



İSTANBUL MEDENİYET ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

İstanbul Boğaz Köprülerinin Sembolik İnşası ve
Yüceliklerinin Eleştirel Söylem Analizi

Doktora Tezi
Dilvin ÖZEN

Ocak 2025



İSTANBUL MEDENİYET ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

İstanbul Boğaz Köprülerinin Sembolik İnşası ve
Yüceliklerinin Eleştirel Söylem Analizi

Doktora Tezi

Dilvin Özen

Danışman

Dr. Mustafa Kömürcüoğlu

Ocak 2025

TEZ JÜRİSİ ONAYI

Dilvin Özen tarafından hazırlanan " İstanbul Boğaz Köprülerinin Sembolik İnşası ve Yüceliklerinin Eleştirel Söylem Analizi" başlıklı bu Doktora Tezi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı'nda hazırlanmış ve jürimiz tarafından kabul edilmiştir.

JÜRİ ÜYELERİ

İMZA

Tez Danışmanı:

Dr. Mustafa Kömürcüoğlu
İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Üyeler:

Prof. Dr. Tarkan Oktay
İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Prof. Dr. Firdevs Gümüsoğlu
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi

Prof. Dr. Alim Yılmaz
İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Doç. Dr. Burak Hamza Eryiğit
Marmara Üniversitesi

Tez Savunma Tarihi: 20/ 01/ 2025

BEYANLAR

Yazım ve Kaynak Gösterme Kılavuzu Beyanı

Danışmanlığımda yazılan bu tezin APA yazım ve kaynak gösterme kılavuzunda belirtilen kurallara uygun olarak yapılandırıldığı ve bu kılavuzun metin içi kaynak gösterme standartlarının bu tezde tutarlı olarak uygulandığı tarafımdan incelenerek teyit edilmiştir.

İmza

Dr. Mustafa Kömürcüoğlu

Etik İlkeler Sadakat Beyanı

Hazırladığım bu tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu, akademik ve etik kuralları gözeterek çalıştığımı ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi beyan ederim.

İmza

Dilvin Özen

ÖN SÖZ

Öncelikle yaşadığım kente dair farkındalık fikriyle yola çıktığım, gündelik hayatımda teknolojik ve estetik boyutu üzerine daha çok düşündüğüm daha sonra politik ve ekonomik boyutlarını da irdelediğim üç Boğaz köprüsüyle keyifli ama bir o kadar da uzun bir doktora tezi süreci geçirdim. Bu çalışma, İstanbul'un üç Boğaz köprüsü (Boğaziçi Köprüsü, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü) üzerinden geliştirilen politik, toplumsal ve medya söylemlerini, dört yücelik kategorizasyonu çerçevesinde incelemektedir. Yücelik, bir şeyin üstün, kaçınılmaz, gerekli ve sorgulanamaz olduğuna dair inşa edilen bir algıyı ifade eder. Bu tez, köprülerin gerekçelendirilmesi sırasında tartışılan konuları; teknolojik, estetik, politik ve ekonomik yücelik kategorilerine göre analiz ederek büyük çapta projelerin toplum nezdinde nasıl meşrulaştırıldığını, kavramların nasıl birer eleştirel retorik araç haline geldiğini ve toplumun bu projelere yönelik algısını nasıl şekillendirdiğini incelemektedir. Umarım bu çalışma, Siyaset Bilimi, Sosyoloji, kent siyaseti, kent sosyolojisi, kentsel planlama, politik ve toplumsal söylem üzerine yapılan akademik tartışmalara katkıda bulunur ve ileride yapılacak ilgili Sosyal Bilim çalışmaları için bir zemin oluşturur.

Araştırma evreninin büyüleyici çekiciliğinde yöntemsel olarak kaybolduğum, pandemi ve 6 Şubat 2023 yılında yaşanan deprem felaketleriyle sendelediğim doktora tezi sürecim için ve ayrıca, doktora eğitim hayatımda akademik gelişimimde bana katkı sağlayan birçok değerli isime teşekkür etmem gerekir. Doktora ders dönemimin, akademik anlamda verimli geçmesini sağlayan Prof. Dr. Hamza ATEŞ'e, Prof. Dr. Alim YILMAZ'a, Prof. Dr. Ahmet NOHUTÇU'ya, merhum Prof. Dr. Bilal ERYILMAZ'a, Doç. Dr. Burcu TAŞKIN'a, Doç. Dr. İdil TUNÇER KILAVUZ'a ve tez önerisini sunduğum günden beri, beni en iyi şekilde anlayan, yönlendiren, tez yazım sürecimde benden akademik anlamda ümidini yitirmeyen ve desteğini esirgemeyen değerli danışmanım Dr. Mustafa KÖMÜRCÜOĞLU'na, değerli tez jüri üyelerim Prof. Dr. Tarkan OKTAY'a, Doç. Dr. Burak Hamza ERYİĞİT'e ve üstümden lisans hayatımdan beri desteğini çekmeyen Prof. Dr. Firdevs GÜMÜŞOĞLU'na çok teşekkür ederim. Ayrıca özel bir teşekkür, akademik ve özel hayatımda destek ve motivasyonumu kaybetmeme izin vermeyen değerli hocam Prof. Dr. Esin KÜNTAY'a... Ulusal ve uluslararası akademik yayın kalitemi ve başarılarımı teşvikleriyle destekleyen TÜBİTAK'a, sağladıkları burs olanaklarıyla Türkipetrol Vakfı'na ve özellikle Cabir CAN Beye teşekkür ediyorum. Son olarak, hayatımın her anını kolaylaştıran, mutlu, yararlı ve akademik kariyerimde idealist bir insan olmama zemin hazırlayan canım aile bireylerime; kütüphanelerde beni yalnız bırakmayan annem Nihal Özen'e ve doktora sürecimin genelinde gönüllü sponsorum olan babam Abdurrahim Özen'e çok teşekkür ediyorum.

Dilvin ÖZEN

Ocak, 2025; İstanbul

ÖZET

İstanbul Boğaz Köprülerinin Sembolik İnşası ve Yüceliklerinin Eleştirel Söylem Analizi

Özen, Dilvin

Doktora Tezi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Mustafa Kömürcüoğlu

Ocak, 2025

İstanbul Boğazı'na inşa edilen köprüler, sadece ulaşım altyapısının birer parçası değil, aynı zamanda hem kentin hem de ülkenin sosyo-ekonomik ve politik dinamiklerini dönüştüren, küresel düzeyde sembolik birer yüceye dönüşen mega projeleridir. Bu çalışma, Boğaziçi Köprüsü (1973), Fatih Sultan Mehmet Köprüsü (1988) ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü (2016) gibi mega projelerin, yapıldıkları dönemlerdeki siyasi, ekonomik ve toplumsal bağlamlarda nasıl bir söylemle meşrulaştırıldığını analiz etmektedir. Araştırma, Bent Flyvbjerg'in mega projeleri sınıflandırdığı "Dört Yücelik Kategorizasyonu" (teknolojik, estetik, politik, ekonomik) ile Teun A. Van Dijk'ın eleştirel söylem analizi (ESA) yaklaşımını bir arada kullanarak bu projelerin inşa tartışmalarını ve etkilerini değerlendirmektedir. Çalışma, her köprü için farklı dönemleri kapsayan gazete köşe yazılarını inceleyerek köprülerin söylemsel inşasında kullanılan retorik stratejileri ortaya koymaktadır. Amaçlı örnekleme yöntemiyle seçilen yazılar, Flyvbjerg'in dört yücelik kategorizasyonu temelinde makro tematik bölümlere ayrılmakta, Van Dijk'ın eleştirel söylem analiziyle retorik, bağlam ve güç ilişkileri mikro bağlamda detaylandırılmaktadır. Bu bağlamda, Boğaziçi Köprüsü için 1968-1973, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü için 1983-1988 ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü için 2012-2016 yılları arasındaki yazılar analiz edilmekte ve bu temel veri setine yardımcı olması adına, köprülerin başlangıç fikirlerinden itibaren dönemin siyasal otoriteleri tarafından nasıl desteklendiğini ve muhalif grupların karşı argümanlarını, söylemsel bir düzlemde ele almaktadır.

Araştırmanın bulguları, Boğaz köprülerinin modernleşme, kalkınma ve yatırım söylemleriyle meşrulaştırıldığını; ancak bu süreçte kentin metalaştırıldığını, çevresel kaynakların tahrip edildiğini ve toplumsal eşitsizliklerin derinleştiğini ortaya koymaktadır. Çalışma ayrıca, bu söylemlerin, mevcut siyasi iktidarların politik kimlik ve imaj üretiminde nasıl bir araç haline geldiğini göstermekte; muhalif söylemlerin ise toplumsal rızayı kazanamadığını ve kutuplaştırıcı bir etkisi olduğunu vurgulamaktadır. Boğaz köprüleri, teknolojik ve estetik üstünlük iddialarıyla modernleşme sembolleri olarak sunulurken, politik ve ekonomik söylemlerle rıza üretiminde araçsallaştırılmakta; bu süreçte kentleşme ve çevre üzerindeki olumsuz etkileri arka plana itilmektedir. Bu tez, İstanbul Boğaz Köprülerini hem sembolik yüce hem de kentsel mekânın yeniden üretiminde araçsallaştırılmış mega projeler olarak ele almakta; kentin tarihsel ve siyasal bağlamıyla ilişkilendirerek, köprülerin toplumsal ve mekânsal etkilerini eleştirel bir perspektiften değerlendirmektedir.

Anahtar Kelimeler: Sembolik Yüce, Mega Projeler, Dört Yücelik Kategorizasyonu, Eleştirel Söylem Analizi (ESA), Boğaziçi Köprüsü, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü.

ABSTRACT

The Symbolic Construction of Istanbul's Bosphorus Bridges and a Critical Discourse Analysis of Their Sublimity

Özen, Dilvin

Phd Thesis, Department of Political Science and Public Administration

Thesis Advisor: Dr. Mustafa Kömürcüoğlu

January, 2025

The bridges constructed over the Istanbul Bosphorus are not merely components of transportation infrastructure but also mega projects that transform the socio-economic and political dynamics of both the city and the country, becoming symbolic sublimities of global significance. This study analyzes how mega projects like the Bosphorus Bridge (1973), the Fatih Sultan Mehmet Bridge (1988), and the Yavuz Sultan Selim Bridge (2016) were legitimized within their respective political, economic, and social contexts. The research employs Bent Flyvbjerg's "Four Sublimities Categorization" (technological, aesthetic, political, economic) for mega projects alongside Teun A. Van Dijk's Critical Discourse Analysis (CDA) approach to evaluate the construction debates and impacts of these projects. The study examines newspaper opinion pieces from different periods for each bridge to uncover the rhetorical strategies employed in the discursive construction of the bridges. Opinion pieces selected through purposive sampling are categorized thematically based on Flyvbjerg's four sublimities and further analyzed with Van Dijk's CDA framework to explore rhetoric, context, and power relations. The study focuses on the years 1968-1973 for the Bosphorus Bridge, 1983-1988 for the Fatih Sultan Mehmet Bridge, and 2012-2016 for the Yavuz Sultan Selim Bridge. The analysis also considers the supportive discourses of political authorities and the counterarguments of opposition groups regarding these projects since their inception.

The findings reveal that the Bosphorus bridges were legitimized through narratives of modernization, development, and investment; however, this process commodified the city, depleted environmental resources, and exacerbated social inequalities. The study also highlights how these discourses were instrumentalized by political powers to construct political identity and image, while opposition narratives failed to gain social acceptance and instead fostered polarization. While the bridges were presented as symbols of modernization through claims of technological and aesthetic superiority, they were simultaneously used as tools for consent production via political and economic narratives, sidelining their adverse impacts on urbanization and the environment. This dissertation approaches Istanbul's Bosphorus Bridges as both symbolic sublimities and instrumentalized mega projects in the reproduction of urban space, critically evaluating their societal and spatial implications by contextualizing them within the city's historical and political framework.

Keywords: Symbolic Sublime, Mega Projects, Four Sublimities Categorization, Critical Discourse Analysis (CDA), Bosphorus Bridge, Fatih Sultan Mehmet Bridge, Yavuz Sultan Selim Bridge.

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ.....	v
ÖZET.....	vi
ABSTRACT.....	vii
İÇİNDEKİLER.....	viii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xiii
TABLolar LİSTESİ.....	xiv
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xv
GİRİŞ.....	1
BİRİNCİ BÖLÜM: TEORİK VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE.....	19
1.1. Yaklaşım, Yöntem ve Verilerin Analizi.....	20
1.1.1. Post-Yapısalcı Yaklaşım.....	20
1.1.1.1. Post-Yapısalcılıkta Medya.....	20
1.1.2. Söylem Analizi Yöntemi.....	22
1.1.2.1. Eleştirel Söylem Analizi (ESA)	26
1.1.2.2. Teun Van Dijk’ın Eleştirel Söylem Analizi Yaklaşımı.....	28
1.2. Kavramsal Arka Plan: “Yücelik”e Teorik Bakış.....	31
1.2.1. Bent Flyvbjerg’in Mega Proje Kategorizasyonu: “Dört Yücelik”	33
1.2.1.1. Projenin Teknolojik Yüceliği.....	41
1.2.1.2 Projenin Estetik Yüceliği.....	41
1.2.1.3 Projenin Politik Yüceliği.....	42
1.2.1.4. Projenin Ekonomik Yüceliği.....	44
1.3. Kentin Birleştireni ve Ayırıcı: Köprü.....	45
1.3.1. Köprünün Temel İşlevi: Ulaşım.....	48
1.3.2. Köprünün Sosyal İşlevi: Hareketlilik.....	49
1.3.3. Değişen Köprü Anlatısı: Proje/ Yatırım İmajı.....	51
1.3.3.1. Köprünün Siyasal Temsiliyeti.....	52
1.3.3.2. Köprünün Kent Organizasyonu ve Çevresi ile İlişkisi.....	55
1.3.3.3. Köprünün Rant ve Arazi Spekülasyonu Yaratma Dinamiği.....	56
1.3.3.4. Köprünün Kentsel Yayılmaya/ Saçaklanmaya Etkisi.....	59
1.3.3.5. Köprü ve Ekonomik Kalkınma İlişkisi	61
İKİNCİ BÖLÜM: İSTANBUL BOĞAZ KÖPRÜLERİNİN TARİHSEL ÇERÇEVESİ.....	64
2.1. İstanbul Boğazı’nın Köprüleşme Deneyimi.....	64
2.1.1. Haliç’in Köprüleşme Deneyimi.....	65

2.1.1.1. Galata Köprüsü.....	66
2.1.1.2. “Hayratiye”den Unkapanı/ Atatürk Köprüsü’ne	68
2.1.1.3. Haliç Köprüsü.....	68
2.1.2. Gerçekleşemeyen “Muhteşem” Projeler: “Hamidiye Köprüleri”	69
2.1.3. Cumhuriyet’i Köprü Projesi ile “Taçlandırmak”	71
2.1.4. Boğaziçi Köprüsü’ne Doğru.....	72
2.1.4.1. Demokrat Partisi Döneminde Boğaz Köprüsü Adımları (1950-1960).....	72
2.1.4.2. Adalet Partisi Döneminde Boğaziçi Köprüsü.....	75
2.1.5. Boğaz’a İkinci Köprü	79
2.1.5.1. Cumhuriyet Halk Partisi Döneminde İkinci Boğaz Geçişi Tartışmaları (1978-79).....	83
2.1.5.2. Anavatan Partisi Döneminde Fatih Sultan Mehmet Köprüsü.....	84
2.1.6. Boğaz’a Üçüncü Köprü	87
2.1.6.1. Adalet ve Kalkınma Partisi Döneminde Yavuz Sultan Selim Köprüsü.....	93
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: BOĞAZIÇI KÖPRÜSÜ’NÜN DÖRT YÜCELİK KATEGORİZASYONUNA GÖRE ELEŞTİREL SÖYLEM ANALİZİ (1968-1973)	100
3.1. Boğaziçi Köprüsü’nün Teknolojik Yücelikleri	101
3.1.1. İstanbul’u Hızla Birleştirmek.....	103
3.1.1.1. Boğaziçi’nin Coğrafi Durumu ve Jeolojik Yapısı.....	107
3.1.1.2. Hava Muhalefeti.....	108
3.1.1.3. Karşılaştırmalı-Alternatif Ulaştırma Sistemleri.....	112
3.1.2. “Trakya’yı ve Anadolu”yu Birleştirmek: Türkiye’yi Birleştirmek.....	115
3.1.3. “Asya ile Avrupa’yı Birleştirmek.....	118
3.2. Boğaziçi Köprüsü’nün Estetik Yücelikleri.....	121
3.2.1. Köprünün Simge Değeri: “Eser” Anlatısı	123
3.2.2. “Medeniyet” İdeali/ Sembolizmi.....	125
3.2.3. Mimarlar Odası Perspektifi Üzerinden Köprü ve Kent Estetiği.....	127
3.2.3.1. Köprü: Kentleşme Çelişkileri ve Mekânsal Eşitsizlikler.....	131
3.2.3.2. Estetik Kaygı: “Köprü, Köprü mü doğurur?”	135
3.3. Boğaziçi Köprüsü’nün Politik Yücelikleri.....	137
3.3.1. Osmanlı Devleti Sembolizmi.....	139
3.3.2. Cumhuriyet Restorasyonu.....	142
3.3.3. Köprünün Demokrat Partisi Mirası ile İlişkilendirilmesi	144

3.3.4. Siyasi Kimlik ve Yapısal Yücelik: Boğaziçi Köprüsü'nün Adalet Partisi ile Özdeşleştirilmesi.....	146
3.3.4.1. Sosyo-Politik Ötekiler ve Karşıtlıklar.....	151
3.3.4.2. Karşılaştırmalı Politikalar: Köprü ve Alternatif İhtiyaçlar.....	158
3.3.4.3. Köprü Seçim Kampanyası/ vaadi mi?	160
3.3.4.4. Siyasi Onay: Köprü için “Referandum”.....	169
3.3.4.5. İktidarın Simgesel İnşası: Süleyman Demirel İmajının Pekişmesi.....	171
3.4. Boğaziçi Köprüsü'nün Ekonomik Yücelikleri.....	178
3.4.1. Köprü “Rantabl” mı yoksa “Atıl Kapasite” mi?.....	182
3.4.1.1. Öngörülemeyen Ekonomik Değer: Köprü Maliyeti.....	186
3.4.1.2. Ekonomik Fayda: “İşbirlikçi” Tampon Gruplar.....	189
3.4.1.3. “Deli Dumrul” Metaforu.....	191
3.4.2. “Planlı Ekonomi” Temsiliyeti.....	193
3.4.2.1. Dış Borçlanma Dinamikleri ve “Jeopolitik Pazar” Stratejisi	196
3.5. Bölümün Değerlendirmesi.....	200
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: FATİH SULTAN MEHMET KÖPRÜSÜ'NÜN DÖRT YÜCELİK KATEGORİZASYONUNA GÖRE ELEŞTİREL SÖYLEM ANALİZİ (1983-88)	202
4.1. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün Teknolojik Yücelikleri	203
4.1.1. İhtiyaç: “Hızla” Ulaşım (mı?).....	205
4.1.1.1. Hızlı Ulaşımın Dinamikleri ve Alternatifleri.....	206
4.1.1.2. “Transit Yol” Olma İşlevi: Bölgesel ve Uluslararası Bağlantılar.....	211
4.1.2. “Hızla” İnşa Edilen “Rekor”.....	214
4.1.2.1. Dünya ile Kıyas: Köprü'nün “Büyüklüğü”.....	218
4.1.2.2. Köprü'nün “Kopuk” Açılışı: Gecikmeler, Eksiklikler ve Toplumsal Etkileri.....	219
4.2. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün Estetik Yücelikleri.....	226
4.2.1. “Eser” Sembolizmi: Köprü'nün Kültürel ve Tarihsel Anlamı.....	226
4.2.2. “Gerdanlık” Metaforu: Boğaz'ın Estetik Dönüşümü.....	227
4.2.2.1. “Köprüler Tuzağı”: Estetik ve İşlevsellik Arasında Bir Çelişki.....	229
4.2.2.2. Kent Aksı ve Görsel Bağlantılar.....	234
4.2.2.3. Çevre Kirliliği ve “Gökdeleleşme”: Köprü Çevresinde Kentleşme.....	235
4.2.2.4. Çevresel Etkiler ve Estetik Algı.....	236
4.3. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün Politik Yücelikleri.....	239
4.3.1. Sandığa Giden Yol: Seçim Stratejinde Köprü Projesinin Rolü/ Köprü, Politik Bir Oy Aracı mı?.....	239
4.3.1.1. Köprü: Siyasi Rekabet ve Kıyas Aracı.....	243

4.3.1.2. Gösteri Siyaseti: İktidar ve Hizmetin Görselleştirilmesi.....	248
4.3.1.3. Liderlik Vizyonu ile Özdeşleşen Politik Araç.....	252
4.3.2. “Olgunlaşan” Siyaset: Köprü ile Siyasi Dengelenme.....	256
4.3.3. İmparatorluk Akı ve Egemenlik Pekiştirme: “Fetih”, “Fatih Sultan Mehmet” ve Köprü Sembolizmi.....	260
4.4. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün Ekonomik Yücelikleri.....	265
4.4.1. “Özal Modeli”: Serbest Piyasa ve Köprü Yatırımı.....	265
4.4.1.1. Yatırım Döngüsü: Köprüden Köprü Çıkarmak.....	267
4.4.1.2. “Japon Sermayesi” ve Köprü Finansmanı.....	268
4.4.1.3. “Japon Modeli”: Köprü Projesi Yönetimi.....	270
4.4.1.4. Enflasyon, Köprü İhalesi ve Dış Borçlanma Dinamikleri.....	272
4.4.2. Köprü ve Ekonomik Büyüme: Üretkenliğin Artışına Ulaşımın Etkisi.....	275
4.5. Bölümün Değerlendirmesi.....	281
BEŞİNCİ BÖLÜM: YAVUZ SULTAN SELİM KÖPRÜSÜ’NÜN DÖRT YÜCELİK KATEGORİZASYONUNA GÖRE ELEŞTİREL SÖYLEM ANALİZİ (2012-16).....	283
5.1. Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün Teknolojik Yücelikleri	284
5.1.1. Köprü: İstanbul Trafikine Çözüm (mü?).....	285
5.1.2. Teknik Rekorlar: Köprü’nün “En”leri.....	292
5.1.3. “Hızlı hızlı” bitirilmesi.....	293
5.2. Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün Estetik Yücelikleri.....	295
5.2.1. “Medeniyet” ile İnşa Edilen Bağ.....	295
5.2.2. “Üçüncü” Gerdanlık	296
5.2.3. Çevresel Koruma Perspektifinden Ekolojik Değere.....	297
5.2.3.1. “Plansız Büyüme” Sorunlarının Yansıması: “Çevresel Tahribat”.....	303
5.2.3.2. Deprem Riski ve Köprü ile “Güvenli” Kentleşme.....	304
5.3. Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün Politik Yücelikleri.....	305
5.3.1. Tarihsel Süreklilik İçinde Sembolizm.....	306
5.3.2. “Yavuz Sultan Selim” İsmi: Kapsayıcılık Söylemi ve Ayrışma Eleştirisi Ekseni.....	308
5.3.2.1. Köprü İsmi’nin Toplumsal Temsili: Kimlik Siyaseti	312
5.3.2.2. Cumhuriyet’ten Osmanlı’ya Öykünme.....	319
5.3.3. Köprü: Adalet ve Kalkınma Partisi İktidarının Vizyonu.....	323
5.3.3.1. “Yeni Türkiye” İmajı.....	326
5.3.3.2. Recep Tayyip Erdoğan’ın Politik Otoritesi ile Özdeşleştirme.....	327
5.3.3.3. 15 Temmuz “Direnişi”nden Sonra Tekrarlanan “Zafer”.....	333

5.4. Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün Ekonomik Yücelikleri.....	337
5.4.1. Köprünün Ekonomik Faydaları: “Vizyon”, “Küresel Strateji” ve “Tasarruf”.....	338
5.4.1.1. Köprü Maliyeti ve Yerli Sermaye.....	342
5.4.1.2. Kamusal “Yük”: Araç Geçiş Hazine Garantisi.....	343
5.5. Bölümün Değerlendirmesi.....	345
GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....	348
KAYNAKÇA	374
ÖZGEÇMİŞ	409

KISALTMALAR LİSTESİ

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ANAP	: Anavatan Partisi
AK Parti	: Adalet ve Kalkınma Partisi
AP	: Adalet Partisi
BK	: Boğaziçi Köprüsü
CHP	: Cumhuriyet Halk Partisi
DDY	: Devlet Demir Yolları
DP	: Demokrat Partisi
DYP	: Doğru Yol Partisi
ESA	: Eleştirel Söylem Analizi
FSM	: Fatih Sultan Mehmet
GSYİH	: Gayrisafi Yurt İçi Hasıla
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
KOS	: Kuzey Ormanları Savunması
ODTÜ	: Ortadoğu Teknik Üniversitesi
SHP	: Sosyaldemokrat Halkçı Parti
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TİP	: Türkiye İşçi Partisi
TMMOB	: Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TRT	: Türkiye Radyo Televizyon Kurumu
Türkiye/ T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
YSS	: Yavuz Sultan Selim

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Boğaziçi Köprüsü için Seçilen Gazete ve Yazarları.....	14
Tablo 2: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü için Seçilen Gazete ve Yazarları.....	15
Tablo 3: Yavuz Sultan Selim Köprüsü için Seçilen Gazete ve Yazarları.....	16
Tablo 4: Boğaziçi Köprüsü'nün Ayaklarındaki İlçe Nüfusu (1970-1975).....	80
Tablo 5: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün Ayaklarındaki İlçe Nüfus Değişimi (1980-5-1990).....	89
Tablo 6: Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün Bağlantı Yollarındaki İlçe Nüfusları (2010-2016).....	96
Tablo 7: Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün Ayaklarındaki İlçe Nüfusu (2010-2017).....	97
Tablo 8: Boğaz Köprülerinin İnşa Sürecinde Yıllara Göre Genel İstanbul Nüfusu (1970-2016).....	98
Tablo 9: Arsa-Tarla Vasıflı Alanların Yıllara Göre Değer Satışları (2010-2015).....	99
Tablo 10: Boğaziçi Köprüsü'nün Yücelikleri (1968-1973).....	202
Tablo 11: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün Yücelikleri (1983-1988).....	283
Tablo 12: Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün Yücelikleri (2012-2016).....	348

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: II. Abdülhamit'in hazırlattığı ilk köprü projesi: Hamidiye Köprüsü.....	70
Şekil 2: Nuri Demirağ'ın Projesi: Ahırkapı Salacak Asma Köprüsü.....	72
Şekil 3: Demokrat Partisi Döneminde Tasarlanan Boğaziçi Köprüsünün Temsili.....	74
Şekil 4: 1973-1990 Yılları Arası Gelişen Kentsel Yerleşim Alanı.....	81
Şekil 5: 1990-2006 Dönemi Gelişen Kentsel Yerleşim Alanları.....	88
Şekil 6: Boğaziçi ve FSM Köprüsü'ndeki Taşıt Trafikinin Değişimi (1985-2003).....	90
Şekil 7: Beykoz'da Orman Alanları Üzerinde Kurulu ve Karayolu Erişimli Kapalı Siteler.....	91
Şekil 8: 1990-2020 Yılları Arasında Karayolu Seyri ve Taşınması.....	95
Şekil 9: Arsa-Tarla Vasıflı Alanların Yıllara Göre Metrekare Fiyatları Grafiği.....	99

İSTANBUL BOĞAZ KÖPRÜLERİNİN SEMBOLİK İNŞASI VE YÜCELİKLERİNİN ELEŞTİREL SÖYLEM ANALİZİ

GİRİŞ

İstanbul, tarih boyunca coğrafi, ekonomik ve kültürel özellikleriyle hem yerel hem de küresel düzeyde benzersiz bir kenttir. İstanbul, dünya üzerindeki farklı kültürlerin etkileşim noktası olarak tarih boyunca önemli bir rol üstlenmekte ve bu özelliğiyle kent, köprü vazifesi görmektedir. Bu kültürel ve sembolik işlevinin yanı sıra İstanbul, Boğaz üzerindeki stratejik konumu nedeniyle hem deniz ulaşımında hem de kara ulaşımında önemli bir geçiş noktasıdır. Kentin dinamik yapısı, hızlı kentleşme süreci, nüfus alma artışı ve stratejik konumu, kenti bir cazibe merkezi haline getirirken aynı zamanda önemli kentsel ve ulaşım sorunlarını da beraberinde getirmektedir. Özellikle kenti ikiye ayıran İstanbul Boğazı, bu dinamikler içinde sadece coğrafi bir sınır değil, aynı zamanda kentin sosyo-politik ve ekonomik bağlamında da belirleyici bir unsurdur. Boğazı aşan ulaşım ihtiyaçları, kentin büyüme ve planlama süreçlerini etkileyen, büyük ölçekli projelerin hayata geçirilmesini zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda, İstanbul'un ulaşım, çevresel, politik ve ekonomik gibi birçok başlıkta şekillendiren ve Boğaz'a farklı zamanlarda inşa edilen Boğaziçi Köprüsü/ 15 Temmuz Şehitler Köprüsü (1970-1973), Fatih Sultan Mehmet Köprüsü (1985-1988) ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü (2013-2016), bu araştırmanın vaka seçimleridir.

1973 yılında hizmete giren Boğaziçi Köprüsü, 1988 yılında açılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve 2016 yılında açılan Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul'un bu fiziksel köprü vazifesini daha belirgin hale getirmektedir. Her üç yapı, dönemin mühendislik ve teknolojik olanakları doğrultusunda merkezi proje niteliğinde inşa edilmekte, yalnızca Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlamakla kalmamakta, aynı zamanda kentin ulaşım altyapısını geliştiren ve ticari, sosyal ve kültürel ilişkileri hızlandıran önemli birer araç haline gelmektedir. Köprülerin, inşa edildikleri dönemin politik, ekonomik ve toplumsal koşullarıyla şekillendiği ve medya söylemleri üzerinden benzer veya farklı anlamlar kazandığı göz önünde bulundurulduğunda bu yapılar; yalnızca ulaşım projeleri değil, aynı zamanda birer toplumsal dönüşüm simgesi olarak da değerlendirilebilir. Bu bağlamda, İstanbul'un köprüleri hem işlevsel

hem de sembolik anlamlarıyla eleştirel bir söylem analizine konu olabilecek zengin bir araştırma alanı sunmaktadır.

İstanbul Boğazı üzerinde yer alan üç köprü, kentin ulaşım altyapısının ötesinde, farklı dönemlerin teknolojik, estetik, politik ve ekonomik eğilimlerini yansıtan önemli yapılar olarak dikkat çekmektedir. 1973 yılında hizmete giren Boğaziçi Köprüsü, 1988’de açılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve 2016 yılında kullanıma sunulan Yavuz Sultan Selim Köprüsü, yalnızca mühendislik başarılarıyla değil, aynı zamanda toplumsal, kültürel ve siyasal bağlamlarıyla da değerlendirilmesi gereken projelerdir. Her biri inşa edildikleri dönemde, medyada ve kamuoyu tartışmalarında farklı söylemlerle ele alınmakta; modernleşme, estetik değerler, ekonomik maliyetler ve siyasi stratejiler ekseninde çeşitli anlamlar yüklenmektedir.

Bu çalışma, üç Boğaz köprüsü ile ilgili gazete köşe yazarlarının söylemlerini eleştirel söylem analizi yöntemiyle inceleyerek, bu yapıların toplumsal ve ideolojik bağlamlarını ortaya koymayı amaçlamaktadır. Her bir köprüye ilişkin medyada yer alan anlatılar, teknolojik ilerlemenin temsilinden ekonomik gerekçelere, siyasi otoriteye dair mesajlardan kent estetiği üzerindeki etkilerine kadar geniş bir perspektifte ele alınmaktadır. Böylece, bu projelerin kentin fiziksel dokusundaki değişimlerin yanı sıra, toplumsal algılar ve güç ilişkileri üzerindeki etkileri de analiz edilmektedir. Bu bağlamda, çalışmada gazete söylemleri aracılığıyla köprülerin kentsel mekân, siyasal iklim ve gündelik yaşam üzerindeki etkileri ele alınmakta; toplumsal dönüşüm ve ideolojik yapıların yansıması olarak taşıdıkları anlamlar çözümlenmektedir. Üç Boğaz Köprüsü’nün, İstanbul’un gelişim sürecindeki işlevsel rollerinin yanı sıra, medya söylemleri üzerinden yeniden inşa edilen anlam dünyalarındaki yerlerini değerlendirmek, bu araştırmanın temel amacını oluşturmaktadır. Köprülerin ağırlıklı olarak politik düzlemde tartışılması ve köprülerin hem köprüleri destekleyen hem de köprüleri dezavantajları/ riskleri ile değerlendiren söylemler ile politize edilmeleri; konuyu, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi üzerinden incelemeye değer hale getirmektedir. Bu özellikleri ile köprüler, teknik ve mühendisliğin alanından çıkıp Sosyal Bilimlerin konusu/ öznesi haline gelmektedir.

Araştırma, köprü projelerini anlamak ve analiz etmek adına Danimarkalı ekonomist ve coğrafyacı Bent Flyvbjerg’in “Dört Yücelik Kategorizasyonu” teorisini, söylem analizinde temel almaktadır. Flyvbjerg’in dört yücelik kategorizasyonu -teknolojik, estetik, politik ve ekonomik- büyük projelerin artan boyutunu ve sıklığını açıklamak için önemli bir araç sunmaktadır. Flyvbjerg’e göre köprü gibi mega altyapı projeleri,

yalnızca büyük bütçeleri ve teknik karmaşıklıklarıyla değil, aynı zamanda kamuoyunun dikkatini çeken, siyasal aktörlerin meşruiyet aracı haline gelen ve toplumun kolektif hafızasında anıtsallaşan yapılar olarak öne çıkmaktadır (Flyvbjerg vd.,2003; Flyvbjerg, 2004; 2014).

Bu teorik çerçeveye ek olarak, araştırma, Teun Van Dijk'ın eleştirel söylem analizi yöntemini kullanarak ana veri seti olarak seçilen dönemin köşe yazıları incelenmektedir. Bu yazılara katkı sağlaması adına yine her köprü için ayrı dönemin medya söylemleri ve siyasal aktörlerin ifadeleri, ilgili bölümlerde tartışılmaktadır. Van Dijk'ın eleştirel söylem analizi, ideolojik yapıların söylemler aracılığıyla nasıl üretildiğini, güç ilişkilerinin nasıl yeniden inşa edildiğini ve meşrulaştırıldığını ortaya koymaya odaklanmaktadır. Bu yöntem, köprü projelerinin toplumsal ve siyasal bağlamda nasıl bir rıza üretme ve algı yönetimi süreciyle meşrulaştırıldığını anlamak için önemli bir araçtır. Araştırmada, her Boğaz köprüsünün kendi dönemindeki toplumsal, siyasal ve ekonomik bağlamının ele alındığı medya söylemleri üzerinden meşrulaştırma stratejileri değerlendirilmektedir. Bu kapsamdan hareketle tez çalışması; İstanbul'un üç Boğaz köprüsü, birer ulaşım altyapısı olmanın ötesinde, kentin siyasal, ekonomik ve toplumsal tarihini şekillendiren ve dönemin sosyo-politik atmosferine yön veren yapılar olarak ele alınmakta ve bu projelerin, toplumsal söylemlerle nasıl yüceltildiğini ve bu süreçte kullanılan meşrulaştırma stratejilerini ortaya koymaktır.

Araştırmada kullanılan kavramsal çerçeve ile analiz yaklaşımı, çalışmanın amacına uygun bir şekilde birbirini tamamlamaktadır. Bent Flyvbjerg'in "Dört Yücelik Kategorizasyonu" teorisi, mega projelerin teknolojik, estetik, politik ve ekonomik boyutlarını bir arada ele alarak bu projelerin toplumsal ve mekânsal etkilerini kapsamlı bir biçimde açıklamayı mümkün kılmaktadır. Bu teorik çerçeve, mega projelerin yalnızca fiziksel yapılar olarak değil, aynı zamanda siyasi meşruiyetin, ideolojik söylemlerin ve ekonomik dinamiklerin taşıyıcısı olarak işlev gördüğünü ortaya koymaktadır. Araştırmanın analiz yöntemi olarak seçilen Teun Van Dijk'ın eleştirel söylem analizi yaklaşımı ise, bu projelerle ilgili söylemlerin ideolojik altyapısını, güç ilişkilerini ve toplumsal algı oluşturma süreçlerini çözümlemeyi amaçlamaktadır. Bu bağlamda, Flyvbjerg'in kavramsallaştırması, köprü projelerinin geniş ölçekli dinamiklerini anlamaya teorik bir zemin sunarken, Van Dijk'ın yöntemi, bu teorik zemini söylemsel bağlamda derinlemesine incelemeye olanak tanımaktadır. Böylece, kavramsal çerçeve ile analiz yaklaşımı, köprü projelerinin toplumsal, siyasal ve

ekonomik etkilerini hem makro hem de mikro düzeyde bütüncül bir şekilde değerlendirebilmeyi sağlamaktadır.

Her biri kendi döneminin dinamikleri içinde değerlendirildiğinde bu köprüler yalnızca teknik anlamda fiziksel ulaşımı kolaylaştırmakla kalmamakta, aynı zamanda kentin mekânsal estetik, siyasal ve ekonomik yapısına derin etkiler bırakmaktadır. Ancak bu projelerin temel amacının, yani kentin trafik ve ulaşım sorunlarına çözüm olma işlevlerinin ne ölçüde gerçekleştiği, çeşitli tartışmaları da beraberinde getirmektedir. Boğaz köprüleri bu tartışmalarda, kentsel büyüme akslarını değiştiren, siyasal figürlerin merkezinde yer alan ve ekonomik kalkınma iddialarıyla ulusal ve uluslararası platformlarda meşrulaştırılan kendi dönemlerinin mega projeleridir. Ancak bu projelerin bir yandan kentsel ulaşımı kolaylaştırırken diğer yandan toprak rantını artırdığı, kentsel eşitsizlikleri derinleştirdiği ve çevresel sorunları tetiklediği de öne sürülmektedir. Bu noktada, köprülerin inşasıyla ilgili tartışmalar, yalnızca teknik ve ekonomik boyutlarla sınırlı kalmamakta; aynı zamanda siyasal, toplumsal ve ideolojik söylemlerle şekillenmektedir.

Araştırmanın Amacı ve Kapsamı; Dönemsel yapıyı, eğilimleri, bağlamı ve etkin politik seçimleri yansıtan İstanbul Boğaz köprüsü projeleri, araştırmada, onları “yücelten”, meşrulaştıran söylemin tartışmasını analiz etmektedir. Ayrıca, söylemin ardındaki dönemin politikaları, mekânsal müdahaleleri, kent kapsamında bazı somut sonuçlar doğurmaktadır. Bu sonuçlardan en belirginini, İstanbul kentsel coğrafyası bakımından deniz kenti iken köprüleşme politikaları ile ağırlıkla yatırımları/ projeleri bu ölçüde derinleştiren bir kent haline gelmektedir. Ayrıca, “kentin trafik problemini” çözüme kavuşturmamaktadırlar. Alanın karayolu yatırımları ile şekillendirilmesi ve söylemin iktidarı/ gücü, kentin mobilizasyonunu ve yayılmasını/ saçaklanmasını da paralel ölçülerde etkilemektedir. Yani nüfus hareketliliğinin yoğunlaşma yönüne bağlı olarak kent aksı kuzeye kaymakta ve “köprü, köprüyü doğurmaktadır.” Boğazın köprüleşmesi hem ulaşım bağlamında politik olarak manipüle edilmiş bir olgu iken hem de kentsel genişlemenin ve ekonomik büyümenin doğrudan, kaçınılmaz-doğal bir sonucudur. Dolayısıyla araştırmanın amacı, köprü söylemlerinin iktidar mücadelesinde nasıl etki ettiğini ve bu “yüceltilmiş” alanların hangi araç ve pratiklerle gerçekleştirildiğini ortaya koyarak, kentin yaşadığı dönüşümde seçili köşe yazılarının konumunu bütünsel bir şekilde ele almaktır.

Türkiye’de iktidar sahipleri, iktidarlarını pekiştirmek, dünya görüşlerini ve politikalarını empoze etmek için iletişim araçlarını her zaman işlevsel olarak

kullanılmaktadırlar. Gazete ve basın çeşitliliği, medya şirketlerinin sayısının artması, internetteki fırsatlar, akademik ve politik alanları birbirine bağlayan düşünce kuruluşlarının ortaya çıkışı gibi faktörler, eskiye kıyasla hükümetlerin zorlayıcı rejimlerini meşrulaştırma kanallarını arttırmaktadır. İstanbul Boğazı'na inşa edilecek köprü tartışması, Türkiye'de yapılan herhangi bir projeden farklı olarak, politikacılardan ilgili branşlardaki uzmanlara, sıradan bir vatandaştan köşe yazarlarına kadar geniş kesimlere yayılmaktadır. Araştırma, tartışmasının geniş kesimlere yayılarak sembolik bir hal alan köprülerin neden bu şekilde kritik bir konuya dönüştüğünü anlamaya çalışmaktadır. Bunu yaparken her köprü için ayrı ayrı seçilen gazete köşe yazılarında köprülerin hangi bağlamda ele alındığını, köprüleri alıcılara-okuyuculara nasıl dayattıklarını ve söylemin hangi bağlam, algı, ikna, retorik ve strateji ile kurulduğuna odaklanarak çalışmanın analizi yapılmaktadır. Analiz çerçevesini daha anlamlı, daha sınırlı ve daha işlevsel kılmak ve çalışmayı tez formatına getirmek adına, araştırmanın yöntem biliminde Bent Flyvbjerg'in "Dört Yücelik Kategorizasyonu" ve Teun Van Dijk'in yaklaşımı kullanılmaktadır. Kısacası araştırmanın temel amacı, köşe yazarlarının köprü olgusunu nasıl ve hangi bağlamla ele aldıklarını, hangi dilsel ve retorik stratejileri kullandıklarını ve bu söylemlerinin toplum üzerindeki etkilerini ortaya koymaktır.

Söylem çalışmalarında Flyvbjergçi bakış açısının kullanılması, akademik literatürde sık görülen bir eğilim değildir. Ayrıca örneklemin gazetecilik alanında seçilmesi, sosyal bilimler içerisinde pek fazla ilgi görmemektedir. Boğaz Köprülerine ve söylemlerinin temsil ettiğine ilişkin köprüleri benimseyen-onaylayan ve benimsemeyen-onaylamayan bazı siyasi taraflı yayınlar bulunmaktadır. Bu anlamda Boğaz Köprüsü olgusu daha çok objektif olarak ele alan yayınların yanı sıra, onları çeşitli gerçekliklerle kabul eden yayınlar da mevcuttur. Öte yandan köprü olgusuna eleştirel bakan, akademik olmayan veya yarı akademik sayılan çalışmalar da vardır. Tüm bu çalışmalar, literatürde önemli bir yer tutmaktadır. Çalışmalardan her biri bu çalışmaya katkı sağlamakta, araştırma nesnelerini iyi yapılandırılmış bir teorik perspektif etrafında oluşturmaya yardımcı olan bir perspektif sağlamaktadır. Buna karşılık çalışma, Sosyal Bilimlere yeni bir teori sunmaktansa bir perspektif ve analitik bir çerçeve sunma çabası içindedir.

Türkiye siyasetinin her iktidar aşamasında belki de uzun süre politize edilen konularından biri olan Boğaz köprülerinin tartışmalarına/ söylemine dair literatürde dikkat çekici bir boşluk vardır. Farklı alanlardan, mesleklerden, statülerden önemli

sayıda aktörün dolaşıma girdiği bu söylem bilimsel olarak ele alınmayı hak etmektedir. Boğaz köprülerinin geniş ve çok sesli tartışma yelpazesine bağlı olarak araştırma, zengin bir veri seti ve köprü projeleriyle ilgili geniş bir bağlamsal zaman dilimi sunmaktadır. Ayrıca politik düzenin yüceltilere sembolik bir mekâna dönüşmesi ve yeniden üretiminin anlaşılması adına çalışma, Flyvbjerg'in kavramsallığının işlevsel olarak nasıl kullanılabileceğini ortaya koymak istemektedir. Araştırmada Boğaz köprülerini Flyvbjergci eleştirel söylem analiziyle okumak, literatürde eksik olan söylem çalışmaları çerçevesinde konumlandırma şansı sunmaktadır. Bu anlamda araştırmadaki Flyvbjergci bakış açısı hem söylemin hem de aktörlerin politika-iktidar ilişkilerindeki işlevini sorunsallaştırmayı sağlamaktadır. Ayrıca Van Dijk'ın eleştirel söylem analizinin eklettik uygulaması, araştırmaya ilişkisel ve bağlamsal bir bakış açısı sağlamaktadır.

Araştırmanın *temel varsayımı* şu şekilde ifade edilmektedir: Mega projeler; siyaset açısından etkili bir araçtır ve iktidar inşa etmek için kullanılabilmektedir. Bu iddiadan hareketle çalışma, İstanbul Boğaz köprülerinin, kendi dönemlerindeki siyasal iktidar inşasında teknik, estetik, politik ve ekonomik bir araç olarak kullanıldığı yönünde varsayımını kurmaktadır. Yine çalışma, köprülerin; belirli bir teknoloji ya da sistem doğrultusunda şekillenen yaşam biçimlerini, estetik anlayışları, politik duruşları ve ekonomik eğilimleri yaygınlaştırmak için etkili bir mekanizma sunduğunu düşündürmektedir. Köprüler, yalnızca bir ulaşım altyapısı değil, aynı zamanda toplumsal, kültürel ve politik hegemonya mücadelesinin bir parçası olarak ele alınmaktadır. Bu bağlamda, köprü projelerinin açılış törenleri, görsel şölenler ve söylemlerle desteklenerek tarihe dayalı kurgusal anlatılar üzerinden toplumsal bellekte güçlü bir yer edinmesi ve iktidar ilişkilerinin yeniden inşasına katkı sağlamaktadır. Özellikle medya aracılığıyla, köprü projeleri etrafında şekillenen olumlayıcı ve eleştirel söylemlerin, bu süreçte belirleyici bir rol oynadığı varsayılmaktadır. Araştırmada, köprü projeleriyle ilgili söylemlerin üretildiği gazete köşe yazıları analiz birimi olarak seçilmektedir. Gazetecilik faaliyetlerinin, köprülerin toplumsal algısını biçimlendirme ve bu projelere yönelik argüman üretme süreçlerinde en az politik söylemler kadar etkili olduğu düşünülmektedir. Köşe yazılarında, İstanbul Boğaz Köprülerinin olumlayıcı bir yaklaşımla ele alındığı durumlarda, bu söylemlerin, köprüleri inşa eden karar vericilerin politik ve ideolojik bağlamından bağımsız olmadığı görülmektedir. Olumlayıcı söylemlerin, köprülerin gerçek işlevselliği ya da faydasından ziyade, projelerin kamusal algısını şekillendiren dikkatli savunuculuk

mekanizmaları üzerinden üretildiği öne sürülmektedir. Ayrıca, köprü projelerine eleştirel yaklaşan söylemlerin de analiz edilmesi, bu söylemlerin iktidar ilişkileri üzerindeki etkisini değerlendirmek açısından önemlidir. Eleştirel söylemlerin hem projelere karşı muhalefeti güçlendirebileceği hem de iktidar söylemleriyle etkileşime girerek beklenmedik sonuçlar doğurabileceği varsayılmaktadır. Bu nedenle, araştırma hem olumlayıcı hem de eleştirel söylemleri çözümleyerek, İstanbul Boğaz Köprülerinin siyasal ve toplumsal boyutlarının daha kapsamlı bir eleştirisini sunmayı amaçlamaktadır. Her köprü için ayrı ayrı seçilen sütunlarda analitik bir bakış açısıyla köprü anatomisinin izi sürülecek *araştırmanın soruları*:

1. Flyvbjerg'in *Dört Yücelik Kategorizasyonu* Çerçevesinde:

- İstanbul Boğaz Köprüsü olgusu, gazete köşe yazılarında hangi teknolojik, estetik, politik ve ekonomik üstünlüklerle ön plana çıkarılmaktadır?
- Boğaz Köprüsü'nün inşası ve yeniden inşası süreçlerinde, onu sembolikleştiren ve "meşrulaştıran" bu söylem, *Dört Yücelik Kategorizasyonu* kavramsallığıyla nasıl analiz edilebilir?

2. Van Dijk'ın Eleştirel Söylem Analizi Yaklaşımı Çerçevesinde:

- İstanbul Boğaz Köprüsü'nün imajı, değeri ve anlam kaynağı, farklı bağlamlarda nasıl inşa edilmekte ve değişen siyasi ortamlara nasıl uyarlanmaktadır?
- Söylemin inşasında aktörlerin kullandığı stratejiler nelerdir? Bu stratejiler arasında; alıntılar, retorik araçlar, ikna yöntemleri, algılar, ideolojiler, ikilikler/ karşıtlıklar, adlandırma ve temsiller nasıl bir rol oynamaktadır?

3. Gazetecilik Alanının Dinamikleri ve Söylemin Yeniden Üretimi:

- Gazetecilik alanının dinamikleri bağlamında, farklı arka planlardan ve alanlardan gelen aktörlerin katılımı, İstanbul Boğaz Köprüsü söyleminin üretilmesi ve yeniden üretilmesi süreçlerini nasıl şekillendirmektedir?
- Bu aktörlerin katılımı, Boğaz Köprüsü'nün sembolik ve toplumsal algısını nasıl etkilemektedir?

Bu sorular ışığında araştırmada, Boğaz Köprüsü yanlısı ve karşıtı olan aktörlerin yazdığı köşe yazıları, eleştirel söylem analiziyle değerlendirilmekte ve bu analizin hedefi, Flyvbjergçi bir çerçeveye ilişkilendirilmektedir. Bu doğrultuda yazılar hem dönemselsel hem de bağlamsal olarak toplanılıp kategorize edilmektedir ve Van Dijk'ın yaklaşımı doğrultusunda eleştirel bir şekilde okunmaktadır. Ayrıca araştırma, köşe yazılarını genel olarak gazetecilik alanının farklı alanlardan aktörlerin girip çıktığı bir tür söylemsel alan olarak kavramaya çalışmaktadır. Araştırmanın Birinci Bölümündeki

ilgili başlıklarda, araştırmanın yöntemsel parametrelerinin neler olduğu detaylı olarak anlatılmaktadır.

Araştırmada nitel araştırma yöntemlerinden yararlanılmaktadır. Nitel araştırma yöntemleriyle benimsenen yaklaşımlar; vakaları, olguları, özneleri, bağlamları derinlemesine keşfetme amacı taşımaktadır. Araştırmada, köprü olgusu üzerinden seçilen örnek vakalar Boğaz Köprüleridir. Bir olgu, sınıfının tek bir örneğinin ayrıntılı incelenmesi/ bir durum çalışması, incelenen o konuyla ilgili daha geniş ve güvenilir bilgi sağlayamaz. Ancak, araştırma için yararlı olabilecek daha fazla sayıda vakayla sistematik olarak test edilebilecek hipotezler sağlanırsa, araştırma daha iyi desteklenebilir (Abercrombie vd. 1984: 34). Bu, çalışmada seçilen üç Boğaz Köprüsünün yani, Boğaziçi/ 15 Temmuz Şehitler Köprüsü, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün alınmasının kararını/ sebebini açıklamaktadır. Köprü olgusunun sembolikleştirilmesi ve yüceleştirilmesi, seçilen üç Boğaz Köprüsü ve verili yıllarda yayınlanan köşe yazıları üzerinden açıklanmaktadır ve köprüleri meşrulaştırma kurgusunda yazarların rolü, yazılarının eleştirel söylem analizi yapılarak değerlendirilmektedir. Dolayısıyla nitel araştırma yöntemleri bu araştırmanın hem amacı hem de araştırma sorularıyla uyumludur.

Araştırmada köprü olgusunu ve dönemi anlama ve açıklamada önemli kolaylıklar sağlayan, sosyal bilimlerde bilgi toplama açısından başvurulacak kaynaklardan biri olan gazetelerden faydalanılmakta ve konuyla ilgili veri toplanmaktadır. Araştırma, yücelik kategorizasyonu bağlamındaki köprü imajını ve söylemini, ikincil verilerle açıklamaktır. Olgunun eleştirel söylem analizi; her üç köprü için ayrı ayrı seçilen yıllar arasındaki gazete köşe yazıları -sosyo-politik aktörlerin medya demeçleri, raporlar, forumlar, dergiler, makaleler, kitaplar, videolar, görseller ile- üzerine tesis edilmektedir. Kentin köprüleşme süreçlerini ele alan köşe yazarları, ağırlıklı olarak dönemsel sosyo-politik algıların yansımasıdır. Bu sebeple bölümlerde yazıların analizlerine yardımcı olması adına, yazılarda değinilen dönemin bazı bürokrat, aydın ve yazarlarının, fikirleri/ tartışmaları, anlayışları incelenmekte, içeriklerdeki anahtar kelimelere, konulara göre taramalar yapılmakta ve araştırmanın ilgili yerlerinde alıntılanmaktadır.

Boğaz köprüsü projelerinin, kenti dönüştürücü/ biçimlendiren etkilerine rağmen kendi dönemleri içinde yapılmalarında temel belirleyicileri -karar verici mekanizma- siyasettir. Her Boğaz köprüsü yapımında nüfus dinamizmi ile paralel olarak İstanbul'un kentsel büyüme hızı artmaktadır, dolayısıyla köprü projeleri hem merkez

hem de yerel siyasi aktörlerin, toplumsal talepleri yönlendirebileceği (planlar, kurallar, yönetmelikler ve diğer siyasi müdahaleler yoluyla) ve manipüle edebileceği ve aynı zamanda projelere muhalefet edenleri etkisiz bırakacağı bir araç haline gelmektedir. Yücelik olgusu ve kategorizasyonu, araştırmanın özelinde birden fazla durum ile açıklanabilsin diye örneklem olarak Boğaz köprüleri seçilmektedir. Sosyal bir araştırmanın yararı, bilimsel olarak uygulanabilir ve tekrarlanabilir olmaktan geçmektedir. Seçilen üç Boğaz köprüsü, kentsel yatırımlar üzerinden oluşturulan siyasal yüceleştirilmiş mekânları temsil etmektedir. Dolayısıyla örneklem olarak alınan köprüler; söylemlerindeki benzerlikleri ve farklılıkları ile daha iyi anlaşılması ve sağlıklı karşılaştırmalı tartışma yapılabilmesi için seçilmektedir.

Politikacılar, medya ve ilgili meslek kuruluşları tarafından uzunca tartışılan İstanbul Boğaz köprüleri; akademik literatürde farklı disiplinlerin araştırma konusu olmaktadır. Literatürdeki köprü projeleri ile ilgili çalışmalara bakıldığında, çalışmalar, İstanbul bazında, birinci ve ikinci köprü özelindedir. Her üç köprüyü ele alan kapsamlı bir çalışma mevcut değildir. Çalışmalar ve lisansüstü tezler projeleri; şehir bölge, planlama, mimarlık ve mühendislik alanlarıyla değerlendirmektedir. Şehir plancısı Demet Erdem'in yüksek lisans tezi (2005), Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprülerinin, İstanbul kentine etkileri üzerine iken, mühendis İbrahim Taşdemir'in yüksek lisans tezi (2009) ise Boğaz geçişlerinin sosyo-ekonomik yönü ile ilgilidir. Sosyal Bilimler alanlarında ele alınan çalışmalar ise köprülerin mekânsal kurgusu bağlamındadır. Kent sosyoloğu Şükrü Aslan'ın (2011) *Birleştiren ve Ayrıştıran İşlevleriyle İstanbul'da Boğaz Köprülerinin Toplumsal Dili* adlı makalesinde, Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprülerinin söylemsel tartışmasını yapmaktadır. Ancak üç köprüyü aynı anda, bağlamları ile irdeleyen kapsamlı bir çalışma yoktur. Böylelikle vaka olarak ele alınan köprü projelerinin toplumsal ve tarihsel bağlamlarıyla dönüşen siyasal-politik, çevresel-kentsel, ekonomik boyutları olduğunu Sosyal Bilim çerçevesinde sunan bu araştırma, literatüre katkı sağlama çabasıdır. Araştırma ve araştırmanın özgünlüğü, literatürdeki bu boşluğu doldurma ve kendisinden sonraki araştırmalara, yöntem bilimiyle kaynak olma/ bakış sunma iddiasındadır.

Kent mekânın sembolikleştirilmesi, manipüle edilmesi, sosyo-politik aktör söylemleri ile teknolojik, estetik, politik ve ekonomik bağlamlarda yüceleştirilmesi, alanın şekillenmesinde meşru mekanizmalarını üretmektedir. *Yücelik* kategorizasyonu; sembolik mekânın üretim mekanizmasını, söylemin rıza üretme ihtiyacını/ çabasını ve

iktidar mücadelesini daha iyi anlamak için kullanılmaktadır. Bu bağlamda, kentsel projelerin etkinliğini yücelik kategorizasyonu üzerinden çalışan Bent Flyvbjerg'in tartışmasından yararlanılmaktadır. Ayrıca araştırmada, köprü tartışmaları, söylemleri, inşa süreçlerindeki politik, toplumsal, kentsel etkilerini ve bağlamı kısacası sosyal praksişi değerlendirmek için kent sosyologlarının (Georg Simmel, Louis Wirth gibi) çalışmalarından yararlanılmaktadır. Çalışmanın kategorizasyonuna göre ve öne çıkan söyleme bağlı olarak, post-modern kent kuramlarından ve kuramcılarından yararlanılmaktadır. Çalışmanın teorik altyapısı, alanın siyasallaşması, söylemin meşruluğu/ manipülasyonu, sermayenin mekânsallaşması, birikim sermayesini ya da neo-liberal/ kapitalist kentleşme süreçlerini vurgulayan neo-Marksist kuramcılarının (Henri Lefebvre, David Harvey, Manuel Castells gibi) eserleri, yine örnek vakalar ve örneklemeler ile yorumlamaktadır. Köprü imajı ve söylemi ile değişen-değişen kent aksı, yardımcı olarak kentsel saçaklanma/ yayılma kavramına/ atfina ihtiyaç duymaktadır. Bu kavram için yararlanılan isimlerden bazıları; George Galster, Royce Hanson, Michael R. Ratcliffe, Harold Wolman, Stephen Coleman, Jason Freihage, Ananya Roy gibidir.

İstanbul ulaşım (kara ve deniz) verileri için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin, Şehir Hatları A.Ş.'nin raporları, istatistikleri ve arabalı vapur hatları/ seferleri incelenmektedir. Ayrıca köprüler özelinde trafik yoğunluğu, araç geçiş ve yıllara göre geçiş ücreti (ekonomik veriler) konusu değerlendirilmektedir. Ulaşım sorunsalı ya da köprü trafiği, İstanbul'un kentsel nüfus hareketliliğine ve yerleşim pratikleri ile bağlantılı olduğu için yıllara göre araç kullanımı/ dolaşımı ve mekânsal organizasyon verileri kullanılmaktadır. Bu veriler, DİE/ TÜİK yıllara göre İstanbul ve köprü ayaklarındaki/ çevresindeki ilçe nüfus istatistikleri, İBB Faaliyet Raporları, Türkiye Mühendis ve Mimar Odaları Birliği gibi meslek kuruluşlarının köprü raporları, Karayolları Genel Müdürlüğü köprü geçiş ücretleri ve araç geçiş verileri, raporları, köprü trafiğini etkileyen/ bağlayan toplu taşıma ve kullanım oranları için İETT raporları gibi kurumsal alanlardan sağlanmaktadır. Ayrıca, köprülerin yapıldıkları süreçlerdeki İstanbul kent idari sınır ve hem merkezi hem de yerel yönetimler-kurumsal yetki değişiklikleri için yasama ve idari kararları incelenmektedir.

Köprüler üzerinden gerçekleşen iktidarın dönüştürücü etkisi ve muhalif söylemleri/ tartışma verileri ise, dönemsel olarak TBMM Tutanaklarından, varsa parti broşürleri, internet sitelerindeki paylaşımlarından alınmakta, bu belgeler, yazılar ve paylaşımlar

yücelik kategorizasyonu bağlamında taranmakta ve bölümlerdeki analizlere eklenmektedir. Dönemin gazete köşe yazarları ve siyasi aktörlerinin yanı sıra, köprüler ile ilgili çeşitli uzman eleştiriler sunan, kurum ve kuruluş (Mimarlar Odası, İTÜ, ODTÜ gibi üniversitelerin ilgili bölüm açıklamaları, forumları) raporları-açıklamaları, uzman görüşleri, uzmanların gazete köşe yazıları-röportajları gibi veriler yine aynı temalar doğrultusunda taranmakta ve analiz çerçevesine entegre edilmektedir. Bu rapor ve araştırmalar, köprü projeleri ile sıkışan kentin çevre sorunlarını oluşturduğunu tartışmakta ve köprü projelerine bağlı olarak gelişen karayoluna dayalı ulaşım politikalarını inceleyen çalışmalar ise kentin sahip olduğu tarım arazilerinin, orman alanlarının dönüşmesiyle çeşitli ekolojik risklerin oluştuğunu vurgulamaktadır. Kent planlaması bağlamında Boğaz köprülerinin inşa süreçleri ve kentin dönüşmesini inceleyen yayınlar -çeşitli kamu kurum, kuruluşlar, meslek odaları, akademisyenler ve sivil toplum örgütleri tarafından üretilen- ise merkez-yerel aktörlerin -siyasetçi-bürokrat-kent plancısı-teknokrat- yürüttüğü aşamalar yerine, dönemsel olarak katılımcılık ve sivil toplum boyutuyla kent, kentleşme, kent planlaması, konutlaşma, ulaşım vb. tartışmaları konu edinmektedir. Bu yayınlar, toplumsal aktörlerin köprü ve kentsel yayılma süreçlerindeki kritiklerini ve köprü-kentsel yayılma ilişkisinin toplumsal/ sosyolojik etkilerini sunmaktadır.

Yine İstanbul kentinin dönemsel köprüleşme gelişmelerini yansıtan yayınlar olmaları nedeniyle mimari ve siyasi dergilerinin belirli sayıları, konulara göre incelenip taranmaktadır.; Mimarlar Derneği'nin (1927) yayını olan Mimarlık (1941-1953), Arkitekt (1931-1981), Türkiye Mimarlar Odası'nın 1963 yılından itibaren çıkarttığı Mimarlık, Yapı: Mimarlık Tasarım Kültür Sanat, Mimar.ist (2001-2022), Megaron gibi. Bunların yanı sıra; İstanbul Belediye Mecmuası, Türkiye Belediyeler Birliği'ne ait aylık süreli İller ve Belediyeler Dergisi gibi dönemin resmi hüviyetteki yayınlarından da faydalanılmaktadır. İlgili yılları içeren İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Türkiye Belediyeler Birliği 'nin Faaliyet Raporları, İstanbul Teknik Üniversitesi "Boğaz Köprüsü Raporu", Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliğinin Boğaz köprüleri ile ilgili rapor, çalıştay ve forumları incelenmektedir.

İstanbul il-ilçe-mahalle nüfus, veri ve rakamı, Türkiye İstatistik Kurumu'ndan (TÜİK), köprü bütçe-geçiş -ücreti gibi veriler; İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ulaşım-trafik-çevre (İstanbul Planlama Ajansı (İPA), Ulaşım Bülteni , İSKİ gibi) raporlarından, ilgili otoyol ve köprü işletmelerinin resmi sitelerinden, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın resmi sitesinden, Sayıştay raporlarından, köprü ve otoyol

(Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve özel kuzey otoyol işletmecisi ICA gibi) işletmelerinin kendi raporlarından, ekolojik veriler için İstanbul kentinin çevre ile ilgili konularla ilgilenen şubeleri, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Raporlarından, Türkiye Erozyonla Mücadele, Ağaçlandırma ve Doğal Varlıkları Koruma Vakfı (TEMA) Raporlarından, Kuzey Ormanları Savunması gibi sivil toplum kuruluşlarının araştırmalarından yararlanılmaktadır.

Araştırmanın yardımcı doküman analizi için ek bilgi, veriler-içerikler ve sonuçlar, ayrıca uzman (Sosyoloji, Şehir Bölge Planlama, Hukuk, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi gibi farklı disiplinlerdeki akademisyenler ve ilgili odalardaki temsilcilerle yapılan) görüşmelerine, çeşitli belgelere, araştırma raporlarına, konferans bildirilerine vb. dayanmaktadır.

Bu tez çalışması için araştırma örneklemi belirlemek/ seçmek oldukça zordur. Çünkü durum/ vaka çalışma deseni ile seçilen İstanbul Boğaz köprülerin evreni, M.Ö.V. yüzyıla kadar, söylem evreni ise resmi olarak 16. yüzyıldan itibaren başlamakta, günümüze kadar devam etmektedir. Araştırma neredeyse 20. yüzyıldan itibaren İstanbul'u birleştirmek isteyen köprülerle ve birleştiren Boğaz köprüleri üzerinden incelenmekte ve 1960'lardan 2016'lara kadar İstanbul Boğazı'na yapılan üç köprüye ve oluşturdıkları söylem kapsamına odaklanmaktadır. Ayrıca ilk iki köprüünün tarihsel durumu, köprülerle ilgili her kaynağa ulaşma konusunda çeşitli zorluklar oluşturmaktadır. Her üç köprü adına, ortak bir periyot da yoktur. Birbirlerinden farklı dönem ve zaman aralıklarında İstanbul Boğazı'na inşa edilmiş köprülerin durumları ve söylemleri hem benzerlikler hem de farklılıklar içermektedir. Dolayısıyla hem araştırma evrenini sınırlamak hem de verili metodolojiye göre köprü söylemlerinin analizini yapmak adına araştırmanın uygulamasında *Amaçlı (Maksimum Çeşitlilik) Örneklem* kullanılmaktadır.

Amaçlı örnekleme, araştırılacak konu, olay ya da olguya ilişkin önemli bilgi kaynaklarına ulaşmada araştırmacıya yardımcı olmakta ve araştırılması istenen durumların derinlemesine incelenmesine imkân tanımaktadır (Patton, 2018). Dolayısıyla araştırmanın örnekleme, Boğaz Köprülerinin fikirlerinin ortaya atıldığı yıllardan inşalarının bittiği yıl aralığında seçilen köşe yazılarıyla sınırlandırılmaktadır. Belirlenen örnekleme göre seçilen yazarlar/ aktörler, arka plan ve profil açısından birbirinden farklı statülerdendir (baş yazar, muhabirlikten gelen gibi) / mesleklerdendir (hukukçu, siyasetçi gibi). Seçilen aktörler, söylemleriyle köprülerin mekân-kimliğe ve sembolik güce dönüşmesinde, dönüşüme katkı sağlanmasında ve bu dönüşümün

anlaşılmasında etkin rol oynayanlardır. Verili metodolojiye göre köprü söylemleriyle ilgili olan ve ön plana çıkan bu aktörler, yine amaçlı örneklemeye bağlı olarak maksimum çeşitlilik örneklem amacıyla seçilmektedir. Bu örneklem, incelenen olay veya olguyla ilişkili çok sayıda farklılığı kapsayan ana temaları keşfetmek ve tanımlamayı amaçlamaktadır (Neuman, 2014). Miles ve Huberman'a (1994) göre, maksimum çeşitlilik örneklemesinin amacı, çeşitlilikleri belgelemek anlamında önemli kalıpları tanımlamaktır.

1970-1973 yılları arasında inşa edilen birinci Boğaz köprüsü olan Boğaziçi Köprüsü'nün fikri oldukça tarihseldir ancak seçilecek yazıların Boğaziçi Köprüsü için yıl limiti, Boğaziçi Köprüsü'nün resmi olarak yer aldığı *İkinci Beş Yıllık Planının* yılı olan 1968 yılından inşasının bittiği 1973 yılı arasındadır. Bu yıllar arasındaki köşe yazıları, gazete arşivlerindeki katalog taraması, yazılardaki atıflar ve anı kitapları üzerinden seçilmektedir. Sırasıyla *Akşam*¹'den Kurtul Altuğ'un, İlhami Soysal'ın ve Çetin Altan'ın, *Bugün*²'den Refik Özdek'in, *Cumhuriyet*³'ten Burhan Felek'in, Nadir Nadi'nin, İlhan Selçuk'un ve Gülten Kazgan'ın, *Dünya'dan*⁴ Falih Rıfkı Atay'ın, Yılmaz Öztuna'nın ve Bedii Faik'in, *Milliyet*⁵'ten Refi Cevat Ulunay'ın, Burhan Felek'in, Talat Halman'ın, Kemal Bisalman'ın, Abdi İpekçi'nin, Ali Gevgilili'nin,

¹ Necmettin Sadak, Kazım Şinasi Dersan, Falih Rıfkı Atay, Ali Naci Karacan gibi siyasetçi ve gazeteci isimlerin sermaye koyarak 1918 yılında açtıkları ve sadece akşam çıkan bir gazetedir. Siyasi görüş bakımından Cumhuriyet Halk Partisi çizgisinde olan ve 1957 yılında el değiştiren gazete, yeni yayın yöneticiliği ve Çetin Altan, İlhami Soysal gibi isimlerin yazılarıyla sola kaymaktadır. 1971 yılında Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu (TÜRK-İŞ) yönetimine geçmektedir.

² “Müstakil Siyasi Sabah Gazetesi” sloganıyla 1966'da Mehmet Şevket Eyyi tarafından kurulan gazete, “muhafazakâr-milliyetçi” düşünce çizgisindedir. Dönemin “Marksist düşünce ve hareketlerine” karşı “dini” bir cephe meydana getirmeye çalışan İslami hareketin sözcüsü olarak tanımlanmaktadır (Bektaş, 1992).

³ Yunus Nadi Abaloğlu tarafından 1924 yılında kurulan gazete, günümüze kadar yayınlarını sürdürmektedir. 1950'li yıllarda gazetenin başyazarı olan Nadir Nadi'nin Demokrat Parti milletvekilliğine rağmen gazete, partiye karşı sert bir muhalefet yapmaktadır. 1960 (27 Mayıs Askeri Darbesi) ve 1971 (Askeri Müdahalesi) yılları arasında gazete, ağırlıklı olarak “asker”, “sivil”, “aydın”, “sol” kesimin “ilerici” görüşlerini dile getirmektedir (Yapar, 2012).

⁴ Falih Rıfkı Atay tarafından kurulan ve Atay'ın başyazarlığını yaptığı gazete, 1952 yılında yayın hayatına başlamaktadır. Gazete Atay'ın çizgisine paralel olarak “Atatürkçü”, Cumhuriyet Halk Partisi'ne yakın ve Demokrat Parti muhalifi bir imaj çizmektedir. Ancak gazete, 1960'lardan itibaren bir tür “Kemalizm” eleştirisiyle CHP'nin ilkelerinden- “Altı Okçuluktan” çıkmakta ve sağa kaymaktadır. 1971'de Atay'ın vefatı üzerine gazetenin yönetimi, Bedii Faik'e geçmekte ve bu çizgi sürdürülmektedir (Güngör, 2008).

⁵ 1926 tarihinde CHP Siirt Milletvekili Mahmut Soydan tarafından yayımlanmaya başlayan 1935 yılında Ali Naci Karacan tarafından satın alınarak “Tan” adıyla yayımına devam eden gazete, 1950 tarihinden günümüze tekrar Milliyet adıyla yayımlanmaktadır. Kurulduğu 1950'lili yıllarda Demokrat Parti'yi desteklemesine rağmen, daha sonra giderek sola kayan gazete, 1960'larda bünyesinde bulunan yazarları (“dengeli” başyazarları ile Abdi İpekçi, “entelektüel” yazıları ve açık oturumları ile Ali Gevgilili gibi) ve CHP'ye yakın olmasına rağmen Adalet Partisi başta üzere birçok sağ partiye ve düşünceye/ fikre yer vermesi ile “Batı tarzda”, “liberal”, Babıali'de saygın bir duruma gelmektedir (Erdem, 2016; Aydemir, 2016).

Hasan Pulur'un, Gülten Kazgan'ın, Refik Erduran'ın ve İsmail Cem'in, *Son Havadis*⁶ten Tekin Erer'in, Orhan Seyfi Orhon'un ve Advie Fenik'in, *Tercüman*⁷dan Ergun Göze'nin, Tarık Buğra'nın ve Rauf Tamer'in, "Türkiye"⁸den Vecihi Ünal'ın, *Yeni İstanbul*⁹dan Nizamettin Nazif Tepedelenlioğlu'nun yazıları, araştırma yöntem bilimi çerçevesinde seçilmekte ve araştırmanın üçüncü bölümünde *Boğaziçi Köprüsü* ile ilgili başlıklarda analiz edilmektedir.

Tablo 1: Boğaziçi Köprüsü için Seçilen Gazete ve Yazarları

Gazete	Yazarlar
Akşam	Kurtul Altuğ, İlhami Soysal ve Çetin Altan
Bugün	Refik Özdek
Cumhuriyet	Burhan Felek, Nadir Nadi, İlhan Selçuk ve Gülten Kazgan
Dünya	Falih Rıfkı Atay, Yılmaz Öztuna ve Bedii Faik
Milliyet	Refi Cevat Ulunay, Burhan Felek, Talat Halman, Kemal Bisalman, Abdi İpekçi, Ali Gevgilili, Hasan Pulur, Gülten Kazgan, Refik Erduran ve İsmail Cem
Son Havadis	Tekin Erer, Orhan Seyfi Orhon ve Advie Fenik
Tercüman	Ergun Göze, Tarık Buğra ve Rauf Tamer
Türkiye	Vecihi Ünal
Yeni İstanbul	Nizamettin Nazif Tepedelenlioğlu

Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü için 1983 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü'nün resmi olarak ihaleye çıktığı yıldan köprünün yapıldığı 1988 yılına kadar olan süreçte seçilen gazete yazıları şu şekildedir: Cumhuriyet'ten Hasan Cemal'in, İlhan Selçuk'un

⁶ CHP'de bakanlık ve vekillik gibi birçok temsilcilikte olan Cemil Sait Barlas tarafından 1953'te Ankara'da kurulan siyasi bir gazetedir (Ertan Hacısüleymanoğlu, 2018). 1960 yılından itibaren İstanbul'da yayınlanmaya başlayan gazete, bünyesinde bulunan yazarların arka planları ve yazılarıyla birlikte Adalet Partisi'nin siyasi yayın organı çizgisindedir. Ayrıca gazetenin bünyesindeki yazarlar, "CHP'li" basına karşı yapmakta, o basına karşı "mücadele" etmektedirler (Kıvanç, 2014).

⁷ 1960 yılında Kemal Ilıcak, Sadettin Çulcu ve Ünal Sakman gibi isimlerin kurduğu gazete, Yakup Kadri Karaosmanoğlu, Yaşar Nabi Nayır, Necip Fazıl Kısakürek gibi birçok ismi bünyesinde barındırmaktadır. Gazete, bünyesinde bulunan isimler ve isimlerin yazılarıyla "milliyetçi", "sağ" ve "muhafazakâr" görüşleri benimsemektedir (Kıvanç, 2014; Aydemir, 2016). Ayrıca gazete, "Son Havadis" Gazetesi ile benzer çizgide görülmektedir (Kıvanç, 2014).

⁸ Gazete, Dr. Enver Ören (İhlas Vakfı ve Holdingin de kurucusu) tarafından 1970 yılında ilk olarak "Hakikat" adıyla kurulmakta daha sonra 1972 yılında, "Hakikat" adı "Türkiye" olarak değiştirilmektedir (Yardım, 2020; İhlas Gazetecilik, 2024). Gazetenin siyasi çizgisi, sağ, muhafazakar ve Türk milliyetçiliği çizgisindedir.

⁹ Gazete, Abdullah Cevdet tarafından 1918'de çıkarılan ve yayın hayatına kısa süre devam eden gazeteyle aynı ismi taşıyarak İstanbul'da aynı adla tütün tüccarı Habib Edip Törehan'ın sermayesiyle 1949 yılında kurulmakta ve yayınlanmaya başlanmaktadır. Gazete bu çizgide siyasi ve iktisadi bir misyonda, "anti-komünist", "sol karşıtı" ve "mukaddesatçı-maneviyatçı" bir yayın politikası izlemektedir (Çakmak, 2011; Kıvanç, 2014). 1960 Askeri Darbesi süreçlerinde Demokrat Partisi seçmen kitlesinin dağılmaması adına yayın yapan gazete, akabinde kurulan Adalet Partisi'ni, DP'nin devamı gibi göstermekte ve bu kitleyi, AP'ye yönlendiren yayınlar yapmaktadır. 1964 yılından itibaren müteahhit Kemal Uzan'ın yönetiminde olan gazete, 1973 yılından sonra İstanbul ismiyle yayınlanmaktadır (Çakmak, 2011).

ve Yalçın Doğan'ın, *Günaydın*¹⁰dan Bekir Coşkun'un ve Necati Zincirkıran'ın, *Güneş*¹¹ten Hüseyin Cahit Tanyol'un, Canan Barlas'ın, Çetin Altan'ın, Güneri Cıvaoğlu'nun ve Necmi Tanyolaç'ın, *Hürriyet*¹²ten Ege Cansen'in ve Hasan Pulur'un yazıları, Milliyet'ten Mehmet Altan Öymen'in, Bülent Tanık'ın, Cahit Düzel'in, Cüneyt Arcayürek'in, Doğan Hasol'un, Hayri Birler'in, Mehmet Barlas'ın, Mümtaz Soysal'ın, Orhan Duru'nun ve Teoman Erel'in, *Sabah*¹³tan Orhan Kantoğlu'nun ve Güngör Mengi'nin, Son Havadis'ten Abdullah Uraz'ın, Bilgin Peremeci'nin, Kami Suveren'in ve Osman Sulhi Dönmezer'in, Tercüman'dan Ahmet Kabaklı'nın, Altemur Kılıç'ın, Ergun Göze'nin, Kemal Cantürk'ün, Mukbil Özyörük'ün, Nazlı Ilıcak'ın, Rauf Tamer'in, Taha Akyol'un ve Yavuz Donat'ın, Türkiye'den Ahmet Sağırlı'nın ve Vecihi Ünal'ın yazıları, ikinci Boğaz köprüsü olan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü için verili/ seçili yönteme göre tezin dördüncü bölümde analiz edilmektedir.

Tablo 2: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü için Seçilen Gazete ve Yazarları

Gazete	Yazarlar
Cumhuriyet	Hasan Cemal, İlhan Selçuk, Yalçın Doğan
Günaydın	Bekir Coşkun, Necati Zincirkıran
Güneş	Hüseyin Cahit Tanyol, Canan Barlas, Çetin Altan, Güneri Cıvaoğlu, Necmi Tanyolaç
Hürriyet	Ege Cansen, Hasan Pulur
Milliyet	Mehmet Altan Öymen, Bülent Tanık, Cahit Düzel, Cüneyt Arcayürek, Doğan Hasol, Hayri Birler, Mehmet Barlas, Mümtaz Soysal, Orhan Duru, Teoman Erel
Sabah	Orhan Kantoğlu, Güngör Mengi
Son Havadis	Abdullah Uraz, Bilgin Peremeci, Kami Suveren, Osman Sulhi Dönmezer
Tercüman	Ahmet Kabaklı, Altemur Kılıç, Ergun Göze, Kemal Cantürk, Mukbil Özyörük, Nazlı Ilıcak, Rauf Tamer, Taha Akyol, Yavuz Donat
Türkiye	Ahmet Sağırlı, Vecihi Ünal

Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü için 2012 yılında ihalesiyle resmileşen ve 2013 yıldan köprünün yapıldığı 2016 yılına kadar olan süreçte seçilen gazete yazıları şu şekildedir: Birgün'¹⁴den Rabia Yılmaz'ın ve Erk Acaer'in, Bugün'den Nuh Gönültaş'ın ve Perihan Çakıroğlu'nun, Cumhuriyet'ten Ali Sirmen'in, Orhan Bursalı'nın, Şükran

¹⁰ Gazete, 1968 yılında Haldun Simavi tarafından kurulmakta ve dönemin Genel Yayın Yönetmenliğini, Rahmi Turan yapmaktadır.

¹¹ Gazete, yayın hayatına 1982 yılında başlamakta ve 1980'lerde Genel Yayın Yönetmenliğini Güneri Cıvaoğlu yapmaktadır.

¹² 1948 yılında yayınlarına başlayan ve günümüze kadar yayın hayatını sürdüren gazete, "Türkiye, Türklerindir" sloganına sahiptir.

¹³ Gazete yayın hayatını, 1985 yılından günümüze sürdürmektedir ve günümüzde Turkuvaz Medya Grubu tarafından idare edilmektedir.

¹⁴ 2004 yılından beri yayın hayatına devam eden gazete, sloganını "Halkın Gazetesi" şeklinde ifade etmekte ve siyasi görüşünü; *Sosyalizm, Sol, Eko-sosyalizm, Sekülerizm* gibi değerlere dayandırmaktadır.

Soner'in ve Çiğdem Toker'in, Dünya'dan Tefvik Güngör'ün, *Habertürk*¹⁵ten Yavuz Semerci'nin ve Güntay Şimşek'in, "Hürriyet'ten Ahmet Hakan'ın ve Yılmaz Özdil'in Milliyet'ten Güngör Uras'ın, Melih Aşık'ın, Güneri Cıvaoğlu'nun, Hasan Pulur'un ve Yavuz Karaman'ın, *Milli Gazete*¹⁶den Mehmet Şevki Eygi'nin *Posta*¹⁷dan Rauf Tamer'in, Nedim Şener'in ve Hakan Çelik'in Sabah'tan Mehmet Barlas'ın, Yavuz Donat'ın, Hasan Celal Güzel'in, Emre Aköz'ün, Nazlı Ilıcak'ın, Engin Ardıç'ın Betül Alakent'in, Özlem Doğaner'in, Mahmut Övür'ün, Okan Müderrisoğlu'nun, *Star*¹⁸dan İbrahim Kiras'ın Fehmi Kuru'nun ve Yiğit Bulut'un *Taraf*¹⁹tan Pelin Cengiz'in, Cengiz Aktar'ın, Özlem Ertan'ın, Murat Belge'nin ve Mustafa Paçal'ın Türkiye'den İsmail Kapan'ın ve Nuri Elibol'un *Vatan*²⁰dan Güngör Mengi'nin, Ruhat Mengi'nin, Ruşen Çakır'ın, Meltem Kara'nın ve Mustafa Mutlu'nun "Yeniçağ"²¹dan Selcan Taşçı'nın, İsmail Şahin'in ve Özcan Yeniçeri'nin, *Yeni Akit*²²ten Yavuz Bahadıroğlu'nun ve Ali İhsan Karahasanoğlu'nun, *Yeni Şafak*²³tan Süleyman Gündüz'ün, Hilal Kaplan'ın, Faruk Beşer'in, Mehmet Şeker'in, Erdal Tanas Karagöl'ün ve İbrahim Karagöl'ün yazıları, üçüncü Boğaz köprüsü olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü için verili/ seçili yöntemle göre tezin beşinci bölümde analiz edilmektedir.

Tablo 3: Yavuz Sultan Selim Köprüsü için Seçilen Gazete ve Yazarları

Gazete	Yazarlar
Birgün	Rabia Yılmaz ve Erk Acaer
Bugün	Nuh Gönültaş ve Perihan Çakıroğlu
Cumhuriyet	Ali Sirmen, Orhan Bursalı, Şükran Soner ve Çiğdem Toker
Dünya	Tevfik Güngör
Habertürk	Yavuz Semerci ve Güntay Şimşek
Hürriyet	Ahmet Hakan ve Yılmaz Özdil
Milliyet	Güngör Uras, Melih Aşık, Güneri Cıvaoğlu, Hasan Pulur ve Yavuz Karaman
Milli Gazete	Mehmet Şevki Eygi

¹⁵ Gazete, 2009 yılından bu yana, *Gücü Özgürlüğünde* sloganıyla yayınlarına devam etmektedir.

¹⁶ 1973 yılından beri yayın hayatını sürdüren gazete, *Milli Görüş*e sahiptir.

¹⁷ Yayın hayatına 1995 yılında başlayan gazete, günümüze kadar varlığını sürdürmektedir.

¹⁸ Gazete yayın yılına 1999 yılında başlamakta ve *Milli İradenin Sesi* sloganıyla kendini muhafazakarlık ideolojisiyle ilişkilendirerek yayınlarına devam etmektedir.

¹⁹ 2007-2016 yılları arasında yayın hayatını sürdüren gazete, "Düşünmek Taraf olmaktır" sloganıyla gazetenin görüşünü genel olarak *liberalizm* ile ilişkilendirmektedir.

²⁰ Yayınlarına 2002 yılından beri devam eden gazete, fikriyatını, "Sosyal demokrasi"de ve "Merkez sol"da konumlandırmaktadır.

²¹ 2002 yılında yayın hayatına başlayan gazete, kendini "Atatürkçülük" ve "Türk milliyetçiliği" ile ilişkilendirmektedir.

²² 1993 yılından itibaren "Beklenen Vakit" ve "Akit" gibi çeşitli isimlerle adlandırılan gazete, görüşünü; "aşırı sağ" ve "İslamcılık" ile ilişkilendirmektedir.

²³ 1994 yılından günümüze yayın hayatını sürdüren gazete görüşü; *Sosyal muhafazakârdır*.

Gazete	Yazarlar
Posta	Rauf Tamer, Nedim Şener ve Hakan Çelik
Sabah	Mehmet Barlas, Yavuz Donat, Hasan Celal Güzel, Emre Aköz, Nazlı Ilıcak, Engin Ardıç, Betül Alakent, Özlem Doğaner, Mahmut Övür ve Okan Müderrisoğlu
Star	İbrahim Kiras, Fehmi Kuru ve Yiğit Bulut
Taraf	Pelin Cengiz, Cengiz Aktar, Özlem Ertan, Murat Belge ve Mustafa Paçal
Türkiye	İsmail Kapan ve Nuri Elibol
Vatan	Güngör Mengi, Ruhat Mengi, Ruşen Çakır, Meltem Kara ve Mustafa Mutlu
Yeniçağ	Selcan Taşçı, İsmail Şahin ve Özcan Yeniçeri
Yeni Akit	Yavuz Bahadıroğlu ve Ali İhsan Karahasanoğlu
Yeni Şafak	Süleyman Gündüz, Hilal Kaplan, Faruk Beşer, Mehmet Şeker, Erdal Tanas Karagöl ve İbrahim Karagül

Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

Seçilen gazete ve yazarlar hem köprünün tarihselliği içinde erişilebilir köşe yazılarıdır hem de köprü olgusunu ele alma şekilleriyle ayrışmalarından/ farklılaşmalarından ötürüdür. Gazetelerin ve yazarların konu ve görüş ile ilgili farklılaşması, araştırmaya çeşitlilik ve objektiflik katması açısından değerlidir. Örneğin bir yazarın Osmanlı Devleti/ *Bab-ı Ali* geleneğinden-formasyonundan gelmesi veya diğer bir yazarın kendini liberal, muhafazakâr vs. olarak tanımlaması, köprü olgusuna yaklaşımını etkilemektedir. Yazarların profili bu bağlamda belirgin bir değişkendir. Yazarların erişilebilen arka planları, araştırmanın analiz kısmında detaylandırılacaktır. Seçili yazılara ve yazılarda ön plana çıkan başlıklara göre dönemin sembolik ve ilgili politik aktörlerinin söylemlerinden, resmi raporlardan, haberlerden araştırma metodolojisi bağlamında -destekleme veya açıklama adına- yararlanılmaktadır.

Araştırmanın Sınırlılıkları; araştırmanın vakaları olarak seçilen Boğaz Köprüleri ve ilgili seçili gazete köşe yazıları/ tartışmaları, belli bir tarihselliğe sahiptir. Bu yazılara ve belgelere ulaşmak, gazetelerin arşivleri açısından kısıtlıdır. Birçok gazetenin süreç içerisinde politik kırılmalarla/ süreçlerle devamlılığı yoktur ve yine dönemin birçok yazarı, tıp ki gazeteler gibi çeşitli kırılmalar, iş değişiklikleri, tutuklanmalar vs. yaşamaktadır. Geçmişten günümüze yayınlarını dijital arşive taşıyan en etkin gazeteler *Cumhuriyet* ve *Milliyet* Gazeteleridir. Ancak araştırmanın örnekleme ve arşiv taraması için bu iki gazete yetersizdir. Yine tek bir gazetenin köprüyle ilgili bütün köşe yazılarına ulaşmak imkânsız ve bir tez araştırması için mümkün değildir, zira seçilen yıl aralıkları oldukça uzun bir zamanı (1968-2016) kapsamaktadır. Dolayısıyla araştırma için tek bir gazete ve tek bir yazar seçmek yerine, çok yönlü, farklı görüşleri yansıtan ve sağlıklı örneklem oluşturmak adına, arşivlerine ulaşılabilir birden fazla gazete ve köşe yazarı seçilmektedir. Söylem analizinin yapılacağı veri seti, tek bir

alana sıkıştırılmamakta ve her köprü için eşit oranda benzer setler oluşturulamamaktadır. Çünkü araştırmanın seçilen vakaları yıllar arasında farklılık gösteren yayın sınırlılığına veya kapasitesine sahiptir. Erişilebilir olmak konusunda eksik kalınan veri seti içindeki metin çeşitliliği, araştırmanın güvenilirliğini ve olgunun test edilmesinin destekleyiciliğini arttırmaktadır. Ayrıca tez yazma sürecinde hem Covid-19 pandemi sürecine hem de 6 Şubat 2023 depremlerine denk gelinmesi, araştırma ve insanlık için beklenmedik durumlardır ve araştırmanın salâhiyetini etkilemektedir.

Çalışma, köprülerle ilgili bütün tartışma konularına ya da dönemsel bütün politikalara değinmek için değil, metodolojide verilen yücelik teorisinin kategorizasyonda belirtilen temalarına göre köşe yazılarının dönemsel-bağlamsal etki stratejilerine ve politikalarla olan ilişkilerine odaklanmaktadır. Bu etki ve politikaları daha iyi yorumlamak ve nesnenin söylemini somutlaştırmak için ulaşım, medenileşme/modernleşme, siyasal aktörler ve kalkınma gibi kavram ve boyutlar ön plana çıkmaktadır. Bu boyutların eksenini, bölümlerde alt başlıklar şeklinde araştırmaya eklenmektedir. Çalışmanın amacı, örneğin İstanbul kentsel hareketliliğinin ya da Türkiye ekonomisinin bütününe sunmak değil, köprünün bulunduğu ve köprülerle bağlantılı yolların, ilçe ve mahallelerin dönüşümünü ya da devalüasyonun köprü kredileri ile olan bağlamını sunmaktır. Vurgulanmak istenen nokta, araştırmada her ne kadar söylem bağlamında köprülerin etkileri tartışılrsa da kentin ekolojik problemlerinden imar-toprak rantına, büyümeden yayılmaya giden birçok sosyo-politik ve sosyo-ekonomik problemlerinin tek sorumlusu Boğaz köprüleri değildir. Araştırma yalnızca Boğaz köprülerinin köşe yazılarında ele alınan söyleminin/ imajının ilişkisel olarak nasıl ve hangi araçlarla gerçekleştirdiğini göstermek amacıyla.

Araştırmanın Bölümlemesi; tez konusunun tanıtıldığı *Giriş* Bölümünde, araştırmanın problemin belirlenmesine, araştırmanın amacı ve önemine, araştırma sorularına ve buna bağlı varsayımın belirlenmesine, çalışmanın literatürle ilişkisine, yöntemine ve yaklaşımına, sınırlılıklarına ve son olarak tezin bölüm yapısına değinilmektedir.

Araştırmanın *Birinci Bölümü* ise araştırmanın metodolojisinin ve teorik çerçevesinin detaylandırıldığı ve dört ana başlığa ayrıldığı alandır. Bu bölümde hem Bent Flyvbjerg'in kavramsallığı hem de Teun Van Dijk'in yaklaşımı açıklanmakta ve bu metodolojiden atıfla araştırma örnekleminin sınırları çizilmektedir. Sınırları çizilerek seçilen örneklemin eleştirel söylem analizi geleneğiyle bağlarını ortaya koyarak Bent

Flyvbjerg kavramsallığının söylem çalışmalarına uygulanabilirliği gösterilmeye çalışılmaktadır. Ayrıca, eleştirel söylem analizi yönteminden yararlanarak araştırma nesnesinin nasıl oluşturduğundan ve araştırma hedefleri doğrultusunda gazete köşelerinin nasıl toplandığından, nasıl kategorize edildiğinden ve nasıl analiz edildiğinden bahsedilmektedir. Daha sonra, araştırmanın nesnesi olan *köprü* olgusuna değinilmekte, olgunun, araştırmanın yöntemine göre boyutları, yerli-yabancı örneklerle verilmekte ve köprü olgusunun, yıllar içinde kazandığı anlamlara dokunulmaktadır. Araştırmanın bu kısmında, köprü projelerinin yerel ve küresel bağlamdaki ekonomik ve siyasal yansımalarını, karşılaştırmalı biçimde aktarmak hedeflenmektedir.

Araştırmanın *İkinci Bölümünde* ise spesifik olarak üç Boğaz Köprüsünü oluşturan inşaa politikaları ve süreçleri, dönemin nüfus dinamikleri, ulaşım ihtiyaçları, kalkınma ve büyüme ilişkileri, tarihsel çerçeve içinde sunulmaktadır. Bu başlığın inşaa edilmesinin amacı, köprü olgusunun, tarihsel ve politik bağlamda Flyvbjergçi bakış açısına indirgenmesi yani köprü olgusunun, “mega proje”ye dönüşmesinin altyapısını sunmaktır.

Tez araştırmasının *Üçüncü, Dördüncü ve Beşinci Bölümleri* ise araştırma örneklemelerinin detaylı biçimde analiz edildiği bölümlerdir. Her köprüye göre seçili yıllar arası seçili köşe yazıları hem Flyvbjerg’in kavramsallığına ve söylemlerin bağlamlarına göre makro-mikro başlıklandırılmakta hem de söylemler, Van Dijk’in Retorik Figürler yaklaşımı ile analiz edilmektedir. Her köprü bölümünün sonunda, bölümdeki başlıklar, kısaca değerlendirilmektedir.

Son olarak çalışmanın *Genel Değerlendirme ve Sonuç Bölümü* mevcuttur. Bu bölümde, araştırmanın teorik ve yöntem çerçevesi tekrar gözden geçirilerek ikinci, üçüncü ve dördüncü bölümde metodolojiye uygun analiz edilen Boğaz köprüleriyle ilgili genel bir değerlendirilme yapılmakta, bölümlerde analiz edilen veriler yorumlanmakta ve araştırmanın bulguları özetlenmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM: TEORİK VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Bu bölümde araştırmanın teorik ve kavramsal çerçevesi detaylandırılmakta ve köprü olgusu literatürdeki değerlendirmelerle somutlaştırılmaktadır. Ayrıca bu bölümde, araştırmanın metodolojisi ile yapılan analiz başlıklarında tartışılan konulara altyapı sunması adına, köprü projesine bağlı literatürde tartışılan ve köprüyü çağrıştıran teorik tartışmalara yer verilmektedir.

1.1. Yaklaşım, Yöntem ve Verilerin Analizi

Boğaz Köprüleri kapsamında ele alınan gazete köşe yazıları; anlatı bağlamlarıyla, giriş, gelişme ve sonuçlarıyla çeşitli paradigmaları işaret etmektedir. Bu paradigmalar ve yazılardaki bakış açıları, dönemlerinden öncesiyle ve sonrasıyla zamansal olarak ilişkilidir. Bu kolektif bütünlüğü, yazılardaki anlatıları anlamlandırmak adına araştırmada çeşitli yaklaşım ve analiz boyutlarından yararlanılmaktadır. Post-yapısalcı zamanda gelişen medya ve söylem analizi perspektifi, araştırmanın analiz yaklaşımını aydınlatmaktadır. Araştırma, köprüler için seçili yıllarda ve seçili gazete köşe yazılarında bulunan metinsel verileri analiz ederek yazarların ve dönemsel sosyo-politik aktörlerin yüceltilmiş söylemlerinden yola çıkarak köprülerin dönemsel politikalarla bağlantısını araştırmak için eleştirel söylem analizini kullanmaktadır.

1.1.1. Post-Yapısalcı Yaklaşım

Post-yapısalcılık; 1960'lı ve 1970'li yıllarda felsefe ve beşeri bilimlerde ortaya çıkan entelektüel bir harekettir. Daha önce beşeri bilimlerde dil ve metinlerin yorumlanmasında ve sosyal bilimlerde ekonomi ve kültürlerin incelenmesinde egemen olan yapısalcılığın ilkelerine meydan okumaktadır (Woodward vd., 2009: 396). Post-yapısalcılar; “tüm gerçeklerin metinsel olduğunu, dünyayı görme biçimimizin “her zaman zaten” dil tarafından etkilendiğini iddia etmektedir (MacLure, 2003).

Post-yapısalcılık ve diğer pek çok post söylem, Alman sosyal bilimci Jürgen Habermas ve Frankfurt Okulu ile dil konusunda önemli bir araştırma odağını paylaşmaktadır. Habermas'a göre dil, en azından potansiyel olarak ideolojileri aşmak ve ideal bir konuşma durumunda iletişimsel aklın özgür ve eşit alışverişini sağlamak için bir araç iken, post-yapısalcıdan etkilenen eleştirel teorisyenler için dil, herhangi bir bireyden önce gelen ve onu aşan, kültürel ve tarihsel olarak çökelmiş tutumlar, değerler ve varsayımlarla dolu, toplumsal olarak şekillendirilmiş bir kaynaktır (Mason ve Clarke, 2010: 175). Fransız dilbilimci Ferdinand de Saussure'e göre dilsel göstergeler, gönderme yapmaktan ziyade, ilişkisel olarak hareket etmektedir (Saussure, 1959). “Dünyada var olma yolları veya sözcükleri, eylemleri, değerleri, inançları, tutumları ve sosyal kimlikleri bütünleştiren yaşam biçimleri” anlamında söylemi oluşturan, bu toplumsal anlam pıhtılaşmalarıdır (Gee, 1996).

1.1.1.1. Post-Yapısalcılıkta Medya

“Bilginin üretimi”, kavramların gelişimi ile tutarlı olduğu sürece belirli bir anlam ifade eder: her kavram ortaya çıkar ve olgunlaşır. Ancak olgular ve “öznelere” söylemi olmadan, kimin kavramları ürettiği söylenebilir (Lefebvre, 1991: 72). Medya, güncel

şartlara ve imkanlara göre şekillenen, dönüşen, yaşamları biçimlendiren ve dönüştürücü etkisi olan bir alandır ve kimi teorisyenlere göre yasama, yürütme, yargıdan sonra “dördüncü kuvvet” rolü üstlenmektedir (Tekinalp, 2012). Kitle iletişim araçlarının -televizyon, gazete, sosyal medya vb.- sosyo-politik ve sosyo-kültürel etkisi/ motivasyonu, “tüketim ideolojileri/ endüstrisi” çerçevesinde tartışılmaktadır (Adorno ve Horkheimer, 2010). Haberi kamuya sunma avantajını elinde bulunduran, konunun -kültürel, siyasi, sosyal vs. fark etmeksizin- nasıl sunulmasına karar verendir. Dolayısıyla sunum şekli-biçimi ile haber/ konu/ gerçek; dramatikleştirilebilir, simgeleştirilebilir ya da kurgu ile arasındaki çizgi belirsiz hale getirilebilir.

Post-modernizm ve post-modernist teorisyenler; medya çoğulculuğunu kabul etmektedir ve ayrıca küreselleşmenin; küresel nüfusa yaşam tarzı seçimleri konusunda daha fazla seçenek sunarak yeni kimlikleri gerçekleştirme fırsatlarını beraberinde getirdiğini savunmaktadır. Fransız Sosyolog ve medya teorisyeni Jean Baudrillard, medyaya doymuş bir toplumda yaşadığımızı, medya görüntülerinin etrafımızdaki dünyaya dair algımıza hakim olduğunu ve medya görüntüleri ile gerçeklik arasında ayırım yapmanın zorlaştığı ölçüde çarpıtıldığını savunmaktadır (Baudrillard, 2011; 2015). Baudrillard buna “hiper-gerceklik” adını vermekte; medya görüntülerinin gerçeklik olarak görülmesi ölçüsünde medya görüntüleri tarafından tanımlanan bir dünya olarak nitelendirmektedir (Baudrillard, 2011; 2015). Kimliğimizi/ kimlikleri inşa etme aracı olarak istek, arzu ve tüketme arzusu yaratması ile medya, toplumların ve gerçekliklerin temelini/ temsillerini oluşturmaya devam etmektedir.

Medyada üretilen haberler, yazılar ve başlıklar toplumsal olarak inşa edilmektedir. Bu nedenle toplumsal olguların medyada ele alınış biçimleri ve medya temsilleri, halkı bilgilendirme amacı taşımanın ve haberleştirmenin ötesinde birtakım farklı -toplumsal, siyasal, ekonomik ya da kültürel etkenlerce biçimlenen- niteliklere sahiptir. Ayrıca Herman ve Chomsky’nin vurguladığı gibi “rıza üretiminde medyanın rolü” oldukça önemlidir (Herman ve Chomsky, 1988; Cohen, 2010). Bu rol ve toplumsal çerçeve bağlamında kitle iletişim araçlarında bir olguyla ilgili kurulan söylemin analiz edilmesi bu açıdan ehemmiyet taşımaktadır. Bu araçlardan biri olan köşe yazılarının ve olgularla ilgili yazıların yer aldığı/ tartışıldığı gazeteler, hedef kitlelerinin düşüncelerine hitap edebilmek için haber/ yayın tarzlarını, toplumsal düşüncelere duyarlı bir biçimde belirlemektedir. Aynı zamanda bu yazı ve yayın temsilleri yoluyla kamuoyunda belirli konularda toplumsal rızanın ya da tepkinin oluşturulması da hedeflenebilmektedir (Yaylacı ve Beldağ, 2018: 140).

Post-yapısalcılıkta özne, çoğunlukla “mahut”²⁴ özneleşmeye indirgenmekte, temelde öznel olmayan sürecin bir sonucu olarak kavranmaktadır. Özne, her zaman öznel öncesi bir sürece yakalanmış, bu süreç tarafından neredeyse yok edilmektedir. Bu vurgu, bireylerin tarihsel sürecin “özneli”, “aktörleri”, “failleri” olma konumları, farklı farklı yaşama, deneyimleme tarzları üzerinedir (Zizek, 2011: 189).

Gündelik hayatın, siyasal sistemin, ekonomik düzenin ve sürdürülmesi gereken diğer tüm toplumsal yapıların, amaçlanan şekilde algılanmalarını sağlayacak kendi söylemlerinin olması gerekir. Bu anlamda söylem, her ne kadar maddi koşulları kavrama olanağını sağlasa da farklı kişilerin bu koşulları bambaşka şekilde kavramasına da yol açabilmektedir. Söylemler, bir failin müdahalesi olmadan inşa edilemez. Modern toplumda iktidar araçları ve biçimleri değiştikçe “aydınlar”, egemen fikirleri dayatma rolünü üstlenmektedir. Yani iktidarların eski, acımasız stratejisi olan “zorlama”, söz alanına taşınmaktadır. Bu, bir tahakküm aracı olarak zorlamanın ortadan kalktığı anlamına gelmemekte, aksine, gücün modern bir keşfi olarak entelektüel müdahale, şiddet eylemlerinin suç ortağı haline getirmektedir. Bu bağlamda iktidarın toplumsal ve siyasal düzenin sürdürülmesine yönelik maddi olmayan pratikleri düşünürler arasında birikimli bir şekilde tartışılmaktadır.

Mega projelerin rayında kalmasını sağlamak, bilişsel önyargıların açığa çıkmasını sağlamak için dikkatli bir şekilde planlama ve varsayımları sorgulama meselesi değildir. Aksine, siyasi önyargıların nasıl işlediğini göstermek için kamuoyunun incelemesine ihtiyaç vardır. Girişimin üzerine ışık tutmak, onu ele geçirmekten çok ona yardımcı olabilir. Çalışmada örneklem olarak seçilen gazete köşe yazılarındaki temsiliyet algıları ve pratikler, bu yaklaşımla daha anlamlı hale gelmektedir.

1.1.2. Söylem Analizi Yöntemi

Siyasal ve toplumsal düzenin üretimini ve yeniden üretimini anlamak, sosyal bilimlerde birçok disiplinin ortaya çıkışının çok temel bir motivasyonudur. Klasik düşünürler istikrar ve değişimin anlaşılmasında yapıların etkisi ile bireysel eylemler arasında sıkışıp kalırken, toplumsalın söylemsel inşası 20. yüzyılın ortalarına kadar söz konusu olmamaktadır. Söylem analizi, temelli teori veya etnografyadan çok belirli teorik perspektiflerle (etnometodoloji, post-yapısalcılık, söylemsel psikoloji) daha doğrudan ilişkilidir. Ele aldığı sorular, doğal bağlamlarındaki etkileşim pratiklerine ve

²⁴ Adı geçen, sözü edilen.

bu bağlamlardan yararlanılan söylemsel kaynak türlerine odaklanmaktadır (Potter, 1998).

Klasik düşünürler; istikrar ve değişimin anlaşılmasında yapıların ve bireysel eylemlerin etkisi arasında sıkışıp kalırken, toplumsal söylemsel inşası, önce Saussure, ardından sosyal bilimlerde özellikle Ludwig Josef Johann Wittgenstein'in sonraki çalışmalarında desteklenen dilsel dönüşüm, dili toplumsal gerçekliğin "kurucu" ve "yeniden üretici" bir parçası olarak toplumsal analizine taşımaktadır (Saussure, 1959; Wittgenstein, 2013). Sosyal bilimlerde dilsel yapılara olan ilginin artması sonucunda dili de kapsayan söylem çalışmaları bir alan olarak ortaya çıkmıştır. Purvis ve Hunt'ın tanımladığı gibi söylem, "dil veya sözel olmayan işaret sistemleri aracılığıyla bireysel sosyal iletişim ağlarına" atıfta bulunmaktadır (Purvis ve Hunt, 1993: 485). Ancak söylem, iletişimin ötesinde bir işlev görmekte ve yazılı, sözlü ve sözlü olmayan sistemler üzerinde yerleşik bir fikir birliğini gerektirdiği için iktidar ilişkilerinin etkili araçlarından biri haline gelmektedir.

Neredeyse Michel Foucault'ya kadar söylem kavramı, ön planda değildir. Klasik Marksist gelenek, çoğunlukla ideoloji kavramını, toplumdaki hakim fikirleri ve yerleşik "yanlış gerçekliği" tanımlamak için kullanmaktadır. Ancak kavramın kendisinin olumsuz veya olumlu bir anlamı olup olmadığı tartışmalıdır. Jorge Larraín'e göre, Marx'ın yazılarında bu durum belirsizdir, çünkü ideoloji hem gerçeğin çarpıtılmasını ima ettiği için olumsuzdur, hem de "toplumsal bilinç biçimlerinin bütünlüğünü" ima ettiği için olumludur (Larraín, 1983: 4). Aynı gelenek içinde Lukacs, olumsuz ideoloji anlayışını ödünç alarak onu işçi sınıfının nesneleştirilmesinin nedeni olan yanlış bilinç olarak değerlendirirken (Lukacs, 1971), Althusser, ideolojiyi hem devletin ideolojik aygıtı olarak olumsuz bir açıdan hem de öznenin çağırılması olarak olumlu bir açıdan ele almaktadır (Althusser, 1994).

Neo-Marksist bir düşünür Gramsci ise egemen sınıfın rıza üretimini ve hegemonyanın inşasında entelektüellerin rolünü aydınlatmak için "hegemonya" kavramına başvurmaktadır (Gramsci, 1971). Öte yandan Marksist çizgiden uzaklaşan Michel Foucault ise toplumsal düzeni mümkün kılan koşulları anlamlandırmak için ideoloji yerine, "söylem" kavramını faaliyete geçirmektedir. Foucault'ya göre bir söylemin arkasında ne olduğundan ziyade söylemi neyin mümkün kıldığını irdelemek önemlidir; bu nedenle farklı türden kurumsallaşmış söylemlerin izini sürmek için arkeoloji ve soy bilim yöntemini uygulamaktadır (Foucault, 1980; 1981; 1992; 1999). Post-yapısalcı gelenek; söylemsel ve söylemsel olmayan alanlar arasındaki ayrımı

ortadan kaldırmakta, toplumsal gerçekliğin söylemsel olduğunu ve metnin dışında hiçbir şey olmadığını kabul etmeye başlamaktadır (Derrida, 1976; Laclau ve Mouffe, 1985). Bourdieu ise ne söylem kavramını ne de ideoloji kavramını kullanmaktadır ve hatta ideoloji kavramını, belirsizliği nedeniyle kullanımını kasıtlı olarak reddetmektedir (Bourdieu, 1994: 266). Bu nedenle, sembolik güç ve doxa gibi kendi teorik araçlarını oluşturmakta ve bu araçlar aracılığıyla, sosyal dünyanın algı kategorilerini, vizyon ve bölünme ilkelerini ve gücün zımni kabulünü anlamaya çalışmaktadır. Bu uygulamaları ve stratejileri, aktörlerin meşru bir vizyonu empoze etmek ve karşılığında tanınan “sermayeyi” almak için birbirleriyle mücadele ettiği iyi tasarlanmış bir alan teorisi içine yerleştirmektedir.

Son olarak 1980’lerden sonra dilbilimsel çalışmalar, eleştirel söylem çözümlemesinin yolunu açmaktadır. Bu gelenekteki düşünürler, tahakkümün yeniden üretiminde ve meydan okumasında söylemin rolünü araştırmaktadır (Fairclough, 1992; Van Dijk, 1993; Wodak ve Meyer, 2001). Dilbilimci Norman Fairclough söylem analizinin üç sürecini tanımlamaktadır; bunlar üretim, dağıtım ve tüketimdir. Bu aşamalar, söylemin “politik, ekonomik ve kurumsal ortamları” gibi belirli bağlamlara referansla okunmakta ve söylemi dönüştürücü ve belirleyici bir unsur olarak ele alınmaktadır. (Fairclough, 1992: 71). Söylemin -gazetede veya televizyonda- olduğu ortama/ döneme/ sürece dikkat çeken Fairclough söylemi, “anlam inşasından ve bağlamından” çıkarılsa farklı -ideolojik ya da siyasi gibi- yorumlanabileceğini söylemektedir (Fairclough, 1992: 67; Fairclough ve Fairclough, 2012: 18).

Dilbilimci Teun A. Van Dijk’e göre söylem, en yalın haliyle bir şeyi söyleme şeklidir (Güngör, 2020: 4). Post-yapısalcı yaklaşımlarda veriler, konuşmalar, gözlemler ve hatta eserler, birer metin veya söylem olarak kabul edilebilir (Burman ve Parker, 1993) ve bu metinler, inşa edilen ve gerçekleştirilen söylemler olarak farklı anlam ve yorumlara açıktır (Francis, 2010: 327). “Bizi kolektif ve bireysel olarak harekete geçiren şey, politikayı harekete geçiren şey açısından önemlidir.” (McKenzie 2017: 188)

Politika üretme süreçleri; farklı çıkar gruplarının, siyasi hedeflere ulaşma aracı olarak olayların belirli bir anlatısını veya versiyonunu oluşturmaya çalıştığı bir arenadır ve siyasi güç ilişkilerine bakmak adına pencere açmaktadır (Jacobs, 2006: 39). Aynı zamanda bu süreçler, belirli siyasi aktörleri etkilenen veya etkileyen öznel olarak çerçeveleyen duygu söylemleriyle doludur. Üretilen politika biçimlerine söylem analizi üzerinden bakmak; politika üretme hareketlilikleri ve politika uygulamadaki

aktör motivasyonunu anlamlandırmak için kullanılmakta ve belirli politikaların belirli anlarda neden gerekli hissedildiğini ve o politika katılımında hangi duyguların harekete geçirildiğini sorgulamaktadır (McCann & Ward, 2012, 2013; Peck & Theodore, 2015). Dolayısıyla Boğaz köprüleri gibi politika girişimleri, etkiyi operasyonel hale getiren, ulaşım, kentleşme, konutlaşma vb. politikaların nasıl geliştirildiğini, uygulandığını, yayıldığını, organize ve aracılık ettiği veya direnildiğini gösteren bir iktidar “aygıtı/ aparatı” (Anderson, 2014) olarak anlaşılabilir. Ancak politik ve bürokratik süreçlerle oluşan bu aygıtlar/ aparatlar, tamamen kurumsal alana ait değildir, aygıtlar bu temel işlevine ek olarak insanlarla, mekânlarla, ağlarla ilişki kurmaktadır. Aparat/ aygıt üzerinden üretilen politika ve söylemle duygusal hareketliliğe ve hareketsizliğe katkı sağlamaktadır. Böylelikle politika üretenler, yalnızca yönetici bürokrat değil, aynı zamanda politik söylemin (yeniden) üretiminde yer alan ve çeşitli koşulları politika eylemi/ eylemsizliği aracılığıyla sağlayan kişilerdir (McKenzie, 2017). Dolayısıyla siyasal söylem ve politikalarla üretilen mekân, sembolik hale gelerek bir kimlik kazanmaktadır.

Söylem analizi yöntemi başlığı altında dil ve toplumsal gerçekliğe dair çeşitli yaklaşımlar bulunmaktadır; İletişim Etnografisi, Etkileşimsel Toplum Dilbilim, Konuşma Çözümlemesi, Edimbilim, Tür Çözümlemesi, Eleştirel Söylem Çözümlemesi ve Çoklu Ortam Çözümlemesi (Çelik ve Ekşi 2013; Gür, 2013; Seggie ve Bayyurt, 2017). Söylem çözümlemesi üç aşamada yapılmaktadır; birincisi, metin çözümlemesi²⁵, ikincisi, metin bağlamı²⁶ ve üçüncüsü ise, metin ve toplumsal bağlam etkileşimidir²⁷. (Çelik ve Ekşi 2013; Gür, 2013; Seggie ve Bayyurt, 2017). Çalışma için tercih edilen yaklaşım, Eleştirel Söylem Çözümlemesi/ Analizi olacaktır.

²⁵ Konuşan ifade etmek istediklerini seçerken hangi tür sözcükleri seçmektedir? Konuşanlar neden belirli bir özneyi, konuyu seçmektedir? Bir metinde ele alınan konular nelerdir? Ana tümcelerın konuları nedir? Metinde gösterim araçları bağlamı oluşturmak için nasıl kullanılmaktadır? Konuşmada kullanılan ezgi, söylenenin anlamına neler katmaktadır? Açıkça söylenmeyen, bilindiğı kabul edilen veya bağlamdan çıkartılabilen bilgiler veya öğeler var mıdır? gibi sorularla (Çelik ve Ekşi 2013; Gür, 2013; Seggie ve Bayyurt, 2017).

²⁶ Konuşanlar söyledikleriyle ne yapmaya çalışmaktadır? Konuşmacı neden öyle söylemekte veya ifade edeceğini öyle söylemeyi tercih etmekte midir? Konuşan kendisi için nasıl bir kimlik oluşturmakta veya karşısındakinin kendini nasıl bir kimlikle kabul etmesini sağlamaya çalışmaktadır? Kişi grup veya kurumlar ile ilişki kurmak, sürdürmek veya değiştirmek için ne tür sözcükler veya yapılar kullanılmaktadır? Sözcükler veya yapılar belirli işaret/ yazı türlerini, avantajlı ya da dezavantajlı hale getirmekte midir? Sözcük öbekleri, kullanıldıkları bağlam içinde hangi anlamları almaktadır? İncelenen metinde başka metinler, metinlerden alıntılar veya metin biçimleri kullanıyor mu? gibi sorularla (Çelik ve Ekşi 2013; Gür, 2013; Seggie ve Bayyurt, 2017).

²⁷ Sözcükler ve yapılar toplumsal bir değeri yaratmak ve bunu bazı kişilere/ gruplara açmak veya ulaştırmak ya da bazı kişilere ulaşımını engellemek için nasıl kullanılmaktadır? Sözcükler ve yapılar toplumsal bir değerin nasıl kullanılacağına veya kimlerin yararlanabileceğine dair görüş oluşturmak için nasıl kullanılmaktadır? Hangi toplumsal yapılar, değerler ve büyük anlatılar metinde yer almaktadır?

1.1.2.1. Eleştirel Söylem Analizi (ESA)

Eleştirel söylem analizi (ESA); yalnızca verileri analiz etmenin bir yolu değildir, aynı zamanda araştırma nesnesinin inşa edildiği bir çerçevedir. ESA'nın ilişkiselliği ve bağlamsallığı, Boğaz Köprülerinin söyleminin kimlik inşasını, yeniden inşasını ve sembolik güce dönüşümünü etkileyen anlamlı bağlantılar yerleştirmekte ve sağlamaktadır. ESA'nın bağlantısallığı eklektik ve disiplinler arası bir gelenek olarak geliştirilmiş olduğundan Flyvbjerg'in Dört Yücelik çerçevesiyle birlikte bağlamsal bir şekilde kullanılabilir. Böylelikle, bakış açılarının epistemolojik uyumluluğu, yöntemi teoriyle bütünleştirmekte yardımcı olmaktadır. Temel amaç, farklı konum ve bakış açılarının verimli yönlerini uzlaştırmaktır (Layder, 1998: 290).

Eleştirel Söylem Analizi; söylem, uygulama ve olgu arasındaki nedensellik ve opak belirsizlikte olan ilişkilerini keşfetmeyi amaçlamaktadır; bu tür uygulamaların, olayların ve söylemlerin iktidar ilişkileri ve iktidar mücadelelerinden nasıl doğduğunu ve ideolojik olarak nasıl şekillendiğini araştırmak için daha geniş sosyo-politik yapılara, ilişkilere ve süreçlere yoğunlaşmaktadır; söylem ve toplum arasındaki bu ilişkilerin şeffaf olmamasının nasıl bizzat gücü ve hegemonyayı güvence altına alan bir faktör olduğunu araştırmaktadır (Fairclough, 1995: 132).

Eleştirel söylem analizi; dilin nasıl sosyal gerçeklikleri şekillendirdiğini ve nasıl güç ilişkilerini (yeniden) ürettiğini ve aynı zamanda bu ilişkilere meydan okuyan sosyal kimlikleri, sosyal yapıları ve ideolojileri güçlendirmek için nasıl kullanıldığını analiz eden birden fazla metodolojiyi içeren bir yaklaşımdır (Wodak, 2014). Post-yapısalcı iktidar anlayışlarından yararlanan eleştirel söylem analizi; söylemin eylem/ eylemsizliğe ve hayatta kalmanın maddi koşullarına yol açan toplumsal anlamları yalnızca yansıtmakla kalmayıp aktif olarak inşa ettiğini vurgulamaktadır. Dahası, iktidarın yalnızca bireyler ve kurumlar tarafından elde tutulmadığını, aynı zamanda toplumsal ilişkilere dağılma ve gündelik yaşamın söylem ve pratiklerine gömülme yollarını da yansıtmaktadır (Foucault, 1980; 1992; 1999).

Politik söylemin rolü, kimlik-mekânın oluşumunda ve alanın sembolik güce dönüşmesinde oldukça etkilidir. Mekânın politik söylemindeki yücelik; günlük sıradanlıkların maddi koşullarını şekillendirmede önemli bir rol oynayan kritik güçtür. Sosyal, mekânsal ve zamansal olarak aracılık edilen duygusal etkileşimler dilin ötesine uzanır ve insan dışı materyaller, eserler ve estetikle ilişkili olarak ortaya çıkabilir

Kişiler ve gruplar arasında hangi güç ilişkileri kurulmakta veya varsayılmaktadır? gibi sorularla (Çelik ve Ekşi 2013; Gür, 2013; Seggie ve Bayyurt, 2017).

(McKenzie, 2017). Çalışma, yüceleştirilen Boğaz köprüleri ile kurulan dilin, söylemi nasıl yansıttığını, şekillendirdiğini ve aktif olarak nasıl inşa ettiğini ile araştırmaktadır. Hacmi ne olursa olsun her inceleme, incelenen konuda başka araştırmalarda/ araştırmacıların konuyla ilgili neler yazılmış/ yazmış olduğunu öğrenmeyi gerekli kılmaktadır (Coşkun vd. 2017: 54). Bunun için araştırılan konu ile ilgili kaynak incelemesi yapmak, araştırma sürecinin çok önemli bir aşamasıdır (Coşkun vd. 2017: 55). Eleştirelilik; bilimsel olmak adına “şüphe etmek” ve “sübjektif yargılardan kaçınmak” özellikleri ile iddialıdır. Daha yapıcı bir üslupla eleştirelilik; var olan bilimsel çalışmalardan yararlanmak ancak yetinmemek olarak açıklanabilir (Hartley, 2008: 87).

Post-yapısalcı Fransız düşünür Michel Foucault’ya (1999) göre insanlar, yalnızca içlerinde bulunduğu toplumun söylem sınırlamaları/ kabul edilmiş birlikleri içinde düşünebilirler. Her toplumda söylem üretimi; söylemin gücünü ve tehlikesini etkisiz hale getirmek için bir dizi dışlama prosedürüyle kontrol edilir, seçilir, düzenlenir ve yeniden üretilir (Foucault, 1981). Söylem; amaç, geleneksel destekler, güç ilişkilerinin yeniden üretilmesi ve bunların ideolojik etkilerini inşa eden ifade sistemi olarak tanımlanabilir (Çelik ve Ekşi, 2008: 113). Dolayısıyla söylem; onu oluşturan toplumun, kültürün, tarihin ve sosyal eylemlerin bir formudur (Fairclough ve Wodak, 1997; Van Dijk, 2011).

Söylem tanımlarının aksine, eleştirel söylem analizinin odak noktasında eleştiri vardır ve eleştirisini; sosyal grupların veya bireylerin söylem üzerinden elde ettikleri gücü ve yine söylem ile ideolojik görüşlerini dilde nasıl yansıttıkları üzerine kurmaktadır (Elliott, 1996). Eleştirel Söylem analizi, farklı paydaşların gündemlerini ilerletmek için dili nasıl kullandıklarını, ifadelerinin altındaki gizli anlamları ve güç ilişkilerini deşifre eden bir yöntemdir (Kolay, 2014).

Neo-liberal toplumlarda, kitle iletişim araçları, reklam ve siyasi propaganda araçları gibi söylem üreten makineler, neredeyse her zaman ekonomik büyümeyi ve tüketimi teşvik etmektedir (Aysev, 2022: 140) Bu durum birçok sosyo-politik ve sosyo-ekonomik olguyu, problemi üretmektedir. Eleştirel Söylem Analizi; oluşan/ üretilen bütün sosyal problemleri ve politik sorunları açıklayan veya mevcut olgularla/ problemlerle test etmek istediği yapıların etkisini ölçen; problemlerin ve sorunların söylem yapılarına açıklık getirmeye çalışan; olguları ve problemleri tanımlarken sosyal yapıyı ve sosyal etkileşimi atlamayan; toplumdaki güç ilişkilerinin/ mücadelelerinin yasallaştırılması, meşrulaştırılması, (yeniden) dönüştürülmesi üzerine

odaklandır (Fairclough, 1995; Van Dijk, 2011). Kısacası, eleştirel söylem analizi, politika araştırmaları ile kesişmektedir.

Eleştirel söylem analizi yalnızca verileri analiz etmenin bir yolu değil aynı zamanda araştırma nesnesinin inşa edildiği bir çerçevedir. Analizin ilişkiselliği ve bağlamsallığı, köprü söyleminin inşasını ve yeniden inşasını etkileyen anlamlı bağlamları yerleştirmeyi sağlamaktadır. Olgunun söylemdeki yüceliği; üstün kalitesi ve teknolojisi ile çevresel ve sosyal kaygılar gibi diğer tüm tartışma konularını geçersiz kılarak, başlı başına bir projenin gerekçesini sağlamaktadır (Aysev, 2022: 141). Dolayısıyla bu çalışmada seçilen üç Boğaz Köprüsünün seçili gazete yazılarında, onları inşa eden, sembolik güce dönüştüren, meşrulaştıran aktörlerin söylemsel stratejilerini anlamak adına, eleştirel söylem analizinden yararlanılmaktadır. Aynı zamanda söylem-biliş-toplum bağlamının/ yapısının çözümlemesini/ analizini daha spesifik hale getirmek için Teun Van Dijk'in özellikle karşıtlıklara atıfta bulunana "Retorik Figürler" kavramsallığı kullanılmaktadır.

1.1.2.2. Teun Van Dijk'in Eleştirel Söylem Analizi Yaklaşımı

Çeşitli yaklaşımlarla dil, toplumsal yaşamı anlamamanın anahtarı olarak gösterilmekte ve görülmektedir. Bu bakış açısının iki önemli unsuru vardır: Birincisi, dilin biçimi ve yapısı genellikle toplumun biçimi ve yapısını anlamamanın anahtarıdır. İkincisi ise, dil, düşünce ve deneyimlerimiz açısından çok önemli görülmektedir. Fiziksel olaylarda, olayların etkilerinde, dil aracını kullanmadan, onlar hakkında düşünemez ya da konuşamayız ve dil her zaman toplum ve toplumsal ortamlarda kök salmaktadır. Dolayısıyla, önemli yollarla, dil tarafından toplumsal aktörler olarak yaratılırız (Bilton vd., 2003: 520).

Teun Van Dijk'e göre (2001) birbiriyle yakından ilişkisi olan "güç/ iktidar", "hakimiyet", "hegemonya", "kimlik", "ideoloji", "sınıf", "toplumsal cinsiyet", "ırk", "ayrımcılık", "çıkarlar", "üretim ve yeniden üretim", "kurumlar", "toplumsal yapı" ve "toplumsal düzen" gibi nosyonlar, söylem yapıları içinde -bir konuşmanın, bir haberin ya da başka tür ve bağlamların parçası şeklinde- toplumsal tahakkümün yeniden üretilmesinde konuşlandırılmaktadır. Van Dijk'in Eleştirel söylem analizi (ESA) ise bu nosyonlarla kurulan yapılardaki söylemsel bağlamlara odaklanmaktadır (Van Dijk 1988; Doyuran, 2018).

Van Dijk, eleştirel söylem analizi çalışmalarında; cinsiyet eşitsizliği/ toplumsal cinsiyet, medya söylemi, politik söylem ve etnosentrizm, antisemitizm, milliyetçilik ve ırkçılık gibi ideolojik konuların üzerine inşa edilen yapı, gelenek veya sosyal

düzenleri oluşturan iktidar elitlerinin/ baskın grupların istikrarlı güç ilişkilerine odaklanmaktadır (Van Dijk, 1993; 1998; 2001; 2006; Doyuran, 2018). Yapıları ya da düzenleri oluşturan katılımcılar, süreçler, koşullar veya sonuçlar içinde daha az katılım gösterebilir ya da daha çok yetkiye/ kontrole sahip olabilir yani kontrolün derecesi, aktörlerin pozisyonlarına bağlıdır. (Van Dijk, 1993: 256). Dolayısıyla aktörler, politik ve ekonomik anlamda ne kadar güçlüyse, yetki sahibi ise durumları, çıkarları doğrultusunda değiştirip dönüştürmektedir. Ancak bu durum, tam bir temsiliyet değildir, tam tersi söylem pratiği ile bağlamsal yapılar arasındaki diyalektiktir (Van Dijk, 1997).

1. *Üyeler – gruplar*: Dil kullanıcıları çeşitli sosyal grupların, kuruluşların veya kurumların üyeleri olarak söylemle meşgul olmakta ve bunun tersine, gruplar bu nedenle üyeleri tarafından hareket ettirilir.

2. *Eylemler – süreç*: Bireysel aktörlerin sosyal eylemleri -yasama, haber yapma veya ideolojilerin yeniden üretilmesi gibi-, grubun kurucu parçalarıdır.

3. *Bağlam-sosyal yapı*: Söylemsel etkileşim durumları da benzer şekilde toplumsal yapının bir parçası veya kurucusudur; örneğin basın toplantısı kuruluşların ve medya kuruluşlarının tipik bir uygulaması olabilir. Yani, “yerel” ve daha “küresel” bağlamlarla yakından ilişkilidir ve her ikisi de söylem üzerinden kısıtlamalar uygulamaktadır.

4. *Kişisel ve sosyal biliş*: Sosyal aktörler olarak dil kullanıcıları hem kişisel hem de sosyal bilişe sahiptir; kişisel anılar, bilgiler ve görüşlerin yanı sıra grup üyeleriyle veya bir bütün olarak kültürle paylaşılanlar gibi. Her iki biliş türü de bireysel üyelerin etkileşimini ve söylemini etkilerken, paylaşılan sosyal temsiller bir grubun kolektif eylemlerini yönetir. (Van Dijk, 2001: 354).

Van Dijk’e göre (2001), söylem üzerine yapılan çoğu eleştirel çalışmanın merkezindeki nosyon -grup ya da kurumların sosyal gücü- iktidardır (354). Van Dijk söylem ve iktidar ilişkisini, medya ve bilişsellik/ zihinsellik²⁸ üzerinden analiz etmektedir. Söylemi üreten aktör ya da metin, ikna, manipülasyon ve algılar ile insanların zihinlerini, bilgilerini veya fikirlerini etkileyebilirse, bazı eylemleri dolaylı olarak kontrol edebilmektedir (Van Dijk, 1993; 2001: 355).

Kamusal Söylemin Kontrolü: Bir grup veya kurumun güç temelini tanımlarken kamusal söylem ve iletişim üzerindeki erişim veya kontrol, bilgi ve enformasyonda olduğu gibi önemli bir “sembolik” kaynaktır (Van Dijk 1996; 2001). Daha güçlü sosyo-politik grup ve kurumların üyeleri ve özellikle liderleri/ seçkinleri, bir veya daha fazla kamusal söylem türüne daha ayrıcalıklı-ekili erişime ve bunlar üzerinde kontrole sahiptir (Van Dijk, 2001). Tanıma göre, söylem üzerinde daha fazla kontrole sahip olanlar, aynı zamanda daha güçlüdür. Ayrıca, çoğu söylem kontrolü, bağlamsal veya küresel olmasına rağmen; anlam, biçim veya stile -jargon- ilişkin yerel ayrıntılar da içermektedir.

*Zihin Kontrolü*²⁹: Eğer söylemi kontrol etmek iktidarın ilk büyük biçimiye, insanların zihinlerini kontrol etmek de tahakküm ve hegemonyayı yeniden üretmenin diğer temel yoludur (Van Dijk, 2001: 357). Ayrıca, yapılar ve söylemsel üretim arasındaki ilişkiyel bağ, söylemle tahakkümün üretimi veya yeniden üretimiyle ilgili soruların ve analizlerin

²⁸ Kavrama

²⁹ Karmaşık bir süreci özetlemek için kullanılan kullanışlı bir ifadedir. Bilişsel psikoloji ve kitle iletişim araştırmaları, zihni etkilemenin, zihin kontrolüne ilişkin basit fikirlerin önerebileceği kadar basit bir süreç olmadığını göstermektedir (Klapper 1960; Brown, 1996; Britton ve Graesser 1996; Van Dijk ve Kintsch 1983).

temeli, sosyal biliş ile açıklanmaktadır. Sosyal biliş, söylemin üretimini, yorumunu ve etkilerini açıklamaya yardımcı olacaktır (Van Dijk, 1993).

Dolayısıyla kontrol/ iktidar biçimleri, gücü korumak için kimi zaman medyada enformasyon, kurumda kanun veya hegemonya, kimi zaman okulda bilgi veya evde otorite veya toplumsal eşitsizlik olarak karşımıza çıkmaktadır (Gramsci 1971; Althusser, 1994; Van Dijk, 2001: 355)

“Söylemin unsurları”; işlevsel, anlamlı ve tutarlı olursa, niyet, istek, duygu durumunu hedefe aktarılır. Böylelikle, kaynak ve hedef arasında güven, samimiyete dayalı işlevsel bir güç oluşmaktadır (Van Dijk, 1993; 2001). Van Dijk, eleştirel söylem analizinde daha çok metinleri oluşturan algılara odaklanmaktadır ve söylem analizinin yapı çözümlemesini, altı stratejiye; “argüman³⁰”, “retorik figürler³¹”, “sözel tarz³²”, “öykü anlatma³³”, “olumsuz davranışlara yapısal vurgu³⁴ ve “alıntı³⁵” dayandırmaktadır (Van Dijk, 1993: 264; Çakmak ve Bilişli, 2019: 105).

“Argüman: Gerçeği yansıtan olumsuz değerlendirmeler ile kanıtları güçlendirmektir,
Retorik Figürler: “Onlar”ın olumsuz eylemlerini abartılı bir şekilde anlatmak, olumlu yönlerini ifade etmemek veya örtmek. “Biz”im olumlu yönlerimizi abartmak, artırmaktır,
Sözel Tarz: Olumlu veya olumsuz değerlendirmeler yapılırken kullanılan sözcüklerin seçimine dair özelliklerdir,
Öykü Anlatma: Tanık olunan olumsuz olayları anlatmak ve olumsuz yönlerle ilgili ayrıntılar vermektir,
Olumsuz Davranışlara Yapısal Vurgu: Özetler, başlıklar veya kanıtlar gibi araçlar ile metnin düzenlenişine ve cümlelerin dizilimine ilişkin özelliklerdir,
Alıntı: Güvenilir tanıklardan, kaynaklardan veya uzmanlardan alıntılar yapmaktır” (Güngör, 2020: 7).

Çalışmada benimsenen söylemsel analizin amacı -verili ve sınırlı amaçlı örneklerle-, dönemin üst düzey politik yetkililerin pekiştirdiği ve meşrulaştırdığı söylem bağlamlarında -ekonomik kalkınma, politik konsolidasyon veya kimlik inşası, tarihsel ve kültürel semboller ile gibi- oldukça etkili kullandıkları retorik figürleri ortaya çıkarmaktır. Örneğin Van Dijk’in çözümlemelerinde güç, tahakküm ve eşitsizlik ilişkileri üzerine odaklanması, boğaz köprü söylemlerinde yüceleştirilen ve ağırlıkla kurulan köprülerin “kalkınma ekonomisi” ve “milli kimlik” vurgusunun, çeşitli ulaşım ve kentleşme sorunlarını geri plana atmasını anlamlandırmaktadır. Bu sebepten Van Dijk’in analiz yapılarını çözümleme stratejileri ve yaklaşımı, bu figürlerin söylem içinde kullanılma sebeplerini açıklamakta yardımcı olmaktadır. Toplumsal gerçekliğin

³⁰ Argumentation.

³¹ Rhetorical figure

³² Lexical style

³³ Storytelling

³⁴ Structural emphasis of “their” negative actions, e.g. in headlines, leads, summaries, or other properties of text schemata (e.g. those of news reports), transactivity structures of sentence syntax (e.g. mentioning negative agents in prominent, topical position.)

³⁵ Quoting credible witnesses, sources or experts, e.g. in news reports.

karmaşıklığını kavramak farklı bakış açılarının dile getirilmesini gerektirdiğinden, eleştirel söylem analizi eklektik bir yöntem olarak öngörülmektedir.

Bu araştırmada seçili verilerin eleştirel söylem analizi, Van Dijk'ın (2015) tanımlamış olduğu sosyo-bilişsel yaklaşımdan yola çıkılarak yapılmaya çalışılmaktadır. Araştırma bağlamında bu yaklaşımı tekrar özetlemek gerekirse; “sosyo-bilişsel” yaklaşım, bilgi, ideoloji ve sosyal gruplarca paylaşılan diğer inanışlar kadar, üretilen ve idrak edilmesi gereken, etkileşime katılan/ sokulan söylemin dil kullanımı süreci ve zihinsel temsillerinin araştırılmasıdır. Ayrıca bu yaklaşım, tahakküm ve toplumsal eşitsizlik gibi konularla toplumsal yapıların irdelenmesine olduğu kadar, kurulan söylem yapısının, sözel etkileşimle ilişkili olduğunu işaret eden bilişsel olguların incelenmesine yönelik, geniş bir çerçeveye -söylem-biliş-toplum üçgeni- atıf yapmaktadır (Van Dijk, 2009; 2015). ESA'da, söylem ve toplum arasındaki ilişkiye odaklanılırken sosyo-bilişsel yaklaşımda ise bu ilişkilerin bilişsel unsurların aracılığıyla gerçekleştiğini öne sürmektedir (Van Dijk, 2015: 63-64). Söylem-biliş-toplum üçgeni bağlamında seçili yazılar; makro biçimde söylemsel ve gösterge bilimsel, bilişsel, toplumsal ve siyasal yapılar boyutlarında irdelenmektedir. Bu doğrultuda araştırmada, söylemsel ve göstergebilim yapılar boyutunda başlıklar, negatif çağırışlar/ tanımlanışlar, sorumluluğun reddi/ feragat, kelime/ kelime dağarcığı-seçimi ve diğer gramer yapıları, Van Dijk'ın tarif ettiği retorik klişeler- düzen, motifler-alıntılar, argümantasyon ve mecazlar ele alınmaktadır. Söylemde ön plana çıkan bilişsel yapılar ise toplumsal ve siyasal olarak paylaşılan -yazarın dünya görüşü-bilgisi ve tutumuna göre- önyargılar ve ideolojiler bağlamında irdelenmektedir. Tüm bu paradigmlar arasında Van Dijk'ın çerçevesi, çalışma örneklemini olarak seçilen köşe yazılarının analizi için en uygun bulunan ve araştırma nesnesinin inşasında eleştirel söylem analizini yöntem ve rehber edilen teorinin bir birleşim olarak eklektik biçimde kullanılmaktadır.

1.2. Kavramsal Arka Plan: “Yücelik”e Teorik Bakış

Yüce, yücelik veya güzel kavramı, temelde Felsefe, Sosyal Psikoloji gibi bilim dallarında varlık, bilgi, gerçek, estetik vs. ve sanat dalları -resim, heykel, edebiyat gibi- arasında huşu, zevk, duygu vs. çerçevesinde ele alınmaktadır. Yüce, kişiyi coşku duygusuna sevk eden, duygu çağırışını yapan, canlandırıcı ve ilham verici bir düşünme biçimidir (Klein, 2000: 7). En yalın haliyle yüce olan; hoşumuza giden (haz duygusu), belirli bir fikri ve duyguyu uyandıran kısacası, hazzı heyecanlandıran bir nesnedir (Burke, 1828; Pluhar, 1987: 70). Başka bir deyişle yüce olandan alınan zevk,

öznel/ kişisel bir amaçlılığın farkındalığıdır yani yüce, zihnin oluşturabileceği en güçlü duyguyu üretendir (Burke, 1828; Pluhar, 1987: 70; Klein, 2000: 7).

Yüce düşüncesinin kökeni, Antik Yunan filozofu Cassius Longinus'un felsefi fikirlerine/ teorilerine kadar uzanmaktadır (Roberts, 1907). Longinus'a göre yücelik; "büyük bir akıldan çıkan sestir" ve "ruh, gerçek yücelikle yükselir, gururlu bir adım atar, sanki duyduğunu kendisi üretmiş gibi neşe ve coşkuyla dolar." (Roberts, 1907; Dorsch, 1965). Yüce duyguların nesnesine veya "Yüce nesneye" ilişkin ilk araştırmalar, Yüce nesneyi ve onun okuyucuların zihni üzerindeki etkisini inceleyen, İngiliz eleştirmen ve oyun yazarı olan John Dennis tarafından 17. yüzyılda gerçekleştirilmektedir (Klein, 2000: 9). Dennis'e göre bir şiirde veya bir yazıda ele alınan ve dehşet, acı ve coşku gibi duygu aşırılıkları atfedilen yücenin/ yüce olan nesnenin kesin ifadeleridir. Longinus'a göre ifade, yücenin "sonsuzluk fikrini" ortaya çıkarmaktadır, ancak İngiliz filozof Edmund Burke'e göre ifade; tek biçimlilik ile birleşimi ile büyük ihtimalle "yapay sonsuzluk" fikrine kaynak oluşturmaktadır (Klein, 2000: 10).

Longinus, yüceliğin kaynaklarını beş başlık ile sıralamaktadır; birincisi ve en önemlisi düşüncenin büyüklüğü, büyük kavrayışlar oluşturabilme gücüdür. Bu güç, karakterin asaleti üzerine kuruludur. İkinci kaynak ise şiddetli ve ilham veren tutkudur. Üçüncü sırada, yemin etme, retorik soru, bağlaşıklık, devrik veya devşirilmiş emir/ düzen gibi konuşma şekilleri gelmektedir. Yüceliğin dördüncü kaynağı ise asil ifadeler veya diksiyondur. Buradaki ana unsur, doğru ve çarpıcı kelimelerin -metaforlar, benzetmeler ve abartılar- seçimidir; bu seçimler ile dinleyeni-okuyanı harika bir şekilde "cezbedip" "büyülemektedir". Beşinci ve son kaynak ise üsluptaki çok az veya çok fazla ritim veya kelime kullanımından, verilen örneklerin sözcük dizilişinin anlam yükseltilmesine/ güçlendirmesi ile gelmektedir (Roberts, 1907: 24-5).

Alman Felsefe tarihinin en önemli düşünürlerinden olan Immanuel Kant, 1764 yılında yazdığı *Observations on the Feeling of the Beautiful and Sublime* adlı eserde yüceliği estetik olanla eşleştirmektedir. Kant eserinde, güzel ya da yüce hakkındaki estetik yargının, onu yapan özne dışındaki kişiler için de geçerli olduğunu düşünmektedir (Pluhar, 1987: 28). Yüce olan ile ilgili olan yargılar, estetiğin yansıtıldığı yargılardır. Kant'a göre bu yargılar, doğadaki yüceliğe ve uyuma odaklanmaktadır (Pluhar, 1987: 68; Guyer ve Wood, 1998). Her yücelik, koca bir büyüklük içermekte ve Kant'a göre doğa, "kaosu", "en vahşi ve en kuralsız kargaşası ve yıkımı" içinde en yücedir (Pluhar, 1987: 68; Guyer ve Wood, 1998). Acıyı, tehlikeyi, terörü içinde bulunduran yüce;

zihnin hissedebileceği en güçlü duyguları üretme kapasitesine sahiptir (Burke, 1828). Yüce, bilginin rehberliği olmadan -momentumun insafına ve bilgisizliğin cesaretine bırakıldığında- bağımsızlığını kaybetmekte ve tehlikeye, istikrarsızlığa, dayanıksızlığa maruz kalmaktadır (Roberts, 1907: 45).

1.2.1. Bent Flyvbjerg'in Mega Proje Kategorizasyonu: “Dört Yücelik”

Mega projeler, kentlerin dünyalaştırılması, mekân üretimini ve taşkınlığın dinamiklerini anlamak için yeni kavramsal vektörler sunmaktadır. Warrack’a göre, “mega projeler toplumda güçlü ekonomik, sosyal ve sembolik rollere sahiptir” (1993: 2). Mega projeler hakkında yazılanların çoğu analitik ve açıklayıcı olmaktan ziyade geriye dönüktür. Geçmişten günümüze mega proje literatüründeki çalışmalara bakıldığında birkaç araştırma öne çıkmaktadır; “Manhattan Projesi” (Lenfle, 2011), “Sidney Opera Binası”, “Londra’nın üçüncü havalimanı” ve “Londra’nın otoyolları” (Hall, 1980), “Hoover Barajı” (Kwak vd., 2014), “Titanik” (Geraldı vd., 2010) ve “Panama Kanalı” (Van Marrewijk ve Smits, 2014). Bu projeler hakkında literatürde kapsamlı bir şekilde yazılmış olup, literatür özellikle tarihlerine, planlamalarına ve proje yönetiminden alınan derslere odaklanmaktadır.

Söderlund ve Lenfle (2013) hem tarihe ilgi duyan proje yönetimi akademisyenlerinin hem de bazı mega projeleri içeren projelerle ilgilenen tarihçilerin ilgisini çeken “Proje Tarihi” adlı özel bir sayıyı, *Uluslararası Proje Yönetimi Dergisi*’nde yayınladılar. Scranton (2015), tarihsel bir analiz yoluyla projelerin manzarasının mükemmel bir araştırmasını sundu. Tüm bu yayınlar, proje yönetimi topluluğunun proje geçmişini anlamalarına önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır. Peki ya modern zamanların mega projeleri? Örneğin, 2008 yılında *Şanghay Kulesi* yerel kapasiteyi göstermek için inşa edilmekte, 2010 yılındaki Güney Afrika’daki *FIFA Dünya Kupası*, ülkenin büyüyen rekabetçi bir ekonomi olarak imajını yükseltmeye yardımcı olmaktadır. 2014 yılında Hindistan Başbakanı Narendra Modi, 1.000 Hint kasabasını temizlemek için oluşturulan milyonlarca dolarlık bir sanitasyon projesi olan “Mahatma Gandhi Temiz Hindistan Programı” adlı bir mega proje duyurmaktadır.

Mega projeler, genellikle yalnızca teknik ve ekonomik çıktılar sağlamakla kalmayıp aynı zamanda sembolik anlamlar taşıyan önemli toplumsal araçlar olarak değerlendirilir. Bu bağlamda, sosyal bilimcilerden bu projelerin başlangıçta tasarlanırken elde edilmesi beklenen amaçlanan faydaları derinlemesine anlamaları ve analiz etmeleri beklenmektedir. Ayrıca, bu projelerin inşa süreçlerinde karşılaştıkları zorluklar, değişen koşullar ya da paydaşların etkisiyle bu faydaların nasıl ve neden

değiştiğini sorgulamak önemlidir. Özellikle, projelerin zaman içinde hangi somut faydalar sağladığını değerlendirmek ve bu süreçlerin toplumsal ve politik dinamiklerle nasıl şekillendiğini anlamak, çalışmalara değer katacaktır. Bu çerçevede, sembolik mega projelerin tasarım ve uygulanma süreçlerini daha iyi anlamak için şu sorular ele alınabilir: Bu projeler, geçmişte ve günümüzde hangi anlam çıkarma veya sosyal inşa mekanizmalarıyla yetkilendirildi ya da onaylandı? Bu süreçte, projeler orijinal hedeflerinden sapan ne tür değişikliklere maruz kaldı ve bu sapmaların arkasında paydaşların rolü neydi? Güç ve siyaset, projelerin tasarımında ve uygulama aşamalarında hangi rolleri üstlendi? Ayrıca, sembolik mega projeleri organizasyon teorisi perspektifiyle analiz edebilmek için hangi yöntemler kullanılabilir ve modern sembolik mega projeler ile geçmişteki mega projeler arasındaki temel farklar nelerdir? Bu tür analizler, mega projelerin hem pratik hem de teorik düzeyde daha derinlemesine anlaşılmasına katkı sağlayacaktır.

Bu çerçevede ve araştırmanın metodolojisini de oluşturan Danimarkalı Ekonomist-Coğrafyacı Bent Flyvbjerg, dünya genelinde birçok farklı türde on binlerce mega projeyi incelemekte ve 16.000'i aşan proje sayısı ile bir veri tabanı oluşturmaktadır. Flyvbjerg'in çalışmalarındaki en önemli sonuçlarından biri, mega projelerle ilgili bir "demir yasa" olduğudur: "bütçeyi aşan, zamanında tamamlanmayan, beklenen faydaları sağlayamayan ve tekrar tekrar bu döngüyü sürdüren projeler" (Flyvbjerg, 2017; Flyvbjerg ve Gardner, 2023; Hellyer, 2023).

Flyvbjerg'e göre, mega projelerin %91,5'i zamanında ve bütçe dahilinde tamamlanmaktadır. Proje yönetiminin "demir üçgeni"nin üçüncü tarafını, yani projenin sağlaması gereken fayda (veya savunma açısından kabiliyeti) eklediğinde, bu oran %99,5'e çıkmaktadır (Flyvbjerg, 2017; Flyvbjerg ve Gardner, 2023; Hellyer, 2023). Bu noktada mega projelerin öngörülen hesabı kötüye gittiğinde, kötüye gitme doğrusal bir şekilde değil, üstel bir şekilde gerçekleşmektedir. Ancak bu, mega projelerden vazgeçilmesi gerektiği anlamına gelmemektedir. Bilhassa mega projeler, hayatın bir gerçeği ve modern yaşam için gerekli sonuçları sağlamak açısından esastır. Ayrıca, başarısız olmaya mahkum değildirler, sağlam planlama, dikkatli uygulama ve karar alma süreçlerinin bilgilendirmesi ile iyi yapılabilir ve başarılı olabilirler; Flyvbjerg ve Gardner, *How Big Things Get Done* isimli eserinde, Bilbao'daki planlı inşa süresi (4 yıl) 1997 yılında açılan ve yönetim standardı çok az projede olan Guggenheim müzesi ile yapım bütçesi 7 milyon olarak tahmin edilen ancak 1973 yılında yapımı 102 milyon dolara bitirilen (yapımı, 5 yıl olarak planlanan ancak 14 yıl

süren) Sydney Opera Evi’ni karşılaştırması bunu göstermektedir. Ancak, projeleri “iyi yapmak” için mega projelerin neden yanlış gittiğini anlamak ve bu faktörleri baştan ele almak çok önemlidir. Öteki türlü projeler, geri döndürülemez bir doğaya/ özelliğe sahiptir (Flyvbjerg ve Gardner, 2023).

Flyvbjerg’in proje setindeki bir başka araştırma grubu, 1960’tan beri Olimpiyat oyunları için oluşturulan alanlardır ve bu alanlar da öngörülen bütçelerini -araştırmaya göre- aşmaktadır. Ortalama aşım %157’dir (Flyvbjerg ve Gardner, 2023). Bu oran, projelerin başarısızlıklarını, tahminlerin ötesinde hatalı ve “dürüst rakamları” içermediği için ciddi riskleri temsil etmektedir. Bu örnekten gidildiğinde Olimpiyat projeleri (sahalar, stadyumlar gibi) gibi “yeni” veya “benzersiz” bir satış noktası olarak ele alınması ile düşük performans göstermektedir.

Flyvbjerg’e göre bir “proje”, topluluklar, çevre ve bütçeler üzerindeki büyük ve dönüştürücü etkileri nedeniyle halkın aşırı ilgisini çeken, son derece büyük ölçekli bir yatırımdır (2012: 95-6). Ancak bu büyük ölçeğe ve genellikle kendi kısa vadeli çıkarları doğrultusunda çalışan siyasi aktörlerin bilinçli kararları nedeniyle kötü sonuçlar doğurmasına rağmen projelere neden bu kadar erken başlanır ve neden bu kadar acele/ hızlı biçimde taahhüt edilir (Hellyer, 2023)? Projenin amacı, hedefleri ve bütçeleri dikkatlice hazırlanırken süreç içerisinde riskleri ile beraber ilerlerler. Mega projelerin kötü gitmesinin temel nedenlerinden ve işaretlerinden biri, savunucularının ve yöneticilerinin Flyvbjerg’in “dört yücelik” olarak adlandırdığı pratiğe kapılmalarıdır.

Flyvbjerg, büyük çaptaki projeleri yöneten stratejileri açıklamak adına bir araya getirdiği “dört yücelik -teknolojik, estetik, politik ve ekonomik- / four sublims” kategorizasyonu; projelerin, artan boyutunu ve sıklığını açıklamak için kullanmaktadır (2014). Büyük kentsel bir proje; onu inşa eden teknik, ekonomi, estetik ile medya ve kamuoyunun dikkatini çekmekte, projeyi dillendiren siyasetçileri aktif kılmakta ve hatta siyasetçinin yeniden seçilmesinde yardımcı olan teşhir ürünüdür, proje, yapılırsa anıtsallaşmakta ve benzersizleşmektedir (Flyvbjerg, 2014: 6-7). *Dört Yücelik Kategorizasyonu*; gelişmekte olan ülkelerdeki büyük projeleri ve ürettikleri mekânsal dinamizmi açıklamak adına kullanılmaktadır (Aysev, 2022: 140-1). Dört yücelik ile ele alınan mega projeler; projelerden yararlananlar, bu tür projelerde çalışacak olan paydaşlar ve güçlü koalisyonlar, söylemler oldukça sıklıkla var olacaklardır (Flyvbjerg, 2014). Kısacası Flyvbjerg, Mega Proje Yönetiminin büyüklüğünü,

toplumsal ayrıcalıklarını ve ölçeklerini yönlendiren sebepleri anlamak adına kavramsallaştırdığı Dört Yücelik Kategorizasyonunu oluşturmaktadır.

Flyvbjerg'in mega proje olarak tanımladığı, mal ve hizmetlerin oluşturduğu sektörler ve işletmeler; altyapı, ulaşım, su ve enerji, bilgi teknolojisi, endüstriyel işleme tesisleri, madencilik, tedarik zincirleri, kurumsal sistemler, stratejik kurumsal girişimler ve değişim programları, birleşme ve satın almalar, hükümet idari sistemleri, bankacılık, savunma, istihbarat, hava ve uzay gibi büyük bilim araştırmaları, kentsel dönüşüm; yüksek hızlı demiryolu hatları, havalimanları, limanlar, otoyollar, hastaneler, köprüler gibi (Flyvbjerg, 2014: 3).

Gellert ve Lynch'e göre "mega proje", ağırlıkla küresel Kuzey'den ithal edilen ağır iş makineleri ve ilgili alan teknolojileriyle yapılan ve ayrıca uluslararası finans sermayesi ve eşgüdümlü sermaye akışlarına ihtiyaç duymaktadır (2003). Gellert ve Lynch, mega projeleri dört başlıkta toplamaktadır; altyapı (yollar-köprüler, tüneller, limanlar, su, kanalizasyon ve diğer ulaşım sistemleri gibi), yerin altından çıkartma (madenler, petrol ve doğalgaz gibi), üretim (kağıt, lastik ve bitkisel endüstriyel faaliyetler) ve tüketim (turizm, alışveriş, fuar, emlak ölçekli tematik alanlar gibi) (Gellert ve Lynch, 2003; Baysal, 2017: 37).

İlhan Tekeli'ye göre mega proje, yalnızca 21. yüzyıla ait ya da özgü bir olgu değildir, bu olgu/ proje ayrıca tarihsel dönemler içerisinde "kutsal" ya da "siyasi güce" sahip olan "firavunlar", "tiranlar", "krallar", "sultanlar", "diktatörler" tarafından çeşitli kaynak ve emek kullanımı ile rıza ve meşruiyet inşa etmektedir (Tekeli, 2014; Baysal, 2017: 36). Ancak mega projeleri, yalnızca anıtsal veya ideolojik bağlamlarda kurgulanan fenomenler olarak kategorize etmek yanıltıcı olabilir. Birçok proje, tarihsel ve toplumsal süreçlerde farklılaşarak ve kamu yararı gözetilerek (bölgeye su, ulaşım getirmek, ticaret etkileşimini arttırmak, enerji sektörünü geliştirmek gibi) yapılmaktadır.

Mega projeler, bu popüler adlandırmanın dışında, aslında "kamu-özel işbirliği"nin, geniş manada "özelleştirmenin" bir parçası, türevidir. Yani oluşturulan kamusal alanın/ tesisin mülkiyeti, "şeklen kamuda kalsa dahi, tesisin işletme ve kullanma hakkı, özel firmalara bırakılmaktadır (Sönmez, 2016). Sönmez'e göre "kamu-özel işbirliği" modeli, 1980'lerden itibaren Dünya Bankası ve Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından yaygınlaştırılan, devletin ekonomik rolünü daraltan ve ayrıca kamu maliyesinde "yatırım" harcamalarını kısındır. Belli birikime ulaşmış ve yeni birikim

mecraları/ kulvarları arayan özel şirketlere/ firmalara, yeni altyapı alanlarını açan bu modelle devlet, daha ziyade, bir “kullanıcı/ tüketicidir” (Sönmez, 2017: 32).

Flyvbjerg vd., aralarında Danimarka, İsveç, Norveç, Portekiz, Almanya Brezilya, Çin, Malezya gibi olan Asya’dan Avrupa’ya birçok ülkedeki son 50 yılın mega projelerini incelemektedirler. Araştırma için seçilen ve aralarında köprü-geçit, tünel, hava alanı, internet altyapı gibi projelerin olduğu bu mega yatırımlar, yazarlara göre milyon dolarlık bütçeleri ile çeşitli riskleri içermektedir. Bu riskleri detaylı biçimde inceleyen yazarlar, seçilen mega projeleri, “doğuştan/ genetik olarak felaket eğilimli” ifadesiyle tanımlamaktadır (Flyvbjerg vd. 2003: Baysal, 2017: 38). Çünkü -yazarlara göre- bu projelerin girişimcileri, projeleri tasdik ve inşa ettirebilmek için kendi çıkarlarına uygun olarak sistematik biçimde parlamentoları, kamuoyunu ve medyayı aldatmaktadır. Ayrıca projeleri onaylatmanın formülü maliyetlerin olduklarından düşük, kazançların büyük gösterilmeleri ve ciddi çevresel, sağlıksal, toplumsal maliyetler hafife alınmakta, ekonomik gelişme, büyüme gibi etkilerinin abartılmasıdır (Flyvbjerg vd. 2003; Baysal, 2017: 38).

Öte yandan yatırımların/ projelerin “büyüklük” bağlamları üzerine çalışan Flyvbjerg’e göre “mega projeler”; uzun planlama ufukları ve karmaşık ara birimleri nedeniyle de risklidir (Flyvbjerg, 2006; Baysal, 2017: 36). Bir projenin nerede-nasıl planlandığı ve nerede-nasıl inşa edilmek istenilmesi önemlidir çünkü projemin karar verme, planlama, denetim ve yönetim aşamalarında genellikle çıkarları çatışan, kamu ve özel sektördeki birden fazla paydaşın yer aldığı çok aktörlü süreçlerdir (Flyvbjerg vd., 2002; Flyvbjerg, 2014; Ehrenfeucht, 2014). Dolayısıyla bir projeyi, içinde üretildiği bağlamlardan-ihtiyaçlardan bağımsız değerlendirmek mümkün değildir. Flyvbjerg’e göre çoğu demokraside, proje geliştiricilerin, planlayıcıların ve yöneticilerin yasa koyucuların, idarecilerin ve bankacıların projelerle ilgili konularda -maliyet yükü ve makro politiklardan kopukluk gibi- halkı ve medyayı kasıtlı olarak yanlış bilgilendirmesi, yalnızca etik dışı olmakla kalmayıp, bazı durumlarda yasa-hukuk dışı, “kayırmacı” olarak da değerlendirilmektedir (Flyvbjerg, 2011; Sönmez, 2017: 33).

Mega projeler, kenti dönüştürücü etkiye sahip, stratejik kentsel araçlardır. Kentsel mega projeler, kentsel araziye metalaştıran (çevre tahribi ve arsa spekülasyonu gibi) ve kenti fiili olarak dönüştüren etkileri ile küresel strateji içinde bir araç haline gelmektedirler. Mega projeler; büyük proje ölçeği, yüksek maliyeti ve bütçesi olan, tasarım ve yürütmenin birlikteliği ile, teknolojik, estetik, politik, ekonomik, sosyal, çevresel ve lojistik etkileri olan araçlarıdır. Bent Flyvbjerg’in tanımlaması ile bir mega

proje; “topluluklar, çevre ve bütçeler üzerindeki büyük etkisi nedeniyle halkın aşırı ilgisini çeken, son derece büyük ölçekli yatırım projesidir.” (2012: 95-6). Kentsel projeler, tüm metropol formunun mekânsal yapısını değiştirebilecek kadar büyük ölçekte dönüştürücü olabilir. Dolayısıyla kentsel bir proje, mevcut yapıları bozan, değiştiren özellikleri ile çoğu zaman tartışmalara konu olabilir, sosyo-politik ve sosyo-ekonomik rahatsızlık, paradokslar ya da kentsel orantısızlık yaratabilir (Flyvbjerg vd., 2003; 2004).

Castells’e göre, kentsel mega projelerin öncelikli amacı küresel sermayeyi yakalamaktır ve bu doğrultuda projenin nicel nitelikleri, tanıtımı için sıklıkla vurgulanmaktadır. Ayrıca “sermayenin gelişmesi” için bu tümüyle “onaylanmayan” büyük projeler yapılmaktadır (Castells, 2020: 98). Bu sebeple bir projenin ölçeği, küresel dikkat, statü ve ayırım elde etme açısından belirleyici bir özellik haline gelmektedir. Mega projeler çoğu zaman, ölçek ve hacim büyüklükleriyle ve boyut ve miktarlarıyla tanıtılmakta, geçerli bir kalite göstergesiymiş gibi “en uzun, en büyük, en uzun veya en hızlı” olarak anılmakta ve duyurulmaktadır (Flyvbjerg, 2014, 6-8).

Mega proje, içinde doğal olarak barındırdığı riskler ve bu risklerin ilgili tüm proje yapımcılar-geliştiriciler (alanlarında eğitim almış mimarlar, mühendisleri politikacılar, avukatlar, plancılar, iktisatçılar vs.) tarafından bilinmesine rağmen her koşulda olumlanarak ve “deterministik” / kararlı bir duruşla inşa edilmektedir (Baysal, 2017: 38). Flyvbjerg ve diğerlerine göre, alanında yetkin aktör ve grupların (inşaat firmaları gibi) mega projeyle ilgili bu riskleri bilmemeleri ya da yok saymaları varsayılmaz, dolayısıyla bu proje(ler), içerdiği riskler bilinerek yapılmaya, üretilmeye devam edilmektedir (Flyvbjerg vd. 2003: 9). Ancak bu durum, mega projenin “paradoksu”dur ve böylece mega proje ahlaki bağlamda sorgulanıp “kim için yapılmaktadır?” sorusunu sordurmaktadır (Flyvbjerg vd. 2003; Baysal, 2017: 38).

Flyvbjerg, mega projeleri karakterize eden, ancak insanların eleştirel yeteneklerini kapatmalarına ya da sadakatsiz veya yenilgiyi temsil etmemek için eleştirel yeteneklerini kapatmaya yönlendirilmelerine yol açan yüceliğin coşkulu hissine karşın projelerin başarısızlıklarını 10 karakteristik faktör ile tatbik etmektedir. Kısacası/özetle bunlar;

Büyük boyut ve karmaşıklık: Girişim/ yatırım, ileri teknoloji ve birden fazla paydaşın koordinasyonunu gerektiren son derece karmaşık bir projedir.

Uzun zaman dilimleri: Yönetim deneyimi eksikliği ve derin uzmanlığı olmayan yöneticiler tarafından yönetilen proje, birkaç on yıla yayılan bir zaman dilimine sahip olabilir, bu da değişen koşulların sonuçları etkileyebilme riskini artırmaktadır.

Önemli maliyet: Tahmini bütçesi olan proje, oldukça büyük bir finansal taahhüt gerektirmektedir.

Yüksek risk ve belirsizlik: Proje, teknolojik, politik ve operasyonel “benzersizlikler” ve tasarımlar ile çeşitli riskler içermektedir.

Paydaş katılımı: Farklı çıkarları olan birçok paydaşın projeye dahil olması, karar alma süreçlerini karmaşıklaştırmaktadır. Projelerin çok paydaşlı olması, aynı zamanda çıkar çatışmasına da sebep olmaktadır.

Politik etki: Politik motivasyonlar ve gündemler, proje kararlarını etkileyebilir.

Ekonomik etkiler ve rant arayışı: Projenin olumlu ve olumsuz olmak üzere önemli ekonomik etkiler yaratmasını beklenmesidir. Ayrıca büyük maliyetler, rant arayışını tetikleyebilir.

Kamusal görünürlük: Projenin yüksek profilli yapısı, medya ve halkın ilgisini çekmektedir.

Düzenleyici zorluklar: Ulusal ve uluslararası düzenlemelere uyum sağlamak, projeyi daha karmaşık hale getirmektedir.

Yenilikçi teknoloji: Projede kullanılan ileri düzey teknolojiler, ek zorluklar ortaya koymaktadır (Flyvbjerg ve Gardner, 2023).

Mega projelerin başarısızlıklarının ardında yalnızca bu 10 faktör ya da insan zihninin bilişsel sınırlılıkları değil, aynı zamanda bilinçli ve kasıtlı siyasi tercihlerin de rol oynadığı önemli bir gerçektir. Bu bağlamda, Flyvbjerg'in temel argümanlarından biri, kötü kararların yalnızca bilişsel önyargılardan kaynaklanmadığıdır. İnsan düşüncesine derinlemesine nüfuz eden ve batık maliyet yanılması gibi iyi belgelenmiş bilişsel hatalar, kötü karar alma süreçlerinin yalnızca bir boyutudur. Flyvbjerg, bilişsel önyargıların bu sürecin önemli bir parçası olduğunu kabul etmekle birlikte, daha geniş ve karmaşık bir sorunun varlığına işaret eder: Siyasi önyargı.

Siyasi önyargı, mega projelerin yönlendirilmesinde ve uygulanmasında belirleyici bir rol oynamaktadır. Bu tür projeler, genellikle toplumun kolektif iyiliği için değil, belirli grupların veya bireylerin çıkarlarını maksimize etmek amacıyla tasarlanmakta ve uygulanmaktadır. Bilişsel önyargılar, karar alıcıların farkında olmadan yaptığı hatalardan kaynaklanırken, siyasi önyargılar daha bilinçli ve stratejik bir doğaya sahiptir. Siyasi aktörler, kendi çıkarlarını güçlendirmek veya belirli bir gündemi

desteklemek amacıyla, projenin olası zararlarını görmezden gelerek ya da manipüle ederek hareket edebilir.

Bu nedenle, mega projelerin başarısızlıkları yalnızca teknik ve yönetsel yetersizliklerle açıklanamaz. Bilişsel önyargılar, karar alıcıların projeyi gerçekçi olmayan bir iyimserlikle değerlendirmesine yol açarken, siyasi önyargılar projeyi stratejik bir araç haline getirmektedir. Özellikle de bu iki önyargının birleşimi, kötü karar alma sürecini hızlandırır. İnsanlar yalnızca bilişsel sınırlılıkları nedeniyle kötü kararlar almakla kalmaz, aynı zamanda bu kötü kararların farkında olduklarında bile, siyasi baskılar veya çıkarlar nedeniyle sessiz kalmayı tercih edebilirler. Bu durum, mega projelerin hem kamu kaynaklarının israfına hem de toplumsal güvenin zedelenmesine neden olabilecek ciddi sonuçlar doğurmaktadır.

Sonuç olarak, Flyvbjerg'in yaklaşımı, mega projelerin başarısızlıklarının nedenlerini sadece insan zihnindeki önyargılarda değil, aynı zamanda siyasi sistemlerdeki güç dinamiklerinde aramamızı gerektirir. Başarısız projelerin arkasındaki temel nedenleri anlamak için hem bilişsel hem de siyasi önyargıları bir arada ele alan daha bütüncül bir değerlendirme yapılmalıdır.

Flyvbjerg, gelişmekte olan kentlerin, kentsel mega projeler aracılığıyla yürüttükleri ve meşrulaştırdıkları aşamaları/ süreçlerini ve risklerini, “yücelik” kavramı ile tartışmaktadır. Flyvbjerg tarafından kategorize edilen ve bu tez çalışmasının makro analizi için anahtar kavram olan yüce, kentsel projenin etrafındaki tartışmaları geçersiz kılarak projeye üstünlük kalitesi atfetmektedir. Flyvbjerg, kentsel proje yönetimi ile ilgili olarak dört yüce kategori tanımlamaktadır; teknolojik yüce, politik yüce, ekonomik yüce ve estetik yüce (2014: 6-7).

Fenomenin/ nesnenin söylemindeki yüceliği; üstün kalitesi ve teknolojisi ile çevresel ve sosyal kaygılar gibi diğer tüm tartışma konularını geçersiz kılarak, başlı başına bir projenin gerekçesini sağlamaktadır (Aysev, 2022: 141). Dolayısıyla bu çalışmada seçilen üç Boğaz Köprüsü, onları inşa eden, tartışan, meşrulaştıran sosyo-politik aktörlerin söylemsel ve bilişsel stratejilerini anlamak adına, yücelik kategorizasyonundaki başlıklar üzerinden tartışılmaktadır. Aynı zamanda yücelik kategorisindeki dört yücelik -teknolojik, estetik, politik, ekonomik-, söylemlerdeki/ tartışmalardaki/ politiklardaki içeriği taramada, anahtar kelimeler olarak kullanılmaktadır. Bu teori, Van Dijk'ın bilişsel söylem analizi yaklaşımı ile örtüşmekte ve ortak bir söylem analizi havuzu oluşturmaktadır. Aşağıdaki alt başlıklarda,

Flyvbjerg'in proje yönetimi ilgili olarak dört yücelik kategorisi tanımlamakta; teknolojik, estetik, politik ve ekonomik yücelik.

1.2.1.1. Projenin Teknolojik Yüceliği

Flyvbjerg'e göre, teknolojik gelişmeler sebebiyle mega projeler inşa etmek, günümüzde artık oldukça basittir ve dolayısıyla mega proje üretmenin birinci dürtüsü, teknolojidir (Ehrenfeucht, 2014). Mega projelerin ağırlıklı kısmını ulaşım projeleri oluşturmakta ve köprü, tünel, hızlı tren gibi birçok ulaşım altyapısı projeleri, kentin ulaşım sorununa teknolojik çözümler üretmek ve kentlinin ulaşım ihtiyacını karşılamak amacı ile inşa edilmektedir. Mega projeler aracılığıyla, temelde kimi en yoksul, az gelişmiş veya altyapı teknolojileri/ sistemlerinden yoksun olan ülkelerin; özellikle Dünya Bankası, kalkınma bankaları ya da Ulusal Para Fonu (IMF) tarafından ulaşım ağlarının, enerji ve şehir suyu şebekelerinin vb. güçlendirilmesi ve dolayısıyla eşitsizliğin azaltması amaçlanmaktadır (Baysal, 2017: 40).

Teknolojik yücelik, bir mega projenin teknolojik, mühendislik-teknik ve yenilikçi ilerlemelerine ilişkin coşkudur; kentsel proje, “en uzun, en uzun, en hızlı, en birinci” gibi sıfatlarla tanıtılmaktadır (Flyvbjerg, 2014; Frick, 2008). Nesnenin/ projenin teknik ve nicel boyutları ile alakalıdır. Projenin mühendisliğine, yenilikçi ilerlemelerine atıfta bulunarak genellikle projenin “enleri” -hızlı, yüksek, uzun gibi- ve “ilkleri” vurgulanmaktadır. Bu kategorinin içeriğine göre, araştırmanın örneklemeleri olan Boğaz köprülerinin söylemleri ve tartışmaları teker teker analiz edilmekte ve kategorik içerik, her köprü için ayrı ayrı incelenmektedir. Her köprü için kendini tekrarlayan veya farklılaşan konulara göre bölümler başlıklandırılmaktadır.

1.2.1.2. Projenin Estetik Yüceliği

Bir mega proje, “anıtsal”, “şaşıklık verici” veya “göz alıcı” olması sebebiyle cezbedicidir ve bu özellik, mega projenin inşa edilmesindeki estetik dürtüdür (Harvey, 2008; Ehrenfeucht, 2014). Estetik yüce, ikonik bir nesnenin çok geniş ölçüde estetik açıdan güzel olarak sınıflandırılarak tatmin edilmesidir (Flyvbjerg, 2014). Bu, tasarımcıların ve iyi tasarımı takdir eden insanların, “San Francisco’nun Golden Gate Köprüsü veya Sidney’in Opera Binası” gibi simgesel olarak güzel olan çok büyük bir şeyi inşa etmekten, kullanmaktan ve ona bakmaktan aldıkları zevki ifade etmektedir (Hellyer, 2023).

Projenin ikonik biçimi, imajı, görseelliği, “güzelliği”, hissettirdiği algı ve duygu, alan-mekân-proje uyumu ve imara-planlamaya etkisi ile alakalıdır. İmar, yalın manasıyla bir yeri -kamu ve toplum yararı gözetilerek- yaşama uygun hale getirmek, alanları,

bayındırlaştırmak/ bayındır hale getirmek/ geliştirmektir. Bir yerin/ alanın bayındır hale getirilmesi, o yerin imar edilmesi demektir. İmar, daha geniş manasıyla; alanın/ yerin yapılaşma, kentleşme faaliyetlerini planlamak, düzenlemektir. İmar, karar vericiler/ hükümetler, kanun, plan gibi yasal adımlarla toprağın fiziksel gelişimini, standartlarını belirlemekte ve mülkün kullanım türlerini kontrol etmektedir.

Köprü gibi büyük ya da mega projeler yapılırken tartışmalar, doğa ve “çevre tahribatı” ve dolayısıyla planlama gibi konu başlıklarını da içermektedir. Tartışmalı çevre tahribatı konusu, projelerin yapıldığı yerdeki toprak ve su dengesine, projelerin etkilerinin yansıdığını vurgulamakla alakalıdır. Sassen, doğadaki ve yaşanan çevredeki dönüşümü, “iklim değişikliği” teriminin yeterince güçlü ifade etmediğini ve bu ifade yerine “ölü toprak, ölü su” demeyi tercih etmektedir (Thompson, 2014; Baysal, 2017: 40). Çünkü Sassen’e göre bu dönüşümü ve “korkunç” sonucu yaratan, bizzat insanlığın kendisidir (Thompson, 2014). Castells’e göre “planlama”, teknik işlevine rağmen iktidar ilişkilerinin altında yatan toplumsal ve siyasal çıkarla yakından ilişkili olan toplumsal bir işlevdir, planlama aynı zamanda, “çıkar gruplarının” hem var oluşlarını hem de karşıt oluşlarını anlamlandırmaktadır (2020). Yine bu kategoriye göre köprülerin söylem ve tartışmaları, araştırma yöntemi ile köprülerin farklılıkları ve benzerliklerine göre bölümlerde başlıklandırılmaktadır. Kısacası köprülerin estetik yücelikleri, kentleşme, planlama, çevresel politika ve yasallaştırılma ile ilişkilendirilmektedir.

1.2.1.3. Projenin Politik Yüceliği

Flyvbjerg’e göre projenin hem “anıtsal” hem de “somut” olması, estetik dürtüde olduğu gibi siyaseten de cezbedicidir, bu da projenin inşa edilmesindeki siyasal dürtünün çerçevesidir (Ehrenfeucht, 2014). Politik yücelik, politikacıların kendi adlarına ya da davaları için bir anıt dikerken gösterdikleri “coşku”dur; bu coşku, sadece siyasi güçlerini ve ihtişamlarını sergilemekle kalmamakta, aynı zamanda kamuoyunun dikkatini ve görünürlüğünü de kazanmaktadır (Flyvbjerg, 2014: 6-8).

Politik Yücelik, siyasal aktörlerin proje için gösterdiği coşkuyu, gücü söylemleri ile sergilemelerini işaret etmektedir. Politikacılar, kendileri ve savundukları davalar için adeta anıt niteliğinde projeler inşa etmekten büyük bir coşku duyarlar ve mega projeler, onların söylemlerinde “görmekli” ve “dikkat çekici” yapılarıyla fark edilir ve ayrıca destekçilerine “vizyoner” ve “proaktif” bir hava katmaktadır. Bu projeler aynı zamanda politikacıların en çok hoşlandığı araçsallıkta olup politikacılara görünürlük sağlama konusunda da son derece etkilidir. Siyasetçilerin söylemleriyle medya

tarafından bir mıknatıs gibi ilgi çeken bu projeler, politikacılara geniş kitlelere ulaşma imkânı da sunmaktadır. Özellikle kraliyet mensupları ya da başkanların eşlik ettiği büyük törenlerle kurdele kesme gibi etkinliklerin cazibesi düşünüldüğünde, bu tür projelerin benzersiz anıtsallığı ve tarihi önemi, politikacıların bu girişimlere duyduğu ilgiyi artırmaktadır. Mega projeler, yalnızca fiziksel yapılar olarak değil, aynı zamanda bir liderin veya bir dönemin gücünü, hırsını ve vizyonunu simgeleyen araçlar olarak da anlam kazanmaktadır (Flyvbjerg ve Gardner, 2023; Hellyr, 2023).

Projeye atfedilen politik söylemin gücü, aynı zamanda aktörlerin sosyo-politik hegemonyasını (tekrar ve yeniden) üretmekte, kamuoyu karşısında dikkat çekmelerini ve görünür olmalarını sağlamaktadır. Projelerin yapılması, o aktörlerin zaferi olarak anlam bulmaktadır. Ayrıca projenin varlığını, sunumunu/ tanıtımını ve politikalarını gerçekleştiren siyaset mümkün olduğunca projenin topluluklara üyelik duygusu ya da “ulusal” olanın kapsamına giren somut yerellikler sunmaktadır. Öteki türlü proje, “ulusötesi” bir politika olasılığının sinyalini verebilir (Sassen, 2007: 175).

Harvey’e göre politikacılar ve kent yöneticileri, kendini topluluğun “sembolü gibi gören, otoritesini ve gücünü meşrulaştırmak için zorunlu araçları ele geçiren bir egemen sınıf yaratmak üzere bir siyaset oyunu” oynamaktadır (Harvey, 2022: 216). Harvey’in ifade ettiği bu “siyaset oyunu”, bir koalisyon içerdiği gibi faaliyetler üzerinden çeşitli riskleri de içermektedir. Hükümetin karar alma süreci, bir seçim döneminin orta yarısında çok daha güvenilirdir (Warrack, 1993: 3). Projelerle ilgili bilgi ve önerileri görmezden gelmeye devam eden hükümetler ve geliştiriciler, projelerin oluşturacağı riskler kadar kendileri için oluşacak risklere rağmen bu projeleri gerçekleştirmektedir (Flyvbjerg vd., 2003: 9). Çünkü mega projeler giderek daha fazla kamuya açık ve yoğun şekilde siyasallaşmış girişimler haline gelmekte ve uluslararası alanda ciddi bir ilgi çekmektedir. Dolayısıyla projeye ilgili olumlu ya da olumsuz bir tanıtım hem hükümetler için hem de girişimciler için büyük güven riski veya potansiyeli yüksek bir adım haline gelmektedir (Warrack, 1993: 2; Flyvbjerg vd., 2003: 9).

Böylelikle mega projenin yapılacağı kentteki-ülkedeki-bölgedeki halk, projenin karar alma süreçlerinden dışlanmakta ve projeye ilgili uzmanlar, iş dünyasından elitler ve itibarlı sosyal gruplar süreçlere dahil olmaktadır. Bu grupların çıkarları ya da projeye ilgili tartışmaları, halkın çıkarlarının veya faydalarının üzerinde yer almaktadır. Uzmanlık ve teknokrasi çerçevesinde kurulan projenin söylemi ve popülist politikalar, ideolojik mücadelenin önünü kapatırken mega projelerin gerekliliği tartışılmaz bir

mutabakat politikası gibi gösterilir. Bu durum, projelerin maliyetlerini ve getirilerini net biçimde kamuoyunda tartışılmaz kılmakta ve proje maliyetleri, demokratik denetim ve hesap verebilirlik açısından çoğu zaman halka kısıtlı/ gayri şeffaf ya da spekülâtif bilgiler şeklinde sunulmayı getirmektedir. Bu da projelerin anti-demokratik yönetim pratiğini ve tartışmalarını doğurmaktadır. Araştırmada bu kategori, köprü söylemlerinde yoğunlaşan/ öne çıkan ve tekrarlanan anlatıları, öğeleri, sembolleri, dönemsel sosyo-politik yaklaşımları ile bölümlemektedir.

1.2.1.4. Projenin Ekonomik Yüceliği

Flyvbjerg'e göre proje, en yalın haliyle çeşitli grupların büyük miktarlarda "kazanç" elde etmeleri için bir fırsattır ve bu da projenin inşasındaki ekonomik dürtüdür (Ehrenfeucht, 2014). Zekovic'e göre mega projeler, "göz ardı edilen" ve ayrıca "bilinen riskleri" / sonuçları ile aynı zamanda "Makyavelist projeler" olarak da tanımlanmaktadır (2016). Baysal'a göre kapitalist sistemin/ düzenin kendini var edebilmesinin bir ayağı, mega projelere dayanmaktadır (2017: 40). Bu minvalde üretilen ve uygulanan projelerin iki "vahim" sonucu mevcuttur; birincisi, mega projelerden daha önemli ve kamusal yarara sahip projelerin rafa kalkması; ikincisi ise mega projelerle kamusal varlıkların ve kamu gelirlerinin büyük şirketlere aktarılmasıdır (Zekovic, 2016; Baysal, 2017: 38).

Mega projeler aracılığıyla sermaye yatırımlarının geleceği ön plana çıkmaktadır. Mega projelerin ekonomik kalkınma, geliştirme stratejisi, sosyal fayda ya da iyileşme ve toplumsal refah sağlayacağı öngörülmektedir ve eğer proje bunları gerçekleştirebiliyorsa başarılıdır (Warrack, 1993: 2). Bu öngörü içindeki mega proje ve toplum ilişkisindeki refah, çizgisel olarak öncelikle üst gelir gruplarından başlamak üzere, alt gelir gruplarına doğru damlamakta (trickle-down) ve daha sonra toplumun tümünün zenginleşeceğini varsaymaktadır. Ancak araştırmalar, bu varsayımın tam tersi bir gidişata işaret etmektedir. Sosyolog Saskia Sassen'in "trickle-up" yani aşağıya doğru değil yukarıya doğru damlama olarak işaret ettiği üzere, mega projelerinden dar bir elit kadronun dışında kimse kazançlı çıkmamaktadır. Ayrıca "gösterişli" mega projelerin etkileriyle pahalılaştıran kentlerde; yerinden etmeler, soylulaştırmalar, kentsel dönüşümler ve dolayısıyla yoksunlaştırmalar toplumsal ve mekânsal kutuplaşmaya/ ayrışmaya sebep olmaktadır (Harvey, 2015; Baysal, 2017: 40; Perković, 2018). Büyük çaplı projelerle çeşitli sermaye yatırımlarını kentlerine çekmek isteyen yönetimler/ hükümetler, sosyal devlet politikalarını terk etmekte ve kentleriyle adeta pazarlama girişimciliğine soyunmaktadırlar (Baysal, 2017: 40; Perković, 2018). Castells'e göre

ise “toplumsal eşitsizlik”, her sınıflı toplumun belirgin göstergesidir ve bu eşitsizlik, üretim sistemi içerisindeki nesnenin/ ürünün gruplar arasındaki bölüşümü işaret etmektedir (Castells, 2020: 33).

Kentsel projenin ekonomik yüceliği; mimarlar, mühendisler, müşavirler, müteahhitler, inşaat işçileri, bankacılar, yatırımcılar, müteahhitler, emlakçılar ve spekülâtörler gibi her türlü sektörde muazzam kar marjları, yeni iş alanları ve istihdam yaratan süreçlere işaret etmektedir. Böylelikle yatırımcılar ve iş insanları, kentsel proje süreçlerinden “mest” olmaktadır (Flyvbjerg, 2014: 6-8; Hellyer, 2023). Böylelikle kentsel projeler, büyük bir ekonomi yaratmaktadır ve birçok gelişmekte olan ülke ekonomisinde motor/ dinamo işlevi haline gelmektedir. Kamu-özel işbirliği içinde yapılan projelerde, coğrafya fark etmeksizin projenin maliyeti, fayda analizleri ve maliyet aşımaları tartışılmakta ve projenin doğası gereği yüksek aşımalar, yardım eksiklikleri yüzünden zarar görülmektedir (Flyvbjerg vd., 2002; 2005; Flyvbjerg, 2009). Mega proje için karar alma sürecinde gelişen bu iş birliği aynı zamanda, hükümetin kamu politikası rolüne bir sponsorluk atfetmektir (Warrack, 1993:1).

Projeyi ilgilendiren iktisadi-istihdam alanları ve politikaları ile ifade edilen kar ve yatırımların ön plana çıkmasıdır. Köprü söylemlerinde bu kategori için yoğunlaştırılan söylem “kalkınma” anlatısıdır. Bu anlatıya karşıt olarak öne atılan ise köprülerin yapım bütçeleri ve ülke ekonomisine olan etkileri ile alakalıdır. Politika yapıcılar için mega altyapı projelerine yatırım, özellikle imrenilen bir konu gibi gözükmemektedir çünkü bu tür yatırımlar doğru yapılırsa; istihdam yaratmakta ve sürdürmekte; ithalata göre büyük oranda yerli girdi içermekte; üretici maliyetlerini düşürerek üretkenliği ve rekabet gücünü artırmakta; tüketicilere daha kaliteli hizmetlerle fayda sağlamaktadır; çevreye duyarlı altyapılar, olmayan altyapıların yerini aldığında çevreyi iyileştirmektedir. (Helm, 2008: 1; Flyvbjerg, 2014: 7). Ancak kamu-özel işbirlikleri ile inşa edilen mega projelerin uzun süreli maliyetleri, özel yatırımcıların ve kamunun yükü şeklinde riskli dinamikler de oluşturmaktadır.

1.3. Kentin Birleştirici ve Ayrıcı: Köprü

Tarihsel olarak insanlık, mekânsal anlamda çeşitli başarılar sergilemektedir. Bu başarılar, oldukları dönemin en ileri teknolojisi ve emeği ile inşa edilmektedir. Bu başarılardan belki de en işlevsel ve iddialı olanı, köprüdür. Köprü, ilk çağlardan günümüze, insanlığın her zaman ihtiyaç duyduğu, planladığı, inşa ettiği ve çeşitli eklemelerle geliştirdiği bir kent ikonudur/ imajıdır. Alman sosyal bilimci Georg Simmel, 1909 yılında kaleme aldığı *Köprü ve Kapı* makalesinde köprüyü, kentsel bir

figür olarak betimlemektedir (Simmel, 1994: 5; Frisby ve Featherstone, 1997: 170). Simmel'e göre köprü, aklın iki tarafını, ayırarak bağlayandır. Ayırmadan bu bağlantı kurulamaz. Köprü, iki tarafın ayrı olduğunu bilerek birleştirmektedir. İki ayrı, aksi, farklı şeyleri/ alanları bağlayan köprülerdir. Köprünün tipik, nesnel, görünen işlevleri bunlardır. Köprü ile vurgulanmak istenen hem “birlik” hem de “ayrılık”tır (Simmel, 1994: 6; Frisby ve Featherstone, 1997: 172). Mekânsal fenomenlerin sembolik anlamları ve ağırlıkları vardır. Mekânsal problemler, insanlar tarafından doğada oluşturdukları mekânlar -etkiler ve deneyimler- üzerinden ortaya çıkmaktadır. Bu oluşturulan alanlar, inorganik çıkar ve yatırım alanlarıdır. Estetik değer ve bağlantı ile nesnelleşen köprü, mekânın yeniden kurgulanmasını sağlamaktadır. Ayırma ve bağlantı kurma, aynı eylemin iki yüzü şeklinde tartışılmaktadır. Bu kurgu -ayırma ve bağlama-, anlam yaratan/ ortaya çıkarılan ve kimliğin inşa eden sürecin iki yüzüdür. Köprülerin ayrıştırıcı ve birleştirici işlevleri, teknik konuları gibi, toplumsal, siyasal ve ekonomik anlamda da birleştirici/ayrıştırıcıdır. Köprü, bir yandan, zaman ve mekânın üzerine inşa edilen bir nesne iken, bir yandan da sembolik ve estetik değere dönüşmektedir. Köprü, gerçek anlamından -fiziksel ve zihinsel- başka anlamlara, başka bir mekânsallığa dönüşmektedir ve dilsiz/ sessiz olmasına rağmen konuşturulmaktadır/ seslendirilmektedir. “Kapı” gibi sınırlı, izole, taraf bir hal alabilir ve dışarda bırakabilir (Simmel, 1994: 6; Frisby ve Featherstone, 1997: 173). Bu haliyle köprü, birleştirirken, uzaklaştırmaktadır.

İlk asma köprü, coğrafi açıdan ulaşım, tarım gibi faaliyetlerden ihtiyaçla, Asya, Güney Amerika (İnkalar tarafından yapılan) ve Ekvatorial Afrika'da, kenevir ve asma cinsinden bitkilere verilen şekillendirmeden yapılmaktadır (Chaparro, 2022). Modern manada ilk teknolojik asma köprü olarak kabul edilen Menai Köprüsü, Anglesey adasını Galler anakarasına bağlamakta ve İskoç inşaat mühendisi Thomas Telford tarafından inşa edilmektedir (The American Society of Civil Engineers, 2024). Köprünün açılmasından önce, Anglesey ile anakara arasında seyahat etmek için tek seçenek feribotla veya -gelgit düşükse- yürüyerek (riskli koşullarda) gitmektir. Anglesey'in başlıca gelir kaynağı, geleneksel olarak suya götürülüp anakaraya kadar kılavuzluk edilen sığırların satışlarıdır. Sonunda, sadece hayvanları daha kolay ve güvenli bir şekilde karşıya geçirmek için değil, aynı zamanda bu hayvanları Londra ve diğer bölgelere daha hızlı bir şekilde taşımak için de o yere bir köprü inşa edilmesine karar verilmektedir. Böylelikle Menai Asma Köprüsü, Anglesey ile Londra arasındaki seyahat süresini 36 saatten 27 saate düşürmektedir. Paris'te Henry Navier tarafından

birçok asma köprü (III. Alexandre Köprüsü gibi) yapılmıştır. Navier’ın köprüyü inşa ettiği yer, tarihi açıdan kentteki önemli noktalardandır ve yapılan köprüler, kent çerçevesini bozacak ve o bölgede trafik yoğunluğu oluşturacak şekilde eleştiriler almaktadır. Tartışma konusuna cevaben Navier, köprünün yapıldığı bölgelerde köprü ihtiyacı olmamasına rağmen bölgeye eser bırakmak mahiyetinde yaptığını bildirmektedir ve 1823 yılında üzerine yazılı eser -Navier tarafından- olarak N harfi neşredilmektedir (Peters, 1987).

İngiltere Londra’dan, Amerika Birleşik Devleti eyaletlerine kadar birçok noktada yapılan köprüler, teknolojisiyle, estetiğiyle, siyasal tartışmaları ve ekonomik boyutlarıyla birçok noktada tartışma konusu olmaktadır. Çünkü köprüler, kentler üzerinde güçlü bir etkiye sahiptir. Bulundukları kentlerdeki sakinlere, yön duygusu ve coğrafi işaret kazandırmaktadırlar. Köprü, kent yönetiminin, düzeninin, barışının ve kamu yararının koruyucusu olarak görülmektedir. Ortaçağ kentleri için piskopos, çok üstünkörü olarak tanımlanmış zabıta yetkisine de sahipti; bu yetkiye dayanarak, pazar yerlerini denetliyor, vergi toplanmasını düzenliyor, köprü ve surların bakımıyla ilgileniyordu (Pirenne, 2000: 55) Parisliler kentin gelişimini şehirdeki taş miktarıyla ölçüyorlardı ve bu yüzden, Paris kent planlamasını -bina, kilise, köprü, ev yapımı gibi-, on birinci yüzyıldan itibaren, taş üzerinden yapmaktadırlar (Sennett, 2008: 325-6). Sembolik manalarının dışında, teknik anlamda köprü şekilleri ve modellerine bakılırsa: asma, kazıklı, hareket edebilen köprü çeşitleri vardır. Bu modeller, dönemlerine, yerlerine, teknolojilerine ve maliyetleri göre değişmektedir.

Kent algısını, ruhunu, temsilini ve atmosferini, en iyi şekilde anlatacak kent ikonlarından -belki de en önemlilerinden- biri, köprülerdir. Köprünün, toplumsal önemi, kentsel söylem içinde, köprünün temsil ettiği algı ve yapı ile alakalıdır. Temsil mekânı yaşanır, konuşur; duyumsal bir çekirdeği ya da merkezi vardır (Lefebvre, 2014: 71). Köprü, sürekli değişim içinde olan kent mekânları arasında, algısı, coğrafi konumu ve sembolik değeri olandır. Mekân üretiminde mekân temsillerinin önemli bir kapsamı ve özgül bir etkisi olur. Nasıl? Tek başına herhangi bir “gayri menkulün”, bir sarayın, bir anıtın inşası olarak değil, mekânsal bir bağlama dahil olan bir proje ve bir doku olarak tasarlanmış yapı, yani mimari yoluyla; ki bu, sembolik ya da imgesel olanın içinde kaybolmayan “temsiller” gerektirir (Lefebvre, 2014: 71).

Temsil (mekânı), ideoloji ve bilgi ile iç içedir. Toplumsal varlık olan insanlar -doğanın tersine, doğa yaratır, üretmez-, sosyal, ekonomik, politik, sanatsal, dinsel, hukuki, ideolojik mekânlarını üretirler. Mekânın temsili ile temsil mekânı karşılıklı olarak

birbirlerini güçlendirir (Lefebvre, 2014: 100). Mekânda, bu ilişkilerin tekrarı hüküm sürmektedir. Mekân, tekrarın ve alanların üretimidir. “Tekrarlanan eylemlerin sonucu olarak kendi de tekrarlanabilir. Dolayısıyla, kesin bir şekilde, mekân üretilir; bu üretim, büyük otobanlar, havaalanları, sanat eserleri çapında olmasa da bu böyledir. Bunlar görünür olmak için imal edilir: insanlar ve şeyler, mekânlar ve kapsamları. Bu egemen özellik, tekrarı maskeleymektedir” (Cansever, 2016: 102). Bu bağlamda, köprüler, tekrarlanarak, kent üzerinde egemenlik kurmaktadır.

1.3.1. Köprünün Temel İşlevi: Ulaşım

Ulaşım, kent yaşamının dinamiklerini şekillendiren en temel unsurlardan biridir ve bireylerin gündelik yaşamlarına doğrudan veya dolaylı olarak olumlu ya da olumsuz etkilerde bulunmaktadır (Gilat ve Sussman, 2003). Etkin bir ulaşım sistemi, bireylerin iş, eğitim ve sosyal aktivitelerine erişimini kolaylaştırarak yaşam kalitesini artırırken, yetersiz veya plansız bir ulaşım altyapısı, trafik sıkışıklığı, zaman kaybı, çevre kirliliği ve stres gibi olumsuz sonuçlara yol açmaktadır. Ayrıca, ulaşım sistemleri yalnızca bireylerin hareketliliğini değil, aynı zamanda kentlerin ekonomik, çevresel ve sosyal sürdürülebilirlik hedeflerini de doğrudan etkilemektedir. Ulaşımın bir sosyal hak olarak en belirgin şekilde ortaya çıktığı alan, kentsel ölçektir. Bu ölçek, yerel ve merkezi yönetimlerin görevleri arasına gündelik ihtiyaçlara göre düşük ve orta gelir gruplara, yaşlılara, çocuklara, engellilere, kısacası toplumun her kesiminden otomobili olmayan insanlara; en yalın haliyle ucuz, kolay, konforlu ve güvenli ulaşım olanağı sağlamaktır. Bu nedenle, ulaşım planlaması, kentsel gelişimin merkezinde yer almakta ve hem bireysel hem de toplumsal refahın artırılmasında kritik bir rol oynamaktadır.

Modern kentlerin karşı karşıya kaldığı en önemli zorluklardan biri, artan nüfus ve araç sayısına paralel olarak ulaşım altyapısının bu büyümeye uygun şekilde geliştirilmesidir. Dolayısıyla, ulaşım sistemlerinin etkinliği, yalnızca fiziksel bağlantılar sağlamakla sınırlı kalmamakta; aynı zamanda kentlerin sürdürülebilirlik, eşitlik ve yaşam kalitesi hedeflerine ulaşmasında bir kaldıraç işlevi görmektedir. Bu bağlam içinde köprüler, ulaşım ağlarının kritik bileşenleri olarak kara ve su kütleleri arasında fiziksel bağlantılar sağlamakta ve kentlerin ekonomik, sosyal ve kültürel işlevlerini desteklemektedir.

Amerikalı yazar-aktivist Jane Jacobs’ın kent incelemelerine göre, 1960’lı yıllara gelene kadar, uygulanan kent planları, yapılan otoyol, köprü, park ve araba kullanımını arttırma faaliyetleri/ denemeleri, “başarıları” ve “başarısızlıkları”yla beraber Amerika Birleşik Devletleri’ndeki birçok kenti, birer “laboratuvar”a dönüştürmektedir (Jacobs,

1961: 6). Jacobs’a göre, Amerikan kentlerinin otomobiller tarafından aşındırılması/ “erozyona” uğratılması, bir dizi risk içeren ve arzu edilmeyen durumları beraberinde getirmektedir (Scott, 1998: 147). Bu aşınma, ilk başta, küçük bir “kemirgen”dir, ama sonunda ağır “ısırıklar” almaktadır (Jacobs, 1961: 349). 1950’li yıllarda, Amerika Birleşik Devletleri’ndeki büyük kentlerde, araç trafiği ile yol ve caddelerin genişle(til)mesi, cadde ve yolların gidiş -tek-çift ve daha fazla- yolları değiş(tiril)mesi, yol düzeni için trafik sinyal sistemlerinin kurulması, kapasiteleri genişleyen otoyol ve köprülerin -bazılarının birden fazla katlı- yapılması, daha fazla otopark alanlarının oluşturulması gibi düzenlemeler, kentlerin çehresini ciddi bir şekilde değiştirmektedir (Jacobs, 1961: 358). Bu aşamalar, tek başına ciddi problem oluşturmaz ama bütün aşamaların birikimi, ciddi kentsel aşınmayı oluşturmaktadır.

Ancak köprüler, tüneller ve diğer özel ulaşım altyapıları üzerinde çalışmak, avantajlarının yanı sıra bu yapıların kendine özgü zorluklarının, dezavantajlarının, taleplerinin ve gereksinimlerinin keskin bir şekilde anlaşılmasını gerektirmektedir. Kent çeperlerinde, otoyollar ve kenti birbirine bağlayan yollar boyunca görülen büyüme, planlama, politika ve karar verme süreçlerinde öngörülemezdir. Dolayısıyla bu alanlar, kentsel temel olanaklardan yoksundur. Erişimi sürdürmenin, kesintiyi en aza indirmenin ve güvenliği en üst düzeye çıkarmanın öneminden, kamu kullanımına dayanması gereken altyapı onarımlarının kalite ve performansını optimize etme ihtiyacına kadar bu gereksinimlerin karşılanması gerekmektedir. Kısacası ulaşım sistemleri; insanların ve malların güvenli, verimli, sürdürülebilir ve adil hareketi yoluyla insanlara ve ekonomiye hizmet etmektedir. Karayolu politikalarına ve sistemlerine bağlı olan köprüler, en yalın haliyle bu -teknoloji ile gelişerek-gereksinimi karşılamak için inşa edilmektedir.

Ulaşım, aynı zamanda işbölümü olan örgütlenmiş bir kentte, günlük hayatın sürdürülebilmesi için gerekli yol sistemlerini işaret etmektedir. Otoyol ağı ve köprü, sermaye birikimine göre yönlendirilmiş bir kent sisteminin gerektirdiği hareketliliğin yapısını anlatmaktadır (Castells, 2020: 93).

1.3.2. Köprünün Sosyal-Kamusal İşlevi: Hareketlilik

Köprüler, inşa edildikleri alanlar içindeki toplumsal faaliyetlerin hareketliliğini temsil etmektedir. Örneğin 1200 yılında Paris’teki Seine Nehrinin üzerinde yalnızca iki önemli köprü vardı: Grand Pont ve Petit Pont. İki köprünün de iki yanı evler ve dükkanlarla doluydu ve her köprü belli tüccarların yeri ydi (Sennett, 2008: 339) Tüccarlar, liman ve köprüleri kullanmaktaydı. Köprü, aynı zamanda, finans bölgesinin

-tüccarlar, maliyeciler, bankacılar gibi- simgesidir. Köprülerin sosyal dünyadaki yeri, ayırım üzerinden ilerlemektedir. Örneğin köprüler; ötekileştirilen, dışlanan, kapatılan insan ve toplulukların (gettolar için özellikle) olduğu yerleri, ana alandan uzaklaştırmak için önemli görev almaktadırlar. Çekme köprüler, belli zaman ve saatlerde, açılıp kapanmaları ile bu işlevi görmektedir. Köprülerin tarihsel anlamda kamusal-yönetimsel işbölümündeki yeri, Paris Belediyesi'nin çıkardığı bir dizi 1750 yılında uyguladığı hıfzısıhha kanununda bulunabilir. 1750 yılında Paris Belediyesi, halkı evlerinin önündeki pislikleri s p rmekle mükellef kılmakta ve belediye, aynı yıl önemli kaldırımlar ve köprüleri bol su ile yıkamaya başlamaktadır (Sennett, 2008: 462-3).

1940'lı yıllardan 1960'lı yıllara Amerika Birleşik Devletleri'nin New York eyaletine bağlı olan Harlem bölgesinde uzunca bir süre çeşitli kısıntılarla gerçekleşen kentsel dönüşüm, alandan çok fazla insanın bölgeyi terk etmesini gerektirmektedir. 100.000'den fazla insanın ve binlerce işletmenin bulunduğu bölgede şube bankalar bile kapatılmakta; tüccarlar, günlük kazançlarını yatırabilmek için bölge dışına gitmek zorunda kalmıştır. Ancak Doğu Harlem kısmı, Triborough Köprüsü'nün ayağına yakın bir bölge olduğu ve belli ölçülerde hareketliliği sürdürdüğü için her türlü engel karşısında iyileşmeye ve canlanmaya devam etmektedir (Jacobs, 1961: 306).

Dolayısıyla köprünün bireylerin ve toplumun yaşamına kattığı hareketlilik ve erişilebilirlik avantajları ele alınabilir. Köprüler, yalnızca iki kıta arasındaki fiziksel bağlantıyı sağlamaktan öte, kent içi ve şehirlerarası ulaşımın sürekliğini artırarak bireylerin günlük yaşamını kolaylaştırmaktadır. Trafik akışını hızlandıran ve erişim sürelerini kısaltan bu köprü, iş gücünün ve ekonomik faaliyetlerin mekânsal hareketliliğini destekleyerek sosyal hayatta önemli bir dönüşüm yaratmaktadır. Köprünün kamusal bir hizmet olarak işlevi, bireylerin istihdam olanaklarına, eğitim ve sağlık hizmetlerine daha kolay erişmesine katkıda bulunurken, kent içindeki sosyalleşme ve kültürel etkileşim süreçlerini de güçlendirmektedir. Ayrıca, köprüler sadece bulunduğu kentlere değil, Anadolu'dan Avrupa'ya, Çin'den Rusya'ya birçok kıtayı ya da bölgeleri birbirine bağlayarak ülkelerin genelinde sosyal hareketliliği teşvik eden stratejik bir arter haline gelmektedir. Bu yönleriyle köprü, bireylerin yaşam kalitesini yükselten ve toplumsal dinamikleri güçlendiren bir ulaşım ağı unsuru olarak sosyal işlevini yerine getirmektedir.

1.3.3. Değişen Köprü Anlatısı: Proje/ Yatırım İmajı

Kamu girişimleri ile ilgili Adam Smith, yol, kanal, liman, okul ve köprü gibi hizmetlerin, devlet tarafından sunulması gerektiğini vurgulamaktadır. Smith'e göre bir köprü'nün dayanıklılığının, üstünden geçmesi olasılığı bulunan arabaların sayısına ve ağırlığına uydurulması gerekir (Smith, 2006: 1014). Bu hizmetlerin temeli, onarım ve bakım işleri/ masrafları -vergi ve giriş/ çıkış ücretlendirmesi ile- devlet kontrolünde olmalıdır çünkü, bu hizmetler ticaret faaliyetleri için gereklidir. Yol, köprü, liman gibi mekanların varlığı ve birbirlerini tamamlayan rotaları; iktisadi etkinlikleri yürütülmesi, bunun için mekanlara ulaşılması, piyasa alanını genişletilmesi gibi konularda lüzum arz etmektedir. Liberal siyasi teori içinde "sınırlı devlet" anlayışı; devletin, iktisadi ve sosyal hayatı büsbütün kontrol altına almamak kaydıyla bazı "koordinasyon faaliyetleri"ni (büyük altyapı yatırımları, sosyal güvenlik hizmetlerinin koordinasyonu vb.) yerine getirmesini, tekelci olmamak kaydıyla eğitim-öğretim kurulları kurmasını ve kendi kusurları olmaksızın geçimlik düzeyde gelir elde edemeyen yurttaşlara yardım etmesini uygun görmekle alakalıdır (Erdoğan, 2005: 30). 19. yüzyıldan itibaren liberal ekonomi/ özgür piyasa ekonomisi ve siyaset içinde köprüler, tarih boyunca yalnızca ulaşım altyapısının bir unsuru değil, aynı zamanda kentsel, ekonomik ve sosyal dönüşümlerin somut göstergeleri olarak işlev görmektedir. Modernleşmenin ve teknolojik ilerlemenin birer simgesi olan köprüler, kentsel genişlemenin ve demografik baskıların sonucu olarak şekillenmekte ve bu dinamik süreçte kent mekânında sınav vererek, birer altyapı unsuru olmaktan öte, bir "kentsel aktör" kimliğine bürünmektedir (Chandrashekar, Gupta ve Aithal, 2021: 93). Kentsel genişleme, köprülerin kullanım biçimlerini çeşitlendirirken, onları sadece fiziksel yapılar değil, aynı zamanda sosyal, politik ve ekonomik bağlamların aktörleri haline getirmektedir (Kubat vd., 2007).

Köprülerin işlevsel kimliği, sanayi devrimi ve modern kentleşmeyle birlikte ulusal ve uluslararası ekonomik faaliyetlere entegre olmaktadır. ABD'nin New York kentindeki "Brooklyn Köprüsü" gibi ikonlaşmış yapılar, yalnızca birer mühendislik harikası değil, aynı zamanda kentin küresel bir ekonomik merkez olmasında önemli bir role sahip olmuştur. Benzer şekilde, 1960'lı yıllarda liberalizm eğilimleri ile inşa edilen İngiltere ile Wales'i birleştiren "Severn Köprüsü" gibi yapılar, ticaret yollarının genişletilmesi ve malların sürekli akışı için stratejik bir altyapı görevi görmektedir. Bu tür köprüler, ulusal kalkınma projelerinden uluslararası ticaretin can damarlarına kadar geniş bir etki alanına sahiptir ve yol, köprü, nehir geçiş ücretleri gibi ekonomik

uygulamalarla pazar ekonomilerinin dinamiklerini belirlemektedir (Mumford, 1970: 70).

Yine 1980’lerden itibaren kalkınma modeli olarak uygulanan neo-liberal uygulamalar, birçok kamu politikasını özelleştirdiği ve serbest piyasaya açtığı gibi köprü projelerinin anlamlarını da güncellemektedir. Günümüzde köprüler, yatırım ve proje imajı çerçevesinde yeniden konumlandırılmaktadır. Artık sadece bir ulaşım arteri değil, kentsel prestij sembolleri ve küresel ekonomik rekabet unsurları olarak algılanmaktadırlar. Köprüler, bulundukları coğrafyanın ekonomik istikrarını ve ticari potansiyelini artırmanın yanı sıra, sosyal bağları güçlendiren ve kentsel yaşamın kalitesini yükselten projeler olarak tanıtılmaktadır. Ancak bu değişen anlatılar, aynı zamanda geçiş ücretleri ve kentsel dönüşüm süreçleri gibi sosyo-ekonomik gerilimleri de beraberinde getirmektedir. Bu yönüyle köprüler, sadece mekânsal bir bağlayıcı değil, aynı zamanda ekonomik ve toplumsal bir tartışma konusu haline gelmektedir. Köprülerin tarihsel işlevi ile modern dünyadaki imajı arasında ortaya çıkan bu dönüşüm, onları “geçiş yolları” olmaktan çıkarıp, siyasi ve ekonomik stratejilerin bir parçası haline getirmektedir. Bu, köprülerin değişen rolünü ve yeni işlevlerini anlamak için çok boyutlu bir değerlendirme yapmayı gerektirmektedir.

1.3.3.1. Köprünün Siyasal Temsiliyeti

Fransız Sosyal Bilimci Michel de Certeau’ya göre gündelik hayatın içinde kentin uzamsal ve mimari olarak teknolojik üretimle kurgulanan yapısının arkasında belli bir egemenlik aklı ve stratejisi yatmaktadır. İktidarın rasyonalitesiyle inşa edilen altyapı, sokak, kaldırım gibi stratejik düzenlemeler, iktidarın somut cismini oluşturmaktadır. Buna karşın kentin kullanıcıları, bu düzenlemelerin içinde belirlenen stratejiye tabii olmakta ve bu hegemonik karşılaşmalarla çeşitli taktik ve stratejiler ile mücadele etmektedir. Ayrıca Certeau’ya göre kentsel olguyu/ figürü/ kavramı, kent içinde söylemle rasyonelleştirmek adına üç operasyonel aşama kullanılmaktadır. Bu aşamalardan birincisi, kent mekanının üretimini tehlikeye atacak tüm zihinsel, fiziksel ve politik “kirlilikler” bastırılmalıdır. İkincisi, geleneksel “belirsiz” ve “inatçı” dirençlerin/ direnişlerin yerine, zamanın projeksiyonu içinde gösterilen “kayıplardan” yaratılan “fırsat” üretimidir. Üçüncü söylem taktiği ise kentten evrensel ve anonim bir özne yaratılması ve kentsel mekanı üreten siyasi modelin atfettiği tüm işlevleri kente yüklenmesidir (Certeau, 1988: 94). Egemen iktidarın ürettiği mekansal üretime karşı olabilecek ya da olan her türlü fikri, eylemi ve tutumu, “kirlilik” ifadesiyle tanımlayan Certeau, “baskı mekanizmasını”, muhalif ya da alternatif bakış açısı üzerinden

değerlendiren tek tip bir yönetim anlayışı çerçevesi çizmektedir. Kısacası, denetim ve kontrol mekanizmaları ve çekişmeleri ile erkin dili, kentsel mekan üzerinde somutlaşmaktadır.

Bu bağlamda köprüler, yalnızca bir ulaşım aracı olarak değil, aynı zamanda bulundukları yerin kültürel, tarihsel ve siyasi dinamiklerini temsil eden semboller olarak inşa edilmektedir. Tarih boyunca köprüler, coğrafi ve stratejik konumlarına göre farklı anlamlar kazanmaktadır. Ortaçağ'da kale kentlerin bir parçası olarak köprüler, askeri ve savunma işleviyle ön plana çıkarken, Osmanlı İmparatorluğu'nda köprüler idari ve askeri stratejilerin bir aracı olmuştur. Osmanlı için köprü, bir bölgeyi fethetmenin veya kuşatmanın stratejik bir sembolü ve pozitif bir taktiği olarak görülmüştür. Bu anlayış, köprülerin yalnızca fiziksel bağlayıcı değil, aynı zamanda siyasi otoritenin bir göstergesi olduğunu da ortaya koymaktadır.

Modern dönemde de köprülerin siyasi anlamları devam etmektedir. Castells'e göre, "alanın temel düzenleyicisi devlet aygıtıdır" ve bu düşünce, çelişkili toplumsal ilişkiler ve riskler oluşturmaktadır. Devlet aygıtı, "sermaye birikimi, üretici güçlerin gelişmesi, toplumsal ilişkilerin yeniden üretimi, toplumsal mücadeleler" gibi iç dinamikleri, politikalarına yansıtmaktadır (Castells, 2020: 81). James Scott, 18. yüzyılda başlayan ve 20. yüzyılda "politik kararlılık" ve "finansal gereklilik" ile merkezi olarak yönetilen-gerçekleştirilen-uygulanan sosyal planların (Tanzanya'dan Rusya'ya, Brezilya'dan Çin'e), tam olarak anlaşılmayan ve anlaşılamayan karmaşık karşılıklı bağımlılıklara "şiddet" uygulayan şematik vizyonlar ("harita" üzerinden doğal durumu değiştirme, kentsel dönüşüm, kontrol ve manipülasyonla yerinden etme gibi) dayattıklarında başarısız olduğunu savunmaktadır. Dahası, Scott'a göre sosyal örgütlenme tasarımlarının başarısı; yerel pratik bilginin, resmi epistemik bilgi kadar önemli olduğunun kabul edilmesine bağlıdır. Scott, öznelerinin değerlerini, arzularını ve itirazlarını görmezden gelen "gelişim teorisi" ve devlet planlamasına karşı argümanlarını, dört koşulu tanımlamakta ve tartışmaktadır: Birincisi, doğanın ve toplumun devlet tarafından idari olarak düzenlenmesi; ikincisi, bilimin insan hayatının her yönünü iyileştirme yeteneğine güvenen bir "yüksek modernist ideoloji"; üçüncüsü, büyük ölçekli müdahalelerde bulunmak için otoriter devlet gücünü kullanma isteği; ve dördüncüsü, bu tür planlara etkili bir şekilde direnemeyen bitkin bir sivil toplum (Scott, 1998).

Devlet gücü aracılığıyla empoze edilen büyük bürokratik kurumların zorunlu olarak basit soyutlamaları, doğal veya toplumsal süreçlerin gerçek karmaşıklığını yeterince

temsil etmemektedir. Ayrıca kullandıkları yöntemler, tanımlamayı amaçladıkları dünyaya adalet sağlamak için durağan ve olanı stilize etmektedir. Kentsel uzamın/ mekanın, ona “uygun” olan isimle anılması, o mekanla kurulan ilişkinin başka manipülatif kısmıdır. Emirleri, kimlikleri veya sınıflandırmaları temsil eden mekan adlandırmaları/ amblemleri, kentin kronolojik-tarihi gerekçelendirmelerle belirlenmiş hiyerarşik anlamlarını oluşturmaktadır (Certeau, 1988: 104). Certeau’ya göre bu sembolik ve uygun adlandırma pratiğinin üç ayrı işlevi mevcuttur; mekanın adlandırma tercihlerinin; “inanılır”, “akılda kalıcı” ve “ilkel” olması, mekan üzerinden dayatılan emri anımsatarak ve hafızada taze tutarak karşıt/ muhalif fikrin ya da kimliğin aşınmasını sağlamaktır (Certeau, 1988: 105). Portekiz’in Lizbon kentindeki Tagus Nehri üzerinde yer alan ve 1966 yılında dönemin diktatörü António de Oliveira Salazar’ın adını alan asma köprü, bu tür siyasi temsiliyetin açık bir örneklerinden biridir. 25 Nisan 1974’te gerçekleşen “Karanfil Devrimi” sonrası, köprü’nün adı değiştirilmekte ve “25 Nisan Köprüsü olarak yeniden adlandırılmaktadır. Bu isim değişikliği, köprüyü yalnızca bir fiziksel yapı olmaktan çıkarıp, siyasi bir dönüşümün sembolü haline getirmiştir. Köprü’nün adı, devrimci hareketin ideallerini yaşatan bir mirasa dönüşmüş ve bu bağlamda kamusal hafızada önemli bir yer edinmektedir (Oylu, 1973: 36; Figueiredo vd., 2013).

Benzer bir şekilde, Türkiye’deki Boğaziçi Köprüsü’nün siyasi temsiliyeti zamanla dönüşüme uğramaktadır. 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü adıyla açılan bu yapı, uzun yıllar boyunca İstanbul’un modernleşme sembolü olarak anılmaktadır. Ancak, 2016 yılındaki “15 Temmuz Darbe Girişimi” sırasında köprü’nün stratejik bir mücadele alanına dönüşmesi, onun anlamını kökten değiştirmektedir. Adalet ve Kalkınma Partisi’nin kararıyla, köprü’nün adı, “15 Temmuz Şehitler Köprüsü” şeklinde değiştirilmektedir (Anadolu Ajansı, 26 Temmuz 2016). Bu değişiklik, köprüyü darbe girişiminin sembolik bir mekânı haline getirirken, aynı zamanda şehitlik kavramı üzerinden bir kutsallık yüklemektedir. Köprü’nün bu yeni kimliği, toplumsal hafızada direniş, fedakârlık ve milli birlik mesajlarını temsil eden bir sembol haline gelmektedir.

Sonuç olarak köprülerin siyasi temsiliyeti, onları yalnızca birer ulaşım aracı olmaktan çok daha öteye taşımaktadır. İsimlendirme, yeniden adlandırma veya mekânsal kullanım pratikleri, köprüleri toplumsal ve siyasal mesajların birer taşıyıcısı yapmaktadır. İster devrimlerin isterse darbelerin sembolü olsun, köprüler tarihsel olayların ve ideolojik dönüşümlerin bir yansıması olarak kimlik kazanmaktadır. Bu

bağlamda, köprüler hem geçmişin izlerini taşır hem de geleceğin politik anlatılarına şekil vermektedir. Bu dinamik işlevsellik, köprülerin yalnızca fiziksel bağlayıcılığını değil, aynı zamanda toplumsal hafızadaki yerini ve siyasi mesajlarını anlamak açısından da önemli bir alan açmaktadır.

1.3.3.2. Köprü'nün Kent Organizasyonu ve Çevresi ile İlişkisi

Tarih boyunca köprüler, yalnızca birer mühendislik harikası değil, aynı zamanda kentlerin organizasyonu, ticaretin yönlendirilmesi ve sosyal yapıların şekillendirilmesinde önemli bir araç olmuştur. Coğrafi koşullara, ekonomik ihtiyaçlara ve toplumsal dinamiklere göre şekillenen bu yapılar, bulundukları bölgelerin tarihsel, kültürel ve çevresel kimliklerine de anlam kazandırmaktadır:

Chicago Örneği: “Kent Laboratuvarında köprüler”, Amerikan metropollerinin en ikonik örneklerinden biri olan Chicago, modern kentleşme ve sosyolojik araştırmaların merkezlerinden biri olmuştur. 1900’lerde, Chicago’nun nüfusu³⁶ bir milyonu aşmaktadır (Mumford, 1970: 225). Chicago Ekolü’nün önde gelen sosyologları (Robert Park, Louis Wirth, Ernest Burgess gibi), kenti bir sosyal laboratuvar olarak ele alarak mekânsal organizasyon, nüfus hareketleri ve sosyal problemlerin analizine odaklanmaktadır. Chicago’nun iç gölleri ve bu gölleri birbirine bağlayan kanalları, kenti bir ticaret ve ulaşım merkezi haline getirmektedir. Bu göllerden Michigan Gölü, kentin iç kısımlarına doğru kıvrılmaktadır ve geçtiği bölgelerde kanal formu oluşturmaktadır. Bu yakalardan ziyade caddeler arasında, birden fazla hareketli köprü bulunmaktadır (Chicago Mimarlık Merkezi). Kentin geçiş alanları, mahalleri ve bölgeleri oluşturmaktadır, onlar da köprüleri oluşturmaktadır. Kentin çok sayıda hareketli köprüsü, mahalleler ve bölgeler arasında geçişi sağlayarak Chicago’nun ticaret merkezli dinamik yapısını desteklemektedir. Kent, bu geçiş alanı olma hali ile istikrarsız ve belirsizdir (Mumford, 1970). Aynı zamanda göçmenlerden oluşan nüfus, bu köprüler üzerinden mekânsal ayrışmayı ve kent içi sınırları şekillendirmektedir. Amerikalı Sosyolog Robert E. Park’a göre kentler, bir “zihin durumu”dur (Eckardt ve Wildner, 2008: 13). Bu bağlamda köprüler, yalnızca fiziksel bağlayıcılar değil, aynı zamanda toplumsal yapının bir yansımasıdır.

Norveç Örneği: *Yerelden Merkeze Köprü İhtiyaçları*, Norveç’in coğrafi yapısı, köprülerin işlevselliğini belirleyen önemli bir etkidir. Fiyortlar ve takımadalar, ulaşım ağının kesintisiz devam etmesi için köprülerin hayati öneme sahip olmasını

³⁶ Kentin nüfusu, 1930’un ve 1940’ın başlarında üç milyonu aşmaktadır (ABD, Census/ Sayım Bürosu)

sağlamaktadır. 1946 ve 2018 yılları arasında yapılan, yalnızca 85 büyük çaplı köprü bulunmaktadır. Ancak Norveç'te köprü yapımı, yerel ihtiyaçlardan doğan taleplerle şekillenmektedir. Örneğin, 1971 yılında açılan Sotra Köprüsü, Bergen ve Sotra adası arasındaki bağlantıyı sağlamak üzere yerel halkın ve bölge firmalarının talepleriyle gündeme gelmektedir. Bu süreçte köprü yapımı şu aşamalardan geçmiştir:

*Yerel İhtiyaçların Tespiti*³⁷: Yerel belediyeler, halk toplantıları ve kamu oturumlarıyla bölgedeki ulaşım ihtiyaçlarını belirlemektedir.

*Demokratik Katılım*³⁸: Projeler, yerel halkın ve uzmanların görüşleri alınarak değerlendirilmektedir.

Merkezi Yönetimle İşbirliği: Yerel talepler, merkezi hükümetin kurumlarına iletilmiş ve ulusal düzeyde destek alınmaktadır.

Çevresel Etki ve Ekonomik Fayda: Köprü'nün çevresel koşullara uyumlu inşası ve bölgenin ticari faaliyetlerine katkısı gözetilmektedir (Fjell Kommune/ Belediyesi).

Bu süreç, yerel ihtiyaçların merkezle işbirliği içinde nasıl hayata geçirilebileceğinin başarılı bir örneğidir. Sotra Köprüsü, yalnızca bir ulaşım aracı değil, aynı zamanda sahip olunan coğrafi koşullara-çevresel faktörlere göre şekillenen bölgedeki ekonomik faaliyetlerin gelişimini sağlayan bir altyapı yatırımı olmaktadır. Norveç'teki Sotra Köprüsü'nün tasarımı için uygulanan bu aşamalar, demokratik süreçlerin ve çevresel hassasiyetlerin önemini vurgulamaktadır. Dolayısıyla *Kent ve Çevre ile Etkileşimi* bağlamında, bir köprü inşa edilirken yalnızca iki yakayı birbirine bağlaması değil, kent organizasyonuna ve çevresine kattığı değerler de dikkate alınmalıdır. Köprüler, kentlerin mekânsal düzenini şekillendiren, ekonomik faaliyetleri yönlendiren ve sosyal yapılar arasında bağlantı sağlayan kritik yapılardır. Chicago ve Norveç örnekleri, köprülerin coğrafi koşullarla uyumlu ve toplumsal ihtiyaçlara yanıt veren projeler olarak nasıl tasarlandığını göstermektedir.

1.3.3.3. Köprü'nün Rant ve Arazi Spekülasyonu Yaratma Dinamiği

Her olgu, içinde geliştiği ve kendine özgü politik, ekonomik, kültürel, sosyal vs. koşullar doğrultusunda gözlemlenmekte, tanımlanmakta ve açıklanmaktadır. Koşullar içinde kentlerdeki “nüfusun yoğunlaşması”, “göç” dinamiklerinin gelişimi veya farklılaşması, kentlerdeki “üretim” ve “tüketim” eğilimlerinin değişmesi,

³⁷ Belediyenin ana meclisinden geçtikten sonra, köprü talebi, kent valiliğine iletilmektedir. Vali onayından sonra, bölgedeki yetkili devlet kurumları -ordudan Balıkçılık ve Kıyı İşleri Bakanlığı'na kadar-, talebi ve planları incelemektedir.

³⁸ Public Forum.

“küreselleşme”, devletin rolünün giderek sosyal alandan çekilmesi vb. değişimler “kentsel mekânın” birçok problemle karşı karşıya bırakmaktadır (Harvey, 2022).

Harvey’e göre neo-liberalizm ile kazancın büyük bir bölümünü, var olan mal varlıklar üzerinden yaratılan ve yatırım yapılacak yeni varlıklar arasındaki spekülasyon döngüsü oluşturmaktadır. Böylelikle kent, sermayenin ihtiyaçlarına göre “meta” olarak arazi üretmektedir (Harvey, 2015). Lefebvre’e göre; büyüme, sanayileşmeye ve gelişme ise kentleşmeye bağlıdır, Kentleşme, sanayileşmeye anlam verip bağımlı hale geldiğinde “kent bunalımı” yaratmaktadır (Lefebvre, 2007: 95).

Dünya sistemi içindeki ülkelerin-kentlerin gelişmişlik seviyeleri ve “mekân örgütlenmesi”, kalkınma teorileri bakımından “hiyerarşik” bulunmaktadır ve “iş bölümüne” bağlanmaktadır (Şengül, 2009). Kapitalist dünya sistemi içinde yer alan kentler, birbirlerinden bağımsız görülemez ve sistem içindeki gelişmelerden bağımsız tutulamaz. Dolayısıyla dünya kentleri, birbirlerine bağlı ve her birinin özgün kültürüne, işlevine göre mekânsal gelişmelerden geçmektedir. Ancak bu gelişim süreci, her kent için eşit düzeyde ilerlememektedir. Çünkü kentlerin mekânsal, fiziksel, toplumsal ve kültürel bir bütün oluşturan, kendine özgü kimlikleri vardır (Keleş, 2005: 14). Gelişimin itici gücü, birçok kentte farklı değişkenler tarafından uygulanmaktadır. Kent mekânında gelişim, kentleşme, kalkınma temalı uygulamalar ve mekânsal farklılaşma, bu bağlamda sosyo-politik çelişkiler, problemler ve tartışmalar oluşturmaktadır.

Kentsel büyüme ve yoğunlaşma süreçlerinde, altyapı projeleri ve bu projelerin yönlendirdiği arazi kullanımı, kent dinamiklerinde önemli değişimlere yol açmaktadır. Bu değişimin temelinde, kentsel mekanın ekonomiye, nüfus hareketlerine ve politik kararlara bağlı olarak yeniden değerlendirilmesi yatmaktadır. Toprağın değer kazanması, esasen kentsel büyüme ve nüfus artışı ile ilişkilidir ve klasik ekonomi teorilerinde “verimlilik farkı” olarak ifade edilmektedir (Ricardo, 2015: 43). Ancak bu değer artışı, yalnızca ekonomik bir gerçeklik değil, aynı zamanda politik ve toplumsal etkileri olan bir dönüşüm olarak karşımıza çıkmaktadır.

Korkut Boratav *rant* kavramını, özellikle az gelişmiş ülkelerde, popülist politikaların bir sonucu olarak değerlendirmektedir. Boratav’a göre rant, bireyler veya sektörler lehine yaratılan, üretken olmayan bir gelir türüdür ve bu gelir, genellikle kamu kaynaklarının özel teşebbüs lehine yönlendirilmesi ile oluşmaktadır (Boratav, 2003). Harvey’e göre ise rant; “siyasal iktidarın (hangi çizgide olursa olsun) doğal ya da insanların yarattığı verimlilik farklarının kullanıcılar açısından taşıdığı değer ve

mekansal organizasyon sorununu çözmek” için başvurduğu geleneksel teorik bir kavramdır (Harvey, 2022: 133). Bu tanımlamalardan yola çıkarak özel mülkün veya toprak rantının mekansal organizasyonu, denetimi veya gelişimi farklı formları oluşturmaktadır. Bu bağlamda büyük ölçekli altyapı projeleri, özellikle köprüler, bu rantın en önemli kaynağı haline gelebilmektedir.

Köprü projelerinin rant yaratıcı etkisi, yalnızca fiziksel yapıların inşasıyla sınırlı kalmaz; aynı zamanda çevresindeki arazi değerlerinde büyük artışlara neden olmaktadır. Köprülerin ve bağlantılı yolların geçtiği bölgeler, inşaat öncesinde genellikle düşük değerli veya kırsal özellikler taşıyan alanlar olarak tanımlanırken, proje sonrası dönemde hızla yüksek değerli kent mekânlarına dönüşmektedir. Bu dönüşüm, özellikle arazi spekülasyonu yoluyla, belirli bireyler ve gruplar için büyük kazanç fırsatları sunmaktadır.

Arazi spekülasyonu, özellikle köprü gibi büyük ölçekli projelerle ilişkilendirilen bir diğer kritik konudur. Köprünün inşa edileceği yerin belirlenmesi ve ona bağlı ulaşım ağlarının tasarlanması sürecinde, bu alanlarda arazi alımları hızlanmaktadır. İlgili bölgelerdeki arazi fiyatları, köprünün getireceği ekonomik ve ulaşım avantajları beklentisiyle hızla yükselmektedir. Bu durum, projeden önce bölgedeki arazileri satın alan bireylerin veya şirketlerin, proje sonrası dönemde büyük kazançlar elde etmesine yol açmaktadır. Spekülasyon yoluyla yaratılan rant, genellikle iki temel şekilde ortaya çıkmaktadır. Birincisi, *Konut ve Ticari Kullanım Amaçlı Değer Artışı*’dır. Bu değer artışı ile köprü ve bağlantı yolları çevresinde, ulaşım kolaylığı nedeniyle konut ve ticari alanlara olan talep artmaktadır. Bu talep, bölgedeki arazilerin piyasa değerini arttırmaktadır. İkincisi ise *Endüstriyel ve Tarımsal Alanların Dönüşümü*’dür. Köprü projeleri, kırsal alanlarda endüstriyel faaliyetlerin artmasına neden olabilir. Bu da tarımsal kullanım için düşük değere sahip arazilerin, endüstriyel alanlara dönüşerek değer kazanmasına yol açmaktadır. Bu spekülatif değer artışı, kamu yararı gözetilmeden yönetildiğinde, toplumsal eşitsizlikleri derinleştirebilir. Kamu kaynaklarının, bireysel kazançlara dönüştürülmesi ve bölgede yaşayan halkın yaşam koşullarının dikkate alınmaması, eleştiri konusu olmaktadır (Lowe, 1975; Yomralıoğlu, 2021).

Köprülerin rant yaratıcı etkisine yönelik gelen eleştiriler, köprü projelerinde rant ve spekülasyon tartışmalarının merkezine almaktadır ve projelerin kamu yararına olup olmadığı sorgulanmaktadır. Bu eleştiriler; Projenin yaratacağı ekonomik faydalar topluma eşit şekilde dağılıyor mu? Arazi sahiplerinin kazandığı rant, kamu

kaynaklarının adil kullanımına uygun mu? Çevreye ve sosyal yapıya verilen zarar, ekonomik getirilerle dengelenebilir mi? gibi sorular etrafında şekillenmektedir. Çünkü köprü projelerinin maliyetlerinin çoğu zaman kamu bütçesinden karşılanması, projelerden doğan rantın nasıl ve kime dağıtılacağına ilişkin önemli bir tartışma yaratmaktadır. Bu tür projeler, kamu yararı ilkesi çerçevesinde planlanmadığında, toplumsal eşitsizliklerin artmasına ve kamusal kaynakların özel kazanca dönüşmesine yol açabilir.

Yine köprü gibi büyük çaplı projelerde rant ve arazi spekülasyonu, yalnızca ekonomik bir konu değil, aynı zamanda toplumsal adalet ve çevresel sürdürülebilirlik meselesidir. Demokratik katılım süreçlerinin işletilmesi, rant yaratıcı etkilerin kamu yararına yönlendirilmesi ve çevresel etkilerin dikkate alınması, bu tür projelerin daha adil ve sürdürülebilir bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlayabilir. Hem yerel halkın hem de merkezi otoritelerin dahil olduğu katılımcı bir yaklaşım, köprü projelerinin yalnızca fiziksel bağlantı değil, toplumsal fayda sağlayan yapılar olmasını mümkün kılacaktır.

1.3.3.4. Köprü'nün Kentsel Yayılmaya/ Saçaklanmaya Etkisi

Dünya genelinde hızla artan kentsel nüfus, kentlerin sınırlarını genişletmekte ve özellikle gelişmekte olan ülkelerde *kentsel saçaklanma (urban sprawl)* olarak adlandırılan plansız büyüme süreçlerini tetiklemektedir. Kentsel saçaklanma, çoğunlukla plansız, düzensiz ve kontrolsüz kentleşme sonucu ortaya çıkan bir olgu olup sürdürülebilir kentleşme hedefleri açısından istenmeyen bir gelişme biçimi olarak değerlendirilir. Bu tür kontrolsüz genişleme, ulaşım, konut, altyapı, toplumsal eşitsizlik ve çevresel bozulma gibi birçok kritik sorun yaratmaktadır.

Manuel Castells, kentsel krizi, “ekoloji sorununun temelinde yatan üretici güçler ile üretim ilişkileri arasındaki çelişkiyle” ilişkilendirir ve bu krizi kentleşme sürecinin biçimi ile bağlantılı olarak ele alır (Castells, 2020: 18). Kent mekânının ekonomik, teknik, toplumsal, endüstriyel ve siyasi karar süreçleriyle dönüşmesi, kentsel sorunların ve bağımlılıkların oluşumuna zemin hazırlamaktadır. Bu bağlamda, kentsel saçaklanma, yalnızca fiziksel bir genişleme değil, aynı zamanda ekonomik, sosyal ve çevresel süreçlerin bir sonucudur. Oluşan “kent-bölgesi” olarak adlandırılan yamalar/ parçalar, kentsel yayılma alanlarıdır (Roy, 2013, 150).

Kentsel yayılmanın nedenleri ve mekânsal dinamikleri, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında farklılık göstermektedir. Gelişmiş ülkelerde yayılma, genellikle banliyöleşme ve bireysel yaşam tarzlarındaki değişimlerden kaynaklanırken,

gelişmekte olan ülkelerde bu süreç, bölgesel eşitsizlikler, hızlı kentleşme ve kentlerin ekonomik “gelişim adaları” olarak ortaya çıkmasıyla ilişkilidir (Sinha, 2018).

Galster ve arkadaşları, kentsel saçaklanmayı iki farklı şekilde tanımlamaktadır: Birincisi *Arazi Kullanım Modeli*: Kentsel alanların mekânsal örgütlenmesindeki düzensizlikler. İkincisi ise *Arazi Geliştirme Süreci*: Büyük altyapı projeleri veya imar faaliyetleri ile tetiklenen genişleme süreçleri (Galster vd., 2001). Sanayileşme, eğitim-sağlık kurumlarının kent merkezinden uzaklığı, alışveriş merkezleri, havaalanları, stadyumlar ve özellikle büyük ulaşım projeleri (köprüler ve otoyollar gibi) kentsel yayılmayı tetikleyen başlıca faktörler arasında yer almaktadır. Özellikle köprüler, kentlerin mekânsal organizasyonunda büyük dönüşümlere yol açarak, kırsal alanların kentsel alanlara dahil edilmesini hızlandırmaktadır. Bu genişleme, genellikle düşük yoğunluklu yerleşimlerin artması ve yeni yaşam alanlarının oluşmasıyla sonuçlanmaktadır:

Arazi Kullanımındaki Dönüşüm: Köprü ve bağlantı yollarının geçtiği bölgelerde arazi fiyatları hızla artmakta ve bu durum, kırsal alanların kentsel yerleşimlere dönüşümünü hızlandırmaktadır.

Ekonomik ve Sosyal Etkiler: Yeni ulaşım aksları, konut ve ticaret alanları için cazibe merkezleri yaratırken, mevcut kentsel merkezlerden uzaklaşmayı teşvik edebilir. Kent sakinlerinin karar alma süreçlerine dahil edilmesi, kentsel yayılmanın toplumsal etkilerini azaltabilir.

Çevresel ve Ekolojik Etkiler: Kentsel yayılmanın hızlanması, orman alanlarının, tarım arazilerinin ve doğal ekosistemlerin tahrip olmasına neden olabilir. Kentsel yayılmanın doğal kaynaklar üzerindeki etkilerini minimize etmek için çevresel değerlendirmeler süreçlere dahil edilmelidir (Galster vd., 2001).

Kentsel yayılma, başlangıçta Kuzey Amerika ve Batı Avrupa gibi sanayileşmiş ülkelerde ortaya çıkmış ve 1960’lardan itibaren küresel bir olgu haline gelmektedir (Zhao, 2011). Davis, sanayileşme ve kentleşme ile oluşan yoğunlaşma olgusunu gözlemekte ancak çıkarımını, yayılma olarak adlandırmamaktadır (1962). Özellikle ABD’de, 1950’lerde hızlı kentleşme, banliyöleşme ve otoyol ağlarının genişlemesi, kentsel yayılmanın karakteristik örneklerini oluşturmaktadır. Kentlerin çeperlerinde hızlı kentleşme olarak değerlendirilmektedir (Batty vd., 1999). Bu süreç, yalnızca mekânsal bir dönüşüm değil, aynı zamanda sosyal ve çevresel etkileri olan bir kriz biçiminde algılanmaktadır.

Gelişmekte olan ülkelerde ise kentsel yayılma, genellikle hızlı nüfus artışı ve ekonomik büyüme ile ilişkilidir. Kentsel yayılmanın sürdürülebilir kalkınma üzerindeki olumsuz etkileri göstermektedir; bunlar arasında sıklıkla bildirilen tarım arazisi kaybı, çevresel olarak hassas arazi kaybı ve azalan bölgesel açık alan bulunmaktadır (Johnson, 2001). Mekânsal ayrışma, yayılma, ilk olarak 2004 yılında Amerika Birleşik Devletleri’nden Nechyba ve Walsh tarafından kullanılmaktadır. Kentsel yayılma, bir kentin ayak izinin dışı doğru genişlemeye devam etmesi ve kent

genelinde nüfus yoğunluğunun azalmasıdır. Kent çeperlerine doğru yayılım, kentsel gelişimde giderek daha popüler hale gelmektedir (Nechyba ve Walsh, 2004). Çin’de olduğu gibi, bu süreç, gıda güvenliği ve tarımsal üretim üzerinde olumsuz etkiler yaratabilmektedir (Zhang vd., 2007).

Yine İstanbul, özellikle karayolu ulaşımına dayalı büyüme politikaları nedeniyle, kentsel yayılmanın tipik bir örneği olarak öne çıkmaktadır. Kentin Boğaz üzerindeki üç köprüsü, tüp geçitler ve otoyol sistemleri, kentsel gelişim dinamiklerini büyük ölçüde şekillendirmektedir. Ancak bu süreç, aynı zamanda, kuzeye doğru orman ve su havzalarının tahrip edilmesi gibi çevresel sorunları da beraberinde getirmektedir. “Sonsuz” yayılma, mevcut hızlı kentleşme sürecinde doğru yönetilmediği takdirde çevre için daha ciddi sorunlara neden olabilir (BM-HABITAT, 2008). Birleşmiş Milletler Dünya Kentleşme Raporu (2018), İstanbul gibi metropollerin gelecekte daha fazla genişleyeceğini öngörmektedir. Ancak bu genişlemenin doğru planlanmaması durumunda, çevresel sürdürülebilirlik açısından ciddi sorunlara yol açacağı açıktır. Köprü projeleri gibi büyük altyapı yatırımları, kentsel yayılma üzerinde hem olumlu hem de olumsuz etkiler yaratabilir. Dolayısıyla bu projelerin kentsel planlamaya entegre edilmesi, yayılmanın kontrol altında tutulması için kritik öneme sahiptir. Sonuç olarak, köprülerin ve diğer büyük altyapı projelerinin kentsel yayılmayı yönetilebilir bir şekilde teşvik etmesi için, sürdürülebilir kalkınma ilkelerinin benimsenmesi ve kentsel planlamanın çok boyutlu bir perspektifle ele alınması gerekmektedir.

1.3.3.5. Köprü ve Ekonomik Kalkınma İlişkisi

Mega projeler, oluşturdukları menkul/ finansal değer/ fon, yatırım ağı ve işbirlikleri ile “küresel ekonomiyi canlandırmanın can simitleridir” (Baysal, 2017: 41). Bu bağlamda projeler hem ulusal hem de uluslararası yönetimler, kamu-özel işbirliği ortaklıkları, özel sermaye ve kalkınma bankaları tarafından desteklenerek kalkınma, büyüme ve sanayileşme dinamiklerinin etkileri açısından önemli bir örnek teşkil etmektedir. Ancak ulaşım, bir yandan kentsel büyümeyi hızlandırırken ve kenti bir pazar/ piyasa alanına dönüştürürken, diğer yandan kentleşmenin kaçınılmaz bunalımlarına ve mekânsal sorunlara zemin hazırlayan unsurlar olarak değerlendirilmelidir.

Köprüler, ticaret yollarının sürekliliğini sağlama ve sermayenin daha hızlı akışını mümkün kılma yönleriyle ekonomik kalkınmanın temel taşlarından biri haline gelmektedir. Örneğin, New York’taki *Brooklyn Köprüsü* ve *Triborough Köprüsü* gibi.

19. Yüzyılın sonlarına doğru inşa edilen Brooklyn Köprüsü, New York (NY) kenti için ticari akışın sürekliliğini sağlarken aynı zamanda bölgesel ekonomik faaliyetleri artıran bir yapı olmaktadır. Köprü hem ticaret hem de ulaşım için bir simge/ sembol haline gelerek Manhattan ve Brooklyn bölgelerindeki ekonomik büyümeye katkıda bulunmaktadır (Trachtenberg, 1979; Pascoe, 1999). Triborough Köprüsü ve otoyol yapımı ise Robert Moses³⁹'in kent planlaması ile 30'lu yıllarda NY'de yapılan büyük ölçekli, merkezi planlı ve önemli projelerdendir (Zipp, 2010: 377). Sennett'e göre Moses, New York kentinin "mevcut kent dokusuna, keyfi bir forma sahip, onu kendisinden önce başkalarının yaptıklarını korumak ya da yenilemek konusunda hiçbir yükümlülük altına sokmayan bir doku olarak bakmıştır" (Sennett, 2008: 640). Harvey'e göre Moses, "bölünmüş bir yerel yönetim aygıtına hakim olmak için halktan hiçbir onay almadan, finansal, ekonomik, inşaat ve gayrimenkul alanındaki güçlü çıkar gruplarının" desteği ile ve hem eyalet hem de federal yetkileri kullanarak NY kentini yeniden şekillendirmektedir (Harvey, 2022: 217). Triborough Köprüsü⁴⁰, ona ve uygulayıcısına gelen dönemsel ciddi eleştirilere rağmen farklı bölgeleri birbirine bağlayarak New York'un bölgesel kalkınmasını desteklemektedir. Dönemin Amerika Birleşik Devletleri Başkanı Franklin D. Roosevelt, bu köprüyü "ulus, devlet ve kentin ortak başarısı" olarak tanımlayarak köprü'nün çok yönlü ekonomik katkısına vurgu yapmaktadır (Rosenbaum, 2009). Yine Kaliforniya'daki *Golden Gate Köprüsü*, San Francisco Körfezi ile Büyük Okyanus arasındaki stratejik geçişi sağlayarak uluslararası ticaretin daha hızlı ve güvenli yapılmasına olanak tanımaktadır. Bunun yanı sıra, köprü'nün bölge ekonomisine olan katkısı, artan turizm gelirleriyle de kendini göstermektedir (Milliyet, Ocak 15, 1969; Federal Otoban Tarihi, 2021). *San Francisco-Oakland Bay Köprüsü (1933-1936)*, bölgedeki yoğun nüfus hareketliliği ve ticaretin hızlanmasını sağlamak üzere inşa edilmektedir. Bölgedeki altın madenciliği/ *Altına Hücum*⁴¹ ve buna bağlı nüfus artışı, köprü'nün yapılma gerekliliğini artırmaktadır (Kaliforniya Kanunları, 1929: 762-3; Federal Otoban Tarihi, 2021; U.S.

³⁹Robert Moses, 1930'lar ve 1960'lı yıllar arasında, Amerika Birleşik Devletleri'nin en önemli kentlerini -özellikle New York kenti-, inşa eden, şekillendiren -tartışmalı ve kutuplaştırıcı versiyonları ile- kent planlamacılarından biridir.

⁴⁰"Kamu yararı" adına yapılan kent planlaması, paralı yol ve köprüler, *Büyük Bunalım/ 1929 Ekonomik Krizi* sürecini yaratmaktadır. Yapılan bu yeni yollara dökülen insanlar, eylemciler/ grev yapanlar, dilenciler, krizin problemlerini protesto etmektedir. Ekonomik kriz -iflaslar- ve krizi oluşturan ve kriz içindeki kentsel yatırımlar, New Yorklular adına "refah tehdidi" idi (Mumford, 1970: 297). Büyüme, sanayileşmeye ve gelişme ise kentleşmeye bağlıdır. Kentleşme, sanayileşmeye anlam verip bağımlı hale geldiğinde "kent bunalımı" yaratmaktadır (Lefebvre, 2007: 95).

⁴¹ *Gold Rush*.

Department of Transportation, 2024). Los Angeles'taki *Vincent Thomas Köprüsü*, Los Angeles'ın liman bölgesi ile sanayi alanlarını birleştiren bu köprü, yalnızca ticaretin değil, aynı zamanda işgücü hareketliliğinin de önünü açmaktadır. Terminal Adası'nın ulaşım zorluklarını çözerek liman ve sanayi faaliyetlerini hızlandırmış ve bölgesel kalkınmayı desteklemektedir. Dolayısıyla köprülerin bölgesel kalkınmaya etkileri şu başlıklarla özetlenebilir:

Ticaret ve Lojistik: Köprüler, malların ve hizmetlerin akışını hızlandırarak ticareti desteklemektedir. Yol geçiş ücretleri, köprü geçiş ücretleri, nehir geçiş ücretleri, kent geçiş ücretleri -ekonomik olarak mecbur tutulan-, ticaret yolları uzarken ve malların sürekli akışı istikrarlı bir ekonomik pazar için daha önemli hale geldiğinde, eş zamanlı olarak artıyordu (Mumford, 1970: 70). Köprü geçiş ücretleri başlangıçta bir maliyet olarak görülse de uzun vadede bu ücretler altyapı projelerinin kendini finanse etmesine ve yeni yatırımlara kaynak oluşturmaya olanak sağlamaktadır. Örneğin, Vincent Thomas Köprüsü, öngörülen süreden daha kısa bir sürede maliyetini çıkararak ekonomik fayda sağlamakta ve sonunda ücretsiz geçişle hizmet vermeye başlamaktadır.

Ulaşım ve Hareketlilik: Köprüler, karayollarının sürekliliğini sağlayarak bölgesel entegrasyonu artırmaktadır. Bu durum, iş gücü hareketliliğini destekleyerek bölgesel iş piyasalarının genişlemesine olanak tanımaktadır. Los Angeles'taki *Vincent Thomas Köprüsü* gibi yapılar, büyük kentlerdeki ulaşım yükünü azaltarak ekonomik faaliyetleri hızlandırmaktadır.

Kentsel Gelişim: Köprüler, çevresindeki bölgelerde kentsel büyümeyi teşvik etmektedir. San Francisco-Oakland Bay Köprüsü ve Golden Gate Köprüsü, bulundukları alanlar ve bölgeler için yalnızca ticari değil, aynı zamanda turistik değerleriyle de bölgeye katkıda bulunmaktadır. Böylelikle köprüler, ekonomik ve sosyal kalkınmayı desteklemektedir.

Köprüler, merkezi ve çevresel ekonomik faaliyetleri birbirine bağlama işlevi görmektedir. Bu bağlamda, köprülerin finansman modelleri, yerel ve merkezi hükümetlerin işbirliğini gerektirmektedir. Örneğin Triborough Köprüsü, yerel ve merkezi düzeyde farklı fonların bir araya gelmesiyle yapılmakta ve bu durum, ABD'deki büyük altyapı projelerinin koordinasyonunu göstermektedir. Golden Gate Köprüsü ise yerel ekonominin desteğiyle inşa edilmekte, ancak ulusal düzeyde bir sembol haline gelmektedir.

Sonuç olarak köprüler, ekonomik büyümenin hızlandırılmasında, ticaret yollarının sürekliliğinde ve bölgesel entegrasyonun sağlanmasında hayati bir rol oynamaktadır. Geçmiş yüzyıllarda ve de günümüzde köprülerin inşası, ekonomik ihtiyaçlar ve büyüme beklentileriyle şekillenmektedir. Ancak köprülerin inşa süreçleri genellikle büyük maliyetler ve tartışmalarla birlikte gelmektedir. Tarihi örneklerden öğrenildiği üzere, köprüler yalnızca bugünün ihtiyaçlarına değil, gelecekteki nesillerin kullanımına da hitap eden uzun vadeli yatırımlardır. Bu bağlamda, köprüler yerel ve bölgesel kalkınmayı tetikleyen, ekonomik işbirliğini artıran stratejik altyapı unsurlarıdır.

İKİNCİ BÖLÜM: İSTANBUL BOĞAZ KÖPRÜLERİNİN TARİHSEL ÇERÇEVESİ

Bu bölümde hem Boğaz'ın köprüleşme süreçleri hem de köprülerin siyasallaşan süreçlerinin ve ilgili politik dönemeçlerin tarihsel arka planı sunulmaktadır. İstanbul Boğazı'nı ve kenti birçok bağlam ve değişkenle etkileyen siyasal, çevresel, ekonomik boyutları ile köprüler, mega proje misyonunu/ omurgasını bu süreçlerde kazanmaktadırlar/ yapılandırmaktadırlar. Ayrıca bu bölümde, 1970'lerden günümüze planlanan ve uygulamaya geçirilen, farklı büyüklüklerde kent doğası, kimliği, kentsel kalite ve hafızadaki etkileri açısından metropol alan üzerine yayılan Boğaz'ın mega projelerinin etkileri, çeşitli istatistik veriler ile ele alınmaktadır. Bu bölüm, araştırmadaki üçüncü, dördüncü ve beşinci bölümlerde tartışılan köprülerin söylem analizini anlamlandırmak adına çok katmanlı bir perspektif sunma amacı taşımaktadır.

2.1. İstanbul Boğazı'nın Köprüleşme Deneyimi

İstanbul Boğazı'nda üç büyük asma köprü bulunmaktadır. Bu köprüler, muazzam bir manzaraya sahip ve insanların sosyal hayatında/ gündelik yaşamında kullandıkları bir mekânlardır. Böylelikle Boğaz Köprüleri, yalnızca araba ya da toplu taşıma araçları ile geçilen, ulaşım amaçlı kullanılan kentsel ikonları değildir. Belirli günler ve haftalarda, yürüyüşler, koşular için açılan ve bayraklar, afişler asılan, kaçak yollarla intihar eylemleri yapılan, izinlerle film, dizi, klip çekilen mekânlardır. Bu zamanlarda daha iyi anlaşılır ki Boğaz Köprüleri, insanlar için ve tarafından yaşanan bir alan olmak istenmektedir. Bir yandan köprüler, insanlar için cazibe merkezidir, bir yandan köprü'nün üstünde gidilecek hiçbir yer yoktur. Bugünün küresel dünyasında, Boğaz Köprüleri, birer kamusal alandır ve İstanbul kentinin, hareketliliğinin ve yeni(den) hareketliliğinin, hızının, parçalanmış/ ayrılmış metropol görüntüsünün, düzeninin vb.

gibi birçok konunun arka planında kalan sembolik mekânlardır (Eckardt ve Wildner, 2008: 16).

İstanbul Boğazı, kenti ikiye ayıran doğal bir oluşumdur. Boğaz, Avrupa ve Anadolu yakaları olarak birbirinden ayrıldıkça insanlık tarihi, çeşitli nedenlerden (savaş, göç vs.) ve ihtiyaçlarından (ticaret, ekonomi, ulaşım gibi) dolayı o yakaları birleştiren yapılar, yani köprüler oluşturulmaktadır.

Boğaz’a ilk köprünün yapılma hikayesi, Antik Yunan tarihçi-yazarlardan Herodot’un (M.Ö. VI.) anlatısındadır. Herodot’a göre; eski Pers Hükümdarı I. Darius/ Dara (Büyük) (M.Ö.V.), devrinde İskitlere karşı yapmış olduğu sefer sırasında, dubalardan⁴² yapılan köprüden 80.000 kişilik ordusuyla İstanbul Boğaz’ı⁴³ üzerinden Trakya’ya geçmektedir (Erer, 1973: 18; Hammond ve Roseman 1996; Mitler, 1979: 85; Karakoç, 2015: 519). Bu yüzer köprüyü inşa eden/ yapan Kynetli Mandrokall’dır (Mimarlar Odası, 1968: 28).

2.1.1. Haliç’in Köprüleşme Deneyimi

İstanbul kenti doğal coğrafi oluşum bakımından hem bir Boğaz’a hem de denizin kara içine ulaşmasıyla bir Haliç’e sahiptir. İstanbul’un Avrupa yakası Haliç ile ikiye bölünmüş durumdadır, dolayısıyla Haliç’in köprüleşme süreçleri, en az Boğaz’ın köprüleşme deneyimi kadar eski ve değerlidir. 1453 yılında II. Mehmet (Fatih) tarafından Haliç’e gemilerle geçici bir köprü kurulmaktadır (T.C. Fatih Kaymakamlığı, 2019). Haliç’e kurulan bu geçici köprü, İstanbul fethinde önemli bir stratejiyi oluşturmaktadır. II. Mehmet’in İstanbul kuşatmasında da bu yöntemle yapılan köprülerle karşı yakaya ulaşım sağlanmakta, asker geçirilmekte, ticaret yapılmakta ve hatta bu geçişlerden ücret alınmaktadır (Mitler, 1979: 85; Karakoç, 2015: 519).

1500’lü yıllarda ise Likardo isimli bir Cenevizli, dönemin sultanı II. Beyazıt’a Boğaz’ın iki yakasını birleştirecek bir köprü teklif etmektedir (Erer, 1973: 18). Ancak bu teklif, devrin anlayışı ve koşulları doğrultusunda ihmal edilmektedir. İnşa edilen ve tarihi yarımada ile Galata için bağlantılar oluşturan bu köprüler, Galata’nın ticari önemine rağmen tatmin edici çözümler oluşturmamaktadır. İki bölge için önemlilik arz eden bağlantının kalıcılığı ve gerekliliği hem dönemin Osmanlı sultanlarının hem

⁴² “Pontoon Bridge” / yüzer köprü olarak adlandırılan sistem; geniş sal ve gemileri yan yana dizerek ve bağlayarak tasarlanmaktadır.

⁴³ Bu geçişin, günümüzde bulunan Rumeli Hisarı ve Anadolu Hisarı’nın bulunduğu noktalardan gerçekleştiği iddia edilmektedir (Sarıdağlı, 1989: 44).

de bölgede ticaret yapanların⁴⁴ gündemlerindedir. Böylelikle Boğaz'ın köprü ihtiyacının ilk resmi adımı/ kaydı, Leonardo da Vinci'nin (1452-1519)⁴⁵, II. Beyazıt'a (1447-1512)⁴⁶ yazdığı mektup ile dile getirilmektedir (Erer, 1973: 18). Vinci mektupta sultana hitaben, mimari ve mühendislikle ilgili birçok önerisinden bahsetmekte ve İstanbul'dan Galata'ya (Haliç bölgesine) yapılacak açılabilir-kapanabilir bir köprü için yeterli bilgi ve donanıma sahip olduğunu belirtmektedir (Erer, 1973: 18; Arıburun, 2012: 53).

“Acizleri, efendimizin Galata'dan İstanbul'a bir köprü kurdurmak için teşebbüse geçtiklerini işittim. Lakin bu işe ehil bir kimse bulamadıklarını öğrendim. Bu işten anlayan kulunuz, arzularınızı gerçekleştirebilir. Köprü, yüksek bir kemer üzerine kurulacaktır. Fakat bu kadar yüksek kemerli bir köprü üzerinden kimsenin geçmek cesaretini gösteremeyeceğini düşündüğüm için kenarlarını tahta parmaklıklarla örteceğim. Kemer, o kadar yüksek tasarlamamın sebebi, altından yelkenlilerin rahatça geçebilmeleri içindir. Efendimiz Hazretleri irade buyururlarsa, Anadolu sahiline kadar uzayacak, gerektiğinde açılır kapanır bir köprü dahi inşa edebilirim. Burada su daima hareket halinde olduğundan kenarların aşınmaması için bir çare düşündüm. Bununla su akıntısı dirsek ve kenarlara zarar vermeyecektir. İnşallah Sultan Hazretleri, bu aciz kulunun sözlerine inancını bağışlar da onu her zaman hizmetlerinde görmeyi arzular ve cevap vermek lütuflarını esirgemezler.” (Topkapı Arşivi; Unat: 2012: 66)

Mektup, II. Bayezit'a ulaşmış olsa bile Leonardo da Vinci'nin⁴⁷ bu iş başvurusu kabul edilmemektedir (Eyice, 1969: 24-26). Topkapı Sarayı arşivinde⁴⁸ saklanan bu değerli mektup gösteriyor ki; dönemsel olarak İstanbul'a kalıcı bir eser bırakmak ya da kalıcı eser bırakma adayı olmak istemek bile oldukça önemli bir iştir.

2.1.1.1. Galata Köprüsü

İstanbul Boğazı'nı geçen köprüler, kentin Avrupa ve Asya yakası arasındaki trafiğin hayati önem taşıyan iletkenleri olmanın yanı sıra, kenti tanımlayan bir perspektif sunmaktadır. Kenti bu sembolik unsurlar olmadan anlamak, İstanbul'un kentleşme anlayışını özünden yoksun bırakacaktır (Eckardt ve Wildner, 2008: 13).

⁴⁴ Bazı kaynaklara göre, Fransız birliklerinin 1499'da Milano'yu işgal etmesinden sonra Leonardo da Vinci, yardımcısı ve matematikçi arkadaşı ile birlikte Milano'dan kaçmaktadır. Üçlü, Venedik'e yerleştikten sonra burada Osmanlı tüccarlarıyla temasa geçmektedirler. Tüccarlar İtalyanlara, Osmanlı Padişahı II. Bayezid'in Haliç'te köprü yapacak bir mühendis aradığını bildirmektedir (Atalay, 2020).

⁴⁵ 15. yüzyılın sonunda doğan ve 16. yüzyılın mimari, askeri ve sanat alanlarında dahi olarak değerlendirilen bilim insanı ve sanatçısıdır.

⁴⁶ Bazı kaynaklara göre, tarihte II. Mehmet'in gölgesinde kalan talihsiz bir sultan olan II. Beyazıt, 1504 yılında Leonardo da Vinci'den Haliç'e köprü tasarlamasını istemektedir (Ercan, 1966; Mitler, 1979: 85).

⁴⁷ Vinci'nin eskiz çalışmalarının toplandığı defterlerde, Haliç için tasarlamış köprünün çizimleri mevcuttur (Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia-Ulusal Bilim ve Teknoloji Müzesi, 2020). Eskizde tasarlanan köprünün teknik bilgileri; Beyoğlu'ndan İstanbul'a uzanan, genişliği 40, yüksekliği ise 70 arşın, uzunluğunun 400 arşını karada olmak üzere 600 arşın şeklindedir. Bu tasarımı ile köprü, İstanbul'dan Pera'ya 250 metrelik kavisli uzanan kemer görüntüsünü vermektedir (Şahin, 2012; Unat, 2012). Vinci'nin teklifinde, Karaköy ile Sarayburnu arasında tasarlayacağı köprünün istendiği zaman Anadolu yakasına çevrilebileceğini belirtilmektedir (Cumhuriyet, 1970). Eskizdeki bu köprü, 2001 yılında Norveçli mimar Vebjoern Sand tarafından Oslo'da inşa edilmektedir (Unat, 2012).

⁴⁸ Envanterde “Cenevizli Ricardo” (E6184) kaydıyla.

Haliç'teki üç köprüden birincisi, Galata Köprüsü'dür. Galata Köprüsü, modern anlamda, İstanbul'da yapılan köprüdür. 1845 yılında Haliç üzerine inşa edilen köprü, Karaköy ile Eminönü'nü birbirine bağlamaktadır. Köprü'nün konumu, bu iki yaka arasındaki faaliyetlerle alakalıdır. Eminönü ve Karaköy (çevresi dahil), İstanbul ticareti ve finans işlerinin kümелendiği yerlerdir. Bu iki bölge arasındaki ulaşım, deniz yolu⁴⁹ ile yapılmaktadır ve hava şartları nedeniyle çeşitli kazalar, durumlar, zorluklar oluşmaktadır. Bölge halkı ve tüccarların köprü talebi -geçiş ücreti ödeme dahil- üzerine, Osmanlı Devleti Hazinesi'ne gelir kapısı oluşturacak köprü, Sultan Abdülmecit devrinde inşa edilmiştir. Köprü'nün ücretlendirilmesi, yeri ve konumu, bölgenin ekonomik faaliyetlerine göre belirlenmektedir. Galata'ya 1910-1912 yılları arasında yapılan köprü⁵⁰- günümüzde kullanılan-, Alman Man firması tarafından yapılmaktadır (Sarıdağlı, 1989: 42). Bölgede, Galata-Beyoğlu (Pera) Belediyesi olan İstanbul Şehremaneti kurulunca, bölgenin kamusal/ yerel hizmeti belediye ile bölüşülmektedir. Dolayısıyla, köprü'nün giriş-çıkış ücretlendirilmesi ve kazancı belediyeye devredilmektedir. "1910 yılına gelindiğinde, temettü vergisinin Hazine'ye devredilmesi sonucu Şehremâneti'nin uğradığı gelir kaybını telafi etmek ve borçlanmalara karşılık gösterilmek üzere köprülerin yönetimi, dolayısıyla elde edilen gelirler, Muvazene-i Umumiye Kanunun 12. maddesiyle Şehremâneti'ne devredildi (Akt. Oktay, 2011: 242). Dubalar üzerine oturtulmuş köprü'nün üzeri, 1964 yılına kadar parke kaplıdır ve köprüden tramvay hattı geçmektedir. Bu tarihten itibaren çeşitli onarımlar gören Galata Köprüsü, üstü asfalt kaplanmakta ve köprü üstündeki tramvay durağı kaldırılmaktadır (Sarıdağlı, 1989: 42).

İstanbul için köprüler hem trafik hem de gündelik hayatın akışındaki bir mekândır. Galata Köprüsü, bu mekânlardan en tarihi ve görünür olandır. Trafiğin bir parçası olduğu kadar, bulunduğu bölgenin kozmopolit sembolü olan köprü, aynı zamanda bölgenin piyasa/ pazar durumunu yansıtmaktadır. İnsanlar, Galata Köprüsü'ne çeşitli ihtiyaçlarını almaya ya da köprüye, ellerindeki ürünleri satmak -çoğunlukla enformel satıcı- için gitmekteydi. Günümüzde Galata Köprüsü, hala balık tutulan, turistik gezi ve manzara için kullanılan, köprü'nün üstündeki restoranlarda yemek yenen, sosyal bir mekândır.

⁴⁹ 1850 yılında, "Şirket-i Hayriye" adıyla İstanbul Boğazı'nda vapur ile yük ve taşımacılık yapan şirket kuruldu ve şirket, 20 yıl içerisinde ihtiyaca göre arabalı vapur seferleri başlattı (Erer, 1973: 18).

⁵⁰ Köprü'nün teknik bilgileri; 25 metre genişliğinde, 462 metre uzunluğundadır (Sarıdağlı, 1989: 42).

2.1.1.2. “Hayratiye”den Unkapanı/ Atatürk Köprüsü’ne

Haliç’teki üç köprüden bir diğeri ise Atatürk Köprüsü’dür. Köprü, Fatih ilçesine bağlı olan Unkapanı Küçükpazar ile Beyoğlu ilçesine bağlı olan Azapkapı semtlerini birbirine bağlamaktadır (T.C. Fatih Kaymakamlığı, 2019).

1836 yılında Sultan II. Mahmut tarafından inşa ettirilen ve yapımından sonra geçişi ücretsiz olarak kullanılan köprü “Hayratiye Köprüsü” olarak adlandırılmaktadır (Şehsüvaroğlu, 1949: 5; Sarıdağlı, 1989: 40). II. Mahmut kendi döneminde iktidarını -özellikle İstanbul üzerinde- kentsel birçok reformla/ yenilikle pekiştirmektedir. Haliç’in iki yakasını birleştiren bu köprü, yalnızca kent çevresini/ çehresini önemli ölçüde dönüştüren bir müdahale değildir, İstanbul’un asayişine tehdit olarak görülen kayıkçılara karşı II. Mahmut’un aldığı bir zafer olarak da okunmaktadır (Akyıldız, 2016; Özlü, 2021). Hayratiye Köprüsü’nün sosyal ve kentsel bağlamdaki rolü; II. Mahmut’un popülaritesi ve tebaası nezdindeki meşruiyetini perçinlemektedir (Özlü, 2021: 218).

1900’lü yılların başlarında onarımlardan geçen köprü, şiddetli bir fırtınada koparak parçalanmakta ve kullanılamaz hale gelmektedir (Sarıdağlı, 1989: 40). 1930 yılında TBMM’nin aldığı 411 sayılı karar ile aynı konumda başka bir köprü yapma projesine karar verilmektedir (İBB, 2024). Alınan karar ile köprü ismi “Gazi Mustafa Kemal Köprüsü” şeklindedir ve köprünün ihalesi, 1935 yılında Alman ve Fransız firmalarına verilmektedir (Sarıdağlı, 1989: 40; İBB, 2024). İnşa edildiği 1940 yılından günümüze halen kullanılmakta olan Atatürk (Unkapanı) Köprüsü, Haliç kısmının trafik yükünü alan, kent-içi ulaşımına katkı sağlayan üç projeden birisidir.

2.1.1.3. Haliç Köprüsü

Haliç Köprüsü, Haliç’te inşa edilen üçüncü köprü projesidir. Köprü, Fatih’in Ayvansaray mahallesi ile Beyoğlu’na bağlı Halıcıoğlu mahallesi arasındadır. Haliç’teki diğer iki köprüden bağımsız olarak Haliç Köprüsü, tarihi devamlılığı-onarımı olan bir köprü değildir ya da köprü, inşa edildiği mahallelerin ulaşım/ entegrasyon ihtiyacını karşılamak amaçlı yapılmamaktadır. 1954 yılında İstanbul Boğazı’na yapılmak istenen asma köprü projesi etütlerine bağlı olarak yapılması önerilen Haliç Köprüsü, birinci Boğaz köprü projesi ile ilişkili olarak inşa edilmektedir (Erer, 1973: 219; Sarıdağlı, 1989: 30). Dönemin ulaştırma/ ulaşım araştırmalarında/ raporlarında, Boğaz Köprü projesi ve ona bağlı olarak oluşturulacak çevre yolu hacmini, Haliç’teki Galata ve Atatürk Köprülerinin karşılamayacağı iddia

edilmektedir⁵¹ (Erer, 1973: 220; Sarıdağlı, 1989: 30; Çetin vd., 2011: 137). Haliç üzerinde “doygun”, “zaman kaybı” ve “yetersiz” olarak görülen, semtler arası ulaşımı irtibatını sağlayan ulaşım kolaylığını sağlayacağı, bulunduğu merkezlerin trafik yoğunluğunu alacağı iddia edilen Haliç Köprüsünün yapımına⁵² 1971 yılında başlanmaktadır (Erer, 1973: 225). Proje ile ilgili bir başka tartışma ise köprünün yapılacağı yerlerin tarihi, kültürel boyutları ve çevresel silüet bakımından alanı olumsuz olarak etkileyeceği ile alakalıdır (Sarıdağlı, 1989: 33-34). 1974 yılında inşası biten Haliç Köprüsü, günümüze kadar etkinliğini devam ettirmekte ve ulaşım sistemleri ile entegrasyonunu sağlamaktadır.

Haliç’te inşa edilen köprülerin, tarihi yarımada’yı, Beyoğlu ile birleştiren işlevlerinin yanında, turizmden, ekonomiye, iktidar meşruiyetinden politik stratejiye vs. gibi birçok konu ile alakası vardır.

2.1.2. Gerçekleşemeyen “Muhteşem” Projeler: “Hamidiye Köprüleri”

İstanbul Boğazı’na köprü yapma fikri/düşüncesi, Osmanlı Devleti ile 19. yüzyıldan itibaren başlamaktadır. 1870’li yılların sonlarına doğru başlamaktadır. İlk olarak Boğaz Köprüsü projesi, köprü ve demiryolu yapımında öncül olarak kabul edilen, Amerikan sivil mühendisliğinin uzman isimlerinden James Buchanan Eads tarafından hazırlanmaktadır (Cumhuriyet, 1970). Tasarlanan köprü, dünyanın en uzun asma köprüsü sıfatını taşıyacak, yapımı 6 yıl sürecek ve maliyeti tahmini olarak 25 milyon dolar olacaktır (New York Times Gazetesi, 25 Ağustos 1877). Boğaz köprüsü projesinin 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı günlerine rastlaması, projenin yeterli derecede önem kazanmasını etkilemektedir (Cumhuriyet, 1970).

Daha sonraki zamanlarda, Boğaz köprüsü yapılacağı rivayetleri, Paris, Londra gibi önemli metropollere kadar yayılmaktadır. Demiryollarının dönemsel gelişmesine paralel olarak, 1900 yılında Boğaz’a yapılacak iki yer önerisi/ projesini veren Fransız mimar Ferdinand Joseph Arnodin’dır (Bilsel, 2015). Arnodin tarafından tasarlanan köprü ve yer önerileri; demiryolları ile entegrasyonları olan, Üsküdar-Sarayburnu veya Kandilli-Rumeli Hisarı konumları arasındadır (Sarıdağlı, 1989: 44). Demiryolu entegrasyonlu köprü yapımı ile ilgili “Bosphorus Railroad Company” adlı şirket de

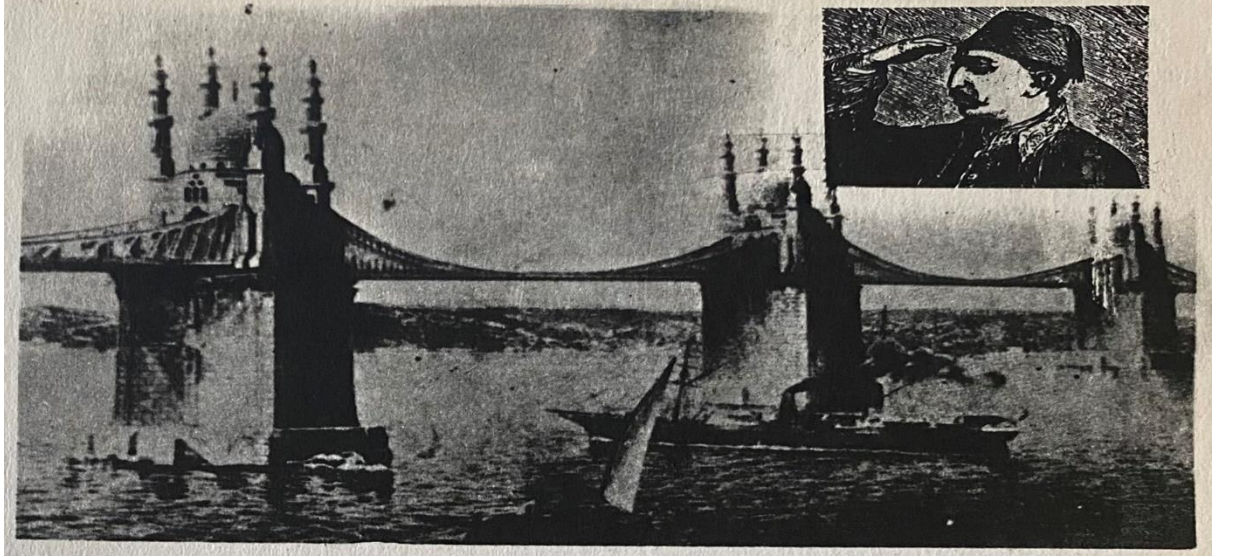
⁵¹ Örneğin; 1955 yılında bir günde Galata Köprüsünden geçen taşıt sayısı, 30.000’dir, 1963 yılında, 48.000, 1968 yılında ise 60.000’e ulaşmaktadır (Erer, 1973: 220). Yine Atatürk Köprüsü verilerine bakıldığında, 1955 yılında köprüden geçen taşıt sayısı günde 22.000, 1963 yılında 42.000 ve 1968 yılında ise 60.000 sayısı geçilmektedir (Erer, 1973: 220).

⁵² İhalesini Japan Int. Bridge Eng. Cons. Ass. isimli firma alırken, yapımını ise Karayolları Genel Müdürlüğü’nün dahil olduğu bir konsorsiyum yüklenmektedir (Sarıdağlı, 1989: 34).

ilgilidir (Erer, 1973: 19). Döneminin “muhteşem” projesi olarak değerlendirilen köprünün adı “Hamidiye”dir ve köprü halatlarının birleştiği noktalar cami kubbesi şeklindedir (Radikal Gazetesi, Haziran 29, 2008; Time Turk, Mayıs, 29, 2013; Karakoç, 2015: 519). Boğaziçi Demiryolu Kumpanyası⁵³’nın 19 Kasım 1900 tarihli “şahane köprü” teklifinde ise “Hamidiye Köprüsü” adı uygun görülen köprünün Hisarlar arasında kurulması gerektiği belirtilmektedir (Özler, 2007; Aslan, 2011). Bu teklif aynı zamanda “Bu Hamidiye Köprüsü ve demiryolu şebekesi trenlerin, araba ve yayaların geçmesine mahsus büyük basamaklarla iki cihetten İstanbul ve Üsküdar’a kadar uzayıp gider.” cümlesi ile çevreyolu fikrini de ilk defa ortaya atmaktadır (Cumhuriyet, 1970).

“Esas gaye, Avrupa demiryolunu Bağdat demiryoluna bağlamaktır. ‘Hamidiye Köprüsü’nün’ minareleri ve kuleleri ile Kuzey Batı Afrika tarzı olacaktır. Topları ile askeri müdafaayı temin edecek, geceleri harikulade bir şekilde ışıklandırılacaktır. Bütün bunlar, dünyanın gözünde Büyük Hükümdarın politik ve dini kuvvetini arttıracak ve Osmanlıların büyüklük ve şöhretini tanıttacaktır.” (Belgelerle Türk Tarihi, 1968: 34; Mimarlar Odası, 1968: 29)

Şekil 1: II. Abdülhamit’in hazırlattığı ilk köprü projesi: Hamidiye Köprüsü⁵⁴



Bu projenin yanı sıra, Boğaz’ı birleştiren köprüye alternatif başka bir proje daha gündeme gelmektedir. 1891 yılında Fransız demiryolu mühendislerinden S. Preault’nun hazırladığı “Deniz Altı Çelik Tüneli” raylı tüp geçit projesi, Sarayburnu ile Üsküdar (Salacak) arasındadır (Karakoç, 2015: 519). Yine Salacak-Sarayburnu hattı için Amerikalı mühendislerce hazırlanan bir başka sualtı demiryolu tünel projesi mevcuttur: “Tünel-i Bahri” şeklinde adlandırılmaktadır (Sarıdağlı, 1989: 45).

⁵³ Bosphorus Railroad Company (Bkz. Özyüksel, 1988; Tamçelik, 2000; Armağan, 2006; Erdemir ve Erdemir, 2013).

⁵⁴ (Erer, 1973: 19)

Boğaz'ı ulaştırmak için hazırlanan bu projeler, dönemin sultanı II. Abdülhamit'e sunulmaktadır. Ancak projeler -işlevlerine, ihtiyaçlarına ve tasarımlarına rağmen-; maliyetleri yüzünden inşa edilememektedir. Sultan II. Abdülhamit devrinde yapılan üçüncü köprü teklifi ise bir Alman-Macar ortaklığından gelmektedir ve zamanın parası ile 60.000 lira maliyetle sondajlar devam ederken projeden vazgeçilmektedir (Cumhuriyet, 1970). 19. yüzyılın sonlarından itibaren modern manada ve kapsamlı bir biçimde tasarlanan ancak yapılmayan köprü ve tüp geçit projeleri, İstanbul Boğazı'na inşa edilseydi, acaba İstanbul kentleşmesi ve trafik-ulaşım problemi nasıl olurdu diye düşünmek ilginçtir.

2.1.3. Cumhuriyet'i Köprü ile "Taçlandırmak"

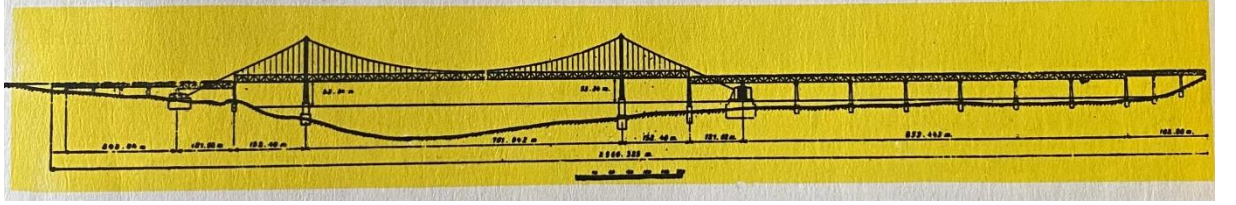
Erken Cumhuriyet döneminde ise İstanbul Boğazı'na köprü yapma fikri devam etmektedir. Kamuoyunda ve gazetelerde, kurulan Cumhuriyet'in dünyayı takip eden adımları atmaları gerektiği vurgulanmaktadır. Bu adımlardan biri de Boğaz'a asma köprü yapmaktır. Amerika Birleşik Devletleri'ndeki modern asma köprü projeleri gibi "ilerleme"yi çağrıştıran projeler, İstanbul için gereklidir. 15 Nisan 1929 yılında Cumhuriyet gazetesinde yayınlanan yazıda, köprü, Haliç'e uygun görülmektedir. Anlatılan asma köprü projesi Cumhuriyet'in idealleri İstanbul'da somutlaştırılmak⁵⁵ istenmiştir (Cumhuriyet, 1929; Şahin, 2021). Cumhuriyet'in başarılı iş insanlarından biri olan ve demiryolu, fabrika -uçak, kağıt gibi- inşa girişimleri ile özdeşleşen Nuri Demirağ⁵⁶, 1931 yılında, Haydarpaşa-Sirkeci tren hatları ile bağlantılı, Ahırkapı/Doğancılar arasına bir asma köprü inşa etmek istemektedir. San Francisco kentinde yapılan Golden Gate Köprüsü'nü inşa eden firma ile anlaşılıp Boğaz'a yapılacak proje için incelemeler yaptırmaktadır. Tren/ raylı sistem bağlantısı olan köprü projesi ile Avrupa yakasında Kumkapı'dan gelen bir tren, köprüden Doğancılar'a geçecek ve de Haydarpaşa'ya bağlanacaktı (Erer, 1973: 19). Uzman kişilere hazırlattığı raporu, 1934 yılında Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'e sunmuştur. Cumhurbaşkanının projeyi beğenmesine ve tasvip etmesine rağmen proje fazla uzun (üç buçuk sene) ve

⁵⁵ Ayrıca demiryolu yapımı projelerinin eksik kaldığı yerlerde, ulaşım için karayolları projelerinden devam edilmektedir. Bu bağlamda 1929 yılında, Nafia Vekaleti (Bayındırlık Bakanlığı) içinde "Şose ve Köprüler Reisliği" kurulmaktadır (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2024). 1950'lerde dönüşerek "Karayolları Genel (Umum) Müdürlüğü" olan bu kurum, 1957 yılında bütçe ve görev boyutlarını arttırarak İstanbul çevre yolu ve Boğaz geçişi projesinin uygulamasını almaktadır (Karayolları Genel Müdürlüğü Bütçe Kanunu, 1957; Sarıdağlı, 1989: 46; Karayolları Genel Müdürlüğü, 2024).

⁵⁶ 8 Ocak 1936'da Mühürdarzade Nuri (Demirağ), Sarayburnu/ Ahırkapı ile Üsküdar-Salacak (Doğancılar) arasına 2560 metre uzunluğunda bir köprü yapmak için başvurmakta fakat sonuç alamamaktadır (Cumhuriyet, 1970; Sarıdağlı, 1989: 45).

maliyetinin yüksek (11 Milyon Lira) bulunmasından dolayı hükümetten⁵⁷ onay alamamıştır (Erer, 1973: 20; Sarıdağlı, 1989: 45; Karakoç, 2015: 521; Adıgüzel, 2013). Ayrıca, İstanbul kent nüfusunun az olması, kent-içi trafiğinin henüz büyük finansman gerektirecek böyle bir köprüye ihtiyaç duymaması gibi sebepler, bu Boğaz köprüsü projesini de ertelemektedir (Karakoç, 2015: 521)

Şekil 2: Nuri Demirağ'ın Projesi: Ahırkapı Salacak Asma Köprüsü⁵⁸



2.1.4. Boğaziçi Köprüsü'ne Doğru

“Boğaz Geçişi” mevzusu; İstanbul Boğazının üstüne sadece köprü veya deniz içinden su altı tünelinin inşası değil, İstanbul tarihi, ekonomik ve trafik durumu ve ilerideki muhtemel her türlü gelişmelerde itibare alınarak hem İstanbul’un yakalarını hem de Asya ve Avrupa kıtasının en uygun şekilde birbirine bağlanması meselesidir (Çakmak, 1968: 12). Alman Kent Bilimci Herman Elgötz, 1933-34 yılları arasında İstanbul için önerdiği kent planı tasarısında, köprü maliyetlerini fazla bulmaktadır ve demiryollarının vapurlarla bağlanmasını tercih etmektedir (Mimarlar Odası, 1968: 29). 1936 yılında Mustafa Kemal Atatürk tarafından davet edilen ve İstanbul için Nazım Planı hazırlayan Fransız Kent Bilimci Henri Prost (1874-1959), 1937-38 yılları arasında İstanbul Boğazı’na “karayolu taşıtlarına hizmet edecek” bir köprü önermektedir. Ayrıca Prost, bu olası köprü’nün, demiryolları ile bağlantısının olması, kent planı için “milli planlama meselesi” olduğunu vurgulamaktadır (Mimarlar Odası, 1968: 30; Erer, 1973: 20). Prost’a göre köprü, istikbal için göz önünde tutulacak bir tasarıdır, “arabalı vapurları” ile ulaşım güncel şartlar için daha “ekonomiktir” (Mimarlar Odası, 1968: 30).

2.1.4.1. Demokrat Partisi⁵⁹ Döneminde Boğaz Köprüsü Adımları (1950-1960)

20 Ocak 1950 yılında Yüksek Mühendis Metin Pusat Boğaziçi’nde bir tünel teklifi sunmakta ancak gerekli geri dönüşü alamamaktadır (Mimarlar Odası, 1968: 30; Karakoç, 2015: 521). Boğaz karayolu geçişi projelerine yönelik ilk ciddi öneri, 1952

⁵⁷ Dönemin İsmet İnönü Kabinesi Nafia Vekili (Bayındırlık Bakanı) Ali Çetinkaya (1878-1949)’nın muhalefeti ile (Erer, 1973: 20).

⁵⁸ (Erer, 1973: 19)

⁵⁹ Demokrat Parti (DP) için bkz. (Uysal ve Topak, 2010).

yılında verilmektedir. Ulaştırma Bakanlığı, İstanbul Belediyesi, Karayolları Genel Müdürlüğü, Demiryolları ve Limanları İnşaat Reisliği, Yapı ve İmar İşleri Reisliği ve İstanbul Teknik Üniversitesi temsilcilerinden oluşan kurul, bu konuda yetkili bir kuruluşa fizibilite etüdünün yaptırılmasına karar vermiştir (Sarıdağlı, 1989: 46; KGM, 1983; Tezer, 1997: 72; Karakoç, 2015: 521).

İstanbul Boğaz’ında gerçekleştirilmesi -artan köprü teklifleriyle- istenen köprü ile ilgili en somut adımlar ilk olarak, 1952 yılında Boğaz karayolu geçişi şeklinde gündeme gelmektedir (Cumhuriyet, 1970). 1953 yılında dönemin Bayındırlık Bakanlığı, İstanbul Teknik Üniversitesi ve İstanbul Belediyesi gibi ilgili kent paydaşlarının temsilcilerinden oluşan bir komisyon-heyet, İstanbul Boğazı için yapılacak köprü ile ilgili tartışma oluşturmaktadır (Çakmak, 1968: 12). Komisyonun tartışması sonucu, köprü konusunun ehliyetli yabancı bir firma tarafından etüt edilmesi kararı çıkmaktadır (Erer, 1973: 20). Bu kararla beraber, 1954 yılında ABD’nin uluslararası mühendislik ve müteahhitlik firmalarından Morrison Knudsen⁶⁰, Boğaz’a yapılacak köprü için dönemin hükümetine bir proje hazırlamaktadır.

Şehir hatları vapurlarının artan yolcu nakli bakımından ihtiyacı karşılamakta zorlanmaya başlamasıyla, 1955 yılında “İstanbul Boğaz Geçişi ve Çevreyolu Etüdü” Amerikan De Leuw Cather&Inc.’a ihale edilmektedir (Mimarlar Odası, 1968: 30; Erer, 1973: 21). 1956 yılında tamamlanan araştırma sonuçlarına/ raporuna -trafik sayımları, gerekli bütün güzergah mukayeselerine- göre, en uygun geçiş yerinin Ortaköy ve Beylerbeyi’ni birleştiren nokta olacağı belirtilmektedir (De Leuw, 1956; Çakmak, 1968: 12; Erer, 1973: 21; Sarıdağlı, 1989: 46; Tezer, 1997: 72; Erdem, 2005: 11; Karakoç, 2015: 521). 1957 yılında gazetelerde arabalı vapurların, Boğaz trafiği açısından ihtiyaca yetmediği, iskele ve civarında uzun kuyruklar meydana geldiği vurgulanmaktadır (Milliyet, Temmuz 17, 1957; Erer, 1973: 21).

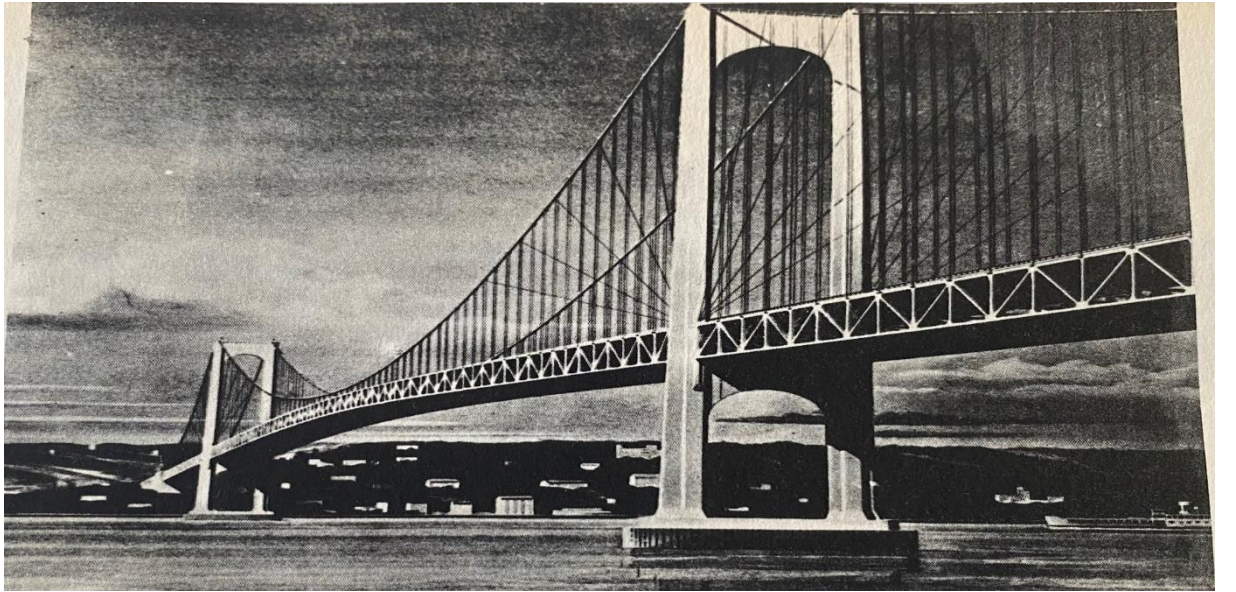
Yolların, projelerin, planların idari bir sonucu olarak, 1958 yılında çıkarılan 7116 sayılı Kanun ile İmar ve İskân Bakanlığı kurulmaktadır. İlgili bakanlığın kurulması, ülke ve kent-metropolitan alan/ bölge planlaması adına tarihsel bir öneme sahiptir. Çünkü bu tarihten itibaren, İstanbul merkezli planlama modeli diğer büyük kentlerdeki (Ankara, İzmir başta olmak üzere) pratikleri benzer hale getirmektedir. 1958 yılında bakanlığa bağlı kurulan İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü, İstanbul adına nazım planlamalar düzenlemektedir. İtalyan kent planlamacısı Luigi Piccinato, büronun baş müşaviri

⁶⁰ 1960’lı yıllarda Süleyman Demirel, bu firmanın Türkiye temsilciğinde çalışacaktır.

olarak görevlendirilmektedir (Altaban, 2002: 32). Piccinato, kendinden önceki planları eksik bularak yeni plandaki aksı İstanbul'un doğu-batı yönüne kaydırmaktadır. Ayrıca, Boğaz'a yapılacak köprünün konumu Amerikan De Leuw Cather&Inc şirketinin etüdünde belirtildiği gibi kabul edilmektedir ve köprünün konumları plana dahil edilmektedir (Duranay vd., 1972: 87). Piccinato, olası Boğaz Köprüsü'nün konumu sonucu, İstanbul kentinin yerleşme yönünü kuzey aksına kaydırmamak için planlamasını İstanbul kentinin doğu-batı aksına yerleştirmektedir. Planın yönünün sebebi ise, kentin kuzeyine doğru gidebilecek olası kentleşmenin, kentin kuzeyinde bulunan doğal alanlarının, su kaynaklarının tehlikeye girebilecek olmasıdır. Bu planlar, içerik olarak ciddi konuları ve alanları kapsasa da İstanbul kentinin konutlaşma, kentleşme ve nüfus hareketliliğini tam olarak hesaplayamamaktadır (Mimarlık, 1972; Tezer, 1997: 72).

26 Ocak 1958 tarihinde dönemin Demokrat Partili Başbakanı Adnan Menderes Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde İstanbul köprü projesi ile ilgili görüşünü belirtmektedir; "İstanbul'a yatırılacak para en verimli yatırımdır, İstanbul milyonlarca döviz sağlayacak turistik bir kent olacaktır." (Milliyet, Ocak 27, 1958) Aynı yıl (1958) Boğaz'a yapılacak köprü projesi için teklif veren Steinmann U.S Steel firması, köprüyü Ortaköy-Beylerbeyi arasına inşa etmek istemektedir. 442 milyon 240 bin liraya mal edilecek köprünün, 15-20 yıl içinde kendini amorti edilmesi beklenmektedir (Erer, 1973: 22).

Şekil 3: Demokrat Partisi Döneminde Tasarlanan Boğaziçi Köprüsünün Temsili⁶¹



⁶¹ (Çakmak, 1968: 12; Erer, 1973: 21)

Ancak çalışmalardan, mukavelelerden kısa bir süre sonra, 27 Mayıs 1960 tarihinde gerçekleşen askeri darbe ile planlar desteklenmedi ve İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü kapatıldı (Sarıdağlı, 1989: 46; Altaban, 2002: 32; Karakoç, 2015: 523). Bu süreçte, İstanbul Belediyesi çatısı altında toplanan ve İstanbul Planını uygulamaya çalışan, üniversitelerden, meslek odalarından genç ve uzman kişilerin -Turgut Cansever'in içinde olduğu- katılımlarıyla bir topluluk oluşturulmaktadır. Ancak topluluğun girişimleri sonuca ulaşamamaktadır (Altaban, 2002: 32).

Dönemin mimarlarından olan Turgut Cansever, İstanbul kentinin coğrafi koşullarına göre kentleşmesi gerektiğini vurgulamaktadır. İstanbul kentinin Anadolu ve Avrupa yakaları, birbirinden farklı sosyal, ekonomik, kültürel vs. özelliklere sahiptir. Bu sebeple, yakaların kendi iç dinamiklerine göre iki ayrı kent gibi planlanıp kentleşmesi gerektiğini ve bu profillere göre uygun hizmet ve altyapı projeleri üretilmesi gerektiğini ifade etmektedir. İstanbul Boğaz'ına yapılacak köprünün gereksinimi üzerinde durur ancak, köprünün işlevini kent-içi trafik için değil, transit geçişleri-bağlantı için uygun görmektedir (Cansever, 1998). Cansever, aksi bir uygulamanın zaten karmaşa içinde olan şehri daha büyük bir kaosa sürükleyeceğini, köprü etrafında yeni yerleşim alanları kurulmasına sebebiyet verip ayrıca araç trafiğini özendireceğini söylemektedir (Sağlam, 2019: 93). İstanbul kent mekânının üretiminde tarihsel olarak etkili ulaşım taşıyıcısı olan yol, yerini köprü gibi güçlü bir fenomene bırakmaktadır. Dolayısıyla köprüyle şekil alabilecek İstanbul düşüncesi ve duyulan endişeler, ulaşım (yol, plan projeleri) tarihinin deneyimlerden yola çıkmaktadır. Bu durumların yanı sıra, 1960'lı yıllarda İstanbul'un sürekli göç alarak nüfusunun artması ve buna bağlı olarak hızla kentleşmesi, ayrıca iki yaka arasındaki araba vapurlarının araçlar ve ulaşım⁶² için yetersiz kalması, tekrar Boğaz'a köprü yapılması konusunu/ gerekliliğini gündeme getirmektedir (Sarıdağlı, 1989: 46; Karakoç, 2015: 523).

2.1.4.2. Adalet Partisi Döneminde Boğaziçi Köprüsü

1963 yılında, De Leuw Cather and Co. Firması, 1956 yılında Boğaz Köprüsü için oluşturduğu fizibilite raporunu⁶³ güncellemekte, yenilenen köprü projesi raporunda;

⁶² Boğaz geçişlerindeki ulaşım sıkıntısının artışı ve arabalı vapurların yetersizliği hem İstanbul kent-içi hem de Türkiye ekonomisi açısından kayıp olarak görülmektedir/ değerlendirilmektedir.

⁶³ 1956 yılında De Leuw Cather and Co. Tarafından hazırlanan "A Bosphorus Straight Bridge and Connecting Highway System", 1963 yılında De Leuw Cather and Co. Firması, 1956 yılında hazırlanan raporu Morrison firması adına revize etmiştir, 1967'de Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından "İstanbul Çevre Yolu ve Boğaz Köprüsü Ekonomik Etüdü" ve 1968 tarihinde tamamlanmış olan "Updating of the Bosphorus Bridge and Connecting Highways Feasibility Study" isimli raporlardır (Tekeli, 1970: 86; Erer, 1973).

“milli ekonomi üzerinde tesiri”, “turist geliri”, “Avrupa’ya meyve ihracatı” gibi konulara değinilmektedir (Mimarlar Odası, 1968: 33; Erer, 1973: 23). 1966 yılında dönemin Adalet Partili Başbakanı Süleyman Demirel bir konuşmasında, “İstanbul Boğaz Köprüsü; bir hayal değildir”, “Türk ekonomisi için bir yük değil, ona hizmet götürecek bir tesistir.” diyerek boğaz köprüsü fikrine karşı söylenen eleştirilere cevap vermektedir (Cumhuriyet Gazetesi, Haziran 23, 1966; Mimarlar Odası, 1968: 33; Aslan, 2011). Demirel’e göre, köprü ile trafik hareketlenirse, bu hareketlilikten otomobil, kamyon sanayi de etkilenecektir ve işsizlik azalacaktır (Milliyet, Haziran 23, 1968).

Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Temmuz 1967 tarihli, “İstanbul Çevre Yolu ve Boğaz Köprüsü Ekonomik Etüdü” adlı raporunda ise köprü konusunda olumsuz görüşler içermekte, köprü ile ilgili verilerin ve etütlerin yetersizliğine dikkat çekmektedir. Bu raporda ayrıca şu görüşlere yer verilmişti:

“Yapılan çalışmalar, Boğaz Köprüsü için karar vermeye yeterli sayılmamalıdır. Şimdiye kadar yapılan çalışmalarda ilmi bir prosedür takip edilmemiştir. De Leuw, Cather firmasının çözümü eğer kabul edilirse, sürekli zararlar doğacaktır. Bu raporda bilinmeyen verilere göre değerlendirme yapılmıştır. Trafik verileri çok eksiktir. Sonuçta ikinci bir çevre yolu ve köprüler tehlikesi vardır. Sanayileşme, şehirleşme, Nâzım plan, Genel ulaşım etütleri yoktur. İvedilikle yapılmalıdır. Mukayeseli maliyet ve kârlılık etütleri yoktur. Hiçbir maliyet ve ekonomik fizibilite hesabı yoktur ve kat’i bir projeye geçilmemiştir.” (KGM, 1967)

Bu eleştiri ve eksiklikler bağlamında köprü kararı, çağdaş kentleşme, ulaştırma ve mühendislik ekonomisi açısından şüpheyle karşılanmaktadır. Ancak bu rapor mahiyetinden AP hükümetinin “memnun kalmadığı”, bu raporu kamuoyundan gizledikleri ve raporu hazırlayanların işlerine son verildiği iddia edilmektedir (Tekeli, 1970). Boğaz köprüsünün De Leuw firmasının raporundaki hesaplamalara göre yeri kabul edilerek Nazım Planına geçirilmektedir. İstanbul Nazım Plan Bürosunda 1967 yılında yapılan köprü tartışmasında, büro başkanı Mithat Yenen, “biz hükümetin umumi politikasını plan yönünden tahakkuk ettirmek için buraya toplandık” cümlesini kurarak köprünün bilimsel bir çalışma sonunda değil, “politik bir tercih” olarak “emrivaki” biçimde plana geçirildiğini açıkça ortaya koymaktadır (Mimarlar Odası, 1973: 14).

“Boğaz geçişi” meselesi ile ilgili zaman içerisinde verilen öneriler/ teklifler, üçe ayrılmaktadır. Birincisi ve süreç içerisinde en çok üstünde durulan deniz üstünden yani asma, çelik kafes, germe bant gibi teknik farklılıkları ve çeşitleri olan köprü formatıdır. İkinci teklif ise deniz içinden yani sualtı tünelini⁶⁴ işaret etmektedir. Üçüncü alternatif

⁶⁴ Kanadalı bir firma tarafından teklif edilen tünel maliyeti -2 gidiş, 2 geliş, demiryolu ile entegrasyonu olan-, doksan milyon dolardır (Çakmak, 1968: 16; 1973: 28).

Boğaz Geçişi için önerilen ise deniz altından yani yer altı tüneldir (Çakmak, 1968; 1973: 24). Ayrıca daha spesifik, İstanbul'un toplu-raylı taşıma önerisi, Fransız Aérotrain firmasından gelmektedir ve bu “hava trenidir” (Erer, 1973: 26). Nihai olarak İstanbul'un trafik problemine çözüm olacağı düşünülen ve diğer tekliflere göre daha hızlı daha ucuz yapılacak boğaz köprü-geçiş projesi, Karayolları Genel Müdürlüğü proje listesinde/ sıralamasından sonra, Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972) içinde yer alarak tekrar resmiyetini kazanmaktadır (Devlet Planlama Teşkilatı, 1967: 579; Erer, 1973: 31).

1968 yılında Mimarlar Odası köprünün Nazım Planına göre hesaplanmamasının/ değerlendirilmemesinin çeşitli kentsel problemleri beraberinde getireceğinin altını çizmektedir. Öngörülen bu problemler; kentin iki yakasındaki yerleşme dengesinin bozulacağıyla ilgilidir. Kentin gelişmesi, “istenmeyen” bir şekilde kentin Kuzeyine doğru yönlendirecektir. Bu durum, alternatifsiz (metro, tren gibi ulaşım eksikliği) olan özel oto kullanımını tekrar özendirerek ve trafiği tekrar içinden çıkılmaz hale getirecektir. Ayrıca, köprü-çevre yollarının gerektireceği kamulaştırmanın, arsa spekülasyonu doğuracak ve bu “yük” ekonomiye ağır gelecektir. Bu etkileşim ve hareketlilik ile tekrar arsa ve gecekondular “yağması” yapılacaktır. Sonuç olarak köprü, bir süre sonra yetmez hale gelmesiyle Boğaz'a “yeni” köprüleri gerekli kılacaktır. Yani Boğaz ve kent, köprüler tuzağına düşecek ve köprünün Boğaziçi'nde oran ve estetik sorunları yaratacaktır (Mimarlar Odası, 1968).

Castells'e göre, bir yerdeki otomobil sanayinin gelişmesi, tümüyle kent içinde hızlı bir ulaşım ağının örgütlenmesine bağlıdır (2020: 257). Ulaşım politikalarıyla örtüşen ve potansiyel olarak gelişen “Türk Otomotiv Sanayisi”, 1950'lerde kamyon üretimi (Jeep, Ford gibi firmalar) ile başlamakta ve daha sonra birçok kentte (İstanbul, Eskişehir, Bursa gibi) kurulan montaj sanayiyle üretim yapmaktadır. 1968 yılında “Tofaş” ve 1969 yılında “Oyak Renault”nun kurulması, otomotiv sanayinin dinamiklerini oldukça etkilemektedir (Vakıflar Bankası Sektör Araştırmaları, 2003; Görener ve Görener, 2008: 1218; TAYSAD, 2024). Sanayinin kar durumu, sanayiye yatırıma dönüştürerek 1970'li yıllara doğru “otomotiv pastası”na ivme kazandırmakta, Renault, Fiat, Anadolu (Otosan) ve Murat (Tofaş) yabancı ve yerli marka otomobillerin Türkiye'de üretilmeye başlanması ile araba sahipliği artmaktadır (Tekeli, 1975: 18; Sanır, 2011: 50; Kurtgözü, 2023; TAYSAD, 2024). Dolayısıyla kentteki otomobil sanayi bağlamında hem kentteki araç sahipliği oranı hem de Türkiye'deki araç sahipliği oranı gittikçe artmaktadır.

1967 yılında tekrar başlayan Boğaz köprüsü proje hazırlıkları ve teklifleri, 1968 yılında İngiliz Freeman, Fox and Partners London ile yapılan sözleşmeyle resmiyete dönüşmektedir. Köprüyü inşa edecek firmayla ilgili 1969 yılında yapılan ihaleyi ise Alman Hochtief A. G. ile İngiliz Cleveland Bridge and Engineering Company şirketler birliği almaktadır (Erer, 1973: 100; Sarıdağlı, 1989: 47; Karakoç, 2015: 523). Böylelikle, köprü ihalesini alan/ kazanan Alman Hochtief A. G. ile İngiliz Cleveland Bridge and Engineering Company şirketler birliği/ konsorsiyumudur. Pers Kralı I. Darius'un/ Dara'nın Boğaz'a inşa ettirdiği "askeri" köprüsünün yerine, zamanının teknolojisi ile Ortaköy-Beylerbeyi semtleri⁶⁵ arasında daha "ekonomik" inşa edilecek köprü'nün temelleri 20 Şubat 1970 tarihinde atılmaktadır (Cumhuriyet, Şubat 21, 1970).

Köprü temel atma töreninden yaklaşık üç buçuk yıl sonra faaliyete sokulmaktadır. Köprü'nün açılış töreni, 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı'ndan bir gün sonra yani Cumhuriyet'in 50. Yılı kutlamalarından sonra, 30 Ekim 1973 tarihinde gerçekleşmektedir. Dönemin Adalet Partili İstanbul Belediye Başkanı Dr. Fahri Atabey ve İstanbul Valisi Namık Kemal Şentürk, konuşmalarında köprü'nün faydalarını anlatmakta ve hizmetleri geçenleri kutlamaktadır. Yine dönemin Karayolları Genel Müdürü Atalay Coşkunoglu konuşmasında, Boğaziçi Köprüsü ve çevreyolu, Haliç Köprüsü ile ilgili teknik bilgi vermektedir. Böylece İstanbul trafiğinin "%40" oranında hafifleyeceğini anlatmaktadır (Cumhuriyet, Ekim 31, 1973).

Dönemin Cumhurbaşkanı Fahri Korutürk, "Türk ulusuna ve bütün insanlığa hayırlı olması dileğiyle" diyerek köprü'nün açılış kurdelesini kesmekte -bu sırada ak güvercinler ve balonlar uçurulmakta ve çiçekler atılmaktadır.-, 50. ve 10. yıl marşları eşliğinde köprü'den yürüyerek Ortaköy'e geçilmektedir (köprü'nün açılışı, televizyondan naklen yayınlanmaktadır.) Ayrıca açılış sırasında üç kurban kesilmekte ve folklor gösterileri yapılmaktadır. Halk, büyük bir coşkuyla açılışa katılmaktadır. Açılışa katılan binlerce kişinin köprü'den geçmesi ve buna bağlı olarak köprü'nün salınımı artınca köprü güvenlik gerekçesiyle boşaltılmaktadır (Cumhuriyet, Ekim 31, 1973). Köprü, açılıştan bir gün sonra araçlara, bir buçuk ay sonra yayalara açılmaktadır.

⁶⁵ Seçili semtler, yapılan etüt çalışmalarında köprü geçişi için en uygun olanlarıdır. Diğer semtlerden ve yerlerden ayrılan özellikleri; topografya ve jeoloji bağlamında zemini, su akımı, su derinliği ve Boğaz mesafesi uygun, çevre yollarla yerleşim yerlerini birleştirecek kolaylıklarda vs. gibi (Çakmak, 1968: 15). Seçilen güzergahın-rotanın avantajları, maliyetleri ekonomik hale getirmektedir.

Köprü, 6 trafik şeridi ve 130.000 araç/gün kapasitesiyle toplam, 1560 metre uzunluğundadır. Asma köprünün Avrupa yakası ayağının bulunduğu Ortaköy Viyadüğü, 231 metre ve Anadolu yakası ayağının bulunduğu Beylerbeyi Viyadüğü ise 255 metre yüksekliğindedir. Köprünün kule ayakları arasındaki orta açıklık ise 1.074 metre, orta açıklıkta denizden yüksekliği ise 64 metredir (Alpaslan ve Laçinyurt 2015: 47; KGM, 2024; TMMOB, 2024). Boğaziçi Köprüsü -bu inşa ve teknik ölçülerine göre-, yapıldığı yılda dünyanın dördüncü, Avrupa'nın ise birinci büyük asma köprüsüdür. Yalnızca Boğaziçi Köprüsü'nün yapımı, 516 milyon liraya mal olmaktadır. Bu maliyete, köprünün çevre yolları da eklenince toplam maliyet miktarı, yaklaşık 2 milyar 80 milyonu bulmaktadır. Çelik bir köprü seçimi, betonarme bir köprüye göre çok daha maliyetli olmasına rağmen, Boğaziçi Köprüsü, "İstanbul silüetine" ve "Boğaziçi" peyzajına en uygun seçenek olduğu için tercih edilmektedir (Tapan, 1995: 92).

2.1.5. Boğaz'a İkinci Köprü

1973 yılında Boğaziçi Köprüsü'nün faaliyete girmesinden sonra, İstanbul'un ulaştırma pratiğini, nüfusunu ve kentin yerleşim, iş merkezleri ve sanayi alanlarının gelişimini etkilemektedir. Bu gelişmelerden en belirgin olanı ise, köprü ile iki yaka arasında kullanılan karayolu ulaşımının, deniz yolu⁶⁶ ulaşımına göre artmış olmasıdır (Aysu, 1989: 335; Şahin ve Ersoy, 2005: 194). Kentte 1972 yılına ait sadece otomobil sayısı⁶⁷, 69.207'dir. Bu sayı 1973 yılında, 83.581'e ve 1974 yılında ise 100.243'e çok hızlı biçimde yükselmektedir. Araç sayısındaki ciddi artış hızı; 1972 öncesi, 2000-4000 arası seyrederken, 1987'ye kadar ise 14.000-25.000 arasında artarak değişmektedir. Araç sahipliğindeki bu artış, yakıt tüketimindeki artışı da beraberinde getirmektedir (Alpaslan ve Laçinyurt 2015: 48).

1973 yılında köprüden geçen araç sayısı, her iki yönde -gidiş-geliş- günlük ortalama 4.648'dir. Sayı, bir sene sonra 1974 yılında yaklaşık 7 katına çıkmakta ve ortalama 32.521'e ulaşmaktadır (İBB, 2011: 254-5). Köprü geçişlerinde artan araç sayısına hizmet sağlamak ve köprüyü maksimum kapasitede kullanabilmek için, öncesinde çift

⁶⁶ 1973 yılında Boğaz Köprüsü araç geçişi, 1.696.505 iken deniz yolu ulaşımındaki araç sayısı, 6.690.000'dir. Yine bu sayı 1974 yılında köprüde, 11.869.993 iken deniz yolunda, 2.465.000'tir. 1975 yılında köprüden geçen araç sayısı, 17.243.008 sayısını bulurken deniz yolu ile taşınan araç sayısı, 1.614.000'e düşmektedir (Şahin ve Ersoy, 2005: 194). 1970'lerin sonlarına doğru köprüden araç geçiş sayısı neredeyse 30 milyona yaklaşırken, deniz trafiğindeki araç sayıları bir milyon bandında kalmaya devam etmektedir.

⁶⁷ İstanbul'da kayıtlı otomobil sayısı, kentteki kayıtlı minibüs, kamyon, otobüs, motorsiklet sayılarının oldukça üstündedir. Bkz. (Erdem, 2005: 46).

yönde ücret alınıyorken, daha sonra Avrupa-Asya yönünde olmak üzere tek ücret alma ve yoğun yönde 4 şerit uygulamasına gidilmektedir (Sarıdağlı; 1989: 60-61; Tekeli, 2010: 75). Köprü geçişlerindeki bu kısa sürede oluşan trafik, köprünün “toplu taşıma ile bütünleşmemesinin” ve trafiğe tek “çözüm” olarak sunulmasının bir izdüşümüdür (Alpöge, 1978). Böylelikle “yetersiz altyapıyla” köprü, kent ulaşım problemlerini giderek arttırmaktadır.

Köprünün kente etkilerinden ikincisi, köprü ve çevre yollarının geçtiği alanlarda artan nüfus yoğunluğudur. İstanbul Anadolu-Doğu ve Avrupa-Batı yakaları, zaman içerisinde farklı nüfus yoğunluklarına sahiptir. Kentin ağırlıklı nüfusu, Avrupa yakasında ikame etmektedir. Ancak 1970-75 yılları arasında bu yakalar arasındaki yoğunlukların değiştiği ve genel olarak kent nüfusuna yansıdığı görülmektedir. 1970 yılındaki kent nüfus dağılımı Avrupa yakası için 2.281.249 iken, Anadolu yakası için 695.094’tür. 1975 yılına gelindiğinde bu dağılım Avrupa yakası için 2.820.388 iken Anadolu yakasında ise 1.029.164’tir. Bu yıllar arası İstanbul’un nüfus büyüme hızı, ağırlıklı olarak, kentin Doğu yakası nüfus gelişiminde gerçekleşmektedir ve burada nüfus, yaklaşık 3.5 kattan fazla artmakta ve 20 yıllık bir süreçte Anadolu yakası nüfus payı, 1/3’üne yükselmektedir (Erdem, 2005: 18). Köprü ve bağlantı yolları konusu İstanbul kenti için teknik ve plansal olsa da köprü, kente hem sosyo-politik hem de ekonomik etkiler yaratmaktadır. Köprünün kent dokusu ile ilgili eleştiriler ise raporlar ve etütlerde sunulan veriler üzerinedir. Sunulan veriler; nesnel ve kantitatif nüfus, araç trafiği ve konutlaşma ilgilidir. Köprü güzergahı spekülasyonuna bağlı olarak köprü ve bağlantılı çevre yollarının geçtiği arazilerin, arsaların rayiç bedellerini, değerlerini yükseltmekte, buna bağlı olarak o alanları istimlak etme ve imar süreçlerini hızlandırmaktadır. Ayrıca bu durum, bölgeler-alanlar arası gelişmişliği-eşitsizliği tetiklemektedir (Erdem, 2005).

Tablo 4: Boğaziçi Köprüsü’nün Ayaklarındaki İlçe Nüfusu (1970-1975)

İlçe	1970 Nüfusu	1975 Nüfusu	Nüfus Artışı (1970-1975)	Artış Oranı (%)
Beşiktaş	136.105	174.931	38.826	28,53
Üsküdar	171.267	254.895	83.628	48,83

Kaynak: TÜİK

Ortaköy-Beylerbeyi arasına inşa edilen köprü için inşa edilmeye başladığı yıldan itibaren inşa edildiği ilçelere bakıldığında; köprünün ayaklarının bulunduğu ilçelerin nüfusunun istikrarlı biçimde arttığı gözlemlenebilir. 1970-1975 döneminde Beşiktaş

ve Üsküdar ilçelerindeki nüfus artışı, İstanbul'un kentleşme ve büyüme dinamiklerini yansıtmaktadır. Üsküdar, %48,83 ile daha hızlı bir nüfus artış oranına sahiptir ve 83.628 kişilik bir artış kaydetmiştir. Bu artış, özellikle Asya yakasında Üsküdar'ın, ulaşım ve konut olanaklarının gelişmesiyle çekim merkezi haline gelmesiyle ilişkilendirilebilir. Öte yandan, Beşiktaş ilçesi de %28,53 artış oranı ile dikkat çekmektedir. Ancak bu artış, Üsküdar'a kıyasla daha sınırlıdır. Beşiktaş'ın yerleşim yoğunluğu ve kent merkezine yakınlığı, nüfus artışını doğal bir sınırdan tutmuş olabilir. Tabloda yıllara ve ilçelere göre alınan sayısal veriler, Mimarlar Odasının raporunda/ görüşlerinde belirttiği gibi kent nüfusunun hareketliliği köprü ve çevre yollarıyla açılan alanlara belirgin biçimde kaymaktadır. İmara ve kullanıma açılan bu alanlar, “cazibeli” bir hale gelmektedir.

Nitekim İstanbul kentleşmesinin, sanayileşmenin hızlanması ve meydana gelen nüfus patlaması, köprü ve çevre yollarıyla, Karadeniz ile Marmara arasında bir su yolu olan Boğaziçi'nin iki kıyısında, uygun yerleşme alanlarında teşekkül etmektedir ve hatta hem İstinye, Paşabahçe, Beykoz gibi Boğaz köylerini hem de Kağıthane, Levent, Ayazağa gibi iç kesimleri etkisi altına almaktadır (Mimarlar Odası, 1973: 15). Ayrıca başta Boğaz'ın sahil kısmı olmak üzere bu bölgelerde iskânın hızla yayılmasına yol açmaktadır.

Şekil 4: 1973-1990 Yılları Arası Gelişen Kentsel Yerleşim Alanı



Kaynak: (TMMOB, 2010: 9)

Kent-içi nüfusun yıllara göre giderek artması, 1980'li yıllara doğru kentin mahalle ve ilçelerindeki (Anadolu yakası için Üsküdar, Ümraniye, Beykoz, Kartal gibi, Avrupa yakası için Beşiktaş, Sarıyer, Bahçelievler, Esenler) nüfusu etkilemekte ve yeni ilçelerin oluşmasını sağlamaktadır (İBB, 1995; Erdem, 2005: 20; Şahin ve Ersoy,

2005: 192; İBB, 2009: 77). Ayrıca kentte artan nüfus, beraberinde “plansız” ya da “planlı” yapılaşma ve kentteki araç sayısının artışı da tekrar üretmektedir. Boğaziçi Köprüsü için hazırlanan De Leuw Cather&Inc. Firması, köprüyle ilgili fizibilite raporunda, yapılaşmadaki artışı öngörmekte, hatta köprünün kuzeyinde kalan arazinin kamulaştırılıp, daha sonra satılmak suretiyle sağlanacak kârın köprü finansmanında kullanılabileceği önerisinde bulunmaktadır (Cansever, 1995: 74).

Köprünün kentin gelişimine olan etkisi, kentin ekonomik faaliyetlerinin güzergahının belirginleşmesini de etkilemektedir. Ulaştırma politikalarıyla mal ve hizmetlerin akışı ve taşıma maliyetlerinin azalması, ekonomide verimliliğe ve kaynakların etkin kullanılmasına fayda sağlamaktadır. Yatırımlar da bu çerçevede yapılmaktadır. Bu bağlamda İstanbul, Türkiye ekonomisinin en gözde kentidir.⁶⁸ 1960’lardan itibaren kentin sanayi işletmeleri -%95’i- bakımından dinamo yakası, Avrupa yakasıdır. Ancak 1970’lerden sonra, köprü ve bağlantılı çevre yollarının güzergahı ile sanayi noktaları, işletmeler, Anadolu yakasında Bostancı, Maltepe, Pendik, Kartal ve Gebze hattına, hizmet sektörü de Kadıköy ve Üsküdar ilçelerine aktarılmaktadır (Erdem, 2005; Alpaslan ve Laçinyurt, 2015).

Anadolu yakasında zamanla gelişen bu aktarım, yalnızca endüstrileşmeyi değil, çalışan ve hizmet sektöründe olan ve göçle gelen nüfusun ve aynı zamanda ulaşımı sağlayan araçların da bu alana aktarılması demektir. Dolayısıyla bu aktarım, köprü ve bağlantılı yollarının alanı erişilebilir kılmasıyla ilişkilendirilebilir. Ayrıca Türkiye ve İstanbul’daki otomotiv sanayinin gelişmesi, İstanbul’daki araç sahipliğini de arttırmakta, kent-içi ulaşım ve park yeri sorunlarının boyutu dikkate değer hale gelmektedir. Altyapı üzerindeki tıkanıklıkların giderilmesine çare olarak yolların genişletilmesinden başka çözüm olmadığı inancı, bir yandan toplu taşıma pratiklerinin yeteri kadar gündeme getirilmesine de engel olmaktadır (Tekeli, 1975: 18; Erdem, 2005: 44).

1970’lerde Boğaziçi Köprüsü’ndeki trafiğin hızla artması, iki yaka arasında araç geçişlerini “taşıyamaması”, bağlantı yollarındaki tıkanıklık ve kentin gelişimi, 1980’lerde köprünün “yetersiz” kalabileceğini ve Boğaz için “ikinci köprü” fikrini düşündürmektedir (Şahin ve Ersoy, 2005: 195; Karakoç, 2015a: 524). Ayrıca 1975

⁶⁸ 1973-1975 yılları arasında Türkiye’deki Gayrisafi Yurtiçi Hasıla yaklaşık 5 milyon liraya yükselmekte, bu durum İstanbul için yaklaşık 1 milyon liradır. 1975-1980 yıllarındaki artış miktarına bakıldığında; Türkiye için GSYİH 5,5 Milyon lira, İstanbul için ise 1.6 milyon liraya yükselmektedir (Erdem, 2005: 30).

yılında uluslararası ölçekte inşaat firmaların tanıtımını yapan “International Construction” dergisi, mayıs ayı sayısında İstanbul Boğazı için tasarlanan yeni bir asma Boğaz köprüsü maketi yayınlamaktadır (Mimarlık, 1975: 16).

1976 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü, mevcut köprüdeki “sıkışıklığı” gidermek ve trafik akışını “rahatlatmak” için harekete geçmektedir (KGM, 2024a). Dönemin Bayındırlık Bakanlığı ve Karayolları, Boğaziçi Köprüsü’nün projesini yapan Freeman Fox firması ile BOTEK Boğaziçi firmasını, Boğaz için ikinci köprü fizibilite çalışmasını yapmak üzere görevlendirmektedir (Sarıdağlı, 1989: 62). Firmaların 1977 yılında açıkladığı raporuna göre, kentin ve Boğaziçi Köprüsü’nün kuzeyinde bir köprü daha yapılmasının karlı olabileceğini ortaya koyulmakta ve de bu hız ve gelişim kapasitesine/ potansiyeline paralel olarak 1990’lı yıllara gelindiğinde ise kent için üçüncü bir köprü ihtiyacının olacağının altı çizilmektedir (Freeman Fox ve BOTEK, 1977). Firma proje raporunda, ikinci köprü için öngörülen açılış tarihini 1982 olarak önermektedir ancak, tartışmalar ve 1980’lerin başındaki Türkiye’nin siyasi gündemi nedeniyle köprünün inşaatına başlanılamamaktadır (Öncü, 1995: 70; Alpaslan ve Laçinyurt, 2015: 50).

2.1.5.1. Cumhuriyet Halk Partisi Döneminde “İkinci Boğaz Geçişi” Tartışmaları (1978-79)

1978 yılında dönemin Bayındırlık Bakanlığı ve Karayolları Genel Müdürlüğü çağrısı üzerine “ikinci Boğaz geçişi” ile ilgili 26-27 Nisan’da iki gün sürecek ve beş ayrı oturumdan oluşacak bir toplantı yapılmaktadır. İkinci Boğaz köprüsünün getireceği yararlar ve zararların konuşulduğu oturum konu başlıkları; birinci oturum, ulaşım modeli bakımından köprü; ikinci oturum, köprünün İstanbul kentleşme modeline ve arazi kullanımına etkisi; üçüncü oturum başlığı ise köprünün ülke ekonomisine etkisi; dördüncü oturum, köprü yerine alternatif seçeneklerin değerlendirilmesi -tüp-tünel geçişi gibi projeler-; beşinci oturum ise köprüyü genel açıdan yaklaşımlarla irdelemek üzerinedir. Toplantıya, bakanlık ve karayolları yetkilileri haricinde, dönemin Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Deniz Baykal, Bayındırlık Bakanı Şerafettin Elçi, Köy İşleri Bakanı Ali Topuz gibi yöneticiler katılmaktadır. Toplantıda konuyla ilgili 32 bildiri sunulmaktadır. Bildirileri sunacaklar arasında başta Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) ve Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) temsilcileri olmak üzere, Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Ankara Üniversitesi gibi birçok üniversite, yüksek okul ve Karayolları Memurları Dayanışma Derneği ve İstanbul Rumeli Hisarüstü

Gecekonduları Geliştirme ve Kültür Derneği gibi bağımsız kuruluşlardan gelen bilim insanı ve teknisyen mevcuttur ve toplantı, büyük bir dinleyici kitlesi tarafından izlenilmektedir (TMMOB, 1978).

Dönemin Bayındırlık Bakanı Elçi'ye göre, sosyo-ekonomik ve ulaşım politikaları yönleriyle kamuoyunu ilgilendiren büyük yatırımlar, bu tarz oturumlar aracılığı ile eleştirilip tartışılmak zorundadır.            demokrasinin özünü" oluşturmaktadır. Toplantıdan çıkacak sonuçları, dönemin Başbakanı Bülent Ecevit de takip etmektedir ve sonuçların ulaştırma politikalarına yansımaları gerektiğini vurgulamaktadır (Milliyet, Nisan 27, 1978). Toplantıda sunulan bildirilerin sonuçlarına/ çıkarımlarına/ önerilerine ve tenkitlere göre, Boğaz geçişi için köprü gibi "kent-içi trafiğe katkı sağlamayan" aksine "trafiği üreten" ve "ağır maliyetleri" olan karayolları politikaları yerine, demiryolu geçişinin olduğu bir proje önerilmektedir. Boğaz geçişi olarak olası ikinci köprü, kenti tekrar kuzeye taşıyacak ve hem yeni alanlar oluşacak hem de birinci köprü ile oluşan mevcut alanlarda yoğunluk artacaktır. Ayrıca, kent-içi ulaşım, trafik sorununu hafifletmek ve petrol-benzin bağımlılığın azaltılması adına kaynakların metro ve benzeri toplu-raylı sistem taşımacılığı kullanılması önerilmektedir (TMMOB, 1978; Milliyet, Nisan 27, 1978; Sarıdağlı, 1989: 61; TMH, 2008: 28). Ancak hükümetlerin istikrarsız iktidar süreleri ve 12 Eylül 1980 Askeri Darbesi süreçleriyle Boğaz geçişi gündemi ertelenmektedir.

2.1.5.2. Anavatan Partisi Döneminde Fatih Sultan Mehmet Köprüsü

1981 yılında dönemin Bayındırlık Bakanı Tahsin  zalp, Boğaziçi Köprüsü'nün yıl sonunda kent-içi trafik için "yetersiz" kalacağını ve Boğaz için ikinci yeni karayolu geçişini işaret etmektedir (Milliyet, Ağustos 30, 1981). 1983 yılına gelindiğinde ise dönemin Anavatan Partisi Genel Başkanı Turgut  zal, iktidara geldikleri vakit, ikinci Boğaz köprüsünün inşa edilebileceğini ve ikinci köprünün finansmanı için Boğaziçi Köprüsü halka arz edilerek (hisse senedi şeklinde) yapılabileceğini dile getirmektedir (Som, 1983; Cumhuriyet, Ekim, 13, 1983).

Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından 11 Kasım 1983 tarihinde proje tasarım yapım ihalesi açılan ikinci köprü, Freeman Fox & Partners ve BOTEK Boğaziçi Teknik Aç. işbirliğiyle yapılmaktadır (Cumhuriyet, Kasım 11, 1983; KGM, 2024a). 1984 yılında dönemin Bayındırlık ve İşkan Bakanı Sefa Giray, köprünün uluslararası inşa-yapımı ihalesi için katılacak firmaların "38.5 milyar dış kredi getirme şartı" aradıklarını belirterek köprünün inşaatına başlama tarihi için 1985 yılının bahar dönemini işaret etmektedir (Cumhuriyet, Ağustos 6, 1984).

İkinci Boğaz köprüsü inşası için açılan ihaleye aralarında Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, Japonya, İtalya gibi ülkelerden katılan yerli-yabancı 40 firma mevcuttur. Bu firmalar, aynı zamanda köprü ve otoyol tesislerini işletme hakkını da elde etmektedirler (Cumhuriyet, Aralık 16, 1984; Milliyet, Aralık 28, 1984; Milliyet, Şubat 12, 1985). Köprü ve otoyolun işletmesini yüklenici firmaların alması, dönemsel olarak tercih edilen tartışmalı ve “çekişmeli” “yap-işlet-devret”⁶⁹ yöntemidir/ modelidir.⁷⁰

Boğaz’a ikinci köprü geçişinin köprü olması, yalnızca kent-içi ulaşım politikaları ve yoğunluğu bağlamında bir anlam taşımamaktadır. Ayrıca dönemin konjonktürünün bir getirisi olarak değerlendirilmektedir. Planlanan bu geçişin öngörülen Kınalı (kuzeyde)-Sakarya (güneyde) güzergahına göre daha çok yapımına 1977 yılında başlanan, Avrupa ve Anadolu otoyollarını kullanacak olan transit trafiğe hizmet edeceği açıktır. Çünkü ikinci köprünün; Anadolu yakasında Ümraniye-Ankara asfaltı aksinin kuzeyinde kalan yerleşme bölgeleri ile Avrupa yakasındaki Ayazağa, Alibeyköy, Küçükköy gibi yerleşme bölgelerine götüreceği hizmet sınırlı olacaktır (Sarıdağlı, 1989: 62). İkinci Boğaz köprüsü projesi, büyük ve “karlı” yatırım projelerinin arasında öncelik sırasını almaktadır, bu durumun en önemli argümanları; bakım ve onarım hallerinde birinci köprüye alternatif olması, ayrıca Trakya ve Anadolu otoyollarının bağlanması bakımından ileriye yönelik, yerinde bir yatırım olması ile tayin edilmektedir. Ancak projenin kent-içi ulaşımına katkısı, metro hatta boğaz demiryolu geçişine göre çok sınırlı kalmaktadır.

1950’lili yıllardan itibaren artan karayolu yük ve yolcu taşımacılığı, 1960’lardan itibaren belirginleşmekte ve hem birinci köprü hem de 1. Çevre Yolu ile İstanbul trafiğine sirayet etmektedir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2024b). 1980’li yıllardan 1990’lı yılların başına kadar büyük bir yoğunlukla Avrupa’dan Ortadoğu ülkelerine devam eden transit taşımacılık, Türkiye’nin tır filolarının Avrupa’nın en büyüklerinden biri durumuna gelmesini sağlamaktadır (Cumhuriyet, Ağustos 8, 1983; Alpaslan ve Laçinyurt, 2005: 50). Bu gelişmeler ışığında, 1977 yılından itibaren hazırlanan “Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu’nun (Trans-European North-South Motorway)” ve

⁶⁹ Bu uygulama; ulusal ve uluslararası konsorsiyumlar/ firma işbirlikleri tarafından büyük çapta ve maliyette olan alt yapı yatırımının tasarımı inşası ve finansmanın sağlanması, işletme dönemi sonunda bedelsiz olarak yatırım yapılan ülkeye devredilmesi, bununla beraber yatırımın gerçekleştirildiği ülke tarafından işletme dönemi boyunca; konsorsiyum tarafından üretilen mal ve hizmetlerin satın alınma garantisinin verilmesini içeren bir yatırım ve finansman modelidir (Özer, 2012: 30).

⁷⁰ 1985 yılında köprünün ihalesinin bu modelle açıldığının konuşulduğu zamanlarda dönemin İngiltere Başbakanı Thatcher ve Japonya Başbakanı Nakasone, Bonn Zirvesinde bir araya gelerek köprünün yapımı için tartışmaktadırlar (Günaydın, Mayıs 25, 1985; Aslan, 2011).

kısa adıyla “TEM” olarak bilinen bu proje, Türkiye’nin içinde bulunduğu 10⁷¹ Avrupa ülkesinin katılımı, Avrupa Ekonomik Komisyonu ve Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı’nın desteği ile sürdürülmektedir (Birleşmiş Milletler, 2005; KGM, 2024b). 10.000 kilometrelik Avrupa’nın en eski ve en gelişmiş bölgesel altyapı projesi olan TEM, Doğu Avrupa’dan Ortadoğu ülkelerine ulaşacak 9 bin km uzunluğundaki bağlantı otoyolun en büyük partneri Türkiye’dir ve ülkeden geçen 3600 kilometrelik bölümünün yapılması, zorunlu kılınmaktadır (Sey, 1998: 159). Dolayısıyla Boğaz’a ikinci köprünün yapımı, TEM bağlantısı dahilinde gerçekleşmektedir.

İkinci Boğaz köprüsü, “1984 Yılı Program Yatırım Projeleri” arasında resmi proje numarasıyla “II. Boğaz Karayolu Köprüsü” ifadesiyle yer almaktadır (T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı 1984: 376). Böylelikle İkinci Boğaz köprüsünün yapımı, 1985 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü’nün açtığı uluslararası ihale sonucunda; Sezai Türkeş-Fevzi Akkaya (STFA) Grubu, Japon IHI, Nippon Kokkari Mitsubishi Heavy ile İtalyan Impregilo Efa firmalarının ortaklığında üstlenilmektedir (TBMM Tutanak Dergisi, 1985; 63; Cumhuriyet, Mayıs 29, 1985). 200 kilometrelik çevre ve otoyollarıyla birlikte köprü projesi, yaklaşık 551 milyon doları bulmakta ve projenin finansmanı, Japonya devletinin finansman kuruluşları ve ticari bankaları tarafından verilen kredilerle sağlanmaktadır (TBMM Tutanak Dergisi, 1985; 63; Öncü, 1995: 70). Bu miktarın 68 milyon doları, yalnızca köprü maliyetidir. Köprü ve otoyolu yapımı gibi kapsamlı projelerin maliyet yükü (imar-teknik, mimarlık-mühendislik hizmetleri gibi), dış krediyle sağlanmakta, projenin yalnızca istimlak hesaplarının bütçeden karşılanacağı belirtilmektedir (TBMM Tutanak Dergisi, 1985). 4 Aralık 1985 tarihinde yapımına başlanan ikinci Boğaz köprüsü, 1100 günde tamamlanması planlanmakta ancak 908 günde tamamlanarak 29 Mayıs 1988 tarihinde yapımı bitmektedir. Köprünün açılış töreni ise 3 Temmuz 1988 tarihinde gerçekleşmektedir.

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün, boğaz genişliği yaklaşık 800 metre olduğu Avrupa yakasında Rumeli Hisarı ve Anadolu yakasında Anadolu Hisarı arasında kalan, Hisarüstü-Kavacık mevkiinde yapılmaktadır. Boğaziçi Köprüsü’nden yaklaşık 5 km kuzeyde olan köprünün kule ayakları arasındaki orta açıklık, 1090 metredir. Bu teknik özelliği ile FSM Köprüsü, Boğaziçi Köprüsü’nden 16 metre daha uzundur. Bu teknik özelliği ile FSM Köprüsü, döneminin dünyadaki 6. uzun asma köprüsüdür (STFA,

⁷¹ Polonya, Çekoslovakya, Avusturya, Macaristan, İtalya, Yunanistan, Romanya, Yugoslavya, Bulgaristan.

2024). Köprünün orta açıklıkta denizden yüksekliği ise Boğaziçi Köprüsü'nde olduğu gibi uluslararası denizcilik standartlarına uygun biçimde 64 metredir. Köprünün projelendirilmesinde standart yükler dışında tank, treyler gibi araçlarında geçebileceği dikkate alınmıştır (KGM 2024b). 8 trafik şeridine sahip olan köprünün yapım maliyeti, 144.4 milyon ABD dolarıdır (T.C. Başbakanlık Özelleştirme Dairesi Başkanlığı, 2012: 20; Alpaslan ve Laçinyurt, 2015: 51). FSM Köprüsü'nün ve ona bağlı otoyolların kendilerini amorti edeceği yıl aralığı 10 ile 15 yıl olarak belirtilmektedir.

2.1.6. Boğaz'a Üçüncü Köprü

1986 yılında dönemin ANAP'lı İmar ve İskân Bakanı Safa Giray, Boğaz geçişi için üçüncü bir köprü düşündüklerini ve konuyla ilgili İngiliz Cleveland firması ile görüşüldüğünü açıklamaktadır. Çünkü Giray'a göre Boğaziçi Köprüsü'nün yapılması, İstanbul'u geliştirmekte ve köprüyle beraber kent bir "köy" gibi görünmekten kurtarılmaktadır (Cumhuriyet, Ekim 6, 1986). 1987 yılında ise dönemin ANAP'lı İstanbul Belediye Başkanı Bedrettin Dalan, Boğaz için üçüncü köprü hazırlık çalışmalarının sürdüğünü ancak yerinin belli olmadığını belirtmektedir (Milliyet, Ekim 23, 1987).

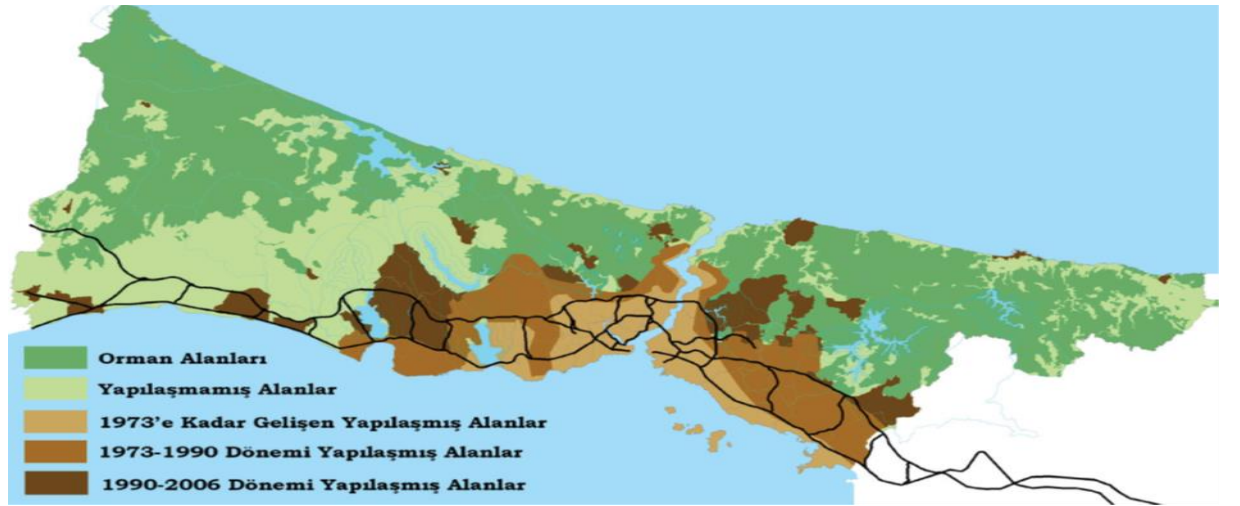
Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün inşasından sonra, kentin kuzeyine doğru genişleyen bir nüfus artışı, yayılıma görülmektedir. Nüfusun, kente ve kent trafiğine yansımaları mevcuttur. Kentteki, ulusal ve uluslararası ticaret yapan araçtan (kamyon, tır gibi) çok, özel aracın İstanbul'da fazla olması, kent içi ulaştırma problemlerini arttırmaktadır. İki yaka arasında artan yolculuk talebini karşılamak için inşa edilen FSM Köprüsü ve bağlantı (TEM) yollarının, maliyeti azaltmak için ormanlık ve su havzalarındaki hazine arazilerinden geçirilmesi, bu kesimlerde kaçak ve sağlıksız yapılaşmanın ana nedenlerinden biridir. Bu sebeple, köprü açıldığından sonra kuzeye doğru yayılma devam etmektedir. Ortaya çıkan plansız ve denetimsiz kentsel gelişme sonucunda, kent çevresindeki yeşil alanlar tahrip edildiğinden ve su havzaları kaçak yapılaşmayla zarar gördüğünden, kentin sorunları genele yayılmaktadır. 1980'li yılların en önemli gelişmelerinden olan İmar Kanunu değişikliği ve imar planı yapma yetkisinin belediyelere bırakılması, imar rantının büyük oranda belediyeler tarafından kontrolünü sağladı⁷² (Kömürcüoğlu, 2018: 154-5). Belediyelerin hem yetki hem de mali anlamda güçlenmeleri yeni dönemde büyük projelere girebilmelerine neden oldu. Örneğin dönemin İBB Başkanı Dalan, İstanbul'da ciddi imar faaliyeti başlattı

⁷² Tarlabası ve Haliç yıkımları başta olmak üzere, Üsküdar Sahili, Kadıköy Rıhtımı gibi tarihi, kültürel ve sembolik alanları imara açılmaktadır.

(Kömürcüoğlu, 2018: 155). FSM Köprüsü'nün faaliyete geçişinden sonra, “TEM” ve “E5 karayolu” üzerindeki Ümraniye, Beykoz, Kartal'a bağlı olan Sultanbeyli, Çekmeköy, Gaziosmanpaşa'ya bağlı olan Arnavutköy, Eyüp, Sarıyer gibi ilçelerde nüfus artışları görülmektedir. İstanbul kent sınırlarının büyüdüğü, açık bir şekilde görülmektedir⁷³ (Tezer, 1997: 99; İBB, 2009: 78; TMMOB, 2010).

Kentsel mekânın hacmi genişlerken, dönemin siyasi iktidarı ve yerel yönetimlerin alanları ve sınırları belirlemesi, toplumsal- sınıfsal farklılıklarla hazine/ kamu arazilerinin işgalleri, parsellenmesi gibi durumlar, kent dönüşümünün rotasını belirlemektedir. Sarıyer-Tarabya, Çengelköy sırtları, Boğaziçi tepelerinde, Boğaz manzaralı, siteler, kooperatifler, gecekondu yapılar yapmak, seçimlerin yaklaşmasına doğru, bu faaliyetlere izin verilmesi ve kaçak yapılar/ gecekondu yapılarına af gelmesi gibi durumlar ise İstanbul kentleşmesini daha karmaşık bir hale sürüklemektedir.⁷⁴

Şekil 5: 1990-2006 Dönemi Gelişen Kentsel Yerleşim Alanları



Kaynak: (TMMOB, 2010: 10)

Kentin kuzeye doğru yayıldığı, gelişen nüfusun ihtiyaçlarını karşılamak üzere artan hizmet alanlarının yeşil alanların kaybına sebep olduğu araştırmada kullanılan şekillerle/ haritalarla gösterilmektedir. FSM Köprüsü'nün yapımı, beklenenin aksine Boğaziçi Köprüsü'nde bir rahatlamaya neden olmamaktadır. Aksine köprü'nün açıldığı yollarda kentin dış çeperlerinde konumlanmış ilçelerde nüfus artışında saçaklanmalar görülmektedir. Böylelikle Boğaziçi Köprüsü mevcut talebi korurken FSM Köprüsü ise kendi talebini yaratmaktadır (Şahin ve Ersoy, 2005).

⁷³ Anadolu yakasındaki nüfus artışı 1985-90 arası, 1.810.725'ten 2.460.916'ya, Avrupa yakasında ise, 3.914.215'ten 4.734.857'ye yükselmektedir.

⁷⁴ 1985 yılında 3194 numara sayılı İmar Yasasının geçici 7.maddesinin 1.fıkrası değiştirilerek, tavan betonu dökülmüş kaçak ya da ruhsata aykırı yapılmış binaların af sürelerini 2 yıl daha uzatılmakta, bina inşaat harçlarını da 5 misline çıkarılmaktadır.

Tablo 5: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün Ayaklarındaki İlçe Nüfus Değişimi (1980-5-1990)

İlçe	1980/1985 Nüfusu	1990 Nüfusu	Nüfus Artışı (1980/1985-1990)	Artış Oranı (%)
Şişli	526.526 (1985)	250.478	-276.048	-52,42
Ümraniye	71.954 (1980)	301.257	229.303	318,63

Kaynak: TÜİK, 2021

Şişli’nin 1985-1990 arasında nüfusu, %52,42 oranında azalmakta ve 526.526’dan 250.478’e düşmektedir. Bu düşüş hem Şişli’nin bir konut alanından daha çok iş merkezlerine dönüşmesi, sanayileşme ve göç gibi faktörlerle hem de 1987 yılında Kağıthane ilçesinin kurulup Şişli’den ayrılmasıyla açıklanabilir. 1980’lerin ortalarında yarım milyonu aşan Şişli nüfusu, Kağıthane’nin ilçe yapılarak Şişli’den ayrılmasıyla yarı yarıya düşmektedir (Şişli Belediyesi, 2024). Ümraniye nüfusu ise 1980-1990 döneminde %318,63 oranında artarak 71.954’ten 301.257’ye yükselmektedir. Bu belirgin büyüme, Ümraniye’nin gecekondu bölgelerinin hızla kentleşmesi, sanayi yatırımları ve göç dalgalarının etkisiyle ilişkilendirilebilir. Aynı dönemde Anadolu yakasında geniş arazilere sahip olan Ümraniye, İstanbul’un yeni yerleşim alanlarından biri haline gelmektedir. Bu iki ilçe arasındaki nüfus değişimi, İstanbul’un demografik ve mekânsal dönüşümünü çarpıcı bir şekilde yansıtmaktadır: Şişli’de merkezi konumun getirdiği dönüşüm yaşanırken, Ümraniye kırsaldan kente göçün ve kentsel genişlemenin bir örneği olarak öne çıkmaktadır.

FSM Köprüsü yapıldıktan sonra, İstanbul Boğazından geçen taşıt sayısı, %1180 artarken, yolcu sayısındaki artış sadece %170’tir. Birinci Boğaz köprüsünde, benzer bir tablonun yaşanmış olması, ne kadar köprü yapılırsa yapılsın, artan değer, köprüden geçen insanların değil araçların (özel) sayısı olduğunu tekrar göstermektedir. 1987-2006 yılları arasında, araçlarla yapılan yolculuklarda; özel otomobiller ve servis araçlarının paylarında artış görülmektedir. Bu durum, otobüs ve deniz ulaşımı -motorlu taşıtların denizyolundan hızla uzaklaşmaktadır- kullanımına olumsuz -raylı sistemlerin payındaki %1 artış görülmektedir- yansıtmaktadır. Dolayısıyla, FSM Köprüsü’nün, kent içi trafiğine yansıyan temel etkisi, “özel araç sahipliğini arttırmak” ve “boğaz geçişlerinde toplu ulaşımın önemini azaltmak” şeklinde olmaktadır.

Şekil 6: Boğaziçi ve FSM Köprüsü'ndeki Taşıt Trafığının Değişimi (1985-2003)

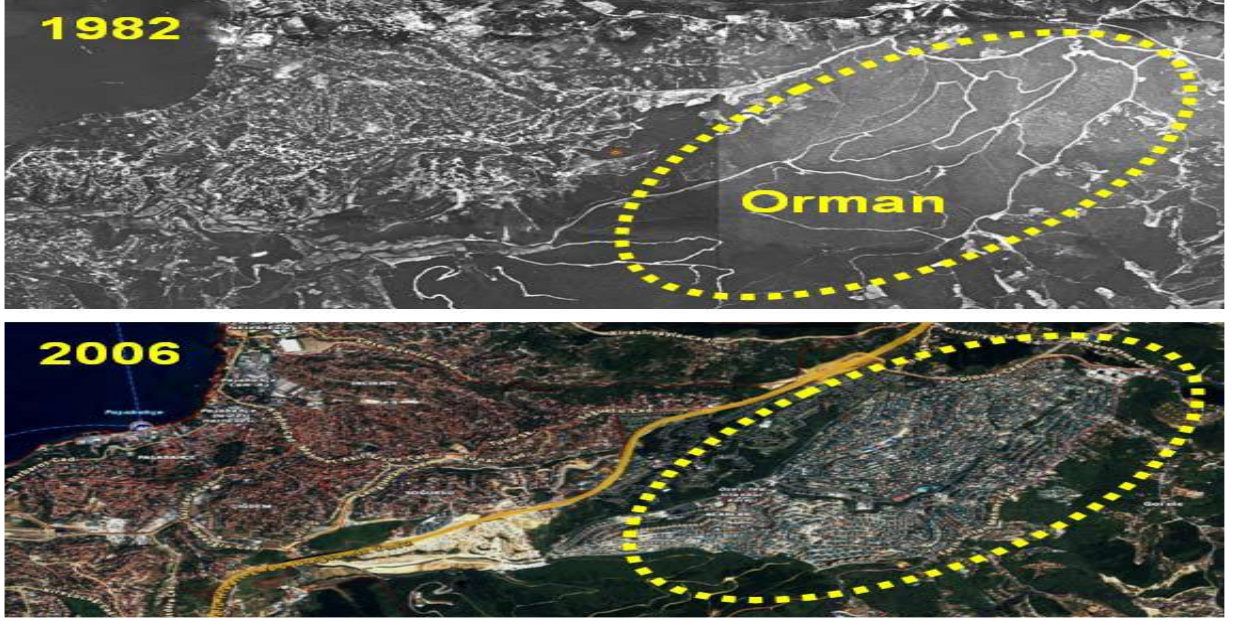
Yıl	Boğaziçi Köprüsü	Yıllık Değişme Oranı %	FSM Köprüsü	Yıllık Değişme Oranı %
1985	38.411.974	-	-	-
1986	44.934.012	16.98	-	-
1987	48.291.094	7.47	-	-
1988	50.985.942	5.58	3.028.566	-
1989	51.890.202	1.77	9.026.600	-
1990	51.198.604	-1.33	16.621.600	84.14
1991	44.341.576	-13.39	23.295.884	36.75
1992	52.704.018	18.86	29.657.184	2.49
1993	59.574.396	13.04	29.657.184	27.31
1994	59.229.988	-0.58	31.156.638	5.06
1995	64.051.228	8.14	36.741.792	17.06
1996	65.034.008	1.53	44.057.486	20.8
1997	66.794.758	2.71	50.600.928	14.85
1998	64.969.262	-2.73	56.866.214	12.38
1999	63.938.104	-1.59	56.188.522	-1.19
2000	67.251.308	5.18	62.704.800	11.6
2001	62.691.736	-6.78	57.178.216	-8.81
2002	64.437.896	2.79	55.646.052	-2.68
2003	65.762.540	2.06	60.418.092	8.58

Kaynak: TMH, 2008.

Yukardaki şekilden hareketle, Boğaziçi Köprüsü'nden FSM Köprüsü'ne doğru beklenen trafik kayması gerçekleşmemektedir. Genel olarak, Boğaziçi Köprüsü'nü kullanan araç sayısındaki artış devam etmektedir. İstisna olarak, 1991 yılında, Boğaziçi Köprüsü'ndeki bakım çalışmaları nedeniyle, meydana gelen trafik tıkanıklığı sonucunda, sürücülerin FSM Köprüsü'ne ve Şehir hatları vapurlarına yönelmesi, FSM Köprüsü'ndeki trafik artışını artırmaktadır (Erdem, 2005: 47; TMH, 2008).⁷⁵ Görüldüğü gibi birinci ve ikinci köprü, trafik sorununu çözmemekte, trafikte ve kentte yeni yığılma, kilitlenme noktaları ve rant alanları yaratmakta, çevre yollarında kaçak yapılaşmaya bağlı olarak yeni mahalle ve ilçeler ortaya çıkmaktadır (TMH, 2008: 29). Ayrıca, TEM kenarında toplu konutlar ve çok katlı kapalı siteler inşa edilmekte ve bu alanlarda alışveriş merkezleri, yürüme alanı, çocuk parkı, yüzme havuzu, otopark vs. açılmaktadır. Böylelikle köprü ve TEM bağlantısına yakın oluşturulan yeni merkezler, söz konusu alanlarda yaşamak için bir tercih nedeni oluşturmakta ve nüfusu bölgeye çekmektedir (Alpaslan ve Laçinyurt, 2015: 51).

⁷⁵ FSM Köprüsü'nde, taşıt trafiği, 1990 yılında, 16.621.662 iken, 1991 yılında, 22.729.600'e çıkmaktadır.

Şekil 7: Beykoz’da Orman Alanları Üzerinde Kurulu ve Karayolu Erişimli Kapalı Siteler



Kaynak: (TMMOB, 2010: 31)

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün inşa edilmesinden sonraki yıllarda, ekonomik gelişmelere bakıldığında ise köprü’nün hizmete girmesinden sonra faaliyetlere katkısı ya da faaliyetlerdeki payı olduğu söylenebilir. 1987-2001 yılları arasında sanayi-üretim faaliyetleri bağlamında GSYİH değerlerinde yaklaşık %20-23 artış mevcuttur. Bu değerın İstanbul’a yansıması, 1988 yılında 373.637 TL’lik bir artıştır. 1989 yılında ise bu değer, 1.515.829 TL olarak, dört kat yükselmektedir (Alpaslan ve Laçinyurt, 2015: 52).

1992 yılında birinci ve ikinci köprüde olduğu gibi İstanbul Mimarlar Odası, çeşitli ilgili üniversite ve fakültelerinden (hukuk, mühendislik, iktisat gibi.) akademisyenler, üçüncü Boğaz köprüsü projesi için karşıt görüşler ve kampanyalar oluşturmaktadır.⁷⁶ Dönemin İstanbul valisi Hayri Kozakçıoğlu (1938-2013) ve Sosyaldemokrat Halkçı Partili (SHP) İstanbul Büyükşehir Belediye başkanı Nurettin Sözen (1937-) ise İstanbul Mimarlar Odası’nın başlattığı “Üçüncü Köprüye Hayır” kampanyasına katılmaktalardı. Çünkü İstanbul için köprü yerine “tüp geçidin” daha “yararlı” olacağını düşünmektedirler (Cumhuriyet, Aralık 17, 1992).

⁷⁶ Köprü ile ilgili karşıt görüşte olan meslek odaları ve alanlarında uzmanlaşmış akademisyenler, bu tarz proje tartışmalarında politik düzleme sokulmaktadır. “Muhaliif” olarak adlandırılarak köprü tartışması üzerinden kutuplaştırılan bu isimler, konu ile ilgili görüşlerini alansal raporlara dayandırarak belirtmektedir.

1993 yılında üçüncü boğaz köprüsü, resmi proje numarasıyla “Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı”nda yer almaktadır (Yatırım Programı, 1993: 98). 1993 yılında dönemin SHP’li Bayındırlık ve İskan Bakanı Onur Kumbaracıbaşı, artan İstanbul nüfusuna göre hazırlık ve plan yapmanın önemini savunarak iki köprünün ileride “yetersiz” kalacağını dile getirmektedir. Boğaz’a üçüncü köprü yapmanın bir “ihtiyaç” olduğunu ancak köprüye-“kent’in asıl sahiplerinin”- yerel yönetimleri ve mimarların karşı çıktığını söylemekte ve “demokratik kuruluşlara duyulan saygı”dan ötürü köprünün yapılmayacağını altını çizmektedir. Ancak Kumbaracıbaşı, köprünün 2000’li yılların başında inşa edilmesi gerektiğinin hesaplandığını belirtmektedir (Cumhuriyet, Aralık 3, 1993).

1994 yılında dönemin Refah Partili İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Recep Tayyip Erdoğan, İstanbul için üçüncü bir köprü ile fikrini, “TEM’in kuzeyindeki bölgede kalan akciğerlerimizin yok edilmesi” şeklinde belirtmektedir ve Erdoğan’a göre bu ciddi bir “yanlıştır” ve “bunu bekleyen mahfil⁷⁷lere yeni rant alanları ya da rant haritaları sağlama olayıdır.” Erdoğan, “otomobil kullanımı arttıran ve üreten politikalar” yerine, “metro ve tüp geçit projelerinin kent anlayışını hakim kılmak” istemektedir (Bianet, Nisan 3, 2017). 1995 yılına gelindiğinde ise Erdoğan Boğaz’a inşa edilecek yeni bir köprünün kent için bir “intihar” olduğunu bir kez daha vurgulamaktadır (Cumhuriyet, Mart 20, 1995). Ayrıca 1995 yılındaki İBB “İmar Planı Raporu”na göre, “toplu taşıma olanakları ve orta/ yüksek kapasiteli raylı sistemlerin yaygınlaştırılması” gerekmektedir (İBB, 1995).

Kentteki nüfus, araç ve ekonomik faaliyetlerin birikiminin yansıması, İstanbul’da artan nüfus ve trafik yoğunluğudur. Trafik’in giderek -hemen hemen her saatte- büyük küçük her sokakta ve caddede sıkışması, köprülere de yansımaktadır. Köprülerde oluşan trafik, ücret ödemesi ile uzun kuyruklara sebep olmakta ve yoğun saatlerde trafiği, yaklaşık 1 saat kadar daha uzatmaktadır. Ulaşım sürelerinin uzaması ve araçlardan çıkan karbon salınımı hem kent-içi yaşayan ve hareketliliği olan insanın yaşam kalitesini düşürmekte hem ticari faaliyetleri etkilemekte hem de ciddi bir zaman kaybı oluşturmaktadır. Ayrıca, köprülerdeki bakım onarım çalışmaları sonucu, Boğaz geçişindeki alternatifsizlik -arabalı vapur haricindeki her ulaşım karayoluna bağlıdır- yüzünden hem transit geçişi kesintiye uğramakta hem de bu mağduriyetler tekrar nüksetmektedir. Özellikle ağır yük kamyonlarının ve ticari tırların transit geçişlerini,

⁷⁷ Bir yerde toplanmış kimseler, toplantı yeri.

kent içinde kalan iki köprü üzerinden değil, kent dışından geçirme fikri, Boğaz’a yapılmak istenen üçüncü köprünün çıkış temellerini atmaktadır (AECOM, 2013: 2).

2.1.6.1. Adalet ve Kalkınma Partisi Döneminde Yavuz Sultan Selim Köprüsü

2010 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan ve üçüncü Boğaz köprüsü dahil “Kuzey Marmara Otoyolu Projesi (KMOP)”, “yap-işlet-devret”⁷⁸ modeli ile gerçekleştirilebilmesi için Yüksek Planlama Kurulu kararı isteği ile Kalkınma Bakanlığı’na gönderilmektedir (Alpaslan ve Laçinyurt, 2015: 55; KGM, 2024c). Projenin ilk onayı, 27 Aralık 2010 tarihli “2010/ 47” sayılı Yüksek Planlama Kurul kararıyla alınmaktadır (Alpaslan ve Laçinyurt, 2015: 55) Toplam 414 km uzunluğa sahip olan ve içinde üçüncü Boğaz köprüsü de olan KMOP ihalesi, 10 Ocak 2012 tarihinde gerçekleştirilmekte ancak ihaleye katılım olmamaktadır. Böylelikle projenin üçüncü kısmını oluşturan 95 km uzunluğundaki tekrar üçüncü Boğaz köprüsünün dâhil olduğu Odayeri-Paşaköy otoyolu, yine “yap-işlet-devret” modeliyle yapılabilmesi için ise 28 Nisan 2012 tarihinde yeniden ihale yapılmaktadır (Yıldırım, 2012; Alpaslan ve Laçinyurt, 2015: 55-6; KGM, 2024c; KGM, 2024ç; IC, 2024). 2012 yılında dönemin Adalet ve Kalkınma Partisi Başbakan Yardımcısı Ali Babacan, önce üçüncü Boğaz köprüsünün yapılacağını daha sonra çevre yollarının yapılacağını belirtmektedir (Cumhuriyet, Ocak 31, 2012).

2012 yılının temmuz ayında sonuçlanan ihaleye göre İbrahim Çeçen (IC) İçtaş İnşaat Sanayi ve Ticaret Yatırım A.Ş. ile İtalyan inşaat firması Astaldi S.P.A. ortaklığı/ konsorsiyumu, Kuzey Marmara Otoyolu Yatırım ve İşletme A.Ş. hakkını kazanmakta ve bu konsorsiyum, projenin yapımına 2013 yılında başlanmaktadır (IC, 2024). Proje, 30 aylık inşaat süreci dahil olmak üzere 10 yıl 2 ay 20 gün süresince yüklenici konsorsiyum tarafından işletilmektedir. Köprü projesinin toplam yatırım maliyeti 4.5 milyar TL’dir (Köksal ve Öztürk, 2017: 65; KGM, 2024c). Üçüncü Boğaz köprüsünün ihalesini alan şirketler grubu, yaklaşık 6 milyar dolara köprü ve otoyol projesini/ yatırımını gerçekleştirmektedir. Bilgihan’a göre, “yüksek ücreti ve uzun yolu nedeniyle tercih edilmeyen ve zaten toplam trafiğin % 2-3’ünü içeren transit geçişlere hizmet veren üçüncü köprüye” aktarılan bu miktarla -inşaat maliyeti hesaplarına göre- aynı tutarda olan 150 kilometrelik metro sistemi inşa edilebilir ve kentin mevcut metre uzunluğu olan 30 km, toplamda, Paris metro hattı uzunluğuna yaklaşabilecek,

⁷⁸ 3996 sayılı “Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun” dâhilinde yetkilendirilmektedir.

İstanbul'un akciğerleri kuzey ormanları da "tahrip edilmemiş" olacaktı (Bilgihan, 2012).

Adalet ve Kalkınma Partisi'nin "Mega Proje" olarak adlandırdığı bu kapsamlı köprü ve otoyolu, yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştiği için devlet hazinesine mali bir yük getirmeyeceği iddia edilen, kamu-özel sektörün birlikteliğini güçlendiren, "ekonomik istikrar" ve "prestij yatırımı" olarak değerlendirilmektedir (Alpaslan ve Laçinyurt, 2015: 56; Adalet ve Kalkınma Partisi, 2024: 245; KGM, 2024d). Hatta yüklenici firma ve aralarında Garanti Bankası, Halk Bankası ve Türkiye İş Bankası gibi 7 bankanın iştirakiyle en yüksek değerde finansman değeri alan proje, 2013 yılında EMAE Finance Dergisi tarafından verilen "Avrupa-Ortadoğu-Afrika bölgelerinin En İyi Kamu-Özel İşbirliği Modelli Proje Finansmanı Ödülü"nü kazanmaktadır (IC, 2013, EMAE Finance, 2014). Ancak 2014 yılından itibaren yayınlanan Sayıştay Başkanlığı "Genel Uygunluk Bildirimleri" Raporlarına göre, durumun bu kadar karlı olmadığı belirtilmektedir.⁷⁹

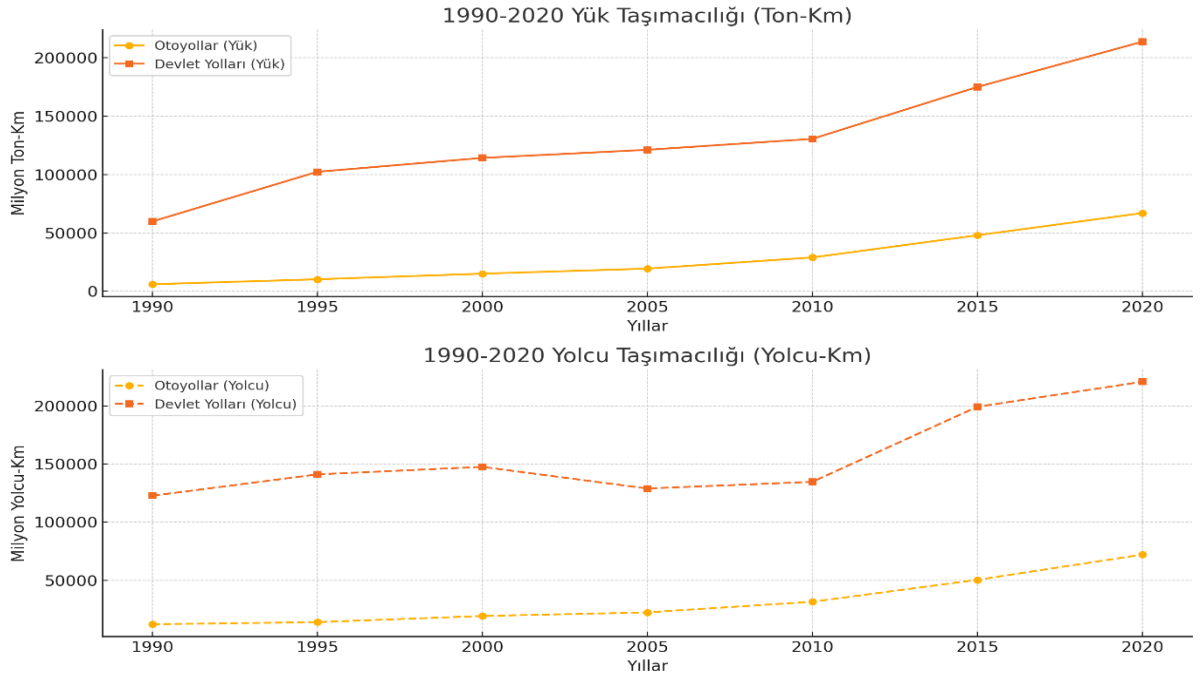
26 Ağustos 2016 tarihinde hizmete giren Yavuz Sultan Selim Köprüsü, 330 metreyi bulan asma köprü kulelerine ve 8 yol şeridine sahip, 59 m genişliği ile üstünden raylı sistem geçen "dünyanın en geniş" köprüsü olduğu iddia edilmektedir (ICA, 2024; KGM, 2024ç). Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Boğazı'nın Karadeniz kıyısında, Kuzey Marmara Otoyolu projesinin Avrupa ayağında Garipçe, Anadolu ayağında ise Poyraz'a konumlandırılmaktadır (Aysev, 2022: 146). Köprü projesinde, üzerinden geçen raylı sistem entegrasyonu ile hem şehirler arası -Edirne'den İzmit'e- hem de kent-içi ulaşım-"Marmaray" ve İstanbul metrosuyla Sabiha Gökçen Havalimanı ve İstanbul Havalimanı da birbirine bağlayan- katkı sağlayacak biçimde yapılmak istense de sonuçta klasik bir karayolu geçişi şeklinde tamamlanmaktadır.⁸⁰ İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 2017 yılında yayınladığı "İstanbul Ulaşım Raporuna" göre, "karayolunda hedeflenen büyüme" ve "Avrasya Tüneli ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü"nü hizmete alarak akıllı yönetim sistemlerinin geliştirilmesi", kentin ulaşımı

⁷⁹ Üçüncü Boğaz köprüsünden günde toplam 135.000 civarında aracın köprüyü kullanması beklenmektedir (AECOM, 2013). Bahsedilen raporlar Sayıştay resmi sitesinde "Genel Uygunluk Bildirimleri" şeklinde yıl yıl yayınlanmaktadır ve bu raporlar incelendiğinde, içinde köprü ve otoyolunun olduğu "Hazine Garantili Projeler" için çıkış işlemlerinde 2014 yılı için ise 4.652.884.235 TL, 2015 yılı için 9.284.858.675 TL, 2016 yılı için 3.748.570.280 TL, 2017 yılı için 8.798.220.568 TL, 2018 yılı için 25.117.477.188,90 TL ve 2019 yılı için 10.117.321.727,04 TL kur farkı ödendiği görülmektedir. Böylece toplamda 61.719.332.673,94 TL kur farkı ödenmektedir (T.C. Sayıştay, 2020; Tuncer, 2021).

⁸⁰ Demiryolu sistemi kurulmamış olmasına rağmen, iki adet yüksek hızlı demiryolu hattını taşıyacak şekilde tasarlanmaktadır (Aysev, 2022: 146).

açısından “stratejik” hedeflerinden biri olarak gösterilmekte ve bu projeler; Avrupa ile Asya kıtaları arasında “gelişmiş” karayolu bağlantısı sağlayan yatırımlar olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca, köprüye bağlı çevre yolu olan “Kuzey Marmara Otoyolu” ise “D-100 ve TEM üzerindeki trafik yoğunluğunu” azaltması beklenen, “kenti baypas edeceği” iddia edilen bir yol şeklinde değerlendirilmektedir (İBB, 2017: 19).

Şekil 8: 1990-2020 Yılları Arasında Karayolu Seyri ve Taşınması



Kaynak: (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2024b)

Şekil 8’de görüldüğü gibi 1990-2020 yılları arasında Türkiye’deki karayolları ulaşımında hem yük taşımacılığı hem de yolcu taşımacılığı ciddi oranlarda artmaktadır. Bu grafik, otoyolların ve devlet yollarının taşımacılıktaki rollerini açıkça ortaya koymaktadır. Yük taşımacılığı açısından devlet yolları baskın bir konuma sahip olmasına rağmen, otoyolların payı hızla artmakta ve 2020 yılında önemli bir seviyeye ulaşmaktadır. Yolcu taşımacılığında ise benzer bir eğilim gözlemlenmektedir; otoyollar, hız ve konfor avantajları sayesinde taşınan yolcu miktarını düzenli bir şekilde artmaktadır. Ancak, devlet yolları geniş bir ulaşım ağı sunarak toplam taşımacılık hacminde büyük bir payı elinde tutmaya devam etmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2013 yılı *Faaliyet Raporlarına* göre, 2012 yılında İstanbul’da trafiğe kayıtlı araç sayısı, 3.065.465’tir ve bu sayının 2.009.777’si özel otomobil sayısına aittir (İBB, 2013: 105). 2012 yılı Karayolları Genel Müdürlüğü *Trafik ve Ulaşım Bilgileri Raporu* incelendiğinde, İstanbul’daki ortalama günlük trafik

değerlerinde yoğunluğunun %76'sına yakını otomobiller oluştursa da sırasıyla otobüs, kamyon ve ticari araç gibi araçlar da trafik yoğunluğunun kalan yüzdeliğinin içindedir (KGM, 2012). 2012 yılında hem Boğaziçi Köprüsü'nden hem de Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden geçen toplam günlük araç sayısı, 407.380'dir, 2013 yılında ise bu sayı, 417.534'e çıkmaktadır (KGM, 2020).

Ana yerleşim yerlerine uzak olan ve bu amaç doğrultusunda bilinçli inşa edilmek istenen köprü, FSM Köprüsü'nün transit geçiş yükünü almak ve kent-içi trafiği rahatlatmak argümanlarını taşımaktadır. Ancak, diğer iki köprüde olduğu gibi YSS Köprüsü'nün de kuzeye doğru kentsel büyümeyi tetiklemesi ve daha sonra trafik açısından yetersiz olacağı öngörülmektedir.

Tablo 6: Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün Bağlantı Yollarındaki İlçe Nüfusları (2010-2016)

İlçe	2010 Nüfusu	2013 Nüfusu	Nüfus Artışı (2010- 2013)	Artış Oranı (%)	2016 Nüfusu	Nüfus Artışı (2013- 2016)	Artış Oranı (%)
Başakşehir	248.467	333.047	84.580	34,04	369.810	36.763	11,04
Esenyurt	446.777	624.733	177.956	39,83	795.010	170.277	27,25
Ümraniye	603.431	660.125	56.694	9,40	694.158	34.033	5,15
Çekmeköy	168.438	207.476	39.038	23,18	239.611	32.135	15,49
Arnavutköy	188.011	215.531	27.520	14,64	247.507	31.976	14,84

Kaynak: TÜİK, 2021

Bu tablo, 2010-2016 yılları arasında beş ilçedeki nüfus değişimlerini göstermektedir. 2010-2013 yılları arasında İstanbul'un beş ilçesinde yaşanan nüfus artışların en yükseği, Esenyurt'tur. Bölgedeki konut projelerinin ve altyapı yatırımlarının artması ve özellikle yeni yerleşim alanlarının oluşturulması, burayı hızla büyüyen bir cazibe merkezi haline getirmektedir. Başakşehir (%34,04) ve Çekmeköy (%23,18) nüfus artış oranlarıyla dikkat çekmektedir. Özellikle Başakşehir'de yeni yerleşim alanlarının ve modern konut projelerinin artışı, nüfusun hızla büyümesine katkı sağlamaktadır. Çekmeköy'de ise artış oranı, ilçenin daha çok orta ve üst gelir gruplarına hitap eden konut projelerine ev sahipliği yapmasıyla ilişkilendirilebilir. 2013-2016 yılları arasında Esenyurt, %27,25 ile en yüksek nüfus artış oranına sahipken toplam artış bakımından seçili ilçeler arasında yine liderdir. Daha sonra gelen Başakşehir ve Çekmeköy de %10'un üzerinde büyüme oranlarıyla dikkat çekerken Ümraniye %5,15 gibi daha düşük bir artış oranıyla daha durağan bir büyüme sergilemektedir.

Arnavutköy'ün artışı %14,84 ile kayda değer bir seviyededir. Bu veriler, söz konusu yıllarda bu ilçelerdeki hızlı kentleşme ve demografik değişimleri yansıtmaktadır. Avrupa yakası için geçerli olan mekân üretimi, simetrik olarak İstanbul Anadolu yakası için geçerlidir. İstanbul Avrupa yakası hem doğu-batı hem de kuzey-güney aksında hareketliliğini ciddi politikalarla gerçekleştirmektedir, İstanbul Anadolu yakasındaki hareketlilik ise ağırlıklı olarak doğu-batı aksında seyretmektedir. Ayrıca, İstanbul Anadolu yakasının kuzey-güney hattındaki ilçe ve mahallerindeki nüfus ve yapılaşma 1980'li yıllardan günümüze geldikçe artmaktadır: Ümraniye, Şile ve Beykoz (Çavuşbaşı, Riva, Poyraz gibi) ilçelerinin genişleyen sınırları, Sancaktepe-Samandıra, Sultanbeyli, Çekmeköy-Nişantepe-Reşadiye gibi yeni ilçe ve mahalle olan alanlar gibi⁸¹. Bu alanların oluşmasının en itici gücü, dinamosu, göç-nüfus hareketliliğini tetikleyen birçok değişken vardır. Ancak bu çalışmaya ele alınan bu değişkenlerden biri de ikinci Boğaz köprüsü olan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve köprüye bağlı gelişen çevre yollarıdır. Üçüncü Boğaz köprüsü ve köprü'nün bağlantı yolları ile bu alanlardaki nüfus-yapılaşma -Avrupa yakasındaki kadar olmazsa da- paralel olarak artmaktadır. Ancak, Avrupa yakasındaki projelere nazaran, Anadolu yakasındaki en mega proje “Kanal Riva” dır (Mega Projeler, 2022).

Tablo 7: Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün Ayaklarındaki İlçe Nüfusu (2010-2017)

Yıl	İlçe	Genel Nüfus
2010	Sarıyer	280.802
2013	Sarıyer	335.598
2016	Sarıyer	342.753
2017	Sarıyer	344.876
2010	Beykoz	246.136
2013	Beykoz	248.056
2016	Beykoz	250.410
2017	Beykoz	251.087

Kaynak: TÜİK, 2021

Bu tablo, Yavuz Sultan Selim Köprüsü inşa sürecinden önce ve inşa sürecinde Sarıyer ve Beykoz ilçelerindeki nüfus değişimini göstermektedir. Tablodaki verilere göre, 2010-2017 yılları arasında her iki ilçede de genel nüfusun düzenli bir artış gösterdiği

⁸¹ 6360 sayılı yasa kapsamında idari statülerinde değişiklikler olan bu ilçe ve mahallelerde AVM-hastane-üniversite-kapalı siteler gibi sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik alanlar üretilmektedir: Özyeğin Üniversitesi Çekmeköy Kampüsü, Beykoz, Medipol Üniversiteleri Kavacık Kampüsü, Ümraniye Sur Yapı Metrogarden ve Meydan İstanbul AVM'leri gibi.

görülmektedir. Her iki ilçede de nüfus artışı kademeli olmakla birlikte, oranlar Sarıyer için 2016 yılında 0,71, 2017 yılında ise 0,62 seviyelerde, Beykoz için ise 2016 yılında 0,32, 2017 yılında ise 0,27 seviyelerinde kalmaktadır (TÜİK, 2021). Bu durum, köprü inşasının ve çevresindeki gelişimlerin kısa vadede büyük bir nüfus yoğunluğu artışına yol açmadığını, ancak kademeli bir büyümeye işaret ettiğini göstermektedir.

Tablo 8: Boğaz Köprülerinin İnşa Sürecinde Yıllara Göre Genel İstanbul Nüfusu (1970-2016)

Yıl	İstanbul'un Genel Nüfusu	Nüfus Artışı (Bir Önceki Döneme Göre)	Artış Oranı (%)
1970	3.019.032	-	-
1973	3.465.200	446.168	14,78
1985	5.842.985	2.377.785	68,65
1988	6.591.900	748.915	12,82
2013	14.160.467	7.568.567	114,81
2016	14.804.116	643.649	4,54

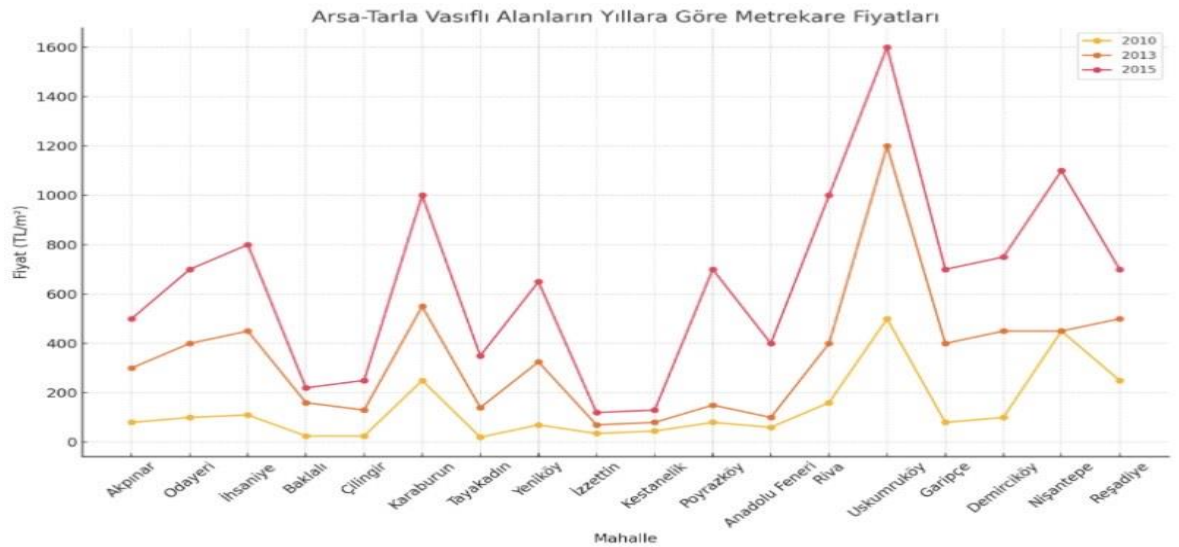
Kaynak: TÜİK, 2021

1970-1973 yılları arasında yani Boğaziçi Köprüsü'nün inşa sürecinde, tablodaki İstanbul nüfusu %14,78 oranında artarak 3.019.032'den 3.465.200'e yükselmektedir. Bu artış hem kentin büyüme trendini hem de kentin ekonomik-sosyal çekim gücünü yansıtmaktadır. 1973-1985 yılları arasında ise birinci köprü sonrası dönem, nüfusun %68,65 oranında dramatik bir artışla 5.842.985'e ulaşmasıyla dikkat çekmektedir. Bu, İstanbul'un sanayileşmesi ve göç dalgalarıyla büyük bir metropole dönüşüm sürecini yansıtmaktadır. 1985-1988 yılları arasında yani Fatih Sultan Mehmet Köprüsü inşası sırasında tablodaki nüfus %12,82 artarak 6.591.900'e ulaşmaktadır. Bu dönemde, kent içi göçün yanı sıra kentsel büyümenin sürdüğü görülmektedir. 2013-2016 yılları arasında Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün inşa edildiği dönemde, İstanbul nüfusu %4,54 oranında artış göstermektedir. 14 milyon seviyesindeki nüfus, artık hızla büyüyen bir mega kentten daha durağan bir demografik evreye geçişe işaret etmektedir. Genel olarak bu veriler, Boğaziçi köprülerinin inşa süreçlerinin de İstanbul'un nüfus artışıyla paralel bir ilişki içinde olduğunu ve bu projelerin ve köprülere bağlı gelişen bağlantı yollarının da kentin demografik ve mekânsal dönüşümünde önemli bir rol oynadığını göstermektedir.

Tablo 9: Arsa-Tarla Vasıflı Alanların Yıllara Göre Değer Satışları (2010-2015)

İlçe	Mahalle	2010 (TL/m ²)	2013 (TL/m ²)	2015 (TL/m ²)
Eyüp	Akpınar	80	300	500
Eyüp	Odayeri	100	400	700
Eyüp	İhsaniye	110	450	800
Arnavutköy	Baklalı	25	160	220
Arnavutköy	Çilingir	25	130	250
Arnavutköy	Karaburun	250	550	1000
Arnavutköy	Tayakadın	20	140	350
Arnavutköy	Yeniköy	70	325	650
Çatalca	İzzettin	35	70	120
Çatalca	Kestanelik	45	80	130
Beykoz	Poyrazköy	80	150	700
Beykoz	Anadolu feneri	60	100	400
Beykoz	Riva	160	400	1000
Sarıyer	Uskumruköy	500	1200	1600
Sarıyer	Garipçe	80	400	700
Sarıyer	Demirciköy	100	450	750
Çekmeköy	Nişantepe	450	450	1100
Çekmeköy	Reşadiye	250	500	700

Kaynak: Türkiye Sınai Kalkınma Bankası Gayrimenkul Değerleme (Kara, 2016; Akşam, 2016).

Şekil 9: Arsa-Tarla Vasıflı Alanların Yıllara Göre Metrekare Fiyatları Grafiği

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmaktadır.

Yukarıdaki tablo 9'da ve grafikte; Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve güzergahındaki ilçe ve mahallelerdeki 2010, 2013 ve 2015 yıllarına ait arsa metrekare fiyat değişimleri

gösterilmektedir. Grafikte dikkat çeken noktalardan birincisi, Sarıyer'in Uskumruköy ve Garipçe gibi mahallelerinde, fiyat artışları oldukça yüksektir. İkincisi ise Arnavutköy Karaburun ve Beykoz Riva da değer artışının belirgin olduğu mahallelerdir. Üçüncüsü ise Çatalca İzzettin ve Çatalca Kestanelik gibi bazı mahallelerdeki fiyat artışının daha ılımlı seyretmesidir.

“Mega projeler”, ekonomik büyüme ve rekabet edebilirlik arayışında olan kentlerin izlediği en görünür ve her yerde bulunan kentsel canlandırma stratejilerinden biri haline gelmektedir ve bu projeler zamanla, küreselleşmenin kentleşmesini sağlayan mekanizmalar haline gelmektedirler (Swyngedouw vd., 2002). Sermayenin kentsel arazilere yönelik yatırım tercihleri devlet tarafından deregülasyonlar ve büyük kamu yatırımları üzerinden teşvik edilince ortaya yaygın dönüşüm haritası çıkmaktadır (Yalçın vd., 2014: 48). Bu bağlamda İstanbul kenti için yapılan projeler ve projelerin küresel projelere entegre edilmesi, kent dokusunu/ dönüşümünü tekrar güncellemektedir.

2017 yılında İstanbul'daki trafiğe kaydedilen araç sayısı, dört milyonu geçmektedir (TÜİK, 2018; ICA 2018). 2018 yılında yayınlanan İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 2015-2018 yılları arasındaki trafik raporuna göre trafik endeksinde %17 bir düşüş görülmektedir. 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'nden geçen günlük ortalama araç sayısında, 2017 yılında bir önceki yıla kıyasla yaklaşık %12'lik azalma olduğu tespit edilmekte ve ayrıca “ağır tonajlı araçların” Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nü kullanmasıyla 2017 yılında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden geçen toplam araç sayısında bir önceki yıla oranla yaklaşık yüzde 12 azalma görülmektedir (İBB, 2018; ICA, 2018; Hürriyet, Mayıs 15, 2018). Dolayısıyla YSS Köprüsü'nün 2018 yılına kadar inşa argümanının hedeflerini tutturduğu ve fark yarattığı görülmektedir. Ayrıca yine 2015-2018 yılları arasında Türkiye ekonomisi bağlamında GSYH miktarında düşüş eğilimi gözlemlenmekte ve bu aralıkta 2018 yılında en yüksek pay olan %31 oranını İstanbul almaktadır. İstanbul'daki en yüksek GSYH, 1 trilyon 155 milyar 254 milyon TL'ye ulaşmaktadır (TÜİK, 2015; 2016; 2017; 2018; T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı, 2024).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: BOĞAZİÇİ KÖPRÜSÜ'NÜN DÖRT YÜCELİK KATEGORİZASYONUNA GÖRE ELEŞTİREL SÖYLEM ANALİZİ (1968- 1973)

Bu bölümde, birinci bölümde tartışılan metodolojik-teorik kavramlara başvurarak Boğaziçi Köprüsü için seçili veri setindeki Akşam'dan Kurtul Altuğ'un, İlhami

Soysal'ın ve Çetin Altan'ın, Bugün'den Refik Özdek'in, Cumhuriyet'ten Burhan Felek'in, Nadir Nadi'nin, İlhan Selçuk'un ve Gülten Kazgan'ın, Dünya'dan Falih Rıfkı Atay'ın, Yılmaz Öztuna'nın ve Bedii Faik'in, Milliyet'ten Refi Cevat Ulunay'ın, Burhan Felek'in, Talat Halman'ın, Kemal Bisalman'ın, Abdi İpekçi'nin, Ali Gevgilili'nin, Hasan Pulur'un, Gülten Kazgan'ın, Refik Erduran'ın ve İsmail Cem'in, Son Havadis'ten Tekin Erer'in, Orhan Seyfi Orhon'un ve Advieye Fenik'in, Tercüman'dan Ergun Göze'nin, Tarık Buğra'nın ve Rauf Tamer'in, Türkiye'den Vecihi Ünal'ın, Yeni İstanbul'dan Nizamettin Nazif Tepedelenlioğlu'nun yazılarının söylem analizi bu bölümde incelenmektedir. Söylemlerin anlamını etkileyen ve bağlamlarını oluşturan yücelik tartışmaları, boyutları ile üst, bazı üst başlıklar da kendi içlerinde alt başlıklar ile sunulmaktadır. Kısacası, 1968-1973 yıllarında seçilen köşe yazıları, araştırmanın varsayımına, problematiğine ve metodolojisine göre yani makro düzeyde dört yücelik kategorilerine (bağımlı değişkenlerine) göre, mikro düzeyde ise üslup, temalar, politik algı-atıf-vurgu, karşıtlıklar ve öteki temsillerinin (bağımsız değişkenlerinin) dayatılmasına göre başlıklandırılıp analiz edilmektedir.

3.1. Boğaziçi Köprüsü'nün Teknolojik Yücelikleri

Birinci Boğaz köprüsü, ikinci bölümde tartışıldığı gibi fikir olarak tarihsel kökenleri olan bir konudur. Ancak gelişen ve değişen koşullar içinde anlamı değişmekte ve bu anlamın tekrar doldurulup boşaltılmasıyla çok boyutlu tartışılan dönemsel bir imaj, bir figür, manipüle edilen bir mekâna dönüşmektedir. Ancak köprünün en ön plana çıkan teknolojik yüceliği, ulaşımdır ve ulaşım problemi hem İstanbul hem Türkiye hem de bölgesel manada değerlendirilmektedir.

İstanbul'un sosyo-ekonomik ve kentsel gelişimi, sanayi temellidir. Bu duruma bağlı olarak, az gelişmiş bölgeden/ kırdan İstanbul'a doğru yoğun göç hareketinin başlaması, toplumsal koşullar, İstanbul kentleşmesini niteliğini ve boyutlarını etkilemektedir (İstanbul Yeşillendirme Derneği Bildirisi, 1973). Sürekli ve kontrolsüz göç, nüfus ve istihdam dengesizliği, ulaşım politikalarının karayolu ağırlıklı olması, otomobil sayısının fazlalığı, otorite dağınıklığı ve yetki karmaşası, ulaşım ile ilgili planların uygulanmaması, etkin bir otopark yönetiminin olmayışı ve toplu taşımanın yetersizliği, kentteki ulaşım sorunlarının temel nedenleri olarak ortaya çıkmaktadır (Karakoç, 2015: 532). 1960'lı yılların sonunda, İstanbul kent nüfusunun, motorlu taşıt araçlarının kullanımı ve trafik yoğunluğunun artması, iki yakanın birbirine ihtiyaç duyacak şekilde kentleşmesi, Boğaz'a inşa edilecek köprü tartışmalarını kuvvetlendirmektedir. 1967 yılında İkinci Beş Yıllık Plan hazırlıkları içinde teklif

edilen Boğaz köprüsü projesi, Karayolları Genel Müdürlüğünün projeleri arasında ve öncelik bakımından 178. sıradadır (Tekeli, 1970: 91). 1968 ve 1969 yılları, birinci Boğaz köprü tartışmalarının en “hararetli” olduğu zaman dilimleridir. 27 Ocak 1970 tarihinde köprü inşaatını başlatacak konsorsiyum ile imzalanan mukavele ve 20 Şubat 1970 tarihinde atılan köprü temelinden sonra, tartışmalar yerini fiili köprü yapım sürecine bırakmakta, görece “sakin” tartışmalar gündemi almaktadır.

“Toplumsal yaşamı hem toplumsal yapılarla sınırlanmış hem de toplumsal yapıları dönüştüren aktif bir üretim süreci olarak görmenin ve araştırmanın bir yolu”, yapı ve fail arasındaki modernite geriliminin üstesinden gelmeyi amaçlamaktadır (Chouliaraki ve Fairclough, 1999: 1). Boğaziçi Köprüsü, asma köprü olması sıfatıyla ve teknolojisinin satın alındığı coğrafya bakımından modernleşmenin/ medenileşmenin ve Batılılaşmanın bir getirisi. Bunun yanı sıra köprü, ABD ve Avrupa'nın model aldığı, ülkenin araba merkezli bir altyapıyı benimsemesini simgelemektedir. Köprü, 1970'li yıllarda özel sektör-devlet işbirliğiyle modern altyapı projesi olarak İstanbul'un modernleştirilmesi yönünde başlatılan çalışmalar kapsamında inşa edilmektedir (Kırcıoğlu, 2023).

İstanbul'da ulaşım, yüzyıllar boyunca ağırlıklı olarak denize bağımlı haldedir ve 1923'te Cumhuriyetin kurulmasından sonra da pek değişmemektedir. İstanbul, 1950'lerin ortalarına –yani çalışmanın birinci bölümünde tartışılan Haliç'in köprüleşme deneyiminin gelişmesine- kadar yüzyıllarca bu şekilde devam etmektedir. 1960'lı yıllara gelindiğinde ise köprü tartışmaları tekrar ortaya çıkmakta ve tartışmalar, karşılaştırmalı ulaşım sistemleri bağlamında değerlendirilmektedir. Motorlu taşıtların- otomobillerin kentleri “işgal ettiği otomobil trafiği ve genellikle büyük ölçüde ulaşım meseleleri”, kentin ilgi ve imajının odak noktası olmaktadır (Cansever, 2016: 108).

Bedii Faik⁸², Dünya Gazetesindeki “Bugünün mavnacıları⁸³!” adlı yazısında, köprü tartışmalarından birini aktarmakta:

“İlk araba vapuru, Kabataş-Üsküdar arasında sefere konalı 100 yıl geçmiş ve o zaman, bugün Boğaz köprüsüne karşı olanlar gibi mavnacılar, işleri bozulacak diye vapuru taşlamıştır. Türkiye’de 100 yıl önce ancak mavnacıların yaptığını, bugün siyasi partiler, yazarlar, üniversite öğrencileri yaptığına göre demek ki kafaca korkunç gerilemeler vardır.” (Faik, 29.01.1969, Dünya)

Faik alıntıladığı haberle benzer düşünerek “bugünün bir parti liderinde veya gazete yazarında, bir asır öncenin mavnacısını bulmak gerçekten hazin bir tablodur!”

⁸² İstanbul Üniversitesi Tıp Fakültesi’ndeki eğitimini yarıda bırakıp “Tasvir” ve “Son Saat” fıkra yazmaya başlayan Faik, “Tan”, “Milliyet”, “Yeni İstanbul”, “Ulus”, “Tercüman” ve “Dünya” gibi birçok gazetede yazı ve fıkra yazmaktadır.

⁸³ Mavna; yakın kıyılara ya da limanın uzaklarında demirlemiş gemilere yük götürüp getiren, büyük tekne, mavnacı ise tekne sahibi veya tekneyi işleten.

yorumunu yapmakta ve ulaşımla ilgili bu teknolojik gelişimi, köprüyü desteklemektedir.

Boğaziçi Köprüsü'nün ulaşım işlevi, seçili yazarların birçoğu tarafından yüceltilmekte ve köprünün ulaşım işlevi, çeşitli yerel ve küresel bağlamlarda değerlendirilmektedirler. Bazı yazarlar, köprünün İstanbul kentini birleştireceğini, bazı yazarlar köprünün Türkiye'yi bazı yazarlar ise köprünün Asya ile Avrupa'yı birleştireceğini iddia etmektedir. Yazılardaki bu bağlamlara göre başlıklandırmalar yapılmakta ve bu başlıklarda, söylemlerin analizine yer verilmektedir.

3.1.1. İstanbul'u Hızla Birleştirmek

İstanbul, yoğun dikey sosyal ve yatay mekânsal hareket ile oldukça dinamik bir kenttir (Esen ve Rienets, 2008: 89). İstanbul'un klasik tanımı, tarihsel süreç içinde hiç değişmemektedir. Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne, İstanbul, her daim, bu coğrafyanın en cazip kentidir. Kent, kendi kendine yeten, parçalı ve işbölümüne sahip mekânsallığı ile sakinleri arasında bir düzen oluşturmaktadır. Bu mekânsal iş bölümü Turgut Cansever tarafından şöyle ifade edilmektedir:

“İdari ve kültürel merkez olarak İstanbul yarımadası, dinî ziyaretgâh olarak Eyüp, ticaret merkezi olarak Galata ve imalat yöreni olarak Üsküdar ile tarımsal faaliyetlerin merkezi olarak Boğaz köyleri, Kadıköy, Bostancı, Kartal, Yedikule, Bakırköy ve Yeşilköy gibi köylerin bir araya gelmesiyle oluşan İstanbul yerleşmeler bütünlüğü, modern Orta Avrupa'nın galaksi biçimindeki metropollerinin eski bir örneğini teşkil ediyordu.” (Cansever, 2016: 119-20).

İstanbul'un birden fazla merkezinin olmasını, tarihsel nedenlerle mekânın bu şekilde ayrılması/ bölünmesi olarak yorumlanabilir. İstanbul sadece yönetimin, finansın merkezi değil, aynı zamanda, kentin çevresindeki tarım alanları -bostan, bağ gibi- ve hayvancılık alanları ile kentin çeşitli ihtiyaçlarını karşılayan kendi kendine yetebilen bir kenttir. Ancak, çevresindeki tabiatı ve sahip olduklarını korunması, geliştirilmesi için ne kadar gayret/ itina gösterilmektedir? Cansever'e göre “Karayolları ve İnşaat Kanunu”nun kabul edilmesinden (1928) ve onun inşaat ve yol standartları, inşaa (konstrüksiyon) ayrıntılarıyla ilgili getirilen düzenlemelerden hemen sonra, Cumhuriyet'in ilk yıllarında görülmektedir ve bu durum, mimarî geleneği, zanaatkârların hünerlerini ve hususiyetlerini tahrip etmektedir (Cansever, 2016: 194). 1950'lere gelindiğinde ise İstanbul, nüfus ve trafiğinin artmasıyla birlikte, ulaşımın ve ekonomik faaliyetlerin desteklenmesine yönelik stratejik yatırımlar planlanmaya ve uygulanmaya başlanmaktadır.

Dönemin Adalet Partili Başbakanı Süleyman Demirel, 1967 yılında Meclis'te yaptığı bir konuşmada Boğaziçi Köprüsü için “İstanbul trafiği, İstanbul çevre yolları ve Boğaz geçişi yapılmadıkça halledilemez” iddiasında bulunmakta ve iddiasını, İstanbul'daki

araç sayılarının yıldan yıla artacağı hesabıyla ortaya koymaktadır Demirel'e göre bu hesaplarla, İstanbul'un vasıta sayısının ve nüfusunun artması hem yolları hem de Boğaz ulaşımındaki arabalı vapurları "yetersiz" hale getirecektir. Ayrıca Boğaz'ı geçmek için iskelelerdeki kuyrukta -zaman zaman 32 saat- bekleyen araçların "zamanı zayi" olacaktır (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1967b). Dönemin Adalet Partili Bayındırlık Bakanı Orhan Alp'e göre İstanbul'u değerlendirirken günceli/bugünü düşünmek değil, daha uzun vadede düşünmek gerekmektedir (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1968: 22-23; TBMM, 2024). Alp'e göre köprü, yıldan yıla nüfusu ve taşıt sayısı ile süratle "büyüyen" ve "gelişen" İstanbul için "zarurettir" (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1968: 22-23). Alp, Meclis'te köprüyle ilgili yaptığı açıklamada, köprünün ulaştırma işlevini aktarmakta, Boğaz köprüsü ve çevre yolları yapıldıktan sonra, "Topkapı'dan (Avrupa yakasından) Ankara asfaltına (Anadolu yakası) 22 dakikada" geçileceğini belirtmektedir (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1968). 1968 yılı verilerine göre arabalı vapurda bir arabanın bekleme süresi yaklaşık 37 dakika, bir kamyonun bekleme süresi ise yaklaşık 93 dakikayı bulacak şekilde hesaplanmaktadır (KGM,1968).

Mimarlar Odası yöneticileri, bir basın toplantısı düzenleyerek Boğaz Köprüsüyle ilgili çeşitli başlıklarda açıklamalar, eleştiriler yapmaktadır. Bu iddialardan biri, köprünün yalnızca "araba sahipleri" tarafından kullanılacağı ve bu haliyle köprünün yalnızca "dev bir oyuncak" statüsünde kalacağı ile ilgilidir (Cumhuriyet, Mart 8, 1968; Mimarlar Odası, 1968). Mimarlar Odası'nın köprüyü yalnızca araba sahipleri tarafından kullanılacak olan dev bir oyuncığa benzetmeleri, köprüyü kullanacak olan diğer kamyon, yolcu taşıyan ve yakalar arası ulaşımı sağlayacak olan otobüs ve benzeri taşıtları dışarda bırakarak eksik, abartılı ve ideolojik bir çerçeve sunmaktadır.

Tekin Erer⁸⁴, "Cumhuriyetin büyük eseri" adlı yazısında, 20 Şubat 1970 tarihinde temeli atılan köprünün teknolojik yüceliğini, İstanbul üzerinden yansıtmaktadır: "İstanbul halkı bütün hissiyatıyla köprüye olan hasretini, köprüye olan ihtiyaç ve arzusunu en mükemmel şekilde temel atma gününde belirtti." (Erer, 21.02.1970, Son Havadis) Erer'in vurguladığı "köprü ihtiyacı" nereden kaynaklanmaktadır ve çalışma için seçilen yazarlar, köprü "ihtiyacını" hangi argümanlar üzerinden kurmaktadır?

⁸⁴ İstanbul Üniversitesinde eğitim gören, gazeteci ve siyasetçi olan yazar, gazetecilik kariyerine "Vatan" Gazetesinde başlamaktadır. Daha sonra yazar, vefatına kadar çalışacağı "Son Havadis" Gazetesinde yazmaktadır. Ayrıca 1965 Genel Seçimlerde Adalet Partisi İstanbul Milletvekili olmakta, iki dönem parlamentoda görev yapmaktadır.

İstanbul’u/ iki yakayı/ Boğaziçi’ni birleştirmek hem kent hem de Türkiye için önemli bir konu olmuştur. İlhan Selçuk⁸⁵, “Pencere” adlı Cumhuriyet’teki köşesinde yazdığı “Boğaz Köprüsü” yazısında köprüyü farklı bir noktadan eleştirilmektedir. Selçuk, İstanbul’un köprü ihtiyacına ve köprünün ulaştırma işlevine karşı ciddi bir eleştiri yapmaktadır. Bu eleştiri, kapsamlı bir sosyal analizle çizmektedir:

“İstanbul kapitalizmin merkezi olarak suni biçimde şişer ve şişirilirken Amerikan sermayesi de Fatih’in delip geçtiği surların içine ve dışına ‘üs’lerini yerleştirirken öte yandan petrol kumpanyaları hizmete arz ile pırıl pırıl istasyonlar, otomobil kumpanyaları da yabancı marka otomobiller furyasına giriştiler...Halk işine gitmek için taşıt bulamazken otomobil adedi arttıkça artar...Araba vapurları sefere yetmezken demiryollarını öldüren özel nakliyecilik de suni biçimde geliştirilir. Eloğlu kamyonlarının sürdükçe milli pazara, işler büsbütün açmaza girer...” (Selçuk, 11.02.1968, Cumhuriyet) Selçuk alıntısında, gelişmekte olan bu otomobil sanayiye dikkat çekerek, İstanbul’un “kapitalizmin” merkezi haline geldiğini, “Amerikan” sermayesinin kente yerleştiğini ve bu politikaların sonucunda, “petrol-otomobil” şirketlerinin hızla büyüdüğü belirtilmektedir. Ancak bu büyüme ve gelişme, genellikle yerel halkın ihtiyaçlarına ve kentin altyapısına uyum sağlamamaktadır. Köprü ihtiyacının ya da belirgin ulaşım meselesinin, otomobil sayısının artmasına, demiryollarının terkedilmesi ve yerine özel nakliyecilik sisteminin getirilmesine bağlamaktadır. Selçuk köprünün; ulaştırma işlevini, İstanbul’un ulaşım ihtiyacı üzerine kurulmayacağını iddia etmekte ve köprünün İstanbul’un ekonomik ve sosyal dokusu yerine tercih edilen ve olumsuz sonuçlar doğuracağını düşündüğü sermaye politikaları üzerinden kurmaktadır.

Orhan Seyfi Orhon⁸⁶, Son Havadis Gazetesindeki “Bir Bakıma” köşesinde “Asma Köprü!” adlı bir yazında, köprünün teknolojik yüceliği olan ulaştırma boyutunu, İstanbul trafiği üzerinden yorumlamaktadır:

“Tophane’den Kabataş’a kadar uzanan vasıtalardan bir sıra, iki sıra, bazen üç sıra olup bekleyişlerini her gün görüyoruz. Bu ticari konvoyun günlerce beklediği oluyor. Asma köprüsünün hiçbir faydası olmazsa bu konvoyları hiç beklemeden daha ucuza geçirecektir.” (Orhon, 23.02.1970, Son Havadis) Orhon alıntısındaki söylem stratejisini, İstanbul’da ulaşımın zorluklarını ve kent-içi trafiğin sıkışıklığını eleştiren bir yerden kurmaktadır. Söylem stratejisini güçlendirmek adına; “Tophane-Kabataş” arası vasıta trafiğinin yoğunluğuna ve sıralar halinde bekleyen araçların varlığına dikkat çekilmektedir. Bu semtler arası trafiğin örnek

⁸⁵ İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesinde eğitimini tamamlayan yazar, profesyonel avukat olarak başlamakta ancak bir süre sonra “Akşam” Gazetesinde gazetecilik kariyerine başlamaktadır. 1963 yılından vefatına kadar çalıştığı Cumhuriyet Gazetesinde sürdürmektedir.

⁸⁶ Darülfünun Hukuk Mektebi’nde eğitim görürken yayıncılık hayatına başlayan yazar, şiir, hikaye, roman, hiciv yazıları gibi birçok edebi eser vermektedir. Gazetecilik kariyerine Tasvir, Ulus ve Cumhuriyet gazetelerinde devam etmektedir. 1946 yılında Cumhuriyet Halk Partisi Zonguldak Milletvekili seçilmektedir. 1950’lili yıllara gelindiğinde ise Demokrat Partisi’ni destekleyen “Zafer” ve “Havadis” gazetelerde yazmaktadır. 1960 yılında ise Adalet Partisi’ne geçmekte ve 1965 Genel Seçimde Adalet Partisi İstanbul Milletvekili olmaktadır. 1962 yılından vefatına kadar ise *Son Havadis* Gazetesinde yazılarını yazmaktadır.

verilmesinin birinci sebebi, gün içerisinde canlı, işlek iş ve finans yerlerine yakın olması, ikincisi ise Kabataş'ta bulunan Kabataş-Üsküdar arabalı vapur iskelesidir. Orhon, yoğun trafiğin ticari konvoylar tarafından oluşturulduğu ve bazen günlerce beklediği ifade etmektedir. Bu durumun hem ekonomik zarar hem de zaman kaybı oluşturduğunu ve kent trafiğini/ akışını olumsuz etkilediğini belirtmektedir. Bu sorunlara karşılık “ekonomik” ve “pratik fayda” sağlayacak çözüm önerisi, kentin asma köprü ihtiyacını karşılamaktır.

Tarık Buğra⁸⁷, Tercüman'daki “Merhaba” köşesinde “Asma Köprü” isimli yazısında, köprünün kent-içi ulaşım ihtiyacını, kişisel deneyimi üzerinden dramatize etmekte ve toplumsal durum tahlili çizerek aktarmaktadır:

“Geçen Mayıs ve Haziran aylarında, Sigorta Hastanesi'nde yattığım sıralarda: Sirkeci'den Harem'e geçmek için arabalı vapur bekleyen kamyonların ta Samatya'ya kadar kuyruk yaptıklarını gördüğüm günler oldu hem de uzayıp kısalırmamacasına. Dile kolay bu: Kuyruk, geçilecek mesafenin üç misli; bekleyiş süresine gelince, geçişe yetecek zamanın iki yüz, üç yüz misli. Rezaleti...İsterseniz faciayı anlamak için ekonomist filan olmaya lüzum yok...kırk paralık sağduyu yeter de artar.” (Buğra, 08.07.1973, Tercüman)

Buğra edebi kişiliğini hem ifadesinin bağlamını kurgularken hem de güçlendirirken yansıtmaktadır. Kişisel deneyimiyle tanık olduğunu iddia ettiği “Sirkeci-Harem” arası arabalı vapur “kuyruk” görüntüsünü aktarırken hem durumun daha iyi anlaşılmasını hem de anlatının doğruluğunun vurgusunu/ güvenini arttırmaktadır. “Rezalet” ifadesiyle kuvvetlendirdiği trafik sorunun boyutlarını ve etkilerini anlatırken yoğunluğun “Samatya'ya” kadar ulaştığını dile getirmektedir. Böylelikle Buğra, mevcut ulaşım sisteminin yetersizliğini ve bu yetersizliğin yarattığı ekonomik ve sosyal sorunları eleştirmekte ve “kırk paralık sağduyu” olarak tanımladığı köprü ihtiyacının ciddiyetini ortaya koymaktadır.

Abdi İpekçi⁸⁸, Milliyet'teki “Durum” köşesinde “Hayırlı olsun” adında bir yazı yazmakta ve yazısında, Boğaz köprüsünün teknolojik yüceliğini, İstanbul trafiği üzerinden kurmaktadır:

“Boğaz köprüsünün giderek bir zorunluluk halini aldığını kabul etmek gerekir. Gerçekten de iki yaka arasındaki trafik, tahminlerin üstünde gelişen bir hızla yoğunlaşmaktadır. Kabataş ve Üsküdar İskelelerinde, dizilen binek araçlarının, Sirkeci ve Harem iskelelerinde sıraya giren kamyonların uzunluğu kilometreleri bulmaktadır. Bu yüzden her gün saatlerce bekleyen insanların ve malların aslında ekonomik kayıplar olduğu ortadadır. Köprü, hiç şüphesiz bu kayıpları giderecek bir bağlantı olacaktır.” (İpekçi, 28.01.1970, Milliyet)

⁸⁷ Konya Akşehir doğumlu olan yazar, ekonomik sebeplerinden ötürü, ilk olarak İstanbul Üniversitesi Tıp Fakültesi ve daha sonra yine aynı üniversitenin Hukuk Fakültesini bitirememektedir. Edebiyata yönelen yazar, 1947 yılında kaydolduğu Edebiyat Fakültesinde Ahmet Hamdi Tanpınar'ın öğrencisi olmaktadır. 1950'li yıllara gelindiğinde ise gazetecilik kariyeri başlamaktadır. *Milliyet*, *Yeni İstanbul*, *Vatan*, *Yeniğün* ve *Tercüman* gibi gazetelerde yazılar yazmaktadır (Ayvazoğlu, 2020; Öz, 2020).

⁸⁸ Hukuk eğitimi olan yazar, gazetecilik kariyerine *Yeni Sabah*, *Yeni İstanbul* ve *İstanbul Ekspres* gibi gazetelerde çalışarak başlamakta daha sonra 1954 yılından suikaste uğradığı 1979 yılına kadar Milliyet Gazetesinde çeşitli görevlerinin yanında Başyazarlık yapmaktadır.

İpekçi alıntısında, İstanbul'daki Boğaz ulaşımının durumunu görselleştirerek Boğaz köprüsü inşasının kaçınılmaz bir ihtiyaç olduğunu ve bu ihtiyacın giderek arttığını belirtmektedir. Kentteki sanayileşme ve kentleşmeyle oluşan yoğunlaşma ve hareketliliğe değinen İpekçi, köprünün ulaşım işlevini ön plana çıkartmaktadır. Söylemindeki retoriği kentteki Boğaz ulaşımını sağlayan ancak yetersiz bulunan arabalı vapur iskeleleri (Kabataş-Üsküdar, Sirkeci-Harem) ile örneklendirmektedir. Ağır trafik ve uzun bekleyişlerin, ekonomik kayıplara yol açtığına dikkat çeken İpekçi, köprü inşasıyla bu sorunların giderileceğini ve köprünün kentte “bağlantı” olmasıyla toplumun her kesimine fayda sağlayacağına vurgulamaktadır.

Boğaz Köprüsünün kent-içi bir bağlantı olması, Nizamettin Nazif Tepedelenlioğlu⁸⁹ için farklı bir yansımadır. “Yeni İstanbul” Gazetesinde yazdığı “Boğaz Köprüsü” adlı yazısında köprünün ulaşım yüceliğini kısa bir ifade ile özetlemektedir: “Uyan tarih! Akdeniz boğazını salla geçenlerin torunları, Karadeniz boğazı üstüne Avrupa’nın en büyük köprüsü kurmaktadır. Bosforun iki yakası birbirine kavuşuyor.” (Tepedelenlioğlu 21.02.1970, Yeni İstanbul) Tepedelenlioğlu’nun tarihsel referansları içeren bu alıntısı, köprüyle Boğazın iki yakasını birleşmesine sembolik bir mana eklemektedir. Bu sembolik mana, söylem stratejisindeki güç ilişkisi bakımından tarihte kazanılan bir zafer bir üstünlük gibi tanıtılmaktadır. Avrupa’nın “en büyük” köprüsü vurgusu hem Flyvbjerg’in bakış açısıyla “teknolojik yüceyi” ifade eden bir coşku hem de Van Dijk’in söylem çözümlemesindeki hakimiyettir. Söylemin gücünü arttıran milli gurur gibi sunulan bu tarihsel zafer anlatısı, halkı-okuyucuları motive eden ve köprü desteğini mobilize eden bir araç olarak düşünülebilir.

3.1.1.1. Boğaziçi’nin Coğrafi Durumu ve Jeolojik Yapısı

Jeolojik araştırmalar, Kuzey Anadolu’da İzmit-Erzurum istikametinde büyük çapta bir fay hattının mevcut olduğunu ve bu hattın Marmara Denizinin altından batıya doğru uzandığını göstermektedir (De Leuw, 1969; Çağatay vd., 2000; Oktay vd., 2002). Esasen Boğaziçi’nin eşsiz coğrafi konumu, büyük bir deprem sonucu fayların kayarak yarılmasından oluşmaktadır. İstanbul bu haliyle hem tektonik bir oluşum hem de tektonik bir yapıya sahip olan bir kenttir. De Leuw firmasının köprü etüdü ve hesaplamalarında kentin bu özelliği yani deprem tesiri ve riski nazara alınmaktadır

⁸⁹ Deniz Harp Mektebi, Hukuk Fakültesi ve Ulum-ı Âliye-i Ticariye (Yüksek Ticaret) Mektebi’nde okuyan yazar, Nazım Hikmet ve Vâlâ Nurettin gibi önemli şair yazar isimlerle beraber Moskova Üniversitesi’nde de eğitim almaktadır. “Hâkimiyet-i Milliye”de gazeteciliğe başlayan yazar, vefat ettiği 1970 yılına kadar “Yeni İstanbul”da yazmaktadır.

(1969). Köprü hesaplamalarında Boğaziçi'nin zemin etüdünden farklı, başka bir özelliği ise su akımı ve suyun derinliği mevzusudur. Boğazın su akımı, Karadeniz'den Marmara'ya doğrudur, bazen güneyden gelen rüzgarla bu yön üst akım olarak tersine çevrilmektedir. Ancak alt akım olarak yine kuzeyden güneye akmaya devam etmektedir. Boğaz, oldukça derin bir su yatağına sahiptir. Örneğin Ortaköy-Beylerbeyi arası 55-60 metre arasında, Salacak-Ahırkapı arası 2500 metredir (De Leuw, 1969; Erer, 1973: 37).

Burhan Felek⁹⁰, Cumhuriyet'teki "Hadiseler Arasında" köşesinde "Küçük bir mes'ele" adlı bir yazısıyla, İstanbul'un coğrafi durumunun kişisel deneyimine ve "İstanbul" olma kimliğine olan etkisinden bahsetmekte ve tanık olduklarının ona atfettiği otoriteyle Boğaz köprüsü fikrini, söyleminde meşrulaştırmaya çalışmaktadır.

"Ben İstanbul'a köprü yapılmasını isteyenlerdenim. Hani inadına değil... Bir İstanbullu olarak yıllar yılı bu şehrin ortasından su ile bölünmüş olmasının acısını çekmiş biri olarak istiyorum. Bir kısım kimseler, bunu 'vatan hıyaneti' sayıyorlar (İkinin ortası yok!). Ne yapalım, biz gene istiyoruz." (Felek, 06.06.1968, Cumhuriyet)

Bir okur mektubunu alıntılaman Felek, ona yazılanları, köprü karşıtı söylemin "basit" ve "aldatıcı" etkisiyle yazıldığını düşünmektedir. Düşüncelerini, "samimi" biçimde mektuptan hareketle dile getirmektedir. Felek bu alıntıyla hem köprünün ulaşım adına gerekliliğini ortaya koymakta hem de söyleminde kendi pozisyonunu güçlendirmektedir. Böylelikle fikrinsel karşıtlıkta olan muhaliflerin köprüyle ilgili fikirlerini değersizleştirmektedir. Köprü ile ilgili görüşünde sabit kalan ve köprünün teknolojik yüceliğini, köprünün "su ile bölünmüş" kentin tek rasyonel çare olduğunu dile getirmektedir.

3.1.1.2. Hava Muhalefeti

1968 ve 1970 yılında Boğaziçi Köprüsü için Karayolları Müdürlüğünü hazırladığı bir raporlarda, hava ve deniz trafiğinin tesirlerinden bahsedilmektedir. Bu raporlarda, "sert rüzgâr", "sis" gibi hava koşullarının, Boğaz -deniz- trafiği için yılda yaklaşık ortalama 6 gün "âtıl" kayıp oluşturulduğu belirtilmektedir. Bu hava olayları, Boğaz ulaşımını ve dolayısıyla ticareti, ihtiyaçları "geciktiren", "aksatan" ve yıldan yıla maliyet çıkaran sebepler arasında hesaplanmaktadır (KGM, 1968; Oylu, 1970).

1968 yılında yapılacak olan yerel seçimlerde fikirlerini anlatan Adalet Partisi'nin İstanbul adaylar arasındaki Faruk Ilgaz, köprünün inşa edilmesini desteklemekte ve

⁹⁰ İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesinde öğrenimini tamamlayan yazar, spor ve fıkra yazarlığı ile başladığı gazeteciliğine *Tan*, *Cumhuriyet* ve *Milliyet* gibi gazetelerde yazarak devam etmektedir.

köprünün ulaşım boyutunu, “iki yaka arasındaki geçişi sis ve lodostan etkilenmeyecek” argümanı ile oluşturmaktadır (Cumhuriyet, Nisan 21, 1968).

Hava durumunun Boğaz’daki deniz trafiğini etkilemesi teşhisini, Cumhuriyet Gazetesindeki “Hadiseler Arasında Felek” köşesine taşıyan Burhan Felek, “İstanbul Köprüsü” adlı yazısında, “İstanbul” köprüsünü istediğini ve hatta “müdafaa” ettiğini vurgulamaktadır:

“Çünkü lüzumuna en çok inandığım bayındırlık işlerinin başında bu köprü gelir...Nedense bizinkiler buna bir türlü yanaşmadılar. Maalesef köprü, muhalefet için zararlı, iktidar için faydalı fakat ne de olsa münakaşalı bir mevzu oldu. Aslında bu tartışmanın su götürür tarafı yoktur. O kadar yoktur ki bu sene pek fazla esen lodos fırtınaları bir hafta İstanbul şehri elektriksiz, fabrikalar, müesseseler ve ikametgahlar yakıtsız kalır; çünkü petrolümüz Anadolu yakasından gelir. Lodos mâni olunca her şey durur. On beş gün evvel bu tehlikeye yirmi dört saat yaklaşmıştık. Unutmamalı ki Türkiye endüstrisinin %55’i İstanbul’da, Türkiye nüfusunun beşte biri İstanbul ve hinterlandındadır. En büyük liman, en büyük şehir, en büyük merkez burasıdır. Bunu ihmal etmek, Türkiye’yi ihmal etmek olur. Böyle işlerde ne bölgecilik ne partililik makbuldür.” (Felek, 15.01.1968, Cumhuriyet)

Felek söylem stratejisine, köprüye olan kişisel inancını ve bağlılığını vurgulayarak başlamaktadır. Bu şahsi bağlılık, okuyucu için yazarın samimiyetine inanmasını sağlamayı amaçlamaktadır. Daha sonra, köprünün yapılmasının neden gerekli olduğuna dair hava durumuyla ilgili rasyonel gerekçelendirmeler sunmaktadır. Özellikle, “lodos fırtınaları” gibi somut ve o zamana ait güncel örnekler vererek İstanbul’un enerji ve yakıt teminindeki kırılganlığına dikkat çekmektedir. Felek, köprü tartışmasının “muhalefet için zararlı”, “iktidar için faydalı” olduğunu belirterek köprü meselenin siyasallaştığını ifade etmektedir. Ancak, bu tartışmanın “su götürür tarafı yoktur” diyerek köprünün yapılması gerektiği konusunda kesin bir yargıya varmaktadır. Bu, yazarın konuyu ideolojik çatışmalardan uzak, objektif-tarafsız bir mesele olarak sunma çabasıdır. “Türkiye endüstrisinin %55’i İstanbul’dadır” ve “Böyle işlerde ne bölgecilik ne partililik makbuldür” ifadeleriyle yazar, projenin ulusal çıkarlar doğrultusunda değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamaktadır.

Felek yazısının devamında başka bir İstanbul’da kar yağdığını ve yarım saat esen rüzgarın kenti saatlerce elektriksiz bıraktığını aktarmaktadır. Lodolu başka bir gün de ise “denize atılmış iskeleyi götürdü ve İstanbul’a akaryakıt gelemeydi. Rüzgar bir gün daha sürse Avrupa tarafı akaryakıtsız kalacak, *foel oyl*, mazot ve benzin ile işleyen her şey duracaktı.” Yazar, kentin mevsime göre gelişen hava durumları yüzünden “elektriksiz”, “mazotsuz” ve “benzinsiz” kalma durumunu toplumsal hayat için “tehlikeli tehdit” gibi göstermektedir.

“İstanbul’da bir yağmur, biraz kar mesela bütün telefon şebekesini, elektrik şebekesini bozar. Neden bilmem trafiği de perişan eder. Hayatı adeta dağıtır; ekme, gaz bulunmaz derken hayat iki misli pahalıdır. Bizim her işimiz günlük...tesislerimiz de öyle. Bunların ıslahı uzun iş, bari bundan sonrakiler böyle bir lodosla beş santim karla bozulmayacak ve memleketin maddi manevi şartlarına uygun ve ciddi

şekilde yapılsın. Her rüzgarda yüreğimiz oynamasın ve tabii yeni köprünün, her türlü rüzgar ve akıntılara dayanacak şekilde yapılmasını dilerim.” (Felek, 15.01.1968, Cumhuriyet)

Felek, İstanbul’da karşılaşılan günlük problemleri; “yağmurun yağması”, “karın yağması” ile açıklamakta ve hava durumuyla bozulan altyapı eksikliklerine belirgin bir şekilde değinmektedir. Günlük hayat için oldukça önemli bu olumsuz gelişmeler için geçici değil, uzun vadede çözümler üretilmesini ve altyapı tesislerinin iyileştirilmesi gerektiğini belirtmektedir. Bu bağlamda Felek, yapılacak köprünün dayanıklılığına vurgu yapmakta ve “Yeni köprünün, her türlü rüzgar ve akıntılara dayanacak şekilde yapılmasını dilerim.” ifadesini kullanırken köprünün sadece bir ulaşım aracı değil, aynı zamanda kentin genel altyapısının bir parçası olarak güvenli ve dayanıklı olması gerektiği fikrini ortaya atmaktadır.

Burhan Felek, Cumhuriyet Gazetesindeki “Ben kime borçluyum?” yazısında ise yine köprünün “teknolojik yüceliği” olan ulaştırma işlevini, “tehlikeli” hava durumlarında kentte yaşanacak günler üzerinden kurmaktadır:

“Dünyada böyle nüfusunun dörtte biri denizle ayrılmış ve lodosta, poyrazda, yağmurda, karda, siste nakliye irtibatı kesik bir şehrin bu devirde yaşayamayacağı kanaatindeyim. Aksini düşünenler de olur ama bir şehrin iki yakası vapurla, motorla birbirine bağlanmaz. Şehir, acele yaşayan topluluktur. Şehirde sık sık vasıta değiştirilmez. Mahalleler arası irtibat mevsim ve havanın hevesine bağlı kalmaz...” (Felek, 24.05.1968, Cumhuriyet)

Felek’in bu alıntısındaki söylem stratejisi, “Aksini düşünenler de olur ama” ifadesiyle, potansiyel karşıt görüşlerin varlığını kabul etmekte ancak ardından bu görüşleri reddetmektedir. Bu strateji, kendi görüşünün üstün olduğunu ima ederken karşıt argümanların zayıflığını vurgulamaktadır. Yazar -söylemindeki retorik strateji gereği-, İstanbul kent tanımı ve mevsim koşullarına göre mevcut ulaşım sistemlerinin (vapur, motor) yetersizliğini hissettirmekte ve Boğaziçi ulaşımı için daha stabil, güvenilir çözümler gerektiğini belirtmektedir. Felek’e göre İstanbul -hızlı ve dinamik koşulları, nüfus hareketliliği dahilinde- ulaşımı için en kesintisiz ve güvenilir sabit yapı köprüdür.

Nizamettin Nazif Tepedelenlioğlu, Yeni İstanbul’daki “Bence” köşesinde “Kepazeliğe artık bir son verilmeli” adında sert bir yazı kaleme almaktadır. Tepedelenlioğlu yazısında, Boğaz köprüsünün teknolojik yüceliğini, İstanbul’daki hava muhalefeti ve ulaşım eksikliği boyutları üzerinden tartışmaktadır.

“Neydi o geçen geceki İstanbul’un hali? Bir lodos ve ardından sıkı bir yağmur, şu koskoca İstanbul’u felce uğratabiliyor...Önce Kadıköy’e, sonra Haydarpaşa’ya gitmek niyetiyle pervanelerini döndüren ve yolcularını güç bela Üsküdar rıhtımına dökabilen Şehir Hatları gemicikleri, minibüsleri, taksileri ve dolmuşları ile İstanbul, hiç de medeni bir imtihan vermemiştir. Lodos, Haydarpaşa ve Kadıköy hatlarını felce uğrattınca Üsküdar’a yönelen vapurlar, yolcularını iskeleye çıkarmak için sıraya dizildiler. Haliçten Üsküdar’a, Boğaz’a giden gemiler, Beşiktaş’tan Boğaz’dan gelen gemiler, Haydarpaşa ve Kadıköy vapurları sırt sırta, burun buruna tokuşa tokuşa dalgalarda sallandık, çalkalandık durduk. Metro ve köprü istemeyenler, vatan hainidir!” (Tepedelenlioğlu, 28.11. 1969, Yeni İstanbul)

Tepedelenlioğlu, alıntısının başında kullandığı ifadelerle altyapı eksikliklerine dikkat çekmekte ve daha sonra, şehir hatlarının yetersizliğini ve zorluklarını anlattığı kısımda durumun tahayyülünü duygusal biçimde dramatize etmektedir. Böylelikle okuyucunun zihninde karmaşa ve kaos görüntüsü yaratan yazar, var olan ulaşım sisteminin, hava koşulları çerçevesinde etkin ve güvenilir olmadığını ima etmektedir. Alıntının sonunda yer alan “metro ve köprü istemeyenler, vatan hainidir!” ifadesi ise, yazarın söylem stratejisinin ideolojik ve toplumsal çatışma kısmını oluşturmaktadır. Bu tür sert söylemler, tartışılan konu/ olgu bazında toplumsal olarak kutuplaştırır. Yazar söyleminin retorik stratejisini iki biçimde kurmaktadır; birincisi, okuyucuyu ikna etme ve kendi görüşünü desteklemek amacıyla konuya duygusal ifadelerle girmektedir. Bu şekliyle yazar, kendi pozisyonunu daha güçlü ve haklı gösterme çabası içindedir. İkincisi retorik strateji ise yazısının sonunda sert bir dille köprü ve metro muhaliflerin eleştirmesi/ etiketlemesidir. Yazar bu stratejiyle kendi görüşüne katılımı sağlamlaştırmaya çalışırken karşıt görüşleri, itibarsızlaştırmaktadır.

Nizamettin Nazif Tepedelenlioğlu, “Boğaz köprüsü dev hamledir...” isimli yazısında, Boğaz köprüsünün teknolojik yüceliğini, dönemin siyasi figürlerinin tartışmasına değinerek kent deniz trafiği üzerinden kurmaktadır.

“Artık en hayırlı işlerden birinin besmelesi çekilmiş, İstanbul’un masum insanları, güzel müjdenin sevinci içindeler. Artık sisler, lodoslar vız gelecek İstanbullulara... Dün tek bir sisli günün neye mal olduğunu gazetelerden okuduk: Türk bandıralı ‘Öncü’ şilebi, Yunan bandıralı ‘Panarea’ şilebine çarptı.” (Tepedelenlioğlu, 29.01.1970, Yeni İstanbul)

İstanbul Boğazındaki sis yüzünden iş hayatını ve deniz trafiğini aksatan bu çarpışmada; petrol tankeri olan “Öncü”, Samsun’da yükünü boşalttığı için felakete dönüşecek bir patlama ya da yangın olmamaktadır (Milliyet, Ocak 28, 1970). Tepedelenlioğlu yazısında, bu kazayı referans alarak böyle bir “çarpışmanın”, “tıklım tıklım dolu olan şehir hatları vapurlarımızın” başına gelmesini düşünmeyi bile felaket olarak nitelendirmektedir. Bu olaydan hareketle yazar, “dev hamle” olarak tanımladığı köprüünün teknolojik yüceliğini ortaya koymaktadır:

“Boğaz köprüsü, halkı illetin pençesinden koruyacaktır, şehir trafiğinin denize yüklenişi, hayli hafifleyecektir. Halka ait olması gereken ‘insan yolları’ ve ‘insan meydanları’, bu yolları tıkayan ve meydanları dolduran yük taşıtlarından temizleneceği için kara trafiği pek rahat bir nefes alacaktır.” (Tepedelenlioğlu, 29.01.1970, Yeni İstanbul)

Tepedelenlioğlu söylemindeki retorik stratejiyi; hava muhalefetiyle ilişkili “illetin pençesinden koruyacaktır”, “rahat bir nefes alacaktır” gibi ifadeler üzerinden kurarken köprüye duyduğu ihtiyacı/ köprüünün ulaştırma yüceliğini, köprü desteğini artırmayı ve köprüünün gerekliliğine dair inancını pekiştirmeyi amaçlamaktadır.

3.1.1.3. Karşılaştırmalı-Alternatif Ulaştırma Sistemleri

Boğaziçi Köprüsü, ulaşım boyutları dahilinde tartışılırken ona alternatif ulaşım araçları (metro-sualtı tüneli gibi) da önerilmektedir. Örneğin CHP Konya Milletvekili Muhittin Kılıç (1919-2009), Boğaz köprüsü yerine, Boğaz trafiğine yardımcı olabileceğini düşündüğü arabalı vapur önerisinde bulunmaktadır (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1967: 159-160; TBMM, 2024). İstanbul trafiği ve ulaşım sistemleri bakımından yapılan bu karşılaştırma, görece trafiği hafifletecek başka seçeneklerdir. Dönemin CHP Sivas Milletvekili Mustafa Kemal Palaoglu, köprüyü İstanbul trafiği bağlamında değerlendirmektedir ve köprünün İstanbul trafiği için tekrar bir otomobil trafiği üreteceğini vurgulamaktadır:

“Boğaz Köprüsü ve çevre yolları her iki istikamette motorlu kara nakil araçları için yeniden ve uzun kilometrelerce dolaşma mecburiyetleri doğuracaktır. Bu durum, şehrin her geçen gün içinden çıkılmaz hale geleceği trafik sorununu alt-üst edecektir.” (Erer, 20.09.1968, Son Havadis)

17 Mayıs 1968 yılında Boğaz geçişi konusunda vasıta şoför ve sahiplerinin fikrini almak için Karayolları ekipleri tarafından Sirkeci, Harem, Kabataş, Üsküdar yakalarındaki arabalı vapurlarında, Eyüp, Fatih, Unkapanı, Aksaray, Topkapı yollarında “Trafik Anketi” yapılmaya başlanmaktadır. Anketle hedeflenen, halkın İstanbul’a metro mu yoksa köprü mü istediğini istatistiki olarak ölçmektir (Erer, 1973: 65). Yine 1968 yılında Mimarlar Odası, “Köprü yerine metro şart!” teklifinde, köprünün sakıncalarını ve kent-içi trafiğe yarar sağlamayacağını dile kent-içi ulaşım yarar sağlamayacağını, “tüketim trafiği” üreteceğini ve çok “pahalıya” mal olacağını vurgulamaktadır. Odanın kent-içi trafiğe önerisi ise metrodur. Metronun üstünlükleri/faydaları ise trafikteki tıkanıklıktan ötürü kaybedilen “zararın kazanca” dönüşmesi, yapım maliyeti açısından “tasarruflu” olmasına ve trafikte yaşanan “kaza ihtimalini asgariye indirecek” olması üzerinedir (Mimarlar Odası, 1968). Ayrıca ilgili mesleklerden gelenler, kamuoyu nezdinde sualtı tünelini ön plana çıkartmaktadır (Cumhuriyet, Mayıs 12, 1968). Bu gelişmeler, yorumlar ve çalışmalarla köprü yerine, metro, sualtı ve arabalı vapur sayısını arttırmak gibi alternatifler dile getirilmektedir. Bu alternatifler, köprü fikrini tartışan köşe yazarlarının yazılarında da tartışılmaktadır. Yıllara göre karşılaştırmalı araba trafiği verilerini tartışan Gülten Kazgan, “Yine Boğaz Köprüsü” yazısıyla trafik problemini oluşturan verilerin, “hatalı taşıma politikalarına” bağlı olarak geliştiğini öne sürmektedir.

“1959-67 yılları arasındaki 8 yıl içinde Boğazda araba vapurlarının taşıdığı araç sayısı (aylık ortalama) 120.000’den 300.000’e yükselmiş, yani 2,5 katı bir artış olmuş. Bu artışın ne nüfus ne üretim ne de mübadele artışıyla açıklanması mümkün değildir. Bu artışı açıklayan tek etken olarak taşıt araçları (kamyon, kamyonet, otobüs, binek otomobil gibi) sayısındaki artış gösterilebilir. Diğer taraftan, aynı

dönemde Denizcilik Bankası⁹¹ iç hatlarda yolcu ve yük trafiği ile Devlet Demiryolları yolcu ve yük trafiğinde yarı yarıya bir azalış olmuştur. Bu olgu, karayolları taşıt araçlarının deniz ve demiryollarını ikame ettiğini ve Boğaz üzerindeki trafik artışının, kısmen bu hatalı ulaştırma politikasına bağlı olduğunu ortaya koymaktadır. Denizcilik Bankasından elde ettiğimiz bilgiye göre yıllık (1963-64) araba vapuru taşıma trafiğinin terkihi⁹² şöyledir: 1963 yılında 1360 otomobil geçişi varken 1964 yılında bu sayı, 1547'ye, otobüs geçişi, 111'den 125'e, kamyon (dolu) geçişi, 515'ten 570'e, kamyon (boş) geçişi, 213'ten, 225'e yükselmektedir.” (Kazgan, 15.05.1968, Cumhuriyet)

Yukarıda rakamlarla açıklanan verilere göre yıllık trafiğin -büyük çoğunluğu- “%60'ı otomobillere” daha sonra, “%35'i yük taşınmasıyla ilgili araçlara” ve “%5'i de otobüslere” aittir. Kazgan bu verilerle, var olan arabalı vapur hatlarını ve hatlardan geçişleri yazısında karşılaştırmalı olarak sunmaktadır. Kazgan alıntısında; yıl, sayı, “Denizcilik Bankası” gibi ilgili otorite verilerini kullanarak ve çeşitli resmi hesaplamalara atıfta bulunarak söyleminin güvenilirliğini ve gücünü pekiştirmeyi amaçlamaktadır. Kazgan'a göre, Boğaz trafiğini oluşturan verilerin “hatalı” okunması, ulaşım bağlamında “hatalı” Boğaz köprüsü politikasını üretmektedir. Ayrıca Kazgan, otomobil verilerinin ya da otomobil kapasitesinin artışını, trafiği oluşturan tek etken olarak nitelendirmektedir. Ancak trafiğin oluşmasının tek etkeni araç fazlalığı değil, aynı zamanda araç ulaşımının yalnızca deniz ulaşımı ile karşılanıyor olmasıdır. Dolayısıyla Kazgan sadece denizyolu ulaşımıyla yapılan geçişlerin hem kendi döneminde hem de geleceğe yönelik araç sayısı artışının oluşturacağı trafik problemini öngörememektedir. Yine Kazgan'ın alıntısından hareketle, İstanbul nüfusuna bağlı olarak gelişen araç sahipliğini ve trafiğini, yalnızca arabalı vapur ulaşımı ile kaldırmak pek gerçekçi görülmemektedir.

Talat Halman⁹³, Milliyet'teki “Doğrusu” köşesinde, “Halka köprü kurmak” adlı yazısında, “aşığı” olduğunu iddia kente yapılacak köprü konusunda nötr kaldığını ancak köprünün Boğaz ulaşımı için “en uygun” proje olduğuyla ilgili endişeleri olduğunu dile getirmektedir:

“İTÜ öğrencileri, ‘Boğaz köprüsüne hayır!’ kampanyası açtılar. Bu tepkinin teknik üniversiteden gelmesi, yerinde ve doğrudur. Çünkü Boğaz köprüsü, yalnızca bir siyasal konu değil, iktisadi ve teknik yönü ağır basan bir sorun. Şüphelerim, ‘İstanbulumuzun manzarası bozulacak’, ‘yapım sırasında şehrin hayatı büsbütün aksayacak’ gibi korkular değil sadece...” (Halman, 12.03.1969, Milliyet)

Halman alıntısında, Boğaz Köprüsü'nün yalnızca politik bir konu olmadığını, aynı zamanda ekonomik ve teknik açılardan da ciddi bir sorun olduğunu belirtmektedir. Ayrıca, köprünün sadece manzara ve kent hayatına olan etkileri üzerinden değil, daha

⁹¹ Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı (1952-1983): 1951 yılında 5842 sayılı Kanun ile kurulan ve bankacılık, nakliye, şehir hatları gibi faaliyetleri yürüten kamu bankasıdır (Saya, 2022).

⁹² At arabası geçişi 1963 yılında 28 iken 1964 yılında 21'e düşmekte, hayvan geçişi ise 6'dan 9'a yükselmektedir.

⁹³ Columbia Üniversitesi Siyaset Bilimi Bölümünde eğitimini alan akademisyen-yazar, gazeteciliğini Milliyet Gazetesinde (1969-71) yapmaktadır.

derin ve önemli sorunlar üzerinden ele alınması gerektiğini ifade etmektedir. İTÜ öğrencilerinin kampanyasının haklılığını savunan Halman, sadece yüzeysel kaygılardan değil, derin ekonomik ve teknik analizlere dayanması gerektiğini vurgulamaktadır. Bu, projelerin sadece politik kararlarla değil, uzmanlık gerektiren analizlerle ele alınması gerektiğiyle ilgilidir. İstanbul'un köprü ihtiyacı ya da İstanbul'u köprüyle birleştirme konusuna karşılık Halman, eleştirel dil ve yetkinlik fikrini, teknik uzmanlık ve bilimsel yaklaşımın öğelerini kullanarak söyleminde kendi ideolojisini empoze etmektedir.

Tepedelenlioğlu, “Şu metro için birkaç söz...” yazısında hem dönemin Adalet Partili İstanbul Belediye Başkanı olan Fahri Atabey'in İstanbul'da yapılacak olan metro “müjdesini” hem de Boğaz köprüsü meselesini -politikalarından bağımsız-, toplumsal ve kentsel ihtiyaç çerçevesinde değerlendirmektedir. Tepedelenlioğlu'na göre İstanbul'da metro ve köprü gibi temel işlevi -en yalın haliyle-, ulaştırma olan sistemlerin yapımına geç bile kalınmaktadır. Teklifleri daha erken gelen bu “medenilik ölçüsü” sistemler, tekliflerinin ilk geldiği yıllarda yapılsaydı; İstanbul gibi büyük ve önemli bir kentin trafik durumu bu kadar büyük bir mesele haline gelmeyecektir.

“İstikamet tımarhanedir! Hepsi hırslan, hiddetten, hınçtan sinir kesilmiş olan şoförler, en az kendileri kadar sinirleri bozulmuş olan biz müşterilerini taksi taksi, dolmuş dolmuş, otobüs otobüs, kaptıkaçtı kaptıkaçtı, kamyonet kamyonet, kamyon kamyon tımarhanelere taşımaya başlarsa hayret edilmesin! İstanbulluların trafik felaketlerinden kurtarılabilecek iki çare kalmıştır: Metro ve Boğaz köprüsü. İkisini de yapmak şart.” (Tepedelenlioğlu, 04.09.1968, Yeni İstanbul)

Tepedelenlioğlu alıntısında, köprü ve metro ihtiyacını; İstanbul kenti üzerinden karşılaştırmalı örnekler vererek tartışmakta ve hem kentin kendi dinamiğinde hızla büyümüş olmasına hem de kent-içi nüfusun artışına dayandırmaktadır. Büyük kentlerde nüfus birikmesi arttıkça ulaşım sistemlerine ihtiyaç, aynı oranlarda artmaktadır. İstanbul'un dönemsel nüfusu neredeyse 3 milyona yaklaşmaktadır. Dolayısıyla köprü ve metro, Tepedelenlioğlu için teknolojik yüceliği olan sistemlerdir. İstanbul trafiğinde yolda olan araçların insanlar üzerindeki olumsuz etkilerini “tımarhane” gibi abartılı ve çarpıcı bir dille anlatırken, çözümün net ve kesin bir ifadeyle köprü ve metro gibi büyük altyapı ulaştırma sistemleri olduğunu vurgulamaktadır. Tepedelenlioğlu, yazının devamında İstanbul kentinin “acil” ulaşım ihtiyacından dem vurmaktadır:

“Çalışanlar ordusunu en kısa zamanda, hiç yormadan ve pek ucuza işyerlerine ulaştıramayan bir şehir çalışanları iş yerlerinden sonra en kestirme yoldan en ucuz tarife ile çarşılara, pazarlara, eğlence yerlerine ve evlerine ulaştıramayan bir şehir, İstanbul adını taşıyamaz.” (Tepedelenlioğlu, 04.09.1968, Yeni İstanbul)

Özellikle çalışanların işyerlerine ve kent-içi diğer yerlere ulaşımındaki zorluklarının vurgulandığı bu alıntı, ulaşım altyapısının yetersizliğini ve bunun İstanbul'un kent

kimliğine olan olumsuz etkilerini ortaya koymaktadır. Tepedelenlioğlu'na göre alternatifsiz ulaşım sistemleri, İstanbul'daki ulaşım sorunlarını oluşturmakta, kent kimliğini ve yaşam kalitesini olumsuz etkilemektedir. Böylelikle yazar, “en kısa zamanda”, “en kestirme” gibi kesin ve net ifadelerle idealleştirdiği ulaşım sisteminin etkin ve ekonomik olmasına dikkat çekmekte ve mevcut durumun yetersizliğini eleştirmektedir.

Adviye Fenik⁹⁴, Son Havadis Gazetesinde “Ah şu Boğaz köprüsü” isimli yazısında, Boğaz geçişinde yararlanılan deniz ulaşımı/ arabalı vapur üzerinden köprü fikrinin alternatiflerinin önünü kapatmaktadır.

“Ne yapacaktık? İki kıta arasına köprü kurmayacaktık da 1334 yılında Orhan Gazinin büyük oğlu Süleyman Paşa'nın Gelibolu yarımadasına geçtiği gibi bizler de karşı yakaya sallarla mı geçmeye devam edecektik? Çünkü 14. asrın salı, bugün tekamül ede ede nihayet Karamürsel arabalı vapuru olabilmıştır!” (Fenik, 28.01.1970, Son Havadis)

Fenik söylemindeki stratejisinde köprünün İstanbul'u alternatifsiz ulaştırma yüceliğini, tarihsel atıf-karşıtlık, ironi-eleştiri ve retorik ile kurmaktadır. “14. asrın salı” ve “Karamürsel arabalı vapuru” gibi ifadeler, tarihsel ve modern dönemler arasındaki farkı vurgulamakta ve arabalı vapuru; köprü yapımının gerekliliğinin daha iyi kavraması ve ulaşım bağlamında küçümsemekte, köprüyle karşılaştırmaktadır. Fenik köprü üzerinden modern ulaşım çözümlerinin gerekliliğini vurgularken, tarihsel yöntemlerin artık yetersiz olduğunu ima etmektedir. Yazar, “1334” yılından tarihsel bir referans kullanarak köprünün modern bir ihtiyaç olduğunu savunmakta ve modernleşmenin ve teknolojik ilerleme ideolojisinin köprüyü işaret ettiğini yansıtmaktadır.

3.1.2 “Trakya'yı ve Anadolu”yu Birleştirmek: Türkiye'yi Birleştirmek

1967 yılında Senato'da konuşan dönemin Adalet Partili Devlet Bakanı Seyfi Öztürk, Boğaz köprüsü ve çevre yolunu içeren yapılacak İstanbul-İskenderun yolunu “Anadolu'yu birbirine bağlayan kılıç yol” şeklinde dile getirmektedir (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1967).

Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları, dönemin iktidarı için İstanbul'u birbirine bağlamının yanı sıra, Türkiye'yi de bağlayan ve Türkiye içindeki “bağlılığı” pekiştiren sembolik bir projedir. 1967 yılında dönemin Adalet Partili Devlet Bakanı Seyfi Öztürk (1927-2002); köprü ve çevre yolu projesi ile ilgili birçok konuya değinmektedir.

⁹⁴ İstanbul Üniversitesi Felsefe ve daha sonra Brüksel Üniversitesi Mali İktisat Bölümlerinden mezun olan yazar-siyasetçi, gazetecilik kariyerine “Zafer” Gazetesinde başlamaktadır. Daha sonra “Akşam Postası” ve “Son Havadis” gazetelerinde devam etmektedir. Ayrıca yazar, 1950'lili yıllarda Demokrat Parti'nin Ankara'daki yerel teşkilatlarında görev almaktadır.

Öztürk'e göre köprü ve çevre yolu projesinin; "Türkiye gelişimine", "Anadolu'nun bağlantısına" ve Türkiye'nin "turistik değerine" katkı sağlayacak "hayati bir strateji"dir (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1967: 290; TBMM, 2024). 1969 yılında Demirel, "Türkiye'nin bir yakasından diğer yakasına", "Marmara'dan Karadeniz'e" geçmenin gerekliliğini ancak köprünün sağlayacağını dile getirmektedir (Erer, 1973: 97). Boğaziçi Köprüsü için seçilen yazarlar, yazılarında bu bağlamı tartışmakta veya ön plana çıkarmaktadır.

Tekin Erer Son Havadis Gazetesindeki "Günün Akisleri" adlı köşesinde, "Boğaz Köprüsü" adında bir yazı kaleme almakta ve yazısında Boğaz köprüsünün teknolojik yüceliğini, "Anadolu ve Trakya gibi iki ayrı parçadan ibaret Türkiye'yi de birleştirecek ve daha çok yakınlaştıracak" ifadesiyle tanımlamaktadır. (Erer, 07.02.1968, Son Havadis) Erer; Boğaz köprüsünün, Türkiye'nin coğrafi ve toplumsal entegrasyonunu artıracığını düşünmekte ve devletin ihtiyaçlarına uygun bir altyapı projesi olarak köprünün önemini vurgulamaktadır. Bu duruş, köprünün teknolojik yüceliğini, aynı zamanda ulusal bir proje gibi sunmaktadır. "Birleştirecek" ve "yakınlaştıracak" gibi kelimeler, köprünün olumlu etkilerini ve getireceği faydaları ön plana çıkarmakta ve bu tür ifadeler, köprü projesine olan olumlu algıyı pekiştirmek için stratejik olarak seçilmektedir.

Bugün Gazetesi yazarı Refik Özdek⁹⁵, "Dünya Dönüyor" isimli köşesinde "Boğaz Köprüsü" yazısında, köprünün teknolojik yüceliğinin vurgusunu pekiştirmek için beynelmilel bir karşılaştırmalı örnek vermektedir:

"Manş Denizinin her iki kıyısı, yalnız bir devlete ait olsaydı, İstanbul Boğazı köprüsünden otuz misli uzun bir köprü, şimdiye kadar yapılmış olurdu. İngiltere ile Fransa, Manş köprüsünü er geç yapacaklardır, projesini hazırlamış bulunuyorlar. Oysa Manş köprüsünün bu iki ülke için önemi, Boğaz köprüsünün Türkiye için olan öneminden daha azdır. Boğaz köprüsünün yapımı, gecikmemelidir." (Özdek, 08.06.1968, Bugün)

Yazar, köprünün Türkiye için taşıdığı stratejik önemi, Manş Denizinde yapılacak bir köprünün İngiltere ve Fransa için taşıdığı önemle karşılaştırarak Boğaz köprüsünün, Türkiye için daha kritik olduğunu öne sürmektedir. Bu karşılaştırma, köprünün ulaşım adına stratejik bir yatırım olduğunu ima etmektedir. Özdek söylemindeki stratejiyi, dikkat çekici ve ikna edici biçimde kurmak adına, "otuz misli uzun bir köprü", "er geç yapacaklardır" gibi güçlü ve iddialı ifadeler kullanmaktadır. Bu ifadeler, köprünün yapılmasının kaçınılmaz ve gerekli olduğunu vurgulamaktadır. Yazar, köprünün

⁹⁵ İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesindeki öğrenimini yarıda bırakıp gazeteciliğe çevirmen olarak Yeni İstanbul Gazetesinde başlamaktadır. Gazeteciliğini daha sonra "Bugün", "Babıalide Sabah", "Tercüman", "Türkiye" gibi gazetelerde sürdürmektedir.

gecikmemesi gerektiğini belirtirken kesin bir dil kullanarak, proje fikrini ortaya atan iktidara, acil ve kararlı bir tutum sergilemesi gerektiğini ima etmektedir.

Refi Cevat Ulunay⁹⁶, Milliyet'teki "Takvimden Bir Yaprak" adlı köşesinde "Köprüler" yazısında köprünün teknolojik yüceliğini, kendi deneyimleri üzerinden yerel örneklerle kurmaktadır:

"Geçenlerde bir gazetede Hakkari vilayetinde ahalinin Zap suyunu nasıl geçtiklerine dair resim gördüm. Bu suyu geçmek değil, bir nevi cambazlık. Karşıya geçecek adam, heybesini, hircunu sırtına vurarak bir kıydan bir öbür kıyıya gerilmiş olan tele yapışarak el ve vücut hareketleriyle ilerleyerek öbür sahile ulaşabiliyor. Bu resmi gördüğüm zaman, utancımın yerlere geçtim. Halk bunu bu kadar yapmış, yani bir kıydan öbür kıyıya bir tel germiş. Buranın valisi yok mu veya vilayetin nafia mühendisi yok mu? O beldenin eşrafı yok mu? O civarın kaymakamı, nahiye müdürü, muhtarı yok mu? Bunlar elleri ceplerinde bu cambazlığı seyretmekle mi iktifa⁹⁷ ediyorlar. Böyle insanlar, sincap gibi tel üstünde cambazlık ederken bizim Galata Köprüsünden bile geçmemiz ayıp. Evvela elzem olan şeyi, sonra lazım olanı yapmalı." (Ulunay, 14.04.1968, Milliyet)

Yazar, söylemindeki stratejiyi oluştururken durumu okuyanın gözünde canlandırmak adına, canlı ve somut bir dil kullanmakta ve Türkiye'yi bağlayacak köprü vurgusuna karşılık, Türkiye'de başka bir kentteki ulaşım ihtiyacına atıf yapmaktadır. Yazarın "Zap suyu"ndan geçme üzerine yaptığı betimlemeler, okuyucunun zihninde net bir resim oluşturmakta ve ulaşım bağlamında altyapı eksikliğini vurgulamaktadır. Ayrıca, "cambazlık" ve "utancımın yerlere geçtim" gibi güçlü ifadeler, durumun ciddiyetini ve aciliyetini vurgulamaktadır. "İnsanlar, sincap gibi tel üstünde cambazlık ederken bizim Galata Köprüsünden bile geçmemiz ayıp" ifadesiyle yazar, karşılaştırma yapmaktadır ve ülkenin farklı bölgeleri arasındaki eşitsizlikleri gözler önüne sermekte, toplumsal adaletsizliği işaret etmektedir. Söylemdeki "eşitsizlik" vurgusu, Van Dijk'ın yaklaşımı bağlamı için somut bir örnektir. Ulunay, köprünün ulaştırma yüceliğini sorguladığı bu alıntıda, Galata Köprüsü gibi modern yapılarla Hakkari'deki ilkel koşullar arasındaki farkı vurgularken dikkati bu adaletsizliğe çekmekte ve Türkiye'yi birleştirecek Boğaz köprüsü ihtiyacını sorgulatmayı amaçlamaktadır. Ayrıca, köprünün ulaşım ihtiyacını yalnızca Boğaz ile sınırlı olmadığını, Anadolu'nun birçok noktasındaki ulaşım ihtiyaçlarının karşılanması gerektiğini vurgulamaktadır.

"Milyonlar mı milyar mı sarf edeceğiz, Boğaz'ın iki yakasını birleştireceğiz. Pek iyi, yapalım, milyonlar sarf edelim fakat ötekine de 5-10 bin lirayı esirgemeyelim. Hiç olmazsa böyle geçiş kolaylığı yapılsın. Su olmayan geniş bentlerin üzerine dahi köprüler yapılmıştır. Eski zamanda köprü yapmak, bir hayır eseri vücuda getirmek demekmiş. Bu taşın köprülerin üstünde hayır sahibinin ismi de yazılıdır."⁹⁸ (Ulunay, 14.04.1968, Milliyet)

⁹⁶ II. Meşrutiyet Döneminde (1908-1918) Galatasaray Lisesi'nde mezun olan yazar, meslek hayatına "Alemdar" gazetesinde başlamaktadır. İttihat ve Terakki Dönemi ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında sürgün hayatı yaşamakta, 1938 yılında ülkeye dönmektedir. Daha sonra "Yeni Sabah" ve vefatına kadar "Milliyet" gazetelerinde çalışmaktadır.

⁹⁷ Yetinmek.

⁹⁸ Paris'teki köprüler.

Ulunay'ın bu alıntısında, ulaşım adına büyük ölçekli ve maliyetli projelerin yanı sıra, küçük ama etkili projelerin önemini de vurgulamaktadır. Boğaz'ın iki yakasını birleştirecek büyük bir projeye harcanacak milyonlarca lira ile kıyaslandığında, Anadolu'nun başka bir yerinde daha az maliyetli fakat günlük yaşamı kolaylaştıracak projelerin ihmal edilmemesi gerektiği belirtilmektedir. Söylemdeki dil ve retorik unsurlar; yazıyı okuyanın dikkatini çekmek ve sorgulayıcı bir tutum geliştirmesini sağlamak amacıyla kurulmaktadır. Ayrıca metindeki eski zamanlarda köprü yapımının hayır işi olarak görülmesine ve bu eserlerin üzerine hayır sahibinin isminin yazılmasına atıfta bulunarak geçmişteki toplumsal değerleri hatırlatmaktadır. Bu tarihsel referanslar, günümüzdeki büyük projelerin, toplumsal fayda gözetmesi gerektiği mesajını taşımaktadır.

3.1.3. “Asya ile Avrupa”yı Birleştirmek

Dönemin Başbakanı Süleyman Demirel'e göre, “Sovyet Rusya'sından Pakistan'a, İskenderun'dan Avrupa'ya” “kesintisiz”, “uzanmış”, “bağlanmış”, “arızasız” ve “tıkanmayan” yollar lazımdır (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1967b: 44-6). Boğaz Köprüsü, bu ulaştırma ihtiyacını/ işlevini karşılayacak olan yolun, büyük bir ayağıdır. 1969 yılında dönemin Adalet Partili Bayındırlık Bakanı Turgut Gülez, Boğaz Köprüsü'nü “Avrupa'yı Asya'ya bağlayacak” köprü'nün uzunluğu (1560 m) ve 6 trafik geçidiyle “Avrupa'nın en büyük” asma köprüsü olduğunun altını çizmektedir (Milliyet, Aralık 17, 1969).

Refi Cevat Ulunay, Milliyet'teki “Takvimden Bir Yaprak” adlı köşesinde “Köprüler” yazısında, Boğaz köprüsünün teknolojik yüceliğini, toplumsal, tarihsel ve kültürel işlevleriyle/ izdüşümleriyle karşılaştırmalı olarak kurmaktadır:

“Köprü, Avrupa ve Asya arasında en lüzumlu bir rabıttır, kabul ediyorum fakat ikinci, üçüncü hatta dördüncü derecedeki ufak köprüleri de unutmamak şartıyla. Koskoca Sinan'ın yaptığı köprüler, vaktiyle ferman ferman olduğumuz illerde bizim hükümlerlik hakkımızın şahitleridir. İşte Drina Köprüsü!” (Ulunay, 14.04.1968, Milliyet)

Ulunay, “köprü, Avrupa ve Asya arasında en lüzumlu bir rabıttır” ifadesiyle büyük projelerin stratejik ve sembolik önemini kabul etmektedir. Söylemde kullanılan hem büyük köprü hem de küçük köprü vurgusu, önemi dengelemeyi amaçlayan bir retorik taşımaktadır. “Koskoca Sinan” ifadesi, büyük ve prestijli projelerin arkasındaki büyük isimleri ve tarihsel figürleri yüceltirken, aynı zamanda “ufak köprüler” ifadesiyle küçük projelerin de önemini vurgulamaktadır. “İşte Drina Köprüsü!” gibi somut bir örnek sunarak metni okuyanın dikkatini çekmeyi ve tarihsel bağlamı canlı tutmayı amaçlamaktadır.

Tekin Erer, “Boğaz Köprüsü” adındaki yazısında, köprü teknolojisiyle birleşen “Asya ve Avrupa” anlatısı kurmakta ve köprünün teknolojik yüceliğini, “iki kıtayı” birleştirmesi üzerinden uluslararası bağlamda inşa etmektedir:

“Boğaz köprüsü bütün dünyanın ilgisini üzerine çekmektedir; Japonlar, Amerikalılar, İngilizler köprüyü yapmak için isteklidirler. Bilhassa Japonlar bu muhteşem çelik abidesini başarmak için şimdiden kendi memleketlerinde tecrübeler yapıyorlar. Aslında bakılırsa Boğaz köprüsü Türkiye kadar bütün Avrupa’nın ve Asya’nın davasıdır. İki kıtanın birleşmesi, bu iki kıtada kara yoluyla irtibatı olan her milletin faydasına olacaktır.” (Erer, 07.02.1968, Son Havadis)

Erer alıntısında; Boğaz köprüsünün yalnızca ülkenin çıkarlarına hizmet edecek bir yol olmadığını, köprünün aynı zamanda, bölgesel ve küresel boyutta önemli bir rol oynayacağını vurgulamaktadır. Erer’e göre köprü, tüm Avrupa ve Asya’nın çıkarlarına hizmet ederek katkı sağlayarak dünya sahnesinde öne çıkmaktadır.

Ergun Göze⁹⁹, Tercüman’daki “Köşebaşı” köşesinde, “Köprüler yaptırđım” yazısında, Boğaz köprüsü imajının onda anımsattığını iddia ettiğı ilginç bir romandan bahsetmektedir. Roman, “2000 senesinin Türkiye’si” ile ilgilidir. Romanda, “AVRASYA ismini almış bir modern imparatorluk olan Türkiye’nin merkezi, İstanbul olmuş ve Boğaz, iki kıtayı birleştiren muazzam bir köprüyle süslenmiş.” (Göze, 21.02.1970, Tercüman) Göze yazısında kullandığı bu ilginç kitap alıntısıyla Boğaz köprüsü imajının ulaştırma yüceliğini; tarihsel, toplumsal, coğrafi ve jeopolitik misyonlar atfetmekte, yüceliğı, sembolik ve iddialı biçiminde sunmaktadır.

Orhan Seyfi Orhon, Son Havadis Gazetesindeki “Bir Bakıma” köşesinde “Asma Köprü!” adlı bir yazında köprünün teknolojik yüceliğı olan ulaştırma boyutunu; “dünya coğrafyasına, kıtalar arası bir bağ” olarak nitelemektedir. Ayrıca Orhon’a göre köprünün bu boyutunun bir etkisi, “arabalarına binip Avrupa’dan Ankara’ya gelen, Ankara’dan sonra Asya’nın öbür şehirlerine ve memleketlerine” gidecek turist hareketliliğidir. (Orhon, 23.02.1970, Son Havadis) Orhon, köprünün ulaştırma özelliğine, sınırları aşan anlamlar yüklemektedir. İstanbul’da, Asya ile Avrupa’yı birbirine bağlayan asma köprü, yazara göre “aştığımız mesafedir” ve iki kıtanın bağlanması, “dünyada tesir yapacak bir etkidir” ve “dünya trafiğine” açılan yoldur.

İsmail Cem¹⁰⁰, Milliyet Gazetesi “Olayların İzinde” isimli köşesinde “Köprü” adında bir yazı yazmaktadır. Açılan Boğaziçi Köprüsü’nün, tarihsel köprü anlayışı ile örtüştüğünü vurgulamakta ve iki yakayı -Avrupa ve Asya’yı- iki sevgiliye

⁹⁹ İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesini bitirdikten sonra “Babıâli Yayınevi”ni kuran yazar, “Tercüman”, “Türkiye” ve “Sabah” gibi gazetelerde yazılar yazmaktadır.

¹⁰⁰ Lozan Üniversitesi Hukuk Fakültesinden mezun olan gazeteci-siyasetçi, “Milliyet” ve “Cumhuriyet” Gazetelerinde çalışmakta ve Sosyaldemokrat Halkçı Parti, Cumhuriyet Halk Partisi, Demokratik Sol Parti ve Yeni Türkiye Partisi gibi partilerde milletvekilliğı yapmaktadır. Ayrıca, Kültür Bakanlığı ve Dışişleri Bakanlığı görevlerinde de bulunmaktadır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2024).

benzetmektedir. İki sevgiliyi bir araya getiren köprünün tarihi ama aynı zamanda çağdaş olduğunu belirtmektedir. “Boğaziçi Köprüsü yalnızca demir-çelikten ziyade değildir, köprü toplumsal ve insanidir”. Bu yorum ile köprünün teknik ve mühendislik yanının bittiği ve toplumsal yönünün başladığı vurgulanabilir. Üretilen Boğaziçi Köprüsü, artık kentsel ve toplumsal bir mekândır ve bu mekân, kendi tarihini toplumsalla oluşturacaktır. İpekçi, köprü ile gelen avantajlı durumlara dikkat çekmektedir. Bunlar; “günlerce saatlerce beklemeyecek olan hasta doktoruna, çocuk okula, ürününü pazara götürecek insandır.” Köprü, “geçmiş ile geleceği bağlayan yüce önemi olan, Batı ile Doğuyu birleştiren”dir. Bu misyonu ile Boğaziçi Köprüsü, Türkiye’dir. Çünkü Türkiye, coğrafi konumu gereği bir köprüdür (Cem, 30.10.1973, Milliyet). İpekçi’nin bu yazısı önemlidir, çünkü yazıda köprünün beşeri yanı, yararı ve toplumsal hizmeti vurgulanmaktadır. Böylelikle, alanın mantığı, pratik duyumsal ve toplumsal ilişki ile pekişecektir (Lefebvre, 1991: 17).

Burhan Felek, Cumhuriyet Gazetesinden 1969 yılında ayrılıp yayınlarını, Milliyet Gazetesinde sürdürmektedir. Milliyet’teki köşesinde köprüyle ilgili “Köprünün açılışı” isimli bir yazı yazmaktadır ve köprü olgusunun teknolojik yüceliğinin altını şöyle çizmektedir:

“Avrupa’nın en uzun, dünyanın dördüncü fakat zarafet ve teknik bakımından birinci asma köprüsüdür. Üstelik Asya kıtasını Avrupa’ya bağlayan tek yoldur. Demek ki Portekiz’den yahut Norveç’ten kalkan araba, Çin’e, Malezya’ya kadar karadan gidebilecek ve bu dünyanın intikası¹⁰¹ en uzun yolu olacaktır. Şimdi dünyada her türlü trafik ve yol bakımından alınan tedbirlerin, yapılan yeniliklerin ne gibi neticeler doğuracağı kestirilemiyor. Boğaz Köprüsü de böyle olacak...Bunların en yakın görüleni köprü başları civarının kıymetlenmesi ve yol güzergahlarının şenlenmesidir ki; dünya çapındaki değişiklikler yanında pek ehemmiyetsiz kalır. Bakalım Boğaz Köprüsü, Avrupa-Asya trafiği ve insan hareketi bakımından ne gibi tesirler yapacak ve ne neticeler doğuracak?” (Felek, 13.09. 1973, Milliyet)

Felek bu alıntısında, Boğaz köprüsünün teknik/ “mühendislik harikası” özelliklerini ortaya koyarak köprünün dünya ulaşımı için stratejik önemine odaklanmaktadır. Felek’e göre bu stratejik önem; köprünün, Portekiz’den, Çin’e -ve dünyanın birçok ülkesi için- bağlayıcılığı olan tek “kesintisiz” yol olmasıdır. Felek’in söylemindeki bu odağı/ vurgusu, Boğaz Köprüsünün teknolojik bir yüce olmasının iddiasını güçlendirmektedir. Felek söylem stratejisinde, köprünün bölgesel ve uluslararası ilişkilerde oynayacağı önemli bir rol kadar köprünün yapılmasının getireceği değişimlerin belirsizliğini ve potansiyel etkilerini de gözetmektedir.

Boğaziçi Köprüsü, açıldığı dönemde çağdaşları ve ondan önceki köprüler sıralamasında, dünyanın dördüncü uzun, Avrupa’nın birinci en uzun köprüsüydü (G20, 2015). Bu sıralama, “milli bir gurur, başarı” ve “prestij yatırımı” olarak görülmektedir.

¹⁰¹ Kesintisiz, engelsiz.

Boğaziçi Köprüsü, 1973 yılının son aylarında açılmasına rağmen köprüden, Ekim sonundan 1973 yılının sonuna kadar olan sürede 1.696.505 araç geçmektedir. Köprüye bağlı olarak arabalı vapurla taşınan araç sayısı, bu kadar kısa bir sürede %-3'lük bir gerileme yaşamaktadır. 1974 yılında ise köprüden geçen araç sayısı, 11.869.993'e çıkmaktadır ve şehir hatlarında taşınan araç sayısı, 2.465.000'e düşerek %-63'lük bir gerileme yaşamaktadır (Taşdemir, 2009: 96). Yıllara göre araç geçişi artan Boğaz Köprüsü, maliyetini çıkardığı taktirde ücretsiz olmadı fakat bu konu, seçim vaatlerinde -ücretsiz olacağı veya ücretlerin yarı yarıya düşeceğine dair- kullanıldı.

3.2. Boğaziçi Köprüsü'nün Estetik Yücelikleri

Boğaz Köprüsü ile ilgili 1968-73 yılları arasında yapılan köprü tartışmalarında, köprünün kente olan etkileri, planlama, kentleşme, arsa/ arazi spekülasyonu, rant, iskan, yerleşim, kentin gelişimi gibi kavramlarla eleştirilirken köprünün Boğaz'a ve İstanbul'a görsel açıdan sağlayacağı imaj ile estetik boyutlarıyla değerlendirilmektedir.

Türkiye Büyük Millet Meclis tartışmalarında Birinci Boğaz Köprüsü ve çevre yolu; Cumhuriyet Halk Partisi, Güven Partisi, Türkiye İşçi Partisi gibi muhalefet partilerince birçok konuda tartışılmakta ve partiler, “kentin gelişimi”, “arsa spekülasyonu” ve “nüfus”u açısından köprüyü -imar bağlamında- öngörülebilir bir yatırım olarak görmemekte ve konuyla ilgili endişelerini dile getirmektedirler. Cumhuriyetçi Güven Partisi Kayseri Milletvekili olan Turhan Feyzioğlu (1922-1988) köprü ve çevre yolu projesinin İstanbul'da geçeceği öngörülen “arsalardaki spekülasyonu” arttırabileceğine dikkat çekmektedir ve “haksız kazançlarla Türk milletine maliyet” çıkarılmaması gerektiğini temenni etmektedir (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1967a: 299; TBMM, 2024). CHP Adana Milletvekili olan ve daha sonra 1971-73 yılları arasında “Bayındırlık Bakanı” olacak Mukadder Öztekin ise Boğaz köprüsü projesini Amerika Birleşik Devletleri'nde inşa edilen köprüler ile karşılaştırarak köprü sürecinin “iyi yönetilmesine” değinmektedir. Argümanlarına ek olarak köprünün “İstanbul'un” ve “Türkiye'nin ihtiyaçlarına” ve “gelişimine” katkı sağlayabileceğini söylemektedir (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1967: 268; TBMM, 2024; T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2024).

Süleyman Demirel'e göre İstanbul, bu kadar “hareketli” olmasına rağmen nüfusunun büyük çoğunluğunun –“yüz otuz bin”- gecekondularda yaşadığı bir “fukara” kentidir. Demirel, İstanbul'a “modern ve Avrupa şehri hüviyeti” kazandırmayı bir vazife gibi tanımlamaktadır (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1967b: 44-46). Vazifenin

sınırları ve kentin “manzarasını” değiştirmek adına kente “yol, otel ve Boğaz köprüsü” yapmak “lazım”dır. Yine dönemin Devlet Bakanı Seyfi Öztürk’e göre İstanbul, yalnızca Türkiye’nin değil, dünyanın “incisi”dir. Dolayısıyla köprü, İstanbul için “süslü bir yatırım” değil ve plan -İkinci Beş Yıllık Plana atıfta bulunarak- dahilinde yapılacak bir “Boğaz geçidi”dir. (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1967). 1968 yılında dönemin İmar ve İskân Bakanlığı, köprünün “Nazım Plan”¹⁰² çalışmaları henüz tamamlanmadan İstanbul Belediyesi’nden gelen, yalnızca köprü ve çevre yollarının çizili olduğu bir planı, “Çevre Yolları Mevzii Planı” adıyla onaylamaktadır (Erbaş, 2018: 26).

1968 yılının temmuz ayında Mimarlar Odası, İstanbul Belediyesi’ne çevre yolu ve asma köprüsü ile ilgili “Boğaz Köprüsü Üzerine Mimarlar Odası Görüşü” adıyla bir rapor sunmaktadır. Bu rapor, Turgut Cansever, İlhan Tekeli, Gülten Kazgan, Necat Erder, Erhan Karaesmer, Remzi Ülker, Tuğrul Akçura, Tarık Okyay gibi çeşitli meslek dallarından uzmanların katılımıyla-derlemesiyle bir kitapçıkta sunulmaktadır. Kitapçıkta Boğaz Köprüsü, “bölge ve şehir plancılığı”, “ülke ve proje ekonomisi”, “mühendislik teknolojisi”, çevre şartları ve estetik” ve “tarihsel gelişme” açısından-yönünden Boğaz köprüsü kapsamlı biçimde değerlendirilmektedir. Bu rapora göre köprü, “fantastik” ve “politik tasavvurlardan ibaret” olarak değerlendirmekte, İstanbul kentinin imarla ilgili ciddi sorunlar yaşayabileceğini ve sorumluluğun belediyeye ait olduğunu işaret etmektedir (Mimarlar Odası, 1968; Erer, 1973: 51). Mimarlar Odası, yayınladığı bu kitapçığın “sonuç” bölümünde, görüşlerin bir bölümü şöyle özetlenmektedir:

“1. Boğaz köprüsü İstanbul şehrinin rasyonel gelişimini olumsuz yönde etkileyecek, desantralize¹⁰³, doğuya kaymış büyük şehir yerine, tek merkezli, ulaşım masrafları çok yüksek, arsa spekülasyonuna açık, demode, pahalı bir şehir biçimi geliştirecektir. Bu gelişmenin sonucunda yeniden, başka köprü ve çevre yolları, pek masraflı kent içi arterleri inşası kaçınılmaz olacaktır.

2. Boğaz köprüsü projesi Devlet planı ile tutarlı değildir: Planın ulaşım sektörü içinde yatırım masrafları ayrılmamıştır. Rantabl olmayan bir yatırım olduğu için hedef kalkınma hızını düşürecek. Gelir bölüşümünü istimlak, arsa spekülasyonu, yüksek gelirli bir bölgede sanayi konsantrasyonu vb. nedenlerle bugünkünden de fena duruma getirecektir.

3. Boğaz köprüsü projesi, Boğaz geçme hizmetini görecektir diğer çeşitli çözümlerle karşılaştırılmamıştır.

4. Ne tatbikat projesinin hazırlanması ne de inşaatı ile, Türk mühendisliğine bir şey kazandıracak, teknolojik bir hamle yaratacak bir yapı değildir. Yabancı proje ve inşaat mühendislerinin bir eseri olacaktır.

¹⁰² Nazım Plan, imar planlarındandır. 3194 sayılı “İmar Kanunu”nun 5. maddesi ve “Mekansal Yapım Yönetmeliği”nin 4. maddesinde tanımlanmaktadır: “Uygulama, imar planlarının hazırlanmasında esas alınan yerleşmenin konut, çalışma, ticaret, turizm, sanayi bölgeleri, yeşil alanlar ve yerleşim dışı alanları ile bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunlukları, yerleşim, kentsel, sosyal ve teknik altyapı alanlarını belirleyen planlardır.”

¹⁰³ Desantralizasyon; kamu hizmetlerinin etkin ve verimli kullanılması adına, gereksinim ve beklentilere uygun olan sorumluluk ve otorite transferi anlamına gelmektedir; demokratik bir yönetim yapısının unsurları arasında yer almaktadır (Tekel, 2006).

5. Hem kendi çelik varlığıyla hem de kıyılarda sebep olacağı yüksek yapılarla Boğazın tabii güzelliğini, cazibesini yok edecektir.

6. Boğaz köprüsü fikri her devirde, dış memleketlerden gelmiş; etütler, projeler hep dış memleketlerce hazırlanmıştır. Tarafsız Türk teknisyenlerinin yaptığı tek etüt saklanmış, hazırlayanlar ve hazırlatanlar cezalandırılmıştır. Konu, Hükümetçe başından beri bir politik sadakat sorunu haline getirilmiştir.” (Mimarlar Odası, 1968: 35)

Mimarlar Odası bu raporla köprüyü pek çok başlıkta -uzman çeşitliliğine bağlı olarak- tartışmaktadır. Özetlenen 6 başlık hem birçok başlıkta ve bölümde hem de Boğaziçi Köprüsü için seçilen yazarlar tarafından tartışılmaktadır. Ancak rapor, köprünün kentsel gelişime etkisi, planlama, istimlak, arsa spekülasyonu gibi kentin silüetini, görüntüsünü etkileyecek konulara dokunmakta yani en çok köprünün estetik yüceliği üzerine eleştirel yaklaşmaktadır. Böylelikle rapor özeti, bu bölümün altında verilmekte ve bölümün başlıklarında yazarların söylem atıflarına göre tartışılmaktadır.

24 Mayıs 1968 tarihinde ODTÜ Mimarlık Fakültesi Öğrenci Derneğinin düzenlediği bir açık oturumda, Boğaz’a “asma köprü” yapmanın kent için “gereksiz” ve “zararlı” olacağı konusu tartışılmaktadır (Ulus, Mayıs 25, 1968). Yine Dernek, 20 Şubat 1970 tarihinde köprünün temel atma töreni yapılırken bir bildiri yayınlamaktadır. Bildirinin özetinde şu izah edilmektedir. Derneğin ortak açıklamasına göre Boğaz Köprüsü, İstanbul kentinin “bozuk düzen” gelişmesine yol açacak ve köprü, kentin bu düzenini tetikleyen bir “ihanet abidesi¹⁰⁴” şeklinde nitelendirilmektedir (Milliyet, Şubat 21, 1970).

Bu tartışmalar ışığında Boğaziçi Köprüsü’nün estetik yücelikleri, bazı yazarların söylemine göre, “eser” vurgusuyla sunulmakta ve bu yatırım, kenti “medenileştirecek” şeklinde bu kategoride değerlendirilmektedir. Boğaziçi Köprüsü’nün yapımını onaylayan yazarların söylem kurgusu içinde hem İstanbul kentini tamamlayan hem de kent içinde oluşacak bir eser olarak yansıtılmaktadır. Boğaz köprüsünün yapımını sorgulayan ve köprüye eleştirel yaklaşan yazarların söylem kurgusu içinde köprü - onaylayanların tam tersi bir praksisle- kentin silüetini, gelişimini bozacak bir aşınma, kentin informel tüketimini yeniden üretecek “zararlı” bir “tuzak” olarak sunulmaktadır.

3.2.1. Köprünün Simge Değeri: “Eser” Anlatısı

Tekin Erer, Son Havadis’teki “Cumhuriyetin büyük eseri” adlı yazısında, köprünün estetik yüceliğini, köprünün açılacağı tarihi öngörmeye çalışarak yansıtmaktadır:

“Cumhuriyetimizin 50. Yıl dönümüne İstanbul, büyük bir eserle hazırlanıyor. 29 Ekim 1973’de Cumhuriyetimizin 50. Yıl dönümünü kutlayacağız, bu tarihten 10 ay önce 20 Aralık 1972’de, ‘Boğaziçi

¹⁰⁴ “Abide” kelimesi, Arapça kökeni manasıyla -“akılda kalan şey, büyük olay, facia”- ilginç bir seçimdir.

Köprüsü’, Türk milletinin hizmetine girmiş bulunacaktır. Bu muhteşem eser, Milletimizin yapıcılık kudretine bir emsal olmak üzere asırlardan asırlara intikal edecektir.” (Erer, 21.02.1970, Son Havadis) Erer söylem stratejisini ilk olarak, tarihsel bağlam düzlemine oturtmaktadır; “Cumhuriyetimizin 50. yılı” ifadesi, Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşunun 50. yıl dönümünü kutlama çerçevesinde yazılmaktadır. Çünkü bu ifade, Cumhuriyetin modernleşme ve ilerleme vizyonunun vurgulandığı bir dönemdir. Bu vizyon doğrultusunda ve bu vizyonu tekrar üretmek adına köprü, Cumhuriyet’e uygun, büyük bir “eserdir” ve “yapıcılık kudreti” ifadesiyle mühendislik-teknoloji alanındaki başarısının bir sembolü olarak görülmektedir. Erer’in söylem stratejisinin ikinci kısmı ise alıntısındaki dil kullanımındır. Söyleminin retorisi resmi ve yüceltici bir tonda olan Erer, “muhteşem eser”, “milletimizin yapıcılık kudreti” ve “asırlardan asırlara intikal” gibi ifadelerle bu yüceltici tonu desteklemektedir. Bir gurur kaynağı olarak sunulan Boğaz köprüsü, “Türk milletinin” başarılarını ve yeteneklerini vurgulayan ve ulusal gururu pekiştirendir. Ancak bu tek taraflı anlatım, köprünün yapımından açılışına olan süre zarfında herhangi bir olumsuzluktan-eleştirden veya zorluktan bahsedilmediği için eleştirilebilir. Çünkü Erer, köprüyü bir başarı gibi öne çıkarırken, anlatımıyla olası eleştirileri ve tartışmaları göz ardı etme eğiliminde olduğunu göstermektedir.

Erer yazısının devamında, köprünün “eser” olma vurgusunu/ estetik yüceliğini hem dönemin İstanbul Valisi Vefa Poyraz’dan alıntılıdığı ile hem de köprünün teknik yapısını görselleştirmesi ile inşa etmektedir:

“Bir konuşmamızda İstanbul Valisi Sayın Vefa Poyraz: ‘Bizanslılar büyük eser olarak surları bırakmış, Osmanlılar Selatin Camileri yapmışlar, Cumhuriyetin de İstanbul’daki en büyük eseri, Boğaziçi Köprüsü olacaktır.’...Köprünün yalnız 165 metre boyundaki ayakları İstanbul’un en yüksek abideleri olacaktır. Beyazıt Kulesi, 45 metre, en uzun minareler 40-50 metre olduğuna göre bunların üç dört misli yükseklikteki köprü ayakları bile İstanbul’un büyüklüğüne ihtişam ve azamet ekleyecektir. Denizden 65 metre yükseklikte ve 1560 metre uzunluğundaki Asma Köprü, bütün Avrupa Kıtasının en büyük ve en değerlisi olarak dünyada ün yapacaktır. Bu muhteşem, muazzam eser, aziz milletimize kutlu ve mutlu olsun!” (Erer, 21.02.1970, Son Havadis)

Alıntısında görüldüğü gibi Erer, söylem stratejisini ilk olarak otorite figürü üzerinden kurmaktadır. Bürokratik otoritenin/ mekanizmanın söylemde alıntılanması, karşısındaki “fili” davranışı, onun “kadir-i mutlak olduğuna duyulan bir inanç” tarafından yönlendirilmektedir (Zizek, 2011: 51). Poyraz alıntısında, üç tarihsel dönemi kıyaslayarak (Bizans İmparatorluğu, Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti) ona göre öne çıkan seçili “eser” örneklerini vermektedir. Cumhuriyet Dönemi için İstanbul’daki kalıcı veya öne çıkan eserin köprü olacağını belirtmektedir. Erer söyleminde bir otorite figürü olan Vali Poyraz’ın sözlerini kullanarak resmi bir destekle söyleminin meşruiyetini ve önemini artırmaktadır. Böylelikle köprünün “eser-abide” vurgusu/ estetik yüceliği daha belirgin-görünür bir

hale gelmektedir. Erer söyleminin ikinci stratejisini -Poyraz'ın alıntısıyla bıraktığı yerden-, köprünün estetik yüceliği bağlamında oluşturmaktadır. Bunu yaparken tarihsel ve teknik bağlamı olan eserleri, köprünün teknik bilgileri üzerinden karşılaştırmalı ifadeler kullanmaktadır. “Beyazıt Kulesi” ve “minareler” gibi İstanbul’un tarihi ve mimari sembollerine referans yapılması, köprünün bu miras içindeki yerini vurgulamak amacı taşımaktadır. Ayrıca yerel mimari sembollerle kıyaslanan köprü, daha sonra “bütün Avrupa kıtasının en büyük ve en değerlisi” ifadesiyle dünya çapında kıyaslanmaktadır. Söylemdeki estetik manada yüceltici dil, “ihtişam”, “azamet”, “muhteşem”, “muazzam” gibi ifadeler üzerinden inşa edilmekte ve bu ifadeler, köprünün büyüklüğünü, önemini ve estetik yüceliğindeki coşkuyu abartılı bir şekilde vurgulamak için kullanılmaktadır.

3.2.2. “Medeniyet” İdeali/ Sembolizmi

Niyazi Berkes’e göre “bir toplumun yönünü etkileyen yararlılık ya da akıl ölçüleri değil, değerler ve ülkülerdir.” “Ülküler”, toplumun özlemlerinin görüntüsüdür (Berkes, 2019: 422-23). Dolayısıyla Boğaz köprüsünün meşru söylemi, “toplumun özlemlerinin” bulunup çıkartılmasında gizlidir. Köprüyü savunan yazarlar, onu savunmak ve toplum nazarında kabul görmesini sağlamak adına “bilinçsiz özlemleri, bilinçli ve tutarlı, bütünsel ülküler” haline getirmektedir. Çünkü çağdaş uygarlıklar, hala ulus uygarlıklarıdır.

Nizamettin Nazif Tepedelenlioğlu, Yeni İstanbul Gazetesindeki “Boğaz Köprüsü” isimli yazısında, İstanbul kentine tarihi bir “medeniyet” misyonu yüklemekte ve İstanbul’un dönemsel politik atılımlarını, Cumhuriyet, Demokrat Parti ve Adalet Partisi bağlamında üstü örtülü olarak üç dönemle kısa kısa özetlemektedir. Yazar, Boğaz Köprüsü ile medeniyetin eksikliğinin giderildiğini vurgulayarak köprünün estetik yüceliğini pekiştirmektedir. İstanbul’un fethinden referansla “Fetih”in üstüne koyan ve “lüzumlu medeni eserler” üretenleri de söyleminde ön plana çıkarmaktadır. Bu ifadesiyle yazar, Boğaz köprüsünün estetik yüceliğini fetih ile özdeşleştirmekte ve köprüye neredeyse çağ açıcı gibi abartılı sembolik bir mana yüklemektedir. Yazar, Cumhuriyet dönemindeki İstanbul’u; “yalnız harplerle ve dış göçlerle değil, işsizliğin, açlığın ve sefaletin kamçıladığı iç göçlerle de halkı azalan, sanki planlıymış gibi ısrarlı bir bakımsızlık yüzünden gitgide köyleşen İstanbul, medeniyet haritamızın dışına itilmiş gibiydi.” Yazar, İtalyan Ulusal Faşist Partisi lideri, Benito Mussolini (1883-1945)’nin, Roma kentindeki imar hareketlerine verilen “taçlı balta” adlandırmasını, Demokrat Parti Döneminde Adnan Menderes’in eline aldığını söylemektedir. “Koca

tarihi şehrin şerefi ve selameti adına Menderes çıkageldi ve o taçlı baltanın sapını kavramak cesaretini gösterdi.” (Tepedelenlioğlu 21.02.1970, Yeni İstanbul) İstanbul, bu bağlamda, Amerikalı çağdaşları arasında bir “istisna” değildi, Menderes Döneminde (1950’lerde) kent için uygulanan plan ve projeler, arzu edilen sonuçları doğurmamaktadır (Gül, 2015: 555).

Tepedelenlioğlu’na göre Boğaz köprüsü, kente “soluk getiren” diğer atılımların karşısında bir “şahlanıştır” ve köprünün temel atma töreni ise Cevdet Sunay nezdinde Adalet Partisi’nin Demirel’i iktidarının bütün millete yaşattığı “medeniyet bayramıdır.” (Tepedelenlioğlu 21.02.1970, Yeni İstanbul) Tepedelenlioğlu, tartışmalı İstanbul kent imarının dönemsel karşılaştırmasını hem yerel hem de uluslararası aktörler üzerinden çizerek Boğaz köprüsü imajına zirve bir atıf yapmaktadır. Yazar, köprünün estetik yüceliğini hem günceline kadar olan imar politikalarının ve projelerinin bir birikimiyle ilişkilendirmekte hem de köprüyü “şahlanma” ifadesiyle yücelikteki coşkuyu bambaşka bir ölçüde değerlendirmektedir.

Orhan Seyfi Orhon, Son Havadis Gazetesindeki “Bir Bakıma” köşesinde “Asma Köprü!” adlı bir yazında köprünün estetik yüceliğini, köprüye gelen bir eleştiri üzerinden kurmaktadır. O eleştiri, “Asma köprüye hayır!” ilanını veren İstanbul Teknik Üniversitesi kampanyasıyla alakalıdır. 1969 yılının nisan ayında İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Mimarlık ve Mühendislik öğrencileri, “Boğaz Köprüsü’ne Hayır” eylemleri gerçekleştirmektedir (Cumhuriyet, Nisan 16, 1969). Bu kısmi protestoyu yazısına taşıyan Orhon, edebi kimliğine uygun bir üslupla köprünün estetik yüceliğine öyküsel bir anlatı sunmaktadır.

“Daha ucuz, daha kolay, daha rahat ve daha faydalı, daha güzel daha medeni olan bir şeye neden hayır? Bir şehre tarihi, medeni karakter veren eserlere “hayır!” denir mi? Ayasofya’ya, Sultanahmet’e, Fatih’e, Süleymaniye’ye, Çemberlitaş’a, Dikilitaş’a, Galata Kulesi’ne, Dolmabahçe Sarayı’na hayır mı? Geriye İstanbul’un yıkılmış surlarından başka nesi kalır? Atalarımız, Karaköy’den Eminönü’ne kayıklarla geçerken Galata Köprüsünü yapmışlar. Onların zamanında olsaydık, ona da mı hayır diyecektik!” (Orhon, 23.02.1970, Son Havadis)

Orhon alıntılanan söylem stratejisinde köprüyü, kente “medeni” bir karakter kazandıran eser olarak değerlendirmekte ve İTÜ’nün kampanyasındaki köprü karşıtlığını, “neden hayır?” retorik sorusuyla kurmaktadır. Orhon söyleminde seçtiği “Ayasofya”, “Sultanahmet”, “Galata Kulesi” gibi İstanbul’un tarihi ve kültürel sembolleri üzerinden referans yapmaktadır. Bu yapılar, İstanbul’un zengin tarihi mirasını, kültürel kimliğini ve medeniyet seviyesini temsil etmektedir. Yazarın - insanlık tarihi için önemli sembolleriyle- seçici kullanımı, köprüye karşı geliştirilen eleştirileri gölgelemeye hizmet edebilir. Bu çerçevede Boğaz Köprüsünün -söyleminin

fikirsel bağlamına göre-, İstanbul'un gelişimine katkıda bulunacağını ve kentin medeni karakterini güçlendireceğini ileri sürmektedir. Yine söylemde Boğaz köprüsüyle kıyaslanan ve tarihsel bağlamda kentin önemli sembollerinden olan “Galata Köprüsü” atfı ile kentin “medenileşme” süreçleri içindeki akışı temsil etmektedir. Bu kıyaslama, geçmişte yapılan büyük projelerin bugünkü projelerle paralellik gösterdiğini ima etmektedir. Orhon'un söylemindeki “atalarımız” ifadesi hem geçmişle günümüz arasında bir bağ kurmakta hem de duygusal bir çekicilik yaratmaktadır. Dolayısıyla pekiştirilmeye çalışılan köprü fikrinin etrafı, “medeniyet” ölçüsü kabul edilen semboller ve bağlamlarla çevrilmektedir. Bu çerçevede “ona da mı hayır diyecektik!” retorik sorusu, belirli bir cevaba yönlendirmek için kullanılmaktadır. Bu soru, modernleşme projelerine karşı çıkanların tutumunu sorgulamak amacı taşımaktadır.

Orhan Seyfi Orhon “Boğaz Köprüsü” adındaki bir başka yazısında, köprünün estetik boyutunu, “medeni” olma üzerine inşa etmekte ve görselleştirmeyi iki başlıkta yüceltmektedir. Birincisi, “İstanbul gibi dünya güzeli turistik medeni bir şehrin iki yakasını bağlayan bir köprü olmaması, ayıptı.” cümlesidir. Orhon'un köprüyle ilgili ikinci değindiği nokta ise “feribotla karşıya geçecek nakil vasıtaların günlerce arka arkaya dizilerek beklemesi ve bu görüntüyle şehrin medeni güzellik ölçütleri, şöhret, itibar ve ticari yönden büyük bir eksik” olduğu ile alakalıdır (Orhon, 25.11.1971, Son Havadis) Bu iki ifade de hem kentin karmaşık ve düzensiz durumunu vurgulayan betimlemeleriyle duygusal tepki uyandırabilir hem de kentin medeni güzellik ölçütlerine olan ilgisini artırarak, bu durumu düzeltme gereksinimi hissetmesine yol açabilir. Böylelikle Boğaz Köprüsü, bir nevi kentin potansiyel güzellik ve düzenine duyulan hayranlığı artıracak bir nesnedir/ semboldür. Kentin sahip olduğu bu boyutlarla birlikte köprü, kente büyük “tesir” edecektir. Köprünün kente katacağı tesir ise “medeni güzellik”tir. Orhon'un edebi bir arka plana sahip olması, söyleminde, köprüyü estetik boyutlarıyla ele almasını kolaylaştırmakta ve söyleme tekniği açısından yazara fayda sağlamaktadır. Söyleminin kurgusu ve stratejisi içinde neyi nasıl söylediği ve kurduğu, yazarın yetkinlik alanı ve seçtiği kelimelerle etkili ifadelere dönüşmektedir.

3.2.3. Mimarlar Odası Perspektifi Üzerinden Köprü ve Kent Estetiği

Van Dijk'in “zihin kontrolü” bağlamı; insanların/ alıcıların/ okuyucuların zihinlerini kontrol altına almaktan geçmektedir. Söylemle zihin kontrolü sağlamak, tahakkümü ve hegemonyayı yeniden üretmenin yollarından biri olarak tanımlamaktadır (Van Dijk,

2001: 357). Yazarlar, söylemlerinin güvenilirliğini arttırmak ve söylemleriyle kişisel inanç, değer ve deneyimleriyle çelişmediği sürece okuyucuların zihnine etki etmek adına, yine güvenilir olarak gördükleri kaynaklardan/ otoritelerden alıntı yapmaktadır. Ayrıca, söylemdeki gücü tam tersi bir etki oluşturmak için de bu kaynakları gösterebilir, çelişmedikleri sürece, otoriteleri çürüterek söylem stratejilerini kurabilirler. Mimarlar Odası ve Odanın argümanları, Boğaz köprüsü tartışan yazarların söylemini güçlendirmek ve pekiştirmek adına en çok kullanılan otorite kaynaklarından. Yine aynı şekilde, tam tersi bir etki oluşturmak için de kullanılır.

Burhan Felek Cumhuriyet'teki "Hadiseler Arasında" adlı köşesinde, "Ben kime borçluyum?" yazısında, Mimarlar Odasını, "politikacılardan sonra köprüye ikinci aleyhtar grup" olarak tanımlamakta ve Mimarlar Odasının "mühim imar müessesesi" olan köprüyle ilgili "hesaplarının" yanlış olduğunu dile getirmektedir. Felek odanın görüşlerini, uzmanlıkları üzerinden ironiyle eleştirmekte ve köprünün kente olumsuz etki etmek yerine "fayda" sağlayacağı kanaatinde:

"Denildiğinden fazlaya mal olacak ve otomobil sahiplerine oyuncak olmaktan başka bir şeye yaramayacak çirkin bir eser olacaktır.' Mimarların bu çıkışlarına iyice kırıldım çünkü ben de bu köprünün yapılmasını isteyenlerdenim. İstanbul'a faydası olduğuna inanmışım ve bundan da ne arsa satmak ne inşaat müteahhitliği yapmak gibi bir menfaat de ummuyorum." (Felek, 24.05.1968, Cumhuriyet)

Köprünün görsel ve işlevsel olarak kente uyumlu ve geniş kesimlere faydalı olması, bir gerekliliktir. Ancak Felek'in Mimarlar Odasından alıntılardığı kısımda, mimarların eleştirisi, köprünün estetik açıdan yetersiz ve sınırlı bir kesime hitap ettiği yönündedir. Dolayısıyla Felek, söylem stratejisinin manasını güçlendirmek adına, bu görüşün tam tersini kurmaktadır. Felek retoriğini; köprünün İstanbul'a faydalı olacağına dair inancına ve bu inancın ardında kişisel menfaatinin bulunmadığı vurgusuna dayandırmaktadır. Bu, Kant'ın işaret ettiği estetik yüceliği "etik" boyutuyla öne çıkarmaktır (Guyer ve Wood, 1998: 720). Bu bağlamda Felek, köprünün estetik yüceliği, yalnızca mimari güzellik ve işlevsellikle değil, aynı zamanda toplumsal fayda ve kişisel niyetlerle de ilişkilendirir.

Felek yazısının devamında, Mimarlar Odasında olanlara "kıymetli ve köprü düşmanı arkadaşlar" ifadesiyle seslenmekte ve kent estetiğini köprü bağlamına indirgeyen görüşlere retorik bir eleştiri getirmektedir.

"Mimarlıkla şehircilik ayrı ayrı fen şubeleridir. İstanbul'un bugünkü çirkinliği, tamamen mimarlarımız tarafından yeni yapılmış binalardan doğduğunu söyleyenlere hak vermemek de elden gelmez. Çünkü İstanbul'da hiçbir bina, bir mimarın imzasını taşımadan yapılamaz. Eh insaf edin Mimarlar Odasındaki kıymetli ve köprü düşmanı arkadaşlar...biz bu çirkinliği kime borçluyuz? Ötede beride yıkılan, yıkılmasa da gözlerimize batan veya kaçak yapıldığı için gazete sütunlarına ve mahkemelere düşen

binalar kimin eseridir? Her birinin cephesinde bir mimar adı yazılı değil midir?” (Felek, 24.05.1968, Cumhuriyet)

Felek söylem stratejisini, mimarlık ve kentleşme şeklinde iki ayırarak İstanbul’un kentsel ve mimari sorunlarının sorumluluğunu, mimarlar üzerine atma eğilimi göstermektedir. Felek, “köprünün kent estetiğini olumsuz etkilemesi” konusunu, tam ters bir argümana, retoriğe çevirerek kent dokusunun zaten olumsuz olduğunu belirtmektedir. Bu durumun sebebinin sorgulanması adına örneklendirdiği “gözlerimize batan”, “kaçak” gibi ifadeler ve sorduğu “mahkemelere düşen binalar kimin eseridir?” gibi sorularla söylemini görselleştirmektedir. Ancak bu ifadeler, köprünün estetik bağlamda etkilerinin araştırılmasının veya eleştirilmesinin önünü kesmemektedir. Çünkü Felek adeta suçlama olarak mimarlara sunduğu bu ifadeleri, eksik bir çerçevede kurmaktadır. Bir binanın imarından iznine, ruhsatından tapusuna, iskanından istimlakine birçok kurum ve kuruluş görev almaktadır. Dolayısıyla bu suçlama, söylemini zenginleştirmek adına yazar açısından rasyonel bir stratejidir.

“İstanbul köprüsü bir inşaat mimarının işi değildir. Yüksek köprü ihtisası yapmış mühendislerin ve ayrıca nakliyat mütehassıslarının, iktisatçıların işidir. Mimarlar Odasının işi, İstanbul şehrinde veya varoşlarındaki fena yapılmış, çürük yapılmış kaçak yapılmış binaları görüp gözetip bunları yapan üyelerini yola getirip şehri çirkinleştirmekten kurtarmaktır. İstanbul’un şu artistik çirkinliğini biz kimlere borçluyuz? Bırakın da biraz da köprü çirkinleştirsin!” (Felek, 24.05.1968, Cumhuriyet)

Felek mesleki sorumluluk dağılımını netleştirmek ve eleştirilerin hedefini belirlemek için kullandığı işbölümünü tekrarlamaktadır. Felek’e göre mimarların estetik yetersizlikleri ve mesleki hataları, kentsel sorunların (“varoşlar”, “artistik çirkinlik” gibi ifadelerle) ana kaynağı olarak gösterilir. Aslında bu, “İstanbul” köprüsü adını verdiği köprüyü hem eleştirilerden korumak adına kentteki çarpık görüntüleri mimarlara atmakta hem de kentsel etkileri bakımından köprüye pay verip köprünün kentsel sorunlar bağlamında olumsuz etkiler oluşturacağını kabul etmektedir. Ayrıca Felek, kent-konut politikaları bağlamından uzak bir söylem stratejisi kurmakta, bu söyleminde, durumu yalnızca mimarların üstüne atarak objektiflikten uzak veya eksik bir tutum sergilemektedir.

Cumhuriyet Gazetesinin başyazarı Nadir Nadi¹⁰⁵, “Kel başa” adlı bir yazısında, Mimarlar Odasının düzenlediği, Ortadoğu Teknik Üniversitesi’nden, İstanbul İktisat Üniversitesi’nden ve İstanbul Teknik Üniversitesi’nden bilim insanının katıldığı bir açık oturumdan bahsetmektedir. Bu oturumda -dönemin AP iktidarının ilgili temsilcilerinin katılmadığı- açık oturumda oy birliği ile günün koşullarını ve

¹⁰⁵ Öğrenimini, Lozan Üniversitesi’nde Siyasal Bilimler Fakültesinde gören yazar, Cumhuriyet Gazetesinin kurucusu Yunus Nadi Abalıoğlu’nun oğludur. Gazeteciliğe Cumhuriyet Gazetesinde başlayan yazar, babasının vefatı üzerine gazetenin hem yönetimini hem de Başyazarlığını üstlenmektedir.

ihmallerini değerlendirilerek varılan sonuçları, Nadi, Felek'in aksine, Mimarlar Odasını uzman bir otorite olarak söyleminde göstermekte ve Odanın görüşlerine 6 başlıkta ele almaktadır. Nadi, adeta iktidar için köprü politikası uzman görüşü reçetesi çıkarmaktadır:

“Boğaz köprüsü; İstanbul şehrinin rasyonel gelişimini olumsuz yönde etkileyecek, desantralize, doğuya kaymış büyük şehir yerine, tek merkezli, ulaşım masrafları çok yüksek, arsa spekülasyonuna açık, demode, pahalı bir şehir biçimi geliştirecek. Bu gelişmelerin sonucunda yeniden başka köprü ve çevre yolları, pek masraflı şehir içi antenleri inşası kaçınılmaz olacaktır. Altıncı nokta ise Boğaz köprüsü fikrinin her devirde dış memleketlerden geldiğini, etüt ve projelerin hep yabancılar tarafından hazırlandığını bildirmekte, bu sefer tarafsız Türk teknisyenlerinin yaptığı etüdün saklandığını, hazırlayan ve hazırlatanların cezalandırıldığı ile ilgilidir.” (Nadi, 29.08.1968, Cumhuriyet)

Nadi'nin alıntılardığı bu başlıklar, alanında otorite olarak görülen bilim insanlarının özetlediği Mimarlar Odası görüşündeki/ raporundaki çıkarımlardır. Nadi bu özet alıntısıyla söylem stratejisini “bilimsel” kılmaya çalışmakta ve Mimarlar Odasını köprü konusu için güçlü ve güvenilir bir kaynak olarak atamaktadır. Yazarın Boğaz köprüsünün kente etkilerini başlıklandığı konular arasında “İstanbul şehrinin rasyonel gelişimini olumsuz yönde etkileyecek” ifadesi, köprünün kentin planlı ve düzenli büyümesini engelleyeceği endişesini dile getirmektedir. Rasyonel gelişim, stratejik ve dengeli bir kentsel büyümeyi ifade ederken, köprünün bu dengeyi bozacağı savunulmaktadır. “Desantralize” bir yapının avantajlarından (trafiğin ve nüfusun kentin belirli bölgelerinde yoğunlaşmaması gibi) faydalanmak yerine, köprünün tek merkezli bir yapı oluşturacağı belirtilmektedir.

Nadir Nadi, Cumhuriyet'te “Köprü ve Kültür” yazısında köprünün yapımına pek aleyhtar olmadığını ima etse de “İstanbul'un iki yakasını birleştirmek gereğine inananlardanız” demektedir. Ancak Nadi'nin altını çizmek istediği, ulaştırma işlerine girerken ve politikalar oluştururken İstanbul'un “güzelliği üzerine titreyen, kültürel mirası korumayı görev edinmiş yetkili organlara danışmalı, fikirleri dikkate alınmasıdır.” Nadi, köprünün olması gerektiğini ancak köprü süreçlerinin; ithal fikir ve firmalarla, “emir altındaki dairelerle” olacağına yerelle, yerelin kültürü ile yetişmiş olan ilgili kurum ve kuruluşlara (Teknik Üniversiteye, Mimarlar Odasına, iktisat fakülteleri gibi) danışılarak yapılması gerektiğini vurgulamaktadır. Bu lüzum görülmeyen danışma ya da ilişkisizlik, Nadi açısından ilerisi için “tehlikeli ve üzücüdür” (Nadi, 22.02.1970, Cumhuriyet). Yani Nadi, bu alıntılarında söylem stratejisini “güvenilir”, “kültürel” ve “yerel” uzmanlar üzerinden kurmaktadır ve Nadi için köprünün estetik yüceliği, teknolojik ve politik yüceliğinden önce gelmektedir.

Van Dijk'a göre ideolojiler, grupların sosyal temsillerini kontrol ediyorsa, aynı zamanda bir grup tarafından edinilen ve paylaşılan bilgiyi de kontrol ederler. Bu grup

bilgisi olarak adlandırılan, grubun kendi “hakikat” ölçütlerine göre “değerlendirme” ve “doğrulama” inançlarıdır. Dolayısıyla bu inanç ya da bilgi, ideolojik temelli olabilecek grup tasarrufudur (Van Dijk, 2002: 15). Bu bağlamdan hareketle Mimarlar Odasının köprü üzerinden ortaya koyduğu görüşü, bilgisi veya perspektifi hem söylemsel sunulması hem de yazılarda tartışılması ile ideolojiktir.

3.2.3.1. Köprü: Kentleşme Çelişkileri ve Mekânsal Eşitsizlikler

Boğaziçi Köprüsü’nün “eser” ve “medeniyet” anlatılarının yanı sıra, bu anlatıların eksi kutbu, köprü’nün estetik yüceliklerini eleştiren yazılardır. Bu yazılar, köprü’nün hem kentsel hem de çevresel dinamiklerini ele alarak köprü’nün oluşturacağı ya da etkileyeceği durumları görselleştirmektedir. Boğaz köprüsü projesine karşı söylem geliştiren yazarların en güçlü argümanlarından bir diğeri ise köprü’nün kent nüfusunun dinamizmini-hareketliliğini ve dolayısıyla kentin gelişimini ve yoğunluğunu etkileyeceğini öngörmeleridir. Köprüye eleştirel yaklaşan yazarlar, köprü ve çevre yollarının geçtiği ilçelerin ve mahallelerin gelişimini ve demografik bağlamını doğrudan etkileyecek toplumsal bir eksen tahayyül edilmektedir.

İlhan Selçuk, Cumhuriyet’teki “Boğaz Köprüsü” yazısında, köprü’nün estetik yüceliğini, köprü’nün oluşturacağı hareketlilik/ dinamizm üzerinden ironi ile eleştirmektedir:

“Nefes alamaz artık İstanbul...Boğazın iki yakasında yazlık kışlık evleri olan zenginlerin arabalarına araba vapuru yetiştirmek, tüketim maddelerini taşıyan kamyonlara yol açmak için çare? Elbette Boğaz köprüsü!” (Selçuk 11.02.1968, Cumhuriyet)

Selçuk’un söylemindeki “nefes alamaz artık İstanbul” ifadesi, kentteki çevresel ve kentsel sorunları dramatik bir şekilde betimlemektedir. Köprü inşaatı ve trafik yoğunluğu gibi faktörler, kentin yaşanabilirliğini olumsuz etkilemektedir. Köprü’nün yapılmasının trafik sorunlarını çözmek yerine daha da artırabileceği düşüncesi, eleştirinin önemli bir parçasıdır. Kentin iki yakasını birleştirmek için yapılan bu tür büyük altyapı projeleri, genellikle beklenenden daha fazla trafik ve kentsel yoğunluğa yol açmaktadır. “Nefes alamaz artık İstanbul” ifadesi, olumsuz bir çağrışım yapmaktadır. Bu tür projelerin ve ona bağlı hareketliliğin; kentteki doğal ve tarihi dokuyu bozabileceği, sıkışıklık ve çevre kirliliği oluşturabileceği gibi endişeleri de artırabilmektedir.

İlhan Selçuk, yine “Boğaz köprüsü” isimli yazısında köprüyü; “arsa spekülasyonu” ve “nüfus” dinamizmi arasında kurduğu ilişki üzerinden negatif bir ölçüde değerlendirmektedir:

“Köprüyle beraber arsa apartman spekülasyonu da alabildiğine yürür. Anadolu’da ihmal edildiği için geçinemeyen vatandaş yorganını sırtına vurup komprador¹⁰⁶ kapitalizminin ur gibi geliştiği taşı toprağı altın İstanbul’a atar kendisini...” (Selçuk, 11.02.1968, Cumhuriyet)

Selçuk söylem stratejisinde, köprünün yaratacağı arsa spekülasyonun, döneminin mevcut adaletsizliklerini ve dengesizliklerini tekrar tekrar üreteceğini kendinden emin bir tonda ortaya koymaktadır. Alıntı, “spekülasyon”, “ihmal” ve “kapitalist” sistemin olumsuz yönlerine dikkat çekerek, bu konularla ilişkilendirerek köprü hakkında bir kez daha düşünmeye ve köprüye karşı eleştirel bir bakış açısı geliştirmeye teşvik etmektedir. “Anadolu’nun ihmal edilmesi” ve “İstanbul’un cazibesi” arasında yapılan retorik karşılaştırmalar, göç ve kentleşme süreçlerinin yarattığı sorunlar, ekonomik ve sosyal adaletsizlikler bağlamında ele alınarak, köprünün bu bağlamı tekrar oluşturabileceğini yani köprünün toplumsal etkilerinin olacağını vurgulanmaktadır. “Ur gibi gelişen” benzetmesi, spekülasyonun kontrolsüz ve zararlı büyümesini vurgusunu pekiştirmekte ve köprünün kentin estetik gelişimi üzerindeki olumsuz etkilerini -arsa, apartman boyutlarıyla- dramatik bir şekilde ifade etmektedir. “Taşı toprağı altın İstanbul’a yapılan vurgu ise köprünün, kentsel mekânın metalaşmasını hızlandırdığı ve İstanbul’un cazibe merkezi olarak daha fazla ekonomik ve sosyal baskıya maruz kaldığı eleştirisini içermektedir. Bu bağlamda köprü, kentsel mekânda dengesizliğe ve ayrışmaya neden olan bir faktör olarak sunulmaktadır.

İlhan Selçuk, Cumhuriyet’teki köşesinde köprüyü, bir başka yazısıyla tekrar ele almaktadır. Selçuk, “Arsa düzenbazlığı ile İstanbul Boğazı köprüsü” isimli yazısında, Mimarlar Odasının Ankara, İzmir ve İstanbul’daki şubelerinin toplantılarını, raporlarını ve basın açıklamalarını tartışmaktadır. Tartışma üzerinden İstanbul kentinin “Nazım Planı”na, Boğaz köprüsünün resmi ve bürokratik adımlarının çeşitli etkilerde bulunacağını iddia etmektedir. Mimarlar Odasının açıklamalarından yola çıkan Selçuk, köprünün estetik yüceliği ile ilgili şu alıntıları yapmaktadır:

“Mimarlar Odası İstanbul Şubesinin açıklamasına göre: ‘İstanbul’da halkın %45’i gecekondularda oturmakta ve nüfusunun %80’i Batı, %20’si Doğu yakasında yaşamaktadır. Bu iki yakayı birleştirmek fantastik bir yatırım hüviyetindedir.’ Belki 1973 yılında İstanbul’un iki yakası şatafatlı bir köprü ile birleştirilecek ama İstanbul’un o zaman suyu akmayacak, ışıkları yanmayacak, gecekondular Haliç’in üstüne kurulacak. Bu gerçekleri söyleyen plancıların -Mimar Niyazi Duranay, Yük. Mimar Ergun Gürel gibi- görevine ‘görülen lüzum üzerine’ son veriliyor. Plana uygun bir politika güdülmek yerine, politikaya uygun bir plan yutturması yapılıyor. Gerçekten de İstanbul planını hazırlamak üzerine 1966 yılında ‘Büyük İstanbul Nazım Planı Bürosu’ kurulmuştur ve plan, 1968 mayısında bitirilecektir.” (Selçuk, 20.02.1968, Cumhuriyet)

¹⁰⁶ Bu kelime özellikle 20. yüzyıl boyunca sömürge dönemlerinde ve sonrasında bağımsızlığını kazanmış ülkelerde, sömürgeleştirilmiş güç ilişkileri tarafından kontrol edilen ülkedeki -yatırımlarda aracılık eden- yerli işbirlikçi sınıfını tanımlamak için kullanılan bir terimdir. Yazar Selçuk, bu kelimeyi; kompradorların genellikle yerel iş dünyasının üst düzeylerinde yer almasını ve ülke dışı güçlerin çıkarlarını yerel halkın çıkarlarının önüne koymasını vurgulamak için kullanmaktadır.

Selçuk söylem stratejisini ilk olarak, kentin konut stokunu ve nüfus yoğunluğu öğrenebileceği Mimarlar Odası -kamu ve toplum yararına çalışan meslek kuruluşundan- gibi alanında uzman aktörden alıntılanmaktadır. Selçuk, seçilen kuruluş verisinden sonra, bu otoriteden referansla Boğaz köprüsünün hem çelişkili kent tezahürlerine hem de köprüye eleştiri getiren yine meslek aktörleriyle ilgili olumsuz kararlarına değinmektedir. Selçuk'un yazısındaki "İstanbul'da halkın %45'i gecekonduarda oturmakta" alıntısı, kentin büyük bir kısmının yoksul ve kötü yaşam koşullarında yaşadığını göstermektedir. Bu durum, köprünün estetik yüceliği ile tezat oluşturmaktadır. Yine söylemdeki "İstanbul'un o zaman suyu akmayacak", "ışıkları yanmayacak" ifadeleri, köprünün estetik yüceliği ile kentin temel ihtiyaçlarının karşılanmaması arasındaki çelişkiyi vurgulamaktadır. Halkın su, elektrik gibi temel hizmetlerden yoksun olması, köprünün yüceliğini gölgelemektedir. "Gerçekleri söyleyen plancıların", "görevlerine son verilmesi" gibi ifadeler ise köprünün estetik yüceliğinin, politik gerçekleri örtbas etmek için kullanıldığını ima etmektedir. Köprünün estetik kaygılarla oluşturulan eleştirilerini dile getiren uzmanlarının "susturulması", bu yüceliğin arkasındaki siyasi manipülasyonu işaret etmektedir.

"Ne var ki komprador kapitalizminin temel yasalarından biri arsa düzenbazlığıdır. Komprador kapitalizmi ile kalkınmak gibi olmayacak bir işe girişen yoksul ülkelerde, arsa ve apartman vurgunları, toplumun belini bükür. Bunun örnekleri hepimizin gözleri önünde; devlet eliyle özel teşebbüs yaratılır ve kalkınma yatırımlarını ille de komprador sınıfı eliyle yürütmek makbul sayılırsa toplum şirazeden çıkar...Çünkü devlet kefaletiyle dış ve iç kredileri ellerinde toplayan imtiyazlı kişiler, İstanbul, İzmir, Adana, Ankara gibi büyük kentlere yatırım yaparlar. Köyden akım başlar, nüfus çoğaldıkça, şehrin merkezinden çevresine doğru dalga dalga ev, apartman, arsa fiyatları üzerine bir oyun yoğunlaşır. Özel teşebbüsün büyük kent çevresinde kuracağı fabrikadan tutun, şehrin merkezine oturtacağı iş hanına kadar arsaya ihtiyacı vardır." (Selçuk, 20.02.1968, Cumhuriyet)

Selçuk'a göre köprü ve köprüyle bağlantılı yasal kanunların -arsa ofisi¹⁰⁷ gibi- yapılması, ilgili kurumlara bağlı ofislerin -Nazım Plan Büro gibi- kurulması, projelere şerh koyanların/ olumsuz eleştiri yapan alanlarında uzman olan kişilerin işlerine gerekçesiz-siyasi nedenlerle son verilmesi, karşıt raporların varlığının reddedilmesi; hakim, ekonomik gücü elinde bulunduran ve sınıfsal kalkınma-yatırım eğilimleriyle İstanbul kentinin kentleşme süreçlerini etkilemektedir. Ayrıca Selçuk'un diğer yazısında belirttiği gibi köprü, kentteki ve kente olan sosyal hareketliliği tekrar tekrar üretmektedir. Selçuk, yatırımların ve tesislerin "belli zümreler" tarafından

¹⁰⁷ 1164 Arsa Ofisi Kanunu, 1969 yılında kabul edilmektedir.

MADDE 1: Arsaların aşırı fiyat artışlarını önlemek amacı ile tanzim alış ve satışları yapmak, konut, sanayi ve turizm bölgeleri ve kamu tesisleri için arazi ve arsa sağlamak üzere; imar ve iskân Bakanlığına bağlı, kamu tüzel kişiliğini haiz ve döner sermayeli «Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü» kurulmuştur (TBMM 1164 Sayılı Kanun, 1969).

yönetilmesini ve tekdüze uygulanmasını, kentin estetik yapısını bozacak kenti çirkinleştirecek imar facialarına yol açacağını öne atmaktadır.

1968 yılında dönemin Cumhuriyet Halk Partisi Genel Sekreteri Bülent Ecevit, köprü'nün estetik yüceliğini sorgulayan eleştirel bir beyanat vermektedir:

“Türkiye’de sosyal arsa düzeni kurulmadıkça ve parasını toprağa gömenlerin, devlet ve halk sırtından büyük servetler kazanmaları önlenmedikçe geniş arsa kamulaştırmalarını gerek kılacak böyle bir proje, bir avuç arsa vurguncusunu zengin etmekten yoksul halkı ise gösterişli fakat gereksiz bir eserle avutmaktan başka işe yaramayacaktır.” (Ulus, Ağustos 25, 1968).

Ecevit bu alıntısında, köprü ve çevre yolları için gereken kamulaştırmaların, geniş devlet kaynaklarının israfına ve arsa spekülasyonlarına yol açacağını ileri sürmektedir. Ecevit’in ileri sürdüğü, Selçuk ve Kazgan’ın görüşleriyle paralellik göstermektedir yani köprü ve çevre yollarının geçeceği noktalardaki arazi hareketliliğinin, var olan toplumsal adalet ve sosyal eşitsizlik durumlarını yeniden üretip derinleştirmesidir. Ancak bu görüş, toplumsal bağlamda farklı işlemektedir. Yani, köprü ve çevre yollarının geçeceği noktalarda arsaları -arsa, mülk sahibi- olan ve istimlak bedeli alan insanlar için mağdur olmadıkları taktirde bir mesele yoktur. Asıl mesele, inşaatın yapılacağı noktalardaki “kaçak”, “ruhsatsız” yapılarda oturanlar için geçerlidir. Ancak kentin informal sakinleri -direniş gösterebilir dahi-, ellerinde yasal dayanakları -tapu, ruhsat vs.- olmadığı için kent-içi yer değişikliğine gitmektedir. Ayrıca “1948 yılından günümüze”¹⁰⁸ imar-konutla ilgili birçok “gecekondu affı”, “imar barışı” gibi uygulamalarla bu durum, toplumsal ve siyasal olarak karşılıklı biçimlerde birbirini desteklemekte ve tekrar üretmektedir.

Ergun Göze, Tercüman’daki “Köşebaşı” köşesinde, “Köprüler yaptırđım” yazısında, köprü'nün temel atma töreni için hem “hüzünlünen” hem de “sevinç” duyanlar olduğunu vurgulayan yazar, “biz biliriz diyen delikanlılar topluluğu” için ise bu tören, “ihanet abidesidir.”

“İmar ve inşa mübarek şeylerdir, iki yakanın bir araya gelmesi, insanları ayıran suların, yarıların, uçurumların doldurulması ne kadar muazzam şeyler. Bakın Türkiye’imizde bir kısımları, bu kadar büyük bir teşebbüs için ‘ihanet abidesi’ diyebiliyor. Köprüyü, Ruslar ya da Çinliler yapsalardı, bakınız o zaman nasıl ‘yaşsa’ diye bağırırlardı.” (Göze, 21.02.1970, Tercüman)

Göze bu alıntısında Boğaz köprüsünün estetik yüceliğini imar ve inşa işlevi-faaliyetleri üzerinden kurmaktadır. Yazarın söyleminde seçtiğı “mübarek” ve “muazzam” sıfatları, bu yüceliğı kutsal ve olumlu pencerede pekiştirmektedir. Alıntıda, “iki yakanın bir araya gelmesi” ve “insanları ayıran suların doldurulması” gibi ifadeler, köprü'nün fiziksel işlevinin ötesinde, birleştirici ve “medeniyet” inşa eden bir araç olarak görülmesine işaret etmektedir. Bu bağlam, köprüyü insanlık tarihindeki

¹⁰⁸ Bkz. (Tercan, 2018).

büyük “medeniyet” projeleriyle ilişkilendirmekte ve onun manevi değerini artırmaktadır. Göze’nin alıntısındaki güç ilişkileri, köprünün estetik yüceliğini eleştiren söylemi ötekileştirmek ve marjinalleştirmek üzerine kurulmaktadır. Göze, köprüyü “ihanet abidesi” şeklinde değerlendiren meslek kuruluşlarının, üniversite derneklerinin ve ilgili uzman akademisyenlerin tutumunu eleştirmek ve eleştirilerini “ikiyüzlü” göstermek adına “bir kısımlar” ifadesi ile söyleminin karşısına koymaktadır. Göze söylemindeki retoriğe göre ideolojik (köprüyü Ruslar ya da Çinliler yapsaydı) bir anlatıyla bu vurguyu güçlendirmektedir.

3.2.3.2. Estetik Kaygı: “Köprü, Köprü mü Doğurur?”

Mimarlar Odasının Boğaz Köprüsü üzerine ortaklaştığı bir varsayım, İstanbul’un “nüfusunun sıklığının” artması ve ulaşım sağlamak adına “yeni köprüler” yapma zarureti doğurmasıyla alakalıdır. Dolayısıyla, bu köprüyle “köprüler tuzağına” düşülecektir (Cumhuriyet, Mart 8, 1968; Mimarlar Odası, 1968).

Nadir Nadi, Cumhuriyet’te “Köprü ve Kültür” yazısında, köprüyle ilgili bilimsel eleştirilerini, dönemin sosyo-kültürel izdüşümleri üzerinden dile getirmektedir. Nadi’ye göre teknik, bilimin bir ürünüdür/ getirisidir. Ancak her ikisinden yoksun olan toplumlar, bunları, “ithal” etmektedir fakat bilim ve tekniğin kaynağı da “kültürdür.” “Ulusal bir kültürden güç almayan bilim ve teknik, “yapma çiçekler kadar cansız”, “eğreti” kalır ve toplum yaşamını olumsuz etkilemektedir. Nadi Boğaz köprüsünü, bilim ve teknik ürünü olarak görmekte ancak köprü, “ithal” edildiği ve “ulusal” uzmanların uyarıları dikkate alınmadığı için kendine, kültürüne yabancılaşmaya ve kentini aşındırmaya kapı aralayacak bir figürdür (Nadi, 22.02.1970, Cumhuriyet). Dolayısıyla Nadi, Mimarlar Odası’nın eleştirilerinin kent estetiğinin ve kentin geleceği için önemli olduğunun altını çizmektedir.

Gülten Kazgan, Cumhuriyet Gazetesinde “Yine Boğaz Köprüsü” adlı yazısında “Turgut Cansever”, “Tuğrul Akçura” gibi kentleşme uzmanı mimarlardan alıntılar yapmaktadır. Bu alıntılar, köprünün kent dinamiği ve estetiği bağlamında yeniden üretileceği ile ilgilidir:

“Köprü bir kere yapıldığında, şehir içindeki yerleşme düzenini değiştirir; köprü etrafında yeni yerleşme ve iş merkezleri türer, bu olgu, ileride ikinci ve üçüncü köprüleri de gerekli hale getirir. Diğer bir deyişle, bir köprünün, kendini çoğaltıcı etkisi vardır.” (Kazgan, 15.05.1968 Cumhuriyet)

Kazgan’ın Cansever ve Akçura gibi mimarlardan edindiği ve yazısında aktardığı bu hesaplama-varsayım, köprü ile ilgili estetik çerçevede yapılan eleştirilerinin elini güçlendirmektedir. Köprü, fiziksel bir yapı olmanın ötesinde, sosyal ve ekonomik değişimlerin bir sembolü, aynı zamanda kent planlaması ve toplumsal yaşamın

organizasyonu harekete geçirme adına önemli bir güçtür/ dinamiktir. Mimarların bu çerçevede değerlendirip duydukları endişe, köprünün bir yapı gibi yalnızca kendisiyle sınırlı kalmayıp, daha büyük bir değişim ve dönüşüm sürecini tetikleyen bir proje olarak düşünmeleriyle alakalıdır. Nitekim bu açıklama ve tartışmalardan yaklaşık 2 yıl sonra, Boğaz Köprüsünün temellerinin atıldığı -20 Şubat 1970 tarihinde- törende, dönemin Başbakanı Demirel'in yaptığı konuşmada; "Göreceksiniz bir ya da iki on sene içerisinde bu tesis de kafi gelmeyecek. Bunun tadını aldıktan sonra, Boğazın bir tarafından diğer tarafına geçiş imkanları arayacağız" ifadesi ile somut bir karşılık bulmakta ve Mimarlar Odasının köprüyle ilgili endişelerini resmi ağız kanalıyla duyurmaktadır (Milliyet, Şubat 21, 1970).

Nadi Cumhuriyet'te "Köprü ve Kültür" yazısında Süleyman Demirel'in konuşmasını tartışmaktadır. Nadi'ye göre, Demirel söylemiyle Mimarlar Odasının görüşünün haklılık payını çıkarmaktadır. Nadi söylem stratejisini, köprünün kenti "altüst" edecek estetik yüceliği tartışmalı bir figür olarak ele almaktadır. Yani söylemini, Demirel'in demeciyle görüşleri çıkan/ otoritesini pekiştiren Mimarlar Odasının vurguladığı bağlamda oluşturmaktadır.

"Sayın Başbakan, Asya ile Avrupa'yı bağlayacak bu dev yapıtın, 1.5 milyar liraya çıkacağını ancak işin bununla bitmeyeceğini ve on yıl sonra ikinci köprüye ihtiyaç duyacağımızı söyledi. Böylece Sayın Başbakan, Mimarlar Odasının 'köprü tuzağı' diye nitelendirdiği hem bir ülkenin kaldıramayacağı ağır masrafları hem de şehrin tarihsel gelişimini altüst edecek olan yön değişikliğini kabullenmiş bulunmaktadır." (Nadi, 22.02.1970, Cumhuriyet)

Nadi'nin bu alıntısında iki farklı düşünceye/ görüşe sahip otorite mevcuttur. Ancak birinci otorite figürü, ikinci otorite figürünün görüşünü pekiştirmek/ meşrulaştırmak için kullanılmaktadır. Söylemdeki birinci siyasi figür/ aktör, politik ve sözüne güvenilir bir devlet insanı olan dönemin Başbakanı Süleyman Demirel'dir. İkinci figür ise alanında uzman meslek kuruluşu olan Mimarlar Odasıdır. Demirel'in söylemini alıntılanarak Mimarlar Odasının Boğaz köprüsüyle ilgili görüşünü tekrarlayan Nadi, köprünün Türkiye'ye ve kente birçok olumsuz etkisi olacaktır fikrini tekrarlamaktadır. "Köprü tuzağı" ifadesi, projenin potansiyel olumsuz etkilerini ve uzun vadede yaratacağı sorunları eleştiren bir terminolojidir. Yinelenen "tuzağı" kelimesi, projenin beklenmedik ve istenmeyen sonuçlar doğurabileceğini ima etmektedir. Nadi, yazısının devamında ima ettiği noktaları, İstanbul özelinde açmaktadır:

"Yıldan yıla artan trafik yoğunluğu karşısında bir köprü, bir köprü daha derken; şehrin doğusuna doğru yayılan İstanbul, bu gidişle kuzeye tırmana tırmana bir gün Karadeniz kıyılarına dayanmayacak mıdır? Bunun sonucu olarak karşılaşacağımız ekonomik ve sosyal sorunlar bir yana, Türkiyemizin gözbebeği güzel İstanbul, estetik yönden nasıl bir çehre züğürtlüğüne uğrayacaktır, düşünebiliyor musunuz?" (Nadi, 22.02.1970, Cumhuriyet)

Bu ifadedeki söylem stratejisi, yine Mimarlar Odasının görüşleri doğrultusunda/ çerçevesindedir. Kentin köprü ile kuzey aksa, Karadeniz kıyılarına doğru gitme serüveni, yazar için ciddi bir soru işaretidir. Oluşabilecek sosyo-ekonomik sorunları/ sonuçları sıfatlandırmaktadır. “Gözbebeği” ve “güzel” İstanbul’a inşa edilecek olası köprülerle nasıl kentsel profile sahip olacağını düşünen yazar, kentin estetik değerlerinin kaybolacağını ve görünümünün olumsuz etkileneceğini ifade etmek için “züğürt¹⁰⁹” kelimesini kullanmaktadır. Estetik kaygı ve kent kimliğine tahribatın (istimlak, yol açma, kentsel müdahale, konutlaşma, gecekondulaşma vb.) gözle görülür olmasının temsili için kullanılan bu ifade, Boğaz köprüsü gibi büyük bütçeli ve çok boyutlu yatırımın informal görüntülerini karikatürize edilerek kullanılmaktadır. Keza yine İstanbul Nazım Plan Bürosu Başkanı Yüksek Mimar Mühendis Mithat Yenen, plan çerçevesini olası 1990 yılı hesaplamalarına göre yaptıklarını dile getirmekte ve “1990 yılında İstanbul nüfusu, 5.5 milyon olacağını”, bu sebeple Boğaz köprüsünün 1990 yılında “yetersiz” hale geleceğinin altını çizmektedir. Dolayısıyla Boğaz trafiğine “ikinci köprü ile köprü tünel” yaptırılmasının gerekliliğini ortaya koymaktadır (Cumhuriyet, Mart 13, 1973).

3.3. Boğaziçi Köprüsü’nün Politik Yücelikleri

Boğaziçi Köprüsünün politik yüceliği başlığı, dört yücelik kategorisi içinde yazıların en çok yoğunlaştığı ve en çok bağlamın tartışıldığı kısımdır. Yazarlar, Boğaziçi Köprüsü’nün politik yüceliğini, çeşitli siyasal dönem, parti, aktör ve politika ilişkiselliği gözeterek köşe yazılarında irdelemektedir. Yazarların söylemlerinde ön plana çıkardıkları algı, ikna, öteki retorikleri ve sembolik propaganda yücelikleri bu bölümde analiz edilmektedir.

Latince “propagare”den yani “bahçıvanın taze bir bitkinin filizlerini yeni bitkiler üretmek için toprağa dikmesi”nden türeyen “propaganda” kelimesi, bu kökene göre belirli fikirleri yeşertmek ve yaymak anlamlarına gelmektedir. Qualter’a göre propaganda; “bir bireyin -işinde profesyonelleşmiş- veya grubun başka bireylerin veya grupların tutumlarını belirleyip biçimlendirmek, kontrol altına almak, manipüle etmek veya değiştirmek için kitle iletişim-haberleşme araçlarından yararlanarak ve bu bireylerin veya grupların belirli bir durum veya konumdaki tepkilerinin kendi amaçlarına uygun tepkiler şeklinde olacağını umarak giriştikleri bilinçli ikna ve etkileşim faaliyetidir.” (Qualter, 1980)

¹⁰⁹ Parasız, yoksul, meteliksiz olan

Castells'e göre "ortak hizmetler, günlük yaşamın yapısında ve ritminde stratejik bir rol oynamaya başlayınca sorunlar, giderek siyasi bir mesele" haline gelmektedir (2020: 151). 7 Mart 1968 tarihinde Mimarlar Odası yöneticileri, bir basın toplantısı düzenleyerek Boğaz Köprüsünün "politik nedenlerle" ortaya atıldığını iddia etmektedir. Mimarlar Odasına göre köprü; "Türkiye'nin ve İstanbul'un başına gelen en büyük felakettir" (Cumhuriyet, Mart 8, 1968). Mimarlar Odasının köprüyle ilgili şerh koyduğu görüşlerini ve karşıtlığını, Çetin Altan¹¹⁰, Akşam'daki "Taş" köşesinde "Mimarlar Odasının yükselen sesi" yazısında tekrar üretmekte, dolayısıyla köprü konusunu tekrar politize etmektedir. Altan yazısında Mimarlar Odasını; "dürüst" ve "en yetenekli" bilimsel örgütlerden biri olduğunu belirtmekte ve Odayı, "particilik çekişmelerinin" ötesinde, "yurt sorunlarına" eğilen ve politikacılar tarafından "aldatılan" halkı uyaran "şerefli" bir kuruluş olarak konumlandırmaktadır. Altan, söyleminde Mimarlar Odasını bir otorite olarak kurguladıktan sonra, Odanın araştırmasını 13 madde ile yazısında tartışmaktadır; "sıhhatli şehirleşme", "kamulaştırma", "gayrimenkul kanunu" ve "kıyı kanunu" teklifi, "toprak reformu", "gecekondu", "imar planı", "konut sorunu", "özel okullar", "yerli teknisyenler", "sanayi-kentleşme" ilişkisi gibi. Altan, maddeleri bu konular üzerinden alıntılarken sekizinci ve dokuzuncu maddelerde, Boğaz köprüsüyle ilgili tartışmalara değinmektedir. Altan'ın Mimarlar Odasının, Türkiye hakkındaki temel görüşlerini belirttikleri "Genel Seçimler öncesi yurt sorunları üzerine Mimarlar Odasının görüşleri" adlı yayından Boğaz köprüsü ile ilgili olan maddeler:

"8. Boğaz köprüsünün bir politik sadakat sorunu olarak ele alınmasına karşıyız. Teknik bir sorunda teknisyenlerle işbirliği yapma zorunluluğu vardır.

9. Mimarlar Odası, yabancı firmaların Sultan Abdülhamit'e satamadıkları Boğaz köprüsünün, Cumhuriyet Türkiye'sine yutturulmasına karşıdır." (Altan, 17.09.1969, Akşam)

Altan köşesinde tartıştığı Boğaz köprüsü hakkındaki görüşünü tam olarak dile getirmese dahi Mimarlar Odasının araştırmaları ve görüşlerinden alıntılacağı maddeler ve konularla uzman görüş eleştirilerine kulak vermektedir. Boğaz köprüsü olgusu gibi kapsamlı bir meseleyi, bilimsel temelli görüş bildiren kuruluşlarla kritik ederek değerlendirmek/ incelemek, Altan'a göre var olan iktidar politikalarının daha "objektif" ve "titiz" ve "sosyal yapıya" uygun olmasına sebep olmaktadır. Altan, köprü'nün siyasi bir propaganda aracı olarak kullanılmasını ya da sunulmasına, bilimsel otorite olarak sınırlarını çizdiği Mimarlar Odası bağlamında değinmektedir.

¹¹⁰ Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi öğrenimi sırasında kitap yazarlığına başlayan Altan, ilk olarak Ulus Gazetesinde gazetecilik hayatına başlamakta ve Tan, "Akşam", "Milliyet", "Yeni Ortam", "Hürriyet", "Güneş" gibi gazetelerde yazılar yazmaktadır.

Burhan Felek Cumhuriyet gazetesindeki “Hadiseler Arasında” adlı köşesinde “Ben kime borçluyum?” yazısında; “İstanbul Köprüsü” şeklinde adlandırdığı köprü projesine karşı olan siyasileri, söylemleri üzerinden ironiyle eleştirmektedir:

“İstanbul köprüsüne karşı iki çeşit ‘kişi’ uğraşüyor. Birisi politikacılar, öteki mimarlar...Doğu’da halk açlıktan ölürken İstanbul’a milyarlar harcayıp köprü yapanlar...şöyledir, böyledir. Lakırdı güzel...aç kimseleri kandırır da ama bugüne kadar yapılmamış olan bu köprünün yapılmasına açlık mani olduğuna göre yapılmazsa açlık ortadan kalkar mı? Açlık başka, köprü başka ihtiyaçtır. Eğer memleketten açlık kalkmadan her türlü nafia işleri yapılmayacaksa Türkiye’de resmi inşaat yapılmaz olur; ama dava politikadır. Açlık edebiyatını, karnı en çok tok olanların yapmakta oluşları ayrıca ibret vericidir.” (Felek, 24.05.1968, Cumhuriyet)

Felek bu ifadesiyle söylem stratejisini ilk olarak, köprü karşıtı aktörlerin görüşlerini alıntılıyarak ve daha sonra bu görüşleri ters bir retorikle geri çevirerek kendi görüşünü kurmaktadır. Söyleminin ideolojik bağlamını, köprü karşıtı olan 2 grubu (siyasetçiler-mimarlar) belirterek veren yazar, söyleminin sosyal bağlamını ise “açlık edebiyatı” ifadesine indirgemektedir. “Doğu’da halk açlıktan ölürken”, “milyarlar harcayıp köprü yapanlar” gibi ifadelerden hareketle sosyal adalet ve bölgesel eşitsizlik gibi konuları köprü projesinin karşısına koyanları eleştiren yazar, köprü karşıtlarının, kendi çıkarları doğrultusunda politik manipülasyon yaptıklarını ima etmektedir. Felek, ülkenin toplumsal ve finansal durumunun eksikliklerinin farkında olduğunu retorikle belirtmektedir ancak ülkedeki refah seviyesinin değişmesini beklemenin, köprü ihtiyacı açısından beyhude olduğunu vurgulamaktadır. Ayrıca yazara göre, köprünün karşısına getirilen “açlık edebiyatı”, köprü fikrini farklı ideolojilerle siyasallaştırmanın ve köprüyü ihtiyaç bağlamından çıkarıp kutuplaştıranın, bu tartışmaları yaratan köprü karşıtı iki grubun olduğunun altını çizmektedir. Felek, köprü fikrinin politize olması ile ilgili dengeli bir noktaya parmak basmaktadır. Çünkü köprü konusu, her ne kadar merkezi bir proje olursa olsun, muhalefetin ve muhalif tutum sergileyen kurum ve kuruluşların sürece dahil olmasıyla toplumsal manada politize olmaktadır.

3.3.1. Osmanlı Devleti Sembolizmi

Dünya Gazetesinde “Boğaz köprüsü yapılmalıdır” yazısını kaleme alan Yılmaz Öztuna¹¹¹, Boğaz köprüsünün politik yüceliğini, Osmanlı tarihinden verdiği bir kıssa üzerinden kurmaktadır:

“Sadrazam Ali Paşa ‘Siyasi bir meselede tereddüde düşersem, Rus sefirini çağırırım; beyan ettiği mütalaanın aksini tatbik ederek doğru yolu bulurum’ demiş. Günümüzde bu espriden alınacak pek çok ders vardır. Türkiye’de solun İstanbul Boğazına köprü istememesi, bu konuda sistemli bir kampanyaya girişmesi, düşündürücüdür. Bugün Boğaz köprüsünün rasyonel, verimli, vazgeçilmez, derhal tatbiki şart

¹¹¹ Tarihçi ve müzikolog yazar, Lise eğitimi sırasında İstanbul Konservatuvarında eğitim gören yazar, daha sonra Paris-Sorbonne Üniversitesi Siyasal Bilimler Enstitüsünde eğitimine devam etmekte ve ayrıca Paris Konservatuvarında ders almaktadır (Ortaylı, 2019). 1969 yılındaki Genel Seçimde, Adalet Partisi Konya Milletvekili seçilmektedir. Dünya ve Türkiye Gazetelerinde yazılar yazmaktadır.

bir yatırım olduğunu asgari akla ve bilgiye sahip herkes kabul ve tasdik eder de bizim sollar, aksini savunurlar. Boğaz köprüsü, çok aydın bir meseledir.” (Öztuna, 10.09.1968 Dünya)

Sadrızam Ali Paşa ve Rus sefiri arasında geçen “espriyi” / tarihsel metaforu söyleminde kullanan Öztuna, bu metaforu, köprü karşıtlarını hiyerarşik biçimde konumlandırmak adına kullanmaktadır. Hikayeden köprü karşıtlarına çıkacak olan “dersten” bahseden yazar, aslında metaforun imasından alınabilir olmayı düşünmemektedir. Öztuna söyleminde, fikrinin karşısına aldığı köprü muhaliflerinin/ karşıtlarının yani “solun” görüşlerine güvenilemeyeceğini bilişsel bağlamda ima etmektedir. Dolayısıyla “espi”den çıkan ders, yazıyı okuyanın, köprü karşıtlarının fikirlerine güvenmemesi gerektiğidir. “Türkiye’de sol” vurgusuyla özellikle işaret edilen/ çizilen bu öteki, görüşleri çerçevesinde yürüttüğü ideolojik kampanyalarla irrasyonel olarak değerlendirilmektedir. Çünkü “rasyonel”, “verimli” ve “aydın” bir mesele olan, Boğaz köprüsü fikridir. Dolayısıyla/ otomatik olarak, köprüyü savunmak daha akılcı, rasyonel ve şartlara-güncele-moderne uyan gibi gösterilmektedir.

Adviye Fenik, Son Havadis gazetesinde “Ah şu Boğaz köprüsü...” isimli bir yazı kaleme almaktadır.

“Mimar Sinan, Süleymaniye, Sultan Selim Camii gibi daha nice muhteşem eserler yanında birçok köprüler de yaptığı için büyük adamdır. Onun, nehirler üzerinde inşa ettiği köprüler bugün hala hizmet görüyor. Türklerin her tarafa süratle yayılmasına ve topraklar üzerinde vatan kurmamıza bu köprüler büyük yardımcı olmuştur.” (Fenik, 28.01.1970, Son Havadis)

Fenik söylem stratejisinin bağlamını, tarihsel bir figür olan Mimar Sinan üzerinden kurmaktadır. Fenik’in söyleminde, Osmanlı Devleti’nin önemli ve başarılı mühendislik figürü olan Mimar Sinan, ortaya koyduğu eserlerin “hala” hizmet göstermesi adına “büyük adam” olarak gösterilmektedir. Bu eserler arasında vurgunun yoğunlaştığı ise köprülerdir. Köprülerin ulaşım ve estetik boyutlarının yanı sıra, siyasi ve ideolojik boyutlarının olmasını anlamlaştıran bu ifade, Fenik’in söyleminde ön plana çıkmaktadır. Fenik’e göre Mimar Sinan’ın inşa ettiği köprüler sayesinde; “Türklerin her tarafa süratle” yayılmasına ve “vatan” kurmasına yardımcı olan bir nevi siyasi-ideolojik ajandır/ rehberdir/ stratejidir. Fenik, köprüyü bir toplum için kilit unsur olarak göstermektedir. Fenik söyleminde köprü fikrinin politik yüceliğini pekiştirmek adına kullandığı dönemsel figürü iyi seçmektedir, söyleminde bir tutarlılık vardır. Birincisi Mimar Sinan, mühendislik, beceri ile alakalı bir aktördür ve ikincisi, başmühendisliği döneminde günümüze kadar kalan ve hala kullanılan köprüler yapmaktadır. Fenik’in söylem stratejisindeki başka bir tutarlılık, Mimar Sinan döneminde Osmanlı Devleti’nin yönetsel anlamda sınırlarının geniş olmasıdır. Yani söylemdeki “yayılma” ve “vatan kurma” ifadeleri söylem ve tarihsel bağlam içerisinde

tutarlıdır. Ancak Osmanlı Devleti'nin dönemsel başarısı, yalnızca Mimar Sinan'ın yaptığı köprülere indirgenemez. Fenik, güncel köprü fikrinin etkisini arttırmak anlamında dönemsel bir figür seçmekte ve karşılaştırmalı örnek vermektedir.

Ergun Göze, Tercüman'daki "Köşebaşı" köşesinde, "Köprüler yaptırım" yazısında, köprünün politik yüceliğini, İstanbul'a köprü yapma fikrinin tarihselliği üzerinden inşa etmektedir:

"Boğaz köprüsü fikri, sanıldığından çok eskidir. Eski çağlardan, on sekizinci asırdan beri üzerinde ciddiyetle durulmuştur. Sultan Abdülhamit, köprü projesini ele almış hatta ilk sondaçlar için o zamanın parasıyla altmış bin altın sarf etmiş. Hamidiye Köprüsü isminde olan bu eserin, hayali (temsili) resmini gördüm. Şahaneydi. Ayaklı bir köprüydü ve Türk mimarisinin şaheser motiflerini taşıyordu. Tabii neslimize 'Kızıl Sultan' diye tanıtılan ve idareciliğinden daha fazla deha çapında bir diplomat olan Abdülhamit Sultandan sonra, DP devrinde bu iş tekrar ele alındı, fiile çıkmak üzereydi ve fakat yine kismet olmadı. Kismet bugüneymiş." (Göze, 21.02.1970, Tercüman)

Araştırmanın ikinci bölümünde tartışıldığı gibi Boğaza köprü yapma fikri, oldukça eskidir ve köprünün ele alındığı dönemler, söylemlerde atıf yapılarak kullanılmaktadır. Bu durum, Boğaza köprü yapma fikrinin tarihsel sürekliliğini göstermektedir. Göze'nin alıntısında özellikle belirtilen "Hamidiye Köprüsü", tarihsel dönem ise Osmanlı Devleti'nden seçilmektedir. Göze, seçtiği köprünün estetik ve kültürel yüceliğini, değerini ön plana koymaktadır. Daha sonra, II. Abdülhamit zamanında Boğaz köprüsü fikri için atılan ciddi adımlara değinen Göze, bu adımlar üzerinden II. Abdülhamit'i, "idareciliği" ve "diplomathlığı" bağlamında övmektedir. Böylelikle Göze, söylem stratejisinde tarihsel ama aynı zamanda tartışmalı-eleştirel olan bir figür kullanmaktadır. Yazara göre Boğaza köprü yapma fikri oldukça önemlidir. Bu fikir, söylemindeki Sultan II. Abdülhamit'e atfettiği "deha" sıfatından anlaşılabilir. Çünkü sultanın kendi döneminde köprü gibi büyük bir proje fikri tekrar gündeme gelmiş ve köprünün yapımı için çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. Yani Göze için köprünün politik yüceliği II. Abdülhamit bağlamında daha değerli daha kıdemlidir. Yazarın bu söylemine göre daha sonra aynı çabanın, Demokrat Parti ve Adalet Partisi dönemlerinde gerçekleşmesi, II. Abdülhamit döneminde gerçekleşmesi kadar ehemmiyetli ya da coşkulu değildir.

1973 yılında, köprü açılışında dönemin Devlet Bakanı ve Cumhuriyetin 50. Yıldönümü Kutlama Yüksek Kurulu Başkanı İsmail Hakkı Tekinel, köprünün İstanbul'a ayrı bir ahenk ve ihtişam kattığını vurgulamaktadır: "Doğu ve Batı aleminin tam ortasında, milletimizin gözbebeği, Türk dehasının ve kültürünün 500 yıllık temsilcisi, tabii güzelliklerin mekanı olan ebedi Türk İstanbul, kendisine yapılan bu büyük hizmetin değerini elbette bilecek, onu gerektiği şekilde koruyacaktır." (Cumhuriyet, Ekim 31, 1973) Tekinel söyleminde köprüyü, İstanbul'un tarihsel,

kültürel, ve stratejik öneminin bir yansıması olarak çerçevenlenmekte; modernleşme, tarihsel süreklilik ve ulusal gurur bağlamında meşrulaştırılmaktadır.

3.3.2. Cumhuriyet Restorasyonu

Bugün gazetesi yazarı olan Refik Özdek, “Dünya Dönüyor” isimli köşesinde “Boğaz Köprüsü” yazısında köprünün birçok boyutu olduğundan bahseden Özdek, söylem stratejisini, köprü fikrinin yeniden ürettiği karşıtlık-kutuplaşma üzerine kurmaktadır. Özdek bu karşıtlığı kıyaslarken referans olarak Cumhuriyet Dönemini işaret etmektedir:

“Köprü yapılmasını istemeyenler, bu işi iktisadi, teknik ve ulaşım yönünden değil, daha çok siyasi yönden partililik yönünden ele alıyor, hatta bu işi, bir sağ-sol meselesi haline getiriyorlar. İşin üzücü yanı budur. Çok partili hayata geçiş yollarında Milli Kalkınma Partisi, Nuri Demirağ’ın uçaklarıyla İstanbul üzerine attığı beyannamelerde Boğaz köprüsünü yaptıracağını bildiriyor, bugün köprünün yapılmasını istemeyen yazar ve gazetecilerin bazıları bu tasarımı, hararetle alkışlıyorlar ve bu işte bu kadar gecikmiş olmasından dolayı o zamanın iktidarını yeriyorlardı. Aynı kimselerin, şimdi köprü yapımını zamansız bulmaları, insanı hayrete düşürüyor.” (Özdek, 08.07.1968, Bugün)

Özdek, söyleminin daha başında “köprü yapılmasını istemeyenler” vurgusu yapmaktadır. Bu, söylemindeki karşıtlığın birinci aşamasıdır, ikinci aşaması ise ötekileri, “partililik” yapmakla, köprü konusuna partizan yaklaşmakla ilişkilendirmektedir, üçüncü aşama ise “sağ-sol” meselesi olarak kodladığı durumu, Milli Kalkınma Partisi (1945-1958) Başkanı Nuri Demirağ üzerinden vermektir. Özdek aslında, köprü konusunun siyasallaşmasını/ kutuplaşmasını “üzücü” bularak konuya duygusal yaklaşmaktadır ve köprüye karşı olan çevreyi eleştirmektedir. Dönemsel olarak, Milli Kalkınma Partisi köprü kampanyası bağlamında Nuri Demirağ’ın projesinin desteklemesini ve bu desteğin o dönemde olumlu karşılanmasını iddia eden yazar, aynı kişilerin bugün projeye karşı çıkmalarını, bir tutarsızlık ve siyasi çıkar peşinde koşma gibi değerlendirilmektedir. Özdek’in söyleminde kurduğu siyasal bağlam retoriği - yazarı “hayrete” düşüren- ise “onlar”ı, “onlar” ile eleştirmektedir. Bu eleştirisiyle yazar, köprüyü tekrar siyasi bir figür olarak üretmektedir, sebebi ise siyasi bir çekişme ve ideolojik bir çatışma ile tartışılıyor diye ima ettiği köprü konusunu, yine siyasi saiklerle tartıştığı bu örnektir.

Nizamettin Nazif Tepedelenlioğlu, Yeni İstanbul Gazetesinde yazdığı “Boğaz Köprüsü” isimli yazısında, Boğaz köprüsünün temel atma töreninden hareketle, köprünün politik yüceliğinin altını oldukça güçlü bir sorumlulukla çizmektedir: “Cumhuriyet devri, temel atma töreniyle İstanbul’a sahip olduğunu açıkça belirtti. Atılan bu temel, İstanbul tapumuza Cumhuriyetin bastığı ‘parçadır.’” (Tepedelenlioğlu, 21.02.1970, Yeni İstanbul) Bu ifadeyle Tepedelenlioğlu Cumhuriyet Dönemi üzerinden, kente inşa edilmek istenen köprüyü resmi bir anlaşması gibi

görmektedir. Söylemdeki “tapu” ve “parça” atıfları hem Cumhuriyet hem de İstanbul tarihi açısından çok anlamlı bir coşkuyla gösterilmekte ve köprünün politik yüceliğini tartışılmaz, dokunulmaz bir hale getirecek kadar güçlendirmektedir.

Vecihi Ünal¹¹², Türkiye Gazetesinde “Boğaz Köprüsü” isimli bir yazı yazmaktadır. Bu yazıda Ünal Boğaz köprüsünün birçok yüceliğine değinmektedir; köprünün teknolojik yüceliğini kentin “trafik tıkanıklığının açılması” vurgusuyla, estetik yüceliğini “muazzam eser” ve “elmas gerdanlık” vurgularıyla, ekonomik yüceliği ise “ihracat-ithalat, endüstri ve iç ticaret bakımından İstanbul’a giriş çıkışların kolaylaşması hem zaman hem de akaryakıt açısından ekonomimize büyük bir katkı sağlayacak” ve ayrıca köprü “kısa zamanda kendini amorti edecek ve parasızlık içinde kıvranan bu büyük şehir için önemli bir gelir kaynağı olacaktır.” Ancak köprünün bu yüceliklerinden ve sağlayacağı “yararlardan” daha büyük bir misyonu, “derin” bir anlamı vardır. O da köprünün politik yüceliğidir.

“Bu şahane köprüyle birlikte, Boğaz üzerindeki siyasi ve hukuki hakimiyetimiz, elle tutulup gözle görülen bir eserle de tescil edilmiş olacaktır. Boğaz’ın o elmas gerdanlığı, tehlikeli ilgililer ve hevesler peşinde koşanlara, ebediyete kadar ‘Bu sular, bu geçitler Türk’ündür’ diye bağıracaktır.” (Ünal, 11.05.1973, Türkiye)

Ünal bu alıntısında ulusal kimlik ve egemenlik anlayışını destekleyerek, toplumsal güç ilişkilerini yeniden üretmektedir. Türkiye’nin Boğaz üzerindeki egemenliğinin somut bir yapı ile tescillenmesi, milli gururu pekiştirirken, “tehlikeli ilgililer” ve “hevesler peşinde koşanlar” ifadeleriyle dış tehdit retoriğini algısal motiflerle oluştururken ise somut, sınırları olmayan Türkiye karşıtı bir “düşman” imgesi yaratmaktadır. Düşmana karşı bir duruş sergileyen Ünal, ülkeyi korumayı, Boğaz köprüsünün araçsallığı ile yapmaktadır. Böylelikle Ünal’a göre Boğaz köprüsü, Cumhuriyet’i, egemenliği tekrar perçinleyen/ onaylayan, ideolojik duruşu ve milli birlik anlayışı meşrulaştıran somut bir değerdir.

1973 yılında köprü açılışında dönemin Başbakanı Naim Talu, köprünün “ekonomimizin gelişmesine büyük katkıları bulunacağını” belirtmekte ancak köprünün hem İstanbul’a hem de Türkiye’ye katacağı misyonların altını çizmektedir:

“Asya’nın Batı sahillerini Avrupa’nın Doğu sahillerini birleştiren İstanbul Boğaz Köprüsü, yalnız İstanbul’un ve yalnız Türkiye ihtiyaçları bakımından değil, çok daha geniş bir çerçeve içinde ve bu tesisin getireceği ulaşım kolaylıklarının uluslararası ölçüde ve hatta ekonomi dışı, sosyal ve kültürel ve manevi etkileri de göz önünde tutularak değerlendirmek icap eder.” (Cumhuriyet, Ekim 31, 1973)

Talu, köprünün Asya ve Avrupa ulaştırmasını birbirine bağlayan bu teşebbüsün, aslında Doğu ile Batı arasında bir barış, kültür ve medeniyet köprüsü olacağını dile

¹¹² 1960’lı yıllarda Akşam Gazetesinde çalışan yazar, 1970’li yıllardan itibaren kariyerine Türkiye Gazetesinde devam etmektedir.

getirmektedir. Ayrıca Talu'ya göre köprü, Mustafa Kemal Atatürk tarafından ifade edilen ve “50 yıllık Cumhuriyet dönemi siyasetine ilham veren” “Yurtta sulh, cihanda sulh” ülküsüne hizmet etmekte, bu ülkeye başarılı, manalı bir katkı sağlamakta ve onu sembolikleştirmektedir.

3.3.3. Köprünün Demokrat Partisi Mirası ile İlişkilendirilmesi

Yılmaz Öztuna, Dünya'daki “Boğaz köprüsü yapılmalıdır” isimli yazısında, Boğaz köprüsünün politik yüceliğini, Demokrat Parti'nin başlattığı politikalar üzerinden inşa ettiği alıntısında:

“Köprüyü, lüzumsuz bir külfet olarak görenler vardır fakat bunlar yanılmaktadırlar. İstanbul'da Kırdaş'ın, Menderes'in imarları, bir asır önce Baron Haussmann'ın Paris'i çağdaş ihtiyaçları karşılayacak hale getirmesi, pek çok tenkit edilmiştir. Şimdi bu faaliyetler, tarihin malı olmuştur, şükranla anılmaktadır. Asya ile Avrupa'nın karayolu ile birleşmesi, aynı zamanda tarihi bir hadise olacaktır. Bu dünya çapında realizasyon, başarılarına haklı bir ün sağlayacaktır. Galiba muhalefet, en çok bundan korkmaktadır.” (Öztuna, 10.09.1968, Dünya)

Öztuna'nın söylemindeki tarihsel bağlam, İstanbul'un imar politikalarını -Kırdaş ve Menderes özelinde-, Paris'in Haussmann dönemindeki politikaları kıyaslayarak geliştirilmektedir. Bu tarihsel bağlamın kıyası entelektüel ve dönemsel açıdan doğru değildir. Paris'in Haussmann (1853-1870) tarafından -on dokuzuncu yüzyılda- uzun süren ve kapsamlı dönüştürülmesi, devlet öncülüğündeki modernleşmenin klasik bir örneğidir. Ayrıca Haussmann, Fransa İmparatoru III. Napolyon'un Paris'le ilgili politik emellerini kenti planlama üzerinden gerçekleştirme girişimlerinde, mülk sahiplerinin zorlu muhalefetiyle karşı karşıya kalmaktadır (Paccoud, 2015). Kanunu ve planlama gücünü ellerinde bulunduranlar, kent veya toplumsal muhalefet -çekişmeli süreçler, mücadele dahil- üzerinde söz sahibi olmaya çalışabilir ve kendilerini bu araçsallıkla meşru kılabilirler. Ayrıca kentleşme boyutları içinde sorumlu hükümetler, kurumlar; planlamaları bu mücadele ilişkisi içinde yapmak durumunda kalmaktadır ancak Öztuna'nın kıyasladığı Haussmann Dönemi 19.yüzyılda yapılmaktadır, atıf yaptığı Menderes Dönemi ise 20. yüzyıla aittir. Arada neredeyse bir yüz yıl olan bu iki dönem kıyaslaması, kentin imar bağlamı için uygun değildir. Keza Haussmann döneminin muadili, İstanbul kenti dahil birçok Osmanlı kentinde yol, sokak, meydan, ulaşım vs. gibi çalışmaların, planlamaların ve nizamnamelerin olduğu Tanzimat Dönemi örnek verilebilir. Ancak bu dönemdeki “çağdaş imar” politikaları; güvenlik ve iktidar politikalarını üretme biçimi üzerinden tartışılabilir ancak Paris ve İstanbul, “özel mülkiyet” kapsamında tekrar ayrışabilir.¹¹³ Yine Menderes Döneminde İstanbul'da

¹¹³ Kent ve toprak anlayışı, bürokrasi, sınıfsallık, tabakalaşma gibi farklılıklar için bkz. (Mardin, 1967; Yerasimos, 1996; Weber, 2012; Eryılmaz, 2017; İnalçık, 2018; Karpas, 2019)

köprü ve yol kapsamında atılan adımlar, özel mülkiyetten bağımsız olarak kamusal alana müdahale ve hatta kültürel, doğal bazı alanları tahrip ettiği için ciddi eleştiriler - Öztuna'nun alıntısında vurgulandığı gibi hala "tenkit" - almaktadır. İstanbul'un tarihi mekânlarında uygulanan ve o mekânların karakteristiğini, yapısını, işlevini silip-bozup, o alanın anlamında yeni bir düzen inşa eden ve siyasi bir stratejiyle üretilen bu politikalar, "kentsel şiddet" şeklinde de değerlendirilebilir. (Pavoni ve Tulumello, 2020). Kısacası, Öztuna'nın söylem stratejisinde köprünün politik yüceliğini arttırmak için seçtiği iki dönem de çeşitli olumsuz başlıkları çağrıştırmaktadır.

Köprünün politik yüceliği bağlamında zamanı, Demokrat Parti Döneminden okuyan başka bir gazete köşe yazarı ise Advie Fenik'tir. Fenik, "Ah şu Boğaz köprüsü..." yazısında köprüyü, "muasır medeniyet" seviyesine erişmek için bir araç gibi göstermektedir:

"27 Mayıs darbesi olmasaydı, Boğaz köprüsünün temeli, 1960 haziranında atılacaktı. Şimdiye kadar bu muazzam eser çoktan bitmiş olacaktı. Boğaz köprüsünün yıllarca geri bırakılmış olması, muasır medeniyet seviyesine süratle erişmemizi engellemiştir. Üstelik bazı dar düşünceli kimselere de gerçeklere dürbünün tersiyle bakmak bid'atini¹¹⁴ aşılanmıştır. Örnek mi istiyorsunuz? İşte, Teknik Üniversite duvarındaki kapkara yazılar: 'Boğaz köprüsüne hayır!' Dünyada herhangi bir köprüye 'hayır!' diyenler belki bulunur ama bu iş için yetiştirilen, teknik gençlerin ona veto çekmesi görülmüş işitilmiş midir? Bu çarpık görüş, muasır medeniyete dürbünün tersiyle bakmak, değil de nedir?" (Fenik, 28.01.1970, Son Havadis)

Advie Fenik, gazeteciliğinin yanı sıra, 1951 yılında Demokrat Parti'nin İl İdare Kurulu ve Ankara Belediye Meclis üyelerindendi (Kadın, Mart 12, 1951). Bu arka planı, yazının içeriğine ve retoriğine ve dolayısıyla siyasal propagandasına yansıtmaktadır. Kendi kişisel siyasal tarihini/ deneyimini, yazısının başlığındaki "Ah" ifadesi bile ima etmektedir. Söyleminde Demokrat Parti döneminde köprüyle ilgili politikalarla atıfta bulunan Fenik, köprünün gerçekleşmemesinin önüne 27 Mayıs 1960 Askeri Darbesini koymaktadır. Söyleminde üstü kapalı olarak belirttiği bir retorik bu bağlamda sunulmaktadır. İkinci retorik ise bu sembolik darbenin etkilerinin hala etkisi yitirmedikliğine ve güncel köprü tartışmaları üzerinden tekrar tezahür etmektedir. Fenik'in bu alıntısındaki ideolojik karşıtlık, "dar görüşlülüğün" aktartıldığı -üretilen ve sürdürülen- köprü karşıtı kampanyaları oluşturanlardır. Fenik söyleminde, modernleşme ve gelişme çerçevesinde Türkiye'yi geri bıraktığını düşündüğü bu dar görüşlülüğü temsilen, İstanbul Teknik Üniversitesi'ndeki kampanyayı vermektedir. Fenik'in sembolize ettiği ifadeyi üniversite üzerinden değerlendirmesi, köprünün bilimsel ve teknik açısındandır. Fenik bu örneklendirmesiyle, bilimsel eğitimin ve o eğitimle hayata atılacak insanların bakış açısını sorgulamakta ve hem eğitimi hem de

¹¹⁴ İcat etmek, inşa etmek.

üniversitede köprü karşıtı kampanya yapanları, retorğinde itham altında bırakmaktadır. Bu toplumsal bağlam, yazar için bir nevi, 27 Mayıs 1960 Darbesiyle engellenen köprü süreçlerini çağrıştırmaktadır. Darbe sürecinin Boğaz köprüsü fikrini hareketsiz bıraktığını ve olumsuz etkilediğini vurgulamaktadır. Fenik’in retorğine göre kodladığı; teknik bir üniversite okuyan her öğrencinin köprü gibi teknik bir konuyu kabul etmesi ve bu alansal yatkınlıktan ötürü, onlara verilen bilimsel bilgiler de bu bağlamı yansıtmalıdır. Bu durumun tam tersi gerçekleştiği için Fenik, durumu yine muasır seviye bağlamında “çarpık görüş” şeklinde değerlendirmektedir. Teknik ve bilgiyle ilgili oluşturduğu bu retorik doğru değildir. Birincisi, bilimsel bilgi, bilimsel bilgiyi üretecek çatı ve o bilgiyi üretecek olan bilim insanı ve öğrenci, özgür olmalıdır. Friedrich Engels’e göre özgürlük, kendimiz ve dış doğa üzerindeki kontrolden, doğal -kanun, kültür ve tarih içinde gelişen- zorunluluk bilgisine dayanan bir kontrolden oluşmakta ve irade özgürlüğü, konunun bilgisiyle karar verme ve o kontrolden bir adım öne çıkma kapasitesinden başka bir şey değildir (Engels, 1966). Dolayısıyla Fenik’in retorğinin tersine; üniversite, hükümet politikasını onaylama, yayma ya da destekleme merkezi değildir, konuyu kendi bilgisine göre değerlendirmekte özgür olmalıdır. Fenik’in üniversite retorğine ikinci eleştirim ise “teknik gençlerin” imasıyla alakalıdır. Bu ifadeyle Fenik, sanki üniversite çatısı altındaki tüm teknik öğrencileri, “köprüye hayır” kampanyası ile total ve tek bir görüş belirtiyorlarmış gibi bir genelleme yapmaktadır.¹¹⁵ Üniversitede illaki köprüye destek veren öğrenciler ya da konuya nötr kalan öğrenciler de vardır. Ayrıca, Teknik Üniversite öğrencilerinin, her teknik konuyla ilgili görüşü pozitif olmayabilir. Kaldı ki Boğaziçi Köprüsü’nün politik mimarı olan Süleyman Demirel, bu üniversitenin bir öğrencisiydi. Dolayısıyla bu retorik söylemde, yalnızca Fenik’in köprüyle ilgili görüşünü kuvvetlendirmek amacıyla bu tarz karşıt görüşleri/ protestoları söyleminde kullanmaktadır.

3.3.4. Siyasi Kimlik ve Yapısal Yücelik: Boğaziçi Köprüsü’nün Adalet Partisi ile Özdeşleştirilmesi

Adalet Partisi (AP), aktif siyasal faaliyetlerini -koalisyon ve tek başına-, 1960’lı yıllardan 1980’e kadar sürdürmektedir. Partinin çizgisi, “liberal muhafazakar”, “Türk siyasi partisi”, “çoğunlukçu demokrasi”, “milli popülizm” gibi fikirlere dayanmaktadır. Boratav’a göre AP, kuruluşundan 1970’li yıllara kadar bünyesinde,

¹¹⁵ İTÜ Gümüşsuyu kampüsü duvarına ve Taksim civarında birkaç yere “Boğaz Köprüsüne Hayır” yazan iki öğrenci (Taner ve Metin Eşrefoğlu) tutuklandı (Milliyet, Mart 10, 1969).

farklı sosyo-ekonomik grupları-işçi, köylü, iş insanı gibi- ve birçok kesimi bulundurmaktadır ve söylemlerini bu bağları koruyacak şekilde kurulmaktadır (Boratav, 2005: 135). Tanel Demirel'e göre AP, dinsel kaynaklı normlara dayalı bir toplumsal/ siyasal düzen özlemi içinde olan İslami kesimleri, Türk milliyetçiliğinin etnik boyutlarını öne çıkaran aşırı milliyetçileri, her iki unsuru da reddetmeyen Türk-İslam sentezcilerini barındırdığı gibi, milletin haklarının en iyi biçimde demokratik rejim içinde korunacağını savunan ve ilk iki grubun aksine demokrasiyi asıl hedefe varmak için kullanılacak bir araç olarak görmeyen liberal demokrat eğilimlileri de barındırıyordu (Demirel, 2005: 548). Ancak parti söylemi, dönemsel sosyo-politik atmosfer içinde karşıtlıklar içermektedir. Örneğin Emre Kongar'a göre, beş yıllık planlama programının ikinci ayağını (1968-1972) hazırlayan AP, "planlama" kavramına karşı güvensizliğini, "plan değil, pilav istiyoruz." sloganı ile açıkça belirtmiş olan bir partidir (Kongar, 2006: 365).

Tekin Erer "Boğaz Köprüsü" adındaki yazısında, bir önceki başlıktaki gibi köprünün politik yüceliğini, Demokrat Parti döneminden yaptığı alıntılar üzerinden kurmaya başlamakta ve söylemindeki asıl siyasal bağlamı, Adalet Partisi dönemiyle tamamlamaktadır:

"Rahmetli Bayındırlık Bakanı Tevfik İleri'nin 1960 yılı başında yaptığı bir basın toplantısında açıkladığına göre Boğaz köprüsü inşaatına 1960 yılı haziranında başlanacak, 1963 yılı sonunda bitirilecekti. Eğer 27 Mayıs 1960 darbesi yapılmıyorsa, dört seneden beri köprü üzerinden geçiyor olacaktık. Sekiz senelik bir gecikmeden sonra Boğaz köprüsünün inşaatına yeniden başlanıyor. Bu da bir başarıdır. Zira AP iktidara gelmeseydi, bunun lafı bile olmazdı. Köprü düşmanı muhaliflerimiz, eser ikmal edildikten sonra bakalım bu dev esere sahip çıkmak için neler söyleyeceklerdir?" (Erer, 07.02.1968, Son Havadis)

Tekin Erer, Son Havadis'teki yazılarında 1960 Darbesi ve darbe yönetimi ile ilgili birçok yazı yazmakta ve gazeteciliğinin yanı sıra, 1965'ten sonra iki dönem Adalet Partisi İstanbul Milletvekilliğini icra etmektedir (Erer, 1973; TBMM, 2024). Bu arka planlarını, yazılarında belirtmekten kaçınmayan yazar, bu alıntısında da pekiştirmektedir. Türkiye siyaseti ve toplumu açısından önemli bir dönüm noktası olan 27 Mayıs 1960 Askeri Darbesi, Erer'e göre -tıpkı Son Havadis'teki çalışma arkadaşı Fenik gibi-, Demokrat Parti zamanında fiiliyata sokulmak istenen köprü sürecine ket vurmakta ve Adalet Partisi hükümetleri dönemine kadar ertelemektedir. Bu fikir, yarıya kadar doğruluğu olan bir argümandır. Demokrat Parti hükümetleri, Boğaz köprüsü projesi için ciddi adımlar atmış, karayolu politikaları bağlamları üretmiştir. Dolayısıyla Boğaz köprüsü projesi, DP hükümetleri zamanında yapılsaydı, bu durum, Türkiye siyasal tarihi açısından sürpriz olmayacaktı. Ancak Erer'in "AP iktidarı" gelmeseydi, köprünün "lafı" bile olmazdı görüşü, iddialı ve parti propagandasını

yansıtan bir mesaj, bir retorik içermektedir. Yani Erer söyleminin stratejisini, Boğaz köprüsü projesinin aksayan siyasal sürecini kurtaran ve köprünün inşaat fiiliyatını yeniden başlatan Adalet Partisi'nin, etkin ve "başarılı" bir hükümet olduğunu iddia etmektedir. Bu iddia, okuyucuya aynı zamanda bilişsel yani duygusal ve psikolojik etkiler de yaratmayı hedefleyebilir. Geçmişte olumsuz çağrışımlar yapan olaylar, güncelde AP ile daha olumlu/ başarılı adımlara dönüşüyor vurgusu hem köprü projesine hem de AP iktidarına olan desteği ve güveni artırma amacı taşımaktadır. Erer ideolojik söylemindeki güç ilişkisini, siyasal aktörlerle kurmaktadır. Birinci taraf, köprü projesini hayata geçirmesi etkinliği ile AP iktidarının hegemonyasıdır. İkinci taraf ise hem "köprü düşmanı" ifadesiyle işaretlediği hem de köprü projesi bittiğinde onu sahiplenmek isteyecek olan ifadesiyle çelişkili biçimde adlandırdığı muhaliflerdir. Güç ilişkisi bağlamında söylemde kurulan stratejide açıkça bir güç dengesizliği mevcuttur ve muhalefet kodları, köprü olmadan düşman, köprü olduktan sonra köprüyü savunana dönüştürüldüğü için anlamı kaydırmaktadır.

Nadir Nadi "Kel başa" adlı bir yazısında, Fenik ve Erer'in aksine, Adalet Partisi iktidarının köprü projesi yöntemine eleştirel yaklaşmakta ve AP üzerinden kurulan siyasal propagandayı dağıtmaktadır. Nadi bunu, AP'nin projeye ilgili karar alma süreçlerinde ilgili branşlardan üniversite bölüm temsilcilerinin, ilgili oda ve kuruluşlarının eleştirilerini dikkate alması gerektiğine değinerek yapmaktadır:

"Siyasi iktidarların her alanda Ali kiran baş kesen sayıldıkları devir, çoktan tarihe karışmıştır. Siyasi iktidarlara, elbette farklı politikaların temsilciliğine devam edecektir ancak hangi görüş açısına dayanırlarsa dayansınlar, bilimsel verilere, sırt çevirmeyecekler, bilimin sesine aldırılmazlık edemeyeceklerdir. İstanbul'un şu ünlü Boğaz köprüsü sorunu; yıllardan beri yapılsındı-yapılmasındı, sırasıydı-değildi diye tartışılırken bu sorunu, nihayet AP iktidarı olumlu olarak ele almış ve köprünün yapılmasına karar vermiştir. Amma bu kararı alırken AP iktidarı, bu fakir millete en azından 2 milyar liraya mal olacak bir köprü hakkında yetkili Türk uzmanlarına danışmış, onların bilimsel yargılarına dayanma gereğini duymuş mudur? Türkiye Mimarlar Odası, Boğaz köprüsü ile ilgili yapacakları açık oturuma alanında ilgili üniversite (ODTÜ, İÜ, İTÜ) fakülte (mimarlık, mühendislik, iktisat) temsilcilerini, bilim adamlarını ve idare teknisyenlerini davet etmiş ancak hükümet, oturuma katılmak bir yana, teknisyenlerin oturuma katılmasına izin dahi vermemiştir. Bu akıl almaz davranış karşısında memleket hesabına üzüntüye kapılmamak ve Boğaz köprüsünün düpedüz politik bir yatırım olabileceğine dair kuşkuya düşmemek doğrusu elden gelmiyor. Hiçbiri politikacı olmayan, sadece objektif olarak memleket realiteleri açısından bilimin gerçeklerini dile getiren bu sayın vatandaşlara kulaklarını tıkamakla AP iktidarı, çağımızın zihniyetiyle bağdaşmayan, her bakımdan zararlı, ileride cezasını milletçe çekeceğimiz, affedilmez bir tutumun içine girmektedir." (Nadi, 29.08.1968, Cumhuriyet)

Nadi köprüyü -uzun yıllar tartışılmasıyla- bir mesele gibi ve Burhan Felek gibi siyaset üstü görerek Adalet Partisi iktidarının Boğaz Köprüsü kararını pozitif manada ele almaktadır. Ancak Nadi söylem stratejisinde, köprünün politik yüceliğini toplumsal fayda üzerinden kurduğu için AP'nin projeyi yürütme sürecindeki eksiklikleri söyleminde ön plana çıkarmaktadır. Nadi'ye göre ideolojilerinden bağımsız siyasi

iktidarların yönetim sorumluluğunun turnusolu, bir konuyla ilgili politika üretirken-oluştururken o alanla ilgili bilimsel görüşten yardım ya da danışmanlık alıp-almadıklarıyla ilgilidir. Nadi'ye göre köprü gibi büyük bütçeli ve kapsamlı bir projenin, bilimsel bir kurul ayağının olmaması hem iktidarın halka hesap verme sorumluluğu hem de AP iktidarının yönetim niyetinin sorgulanabilir olması açısından olumsuz bir çağırışıdır, eksikliklerdir. Nadi'nin söylem stratejisinde vurgulamak istediği ve çağının ötesinde bir kamu yönetim vizyonu olan “yönetişim” pratikleridir. Yönetişim bu başlıkta tartışılacak bir konu değildir ancak Nadi'nin söylemindeki bu ima, dikkat çekicidir. En kısa ifadesiyle yönetim; 1970'lerin sonlarında itibaren “refah devleti” anlayışının çözülmesi, post-modernite trendleri ve paradigmalarıyla dönüşen klasik yönetim anlayışı, yerini 1989 yılından itibaren kamu yönetimi bağlamında pilot yönetim uygulamalarına bırakmaktadır. Bu pilot yönetim uygulamaları; dönüşen küresel eğilimlerin ve krizlerin oluşturduğu sorunlara (göç, güvenlik, ulaşım, finansal, eğitim, sağlık gibi), konuyla ilgili uzman sivil toplum örgütlerini-sosyal aktörleri dahil ederek süreçleri daha kapsayıcı, adil, şeffaf, hesap verilebilir biçimde yönetmeyi hedeflemektedir ve yönetim hem yerel hem de merkez yönetimlerinin birçok konuda yükü ve sorumluluğu paylaşmayı tercih ettiği bir pratiğe dönüşmektedir (Özen, 2022). Tekrar Nadi'nin söylem stratejisine dönecek olursak; Nadi'ye göre, toplumsal fayda-ortak payda için güncel bir sorunu çözerken, ilgili bilimsel uzman görüşlerin alınması, çağdaş ve olması gereken bir harekettir. Ancak AP üzerinden vurguladığı, aslında politika yapıcılarının ve klasik yönetim anlayışının işleyişindeki eksikliği keşfeden ve sorgulatan retoriğini sunmaktadır.

Nadir Nadi, Cumhuriyet Gazetesinde büyük ses getiren “Sağcının köprüsü” adlı bir yazı yazmaktadır. Nadi, “Kel Başa” yazısına atıfta bulunarak; o yazısında köprü imajının politik yüceliğiyle ilgili değinmek istediği eleştirinin, altını çizmek için bu yazıyı yazdığını vurgulamaktadır. Mimarlar Odasının köprü ile ilgili görüşlerini, odanın düzenlediği açık oturumlarından ve bilimsel çerçevede sundukları araştırmalardan hareketle bu yazısında Nadi, AP'nin köprü politikasını, tekrar eleştirmektedir:

“Boğaz köprüsünün yapımına karar veren AP iktidarı, bu karara varmadan önce memleket gerçekleri açısından konuyu incelememiş, Türk uzmanlarına, Türk bilim ve sanat otoritelerine danışmaya lüzum görmemiş, sadece yabancıların teklif ve projeleri üzerinde durmakla yetinmişti. Oysa Türkiye'nin ihtiyaçlarını ve içinde yaşadığı şartları değerlendirmek bakımından yabancıların bizi bizim kadar bilemeyecekleri bir yana yüz milyonlarca dolarlık portesi olan bir iş söz konusu edildi mi bunlar elbette Türkiye'den önce kendi çıkarlarını göz önüne alacaklar, plan ve projelerini o açıdan hazırlayacaklar. Tekliflerini o hesapla gerçekleştirmeye çalışacaklardı.” (Nadi, 03.09.1968, Cumhuriyet)

Nadi, bu alıntısında Boğaz köprüsünün politik ve ekonomik yüceliğinin farkındadır ancak söylem stratejisinin odak noktasına; köprü kararı alırken yerli uzmanlara ve otoritelere danışmadığını iddia ettiği AP hükümetini koymaktadır. Çünkü Nadi'nin temel eleştirisine göre AP hükümeti, bu danışmanın yerine köprü projesi sürecini, yabancı firma tekliflerine ve raporlarına-etütlerine dayandırmaktadır. Nadi, retorik karşıtlık çerçevesinde söyleminde iki grubu kıyaslayarak AP'ye köprü projesi süreçleri için destekleyici bir uyarıda bulunmaktadır. Çünkü karşılaştırdığı iki gruptan birincisi, "Türk" vurgusuyla otoritelerini pekiştirdiği yerel bilimsel aktörler ve ikinci grup ise Türkiye'nin ihtiyaçlarını ve koşullarını tam olarak bilemeyeceğini ve projelerinde öncelikle kendi çıkarlarını göz önünde bulunduracaklarını düşündüğü yabancı firmalardır. Nadi'nin retorik ilk ayağı olan yerel bilimsel aktör vurgusu, köprü süreciyle ilgili toplumsal, kültürel, ekonomik bağlamda eleştiriler içerdiği için haklı görülebilir. Çünkü Boğaziçi'ne, İstanbul'un iki yakasını bir araya getirecek bir köprü kondurmak, eğer bulunduğu toplumun bilimsel bilgilerinden yoksun biçiminde yürütülürse birçok bakımdan sakıncalı, zararlı bir girişim olabilir, gerçekleştiği takdirde ileride düzeltilmesi imkansız sosyal ve ekonomik hatalara yol açabilir. Köprü tartışmalarının başında kurulan bilimsel ve kurumsal diyalogun devam etmesi işin daha sağlıklı ve bilgilendirici gitmesi adına önemlidir, değerlidir. Nadi, retorik ikinci grubu olarak belirlediği yabancı firmaları, çıkarlarına göre hareket eden, raporlarını, araştırmalarını ve ihalelerini kendi lehlerine düzenleyenler olarak kodlamaktadır. Öncelikle özel firmalar, doğaları ve profesyonellikleri gereği, bir proje bağlamında kendi karlarını düşünmek zorundadır. Bu eleştirinin ikinci eksik yanı ise bu firmaların alanlarında yetkin, teknolojik yeterliliği olan kısacası konuyla ilgili bilgi ve deneyim birikimi - *know-how*'ı – olan konsorsiyum¹¹⁶lar olduğunun göz ardı edilmesidir. Bu firmalarda/ konsorsiyumlarda ve projede çalışan, etütleri yapan ve raporları sunan teknisyenler, aynı Mimarlar Odası veya ilgili üniversitelerden mezun yerel uzmanlar gibi alanlarında bilgili insanlardır. Ayrıca yabancı firma konsorsiyumu, köprü ve otoyolu projesini, başta Karayolları Genel Müdürlüğü olmak üzere, ilgili bakanlıklar (Bayındırlık, İmar-İskan, Devlet Bakanlıkları gibi) dahil birçok yerel aktörlerle işbirliği içinde yürütmektedir. Nadi'nin güç dengeleri üzerine inşa etmek istediği iki grup da çeşitli artıları eksileri olabilecek figürlerdir ancak, yerli-yabancı

¹¹⁶ İlgili konularda büyük firmaların fon talebinin büyüklüğü karşısında; kaynaklarını birleştiren, yatırım bankaları işbirliğine giderek satın almaları gerçekleştiren ve projeyi uygulayan uzmanlaşmış grup, ortaklık, şirket birliğidir (Dünya Ekonomi Forumu, 2024).

çatışması üzerinden AP'ye sunduğu yerli aktörlerle işbirliği çağrısı, yerel kaygıları giderebilecek bir öneridir.

Orhan Seyfi Orhon, Son Havadis Gazetesindeki “Bir Bakıma” köşesinde “Asma Köprü!” adlı yazısında, köprünün politik yüceliğini, Adalet Partisi bağlamında kurmaktadır. Orhon aynı zamanda “dünya trafiğine açılan” yolu açmanın bir “şeref” olduğunun altını çizmektedir. Orhon söylemindeki retoriği; düşüncesinin karşıtı olarak konumlandığı Ecevit'ten alıntılıdığı “Bu köprünün üstünden AP'li zenginlerin lüks otomobilleri geçecektir.” İfadesi üzerinden kurmaktadır. Orhon'a göre bu ifadenin karşıt retoriği, Adalet Partisi iktidarının bu yolu açması ve Ecevit'in ifadesinin tersine, “medeni” bir iştir (Orhon, 23.02.1970, Son Havadis).

1970 yılında Boğaziçi Köprüsü'nün temel atma töreninde bir konuşma yapan Demirel, köprünün “siyasi bir yatırım” olmadığını altını çizmekte ve “ecdadın” vatan olarak bıraktığı toprakta köprüyü, bir “borç”, bir “vazife” bildiklerini dile getirmektedir. Demirel'e göre köprü, memlekete “değer” katmak için inşa edilmektedir. Yine aynı yıl, İstanbul Belediye Meclisi'nde köprü adımları, bürokratik ve yasal çerçevede tartışılmaktadır. Dönemin Adalet Partili Belediye Başkanı Fahri Atabey, çevre yolu ve köprüye süreci kamçılarlamak veya durdurmak amacıyla politik yönden yaklaşılmaması gerektiğini, köprünün İstanbul'un ve memleketin “iftihar” edeceği bir tesis olacağını vurgulamaktadır (İBB Tutanak, 1970).

3.3.4.1. Sosyo-Politik Ötekiler ve Karşıtlıklar

İdris Küçükömer'e göre, Tanzimat Modernleşmesinden Cumhuriyet'e gelen kurumsal ve hukuki Batılılaşma süreçlerinde merkez idare ve toplum arasında bir tür yabancılaşma yaratmaktadır. Küçükömer'in bu yabancılaşma tezi, Türkiye solunun ve sağının işleyişini kurmaktadır. Türkiye solunun “aydınlanmacılığı” ve “Baticılığı” temsil etmesi sebebiyle yabancılaşan kitlelerin yanında olmasını güçleştirmektedir. Dolayısıyla düzen ile yabancılaşmış kitleyi, düzenle barıştıracak kesim, yine o kitleden çıkan “sağ”dır. Bu analiz kısaca, şöyle ifade edilmektedir: “Türkiye’de sağ; soldur, daha ilerici ve halka yakındır, sol ise sağdır, daha muhafazakar ve halkan kopuktur” (Küçükömer, 2012). Köprünün politik yüceliğini, CHP, TİP gibi sol muhalif kesimler üzerinden tartışan yazarlar, Küçükömer'in bağlamındaki karşıtlık gibi çeşitli retorikleri söylem stratejilerinde inşa etmektedir.

Dönemin Türkiye İşçi Partisi (TİP) Malatya Milletvekili Şaban Erik (1926-2021)'e göre köprü “meselesi”, “yetersiz” bütçeler, temel sosyal ve ekonomik problemler ile bir “hevestir, “hesapsızlıktır”, “tutarlı” bir iş değildir (Cumhuriyet Senatosu Tutanak

Dergisi, 1968: 16-17; TBMM, 2024). Erik ayrıca, ülkedeki -elektrik, su gibi- ve İstanbul'daki -fakir semt farklılıkları gibi- temel meseleler halledildikten sonra Boğaz Köprüsünün yapılmasına kimsenin itiraz etmeyeceğini belirtmekte ve eklemekte; bu şartlar altında yapılacak köprünün ancak “özenti” veya “nam” için yapılacaktır (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1968: 16-17).

Meclis'teki farklı toplumsal ve siyasal kanatları temsil eden partilerin, Boğaziçi köprüsünün politik yüceliğini kendi ideolojik kodlarına göre yorumlamaları, yazarların köşelerine de yansımaktadır. Burhan Felek, İstanbul Boğazına köprü yapmanın siyaset ve partiler üstü olması gerektiğini ön plana çıkarmaktadır. Felek köprüyü, kentin bir ihtiyacı olarak değerlendirmekte ve gündemdeki tartışmalar devam ettiği sürece yapımının geciktiğini dile getirmektedir:

“Her yerin bir kısım ihtiyacı öncelik alır. Köprü bunlardandır. Ne yazık ki münakaşalarla vakit geçiyor, geç kalıyor ve yapılmasını isteyenler için büyük bir başarı, istemeyenler için adeta hıyanet oluyor. Sonunda sağduyu, her ikisinin de payını veriyor. Politik partilerimizin zayıf taraflarından biri, halk psikolojisini ya bilmemeleri ya da ona kulak asmamalarıdır. Bunun her zaman cezasını çekmişlerdir.” (Felek, 15.01.1968, Cumhuriyet)

Felek bu alıntısıyla köprünün politik tartışmalar arasında sıkışmasından ve bir taraf için “başarı” veya başka bir kesim tarafından “hıyanet” şeklinde değerlendirilmesinden rahatsızlığını dile getirmektedir. Felek söylem stratejisini, köprü konusunu siyasi ve toplumsal bölünmelere yol açacak kadar dağıtanları uyarmak üzere kurmaktadır. Köprü meselesiyle ilgili tartışmaların tam ortasında “sağduyu” ifadesini kullanan Felek -adeta olgun, deneyimli ve apolitik bir hakem gibi-, köprü konusunda bir uzlaş olmasını gerektiğini ima etmektedir. Çünkü Felek'e göre, köprü bir ihtiyaç olduğu için toplumun her kesiminin fikrinde denge, duruş oluşturacak bir konudur. Ancak bu bakış açısı, halkı homojen bir bağlamda ele almaktadır. O döneme ait köprüyle ilgili genel kanıyı-halk fikrini belirtecek bir anket ya da görüş yoktur. Ayrıca toplumu homojenleştiren bu yekpare anlayış, toplumsal “mekanizmaları”, “yapıları” ve “dinamiği” anlamak adına eksiktir.¹¹⁷ Felek'in alıntısından hareketle, toplumlar, siyasi partilerin görüşlerine ya da politikalarına göre tekdüze-sıra hareket etmezler. Başka bir deyişle köprü, toplumun tamamı için bir ihtiyaç değildir. Dolayısıyla “halk psikolojisini” bilmek/ anlamak her daim başarıya veya bilmemek/ anlamamak her daim başarısızlığa götürmez yani bu psikoloji, her dönemin koşullarına göre farklılık göstermektedir.

¹¹⁷ Bkz. (Durkheim,1969; Giddens, 2016)

Meclis'teki bu tartışmalar, Erer'in köşe yazılarında sık sık yer almakta ve “Boğaz Köprüsü” yazısında Erer tarafından olumsuz çağrışımlarla eleştirilmektedir.

“Geçen yıl yüce Mecliste Boğaz köprüsünü ikinci beş yıllık plandan çıkarmak için CHP'liler ve TİP'liler büyük gayretler sarf ettiler. Köprünün bir israf olduğunu söylediler. Boğaz köprüsüne ayrılan paranın transferi için CHP'lilerin verdikleri bir takrir¹¹⁸, o esnada salonda AP'lilerin az olması dolayısıyla ancak iki oy farkıyla reddedildi. Eğer salonda muhalefet mebusları üç kişi fazla olsaydı, plandan köprü çıkarılmış olacaktı. O zaman CHP'lilerin ve pey¹¹⁹lerinin sevincine payan¹²⁰ bulunmayacaktı. Memleketi büyük bir eserden mahrum ettikleri için bayram yapacaklardı.” (Erer, 07.02.1968, Son Havadis)

Erer, köprünün politik yüceliğini, Meclis'te CHP'nin verdiği önergeye karşı kazanılan zafer üzerinden kurmaktadır. Erer -alıntısından hareketle-, söylem stratejisinde - alıntının başından sonuna kadar- köprü fikrinin önündeki tek engel CHP-TİP karşıtlığıymış gibi korumakta ve söyleminde duygusal yargılara varmaktadır. Erer'in köprü fikri karşısına CHP'yi ve TİP'i konumlandırması veyahut kümelenmesi, siyasi partiler arası güç ilişkilerinde ve mücadelelerinde toplumsal bir etki, destek alma çabası şeklinde yorumlanabilir. Erer'in bu alıntısındaki retoriği, kullandığı kutuplaştırıcı dille gayet kırılğan-hassas bir konuda köprü savunucusu ama mağrur bir pozisyonu veya tutumu yaratmaktadır.

1968 yılında dönemin CHP'li Genel Sekreteri Bülent Ecevit, köprünün politik yüceliğini sorgulayan eleştirel bir beyanat vermektedir:

“İstanbul gibi su ortasında susuz bir şehrin, yeterli kanalizasyondan ve en basit şehircilik hizmetlerinden geniş ölçüde yoksun bir şehrin, halkının büyük bir kısmı gecekondualarda yaşayan bir şehrin, trafik tıkanıklığı içinde bunalan bir şehrin, bunca zaruri ihtiyacı ortada dururken, Boğaz köprüsü göz boyayıcı bir lüktür. Köprüye ve çevre yolları dolayısıyla gerekecek kamulaştırmalar için harcanacak geniş devlet imkanlarından sadece bir kısmı, İstanbul'da halkın gerçek ihtiyaçlarını karşılamak için kullanılsa bu büyük şehrin halkı daha mutlu ve sıhhatli yaşama olanağına kavuşabilir.” (Ulus, Ağustos 25, 1968).

Ecevit'in bu alıntısında, köprüye yönelik birçok başlıkta eleştirel ifade bulunmaktadır. İstanbul'un su, kanalizasyon, kentleşme hizmetleri, gecekondu sorunu ve trafik gibi temel problemlerinin altını çizen Ecevit, Boğaz köprüsünü bu sorunların ve çözülmesi gereken ihtiyaçların yanında “gereksiz” ve “lüks” bir proje olarak tanımlamaktadır.

Tekin Erer, Son Havadis gazetesindeki köşesinde “Köprü düşmanı CHP” isimli yazısında, Ecevit'in bu beyanatını alıntılararak Boğaz köprüsünün politik yüceliğini, CHP'yi ötekileştirerek kurmaktadır.

“Boğaz köprüsünü, ‘göz boyayıcı bir lüks’ olarak kabul eden zihniyet, Türkiye'yi, Avrupa'dan asırlarca geri bırakmıştır. Çünkü bu zihniyet; ‘Bir lokma, bir hırka’; büyük eserlere karşı düşmanlık; tam yıkıcılık zihniyetidir. Bir geçitten, yılda iki milyon vasıta geçiyorsa, orada köprü yapmak zarurettir, kaçınılmaz ihtiyaçtır. Boğazın iki yakası arasında yılda sekiz milyon vasıta geçiyor. Boğaz köprüsü, şimdiye kadar

¹¹⁸ Önerge

¹¹⁹ Bir sözleşmede, taraflardan birinin işten caymayacağına güvencesi olarak ötekine önceden verdiği para, kaparo.

¹²⁰ Son, sonuç, sınır.

çoktan yapılmalı, bitmeliydi. Ama Türkiye’de CHP gibi yıkıcı bir muhalefet olunca ne mümkün büyük eser yapmak?” (Erer, 27.08.1968, Son Havadis).

Erer söylem stratejisini Ecevit’in demeci üzerine kurmaktadır ve köprünün politik yüceliğini CHP karşıtlığı üzerinden inşa etmektedir. Erer öncelikle, bağlamından kopartılmış ifadeleri alıntılararak, Ecevit’in söylemini manipüle etmekte, söyleminde retorikini oluşturmaktadır. “Zihniyet” olarak kodladığı ve genellediği ifadeyle Erer, köprü projesine karşı çıkanları “gerici” ve “yıkıcı” gibi tanımlarken, köprü projesini destekleyenleri ise toplumsal ihtiyaçların farkında, “Avrupa” atfının çağrıştırdığıyla ilerlemeci ve modern olarak konumlandırmaktadır. Bu konumlama aynı zamanda, toplumsal ve siyasi güç -iktidar ve muhalefet- ilişkilerinde bir tarafın haklı, diğer tarafın itibarsızlaştırılarak haksız olma hallerinin ikna mekanizmasını oluşturmaktadır. Fenik, “Ah şu Boğaz köprüsü...” isimli bir yazında, Ecevit’in verdiği demeç üzerinden söylem retorikini oluşturmaktadır ve Ecevit tarafından eleştirileriyle zayıflayan köprünün politik yüceliğinin içeriğini tekrar doldurmaya çalışmaktadır.

“Bu kadar açık bir ihtiyaç karşısında CHP Genel Sekreteri Bülent Ecevit, Boğaz köprüsünün bir lüks olduğunu söylüyor. Kendisi bir zamanlar, İngiltere’ye basın ateşe muavini olarak gönderilmiştir. Londra Times Nehri üzerinde kaç tane köprü vardır? Bir hatırlasa ya! Boğaz köprüsü lüksmü! Zenginlerin hususi otomobilleri rahatça geçsin diye milyarlar harcanır mı imiş! Boğaz köprüsü bir lüks ise Galata Köprüsü, Atatürk Köprüsü ve Bircik Köprüsü de lükstür.” (Fenik, 28.01.1970, Son Havadis)

Fenik’in bu söyleminde görüldüğü gibi Ecevit’in demecindeki argümanları zayıflatması ve köprü fikrini-tutumunu pekiştirmesi için iki ana stratejisi vardır. Birinci strateji, -tıp ki Erer’in yaptığı gibi- Ecevit’in bağlamından kopardığı ifadelerini alıntılararak küçümsemek ve ciddiye alınmamasını sağlamaktır. Bu stratejiyi güçlendirmek ve kendi söyleminin tutarlılığını oluşturmak adına Fenik, Ecevit’in Londra’daki kişisel iş deneyimine¹²¹ referans vererek retorik bir soru sormaktadır: “Londra’daki Thames Nehrinin üzerinde kaç köprü vardır?” Bu retorik soru; bağlam içerisinde mantıksal değildir.¹²² Çünkü İstanbul Boğazının karakteristik durumu ile Londra’daki nehrin kent içi dinamiği ve aksı farklıdır ama benzerliği görselleştirmek adına bir analogi sunmaktadır. Fenik’in bu alıntısındaki ikinci strateji ise -köprü analogisinden devam ettirerek- İstanbul ve Anadolu’daki köprülerden örnekler vererek Ecevit’in söylemindeki argümanları çürütmeye çalışmaktır. Bu karşılaştırmada

¹²¹ Siyasi hayatından önce ve siyasi hayatının içinde gazetecilikle iç içe olan Ecevit, Adviye Fenik’in yazısında belirttiği gibi 1946-1950 yılları arasında, Ankara’da Basın-Yayın Genel Müdürlüğü’nde başlayan gazeteciliğini, İngilizce çevirmeni olarak Londra’da Türk Basın Ataşeliğinde devam ettirmekteydi (BBC Türkçe, 2006).

¹²² İstanbul Boğazı, Karadeniz (Kuzey)- Marmara (Güney) Denizi hizasında yaklaşık 30 km uzunluğunda kesen, kenti Doğu-Batı aksında bölen bir özelliğe sahipken, Londra’yı Doğu-Batı hizasında yaklaşık 350 km uzunluğunda kesen ve Londra kentini -Oxford, Slough gibi birçok kentle beraber- Kuzey-Güney aksında bölen bir özelliğe sahiptir. Yalnızca Londra kentinde, irili ufaklı 35 köprü bulunmaktadır.

kullanılan köprüler de Boğaz köprüsü ile denk olmayan bağlam ve kapsamı olan projelerdir. Ancak var olan ve kullanılan köprülerle bir bağ-benzerlik yaratmaya çalışan Fenik, bu analojiyi, Boğaz köprüsü projesinin “lüks” olma durumunu ya da sadece “zenginlere” hizmet edecek algısını kırıp, okuyanı ikna etmek adına söyleminde kurmaktadır.

Nadir Nadi, Cumhuriyet’te kaleme aldığı “Sağcının köprüsü” yazısının adını koyduğu anlatıyı tekrar Mimarlar Odasının üstüne atılan ve ötekileştirilen tavır üzerinden kurarak yazısındaki başka bir alıntıda şu şekilde ifade etmektedir:

“Mimarlar Odası solcuların elinde imiş, böyle olduğu içinde bunlar köprü yapımını engellemeye çalışırlarmış. Solculuğu ve sağcılığı İstanbul köprüsü gibi politikaya en uzak tutulması gereken bir konunun içine karıştırırsak çözüm bekleyen yurt sorunlarını elimizle Arap saçına benzettığımızı övünerek söyleyebiliriz. Mimarlar Odası üyelerinden kaç ne dereceye kadar solcudur. Demokrasiyi tek boyutlu düşünce sistemi halinde anlayan ideologlarımız ölçebilir. Bir uzmanlar kurulunun görüşünü eleştirirken: Siz solcusunuz, onun için yanlış düşünüyorsunuz gibi bir sözü ise mantık kurallarıyla bağdaştırmak için daha önce tüm mantığı rafa kaldırmak gerekir. Böylesine önemli bir konuda milli ihtisas kurullarımızdan hiçbirine söz hakkı verilmemesi, hatta Devlet Karayolları Genel Müdürlüğünün kendiliğinden hazırladığı köprü yapımını sakıncalı gören bir etüdünün saklı tutulması, üstelik etüdü yapanların cezalandırılmaları, ister istemez zihinde kuşku uyandırmaktadır. Yurt ekonomisini, İstanbul imarını ve trafiğini çok yakından ilgilendiren ve bu fakir milletin dövizle ödeyeceği muazzam yatırım göze alınırken bütün nedenler açık seçik ortaya koyacak yerde sanki politik bir sır söz konusuymuş gizli kapaklı davranışlara, ihtisasa ağız açtırmayan acele kararlara başvurulursa bunu halkın gerçek menfaatleriyle ilişiksiz birtakım hesap oyunlarından başka neyle izah edebiliriz?” (Nadi, 03.09.1968, Cumhuriyet)

Nadi, köprüyle ilgili bilimsel görüşlerini bildiren Mimarlar Odasının “solculuk” yapıyor iddiasıyla dışlanmasını ve köprü politikasının kutuplaştırılmasını yanlış bulmaktadır. Nadi’ye göre, bu iddiaların mantıklı bir gerekçesi olmadığı gibi bu iddialarla köprü konusu, önemini, dikkatini, ciddiyetini ve siyaset üstü olma durumunu kaybetmektedir. Odaya “solculuk” etiketinin atılması, Boğaz köprüsü konusunun siyasallaşmasına veya ideolojik bir tartışma olmasına sebebiyet vermektedir. Nadi’nin alıntılanan söyleminde temel argümanı; bilimsel ve teknik uzmanlık isteyen köprünün yapım sürecinin yerine, ideolojik yaklaşımların öne çıkmasıyla konunun siyasi bir gündeme dönüşmesi hem projeye hem de ülkeye yarardan çok zarar vermektedir.

Dünya gazetesinde “Boğaz köprüsü yapılmalıdır” yazısını kaleme alan Yılmaz Öztuna, Boğaz köprüsünün politik yüceliğini, “sol-sağ” karşıtlığı bağlamında söylemi üzerinden tartışmaktadır. Söyleminde çizdiği olası senaryo ve verdiği örnekler ile politik öteki, politik çatışmayı öne çıkarmaktadır:

“Sol ister ki yıkmaya çalıştığı AP iktidarı, Türkiye’ye muazzam bir bayındırlık eseri kazandırarak tarihi bir şeref kazanmasın. Memleketin en kalabalık şehir yollarında adım atılmayacak araba sürülemeyecek iki yakası arasında gelinip gidilemeyecek bir hercümerce düşün. İşler karışsın, vatandaş perişan olsun, memnuniyetsizlikler ve şikayetler ayyuka yükselsin, milyonlarca iş saati heba olsun, İstanbullu vatandaş, iktidardan yaka silken bir hale gelsin. Önümüzdeki günlerde köprünün temeli atılıp birkaç yıl içinde gerçekleşmediği takdirde, İstanbul, solun tam istediği ortama düşecektir. 20 yıl içinde iki misli artacak şehir nüfusu ve dört misline çıkacak olan otomobil sayısı, İstanbul’u yaşanmaz bir şehir haline

getirecektir. Şehir içinde gidip-gelmek, İstanbul-Ankara yolculuğundan daha uzun süreli daha meşakkatli daha vakit kaybettirici olacaktır.” (Öztuna, 10.09.1968 Dünya)

Öztuna söylem stratejisini politik kutup olarak konumlandığı “sol” üzerinden kurmaktadır. Öztuna, köprünün olmayacağı bir varsayımla İstanbul kentinde olacıklara dair toplumsal bir tablo çizmektedir. Bu varsayım, “vatandaş” memnuniyetini hedef alan bu retorik olduğu için “hercümerç”, “perişan”, “heba”, “yaka silken” gibi olumsuz ifadeleri yansıtan bir bakış açısıdır. Öztuna söylem stratejisinde AP’nin karşısına, retorik olarak “solu” yerleştirmekte ve söyleminde bilişsel olarak negatif çağırışlar yapmakta, abartılı ve çatışmalı tahminlerde bulunan bir dil kullanmaktadır. Böylelikle AP’nin köprü atılımının politik yüceliğini geliştirmeye çalışmaktadır. Öztuna alıntısında köprü imajını, köprüsüz İstanbul varsayımına dayandırarak ayrı bir sonuç çizmektedir. Ancak Öztuna’nın çizdiği bu sonda vatandaş, “iktidardan yaka silmek” suçlamak yerine ya da “solu” köprü yaptırmadığı için de suçlayabilirdi. Vatandaşın olumsuz bakış açısı sola yönelebilirdi. Yani yazarın kurgusunun birden fazla sonucu mevcuttur.

Tekin Erer, Son Havadis’te “Yine Boğaz köprüsü” adındaki yazısında, TBMM’de görüşülen 1969 yılı bütçe konuşmalarındaki köprü tartışmalarını alıntılarlamakta ve “yasakçı”, “büyük eser düşmanı” olarak tanımladığı isimleri okuyucularına göstermektedir:

“Yasakçılar (yani CHP’liler) İstanbul Boğaz köprüsünün yapılmasını şiddetle aleyhtardılar, Marksistler (yani TİP’liler) de tıpkı yasakçılar kadar Boğaz köprüsünün inşaatına muarız¹²³ bulunuyorlar ve İstanbul’da ‘Boğaz köprüsüne hayır!’ haftaları düzenliyorlar. Neden bu kampanya? Neden bu zaruri, büyük, rantabl, Türk gücünün bir sembolü olacak abideye karşıdılar?” (Erer, 11.04.1969, Son Havadis)

Erer -alıntısından hareketle-, söylemindeki dil ve stratejisini; Boğaz köprüsüyle ilgili farklı görüşleri marjinalleştirerek inşa etmektedir. Söylemindeki retoriği ise CHP ve TİP mensuplarını, negatif bir ideolojik çerçevede genelleyen ve ötekileştiren bir tavırda kurmaktadır. “Yasakçılar” atfıyla, CHP mensuplarının genel anlamda gelişime ve ilerlemeye karşı olduğu anlamını yüklemektedir ve bu mana, olumsuz bir çağırışım yaratmaktadır. Benzer şekilde, “Marksistler” referansı ile TİP mensuplarını, eleştirileri üzerinden radikal ve marjinal bir grup olarak resmetmektedir. Erer, söylemindeki bu suçlayıcı, zararlı (“şiddetle aleyhtar” vurgusuyla) gibi gösterdiği siyasal parti ve mensuplarını, hedef kitlesi karşısında bir nevi linçe davet etmektedir ve onları, yekpare biçimde Boğaz köprüsünün politik yüceliğinin karşısına çıkan bir engel gibi görüp hedef göstermektedir. Erer’in söylemiyle hedef göstermesi ve algılara hitap etmesi,

¹²³ Karşı çıkan, karşı koyan.

Baudriallard'ın *hiper-gerçeklik* dediği gerçeğin kırılması şeklinde okunabilir. Yani Erer'in söylemdeki gerçekliği, gerçeği yansıtmayabilir.

“Ah şu Boğaz köprüsü...” isimli bir yazında, köprü projesini eleştirenlere “solcular” ve “muhalifler” diye adlandıran/ ötekileştiren Advie Fenik, “onları” politik fırsatçılık/ faydacılık (“fırsatı ganimet bilen”) yapmakla itham etmektedir:

“Türkçede bir tabir vardır: Uzlaşılması imkansız anlaşmazlıklar için ‘bütün köprüleri attı’ derler. İşte bizim solcular, fırsatı ganimet bilen muhalifler, politika uğruna Boğaz köprüsünü bile atmaya uğraşıyorlar! Ama ne yapsalar, medeniyet kervanı, Asya’yı Avrupa’ya bağlanacak bu köprüden geçecektir.” (Fenik, 28.01.1970, Son Havadis)

Felek’in köprü konusunda siyaset üstü bir uzlaş yapılması gerektiği noktadan, Fenik’in metafor olarak kullandığı “köprüleri atma” noktasına gelen ve sorgulanan köprünün politik yücelik tartışması; Fenik’in bu ifadesiyle tekrar karşıtlık üzerinden pekiştirilmek ve güçlendirilmek istenmektedir Söylemin olumsuz ideolojik anlatısı, “solun” üstüne düşerken, alıntının olumlu algısı olan modernleşme ve ilerleme ise köprü projesiyle özdeşleştirilmektedir.

RaufTamer¹²⁴ Tercüman Gazetesindeki “Sözün Kısası” köşesinde, Boğaz Köprüsünün politik yüceliğini, “Keban’ı beğenmemek ve asma köprüyü küçümsemek” yazısıyla sol karşıtlığı üzerinden kurmaktadır. Tamer ilk olarak yazısında, köprüye gelen karşılaştırmalı bir eleştiriye aktarmaktadır daha sonra da o eleştiriye bir retorikle karşılık vermektedir:

“Keban ile övünmek niye? Ay’a gidildiği bu devirde baraj yapmakla övünülür mü?” Sol yobazın lafı bu. Bir de bizim lafımız var, müsaade buyursunlar; eğer, gerçekten bu memlekette, Keban Barajı ve özellikle Asma Köprü, önem verilmeyecek bir iş haline gelmişse, Sol Takım, sövmüş olduğu kendi geçmişine derhal diz çöküp tapmalıdır. Çünkü 1947’lerde CHP’nin Başbakanı Ankara’da 3 katlı ev büyüklüğünde bir postanenin temel atma törenine bütün büyükelçileri davet etti idi. Marifetmiş gibi. Şimdi ise Keban’ı beğenmemek, Asma köprüyü küçümsemek, öyle mi? Ayıptır ayıp. Ortanın solunda olabilirler ama vatanın da solunda bunlar!” (Tamer, 01.07.1973, Tercüman)

Tamer söylemindeki alıntıyla karşıtlığı, “sol yobaz” ifadesiyle başlatmaktadır.

Alıntıdan sonra kendi görüşünü ifade etmek için söylemdeki retorikini, toplumsal, tarihsel ve politik bağlam bir örnek üzerinden oluşturmaktadır. 1947 yılına ait bu örnek, CHP iktidarını işaret etmekte ve 1973 yılında eleştirdiği konunun bir benzerini örnek vererek kendisi tekrar üretmektedir. Yani Tamer, alıntısındaki övgü küçümsemesini (köprü ve baraj) eleştirirken, aynı pratiği bir örnek kıyaslamasıyla (postane) kendisi de gerçekleştirmektedir. Söylemindeki cümle sonunda kullandığı “vatanın da solunda bunlar” ifadesi ise söylemindeki retorikini pekiştiren son söz gibidir.

¹²⁴ İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesinden mezun olan yazar, gazetecilik kariyerine 1959 yılında Cumhuriyet Gazetesinde başlamaktadır. Yazar daha sonra sırasıyla, “İstanbul Ekspres”, “Tasvir”, “Yeni İstanbul”, “Tercüman”, “Hürriyet”, “Sabah”, “Star”, “Bugün” ve “Posta” gibi gazetelerde sürdürmektedir (Karaalioglu, 1974).

Kısacası Tamer bu alıntısında, belirli bir ideolojik pozisyonu destekleyerek, toplumsal güç ilişkilerini yeniden üretmektedir. Ona göre “sol” görüşe sahip kişiler, düşünceleri ve davranışları bakımından “çelişkili” uygulamalar göstermektedirler. Tamer'in bu vurgusu, “sol”u itibarsızlaştırılmakta ve “vatanseverlik” üzerinden bir üstünlük iddiasıyla toplumsal güç dinamiklerinin nasıl işlendiğini göstermektedir. Söylem, köprü ve baraj gibi büyük projeleri yücelterek belirli bir ideolojik duruşu meşrulaştırmaya çalışırken, karşı tarafı, marjinalize ederek ülkenin yarısında konumlandırmaktadır. Ancak Tamer'in bu iması da eksiktir. Çünkü Boğaz Köprüsü, ülkenin Batısında, Keban Barajı da ülkenin Doğusunda kalmaktadır. Eğer Tamer'in ifadesindeki gibi “sol” hem köprüye hem de baraja karşı küçümseyici bir bakış açısı güdüyorsa, ülkenin ne solunda ne de sağında kalmaktadır.

3.3.4.2. Karşılaştırmalı Politikalar: Köprü ve Alternatif İhtiyaçlar

Talat Halman “Halka köprü kurmak” adlı yazısında, köprünün politik ve toplumsal bağlamda sorgulamaktadır. Söylem stratejisini köprünün gerekliliğinin sorgulanması üzerine inşa eden Halman, farklı alternatif alanlardan karşılaştırmalı retorik sorular oluşturmaktadır:

“Ne köprünün kendisi ile ilgili durumu biliyor kamuoyu ne de aynı paranın başka yerlere sarfından doğacak yararları... 2-3 milyar lira, İstanbul'un su derdini çözümler mi? Anadolu'da ilk öğretime yatırılma ne sonuçlar sağlar? Turizm işlerine yöneltirse ne sürede kazanç sağlar memleket? Kaç hastane açılır bu parayla? Tarım araçları satın almak ya da yurttan imal etmek üzere kullanılsa üretimi ne kadar arttırabiliriz? Hükümet, bu önemli karşılaştırmaları, yapmış değildir. ‘Köprüyü yapacağız...Yapacağız işte... Yapacağız da yapacağız...’ diye inat edip duruyor.” (Halman, 12.03.1969, Milliyet)

Halman söyleminin girişinde kullandığı muğlak ifadelerle, iktidarın köprü projesi üzerindeki “ısrarını” eleştirmektedir. Dönemin iktidarının köprüye yönelik ısrarcı tutumu, diğer önemli toplumsal ihtiyaçların göz ardı edilmesi olarak görülmekte ve gösterilmektedir. Bu bağlamda, iktidarın/ hükümetin önceliklerinin ve kaynak dağılımının adil olup olmadığı sorgulanmaktadır. Söylem stratejisi içinde farklı alanlardan köprüyle karşılaştırmalı retorik sorular oluşturan Halman, eğitim, sağlık, turizm gibi alternatif yatırım alanlarının potansiyel faydalarını ortaya koymakta ve köprü yapımının gerekliliğini tartışmaya açmaktadır. Kısacası bu alıntı ile Halman, iktidarın köprü gibi büyük projelere yaptığı yatırımları eleştirel bir bakış açısıyla değerlendirmekte ve alternatif yatırım alanlarının potansiyel faydalarını öne çıkarmaktadır. Bu eleştirel söylem, iktidarın kaynak dağılımı ve önceliklerinin toplumsal ihtiyaçlarla ne kadar uyumlu olduğunu sorgulamaktadır. Dilsel stratejisinde kurduğu/ kullandığı retorik sorular ve kelimelerin tekrarlanmasıyla, iktidarın tek yönlü

veya inatçı tutumu gibi eleştirilmekte ve iktidara, toplumsal faydayı gözeten bir yaklaşım önerilmektedir.

Refi Cevat Ulunay, Milliyet'teki "Lazım ve elzem" yazısında, ülkedeki dönemsel politikalarla köprüyü kıyaslamakta ve köprüyü, İstanbul'un su, kent-içi ulaşım ve istihdam ihtiyaçlarının yanında "elzem olmayan bir ihtiyaç" olarak değerlendirmektedir (Ulunay, 31.05.1968, Milliyet). Yine 1968 yılında dönemin muhalefet partilerinden Millet Partisi'nin (MP) Kahramanmaraş Milletvekili Hüseyin Yayıoğlu, köprü projesini, İstanbul'a "fazla" görmemektedir ancak İstanbul dışındaki diğer il-ilçedeki eksik karayolları politikalar/ hizmetler bağlamında "lüks" bir yatırım olarak değerlendirmektedir (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1968: 11; TBMM, 2024). İlhan Selçuk "Boğaz Köprüsü" yazısında, Boğaz köprüsünün politik yüceliğini, karayolları politikaları bağlamında sorgulamaktadır:

"Peki...Boğaz köprüsü yapılmasın mı? Biz işin o cihet¹²⁵ini uzmanlara bırakırız. Ama bugün Boğaz köprüsü 'zaruret' olsa bile, bu 'zaruret' yoksul bir milletin cereme¹²⁶sini ödediği bir politikanın sonucudur. Bir insana önce mikrobunu aşıla, hastalanıp karnı davul gibi şişsin, sonra da karşısına geçsin: 'Ameliyat zarureti var...diye çek cebinden parayı...İşte Boğaz köprüsünün serencam¹²⁷ı budur.'" (Selçuk, 11.02.1968 Cumhuriyet)

Selçuk'un metafora yer verdiği bu alıntısı, Boğaz Köprüsü projesi üzerinden hükümetin karayolları politikasını eleştiren bir perspektif sunmaktadır. Selçuk'un eleştirisinin merkezinde, hükümetin ilgili politikalarının halkın yoksullaşmasına yol açtığı ve büyük projelerin bu politikaların sonucunda zorunlu hale geldiği ("mikrobu aşılama", "ameliyat mecburiyeti" gibi abartılı ve ideolojik ifadeleriyle) görüşünü taşımaktadır. Selçuk, teknik bir kararın politik bir mesele haline getirilmesini ve ("ceremeyi" ödeyen) halkın yoksulluğunun büyük projelerle örtbas edilmesini eleştirmektedir. Bu söylem, seçmenlere hükümetin politikalarının yanlış olduğunu, gerekli politik sorumluluğu alamadığını ve büyük projelerin halkın gerçek ihtiyaçlarını karşılamadığını anlatmayı amaçlamaktadır. Aynı zamanda hükümetin/ iktidarın, halkın refahını ve konuyla ilgili uzman görüşünü göz ardı ederek büyük projeler yapmasının sakıncalı olduğunu vurgulamaktadır. Bu, seçmenlerin dönemsel ulaşım-karayolları-ekonomik politikaları üzerinden eleştirileri ve dolaylı yoldan proje üzerinden kutuplaştırmayı arttıran bir strateji gibi okunabilir.

Kemal Bisalman "Boğaz köprüsü mü yoksa 'metro' mu?" yazısında, köprünün politik yüceliğini, günceline kadar olan karayolları politikalarını özetleyerek eleştirmektedir.

¹²⁵ Yan/ yön.

¹²⁶ Başkasına verilen ya da bir kaza sonucu ortaya çıkan zararı ödeme.

¹²⁷ Bir olayın ve bir işin sonu veya olay/ durum.

“Gelmiş geçmiş iktidarlar, İstanbul’un trafik sorununu çözmek için hiçbir radikal tedbir almamıştır. Trafik sorununun ilk ortaya çıktığı günlerde Türkiye’ye daha fazla otomobil, benzin, lastik, yedek parça satmak isteyen yabancı sermaye ve onların işbirlikçi ithalatçıların tesiri altında kalınarak araç sayısı çoğaltılarak halledilir zannedilmiştir. Halledilmediği görülünce bu defa şehirde yeni yollar açılması ya da mevcut yolların genişletilmesine gidilmiştir... Bu hamleyle araç sayısının daha da artmasını kamçılamıştır. Böylece 1950-1960 devresinde İstanbul’un altı üstüne getirilerek yapılan milyonlarca liralık istimlak boşa gitmiş ve iş bugünkü ‘geçitler, kavşaklar, yonca yaprakları dönemi’ne dayanmıştır. Bugün de eskisinden farklı olmayan zihniyetin sürdüğünü görüyoruz yani ‘tretuvarlar daraltılarak yollar genişletilecek ve kavşaklar açılarak trafik akışı temin edilecek zihniyeti...” (Bisalman, 17.10.1969, Milliyet)

Bu alıntıda Bisalman, iktidarların, İstanbul özelinde trafiği çözmek adına “radikal tedbirler” almadığını ve uygulananların, “daha fazla araç üretme ve trafiğe dahil etme, yollar açmak için istimlak ve kavşaklar oluşturma, yolları genişletme” gibi geçici çözümlerle trafiğin kronik sorunlarını oluşturduğunu dile getirmektedir. Bisalman’ın, İstanbul’un trafik sorununa yönelik tarihsel ve politik eleştirilerini içeren bu alıntısı, iktidarların trafik sorununu çözmede başarısız olduğunu, yabancı sermaye ve ithalatçıların çıkarları doğrultusunda hatalı politikalar uygulandığını ve yüzeysel çözümlerle yetinildiğini savunmaktadır. Ayrıca, geçmişte yapılan harcamaların verimsiz olduğunu ve güncelde de aynı dar görüşlü -iktidarı işaret ederek- zihniyetin politikalar üretmesi eleştirilmektedir. Bisalman söylem stratejisinde, iktidarların/ hükümetlerin trafik sorununa köklü ve kalıcı çözümler üretmek yerine, ekonomik ve politik çıkarlar doğrultusunda hareket ettiğini ve bu nedenle sorunun kronikleştiğini anlatmayı amaçlamaktadır. Söylemindeki bu retorikle, mevcut politikaların yetersizliğini ve köklü değişimlerin gerekliliğini vurgulayan bir mesaj vermektedir. Bu, ilgili politika yapıcılarının trafik sorununa yaklaşımını ve genel olarak şehir planlaması ve altyapı gibi konulardaki politikalarını da eleştiren bir perspektif sunmaktadır. Bisalman’a göre, ulaşımda karayolu politikaları -tarihsel deneyimlerden geçerek- göstermektedir ki “araç istediği kadar artsın, yolları genişletip yeni geçitler, kavşaklarla İstanbul trafiği sorununu hallederiz” zihniyeti, mantıken ve ekonomik açıdan geçerli değildir, olumlu sonuçlar vermemektedir. Ayrıca Bisalman’a göre, mevcut İstanbul trafiği problemini yaratan, -karayolu politikaları- “hizmet” trafiğidir.

3.3.4.3. Köprü Seçim Kampanyası/ Vaadi mi?

1968 ve 1969 yılları, Adalet Partisi hükümetleri dönemini içeren, Boğaziçi Köprüsü’nün tartışıldığı ve hem yerel hem de genel seçimlerin yapıldığı zaman aralığıdır. Bu kesişme, yazarların köşelerine yansımakta ve köprü’nün politik yüceliği olan siyasal propaganda bağlamında, seçimler üzerinden tekrar inşa edilmekte ve yüceliğin içi hem doldurulmakta hem de boşaltılmaktadır. 17 Eylül 1967 yılında yapılması gereken ancak 2 Haziran 1968 yılında gerçekleşen “hadiseli” yerel

seçimlerde; İstanbul Belediye Başkanlığını Adalet Partisi'nin adayı, Fahri Atabay %49 oy oranıyla kazanmakta ve Belediye İl Genel Meclisi'nin 103 üyesinden 61'ini AP'li, 34'ünü seçimin ikinci partisi olan CHP'li, ikisini de seçimin üçüncü partisi olan TİP'li adaylar almaktaydı. Ancak 1968 yerel seçiminin sonucu, CHP'nin itirazı ve Yüksek Seçim Kurulu'nun kararı ile değişmektedir (Milliyet, Haziran 3, 1968; Miş, 2015). CHP'ye göre Adalet Partisi'nin, "ilgili kurullara teslim edilen aday listeleri üzerinde karalamalar yapılmış, bazı isimlerin üzeri çizilmiş, bazıları çıkarılmış, resmi evrakla oynanmıştı" (Aslan, 2024). YSK, itirazları inceleyip verdiği kararlarla CHP'nin itirazını haklı bulmakta ve İstanbul'un 14 ilçesinde Adalet Partisi'nin listelerini iptal etmektedir. Verilen bu karar ile Belediye Meclisinde AP'nin hiç üyesi kalmıyorken CHP 80 üye ile birinci, TİP ise 14 üye ile ikinci parti haline gelmektedir. Tutanakları iptal edilmeyen iki ilçe ile birlikte AP'nin dokuz üyesinin kaldığı İl Genel Meclisinde ise CHP 71, TİP ise 15 üyeye ulaşmaktadır. Seçimde alınan bu sonuçlar ve süreçler; AP'nin iktidarda olduğu bir dönemde cereyan etmekte ve başta Başbakan Süleyman Demirel olmak üzere birçok AP'li vekilin-üyenin YSK'ya sert tepki göstermesine sebep olmaktadır.

12 Ekim Genel Seçimleri ise, %64 katılım yüzdesiyle, %46 Adalet Partisi'nin lehine sonuçlanmaktadır. Ancak seçimlerden önce rekabetle gerilen siyasal atmosfer, köşe yazılarına da yansımaktadır. Tekin Erer, "İstanbul'da yeni çağ!" adlı bir köşe yazısında, Boğaz köprüsüyle ilgili "devir" profili çizmektedir. Erer, köprünün politik yüceliğini; ilk olarak, "Adalet Partisi ve onlar" anlatısıyla örmekte ve köprü ile ilişkilendirdiği İstanbul kentinde olan-başlayan diğer projeler ile kurmaktadır.

"İstanbul'da yeni bir devir/ çağ başlıyor: İmar Çağı. Bozguncular ve yıkıcılar takımı, İstanbul Belediyesinde tek AP'li üye bırakmamak, bu suretle yapıcı ve hamleci AP hükümetinin hizmetlerini baltalamak için ne kadar gayretlere düşerlerse düşsünler, onlar düştükleri çukurda kalacaklar ve İstanbul'un imarını önleyemeyeceklerdir. İstanbul'da Hilton Otel büyüklüğünde 5-6 otel yapılmakta, su, elektrik ve temizlik meselesi alınmakta, Üsküdar'dan Beykoz'a kadar sahil yolu ve tepe yolu planlanmakta ve Yeşilköy'de dünyanın en büyük hava limanlarından biri yapılmaktadır." (Erer, 16.07.1968, Son Havadis)

Erer, 1968 yılında yapılan yerel seçimlerden sonra itirazlar sonucu, İstanbul Belediyesi'nde YSK tarafından iptal edilen AP'li üye sayılarına imada bulunarak bu yenilginin veya eksilmenin üstünü kentteki imar gelişmeleri üzerinden örtmek istemektedir. Erer söylem stratejisinde AP'nin yerel seçim sonuçlarını -özeleştirici çıkarmadan- bir bariyer/ engel olarak sunmakta ancak İstanbul'da devam eden projelerle bu bariyerleri aşmaktadır. Çünkü hem hükümet hem de İstanbul Belediye Başkanı, Adalet Partisi'ndendir. Bu bağlamda merkez-yerel meclislerde onaylanan ve fiiliyata geçirilen projeler ve altyapı iyileştirmeleri üzerinden mevcut hükümetin -yerel

seçim sonuçlarına rağmen- ; tekrar meşrulaştırılması ve halkın gözünde olumlu bir imaj yaratılması için kullanılmaktadır. Yani, Erer’in söylem stratejisi içinde kullandığı bu tür büyük çaplı projeler; hükümetin etkinliğini, imajını kurtarmak ve vizyonunu göstermek adına retorik bir araç olarak kullanılmaktadır. Dolayısıyla söylemin ideolojik bağlamı ve güç ilişkileri dengesi, partizanca bulunabilir.

Erer yazısının devamında, Adalet Partisi’nin İstanbul’da açacağı “ağ” vurgusuna devam etmektedir. Boğaz Köprü’nün yanı sıra Haliç’e yapılacak köprüden de bahseden Erer, bu iki köprüyü; ulaşım, teknik, gelir, turizm, iş gücü vb. bakımından 10 madde ile değerlendirmektedir:

“İstanbul’da yeni ağ açacak köprülerden biri, Haliç üzerinde, diğeri Boğaziçi’nde Ortaköy ve Beylerbeyi arasında yapılacaktır. Planlanan bu yolların sağlayacağı faydalar saymakla bitmez; İstanbul’un trafik sıkıntısı büyük ölçüde halledilecektir; İstanbul’un Avrupa ve Anadolu yakasındaki gelişme sahaları birbirine bağlanarak muvazeneli¹²⁸ hale gelecektir; köprü ve evre yollarıyla bağlanan iskan, ticaret ve sanayi, İstanbul’un gelişimine büyük hizmet getirecektir; Asya ve Avrupa kıtaları arasındaki transit geçişin daha emniyetli hale gelmesi, beynelmilel sahada Türkiye’ye ekonomik faydalar getirecektir; Boğaz köprüsünden nakil vasıtalarına geçiş paralı yapılacak, en geç on senede köprü’nün masrafı karşılanacak ve sonra gerek hazineye gerek İstanbul Belediyesine daimi bir gelir kaynağı sağlayacaktır; Boğaz köprüsü, Türk gücüne, 50 yıllık Türkiye Cumhuriyeti’nin çelikten bir abidesi halinde timsal teşkil edecektir. Biz yeni ağlar peşindeyiz, onlar Türkiye’yi düşürecekleri ağlar peşindeler.” (Erer, 16.07.1968, Son Havadis)

Erer bu ifadesiyle söylem stratejisini projelerin olası olumlu tesirleri ve köprülerin politik yüceliği üzerinden kurmaktadır. Köprü projelerinin kente, ülkeye ve hatta dünyaya katacağı etkilerden büyük bir coşku ve aidiyetle yapan Erer, öncelikle köprülere ulusal gurur ve kimlik anlatısıyla sembolik bir mana yüklemektedir. Söylemini en güçlendirdiği noktada, “biz” ve “onlar” ifadeleriyle retoriğini ortaya koymaktadır. Erer, mensup olduğu ve bu projeleri üreten, hazırlatan ve işleme sokan siyasal iktidarı ve çevresini, “biz” şeklinde tanımlamakta ve bu kısmı pozitif, ilerlemeci ve yenilikçi bir tarafa koymaktadır. Retoriğinde “onlar” şeklinde kodladığı kısım ise yerel seçimlerden sonra İstanbul’da yapılması planlanan bu işlerin/ projelerin önünde engelleyici, olumsuz ve halkın refahını arttırma kapasitesini gözetmeyen bir taraf biçiminde gösterilmektedir. Ancak 1968-1973 yılları arasında İstanbul Belediyesi’nde Belediye Başkanı olan Fahri Atabey, görev süresi bittiğinde, bütün çalışma arkadaşlarına teşekkür etmekte ve “ok uyumlu” bir Meclis süreci geçirdiklerini belirtmektedir (Aslan, 2024). Bu boyutuyla Erer’in önyargılı tutumu ve duruşu, söyleminin ideolojik dozunu arttırmakta ve böylelikle yazarın söylemi hem reelden/ gerçekten hem de toplumsal bağlamdan kopuk, eksik ve uzaktır.

¹²⁸ Dengeli.

Tekin Erer, 1969 yılında “Boğaz Köprüsü düşmanları” isimli bir yazısında, Boğaz köprüsü ve köprünün politik yüceliğini; CHP ve TİP vekillerinin demeçleri, gazete yazıları ve “CHP’nin resmi organı” olarak konumlandığı Ulus Gazetesi haberleri üzerinden eleştirerek tartışmaktadır.

“Cumhuriyet Halk Partisi ve Türkiye İşçi Partisi fikir ortaklığı ‘Boğaz köprüsü’ düşmanlığını bütün güçleriyle devam ettiriyorlar. CHP ve TİP ortaklığı iktidara geldikleri takdirde köprü ihalesi yapılmış olsa bile bunu durdurabileceklerini ifade etmektedirler yahut İstanbul köprüsünü yıllar yılı sürüncemede bırakmayı hesaplamaktadırlar.” (Erer, 05.09.1969, Son Havadis)

Öncelikle, Ulus Gazetesi’nin eleştirel objektifliğini sorgularken, Erer, Son Havadis’teki “Günün Akisleri” köşesinde aynı pratiği, Adalet Partisi lehine yapmaktadır. Dolayısıyla bu eleştirisi, oldukça çelişkilidir. Erer söyleminde, bu iki partinin 12 Ekim 1969 Genel Seçimleri olası sonuçları sonrası için tasarrufları olduğunu ima etmektedir. Erer, seçim öncesi yazdığı yazıdaki söylem stratejisini, yine CHP ve TİP karşıtlığı üzerinden oluşturmaktadır. Böylelikle ideolojik ötekiler üzerinden hem seçim propagandası yapmakta hem de “istenmeyen” bir seçim sonucunda Boğaz köprüsünün politik yüceliğini dokunulmaz hale getirmek istemektedir. CHP ve TİP karşıtlığı, Erer’in söyleminde bir kez daha bir “tehdit” olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu noktada tehdit kelimesinin kullanılmasındaki sebep, siyasi atmosfer içinde CHP ve TİP’in, Adalet Partisi’nin karşısında -yerel seçimlerden sonra- lehte alacağı bir seçim sonucuna ya da bu güç ilişkisi içinde herhangi bir kazanımına ithafıdır. Ayrıca Erer bu partilerin, -olası seçim sonuçlarına göre bir kazanım elde etme olasılıklarına bağlı- köprü projesini durdurma veya geciktirme niyetinde olduklarını belirtmektedir. Bu durum, projeye destek verenlerin korku ve endişelerini artırmayı, seçmenlerin seçim tercihlerini yönlendirmeyi amaçlayan bir strateji olarak görülebilir. Dolayısıyla Erer söylem stratejisini hem CHP-TİP hem de Ulus Gazetesi karşıtlığıyla geliştirirken, aslında konforlu alanını -AP Hükümetinin olacağı ve Boğaz Köprüsü projesinin yapımına devam edildiği süreci- korumayı hedeflemektedir. Seçim sonuçlarını, konfor alanının lehine mobilize etmek isteyen Erer, söyleminin ve ideolojik fikrinin karşısına konumlandığı gazeteden bir alıntı yapmaktadır:

“Ulus gazetesinde şu satırların çıkması, utanma ve arlanma hissinden yoksunluktur. M. Sunullah Arısoy’un ‘Zap suyuna köprü’ başlıklı yazısında İstanbul’a köprü yapmak varken Zap suyuna köprü yapılacak değil mi? diye yazmaktadır. Halbuki 10 yıllık DP iktidarında ve son dört yıllık AP iktidarında Zap suyu üzerinde tam ‘21’ adet demir ve beton köprüler yapılmıştır.” (Erer, 05.09.1969, Son Havadis)

Erer bu alıntısında, Arısoy’un yazısında sunduğu köprü retoriğine yönelik sert ifadelerle suçlama yöneltmektedir. Erer, “utanma”, “arlanma” gibi sert ifadelerle, Arısoy’un ahlaki bütünlüğünü sorgulayan ve okuyucuda yazara karşı olumsuz bir izlenim uyandırmayı amaçlamaktadır. Bu tür bir dil kullanımı, karşıt görüşleri ahlaki

bir zafiyet şeklinde sunarak, onların argümanlarını gayrimeşru kılmayı hedeflemektedir. Erer, Arısoy'un iddiasına "21" adet köprü cevabını vererek geçmiş ve mevcut hükümetlerin başarısını rakamlarla desteklemeye çalışmakta ve söylem stratejisinde, somut veriler kullanarak karşı tarafın iddialarını çürütmeye çalışmaktadır. Sayısal verilerin kullanımı, iddiaları güçlendirme, okuyucuya nesnellik ve güvenilirlik hissi vermeyi amaçlamaktadır. Yani Erer, Arısoy'un iddiasının karşısında hükümetin projeleri gerçekleştirdiğini ve eleştirilerin yersiz olduğunu ima etmektedir. Erer, Arısoy'un olumsuz çağırışımilar yapan alıntısından sonra ayrıca Hatay eski Cumhurbaşkanı ve dönemin senatörü Tayfur Sökmen'den alıntı yapmaktadır:

"Boğaz köprüsü hakkındaki iddialar mugalata¹²⁹dan ibarettir. Köprüden iddia edildiği gibi 3-5 kompradorun otomobili değil, günde binlerce vasıta geçecek, bu köprü iki kıtayı birbirine bağlayacak ve masrafını pek az zamanda çıkaracak... Romalılar, Bizanslılar bin bir ihtiyaç içindeyken Adana'da, Misis'te, Antakya'da büyük köprüler yapmış, bu köprüler üstünden binlerce senedir vasıtalar geçmektedir." (Erer, 05.09.1969, Son Havadis)

Erer, Boğaz köprüsünün politik yüceliğini -Genel Seçimden sonra olası bir senaryoda yapımının ertelenmemesi veya iptal edilmesine karşı- , koruma altına almak ve pekiştirmek adına, önemli-sembolik bir politik figürün alıntısına yazısında yer vermektedir. Sökmen profili ve alıntısı, Erer'in söyleminde Arısoy'a karşı oluşturduğu bir retoriktir. Ayrıca Sökmen, köprü projesine gelen eleştirileri "mugalata" şeklinde tanımlayarak eleştirileri itibarsızlaştırmaktadır. Bu ifade bile Erer'in söylem stratejisi için yeterlidir. Erer, Sökmen'in alıntısı ile "Boğaz köprü düşmanlığını", topyekun "memleket düşmanlığı" olarak betimlemektedir. Erer hem Arısoy hem de Sökmen alıntılarının ikisine de yazısında yer -kendince karşılaştırmalı- vermekte ve CHP için köprüyü, "yapmadan yıkan", "büyük eser" düşmanı gibi sıfatlarla karakterize/semboleze ederek yakın zamanda yapılacak seçimde okuyucularını mantıksal ve duygusal -bilişsel- mesajlarla yönlendirmektedir.

Tekin Erer Son Havadis'teki köşesinde "Boğaz köprüsünün cezası!" adlı yazısında, 12 Ekim 1969 tarihli Genel Seçim sonuçlarının Adalet Partisi aleyhine olacağını ve bu sonucun sebebinin Boğaz köprüsü olacağını iddia eden CHP mensuplarının ilgili beyanları üzerinden tartışarak kurmaktadır.

"CHP mensupları, ellerinden gelse, çelikten abide halinde yükselecek olan Boğaz köprüsünü dişleriyle kemirecektir. CHP, her büyük esere düşmanlık etmiştir. Sanki, Boğaz köprüsü, iki kıtayı birleştirmeyecek, tek tek bütün CHP'lilerin ocağına incir ağacı dikecek, parti mensuplarına idam fermanı hazırlayacaktır. Boğaz köprüsünün lüzumunu, ekonomik değerini, faydalarını, zaruretlerini bu sütunlardan defalarca belirttik. Başta CHP olmak üzere muhalefet partileri, Adalet Partisi'nin bu dev esere başladığı için Türk Milleti tarafından cezalandırılacağı ve bu yüzden seçimleri kaybedeceği

¹²⁹ Yanıltmaca.

iddialarını tekrarlamaktadır. Halbuki sokaktan bir vatandaş çevirerek ‘Boğaz köprüsünün yapılmasına ne dersiniz?’ diye sorular, ‘gerekli’ cevabını mutlaka alacaklar. Boğaz köprüsü düşmanlığı, muhalefet partilerine yakışmıyor. Köprü bittiğinde bugünkü kem söz sahipleri, emin ki çok utanacaklardır. Aziz milletimiz önümüzdeki seçimlerde asıl ‘Boğaz köprüsü’ düşmanlarını cezalandıracaktır.” (Erer, 20.09.1969, Son Havadis)

Erer söylem stratejisinde; köprünün estetik, ekonomik yüceliklerine de değinerek köprünün politik yüceliğini, 12 Ekim 1969 tarihli Genel Seçim rekabetine bağlı geliştirmektedir. Boğaziçi Köprüsü’nün inşa sürecinde Adalet Partisi ve muhalefet partileri arasındaki siyasi çekişmeyi yansıtan bu söylemde Erer, retorliğini, muhalefet partilerinin eleştirilerini karikatürize ederek, düşmanlaştırarak ve kutuplaştırarak oluşturmaktadır. Seçime doğru klasikleşen sert siyasal söylemlerin bir örneği olan bu alıntıda Erer, retorliğini öncelikli olarak “CHP’nin eser düşmanlığı” ifadesiyle muhalefetin “her” büyük projeye karşı olduklarını iddia etmektedir. Bu, Van Dijk’ın retorik’in bilişsel bağlamı yaklaşımı ile seçmenin veya okuyucunun CHP’ye karşı bir önyargı oluşturmamasını hedeflemektedir. Seçim bağlamında da projeyi savunan Erer, projeye karşı çıkan muhalefeti, seçmen gözünde olumsuz bir konuma yerleştirmektedir. Olumsuz çerçeveyi pekiştirmek adına söyleminde kullandığı vatandaşa sorulan “Boğaz köprüsü gerekli mi?” ve “gerekli” cevabı alıntıları, toplumsal bağlamı güçlendirmek için kullanmaktadır. Bu ifadeyle Erer, sanki halkın genel olarak büyük projeleri desteklediğine ve muhalefetin, bu desteği görmezden geldiğine değinmektedir. Böylece Erer, söyleminin güç dengesinin bir tarafına halkı, diğer tarafına da muhalefeti koymaktadır. CHP üzerinden yapılan bir genelleştirme ile güç ilişkisi bakımından AP’yi ön plana çıkaran, seçmenin algısını etkilemeye yönelik bir söylem stratejisidir. Ayrıca Erer, projenin “başarıyla” tamamlanacağını ve muhalefetin haksız çıkacağını iddia ederek söyleminde güven mesajı vermektedir.

“CHP Genel merkez üyesi Sayın Ali İhsan Göğüş: ‘Gaziantep’in, Urfa’nın köylerinde kuyulardan içmek ve hayvan sulamak için su çekmeye uğraşan insanlar varken Boğaza asma köprü yapmak, memleket gerçeklerine sırt çevirmektir diye uyardığımız AP iktidarı, bu seçimlerde vatandaştan layık olduğu cezayı görecektir.’ şeklinde bir beyanat vermektedir. AP’nin dört yıllık iktidarında Gaziantep ve Urfa’nın yüzlerce köyü içme suyuna kavuşmuştur. Boğaz köprüsünün böyle halledilmemiş davalar öne sürerek yapmamaya çalışmak, ancak bu propagandaları yapanlara zarar verir.” (Erer, 20.09.1969, Son Havadis)

Seçim propagandası bağlamında seçmenlere hükümetin başarısız olduğunu ve değişim gerektiğini vurgulayan Göğüş’ün açıklaması, yaklaşan seçimler öncesinde AP’yi eleştirerek CHP’nin siyasi pozisyonunu güçlendirmeyi amaçlayan bir mesajdır. Erer’in Göğüş’ten alıntılıdığı “seçimlerde vatandaştan layık olduğu cezayı görecektir” ifadesi, seçmenlere AP’yi seçimde cezalandırmaları gerektiği çağrısını yapmaktadır. Bu, muhalefetin seçim stratejisinin bir parçasıdır. Erer’in söylem stratejisinde savunma ve karşı argüman üretmek adına kullandığı retorik ise muhalefetin eleştirilerini çürütmeyi

ve hükümetin başarılarını vurgulamayı amaçlamaktır. Erer söyleminde eleştirilere cevap vererek seçmenlere AP'nin hem büyük projeler hem de kırsal altyapı çalışmaları konusunda başarılı olduğunu göstermeye çabalamaktadır. Erer, birçok yazısında olduğu gibi söylemindeki retorikini karşıtlık üzerinden kurmaktadır. Söyleminin karşısına koyduğu ve cevap verdiği söylemleri doğrudan yazılarında alıntılması, özellikle bu alıntıdaki gibi “sosyal adalet” ve “eşitlik” ideolojileri çerçevesine oturtulan ifadelerin cevabı doğru bir stratejiyle kuramazsa yazar adına bir riske dönüşmektedir. Seçim bağlamında, seçmenleri etkilemek ve siyasi pozisyonları güçlendirmek amacıyla kullanılan ve her iki taraf da kendi ideolojik ve politik duruşlarını vurgularken, karşı tarafın zayıf noktalarını eleştirmektedir. Bu söylem retorik, siyasi söylemin ve seçim propagandasının tipik bir örneği olarak gösterilebilir. Tekin Erer, 12 Ekim 1969 Genel Seçimden bir gün önce kaleme aldığı “Boğaz köprüsü ertelenemez!” isimli yazısında, mensup olduğu Adalet Partisi'nin “kazanımı” olarak gördüğü Boğaz köprüsü projesinin, seçim sonucuna göre el değiştirmemesi ya da ertelenmemesi gerektiğini dile getirmektedir. Olası seçim sonuçlarına göre değişecek durumun projeye yansıtacağından endişe eden Erer, endişelerini somutlaştıran söylem alıntıları yapmaktadır:

“CHP Genel Sekreteri Bülent Ecevit, bir radyo konuşmasında Boğaz köprüsüne şiddetle çatmıştır. Ecevit, iktidara gelir gelmez ilk iş olarak bu köprünün yapılmasına mani olacağını ifade etmiştir. Büyük eser düşmanı CHP'nin Boğaz köprüsüne çatmasını yadırgamıyoruz. Ancak bu köprü, 3-4 sene sonra ikmal edilince CHP'liler ortaya çıkıp hemen: 'Projesini biz hazırlamıştık.' diye her yapılan esere sahip çıktıkları gibi Boğaz köprüsünü de kendilerine mal etmeğe çalışmasınlar, onu istiyoruz. Cumhuriyet Halk Partisi iktidara geldiğinde bu köprüyü erteleyecektir.' Ne zamana kadar? Ecevit, İstanbul Boğaz köprüsünün 'İstanbul'daki zenginlerin sayfiye evlerine rahat gidebilmeleri için' yapıldığını söylüyor. Aybar'dan çok daha fazla Nazım Hikmetçi olan Ecevit, herhangi bir gün Sirkeci, Haydarpaşa, Kabataş, Üsküdar, İstinye ve Beykoz araba vapuru iskelelerine gitsin...Bakalım bu iskelelerde zengin arabaları mı yoksa taksi şoförleri veya sıra sıra kamyon ve otobüsler mi bekliyor?” (Erer, 11.10.1969, Son Havadis)

Erer bu alıntısında hem siyasi rakip olarak gördüğü dönemin CHP temsilcisi Bülent Ecevit'in köprü ile ilgili iddialarına cevap vermekte hem de köprünün politik yüceliğinin hakkını, Adalet Partisi'ne teslim etmektedir. Erer, söylem stratejisindeki retorik, politik ötekisi Ecevit'in konuşmasında iddia ettikleri üzerine inşa etmektedir. Bir seçim vaadi olarak kullanılan köprü, Ecevit'in konuşmasında icra edilecek olan değil, “mani” olunacak bir imajdır. Erer'in Ecevit'in söylemini alıntılması risklidir çünkü Ecevit'in ifadesine göre CHP'nin seçimde iktidar partisi olması durumunda ya da olmazsa dahi, projeyi durdurma kararlılığı; bu projenin hükümetin yanlış bir politikası gibi düşünülmesine sebebiyet verebilir. Projenin güvenilirliğini sorgulatabilir. Ancak Erer söylem stratejisinde bu düşüncüyü “tutarsız” göstermek adına retorikini, “projesini biz hazırlamıştık”, “köprüyü erteleyecek ama ne zamana

kadar?” ifadeleri üzerinden oluşturmakta ve CHP’nin güvenilirliğini ve samimiyetini sorgulatmayı hedeflemektedir. 1969 yılında dönemin Türkiye İşçi Partisi (TİP) Genel Başkanı Mehmet Ali Aybar (1908- 1995) zerinden Ecevit’e yapılan Nazım Hikmet vurgusunun/ imasının bir anlamı, Hikmet ve Aybar’ın akrabalık ilişkisinden dolaydır. Aybar, Hikmet’in büyük teyzesinin torunudur. “Nazım Hikmeti” alıntısının/ imasının başka bir anlamı ise Nazım Hikmet’in hayat hikayesinde saklı olabilir. Hikmet, 1938 yılında “komünizm propagandası ve örgütlenme faaliyetleri” yrttğ ddia edilip tutuklanmaktadır. 1950 yılında serbest bırakılıp yasal bir yükümlülüğü olmamasına rağmen askere çağırılmasının ardından 1951 yılında Türkiye’den ayrılıp Moskova’ya geçmektedir. Bunun zerine vatandaşlıktan çıkarılmaktadır. Bu bağlamda Erer, köprünün toplumsal ihtiyaç yönünü söyleminde göz ardı ettiğini ddia ettiği Ecevit’i, “vatan hainliği” boyutunda kriminalize etmekte ve fikrinin politik tarafını güçlendirmektedir.

Erer aynı zamanda yazısında, Ecevit’in seçim öncesi konuşmalarından alıntılar yaparak köprünün politik yüceliğini hem köprünün “sosyal ihtiyaç” vurgusu hem de Adalet Partisi’nin bürokratik ve yasal adımları ile oluşturmaktadır:

“Ayrıca, 1968 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde ‘İkinci Beş Yıllık Plan’ kabul ve tasdik edilmiş, yürürlüğe konulmuştur. Bu plan ile 1969-1972 yıllarında Türkiye’deki resmi ve özel sektörün neler yapabilecekleri, yatırımlar, ithalat-ihracat durumları programa bağlanmıştır. Adalet Partisi iktidarı tarafından hazırlanan bu plana göre 1972 yılına kadar 119 milyar liralık yatırım yapılacaktır. Ecevit, Türkiye’de ‘Devlet Planlama Teşkilatı’ yokmuş, sanki ‘ikinci beş yıllık plan’ Meclislerden geçip tasdik edilmemiş gibi her konuşmasında millete sayısız vaatlerle sayısız yalanlar sıkıyor. ‘Boğaz köprüsü’, planın içinde ve her iki Meclisçe yapılma kararı tasdik edilmiştir. Bu planlardan vazgeçmek için Meclislerden yeni iptal kanunları çıkarmak gerekecektir ki millet buna asla müsaade etmeyecek ve CHP’yi iktidara getirmeyecektir. Yarınki seçimler, iddiamızda ne kadar haklı olduğumuzu gösterecektir.” (Erer, 11.10.1969, Son Havadis)

Erer söylem stratejisinde köprünün politik yüceliğini, İkinci Beş Yıllık Planı gibi onaylı, yasal ve resmi bir aşamaya dayandırmaktadır. Dolayısıyla seçimlerde olası bir iktidar değişimi senaryosunda, bu yasal dayanakla Erer, köprüyü koruyarak Ecevit’in eleştirilerini devre dışı bırakmayı ve aldatıcı olarak tanımlamayı hedeflemektedir. Bu, CHP’nin güvenilirliğini sorgulayan ve seçmenleri AP’ye destek vermeye ađırان söylemsel bir stratejidir. Erer bu alıntısıyla, AP’nin planlı kalkınma ve büyük projelere verdiği önemi vurgularken, CHP’nin vaatlerini hukuki ve demokratik süreçlere aykırı ve gerçekleştirilmesi zor olarak göstermektedir. Bu, seçimlerde AP’nin başarılı politikalarını ve projelerini ne çıkararak, seçmenleri CHP’ye karşı uyarmayı amaçlayan bir söylemdir. Bu tür söylem stratejileri, seçim propagandası ve siyasi rekabetin nasıl şekillendiğini ve her iki tarafın da kendi ideolojik duruşlarını veya politik “başarılarını” savunmak için kullandıkları retorik araçları göstermektedir.

Politik adımların ve köprü karşıtı protestoların yanı sıra, köprü için toplumsal taleplerin oluştuğu da görülmektedir. 11 Eylül 1969 tarihinde, Harem-Sirkeci arasındaki arabalı vapurları protesto/ boykot eden bine yakın kamyon şoförü, araba vapuru azlığı ve yolcu otobüslerine öncelik verilmesi sebebiyle yaklaşık 2 gündür beklemekten maddi ve manevi olarak yorulduklarını belirtip, “biz can değil miyiz?” deyip boykot kararı almışlardır. (Cumhuriyet, 12.09.1969; Milliyet, 12.09.1969; Erer, 1973: 126). Kamyoncular, yani Boğazı geçme süreçlerinin doğrudan muhatabı olan ulaşım ihtiyacını yaşayan, trafik problemini hisseden ve oluşturandır. Onların bu spontane ve genel seçim öncesi gerçekleşen eylemleri, kamusal -gözle görülür- bir tepki olması açısından değerlidir ve politik bir donedir. Toplumsal tepkilerden bir süre sonra, 22 Eylül 1969 tarihinde İstanbul Boğaziçi Köprüsü inşaatı için firmalar¹³⁰ teklif vermekte ve köprü için genel seçim öncesi politik adımlar atılmaya devam edilmektedir. Genel seçimlere giden süreçte partiler, kendi içlerindeki tartışmalara ve politika hazırlıklarına yoğunlaşmaktan köprü konusuyla ilgili gündemler yaratmamaktadırlar.

Bir zamanlar içinde yer aldığı topluluğu, FATAY mahlasıyla Dünya’daki “Politika” köşesinde dışardan eleştiren Falih Rıfkı Atay¹³¹, Boğaz köprüsünün politik yüceliğini sol karşıtlığı üzerinden kurmaktadır:

“Boğaz köprüsü için sekiz yüz milyon lira döviz yardımı sağlanmıştır. Yardımı yapan devletlerin hepsi de köprüyü ‘rantabl’ yani kar getirici bulmaktadır. Zati iki kıyıya yığılan irili ufaklı araçlar: ‘Köprüü’ diye haykırmaktadır. Türk komünistleri de köprüyü serbest bıraktılar, mimarlar mı mühendisler mi hangi solcu oda ise o da vazgeçti. Solcu Ecevit de! Solun ölçüsü vatan menfaati değildir, yapılan ve yapılacak her şeyi kötülemektedir. Bu yüzden Türkiye’de tenkit değerini kaybetti. ‘Bağımsız Türkiye!’ diye bağıryorlar. Yakında ağızlarından düşecek. Profesörler, doçentler, asistanlar ve öğrencileri, yazarlar ve konuşmacılar bir kenarda pinekleyecektir.” (Atay, 23.09.1969, Dünya)

Atay, yazısında köprü finansmanı, köprünün ekonomik değeri, trafik sorunu, köprü talebi vs. gibi birçok başlığa değinmektedir. Ancak bu başlık için ön plana çıkan söylem stratejisi, Atay’ın solu eleştirel olması bağlamında oldukça sert eleştirmesiyle alakalıdır. Atay, söylem stratejisi içinde köprünün hem yerel -trafiğin köprü ihtiyacı- hem de uluslararası - “rantabl” bulunması, döviz yardımı gibi- bağlamdaki değerini belirterek köprü imajını yüceltmektedir. Daha sonra, bu imajın tam tersini yapmayı

¹³⁰ Dört firma; Beton und Monlerbau, Fried Krupp, Ishikawajima-Harima Heavy Industry Konsorsiyumları ve teklifi kabul edilen Alman ve İngiliz Konsorsiyumu olan Hochtief (Milliyet, Eylül 23, 1969; Erer, 1973: 100).

¹³¹ Milli Mücadele ve erken Cumhuriyet Döneminin sembolik isimlerinden olan yazar, eğitimini İstanbul Darülfünun Edebiyat Fakültesinde görmektedir. “Hâkimiyet-i Milliye”, “Milliyet”, “Ulus”, “Akşam” gibi gazetelerin başyazarlıkları yapmakta ve ayrıca Cumhuriyet Halk Partisi Bolu ve Ankara Milletvekilliğini de yapmaktadır. 1952 yılında “Dünya” Gazetesini kurmakta ve gazetenin başyazarlığını, vefatına kadar yapmaktadır ve yazılarında “FATAY” mahlasını kullanmaktadır.

seçen profil olarak konumladığı grupları ele almaktadır; “Türk komünistleri”, “solcu oda”, “Solcu Ecevit” gibi ifadelerle köprü karşıtı olarak konumladığı “solcular”. Atay’ın söylemindeki retorik, eleştirinin hedefinde olan “sol ideolojisi” bağlamında sunulmaktadır. Atay’ın iddiası, “solun” -genel olarak-; ülke menfaatlerine yarar sağlayacak her projelere ve kalkınma adıma karşı çıktığıyla alakalıdır. Ayrıca Atay, eleştiri çerçevesini genişletmekte ve sadece sol ideolojiye mensup bireyleri değil, köprü karşıtlığının yanında konumladığı akademisyenleri, yazarları ve öğrencileri de iddiasının içine dahil etmektedir. Bu grupların köprüye karşı duruşları, ülkenin genel çıkarlarına aykırı olarak sunulmaktadır ve gerçekliği yansıtmadığı için yaptıkları ve söyledikleri hükümsüz sayılmaktadır. Atay’ın söylemindeki retorik konumundakilerin ağırlık dengesi tartışmalıdır. Öncelikle söyleminde köprünün birçok yüceliğini ön plana çıkarıyor, köprüyü değerli ve ülke çıkarlarına uygun bir proje olarak değerlendiriyor ama çizdiği onlar-onlar stratejisinde, kendi yerini belirtmemektedir. Köprüyü isteyen grup; köprüye yatırım yapan uluslararası ve yerli-toplumsal aktörler iması vardır. Retoriğin bir ucu, köprüyü talep edenlerin silüeti belirsizdir. Ancak retoriğin diğer tarafı, yani köprüye eleştirel bakanlar, Atay’ın söyleminde çerçevesi ve tanımı daha belirgin sunulan yerel aktörlerdir. Bu durum, karşıtlığı göstermek veya hedef göstermek, küçümsemek adına Atay’ın bir stratejisi olabilir ama tanımlarının/ adreslerinin daha açık ifadeyle verilmesi, “taraf” olmak adına daha net bir durumdur. Kısacası, köprüyü savunanların kim olduğu söylemde bariz değildir ancak, köprüye yaklaşımları eleştirel olan diğer grubun sınırları ve kimliği bellidir.

3.3.4.4. Siyasi Onay: Köprü için “Referandum”

Egemenliğin kullanılması adına demokrasinin üç ayrı uygulama biçimi mevcuttur. Birincisi, “doğrudan demokrasi”, ikincisi “temsili demokrasi” ve üçüncüsü ise “yarı-doğrudan demokrasi”dir. İlkinde halk, egemenliğini doğrudan kullanmakta, İkincisinde, egemenliğini bütünüyle temsilcilerine devretmekte ve üçüncü olan yani yarı-doğrudan demokraside ise egemenlik, halkla halkın seçtiği temsilciler arasında paylaşılmaktadır (Duverger, 1955: 227; Gözler, 1988). Yani, yarı-doğrudan demokrasi, temelde bir temsili demokrasidir. Ancak bazı durumlarda halk, birtakım araçlarla egemenliğin kullanılmasına katılmaktadır. Bu araçlar arasında; “referandum”, “halk vetosu” ve “halk teşebbüsü” gösterilebilir (Laferrière, 1947: 430; Gözler, 1988). Bu başlık altında köşe yazıları çerçevesinde tartışılacak “referandum”, bir yasama işlemi hakkında vatandaşların oyuna başvurulması şeklinde tanımlanmaktadır (Kubalı, 1971: 278).

Referandum veya Halkoylaması, demokratik katılımın ve halkın iradesinin yansıması olarak öne çıkan bir sosyo-politik bir pratiktir ve referandumla beraber, hükümetlerin hesap verebilirliği, şeffaflığı ve kamuoyunun bilgilendirilmesi gerekliliği vurgulanmaktadır.

Talat Halman “Halka köprü kurmak” adlı yazısında köprü için ilginç bir çıkış yapmaktadır:

“Bu çapta bir külfet olup bittiye getirilmemeli. Hesaplar iyice yapılmalı, alternatiflerin her biri titizlikle gözden geçirilmeli ve bütün rakamlar, alternatifler, kesinlikle tespit edildikten sonra köprü işi referanduma sunulmalıdır. 1969 Genel Seçimlerinde halk, senatörler ve milletvekilleri için oy verirken İstanbul köprüsüne de ‘Evet’ ya da ‘Hayır’ diyebilmeli. 2-3 milyarlık bir yatırım, bütün ulusun davasıdır. Seçmenlerin her biri, bu külfet üzerinde görüşünü belirtmek hakkına sahip olmalı, basın ve partiler, üniversite ve uzmanlar da köprünün yararlarını ve sakıncalarını kamuoyuna bu vesileyle anlatıp bilgi vermiş, başka alternatifler göstermiş olur. Köprünün yoksa başka türlü yatırımların mı daha uygun olduğuna halk karar verir. AP iktidarı, belki de tek icraatı bu olacaktır düşüncesiyle ulusun milyarlarını harcamaya teşne görünüyor. Sözüm ona ‘halk için köprü’ kuracak. Bence AP’nin yapması gereken ‘halka köprü kurmaktır’, halkın iradesine köprü kurmaktır. Ulusun iznini almak, AP için zorunlu bir görevdir.” (Halman, 12.03.1969, Milliyet)

Halman’ın yazısından hareketle, köprü projesinin siyasallaştırması yerine toplumsallaştırılması adına bir hamle önerilmektedir. Bu öneri ise 1969 Genel Seçimi ile beraber yapılması istenen “İstanbul Köprüsü’ne Evet ya da Hayır” referandumudur. Halman’a göre “bütün ulusun davası” olan köprüyle ilgili görüş bildirmek, her vatandaşın sorumluluğudur, “külfetidir.” Halman, söylem stratejisinde kullandığı “halkın iradesine köprü kurmak”, “ulusun iznini almak” ifadeleriyle, köprünün halkın katılımının ve onayının gerekliliğini tekrar eden vurgularla belirtmektedir. Söylem stratejisinde köprüyü “referandum” şeklinde kamuoyuna sunulması gerektiğini vurgulayan Halman, sürecin kapsayıcılığına, karar alma sürecindeki demokratik katılıma, hesap verilebilir olmaya ve bilgiye dayalı karar alma sürecine atıf yapmaktadır. Hükümetin karar alma süreçlerinin demokratik meşruiyetini sorgulayan ve halkın iradesine dayalı bir yönetim anlayışının pekişmesi adına köprü için referandumu söyleminde öneren Halman, referandumu hem demokratik katılımın aracı hem de hükümetin hesap verebilirliğinin sağlanması için bir gereklilik olarak sunmaktadır. Halman’ın bu retoriğinde köprü tartışması, basın, ilgili uzman ve üniversite, partilerin ışığında seçmen tercihine bırakılmakta ve hükümet projesinin niyeti sorgulanmaktadır. Ancak Türkiye’deki Halkoylamaların sonuçlarına/ istatistiklerine bakıldığında, hükümetlere/ iktidarlara karşı değil, onların lehine sonuçlanan pratikler içermektedir. Dolayısıyla 1969 Genel Seçimi ile aynı yıl köprüyle ilgili bir referandum olsaydı, köprü lehine pozitif sonuçlanırdı kanısındayım. Başka

bir taraftan, döneminde Boğaz köprüsü ile ilgili açıklamaların tüm ülkeye anlatılması ve konu ile ilgili bir “Halkoylaması” yapılması ilginç olabilir.

3.3.4.5. İktidarın Simgesel İnşası: Süleyman Demirel İmajının Pekişmesi

Süleyman Demirel, Türk siyasetinde önemli ve tartışmalı bir aktördür. Demirel, “orta sınıfı temsil eden modernist, halkçı ve gelenekçi” kimliği daha ön plana çıkarmaktadır (Karpata, 2010: 56). Ayrıca Süleyman Demirel’in özelinde, fikirleri değerlendirildiğinde “görüşlerinin hakiki kapitalizmden çok, muhtemelen ılımlı sosyal demokrasiye daha yakın olduğunu” düşünülmektedir (Karpata’tan aktaran Demirel, 2005: 583). Demirel, hem teknolojiyi ve Batı’yı tanımış, Batının ilmini almış hem de temel Türk ve Müslüman benliğini koruyarak demokrasiyi benimsemiştir (Karpata, 2010: 57). Demirel’in uzun soluklu siyasi kariyerinin bir başka ifadesi pragmatist, oportünist ve utilitarist (faydacı) öğelerle betimlenmektedir. Siyasal tabanının çeşitliliğine ve koalisyonlarına göre söylemini ve politikalarını yürütmektedir. Demirel’in modernlikle/ Batıcılıkla geleneği ve milliliği, dindarlıkla laisizmi- Atatürkçülüğü telif eden söylemi, fakat asıl önemlisi uzun politik kariyerindeki çizgi değişimleri ve girdiği ittifaklar yelpazesinin genişliği, onun temel karakteristiği olarak pragmatizmi öne çıkartır (Bora, 2005: 555).

Boğaz köprüsü tartışmalarında köprünün politik yüceliğine kah Demirel üzerinden olumlu manada üretilmektedir kah Demirel’i ve onun siyasal ideolojisini olumsuz manada eleştirmek için değinilmektedir. Süleyman Demirel, Boğaziçi Köprüsü’nün 20 Şubat 1970 tarihindeki temel atma töreninde, köprünün, “siyasal bir yatırım” olmadığını dile getirmekte ve eklemekte: “Eğer biz siyasal yatırımı düşünsek köprüye harcayacağımız bir buçuk milyar lira ile bir değil birçok tesisler açar, milletin karşısına çıkardık. Gayemiz büyük bir vatan yapmaktır” ifadesiyle gerekçesinin altını çizse de köprü, sosyo-politik olarak Demirel ile özdeşleştirilmektedir (Milliyet, Şubat 21, 1970). Köşe yazılarındaki söylem stratejileri ve retorikler; ağırlıklı Demirel’in siyasi kariyerini, başarılarını ve yabancı şirketlerle olan ilişkileri üzerinden kurulmaktadır.

Döneminin büyük ve “rantabl” projesi olan Boğaz köprüsü, ekonomik değeri bakımından birçok mühendislik ve inşaat firmasının ilgilendiği, yabancı firmaların rekabet içinde olduğudur. Bu özelliği ile birtakım “milli şüpheleri” içinde bulundurmaktadır. 2 Nisan 1968 tarihinde CHP Konya Milletvekili Sadi Koçaş (1919-1998) Meclise “İstanbul Boğaz köprüsü” ile ilgili bir araştırma önergesi sunmaktadır (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1968a: 266; Koçaş, 1968). Koçaş, köprü ile ilgili yönelttiği araştırma önergesinin amacının kimseyi suçlamak niyetinde

olmadığını ancak köprü konusunun “milli” bir konu olduğunu ve köprüyle ilgili tüm sürecin “dedikodulardan” / “söylentilerden” ayıklanarak izah edilmesinin faydalı olacağını ifade etmektedir (Koçaş, 1968). Bu şüphelerden bir diğeri ise 1950’li yıllarda Demokrat Parti döneminde de Boğaz’a köprü projesi hazırlayan ve Türkiye temsilciliğinde Süleyman Demirel’in çalıştığı Morrison Knudsen firmasıdır. Süleyman Demirel’in siyasetten önce bu firmada çalışması ve firmanın hala Boğaz’da köprü yapma isteğinin olması, Akşam gazetesi yazarı olan Kurtul Altuğ¹³²’da “şüphe” yaratmaktadır. Altuğ, kaleme aldığı “Şu Hınzır ‘Morrison’” adlı yazısında; Morrison firmasının köprü projesi için daha önce iş ilişkisinin-teşvik-i mesainin olduğu dönemin Adalet Partili Başbakan Süleyman Demirel’in “yakasına yapıştığını” yazmaktadır.

“İstanbul’a bir Boğaz köprüsü yapılacaktır. Bunu AP iktidarının başı da yetkilileri de millete vaat ettiler, boyunlarının borcudur, yapacaklar. ‘Boğaz köprüsünün geliştirme etütleri’ De Leuw and Cather firması tarafından yapılmaktadır. Oysa ‘Morrison’ işi, çantada keklik saydığından bu etütleri peşinen hazırlamıştı bile...” (Altuğ, 06.05.1968, Akşam)

Altuğ, Morrison firmasına bağlı başka firmaların, Vietnam’da inşaat ve taşıma işlerinde büyük yolsuzluklar yaptığını ve konuyla ilgili, Connecticut’lı Demokrat Senatör Abraham Ribicoff’un 75 sayfalık bir rapor hazırladığını eklemektedir. Boğaz köprüsünün ekonomik yüceliğine gölge düşürecek bu iddia ya da egemen ilişki ağı, Altuğ’un yazısında bir ironiye bir uyarıya dönüştürülmektedir. “Bu firma, Güney Vietnam’da karışık işlerin içinde, Türkiye’de Başbakana ‘yakamızı bıraksınlar’ dedirtecek kadar sıkıntı verici ve “Boğaz köprüsü” konusunda iddia sahibi...İnanılacak şey değil doğrusu!” (Altuğ, 06.05.1968, Akşam)

İlhan Selçuk Cumhuriyet gazetesindeki “Pencere” isimli köşesinde “Üç Ayaklı Köprü” yazısında, köprünün politik yüceliğine “gölge” ve “şüphe” düşürecek dönemin Adalet Partili Başbakanı Süleyman Demirel’i “töhmets” altında bırakacak tesadüfler yer almaktadır.

“Dillere destan Boğaz köprüsünün üç ayağı var: Birinci ayağı Asya yakasında, ikinci ayağı Avrupa yakasında, üçüncü ayağı Amerika yakasında. Bu üç ayak arasında nice yerli yabancı kumpanya kolan¹³³ vuruyor, arsa apartman vurguncuları alesta¹³⁴ bekliyor ve içten içe pazarlıkların kazancı kaynıyor. Bu cümbüşlü piyasanın göbeğinde fırsat yakalamaya çalışan artık Türk halkının pek iyi tanıdığı Morrison kumpanyasıdır. Morrison kumpanyasının Boğaz köprüsüyle ilişkisi yeni değil, eskidir. 1963 yılında bu kumpanya, köprü üstüne bir etüt ve rapor hazırlamıştı. O sıralar Süleyman Demirel, Morrison firmasının Türkiye’deki komisyoncusuydu ve Ereğli Demir-Çelik tesislerinin ihaleleri üstüne iş tutuyordu. Çelik,

¹³² Hukuk öğreniminin yanı sıra, “Son Posta” adlı gazetede gazeteciliğine başlamaktadır. 1958 yılında “AKİS” dergisinin yazı işleri müdürlüğüne getirilmektedir. Göreve başladıktan sonra Ankara Cezaevi’ne giren Altuğ, 27 Mayıs 1960 Askeri Darbesinden sonra serbest bırakılmakta ve hatta “Yassıada Duruşmaları”nda “bir numaralı tanık” olarak dinlenmektedir. Altuğ daha sonra “Hürriyet”, “Akşam”, “Gözcü” gibi gazetelerde yazarlık yapmaktadır.

¹³³ Genellikle keçi kılından örülen ve bir şeyi bağlamak için kullanılan dayanıklı, uzun ve enli bağ, kemer.

¹³⁴ Hazırda veya tetikte.

bir köprü inşaatını Türkiye’de tezgahlamak için şüphesiz Morrison için ‘tatlı karlar’ yolunda iyi bir fırsat yakalayacaktı. Ne var ki iyi saatte olsunlar ‘yürü ya kulum’ dediler ve Morrison temsilcisi Süleyman Demirel, bir sıçrayışta başbakanlık koltuğuna otururdu. Ne garip bir tesadüfle de ağzını açıp şunları söyledi: İstanbul’a bir asma köprü yapacağız!” (Selçuk, 14.05.1968, Cumhuriyet)

Selçuk bu alıntısında, doğrudan ve belirgin bir şekilde Demirel’i Morrison firmasıyla ilişkilendirmekte ve onun temsil ettiği siyasi ve ekonomik ilişkileri eleştiren bir ideolojik çerçeveye sahip bir söylemdir. Kaldı ki bu ilişki, Demirel’in siyasetten önceki iş deneyimine bağlıdır ve kamuoyu tarafından bilinen bir durumdur. Köprü projesinden bağımsız olarak siyasi kariyerinden önce, bir yabancı firma temsilcisi olan Demirel’in “birdenbire” siyasete “sıçraması” ve ortaya çıkan çapraşık bir olay gibi göstermektedir. Selçuk’un söylem stratejisindeki ironiyle kurulmuş ana retorik, Türkiye demokrasisinin; Amerikan siyasal sistemindeki gibi büyük firmaların/ “sermaye gruplarının”, kendi menfaatlerine göre nice siyasetçiyi destekleyip Beyaz Saray’a ve Senato’ya taşıması gibi “Demirel, iş çevrelerinin desteği ile AP Başkanı olmuş, halk reyleriyle sandıktan çıkıp demokratik yollardan geçip koltuğa oturmuştur.” sloganlarına/ cümlelerine indirgenmemesidir. Ayrıca Selçuk’un bu alıntısındaki “tatlı karlar”, “yürü ya kulum” ve koltuğa gelir gelmez “İstanbul’a asma köprü yapacağız” gibi pejoratif ifadeler, retorığının manasını güçlendirmekte ve okuyucunun zihninde Demirel için olumsuz ve şüpheli bir izlenim yaratmaktadır. Bu söylem, Süleyman Demirel’e yönelik ciddi eleştiriler içermekte ve bu eleştirilerin ideolojik, dilsel ve retorik araçlarla güçlendirildiğini ortaya koymaktadır. Kısacası Morrison şirketi ile Demirel arasındaki ilişki, yolsuzluk ve çıkar ilişkileri üzerinden değerlendirilmekte ve bu ilişki hem Demirel’in kariyerindeki ilerlemenin etik dışı olduğunu ima etmektedir hem de Türkiye’nin milli çıkarlarına aykırı bir durum olarak söylem stratejisinde sunulmaktadır.

Adviye Fenik Son Havadis’deki “Ah şu Boğaz köprüsü...” isimli yazısında köprünün politik yüceliğini, Süleyman Demirel’in siyasal kariyerine önemli katkı sağlayacak bir imaj araçsallığı ile kullanmaktadır:

“Panama, Korint, Süveyş kanallarını açanlar, deniz yollarına kısa ve kolay imkanlar sağladıkları için bugün nasıl birer kahraman olarak anılıyorlarsa büyük köprüleri yapanlar da her yerde, her zaman daima şeref kazanmışlardır.” (Fenik, 28.01.1970 Son Havadis)

Fenik’in söyleminde örneklediği kanal, köprü gibi projeler, genellikle modernleşme ve kalkınma sembolü olarak görülmektedir. Fenik bu alıntısında, büyük altyapı projelerini gerçekleştiren kişilerin “kahramanlık” ve “şeref” kazandığını vurgulayan bir söylem üretmektedir. Bu retorikle kurulan söylemiyle Fenik hem Demirel’in saygınlık kazanmasını, siyasi liderlik gücünü, vizyonunu ve yeteneğini ön plana çıkarmayı hem de köprü projesinin değerini yüceltmeyi ve toplumsal kabulünü

artırmayı amaçlamaktadır. Fenik’in söylemindeki “kahramansal” anlatı, ideolojik ve tek bir bakış açısına yönlendirme gibi değerlendirilebilir ve köprü gibi maliyetleri, çevresel etkileri veya toplumsal sonuçları olan projenin hakkında yeterince eleştirel ya da dengeli bir tartışmanın yapılmasını engelleyebilir.

26 Ocak 1970 tarihinde imzalanan köprü mukavelesiyle köprünün fiili gerçekleştirme evresine geçilmektedir. Köprü ihalesini kazanan İngiliz-Alman ortak firması Hochtief AG Cleaveland Bridge temsilcisiyle dönemin Karayolları Genel Müdürü Atalay Coşkunoglu imzalamaktadır (Erer, 1973: 128). Süleyman Demirel mukavele töreninde köprüyü, “barış içinde yaşayan bütün milletlere hitap eden bir hizmet”, “milli bir gurur” olarak tanımlamaktadır. Demirel köprü ile ilgili tartışmalara konuşmasında değinmekte ve Demirel’e göre “her büyük eser, mutlaka münakaşaya mevzu teşkil” etmektedir. Demirel’e göre Boğaz köprüsü, “modern Türkiye’yi daha ileri götürmek” maksadıyla yapılmak istenen, modern Türkiye’yi, “hür Türkiye olarak” muhafaza etmeyi hedefleyen bir projedir (Erer, 1973: 128).

Nizamettin Nazif Tepedelenlioğlu, “Boğaz köprüsü dev hamledir...” isimli yazısında, Boğaz köprüsünün politik yüceliğini, imzalanan mukavele üzerinden kurmakta ve köprüyle ilgili dönemin siyasi figürlerinin tartışmasına tarihsel ve siyasal bağlam ile özetleyerek söyleminde Süleyman Demirel’i ön plana çıkarmaktadır:

“Mıymıntı hesaplarla bunalarak, mızımız tereddütlere düşerek yirminci asırda devlet idare edilemez. Bu gerçeği iyice kavramış bir başbakan olduğunu Süleyman Demirel bir defa daha kanıtladı. Boğaz köprüsü mukavelesi imza edildi. Neydi o düşük çeneliler; kimisi, ‘köprüye ne lüzum’ varmış, kimisi, ‘bu zavallı milletin parası çarçur edilecek’ diye homurdanır, ‘önce ekmek, sonra lüks!’ diye racon kesenler...Bugün, Menderes’in İstanbul’a kazandırdığı yolları, Haşim İşcan’ın kattıkları, İstanbullu sevinçe benimsemekte fakat koca tarihi şehir, ilk defa bu derece azametli bir medeni müjdenin sevinci ile sarsılmaktadır. Cevdet Sunay’ın Cumhurbaşkanlığı devrinde ve Dr. Atabey’in Belediye Başkanlığı yıllarında bu sevinç, bir kat sempatiyle katlanmaktadır. Türkiye Başbakanı ve Adalet Partisi lideri Süleyman Demirel’in Boğaz köprüsüne gösterdiği memlekete hizmet aşkı, onun tarihi şehre bir ‘metro şebekesi’ de kazandıracağına beni inandırdı. Bu adama çelme takmayınız.” (Tepedelenlioğlu, 29.01.1970, Yeni İstanbul)

Tepedelenlioğlu’nun söylemindeki “mıymıntı”, “mızımız”, “düşük çeneliler”, “homurdanma” ve “racon kesenler” gibi küçümseyici ve alaycı ifadeler, köprüyle ilgili eleştiri ve yaklaşımlar sunan muhalifleri ve söylediklerini değersizleştirmekte, buna karşın köprüyü destekleyenlerin görüşlerini daha güçlü kılmayı amaçlamaktadır. Tepedelenlioğlu, söylem stratejisindeki retorik güçlendirmek adına, ona göre “başarılı” gördüğü liderlerden örnekler vermekte ve siyasi destek vurgusuyla Demirel’in de benzer şekilde büyük projelere imza atacağını ima etmektedir. Bu, Demirel’in liderliğini tarihsel bir bağlama oturtarak, onun meşruiyetini güçlendirmeyi amaçlamaktadır. “Bu adama çelme takmayınız” ifadesi, Demirel’in köprüyü hayata

geçirme çabasını destekleme çağrısıdır ve Demirel'in çalışmalarını “engelleyenlere” karşı bir uyarı ve destekçilerine bir motivasyon kaynağı olarak kullanılmaktadır.

Tekin Erer, “Boğaziçi Köprüsü” adlı yazısında köprünün politik yüceliğini isim tartışmasını üzerinden kaleme almaktadır ve köprünün adının “Demirel Köprüsü” olması gerektiğini dile getirmektedir. Erer, köprü isminin “Demirel Köprüsü” olması gerektiğini temellendirirken hem mensubu olduğu Adalet Partisi'nin bu “eseri” meydana getirdiğini hem de bu eseri meydana getiren kişinin Başbakan Süleyman Demirel olduğunu söylemektedir. Ayrıca Erer'e göre “halk, şimdiden köprüye, Demirel Köprüsü” demektedir. Erer, köprü olgusunun politik yüceliğini, tekrar tekrar vekil olduğu ve siyaseten konumlandığı partiden ve partinin sembolik ismi olan Demirel'den almaktadır.

“İşin aslına bakarsanız ‘Boğaziçi Köprüsü’nün ilk projesi, II.Abdülhamit Han tarafından hazırlanmış ve projeye ‘Le Pont Abdoulhamid’ yani ‘Abdülhamit Köprüsü’ yazmaktadır. Eğer 27 Mayıs İhtilali olmasaydı, mutlaka DP iktidarı tarafından bir köprü yapılacak ve 1965 yılında bitmiş olacaktı. Şüphesiz o zaman da köprüye herkes ‘Menderes Köprüsü’ diyecekti. ‘Boğaziçi Köprüsü’, insanlığın 2500 senelik rüyasıdır. Bu rüya aynı zamanda, birçok lidere ideal olmuştur. Bu idealin hayalden hakikat safhasına çıkarılması, Sayın Demirel’e nasip olmuştur. Bundan dolayı halk, bu köprüye ‘Demirel Köprüsü’ demektedir.” (Erer, 05.03.1971, Son Havadis)

Erer, çeşitli tarihsel dönemlerde liderlerin (II. Abdülhamit ve Menderes gibi) köprüye olan ilgisini ve katkılarını sıralayarak Boğaziçi Köprüsü'nün tarihsel bir ideal olduğunu vurgulamaktadır. Ayrıca Erer, “2500 senelik rüya” şeklinde ifade ettiği bu projeyi, uzun bir süreklilik içinde konumlandırmaktadır. Dolayısıyla Erer söylem stratejisinde retorikini, köprü projesini gerçekleştiren olması sıfatıyla Demirel'in “başarısını” tarihsel bir bağlama oturtmaktadır. Erer söyleminde köprünün isim tartışmasının kurgusunu, yine aynı şekilde tarihsel bir bağlam içinde almaktadır ancak bu kurgu, Erer'e göre kesinlik içeren bir retorikle kurulmaktadır. Köprü, hangi dönemde yapılsaydı, o dönemin liderinin adıyla anılırdı vurgusu, yalnızca bir olasılıktır ancak Erer'in “halk, köprüye ‘Demirel Köprüsü’ demektedir” ifadesi, retorikini güçlendiren bir argümandır. Bu ifade, köprünün toplumsal kabulünü ve Demirel'in halk nezdindeki değerini vurgulamakta ve Demirel'in “başarısının” sadece politik değil, aynı zamanda toplumsal bir meşruiyete de sahip olduğunu göstermektedir. Bu ifade ayrıca, halkın Demirel'i desteklediği ve köprüyü onunla özdeşleştirdiği mesajını vermektedir. Erer'in abartılı söylem stratejisinden hareketle Boğaz köprüsü, Demirel'in popülaritesini ve halkın ona olan güvenini pekiştiren bir unsurdur.

Ergun Göze, Tercüman Gazetesinde “Köprüler yaptırđım” isimli yazısında köprünün temel atma törenindeki konuşmalar üzerinden “devlet adamı” profili çizmektedir:

“İdealsiz hiçbir şey olmaz. Eserin temel atma merasiminde yadırgadığım mühim şey, ideal yoksunluğu oldu. Devlet adamlarımızın sözlerinde, bütün Türk Milletine ümit, yaşama, mücadele aşkı aşılayacak bir ruh ifadesi bulamadım. Hayırlı olsun. Bir şantiye şefi zihniyetinden, Fatihler yetiştirmiş bir milletin evladı ve devlet adamı olmanın şuur ve ruhuna dönülürse hayırlı olacağı yüzde yüz.” (Göze, 21.02.1970, Tercüman)

Göze bu alıntısında ilginç bir retorik kurmaktadır. Köprünün temel atma töreninde konuşma yapan politik aktörler; dönemin Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay, Başbakanı Süleyman Demirel, İstanbul Valisi Vefa Poyraz, İstanbul Belediye Başkanı Fahri Atabey, Karayolları Genel Müdürü Atalay Coşkunoğlu gibi isimlerdir. Köprünün temel atma töreni olsa dahi, köprü tartışmalarının hala devam ettiği bir zaman dilimi olduğu için konuşmacılar, söylemlerinde hala köprünün yapılan hesaplara ve araştırmalarına göre en ideal teknoloji olduğunu izah etmektedir. Bu durum aslında hala köprünün meşruluğunun sorgulandığı ve güç mücadelelerinin sosyo-politik bağlamda devam ettiğini göstermektedir. Göze köprü projesine, daha büyük anlamlar yüklemektedir. Göze’ye göre köprü, ideallerinin ve vizyonunun çerçevesinde değer kazanmaktadır ve bu idealler, bir toplumu ileriye taşıyan, motive eden ve birleştiren unsurlardır. Temel atma töreninde bu coşkudan yoksun devlet adamlarının yaptığı konuşmalar, yapılan işlerin sadece teknik ve pratik bir perspektiften ele alınmaması gerektiğini düşündürür. Politik açıdan ise, aktörlerin konuşmaları, hükümet politikalarının ve projelerinin topluma nasıl yansıtıldığını göstermektedir. Halbuki Göze’ye göre liderlerin topluma rehberlik etme, moral kazandırma ve toplumsal motivasyon gibi görevleri vardır ve “şantiye şefi” gibi yapılan konuşmalar, “Fatihler” yetiştirmiş toplumsal karaktere ve liderlik misyonunu yeterince önem verilmediğini göstermektedir. Göze’nin söylemindeki retorik, Osmanlı Devleti’nden gelen devlet adamlığından kıyasla Demirel’in de içinde bulunduğu dönemin politik aktörlerinin liderlik vizyonu bakımından yetersiz kaldıklarıdır. Bu ilginç bir bakış açısıyla kurulan söylem stratejisinde yüceltilen aslında köprü projesidir.

Demirel, 12 Mart 1971 Askeri Müdahalesi ile anti demokratik ve Anayasal suç işlenerek yönetimden çekilmektedir. Siyasi yasaklı olduğu süreçte, büyük çabalar ve mücadeleler verdiği Boğaz Köprüsü’nün 1973 yılındaki açılış törenine bile katılmamaktadır. Ancak köprü açılışından önce 23 Mayıs 1973 yılında “Uluslararası Yol Federasyonu”¹³⁵ tarafından “Yılın Adamı” seçilmektedir ve Demirel’in yaşadığı bu çerçevede, Tekin Erer’in “Yılın Adamı” yazısında ele alınmaktadır.

¹³⁵ International Road Federation (IRF)/ Uluslararası Karayolu Federasyonu, merkezi 1948’den bu yana Washington’da bulunan ve yetmişten fazla ülkedeki üyelerinden oluşan bir ağa hizmet vermek üzere dünya çapındaki bölge ofisleri tarafından desteklenen, kar amacı gütmeyen küresel bir kuruluştur (IRF, 2024).

“Demirel’in altı yılda Türkiye’ye bir Türkiye eklemekten tutunuz da memleketin siyasi hayatında demokrasi kahramanlığına kadar kaç tane ‘Yılın Adam’ olmak liyakatinin tescil edilmesi gerekirdi...Halk arasında ‘Demirel Köprüsü’ olarak bilinen ve öyle anılan ‘Boğaz Köprüsü’nün gerçekten ‘Demirel Köprüsü’ olduğunu, onu ‘Yılın Adamı’ seçmek suretiyle ‘Beynelmilel Karayolları Federasyonu’ altın mühürle tasdik etmiş bulunuyor. Bu şeref, yalnız Demirel’in değil bütün Türk Milletine gurur kazandırmıştır.” (Erer, 25.05.1973 Son Havadis)

Erer bu alıntısı ile Demirel ile Boğaz köprüsünün politik yüceliğini birleştirerek “Demirel Köprüsü” söylemini tekrarlamaktadır. Demirel’in başarısının küresel düzeyde onaylandığı belirten Erer, söylemde argümanın gücünü artırmak için “federasyon” otoritesine başvurmaktadır. Erer’in söylemindeki strateji, Demirel’in siyasi kimliğinin toplum üzerinden silinmeyeceği, aksine ürettiği mekânsal politikalarla tekrar tekrar görünür olacağını vurgulamak ile alakalıdır. Demirel’in siyasi yasaklı olması, hükümetten çekilmesi, onun ve yaptıklarının halkın nazarında silinmeyeceğinin altını çizen Erer, Demirel’in kazandığı ödül ile Demirel’e “hakkını” teslim etmektedir. Hatta Boğaz Köprüsü’nün bir sembol olarak Demirel ile özdeşleştirilmesi, onun kalıcı ve somut bir mirası olduğuna işaret etmektedir. Söylemiyle iddia ettiği toplumsal vurguyu pekiştirmek adına, “şeref” kelimesini kullanan Erer, ulusal gururu ön plana çıkararak, okuyucunun duygusal tepkisine/algısına hitap etmektedir.

Refik Erduran¹³⁶, Milliyet’teki “Düpedüz” köşesinde “Köprü Düşünceleri” isimli yazısında, köprünün varlığını, “Köprüler mi insanlar için, insanlar mı köprüler için? Bizim Boğaz Köprüsü ne için?” ifadesiyle sorgulamaktadır (Milliyet, 04.09.1973). Köprünün yüceliklerini yazısında özetleyen Erduran, köprünün sembolik değerinin, Demirel’i tekrar siyaset sahnesine çıkartabilecek bir propaganda aracı -ihtimali- olabileceğinin sinyalini vermektedir. Böylelikle yazarın, “bizim Boğaz Köprüsü ne için?” sorusunun cevabı, köprünün, Demirel’in siyasi kariyerinin devamlılığı için önemli bir mihenk taşı olduğuyula alakalıdır.

1973 yılında köprü açılışında dönemin Bayındırlık Bakanı Nurettin Ok, köprüyü “çelik gerdanlık” olarak nitelendirmekte ve “Türk milletinin daha nice böyle büyük eserler meydana getireceğini” eklemektedir. Söylemini, köprünün estetik ve politik yüceliklerini ekleyerek devam eden Ok, köprünün simgeselliğini, “Demirel Hükümeti” üzerinden kurmaktadır.

“Bu başarıda şüphesiz köprünün proje inşaatını gerçekleştirmiş bulunan Demirel Hükümetinin unutulmaz ve cesur rolü vardır. Boğaziçi Köprüsü, bazı beyanların aksine bir lüks değil, bir ihtiyaç ve zaruretin ifadesi olarak ortaya çıkmıştır. Bu zaruret ekonomik, sosyal ve turistik yönlerden ayrı ayrı

¹³⁶ Tiyatro ve Dram eğitimi alan ve yayımcılık hayatı olan yazar, tiyatro oyunları yazmaktadır. Ayrıca, 1965 yılından itibaren “Milliyet”te gazeteciliğine başlamakta, daha sonra “Güneş” ve “Meydan” gazetelerinde yazılarını yazmaya devam etmektedir.

kendisini kabul ettirmiştir. Şimdi isteyen istemeyen, beğenen, beğenmeyenlerle birlikte hep beraber bu köprüden geçeceğiz.” (Cumhuriyet, Ekim 31, 1973)

Ok’un alıntısında, köprünün inşa edilmesinin ve köprü projesinin hayata geçmesinin “cesur rolü”, Demirel Hükümeti ile ilişkilendirilmektedir. Köprünün inşasını hükümetin önemli bir başarı olarak sunmaktadır. Söylem, köprüyü, hükümetin liderliğinin ve vizyonunun bir kanıtı olarak göstererek siyasi meşruiyeti pekiştirmeye çalışmaktadır.

3.4. Boğaziçi Köprüsü’nün Ekonomik Yücelikleri

Süleyman Demirel, 1967 yılında TBMM’de İkinci Beş Yıllık Plan müzakerelerinde Boğaz köprüsü tartışmalarında “İstanbul Köprüsü” tanımıyla birtakım açıklamalar yapmaktadır. Demirel, Meclis’te yapılan tartışmalar çerçevesinde İstanbul Köprüsünün, bir “alerji” olmaktan çıkması gerektiğinin altını çizmektedir. Çünkü Demirel’e göre, yıllara göre artan araç ve trafik yüküyle Boğazda var olan araba vapuru ulaşımı -bekleme süreleriyle- hem vatandaşın hem de ülkenin ekonomisine olumsuz etkiler getirmektedir. Demirel’in söyleminde kullandığı dönemin verilerine göre; 1967 yılında İstanbul’da kayıtlı vasıta sayısı, 76.000, 1972 yılında ise 400.000 olarak öngörülmektedir. Demirel’in elindeki verilerden ikincisi ise köprünün 1968-1988 yılları arasında 20 yılda elde edeceği gelirin 3 milyar liraya yakın olduğudur, bu veriye karşılık feriyet -borcu, işletme masrafları, bakım onarımıyla- gelirleri 1.6 milyar liraya yakındır. Ayrıca köprü yatırımı, ticaret -meyve-sebze-petrol- ve turizm” bakımından Türkiye’nin gelişmekte olan iş-ekonomi ve turizm hacmiyle ilgilidir. (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1967b: 44-6). Bu sayısal verilerdeki araç sayısının artışına ve bu artışı arabalı vapurla idame etmenin kar-zarar dengesi baz alınırsa köprü yatırımının ekonomik değeri -diğer boyutlarını dışarda bırakarak teorik olarak-, deniz ulaşımına göre daha rasyonel/ akılcı gösterilmektedir. Büyüyen ve artan nüfus ve araç sayısı verileriyle yapılan hesaplamalar sonucu, deniz ulaşımının köprü karşısında eksik kaldığını göstermektedir. Bu sebeple köprü, Demirel’e göre “iktisadi bir yatırım ve tesistir.”

Yine dönemin Adalet Partili Devlet Bakanı Seyfi Öztürk, köprü ile ilgili yapılan “köylerde yol, su, okul vs. yok iken köprü projesine yüksek maliyetler harcama” eleştirisine karşılık iki ayrı argüman sunmaktadır. Birincisi, “topyekun kalkınma” fikri, ikincisi ise köprü projesini “süslü yatırım” olarak değerlendiren eleştirilerine karşılık, o güne kadar yapılan “stadyum, hipodrom, opera binası” gibi yatırımların da bu çerçevede değerlendirilebileceği ile alakalıdır (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi,

1967: 290). Adalet Partisi Zonguldak Milletvekili Cahit Karakaş (1928-)¹³⁷’a göre köprü, “serbest rekabete” ve “kalkınma felsefesine” kapsamında lüzumlu bir yatırımdır (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1968: 22-23; TBMM, 2024). Karakaş, Demirel gibi özellikle “yaş meyve ve sebze ihracatı” açısından köprünün “ekonomik katkı/ değer” sağlayacağını vurgulamaktadır (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1968: 22-23).

1967 yılında Cumhuriyet Senatosu Meclisi’nde Cumhuriyetçi Güven Partisi¹³⁸ adına söz alan Artvin Milletvekili Hasan Fehmi Alpaslan (1918-2008)¹³⁹; köprü projesinin maliyetine vurgu yapmaktadır. Alpaslan’a göre, başlangıç değeri üç milyar olarak öngörülen bu proje yerine, “Keban Barajı” gibi büyük çapta ya da “Türk sanayisini” geliştirmek adına “demir-çelik fabrikası” kurmak daha “faydalı” ve daha “rasyonel” görülmektedir (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1967: 81-82; TBMM, 2024). Aynı yılda Cumhuriyet Halk Partisi (CHP)¹⁴⁰ Grubu adına söz alan Konya Milletvekili Muhittin Kılıç (1919-2009); köprünün “dev eser” olarak adlandırılmasını eleştirmekte ve köprüyü maliyeti bakımından “büyük gösteriş yatırımı” olarak adlandırmaktadır. CHP Zonguldak Milletvekili Bülent Ecevit (1925-2006); asma köprü projesinin maliyeti üzerinde durmaktadır ve bu maliyetin daha “hayati ihtiyaçlara” harcanması gerektiğini söylemektedir. Ecevit’e göre köprü projesi için alınacak “yabancı yardımlarla” böyle “lüks”, “gösterişli” yatırımlara kalkışmak, vergi yükümlülükleri doğuracaktır (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1967a: 485; TBMM, 2024). 1968 yılında TBMM’deki bütçe görüşmelerinde dönemin CHP Diyarbakır Milletvekili Nedim Metin Cizreli (1931-), Boğaz’ın yakalarını birbirine bağlayacak asma köprüsünün maliyeti bağlamında eleştiriler yapmaktadır. Cizreli’ye göre köprü; milyarlarca para harcanacak “lüks” ve “gösteriş” yatırımıdır, ayrıca memleketin “hazin ekonomik tablosuna” göre ve “bölgeler arası adalet” sağlanmadan köprü, sadece “gezinti köprüsü” vasfını taşıyacaktır (Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, 1968: 7; TBMM, 2024). Cizreli, ülkenin sosyo-politik ve sosyo-ekonomik fedakarlık yapmak adına köprü projesinin erteleme gerektğini vurgulamaktadır. Böylelikle köprü konusu, ekonomik değeri ile de bir kez daha politize edilmektedir.

¹³⁷ Karakaş, 1971 yılında hem Bayındırlık hem de Ulaştırma Bakanlığı görevlerini almaktadır (T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2024)

¹³⁸ Cumhuriyetçi Güven Partisi için bkz. (Bozkır, 2007).

¹³⁹ Ayrıca, 22 Mayıs 1972 ve 15 Mayıs 1973 tarihleri arasında Adalet Bakanlığı görevinde bulunmaktadır (T.C. Adalet Bakanlığı, 2020).

¹⁴⁰ Cumhuriyet Halk Partisi (CHP) için bkz. (Ayata, 2010) ve (Uysal ve Topak, 2010)

Burhan Felek, Cumhuriyet'teki "Hadiseler Arasında Felek" köşesinde "İstanbul Köprüsü" adlı yazısını kaleme almakta ve tartışılan köprünün ön adına "İstanbul"u getirmektedir.

"Köprünün ihaleye çıkarılmış olmasına pek sevindim, İstanbul'a çakılan her çividen çok memnun olurum ve ona gelen her zarardan fena halde yaralanırım. Çünkü 'aslını saklayan haramzadedir.' Doğma büyüme İstanbulluyum ve İstanbul'un en eski semtinden, Üsküdar'danım." (Felek, 15.01.1968, Cumhuriyet)

Felek, öncelikle "İstanbullu" kimliği ve deneyimi üzerinden "İstanbul'a çakılan her çividen" memnun olacağını dile getirmekte hem de köprü tartışmalarında köprü inşasını isteyen tarafta olduğunu vurgulamaktadır. Ayrıca Felek, köprüyle ilgili dile getirdiği görüş ve fikirleri yüzünden eleştiri aldığını vurgulamaktadır:

"Bana uzaklardan mektup gelir: 'Yazıklar olsun sana! Anadolu sefalet içinde iken sen köprü istiyorsun!' Bu lafları şimdi parti edebiyatı arasına soktular. Herkes rahatça söylüyor. Herkes İstanbul'un sırtından hak arıyor. Ama herkes fırsat buldukça soluğu İstanbul'da almakta ve oranın nimetlerinden İstanbullulardan fazla faydalanmaktadır. Bu ana şehre biraz daha mülayim muamele etmekte sade vicdani zaruret değil, ayrıca fayda vardır. Eğer İstanbul'a çakılan bir çivi, Anadolu'da bir derde deva olacaksa bırakalım çöksün bu şehir...böyle midir?" (Felek, 15.01.1968, Cumhuriyet)

Ana/ Merkezi kent teorisi, kentlerin mekânsal dağılımını açıklamaya çalışmaktadır. Bu dağılım, en iyi şekilde merkezi bir yer ve onun pazar alanı varsayılarak anlaşılmaktadır. Merkezi olan kent hem kendi hem de civar kentlerdeki nüfusa mal ve hizmet sağlamanın ana işlevine sahiptir. Pazar alanı, diğer merkezi yerlere göre hiyerarşiktir ve etkisi, düzenin doğasını belirlemektedir (Rodrigue, 2024). Felek, söylemsel stratejisinde "ana şehir" tanımıyla İstanbul'u ön plana çıkarmakta ve kente yapılması istenen köprüyü ise kente fayda sağlayacak "vicdani zaruret", bir "çivi" olarak tanımlamaktadır. İstanbul'un önemine ve Türkiye için taşıdığı yüksek sembolik değere vurgu yapan Felek, bu kente karşı gösterilen sorumluluğun ve hizmetin, Türkiye'nin genel refahı için de önemli olduğunu vurgulamaktadır. Ayrıca Felek söyleminde köprü talebini siyasallaştıranları eleştirirken, onları İstanbul'un nimetlerinden yararlanmakla suçlamaktadır. Konunun siyasallaştırılmasını, İstanbul halkını olumsuz etkileyeceğini ve hatta yararlanılan "nimetlerden" mahrum bırakabileceği vurgulanmaktadır. Çünkü İstanbul'a yapılan hizmetlerin aslında Anadolu'nun da faydasına olduğunu iddia etmektedir. Böylelikle söylem stratejisinde Felek, köprü konusuna bir "dokunulmazlık" alanı oluşturarak konunun olumsuz anlamda eleştirilmesinin önünü kesme eğilimini yaratmaya çalışmaktadır.

Hasan Pulur¹⁴¹, Milliyet'teki "Olaylar ve İnsanlar" isimli köşesinde "Hökümet Estanbole asma korpi yapıyor" adlı bir yazı yayınlamaktadır. Yazı, yalnızca yerel bir

¹⁴¹ Kabataş Lisesi'nden mezun olan yazar, direkt gazeteciliğe başlamakta ve 1950'lili yıllarda "Son Saat", "Yeni İstanbul", "Vatan", "Havadis", "Akşam" gibi gazetelerde çalışmaktadır. 1950'lerin

şairin şiirinden ibarettir. Pulur Boğaz köprüsü olgusuna, Anadolu'dan gelen bir şiir ile değinmektedir. Seçim bölgesinde gezen CHP Muş Milletvekili Nermin Neftçi, Malazgirt/ Aktuzla'da halk şairi İbrahim Ejder Aktuzla karşılaşmakta ve şair Aktuzla, İstanbul Boğaz köprüsü için yazdığı şiiri okumaktadır. Pulur ise bu şiiri köşesine taşımaktadır:

“Londere Oluyoruz

Hele gel müjdem ver le Ayşe le Fato
Londere oluyoruz zırt ha dedi mirato
Çevalda unumuz yok Hasso dedan yattıyor
Hökümet Estanbole asma korpi yapıyor

*

Tarla boş denimiz yok giyecek donumuz yok
Araba şöyle dursun at işler yolumuz yok
Ayağım tiken dolmuş vallahi salumuz yok
Hökümet Estanbole asma korpi yapıyor

*

Sağlık ocağımızın sacı var bacası yok
Ebe merkezinden gelmez bekardır kocası yok
Gelse bile ocağın camı yok sobası yok
Hökümet Estanbole asma korpi yapıyor

*

Bizim o sarı okiz dabak olmuş gitmiyor
Yenisi almeye velleh gücüm yetmiyor
Pere vermez bankacı hele bene ne diyor
Hökümet Estanbole asma korpi yapıyor

*

Buğdayımızı pas vurdu, bu kış arpe yiyelim
Arpe yemek hoş Ayşo fırtı yok ne giyelim
Hökümetin işi var biz kime ne diyelim
Hökümet Estanbole asma korpi yapıyor

*

Reşoyu gönderelim Estanbole gel bu kış
Pabrika var korpi var durur mu boş dolu iş
Azıcık ver vole düşün evde neden yattıyor

Hökümet Estanbole asma korpi yapıyor” (Pulur, 05.10 1968, Milliyet)

Pulur'un yazısındaki bu şiir, köprü tartışmasında sıkça vekiller arasında tartışılan “köprü yerine, köprüye harcanacak parayla Anadolu'ya yatırım yapalım, Anadolu'daki birçok konuya çözüm bulalım” fikrinin temsili biçimindedir. Şiirde -Halman'ın alıntısında olduğu gibi-, tarım, sağlık, hayvancılık, beslenme, istihdam, işsizlik gibi sosyo-ekonomik ve sosyo-politik bağlamdaki eksikliklerden dolayı oluşan sorunlar, köprü projesiyle karşılaştırılarak ironiyle ele alınmaktadır. Bu şiir, ironiyle bile ele alınmış olsa da Anadolu'da yalnızca tek bir noktadan alıntılanmaktadır. Şiirde hükümeti/ iktidarı işaret eden ve çözülmesi beklenen birçok sorun, köprü projesinin yanında görünmez hale gelmektedir. Bu şiir ile Pulur, köşesinde köprü'nün ekonomik

sonundan 1970'lere sonuna kadar “Milliyet”te, daha sonra “Güneş”te çalışan yazar, 1988 yılında tekrar Milliyet Gazetesine geçip kariyerine orada devam etmektedir.

yüceliğine yerel bir noktadan eleştiri getirmekte ve şiir yoluyla yalnızca bir noktadan aktardığı toplumsal meselelerinin yanında köprü projesini sorgulamaktadır.

Talat Halman, Milliyet'teki "Halka köprü kurmak" adlı bir yazı kaleme almakta ve kente yapılacak köprü konusunda nötr kaldığını ancak köprü olgusuna bağlantılı birçok başlıkta "kaygıları" olduğunu belirtmektedir.

"Kaygılar içindeyim, çünkü şu konular üzerinde gerektiği kadar durulmadı gibi geliyor bana; İstanbul'un köprüye ihtiyacı olup-olmadığına; maliyet hesapları ve finansman; su altı tüneli ya da araba servisleri alternatifler; istimlak politikası ve arsa spekülasyonu meselesi; köprü işletmesinden sağlanacak gelirin tahminleri; köprünün yıllık onarım, bakım ve işletme masraflarının tutarı; köprü yatırımını yerine İstanbul'a ve Anadolu'ya yapılacak yatırımın daha verimli olup-olmayacağına." (Halman, 12.03.1969, Milliyet)

Halman'ın alıntısında görüldüğü gibi köprü olgusu, İstanbul kent ya da Türkiye gereksinimlerinden köprünün maliyet hesaplarına, imar durumundan köprü tekniğine vb. kadar birçok konuda açıklama yapılmasına, bilgilendirilmeye ve tartışılmaya mecbur toplumsal bir meseledir. Olgunun konu çeşitliliğine bağlı olarak köprü; fikir aşamasından araştırılmasına, uygulanmasından finansmanına, maliyetinden üreteceği ekonomik kapasitesine vb. gibi birçok mesleğin, bölümün, dairenin/ departmanın, kurumun ve kuruluşun vs. uzmanlığına başvurulması gereken bir meseledir.

3.4.1. Köprü "Rantabl" mı yoksa "Atıl Kapasite" mi?

CHP Sivas Milletvekili Mustafa Kemal Palaoğlu (1929-), Boğaz Köprüsü meselesini; teknolojik, bilimsel ve "yurt gerçeklerine" göre "aykırı", "haksız", "gayri adil bir heves" olarak tanımlamakta ve bu "aykırılıkları" madde madde arz etmektedir. Palaoğlu'na göre Boğaz köprüsünün ekonomik yüceliğine/ değerine eleştirel olarak yaklaşmakta ve Boğaz köprüsünü "Türk ekonomisi" açısından bir yatırım olarak tanımlamamaktadır. Çünkü Palaoğlu'na göre bir yatırım, sanayi hayatını ciddi ölçüde tahrik ve teşvik eden, sanayi hayatına hız verdiği takdirde verimli olabilir. Boğaz Köprüsü yatırımı ise endüstriye katıyen hız vermeyecek "gayri müsmir¹⁴²" bir yatırımdır. (Erer, 20.09.1968, Son Havadis)

İlhan Selçuk "Boğaz Köprüsü" isimli yazısında, köprünün ekonomik yüceliğinin Türkiye ekonomisine olan katkısını ve toplumsal sınıflara olan etkilerini sorgulamaktadır:

"İşte milyarları aşan bir yemlik daha...şimdiden Boğaz köprüsünün ayaklarının nereye basacağı, çevre yollarının nereden geçeceği, Türkiye dışında hangi yabancı kumpanyaya ihale edileceği; hangi arsaların pahalılaşp hangilerinin devlete satılacağı üzerine derece derece hazırlanan han-ı yağmanın iştah verici kokuları tütmeye başladı. Daha şimdiden yabancı kumpanyalar ellerini ovuşturmaya ve Boğaz köprüsünün projesi üstünde ayak oyunlarını işletmeye başladılar. Ve siz bu memleketin zavallı dar gelirli, emeklileri, memurları, işçileri, askerleri, köylüleri, öğretmenleri, esnafı...siz de nutuklar dinlemeye hazırlanın: 'İstanbul'un hızlı gelişmesi ve Boğazdan geçen vasıta adedinin günden güne

¹⁴² Yararsız, verimsiz, sonuçsuz.

çoğalması muvacehesi¹⁴³nde Boğaz köprüsünün yapılması kaçınılmaz bir zaruret olup geç bile kalınmıştır. İktisadiyatımız üzerine büyük tesisler yapacak bu çok önemli eseri millet hizmetine açmak vazifesinin bahtiyarlığındayız...” (Selçuk 11.02.1968, Cumhuriyet)

Selçuk’un bu alıntısı, yazılarında hakim olan duygu ve dil kullanımının örneğidir. Selçuk tıpkı Erer gibi, ideolojik çerçevesini ve ifadelerindeki keskin hatları, ironiyle anlatımı ve duygu aktarımını yazılarından esirgememektedir. Bu alıntısından hareketle, söylemindeki güç dengesinin bir tarafına köprü projesinden faydalananak “han-ı yağma”nın yabancı ve işbirlikçi firmaları/ grupları ve rant sahiplerini yerleştirmekte, diğer tarafına ise köprü projesinin ekonomik giderlerinden/ harcamalarından olumsuz etkilenecek memleketin “zavallı” katman katman toplumsal sınıflarını koymaktadır. Dolayısıyla söylemin retoriği bu karşıtlık üzerinden kurulmakta ve yazı/ alıntı hem ikinci gruba duygusal bir çağrı yapmak adına hem de onlarla empati kurarak onların öfkesini arttırmak adına yazılmış gibidir. Selçuk bu alıntısıyla Boğaz köprüsü projesini ele alarak projenin ardındaki ekonomik dinamikleri, toplumsal ve politik dinamiklerin önüne koymaktadır. Ayrıca köprü projesinin ekonomik değerini, yolsuzluk ve rant sağlama mekanizması gibi değerlendirmekte ve konunun toplumsal etkilerinin olacağına dair kes(k)in bir analiz sunmaktadır. Bu analiz, sadece Boğaz köprüsü projesi özelinde değil, genel olarak köprüyle bağlantılı büyük altyapı projelerinin nasıl “dayatıldığı” ve gerçekleştirildiği üzerine de derinlemesine bir sorgulama yapmaktadır.

İktisat alanında akademisyen olan Gülten Kazgan¹⁴⁴, 15 Mayıs 1968’de Cumhuriyet Gazetesinde “Yine Boğaz Köprüsü” isimli ve 16 Ocak 1969’da Milliyet Gazetesinde “Yine köprüye ‘hayır’” isimli, köprü ile ilgili aynı minvalde ve bir yıl arayla iki yazı kaleme almaktadır. Kazgan bu iki yazıda genel olarak; Boğaz köprüsünün alternatif ulaşım yollarıyla karşılaştırmalı maliyeti-faydası-gelir bölüşümündeki etkisini, uzmanlığı/ profesyonelliği ölçüsünde analiz etmektedir. Kazgan, köprü projesini savunanların argümanlarından yola çıkarak köprüünün ekonomik yüceliğine eleştirel yaklaşmaktadır.

“Köprüyü savunanların başlıca dayanağı; zaman içinde araba vapurlarıyla Boğazın iki yakası arasında karşıdan karşıya geçen arabaların sayısında süratli bir artış olması ve yakın gelecekte bu artışı, araba vapurlarıyla karşılamaya kalkmanın hem deniz trafiğini aksatması dolayısıyla tehlikeli hem de yüksek maliyetli bir hale gelmesi ihtimalidir. 13 arabalı vapur hattından üç tanesi Sirkeci-Harem arasında olup yük taşıma için tahsis edilmekte, yedisi Kabataş-Üsküdar, biri İstinye-Paşabahçe ve ikisi Kartal-Yalova güzergahı arasındadır. Bu hatlar arası trafik; mayıs ayından itibaren artmaya başlamakta, ağustos ayında maksimuma çıkmakta ve eylül ayından itibaren azalarak ocak ayında minimuma inmektedir. Mesela

¹⁴³ Yüz yüze gelme hali, yüzleşme.

¹⁴⁴ Eğitimi İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesinde tamamlayan akademisyen-yazar, “Milliyet” ve “Cumhuriyet” gibi gazetelerde profesyonelliği bağlamında yazılar yazmaktadır.

Boğaz geçişi, 1966 ağustosunda 390.000 iken trafik ocak ayında 250.000'e düşmektedir, yani azalmaktadır.” (Kazgan, 15.05.1968, Cumhuriyet)

*

“Köprü’nün savunma gerekçesinde, mevcut ve kurulacak montaj sanayinin ve köprüyü yapacak firmaların karlılığı, herhalde küçümsenmeyecek bir rol oynamaktadır. Bunları kapalı geçip, köprü’nün rantabl bir yatırım olduğu önerilemez. %10 gibi çok düşük bir karlılık ve yılda 12 milyon gibi çok şişirilmiş bir araba trafiği hesabıyla dahi, köprü’nün yıllık kapital maliyeti ancak geçiş ücreti 15 lira olduğu taktirde karşılanabilmektedir.” (Kazgan, 16.01.1969, Milliyet)

Kazgan’ın birinci alıntısından hareketle, trafikteki aylara göre trafik artış-azalış verilerinden yola çıkarak Kazgan, geçişlerin “üretimle” değil, “yazlık gezi tercihlerine” bağlı olarak geliştiğini öne atmaktadır. Kazgan’a göre veriler doğrultusunda Boğaz köprüsü, otomobil sahibi vatandaşa, “gezi kolaylığı” sağlayacak maliyetleri dolayısıyla “lüks” olarak değerlendirilecek bir yatırımdır; ancak yük trafiği düşünülüyorsa “1 arabalı vapurun maliyeti 10 milyon TL’dir”, Boğaz trafiğine “3 ile 6” arasında arabalı vapur hattı ekleyerek trafiği rahatlatarak, iyileştirilecek daha “tasarruflu” çözümler üretilebilir. Kısacası ilk alıntı, Boğaz köprüsünü savunanların “köprü ihtiyacı” ve “köprü ekonomiktir” argümanlarını eleştirmektedir. Verilerin ve argümanların nasıl kullanıldığına dair yapılan eleştiri, projeye dair kamuoyunu bilgilendirme ve bilinçlendirme amacı taşımaktadır. Alıntıdaki güçlü retorik; Boğaz trafik verilerinin mevsimsel değişikliklerini, iskele alanlarını güzergahları ve işlevlerini vurgulayarak, köprü inşaatının acil ve sürekli bir gereklilik olmadığını ima etmektir ve bu büyük projenin gerekliliğini ve ekonomik mantığını sorgulatmaktır. Köprü projesinin ekonomik niyetlerle yapılmak istenilmesinin arkasındaki ekonomik ve politik dinamikleri eleştiren önemli bir söylem analizi örneğidir.

Kazgan’ın ikinci alıntısında ise hem montaj sanayi hem de köprüyü yapacak olan firmanın karlılığı ön plana çıkarılarak köprü’nün gerekliliği üzerine yapılan savunmanın temellerini zayıflatmayı amaçlanmaktadır. Çünkü köprü’nün “rantabl” bir yatırım olması; karayolları yük taşımacılığına eklenecek %10 gibi bir karlılık ya da Boğaz’dan ilerleyen yıllarda 12 milyon araç geçecek varsayımlarıyla kurulamaz. Ayrıca Kazgan’a göre köprü’nün kendini amorti etmesinin günlük geçiş ücreti 15 liradır. Kısacası ikinci alıntıyla Kazgan, Boğaz köprüsünün ekonomik açıdan karlılığını ve arkasındaki çıkar gruplarını eleştirel bir gözle değerlendirmektedir. Alıntı, köprü’nün maliyetini ve trafik tahminlerini sorgulayarak, projenin ekonomik geçerliliğini, rantabl bir yatırım olup-olmadığını tekrar tartışmaktadır. Bu retorikle, köprü’nün kamu yararına olduğu söylemini sorgulayarak, bu tür projelerin gerçek maliyetlerini ve karlılığını tartışmaya açmaktadır.

“Trafik ve ulaştırma uzmanları, Boğaz köprüsü gibi en az bir buçuk milyar, daha gerçekçi hesaba göre 3 milyar TL olan bir yatırımın, ancak yıllık trafiğın 12 milyon aracın üzerine çıkmasıyla üzerinde durmayı gerektireceğini belirtmektedir. Öngörebileceğimiz tarihlerde, Boğaz köprüsündeki trafik bu sayının yarısına bile erişemeyecektir. Öyleyse, bugünden böyle bir hazırlığa geçmek için hiçbir sebep düşünülemez.” (Kazgan, 15.05.1968, Cumhuriyet)

1968 nisan ayında De Leuw, Cather and Company tarafından hazırlanan “Boğaziçi Köprüsü ve Çevre Yollarına” ilişkin bir değerlendirme etüdü, 1956 yılında yine aynı firma tarafından yapılan raporun, güncellenip Karayolları Genel Müdürlüğüne sunulmuş halidir. Bu etütte, 1956-1968 yılları arasındaki nüfus ve istihdam verilerindeki önemli ve süratli gelişmelerle trafiğe bağılı motorlu vasıtalarda öngörülenden fazla bir artış olduğu belirtilmekte; İstanbul’daki trafik sorununun çözümü adına kent-içi toplu taşıma sistem(ler)ini “geliştirmek” ve “trafikte geçen süreyi hızlandırmak/ zaman kazandırmak” için yeni kent-içi “ekspres yollar” inşa etmek önerilmektedir. Boğaz geçişi tartışması, ağırlıklı olarak, arabalı vapur dolayısıyla deniz ulaşımı ve köprü dolayısıyla karayolu ulaşımı çerçevesinde tartışılmaktadır. Bu sebeple raporda, Boğaz geçişi adına bu iki sistemin karşılaştırılması yıllara göre öngörülmektedir; köprünün inşa edilmediğı Boğaz ulaşımı olasılığında arabalı vapur ulaşımındaki araç sayısı, 1990 yılında 51.720, 1995 yılında ise 63.000; köprünün inşa edildiğı ancak arabalı vapur seferlerinin kaldırıldığı bir olasılıkta Boğaz ulaşımındaki araç sayısı, 1990 yılında, 70.570, 1995 yılında ise 87.000 olarak öngörülmektedir (De Leuw vd., 1969; Şahin, 2015: 28-9).¹⁴⁵ Ayrıca İstanbul ilinde kayıtlı vasıta sayısı, 1952 yılında 10.000’den fazla, 1968 yılında 80.000’i geçmektedir. İstanbul kentindeki müstakbel kayıtlı vasıta sayısı projeksiyonları, şahıs başına artan satın alma gücüne ve Türkiye’deki vasıta montaj ve imaline bağılıdır ve 1990 senesinde kayıtlı vasıta sayısının 330.000’i geçeceği tahmin edilmektedir (De Leuw vd., 1969; Erer, 1973: 73).

Dönemsel vasıta, ulaşım ve artış verilerini baz alan Kazgan, bu çerçevede İstanbul Boğaz köprüsü yatırımını erken bulmaktadır. Kazgan yazısında, köprünün maliyeti olarak söylenen 3 milyar TL’yi yineleyerek köprü gibi “atıl kapasite” yaratacak, “üretken olmayan” ve “kıt kaynakları harcayan”, ekonomik değişimlerle Türk ekonomisinin “artan bağımlılığı” olacak bir yatırım yerine alternatif, ithalat-ihracata yönelik “sanayi yatırımı” yapılmasını önermekte ve “döviz tasarrufunun” altını çizmektedir. Ayrıca Kazgan’a göre, Boğaz köprü inşa edilecek ise; trafik hesaplarını,

¹⁴⁵ Öngörülen yıllara göre raporda belirtilen olasılıklar/ tahminler, gerçekleşen değerlerin oldukça gerisinde kalmaktadır; 1990 ve 1995 yıllarında sadece köprüden geçen taşıt sayıları, sırasıyla, yaklaşık 186.000 ve 275.000 olarak gerçekleşmektedir (KGM, 2015; Şahin, 2015: 29).

“toplumsal maliyeti ve faydayı” gözetken ve doğrudan doğruya konuyla ilgili “menfaati olmayan gruplar” tarafından yapılmalıdır. Burada Kazgan tarafından olumsuz eleştirilen, köprüyü inşa etmek isteyen özel teşebbüslerin/ firmaların çeşitli fizibilite raporları hazırlamasıdır. Firmaların köprüyü yapmak ve hatta ikinci, üçüncü köprüyü yapmak istemeleri, yani ticari menfaatleri, hazırladıkları raporların tarafsızlığını tartışmalı hale getirebilir. Bu tarz şüphe ve suçlamalara mahal vermeden tarafsız bir gruba hesapların yapılması hem toplumun hem de iktidarın yararınadır.

Kazgan yazısında köprü yatırımının ekonomik yüceliğine bir başka olumsuz eleştiri getirmektedir; o da köprünün gelir bölüşümündeki etkisidir. Kazgan’a göre köprü yatırımı; vergisini ödeyen ancak arabası olmayan, Boğaz’dan geçmeyecek ya da köprü ayaklarının ve çevre yollarının inşa edileceği alanlarda arsası bulunmayan vatandaşla, bunlara sahip olan vatandaşlar arasındaki farklılaşmayı işaret etmektedir. Özellikle köprü ve çevre yolları için istimlak edilecek alanların arazi bedeli, vergilerle her vatandaştan toplanan sınırlı bütçelerden gelmektedir. Dolayısıyla Boğaza yapılacak bu yatırım için ülkedeki her vatandaşın fikri alınmalıdır.

3.4.1.1. Öngörülemeyen Ekonomik Değer: Köprü Maliyeti

Flyvbjerg’e göre mega projeler, performans verileriyle kendi dillerinde konuşmakta ve verilere göre bu tür on projeden dokuzunda, maliyet aşımaları oluşmaktadır (2014: 9). Bu bağlamda köprünün kapsamlı maliyeti kamuoyunun gündeminde tartışma konusu olmaktadır. Mimarlar Odası Genel Başkanı Maruf Önal, Genel Sekreter Demirtaş Ceyhun ve Yönetim Kurulu Üyesi Turgut Cansever gibi isimler, basın toplantısında müşterek açıklamalar yaparak köprü ile ilgili endişelerini birkaç başlıkta toplamaktadırlar. Köprünün ekonomik yüceliği tartışmasıyla ilgili olan açıklama; köprünün resmi maliyeti olan “üç milyar liranın” aksine “beş milyar lira” olacağı ile ilgilidir. Ayrıca köprünün, “30 milyar liralık arsa spekülasyonu” oluşturacağı düşünülmektedir (Cumhuriyet, Mart 8, 1968; Mimarlar Odası, 1968).

Gülten Kazgan Cumhuriyet’te “Yine Boğaz Köprüsü” adındaki yazısında, köprü konusu bağlamında “toprak spekülasyonunu” değerlendirmekte ve Kazgan’a göre köprü-istimlak bedelinin maliyete etkisini tartışmaktadır.

“Toprak spekülasyonu, gerek İstanbul’da gerek başka şehirlerde büyük servetler yaratmanın başlıca kaynağı olmuştur. Köprü, bu bakımdan altın yumurtlayan bir tavuktur fakat bu tavuk, altın yumurtayı sadece toprak spekülasyonu yapan zümre için yumurtlamakta, gerekli altını da vergi ödeyenlerin cebinden almaktadır. Bugün için istimlak bedellerinin 400-500 milyon TL tutacağı tahmin ediliyor.” (Kazgan, 15.05.1968 Cumhuriyet)

Kazgan’a göre “toprak spekülasyonu”nun yarattığı servetler, tüm ülkenin vergileri ile oluşan hazine bütçesiyle ödenmektedir. Dolayısıyla Boğaz köprüsü gibi büyük

maliyetli yatırımlar, bu argümanlarla gelir bölüşümünü, daha çok olumsuz yönde etkileyecektir. Projeyi, maliyetli bir yatırım olarak değerlendiren bu eleştiri, üzerine düşünülmesi gereken haklılık payı olan bir bakış açısidir. Ancak ülkenin - vatandaşların- politik seçimleri, Meclis çoğunlukları, iktidarlara bu tarz politikaları yapma yetkisi vermektedir. İktidar olan hükümetler, rıza-ikna araçlarını, yetkiler çerçevesinde kullanarak politikaları oluşturmaktadır.

Kemal Bisalman¹⁴⁶, Milliyet'teki "Cızz" isimli köşesinde "Boğaz köprüsü mü yoksa 'metro' mu?" yazısında, köprünün teknolojik yüceliğine alternatif olarak metro projesini getirmektedir. Bisalman'a göre İstanbul trafiğinde araç arttığı sürece yolları açıp genişletmek, zaman ve maddi kazanç sağlamamaktadır. Dolayısıyla çözüm, karayolları projeleri veya yatırımları değil metro gibi nüfusu toplu, raylı taşıyan sistemdir. Bisalman'ın yazısında görüşünü şekillendiren Mimarlar Odası araştırmalarından yaptığı alıntılar ve çıkarımlardır. Köprü konusunu; nüfus, araç, trafik ve İstanbul boyutları ile irdeleyen Bisalman, -yazısında değindiği- Mimarlar Odasının araştırmasında, İstanbul'daki trafik sıkışıklığının ülke ekonomisine yüklediği kayba değinmektedir:

"Bu kayıp yaklaşık olarak günde 10-15 milyon liradır. Zira, 3 milyona ulaşan İstanbul nüfusunun en azından bir milyonu çalışabilir nüfustur ve bu nüfusun sabah işe giderken bir, akşam dönüşte yine en az bir saati ulaşım tıkanıklığı yüzünden yollarda geçmektedir. İş saatinin ortalama değeri için 3 lira desek kaybolan iş gücünün parasal değeri 'üç liradan iki milyon saat' hesabıyla 6 milyon lirayı bulmaktadır. Ayrıca bu iki saat zarfında 30 bin özel oto ve taksile 2 bin otobüs atıl kapasite olarak çalışmaktadır. Araçların fazladan yaktığı benzin ve amortisman kayıplarını hesaba katarsanız zarar, günde 10-15 milyon lira civarında çıkmaktadır. Yıllık zarar ise 3 ile 5 milyar lira!" (Bisalman, 17.10.1969, Milliyet) Bisalman, Mimarlar Odasının araştırmasından alıntıladiğı bu anekdotta, sayısal veriler ve hesaplamalar yoluyla, trafik tıkanıklığının günlük ve yıllık maliyetlerini göstererek trafik sorunlarının çözülmesinin ekonomik açıdan ne kadar önemli olduğunu anlatmayı hedeflemektedir. Alıntısında "30 bin özel oto" ve "taksi", "2 bin otobüs" gibi detaylı ve spesifik veriler sunmaktadır. Bu, var olan kent-içi karayolları sistemlerine köprünün eklenmesinin, bir çözüm değil, tam tersine tekrar İstanbul trafiğini bir meseleye dönüştürecek bir çözümsüzlük gibi göstermektedir. Bisalman yazısında, Mimarlar Odasının İstanbul trafiğini hafifletmek amacıyla; "İstanbul şehir trafiğine hizmet etmeyeceği" düşünülen "gereksiz tüketim trafiğini kamçılayan" 3 milyar liralık Boğaz köprüsü yerine, Levent ile Yenikapı arası, 500-600 milyon liraya mal olacak 12 kilometrelik bir "metro" inşa edilmesini önerdiğini belirtmektedir.

¹⁴⁶ Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesinde eğitim alan yazar, gazeteciliğini "Son Havadis", "Hürriyet" ve "Milliyet" gibi gazetelerinde devam ettirmektedir.

Böylelikle yazar, İstanbul kent-içi ulaşımı içinde köprü fikrine alternatif en uygun çözümün metro olacağını dile getirmektedir.

İlhami Soysal¹⁴⁷, Akşam gazetesinde “Deli Dumrul Köprüsü” adını verdiği yazısında, köprüyle ilgili Mimarlar Odası raporlarından/ araştırmalarından hareketle bir yazı yazmaktadır. Bu yazıyla köprünün ekonomik yüceliğini tartışmaktadır.

“Mimarlar Odası yetkilileri, üç ya da dört milyar liraya mal olacak ve en azından seksen milyar liralık spekülasyon kazanca yol açacak köprü illa da yapılsın diyenlerin, halkın çıkarlarını değil, özel araba sahiplerinin keyfi, zenginlerin daha zengin olması için bu işte ısrar ettiği görüşündeler. İlla köprü yapılmalıdır, bu bir zorunluluktur diyenlerin, halkı aldatmak ve zorunluluğa aklı yatırmak için uydurma rakamları piyasaya sürdüklerini de açıklıyorlar.” (Soysal, 08.12.1969, Akşam)

Soysal alıntısında “üç ya da dört milyar liraya mal olacak” ifadesiyle projenin yüksek ancak muğlak maliyetine dikkat çekmektedir. Bu rakamlar, projenin kamu maliyesine büyük bir yük getireceğini ima etmektedir. Alıntıda “spekülasyon kazanç” ifadesi, köprünün inşaatının büyük ölçüde kurgusal “vurgun” kazançlara neden olacağını ve belirli kesimlerin -“özel araba sahiplerin/ zenginlerin”- bundan fayda sağlayacağını iddia etmektedir. Bu, projenin ekonomik adaletsizlik yaratacağına dair söylem stratejisindeki ciddi eleştirilerinden biridir. Retoriğini güçlendirmek adına kullanılan “uydurma rakamlar” ifadesi, köprünün maliyet ve faydalarına ilişkin verilen bilgilerin güvenilirmez olduğunu belirtmekte ve köprü projesinin şeffaflık ve doğruluk ilkelerine aykırı olarak yönetildiğini ima etmektedir. Dolayısıyla yanıltıcı bilgilerle kamuoyunu köprünün ekonomik yüceliğine yönlendirdiğini iddia etmektedir. Bu söylem stratejisiyle Soysal, köprü yatırımının meşruiyetine dair ciddi şüpheler uyandırmakta ve projeyi savunanların dürüstlüğüne sorgulamaktadır.

“Boğaz köprüsü dev hamledir...” isimli yazısında Nizamettin Nazif Tepedelenlioğlu, “son derece lüzumlu” gördüğü köprünün yalnızca 350 milyona mal edileceğini yazmakta ve bu maliyeti, Galata köprüsünün yapım maliyeti ile kıyaslayarak “sudan ucuz” şeklinde değerlendirmektedir.

“Galata köprüsü, Operatör Cemil Paşa’nın şehreminliği zamanında sipariş edilmekte ve yarım kilometre uzunluğundaki bu köprünün fiyatı, beş yüz bin altındır (bugün iki yüz milyonun üstünde). Asma köprü ise bir buçuk kilometreden fazla, Galata köprüsünün üç mislidir. Bu hesaplara asma köprüsünün fiyatı, üç yüz altmış milyon edebilecekken üç yüz elliye kıvrılabilmiş.” (Tepedelenlioğlu, 29 Ocak, 1970, Yeni İstanbul)

Tepedelenlioğlu, köprünün ekonomik yüceliğini, bu alıntısıyla karşılaştırmalı ve tarihsel bağlam ile ele almaktadır. “Asma köprünün”, Galata Köprüsüyle kıyaslanan ifadesi, köprü yatırımının büyüklüğünü ve ölçeğini resmetmektedir. Bu alıntıda Tepedelenlioğlu, köprülerin boyutlarını karşılaştırarak maliyet farkını açıklamaya

¹⁴⁷ Hukuk öğrenimini İstanbul Üniversitesi’nde tamamlayan yazar, Ankara’da gazetecilik yapmaktadır. “Son Havadis”, “Akşam”, “Milliyet” gibi gazetelerde yazılar yazmaktadır.

çalışmaktadır. Hesaplama sonrasında yazar tarafından “kıvrılabilmiş” ifadesi, Boğaz Köprüsünün maliyetinin tahmin edilenden daha düşük olduğunu belirtmeyi amaçlamakta ve maliyetin öngörülenin altında kalmasını hafif bir hayret ve memnuniyetle ifade etmektedir. Tarihsel bir otoriteyi -Cemil Paşa- ve bir köprü olgusunu, söyleminde retorik olarak kullanan Tepedelenlioğlu, okuyucuya ekonomik değerlerin ve maliyet yönetiminin önemini, yalın ve anlaşılır biçimde vurgulayan bir söylemle sunmaktadır. Tepedelenlioğlu bu basite indirgenmiş ya da kolay bir hesaplama mantığı üreterek köprünün maliyetine karşı eleştirel yaklaşanların argümanlarını çürütmeye yöneliktir. Ayrıca bu alıntı, köprü maliyetini onaylayan, köprüyü, rasyonel ve uygun bir yatırım gibi göstermeye çalışmaktadır.

Nadi, köprü maliyetini tartıştığı “Köprü ve Kültür” yazısında, köprünün ekonomik yüceliğine güvensiz bir biçimde yaklaşmaktadır:

“Üç yıl sonra hizmete açılacağı söylenen Boğaz köprüsünün, çevre yılları ile birlikte 1.5 milyar liraya çıkacağı hesaplanmaktadır. Bizim gibi gırtlığına kadar borçlu fakir bir millet için bu, çok ağır bir yükür. Bununla beraber, biz bu paranın köprü yapımına yeteceğine inanmıyoruz. Eğer öngörülen süre ve masrafla eseri tamamlamak mümkün olursa hiç değilse bu yönden hükümeti başarılı sayabiliriz.” (Nadi, 22.02.1970, Cumhuriyet)

Nadi’nin söylem stratejisinde, ekonomik zorluklar içindeki bir milletin, büyük bir kamu projesi olan köprünün mali “yükü”nü (1.5 milyar lira) taşımakta zorlanacağını vurgulamaktadır. Nadi, hükümetin projeyi öngörülen maliyet ve sürede tamamlayabileceği konusunda ciddi şüpheler dile getirmekte ve köprü yapım sürecinde hükümetin ciddi bir sınav vereceğine dikkat çekmektedir. Bu retorik, hükümetin ekonomik yönetim kapasitesini eleştiren bir söylem olarak karşımıza çıkmakta ve köprü maliyetiyle ilgili beklenmeyen ve beklenen durumlar söz konusu olduğunda sorumluluğu her türlü hükümete atfetmektedir.

3.4.1.2. Ekonomik Fayda: “İşbirlikçi” Tampon Gruplar

İlhan Selçuk, “Pencere” adlı Cumhuriyet Gazetesi köşesinde, “Boğaz Köprüsü” yazısını kaleme almaktadır. Yazının içeriği, Flyvbjerg’in ekonomik yücelik kategorisinde vurguladığı proje ile ilgili “işbirlikçilerin” alanı/ durumu ile ilgilidir. Ancak Selçuk yazısında, projeden “fayda” sağlayacak grupları, oldukça geniş kapsamda, yer yer sert, suçlayıcı ve abartılı ifadelerle ele almaktadır:

“Beynelmilel büyük kumpanyalar...yabancı kapitalizmin sömürücüleri...bunların Türkiye’deki komisyoncuları, masaları...arsa, apartman vurguncuları...emlak tefecileri...imar ve iskan nüfuzcuları, belediye siyasetçileri...ve her bir kolda bulunan kadroların derece derece fırsatçıları...hepinize gün doğdu! Çünkü Boğaz köprüsü yapılıyor. Köprünün yalnız çelik bedeni, 300 milyon lira, köprüyü, karaya bağlayacak yolların tesviyesi ve yapımı 100 milyon lira, çevre yollarının inşaatı 500 milyon, yolların açılması için istimlakler 500 milyon, yolların her bir kilometresi 120 milyon, İngiliz firmasına yaptırılan

proje bilmem kaç milyon...Tefeciler, vurguncular, komprador¹⁴⁸lar , emlak simsarları, nüfuz tüccarları, işbilir politikacılar, coppers¹⁴⁹çılar , belediye kurtları, hinoğlu hinler...hepiniz zil takıp def vurarak şıkır da şıkır oynayın!” (Selçuk 11.02.1968, Cumhuriyet)

Bu alıntıyla Selçuk, köprünün ekonomik yüceliğini, negatif yönleriyle ciddi biçimde eleştirmekte ve alaycı-ironik üslubuyla olumsuz bir retorik geliştirmektedir. Öncelikle, Selçuk’un söylem stratejisinde kullandığı “beynelmilel büyük kumpanyalar”, “yabancı kapitalizmin sömürücüleri”, “arsa, apartman vurguncuları” vb. gibi ifadelerle, köprü projesinden “çıkar” sağlayacak grupların varlığını olumsuz ve suçlayıcı bir dille betimlemektedir. Ayrıca köprü maliyeti üzerinden pekiştirilen detaylandırılan sayısal veriler, “yüksek” harcamaların altını çizmektedir. Selçuk söylem stratejisinde, köprü projesine bağlı olarak “tefeciler”, “vurguncular”, “kompradorlar”, “emlak simsarları”, “belediye siyasetçileri”, “işbilir politikacılar” vb. gibi birçok farklı grubu kapsayan geniş bir suçlama yelpazesi sunmaktadır. Bu geniş suçlama, rant, imar-iskan gibi konularda “fırsatçılık” yapıldığını vurgulayarak projenin etrafındaki tüm çıkar gruplarını hedef almakta ve eleştirinin kapsamını genişletmektedir. Bu dil, okuyucuda hem köprü projesinin sorgulanmasını hem de iddia edilen gruplara karşı olumsuz bir tutum geliştirmeyi amaçlamaktadır. Selçuk bu alıntısında niyetini ve ideolojik bağlamını üç başlıkta özetlemektedir. Birincisi, kapitalizm eğilimleri açısından sisteme karşıtı bir tutum geliştirerek köprü projesinin ardındaki sistemsel sorunları eleştirmektedir. Bu eleştirilerle Selçuk, köprü projesinin adil olmayan, fırsatçı ve sömürücü yanlarını öne çıkararak, mevcut sistemin değişmesi gerektiğini savunmaktadır. İkinci olarak söylem stratejisinde halkın bilinçlenmesi ve tepki vermesi adına yazar, okuyucuları projelerin arka planındaki gerçeklerle ilgili bilinçlendirmeyi amaçlamaktadır. Detaylı maliyet açıklamaları ve suçlamalar, okuyucunun bu projelere karşı daha eleştirel bir tutum geliştirmesini sağlamaktadır. Üçüncü olarak alternatif politikaların gerekliliğini savunan Selçuk’un abartılı eleştirileri, aynı zamanda daha şeffaf, adil ve halk yararına politikaların gerekliliğini anlatmaktadır. Mevcut projelerin halk yararına olmadığını dile getiren Selçuk, bu tür projelerde halkın çıkarlarının gözetilmesi gerektiğini savunmaktadır.

Selçuk yazısının devamında

¹⁴⁸ Bu kelime özellikle 20. yüzyıl boyunca sömürge dönemlerinde ve sonrasında bağımsızlığını kazanmış ülkelerde, sömürgeleştirilmiş güç ilişkileri tarafından kontrol edilen ülkedeki -yatırımlarda aracılık eden- yerli işbirlikçi sınıfını tanımlamak için kullanılan bir terimdir. Yazar Selçuk, bu kelimeyi; kompradorların genellikle yerel iş dünyasının üst düzeylerinde yer almasını ve ülke dışı güçlerin çıkarlarını yerel halkın çıkarlarının önüne koymasını vurgulamak için kullanmaktadır.

¹⁴⁹ Bakırcılar.

“Türkiye ve İstanbul nasıl bu hale gelmiş ve açmaza düşürülmüştür? Son 20 yıl içinde Türkiye’yi adım adım Boğaz köprüsü kazığına kadar getiren hikaye, kademeli olarak şöyledir: Yabancı kapitalist kalkar: ‘Ben size dolar vereyim kalkın! Ama ancak özel sermayedarlarınızı desteklerseniz, borç ve kredi veririm.’ der. Bu teklif gerçekte komprador kapitalizminin Türkiye’nin ihracıdır. Devletin kefil olduğu krediler, borçlar, dolarlar bizim kompradorların cebine akmaya başlar... Onlar da özel yatırımlarını gidip yoksul Anadolu’nun ve fakir Doğu’nun oralara yapacak değiller! Başlarlar İstanbul’da girişime... İstanbul’da iş üstüne iş, bina edilir. Anadolu yoksulluğun çukuruna ve Dersaadet’in kapitalistleri de zenginliğin doruğuna yükselirler... Vakti zamanın hükümeti, sosyal adaletsizliğin körükçüsü olarak bu politikayı resmi ağızla açıklar: ‘Her mahallede bir milyoner yaratacağım...’” (Selçuk 11.02.1968, Cumhuriyet)

3.4.1.3. “Deli Dumrul” Metaforu

1968 yılı Aralık ayında, Ortadoğu Teknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Öğrenci Derneği tarafından düzenlenen bir açık oturumda, oturum yorumcusu olan İktisatçı Atilla Sönmez¹⁵⁰, Boğaz Köprüsü yatırımını “Deli Dumrul Köprüsü” olarak vasıflandırmaktadır (Erer, 1973: 56). “Deli Dumrul” metaforu, Dede Korkut Hikayesinden hareketle; kuru çayın üstüne köprü yapıp, geçenden 33 akçe, geçmeyenden döve döve 40 akçe alan bir erdir (Tokgözlü, 2021: 306). Sönmez, köprünün ekonomik yüceliğini, bu metafor ile eleştirmektedir. Çünkü projesi için alınacak dış krediler, köprü geçişlerinde alınacak ücretten ve köprüden geçmezse bile vergilendirme yoluyla her vatandaştan kesilecek borç ödemesinden karşılanmaktadır. Deli Dumrul alıntısı, dönemin gazetelerinde de bu bağlam üzerinden tartışılan bir benzetme halini almaktadır. Hatta Akşam Gazetesi yazarı İlhami Soysal, “Deli Dumrul Köprüsü” adlı bir yazı kaleme almakta ve köprünün ekonomik yüceliğine eleştirel bakmaktadır: “Tek bir köprü için şan, gösteriş olsun, üç milyonluk İstanbul’da, üç beş bin özel otomobil sahibinin gönlü olsun diye üç-dört milyara kıymak, ‘ehem’ ile ‘mühimi’, birbirine karıştırmak gerçekten aklın alacağı şey değil...Boğaz köprüsüne ‘Deli Dumrul’ köprüsü adını yakıştıranları ne kadar kutlasak azdır.” (Soysal, 08.12.1969, Akşam) Soysal alıntısında, köprünün yapımı için harcanacak büyük miktarın ekonomik rasyonalitesini sorgulamakta ve bu kamusal harcamanın toplumsal fayda/ ihtiyaç açısından değerlendirilmesini, İstanbul nüfusu ve kentteki araç sayısına indirgemektedir. Soysal’ın söylemindeki retorik, “ehem” ile “mühim” arasında kurulmaktadır. İstanbul nüfusu ve özel araba sayısını aza indirdiği söylemiyle Soysal, kamu-özel ekonomik kaynakların köprü projesi için kullanılmasını/ harcanmasını sorgulamaktadır. Soysal’ın köprünün yalnızca ekonomik değeri üzerinden kurduğu bu retorik, toplumsal ihtiyaçları küçümsemek ve köprüyü tek

¹⁵⁰ 1960’lı yıllarda Devlet Planlama Teşkilatı’nın İktisadi Planlama Dairelerinde uzman olarak çalışmakta, daha sonra ODTÜ Ekonomi ve İktisat Bölümünde yardımcı profesör, 1969-71 yılları arasında rektör yardımcısı pozisyonunda çalışmaktadır (Bilgi Yay., 2024).

yönüyle değerlendirmesiyle eksiktir. Tekin Erer, Son Havadis Gazetesindeki “Çılgın Köprücüler!” isimli yazısında, Soysal’ın yazısındaki içeriğe atıfta bulunarak “köprü karşıtlığı” üzerinden tekrar köprünün ekonomik yüceliğini söylemiyle pekiştirmektedir.

“Türkiye’de büyük eser, iyi eser, faydalı eser düşmanlığı vardır. Türkiye’de faydalı, iyi ve büyük her eser için mutlaka aleyhte neşriyat yapılmıştır. İlhami Soysal’ın ‘Deli Dumrul Köprüsü’ adını verdiği yazı, şimdiye kadar CHP ve TİP’lilerin köprü aleyhindeki fikirleri üzerine tüy dikmiştir. Biz bunlara ‘çılgın köprücüler’ diyoruz. Çünkü hiç kimse çıldırmadan bu kadar rasyonel, faydalı, lüzumlu hatta zaruri büyük bir eser hakkında bu kadar düşmanca davranamaz! Boğaz köprüsünün aleyhinde bulunmak, akla, mantığa, memleket gerçeklerine ve yurt menfaatlerine isyandır.” (Erer, 17.12.1969, Son Havadis)

Erer’in hem bir siyasetçi hem de Adalet Partili bir siyasetçi olduğu, her yazısında, söylem stratejisinde, alıntısında ve kurduğu retorikle oldukça açıktır. Bu alıntısında da adeta köprü “neferi”, köprüye eleştirel yaklaşanı bir “paratoner” gibi yaklaşmakta ve kurulan retoriğin en az iki katı bir retorikle geri püskürtmektedir. Yani Erer, sadece muhatabına cevap vermekle kalmamakta, köprüyle ilgili olası/ gelecek diğer eleştirilerin önünü kapatmaya yönelik bir söylem bağlamı oluşturmaktadır. Erer, Deli Dumrul metaforuna, “Çılgın Köprücüler” retoriği ile karşılık vermektedir. Ancak Erer’in kullandığı metaforun tarihi bir anlatısı yoktur, O doğrudan ifadeyi gerçek manasında kullanmakta ve muhatap aldığı karşıt kitleyi (Soysal, CHP-TİP vb.) doğrudan “çıldırmış” olmakla, “düşmanca” davranmakla ve “yurt menfaatlerine isyan” etmekle suçlamaktadır. Bu ağır ve ciddi ithamlarıyla Erer, köprü projesinin arkasında durmaktadır. Çünkü Erer’e göre köprü, ekonomik çerçevede rasyonel, faydalı ve akla mantığa uyan bir projedir. Ancak Erer’in alıntısındaki ideolojik saikler veya karşıtlıklar, söyleminin niteliğinde belirgin/ baskın bir durumdadır. Dolayısıyla Erer’in ne söylediğinden çok, nasıl söylediği, söylemindeki ağırlığın dengesini oluşturmaktadır.

“Asma Köprü!” adlı bir yazısında Orhan Seyfî Orhon, köprünün ekonomik yüceliğini dış kredi ödemeleri ve köprünün kendi kendinin borcunu ödeyecek olması üzerine inşa etmektedir. Köprünün temel atma törenini, “mütevazi” bulan Orhon, “Süveyş Kanalı”ndan örnek vermekte ve kanalı “muazzam” bir iş olarak tanımlamaktadır. Kanalin tarihi ve öneminden bahsettikten sonra, açılış törenine atıfta bulunan yazar, asma köprü için daha büyük bir tören yapılması gerektiğini vurgulamaktadır. Çünkü “devletin kasasından bir kuruş çıkmadan bu işi başardık. Köprü kendi kendini on senede amorti edecektir.” Bu haliyle köprü, “memleketin ekonomik hayatı” için “büyük menfaatler” sağlayacak bir yoldur. (Orhon, 23.02.1970, Son Havadis).

3.4.2. “Planlı Ekonomi” Temsiliyeti

İlhan Selçuk “Boğaz Köprüsü” isimli yazısında, köprünün ekonomik yüceliklerinden biri olan köprüyle “kalkınma” argümanını eleştirmektedir:

“Anadolu’nun yoksulluğu sürer giderken İstanbul’un göbeği gittikçe şiştiğinden Boğaz köprüsüne ihtiyacımız var efendim...Hazırlat projeyi, ilan et ihaleyi, yabancı kompradorlarla kompradorlar el ele kucak kucağa han-ı yağmaya dalıp arsa ve apartman vurguncuları ile birlikte memleketi kalkındırsınlar efendim” (Selçuk 11.02.1968, Cumhuriyet)

Selçuk, söylemindeki karşıtlığı Anadolu-İstanbul aksına yerleştirmekte ve İstanbul aksına, ekonomik büyümeyi, Anadolu aksına ise yoksulluğu koyarak aradaki karşıtlığı vurgulamaktadır. Bu karşıtlık üzerinden kurulan retorik, kalkınmanın eşitsizliğini gözler önüne sermekte ve köprü projesinin, “planlı” ekonomiye ve toplumsala olan etkilerini sorgulayan önemli bir stratejidir. Selçuk bu alıntısında köprünün kalkınmaya etkisini ve bu etkinin arkasındaki gerçek motivasyonlarını üç başlıkta tartışmaya açmaktadır; Birincisi kalkınmanın adaletsiz-eşitsiz dağılımı, ikincisi yabancı sermaye ve yerli sermaye sahiplerinin çıkarlarına gelişen kalkınma ve üçüncüsü köprünün yerel kalkınmayı teşvik etmek yerine, arsa ve apartman spekülasyonları yoluyla belirli grupların zenginleşmesine yol açtığını vurgulayan daha sembolik kalkınma.

Cumhuriyet’teki köşesinde Nadir Nadi, “Kel başa” adlı bir yazı kaleme almaktadır ve köprünün ekonomik yüceliği bağlamında bir kalkınma figürü olmasını sorgulamaktadır.

“Planlı ekonomi çağında yaşıyoruz, özellikle az gelişmiş milletler, kalkınmalarını en kısa yoldan sağlamak, ulusal gelirlerini arttırmak ve ileri toplumlara bir an önce yetişmek için çok dikkatli davranmak zorundadırlar. Harcamalarda tasarrufa önem vermek, yatırımları gelir arttırıcı konular üzerinde mantıklı bir sıra ile yoğunlaştırmalıdır.” (Nadi, 29.08.1968, Cumhuriyet)

Nadi bu alıntısıyla söylem stratejisinde iki denge oluşturmaktadır, birinci güç dengesi, “ileri toplumlar”, ikincisi ise “az gelişmiş milletler”dir. Nadi, bu güç dengesinde retorliğini, az gelişmiş milletlerden ileri topluma geçiş üzerine kurmaktadır ve retorliğini güçlendirmek adına “planlı ekonomi”, “harcama”, “tasarruf” ve “yatırım” gibi ifadelerle kalkınma sürecinde izlenmesi gereken stratejilere dikkat çekmektedir. Nadi’nin bu alıntısı, az gelişmiş ülkelerin ekonomik kalkınma süreçlerinde izlemeleri gereken stratejileri planlı ekonomi çerçevesinde ele almaktadır. Ayrıca tasarruf ve gelir arttırıcı yatırımların önemini vurgularken, planlı ekonominin ve devlet kontrolünün kalkınmada nasıl bir rol oynaması gerektiğini ima etmektedir. Bu, serbest piyasa ekonomisinden farklı olarak, ekonomik kaynakların verimli kullanılmasını ve kalkınmanın sürdürülebilir olmasını teşvik eden bir yaklaşımı yansıtmaktadır/savunmaktadır. Alıntı, ekonomik kalkınmanın ideolojik ve stratejik boyutlarını ele alarak, aslında az gelişmiş ülke statüsünde olan Türkiye’nin kalkınma süreçlerine dair

eleştirel bir perspektif sunmaktadır. Türkiye'nin gelişmiş ülkeler statüsüne gelmek için daha verimli ve ekonomik sürdürülebilirlik karşılığı olan yatırımlar yapılması gerektiğini alt mesaj şeklinde vurgulamaktadır.

Bugün Gazetesi yazarı olan Refik Özdek, “Dünya Dönüyor” isimli köşesinde “Boğaz Köprüsü” yazısında dönemin politik atmosfer ve tartışmalarından görece bağımsız bir yazı kaleme alan yazar, Boğaz köprüsünün ekonomik yüceliklerini ön plana çıkararak köprü gibi bir yatırımın yapılmasını iktisadi kalkınma adına faydalı bulmaktadır. Özdek, köprü ile ilgili tartışmaları iki grup altında toplamaktadır; “köprü, televizyon, otomobil fabrikası gibi yatırımlarının yapılmasını, alkışlayanlar ve lüzumsuz ve zamansız sayanlar.” Yazar; kendisini, bu yatırımları lüzumlu gören grup içinde konumlandırmakta ve köprü gibi bir yatırımın, ekonomik faydalar sağlayacağını düşünmektedir.

“Mimarlar Odası, köprü konusunda bir rapor hazırladı, işi teknik yönünden inceledi fakat yapılması aleyhindeki görüşünü iktisadi sebeplere bağladı. Oysa iktisatçılar, işin tekniği üzerinde durmuyor fakat yapıma başlamakta gecikilen her yıl için zararın yüz milyonların üstünde olduğunu söylüyorlar. Köprü yapımına itiraz eden yazarlar ise daha çok iki nokta üzerinde duruyorlar: Birincisi, köprü yapımında sarf edilecek para ile yurdun acil ihtiyaçları karşılanır. Mesela Doğu illerimize yok, fabrika, hastane kurulur. İkincisi, köprüyü yabancılar yapacak ve finansmanını da onlar yapacağı için bunun memleket ekonomisine faydası değil, zararı olacaktır. Köprü mütemadiyen mal çıkaran ve bu malların satışından elde edilecek karı dışarıya akıtan bir yabancı sermaye işletmesi olmayacaktır. Bütün karı ve faydası, bize olacaktır. Köprünün yapımından sonra, sağlanacak fayda ve iktisadi tasarruf, bütün yurdu müspet yönde etkiler.” (Özdek, 08.07. 1968, Bugün)

Bu alıntısıyla Özdek, Boğaz köprüsü yapımına dair farklı güç dengeleri olan grupların görüşlerini/ argümanlarını, mantıklı ve rasyonel bir dille sunmaktadır. Bu, okuyucunun tarafların argümanlarını objektif bir şekilde değerlendirmesini sağlamaya yönelik bir stratejidir. Birincisi görüş, işin teknik yönünü inceleyip köprünün aleyhtarlığını iktisadi argümanlarıyla temellendiren Mimarlar Odası, ikinci görüş, köprünün yapılmadığı her yıl için ekonomik zarar olacak argümanı ile iktisatçılar, üçüncü grup görüşü ise hem karşılaştırmalı politik yatırımlar öneren hem de köprünün “memleket ekonomisine” olan katkısını sorgulayan yazarlardır. Kısacası, köprü yapımına karşı çıkanlar, kaynakların daha acil ve yerel ihtiyaçlara yönlendirilmesi gerektiğini savunurken, köprü yapımını savunanlar uzun vadeli ekonomik faydaları vurgulamaktadır. Özdek, bu karşıtlıklar üzerinden farklı bir retorik kurarak söylem stratejisinde bu üç grubun fikrine değinmekte ve kendi düşüncesini açıklamaktadır. Özdek kendi görüşünü ifade ettiği alıntının son kısmında, eleştirilerin haklılık payını kabul etmekte, ancak köprüyle ilgili daha uzun vadede bir profil çizmektedir. Özdek, Boğaz köprüsünün yapımının ekonomik ve toplumsal faydalarını vurgulayan bir söylem sergilemektedir. Köprünün yabancı sermaye işletmesi olmayacağını ve tüm

karının yerli halka ait olacağını belirterek, projenin ulusal çıkarlarla uyumlu olduğunu güvencesiyle savunmaktadır. Bu, ekonomik kalkınmanın yerli kaynaklarla ve yerli çıkarlarla gerçekleştirilmesi gerektiğini vurgulayan okuyucuyu ikna edici bir perspektiftir.

Talat Halman, Milliyet'teki "Doğrusu" adlı köşesinde "Halka köprü kurmak" adlı bir yazısında, köprünün ekonomik yüceliğini kapsamlı ve çift yönlü biçimde sorgulamaktadır.

"Köprü belki de İstanbulumuz ve Türkiyemiz için yararlı olacaktır. Belki, iktisadi kalkınmamıza hız verecek şehrimizin manzarasını bozmak yerine güzellikler katacaktır. Ama bunlar henüz bizi tam olarak inandırmayan rüyalar, faraziyeler, demeçler. Türk halkının 2-3 milyar liralık bir yatırım külfetine girmesi söz konusu oluyor da hükümet, Türk halkına kesin bir rakam söylemiyor bile. Maliyet rakamları, finansman yolları, köprüden başka şıklar vs. hakkında verilen bilgiler de inandırıcı değil." (Halman, 12.03.1969, Milliyet)

Bu alıntı, Boğaz köprüsü yapımına dair belirsizlikler ve şüpheler üzerinde durarak, aslında- temelde, hükümetin bilgi şeffaflığı konusundaki eksikliklerini eleştirmektedir.

Halman alıntısında, "İstanbulumuz" ve "Türkiyemiz" diye özelleştirdiği ifadelerle köprünün olası faydaları ve ekonomik yükü -maliyeti, finansman yöntemi vs.- konusunda okuyucunun projeye dair eleştirel bir tutum geliştirmesini sağlamaya yönelik bir dil kullanmaktadır. Ayrıca, halkın bilgilendirilme hakkını ve hükümetin şeffaflık eksikliğini, şüphe uyandıran bir retorikle vurgulayan bu söylem, köprü yatırımının ekonomik ve toplumsal etkilerini eleştirel bir gözle değerlendirmektedir.

Mimarlar Odası, Boğaz köprüsü projesinin maliyet verilerinin, Devlet Planı ile tutarlı olmadığını ve Plan'da ulaşım sektörü içinde yatırım masraflarının ayrılmadığını vurgulamaktadır. Bu haliyle Oda'nın görüşüne göre köprü, rantabl olmayan bir yatırım olduğu için hedeflenen kalkınma hızını düşürecektir (Mimarlar Odası, 1968: 35).

Tekin Erer'in Son Havadis'te "Yine Boğaz köprüsü" adındaki yazısında vurguladığına göre köprü, "yıllık yüzde yedi kalkınma hızıyla faydalı büyük bir eserdir." (Erer, 11.04.1969, Son Havadis). Erer, "Boğaz köprüsünün cezası!" isimli yazısında ise köprünün "kalkınma" yatırımı olma kimliğine gelen eleştirilere kapsamlı bir cevap vermektedir:

"Önce Boğaz köprüsü yapılmalı ki Türkiye'nin iktisadi ve ticari beyni olan sanayi merkezi bulunan İstanbul'dan Anadolu'ya her türlü ihtiyaç maddeleri, süratle ve beklemeden ulaşsın. Kaldı ki Boğaz köprüsüne bütçeden tek kuruş ödenmiyor. Alınan uzun vadeli kredilerle köprü ve çevre yolları ikmal edilecek ve üzerinden geçecek vasıtalarla alınan paralarla bütün masraflar karşılanacaktır. Yalnız yabancı turist arabalarından ve yabancı transit kamyonlardan alınacak geçit paraları bile köprünün yirmi yılda bedelini ödemeye kafi gelecektir. Köprü, bütçesine, her yıl milyonlarca lira gelir sağlayacak 'altın yumurtlayan tavuk' halindedir." (Erer, 20.09.1969, Son Havadis)

Bu alıntı ile Erer, Boğaz köprüsünün yapımının ekonomik ve ticari faydalarını vurgulayan ve projeyi savunan bir söylem sergilemektedir. Alıntıda köprünün, İstanbul

ve Anadolu arasındaki ticari bağları güçlendireceğini ve ekonomiye hız kazandıracağını belirterek, köprü yatırımını destekleyen ekonomik faydaları öne çıkarmaktadır. Ayrıca, köprünün uzun vadeli kredilerle finanse edileceği ve -yabancı turist ve transit araçlarının ödeyeceği- geçiş ücretleriyle geri ödemelerin yapılacağı/ “masrafların karşılanacağı” vurgusu, yatırıma dair finansman modelinin sürdürülebilirliğine dair bir güvence sunmaktadır. Alıntıdan hareketle Erer, Boğaz köprüsü yatırımının ekonomik ve ticari etkilerini ve köprünün arkasındaki ideolojik çerçeveyi olumlu beklentiler ve güvenceli bir göz ile değerlendirmektedir. Görüşünü, “altın yumurtlayan tavuk” metaforuyla güçlendirmeye çalışan Erer, projenin ekonomik getirilerini abartılı bir şekilde vurgulayan bir strateji üretmektedir. Bu, köprünün kalkınma projesi olduğunu gösteren ve toplumsal kabulünü artırmayı amaçlayan önemli bir retorik stratejidir.

Erer, “Köprü Düşmanları!” adlı yazısında ise köprünün ekonomik yüceliğini, planlı ekonomi temelinde kurmaktadır. Köprü için “altın yumurtlayan tavuk” tabirini kullanan Erer, köprünün “memleket hazinesine her sene 300-500 milyon lira devamlı gelir” sağlayacağını altını bir kez daha çizmektedir (Erer, 24.02.1970, Son Havadis).

3.4.2.1. Dış Borçlanma Dinamikleri ve “Jeopolitik Pazar” Stratejisi

1968 yılının sonlarından itibaren başlayan ve 1969 yılının ilk 7 ayı içerisinde netleşen köprü finansmanı/ köprü yapımı için kredi durumu, uluslararası fon -Ortak Pazar- ile kurulmaktadır. İlk olarak, Avrupa Yatırım Bankası¹⁵¹,’nın yönetiminde kurulan Japon, Alman, İngiliz ve İtalyan profesör ve uzmanlardan oluşan bir heyet ile Türkiye’den dönemin Bayındırlık Bakanlığı Müsteşarı ve Karayolları Genel Müdürü arasında geçen görüşmeler, projenin teknik, finans ve ihale gibi konularına aittir. Görüşmeler ve birkaç aylık toplantılar sonucunda, Boğaz Köprüsü inşası finansmanına katılan ülkeler, Boğaz köprüsü ve çevre yollarını içeren bu büyük çaplı proje için yaklaşık 80 milyon dolarlık (dönemin sekiz yüz milyon lirası) bir kredi açmaktadırlar (The Financial Times, Mart 17, 1969; Erer, 1973: 155). Milletlerarası teşekkülle; 30 milyonu Japonya Hükümeti, 20 milyonu Almanya, 8.4 milyonu İngiltere, 5 milyonu İngiltere, 2.5 milyonu İtalya gibi (Erer, 1973: 102). Kredinin ortalama ödeme süresi 20 yıl, en fazla faizin %4.5 ve ödemesiz sürenin de 5 yıl olduğu belirlenmektedir (Milliyet, Temmuz 2, 1969; Erer, 1973: 155). Dönemin Devlet Planlama Teşkilatı

¹⁵¹ Avrupa Yatırım Bankası, Avrupa Birliği’nin kredi veren kolu, yani Birliğin finans kurumudur ve Birliğin hedeflerini gerçekleştirmesine yardımcı olacak yatırımların, finanse edilmesi amacıyla 1958 yılında kurulmaktadır (T.C Dışişleri Bakanlığı, 2019; Avrupa Yatırım Bankası, 2024).

Müsteşarı Turgut Özal, görüşmeleri ve köprü projesiyle ilgili kamuoyuna bilgilendirme yapmaktadır ve “proje, beynelmilel uzmanlar tarafından incelendi ve projelendirmeyi en uygun ve en ekonomik biçimde” hazırladıklarını dile getirmektedir (Erer, 1973: 155).

Ancak bilgilendirmelere ve atılan ekonomik adımlara rağmen hem bazı siyasetçiler ve konuyla ilgili bazı uzmanlar hem de bazı köşe yazarları “köprü yatırımı”nın ekonomik değerine/ yüceliğine göre sorgulamaktadır. CHP Sivas Milletvekili Mustafa Kemal Palaoğlu’na göre Boğaz köprüsü, ekonomik değeri bakımından “devlete çok ciddi dış ödemeler güçlüğü” yaşatabilecek bir yatırımdır. Palaoğlu’na göre Boğaz Köprüsü ve çevre yolları bittikten sonra, “dövizle gelmekte olan otomobil sayısı ve akaryakıt tüketimi artacağından” devlet, ciddi ödeme güçlükleriyle karşılaşacaktır (Erer, 20.09.1968, Son Havadis).

Milliyet’teki “Günlük” köşesinde Ali Gevgilili¹⁵², “Bunalımda Boğaz köprüsü” isimli bir yazında, köprü yatırımının ekonomik yüceliğini, atılan resmi adımlar ve ülkenin dönemsel ekonomik atmosferi üzerinden değerlendirmektedir:

“Dış ticarete içine girdiğimiz darboğaz, Türk ekonomisinin bunalımlarını şiddetlendirirken, iktidar hala Boğaz köprüsü ile uğraşmaya devam etmektedir. Federal Almanya ile Bonn’da imzalanan anlaşma, köprü için Türkiye’ye 40 milyon mark kredi açmasını öngörmektedir. Net döviz kaynaklarımız, geçtiğimiz mayısta 44,3 milyon dolara kadar gerilemiş bulunmakta ve Türkiye, bir aylık ithalatını karşılamaktan uzak ‘minik’ döviz kaynaklarıyla en az dört beş ay daha ötelemeler gerçekleştirmeye çalışmaktadır. Yılbaşından bu yana %300 oranda çıkış gibi büyümekte, Uluslararası Para Fonu (IMF)’na olan 1.4 milyar dolarlık borcun ödenmesi ve son olarak 40 milyonluk Alman kredisi...” (Gevgilili 05.07.1969, Milliyet)

Gevgilili, yazısında ülkenin dönemsel ekonomik çerçevesini çizerek Boğaz köprüsü yatırımıyla ilgili endişelerini dile getirmektedir. Gevgilili’nin bu alıntısında kullandığı “darboğaz” ifadesi, Türkiye’nin ekonomik olarak zor bir dönemden geçtiğini belirtmekte ve ekonomik sıkışıklığı- kriz durumunu anlatmak için kullanılmaktadır. “Darboğaz” ifadesi, dönemin birçok resmi raporunda, planında geçen bir kelimedir. Dolayısıyla Türkiye ekonomik durumunun dönemsel olarak sıkıntılı süreçlerden geçtiği resmi kanallar yoluyla kabul edilen bir durumdur. Mevcut ekonomik sorunların olduğunu belirten söylemdeki başka ifade ise “Türk ekonomisinin bunalımlarını şiddetlendirirken”dir. Bu, ekonominin kötüleşmekte olduğuna ve ekonomik krizlerin halk üzerindeki olumsuz etkilerini artırdığına dair bir eleştiridir. Gevgilili, söylem stratejisinde seçtiği tabloyu, verdiği somut örneklerle pekiştirmekte ve köprünün

¹⁵² İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesinde eğitim gören yazar, gazeteciliğe “Ege Ekspres”te başlamaktadır. “Yeni İstanbul”, “Vatan” gazetelerinde çalıştıktan sonra 1963’te Milliyet’e geçmekte ve burada uzun yıllar kariyerini sürdürmektedir. Abdi İpekçi’den sonra gazetenin Başyazarlığını da yapmaktadır.

ekonomik yüceliği ile ilgili soru işaretleri oluşturmaktadır. Bu, ekonomik sorunların ciddiyetini daha belirgin hale getirmek için kullanılan bir stratejidir. Gevgilili söylem retorliğini, ekonomik kriz -dövizle borçlanma, IMF borçları vs. ile- varken hükümetin kaynaklarını Boğaz köprüsüne harcaması üzerinden kurmaktadır. Bu retorik, Boğaz köprüsünün ekonomik yüceliğine eleştirel bir bakış açısı eklemekte ve yatırımı, ekonomik kriz koşullarında öncelikli olmayan bir harcama olarak sunmaktadır. Gevgilili, siyasal iktidarın köprü yatırımını bu çerçevede “yadırgatıcı bir çelişki” olarak görmekte ve köprünün bu ekonomik atmosfere faydasını anlayamadığını belirtmektedir. Ayrıca Gevgilili’ye göre köprü, dönemsel “devalüasyon ihtimali” içinde sıkıntılı olan iktisadi ortamı daha bunalımlı bir hale getirebilir ve köprü “kazık” bir yatırım olabilir.

Tekin Erer, köprü finansmanı için gelen eleştirileri, “Boğaz Köprüsünün izahı” yazısında Demirel’den yaptığı alıntı ile açıklamaktadır:

“İki kıtayı birbirine bağlayan Boğaz Köprüsünün yalnızca İstanbul, yalnız Türkiye bakımlarından değil, dünya memleketleri bakımından da ehemmiyeti, bu husustaki teşebbüslerimizin finansmanı için birçok Avrupa ve Asya memleketleri tarafından gösterilmiş olan çok yakın ilgi ile bir kere daha sabit olmuş bulunmaktadır.” (Erer, 06.07.1969)

Erer, Demirel’in basın açıklamasından alıntıladığı bu söylemle köprüye ve köprü finansmanına olan “ilgiyi”, kıtalararası göstererek köprünün ekonomik yüceliğini üretmektedir. Böylelikle köprünün sorgulanan ekonomik yücelik boyutunu, güçlü sosyo-politik bir otorite figürü olan Demirel üzerinden izah etmektedir.

Abdi İpekçi, Milliyet’teki “Durum” köşesinde, “Hayırlı olsun” isimindeki yazısında köprünün ekonomik yüceliğine gelen itirazlara değinmektedir:

“Köprüye ‘öncelik’ yönünden yapılan itirazlar hiç de ihmal edilir nitelikte değildir. Bunun gibi maliyet sorunu da -verilen garantilere rağmen- tartışma konusudur. Bu hesapların genellikle yanlış çıkmaları bir yana, sadece devalüasyon ihtimalinin gerçekleşmesi halinde yükselecek maliyeti almak yeter. Aslında bütün bu tartışmalar artık geride kalmıştır. Köprü için anlaşmalar yapılmış, adımlar atılmıştır. ‘Hayırlı olması’ nı, zamanında tamamlanabilmesini dilemekten başka yapılacak bir iş yoktur.” (İpekçi, 28.01.1970, Milliyet)

İpekçi köprünün “öncelik” meselesini, zamanlama bakımından gözden kaçırılmaması veya göz ardı edilmemesi gereken bir konu olarak değerlendirmektedir. Çünkü köprünün ekonomik yüceliği ya da değeri, “verilen garantilere rağmen” ifadesi ile maliyet hesaplarının güvenilir olmadığına dair bir şüphe uyandırmaktadır. İpekçi söylem stratejisini köprünün maliyet hesaplarına duyulan şüphe yani ekonomik riskler üzerine kurmaktadır. Söylemini güçlendirdiği retorik ise “devalüasyon” ihtimalidir. İpekçi’nin bu ifadesi, ekonomik istikrarsızlık ve para biriminin değer kaybı olasılığına atıfta bulunmakta, bu da projenin finansal sürdürülebilirliği konusunda endişeleri artırmaktadır. Dolayısıyla, ekonomik belirsizliklerin projenin maliyetini

artırabileceğini belirten İpekçi, devalüasyon olasılığının maliyet üzerindeki etkisine dikkat çekerek, projenin ekonomik riskler taşıdığını vurgulamaktadır. Ancak İpekçi, ekonomik riskler ve öncelik konusundaki endişeleri dile getirirken, aynı zamanda alıntısının sonunda kaderci bir yaklaşım sergileyerek/ temennilerde bulunarak, mevcut durumu kabullenmeyi teşvik etmektedir.

Tarık Buğra, Tercüman'daki “Merhaba” köşesinde, “Asma köprü” isimli yazısında, “Avrupa ile Asya’yı bağlayacak” olan köprü olgusunun ekonomik yüceliğini, temeli atılan köprüye yüklediği “sorumluluklar”dan kurmaktadır. Buğra’ya göre asma köprü, “Türkiye’nin ve Türklüğün”, dünya üzerinde tuttuğu sorumluluklardan biridir. Buğra’ya göre, köprü konusunu “tahrik edenler” / eleştirenler, “fantezi”, “lüks” bulanlar ve köprüye “hayır” diyenler; “idraksiz direnişler” yapan ve yaptıklarına “yurtseverlik” veya “halk dostluğu” gibi anlamlar yükleyenler ve “Türkiye’yi aşan hedefler güdenler”dir. Asma köprüyü, “saf iyi niyetlerle, kontrolsüz ve tahkiksiz heyecanlarla ayaklananlar, hakikati veya büyük oyunu görmediler, demagojilere teslim oldular.” Buğra, “asma köprü” tabirini kullandığı köprünün, “Türkiye sınırlarını aşan bir mana” taşıdığını vurgulamaktadır:

“Kısır ve idraksiz bakışlar için köprü; göz boyamak düşkünü ve politik kozlar peşinde koşan bir iktidardır. Onlara göre milyonlar havaya uçmakta, bir gösteriş uğruna asıl ihtiyaçlar ihmal edilmektedir. Konuyla ilgili birtakım spekülasyonlara girildi, köprüye harcanacak parayla kaç hastane, ne kadar okul yapılabileceği bile hesap edildi. Kısacası, umumi efkârı kıskırtmak için her çareye başvuruldu.” (Buğra, 21.02.1970, Tercüman)

Buğra bu alıntısında, köprü projesine yönelik eleştirileri ve bu eleştirilerin altında yatan motivasyonları değerlendirmektedir. Köprüye karşı çıkanlar “kısır” ve “idraksiz” sıfatlarıyla değerlendiren Buğra, ilk olarak, köprü projesini göz boyamak ve politik avantaj sağlamak amacıyla kullanılan bir araç olarak gören eleştirmenlerin bu bakış açısını ele almaktadır. Ayrıca, köprüye harcanacak paranın alternatif kullanım alanları (hastane, okul vs.) üzerinden yapılan spekülasyonları ve bu spekülasyonların “umumi efkârı” (kamuoyu) “kıskırtmak” için kullanıldığını belirtmektedir. Söylem stratejisini bu ciddi itham ve karşıtlık üzerine inşa eden Buğra, söylemindeki bakış açısını ve bu bakış açısının köprüyle ilgili eleştirilerini, değersizleştirmektedir. Dolayısıyla bu retorikle, eleştirileri yapanları, dar görüşlü ve anlayışsız olmakla itibarsızlaştırmaktadır. Buğra’nın söylemindeki güç ilişkisinin vurgusu, köprüyü savunanların lehinedir. Ancak Buğra’nın söylemindeki “kıskırtma” ve “spekülasyon” ithamı eleştirisi, onun söylemi için de geçerli olabilir. Çünkü köprü karşıtları gibi sınırlı bir araçsallıkla (gazete köşe yazısı yoluyla), O da köprüyle ilgili bir yazı yazıyor. Yazısında köprüyü savunması, karşı taraf için de bir nevi “manipülasyon” şeklinde

okunabilir. Eleştirdiğini kendisi yapınca, karşı taraftan farklı bir eylem içinde olduğu anlamına gelmemekte, bu, farklı tutumları benzer araçsallıkta yaptıklarını göstermektedir. İki haliyle de köprü konusu politize edilmektedir.

Ayrıca Buğra'nın yazısı, verdiği farklı mesaj bağlamında diğer yazılardan farklılaşmaktadır. Çünkü Buğra'ya göre, asma köprüsü olgusunu oluşturan sebeplerin ne "iki kıtayı birleştirmek" ne "Demirel hükümeti" ne de "İstanbul'un ihtiyaçları"dır. Buğra'ya göre asma köprü, bu sayılan teknolojik ve politik hedeflerden/ yüceliklerden bağımsız, "Türkiye ile birlikte Avrupa ve Asya ekonomisi gereğidir."

"Dünya değişeli ve klasik bilgi kitaplarının üstüne cıkalı çok oldu. Bugün pazarlar iç içedir ve iç içe olmak zorundadır. Bu da ulaşım imkanlarının hem en kolay hem de en çoğa çıkarılmasını gerektiriyor ve sağlıyor. Bugün artık 'İngiltere veya İsveç nire, Hindistan veya Pakistan nire?' diyemezsiniz. Zira dün İstanbul'u ile Konya'sı ne ise bugünden kıtalar aşırı ülkeleri de odur, hatta daha da yakındır. Asıl önemlisi, içinde kalkınma ve yaşama şansı bulundurmak için yakın olmak zorundadır." (Buğra, 21.02.1970, Tercüman)

Bu alıntısıyla Buğra, modern dünyanın gerekliliklerini kabul edilmesini teşvik eden bir söylem stratejisi inşa etmektedir. Buğra'ya göre, köprünün asıl/ asli hizmeti, iç piyasaya değil, dış piyasaya ve piyasanın ihtiyaçlarına yani, kapitalin/ sermayenin kolay yolculuğuna en kolay en hızlı en uygun biçimde hizmet etmektedir. Buğra, diğer köşe yazarlarından bağımsız olarak köprünün ekonomik yüceliğinde -döneminin ilerisinde bir okumayla-, küresel entegrasyonun ve ulaşımın önemini vurgulayarak, uluslararası ilişkilerin ve ekonomik bağların kaçınılmazlığına bağlamaktadır. Buğra bu söylem stratejisinde, liberal ekonomik politikaların ve serbest piyasa ekonomisinin önemini yansıtmaktadır. Çünkü Buğra, kıtalar aşırı olmanın kabulü, ekonomik kalkınma, ticaret ve refah için zorunlu olduğunu öne sürmektedir. Kıtalar aşırı olmanın iması, Türkiye için Boğaz köprüsüyle çizilmekte ve söylemdeki bu retorikle köprünün yüceliği, yerel ve ülkeler üstü hale gelmektedir.

3.5. Bölümün Değerlendirmesi

Bu bölümde Boğaziçi Köprüsü, İstanbul'u birleştiren ve kıtalar arasında köprü kuran sembolik ve işlevsel bir yapıdır. Dönemin siyasi aktörleri tarafından serbest ekonomi eğilimlerinin bir izdüşümü olarak projelendirilen köprü, Boğaz ulaşımına daha hızlı bir çözüm olarak sunulmaktadır. Köprünün en güçlü argümanı ve faydası, iki ayrı yaka şeklinde birbirine bağlı olarak gelişen İstanbul kentinin Boğaz ulaşımına getireceği alternatif ve hızlı ulaşım aracı olmasıdır. Araştırma problematiğinin ve metodolojisinin test edilmesi sonucu farklı yönleriyle ele alınan köprü tartışmaları için özet başlıklar ve bulguların tablollaştırılması aşağıda yer almaktadır:

Mühendislik ve Teknolojik Başarıları-Güçlü Yönleri:

İstanbul'un zaman zaman zorlu coğrafı ve hava koşullarına ve deniz taşımacılığına alternatif olarak gösterilen köprü, uluslararası işbirlikleriyle inşa edilmektedir. Söylemlerdeki teknolojik yüceliğin ana vurgusu, köprünün modern mühendislik çözümleriyle dört mevsim hizmet verebilme kapasitesine sahip olmasıyla alakalıdır. Ayrıca köprü, İstanbul'daki ulaşımı hızlandırarak zaman tasarrufu sağlamaktadır.

Kent Estetiği ve Kentleşme Üzerindeki Etkileri:

Söylem analizinde köprü, bu başlığın alt başlıklarında orantılı-eşit biçimde tartışılmaktadır. Köprü, kentleşme dinamiklerini düzenleme potansiyeli taşısa da çevresindeki arazi fiyatlarının artması ve plansız kentleşmeyi tetikleme riskiyle olumsuz manada eleştirilmektedir. Söylemlerde risklerle eşleştirilen köprünün, kentleşme pratiğindeki yeri; yoğun kentsel alanlarda arazi kullanımını yeniden şekillendirerek yerel toplulukları yerinden eden, sosyal dokuyu zayıflatan ve çevre üzerinde geri dönüşü zor tahribatlara neden olan şekilde değerlendirilmektedir.

Politik Yücelikler ve Sembolizm:

Araştırmanın söylem analizinde Boğaziçi Köprüsü ile ilgili en çok tartışmanın olduğu başlık, politik yücelik başlığıdır. Köprü söylemlerde; medeniyet sembolü ve kültürel bağlayıcı olarak algılanmakta ve milli gurur ve tarihsel süreklilik sembolü olarak görülmektedir. Van Dijk'a göre ideoloji, toplumsal tutumların söylem yapılarında ifade edilme biçimlerini etkileyebilir. Başka bir deyişle ideoloji, söylemin üretimini (ya da yorumlanmasını) doğrudan etkileyebilir ve toplumsal durumun önyargılı temsillerini dolaylı yollardan oluşturabilir (Van Dijk, 2002: 11). Bu bağlamda köprüye dair tartışmaların en kapsamlı ve yoğun yapıldığı başlık; toplumsal ve siyasal mücadele bağlamında "öteki" kavramı üzerinden ele alan ve farklı uzmanlık alanlarından yazarların-kişilerin kendi ideolojileri çerçevesinden yaklaşımlarla söylemlerini geliştirmektedirler ve yazılarındaki belirgin sosyo-bilişsel retorik "sağ-sol" karşıtlığı üzerinden yapılmaktadır. Yine köprüyü olumsuz bağlamlarda eleştiren yazarlar ise dönemin siyasi liderinin ve iktidarının köprüyü bir propaganda unsuru olarak kullandığını iddia etmektedir. Böylece köprü konusu hem politize hem de politik bir eleştiri nesnesi olmaktadır. Analizde köprünün, siyasi meşruiyet kazandırma aracı olarak değerlendirilmesi dikkat çekmektedir. Bu durum, çalışmanın köprü olgusunu Boğaz köprüleri üzerinden bir metodolojiyle test edilmesini/ incelemesini, pozitif manada beslemektedir ve araştırma için olumlu bir sonuçlar-bulgular çıkarmaktadır.

Ekonomik Katkılar ve Riskler:

Bu başlıktaki söylem analizi, estetik yücelikler başlığındaki gibi eşit miktarda alt başlıklara ayrılmaktadır. Söylemlerde köprü imajı, ekonomik büyüme ve kalkınmaya katkı sağlayan bir yatırım olarak değerlendirilmektedir. Ancak, maliyet ve dış borçlanma gerekliliği gibi unsurlar, ekonomik açıdan eleştirileri de beraberinde getirmektedir.

Sonuç olarak, Boğaziçi Köprüsü'nün hem fiziksel hem de sembolik birleştirici rolü öne çıkarılırken, ekonomik, politik ve sosyal açılardan doğurduğu fırsatlar ve sorunlar kapsamlı bir şekilde değerlendirilmektedir. Boğaziçi Köprüsü'nün veri setinin söylem analizinin bulguları, aşağıdaki tabloda özetlenmektedir.

Tablo 10: Boğaziçi Köprüsü'nün Yücelikleri (1968-1973)

Yücelik Türü	Güçlü Yönleri	Riskli/ Zayıf Yönleri
Teknolojik Yücelikler	- Trafik akışını hızlandırması - Zaman tasarrufu sağlaması - Her türlü hava koşulunda kullanılabilir olması	- Yoğun trafik sorununu tamamen çözmemesi - Raylı sistem, tünel gibi daha sürdürülebilir çözümlerin ihmal edilmesi
Estetik Yücelikler	- Medeniyetin ilerleyişini temsil etmesi - Kentin gelişimine katkı sağlaması	- Plansız kentleşme ve yapılaşmanın estetiği bozması - Sürekli yeni köprü ihtiyacının doğması ve estetik dengenin bozulması
Politik Yücelikler	- Tarihsel bağlarla köprünün milli gururu güçlendirmesi - Cumhuriyet değerlerini pekiştirmesi - Siyaset mirasını sürdürmesi - Liderlik imajını güçlendirmesi	- İdeolojik ve politik tartışmalarıyla toplumda kutuplaşmaya neden olması - Köprünün siyasi araç olarak kullanılması - Lider kültüne dayalı siyasi söylemlerin oluşması
Ekonomik Yücelikler	- Ekonomik fayda ve geri dönüş potansiyeli - Devlet müdahalesi ve kalkınma planlarının örneği - Uluslararası ticaret	- Beklenenden yüksek maliyetler - Yüksek maliyetin kamuya yüklenmesi - Dış borç yükünün artması ve ekonomik bağımlılık oluşması

Kaynak: Yazar tarafından düzenlenmiştir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: FATİH SULTAN MEHMET KÖPRÜSÜ'NÜN DÖRT YÜCELİK KATEGORİZASYONUNA GÖRE ELEŞTİREL SÖYLEM ANALİZİ (1983-1988)

Bu bölümde, birinci bölümde tartışılan metodolojik-teorik kavramlara başvurarak Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün seçili veri setindeki Cumhuriyet'ten Hasan

Cemal'in, İlhan Selçuk'un ve Yalçın Doğan'ın, Günaydın'dan Bekir Coşkun'un ve Necati Zincirkıran'ın, Güneş'ten Hüseyin Cahit Tanyol'un, Canan Barlas'ın, Çetin Altan'ın, Güneri Cıvaoğlu'nun ve Necmi Tanyolaç'ın, Hürriyet'ten Ege Cansen'in ve Hasan Pulur'un yazıları, Milliyet'ten Mehmet Altan Öymen'in, Bülent Tanık'ın, Cahit Düzel'in, Cüneyt Arcayürek'in, Doğan Hasol'un, Hayri Birler'in, Mehmet Barlas'ın, Mümtaz Soysal'ın, Orhan Duru'nun ve Teoman Erel'in, "Sabah" tan Orhan Kantoğlu'nun ve Güngör Mengi'nin, Son Havadis'ten Abdullah Uraz'ın, Bilgin Peremeci'nin, Kami Suveren'in ve Osman Sulhi Dönmezer'in, Tercüman'dan Ahmet Kabaklı'nın, Altemur Kılıç'ın, Ergun Göze'nin, Kemal Cantürk'ün, Mukbil Özyörük'ün, Nazlı Ilıcak'ın, Rauf Tamer'in, Taha Akyol'un ve Yavuz Donat'ın, Türkiye'den Ahmet Sağırlı'nın ve Vecihi Ünal'ın yazıları, bu bölümde analiz edilmektedir. Söylemlerin anlamını etkileyen ve bağlamlarını oluşturan yücelik tartışmaları, boyutları ile üst, bazı üst başlıklar da kendi içlerinde alt başlıklar ile sunulmaktadır. Kısacası, örnekleme belirtilen ve 1983-1988 yıllarında seçilen köşe yazıları, araştırmanın varsayımına, problematiğine ve metodolojisine göre yani makro düzeyde dört yücelik kategorilerine göre, mikro düzeyde ise üslup, temalar, politik algı-atıf-vurgu, karşıtlıklar ve öteki temsillerinin dayatılmasına göre başlıklandırılıp analiz edilmektedir.

4.1. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün Teknolojik Yücelikleri

1980'li yılların başında, Boğaziçi Köprüsü'nden günlük araç geçişleri, köprü kapasitesinin üstüne çıkmakta (ilk yıllarından 1980'lere, neredeyse dört katına çıkan araç trafiği), birinci köprüde ulaşım adına hizmet kalitesi düşmekte ve köprüdeki trafik akışı sağlıklı biçimde yürütülememektedir (KGM, 2024a). Dolayısıyla, birinci köprüdeki tıkanıklığı gidererek trafik akışını rahatlatmak hem de Avrupa ve Anadolu otoyollarını daha yüksek kapasitedeki bir çevreyolu ile bağlamak amacıyla ikinci köprü yapma fikri ortaya atılmaktadır. Böylelikle İstanbul Boğazı'nın iki yakasını birleştiren bağlantı tartışması, ikinci kez gündeme gelmektedir.

1983 yılından itibaren resmi nitelik kazanan ikinci köprü vurgusu, birinci köprü'nün yetersizliği üzerinden değerlendirilmektedir. 1984 yılında, Boğaziçi Köprüsü'ndeki trafik sıkışıklığı, gazetelerde "Bir 'gerdanlık' yetmez oldu" ve birinci "Köprü'nün canı çıktı!" ifadeleriyle anlatılmaktadır (Hürriyet, Ağustos 20, 1984). İkinci köprü ihtiyacı, birinci köprü trafiği ve köprüdeki ciddi trafik yoğunluğu sebebiyle hem "zamandan" hem de "harcanan benzinden" (özellikle işe gidiş ve iş çıkış saatlerinde) tasarruf etmek gibi gerekçeler ile tekrar öne sürülerek ortaya çıkmaktadır (Hürriyet, Ağustos 20,

1984). İstanbul'un hızla büyüyen nüfusu ve araç sahipliğinin artmasıyla Boğaz'ı geçen trafik akışının daha fazla kapasiteye ihtiyaç duyduğu açık hale gelmekte ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, bu yükü azaltmak için bir alternatif bağlantı olarak düşünülmektedir.

Ayrıca, Boğaziçi Köprüsü'ne alternatif ikinci köprü yerine, birinci köprüye alternatif olarak deniz ulaşımı da önerilmektedir. Pendik- gibi ilçeler arasında olması planlanan “deniz otobüsü” fikri, hava şartları (rüzgar, sis gibi) nedeniyle askıda kalmaktadır (Hürriyet, Aralık 13, 1984; Aralık 18, 1984).

Mehmet Barlas¹⁵³, Milliyet'teki “Bugün” köşesinde, “Proje stokumuz yok!” isimli yazısıyla ikinci Boğaz köprüsü projesinin de içinde bulunduğu büyük altyapı proje paketini, teknik ilerleme ve teknolojik süreklilik boyutu ile ele almaktadır.

“Toplum olarak bugünden ötesini düşünmek ve siyasi kadroları, yarının Türkiye'sine dönük büyük projelerin üretimine zorlamak durumundayız. Dikkat edersek, Türkiye'nin proje stoku tükenmiştir. Atatürk Barajı, Urfa Tüneli, İkinci Boğaz Köprüsü, ekspres yollar ve diğer projeler, yapım safhasındadır. Şöyle düşünelim...Eksiğimiz nedir ve çağdaş dünyanın hangi noktada çok gerisindeyiz?” (Barlas, 08.06.1986, Milliyet)

Barlas'ın bu alıntısında, Türkiye'nin “proje stokunun tükenmiş” olduğu vurgusu, büyük ölçekli teknolojik projelere dair bir boşluk veya eksiklik hissettirmektedir. Bu, ilerlemenin ve modernleşmenin devamı için teknolojiye dayalı projelerin gerekliliğini savunan bir söylemdir. Barlas tarafından dönemin “Atatürk Barajı”, “Urfa Tüneli” ve ikinci Boğaz Köprüsü gibi projeleri, bu bağlamda birer simge haline getirilmekte ve ileri teknoloji gerektiren bu tür projelerin Türkiye'nin çağdaş dünyayla rekabetinde önemli olduğu ima edilmektedir. Ayrıca Barlas söylem stratejisinde, içinde ikinci Boğaz köprüsü de olan ve geçmişte yapılan büyük projeleri, teknolojik bir başarı göstergesi olarak sunmakta ve dönemin siyasi kadrolarını bu vizyonu sürdürmeye çağırılmaktadır. Barlas'a göre, Türkiye'nin geçmişteki teknolojiye dayalı altyapı projelerinin “tükenmiş” olması, çağdaş dünyaya erişmek için yenilerinin yapılması gerektiği mesajını vermektedir. Bu ifade, teknolojiye dayalı üretimin sürekliliğini gerekli kılan bir söylem üretmekte ve dolayısıyla geçmiş teknik projelerin sembolik değerini, yeni projeler için bir motivasyon kaynağı olarak göstermektedir.

¹⁵³ İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olan yazar, gazeteciliğe *Son Havadis* ve *Cumhuriyet* gazetelerinde çalışarak atılmaktadır. Daha sonra, *Milliyet*, *Güneş*, *Tercüman* gibi birçok gazetede çalışmakta ve son olarak *Sabah* Gazetesinde çalışmaktadır. Ayrıca, Canan Barlas'ın eşidir.

4.1.1. İhtiyaç: “Hızla” Ulaşım (mı?)

Abdullah Uraz¹⁵⁴, Son Havadis’teki “Görüş” isimli köşesinde “2’inci Boğaz köprüsü...” adında bir yazı yazmaktadır. Uraz yazısında, ikinci Boğaz köprüsünün, tıpkı birinci Boğaz köprüsü gibi İstanbul ve Türkiye trafiği açısından bir ihtiyaç olduğunun altını çizmekte ve ikinci köprü projesinin teknolojik yüceliğinin iddiasında bulunmaktadır.

“Birinci Boğaz Köprüsü’ne karşı olanlar, köprünün yapımından sonra nasıl haksız olduklarını ve köprünün bir ihtiyaç olduğunu görmüş ve kabul etmişlerse, yarın da ikinci Boğaz köprüsü bitince, bunun da ne kadar büyük büyük bir ihtiyaç ve hatta gecikmiş bile olduğunu kabul edeceklerdir. Böylece birinci köprü trafiği rahatlayacak, Kars Edirne arası daha da yakınlaşacaktır. Yapılacak yan yollar bunu sağlayacak ve şehir trafiği de önemli derecede rahatlayacaktır.” (Uraz, 29.05.1985, Son Havadis)

Uraz söylem stratejisini ilk olarak somut bir karşıtlık üzerinden kurmaktadır. İkinci köprü projesinin teknolojik yüceliğini, Boğaziçi Köprüsü üzerinden karşılaştırmalı biçimde sunmaktadır. Alıntının girişindeki somut karşıtlık, birinci köprünün ülkenin gelişimine katkı sağlayan bir parça olduğunu ima etmekte ve ikinci köprü projesiyle bu gelişimin devamlılığı işaret edilmektedir. Söylemdeki, daha önce birinci köprüye karşı çıkanların şimdi projenin gerekliliğini kabul ettiklerini belirtmek, ikinci köprünün de benzer bir kabul görmesi adına, bir ön kabul ile ilerlemektedir. Böylelikle bu ifade, büyük altyapı projelerinin karşılaştığı eleştirilere karşı bir meşruiyet arayışı sunmakta ve geçmişteki bir örneği kanıt olarak kullanarak ikna etmeyi hedeflemektedir. Ayrıca Boğaziçi Köprüsü’nün söylemde somut bir örnek olarak kullanılması; söylemi güçlendirmek adına geçmişten örnek sunma stratejisiyle kullanılmaktadır. Bu strateji, geçmiş deneyimleri doğruluğun bir göstergesi olarak sunarken, okuyucuya “deneyimle sabit” bir çerçeveye çizilmektedir. Böylece ikinci köprü projesinin, ilk Boğaz köprüsü projesinde olduğu gibi başarılı olacağı fikri, önceki deneyimin bir garantisi gibi sunulmaktadır. Uraz’ın alıntısındaki “ihtiyaç” ve “gecikmiş” ifadeleri, ikinci köprünün toplumun kaçınılmaz bir gerekliliği olarak yansıtarak, karşıt görüşlerin geçersiz olduğu imasını kuvvetlendirmektedir/yinelemektedir. Uraz, köprüye yönelik eleştirileri marjinalleştiren bir söylem geliştirerek eleştirilerin zamanla geçersiz hale geleceği mesajını vermektedir. Uraz, ikinci köprünün teknolojik yüceliğini, “Kars Edirne arası daha da yakınlaşacaktır” ifadesiyle güçlendirmekte ve köprünün ulusal bütünleşmeye katkıda bulunacağı fikrini yansıtmaktadır. Bu söylem, ikinci köprünün yalnızca İstanbul’a değil, tüm ülkeye yönelik bir yarar sunacağı düşüncesini aşlamayı amaçlamaktadır. Bu tür söylemler,

¹⁵⁴ Yazar, *Zafer*, *Son Havadis*, *Kudret*, *Güneş* gibi gazetelerde muhabirlikten genel yayın yönetmeliğine kadar birçok aşamada çalışmaktadır.

projeyi yalnızca yerel değil, ulusal bir öncelik ve “birleştirici” bir unsur olarak sunmaktadır.

Bilgin Peremeci¹⁵⁵, Son Havadis’teki “Söyleye... Söyleye...” adlı köşesinde “İstanbul’un fethi ve kurtuluşu” isminde bir yazı yazmaktadır. Peremeci yazısında İstanbul’un kent-içi ulaşım problemine/ ihtiyacına dikkat çekerek ikinci Boğaz köprüsünün de içinde bulunduğu dönemin ulaşım projelerine teknolojik yücelik atfetmektedir.

“Son 30 yılda yedi tepe üzerine kurulu güzel İstanbul, 117 tepe üzerine kurulu ve gecekonduyla çevrili bir büyük kasabaya dönmüştür. Bugün birçok semtin altyapısı, yolu, suyu yoktur. Ulaşım İstanbul’un içinde bile bir büyük sorundur. Haliç projesi, Kadıköy’den Bostancı’ya uzanan sahil yolu projesi, ikinci köprü ve çevre yolları İstanbul’a hayat verecek, can verecek projelerdir... İstanbul’un nefes alması için ele alınması gereken büyük projelerden biri de metro olmalıdır.” (Peremeci, 29.05.1985, Son Havadis) Peremeci söylem stratejisinde, kentsel sorunlara dikkat çekerek alıntısında örneklendirdiği altyapı projelerinin bu sorunları çözme kapasitesine vurgu yapmaktadır. Peremeci alıntısında, bazı örtük varsayımlarını, kente ihmal edildiğini düşündüğü altyapı projeleri üzerinden inşa etmektedir. Bu varsayımlardan biri, köprü projesinin de dahil olduğu altyapı ulaşım paketinin, kenti kurtaracak veya kente yeniden yaşam verecek güçte olduğunu daırdır. Ayrıca Peremeci, ikinci köprü’nün de bulunduğu bu ulaşım paketini, İstanbul’un “nefes almasını” sağlayacak “büyük projeler” olarak tanımlamakta ve böylece projeler, kentin kurtuluşu ve gelişimi için vazgeçilmez olarak yansıtılmaktadır. Bu tür bir dil, projelerin potansiyel olumsuz yönleri veya alternatif yaklaşımlar üzerinde düşünmeden, fiziksel ve teknik gelişim yoluyla iyileşme fikrini yüceltmektedir. Ancak Peremeci, büyük altyapı projelerinin beraberinde getireceği trafik yoğunluğu, nüfus artışı gibi olumsuz etkileri göz ardı etmeden kent için metro projesine de alıntısında yer vermektedir.

4.1.1.1. Hızlı Ulaşımın Dinamikleri ve Alternatifleri

İlhan Selçuk, Cumhuriyet’teki “Pencere” köşesinde, “Gerdaniyye...” yazısında, ikinci köprü’nün hızlı ulaşım işlevine olan katkısını, birinci köprü üzerinden değerlendirmektedir. Selçuk yazısında, “2000 yılına dek yeteceği sanılan Boğaz Köprüsü, 1980’e ulaşmadan tıkanmıştı.” ifadesini kullanmakta ve İstanbul kent içi ulaşımında “cehennemi” oluşturan, özellikle işe gidiş ve işten çıkış saatlerinde kitlenen ve köprü ve çevre yollarında yoğunlaşan araba trafiğinin altını çizmektedir (Selçuk, 01.06.1985, Cumhuriyet). Dolayısıyla ikinci köprü’nün, İstanbul kent trafiğindeki bu

¹⁵⁵ Edebiyat kökenli olan yazar, gazeteciliğine *Tan* Gazetesinde başlamakta ve *Akşam*, *Yeni İstanbul* ve *Son Havadis* gazetelerinde devam etmektedir.

olumsuz gidişatı yeniden üreteceğini savunmaktadır ve köprünün teknolojik yüceliği olan ulaştırma işlevine uzak bakmaktadır.

Mümtaz Soysal¹⁵⁶, Milliyet'teki "Açı" köşesinde, "Üçüncü köprü" isimli bir yazıyla, ikinci Boğaz köprüsünün teknolojik yüceliğini, alternatif ulaşım sistemleri üzerinden eleştirel manada ele almaktadır. Çünkü köprünün ulaşım bağlamında ve alternatif ulaşım sistemlerle desteklenmediği taktirde tek başına bir çözüm olabileceğine inanmamaktadır.

"Kara ulaşımında ikinci köprünün yapımından sonra şimdiki tıkanıklık sürecek mi? Tıkanıklık sürse ve hatta ikinci köprüden sonra daha da artsa bile çözüm, bir üçüncü, dördüncü köprü müdür? Yoksa su altından raylı tüp geçide geçmenin sırası mı gelmiştir? Çılgın araba artışı, hep böyle mi kalacaktır? Yoksa, ciddi bir toplu taşımacılık sistemine kaymak ve dolayısıyla köprüler üzerindeki yükü hafifletmek yoluna mı gidilecektir? Deniz otobüsleri, başarılı sonuçlar vermeye başladığına göre, iki yaka arasına işlek bir deniz ulaşımı sistemi kurmak ve doğanın bağışladığı Marmara gibi bir koca 'meydanı' ve Boğaziçi gibi iki kilometre genişliğindeki büyük 'cadde'yi kent ulaşımına yeniden sokmak daha akıllıca çözümler olmaz mı? Konu, tartışma götürmeyecek kadar açık: Köprücülük, tek başına çıkar yol değildir. Hatta gitgide daha çok sorun yaratan bir yoldur." (Soysal, 26.03.1988, Milliyet)

Soysal'ın söylem stratejisi, ikinci Boğaz köprüsünün İstanbul'un ulaşım sorununu çözme konusundaki yeterliliğine dair derin bir eleştiriyi içermektedir. Soysal alıntısında retorik sorular sorarak ve sonunda cevabını kalın biçimde vererek hem ikinci köprünün hem de ileriki zamanda yapılacağı öngörülen köprücülük faaliyetlerinin, trafik sorununa yalnızca geçici bir rahatlatma sağlamakla kalacağını ve hatta uzun vadede trafiği daha da yoğunlaştırabileceğini vurgulamaktadır. Soysal'ın alıntısına göre, ikinci Boğaz köprüsünün trafik sorununu hafifleteceğine dair beklentinin oldukça sınırlı bir etkisinin olacağı, ulaşımda/ trafikte tıkanıklığın sürme ihtimalinin yüksek olduğu belirtilmektedir. Soysal'ın bu alıntısı, köprülerin İstanbul'un ulaşım sorununa tek başına çözüm getiremeyeceğini ve diğer tüplü-raylı sistemler, toplu taşımaya ağırlık verilmesi gibi alternatiflerin artık daha öncelikli hale geldiğini savunan bir söylemi yansıtmaktadır. Böylelikle, ikinci köprünün yapılmasının ulaşım açısından uzun vadeli bir çözüm olmaktan uzak olduğu ima edilmektedir. Soysal sonuç olarak; köprülerin tek başına ulaşım sorunlarına çözüm getiremeyeceğini ve daha kapsamlı, entegre çözümlerin gerekliliğinin önemini savunmaktadır.

Mümtaz Soysal, yine Milliyet'teki "Açı" köşesinde, "İş işten geçmeden" isimli yazısıyla ikinci Boğaz köprüsünün ulaşım boyutunu tekrar kritik etmekte ve "İstanbul'un ulaşım sorunun" köprü dışında alternatif ulaşım teknolojilerine –"raylı

¹⁵⁶Gazeteciliğinin ve dergiciliğinin yanı sıra hukukçu, akademisyen ve siyaset insanı sıfatları olan yazar, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi'ni bitirmekte ve "Anayasa Hukuku" profesörü olmaktadır. Soysal, *Cumhuriyet*, *Milliyet* ve *Hürriyet* gibi gazetelerde çalışmaktadır.

tüplü geçit ve metro” gibi- yönelmesi gerektiğinin altını bir kez daha çizmektedir (Soysal, 15.04.1988, Milliyet).

Dönemin ANAP’lı İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan, köprü’nün açılış gününde yaptığı konuşmada, köprü’nün eksik çevre yollarına rağmen FSM Köprüsü’nün “İstanbul trafiğine büyük ölçüde etkili” olabileceğini dile getirerek köprü’nün kent trafiğine etkisinin ölçüsünün az olacağını ima etmektedir (Tercüman, Temmuz 4, 1988). Necmi Tanyolaç¹⁵⁷, Güneş’teki “8.15 Vapuru” köşesinde, “Köprüler, çeşmeler ve İstanbul” isimli bir yazı kaleme almaktadır. Tanyolaç bu yazısında, FSM Köprüsü’nün ulaşım boyutunun, kent trafiği sorununa sağlayacağı yarar konusunda eksik kalacağını düşünmektedir.

“Gemide gazeteler okunuyor, günün konusu ikinci köprü. Köprü açılırken tribün çökmüş. 6 yaralı. Bizim basketçi Cihat, ‘İşte böyle ağabeyciğim. Boğazın iki yakasını çelik bir gerdanlıkla birleştiriyor, fakat bir portatif tribün kuramıyoruz.’ Kulaklarımızda Dalan’ın sesi. Anakent Belediye Başkanı Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün açılışında şöyle diyordu: ‘Bu köprüyle İstanbul’un tüm dertleri ve trafik sorunu çözülmez. Biraz daha bekleyeceğiz.’ Bir Avrupa dergisi İstanbul’a özel bir sayı hazırlamış. Özeti şöyle: ‘2000 yılı, İstanbul yılı olacak.’ Köprüler yaptırarak gelip geçmeye, çeşmeler yaptırarak sular içmeye... Dün gazeteyle gelirken gördüğüm şeydi: Trafik eski trafik... 2000 yılı! Şunun şurasında ne kaldı? 12 yılcık, değil mi? Yaşayan görecektir ve hızla 10 milyonluk bir memleket haline gelmeye başlayan İstanbul’un yüzü elbet bir gün gülecektir. Yapılanları inkar etmek nankörlük olur ama yapılmayanları ve yarım kalanları da görmemek! Şükür ki ‘kör’ değiliz...” (Tanyolaç, 05.07.1988, Güneş)

Tanyolaç söylem stratejisinde; ikinci Boğaz köprüsünün açılışı ve köprü’nün İstanbul’un ulaşım sorunlarına etkisi bağlamında yapılan tartışmaları ele alırken, köprü’nün erişim kolaylığı sağlama yönündeki sınırlamalarını da eleştirel bir gözle ortaya koymaktadır. Tanyolaç, yazısında hem kendi güncel deneyimine hem vatandaş gözüyle yorumlara hem de kurumsal otorite açıklamalarına yer vermektedir. Tanyolaç’a göre köprü’nün trafik adına halkın gözünde bir “çözüm” olarak konumlandırılmasına rağmen, beklentileri tam anlamıyla karşılayamaması konusundaki hayal kırıklıkları, ironi ve eleştirel bir bakış açısıyla ifade edilmektedir. Alıntıda, köprü gibi büyük projelerin temel ulaşım ihtiyaçlarını tam olarak karşılayamayacağına yönelik bir eleştiri mevcuttur. “Çelik bir gerdanlık” olarak tanımlanan köprüyü, İstanbul’un ulaşım sorunlarının çözümü olarak gösterilse de köprü açılışında yaşanan portatif tribün kazası üzerinden, daha temel altyapı ihtiyaçlarının karşılanmasında yaşanan yetersizlik ima edilmektedir. Ayrıca Tanyolaç, imasını pekiştirmek amacıyla dönemin otorite figürü olan Anakent Belediye Başkanı Dalan’ın, köprü’nün tek başına trafik sorununu çözmeyeceğine dair yaptığı itirafı, alıntısında kullanmakta ve köprü projesinin sınırlı etkisini açıkça ortaya koymaktadır.

¹⁵⁷ Yazar, Güneş, Tercüman, Milliyet, Sabah gibi gazetelerde çalışmaktadır.

İstanbul gibi büyük bir metropolün ulaşım sorunlarının yalnızca köprü yapımıyla çözülemeyeceği, alıntının içindeki ironik bir farkındalıkla vurgulanmaktadır. “Trafik eski trafik” ifadesi ise bu durumu pekiştirerek, köprünün yalnızca geçici bir rahatlama sunduğunu, ancak uzun vadeli ulaşım ihtiyaçlarına kalıcı bir çözüm sunmadığını ima etmektedir. Böylelikle köprünün açılışının ardından trafiğin değişmediğini gözlemlemek, yalnızca köprü yapımına dayalı çözümlerin İstanbul’un nüfus artışı ve araç yoğunluğu karşısında yetersiz kalacağını göstermektedir Alıntıda, köprünün bir çözüm sağlamak yerine yeni altyapı ihtiyaçlarını beraberinde getirdiği, bu nedenle ulaşımında köprüye ek alternatiflerin düşünülmesi gerektiği işaret edilmektedir. Bu durum, yalnızca yeni köprüler inşa etmenin kentsel ulaşımına sürdürülebilir bir çözüm getirmeyeceğine, toplu taşıma ve deniz ulaşımı gibi alternatiflerin de gündeme alınması gerektiğine dikkat çekmektedir. Tanyolaç, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün ulaşım işlevini yüceltmek yerine, köprünün çözüm odaklılığını eleştiren bir bakış açısı sunmaktadır. Köprünün İstanbul’un büyüyen ulaşım sorunları için yetersiz bir çözüm sunduğu ve yalnızca geçici bir rahatlama sağladığı ifade edilmektedir. “Kör değiliz” ifadesiyle alıntı, köprü projelerine dair gözlemlerini ifade ederken, yapılması gereken diğer çalışmaların, köprü gibi büyük projelerle göz ardı edilmemesi gerektiğini savunmaktadır. Bu bağlamda, köprülerin uzun vadeli, kalıcı ve sürdürülebilir çözümler yerine, kısa vadeli projeler olarak kaldığı, bu yüzden alternatif çözümler geliştirilmesi gerektiği eleştirel bir şekilde dile getirilmektedir.

Ahmet Sağırlı, Türkiye’deki “Not defteri” köşesinde, “Yüreğimiz sağlam kalbimiz rahatsız” isimli yazısında, on günlük bir basın özeti yapmaktadır. Sağırlı özetinde, “Hayırlı olsun: Köprü hizmete girdi. Trafik keşmekeş.” ifadelerini kullanmakta ve ikinci köprünün, ulaşım dinamiklerine olan etkisine olumsuz bakmaktadır (Sağırlı, 06.07.1988, Türkiye). Doğan Hasol¹⁵⁸, Milliyet’teki “Düşünenlerin Düşüncesi” köşesinde, “Üçüncü köprüye hayır” isimli yazısında, şahsi eğitimine ve deneyimine, kısacası uzman görüşüne göre köprü teknolojisinin ulaşım işlevini eleştiren bir yazı ele almaktadır. Hasol’a göre İstanbul kent nüfusuna ve Asya-Avrupa yakaları arasındaki araç geçişlerine bağlı oluşan trafik sorunu, yalnızca köprü yapmak veya yolları genişletmek ile çözülmemektedir. Hasol, köprü sisteminin amacının “taşıtların

¹⁵⁸ İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesinden mezun olan Hasol, Mimarlar Odası İstanbul Şubesinde ve Londra’da Uluslararası Yapı Merkezleri Birliği (International Union of Building Centre) kurulunda çeşitli pozisyonlarda bulunmaktadır. Mimarlık, kentleşme, Kent Sosyolojisi gibi alanlarda çeşitli dergi ve gazetelerde yazı yazmakta, 1997-2019 yılları arasında ise Cumhuriyet Gazetesinde spor yazıları yazmaktadır.

bir yakadan ötekine en kısa zamanda geçebilmelerini sağlayan” olduğunu dile getirmektedir. Yani Hasol, “taşılara” odaklanılmaktan, “insan ögesinin” göz ardı edildiğini belirtmektedir.

“Birinci köprü, 1965’i izleyen yıllarda bir ıstırap haline gelen araba vapuru kuyruklarından bir süre rahatlatıcı bir rol oynadı. Şimdi bütün umut ikinci köprüde; ancak Fransızların hesap ve tahminlerine göre bu ikinci köprünün İstanbul trafiğine olumlu katkısı yalnızca yüzde 5 mertebesinde olacaktır. Sonucu kısa bir süre sonra, yaşayarak göreceğiz... Aslında, getirilecek her çözümde amaç, insana hizmet olmalıdır, taşıta değil...Önce toplu taşımacılık için çözümler aranmalıdır. İnsanların en ekonomik ve en hızlı şekilde şehrin bir ucundan ötekisine topluca nasıl taşınabileceği öncelikle araştırılmalı ve bunun en kısa zamanda gerçekleştirilmesine çalışılmalıdır. Boğaz’da birinci köprü, ikinci köprü, üçüncü köprü...Daha kaç köprü yapılması gerekecek? Sekiz mi, on mu? Kaç tanesi yeterli olacak?” (Hasol, 07.07.1988, Milliyet)

Hasol alıntısında, ikinci Boğaz köprüsünün çözüm kapasitesi ve kentsel ulaşım üzerindeki etkisiyle ilgili eleştirileri ifade etmekte ve kentsel ulaşım stratejisinin insan merkezli bir yaklaşımla yeniden düşünülmesi gerektiğini savunmaktadır. Hasol’un söyleminde öne çıkan noktalar, köprü projelerinin sınırlı katkıları, insan yerine araç öncelikli ulaşım politikalarının yetersizlikleri ve uzun vadeli toplu taşımacılık çözümlerinin eksikliği etrafında şekillenmektedir. Hasol’un alıntısında aktardığı ikinci köprünün İstanbul trafiğine katkısının yalnızca “%5” düzeyinde kalacağını tahmin edilmesi, köprü projelerinin uzun vadeli çözümler sunmakta başarısız olduğuna dair eleştiriyi ifade etmektedir. Burada, büyük ve pahalı projelerin uzun vadede kente sürdürülebilir bir çözüm getirmekte yetersiz ya da kısıtlı kaldığı savunulmaktadır. Bu durum, köprü projelerinin ancak kısa vadeli rahatlama sağladığını, köprülerin yapımı tamamlandığında bile sorunun yalnızca kısmi olarak çözüleceğini ima etmektedir. Hasol, kentin ulaşım sorunlarının kalıcı çözümü için toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Bunun için toplu taşımaya öncelik verilerek kent içi ulaşımın hızlı ve ekonomik bir şekilde sağlanması gerektiği ifade edilmektedir. Hasol, bir köprü yerine geniş kapsamlı bir toplu taşıma (özellikle denizle ilgili ve raylı-toplu taşıma sistemleri gibi) sistemi kurmanın, yalnızca araç trafiğini değil, kent içi ulaşımın genelini rahatlatabileceği düşüncesini savunmaktadır. Bu bağlamda, her yeni köprünün uzun vadeli bir çözüm getirmeyeceği ve toplu taşımacılığın gecikmeden planlanması gerektiği anlatılmaktadır. Alıntının sonlarına doğru köprülerin kent trafiğini ve ulaşımını rahatlatmadaki yetersizliğine değinilirken, “Birinci köprü, ikinci köprü, üçüncü köprü... Daha kaç köprü yapılması gerekecek? Sekiz mi, on mu?” şeklindeki ifadeyle köprü sayısının artırılmasının problemi çözmeyeceği eleştirilmektedir. Bu ironi ile yaklaşım, köprülerin sürekli yenilerini ekleyerek kalıcı çözümler yaratılmayacağını bir kez daha altını çizmektedir. Yani Hasol, yalnızca köprü inşa ederek kentin trafiğinin düzenlenemeyeceğini ima ederek, uzun vadede

İstanbul'un gelişimine uygun, köklü ve sürdürülebilir çözümlerin gerekliliğini belirtmektedir. Dolayısıyla Hasol, ikinci köprü ile köprü projelerinin teknolojik yüceliğini, ulaşım-trafik sorunu bağlamında sorgulamaktadır.

Kami Suveren, Son Havadis'deki "Sohbet" köşesinde, "Yine tek yön keşmekeşi" isminde bir yazı kaleme almakta ve dönemin İstanbul Trafik Şube Müdürlüğü'nün trafik uygulamalarını bölge bölge eleştirmektedir. Suveren'e göre, İstanbul'daki karayolu trafiğini tıkayan ve araçları trafiğe sokan, trafikte müdürlük tarafından uygulanan "tek yön" uygulamasıdır. Suveren'e göre bu uygulama, kentteki hızlı ulaşımın toplumsal dinamiklerini etkilemekte ve Boğaz'daki köprülerin bu dinamikleri gözetmesi gerektiğini dile getirmektedir:

"İhtiyarı, hastası, yorgunu var... Ama olsun! Halk sıkıntı çeksin zarar yok: Amaç 'tek yön... Yaşasın tek yön!' Şimdi ricamız... Yeni Fatih Sultan Mehmet Köprüsü- Boğaz Köprüsü'nün trafiği yeniden gözden geçirilmesidir...Ama gözden geçirilirken, bu hususlara da dikkat ve anlayış gösterilsin." (Suveren, 20.07.1988, Son Havadis)

Suveren yazısında, İstanbul'da trafik yoğunluğunu azaltmak amacıyla getirilen "tek yön" uygulamasının halk üzerindeki etkilerini eleştirirken, bu uygulamanın insana olan etkisine dair önemli bir sorgulama yapmaktadır. Alıntıdaki "tek yön yol" uygulamasının toplumsal etkileri, trafik yönetimi anlayışı ve kullanıcı ihtiyaçlarının dikkate alınması gibi konular etrafında şekillendirilebilir. Suveren söyleminde; İstanbul trafiğini rahatlatacak uygulamanın "tek yön" uygulaması olmadığını işaret etmekte ve bu katı, tek düze kararın, toplumun geniş kesimlerinin ihtiyaçlarını/ dezavantajlı halleri (hasta, yaşlı vs. olmaları) dikkate alarak esnetilmesi gerektiğinin altını ironiyle çizmektedir. Bu doğrultuda uygulamanın iyileştirilmesini, özellikle ikinci köprü özelinde talep eden Suveren, köprü'nün ulaşım boyutunu önemseyerek köprü trafiği düzeninin, kent içi acil ya da ehemmiyetli durumlarda trafik adına kritik bir yol olduğunu ima etmektedir.

4.1.1.2. "Transit Yol" Olma İşlevi: Bölgesel ve Uluslararası Bağlantılar

Turgut Özal, FSM Köprüsü'nü, "süper otoyollar sisteminin" başlangıcı olarak görmekte ve "2000 yılına kadar memleketi doğudan batıya, güneyden kuzeye 3000 km otoyol ağı ile donatacağız" şeklinde devam etmektedir (Tercüman, Mayıs 30, 1985).

Dönemin Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Genel Sekreteri Bülent Tanık¹⁵⁹, Milliyet'teki "Düşünenlerin Düşünceleri" köşesinde yazdığı "Köprüler

¹⁵⁹ Bülent Tanık, Ortadoğu Teknik Üniversitesi (ODTÜ) Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü mezunudur. Tanık, 1970'lerin sonlarına doğru, İller Bankası Genel Müdürlüğü'nde Şehir Plancısı, Yerel Yönetim Bakanlığı'nda danışmanlık yapmaktadır. Tanık daha sonra, 1981-1985 yılları arasında Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Genel Başkanlığı görevinde bulunmaktadır. Tanık, uzmanlığına ve mesleki deneyimlerine göre Milliyet gibi gazetelerde yazmakta ve Yerel

Tuzağı” yazısıyla ikinci Boğaz köprüsünün, teknolojik yüceliği olan ulaşım boyutunu ve “transit yol” işlevini/ argümanını, Boğaziçi Köprüsü ve dönemin farklı yol projeleri ile kıyaslayarak eleştirmektedir.

“Köprüden transit yük geçirmek amacıyla Avrupa yönünden gelen araçların hemen tamamı tüm Trakya’yı, Mimar Koca Sinan’ın tek şeritli köprülerinden kat ederler. Bunlara İstanbul’dan katılanlar olur. Ama hepsi birden günde ancak 10-20 bin araçlık bir toplam oluşturur. Yani günde 120 bin dolayında araç geçiren birinci köprü trafiğinin %8-10’u ancak transit amaçlı geçiştir. Boğaziçi Köprüsü’nü tıkayıp geçilmez eden sanki %8’lik transit taşımacılıkmış gibi bunu ikinci köprüye kaydırmanın çözüm olacağı ileri sürülüyor. Herhalde bu çözüme bağlı olarak, köprünün İstanbul’un ulaşım sistemleriyle entegrasyonu konusunda ne yapıyor bilen yok. Transit amaçlı Türkiye Transit Karayolu Projesinin (TETEK)¹⁶⁰ parçası olan Kınalı-Sakarya otoyolunun yapılıyor olması çözüm müdür? Yoksa belediye ikinci köprüden İstanbullu adına tümünden umudu kesip üçüncü için mi kendini ayarlamaktadır! Saatte 7500 araç geçirecek 2. Boğaz Köprüsü’nün günde ancak 1,5-2 saati transit taşımacılığa hizmet edecek, diğer saatlerde köprü kuşkusuz İstanbul kentine trafik yükü geçirecektir.” (Tanık, 06.03.1987, Milliyet)

Tanık, uzmanlığı çerçevesinde fikirlerini alıntısında meşrulaştırmakta ve söylem stratejisini; İstanbul’un ulaşım ve trafik sorunları için üretildiği iddia edilen köprülerin, bu sorunlar üzerindeki etkinliklerini sorgulayarak ve tartışarak kurmaktadır. Alıntıda öne sürülen eleştiriler, Boğaz köprülerinin trafik üzerindeki işlevine, çözüm stratejilerinin eksikliklerine ve yerel ulaşım sorunlarının transit taşımacılık projeleriyle çözülüp çözilemeyeceğine odaklanır. Tanık, söylemini güçlendirmek adına alıntısında, Boğaziçi Köprüsü ile ilgili sayısal veriler kullanmaktadır. Tanık bu verilerle, Boğaziçi Köprüsü’nün temel olarak İstanbul içi trafiği rahatlatma amacıyla kullanıldığını ve transit taşımacılığın köprü trafiğine etkisinin sınırlı olduğunu vurgulamaktadır. Bu bağlamda, köprü projesinin “%8-10’luk transit trafiğe” hizmet etmek yerine, büyük ölçüde İstanbul’un yoğun şehir içi trafiğini taşımaya odaklandığı ve transit taşımacılığın köprüyü “tıkayıp geçilmez eden” asıl neden olmadığını ima etmektedir. Böylece, yalnızca transit amaçlı kullanılan bir ikinci köprünün, İstanbul’un mevcut kent-içi trafik yükünü azaltmakta ne kadar yeterli olacağına ve ulaşım ihtiyaçlarına karşılık vereceğine dair şüphe uyandırmaktadır. Ayrıca, “günde 120 bin dolayında araç geçiren birinci köprü trafiği” örneğinde olduğu gibi, İstanbul’daki trafik sorunlarının çözümünde köprü projelerinin yetersiz kalabileceğine dair bir

Yönetimler hakkında “Ada Yerinden Yönetimden” Gazetesini ve “Ada Kentliyim” Dergisini hem yayınlamakta hem de yönetmektedir.

¹⁶⁰ 1982 yılından itibaren öncelikli bölümlerinin yapımına başlanan, Kuveyt Fonu ve Dünya Bankası Kredisi kullanılarak tamamlanan TETEK Projesi; Bulgaristan sınırında Kapıkule’den başlamakta ve İstanbul üzerinden Gerede -Ankara yolu ile bir kolu Suriye sınırına uzanmaktadır. Projenin diğer yolu, Irak’a devam etmektedir. Gerede’den ayrılan kuzey kolu ise Refahiye, Erzincan’dan geçip İran sınırında sona ermektedir. Bülent Tanık’ın alıntısında söz konusu yol projesi, Türkiye’nin içinde olduğu Avrupa ve Orta Doğu Karayolu ağını “en uygun” şekilde tamamlamaktadır. Ayrıca, Avrupa ülkelerinden, Orta Doğu, Batı Asya ve Kuzey Afrika’ya doğru trafik akışının sağlandığı “en kısa yol” olarak görülmektedir (Erdoğan, 1989)

eleştiri barındırmaktadır. Sadece yeni bir köprü yapılmasının, kent-içi trafik yoğunluğunu çözmeyeceği ve bu projenin daha çok transit taşımacılık için tasarlandığına dair bir endişe dile getirilmektedir. Bu durum, altyapı projelerinde kalıcı bir çözüm üretmek için yalnızca yeni bir köprü inşa etmenin yeterli olmadığına, çok boyutlu planlamaya, uzun vadeli, kalıcı, etkili ve entegre çözümler üretilmesi gerekliliğine vurgu yapmaktadır. Tanık'ın alıntısının sonunda, ikinci köprünün “günde ancak 1,5-2 saati transit taşımacılığa hizmet edeceği”ni belirtilmesi, geri kalan saatlerde köprünün İstanbul'un yoğun kent-içi trafiğini destekleyeceğini işaret etmektedir. Tanık, bu durumun aslında kent-içi trafiği daha da yoğunlaştıracağını öne sürmektedir. Tanık'a göre, ikinci köprünün İstanbul'un genel ulaşım sistemi ile bağlantısı yeterince göz önüne alınmamış gibi görünmektedir.

Abdullah Uraz, Son Havadis'deki “Görüş” adlı köşesinde, ikinci Boğaz köprüsünün açılışıyla ilgili “Yeni köprü” isimli bir yazı yazmaktadır. Uraz yazısında, FSM Köprüsü'nün teknolojik işlevine kısaca yer vermektedir. “İkinci Boğaz Köprüsü de nihayet hizmete girdi. Bence her Türk'ün, her İstanbullu'nun sevineceği bir olay. Asya ve Avrupa yakası ikinci kez birbirine bağlandı.” (Uraz, 04.07.1988, Son Havadis) Bu alıntıda, İkinci Boğaz Köprüsü'nün açılışının “sevinilecek bir olay” olarak sunulması, köprünün yalnızca fiziksel bir bağlantı sağlamadığını, aynı zamanda toplumsal bir gurur kaynağı olarak konumlandırıldığını ima etmektedir. Bu gurur, köprünün mühendislik ve teknolojik başarısından kaynaklanmaktadır; ancak, bu başarıya yüklenen anlam, teknolojinin toplumun beklenti ve duygularını nasıl şekillendirdiğine dair çeşitli eleştirel boyutlar sunmaktadır. İkinci Boğaz Köprüsü'nün, “Asya ve Avrupa”yı ikinci kez birleştiren bir yapı olarak tanımlanması, köprünün sadece mühendislik başarısından öte, ulusal bir gurur ve birlik sembolü olarak ele alınmasını sağlamaktadır. Bu durumda köprü, teknolojinin bir ulusun gücünü ve modernliğini simgeleyen bir gösterge olarak yüceltilmektedir. Ayrıca teknolojik gelişmenin, toplumdaki aidiyet ve bağlılık duygularını arttırdığı ima edilmekte; köprü bir mühendislik yapısından öte ulusal başarı olarak sunulmaktadır. Ancak “sevinilecek olay” bakış açısı, teknolojik başarıyı idealleştirirken, köprünün çevresel ve sosyal maliyetleri gibi daha geniş boyutlarını göz ardı edebilir.

Altamur Kılıç¹⁶¹, Tercüman'daki "Ufuk Turu" isimli köşesinde, "Bir köprü-üç İstanbul" adında bir yazı ele almakta ve yazısında köprünün teknolojik yüceliğini, transit yol olma boyutu ile ilişkilendirmektedir:

"İki kıtanın, Asya ile Avrupa'nın, bir su geçidinin iki yakası olarak birleştikleri bir yerde, dünyanın en önemli ve tarihi münakale¹⁶² yolu üzerinde köprüler kurmanın milletimizin tarihi misyonu olduğunu idrak edemeyenlere, etmek istemeyenlere bilmem ne demeli! Çağdan geri kalmışlıklarını bu köprü olayından daha iyi sembolleştiren bir örnek olamaz!" (Kılıç, 11.07.1988, Tercüman)

Kılıç alıntısında, köprünün iki kıta arasındaki bağlantı yolu olma işlevini yücelterek köprünün bu işlevini değerlendiremeyenler için eleştirel bir söylem geliştirmektedir. Köprüye yönelik tüm eleştirileri "çağdan geri kalmışlık" olarak değerlendirerek modernleşme eleştirilerini ulusal gurura aykırı bir yaklaşım olarak nitelendirmektedir. Dolayısıyla Kılıç alıntısında karşıt görüş retorikine yer vererek kendi söylem stratejisini bu çatışma üzerine kurmaktadır. Yani Kılıç, FSM Köprüsü'nün yapısal veya teknik yetersizliklerinden çok, köprünün transit yol olmasının sembolik değerine odaklanmakta ve projeye yönelik olumsuz eleştirileri toplumsal ilerlemeye yönelik bir aykırılık olarak nitelemektedir. Bu bakımdan köprünün, salt bir yapı olmanın ötesinde ayrıca milli, teknolojik bir ilerleme ve modernleşme simgesi olarak inşa edilmeye çalışıldığı görülmektedir.

4.1.2. "Hızla" İnşa Edilen "Rekor"

1985 yılında Haliç'te bir altyapı açılışına katılan dönemin Başbakanı Turgut Özal, ikinci köprüyle alakalı "İşleri hızlı yapıyoruz. Memleketimizle ileri ülkeler arasındaki açığı kapatmak için daha verimli çalışmaya mecburuz...İşleri hızlı yapıyoruz. Bu projeler eskiden olduğu gibi 15 yıl sürmeyecektir. Köprüyü üç yılda tamamlayacağız." açıklamalarında bulunmaktadır (Hürriyet, Nisan 19, 1985). Köprünün 3 yılda tamamlanacağı iddiası, dönemin İmar ve İskân Bakanı Safa Giray tarafında da yinelenmektedir: "216 km otoyol ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün 3 yıl içinde tamamlanacak ve böylelikle dünya ölçülerinde bir rekor kırılacak" (Tercüman, Mayıs 30, 1985). Ahmet Kabaklı¹⁶³, Tercüman'daki "Gün Işığında" köşesinde, "Uğur Günü" isimli bir yazı kaleme almaktadır ve ikinci Boğaz köprüsünün teknolojik yüceliğini, Osmanlı Devleti'nin mirası üzerinden karşılaştırmalı biçimde sunmaktadır.

"Bu 'Fatih Köprüsü' ile Fatih'in 21 Mart 1452'de başlattığı üç ayda tamamlattığı Boğazkesen (Rumeli) hisarı, birbirlerini her gün yakından seyredecekler. O zamanın imkanlarıyla Rumeli hisarı'nın üç ayda bitirilişi, bugün II. Boğaz Köprüsü'nün 3 yılda tamamlanışından daha önemlidir. Fatih de bu hisarın

¹⁶¹ Siyasal Bilgiler eğitimi alan yazar, Birleşmiş Milletlerden çeşitli kurum ve bakanlıklarda çalışmakta ve *Yeniçağ* ve *Tercüman* gazetelerinde yazmaktadır.

¹⁶² Aktarma, ulaştırma ve nakletme manalarına gelmektedir.

¹⁶³ Hukuk eğitimini alıp kısa süre avukatlık yapan yazar, gazeteciliğine *Tercüman* Gazetesinde başlamakta ve *Türkiye* Gazetesinden devam etmektedir.

yapılacağı yeri kendisi seçmiş, denizin cereyanı hakkında bilgi almış iki sahil arasındaki mesafeyi ölçtürmüştü. Şimdi Fatih'in büyük eser ve hizmetini kavrayarak adını çağımızın en modern köprüsüne şeref yapan Yeni Türkiye, Sultan Mehmet'inki kadar büyük ufuklara açılmanın tilsimini inşallah bulacaktır.” (Kabaklı, 30.05.1985, Tercüman)

Kabaklı söylem stratejisinde; köprünün isim kaynağı olan Sultan II. Mehmet'i (Fatih) vurgulayarak köprü projesine tarihi bir anlam ve onur atfetmekte, ona bir süreklilik ve miras değeri kazandırmaya çalışmaktadır. Kabaklı alıntısında, Fatih'in Rumelihisarı'nı inşa ettirdiği sürecini ve stratejisini izah ederken aynı zamanda, köprü projesinin salt bir altyapı çalışması değil, köklü teknik tarihi adımının devamı olduğu izlenimini yaratmaktadır. İkinci Boğaz Köprüsü, geçmişin teknik başarılarıyla bugünün modern gelişmeleri arasında köprü kuran bir araç olarak sunulmaktadır. Tarihi figürle yapılan bu ilişkilendirme, köprü projesine karşı olan görüşleri zayıflatmak ve projeyi bir ulusal sembol olarak yüceltmek için etkili bir strateji işlevi olarak da görülebilir. Alıntı, “Rumelihisarı'nın üç ayda tamamlanışı” ile modern köprünün üç yılda tamamlanışını karşılaştırarak, geçmişin başarılarını bugünün altyapı projelerinden daha üstün göstermektedir. Bu karşılaştırma, geçmişteki “yüceliği” ve “özgünlüğü” idealleştirme stratejisidir, bu da günümüzdeki projelere onlardan öğrenilecek veya onların izinden gidilecek örnekler olarak yaklaşma eğilimindedir. Alıntıda Kabaklı'nın köprüye yüklediği anlam, aynı zamanda tarihin ve modernliğin buluştuğu sembolik bir yapı olduğuyula alakalıdır. “Çağımızın en modern köprüsüne şeref” olarak Fatih'in adının verilmesi ifadesi, köprüyü salt fiziksel bir yapı olmaktan çıkararak ulusal bir simgeye dönüştürme stratejisidir. Bu söylem, projeye karşıt görüşlerin olası etkisini azaltmak amacıyla projeyi eleştirilemez bir kutsallık çerçevesine oturtmaktadır. Alıntıda “Yeni Türkiye” ifadesinin kullanımı, teknolojik gelişimin yalnızca mühendislik birikimi değil, aynı zamanda ülkenin modernleşme sürecindeki ilerlemesinin bir simgesi olduğunu ima etmektedir. Kısacası Kabaklı, köprüyü hem modern Türkiye'nin bir teknolojik yüceliği hem de Osmanlı'dan devralınan tarihsel bir miras olarak konumlandırmaktadır. Dolayısıyla köprü; projenin idealleştirilmesine ve teknolojik ilerlemenin ulusal bir gurur olarak gösterilmesine hizmet etmektedir.

Orhan Kantoğlu, Sabah'taki “Orhan Bey İstanbul'u geziyor” köşesinde, “Fatih Sultan Mehmet ve Rumeli Hisarı” adındaki yazısında, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün teknolojik yüceliğini, tarihsel bir karşılaştırmayla ele almaktadır.

“Boğaziçini Türk yapan Rumelihisarı mucizesini 4 ay 16 günde yaratanlar bir bakıma buranın tapusunu da çıkarmışlardır. Hisarın uzunluğu, 250 metre, Fatih Kulesinin yüksekliği 28 metreydi. Kaleler yedisekiz katlıydı...Evet 529 yıl sonra Boğaziçi'nde yeni bir olay yaşanıyor. Fatih Sultan Mehmet'in temelini attığı kalenin birkaç yüz metre kuzeyinde yükselen temellerin üzerinden iki kıta bir kez daha birbirini bağlıyor.” (Kantoğlu, 02.07.1988, Sabah)

Kantoğlu söylem stratejisini, tarihi bir metafor olan Osmanlı Devleti'nin Boğaziçi egemenliğini, hakimiyetini pekiştiren ve Sultan II. Mehmet'in inşa ettirdiği Rumeli Hisarı'nın teknik özelliklerinden yola çıkarak kurmaktadır. Kantoğlu, Rumeli Hisarı metaforunu kullanması hem hisarın Sultan II. Mehmet döneminde yapılmış olması hem de Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün Avrupa yakasındaki temellerinin yakınında olmasıyla alakalıdır. Kantoğlu'nun alıntısında Rumelihisarı'nın kısa sürede inşa edilmesini bir "mucize" olarak nitelendirmesi, köprüyü de bu "mühendislik harikası" ve sembolik değer perspektifiyle ele aldığını göstermektedir. Böylelikle FSM Köprüsü'nün bir mühendislik başarısı olarak değerlendirilmesi, ulaşım amacından daha çok modern Türkiye'nin başarılarını temsil ettiği yönünde bir söylem yaratmaktadır. Bu durum, köprünün inşasını işlevsel bir ihtiyaçtan ziyade, ulusal onur ve teknolojik başarıyı vurgulayan bir değer olarak konumlandırır. Eleştirel bakış açısıyla değerlendirildiğinde, söylemde, köprünün pratik ihtiyaçları karşılama yönündeki sınırlılıkları göz ardı edilmekte ve köprü, adeta bir modernlik ve ilerleme simgesi olarak yüceltilmektedir. Böylelikle köprünün ulaşım sorunlarını geniş ve pratik biçimde çözme kapasitesi yerine, köprünün tarihsel bağlamı ve sembolik anlamının öne çıkarılması, onun kentsel işlevinin ve etkinliğinin ihmal edilmesine yol açmaktadır.

FSM Köprüsü'nün açılışında köprünün teknolojik yüceliğine, tarihi ve güncel karşılaştırmalar sunan Özal, "Rumelihisarı'nın 3.5 ayda", "Fatih fırkateyninin de 32 ayda" tamamlandığını hatırlatma ve FSM Köprüsü gibi köprülerin, dünyada "5-6 senede" bitirildiğini eklemektedir. Ancak daha önce FSM Köprüsü'nün 3 yılda bitirileceğini söyleyen Özal, köprüyü "2.5 sene" gibi daha kısa bir sürede açtıklarını ve bu bağlamda yeni bir "dünya rekoru" kırıldığını belirtmektedir (Tercüman, Temmuz 4, 1988). Rauf Tamer, Tercüman'da "Pazar Kahvesi" köşesinde, "Bugün çok heyecanlıyım" adında bir yazı yazmaktadır. Tamer yazısında, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün açılışından duyduğu büyük coşkuyu, kişisel anılarıyla pekiştirmekte ve köprünün teknolojik yüceliğini, -köprü, eksik bağlantı yollarına rağmen açılmış olsa da- köprünün temsil ettiği ulaşım seviyesi ve yapılma hızına dayandırmaktadır.

"Bugün çok heyecanlıyım. İkinci köprü hizmete açılıyor. Beykoz vapurundaki o Muhayyer şarkı ve arabalı vapurdaki o Nihavent yakarış, yine lades kemiği gibi hatırımda. Nereden nereye? Nereden nereye olacak? Kargasekmez virajlardan asma köprüye işte... Milat öncesinden bahsetmiyorum. 30 yılda oldu bunlar. Gel gelelim ikinci köprüye; 1134 günde yapıldı. Bu kadar kısa sürede, apartman yapılır ancak. Düşünün ki okulların tatilini gerektiren bir de müthiş kış yaşadık. 40 gün kadar oradan da kayıp var... Buna rağmen, bağlantılar hariç E-5 yoluyla bütünleşiyor bugün." (Tamer, 03.07.1988, Tercüman)

Tamer hem Boğaziçi Köprüsü hem de FSM Köprüsü süreçlerini (öncesiyle sonrasıyla) yaşayan ve gören bir yazar olarak söyleminde kendi kişisel tarihinden yola çıkmaktadır. Tamer söylem stratejisini, Boğaz ulaşımındaki deniz ve kara yolu ulaşımını; eski-yeni, ağır-hızlı, geçmiş-güncel gibi karşıtlıklar üzerinden değerlendirerek örneklendirmektedir. Tamer, alıntısında, köprülerden önce İstanbul Boğazı’nda aktif rol oynayan vapur ve arabalı vapur gibi deniz yolu ulaşım araçlarını, Türk sanat müzik makamlarıyla özdeşleştirmektedir. Beykoz vapurunu “Muhayyer” bir şarkıya ve arabalı vapurunu “Nihavent” bir yakarıya benzetmesi, bu araçların ve sistemlerin, çağın gerisinde kalan ulaşım teknolojileri olduğunu ima etmektedir ve özellikle “yeniliğe” dair olan ikinci Boğaz köprüsünün yanında alaturka gibi sunulmaktadır. Buna karşın köprünün “1134 günde” yapılmış olması, Tamer tarafından büyük bir başarı olarak sunulmaktadır. Bu anlatım, köprünün hızlı bir mühendislik çalışmasıyla tamamlanmasını, sıradan bir apartmanın inşa süresiyle kıyaslayarak, olağanüstü bir çaba ve modern teknolojilerin yetkinliği olarak betimlemektedir. Ayrıca “hızlı” yapıldığı iddia edilen FSM Köprüsü’nün, zorlu koşullara rağmen (örneğin, “40 gün süren yoğun kış”) tamamlandığının söylemde vurgulanması hem var olan teknolojik koşulların güvenilirliğini, dayanıklılığını ve gücünü pekiştirmek hem eksikleriyle açılan köprünün sınırlılıklarının üstünü örtmek adına kullanılmaktadır. Yani söylemdeki inşaat süresine dair vurgu, hız ve teknolojiyi hayranlıkla öne çıkarmakta; projeye dair bir mühendislik harikası retoriği yaratmaktadır. Eleştirel bir perspektiften bakıldığında, bu vurgu, köprünün hızla yapılmasının gerekçelerini veya projeyi çevresel ve kentsel gereksinimler açısından değerlendirip değerlendirmediklerini göz ardı etmektedir. Teknoloji odaklı bu hayranlık, hızlı ve büyük projelerin fayda ve sürdürülebilirlik bağlamında sorgulanmasını ikinci plana itmektedir.

Oktay Ekşi, Hürriyet’te kaleme aldığı “Boğaz’daki ikinci gerdanlık” yazısında köprünün teknolojik yüceliğini, dikkate değer şu ifadelerle ele almaktadır: “Neticede ortaya çıkan eser karşısında şapka çıkarıp saygı duruşunda bulunmak gerektiği açıktır. Normal tarihinden yedi ay önce bitirilen bu büyük eser, iyi yönetilince bu milletin en zor sorunları ne kadar büyük bir yetenekle çözebildiğinin kanıtıdır.” (Ekşi, 04.07.1988, Hürriyet) Ekşi alıntısında, ikinci Boğaz köprüsünü, teknolojik ve yönetsel başarı olarak sunmaktadır. Söylemde köprü, “yedi ay önce” bitirilen ulusal teknolojik ilerlemenin bir simgesi olarak vurgulanmakta ve köprü aracılığıyla bir milletin kapasitesini temsil eden güçlü semboller yaratma çabasını yansıtmaktadır. Ancak bu noktada, projenin tamamlanması, “milli bir başarı” gibi sunulurken projede yer alan

yabancı mühendislik katkısını ve uluslararası iş birliklerini göz ardı edilmektedir. Köprünün Japon mühendislik firmaları tarafından yapıldığı düşünüldüğünde, bu başarı yalnızca Türkiye'ye mal edilemez. Özetle Ekşi'nin alıntısındaki makro söylem, köprünün teknolojik boyutunu abartılı bir milli gurur çerçevesine oturturken bu başarı hikayesinin ardındaki karmaşık ekonomik, sosyal ve politik boyutları gölgede bırakmaktadır. Bu nedenle, köprünün teknolojik başarı anlatısının, projenin toplumsal maliyetlerini ve uzun vadeli etkilerini göz önünde bulundurarak daha kapsamlı bir şekilde ele alınması gerekmektedir.

4.1.2.1. Dünya ile Kıyas: Köprünün “Büyüklüğü”

Boğaziçi Köprüsü zamanında da Karayolları Genel Müdürü olan Atalay Coşkunoglu, 15 yıl arayla ikinci köprünün temelini atma “bahtiyarlığına erişmekte” ve FSM Köprüsü'nün 1090 metre uzunluğu ile dünyanın “beşinci büyük köprüsü” olma unvanını, Boğaziçi Köprüsü'nün elinden alacağını belirtmektedir (Tercüman, Mayıs 30, 1985). İkinci Boğaz köprüsünü hem Boğaziçi Köprüsü ile hem de kendisiyle benzer teknik donanımda olan dünyadaki diğer köprülerle karşılaştırmakta ve FSM Köprüsü'nün teknolojik yüceliğini, köprünün sahip olduğu teknik bir özellik üzerinden inşa etmektedir. Ancak FSM Köprüsü açıldığında, dünyanın beşinci değil, altıncı büyük köprüsü olmaktadır (Tercüman, Temmuz 4, 1988). Bilgin Peremeci, Son Havadis'deki “Söyleye söyleye” adlı köşesinde, “Özal'ın köprüsü açıldı” isminde bir yazı kaleme almaktadır ve bu yazısında Peremeci, ikinci köprünün, dünyadaki köprü sıralamasındaki yerini ve teknik özelliklerini ön plana çıkartmaktadır.

“İstanbul Boğazı üzerine inşa edilen ikinci köprü, bilindiği gibi dünyanın altıncı büyük asma köprüsü olmaktadır. Dünyanın uzunluklarına göre en büyük 10 asma köprüsünü istatistik uzmanları şöyle sıralamaktadır: Humber Köprüsü 1.410 metre (İngiltere), Verrazano Köprüsü 1.298 metre (ABD), Golden Gate Köprüsü 1.280 metre (ABD), Mackinac Köprüsü 1.158 metre (ABD), Minami Bisan Köprüsü 1.090 (Japonya), Fatih Köprüsü 1.090 (Türkiye), Boğaziçi Köprüsü 1.074 (Türkiye)... 29 Mayıs 1985'te temeli atılan Fatih Köprüsü, bilindiği gibi birinci köprüden 16 metre daha uzundur. Üzerinde dört gidiş dört geliş olmak üzere sekiz trafik şeridi bulunan bu köprünün iki ayak arasındaki mesafesi 1.090 metredir. Kulelerin denizden yüksekliği de 164.6 metre olan köprünün tabanının denizden yüksekliği ise 64 metredir. Bilgisayarla çalışan gişeleri Avrupa yakasında bulunan yeni köprünün şimdilik sadece iki şeridi hizmete girecek.” (Peremeci, 04.07.1988, Son Havadis)

Peremeci'nin söylem stratejisinde, ikinci Boğaz köprüsünün mühendislik detayları ve istatistiksel verilerle sunulması, yapının teknolojik bir başarı olarak yüceltilmesi amacını taşımaktadır. Bu yüceltme, köprünün yalnızca bir ulaşım aracı olmasının ötesinde bir mühendislik harikası ve ulusal prestij kaynağı olarak konumlandırıldığını göstermektedir. Alıntıda ikinci Boğaz köprüsünün “dünyanın altıncı büyük asma köprüsü” olarak tanımlanması, Türkiye'nin mühendislik gücünü küresel ölçekte ön plana çıkarma çabasını yansıtmaktadır. Bu vurguyla köprünün uzunluğu, kule

yüksekliği, taban yüksekliği gibi detaylar belirtilerek köprünün yalnızca Türkiye için değil, dünya ölçeğinde önemli bir yapı ve potansiyeli olan rekabet aracı olduğu ima edilmektedir. Bu söylemde, teknolojik ilerlemenin bir ulus için sembolik bir anlam taşıdığı görülmektedir. Ancak bu tür projelerin, toplumun ihtiyacı olan toplu taşıma sistemleri ya da ulaşım altyapısı ile ne kadar uyumlu olduğu gibi konular ikinci planda kalabilmektedir. Ayrıca, bu veriler aracılığıyla köprünün etkinliği, kapasitesi ve topluma sağladığı fayda hakkında doğrudan bir bilgi verilmemektedir. Sayısal başarıya odaklanılarak köprünün toplumsal ihtiyaca uygunluğu ve sürdürülebilirliği gibi kritik teknolojik sorular ihmal edilmektedir. Başka bir deyişle Peremeci alıntısında FSM Köprüsü'nü, uluslararası prestij odaklı yapı olarak yüceltmektedir.

4.1.2.2. Köprünün “Kopuk” Açılışı: Gecikmeler, Eksiklikler ve Toplumsal Etkileri

Dönemin Karayolları Genel Müdürü Atalay Coşkunoglu, FSM Köprüsü'nün eksik çevre-bağlantı yollarıyla açılmasını kabul etmekte ve eklemektedir: “Tesellimiz tesisi programlanan ilk bitiş tarihinden 6 ay önce açarak halkımız için bir ıstırap halini alan Boğaz geçişini rahatlatmış olmamızdır.” (Cumhuriyet, Temmuz 4, 1988). Yalçın Doğan¹⁶⁴, Cumhuriyet'teki “Ankara'dan” köşesinde, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün “eksik” çevre ve bağlantı yollarıyla açılmasını, “Kopuk gerdanlık” yazısıyla eleştirmektedir. Doğan yazısında, köprünün teknolojik yüceliğini ve ulaşım açısından yaratacağı sonuçları bu eksiklerle tartışmaktadır.

“Bugün artık ‘ikinci bir köprünün yapılması zorunluluğuna’ karşı çıkanların sayısı oldukça azalıyor. Kentleşmenin ya da ulaşım ekonomisinin yarattığı bir sonuç olarak ‘Fatih Köprüsü’ nün yapımı teknik açıdan gerekli görülebilir. Ancak, zamanında ve bitirilmiş olarak açmak koşuluyla...İstanbul Belediyesi Genel Sekreteri Atanur Oğuz köprünün açılış tarihine karşı çıkıyor: ‘Köprüyü açmak istiyorsunuz ama trafik özellikle Zincirlikuyu’ dan başlayarak neredeyse kilitlenme noktasına gelecek. Köprünün açılması en az bir yıl sürer, yine belediye olarak ortada kalacağız. İstanbullular sefil olacak.’ Fatih Köprüsü’nün çok önemli bir eksiği var. Köprünün bağlantılı olacağı otoyol ve çevre yolları yaklaşık 216 km. Biten yol miktarı ise sadece 22 km. Anadolu yakasında Kozyatağı’ndan Avrupa yakasında Dördüncü Levent’e kadar uzanan yol. İşte Oğuz’un karşı çıktığı nokta bu. Daha bitmeden ve şu anda sadece ‘Boğaz üzerinde bir bağlantı’ oluşturan ikinci köprüyü besleyecek trafiğin akışını hafifletecek çevre yolları henüz bitmemiş. Bitmesine de en az iki yıl var. Dolayısıyla bugün açılacak köprü, ‘kopuk’ bir köprü. Yarından başlayarak İstanbul trafiği için ‘ek bir sorun’ yaratacak. 216 km’lik yolla mümkün olabilen trafik akışı, şimdi 22 km’ye sıkışmış olacak ve bu sıkışıklık, iki yılda giderilecek... İyi de tam anlamıyla bitmeyen, eksik yollarıyla trafiği daha da çıkmaza sürükleyecek ‘kopuk gerdanlık’ değil mi bu?” (Doğan, 03.07.1988, Cumhuriyet)

Doğan söyleminin başında, FSM Köprüsü'nün kente ve ulaşımına dair teknik ve altyapısal bir ihtiyaca karşılık geldiğini belirtmekte ancak köprüyü, şartlı/ koşullu kabul etmektedir. Doğan söylem stratejisini, bağlantı yollarının tamamlanmaması

¹⁶⁴ İstanbul Üniversitesi İktisat Bölümü’nden mezun olan Doğan, *Cumhuriyet* ve *Milliyet* gazetelerinde çalışmaktadır.

nedeniyle işlevselliğinin sınırlı olduğunu vurguladığı ikinci Boğaz köprüsü üzerinden kurmaktadır. Doğan söylemindeki retorığı güçlendirmek adına İstanbul Belediyesi Genel Sekreterinin söylemini de yazısına ekleyerek köprüyle ilgili tezini pekiştirmektedir. Alıntıdaki somut veriler; 216 kilometrelik yolun sadece 22 kilometresinin tamamlanmış olması, köprünün ulaşım katkısını önemli ölçüde azaltmakta, aksine trafik sorunlarını artıracak bir unsur olarak öne çıkmaktadır. Yine söylemdeki Oğuz’un alıntısından hareketle; köprünün açılmasının “İstanbul halkı” için ciddi trafik sıkışıklıkları ve ulaşım sorunları yaratacağını öne sürmektedir. Bu, projenin “aceleye getirilmiş” olmasının kamu yararı açısından sorgulanmasına yol açmaktadır. Böylelikle Doğan ikinci köprünün tamamlanmadan açılmasını, ulaşım sorunlarına çözüm getirmekten çok yeni sorunlar yaratabilecek bir girişim olarak sunmaktadır. Köprünün bağlantı yollarının eksikliği, köprünün “ulaşım sistemine entegre bir çözüm sunma” işlevini yerine getiremeyeceği fikrini öne çıkarmaktadır. Dolayısıyla söylem; köprünün yalnızca “Boğaz üzerinde bir bağlantı” olarak değerlendirildiğini ve bu haliyle ulaşım sisteminin genel problemlerini hafifletmek yerine daha fazla sıkışıklığa yol açabileceğini belirtmektedir. Bu da köprünün yapım gerekçelerinin ulaşım açısından sorgulanmasına neden olmaktadır. Doğan’ın hem yazısının başlığı hem de yazısının içeriğini özetlediği “kopuk gerdanlık” metaforu/ tanımlaması ise ulaşım projesi olan ikinci köprüyü bütüncül bir yaklaşımla açmak gerekliliğine işaret etmekte ve bağlantı yollarının tamamlanmaması nedeniyle köprünün bir çözüm olmaktan çok bir ulaşım sistemi içinde izole bir yapı haline geleceğini vurgulamaktadır.

Rauf Tamer, Tercüman’daki “Köprü” isimli yazısında, FSM Köprüsü’nün bitmeyen bağlantı yollarıyla açılmasına eleştirenlere cevap vermekte ve köprünün ulaşım işlevini potansiyeline göre değerlendirmektedir.

“‘Bitmeden niye açıldı?’ demek lüzumsuz. Açılmadı farz ederiz, olur biter. Buyurun, yine var gücümüzle birinci köprüden geçelim. İlle de ikinci köprüden geçeceksiniz diye bir Anayasa emri yok. Tabii E-5’le Rumeli yakasında bütünleşerek açılsaydı, daha iyiydi. Nitekim, Anadolu yakasında o bütünleşme var. Eksik şeritlere rağmen gaza bastınız mı kendinizi Ankara asfaltının ileri noktalarında buluyorsunuz. Rumeli yakasında ise indiğinizdeki yer (şimdilik), mecburen şehir içi: Levent. Halbuki orada da dağları tepeleri aşarak doğru Yeşilköy’e, Kumburgaz’a, Tekirdağ’a bağlayacak uzun bir hat olmalıydı. Var ama bitmemiş. Hizmete hazır değil. Yine de üzerinden geçiyoruz. Niçin? Geçerken de homurdanıyoruz. Yakışık alıyor mu? Bedrettin Dalan, açılış töreninde yaptığı konuşmada ikinci köprü için hakiki ‘İpek Yolu’ dedi. Bahsettiğim bağlantı bittiği zaman şüphesiz tam bir Avrupa-Asya hattı. Ama o arada şehir içine de yonca yaprağı gibi dağılmış, ne sakıncası var? Birinci köprü de öyle dağılıyor. Çok da faydası oluyor. Ne istiyorsunuz? Dağılmasın mı istiyorsunuz? Haklısınız. Gaza bastık mı, kendimizi Adapazarı’nda falan bulmalıyız. Oralardan dönüp Bostancı’daki evimize ancak öyle gelmeliyiz. Var mısınız?” (Tamer, 06.07.1988, Tercüman)

Tamer söylem stratejisini, ironiler üzerine inşa etmektedir. FSM Köprüsü'nün bitmeyen ve eksik bırakılan yollarını/ kısımlarını eleştirenler hem hak vermekte hem de bu eleştirileri retorik sorularla dağıtmaktadır. Öncelikle köprünün özellikle Rumeli/ Avrupa yakasındaki eksik bağlantılarla hizmete açılmasını eleştirerek projenin eksikliklerine dair eleştirel bir bakış sunmaktadır. Köprünün kentsel trafiği düzenlemesi ve uzun mesafeler arasında hızlı ulaşımı sağlaması beklenirken, bu altyapı eksiklikleri nedeniyle köprünün kent içi trafiğe bağlı olarak daha az verimli olduğu belirtilmektedir. Özellikle Rumeli yakasındaki Levent bölgesinde biten eksik bağlantı, kent içi trafiğe daha fazla yük bindirmekte ve köprünün öngörülen hızlı ulaşım rotası olma işlevini tam anlamıyla gerçekleştirememektedir. Söylem, burada bir altyapı projesinin anahtar işlevlerinin tamamlanmadan hizmete sunulmasının getirdiği eleştiriyi, gündelik bir dille ironi yaparak ifade etmektedir. Köprünün Avrupa yakasındaki kent içi bağlantı noktalarının eksikliği, köprünün kentsel ulaşım sistemiyle bütünleşememesine sebep olmaktadır. Bu durum, projelerin yalnızca teknik olarak yapılabilir olması değil, aynı zamanda tüm bağlantılarıyla tam ve işlevsel bir şekilde hizmete girmesi gerekliliğini vurgulamaktadır. Bu noktada eleştiri -toplumsal beklentiler ve gerçeklik bağlamında-, köprünün bir İpek Yolu gibi tanıtılmasının erken olduğunu, Avrupa-Asya bağlantısının tam anlamıyla tamamlanmasının zorunluluğunu hatırlatmaktadır. Kısacası, tamamlanmamış bir projeyi hızla açmak, toplumsal beklentileri karşılamadığı gibi, ulaştırma projelerinin gerçek işlevselliğine dair bir sorgulama yaratmaktadır, projenin teknolojik yüceliğinin değerini düşürmektedir.

Altemur Kılıç, Tercüman'daki yazısında, ikinci Boğaz köprüsünün teknolojik yüceliğini, köprünün eksik bağlantı yollarına ve bu durumu eleştirenlere rağmen ön plana çıkarmaktadır.

“Bir gazetemizin, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün açılışı haberine verdiği başlık: ‘Köprü yarım açıldı!’ Öyle ya, tam açılsaydı belki haber kıymeti bile olmazdı; bütün çevre yolları tamamlanmadığı için yarım da açılmamalı, yarım da olsa aylarca hizmet vermeden öyle durmalıydı! Kim bilir, belki o zaman da gene eleştireceklerdi: Köprünün yarısı hazır olduğu halde halkımızın hizmetine açmıyorlar! diye...” (Kılıç, 11.07.1988, Tercüman)

Kılıç söyleminde, FSM Köprüsü'nün açılışına dair medyada ve toplumda yer alan eleştirilere karşı bir tepkiyi yansıtmaktadır. Alıntıda, medyanın “köprü yarım açıldı” başlığıyla köprü açılışını eleştirmesi, köprünün çevre yolları tamamlanmadan açılmasının kamuoyunda yarattığı memnuniyetsizliği simgelemektedir. Bu söylem, köprüdeki eksikliklerin medyada öne çıkarılarak halkın eleştiriyi gündeme getirmesini de yansıtmaktadır. Bununla birlikte Kılıç, alıntıdaki ifadesiyle köprünün eleştirilmesini “mutlu bir olayın gölgelenmesi” olarak tanımlayarak eleştirilerin bakış

açısını küçümsemekte ve bu yaklaşımı toplumsal bir alışkanlık olarak nitelendirmektedir. Kılıç'ın alıntısından ve alıntısının analizinden hareketle, bir kez daha köprü konusunun var olan mevcut durumunda bile farklı bakış açıları ve ideolojilerle ele alındığı, değerlendirildiği gözlemlenmektedir. Ayrıca, köprüye yönelik her eleştirinin yapıcı olmaktan ziyade önemsizleştirildiği ve tepkiyle karşılandığı da görülmektedir. Analizdeki bu bulgu, araştırmada yöntem olarak kullanılan Vin Dijk'in yaklaşımını bir kez daha ön plana çıkarmaktadır. Kılıç'ın bu alıntısı, toplumdaki güç yapılarının ve çıkar gruplarının medya aracılığıyla nasıl desteklendiğini anlamak için kritik bir inceleme sunmaktadır. Ayrıca Kılıç'ın köprüyle ilgili medya eleştirisi, Van Dijk'in yaklaşımı çerçevesinde, ideolojik konumlandırma, biz-onlar karşıtlığı, dil ve güç ilişkisi ve toplumsal bilinç yönlendirmesi adına güçlü bir örnek teşkil etmektedir.

Abdullah Uraz, Son Havadis'deki "Görüş" adlı köşesinde "Ne oldu ikinci köprüye?" isimli bir yazı kaleme almakta ve yazısında, FSM Köprüsü'nün İstanbul kent trafiğine olan etkisini, köprünün bağlantı yollarının eksikliği ve yine köprünün ulaşım katkısı üzerinden tartışmaktadır.

"Köprü açılışında İstanbul'un trafiğinin büyük ölçüde rahatlayacağı ve birinci köprüden geçişin kolaylaşacağı söylendi. Öyle mi ve doğru mu? Tamamen aksi oldu. İkinci köprü, beklenen alakayı göremedi. Ne otolar ne de otobüs ve kamyonlar ikinci köprüyü tercih etmedi. Neden? Daha fazla yol ve zaman kaybı. O kadar mı daha fazla masraf. Sonra yine trafik sıkışıklığı. Neden? Çünkü köprünün iki yakasının çevre yolları ve ana yollara bağlantısı henüz tamamlanmış değil. Levent trafiği felç. Boğaz yolu felç. Çünkü Bakırköy istikametine bağlantısı henüz yapılmış değil. Anadolu yakası öyle. Kozyatağı'nda trafik sıkışık. Öyle olunca kim, niye ikinci köprüyü tercih etsin? Yapılan açıklamalara göre, ikinci köprüden günde 15 bin kadar araç geçmektedir. Oysaki birinci köprüden günde geçen vasıta sayısı 160 bini bulmaktadır." (Uraz, 20.07.1988, Son Havadis)

Uraz söylem stratejisinde, İstanbul'da ikinci köprünün açılmasının ardından yaşanan trafik sorunlarını ele alırken ikinci köprü projesinin eksikliklerine ve sonuçlarına dair bir eleştiriye yansıtılmaktadır. Uraz'ın alıntısında, ikinci köprünün açılmasıyla birinci köprüdeki yoğunluğun azalacağı beklentisinin karşılanmadığı vurgulanmakta, hatta bu beklentinin tamamen aksine bir durumun ortaya çıktığına işaret edilmektedir. İlk başta FSM Köprüsü ile ilgili ortaya konan "transit yol-geçiş" ve "Boğaziçi Köprü trafiğini rahatlatacak" gibi iddiaların aksine ve beklenen rahatlatıcı etkiden ziyade, köprünün, trafikteki sıkışıklığın devam etmesine yol açtığı ifade edilmektedir. Bu, yeni köprüye dair kamuoyunda yaratılan olumlu imajın sorgulanmasına ve köprünün, teknik yetersizliklerin gölgesinde ve ulaşım beklentilerinin altında kalmış bir proje olarak görülmesine sebep olmaktadır. Uraz, söylem stratejisindeki eleştirisini güçlendirmek adına, köprü yollarının bağlantısızlığına değinmektedir. Uraz'ın alıntısından hareketle, çevre yollarının eksikliği nedeniyle ikinci köprüden geçen araçlar, hedef noktalarına

ulaşmak için daha uzun bir yol kat etmek zorunda kalmakta; bu da daha fazla yakıt tüketimi, zaman kaybı ve ulaşım masrafları anlamına gelmektedir. Alıntıdaki ifadeler, köprü gibi büyük bir projede ana bağlantıların tamamlanmamış olmasının proje planlamasındaki eksiklikleri ve bu eksikliklerin doğrudan trafiği olumsuz etkilemesini eleştirmektedir. Bu durum, köprü yapımı sürecinde planlama ve uygulama arasındaki uyumsuzluğa dikkat çekmektedir. Ayrıca, FSM Köprüsü'nün trafik sorununu çözmedeki etkinliğini sınırlayan bu altyapı eksiklikleri, kullanıcılar açısından köprü'nün güvenilir bir alternatif olmaktan çıkmasına sebep olmaktadır. Uraz söylemdeki eleştirisine, verilere dayanan karşılaştırmalı ifadelerle devam etmektedir. Uraz'a göre, FSM Köprüsü'nden geçen günlük araç sayısı, beklentilerin oldukça altındadır ve ikinci köprüden geçen araç sayısının birinci köprüye kıyasla oldukça düşük kaldığı yönündedir. Alıntıdaki verilere bakıldığında, ikinci köprü'nün günlük kapasitesi 15 bin araç ile sınırlı kalmışken, birinci köprüden geçen araç sayısının 160 bini bulması, ikinci köprü'nün planlanan yoğunluğu kaldıramadığını ortaya koymaktadır. Bu durum köprü'nün eksiklerle açıldığını nesnel olarak ortaya koysa da ikinci köprü projesinin beklenen ihtiyacı karşılayamadığına dair güçlü bir eleştiriye gündeme getirse de trafik yoğunluğuna dair yapılan erken bir açıklamadır. Çünkü Kılıç'ın değindiği veriler, henüz trafik projeksiyonlarının gerçekçi olmadığı kısa bir sürece aittir.

Çetin Altan, Güneş'teki "Şeytanın gör dediği" adlı köşesinde kaleme aldığı "Köprüler" adlı yazısında, köprü açılışından hareketle kendi kişisel tarihinden romantik bir değerlendirme yapmaktadır. Edirne, Paris, Amsterdam gibi birbirinden farklı kentteki köprü teknolojileriyle olan yaşamsal deneyimlerini aktaran Altan, yazısında daha sonra İstanbul Boğazı'ndaki köprülere değinmektedir.

"İlk Boğaz Köprüsü açıldığında ben hapisaneyeydim. Kıtaları birbirine bağlayan köprü, yaşamımın yeniden dış dünyayla bağlanmasına yetmiyordu. Açılış töreninin haberlerini gazetelerden, uzayda geçen bir olay gibi tüyü yolunmuş bir merakla izliyorduk. Biraz umursamaz, biraz kırık...Dün yeni bir Boğaz Köprüsü daha açıldı... Şimdi o köprülerle ilk kez karşılaşacak beş yaş çocukları da yarım yüzyıl sonra açılacak başka köprülerin neşesinde bugünkü anılarını kim bilir nasıl anlatacaklar? Kırıları, tepeleri birbirine bağlayan köprüler...Deste deste kuşakların, deste deste serüvenleriyle hallihamur olmuş köprüler..." (Altan, 04.07.1988, Güneş)

Altan söylem stratejisini, köprülerin teknik boyutları ile toplumsal ilişkileri arasındaki etkileşim üzerine inşa etmektedir. Bu, köprülerin teknolojik boyutunu bireysel ve toplumsal bağlamda ele alırken teknoloji ile insan deneyimi arasında oluşan duygusal bir mesafeyi okuyucuya geçirmektedir. Alıntı, köprülerin fiziksel ve mühendislik açısından ne denli önemli olduğu kadar, bu teknolojik yapıların insanların yaşam deneyimleri üzerindeki etkisine de değinmektedir. Köprülerin sadece teknik başarılar

ve kıtaları bağlayan fiziksel yapılar değil, aynı zamanda farklı kuşaklar üzerinde bir deneyim ve hatıra yaratıcıları olduklarına işaret etmektedir. Alıntıda, “beş yaşındaki çocukların” köprülere olan gelecekteki duygusal bağları hakkında öngörüler yer almakta, köprülerin yeni kuşakların hayatında nasıl bir yer tutabileceği sorgulanmaktadır. Bu ifade, teknoloji ürünlerinin farklı nesiller için nasıl bir anlam ifade ettiğini de gündeme getirmektedir. Altan, ilk köprünün açılışının anlatıcı için yeni bir umut yaratmadığı, ancak sonraki kuşakların köprüleri farklı bir anı birikimiyle algılayabileceği ima edilmektedir. Böylelikle teknolojinin insani boyutunun kuşaktan kuşağa farklılık göstermesi, Altan’ın kendi kişisel deneyimine göre, köprülerin teknolojik başarısının yanında, sosyal ve duygusal anlamda nasıl farklı algılandığına dairdir.

Canan Barlas¹⁶⁵, Güneş’teki “Bir hadise var” isimli köşesinde, “Köprünün üstünden mutluluk peşinde koşarken” isimli bir yazı kaleme almakta ve bu yazısında FSM Köprüsü’nün teknolojik yüceliğine soyut ve duygusal biçimde yaklaşmaktadır.

“Geçtiğimiz hafta sonu İstanbul muhteşem bir gün yaşadı. Çok güzel bir yaz günü ikinci köprü hizmete açıldı. Boğazda Asya ile Avrupa’yı birleştiren ikinci geçit insanlığa açılırken mutluluk yüzlerimizden okunuyordu. Sabah saatlerinde başlayan gösteriler neredeyse gece yarısına kadar sürdü...Yeni köprü çağdaş teknolojiyi gündeme getirirken insanlığın, insana verdiği önemi de bir anlamda vurguluyordu...” (Barlas, 06.07.1988, Güneş)

Barlas söyleminde, FSM Köprüsü’nün açılışını hem bir mühendislik başarısı hem de insanlık için bir mutluluk kaynağı olarak tasvir etmektedir. Köprünün teknolojik yönünü öne çıkaran bu anlatım, bir yandan modern teknolojinin ve mühendislik başarısının coşkuyla kutlandığını vurgularken, diğer yandan köprü projesinin sembolik anlamı üzerinden toplumsal etkilerini dile getirmektedir. Barlas söylem stratejisinde, köprünün çağdaş teknolojiyi gündeme getirdiği ve insana verilen önemi vurgulamaktadır/ belirtilmektedir. Bu söylem, modern mühendislik başarısının yalnızca yapısal veya işlevsel yönlerini değil, aynı zamanda insan merkezli bir değer taşıdığını iddia etmektedir. Ancak burada, köprünün birleştirici rolüne yapılan vurgu daha çok sembolik bir anlam yüklemektedir ve köprünün sağlayacağı günlük ulaşım katkılarında veya pratik işlevselliğinden ziyade, onun daha çok psikolojik ve sosyo-kültürel etkilerine odaklanmaktadır. Köprünün teknolojik yönünün doğrudan değil, dolaylı olarak insana önem bağlamında ele alınması, teknolojinin salt işlevsel bir araç olmaktan öte bir değer olarak görülmesi anlamına gelmektedir. Köprünün teknolojik başarısı, işlevselliği, uzun vadeli ulaşım etkileri veya sürdürülebilirliği gibi konular

¹⁶⁵ İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Bölümünden mezun olan yazar, Vatan, Güneş, Milliyet gibi gazetelerde görev almaktadır.

haricinde, köprünün teknolojik gücünü sadece mutluluk ve insana verilen değer çerçevesinde ele alan bu söylem, projenin toplum yararına sunacağı somut katkılarını bu bağlamda değerlendirmektedir.

Canan Barlas, Güneş'teki "Bir hadise var" isimli köşesinde, "Sayın Başbakan bu kabusu paylaşır mısınız?" ismindeki yazında, kentteki trafik-egzoz-araç fazlalığı sorununu, ikinci Boğaz köprüsü üzerinden ele almaktadır.

"İstinye'den gazeteye doğru geliyorum, trafik kış aylarındaki gibi yoğun değil. Yollardan geçerken Levent'te henüz açılmaması gerekirken erken açılmış 2. Boğaz Köprüsü'nün çıkışını görüyorum. Köprüye bir giden bir daha gitmek istemiyor. Çevre yolları bitmediğinden isteyen istemeyen, kendini Kozyatağı'nda buluyor. Sonra duyuyoruz ki köprüdeki düzensizlikten kazalar olmuş." (Barlas, 13.07.1988, Güneş)

Barlas'ın alıntısında, ikinci Boğaz Köprüsü'nün aceleyle ve çevre bağlantıları tamamlanmadan açılmasının yarattığı olumsuzluklar eleştirilmektedir. Yani köprünün teknolojik yüceliği ve ulaştırma işlevi, günlük deneyimler ve somut bilgilerle olumsuz olarak değerlendirilmektedir. Barlas'a göre köprünün açılışı ile ilgili olarak dile getirilen eksiklikler, kent içi ulaşımında verimlilikten uzak bir düzenin ortaya çıkmasına, trafik kazalarının artmasına ve kullanıcı memnuniyetsizliğine neden olmaktadır. Alıntıda köprüye bağlı olarak Anadolu yakasındaki çevre yollarının bitmemesi; "isteyeni de istemeyeni de" Kadıköy'ün Kozyatağı mahallesine sürüklemektedir. Bu ifadeyle Barlas, köprü bağlantılarının tamamlanmadan açılmasıyla ortaya çıkan düzensizlikleri gözler önüne sermektedir. Çevre yolları tamamlanmadığı için, köprüyü kullanan sürücüler zorunlu olarak kent içi trafiğe yönlendirilmekte, bu da hem trafik sıkışıklığını artırmakta hem de kullanıcıların köprüyü kullanma deneyimini olumsuz etkilemektedir. Bu bağlamda Barlas tarafından eleştirilen ve "transit yol" olacak denilen köprü projesinin, halkın ihtiyaçlarını ve konforunu göz ardı edilerek aceleyle tamamlanmış olduğunun bir işaretidir. Aceleyle açılan köprünün, etkili bir ulaşım kolaylığı ya da alternatifini sunamaması, projenin kentin ulaşım sistemine uyum sağlayamadığını ve bütüncül bir planlamadan uzak olduğunu göstermektedir. Ayrıca Barlas'ın söylemindeki "köprüdeki düzensizlikten kazalar olmuş" ifadesi, köprünün çevre yolları tamamlanmadan hizmete girmesiyle birlikte, trafik güvenliğinin ihmal edildiğine işaret etmektedir. Bağlantı yollarının eksikliği ve yönlendirme problemleri nedeniyle sürücülerin kendilerini beklenmedik noktalarda bulması hem trafik akışını zorlaştırmış hem de kaza riskini artırmaktadır. Bu durum, köprü inşaatının yalnızca altyapısal değil, güvenlik açısından da ciddi eksiklikler taşıdığını göstermektedir.

4.2. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün Estetik Yücelikleri

FSM Köprüsü, yalnızca mühendislik ve teknolojik bir başarı olarak tartışılmamaktadır, köprü aynı zamanda; İstanbul'un çevresel dengesi, estetik yapısı ve kent kimliği üzerindeki etkisiyle de değerlendirilmektedir. 1980'lerde ikinci Boğaz köprüsü etrafında şekillenen tartışmalar, bir yandan köprünün kente kazandıracağı estetik görüntü iken bir yandan köprü, kentleşme süreçlerini derinden etkileyen mekânsal müdahale olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca seçili yazılarda; köprünün modernlik ve kalkınma sembolleri olarak sunulmasının ardında, "plansız büyüme", "çevre kirliliği", "gökdeleneleşme" ve "estetik kayıplar" gibi kritik sorunların "kentsel yaşam" ve "çevresel sürdürülebilirlik" gibi konuların göz ardı edildiği savunulmaktadır.

4.2.1. "Eser" Sembolizmi: Köprünün Kültürel ve Tarihsel Anlamı

Rauf Tamer, Tercüman'daki "Sözün Kısası" isimli köşesinde, ikinci Boğaz köprüsünün temel atma günüyle ilgili "En büyük kutlama" adında bir yazı yazmaktadır. Tamer, ikinci köprünün estetik yüceliğini, "eser" olması üzerinden ele almaktadır.

"Ta 1453 yılından beri İstanbul'a tek şey yapabilmışiz... O da birinci Boğaziçi Köprüsüdür. Fakat Sultan Mehmet'e hiçbir şey yapmamış olduğumuzu herhalde görüyorsunuz... Bugün temeli atılacak köprüyle İstanbul'a nihayet 2'nci büyük eser kazandırdığımız gibi adına 'Fatih' diyerek de 532 yıllık bir ihmali, nihayet telafi imkanı bulacağız..." (Tamer, 29.05.1985, Tercüman)

Tamer söylem stratejisini, zamanları aşan bir eser yüceliği üzerine inşa etmektedir.

Tamer alıntısında, ikinci köprüyle alakalı derin bir övgü ile bahsetmektedir. Tamer bu söylemiyle İstanbul'un tarihi ve kültürel mirasına dair yapılan, kente kazandırılan eserlerin niteliği ve bu eserlerle kurulan bağın yüceltilmesi temasını işlemektedir. Özellikle 1453 yılında İstanbul'un fethedilmesinden bu yana geçen süre içinde kente büyük ve kalıcı eserlerin kazandırılmadığına yönelik bir özeleştiri yer alırken, yeni Boğaz Köprüsü'nün bu eksikliği bir nebze gidereceğine dair bir umut yansıtılmaktadır. Alıntıdaki "eser" kelimesi, köprünün; fiziksel bir yapının ötesinde, büyük bir vizyonunu, tarihi sorumluluğunu ve uzun vadeli bir katkısını sembolize etmektedir. Eser, burada yalnızca bir yapı olarak değil, abartılı bir vurguyla toplum için kalıcı bir anlam ve değer taşıyan, geçmişe ve geleceğe miras bırakılan bir armağan olarak ele alınmaktadır. Bu bağlamda Tamer'e göre; birinci Boğaz Köprüsü ve temeli atılan-inşa edilecek olan ikinci köprü, yalnızca ulaşımı kolaylaştıran yapılar değil, İstanbul'un tarihine ve kimliğine değer katan semboller olarak görülmektedir.

Ahmet Kabaklı, Tercüman’da ikinci Boğaz köprüsünün açılışını değerlendirdiği “Nasıl methedeyim?” isimli yazısında ikinci köprüyü, söylemi içinde yüceltmekte ve köprüyü bir sanat eseri ve tarihi mirasın devamı olarak inşa etmektedir.

“Keban Barajı, I. Köprü, II. Köprü, rafineriler, Demir-Çelik tesisleri ve inşallah GAP Projesi, Urfa Tüneli, “Yedi küpeli gelin”. Bence eşsiz ve haşmetli adı ile Fatih Sultan Mehmet Köprüsü açılırken tıpkı saz şairinin duyguları içindeyim. Sevgilinin güzelliği karşısında hayranlık ve acz: ‘Nasıl methedeyim sevgilim seni...’” (Kabaklı, 04.07.1988, Tercüman)

Kabaklı söylem stratejisinin makro bağlamına, Türkiye’nin büyük altyapı projelerini ulusal “başarı” sürecinin bir parçası olarak koymakta ve bu projeleri, bir zincir halinde sıralayarak kolektif bir anlatı kurmaktadır. Keban Barajı, köprüler, rafineriler ve GAP gibi projeler, devletin kapasitesini ve gücünü temsil eden somut eserler olarak sunulup yüceltilmektedir. Bu yaklaşımla projeler, kesintisiz bir başarı hikayesi olarak idealize etmekte ve ulusal gururun ve ilerlemenin birer simgesi olarak kabul etmektedir. Kabaklı’nın söylemindeki mikro bağlamda ise altyapı projelerini yalnızca teknik başarılar olarak değil, aynı zamanda derin bir duygusal ve estetik anlam taşıyan eserler olarak sunulmaktadır. “Tıpkı saz şairinin duyguları içindeyim” ve “Sevgilinin güzelliği karşısında hayranlık ve acz” ifadeleri, projeleri idealleştiren ve kutsallaştıran bir retorik stratejisidir. Bu dil, altyapı projelerine yönelik eleştirel yaklaşımları marjinalleştirirken, projelerin kusursuz ve hayranlık uyandıran yönlerini ön plana çıkarmaktadır. Söylemdeki bu idealizasyon, projelerin ekonomik, sosyal ve çevresel maliyetlerini tartışmayı neredeyse imkânsız hale getirmektedir. Duygusal ve estetik bir retorikle desteklenen söylem, FSM Köprüsü üzerinden sembolik bir hayranlık hikâyesi olarak yeniden üretilmektedir.

FSM Köprüsü’nün açılışına Turgut Özal’ın eşi Semra Özal da katılmaktadır ve köprünün çelik korkuluklarına büyükçe bir nazar boncuğu bağlamaktadır (Cumhuriyet, Temmuz 4, 1988). Nazar boncuğu, geleneksel ve kültürel bir motif olarak köprünün sert, teknolojik ve modern yapısına bir tür estetik ve manevi dokunuş eklemektedir. Bu sembol, köprüyü yalnızca mühendislik ve mimari bir başarı olarak değil, aynı zamanda halkın inançlarına ve geleneklerine hitap eden bir eser olarak sunmaktadır.

4.2.2. “Gerdanlık” Metaforu: Boğaz’ın Estetik Dönüşümü

29 Mayıs 1985 tarihinde ikinci Boğaz köprüsünün temel atma töreni gerçekleştirilmektedir ve köprü, “mimarlık şaheseri”, “Boğaz’a ikinci gerdanlık” şeklinde değerlendirilmektedir (Hürriyet, Mayıs 29, 1985; Tercüman, Mayıs 29, 1985). Hami Alkaner, Hürriyet’te “Köprü doğuran köprü” isimli yazısında, ikinci köprüyü,

“dünyanın incisi” olarak gösterilen İstanbul’un, “en görkemli” ve “nesilden nesile aktarılacak olan eseri”, “ikinci çelik gerdanlığı” şeklinde değerdendirilmektedir (Alkaner, 30.05.1985, Hürriyet).

Güngör Mengi¹⁶⁶, Sabah’taki “Sabah diyor ki” köşesinde, “Sivriliklere törpü” isimli bir yazı kaleme almaktadır. Mengi yazısında, ikinci köprünün estetik yüceliği atfı olan “gerdanlık” benzetmesini yeniden üretmektedir. “İstanbul Boğazı’nın ikinci gerdanlığı olan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, dün hizmete açıldı. Hayırlı uğurlu olsun.” (Mengi, 04.07.1988, Sabah) Mengi bu kısa alıntıyla İstanbul Boğazı’na yapılan ikinci köprüyü estetik bir nesne olarak ele alarak, onu “gerdanlık” metaforu üzerinden betimlemektedir. Bu söylem stratejisiyle köprüyü yalnızca bir mühendislik harikası ya da işlevsel bir yapı olarak değıl, aynı zamanda görsel ve simgesel bir değır taşıyan bir eser olarak sunmaktadır.

Canan Barlas, Güneş’teki “Bir hadise var” köşesinde, “Köprünün üstünden mutluluk peşinden koşarken” ismindeki yazısında, FSM Köprüsü’nün estetik yüceliğini, simgesel bir değırle romantize etmektedir: “Güzelim Boğaz iki yanda kaleleri köprüleri ile bütün insanlığa mutluluk saçıyordu...Bu ışılandırma köprüyü bağlayan iplerin projektörlerle aydınlatılmasıydı... Böylelikle köprü gerçek bir gerdanlık gibi duruyordu.” (Barlas, 06.07.1988, Güneş) Barlas, alıntısındaki “güzelim Boğaz”, “kaleleri” ve “köprüleriyle” gibi ifadelerle, Boğaz’ın tarihi ve doğal güzellikleri ön plana çıkarılarak mekânın sadece bir ulaşım aracı değıl, insanlık için bir “mutluluk” kaynağı olduğu vurgulanıyor. Ancak bu söylem, köprüyü bir “gerdanlık” metaforuyla betimleyerek, teknolojik ve mühendislik başarısının yanı sıra romantik bir güzellik idealiyle bütünleştirmektedir. Bu bağlamda, köprünün işlevsel yönü arka planda kalırken, görselliliği ile estetik ve simgesel boyutunun abartılı biçimde yüceltildiği görülmektedir.

Ahmet Sağırılı, Türkiye’deki “Not defteri” köşesinde, “Yüreğimiz sağlam kalbimiz rahatsız” isimli yazısında, on günlük bir basın özeti yapmaktadır. Sağırılı, FSM Köprüsü’nün estetik yüceliğini, “Boğaza gerdanlık” şeklinde tanımlamaktadır (Sağırılı, 06.07.1988, Türkiye). Bu tanımlama, köprünün klasik adlandırılmasını tekrar üretmekte ve kabulünü perçinlemektedir.

Vecihi Ünal, Türkiye’deki “Ölçü” köşesinde, “Boğaz’ın ikinci elmas kolyesi” adında bir yazı kaleme almakta ve Boğaziçi Köprüsü’nde olduğu gibi ikinci köprüyle alakalı

¹⁶⁶ Eğitimi İzmir İktisadi ve Ticari İlimler Akademisinde alan yazar, *Yeni Asır*, *Vatan* ve *Sabah* gibi gazetelerde çalışmaktadır.

da aynı fikirde olduğunu belirtmektedir. Boğaziçi Köprüsü ile ilgili fikirlerini tekrar hatırlatarak ikinci Boğaz köprüsü tanımlarken estetik yücelik vurgusunu ön plana çıkarmaktadır. Ünal istikrarlı söyleminde FSM Köprüsü ile alakalı “muazzam eser” ve “şahane köprü” sıfatlarını kullanmakta ve köprünün “en az birinci köprü kadar” Boğaz’ı süsleyecek ikinci bir “elmas kolye” olduğunun altını bir kez daha çizmektedir.

“Aradan yıllar geçmiş ama, bizim mesleki pozisyonumuz, fikir karakterimiz ve meselelere bakış açımızla penceremiz de belki zamanla gelişmiş, fakat esasta değişmemiş. En az birincisi kadar muazzam olan ikinci elmas kolyesini de aynı düşünceler, duygular ve sevinç dolu onurla kutluyoruz.” (Ünal, 08.07.1988, Türkiye).

Ünal söylem stratejisinde, hedef kitlesine/ okuyucusuna; mesleki gelişimini, pozisyonunu ve fikir karakterini garanti göstererek köprüler konusundaki düşünce istikrarını dile getirmektedir. Birinci Boğaz köprüsü ile ilgili düşüncelerinin sabitliği veya devamlılığı, adeta ikinci köprü ile ilgili söyleyecekleri için teminat gibi sunulmaktadır. Bu da hem Ünal’ın metinleri arası hem de kişiliğine dair bir güvence yaratmaktadır. Dolayısıyla Ünal’ın söyleminde ön plana çıkardığı değerler, tutarlılık kazanmaktadır. Köprünün estetik boyutlarına dair yapmış olduğu ifadeler ve özellikle “elmas kolye” metaforu hem başarıyı hem de bu başarının nadir ve değerli bir şey olarak algılandığını ifade etmektedir. Bu tür metaforlar, okuyucuda olumlu bir duygu uyandırmayı ve metnin etkileyciliğini artırmayı hedeflemektedir. Ancak alıntıdan hareketle Ünal’ın söylemi; tutarlılık, değerlerin korunması ve topluluğun başarısına vurgu yaparken, eleştirel bir perspektiften bakıldığında bu söylemin bazı riskleri de barındırdığı görülmektedir. Ünal FSM Köprüsü’nü, estetik başarı ve onurun sembolü gibi gösterirken konuyla ilgili farklı düşünen gruplardan kendisini sıyıran ve güç yapılarının yeniden üretildiği bir söylemi destekleyebilir. Duygularla sarılı estetik bakış açısıyla sunulan değerlere dair bu tür ifadeler, topluluğun değerlerini, köprü üzerinden tekrar yüceltmektedir.

4.2.2.1. “Köprüler Tuzağı”: Estetik ve İşlevsellik Arasında Bir Çelişki

İlhan Selçuk, Cumhuriyet’teki “Pencere” köşesinde, “Gerdaniye...” yazısıyla ikinci Boğaz köprüsünün estetik yüceliklerinden biri olan “gerdanlık” övgüsüne ironiyle yaklaşmaktadır. Bu ironi, yazının başlığından başlamaktadır. “Gerdaniye” başlığından kasıt, İstanbul’a yapılan ve yapılmak istenen köprülerle İstanbul’un dönüştüğü/ dönüşeceği görüntüye ve bu görüntüyle kentin adının değişmesine atıf yapmaktadır. Selçuk yazısının başlangıcında birinci köprü yapılmadan köprüyle ilgili uzman görüşlerine ve eleştirilerin nedenlerine tekrar değinmektedir. Köprü

“girişiminin”, özellikle kentin yerleşim düzenine, planına, metropol eksenine olumsuz etki edeceğini tekrarlayan Selçuk, “köprüler tuzağı” argümanını yeniden üretmektedir.

“Ne var ki bu sözlerle kimse kulak asmadı. Arsa ve apartman üçkağıtçıları çıkar kokusunu almışlardı... Boğaz tepelerinde yağma öylesine yoğunlaşmıştı ki, 1980 yılının 12 Eylül’ünde yönetime geçen askerler durumu görüp yasalar çıkaracaklar ama olaylar durmayacak, Sevda Tepesi¹⁶⁷’ne kadar tırmanacaktı. ‘Köprüler tuzağı’ işliyordu. Ve ikinci köprü önerisi hemen piyasaya sürüldü. Karadeniz’e kadar Boğaz sırtlarını paylaşanlar, ellerinden geleni yapıyorlardı... Bu gidişle üçüncü, dördüncü, beşinci köprüleri de Karadeniz’e doğru dizersek, İstanbul Boğazı’nı da Haliç’e çevirir, gelecek kuşakların bol bedduasını alırız.” (Selçuk, 01.06.1985, Cumhuriyet)

İstanbul Boğazı, yalnızca bir su yolu değildir, aynı zamanda tarihi ve doğal peyzajıyla kentin kimliğini belirleyen bir estetik unsurdur. Selçuk’a göre, birinci köprü’nün yapılmasıyla birlikte oluşan yapılaşma ve Boğaz sırtlarının paylaşımına açılması, bu estetik kimliği tehdit eden unsurlar olarak görülmektedir. Dolayısıyla Selçuk, İstanbul Boğazı’ndaki birinci köprüyle gelişen ve ikinci köprü projesiyle tekrar hareketlenen kentsel ranta, rantın ekonomik boyutlarının ötesinde, kent estetiği bağlamında yaklaşmaktadır. Alıntıdaki strateji, “arsa ve apartman üçkağıtçıları” ve “Boğaz tepelerinde yağma” ifadeleriyle kentin estetik dokusunun rant uğruna bozulduğuna yönelik güçlü bir eleştiriyi içermektedir. Selçuk’un alıntısındaki “köprüler tuzağı” ve “Haliç’e çevirir” ifadeleri ise köprülerin yalnızca fiziksel altyapı projeleri olmadığını, aynı zamanda İstanbul’un doğal güzelliklerini tahrip eden bir sürecin sembolü olduğunu vurgulamaktadır. Yine alıntıdaki “Sevda Tepesi’ne kadar tırmanmak” ifadesi, Boğaz’ın silüetini oluşturan doğal tepelerin betonlaşma yoluyla estetik değerini kaybetme riskine dikkat çekmektedir. Selçuk’a göre ikinci köprü’nün inşasıyla başlayan süreç, yalnızca ulaşım odaklı kalmamakta, aynı zamanda köprü, dolayısıyla Boğaz çevresinde yoğun bir yapılaşma talebi yaratmaktadır. Bu yapılaşma, plansız ve estetik kaygıdan yoksun olduğu sürece, kent dokusunu ve Boğaz’ın doğal manzarasını bozabilir. Alıntıdaki, “Karadeniz’e kadar Boğaz sırtlarını paylaşanlar” ifadesi, bu yapılaşmanın estetik ve çevresel değerlere zarar verdiği algısını güçlendirmektedir. Bu, kent estetiği açısından, köprü’nün çevresinde oluşan kontrolsüz ve çarpık yapılaşma, bu simgesel yapının değerini gölgeleyebilir. Selçuk, alıntısının sonunda ima ettiği gibi, rant odaklı yapılaşmanın estetik değerleri göz ardı etmesi, toplumda bir hoşnutsuzluk ve tepki oluşturabilir. Bu, “gelecek kuşakların bol bedduası” ifadesiyle metaforik bir şekilde dile getirilmiştir. Kent estetiği yalnızca fiziksel mekânın düzeni değil, aynı zamanda toplumsal hafıza ve aidiyet duygusu ile de ilişkilidir. Boğaz’a inşa

¹⁶⁷ Üsküdar ilçesinin Kandilli Mahallesi sınırlarında olan, Anadolu Hisarı’na yakın, Boğaz’ı gören sembolik tepesidir. 1984 yılında, Suudi Kralı Abdullah’ın satın aldığı bu tepe, “imar” tartışmaları bağlamında Selçuk’un alıntısında yer almaktadır.

edilecek bir köprünün aynı zamanda, estetik değerlerin sürdürülebilir bir kent vizyonundan ayrılmaz bir parçası olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla kent estetiğinin korunması, sadece bugünkü nesiller için değil, gelecekteki kent sakinleri için de bir sorumluluktur.

Teoman Erel¹⁶⁸, Milliyet'teki "Teleks" köşesinde, "Kaçırılmayan çocuklar bizimidir" isimli yazısında, inşa edilen ikinci Boğaz köprüsünün, kentsel büyümeye, demografik değişime ve altyapı ihtiyaçlarına etki edeceğine değinmektedir.

"Kentleri hızla büyüten tercihlerin kaçınılmaz sonuçlarına hazır olunuz. Birinci Boğaz köprüsü, İstanbul'un nüfusunu altı milyona sıçrattı. İkinci köprü on milyona doğru götürür ve ayrıca 'üçüncü köprü' ihtiyacını yaratır. Yalnız yol, haberleşme, temizlik, su gibi fiziki ihtiyaçları değil, 10-15 milyonluk İstanbul'un, 5 milyonluk Ankara'nın asayiş ihtiyacını da şimdiden hesaplayıp tedbirinizi alınız." (Erel, 21.11.1986, Milliyet)

Erel söyleminde Boğaz köprülerini, İstanbul'un hızlı nüfus artışını tetikleyen ana etkenlerden biri olarak tanımlamaktadır. Birinci köprüyle başlayan bu süreç, ikinci köprünün yapımıyla daha büyük bir nüfus artışına neden olacak şekilde devam etmektedir. Bu, köprülerin yalnızca ulaşımı kolaylaştıran yapılar değil, aynı zamanda kentsel büyümeyi tetikleyen sosyo-ekonomik katalizörler olduklarını ima etmektedir. Kent nüfusuyla alakalı "altı milyondan on milyona doğru" gibi ifadeler, köprülerin kontrolsüz bir şekilde kentin genişlemesine neden olduğunu vurgulamaktadır. Söylemdeki bu öngörü, büyümenin planlı olmadığı ve gelecekte daha büyük sorunlara yol açacağı iddia edilmektedir. Ayrıca, dönemin mevcut nüfus artışının altyapı ve hizmetler üzerindeki baskısını gündeme getirmektedir. Erel'in söylem stratejisinde aynı zamanda ikinci köprünün yapılması, "üçüncü köprü ihtiyacını yaratacağı" belirtilmektedir. Bu ifade, "köprüler tuzağı" veya "köprü, köprüyü doğurur" ifadeleri gibi altyapı projelerinin yeni sorunlara ve ek projelere ihtiyaç duyulmasına neden olduğunu vurgulamakta, dolayısıyla köprülerin sorunları çözmekten çok, yeni sorunlar yaratabileceği fikrini öne çıkarmaktadır. Erel son olarak köprüyle birlikte yalnızca fiziksel altyapının değil, sosyal ve güvenlik altyapısının da yetersiz kalacağını belirtmekte ve özellikle "asayiş ihtiyacı" vurgusuyla kentleşme sürecinin sosyo-politik etkilerine dikkat çekmektedir.

İlhan Selçuk, Cumhuriyet'teki "Pencere" köşesinde, "Boğazlanan Boğaz" yazısında, birinci köprüden beri köprüyle ilgili fikrini istikrarlı biçimde sürdürmektedir. Selçuk yazısında hem köprüleşmenin kentsel-çevresel dönüşümüne vurgu yapmakta hem de

¹⁶⁸ Eğitimi Ankara Üniversitesi Basın Yayın Yüksek Okulunda tamamlayan yazar hem dergi hem de Dünya, Yeni İstanbul, Milliyet gibi gazetelerde çalışmaktadır.

köprüyle gerçekleşecek çevresel dönüşüme getirdiği tarihsel bir ironiyle köprünün estetik yüceliğine eleştiri getirmektedir.

“1. Boğaz Köprüsü yapılırken, Mimarlar Odası bilimsel görüşünü açıklamıştı: Köprü, İstanbul trafiğini cehenneme çevirecek, Boğaz sırtlarını betonlaştıracak, kenti kuzeye doğru yayarak ‘köprüler tuzağı’ oluşturacak... Bakla falı açmıyordu Mimarlar Odası, bilimsel bir yaklaşımı vurguluyordu. Söylenenler bir bir çıktı... Ama hıstan gözü dönmüş çevreler, bilim milim dinlemezler, sanat manat, estetik, mestetik onlara vız gelir, bir yandan din sömürüsü yapacaklar, öte yandan trilyonluk arsa ve apartman vurgununda İstanbul’u boğazlayacaklar. Şimdi ikinci köprüden sonra üç, üçten sonra dördüncüyü gündeme getirecekler...Gün olur, Fatih İstanbul’u fethettiğine pişman olur, gün olur gelecek kuşaklar İstanbul’u bu kadar çirkinleştirenlere beddua eder, ama bugün çevre yollarını bile yaptırmadan 2. köprüyü açanların böyle kaygıları yoktur. Onların yaşam felsefesi aldım-sattım üzerine kuruludur. İstanbul’u Fatih aldı, onlar satıyor. İstanbul Boğaz’ı gözlerimizin önünde boğazlanıyor.” (Selçuk, 05.07.1988, Cumhuriyet)

Selçuk alıntısında, ikinci Boğaz köprüsünün yapılmasının, İstanbul’un ekolojik ve estetik dengesi üzerindeki olumsuz etkilerini sert bir üslupla eleştirmekte ve köprü projelerini, kentsel çevreye ve toplumsal değerlere zarar veren bir süreç olarak sunmaktadır. Selçuk söylemindeki eleştiri gücünü pekiştirmesi adına hem birinci köprüyle ilgili atıflar yapmakta hem de konuyla ilgili bir otorite olan Mimarlar Odasının “köprüler tuzağı” kavramını kullanmaktadır. Söylemindeki köprü sembolizmini; özellikle, “Boğaz sırtlarının betonlaşması”, “kentin kuzeye doğru genişlemesi” ifadeleriyle tartışmaktadır. Köprülerin, kentin kuzeyindeki doğal alanları plansız bir şekilde yapılaşmaya açarak ekolojik tahribata yol açtığını ifade eden Selçuk, köprü ve çevre yolları ve işin rant boyutu ile yalnızca yeşil alanların kaybına değil, aynı zamanda “Bilim milim dinlemezler, sanat manat, estetik mestetik onlara vız gelir” ifadesi, karar vericilerin, mimari estetiği ve şehir planlamasını saymadıklarını abartılı biçimde vurgulamaktadır. Yine köprü projeleri, İstanbul’un tarihsel kimliğine zarar veren bir unsur olarak sunulmaktadır. Fatih Sultan Mehmet’in İstanbul’u fethetmesinin, köprünün neden olduğu “çirkinleşme” ile ilişkilendirilmesi, bu tahribatın tarihsel bir ihanete dönüştüğü eleştirisini güçlendirmektedir. Son olarak, alıntıdaki retoriğin duygusal boyutunu arttıran “İstanbul Boğaz’ı gözlerimizin önünde boğazlanıyor” ifadesi, köprünün kentin özgün kimliğini ve doğal güzelliklerini tehdit eden bir unsur olarak algılandığını yansıtmakta ve bu ifade, köprü projelerini bir yıkım sembolü olarak konumlandırmaktadır. Böylelikle Selçuk, köprüyle ilgili kendi fikirlerini kendi ideolojik retoriklerine göre karamsar, abartılı ve nesnel olmayan biçimde sunmaktadır.

Doğan Hasol, Milliyet’teki “Düşünenlerin Düşüncesi” köşesinde, “Üçüncü köprüye hayır” isimli yazısında -uzmanlığına göre-, ikinci köprüden hareketle kentin imar potansiyeline, öngörülebilir eleştiriler sunmaktadır.

“İstanbul bugün nüfus bakımından Avrupa’nın ikinci büyük şehridir. 21. yüzyıl başında ise en büyük şehri olacağı tahmin ediliyor. Üstelik, İstanbul gibi tarihi ve doğal varlığı bol olan bir şehirde bu mirası zedelemekten yol genişletmek hemen hemen olanaksızdır. Nitekim dünyanın önde gelen mimarlık dergilerinden *Architecture d’Aujourd’hui*’nin Nisan 88 sayısında, İstanbul’da son dönemde gerçekleştirilen imar hareketleri ağır bir dille eleştirilmekteydi. Bir su yolu üzerine köprü yaparsınız. Bu, geçişi daha çekici hale getirir, özendirici olur, geçenlerin sayısı giderek artar. ‘Gördün mü? Bu köprü bile artık yetmiyor.’ dersiniz ve yenisinin yapılması böylece bir zorunluluk haline gelir. Bunu şehircilikte ‘köprüler tuzağı’ denir.” (Hasol, 07.07.1988, Milliyet)

Hasol söylem stratejisini, uzmanlığıyla alakalı bilgileri sunarak köprüleşmeyle alakalı analitik bir çerçeve sunmaktadır. İlk olarak İstanbul’un “nüfus bakımından Avrupa’nın ikinci büyük” kenti olması ifadesi, öncelikle kentin önemini ortaya koymaktadır. Yine ikinci olarak kentin “tarihi ve doğal varlığı”, “miras” vurgusu, söylemdeki bu önem derecesini katlamaktadır. *Architecture d’Aujourd’hui*¹⁶⁹ isimli dergide belirtilen kentin imar çalışmalarıyla ilgili olan eleştiriler, yine köprü ve köprüye bağlı yol çalışmalarını yermek adına söylemde kullanılmaktadır. Bu enternasyonal atıf, alıntının başındaki İstanbul’un Avrupa kenti olması adına olumsuz bir imajı çağrıştırmaktadır. Dolayısıyla Hasol, İstanbul’daki köprü projelerinin; kentin imar politikaları ve doğal mirası üzerindeki etkisine eleştirel bir bakış sunmaktadır. “Köprüler tuzağı” ifadesiyle, köprü projelerinin kent içi ulaşım sağladığı geçici rahatlama sonrası yeniden talep artışı yaratarak kentsel altyapıyı sürekli yetersiz bıraktığı savunulmakta ve bu tür projelerin doğal ve tarihi dokuyu zedeleyerek İstanbul’un mirasını tehdit ettiği vurgulanmaktadır. “Köprüler tuzağı” ifadesi, yeni bir tanımlama olarak karşımıza çıkmamaktadır. Bu tabir, birinci Boğaz köprüsünün yapımından önce TMMOB’un dönemsel temsilcilerinin söylem ve raporlarında fikirsel bir çerçevede ortaya koydukları ve birçok aşamada, yazıda kullanılarak politize edilmiştir. Hasol da bu fikirsel çerçevede “köprüler tuzağı” ifadesiyle kentsel büyümeye uyum sağlamak için yapılan her yeni köprünün bir döngü yaratarak daha fazla geçişi teşvik ettiğinin ve kent içi altyapı pratiği üzerindeki baskıyı artırdığının bir kez daha altını çizmektedir. Alıntıda belirtilen bir diğer ifade, “geçiş daha çekici hale getirme”dir. Bu, köprülerin yalnızca geçici bir çözüm sunduğu, ancak kalıcı bir rahatlama getirmediğini ifade etmektedir. Bu bağlamda Hasol’un söyleminde; köprülerin, altyapıyı yetersiz bırakan ve yeni imar projeleri gerekliliği doğuran bir kentsel sorun döngüsü oluşturduğu ileri sürülmektedir. Ayrıca Hasol, köprü projelerinin, kentin tarihi ve estetik yapısını tehdit eden bir imar politikası sorunu olarak görülmesi gerektiğini ima etmektedir. Dolayısıyla Hasol, hem

¹⁶⁹ Mühendis (ayrıca heykeltıraş) André Bloc ve politeknik mühendisi Marcel Eugène Cahen tarafından 1930 yılında kurulan dergi, 90 yılı aşkın süredir yayın hayatını sürdürmektedir. Dergide, mimarlık mesleğini ilgilendiren konuların yanı sıra, sanat, tasarım, peyzaj, bilim, felsefe, sosyoloji gibi ilgili evrensel referanslar içeren konular da işlenmektedir.

TMMOB'un ideolojik fikrini alıntısında tekrar üretmekte hem de bu ideolojiyle köprü karşıtlığı söylemini meşrulaştırmaya çalışmaktadır. Bu bakış açısıyla Hasol, FSM Köprüsü'nün estetik yücelik boyutunu eleştirmektedir.

4.2.2.2. Kent Aksı ve Görsel Bağlantılar

Köprü'nün kentsel mekâna katkısının, estetik bir yapı olarak algılanmasının ötesinde, kent planlaması ve çevre politikaları ile uyumlu bir şekilde ele alınması gerekmektedir. TMMOB Genel Sekreteri Bülent Tanık, Milliyet'teki "Düşünenlerin Düşünceleri" köşesinde yazdığı "Köprüler Tuzağı" yazısıyla ikinci Boğaz köprüsünün, kentsel mekân üzerindeki dönüştürücü etkilerini eleştirmekte ve bu etkilerin kent planlaması üzerindeki olumsuz sonuçlarına dikkat çekmektedir; "2. köprü, yerleşim alanlarını birincisinin yaptığından daha hızlı biçimde Boğaz'ın iki yakasında daha kuzeylere çekecek yayacak, tek merkeze bağımlılığı arttıracak bu merkezin en azından bir misli daha yükselmesine yol açacaktır." (Tanık, 06.03.1987, Milliyet) Tanık'a göre FSM Köprüsü, kentin kuzeye doğru yayılmasını hızlandırarak plansız büyüme riskini artırmakta, aynı zamanda mevcut merkezileşme sorununu derinleştirmektedir. Tanık'ın alıntısındaki yerleşim yerleri iddiasını yalnızca ikinci köprü üzerinden kurması hem eksik bir stratejidir hem de köprü'nün estetik yüceliğine olumsuz bir yaklaşımdır. Tanık'a göre köprü, kentsel mekânın ekonomik, sosyal ve çevresel dinamiklerini etkileyen bir müdahale olduğunu savunurken köprü'nün kentsel planlama açısından daha bütüncül ve sürdürülebilir bir yaklaşımla ele alınması gerektiğini atlamaktadır.

FSM Köprüsü gibi büyük altyapı projelerinin yalnızca teknik ve ekonomik faydalarıyla değerlendirilmesinin, aynı zamanda uzun vadeli çevresel etkilerinin göz ardı edilmemesi gerekmektedir. İstanbul gibi tarihi, çevresel ve sosyal anlamda hassas bir kentte, bu tür projelerin kapsamlı etkilerinin bütüncül bir perspektifle ele alınması gereklidir. Kent aksı ve görsel bağlantılar bağlamında köprü, estetik bir hayranlık uyandırır da köprü'nün yarattığı kentsel ve çevresel dönüşüm dinamikleri, kent vizyonu doğrultusunda değerlendirilmelidir. Tanık'ın değerlendirmeleri bağlamında, köprüler, yalnızca iki yakayı değil, aynı zamanda kentleşme politikalarını da birbirine bağlayan yapılar olarak görülebilir.

4.2.2.3. Çevre Kirliliği ve “Gökdelenleşme”: Köprü Çevresinde Kentleşme

Mehmet Altan Öymen¹⁷⁰, Milliyet’teki “Hangisi çağdaş?” yazısında, Boğaz köprülerinin teknolojik ve ekonomik yüceliklerinin ön plana çıkarılmasının, köprülerin kente yaratacağı estetik görüntünün üstünü kapatacağına dair endişesini aktarmaktadır. Bu endişeyi hem Türkiye özelinde çevreyi de ilgilendiren “Gökova Santrali”¹⁷¹ hem de “medeniyet abidesi” olarak görülen Amerika Birleşik Devletleri’nin New York eyaletinde inşa edilen Empire State Building¹⁷² ile karşılaştırmalı biçimde izah etmektedir. Öymen’e göre Gökova Santrali’nin, Empire State Building ve Boğaz köprülerinin ortak noktası, çağdaşlık, modernlik ve teknolojik ilerlemenin sembolü olarak gösterilmeleridir. Ancak Öymen’e göre kaçırılan noktalar, santralin; “çevreye ve havaya olan zararları”, binanın; “gökdelen ve yükseklik yarışını tetiklemesi”, Boğaz köprülerinin ise İstanbul’un kentleşme süreçlerini olumsuz bağlamlarda etkilemesidir. Öymen’e göre, ikinci köprüyle beraber, Boğaz köprülerinin kente getireceği çevresel etkileri (özellikle kentin gökdelenleşmesi ve buna bağlı enerji sarfıyatı/ kullanımının oluşturacağı çevre kirliliği) yok sayarak “medeniyet”, “çağdaşlık” veya “kalkınma” anlatılarıyla sunmak, “kolaycılık” şeklinde değerlendirilmektedir (Öymen, 15.06.1986, Milliyet). Kısacası Öymen, Boğaz köprülerinin teknolojik veya ekonomik yüceliklerinin vurgusuyla köprülerin, İstanbul kentine gözle görünür etkilerinin üstünün kapatıldığına değinmektedir ve köprülerin estetik yüceliğini, diğer yüceliklerle eleştirmektedir. Öymen, özellikle ikinci Boğaz köprüsünün çevresel etkileriyle birlikte, İstanbul’un hızla “gökdelenleşme” sürecine girmesiyle enerji tüketimi ve kirlilik sorunlarının artacağına dikkat çekmektedir.

Teoman Erel, Milliyet’teki “Teleks” köşesinde, “Yanlışıklıkla kalkınmışız” isimli bir yazıyla ikinci Boğaz köprüsünün estetik yüceliğini ironiyle eleştirel bağlamda ele almaktadır. Erel yazısında, ikinci köprü’nün inşasının biteceği yıl olarak taahhüt edilen 1988 yılını işaret ederek; “eserlere eserler katılacak ve memleket koskoca bir şantiye görüntüsüne bürünecektir” ifadesini kullanmaktadır (Erel, 10.01.1987, Milliyet). Eser ironisi ve “şantiye görüntüsü” ifadeleriyle Öymen söylem stratejisinde, okuyucunun zihninde görsel manada rahatsız edici ve belirsiz, kent sakinlerinin çevresel

¹⁷⁰ Yazarın gazeteciliğinin dışında, siyasetçi ve eski Cumhuriyet Halk Partisi genel başkanı sıfatları vardır. Milliyet, Radikal gibi gazetelerde yazılarını yazmaktadır.

¹⁷¹ Günümüzde Kemerköy Termik Santrali olarak adlandırılan ve 1984-1993 yılları arasında inşa edilen santral, Muğla kentinin Milas ilçesindeki linyit santralidir.

¹⁷² Yapımının 1932 yılında bitmesiyle dünyanın en uzun binası unvanını alan bina, 1970’li yıllara kadar bu unvanını korumakta ve bu bağlamda mimarlıkta bir yarışa sebep olmaktadır.

memnuniyetini ve aidiyet duygusunu olumsuz etkilemektedir. “Şantiye” ifadesiyle Erel, tıpkı Selçuk ve Öymen gibi ikinci Boğaz köprüsü, çevre yolları ve onlara bağlı olarak gelişecek yoğun, kontrolsüz, plansız, uyumsuz ve kaotik yapılaşmayla kent içinde nasıl bir estetik kayıp yaşanacağını ve bunun uzun vadeli etkilerini vurgulamaktadır.

Öymen ve Erel’in analizlerindeki ortak bir vurgu: Boğaz köprülerinin teknolojik başarıları ve ekonomik getirileri, kentin çevresel ve estetik kayıplarını gölgede bırakmaktadır. Köprüler, İstanbul’un doğal ve tarihi dokusunu aşındırarak kent kimliğini tehdit etmekte; “plansız kentleşme” ve “gökdelenleşme” süreçlerini hızlandırmaktadır. Bu süreçlerin beraberinde getirdiği çevre kirliliği, enerji tüketimi ve görsel bozulma, yalnızca İstanbul’un değil, benzer projelerin uygulandığı tüm metropollerin karşılaştığı sorunlardır.

4.2.2.4. Çevresel Etkiler ve Estetik Algi

Mümtaz Soysal, Milliyet’teki “Açı” köşesinde, “İş işten geçmeden” isimli yazısında, ikinci Boğaz köprüsünün estetik yüceliğini, İstanbul kentinin görseline/ çehresine olan etkisi üzerinden eleştirmektedir:

“Mübarek, kıyıdan kıyıya uzatılmış tahta kalas değil ki, ‘yap-işlet-devret’in sahibi paraları vurup gittikten sonra kaldırarak bir kenara koyasın ya da münasip bir yer bulup sokasın. Çirkinlik belası olarak kalacak. Özellikle de saraylara, camilere tepeden bakacak olan asma yollarıyla kazıklı geçitleriyle yakın bağlantılar uğruna İstanbul’un göbeğini beton yığınları altında ezecek olan girişleriyle...Atsan atamazsın, satsan satamazsın ve işin kötüsü, yıkamazsın.” (Soysal, 15.04.1988, Milliyet)

Soysal, köprünün estetik yüceliği olan gerdanlık metaforuna/ övgüsüne karşılık söyleminde tam tersi bir bağlam kurmakta ve İkinci Boğaz Köprüsü’nün estetik boyutu üzerine yoğunlaşmaktadır. Söylem, köprünün kentsel doku ve mimari uyum açısından yarattığı sorunları, eleştirel bir perspektifle tartışmakta, köprünün estetik etkilerinin toplumsal ve kültürel algılarla ilişkilendirilmesine odaklanmaktadır. Soysal kendi çerçevesine göre köprünün çevresel ve estetik algısını; “çirkinlik belası” ve “beton yığınları” ifadeleriyle tanımlamaktadır. Ancak Soysal’ın köprüyü hem estetik açıdan eleştirilmesi hem de köprüyü çevre için kalıcı bir sorun (çirkinlik) olarak görmesi, köprünün estetik yüceliği adına olumsuz bir çerçevedir. Ayrıca Soysal söylem stratejisinde, köprünün İstanbul’un tarihi yapılarıyla uyumsuzluğuna dikkat çekmektedir. Alıntıda “saraylara, camilere tepeden bakacak” ifadesi, köprünün hem fiziksel hem de simgesel olarak tarihi dokuyu gölgelediğini ve bu dokuyla çatıştığını ortaya koymaktadır. Soysal’ın söylem retoriğine göre, İstanbul’un tarihi kimliği, köprünün modern altyapısıyla tezat oluşturmaktadır. Söylemdeki “atsan atamazsın, satsan satamazsın, yıkamazsın” ifadesi ise köprünün yapısal olarak geri dönülemez bir

müdahale olduğunu vurgulamaktadır. Bu, köprünün yalnızca estetik değil, aynı zamanda fiziksel ve çevresel olarak da kalıcı bir yük getirdiğini ima etmektedir.

Altınur Kılıç, Tercüman'daki "Ufuk Turu" köşesinde, "Bir köprü-üç İstanbul" isimli yazısında, FSM Köprüsü'nün estetik yüceliğini sorgulayan bakış açısının tam tersini düşünmektedir.

"İkinci Boğaz köprüsünün açılışı konusunda başka ibretimiz tepki ve yorumlar da oldu: İkinci köprüyü aslında birinci köprünün yaptığı, ikinci köprüye gerek olmadığı ve bu köprünün Boğaz'ın 'tarihsel ve şiirsel havasını giyotin gibi ikiye biçtiği' gibi...Ammma, acaba biz farkında mıyız, İstanbul'un gözlerimizin önünde nasıl temiz ve çağdaş bir şehir haline geldiğinin, ne muazzam işlerin yapılmakta olduğunun? Biz fark etmiyorsak, gelen yabancılar ediyorlar!" (Kılıç, 11.07.1988, Tercüman)

Kılıç'ın söylemi, ikinci köprüyü eleştiren estetik ve tarihsel kaygılara karşılık, yapılan bu büyük projenin değerini anlamayan bir toplumu eleştirerek savunmacı bir ton benimsemektedir. Kılıç bu söylemiyle köprüye yönelik çevresel ve estetik eleştirileri özetlemektedir. Köprüyle Boğaz'ın doğal ve tarihsel dokusunun zarar gördüğü görüşünü temsil eden eleştiriyi, köprünün tarihi ve doğal miras üzerindeki etkilerini sorgulayarak tartmaktadır. Ancak alıntının genel tonunda köprüye gelen tepki ve yorumlar, retorik aracılığıyla bastırılmaya çalışılmaktadır. Örneğin "giyotin gibi" ifadesi, bir yandan eleştirinin dramatikliğini vurgularken diğer yandan bu görüşü/eleştiriyi itibarsızlaştırmayı amaçlamaktadır. Köprünün oluşturacağı çevresel kaygılara -yazara göre "ibretimiz" yorumlar- karşı Kılıç'ın bu yaklaşımı, estetik ve tarihsel değerlere saygıyı ikincil bir mesele olarak çerçevelemekte ve köprü ve çevre yolları gibi kapsamlı projelerinin, her durumda olumlanması gerektiği fikrini desteklemektedir. Böylelikle köprünün estetik anlamda yüceltilmesi, eleştirilerin susturulmasına ve ikinci köprü projesinin tartışılmaz hale getirilmesine katkıda bulunmaktadır.

Canan Barlas, Güneş'teki "Bir hadise var" isimli köşesinde, "Sayın Başbakan bu kabusu paylaşır mısınız?" ismindeki yazısında, ikinci köprüyle gelişen özellikle İstanbul Boğazı'ndaki gözle görünür imar çalışmalarına karşı eleştirel bir bakış açısı sunmaktadır.

"Boğaz tepeleri delik deşik. Hani her beş bin metrekaireye bir villa olacaktı... Aradaki beş bin metrelik bahçeleri biz hiç göremiyoruz. O beş bin metrelik yeşil alanları herhalde ilgililer görünmeyen çukurlara saklamışlar. Biz dip dibe binlerce çirkin villa görüyoruz. Kabus bitmiyor, güzelim İstanbul'un nereye varacağı anlaşılmıyor. Bütün kentin pisini Boğaz aklayacak mı? Delik deşik tepeler daha ne kadar yerleşime açık tutulacak? Otobüslerin egzozları halkı hep zehirleyecek mi?" (Barlas, 13.07.1988, Güneş)

Barlas alıntısında, Boğaz çevresindeki plansız ve estetikten uzak yapılaşmayı eleştirirken, kent estetiği ve çevresel sürdürülebilirlik konusundaki kaygıları açık bir şekilde dile getirmektedir. Boğaz'ın doğal ve tarihi zenginliğini koruma gerekliliğine dikkat çekerek kentleşme politikalarındaki ihmal ve plansızlıkların İstanbul'un doğal

güzelliklerini tehdit ettiğini vurgulamaktadır. Barlas'ın söyleminde iddia edildiği gibi kentteki ve özellikle Boğaz'daki imar projelerinin-planlarının kuralına göre yürütülmemesi hem kent için hem kentin sahip olduğu doğal güzellikler için hem de kentte yaşayan insanlar için oldukça endişe vericidir. Barlas, “delik deşik tepeler”, “dip dibe binlerce çirkin villa” ifadeleri ve “yeşil alan” vurgusu ile Boğaz çevresindeki yapılaşmanın yalnızca estetikten yoksun olmadığını, aynı zamanda doğal peyzajı bozduğunu belirtmektedir. Dolayısıyla Barlas, ikinci Boğaz köprüsü ve çevre yollarına da bağlı olarak gelişen imar faaliyetleri üzerinden, köprünün estetik yüceliğini, kent estetiğine ve çevresel koşullara/ duyarlılığa göre “kabus” olarak tanımlamaktadır. Kentin belki de en önemli bölgelerindeki bu hızlı yapılaşma, Boğaz gibi tarihi ve doğal değeri olan bir alanın estetik değerini olumsuz etkileyerek kente görsel bir uyumsuzluk getirmektedir. Yine “otobüs egzozları” ifadesiyle yerleşim bölgelerinde hava kalitesinin düştüğünü ve bu durumun, toplumsal sağlığı tehdit ettiği vurgulanmaktadır. Bu açıdan, kentsel genişlemenin aynı zamanda altyapı ve çevresel düzenlemeleri de beraberinde getirmesi gerektiği; aksi takdirde toplum sağlığının da olumsuz etkileneceği ifade edilmektedir.

Çetin Altan, Güneş'teki “Şeytanın gör dediği” isimli köşesinde, “İstanbul denizi” adında bir yazı kaleme almakta ve İstanbul'un bir deniz kenti olduğunu hatırlatmaktadır. Altan, FSM Köprüsü'nün estetik yüceliğini denizden bakarak romantik bir biçimde ele almaktadır.

“Denizlerle kuşatılmış kentlerde deniz tam anlamıyla halkın hem keyif alanı hem yaşam kaynağıdır. Amerikalı bir kent mimarının dediği gibi Boğaz, İstanbul'un en geniş ve en doğal caddesidir. Böyle bir caddeye sahipken trafik sarasına tutulması, denizleri kullanmamasındandır. Bir yarımada oturduğumuz halde bize benzerler arasında denizleri en değerlendirememiş toplum da dünyada yalnız biziz... Denizlerden bakınca da İstanbul serpilip güzelleşmede. Köprüler ikileşmiş; yalılar, bahçeler, yollar süslenmede...” (Altan, 28.07.1988, Güneş)

Altan bu söylemiyle; İstanbul'un denizle olan ilişkisinde bir çelişkiyi vurgulayarak kentsel planlama, çevre bilinci ve toplumsal değerlerin eleştirisini sunmaktadır. İstanbul'un denizle çevrili olması, halk için doğal bir “keyif alanı” ve “yaşam kaynağı” olarak sunulurken, bu potansiyelin yeterince değerlendirilemediği vurgulanmaktadır. Denizlerin, kentsel yaşamın hem doğal bir güzellik hem de bir ulaşım aracı olarak önemine dikkat çekilirken, İstanbul halkının bu potansiyeli değerlendirememesi, “trafik sarası” gibi metaforlarla ironik bir biçimde eleştirilmektedir. Altan'a göre denizlerin erişilebilirliği ve etkin kullanımıyla ilgili eksiklikleri, kültürel ve kentsel bilinç düzeyiyle ilişkilendirilerek, toplumsal bir başarısızlık anlatısı kurmaktadır. Ayrıca “Boğaz'ın en geniş ve doğal cadde” olarak tanımlanması, modern altyapı projelerine

alternatif bir bakış sunarken, köprülerin “ikileşmesi” ve çevrenin “süslenmesi” gibi ifadelerle kentleşmenin estetik ama yetersiz yönlerini ortaya koymaktadır; bu da modernleşme ile doğanın uyumsuz entegrasyonunu işaret etmektedir. Altan bu söylemi ile toplumun denizle olan ilişkisini yeniden düşünmeye çağırırken, su yollarını kullanmayı tercih etmeyen bir kent yönetimi ve toplumsal anlayışı sorgulamaktadır. Kısacası Altan, İstanbul’un deniz kenti kimliğine dair bir tür nostalji ve görece başarısızlık hikayesi oluşturmakta ve mevcut kentsel stratejilere alternatif bir perspektif önermektedir.

4.3. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün Politik Yücelikleri

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, yalnızca mühendislik ve estetik açısından değil, aynı zamanda siyasi ve sembolik anlamlarıyla da Türkiye tarihine damgasını vuran bir projedir. 1980’lerde inşa edilen köprü, seçim stratejilerinden liderlik vizyonlarına, iktidarın gösteri siyasetiyle hizmeti görselleştirme çabalarından tarihi sembollerle egemenlik pekiştirme stratejilerine kadar pek çok politik bağlamda ele alınmaktadır. Köprü, bir yandan siyasi rekabetin ve kıyaslamaların bir aracı olarak kullanılırken, diğer yandan liderlerin “vizyoner” kimlikleriyle özdeşleştirilmiş ve toplumsal hafızada güçlü bir simge haline gelmektedir. Ayrıca “Fatih Sultan Mehmet” adını taşımasıyla, İstanbul’un fethi ve imparatorluk mirasına atıf yaparak ulusal gurur ve kimlik politikalarını destekleyen bir anlam yüklenmektedir. Bu çok katmanlı bağlamda köprü, dönemin siyasi dengelerini ve iktidarın toplumsal meşruiyetini şekillendiren bir araç olarak değerlendirilmektedir.

4.3.1. Sandığa Giden Yol: Seçim Stratejinde Köprü Projesinin Rolü / Köprü, Politik Bir Oy Aracı mı?

İkinci Boğaz köprüsü, dönemin Başbakanı olan Turgut Özal’ın “seçim silahı” şeklinde adlandırılmakta ve köprünün 1987 yılında Türkiye’de yapılacak Genel Seçimlere yetiyecek “seçim kampanyası” nesnesi olarak öne atılmaktadır (Hürriyet, Ağustos 23, 1984).

Hayri Birler, Milliyet’teki “İnce hesap” isimli yazısında, ikinci Boğaz köprüsü projesinin politik yüceliğini, seçim araçsallığı üzerinden aktarmaktadır. Birler, Özal’ın köprü için Japonya’dan sağlanan finansmanla köprünün açılabileceğini şu ifadeleri alıntılıyarak aktarmaktadır: “Seçimlerden önce bu köprüyü hizmete açarım. İşime gelirse, seçimi 6 ay veya 1 yıl öne alırım” (Birler, 20.05.1985, Milliyet). Birler’in Özal’ın bu cümlelerini yazısında aktarması, yazısının başlığında vurguladığı gibi

Özal'ın köprüyü bir seçim araçsallığında kullanabileceğine dair ortaya koyduğu duruşu ön plana çıkartmaktadır.

İlhan Selçuk, Cumhuriyet'teki "Pencere" köşesinde, "Gerdaniyye..." isimli yazısında, birinci köprünün inşasından sonraki seçimlerde (1973 yılında yapılan hem Genel Seçim hem de Yerel Seçim)¹⁷³, köprü siyasetinin seçim pratiği bağlamında köprüyü yapan iktidara olumlu katkı sağlamadığına değinmektedir. Böylelikle Selçuk, yazısında ikinci köprünün politik yüceliğinin seçim araçsallığı bağlamlarına eleştiriler getirmekte ve köprü üzerinden kurulan güç ilişkilerini, ideolojik manipölasyonu ve halkın bu süreçteki konumunu değerlendirmektedir. Ayrıca, Boğaz'a inşa edilecek ikinci köprünün ismi ve İstanbul'un fethiyle ilişkilendirilmesini eleştirmektedir.

"Ya halk? Halkın 1973'te açılan köprüyle bağlantısı ertesi yıl belli oldu. İstanbul seçmeni büyük oy çoğunluğuyla belediyeyi Boğaz Köprüsü'ne karşı çıkan siyasal partiye emanet etti. Çünkü halk köprü edebiyatına uzaktı... Ülkede muhalefet sindirildiği için olayların ardındaki gerçekleri açıklayacak güçler dağılmıştı. Televizyon tek yanlı yayınıyla yeni köprüye hava basıyordu... Ne var ki tozdan dumandan mantık yitip gitmekte, bu işi kotaran çevreler yoğun bir propagandayla fetih edebiyatını da kullanmaktadırlar. Fatih Sultan Mehmet ile ikinci Boğaz Köprüsü'nün ne ilişkisi var? İstanbul'un fethini, Fatih Japonlara mı ihale etmişti?" (Selçuk, 01.06.1985, Cumhuriyet)

Selçuk söylem stratejisini öncelikli olarak birinci köprüden hareketle oluşturmaktadır.

İkinci köprüyle ilgili retorikini güçlendirmek adına somut bir örnek olarak birinci köprüden yola çıkmaktadır. Selçuk çıkarımında; halkın köprü gibi projelere tarihsel ya da siyasi sembollerle değil, günlük yaşamlarına olan somut etkileri üzerinden yaklaştığını belirtmektedir. 1973'teki ilk köprünün açılmasının ardından, İstanbul seçmeninin, köprüye karşı çıkan bir siyasal partiyi desteklemesi bu mesafenin kanıtı olarak sunulmaktadır. Bu, halkın "köprü edebiyatına" uzak olduğu ve siyasal sembollerle yaratılan anlatılardan çok, gerçek yaşam koşulları üzerinden hareket ettiği şeklinde yorumlanabilir. Selçuk alıntısında, ikinci köprüye karşı bir tepkinin olmamasını; "ülkede muhalefet sindirildiği için gerçeklerin açıklanamadığı" iddiasıyla açıklamakta ve köprünün siyasal bir araç olarak kullanılarak bu süreçte halkın bilgilendirilmediğini savunmaktadır. Ayrıca Selçuk'a göre medyanın-televizyonun tek yönlü yayınlarıyla yürütülen propaganda, halkın bilinçli bir seçim yapmasını engelleyen bir manipölasyon stratejisi olarak eleştirilmektedir. İkinci köprünün temel atma töreninin İstanbul'un fetih gününde törenlerle gerçekleştirilmesi ve köprünün -

¹⁷³ Selçuk'un söyleminden hareketle, hem 1973 hem de 1977 Genel Seçimlerine bakıldığında Boğaziçi Köprüsü'nü inşa eden Adalet Partisi, seçimlerin ikinci partisi olmaktadır. Yine Anavatan Partisi için seçimlere bakıldığında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün inşa edildiği 1988 yılından sonraki ilk seçim yılı olan 1991 yılında yapılan Genel Seçimde ikinci parti konumuna düşmektedir. Süleyman Demirel'in liderliğindeki Doğru Yol Partisi ise birinci partidir. Dolayısıyla bu seçim sonuçları, yalnızca halkın "köprü edebiyatı"na uzak olmasıyla ilişkilendirilemez.

isminden dolayı- Fatih Sultan Mehmet ile ilişkilendirilmesi, Selçuk tarafından ideolojik bir manipölasyon aracı olarak görölmektedir. “İstanbul’un fethini Japonlara mı ihale etmişti?” sorusu, bu tarihsel bağlantının gerçekçi değil, propaganda amaçlı olduğunu ironik bir şekilde ortaya koymaktadır. Özetle köprü siyaseti / köprünün politik yüceliğı, burada propaganda, tarihsel semboller ve medya manipölasyonu üzerinden halkın algısını şekillendirme çabası olarak sunulmaktadır. Kısacası Selçuk’un bu alıntısına göre köprü; siyasal ve toplumsal bir propaganda ve manipölasyon aracıdır.

Teoman Erel, Milliyet’teki “Teleks” köşesinde, “Yanlışlıkla kalkınmışız” yazısıyla ikinci Boğaz köprüsünün politik yüceliğini sorgulamakta, köprüyü seçim takvimi ve seçmen için olumlu etki yaratacak veya güven oyu kazandıracak bir projeymiş gibi değerlendirmektedir: “Gelecek yıl, ikinci Boğaz Köprüsü gibi bazı büyük eserleri halkın önünde somut olarak sergileyecekler ve seçmenden bir beş yıl daha iktidar yetkisi isteyecekler.” (Erel, 10.01.1987, Milliyet) Erel alıntısında, ikinci Boğaz Köprüsü gibi büyük altyapı yatırım projelerinin, siyasi amaçlar için bir araç olarak kullanıldığını ima etmektedir. Erel söylem stratejisini, köprü gibi projelerin seçim siyaseti bağlamında nasıl işlev gördüğünü, “halkın önünde sergilemek” ve “iktidar yetkisi isteyecekler” ifadeleriyle ortaya atmaktadır. Bu ifadeler; projelerin halk için tamamlanmasından çok, bir siyasi vitrin olarak sunulacağına işaret etmektedir. Bu, altyapı projelerinin, teknik ve pratik faydalarının ötesinde, bir “gösteri” unsuru olarak kullanılmasını eleştirmektedir. Ayrıca projeler, topluma hizmetten ziyade, siyasi bir performansın parçası olarak gösterilmektedir. Burada “somutluk”, seçmen nezdinde gözle görülür bir başarıya dönüşme kaygısının altını çizmektedir. “İktidar” yetkisi talebi, projelerin seçmen desteğini kazanmak için araçsallaştırıldığını göstermekte ve aynı zamanda projelerin seçim siyasetinde bir tür pazarlık aracı olarak kullanıldığını ortaya koymaktadır.

Yavuz Donat¹⁷⁴, Tercüman’daki “Vitrin” köşesinde “Tokyo’dan” isimli yazında, Turgut Özal’ın Japonya seyahatinden başlıklara değinmekte ve yazısında Özal ile 1988 yılında yapılacak seçimler hakkında bir söyleşi yapmaktadır. Söyleşinden aktaran Donat, “Japonların”, Türkiye ile oldukça ilgilendiklerini vurgulamakta ve “bilhassa Boğaz köprüsü, çevreyolu, otoyol, dev yatırımlar ve santraller gibi konularda” öylesine ayrıntılı konuştuklarına değinmektedir (Donat, 21.05.1985, Tercüman).

¹⁷⁴ Yazar, 1963 yılında *Ulus* Gazetesinde köşe yazarlığına başlamakta ve *Akşam*, *Tercüman*, *Milliyet* ve son olarak *Sabah* gazetelerinde çalışmaktadır.

Donat, böyle bir “yatırım paketinin”, olası bir “erken seçim” ihtimaline ve sonuçlarına -Anavatan Partisi lehine- etki edebileceğini ima etmektedir. Ayrıca 1988 yılında FSM Köprüsü’nün çevre yollarının bitmemesine rağmen açılması, ANAP’ın oy kaybına karşı politik bir strateji üretimi gibi değerlendirilmekte ve köprünün, partinin oy oranlarının yükselişine yardımcı olacağı gözlemlenmektedir (Sabah, Temmuz 5, 1988).

Rauf Tamer, Tercüman’daki “Sözün kıyası” köşesinde, “Köprü” isimli bir yazı yazmaktadır. Tamer yazısında FSM Köprüsü’nün politik yüceliğini, köprünün erken açılışı ve köprüden “seçim” için siyasi bir fayda sağlama bağlamında gelen eleştirileri, siyaset, hizmet ve halk ilişkisine dair değerlendirmektedir.

“Her şeye rağmen ‘Özal bu köprüyü niçin erken açtı?’ sorusu, yine de gündemdedir. Öyleyse niye açtı sahi? Sonbaharda seçim mi var? Yok. Olsa bile, böyle hizmetlerin nankör İstanbul’a bir şey ifade etmeyeceği, geçmiş seçim sandıklarından bellidir. İşte Demirel... 1. köprüyü O yaptı hem de böyle ballı börekli değil ne büyük kavgalarla ne büyük mücadelelerle yaptı... Demek ki en büyük hizmetler en yüce eserler oy dağılımında maalesef bazen ölçü olamıyor. Demek istediğim şudur; Özal seçim yatırımı olsun diye 2. köprüyü paldır küldür hizmete açmışsa bile bizim İstanbul’a böyle şeyler vız gelir. Kaldı ki sonbaharda seçim gözüküyor.” (Tamer, 06.07.1988, Tercüman)

Tamer söylem stratejisinde, ikinci köprüye gelen eleştirileri, retorik soru-cevap ve mantıksal çıkarım retoriğine başvurarak açıklamaktadır. Bu çıkarım, eleştirileri ya da tepkileri yöneltenlerden ziyade iki taraflıdır; köprüleri yapan politik aktörler ve İstanbullular. Köprünün politik yüceliği gibi araçsallaştırılan seçim avantajı, Tamer’in mantıksal çıkarımına göre doğru bir motivasyon değildir. Tamer “nankör” sıfatıyla politikacıların hizmetlerinin halk tarafından yeterince değer görmediği ya da ödüllendirilmediği bir hayal kırıklığı dile getirirken, halkın politikaya olan yaklaşımına dair bir küçümsemeyi de barındırmaktadır. Bu durum, altyapı projelerinin politik meşruiyet sağlama araçları olarak sınırlı etkisini vurgulamaktadır. Ayrıca Tamer söyleminde Demirel’in ve Özal’ın arasındaki siyasi rekabeti, kendi dönemlerindeki köprü tartışmaları üzerinden kıyaslamakta ve hem Özal’ın Demirel’e göre daha kolay bir köprü siyaseti yaptığından dem vurmakta hem de ikinci köprü inşasında toplumsal bir refleks-tepki görmediğini ima etmektedir. “En büyük hizmetler en yüce eserler oy dağılımında maalesef bazen ölçü olamıyor” ifadesiyle Tamer, köprü projelerinin, liderlerin siyasi kazançları üzerindeki etkisinin belirsiz olduğunu kabul etmekte fakat politik bir lider olarak Özal’ın FSM Köprüsü’nü hizmetten ziyade bir siyasi sembol veya prestij kaynağı olarak kullandığını ima etmektedir. Ancak köprü projesi, genellikle “hizmet” ve “siyasi yatırım” arasında bir denge olarak sunulurken burada siyasi kazancın öne çıkarılması, köprünün politik yüceliğini sorgulanır hale getirmektedir.

4.3.1.1. Köprü: Siyasi Rekabet ve Kıyas Aracı

İkinci köprü açılışında siyasi gezilerinde olan dönemin muhalefet partilerinden olan Doğru Yol Partisi (DYP)'nin lideri olan Süleyman Demirel, ikinci köprüyle ilgili, “ilk köprü, ikinci yapı. Bizim temelini attığımız birinci köprü, kazancıyla ikinci köprüyü finanse etmiştir. Keşke ikinci köprü 5 yıl önce yapılsaydı. Şimdi üçüncü köprü yapıldı” açıklamasını yapmaktadır (Tercüman, Temmuz 4, 1988). Bilgin Peremeci, Son Havadis'teki “Söyleye söyleye” köşesinde, “Özal'ın köprüsü açıldı” isimli yazısıyla Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nü, siyasi bir rekabet aracı olarak kullanmaktadır. Peremeci'ye göre köprü'nün politik yüceliği, başarı ve liderliği meşrulaştıran bir araç olarak ele almaktadır.

“İlk Boğaziçi Köprüsü Demirel'in Başkanlığı döneminde hizmete girmişti. İkinci Boğaziçi Köprüsü olan Fatih Köprüsü'nü yapmak ve hizmete açmak ANAP iktidarına ve Turgut Özal'a nasip oldu. 1970'li yıllarda ‘Asma köprüye hayır’ mitinglerini hatırlıyorum da şaşıyorum. 18 yılda nereden nereye geldik. Bakalım üçüncü Boğaz köprüsünü yapmak ne zaman ve hangi iktidara kismet olacak. Fatih Köprüsü'nü yapanlar ve hizmete sokanlar sağ olsun. Türk milleti büyük eserler veren iktidarlara ve liderlere zaman unutmaz...” (Peremeci, 04.07.1988, Son Havadis)

Peremeci söyleminin bağlamını, İstanbul Boğazı'na inşa edilen iki köprü ve onu inşa ettiren siyasi liderlerin/ iktidarın başarılarını kıyaslama ve yüceltme üzerine kurmaktadır. Peremeci FSM Köprüsü'nün politik yüceliğini, iki ana eksen üzerinde işlemektedir. Birincisi, iktidarın projelerle meşruiyet kazanmasıdır. Bu, köprüyü inşa eden liderlerin ve partilerin adının, yaptıkları büyük projelerle “unutulmazlık” statüsüne eriştiğini vurgulamaktadır. İkincisi ise köprülerle oluşan tarihi sürekliliktir. Bu, liderlerin bir bayrak yarışındaki gibi büyük projeleri devralıp ilerlettiklerini ima ederek siyasi başarıları tarihsel bir süreklilik içinde sunmaktadır. Peremeci alıntısında, birinci köprü ile özdeşleşen Süleyman Demirel ve ikinci köprü ile özdeşleşen Turgut Özal gibi liderlerin isim vererek/ anarak onların dönemindeki projeleri öne çıkarmaktadır. Böylelikle, liderlerin adlarını fiziksel eserlerle özdeşleştirerek kişisel başarılarını toplumsal hafızaya kazıma amacına hizmet etmektedir. “Asma köprüye hayır” mitingleri ifadesi, geçmişte köprülere karşı çıkanları eleştirerek güncel başarıların haklılığını ve gerekliliğini vurgulamaktadır. Bu söylemle Peremeci, geçmişin politik muhalefetini küçümseyerek mevcut liderliği daha güçlü bir konuma taşımaktadır. “Türk milleti büyük eserler veren iktidarlara ve liderlere zaman unutmaz” ifadesi, liderlerin halkın gönlünde kalıcı olabilmesi için fiziksel eserler bırakmalarını bir ön koşul olarak sunmaktadır. Bu ön koşul hem projelerin liderlere mal edilmesi, halkın ve diğer aktörlerin (mühendisler, işçiler, şehir plancıları vb.) emeğini ve katkısını gölgede bırakmakta ve başarıyı bireysel liderliklere odaklayan bir tarih

anlayışı oluşturmakta hem köprü gibi büyük projelerin ekonomik maliyeti, çevresel etkileri ve toplumsal sonuçlarını tartışmayı ikinci plana itmekte hem de projeler üzerinden liderlikler arasında bir başarı yarışı yaratmaktadır. Bu söylem, köprü projelerini toplumsal fayda yerine politik güç ve meşruiyet inşası için araçsallaştırılmaktadır.

Kemal Cantürk, Tercüman'daki "Ekonomik yorum" köşesinde, "Fatih Köprüsü" isimli yazında ikinci Boğaz köprüsünü, birinci köprü'nün politik mücadelesinin bir kazanımı/sonucu olarak görmekte ve ikinci köprü'nün politik yüceliğini, birinci köprü üzerinden kurmaktadır.

"...Nihayet 1973 ekiminde en az 20 yıllık fiili çalışmaların mutlu eserinin, gönülleri coşturan mütevazı açılışı. Ve bu defa 2.sinin hizmete girişi, gene birincisinin verdiği saadetin benzerinin yaşanması. Görülüyor ki büyük eserler petrol kuyuları gibidir. İlkini bulmak için gösterilen çabalar mecburen uzun ve meşakkatli oluyor ama sonra açılanlar daha süratli şekilde meydana geliyor." (Cantürk, 05.07.1988, Tercüman)

Cantürk köprü projelerinin inşasını, tarihsel bir süreklilik içinde kıyaslarken bu projelerin halkta yarattığı duygusal "coşkuyu", övgüyü ve ulusal gururu ön plana çıkarmaktadır. Birinci köprü'nün sembolik değerler taşıdığını vurgulayan Cantürk, "20 yıllık fiili çalışmalar" ve "mutlu eser" ifadeleriyle köprü'nün, ulusal başarı hikayesinin somut bir yansıması olarak sunmaktadır. İlk köprü'nün "mütevazı açılışı" ile ikinci köprü'nün "benzer saadeti" arasında kurulan paralellik, köprü projelerinin halkta oluşturduğu memnuniyet ve umut hissini süreklilik içinde betimlemektedir. Ancak söylem, "büyük eserler petrol kuyuları gibidir" metaforuyla köprü projelerinin politik üretim sürecindeki dinamikleri indirgemeci bir şekilde sunmaktadır. İlk projenin uzun ve zorlu sürecine karşın, sonraki projelerin daha hızlı tamamlanabileceği vurgusu, teknik ve politik bir ilerleme argümanı olarak işlev görmektedir. Bu metafor, bir yandan modernleşme ve teknolojik gelişmeye duyulan güveni yüceltirken, diğer yandan köprü projelerinin karmaşık sosyal, ekonomik ve politik yönlerini göz ardı etmektedir. Söylem, bu projeleri ulusal gelişmişlik ve modernleşme simgesi olarak öne çıkarırken, büyük köprü projelerini yalnızca başarı ve ilerleme sembolü olarak çerçevelemektedir.

Güngör Mengi, Sabah'taki "Sabah diyor ki" köşesinde, "Sivriliklere törpü" isimli bir yazı kaleme almaktadır. Mengi yazısında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nü, politik bir başarı, rekabet ve ideolojik bir sembol olarak ele almaktadır.

"İki kıtayı birleştiren bu muhteşem yapı, ANAP'ı da DP ve AP gibi çağdaş eserlere imza atan bir iktidar kimliğine yükseltti. Başbakan Özal'ın mutluluğuna hak veriyoruz ve bu eseri hizmete sokmanın sevinç ve onurunu Cumhurbaşkanı ile dahi paylaşmamak konusundaki hassasiyetini anlıyoruz. Türkiye'yi çağdaş ülkeler düzeyine yükseltecek olan bu tür büyük eserlerin çoğalmasını ve bu mutluluğu iktidar olan bütün partilerimizin tatmasını diliyoruz." (Mengi, 04.07.1988, Sabah)

Mengi bu söylemiyle köprünün inşasını, siyasi meşruiyet ve iktidarın gücünü temsil eden bir unsur olarak çerçevelemektedir. Mengi, köprünün “çağdaş eserlere imza atan bir iktidar kimliği” yarattığını belirtilerek, ANAP’ın, kendinden önceki iktidarlarının kalkınmacı modernleşme projeleri üzerinden siyasi bir mirası devam ettirme çabasını, ön plana çıkarmaktadır. Demokrat Parti (DP) ve Adalet Partisi (AP) ile karşılaştırma yapılarak, ANAP’ın bu siyasi geleneği devam ettirdiği iddia edilmektedir. Bu iddia, köprünün yalnızca teknik bir başarı değil, aynı zamanda siyasi bir üstünlük sağlama aracı olarak kullanıldığını göstermektedir. Mengi FSM Köprüsü’nün hem kendi başına politik bir yüceliği olan proje olduğunu hem de politik yücelik kazandırabilecek bir proje olduğunu sunmaktadır. Bu iddiasını söyleminde, ANAP’ın iktidar kimliğini, DP ve AP gibi önceki partilerle kıyaslayarak güçlendirirken, Özal’ın liderlik rolü ve siyasi stratejilerini vurgulamaktadır. Yine köprünün politik yüceliğini pekiştirmek için Mengi’nin söylem stratejisinde kullandığı “Başbakan Özal’ın mutluluğu” ve “Cumhurbaşkanı ile bu başarıyı paylaşmama” tercihi, köprünün bir ulusal başarıdan çok, kişisel bir politik zafer olarak sunulduğunu ima etmektedir. Bu durum, köprünün inşasının toplumsal faydadan çok siyasi meşruiyet ve liderlik gücünü pekiştirme aracı olarak kullanıldığını düşündürmektedir.

Ergun Göze, Tercüman’daki “Köşebaşı pazarı” köşesinde, “Neler oldu, neler oldu?” isimli yazısında, FSM Köprüsü’nün politik yüceliğini, bir araç olarak ele almakta ve köprüyü, Turgut Özal ile Süleyman Demirel arasında kişisel ve politik başarılarını sergileme/ yarışırma amacıyla kullanmaktadır: “Fatih Sultan Mehmet Köprüsü de açıldı. Köprünün yan yollarının tamamlanmasına vakit var ama erken açılması iyi oldu. Bir işin bitmesi kadar iyi şey yoktur. Böylece Sayın Özal eski patronu Demirel’e ‘Senin köprün varsa işte benimki’ demek imkanı buldu.” (Göze, 10.07.1988, Tercüman) Göze söylem stratejisinde, köprünün “erken açılması”nı olumlu bir gelişme olarak sunarken bu durumun, dönemin siyasi lideri olan Özal’a, Demirel karşısında üstünlük sağlayacak politik bir araç olduğunu vurgulamaktadır. Göze, söylemini güçlendirmek adına alıntısında imgesel ifade kullanmaktadır. Bu, Özal’ın Demirel’e “Senin köprün varsa işte benimki” cümlesidir ve köprünün, teknik veya toplumsal faydalarının ötesinde, siyasi bir sembol olarak kullanıldığını açıkça ortaya koymaktadır. Ayrıca, “eski patronu” ifadesi, Özal’ın Demirel ile ilişkisindeki hiyerarşik bir geçmişe gönderme yaparak Özal’ın yükselişinin altını çizmekte ve rekabetin kişiselleştirilmiş bir boyutunu da ima etmektedir. Bu bağlamda FSM

Köprüsü'nün politik rolü/ sembolü, toplumsal faydadan çok, liderlerin kişisel ve politik başarılarını sergilemektir.

Bekir Coşkun¹⁷⁵, Günaydın'daki "Dokuzuncu köy" köşesinde, "Köprü'nün siyasi ayağı" isimli yazısıyla ikinci Boğaz köprüsünün politik yüceliğini, yine köprü üzerinden kurulan siyasi rekabet üzerinden ele almaktadır. FSM Köprüsü açılışında, dönemin Cumhurbaşkanı Kenan Evren'in Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nde resmi ziyarette olması ve açılış tarihinin, törene Evren'in katılamaması üzerine seçildiği sorgulanmaktadır. Bekir Coşkun'a göre ayrıca köprü'nün bir diğer ayağının tartışmasını, Süleyman Demirel yapmaktadır.

"Anlaşılan Özal, Evren'in ABD'de olacağını bile bile davetiyesini göndermiş. Demek ki o kadar da gizli bir iş yapılmamış. Özal köprüyü ANAP'a mal etmek için ufak bir numara çekmiş o kadar...Evren cebinde Reagan ile çekilmiş kartpostal resimle dönerken, aşağıda Turgut Bey de köprüyü tek başına açarak malı götürdü. Köprü'nün bir ayağından da Süleyman Bey tutmuş durumda: 'Bu köprü yapılmışsa, bizim köprü'nün geliri finanse etmiştir...Yani bizim köprü olmasaydı, bu köprü yapılır mıydı, yapılmaz mıydı?' Buna karşılık Özal tarafı, yeni köprü'nün ilkinden ebat olarak daha büyük olduğunu sıralıyor: 'Bu bizim köprü, eskisinden 16 metre yirmi santim daha yüksek olup...Uzunluğu isee...' Görüldüğü gibi, bizimkilerin köprü üzerindeki siyasi hesapları, Japon mühendislerin teknik hesaplarından çok daha ince..." (Coşkun, 05.07.1988, Günaydın)

Coşkun'un bu alıntısı, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün inşası ve açılışı sürecinde, dönemin siyasi liderler arasındaki rekabeti ve köprü'nün teknik özelliklerinin dahi politik yücelik için nasıl bir araç haline getirildiğini eleştirel bir dille betimlemektedir. Söylem, köprü'nün mühendislik başarısından ziyade, siyasi liderlerin bu başarıyı kendi hanesine yazma çabasına odaklanmakta ve yine liderlerin politik yücelik söylemlerini, ironi ve alaycı bir dille sorgulanmasını sağlamaktadır. Coşkun söylem stratejisini güçlendirmek adına, Özal'ın Cumhurbaşkanı Kenan Evren'in ABD'de bulunmasını fırsata çevirerek köprü'nün açılışını tek başına gerçekleştirdiğini ima ederken, siyasi liderlerin ulusal projeleri bile kişisel veya parti çıkarlarına göre manipüle edebildiğini bir kez ortaya koymaktadır. Evren'in yokluğunda yapılan bu "ufak numara", köprü'nün bir ulusal birlik sembolü olmaktan çok, bireysel zafer sembolüne dönüştüğünü yansıtmaktadır. Coşkun FSM Köprüsü'nün, bir ulaşım ve mühendislik projesi olmanın ötesinde, siyasi aktörler tarafından bir "prestij objesi" olarak kullanıldığını vurgulamaktadır. Bu bağlamda Özal'ın, köprü'nün açılışını "ANAP'a mal etmek için" yaptığı stratejik hamleler, projeyi siyasi bir sermaye aracı olarak tanımlanmaktadır. Aynı şekilde, Süleyman Demirel'in "bizim köprü'nün geliri bu köprüyü finanse etti" argümanı, geçmiş dönemde yapılan birinci Boğaz köprüsü projesinin, mevcut başarılarla olan katkısını sahiplenme çabası olarak öne çıkmaktadır. Bu durum

¹⁷⁵ Eğitimi, Başkent Gazetecilik Özel Yüksekokulu'nda tamamlayan yazar, *Günaydın*, *Hürriyet* ve *Habertürk* gibi gazetelerde çalışmaktadır.

Coşkun’a göre, büyük altyapı projelerinin teknik ya da ulusal kalkınma boyutundan ziyade, siyasi propaganda ve liderlik yarışına malzeme edildiğini göstermektedir. Özal ve Demirel arasındaki rekabet, projelerin toplumsal anlamını gölgede bırakıp, siyasi liderlerin kişisel başarı hikayelerine dönüşmesine neden olmaktadır.

Mukbil Özyörük, Tercüman’daki “Karar sizin” köşesinde, “Eser verme heyecanı” isimli yazısında, ikinci köprünün politik yüceliğini, birinci köprü üzerinden kurmakta ve FSM Köprüsü’nün “başarısını”, tarihsel süreklilik içinde değerlendirmektedir.

“Birinci köprünün kurulmasındaki başarı, ikincisinden, üçüncüsünden ve hatta Çanakkale Boğazı’nda bile bir köprüden söz edebilme cesaret ve hakkını bahşetmiştir. Her işte olduğu gibi bunda da İLK’in önemi aşîkar. Ama bu önem, İKİNCİ’nin şaşaasını soldurmamalıdır. ‘Geri kalmışlık’ lafını Tanzimat’ın çok öncesinden beri işite işite yüreğinde bir yara taşımakta olan halkımız, Türk Devleti’nin ortaya büyük eserler koymasına, büyük eserlere sahip olmasına tutkudur. Biz büyük eserleri severiz. Cumhuriyet’e kadar (bugünkü) Galata Köprüsü ve saraylar dışında, Devlet eliyle meydana geliştirilmiş önemli bayındırlık eserlerimiz olmuş muydu?” (Özyörük, 07.07.1988, Tercüman)

Özyörük’ün söylemindeki “Birinci köprünün başarısı cesaret ve hak bahşetmiştir” ifadesi, ikinci köprünün varlığını ve başarısını, birinci köprüye borçlu olarak çerçevelemektedir. Böylelikle Özyörük ilk köprüyü bir dönüm noktası olarak gösterirken ikinci köprünün de bu başarıyı devam ettiren bir politik miras olduğu fikriyle desteklemektedir. Söylemdeki “İLK’in (kelime vurgusunu arttırmak adına büyük harfle yazılmaktadır) önemi aşîkar” ifadesiyle birinci Boğaz köprüsünün politik yüceliğini, tarihsel önceliğin verdiği prestije dayandırmaktadır. Ancak Özyörük’e göre, ikinci köprü, birinci köprünün gölgesinde kalmamalıdır. “Ama bu önem, İKİNCİ’nin şaşaasını soldurmamalıdır” ifadesiyle, ikinci köprünün de bağımsız bir politik başarı olarak görülmesi gerektiğini vurgulamaktadır. “Büyük eserler tutkusu” ifadesiyle devletin halkı mobilize eden bir liderlik biçimi olarak kendini göstermekte ve FSM Köprüsü’nün inşasını, halkın devlete olan güvenini ve aidiyet hissini güçlendiren bir politik başarı olarak konumlandırmaktadır. Ayrıca, halkın “geri kalmışlık” algısından duyduğu rahatsızlığı ve modernleşme özlemini yansıtan Özyörük, FSM Köprüsü’nü, bu yara üzerine inşa edilen bir pansuman gibi görmekte ve geri kalmışlık duygusunu hafifletmek için atılmış politik bir adım olarak göstermektedir. Özyörük, FSM Köprüsü’nü politik bir liderlik ve başarı sembolü olarak yüceltmektedir. Özyörük’e göre FSM Köprüsü, “Türk Devleti”nin vizyoner gücünü temsil etmekte ve halkın modernleşme özlemlerine bir yanıt ve “eser tutkusuna” bir karşılık olarak sunulmaktadır. Dolayısıyla bu tür bir söylem stratejisiyle köprünün toplumun gerçek ihtiyaçları yerine siyasi prestij için kullanıldığı eleştirisini doğurabilir. Bu, köprünün somut manada politik olarak araçsallaştırması gibi okunabilir.

Vecihi Ünal, Türkiye’deki “Ölçü” köşesinde, “Boğaz’ın ikinci elmas kolyesi” adındaki yazısında, FSM Köprüsü’nün politik yüceliğini, birinci Boğaz köprüsüyle ilgili yaptığı tanımlamalar üzerinden tekrarlamaktadır. Ünal’a göre her iki köprü de yalnızca ekonomik veya trafik amaçları doğrultusunda inşa edilmemektedir. İstanbul Boğazı’na inşa edilen her iki köprü hem politik hem de stratejik anlamda büyük yarar sağlayacaktır. “Boğaz üzerindeki siyasi ve hukuki hakimiyetimiz de elle tutulup gözle görülebilir bir eserle tekrar tescil edilmiş olacaktır...Partiler, siyasi iktidarlar gelip geçer fakat millete ve memlekete hizmet devam eder. Bu onur verici yarışa katılan haleflerle seleflerden de aynı olgun anlayışı bekliyoruz.” (Ünal, 08.07.1988, Türkiye) Ünal söyleminde, Boğaziçi Köprüsü zamanında vurguladığı gibi FSM Köprüsü üzerinden de hukuki ve siyasi egemenlik pekiştirmektedir. Köprüler üzerinden geliştirilen ve FSM Köprüsü ile tekrar üretilen bu ideolojik ifade, İstanbul Boğazı’nın siyasi ve hukuki kontrolünün önemine vurgu yapmaktadır. Çünkü Ünal’ın alıntısındaki “hakimiyet” ve “tescil” ifadeleri, egemenlik ve bağımsızlıkla ilişkilendirilebilecek güçlü kavramlardır. Söylemdeki bu vurgu, ulusal bir kimliği güçlendirmeye yöneliktir. Ünal köprülerin politik varlıklarını, devletin sürekliliği ve ulusal çıkarların korunması bağlamında merkeze oturtmaktadır. Bağlamını güçlendirmek ve halkı söylemine ortak veya ikna etmek amaçlı “millet” ve “memleket” ifadelerini kullanmaktadır. Ünal siyasi yapıların geçici olduğunu vurgularken, devlete ve ulusa hizmetin kalıcı bir görev olduğuna işaret etmektedir. Bu, hükümetlerin ve partilerin kişisel veya ideolojik çıkarlarının ulusal çıkarların önüne geçmemesi gerektiği mesajını taşımaktadır. Ancak bu vurgu, mevcut siyasi aktörlerin güçlerini sınırlamak, “halef-selef” ifadeleriyle siyasi pozisyonları emanet göstermek ya da onları halkın gözünde geçici kılmak için kullanılabilir. Ancak Ünal’ın gelecek olan her siyasi partiden “aynı olgunluğu” beklemesi ya da halkın tamamını köprülerle ilgili aynı düşünceyle sınırlaması, köprülerle ilgili siyasal ve toplumsal fikri homojenleştirmektedir. Her iktidar ya da hükümet için önerilen bu görüş ve iktidarın devamlılığı ile özdeşleştirilen bu köprü söylemi, siyasi aktörlere ve toplumsal olarak bireylere sorumluluk yüklemektedir.

4.3.1.2. Gösteri Siyaseti: İktidar ve Hizmetin Görselleştirilmesi

Gösteri siyaseti, politik eylem ve söylemlerin, semboller, görsel unsurlar ve performatif davranışlar aracılığıyla bir “şov” veya “sahne” gibi sunulmasını ifade etmektedir. Bu kavram, siyaset dünyasında liderlerin, partilerin veya hükümetlerin politikaları ve kararları kadar, bu politikaların nasıl görüldüğüne ve algılandığına önem vermesiyle ilişkilidir. Yine gösteri siyaseti, özellikle kitle iletişim araçlarının

etkisiyle, siyasi liderlerin imajlarını yönetmeleri, büyük ölçekli törenler düzenlemeleri, medya üzerinden dikkat çekici mesajlar vermeleri ve kamuoyunu etkilemek için estetik, sembolik ya da duygusal unsurları öne çıkarmalarıyla belirginleşmektedir. Bu kavram, Guy Debord'un "Gösteri Toplumu" (La Société du Spectacle) adlı eserinden türetilmekte ve modern toplumlarda gerçekliğin yerini temsillerin, simgelerin ve imajların aldığı fikrine dayanmaktadır (2022).

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün temeli, 29 Mayıs 1985 tarihinde yapılan bir törenle atılmaktadır. Bu sembolik tarih, İstanbul'un Fethi'nin 532. yıldönümüne denk getirilmektedir. İstanbul Boğazı'na yapılacak olan ikinci köprünün "görmesi" ve yüceliği, temel atma töreni için seçilen tarih ile başlamaktadır. Dönemin önemli siyasi figürleri olan Cumhurbaşkanı Kenan Evren ve ANAP'lı Başbakanı Turgut Özal tarafından atılacak olan temelin töreni için Özal törene, hoparlöründen marşlar çalan seçim otobüsüyle gelmektedir (Cumhuriyet, Mayıs 30, 1985). Yine Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün 3 Temmuz 1988 tarihli açılış töreninden önce Turgut Özal ve eşi Semra Özal Çubuklu açıklarında Gölcük Tersanesi'nde yeni yapılan "Fatih firkateyni"ne askeri helikopterle geçmektedir. Özal, firkateynde Donanma Komutanı Oramiral Orhan Karabulut, Tersane Komutanı Tümamiral Ömer Şentürk ve Gemi Komutanı Deniz Kurmay Yarbay Murat Tuncer tarafından askeri bir törenle karşılanmaktadır. Daha sonra Özal, Yavuz ve Turgut Reis firkateynlerinin eşlik ettiği Fatih'ten sonra helikopterlerle ayrılmaktadır. Fatih firkateyni, Fatih Köprüsü'nün altından geçerken siren çalarak geçmektedir (Cumhuriyet, Temmuz 4, 1988).

Günaydın Gazetesi, FSM Köprüsü'nün açılışının büyük gösteri ve havai fişeklerle kutlanacağını belirterek "Özal'ın köprü şovu!" başlığını atmaktadır (Temmuz 3, 1988). Cumhuriyet Gazetesi ise köprü açılışını, "İstanbul'da büyük şov" şeklinde değerlendirmektedir (Temmuz 4, 1988). Bu ifadeler, Özal'ın liderlik tarzını ve altyapı projelerini yönetme biçimini, gösteriş ve popülizm ekseninde eleştiren bir söylemdir. Bu söylem, projelerin gerçek işlevselliğini sorgularken Özal'ın vizyonunu siyasi bir "tanıtım" kampanyasına indirgemeyi ima etmektedir. Ancak, bu eleştiri aynı zamanda projelerin toplumsal etkilerini ya da vizyoner boyutunu gözden kaçırma riski taşımaktadır. Son Havadis'in başlığı ise "Muhteşem köprü...Muhteşem açılış" ifadesiyle atılmaktadır. Bu başlıkla FSM Köprüsü'nün, bir politik performans ve imaj yönetimi aracı olarak kullanıldığı işaret edilmektedir.

Melih Aşık, Milliyet'teki köşesinde, "3. Köprü nasıl açılmalı?" başlıklı yazısında, durumu ironi ile ele alırken ayrıca üçüncü köprüyle ilgili birtakım öngörülerde bulunmaktadır.

"2. köprünün açılışı bize ders oldu. 3. köprünün açılışında aynı yanlışları yapmamak için bir dizi önlem tespit ettik. Aşağıda sıralıyoruz:

1-Köprünün açılış töreninde kullanılacak portatif tribünlerin inşası bir yabancı şirkete (mümkünse teselli mükafatı olarak İngiliz konsorsiyumuna) ihale edilmeli.

2- Açılışa Deniz Kuvvetleri'ne bağlı firkateynler yanında, Hava Kuvvetleri'ne bağlı jetler ve Kara Kuvvetleri'ne bağlı zırhlı araçlar katılmalı. Anketlerdeki oy yüzdesi iyice düşen T. Özal'ın DYP ve SHP'ye karşı savaşta ordumuzun top yekun desteğine ihtiyacı var.

3- TRT mikrofonlarının çalıştırılması için yurt dışından uzman getirilmeli. Ya da bu iş Cebeci cambazhanelerinden yetişme Erkal Zenger 'e havale edilmeli. TRT teknisyenleri zayıf kalıyor.

4- 3. köprünün açılışı için daha çok ses çıkartan bir helikopter seçilmeli. Zira Özal'ı getiren helikopterin sesini tüm izleyiciler duyduğu halde yönetmen ve kameramanlar duyup, kameralarını o yöne çeviremedi.

5- Başak Doğru'nun, Başbakan'ı kürsüye davet ederken okuduğu, 'Sayın Başbakan'ın kürsüye teşriflerini arz ediyorum.' şeklindeki metin biraz daha sadeleştirilmeli... Örneğin şöyle olabilir. 'Devletlü, inyetlü, hamasetlü, Sadriazam hazretlerini açılış nutk-ü alilerini irad etmek üzere işbu kürs-ü şahaneyi lutfen ve tenezülen teşrif etmelerini acizane ve naçizane arz ve istirham ederim' gibi.

6-Kürsüye çıkan Türk büyüklerinin nutuklarının yabancı dile çevrilmemesi konusundaki ısrar sürdürülmeli. Buna karşılık köprü açılışına katılan Japon, İtalyan ve diğer yabancılar Türkçe öğrenmeye teşvik edilmeli..." (Aşık, 05.07.1988, Milliyet)

Aşık alıntısında, ikinci köprünün açılışı üzerinden gelecekte yapılacak olan projelerin nasıl politik araçsallaştırıldığını, hiciv ve mizahi bir üslupla eleştirmektedir. Söylemde, köprü projeleri, yalnızca teknik ya da ekonomik girişimler olarak değil, siyasi meşruiyet sağlama, propaganda yapma ve iktidarı güçlendirme amacı taşıyan politik araçlar olarak ele alınmaktadır. Aşık alıntısında maddeleştirdiği ifadelerle köprünün açılışına dair organizasyonun detaylarını, hükümetin halk desteğini artırmak ve muhalefeti zayıflatmak için bu tür altyapı projelerini bir gösteri ve güç simgesi haline getirdiğini ima etmektedir. Örneğin törene askeri güçlerin (deniz, hava ve kara kuvvetleri) katılmasının önerilmesi, bir altyapı projesinin bile askeri ve ulusal güç gösterisi olarak kullanıldığını eleştiren bir göndermedir. Bu, iktidarın hem iç hem de dış kamuoyunda güç ve meşruiyet sergileme çabasını işaret etmektedir. Yine tören sırasında kullanılan mikrofonlar ve TRT'nin rolüne yapılan göndermeler, devlet kontrolündeki medya araçlarının iktidarın propagandası için nasıl kullanıldığına işaret etmektedir. Bu, kamusal yayın organlarının tarafsızlığının yitirilmesi ve siyasi güçlerin hizmetine sunulması eleştirisini içermektedir. Tören alanındaki tribünlerin yabancı bir konsorsiyuma ihale edilmesi ya da konuşmaların gereksiz detaylarla süslenmesi gibi öneriler ise iktidarın halkın ihtiyaçlarından uzak, gösteriş odaklı bir politik çizgi izlediğini eleştirmektedir. Kürsüde yapılacak konuşmaların aşırı süslenmiş Osmanlıca ifadelerle önerilmesi, geçmişin hamasetine ve iktidar pratiklerine dönüş yapan bir yönetim anlayışına ironik bir atıftır. Böylelikle Aşık, modern yönetim

gerekliliklerinden koptuğunu düşündüğü ve temsiliyetin sembolik bir şova dönüştüğü bir iktidar anlayışını eleştirmektedir. Dolayısıyla köprü gibi büyük projeler, teknik ve ekonomik boyutlarından öte, hükümetlerin siyasi başarılarını sergilediği araçlar olarak ele alınmaktadır. Özetle Aşık'ın söylemine göre, gösteri ve propaganda ya da gösteri siyaseti ile köprünün iktidarın başarı sembolü olarak kullanılması, projenin politik bir araçsallığa dönüştüğünü göstermektedir. Köprünün bu araçsallığı hem halk desteğini artırmak ve ulusal/ uluslararası kamuoyunda güç sergilemek hem de siyasi elitlerin gücünü pekiştirme amacı taşıdığı vurgulanmaktadır.

Hüseyin Cahit Tanyol¹⁷⁶, Güneş'teki "Pazardan pazara" köşesinde, "Saltanat töreni mi? Açılış mı?" isimli yazısında, FSM Köprüsü'nün politik yüceliğini ironi ile ele almaktadır. Tanyol'un yazısında, FSM Köprüsü'nün eksikliklerine rağmen düzenlenen "görmekli" törenini ve projenin tamamlanmasındaki başarısızlıkların, söylemlerle örtülmeye çalışılması eleştirilmektedir.

"3 Temmuz'da yarım yamalak bir tabela açılışı yapılan ikinci Boğaz Köprüsü -Fatih Köprüsü demiyorum, ihtiyacı yok-, bu çapaçulluğu yanında, görmekli törenlere, büyük sözlere sahne oldu... Bu ikinci köprü daha önemli büyük lafların söylenmesine de fırsat ve olanak verdi. Vaktiyle 'ağabey' diye tin tin arkasından gittiği sabık Başbakan Süleyman Demirel'in, köprüye sahip çıkmasına sinirlenen Sayın Özal, bir fatih azametiyle başbakan ağabeyine şöyle yanıt veriyor: 'Bizim icraatımıza onların hayalleri yetişemez, kıskanmaya gerek yok.' Tarihin kişilere mitolojik bir yücelik kazandıran belleğinde birtakım büyük sözler vardır. Onları komik olmayı göze almadan, sahiplerinin dışında kimse ağzına alamaz. Sayın Demirel'e yanıt olarak söylenen bu söz, Rumelihisarı'nın yapılışı sırasında Bizans İmparatorunun elçisine karşı Sultan Murat oğlu Mehmet Han tarafından söylenmiştir. İçeriğinde bir övünme değil, 'dünya imparatorluğu' kurmayı amaçlayan çelik bir irade var." (Tanyol, 10.07.1988, Güneş)

Tanyol söylem bağlamında; siyasi liderlerin Boğaz köprüsü gibi büyük projeler üzerinden kendilerini yüceltme çabalarını, tarihsel göndermeler ve ironi yoluyla ciddi bir tonda eleştirmektedir. "Yarım yamalak bir tabela açılışı" gibi ifadelerle projenin eksikliklerini vurgularken, "görmekli törenler" ve "büyük sözler" ifadesiyle liderlerin bu tür etkinlikleri abartılı söylemlerle nasıl politik bir sermayeye dönüştürmeye çalıştığına dikkat çekmektedir. Özal'ın Demirel'e yönelik sözü, Tanyol'a göre, modern politik söylemin yüzeyselliğini ortaya koyarken, sözün aslında Sultan Mehmet'e ait tarihsel bir ifadeden hareketle söylenmesi, Özal'ın söylemlerinin anlam ve derinlikten yoksun olduğunu ima etmektedir. Bu ima, Sultan II. Mehmet'in sözündeki "çelik irade" ve "dünya imparatorluğu" hedefiyle modern liderlerin kısa vadeli siyasi rekabetlerinin zıtlığı, geçmişle bugün arasındaki liderlik anlayışının içeriğini kıyaslarken sorgulamaktadır. Böylece Tanyol alıntısıyla; politik yücelik

¹⁷⁶ Edebiyat ve Felsefe alanlarında eğitim alıp profesör olan yazar, Vatan, Yeni Sabah, Milliyet ve Cumhuriyet gibi gazetelerde yazılarını yazmaktadır.

kazandırılan sözlerin, güncel siyasette anlamını yitirip konuyu yüzeyselleştirdiğini ve sözlerin, projeleri ya da uygulamaları retorik araçlara dönüştürmesini eleştirmektedir. Kısacası, siyasi liderlerin söylemlerini tarihsel ve mitolojik bağlamlara -hatta bazen bu bağlamların anlamının bozulması, değiştirilip dönüştürülmesi vs.- yerleştirerek meşruiyet kazanmaya çalışması, söylemleri, genellikle yüzeysel, kopuk, bazen komik ve abartılı kılmaktadır. Özal'ın söylemi üzerinden yapılan ironi, liderlik rekabetinin yücelik arayışına indirgenmesini ve bunun tarihsel bağlamda anlamsızlığını ortaya koymaktadır. Böylece, politik retoriğin anlam ve derinlikten uzaklaşıp, sembolik bir güç mücadelesine dönüşmektedir.

Gösteri siyaseti, eleştirel bakış açısıyla, gerçek sorunların çözümünden ziyade halkın dikkatini dağıtan veya manipüle eden yüzeysel bir siyaset anlayışını işaret etmektedir. FSM Köprüsü'nün açılışında olduğu büyük bir açılış töreniyle bir köprü'nün hizmete sunulması, yalnızca ulaşım kolaylığı sağlamayı değil, aynı zamanda siyasi bir başarı hikayesi inşa etmeyi amaçladığında, bu durum gösteri siyaseti bağlamında değerlendirilebilir.

4.3.1.3. Liderlik Vizyonu ile Özdeşleşen Politik Araç

Nazlı Ilıcak¹⁷⁷, Tercüman'daki "Fatih Köprüsü ilk adım mı?" yazısında, ikinci Boğaz köprüsünün politik yüceliğini, dönemin Başbakanı Turgut Özal üzerinden inşa etmektedir. Ilıcak, köprü yapımıyla beraber Özal'ın siyasi kazanımlarını yeniden üretebileceğini düşünmektedir.

"Yeniliklere korkmadan atılan ve uygulayan Başbakan Özal için iş dünyası, 'cesur adam' diyor. Kimileri de 'cesaret yetmez, bakalım kaleyi fethetmeyi başaracak mı?' diye sorarak teşebbüsün yanı sıra, neticeye ulaşmanın daha önemli olduğunu vurguluyor. Fatih Sultan Mehmet, Rumelihisarı'nı inşa ettirirken, 'bu hisar, Anadolu ve Rumeli yakalarını birleştiren bir köprü olacak' diyordu. Rumelihisarı, İstanbul'u fetih hareketinin ilk adımıydı. Fatih adını taşıyan asma köprü'nün de Türkiye'nin imar ve inşasında Özal'ın kazanacağı zaferlerin ilk habercisi olmasını ümit ediyoruz." (Ilıcak, 01.06.1985, Tercüman)

Ilıcak söylemini, köprü ve Turgut Özal arasındaki ilişki, liderlik, vizyon ve siyasi başarı ekseninde güçlü bir şekilde inşa etmektedir. Söylemde FSM Köprüsü, Özal'ın cesur ve yenilikçi liderlik özelliklerinin somut bir yansıması ve gelecekteki siyasi ve ekonomik zaferlerinin sembolü olarak sunulmaktadır. Özal'ın bu projeye anılması, liderin başarısının ve vizyonunun köprü gibi büyük ölçekli altyapı projeleriyle tanımlanmasına neden olmaktadır. Ilıcak'ın söylem stratejisi; Turgut Özal'ın liderliğini yüceltmek ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nü onun siyasi başarısının

¹⁷⁷ Eğitimini Lozan Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesinde tamamlayan yazar-siyasetçi (Fazilet Partisi Milletvekilliği ve Adalet ve Kalkınma Partisi milletvekili adaylığı), gazeteciliğine *Tercüman*'da başlamaktadır. Ilıcak daha sonra, *Hürriyet*, *Akşam*, *Yeni Şafak*, *Takvim*, *Sabah* ve *Bugün* gibi gazetelerde çalışarak devam etmektedir.

sembolü olarak konumlandırmak için tarihsel, ideolojik ve retorik bir çerçeve sunmaktır. Bu retorik, Özal’ın vizyoner lider olarak algılanmasını sağlamak için güçlü bir araçsallığı işaret etmektedir. Ancak bu yaklaşım ya da eleştirel açıdan bu tür bir söylem, toplumsal beklentileri manipüle edebilir ve projeye yönelik eleştirileri bastırma riski taşıyabilir.

Yalçın Doğan, Cumhuriyet’teki “Ankara’dan” köşesinde, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün politik yüceliğini, “Kopuk gerdanlık” yazısıyla eleştirmektedir.

“...Başbakan Özal neden bu kadar aceleye getirmek istiyor? Neden ‘bitmemiş bir işi bitmiş gibi göstererek’ büyük açılış törenleri düzenliyor? Üç neden sayılıyor: İlki her zaman olduğu gibi ‘propaganda, propaganda ve yine propaganda’ Özal’ın vazgeçilmez hastalığı, reklam tutkusu. ‘İşteeeeeee, az zamanda büyük işler başardık’ takıntısı. İkincisi, partisinin darmadağın bir biçimde başını alıp gittiği bir dönemde, iktidarına moral şırınga etmek. ‘Kendi aranızda hır çıkarmayı bırakın da bakın neler yapıyoruz, gelin bunlara omuz verin’ demek. Asıl önem taşıyan üçüncü neden: Bundan bir-iki yıl önce Japonlar İstanbul’a gelerek birinci köprüyle ilgili bir inceleme yapıyor. ‘Birinci köprü’nün yorulduğunu, bu yüzden bakıma girmesi gerektiğini’ bildiren bir rapor sunuyor. Sanırsız, şimdi birinci köprü’nün belli bir süre için ‘bakıma alınması’ gündeme gelebilir.” (Doğan, 03.07.1988, Cumhuriyet)

Doğan söylem stratejisinde ikinci köprü’nün belirli amaçlarla erken açıldığını iddia etmekte ve köprü’nün teknik bir gereklilikten çok, siyasi liderin kişisel ve partisel çıkarlarına hizmet eden bir propaganda aracı olarak kullanıldığını vurgulamaktadır. Özal’ın “reklam tutkusu” ve “büyük işler başardık” söylemi üzerinden köprü’nün sembolik bir başarı hikayesi yaratmak için araçsallaştırıldığı ifade edilmektedir. Bu, köprü’nün politik bir meşruiyet üretme aracı haline getirildiğini göstermektedir. Böylelikle ikinci köprü’nün teknik gerekliliği olduğu halde, bu gerekliliğin arka plana itilerek, siyasi bir vitrin projesi olarak öne çıkarıldığını ima etmektedir. Bu, topluma sunulan teknik gereklilik argümanlarının liderlik propagandası altında şekillendiği algısını yaratmaktadır. Ayrıca bir diğer neden olarak söylemde iddia edilen -köprü’nün tamamlanmadan açılmasının-, köprü’nün dönemin Anavatan Partisi içindeki krizlere karşı bir çözüm olarak sunulduğuyla alakalıdır. Böylelikle Doğan, köprü’nün partiyi bir arada tutma ve iktidarın gücünü pekiştirme amacıyla kullanıldığını ifade etmektedir. Yine Doğan’ın söyleminde üçüncü ve en güçlü sebep olarak gösterilen Japon uzmanlar tarafından birinci köprü’nün yorulduğu ve bakıma alınması gerektiği raporuyla ikinci köprü’nün teknik gerekliliğinin ortaya çıktığı belirtilmekte, ancak, bu teknik gerekliliğin bile siyasi ve ekonomik çıkarlara hizmet eden bir araç olarak çarpıtılabileceği iması yapılmaktadır. Doğan söyleminde, ikinci köprü’nün teknik gerekliliklerini kabul etmekle birlikte, bu gerekliliklerin siyasi ve ideolojik çıkarlar doğrultusunda araçsallaştırıldığını savunmaktadır. Köprü, burada teknik bir ulaşım projesinden çok, Özal’ın siyasi gücünü pekiştirme ve propaganda stratejisini yürütme aracı olarak tanımlanmaktadır. Dolayısıyla eksik bağlantı yolları ve aceleye getirilen

açılış kararıyla köprünün toplumsal fayda yerine siyasi çıkar odaklı bir yapı olarak algılanmasına neden olmaktadır. Bu söylem, köprü gibi büyük altyapı projelerinin sadece teknik gereklilikler değil, aynı zamanda liderlik, ideoloji ve toplumsal algılar üzerinden nasıl araçsallaştırılabileceğini açıkça ortaya koymaktadır. Köprünün ulaşım katkısı ikinci planda bırakılırken, siyasi propaganda için bir simge haline getirildiği eleştirisi öne çıkmaktadır.

Bekir Coşkun, Günaydın'daki "Dokuzuncu köy" köşesinde, "'Tohum ekme' zamanı" isimli bir yazı ile ikinci Boğaz köprüsünün açılışı vesilesiyle Özal'ın dönemsel modernleşme, çağdaşlık ve gelenek arasındaki duruşunu çelişkili bulmakta ve bu duruşu, ironi ile eleştirerek ele almaktadır.

"Başbakan dün İkinci Köprüyü açarken 'İşte Türkiye, Avrupalı olmuştur.' dedi. Aman çok iyi olmuş... Çoktandır 'Avrupalı' olmak istiyorduk, demek ki bu da oldu... Şariat devletlerinde olduğu gibi Başbakan önemli işlerini 'Hayırlı Cuma'ya denk getirir. Eh...Böylece Türkiye 'Çağdaşlık' ile 'Yobazlık' arasında tango yapıp durur... Üç ileri, iki geri..." (Coşkun, 04.07.1988, Günaydın)

Coşkun'un söylemi, köprünün açılışını "Avrupalı olma" iddiasıyla ilişkilendiren Özal'ın açıklamalarını sorgularken, köprü projesi üzerinden kurulan modernleşme söyleminin yüzeysel ve çelişkili yanlarını vurgulamaktadır. Coşkun'a göre Özal'ın "İşte Türkiye, Avrupalı olmuştur" cümlesi, modernleşmeyi Batılılaşma ile özdeşleştiren bir ideolojik yaklaşımı yansıtmaktadır. Özellikle FSM Köprüsü'nün, toplumsal ilerlemenin somut bir sembolü olarak sunulması, Türkiye'nin modernleşme tarihindeki Batılılaşma idealinin bir devamıdır. Ancak Coşkun söylem stratejisinde, bu iddiayı alaya alarak Avrupalılaşma söyleminin yalnızca fiziksel gelişme (köprü inşası gibi) ile sınırlı kaldığını ve toplumsal ya da demokratik dönüşüm boyutlarının göz ardı edildiğini ima etmektedir. Coşkun söyleminin retorikini güçlendirmek ve Özal'ın iddiasını karşı bir görüş oluşturmak adına; "çoktandır Avrupalı olmak istiyorduk, demek ki bu da oldu" gibi ironi içeren bir yorum getirerek köprü açılışını, Batılılaşma açısından yeterli bir ilerleme olarak görmemenin altını çizmektedir. Bu söylemle Coşkun, modernleşme projesi gibi sunulan köprünün sembolik düzeyde kaldığını ve daha derin toplumsal reformlara dönüşemediğini öne sürmektedir. Bununla beraber Coşkun, alıntısındaki; "Başbakan önemli işlerini 'Hayırlı Cuma'ya denk getirir" ifadesi ile Özal'ın dinsel referanslarla modernleşme iddialarını harmanlamasını eleştirmektedir. Ayrıca Coşkun'a göre bu, Özal'ın modernleşme söylemiyle açtığı köprü yatırımının, dinsel referanslarla sunulması, toplumsal ilerleme ile geleneksel değerler arasında bir tutarsızlık yarattığı mesajını taşımaktadır. Yine söylemdeki "Türkiye 'Çağdaşlık' ile 'Yobazlık' arasında tango yapıp durur" ifadesi, Türkiye'nin

modernleşme sürecindeki zikzaklı ilerleyişini metaforik bir şekilde betimlemektedir. Özetlemek gerekirse Coşkun, ikinci Boğaz köprüsünün yalnızca teknik bir başarı olmadığını, aynı zamanda siyasi meşruiyet ve ideolojik üstünlük sağlama aracı olarak kullanıldığını ima etmektedir. Ayrıca, ikinci Boğaz Köprüsü'nün açılışı bağlamında, modernleşme ve Batılılaşma söylemlerinin yüzeysel ve sembolik bir düzlemde kaldığını savunmaktadır. Bu bağlamda köprünün politik yücelik ve ideolojik meşruiyet aracı olarak kullanıldığı eleştirisi, ilerlemenin yalnızca fiziksel değil, toplumsal ve kültürel boyutlarda da gerçekleşmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

Ahmet Sağırlı, Türkiye'deki "Not defteri" köşesinde, "Yüreğimiz sağlam kalbimiz rahatsız" isimli yazısında, FSM Köprüsü'nün açılışını duyurmakta ve yazısında köprüyle ilgili "Özal, köprüyü kıskanmayın dedi" ifadesini kullanmaktadır (Sağırlı, 06.07.1988, Türkiye). Sağırlı Özal'a ait olan alıntıyı yazısında kullanarak Özal'ın köprü üzerinden kurduğu aidiyeti, ön plana çıkarmaktadır. Özal adeta, köprünün şahsına ait bir nesneyi içselleştirerek bu cümleyi kurmaktadır. Taha Akyol¹⁷⁸, Tercüman'daki "Tercüman'dan mektup" köşesinde, "Fatih sevinci" isimli bir yazı kaleme almaktadır. Akyol yazısında, siyasetin tabiatında "çekişme" olduğunu dile getirmekte ve bu çekişmenin demokratik bir izdüşümü olarak liderlerin "tarafhtarları" ve "aleyhtarları" teşekkül ettiğini belirtmektedir.

"Her siyasetçi gibi Özal'ın da lehinde ve aleyhinde olanlar vardır. Fakat eminiz ki bütün Türkiye Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün sevincini yaşıyor: hem ekonomiye yapacağı katkılarla hem de adıyla gerçekten övünülecek bir eser...Demek ki her devlet adamının eleştirilecek hele de muhalifleri açısından yerden yere vurulacak yönleri var ama yaptıkları eserler millete kalıyor ve böylece kalkınma davası bir meşale gibi elden ele geçiyor." (Akyol, 04.07.1988, Tercüman)

Akyol, FSM Köprüsü ile hem Turgut Özal'a gelen eleştiri ve tepkileri, siyasetçi-lider algısı üzerindeki etkisini tartışmakta hem de köprünün işlevselliğini ve sembolik değerini ön plana çıkarmaktadır. Akyol alıntısının başında, Özal'ın politikalarının eleştirilebilirliğini kabul ederken aynı zamanda büyük ekonomik getirisi olacak projelerin, bu eleştirilerin üstünde bir değer taşıdığını ima etmektedir. "Her devlet adamının eleştirilecek yönleri vardır" ifadesi, Özal gibi liderlerin başarısızlıklarının veya politik tartışmalarının bir anlamda geçici olduğunu, ancak somut eserlerin "millete kalacağı" vurgusuyla bu tartışmaların gölgelenebileceğini öne sürmektedir. Ayrıca alıntıdaki, "kalkınma davası bir meşale gibi elden ele geçiyor" ifadesi, köprü projelerini, ulusal bir modernleşme sürecinin sürekliliği olarak sunmaktadır. Bu

¹⁷⁸ İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nde eğitimini tamamlayan ve Milliyetçi Hareket Partisi yönetiminde de bir dönem bulunan yazar, *Tercüman*, *Milliyet*, *Hürriyet* ve son olarak *Karar* gazetelerinde çalışmaktadır.

metafor, altyapı projelerinin sadece bir hükümetin ya da liderin başarısı olmadığını, ulusal kalkınmanın kolektif bir çabası olarak görülmesi gerektiğini ifade etmektedir. Ancak bu tür bir çerçeveleme, projelerin politik bağlamını, örneğin hangi bölgelerin önceliklendirildiğini, projelerin hangi toplumsal sınıflara hizmet ettiğini ve bu süreçte hangi çıkar gruplarının rol oynadığını görmezden gelmektedir. Ayrıca Akyol, köprü projesinin politik, ekonomik ve toplumsal bağlamlarını eleştirel bir gözle incelemekten kaçınmakta ve kalkınmayı yalnızca başarılarla bezeli bir ilerleme hikayesi olarak anlatmaktadır. Böylelikle köprü projelerinin, toplumsal ve çevresel etkilerinin yanı sıra, liderlerin bu projeleri nasıl siyasi sermayeye dönüştürdüğü gibi konuların göz ardı edilmesine neden olmaktadır. Akyol, ekonomik ve kalkınma temasında sembolikleştirdiği köprü projesini, siyasi başarının ve liderlik meşruiyetinin kalıcı bir göstergesi olarak yüceltmektedir. Ancak bu bakış açısı, altyapı projelerinin ekonomik maliyetlerini, çevresel etkilerini ve toplum üzerindeki eşitsiz etkilerini tartışma alanının dışına itmektedir. Kısacası Akyol’un söylemi, Van Dijk’ın eleştirel söylem analizi yaklaşımıyla incelendiğinde, bu alıntı, makro bağlamla ikinci köprü gibi büyük altyapı projelerini, liderlerin meşruiyetini pekiştiren, ulusal gurur ve modernleşme söylemini destekleyen bir araç olarak inşa etmektedir. Söylem mikro bağlamda, liderlere yönelik eleştirilerin geçici olduğunu ima ederek, altyapı projelerini ulusal kalkınmanın vazgeçilmez simgeleri olarak yüceltmektedir. Ancak bu süreçte, farklı toplumsal grupların deneyimlerini ve projelerin olası olumsuz etkilerini dışlar, böylece kalkınma sürecini hegemonik bir çerçeve içinde sunmaktadır. Akyol’un söylemindeki “kalkınma” vurgusu, köprü’nün ekonomik katkısını çağrışırsa da söylemdeki makro bağlam dolayısıyla bu alıntı, politik yücelik başlığı altında irdelenmektedir.

4.3.2. “Olgunlaşan” Siyaset: Köprü ile Siyasi Dengelenme

Rauf Tamer, Tercüman’daki “Sözün Kısası” köşesinde “En büyük kutlama...” isimli bir yazı yazmaktadır. Tamer bu yazısında, İstanbul’un sembolik fetih günü olan 29 Mayıs tarihinde temeli atılan ikinci Boğaz köprüsüne değinmektedir.

“Türkiye’de çok şeyler değişti... Birinci Boğaziçi Köprüsü için şahit olduğumuz itiraz sesleri ve ‘istemeyük’ çığlıkları, bugün artık ikinci Boğaziçi Köprüsü için duyulmuyor. Bugün ‘Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’ne hayır’ diye çatlak ses çıkmıyorsa, kerameti, inci gerdanlığın ispatladığı çağdaş unsurlarda aramak lazım. Fatih Köprüsü’nde de şimdi yime dualarım ‘milliyetçi’, ‘memleketçi’ ve ‘medeniyetçi’ bütün hizmetler içindir. Vatana ve millete hayırlı olsun...” (Tamer, 29.05.1985, Tercüman)

Tamer söylem stratejisinde Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nü, modernleşme ve milli birlik kavramları üzerinden ideolojik bir çerçeveye oturtmaktadır. Söylemde,

“Türkiye’de çok şeyler değişti” ifadesiyle toplumsal dönüşüm vurgulanmakta ve projeye yönelik geçmiş eleştiriler çağ dışı olarak kodlanmaktadır. Özellikle, birinci Boğaziçi Köprüsü’ne karşı çıkanlar, “çatlak sesler” ve “istemezük çığlıkları” gibi olumsuz nitelendirmelerle marjinalleştirilmektedir. Bu yaklaşım, köprüye gelen eleştirileri dışlayarak projenin meşruiyetini pekiştirmeyi amaçlamaktadır. Söylemdeki mikro bağlam; “inci gerdanlık” metaforuyla kurulmakta ve Tamer bu metaforla köprüyü estetik ve çağdaş bir unsur olarak yüceltirken, projeye karşı çıkanları modernleşmeye ve ilerlemeye karşıt bir konumda göstermektedir. Bu bağlamda, projeye destek verenler, ilerici ve uygar bir duruşla ilişkilendirilirken, eleştiriler sistem dışı ve uyumsuz olarak nitelendirilmektedir. Ayrıca dini ve milli değerler de söylemin önemli bir parçasıdır. Tamer’in alıntının sonlarında kullandığı “Dualarım milliyetçi, memleketçi ve medeniyetçi hizmetler içindir” ifadesi, köprünün bu değerlerle uyumlu bir girişim olduğu mesajını taşımaktadır. Bu yaklaşım, projeye karşı çıkmayı yalnızca modernleşmeye değil, aynı zamanda milli ve dini değerlere karşı çıkmakla eşdeğer kılmaktadır. Böylece, projenin ideolojik meşruiyeti dini ve milli bağlamda da güçlendirilmektedir. Sonuç olarak, bu söylem, köprüyü milli, modernleşme ve dini değerlerin bir sembolü olarak çerçevelerken, köprüye yönelik eleştirileri hem ideolojik hem de ahlaki bir zeminde bastırmayı hedeflemektedir. Van Dijk’ın eleştirel söylem analizine göre, bu tür söylemler, toplumsal güç ilişkilerini pekiştirmekte ve hegemonik bir ideolojiyi dil yoluyla tekrar üretmektedir.

Güneri Cıvaoğlu¹⁷⁹, Güneş’teki köşesinde, “Hayırlı olsun” adındaki yazısında, ikinci Boğaz köprüsünün politik yüceliğini, ortak konsensus üzerinden “sağduyu” temsiliyeti üzerinden kurmaktadır.

“Türkiye’de herhalde hiç kimse ‘ikinci köprüye hayır’ diyemez ya da ‘Boğaz’a değil, Zap suyuna köprü’ diye yazabilme özgürlüklerinin olmadığını iddia edemediği gibi. Ama solun bir kesimi, yıllar önceki hatasını bu kez tekrarlamaktan kaçınmıştır...Galiba solda ayakları havada olanların da sağda ayakları yüzüyl geride kalanların da demokrasi deneyimiyle kazandıkları bir şeyler var. Ancak asıl gelişen, safsataya artık hiç prim tanımayan toplumdur. Doğruyu gören ağırlığını sağduyuyla koyan en karmaşık siyaset sorunlarını oylarıyla çözen hizmeti kucaklayan laf ebelerini tınmayan bir toplum düzeyine eriştik. Giderek olgunlaşan bu siyaset altyapısı, siyasetçilere de hizmetlere de aşama yaptıracak üst yapıyı biçimlendirecektir. İkinci köprünün dün doğum günüyü. Bu olay, sadece bir çağdaş hizmet değildir. İkinci köprüye karşıtların olmaması, erişilen siyaset aşamasıdır. İkisi için de hayırlı olsun.” (Cıvaoğlu, 30.05.1985, Güneş)

Cıvaoğlu söylem stratejisinde FSM Köprüsü’nün politik yüceliğini; “sol”, “sağ” ve “toplum” retoriği üzerinden inşa etmektedir. Cıvaoğlu FSM Köprüsü’nü, yalnızca bir altyapı projesi olarak değil, aynı zamanda Türkiye’deki toplumsal, siyasal ve ideolojik

¹⁷⁹ Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi’nde okurken muhabirliğe başlayan yazar, *Tercüman*, *Güneş*, *Milliyet* gibi gazetelerde çalışmaktadır.

gelişimin bir göstergesi olarak sunmaktadır. Cıvaoğlu söylemindeki retorik, toplumsal değişimi ve siyasal olgunlaşmayı öne çıkararak, ikinci köprüye yönelik herhangi bir muhalefeti hem irrasyonel hem de tarihsel olarak marjinal bir konuma yerleştirmektedir. Örneğin “Türkiye’de herhalde hiç kimse ‘ikinci köprüye hayır’ diyemez” ifadesi, projeye yönelik potansiyel eleştirilerin meşru bir zeminde var olamayacağını ima etmekte ve eleştirileri toplumun genel sağduyusu ve ortak çıkar anlayışı karşısında gereksiz veya çağ dışı göstermeyi amaçlamaktadır. Ayrıca “Solun bir kesimi, yıllar önceki hatasını bu kez tekrarlamaktan kaçınmıştır” ifadesi, geçmişteki muhalefeti hatalı ve verimsiz bir tutum olarak tanımlarken, bu muhalefetin zayıflaması veya yok olması, siyasal ve toplumsal bir kazanım olarak gösterilmektedir. Alıntıda, toplumun “safсата”ya prim vermeyen, “doğruyu gören” ve “sağduyulu” bir yapıya eriştiği iddiası, altyapı projelerini ve bu projeleri savunan söylemleri rasyonel ve haklı; eleştirel yaklaşımları ise irrasyonel ve gerici olarak konumlandırır. Cıvaoğlu’nun retorikindeki “Ayakları havada olanlar” ve “ayakları yüzyıl geride kalanlar” gibi ifadeler, ideolojik farklılıkları küçümseyen ve toplumsal kutuplaşmayı yeniden üreten bir dil gibi okunabilir. Bu, eleştirel sesleri itibarsızlaştırarak, iktidarın veya projeyi destekleyenlerin söylemini hakim kılmayı amaçlayan bir strateji olarak değerlendirilebilir. Cıvaoğlu söyleminde ikinci köprüyü salt bir altyapı hizmetinden ziyade siyasal ve toplumsal olgunlaşmanın sembolü olarak sunmakta ve projeyi eleştirenleri tarihsel olarak yanlış tarafta konumlandırmaktadır. Projeyi savunanları ve bu sürecin parçası olan liderliği ise haklı ve ilerici bir konuma yerleştirmektedir. Van Dijk’in eleştirel söylem analizi yaklaşımıyla, bu dilin/ söylemin, mevcut güç ilişkilerini yeniden üretmeye ve siyasal meşruiyeti pekiştirmeye hizmet eden ideolojik bir araç olarak kullanıldığı söylenebilir.

Nazlı Ilıcak, Tercüman’da “Mavnacı zihniyet ve Boğaz Köprüsü” isimli bir yazı kaleme almakta ve yazısında ikinci Boğaz köprüsünü, birinci Boğaz köprüsü tartışmalarıyla karşılaştırmaktadır. Ilıcak bu yazısıyla Bedii Faik’in birinci köprüyle ilgili yazdığı “Bugünün mavnacıları” yazısına, adeta nazire yapmaktadır. Ilıcak, politik tartışmalara özne olan köprü meselesini, yazısında sembolikleştirmekte ve ikinci köprüyü, politika üstü bir yüce olarak nötr hale getirmektedir. Ancak Ilıcak’ın bu söylemi, köprüyü politize etmeden yüceltme amacı taşırken bile söylemde köprü politik bir nesne haline gelmektedir. Çünkü Ilıcak yazısında birinci köprüyle ilgili bütün eleştirileri özetlemekte ve ikinci Boğaz köprüsüne gelen eleştirileri yok sayarak köprünün birleştirici bir unsur olduğuna dair bir yaklaşımda bulunmaktadır.

“Kim demiş Türkiye’de gelişme yok diye? 15 yıl önce Boğaziçi’ne yapılacak asma köprü için neredeyse birbirimizi yiyorduk. Bugün ise sağcısıyla, solcusuyla hemen herkes, ülkemize yeni bir eser kazandıracak temel atma törenini gururla seyrediyor... Bedii Faik’in bu taşlamasının üstünden 15 yıl geçmiş ‘asma köprü’nün’ altından çok sular akmıştır. Şimdi artık, ikinci Boğaziçi köprüsüne karşı çıkan yoktur. ‘Mavnacı zihniyet’ hiç değilse köprü konusunda iflas etmiştir.” (İlcak, 30.05.1985, Tercüman) İlcak söylem stratejisinde, ikinci köprü’nün, birinci köprüye nazaran daha az olumsuz eleştiri aldığını iddia etmekte ve bu haliyle ikinci köprü’nün hem siyasal hem de toplumsal uzlaş, “olgunluk” yaratan bir eser olduğuna odaklanmaktadır. Söylemdeki “eser” kullanımı, estetik bir yüceden ziyade ideolojik bir zaferi/ başarıyı ima ettiği için bu yazı, politik yücelik bağlamında değerlendirilmektedir.

Osman Sulhi Dönmezer, Son Havadis’teki “Fikir meydanı” köşesinde, “Gönüller arasında köprü kurmak” isimli bir yazıda, FSM Köprüsü’nün politik yüceliğini, Boğaziçi Köprüsü ile karşılaştırarak aktarmaktadır. Her iki köprü için kendi neslinin “hayali” olarak tanımlayan Dönmezer, FSM Köprüsü’nün Türkiye’nin güncel siyasi atmosferinin olumlu sonucu olarak görmektedir.

“Şimdi Boğaz’da ikinci bir köprü’nün de sahibiyiz; hele bu köprüye Sultan Fatih Mehmet’in adının verilmiş olması büyük kadirşinaslıktır ve Türkiye’nin artık normalleşme sürecinde de büyük aşamalara ulaştığını gösteren bir simgesidir. Böyle milli ve tarihi günlerde halkımızın coşkun katkısını sağlamak çok iyi olur; böylece köprüler gönülleri de birleştiren bir fonksiyonu yerine getirmiş bulunurlar. Türk halkının bazı sıkıntıları var: Böyle bir dönemde, böyle büyük bir eseri gerçekleştirmek kabiliyetini gösteren ve bunun için büyük fedakarlıklara katlanan Türk milletini herkesten daha ziyade kutlanmalıdır. Milletimiz kutlanırken onun iradesini gerçekleştiren temsilcilerini de elbette ki kutlamış oluruz.” (Dönmezer, 06.07.1988, Son Havadis)

Dönmezer’in söyleminin bağlamı, FSM Köprüsü’nün yalnızca fiziksel bir yapıyı değil, aynı zamanda bu yapının taşıdığı sembolik ve ideolojik anlamlarını ele almaktadır. Dönmezer, FSM Köprüsü’nü “milli ve tarihi” bir simge olarak tanımlamaktadır. Söylemdeki bu simgesel anlatı, köprüye adı verilen Sultan II. Mehmet’in; Osmanlı’nın güçlü ve fetihlerle özdeşleşmiş bir lideri olarak modern Türk ulusal kimliğine/ değere atıfta bulunmaktadır. Söylemde köprü’nün adının bu bağlamda verilmesi, tarihle bugünü bağdaştıran bir milliyetçilik stratejisi olarak görülebilir. Bu, modernleşme projelerini geçmişle ilişkilendirme ve tarihsel kahraman figürlerini meşrulaştırıcı bir araç olarak kullanma pratiğine işaret etmektedir. Alıntıda köprü için kullanılan “Türkiye’nin artık normalleşme sürecinde de büyük aşamalara ulaştığını gösteren bir simge” ifadesi, köprü’nün sadece bir ulaşım aracı olmadığını, aynı zamanda toplumsal ve siyasi bir dönüm noktasını temsil ettiğini ima etmektedir. Burada “normalleşme” ifadesinin, hangi bağlamda kullanıldığı net olmamakla birlikte, modernleşme veya ekonomik/ siyasi istikrarın sağlanması anlamına gelebilir. “Halkımızın coşkun katkısını sağlamak” ifadesi, köprü projesine halkın kolektif desteğini teşvik eden bir retorik taşımaktadır. Bu, köprü projesini halkın iradesiyle

bütünleştirerek meşruiyet sağlamaya çalıştığını göstermektedir. “Türk milletini herkesten daha ziyade kutlanmalıdır” ve “büyük fedakarlıklara katlanan” ifadeleri ise metni kolektif bir dayanışma ve özveri hikayesi üzerine inşa etmektedir. “Milletin iradesinin temsilcileri” ifadesinde ise halkın temsilcilerinin (yani hükümetin veya ilgili politik liderlerin) başarılarını meşrulaştırmak için halkın iradesine başvurulmaktadır. Bu tür bir söylem, hükümet politikalarını eleştirme alanını daraltabilir ve ilgili politika yapıcılarının yüceltilmesini güçlendirebilir.

Ahmet Kabaklı, Tercüman’da ikinci Boğaz köprüsünün açılışını değerlendirdiği “Nasıl methedeyim?” isimli yazısında ikinci köprünün politik yüceliğini, köprüyü politik tartışmalardan uzaklaştırarak politika üstü bir sembol gibi oluşturmaktadır.

“...Medeniyet eserlerini ne yazık ki kıskanmışız ve yeteri kadar alkışlamamışsınız. Bunun sebebi, memleketin geleceği olan bu eserlere ‘politika’ ve ‘ideoloji’ gözü ile bakma alışkanlığımızdandır. Eser Demirel’in başkanlığında mı yapılmış. ‘Mutlaka Amerikan oyunudur; sırf kapitalistlerin geçeceği köprüdür’... Eser, Özal iktidarınca mı yapılıyor? ‘Canım öyle şeyler yapacağına enflasyonu indirse ya’... Ama enflasyon başka, bizi İpek Yolu’na kavuşturacak köprü başkadır. Bilelim ki bu eserler, milletindir, devletindir.” (Kabaklı, 04.07.1988, Tercüman)

Kabaklı söylem stratejisinde, içinde köprülerinde dahil olduğu projelere yönelik eleştirileri; ideolojik olarak güdümlü, irrasyonel ve ulusal çıkarlara aykırı göstererek marjinalleştirmektedir. Kabaklı’nın söylemindeki projelerin politize edilmesi ifadeleri hem köprü konusuyla ilgili bir tespittir hem de söylemindeki retoriktir. Çünkü köprü konusu, farklı aktörler ve düşünceler/ ideolojiler tarafından hem toplumsal kutuplaşmayı derinleştirirken hem de bazı isimler tarafından tartışılmaz birer ulusal değer olarak konumlandırılır. Böylece, “objektif” bakılan projeler aracılığıyla liderlik meşruiyeti güçlendirilirken, projelere yönelik ekonomik, çevresel ve toplumsal boyutlara dair eleştirel tartışmaların önü kapatılmaktadır. Dolayısıyla Kabaklı’nın söylemi, politik liderlerin meşruiyetini güçlendiren ve ulusal kalkınma anlatısını pekiştiren bir ideolojik araç işlevi görmekte, farklı bakış açılarına alan bırakmamakta ve güç ilişkilerini mevcut iktidar yapı lehine yeniden üretmektedir.

4.3.3. İmparatorluk Aklı ve Egemenlik Pekiştirme: “Fetih”, “Fatih Sultan Mehmet” ve Köprü Sembolizmi

Ergun Göze Tercüman’daki “Köşebaşı” isimli köşesinde 29 Mayıs 1985 tarihinde “Fethi Mübiyn...” adında bir yazı kaleme almakta ve bu yazı, İstanbul’un 29 Mayıs 1453 tarihinde Sultan II. Mehmet (Fatih) tarafından fethedilmesine dair tarihsel ve manevi-inançsal (hadis¹⁸⁰ ile) anekdotlar içermektedir. Göze köşe yazısında bu

¹⁸⁰ Hz. Muhammet’in göğe yükselirken “inci gibi parlayan İstanbul’u fethedecek komutanın ne kutlu komutan” olduğuna dair söylediği düşünülen sözü, hadisidir: “İstanbul mutlaka fethedilecektir. Onu fetheden kumandan ne güzel kumandan; o ordu ne güzel ordudur!”. (Göze, 29.05.1985, Tercüman).

sembolik güne, oldukça güçlü anlamlar yüklemekte ve bu tarihe adeta kutsal bir mana atfetmektedir. (Göze, 29.05.1985, Tercüman) Yine Tercüman Gazetesi, köprünün temel atma töreninden sonraki gün manşetine taşıdığı “Fethe bir mühür daha” ifadesi, köprünün sembolik yüceliğini, “fetih” günü üzerinden daha inşa edilmeden sağlamlaştırmaktadır (Tercüman, Mayıs 30, 1985).

Turgut Özal 1985 yılında, köprünün 29 Mayıs’ta-İstanbul Fetih Gününde temel atma töreninde köprünün adının “Fatih Sultan Mehmet” olduğunu bir kez daha vurgulamaktadır. Seçilen bu isim ve temel atma tarihiyle Özal, “Bu köprüye Fatih adı vermekle Peygamberimizin övgüsünü kazanan Fatih Sultan Mehmet’e olan borcumuzu yerine getirdiğimize inanıyorum.” cümlesiyle devam etmektedir (Tercüman, 30 Mayıs, 1985). Bu söylemiyle Özal, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’ne atfedilen sembolik ve ideolojik yüceliği pekiştiren bir anlatıyı öne çıkarmaktadır. İfade, köprünün ismini “Fatih” olarak seçmenin, İstanbul’u fetheden Fatih Sultan Mehmet’e ve dolaylı olarak İslam peygamberine karşı bir borcun ödenmesi olarak sunulmasıyla güçlü bir tarihsel ve dini meşruiyet kurmaktadır. Ancak dini-manevi ve milli duygulara hitap eden bu retorik, köprüye yönelik eleştirilerin önünü kesme çabası olarak görülebilir ve toplumsal rızayı sağlama amacını taşıyabilir. Ayrıca, söylemdeki “borç ödeme” ve “övgü kazanma” ifadeleri, iktidarın inşa sürecini bir “manevi vecibe” veya “tarihsel mirasın devamı” olarak sunarak projeye karşı çıkan muhalif söylemleri dolaylı olarak değersizleştirir ve köprü inşasını bir ulusal onur meselesine dönüştürmektedir.

Ahmet Kabaklı, Tercüman’daki “Gün Işığında” isimli köşesinde “Uğur Günü” yazısını kaleme almaktadır. Kabaklı bu yazısında, tıpkı Ergun Göze’nin ve Rauf Tamer’in yazılarında vurguladığı gibi hem İstanbul’un fetih tarihi olan hem de ikinci Boğaz köprüsünün temelini atıldığı gün olan 29 Mayıs gününden yola çıkmaktadır. Böylelikle Kabaklı, ikinci Boğaz köprüsünün sembolik yüceliğini, Türkiye Cumhuriyeti ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki tarihsel bağları pekiştirerek milli birlik ve süreklilik vurgusu üzerinden yapmaktadır.

“Yeni devletimizin Cumhurbaşkanı, bir önceki devletimizin büyüklerinden birinin, ‘müjdelenmiş fethi’ni, ‘Büyük Türkiye’imize gurur getirecek, ihtişamlı Fatih Köprüsü’nün temelini atmak suretiyle kutladı. Demek ki bu köprü, baba ve oğul iki devletimiz arasındaki, kesintisizliğin (Devlet-i Ebed müddet ülkümüzün) de sembolü oluyor. Bu Fatih Köprüsü, Asya ile Avrupa’yı, Anadolu ile Rumeli’yi birleştirdiği gibi geçmiş-bugün ve geleceği de birbirine bağlıyor. Bu köprü, vatan ve millet bölücülerine set çektiği gibi tarih bölücülerinin de canlarına ot tikiyor.” (Kabaklı, 30.05.1985, Tercüman)

Kabaklı söylem stratejisini tarihsel ve manevi bağları üzerinden kurmakta ve retorikini güçlendirmek adına hem otorite figürü olan hem de hiyerarşik olarak en üst statüsü

olan Cumhurbaşkanından alıntılar yapmaktadır. Böylelikle söylemdeki “müjdelenmiş fethi” ve “gurur getirecek, ihtişamlı” ifadeleri, köprüyü dini ve milli bir başarı olarak yüceltmektedir. Bu bağlamda Kabaklı’nın söylemde Fatih Sultan Mehmet’in fethine atıfta bulunulması, köprünün tarihsel liderlik ve kahramanlık bağlamında anlamlandırılmasını sağlamaktadır. Ayrıca, “Baba ve oğul iki devletimiz” ifadesiyle Osmanlı ve Cumhuriyet arasında bir devamlılık kurulmakta, iki dönem arasındaki farklılıklar görmezden gelinerek, “Devlet-i ebed müddet” idealine vurgu yapılmaktadır. Bu yaklaşım, devletin tarihsel meşruiyetini pekiştirmek için birleştirici bir anlatı sunarken, alternatif tarihsel perspektifleri dışlayabilir. Kabaklı retoriğini güçlendirmek adına köprü için, “Asya ile Avrupa’yı, Anadolu ile Rumeli’yi birleştirdiği gibi geçmiş-bugün ve geleceği de birbirine bağlıyor” ifadesini kullanmaktadır. Bu da köprünün yalnızca coğrafi bir bağlayıcı değil, aynı zamanda geçmiş ve geleceği birleştiren bir milli birlik sembolü olarak sunmaktır. Bu söylem, bölünme ve ayrışma tehditlerine karşı bir dayanışma mesajı taşımaktadır. Ancak, toplumsal veya siyasi farklılıkları tanıma yerine, homojen bir milli kimlik anlayışını destekleyebilir. Ayrıca köprünün bu sembolizmi, toplumsal veya siyasi farklılıkları bastırmaya yönelik bir ideolojik araç olarak da kullanılabilir. Birleştiricilik söylemi, farklı kimlik ve görüşlerin tanınması veya ifade edilmesine dair bir tartışma alanı sunmamaktadır.

Ahmet Kabaklı, Tercüman’daki “Fetih’e layık olmak” isimli bir başka yazısında ise ikinci Boğaz köprüsünün temel atma töreninde gerçekleşen kutlamaları ve politik aktörlerin söylemlerini (söylemindeki retoriğin gücünü arttırmak adına otorite kullanımı) aktarmakta, alıntılanmaktadır. Kabaklı’nın söylemi, devlet ideolojisi, laiklik, tarihsel devamlılık ve dini değerler arasında bir bağ kurarken bu bağlamda bazı güç dinamiklerini ve ideolojik mesajları taşımaktadır.

“Sonra kurbanlar, Tekbir’ler tehlil’lerle başlayan ‘Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün temeli atıldı. Millete saygılı gerçek laisizm’in Türkiye’deki ilk örneği bu törenler olacak. Milli inanç ve imana bağlı Sayın Cumhurbaşkanımız, bir önceki devletimizin büyük hakanı adına atılan köprü ile milletin birliği arasında ilgi kuruyor: Bu, Türkiye Cumhuriyeti’nin devlet-i ebed müddet ülkümüzde bir devam olduğunun dünyaya ilanıdır ve tarih bölücülüğünün sonudur. Sayın Başbakan da haklı bir övünmeyle: ‘Bu köprüye Fatih Sultan Mehmet adını vermekle Peygamberimiz’in methine layık olan Fatih’e karşı tarihi borcumuzu yerine getirdiğimize inanıyorum’ dedi. İktidarın bu ismi koyma cesareti cidden takdire değer fakat Fatih ve benzerlerine borcumuz, ödemekle bitecek gibi değildir. Türk tarihinin bir ‘özeti’ olan İstanbul sevgi ve kültürünü gençlerimizin gönüllerine irfan ve ilham halinde sindirebildiğimiz gün Fatih’leri yıllardan beri karalayan vicdanlarımız belki ancak rahat edebilecektir.” (Kabaklı, 31.05.1985, Tercüman)

Kabaklı’nın bu söylemi; Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün politik yüceliğini, dini, milli ve tarihsel bir çerçevede nasıl anlamlandırıldığını ortaya koymaktadır. Kabaklı’ya göre, “Tekbir’ler ve tehlil’lerle” başlayan köprünün temel atma töreni,

laiklik anlayışının dini değerlere saygılı bir çerçevede yeniden yorumlanmaktadır. Bu yaklaşım, laiklik eleştirilerine karşı bir savunma niteliğindedir. Kabaklı'nın söylemi ayrıca, Türkiye Cumhuriyeti ile Osmanlı geçmişi arasında tarihsel bir devamlılık vurgusu yapmaktadır. “Devlet-i ebed müddet” ifadesi, tarihsel sürekliliği yüceltirken, Osmanlı ve Cumhuriyet arasındaki kopuş eleştirilerini reddetmektedir. Bu bağlamda köprü, sadece fiziki bir yapı değil, milli birliğin ve devletin sürekliliğinin sembolü olarak sunulmaktadır. Ancak bu anlatı, farklı tarihsel yorumları dışlayarak tek boyutlu bir tarih anlayışını güçlendirebilir. Kabaklı'nın alıntısında, dini kahramanlık ve tarihi borç söylemi de önemli bir yer tutmaktadır. Köprüye Fatih Sultan Mehmet'in adının verilmesi, bu figüre duyulan saygının bir ifadesi olarak sunulurken, geçmişe karşı bir “borç ödeme” çağrısı yapılmaktadır. Bu “borç”, Kabaklı'nın söylem stratejisinde ikinci Boğaz köprüsü gibi anıtsal bir projeye karşılanmaktadır. Dolayısıyla Kabaklı, köprü projesinin fiziksel ve ekonomik boyutları yerine, ideolojik anlamları ön plana çıkararak köprünün sembolik meşruiyetini yüceltmektedir.

Rauf Tamer, Tercüman'daki “Pazar kahvesi köşesi” isimli köşesinde, “Bugün çok heyecanlıyım” adında bir yazı kaleme almaktadır. Tamer, ikinci köprünün politik yüceliğini, ismi ile alakalı gelen eleştirilere cevap vererek soyutlaştırmakta ve köprünün yapım süreci üzerinden bir ideolojik hegemonya ve toplumsal meşruiyet inşası örneği sergilemektedir. “İkinci köprünün ismi Fatih Sultan Mehmet...Türk'ün Rönesans simgesi...Bunda gericilik izi arayanların bizatihi kendileri gericidir. Çok şükür sesleri çıkmıyor. Çıkamıyor. Farkındaysanız ikinci köprünün yapımına da hiç itiraz etmemişlerdi...Hatta ‘üçüncü köprü ne zaman?’ diye soruyorlar şimdi.” (Tamer, 03.07.1988, Tercüman)

Tamer alıntısında, köprüye verilen “Fatih Sultan Mehmet” adını, ulusal tarih ve Rönesans simgesi olarak yücelterek, projeyi yalnızca bir altyapı eseri değil, aynı zamanda tarihsel ve kültürel bir sembol olarak çerçevelemektedir. Bu çerçeveleme, köprüyü tartışmasız bir ulusal değer konumuna yerleştirmekte ve bu değere karşı çıkanları dolaylı olarak marjinalleştirmektedir. Tamer'in söylemindeki “Bunda gericilik izi arayanların bizatihi kendileri gericidir” ifadesi, eleştirel görüşleri ötekileştirerek, onları çağdışı ve irrasyonel olarak tanımlamakta ve söylemin retoriğini pekiştirmektedir. Tamer'in alıntısında bir diğer dikkat çeken “Çok şükür sesleri çıkmıyor. Çıkamıyor.” ve “Hatta ‘üçüncü köprü ne zaman?’ diye soruyorlar şimdi.” ifadeleriyle eleştirilere yönelik bir zafer ilanı yapılmasıdır. Bu, projeye yönelik toplumsal muhalefetin zayıflatıldığını ve ideolojik hegemonyanın yerleştiğini ima

etmektedir. Tamer söylem stratejisinde, köprü projesine itiraz etmenin artık “anlamsız” olduğu bir algı yaratılırken, bu durum projelerin mevcut iktidar tarafından yalnızca teknik veya ekonomik bir başarı değil, aynı zamanda ideolojik bir zafer olarak kullanılmasını da gözler önüne sermektedir. Sonuç olarak, bu söylem, ikinci köprüyü tarihsel ve kültürel bir sembol olarak konumlandırıp ulusal bir başarı anlatısı inşa ederken, eleştirel sesleri marjinalleştirmekte ve susturulmuş muhalefeti meşruiyetin bir kanıtı olarak sunmaktadır. Van Dijk’ın eleştirel söylem analizi yaklaşımına göre, bu dil kullanımı, politik liderliğin güçlenmesini ve altyapı projeleri üzerinden ideolojik bir hegemonyanın kurulmasını sağlayan stratejik bir araçtır.

Fatih Sultan Mehmet, Osmanlı İmparatorluğu tarihindeki zafer ve başarı sembollerinden biridir. Bu isim, köprünün toplumsal kabulünü artırmak ve projeye duygusal bir bağ kazandırmak için hem politik aktörler hem de gazete yazılarında kullanılmaktadır. Ancak söylemlerdeki bu strateji, köprüye atfedilen bu sembolizmi tarihsel bağlamın siyasal çıkarlar doğrultusunda çarpıtıldığını savunmaktadır. Bu tür tarihsel semboller, siyasi liderliğin meşruiyetini güçlendirmek için araçsallaştırılmaktadır. Örneğin Tercüman, FSM Köprüsü açılışını, “Çağlar açan büyük insanı bu defa da ona yakışır bir tesisle yaşıyoruz. Selam Fatih!” ifadesiyle başlıklandırmaktadır (Tercüman, Temmuz 3, 1988). Bu ifade, köprü projesini, siyasi bir güç ve egemenlik göstergesi olarak sunmaktadır. Fatih’in fethiyle eşleştirilen köprü, modern Türkiye’nin “çağ açan” büyük projelerle uluslararası arenada iddiasını sürdürdüğü mesajını vermektedir. Söylemdeki “Selam Fatih!” ifadesi ise duygusal bir ton taşıyarak halkın milli duygularını harekete geçirmeyi amaçlamaktadır. Bu dilsel tercih, köprü açılışı gibi bir teknik olayı, milli bir coşkuya dönüştürmek için kullanılan retorik bir araçtır. Ancak bu tür söylemler, projelerin eleştirilerini perdeleyebilir veya toplumsal taleplerin önüne geçebilir. Dolayısıyla başlıktaki bu ifade, tarihsel bir figür üzerinden güncel bir projeyi ulusal bir anlamla yücelten, aynı zamanda güç ve meşruiyet ilişkilerini destekleyen ideolojik bir stratejidir.

FSM Köprüsü’nün açılış gününde konuşan Turgut Özal, köprünün temel atma töreni üzerinden kurduğu sembolik değeri tekrarlamaktadır: “Sözlerime başlarken bu güzel şehri fetheden sevgili peygamberimizin övgüsüne layık olan büyük hakanın Fatih Sultan Mehmet’in ismini taşıyan bu güzel eseri başlayıp bitirmeyi bize nasip eden yüce Allah’a huzurunuzda hamdediyorum.” (Cumhuriyet, Temmuz 4, 1988).

Altemur Kılıç Tercüman’daki yazısında, köprünün politik yüceliğini, köprünün ismi üzerinden gelen eleştiriler üzerinden inşa etmektedir.

“En mutlu olayı bile gölgelemek, küçültmek alışkanlığımızın tipik örnekleri! İşin garibi, İstanbul’un fethinin yıldönümünün kutlanmasını ve Fatih Sultan Mehmet’in anılmasını gazetelerinde açıkça gericilik olarak tenkit edenler, şimdi Japon teknolojisiyle yapılan köprüye Fatih’in adının verilmesini de yadırgıyorlardı...” (Kılıç, 11.07.1988, Tercüman)

Kılıç alıntısında, yine Van Dijk’ın yöntem çerçevesine örnek sunacak konulara değinmektedir. Söylem stratejisini karşıtlık retoriği üzerine kuran Kılıç, FSM Köprüsü’nün temel atma töreninin İstanbul’un fethedilme gününde yapılmasını ve köprü isminin yine Osmanlı’yı çağrıştırmasını olumsuz manada eleştirenleri eleştirmektedir. Kılıç’ın söyleminin karşısına koyduğu eleştiriler, köprünün Osmanlı İmparatorluk aklını çağrıştırması ve bu aklın da “gericilik” olarak değerlendirilmesi üzerinedir. Fatih Sultan Mehmet gibi tarihsel bir figürün, Japon teknolojisiyle yapılan modern bir köprüye adının verilmesi, sembolik bir değer taşıırken, bu tercihin teknik işlevler veya toplumsal ihtiyaçlarla ilgisinden çok ideolojik bir mesaj iletme amacı taşıdığı düşünülebilir. Söylem, bu tür projelere yönelik eleştirileri, alışkanlık veya çelişki gibi değerlendirmektedir. Böylelikle bu alıntı, ikinci köprüye dair tartışmalarda ideolojik kutuplaşma ve tarihsel figürlerin sembolik kullanımına yönelik eleştirel bir söylemi ortaya koymaktadır.

4.4. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün Ekonomik Yücelikleri

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, 1980’lerde Türkiye’nin ekonomik dönüşüm sürecinde serbest piyasa modelinin ve uluslararası sermaye iş birliklerinin sembol projelerinden biridir. Turgut Özal’ın iktidarında/ liderliğinde geliştirilen “Özal Modeli,” köprü yatırımlarıyla “serbest piyasa” ilkelerini, dış finansman kaynaklarını ve özel sektör iş birliğini ön plana çıkarmaktadır. Japon sermayesi ve proje yönetimi, köprünün finansmanı ve inşasında önemli bir rol oynamakta, bu da küresel sermaye ile entegrasyon çabalarının bir yansıması olmaktadır. Öte yandan, enflasyon, dış borçlanma ve ihale süreçleri gibi ekonomik dinamikler, köprünün mali yönünü şekillendirmektedir. FSM Köprüsü için seçilen köşe yazılarında köprü; yalnızca bir ulaşım kolaylığı sağlamakla kalmamış, ekonomik büyüme, üretkenlik ve yatırım döngüsü açısından da önemli etkiler yaratmaktadır. Bu bağlamda, köprü hem ekonomik kalkınmanın hem de sermaye akışlarının hızlanmasını temsil eden bir dönüm noktasıdır.

4.4.1. “Özal Modeli”: Serbest Piyasa ve Köprü Yatırımı

Hasan Pulur Hürriyet’teki “Olaylar ve İnsanlar” köşesinde, “Yine Başladılar” isimli yazısını kaleme almakta ve yazısında köprü projesi için Özal’ın görüşünü, çok

katmanlı bir bağlama oturtmaktadır. Böylelikle ikinci köprünün ekonomik değeri, ekonomik bir faydaya dönüşmektedir.

“Anavatan Partisi lideri Turgut Özal Bartın’da bir görüş ortaya attı: Boğaz köprüsünü satar, onun parasıyla ikinci köprüyü yaparım! Bu her ne kadar ayaküstü söylenmiş bir laf ise de yine bir ekonomik görüşün ifadesiydi. Alabildiğine serbest ekonomiden yana olan Özal, kendi görüşünü açıklıyordu. Köprü satmak, domates satmaya benzemez...” (Pulur, 12.10.1983, Hürriyet)

Turgut Özal’ı alıntılaman Pulur, söylem stratejisinde köprüyü yalnızca bir ekonomik varlık değil, aynı zamanda bir toplumsal, ideolojik ve politik tartışma unsuru olarak sunmaktadır. Köprü, Özal’ın söyleminde hem ekonomik bir kaynak hem de toplumsal bir sembol olarak çok katmanlı bir anlam taşımaktadır. Özal’ın “köprüyü satmak” fikri, devletin sahip olduğu varlıkları sermayeye dönüştürme ve bu sermayeyi yeni yatırımlar için kullanma yaklaşımını yansıtmaktadır. Bu bağlamda köprü, devletin ekonomik stratejilerinde bir araç olarak görülmekte ve piyasa dinamikleri içinde değerlendirilmektedir. Söylemde köprü, ekonomik kalkınma ve piyasa temelli çözümler için bir fırsat olarak değerlendirilen bir nesne-meta haline gelirken aynı zamanda bu yaklaşıma yönelik eleştirilerin de merkezi bir simgesi olmaktadır. Bu bağlamda köprü, Neo-liberal -kamu mallarının ticarileşebileceği bağlamında- ekonomik politikalar ve toplumsal değerler arasındaki gerilimin odak noktası olarak konumlandırılmaktadır. Bu gerilim, söylemin duygusal ve rasyonel yönleri arasında değerlendirilebilir. Özal’ın köprüyle ilgili bu pragmatik önerisi, döneminin kamu yararı ve aynı zamanda ekonomik politikaları çerçevesini oluşturduğu gibi çeşitli başlıklarda da eleştirilebilir. Mehmet Barlas, Milliyet’teki “Bugün” köşesinde, “Özal Modeli” isimli yazısında, Boğaz köprüsünün ekonomik yüceliğini, dönemsel uygulanan ekonomi politikalarından/ adımlarından örnek vererek değerlendirmektedir. Barlas’a göre ikinci Boğaz köprüsü projesi, bu politikaların içeriği ile tutarlı olarak değerlendirilmektedir.

“Hatırlanacağı gibi Özal, Mersin Akkuyu nükleer santrali yapmaya aday firmalara: ‘Bu tesise siz sahip olun, karşılığında Türkiye’ye elektrik satın’ demişti. Anlaşıldığına göre, Başbakan Özal’ın gündeme getirdiği bu model, devlet yetkilileri tarafından, 2. Boğaz Köprüsü, yeni termik santraller ve bazı ekspres yolları yapmak isteyen diğer müteahhit firmalara karşı da seslendirilmeye başlandı... Eğer Özal modeli tutar ve Türkiye için önemli olan bu tesisler, yabancı firmalar tarafından yapılıp işletilirse, ülke yarar sağlayacaktır.” (Barlas, 23.10.1984, Milliyet)

Barlas alıntısından hareketle Başbakan Turgut Özal’ın önerdiği model ile devletin büyük altyapı projelerinde özel ve yabancı sermayeyi teşvik etmeye çalıştığı görülmektedir. Söylem, ekonomik katkıların vurgulanması üzerinden “Özal Modeli”ni olumlu bir çerçevede sunarken, bu modelin uzun vadeli etkilerine dair sorgulama yapmamaktadır. Ancak ikinci Boğaz köprüsünün ekonomik katkısı, sadece yatırım ve kalkınma perspektifiyle değil, aynı zamanda toplumsal maliyet, ulusal çıkarlar ve

ekonomik bağımsızlık bağlamında da değerlendirilmelidir. Barlas’a göre “Özal Modeli”, potansiyeli olan ve uzun vadeli finansman kolaylıkları sağlayacak ekonomik bağımsızlık kazandıracaktır. Ancak söylemin yalnızca ekonomik getiriler üzerine kurulu olumlu çerçevesi, daha kapsamlı bir analizle dengelenmelidir.

4.4.1.1. Yatırım Döngüsü: Köprüden Köprü Çıkarmak

Boğaziçi Köprüsü’nün ve yatırım gelirinin, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’ne ve diğer altyapı projeleri için bir ilhama dönüşmesi, Cüneyt Arcayürek¹⁸¹’in, Milliyet’teki “İzlenim” köşesinde, “Satmak kimin fikri?!” adındaki yazısında tartışılmaktadır. Arcayürek yazısında, Turgut Özal’ın ikinci Boğaz köprüsünün finansmanı için Boğaziçi Köprüsü’nün “gelirlerini hisse senedi yaparak halka satma” ve “köprü’nün karına ortak etme” fikrini alıntılanmaktadır. Arcayürek, Özal’ın fikrinin gerekçesine de yer vermektedir: “Köprü’nün hisse senediyle hem vatandaşın cebine ek gelir girer hem de hisse senedi karşılığı halktan para toplansın ki yatırım yapılsın. İkinci Boğaz köprüsünü kursun.” (Arcayürek, 08.12.1983, Milliyet) Arcayürek’e göre Özal’ın bu düşüncesi, ikinci köprü yatırımı için “güvenli bir yoldur”.

Özal’ın Boğaziçi Köprüsü ve Keban Barajı’nın hisselerini halka arz etmesi fikrine ve toplanan miktarın ikinci köprü yatırımı için kullanılmasına, Hasan Pulur, Hürriyet’teki “Köprü’den geçti Özal” isimli yazısında değinmektedir. Pulur yazısında, köprü’nün ülke kalkınmasına ve yatırım değerine getirdiği eleştiriyi dikkat çekmektedir: “İnsanlar siyasi tercihlerini de ekonomik tercihlerini de çoğunlukla bilerek yapıyorlar. Kimse kimsenin kaşına, gözüne ne oy verir ne de para verir... Önemli olan bu toplanan milyarları, halkın refahı, mutluluğu ve kalkınmasına yatırmak, işsize iş yaratmaktır.” (Pulur, 06.12.1984, Hürriyet) Pulur’un alıntısı, ekonomik ve siyasi tercihlerin bireylerin rasyonel kararlarına dayandığını öne sürerken, toplanan kaynakların halkın refahı ve kalkınması için yatırımlara dönüştürülmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Ancak, söylemde yatırım kavramı, teknik ve ekonomik bir süreçten ziyade genel bir iyilik hâline indirgenmekte ve yatırımların hangi sektörlere, hangi önceliklere göre ve ne tür bir toplumsal eşitlik anlayışıyla yapılacağı sorusu göz ardı edilmektedir. Ayrıca, yatırımların başarısının yalnızca işsizliği azaltmak veya büyüme sağlamak gibi ölçütlerle değerlendirilmesi, uzun vadeli sosyal etkiler veya sürdürülebilir kalkınma gibi daha karmaşık boyutların tartışma dışı bırakılmasına yol açabilir. Bu çerçevede

¹⁸¹ Gazeteciliğine Ulus gazetesinde başlayan yazar daha sonra *Hürriyet*, *Tercüman*, *Milliyet*, *Güneş* ve *Bugün* gibi gazetelerde çalışmaktadır.

söylem, yatırımı herkesin üzerinde hemfikir olacağı bir gereklilik olarak sunarken, yatırım kararlarının politik ve ideolojik boyutlarını perdelemektedir.

4.4.1.2. “Japon Sermayesi” ve Köprü Finansmanı

Bilgin Peremeci, Son Havadis’teki “Söyleye... Söyleye...” isimli köşesinde, “Turgut Özal Japonya yolunda...” başlığıyla bir yazı kaleme almaktadır. Peremeci yazısında hem Turgut Özal’ın 1985 yılında 19-22 Mayıs tarihleri arasında Japonya’ya yapacağı resmi ziyarete hem de Japonya’ya ayrı anlamlar yüklemektedir. Bu anlamlardan yazıda en ön plana çıkan, Özal’ın Japonya gezisinin “ekonomik ağırlıkta” olacağı ve Japonya’dan gelecek sermayeyle ikinci Boğaz köprüsünün inşa edilmesidir. “Bugün Fatih Sultan Mehmet Köprüsü Türk-Japon işbirliğiyle inşa edilecektir. Japon sermayesinin rotası ise Türkiye’ye doğru dönmüştür. Türk-Japon işbirliği, inanıyoruz ki kısa sürede önemli atılımlara neden olacaktır.” (Peremeci, 18.05.1985, Son Havadis) Peremeci söyleminde ikinci köprüyü, bir kalkınma ve modernleşme hikayesi olarak inşa etmekte ve köprü projesini hem ulusal hem de uluslararası ölçekte menfaat sağlayacak bir yatırım olarak göstermektedir. Dolayısıyla Peremeci, köprü projesi için işbirliğinin önemini öne çıkarmaktadır. Ancak, “Türk-Japon işbirliği” ifadesi, iki ülke arasında eşitlikçi bir ortaklık vurgusu taşıyor gibi görünse de Japon sermayesinin Türkiye’ye yönelmesi, ekonomik ilişkideki asimetrik bir güç dinamiğini ima etmektedir. İkinci köprü projesiyle Türkiye’nin ekonomik kalkınma veya atılım arayışındaki konumu, işbirliğinin daha çok Türkiye’ye fayda ve olumlu yankılar sağlayacağı beklentisiyle desteklenmektedir. Peremeci söylemini, kalkınma ve modernleşme ideolojisi ekseninde yapılandırmaktadır. Dolayısıyla Japonya ile yapılan işbirliği, teknolojik ilerleme ve uluslararası güven gibi olumlu çağrışımlarla sunulurken, yabancı sermayenin kalkınma için önemini ortaya koymaktadır. Ancak, bu çerçevede, yabancı yatırımlara bağımlı kalkınma eleştirisini veya olası risklerini dışarıda bırakabilir. Peremeci’nin söylem retoriği ve güç dengesi bakımından yerel katkıların ve Türkiye’nin iç dinamiklerinin göz ardı edebilir. Türkiye’yi köprü projesinde pasif bir alıcı gibi gösterebilir.

Hasan Cemal¹⁸², Cumhuriyet’teki köşesinde, “Tokyo’da bir pazar günü” isimli yazısında, köprü projesinin ekonomik yüceliği; ekonomik işbirliği, uluslararası

¹⁸² İttihat ve Terakki Cemiyeti mensuplarından olan Cemal Paşa’nın torunu olan Hasan Cemal, 1965 yılında Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi’nden mezun olmakta ve *Cumhuriyet* ve *Milliyet* gibi gazetelerde çalışmaktadır.

sermaye çekme stratejisi ve bunun siyasi bağlamdaki yansımaları üzerinden incelenebilir.

“Sayın Özal’ı Japonya’ya dönük beklentilerinde hayli gerçekçi gördüm. Aynı zamanda Sayın Özal Japon iş çevrelerinde son bir iki yıldır Türkiye’ye artan bir ilginin söz konusu olduğunu söyledi. İkinci Boğaz Köprüsü ihalesinin Japonlarca kazanılmasının küçümsenmeyecek bir başlangıç olduğuna değinen Başbakan’a göre hedef, yüksek teknolojisiyle birlikte Japon sermayesinin Türkiye’ye çekilmesi olmalıydı...Fazla abartılmaması koşuluyla Japon sermayesinin Türkiye’ye gelişinin hızlanacağını belirtmekte.” (Cemal, 20.05.1985, Cumhuriyet)

Cemal söyleminde, ikinci Boğaz Köprüsü’nün Japonya ile ekonomik ilişkilerin gelişimindeki sembolik ve stratejik önemi vurgulamakta, ancak bu süreçlerin yapısal etkilerini eleştirel bir şekilde tartışmamaktadır. Köprü, burada yalnızca bir altyapı projesi değil, uluslararası ekonomik işbirliğinin ve sermaye hareketlerinin sembolü olarak araçsallaştırılmaktadır. Söylemde Özal’ın alıntıları üzerinden Türkiye’ye çekilen Japon sermayesini temellenmektedir. İkinci Boğaz Köprüsü ihalesinin Japon firmalarına verilmesi, Türkiye-Japonya ilişkilerinde bir köprü (hem mecazi hem fiziksel anlamda) olarak sunulmaktadır. Bu söylem, uluslararası yatırımları artırarak ekonomik kalkınmayı destekleme amacını taşımaktadır. Söylemde aktarılan “küçümsenmeyecek bir başlangıç” ifadesi, Japon sermayesinin Türkiye’ye gelişinin gelecekte daha büyük ekonomik işbirliklerine kapı aralayacağı yönündeki beklentiyi yansıtmaktadır.

Hayri Birler, Milliyet’teki “Japon sermayesi Türkiye’ye gelecek” isimli yazısında, ikinci Boğaz köprüsü ve çevre yolları projesi için Japonya ve Türkiye heyetleri arasında imzalanan anlaşmadaki miktarın “51.6 milyar yen (yaklaşık 205 milyon dolar)” olduğunu belirtmektedir. Köprü projesi için Japonya’dan aktarılan bu sermaye miktarı, köprünün ekonomik yüceliği bağlamını güçlendirmekte, köprü projesini ekonomik bağlamda önemli bir teşebbüs olarak konumlandırmaktadır (Birler, 21.05.1985, Milliyet). Necati Zincirkıran¹⁸³, Günaydın’daki “Tencere” köşesinde, “Mucize beklemeyle” ismindeki yazıyla temeli atılan ikinci Boğaz köprüsünün ekonomik yüceliğine eleştirel olarak yaklaşmaktadır.

“Japon’un tek hedefi, ‘Pazarı daha fazla büyütmektir.’ Pazarı büyütmek demek üretimi arttırmak demektir. Bunun sonucunda da uluslararası rekabet yarışında öne geçmek demektir. Japonya bu felsefe ile dünyanın bir numaralı ekonomik güçlerinden biri haline gelebilmiştir. Şimdi Türkiye’ye işte bu gözle daha dikkatle bakacaktır. Önce bizden almaktan çok neler satabileceğinin hesabını yapacaktır. Köprü vs. gibi dev yatırımlarımızda aslan payını kapmak için bunlarla ilgili ihalelerin üzerine atlayacaktır.” (Zincirkıran, 23.05.1985, Günaydın)

Zincirkıran alıntısında, Japonya’nın ekonomik stratejisini/ gelişimini ve Türkiye ile ilişkileri üzerinden uluslararası ticaret dinamiklerini ve ikinci Boğaz köprüsü gibi

¹⁸³ Askeri eğitim alan yazar, lisans seviyesinde gazetecilik eğitimi alarak *Hürriyet* Gazetesinde Genel Yayın Müdürlüğüne kadar yükselmektedir.

büyük altyapı projelerinin küresel aktörler tarafından nasıl bir fırsat alanı olarak görüldüğünü tartışmaktadır. Hatta Zincirkıran, ikinci Boğaz Köprüsü gibi “dev yatırımlar” bağlamında Japonya’nın ekonomik yaklaşımını -uyarı niteliğinde-, Türkiye ile ilişkilerde bir fırsatçılık ve rekabet anlayışı olarak sunmaktadır. Metinde, Japonya’nın “pazarı büyütme” hedefini, “üretim artışı” ve uluslararası rekabette liderlik bağlamında betimleyerek, bu ülkenin ekonomik pragmatizmini vurgulanmaktadır. Bu bakış açısı, Japonya’nın küresel ekonomik başarısını yüceltirken, aynı zamanda bu stratejiyi diğer ülkelere yönelik bir tehdit olarak kodlamaktadır. Özellikle “bizden almaktan çok neler satabileceğinin hesabını yapacaktır” ifadesi, Japonya’yı, Türkiye’nin ekonomik bağımsızlığını pasif hale getirebilecek bir ticaret aktörü olarak çerçevelemektedir. Dolayısıyla Zincirkıran, ikinci köprü projesinin yalnızca teknik ve yerel ihtiyaçlar bağlamında değil, aynı zamanda uluslararası sermaye ve güç dengeleri ekseninde şekillendiğini göstermektedir. Zincirkıran’ın bu söylem stratejisi; Japonya’yı ekonomik çıkarlarını agresif bir şekilde takip eden, pragmatist bir güç olarak betimleyerek, bu ülkenin Türkiye ile olası işbirliği olanaklarını görmezden gelmektedir. Bu, ekonomik ilişkilerin karşılıklı fayda ve uzun vadeli işbirliği yerine, tek taraflı bir çıkar mücadelesi olarak yorumlanmasına yol açmaktadır. İkinci Boğaz Köprüsü gibi projeler bağlamında yapılan değerlendirme, bu tür yatırımların ulusal kalkınmanın bir aracı mı yoksa uluslararası sermaye için bir fırsat mı olduğu sorusunu gündeme getirmektedir. Alıntı, bu projelerde uluslararası aktörlerin etkisini vurgularken, Türkiye’nin kendi ekonomik stratejisini yeterince geliştiremediğini ima etmektedir.

4.4.1.3. “Japon Modeli”: Teknoloji Transferi ve Proje Yönetimi

Orhan Duru¹⁸⁴, Milliyet’te kaleme aldığı “Taka tuka” isimli yazısında, ikinci köprü projesinin ekonomik yüceliğine ironiyle yaklaşmaktadır. Duru, eleştirel bir perspektiften Japonya ile yapılan ekonomik ilişkiler ve İkinci Boğaz Köprüsü projesine bağlanan ekonomik politikaları değerlendirmektedir. Duru yazısında, alaycı bir üslupla Türkiye’nin dış ticaret ve yatırım stratejilerinin dengesizliğini, planlama eksikliğini ve “Japon Modeli” algısını sorgulamaktadır.

“Japonya gündemimizde Sayın Özal’ın, Sayın Semra Hanımefendi’nin ve çok sayın ve büyük şirket temsilcilerimizin gezisiyle ikinci Boğaz köprüsü ve DDY¹⁸⁵’ye lokomotif satışı sayesinde...Dikkat. Bu Japonlar hep satarlar ve bir şey almazlar. Belki bu yüzden zengin oluyorlar ve belki de gerçek ‘Japon

¹⁸⁴Gazeteciliğinin yanı sıra edebiyata ilgi duyan aynı zamanda veteriner olan yazar, *Ulus, Cumhuriyet, Milliyet, Güneş Hürriyet* gibi gazetelerde çalışmaktadır.

¹⁸⁵ Devlet Demir Yolları.

Modeli' bu. Herhalde Sayın Başbakanımızın da uzun vadeli plan ve program, kısa vadeli bir reçeteyle bizleri de kavruk bir ulus haline sokmak istiyor ve bızdık.” (Duru, 24.05.1985, Milliyet)

Duru söylem stratejisinde, ikinci Boğaz köprüsü projesi ve Japonya ile olan ekonomik ilişkiler üzerinden Türkiye'nin dışa bağımlı ve kısa vadeli ekonomik politikalarını eleştirmektedir. Duru'ya göre köprü ve lokomotif alımı gibi projeler, uzun vadeli planlama yerine, “sembolik” bir ekonomik başarı göstergesi olarak kullanıldığı için eleştirilmektedir. Duru, köprünün Japon sermayesiyle yapılmasından ötürü Türkiye'nin tüketici rolüne hapsedildiğini, büyük projelerin ekonomik planlama ve sürdürülebilirlikten yoksun olduğunu vurgulamaktadır. Duru'nun alıntısındaki “kavruk”, “bızdık” gibi sıfatlar kullanmakta, retorikine alaycı ve abartılı bir üslup eklemektedir. Ayrıca Duru, Özal hükümetinin ekonomik politikasının yalnızca sembolik başarılar üzerine kurulu olduğu izlenimini pekiştirirken, Türkiye'nin ekonomik zayıflıklarına dikkat çekmektedir. Alıntısından hareketle Duru'ya göre uzun vadeli kalkınma yerine, kısa vadeli propagandaya dayalı politikalar hem ekonomik hem de toplumsal sorunların derinleşmesine neden olmaktadır.

Cahit Düzel, Milliyet'teki “Japon sermayesi köprüden geçecek mi?” isimli yazısında, ağırlıklı olarak Japon sermayesiyle yapılacak köprünün ekonomik yükeliğini sorgulamaktadır.

“Türkiye'nin büyük ‘prestij yatırımı’, ikinci Boğaz köprüsü ihalesini Japonların kazanması, Başbakan Turgut Özal’ın Japonya gezisinin arifesine denk düşmesi, ‘mutlu bir rastlantı’ mıdır, bilmiyoruz. Ama uluslararası arenada siyasi çekişmelere yol açan ihalenin gerek Özal’a ve gerekse Türkiye’ye Japon kamuoyunda hatırı sayılır bir itibar kazandırdığı muhakkak... Buna karşılık, Japonların geleneksel kibarlıklarıyla Türk tarafına ilettikleri mesaj, ‘iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerin gelişmesinin Türk ve Japon özel sektörlerinin kuracakları diyaloga bağlı olduğu’. Yani, Japonların ikinci köprü için vermeyi taahhüt ettikleri 52 milyar yen’lik (120 milyar lira) hükümet kredisinin özel Japon yatırımlarında tekrarlanmasının beklenmemesi gerektiğini söylüyorlar.” (Düzel, 27.05.1985, Milliyet)

Düzel söyleminde ikinci köprüyü, Türkiye'nin uluslararası arenadaki “prestiji”ne ve

Başbakan Özal’ın şahsi diplomatik başarısına atfedilen bir unsur olarak tanımlamaktadır. Japon kamuoyunda sağlanan “itibar” ekonomik gerçekliklerden ziyade, projeye yüklenen sembolik anlamı ön plana çıkarmaktadır. Japon şirketlerinin köprü ihalesini kazanması ve köprü projesi, iki ülke arasındaki hem ekonomik süreçlerde hem de diplomatik ilişkilerde bir araç olarak konumlandırılmaktadır. Bu bağlamda, ekonomik getiri söylemi, uluslararası politik bir başarı olarak çerçevelenmektedir. Düzel’in alıntısında spesifik ifadelerle belirttiği “Japon hükümetinin sağladığı 52 milyar yenlik kredi”, köprü projesine finansal bir katkı olarak övülürken, aynı zamanda sınırlı bir ekonomik ilişkiye işaret etmektedir. Ayrıca söylemde alıntılanan Japon tarafının “özel sektör diyaloglarına bağlılık” mesajı, bu kredinin tekrarlanmayacağını ve uzun vadeli ekonomik işbirliği yerine, projeye özgü

bir destek olduğunu açıkça belirtmektedir. Dolayısıyla Düzel'in retorikğine göre ikinci köprü, Türkiye'ye ekonomik anlamda büyük bir kazanç sağlamaktan ziyade, kısa vadeli ve sınırlı bir finansal destekle gerçekleşmektedir. Bu durum, köprünün ekonomik getirilerinin sürdürülebilirliği ve projenin uzun vadeli etkileri konusunda soru işaretleri doğurmaktadır. Sonuç olarak Düzel'e göre ikinci Boğaz köprüsü, ihalesinin ekonomik getirilerinin uluslararası politik ilişkiler ve diplomatik prestij söylemi içinde çerçevelendiğini ortaya koymakta ve köprünün ekonomik katkılarının sınırlılığı ve Japon tarafının ekonomik işbirliğini genişletme konusundaki isteksizliğiyle köprünün ekonomik anlamını/ yüceliğini sorgulamaya açmaktadır. Proje söylemde, Türkiye'nin uluslararası itibarını artırma ve Özal Hükümeti'nin politik gücünü pekiştirme aracı olarak sunulurken ekonomik sürdürülebilirliği ve uzun vadeli katkıları açısından eksiklikler barındırmaktadır.

Turgut Özal, köprü açılışında yaptığı konuşmada, FSM Köprüsü'nü, Türkiye ile Japonya arasında "dostluğu ve işbirliğini simgeleyen bir abide" ve ticari gelişmeleri domine edecek "yeni İpek Yolu" olarak nitelendirmekte ve eklemektedir: "Türkiye 21. yüzyıla girerken dünyanın önde gelen ekonomik gücü durumundaki Japonya'nın, gerçekleştirildiği kalkınma modelini kendisine örnek almaktadır." (Cumhuriyet, Temmuz 4, 1988).

4.4.1.4. Enflasyon, Köprü İhalesi ve Dış Borçlanma Dinamikleri

Mehmet Barlas, Milliyet'teki "Bugün" köşesinde, "Yeniden büyük Türkiye" isimli yazısında, köprünün ekonomik yüceliğine oldukça büyük bir anlam yüklemekte ve yazısının ana odak noktası, ekonomik başarı söylemi ile büyük projelerin meşrulaştırılmasıdır. Barlas'ın yazısında ikinci Boğaz köprüsü, bu çerçevede ekonomik iyileşmenin ve ulusal kalkınmanın sembolü olarak sunulmaktadır.

"Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı Fonu", İzmit-Gebze yolundan sonra, ikinci Boğaz köprüsü, Atatürk ve Karakaya barajları gibi projelerin hızlandırılmasında kullanılmak üzeredir. Türkiye'nin kullanılabilir döviz birikimi 3 milyar doları geçmiştir. Son ayın geçim endekslerinde görülen fiyat artış hızı, yüzde 1.5'in altındadır. Özetle, Türkiye ekonomisinin şartlarında, bir düzelme olduğu kesindir. Eğer ihracat hamlesini sürdürebilsek...Bu ve bundan sonraki yıllar, kuşak sıkıkmak yerine, yeniden 'Büyük Türkiye'nin tartışıldığı yıllar olabilir." (Barlas, 31.01.1985, Milliyet)

"Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı Fonu"nun kullanımı ve fonun büyük altyapı projelerine aktarılması, ekonomiyi canlandırma amacı taşıyabilir. Büyük projelerin ekonomik rasyonallitesi bağlamında ikinci Boğaz köprüsü gibi projeler, ekonomik büyümeyi hızlandıracak birer araç olarak sunulsa bile bu yatırımların uzun vadeli maliyetleri (örneğin, dış borç, bakım masrafları) dikkate alınmadığında, bu iyileşme söylemi eksik kalabilir. Barlas'ın söylem retorikğinde kullandığı "kuşak sıkıkmak"

metaforu; halkın ekonomik zorlukları geride bıraktığı ve daha rahat bir döneme girildiği algısı yaratmaktadır. Bu metafor, ekonomik iyileşmenin somut bir göstergesi gibi sunulsa da bu durumun toplumsal gerçeklikle ne kadar uyumlu olduğu sorgulanabilir. Ayrıca Barlas'ın “Büyük Türkiye” ifadesi, ekonomik başarı hikâyelerini ulusal bir gurur meselesi haline getirmektedir. Ancak bu tür söylemler, ekonomik politikaların somut ve ölçülebilir sonuçlarından çok, fikri bir bağlam içinde değerlendirilmektedir. Bu da ekonomik yatırımların gerçek etkilerinin gölgelenmesine yol açabilir. Özetle Barlas, ekonomik iyileşme ve büyük projeler arasında güçlü bir ilişki kurarak ikinci köprüsünün de içinde bulunduğu yatırım proje paketini, ulusal kalkınmanın sembolü olarak sunmaktadır. Ancak Barlas'ın söyleminde, ekonomik iyileşme iddialarının seçici veri kullanımına dayanmakta, prestij projelerinin uzun vadeli ekonomik ve sosyal etkilerini, belirsiz biçimde dile getirmektedir. Yani ikinci Boğaz köprüsü, ekonomik büyüme ve kalkınma için bir araç olabileceği gibi, hükümetin seçim politikalarının bir unsuru olarak da işlev görebilir. Bu bağlamda, projelerin ekonomik ve sosyal sonuçlarının daha geniş bir perspektifle değerlendirilmesi gereklidir.

Mehmet Barlas, Milliyet'teki “Bugün” köşesinde, “Siyaset hızlanırken” isimli yazısında, ikinci Boğaz köprüsünün maliyetleriyle ilgili “gerekli 700 milyon dolarlık finansmanın 300 milyon doları ‘devletten devlete’ kredi olacaktır. Geri kalan 400 milyon dolar için ihaleye katılacak firmalar, kredi paketleri hazırlamaya uğraşmaktadır.” gibi bilgiler vermektedir. (Barlas, 09.03.1985, Milliyet) Turgut Özal'a göre FSM Köprüsü, “Türkiye'nin yeniden büyük bir kalkınma hamlesi” başlatmaktadır ve köprü ihalesi için İngiltere ve Japonya temsilcilerinin arasındaki “sürtüşmeye” değinen Özal, “Türkiye'nin kredi itibarı fevkalade yüksektir” ifadesini kullanmaktadır (Güneş, Mayıs 30, 1985). Nazlı Ilıcak, Tercüman'daki “Fatih Köprüsü ilk adım mı?” yazısında, ikinci Boğaz köprüsünün, dönemsel ekonomik atmosfer içinde olumlu bir hava yaratacağına dair bir resim çizmektedir ve bu resim, köprünün ekonomik yüceliğini oluşturmaktadır. Ilıcak söyleminde dönemsel ekonomik sorunları, “enflasyon”u bitirecek olan sembol adının ikinci Boğaz köprüsü olacağını iddia etmekte ve ikinci köprünün ekonomik yüceliğini, neticeye ulaşılacak bir “teşebbüs” olmasıyla kurmaktadır.

“Özal hükümetiyle birlikte hepimiz birer ekonomi uzmanı kesildik. Enflasyon, ihracat, faiz rakamları günlük hayatımızın bir parçası haline geldi ve herkes değerlendirmekte güçlük çektiği bu rakamlar arasında, işlerin iyiye gidip gitmediğini anlamaya çalışıyor... İşte nihayet Turgut Özal, bütün rakamlar, faiz hesapları, kur tartışmaları gibi kafa karıştıran ve güç değerlendirilen hadiseler arasında, elle tutulur

bir başarı elde etti: Fatih Köprüsü. Köprünün kredisini iyi şartlarda ve kısa sürede temin ederek temelini attı.” (Ilıcak, 01.06.1985, Tercüman)

İlıcak söyleminde, Turgut Özal dönemine ait ekonomik politikaların halk üzerindeki etkilerini ve bu dönemde fiziksel bir kalkınma sembolü olan Fatih Köprüsü’nün başarı olarak sunulmasını incelemeye olanak tanımaktadır. İlıcak’ın söylem bağlamı hem ekonomik hem de toplumsal bağlamda belirli ideolojik mesajlar taşımaktadır. Söylemde Fatih Köprüsü’nün somut bir başarı olarak öne çıkarılması, halkın soyut ekonomik göstergeler yerine elle tutulur bir kalkınma örneğiyle ikna edilmesi çabasını yansıtmaktadır. Köprü kredilerinin kısa sürede ve iyi şartlarda temin edilmesi vurgusu, Özal’ın liderlik becerilerini yüceltirken, uzun vadeli ekonomik riskler veya bağımlılık konularını görmezden gelmektedir. Kısacası İlıcak, Özal hükümetinin ekonomik söylemini, halkın ekonomik gelişmeleri anlamlandırma çabalarını ve liderlik başarısını bir kalkınma sembolü olan Fatih Köprüsü üzerinden yüceltmektedir. Ancak, ekonomik politikaların sosyal boyutları, uzun vadeli riskleri ve halkın süreçteki rolü göz ardı edilmektedir. Söylem, güçlü bir lider figürüne dayanan kalkınma ideolojisini desteklerken, ekonomik politikalara dair eleştirel bir tartışma için alan bırakmamaktadır.

Yalçın Doğan, Cumhuriyet’teki “Ankara’dan” köşesinde, “Astarı yüzünden pahalıya gelen ihaleler” başlıklı bir yazıyla ikinci Boğaz köprüsünün ekonomik yüceliğini sorgulamakta ve tartışmayı; altyapı projelerinin ekonomik etkileri, rekabet düzeni, devletin rolü ve dış borç ilişkileri gibi unsurlar üzerinden gerçekleştirmektedir.

“Tam rekabet kuralında ‘rekabetsiz bir alan’ oluk oluk enflasyon yaratıyor. Tam rekabet kuralında ‘altyapı uğruna’ görünürde rekabete açık ama gerçekte rekabete kapalı bir alan enflasyonu alabildiğinde körüklüyor. İhaleler, barajlar, oto yollardan geçen büyük ihaleler... Görünürde rekabete açık, gerçekte üç-beş büyük firmayı kollayan ve sürekli aynı büyük firmalara akan ihaleler...Her ihale bölümünde firmalara yol göstererek ‘finansmanın dış krediyile beslenmesini önermek...Firmalar dış kredi sağlarken devreye Hazine giriyor. Kredilere devlet garantisi veriliyor...Dış kredi bulunarak yapılan büyük altyapı projelerindeki maliyet yüksekliğinin en çarpıcı örneklerinden birini anlı şanlı ‘İkinci Boğaz Köprüsü’ ve buna bağlı çevre yollarının’ toplam maliyeti önce 500 milyon dolara ihale ediliyor. Yani yaklaşık yedi yüz milyar lira. Buna yeniden 195 milyon dolarlık daha maliyet ekleniyor. Yani yaklaşık 250 milyar daha ekleniyor ve Fatih Köprüsü’yle birlikte 248 km’lik çevre yolu maliyeti bir anda 950 milyar liraya fırlıyor. Sonuçta ne oluyor? Astarı yüzünden pahalıya gelen bir ‘altyapı’ çıkıyor ortaya. Yani dış borçlar, körüklenen enflasyon, belli firmaların diğerleri aleyhine büyümeleri...” (Doğan, 09.05.1988, Cumhuriyet)

Doğan’ın söyleminde, ikinci Boğaz köprüsü ve çevre yollarının toplam maliyetindeki artış, bir ekonomik yük olarak tanımlanmakta ve altyapı projelerinin ekonomik açıdan sürdürülebilirliği üzerine eleştirel bir odak sunmaktadır. Doğan ilk olarak, “oluk oluk enflasyon” ve “anlı şanlı” ifadelerle retorik gücü yüksek bir dil kullanarak ekonomik eleştirilerin dramatik ve çarpıcı bir şekilde sunmaktadır. Doğan’ın köprü gibi büyük projelerin, ekonomideki makroekonomik dengeleri bozabileceği iddiası, yatırımları;

enflasyonu tetikleme potansiyeli olan, yüksek maliyetli ve verimsiz projeler olarak göstermektedir. Alıntındaki “belirli firmalar” vurgusu ise Doğan’ın söylem retoriğinin mikro bağlamını oluşturmakta ve vurguyla altyapı projelerinin ekonomik dengesizlikleri derinleştirerek, büyük firmaların daha da güçlenmesine olanak sağladığı belirtilmektedir. Bu, piyasa eşitsizliklerini artıran ve ekonomik fırsat eşitliğini engelleyen bir durum olarak tanımlanmaktadır. Böylelikle Doğan, okuyucuyu mevcut ekonomik düzene karşı eleştirel bir tutum benimsemeye teşvik etmektedir. Yine söylemdeki “500 milyon dolardan 950 milyon dolara yükselen maliyet” gibi spesifik rakamların verilmesi, eleştiriyi somutlaştırmayı hedeflemekte ve altyapı projelerinin ekonomik yönetimiyle ilgili şeffaflık eksikliğine işaret etmektedir. Projenin başlangıç maliyetinin sürekli artması, altyapı yatırımlarının şeffaflık ve hesap verebilirlik açısından sorgulanmasına neden olmaktadır. Burada, dış kredilerle finanse edilen projelerin ülke ekonomisinde yarattığı yüksek maliyet ve enflasyon sorunlarına vurgu yapılmaktadır. Alıntındaki “astarı yüzünden pahalıya gelen altyapı” ifadesi, projenin nihai ekonomik faydasının, maliyetine kıyasla yetersiz kaldığını öne sürmektedir. Bu söylem, projelerin kamu yararı açısından değerlendirilmesini ve maliyet-fayda analizinin önemini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla Doğan’a göre ikinci Boğaz köprüsünün ekonomik yüceliğiyle bu tür projelerin ekonomi üzerindeki somut etkileri, genellikle göz ardı edilmekte veya idealize edilmektedir. Ancak aslında köprü sembolik biçimde araçsallaştırılmakta ve belirli ekonomik çıkar gruplarını destekleyen bir araç olarak sunulmaktadır. Bu bağlamda, projenin şeffaflık eksikliği, maliyet artışları, dış borç bağımlılığı ve enflasyon üzerindeki olumsuz etkileri, altyapı yatırımlarının daha geniş bir perspektiften değerlendirilmesi gerektiğini göstermekte ve altyapı projelerinin “modernleşme” veya “kalkınma” kavramlarıyla meşrulaştırılmasının, ekonomik gerçeklikleri örtbas etme riskine dikkat çekmektedir.

4.4.2. Köprü ve Ekonomik Büyüme: Üretkenliğin Artışına Ulaşımın Etkisi

Taha Akyol, Tercüman’daki “Objektif” köşesinde “Özal’ın Hedefi” adında bir yazı kaleme almaktadır. Akyol yazısında; Özal’ın 1988 seçimlerinden önce Türkiye ekonomisinde bir “iyimserlik” yaratmak istediğini vurgulamaktadır. Akyol, ülke ekonomisinde iyimserlik yaratacak akımı (enflasyon, IMF ilişkileri, Arap, Japon gibi yabancı yatırımcı çekme vb.), “büyüme politikaları” ile ilişkilendirmektedir. Büyüme politikalarının en güçlü ayağı olan “Fatih Köprüsü”dür ve köprü için Japonlar, 206 milyon dolar” vermektedir (Akyol, 21.05.1985, Tercüman). Akyol’un yazısında köprü, ülke ekonomisine ve büyüme politikalarına etki edecek güçlü bir yatırım olarak

belirtilmektedir. Dolayısıyla ikinci Boğaz köprüsünün ekonomik yüceliğinin altı çizilmektedir. Ancak bu bakış açısı, köprü yatırımıyla ekonominin gidişatını değiştireceğine dair bir umut-hayal sunabilir.

Mümtaz Soysal, Milliyet'teki "Açı" köşesinde, "Köprü'nün iki yanı" isimli yazısıyla, köprü'nün ekonomik yüceliğini, "sağlıklı" sürdürülebilir kalkınma biçimi açısından sorgulamakta ve Türkiye'nin ekonomik ve sosyal durumuna dair sistematik bir eleştiri geliştirirken köprü yatırımını, ülkenin ekonomik rasyonelliği ve planlaması bağlamında tartışmaktadır.

"Türkiye, aklını başına devşirip ayağını yorganına göre uzatması gereken hakça paylaşılmış özverilerle sermaye biriktirip kendi ulusal amaçlarına yönelmiş planlarla büyük yatırımlara yönelmek zorunda olan bir ülke...Böylesine bir başıboşluk ve plansızlık ortamında yatırım gibi gözüken girişimler de elbet kafalarda yepyeni sorunların belirmesine yol açar: Bugün temeli atılan ikinci Boğaz köprüsü sağlıklı bir ekonominin hem ürünü hem de kamçılایıcısı mıdır yoksa plansız ulaşımın, akılsız tüketimin, düzensiz yönetimin, bilinçsiz yerleşimin hem sonucu hem de teşvikçisi midir?" (Soysal, 29.05.1985, Milliyet)

Soysal'ın alıntısındaki "ayağını yorganına göre uzatma" ifadesi; Türkiye'nin kaynaklarını ölçülü ve planlı kullanma zorunluluğuna yapılan bir vurgudur ve köprü'nün mevcut ekonomik şartlar çerçevesinde bir lüks veya plansız bir girişim olduğu eleştirisini taşımaktadır. Söylemdeki bu ifade, ülkenin altyapı yatırımları için gerekli olan sermaye birikimi ve kaynak kullanımında dengeli bir yaklaşımı savunurken köprü gibi büyük yatırımların bu dengeyi bozabileceğini ima etmektedir. Ayrıca "hakça paylaşılmış özveriler" ifadesi; köprü projesinin, ekonomik eşitsizlikleri gidermekten çok, sınırlı kaynakları belirli bir kesimin çıkarına tahsis eden bir girişim olduğu eleştirisi bu ifadede örtük biçimde dile getirilmektedir. Soysal söyleminin odak noktasında ikinci Boğaz köprüsünü; iki zıt perspektiften retorik sorularla değerlendirmektedir. Birincisi, köprü'nün sağlıklı bir ekonominin ürünü olabileceği ve ekonomik büyümeyi destekleyebileceği ihtimalini sorgulayan ekonomik ve toplumsal fayda sağlama potansiyelidir. İkincisi ise köprü'nün plansız ulaşım, bilinçsiz yerleşim, düzensiz yönetim ve ekonomik rasyonellikten uzak tüketim alışkanlıklarının bir sonucu olduğu eleştirisi, yani köprü'nün plansız ve düzensiz bir sistemin ürünü olduğu imasıdır. Bu temalar, köprü'nün ekonomik açıdan taşıdığı anlamın çok boyutlu olduğunu ve projenin rasyonel bir ekonomik stratejiyle uyumlu olup olmadığını sorgulamaktadır. Köprü'nün ekonomik boyutunun rasyonel ve planlı bir stratejiye dayandırılması gerektiğini vurgulayan Soysal'a göre, eğer köprü, sağlıklı bir ekonomik altyapının ürünü değilse, kaynak israfı ve uzun vadeli toplumsal sorunlar yaratma potansiyeli taşımaktadır. Bu bağlamda, alıntı, köprü projesinin yalnızca fiziki

değil, aynı zamanda ekonomik ve sosyal sürdürülebilirlik kriterleriyle değerlendirilmesi gerektiğini açıkça ortaya koymaktadır.

İlhan Selçuk, Cumhuriyet'teki "Pencere" köşesinde, "Gerdaniyye..." yazısıyla ikinci Boğaz köprüsün ekonomik yüceliğini eleştirmekte ve ikinci köprü yatırımının "yararını" sorgulamaktadır.

"Boğazına dek borçlu Türkiye, milyonlarca işsizle İstanbul Boğazı'na 'ikinci inci gerdanlığı' takacaktı. Babiali basını havaya, Japonlarla İngilizler de ihalede sıraya girdiler. Japonlar malı götürdü, İngilizler kızmışlardı. Bayan Thatcher fırsatı kaçırdığı için bozulmuştu. Bunlar tatlı işlerdi. Boğaz Köprüsü, doğrudan üretkenliği olmayan bir yatırımdı, ama yabancı kumpanyalar kar sağlıyordu." (Selçuk, 01.06.1985, Cumhuriyet)

Selçuk alıntısında, köprünün "doğrudan üretkenliği olmayan bir yatırım" olarak tanımlamakta ve köprünün ekonomik faydasının sorgulanmaktadır. Bu söylem, aynı zamanda köprülerin salt ulaşım ihtiyacını karşılamının ötesinde yabancı şirketlere çıkar sağladığına dair bir eleştiriyi barındırmaktadır. Selçuk söyleminin retoriğinde, Türkiye'nin ekonomik zorlukları ("Boğazına dek borçlu Türkiye, milyonlarca işsiz") ile köprü yatırımı arasındaki uyumsuzluğu vurgulanmaktadır. Bu söylemdeki ekonomik önceliklerin yanlış belirlendiği ideolojik algısını güçlendirmek için kullanılmaktadır. Ayrıca Selçuk köprünün ekonomik anlamda bir yük oluşturduğunu ve Türkiye'nin mevcut borç ve işsizlik sorunlarına çözüm üretmediğini ifade etmektedir. Bu bağlamda ekonomik verimlilik söyleminin, meşrulaştırıcı bir retorik olarak kullanıldığı iddia edilmektedir.

Ege Cansen¹⁸⁶, Hürriyet'teki "Oyunun Kuralı" köşesinde, "İpek Yolu" isimli yazı kaleme almaktadır. Cansen yazısında, yollarla gerçekleştirilen mal taşımacılığının ve ticaret faaliyetlerinin, bu hareketliliği sağlayan bölgeler arasındaki önemini, bir Japon yapımı olan -yazısının başlığında da kullandığı- "İpek Yolu" dizisi üzerinden izah etmektedir. Ekonomide değer ve mekanlar arası ticari faaliyetlere ekonomik atıflar yapan yazar, ulaşımın bir bölgenin gelişmesine olan katkısını vurgulamaktadır. "Yollar insanları sadece bir yerleşim bölgesinden başka yerleşim bölgesine götürmekle kalmıyor, fakirlikten zenginliğe, geri kalmışlıktan ileriliğe de ulaştırıyor. Ulaşım durunca, ekonomi duruyor." (Cansen, 01.12.1985, Hürriyet) Cansen söylem stratejisinde; ulaşım altyapısının toplumsal ve ekonomik gelişme için vazgeçilmez olduğu mesajını vermektedir. Ekonomik kalkınma, altyapı projelerinin ve özellikle ulaşım yollarının gelişmesiyle doğrudan ilişkilendirilmiş ve bu, ekonomik ilerlemenin fiziksel bir temele oturtulduğu bir görüşü yansıtmaktadır. Bu söylem, ulaşım

¹⁸⁶ ODTÜ İşletme Bölümünden mezun olan yazar, önce özel sektörde (Koç Holding şirketleri) ve daha sonra *Hürriyet* Gazetesinde çalışmaktadır.

projelerinin sadece coğrafi bir bağlantı sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda toplumsal refahı ve ekonomiyi ileriye taşıyan bir faktör olarak sunulmasını pekiştirmektedir. Ulaşımın, zenginlik ve kalkınma için temel bir unsur olduğuna dair bu görüş, altyapı projelerine olan desteği pekiştirmektedir. Özellikle Cansen'in söylemindeki "ulaşım durunca, ekonomi duruyor" cümlesi, ulaşım altyapısının ekonomik büyüme ve iş gücü hareketliliği üzerindeki kritik etkisini vurgulamaktadır. Dolayısıyla ekonomik aktivitelerin kesintiye uğramaması için ulaşımın sürekli aktif olması gerektiği fikri, kalkınma sürecinin hızını, bu projelere yapılan yatırımlar üzerinden tanımlanmaktadır. Bu söylemde, ulaşımın ekonominin dinamosu olduğu kabul edilerek, altyapı projelerine yapılan yatırımların, ekonomik gelişmenin itici gücü olarak sunulması sağlanmaktadır. Bununla birlikte, bu söylem, altyapı projelerinin ekonomik faydalarını mutlaklaştırarak ekonomik büyüme perspektifine odaklanmaktadır. Bu, toplumsal ve ekonomik farklılıklarla projelere karşı çıkan görüşlerin meşruiyetini zayıflatır. Mehmet Barlas, Milliyet'teki "Bugün" köşesinde, "Nisan'a kadar sabır" isimli yazısında, içinde ikinci köprü projesinin de olduğu altyapı projelerini; ekonomik büyüme söyleminin sembolik araçları olarak kullanıldığını ortaya koymaktadır.

"Özal Hükümeti'nin, 'büyüme'ye geçişi gündeme getirmesini sağlayan gelişmeler, 1985 sonundan başlayarak iç ve dış, ekonomik ve mali şartlar içinde ortaya çıktı... Eğer Özal Hükümeti, Gelir Vergisi rakamlarındaki beklentilerine ulaşırsa, 1988 seçimlerinden önce, gerek maaş ve ücretlerde büyük artışlar, gerek 2. Boğaz köprüsü, oto yollar ve bazı barajların açılması gibi hedefler gerçekleşecek. Bu bakımdan 'büyüme', bir anlamda 'seçim ekonomisi'ne geçiş anlamını da taşıyor." (Barlas, 04.03.1986, Milliyet)

Barlas söyleminde büyüme hamlesinin 1985 sonrası ekonomik ve mali şartlardan kaynaklandığını belirtmektedir. Ancak bu büyüme, dış kredilere bağımlı bir yapı ve iç ekonomik dinamikler açısından kırılgan bir temele oturtulmaktadır. Bu bağlamda, büyüme sürdürülebilir bir kalkınmadan çok, kısa vadeli bir ekonomik ivme olarak resmedilmektedir. Hatta ve aynı zamanda büyüme söylemi, ekonomik yüklerin üzerini örtbilecek bir propaganda aracı olarak kullanılabilir. Çünkü Barlas'a göre bu büyüme, kısa vadeli siyasi hedeflere hizmet ederken, uzun vadeli sürdürülebilirlik ve toplumsal fayda açısından sorgulanmaktadır. Barlas'ın alıntısındaki "seçim ekonomisi" vurgusu, ekonomik büyümenin politik bir stratejiye dönüştürüldüğünü, seçim ekonomisi yaklaşımıyla halkın algısında manipülatif bir araç olarak kullanıldığını vurgulamaktadır. Dolayısıyla ikinci Boğaz köprüsü gibi büyük projelerinin hem kamuoyuna ekonomik başarıların somut kanıtları gibi sunulmakta hem de halkın refah algısını artırmak için stratejik olarak planlandığını düşündürmektedir. Ancak altyapı

projelerinin ekonomik katkıları kadar, toplumsal yükleri ve mali sürdürülebilirlik boyutları da bu çerçevede eleştirel bir bakışla incelenmelidir.

Teoman Erel, Milliyet'teki "Teleks" köşesinde, "Yanlışlıkla kalkınmışız" isimli yazısında, köprünün ekonomik yüceliğine eleştirel biçimde yaklaşmaktadır/ detaylandırmaktadır. Erel yazısında, içlerinde ikinci Boğaz köprüsü projesinin de olduğu yatırımlar için "kısa vadede üretimi artırmadığı ve bu yüzden enflasyonist etki yaptığını plancılar da kabul ediyorlar" ifadesini kullanmaktadır (Erel, 10.01.1987, Milliyet). ANAP Hükümetinin "bütçeyi sıktığını" ve "büyüme hızını" düşürdüğünü iddia eden Erel, yatırımlara ayrılan ödeneklerden ötürü, "anlaşıldığına göre içinde bulunduğumuz yıl zorunlu sebeplerle pek hızlı büyüyemeyeceğiz" ifadesiyle ikinci köprü gibi projelerinin sağlayacağı ekonomik kalkınma programı yerine aslında devlet hazinesine/ bütçesine getirdiği zorunlu ekonomik yüklerine değinmektedir. Erel'in söylem stratejisi, köprü gibi altyapı projelerinin doğrudan üretken ekonomik faaliyetler yaratmaktan ziyade, dolaylı bir etkiye sahip olduğunu belirtmektir. Bu söylem, projelerin kalkınmaya doğrudan katkı yapmadığı eleştirisini içermektedir. İkinci Boğaz köprüsü gibi büyük çaplı yatırımların ekonomik istikrarı bozabileceği iddiasını vurgulayan Erel; altyapı projelerinin sadece ekonomik büyüme değil, aynı zamanda mali denge üzerinde olumsuz etkiler yaratabileceğine değinmektedir. Erel'in özellikle "plancılar da kabul ediyorlar" ifadesi, projelerin eleştirisinin yalnızca muhalif söylemlere dayalı olmadığını, teknik uzmanların da bu sonuçları onayladığını göstermektedir. Ancak bu, eleştirinin nesnelliğini artıran bir argüman işlevi gibi gözükürken köprünün ekonomik değeri üzerinden ideolojik bakış açısını tekrar üretmektedir.

Dönemin İBB Başkanı Dalan, köprünün açılış gününde yaptığı konuşmasında, İstanbul'un "2000 yılında Avrupa'nın en büyük ticaret merkezi" olacağını belirtmekte ve FSM Köprüsü'nün bu bağlamda değerlendirilmesi gerektiğini söylemektedir (Tercüman, Temmuz 4, 1988). Bu minvalde yine Oktay Ekşi, Hürriyet'te kaleme aldığı "Boğaz'daki ikinci gerdanlık" yazısında, köprünün "gerçek işlevi"nin ekonomiyle ilgili olduğunu dile getirmektedir.

"FSM Köprüsü'ne bakanlar ve oradan geçenler sadece iki kıtayı ikinci kez birleştiren bir bağ ile karşı karşıya olduklarını düşünürlerse olayın boyutlarından belki de en önemlisini görmemiş olurlar. Hatta köprünün, İstanbul'un Zincirlikuyu-Dört Levent arasında ciddi bir trafik sıkışıklığı yaratacağı da bellidir ama yine de doğru olan bu dediğimiz sıkışıklığı ön plana almak değil, yeni köprünün İstanbul'a ve ülke ekonomisine neler getireceğini (ve varsa neler götüreceğini) görmektir." (Ekşi, 04.07.1988, Hürriyet)

Ekşi söylem retoriğinde, olumsuz ve riskli bir bağlam oluşturmaktadır ancak bu bağlam, ikinci köprüyle ilgili olumsuz etkileri göz ardında bırakarak köprünün sağlayacağı “ekonomik faydalar”a atıfta bulunmak için kurulmaktadır. Ekşi alıntısında, köprünün ekonomik sembolizmini, birinci plana almakta ve köprü gibi yatırımların, aslında prestij ve kalkınma ideolojisiyle araçsallaştırmakta ve köprünün, bu bağlamda kabul edilmesini beklemektedir. Böylelikle söylemde ikincilleştirilen trafik sorunu ise arka plana atılmaktadır. Ancak bu tür sorunlar, günlük yaşam kalitesini düşürerek projenin toplumsal maliyetini artırabilir, görünür faydalar, görünmez maliyetlere sebep olabilir. Ayrıca söylemdeki retorikten hareketle trafik sıkışıklığından doğan ekonomik kayıplar veya çevresel maliyetler gibi unsurlar dikkate alınmamaktadır. Bu bağlamda köprünün ekonomik yüceliği ve köprü yatırımları yoluyla ekonomik büyümenin hızlanacağına dair yaygın bir inancın parçası olarak sunulan bu söylem; köprü yatırımlarının (etkileri bakımından) sürdürülebilir kalkınmaya mı yoksa kısa vadeli ekonomik hedeflere mi hizmet ettiği bakımından sorgulanabilir.

Abdullah Uraz, Son Havadis'teki “Görüş” köşesinde, “Ne oldu ikinci köprüye?” ismindeki yazısında, köprünün eksik çevre yollarıyla açılmasına dair eleştirileri dile getirmektedir. Uraz köprünün ekonomik yüceliğini, eksik çevre yolları üzerinden tartışmaktadır.

“Boğaz’ın ikinci köprüsü görkemli bir şekilde ve tam 500 milyon lira bir masrafla açıldı. Köprü yapımı zor ve pahalı değil. Esas olan köprünün çevre yollarının yapımı zor, uzun süre alıyor ve büyük para oraya gidiyor...Bazı iddialara göre, bu yollarının yapımı ve süratlenmesi için para lazımdır. İkinci köprü, bir gelir sağlamamaktadır. Köprü için tahvil çıkarılsa dahi bunun da önemli olmadığı söyleniyor. Tahvil çıkarılması düşünülüyor. Bu defa kar garantili. Çünkü köprüden geçiş yok ki...” (Uraz, 20.07.1988, Son Havadis)

Uraz söylem stratejisinde, köprü ve köprüye bağlı olarak inşa edilen çevre yolları gibi altyapı projelerinin ekonomik sürdürülebilirliği, finansman yöntemleri ve toplumsal etkilerine dair güçlü bir eleştiri sunmaktadır. Uraz söyleminde, FSM Köprüsü’nün ve köprüye bağlı çevre yollarının yapımını ve maliyetini tartışılmaktadır. Ayrıca söylemde, bu altyapı projelerinin ekonomik boyutu, kaynakların nasıl kullanıldığına ve bu boyutun, topluma etkisi sorgulanmaktadır. Uraz’ın ilk olarak köprünün “500 milyon masrafla” açılmasını ve asıl masrafın “çevre yollarının yapımına” gitmesini vurgulaması; projelerin “görünür” başarılarının halka nasıl sunulduğu ve bu başarıların ardındaki gerçek maliyetlerin nasıl gizlenebileceği üzerine durulmasıyla alakalıdır. Bu durum, altyapı projelerinde “görmeli” kısımların halkla paylaşılırken, daha az görünür olan ancak daha maliyetli kısımların geri planda bırakılmasını eleştirmektedir.

Yine söylemde, köprünün çevre yollarının tamamlanması adına “tahvil çıkarılması” veya “kar garantisi” ifadelerine yer verilmesi, kamu kaynaklarının özel sektör çıkarlarına hizmet edebileceğine dair endişeler doğurmaktadır. “Köprü, bir gelir sağlamamaktadır” ifadesi, altyapı yatırımlarının sürdürülebilirliğini sorgulayan bir eleştiri içermekte ve köprünün, ekonomik olarak nasıl planlandığını ve sonuçlarının nasıl ölçüldüğünü sorgulamaktadır. “Çünkü köprüden geçiş yok ki...” ifadesi ise hem ironili hem de eleştirel bir tondadır. Bu, köprünün mevcut durumu hakkında ekonomik bir verimsizlik eleştirisi olarak okunabilir ancak kısa vadeden bir değerlendirme olduğu için eksik bir argümandır. Uraz’ın alıntısında kullandığı bu ifadeler, köprü projesiyle alakalı ekonomik ve toplumsal açıdan yarar sağlaması, gerçeklik arasında çelişki olmaması, şeffaflık ve hesap verebilirlik taleplerini dile getirmektedir. Ancak bu eleştiri, gerçekten projenin mali sonuçları yerine yalnızca mevcut projelerin siyasi sorumlularına karşı bir muhalefet oluşturmak için yapılmışsa, yapıcı bir alternatif sunmayabilir. Öyleyse, bu tarz eleştiriler yerine, altyapı projelerinin uzun vadeli faydaları ve toplumsal etkileri üzerinden daha kapsamlı bir tartışmaya ihtiyaç vardır. Çünkü Uraz, FSM Köprüsü gibi büyük çaptaki altyapı projelerinin; ekonomi, siyaset ve toplum üzerindeki etkilerini sorgulayan önemli bir perspektif sunmaktadır.

4.5. Bölümün Değerlendirmesi

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü teoride, iki kıtayı daha hızlı ve verimli bir şekilde birbirine bağlamayı hedeflemekte ve İstanbul’un transit trafiğini kent dışına yönlendirme amaçlı çevre yollarıyla birlikte planlanmaktadır. FSM Köprüsü tartışmalarının politize olma boyutu birinci köprüye nazaran daha yumuşak seyretmektedir. Bu noktada tartışmanın dengesi, yavaş yavaş sosyo-kültürel ve dönemin neo-liberal eğilimlerin/ dinamiklerin gölgesi altında şekillenmektedir. Ayrıca ikinci köprüyü köşelerinde analiz eden yazarlar, köprüyü ele alış biçimleri olarak birinci köprüye kıyasla daha kısa daha sınırlı ya da dönemsel diğer projelerle birlikte ele almaktadır. Bu durum, ikinci köprü tartışmasına, birinci köprü tartışmasına göre daha yüzeysel analizler sunmaktadır. Ancak yazılarda tartışılanlar, yüceliklerin ve sembolizmin, eleştirel söylem analizinin anlamlı sonuçlar vermektedir. Aşağıda köprüye ilişkin metodolojik değişkenler (teknolojik, estetik, politik ve ekonomik boyutlar) kısa bir biçimde ele alınmaktadır.

Teknolojik Yücelik:

FSM Köprüsü’nün bu başlıklarında söylemlerde İstanbul’un ulaşım sorununa çözüm sunan mühendislik ve teknolojik başarılar ile öne çıkmaktadır. İnşa sürecindeki

planlama, teknik yenilikler ve trafik akışına sağladığı katkılar, köprünün ulusal ve uluslararası yol ağına entegrasyonunu sağlamaktadır. Ancak açılış sürecindeki aksaklıklar, köprünün çevre yollarının tamamlanmamış olması ve buna bağlı biçimde artan trafik yoğunluğu gibi sorunlar da tartışılmaktadır.

Estetik ve Çevresel Etkiler:

Köprü, “gerdanlık” metaforuyla Boğaz’ın estetik simgesi olarak tanımlanırken, kentleşme ve gökdelenleşme gibi etkilerle İstanbul’un silüetini ve doğal dengesini değiştirmektedir. Dolayısıyla köprü, çevresindeki hızlı yapılaşma ve estetik sorunlar, kentin planlama süreçlerindeki uyumsuzlukları gündeme getirmektedir. Köprü bu başlıkta söylemlerde ağırlıklı olarak Mimarlar Odasının sembolik ve ideolojik eleştirisi olan “köprüler tuzağı” bağlamında estetik risklerle tartışılmaktadır. Van Dijk’a göre kamusal söylem üzerindeki kontrolün, bilgi ve enformasyonun “sembolik” kaynaklarından biri, yani köprü özelindeki örneği, Mimarlar Odasıdır.

Politik Yücelik:

FSM Köprüsü, birinci köprüde olduğu gibi analiz bazında ağırlıklı olarak politik yücelik kapsamında söylemlerde tartışılmaktadır. Özellikle köprünün “seçim-oy-sandık”, “siyasi rekabet” ve “Osmanlı sembolizmi” gibi başlıklar, tartışmaların ana eksenini oluşturmaktadır. Köprünün ismi ve İstanbul’un fethiyle ilişkilendirilmesi, tarihsel ve kültürel bir sembol olarak algılanmasını amaçlamaktadır/ sağlamaktadır. Van Dijk’a göre daha güçlü toplumsal grupların ve kurumların birçok üyesi ve özellikle liderleri (elitler), bir veya daha fazla kamusal söylem türüne az çok ayrıcalıklı erişime ve kontrole sahiptir (2001: 356). Turgut Özal’ın liderliğiyle özdeşleşen köprü, siyasi stratejilerde ve seçim kampanyalarında önemli bir rol oynamakta, altyapı projelerinin politik rekabet ve hizmet siyasetiyle bağlantısını pekiştirmektedir. Ayrıca, ikinci köprü projesi yazılarda, siyasi üstünlük sağlama çabalarının bir aracı olarak değerlendirilmektedir. Boğaziçi Köprüsü’nde olduğu gibi bu analiz başlığındaki tartışmalar, ağırlıklı olarak politik yücelik bağlamında ele alınmaktadır. Dolayısıyla bu çalışma, ikinci Boğaz köprüsü üzerinden de test edilerek köprü olgusunun Sosyal Bilimler bağlamında ele alınmasının anlamlı olduğunu ortaya koymaktadır.

Ekonomik Boyut:

FSM Köprüsü, Türkiye’nin kalkınma planlarında önemli bir yer tuttuğu, ticaret, lojistik ve istihdam üzerindeki etkileriyle ekonomik büyümeye katkıda bulunduğu iddia edilmektedir. Köprünün finansmanı, Japonya’nın mühendislik ve ekonomik desteğiyle sağlanmış, bu da kamu-özel sektör iş birliğinin ve dış borçlanmanın

etkilerini tartışmaya açmaktadır. Enflasyonist ortamda projeye ayrılan bütçe ve ekonomik yük, köprünün mali sürdürülebilirliği bağlamında analiz edilmektedir. Bu başlıkta söylemsel tartışmalar ise ağırlıklı olarak köprünün ekonomik büyümesine ve enflasyon, dış borçlanma dinamikleri ile alakalıdır.

Sonuç olarak Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, teknolojik ve estetik bir başarı olmasının yanı sıra, politik ve ekonomik etkileriyle modern Türkiye'nin sembollerinden biri olarak değerlendirilmektedir. Ancak artan trafik sorunları, çevresel etkiler ve ekonomik yük gibi riskler, köprüye yönelik eleştirileri de beraberinde getirmektedir. Bölümden çıkarılan bulgular, aşağıdaki tabloda özetlenmektedir.

Tablo 11: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün Yücelikleri (1983-1988)

Yücelik Türü	Güçlü Yönleri	Riskli/ Zayıf Yönleri
Teknolojik Yücelikler	- Mühendislik başarısı ve yenilikçi çözümler - Dünyada ses getiren rekorlar - Hızlı ve verimli inşaat süreci	- Eksik/ planlanmamış bağlantı yolları - Transit trafiği tam anlamıyla yönlendirememe
Estetik Yücelikler	- “Eser” Anlatısı - “Gerdanlık” metaforu ve Boğaz silüetine katkısı - “Modern” Türkiye'nin estetik simgesi	- Hızlı kentleşme sonucu bozulan silüet - Gökdelenler ve yapı yoğunlaşması - Düzensiz kentleşme
Politik Yücelikler	- Ulusal gurur ve tarihsel sembolizm - Osmanlı ve Cumhuriyet mirasının birleşimi - Liderlik ve hizmet siyasetinin örneği	- Politik propaganda aracı olarak kullanılması - Siyasi rekabeti arttırması
Ekonomik Yücelikler	- Bölgesel kalkınmaya katkı - Uluslararası ticaret ve lojistik avantajlar - Kamu-özel sektör işbirliği ve dış finansman	- Artan dış borç yükü - Ekonomik eşitsizlikleri derinleştirme

Kaynak: Yazar tarafından düzenlenmiştir.

BEŞİNCİ BÖLÜM: YAVUZ SULTAN SELİM KÖPRÜSÜ'NÜN DÖRT YÜCELİK KATEGORİZASYONUNA GÖRE ELEŞTİREL SÖYLEM ANALİZİ (2012-2016)

Bu bölümde, birinci bölümde tartışılan metodolojik-teorik kavramlara başvurarak Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün seçili veri setindeki Birgün'den Rabia Yılmaz'ın ve Erk Acaer'in, Bugün'den Nuh Gönültaş'ın ve Perihan Çakıroğlu'nun, Cumhuriyet'ten

Ali Sirmen'in, Orhan Bursalı'nın, Şükran Soner'in ve Çiğdem Toker'in, Dünya'dan Tevfik Güngör'ün, Habertürk'ten Yavuz Semerci'nin ve Guntay Şimşek'in, Hürriyet'ten Ahmet Hakan'ın ve Yılmaz Özdil'in Milliyet'ten Güngör Uras'ın, Melih Aşık'ın, Güneri Cıvaoğlu'nun, Hasan Pulur'un ve Yavuz Karaman'ın, Milli Gazete'den Mehmet Şevki Eygi'nin Posta'dan Rauf Tamer'in, Nedim Şener'in ve Hakan Çelik'in Sabah'tan Mehmet Barlas'ın, Yavuz Donat'ın, Hasan Celal Güzel'in, Emre Aköz'ün, Nazlı Ilıcak'ın, Engin Ardıç'ın Betül Alakent'in, Özlem Doğaner'in, Mahmut Övür'ün, Okan Müderrisoğlu'nun, Star'dan İbrahim Kiras'ın Fehmi Koru'nun ve Yiğit Bulut'un Taraf'tan Pelin Cengiz'in, Cengiz Aktar'ın, Özlem Ertan'ın, Murat Belge'nin ve Mustafa Paçal'ın Türkiye'den İsmail Kapan'ın ve Nuri Elibol'un Vatan'dan Güngör Mengi'nin, Ruhat Mengi'nin, Ruşen Çakır'ın, Meltem Kara'nın ve Mustafa Mutlu'nun Yeniçağ'dan Selcan Taşçı'nın, İsmail Şahin'in ve Özcan Yeniçeri'nin, Yeni Akit'ten Yavuz Bahadıroğlu'nun ve Ali İhsan Karahasanoğlu'nun, Yeni Şafak'tan Süleyman Gündüz'ün, Hilal Kaplan'ın, Faruk Beşer'in, Mehmet Şeker'in, Erdal Tanas Karagöl'ün ve İbrahim Karagül'ün yazıları, bu bölümde analiz edilmektedir. Söylemlerin anlamını etkileyen ve bağlamlarını oluşturan yücelik tartışmaları, boyutları ile üst, bazı üst başlıklar da kendi içlerinde alt başlıklar ile sunulmaktadır. Kısacası, örnekleme belirtilen ve 2012-2016 yılları arasında seçilen köşe yazıları, araştırmanın varsayımına, problematiğine ve metodolojisine göre yani makro düzeyde dört yücelik kategorilerine göre, mikro düzeyde ise üslup, temalar, politik algı-atıf-vurgu, karşıtlıklar ve öteki temsillerine göre başlıklandırılıp analiz edilmektedir.

5.1. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün Teknolojik Yücelikleri

İstanbul metropolü genelinde hızla artan araç sayısı ve mevcut karayolu ağının, trafikteki araç sayısına göre yetersiz kalması, kent içi ulaşımında ciddi trafik sorunlarına yol açmaktadır. Bu bağlamda, kentteki ulaşım altyapısının kapasitesinin artırılması ve teknolojik çözümlerle desteklenmesi kritik bir gereklilik haline gelmektedir (İBB, 2012: 96). Özellikle Boğaziçi üzerindeki yoğun trafik yükünün hafifletilmesi, kentin hem doğu-batı hem de kuzey-güney eksenindeki bağlantılarının güçlendirilmesi için ileri teknolojiyle tasarlanmış projeler (Avrasya Tüneli, Marmaray, Metrobüs, metro ağının geliştirilmesi gibi) büyük önem taşımaktadır. Bu projeler hem kentin yerel yönetimi İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) hem de merkezi yönetim aracılığıyla sürdürülebilir kentsel mobilitayı destekleyen kent içi ulaşımı kolaylaştırmayı hedefleyen yatırımlardır. Kentteki bu gelişmelerde ulaşım yatırımlarının ağırlığı

karayolları ulaşımının geliştirilmesine ayrılmaktadır (İBB, 2012; 2013) Bu doğrultuda Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul'un mevcut ve gelecekteki ulaşım ihtiyaçlarını karşılamak için hayata geçirilen merkezi ve stratejik bir altyapı yatırımıdır. Köprü, *Teknolojik Yücelik* başlığında yalnızca bir bağlantı noktası değil, aynı zamanda ileri mühendislik ve teknolojiyle donatılan bir çözüm olarak ağır vasıta ve transit geçişleri kent merkezinden uzaklaştırarak kent içi trafiği rahatlatmayı hedeflemek adına merkezi iktidarın sunduğu bir projedir. Köprü hem iktidar elitlerinin hem de araştırmanın veri setindeki yazarların söylemlerinde birçok başlıkta yüceltilmektedir. Köprü; yüksek taşıma kapasitesi, raylı sistem ağı ile projelendirilmesi, üçüncü havalimanı ve kuzey limanlarına yakın olması sebebiyle akıllı ulaşım sistemleriyle entegre edilmiş trafik yoğunluğunun azaltılması, seyahat sürelerinin kısaltılması ve trafik güvenliğinin artırılması gibi birçok fayda sunmayı hedeflemektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 2023).

5.1.1. Köprü: İstanbul Trafikine Çözüm (mü?)

2000'li yıllara gelindiğinde üçüncü köprü tartışması, tıp ki diğer iki Boğaz köprüsü süreçlerinde olduğu gibi yalnız ilgili siyasi elitlerin, medyanın, kurum ve kuruluşlar ile yapılmamakta, tartışmaya/ araştırmaya, köprü ve yollarının olası inşa edileceği ilçe, semt ve mahallelerdeki insanlar/ sakinler (Arnavutköylüler gibi), çevreciler ve sivil toplum kuruluşlarının dahil olduğu katılımcı politika pratiği görülmektedir (TMMOB, 2010). İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin Şehir Planlama Müdürlüğü'nün 2009 yılında yayınladığı "İstanbul Çevre Düzeni Planı"nda üçüncü köprü önerisini; ulaşım analizi kapsamında hem "tepeden inme merkezi" bir proje hem de kent ulaşımı için bir "tehdit" olarak eleştirilmektedir. Plana göre hem kentin ulaşım boyutu hem de yük taşımacılığı/ lojistik, ağırlıklı olarak karayolu sistemleri yapıldığı için karayolu ile ulaşım, kent trafiğine olan etkisi zayıf ve olumsuzdur ancak taşımacılığın ve ulaşımın raylı sistemler aracılığı ile sağlanması, "fırsat" olarak öngörülmektedir (İBB, 2009: 362-4).

17-23 Kasım 2013 tarihleri arasında Doç. Dr. Haluk Levent ve Sosyolog Güven Dağıstan tarafından hazırlanan "İstanbul'da Yaşam, Ulaşım Koşulları ve 3. Köprü" çalışması, KONDA kamuoyu araştırma şirketinin katkıları ve çalışmanın saha süpervizörlüğünü ise İKON Araştırma Danışmanlık'ın yaptığı, İstanbul'da 34 ilçeden 3019 kişiyle yapılan görüşmelerden ortaya çıkan verilere/ anketten elde edilen sonuçlara göre, ankete katılanların %68,45'lik kesime göre İstanbul'un en büyük sorunu ulaşım/ trafiktir, %31,08'lik oran için ikinci çıkan sonuç ise nüfus artışı/ göçtür

ve %1,33'lik kesime göre de su sorunudur (KOS, 2014; Yeşil Gazete, Mart 22, 2014). Bu sonuçlara göre İstanbul'un en temel sorunu ulaşım olarak görülmekle birlikte, araştırmaya göre köprünün İstanbul trafiğine etkisi, Star, Yeni Akit gibi gazetelerde, normalde olduğundan daha fazlaymış gibi algılanmaktadır (Star, Mart 12, 2014; Yeni Akit, Mart 12, 2014; TMMOB, 2014). Ancak ankete katılanlara göre kent içi ulaşım-traffic sorunun çözümü için yapılması gerekenlerin başında %46,7 ile metroyu geliştirmek gelmektedir fakat üçüncü köprünün kent trafiğini rahatlatacağını düşünenlerin oy oranı ise, %34,94'tür. Ayrıca İETT verilerinden yapılan projeksiyona göre, iki yaka arasındaki trafiğin İstanbul'daki kent trafiğine etkisi %11,22, 3. Köprü'nün katkısı ise %1,5 düzeyinde olacağı tahmin edilmektedir (KOS, 2014). Nitekim 2010 yılında, dönemin Adalet ve Kalkınma Partili İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, üçüncü köprüyle ilgili açıklamalarında, köprünün trafiği rahatlatarak "raylı sistemlerle entegre edilmesi" gerektiğini vurgulamaktadır (CNNTURK, 2010).

Yine 17-23 Kasım 2013 tarihleri arasında Doç. Dr. Haluk Levent ve Sosyolog Güven Dağıstan tarafından hazırlanan "İstanbul'da Yaşam, Ulaşım Koşulları ve 3. Köprü" çalışmasının sonuçlarına göre ankete katılan İstanbulluların, kentin ormanlık alanlarla olan ilişkisi ve üçüncü köprü inşaatının yeri konusundaki veriler de ilginç sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. Çalışmanın bulgularına göre katılanların yarıya yakını; Kuzey Ormanları civarındaki 3000 hektarlık alanın dönüşüme uğrayacağı inşaat projesinin nerede yapılacağını bilmektedir. Ankete katılanların %24,12'si ise ulaşım sorununun çözümü için tek bir ağacın dahi kesilmesini istemezken %54,75'lik kısmı ise trafik sorunu çözülecekse doğal çevreye zarar verilebileceğini düşünmektedir. Köprü inşaatının bazı kesimlere ekonomik getiri sağlamak ve İstanbul'un kuzeyindeki ormanlık alanları yapılaşmaya açmak için yapıldığını düşünenlerin oranı ise %55,1'dir. Katılımcılar, dönemsel "mega projelerinin" (üçüncü köprü, üçüncü havalimanı, Kanal İstanbul gibi), Türkiye ve İstanbul ekonomilerine büyük oranda katkı yapacağını düşünmektedir ancak bu projelerin katılımcıların kendi ekonomilerine katkı yapmayacağı görüşündedirler (KOS, 2014). Dolayısıyla ise katılımcıların kent yaşamı, doğal çevre ve kendi ekonomileri ile ilgili tasarruflarının ulaşım, trafik sorunları gibi konuların gerisinde kalmaktadır.

"Yavuz Sultan Selim Köprüsü" ve bağlantılı "Kuzey Çevre Otoyolu"; İstanbul'un kuzeyinde İstanbul'daki ana arterlere bağlandığı noktalarda kent içi trafiğe alternatif bir yoldur. Ayrıca kent içi trafiğine sunduğu transit geçiş alternatifiyle ticaret amaçlı

hareket eden vasıtalara, İstanbul içine girmeden çevre yolu-şehirlerarası bir yol olma özelliğine sahiptir (KGM, 2023). Üçüncü köprünün hem kent trafiğine üçüncü alternatif olması hem de yüksek tonajlı ticari araçlar için karayolu avantajı olma işlevi, üçüncü köprünün sağlayacağı ulaşım kolaylıkları arasında tartışılmaktadır. Dönemin siyasi elitleri ve araştırma için seçilen köşe yazarları tarafından, köprünün ulaşım teknolojisi boyutu, köprünün “trafiği rahatlatacak” bir “ihtiyaç” bağlamında kritik edilmektedir.

2012 yılında dönemin Adalet ve Kalkınma Partili İstanbul Büyükşehir Belediye Başkan Kadir Topbaş, üçüncü köprünün inşa edilmesinin gerekçesini belirtmekte ve köprünün teknolojik yüceliğini, “3. Köprü’nün İstanbul’a nefes aldıracağını” belirterek temellendirmektedir.

“Üçüncü köprünün İstanbul’a önemli katkı sunacak. Özellikle kış aylarında karlı ve yağmurlu havalarda ikinci köprüde trafik kazalarına sebebiyet veriyor. Çünkü 30.000 üzerinde kamyon ve TIR geçiyor. Trafikin yoğun olduğu bir köprü. İstanbul’un, başta kazalar olmak üzere kent yoğunluğuna nefes aldiracak. 2015’e kadar yapılacak ve kente katkı sunacak. Yüklenici firmanın da başarıyla süresinde yapmasını bekliyoruz.” (TIMETURK, Mayıs 30, 2012)

Topbaş, 2004-2017 yılları arasında İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı görevini yürütmekte ve kentin 1980’lerden itibaren gelişmeye başlayan metro-raylı sistem ağının¹⁸⁷ en hızlı büyüdüğü dönemde görev yapmaktadır. Dolayısıyla Topbaş’ın bizatihi kendisinin kent ulaşımına dair görüş belirtme otoritesinden (kent belediye başkanı sıfatı, icraatları gereği ve mimar olması vs.) ötürü, üçüncü köprüyle ilgili söyleyecekleri, oldukça dikkate değerdir. Ancak Topbaş söyleminde, üçüncü köprüyü; “trafik kazaları” ve “kent yoğunluğunu” azaltma ihtiyacı üzerinden meşrulaştırılmaya çalışmakta ve özellikle “kış şartlarında” ikinci köprüde yaşanan trafik kazalarına vurgu yaparak, üçüncü köprünün bir zorunluluk olduğu mesajını vermektedir. Ancak bu söylem, trafik yoğunluğunu ve kazaları azaltmanın başka çözümleri olabileceğini göz ardı etmektedir. Topbaş, görev süresi boyunca toplu taşıma sistemlerini geliştirmek, yük taşımacılığını raylı sistemlere kaydırmak veya var olan yolların bakımını iyileştirmek gibi alternatif çözümler oluşturmaya rağmen ulaşım politikası bakımından köprü tartışmasına bu konuları dahil etmemektedir. Bunun yerine, metro ve toplu raylı sistemlere göre daha büyük ölçekli ve maliyeti yüksek bir altyapı projesini bir seçenek olarak sunmaktadır. Böylece köprü yapımına ve ulaşım bağlamında sağlayacağı alternatifliğe yönelik eleştirilerin karşısında söylemsel olarak karşı durmaktadır. Ayrıca, projenin ekonomik, çevresel ve sosyal etkileri gibi konular

¹⁸⁷ Bkz. (İBB Metro, 2022; İBB 2004-2019 Faaliyet Raporları, 2020).

da alıntısında yer almamakta; köprü, yalnızca pratik bir çözüm ve “kente katkı” olarak çerçevelenmektedir. Topbaş’ın alıntısındaki yaklaşımı, İBB Başkanlığı sürecindeki pratiğinin dışında, köprüye dair alternatif görüşlerin ve eleştirilerin bastırılmasına hizmet eden bir söylem stratejisi gibi değerlendirilebilir.

Nuh Gönültaş¹⁸⁸, Bugün’de kaleme aldığı “İstanbul fethedilmiş, Amerika keşfedilmiştir” isimli yazısında, İstanbul Boğaz’ına inşa edilecek olan köprünün “ihtiyacı” konusuna ironi ile yaklaşmaktadır: “İstanbul’un nüfusu, büyüklüğü, yolları vb. dikkate alındığında Boğaz’a yeni köprü yapılması bir ihtiyaçtır. Bu ihtiyaç önümüzdeki yıllarda daha da artacak. Boğaz’ı doldurmak köprü ihtiyacını ortadan kaldıracaktır! Bu da bir çözüm değil mi ne dersiniz?” (Gönültaş, 29.05.2013, Bugün) Gönültaş’ın söylem stratejisi, ters bir retorik içermektedir. Gönültaş öncelikle söyleminde, kişisel olarak eleştiriyi doğrudan almamak adına, üçüncü köprünün “ihtiyaç” temasına ilişkin onay mekanizması oluşturmakta ancak ardından üçüncü köprüyle ilgili gerçek düşüncesini, “Boğaz’ı doldurmak” ifadesiyle ortaya koymaktadır. Üçüncü köprünün bir ihtiyaca karşılık geldiğini ancak ulaşımın karayolları ve inşa politikaları ile oluşturulmasındaki sabitliğe dikkat çekmektedir.

Dönemin Adalet ve Kalkınma Partili Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım, üçüncü köprü projesinin tamamlandığında “transit trafiğin” yani “TIR, kamyon ve tankerlerin diğer yolları işgal etmesinin önüne geçilecek ve şehir içi trafiği, çevre yolu ile” üçüncü köprüye çekeceklerini belirtmektedir (Yeni Şafak, Mayıs 29, 2013). Binali Yıldırım, 1994-2000 yılları arasında İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) Müdürlüğünde genel müdürlüğü zamanında, 2002-2013 yılları arasında icra ettiği bakanlık görevinde de *Marmaray* ve *Yüksek Hızlı Tren* gibi hem İstanbul ulaşımı hem de Türkiye’deki ulaşım adına önemli altyapı projelerini yürütmektedir. Dolayısıyla Yıldırım’ın mesleki uzmanlığı/ deneyimleri ve statüsü gereği Yıldırım’ın üçüncü köprü bağlamında kurduğu söylemler ve kamuoyuna verdiği bilgiler ehemmiyet arz etmektedir. Yıldırım’ın söyleminde “transit trafiğin”, kent içi yolları “işgal etmesi” gibi ifadeleri, ulaşım anlamında üçüncü köprünün yük taşıyan yol şeklinde sembolleştirmektedir. Burada “işgal” kelimesi, ağır taşıtların varlığını bir sorun olarak sunmakta ve bu durumun olumsuz bir algı oluşturmaya neden olmaktadır. Ayrıca, kent içi trafiği düzenlemek ve iyileştirmek için üçüncü köprünün

¹⁸⁸ Basın Yayın Yüksekokulu arka planıyla *Tercüman*, *Zaman* ve daha sonra *Bugün* gibi gazetelerinde çalışmaktadır.

gerekliliğini vurgulamak adına bu negatif ifade kullanılmaktadır. Böylece, projenin toplum için yararlı, kaçınılmaz ve gerekli olduğu meşrulaştırılır.

Dönemin Adalet ve Kalkınma Partili Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan, üçüncü köprü'nün ve üstünden geçmesi planlanan ancak yapılmayan raylı sistem yoluyla ilgili; “Nasıl ki Marmaray’da Pekin’i Londra’ya bağlayan bir yüksek hızlı tren varsa, burada da inşallah yine aynı şekilde çok farklı makasla birlikte bunun bir alternatifini görmüş olacağız. Artık İstanbul içinde ağır vasıtalar görmeyeceğiz. Ağır vasıtalara cevap ve diğer köprülere alternatif burası olacak” ifadelerini kullanmaktadır (Milli Gazete, Mayıs 30, 2013). Erdoğan’ın bu söylemiyle üçüncü köprü hem ağır vasıta trafiğine çözüm sunan bir alternatif hem de mevcut köprülerin yükünü hafifleten bir ek seçenek olarak tanımlanmaktadır. Bu, projeyi gereklilik ve fayda bağlamında haklı çıkarmaya yönelik bir stratejidir. Bu stratejiler doğrultusunda Türkiye Gazetesi manşetlerine, “Trafığe çare” ve “İstanbul nefes alacak” ifadelerini taşımakta, üçüncü köprüyü trafik sorunlarının çözümü ve kentin “nefes” alması için bir “kurtarıcı” olarak sunmaktadır (Türkiye, Mayıs 30, 2013). Ancak bu ifadeler; köprü'nün çevresel, toplumsal ve ekonomik maliyetleri görmezden gelerek projeyi tek boyutlu bir bakış açısıyla yücelttiğini ortaya koymaktadır. Yine Hilal Kaplan¹⁸⁹, Yeni Şafak’taki “Yavuz ve Aleviler” isimli yazısında, köprüyü trafiği rahatlatacak bir araç olarak değerlendirmekte ve köprü projesine dair şu ifadeyi kullanmaktadır: “İstanbul’un üçüncü köprüye ihtiyacı vardı, hayırlı olsun” (Kaplan, 31.05.2013, Yeni Şafak). Kaplan’ın köprüyle ilgili bu kısa alıntısında üçüncü köprüyü bir ihtiyaç olarak belirtmesi, köprüyle ilgili pozitif bir desteği sembolize etmektedir.

2009 yılında içinde TMMOB Mimarlar Odası ve TEMA Vakfı temsilcilerinin de olduğu “Üçüncü Köprü Yerine Yaşam Platformu” üçüncü köprü “ihtiyacı” ile ilgili bir basın açıklaması yapmakta ve Platformun iki Boğaz köprüsü araç geçiş verilerine göre “yolcuların %63’ünü taşıyan toplu taşıma araçlarının köprü trafiğindeki payı %10, yolcuların %37’sini taşıyan özel araçların ise %90’dır (TMMOB, 2009). Platform tarafından yapılan bu açıklama, verilen veriler ve söylem yapısı üzerinden üçüncü köprü'nün gerekliliğine yönelik sistematik bir sorgulama ve eleştiri ortaya koyulduğu görülmektedir. Boğaziçi Köprüsü’nü 1973’te müteahhit İngiliz ve Alman ortaklığındaki firmadan teslim alan “Kabul Heyeti’nin Başkanı” ve sonrasında 5 yıl

¹⁸⁹ Taraf, Yeni Şafak ve son olarak Sabah gibi gazetelerde çalışmaktadır. Ayrıca 2013 yılında “Çözüm Süreci” için oluşturulan “Akil İnsanlar” heyetinde, Ege Bölgesi üyesi olarak yer almaktadır.

köprünün bakım danışmanlığını yapan Prof. Dr. Semih Tezcan, üçüncü köprünün teknik ve ulaşım yönlerini değerlendirmektedir:

“Köprüye sonradan raylı sistem eklendi. Ama o bölgede daha raylı sistem yok. Ancak ileriye dönük hattın olması çok güzel. Bu yıl kullanılsa bile 5 yıl sonra kullanılır. Erken olmasına rağmen çok isabetli bir yatırımdır ancak köprünün ise birçok kamburu var. Köprü yeri itibarıyla İstanbul ulaşımının ağırlık merkezinden 20-25 km uzakta. Köprü, etkin bir ulaşım altyapısı olmaktan uzak kalarak seyirci olacak. Köprü sıkışıklığa etkin çare değildir. İki Boğaz Köprüsü kapasitelerinin çok üstünde çalışıyor ancak ağır vasıtaların boğaz geçiş trafiğindeki oranı sadece %5” (Vatan, Mayıs 31, 2013).

Tezcan uzmanlığından ve deneyiminde yola çıkarak üçüncü köprü projesinin stratejik planlama, verimlilik ve altyapı politikaları-yatırımın nesnelliği bağlamında köprünün avantajlı ve dezavantajlı yönlerini gündeme getirmektedir. Tezcan’a göre üçüncü köprünün üstünden geçmesi planlanan raylı sistem, geleceğe yönelik bir hamle olarak oldukça avantajlı görülmektedir. Ancak köprü konumunun İstanbul’un ulaşım yoğunluğunun olduğu merkezi bölgelerden uzak olması, köprünün günlük trafiği rahatlatma amacını yerine getirmek konusunda dezavantajlı görülmekte ve ulaşım altyapısına katkısının sınırlı kalacağını öne sürmektedir. Ayrıca, YSS Köprüsü’nün ağır vasıtalar (toplam trafik içindeki oranının düşük olmasına rağmen) için bir çözüm olarak sunulmasına karşı çıkmamaktadır.

Güneri Cıvaoğlu, Milliyet’teki “Bugün” köşesinde, “Yavuz ilk halifeydi...” isimli yazısında, üçüncü köprünün kent trafiği adına “gerekli” ve “geç kalınmış” bir proje olduğunun altını çizmektedir. Cıvaoğlu’na göre üçüncü köprü; “Trafik’in Karadeniz’e paralel yollarla Anadolu yakasına akması yeni bir nefes yoludur. Şile’de yapılacak limana taşımalar ve limandan boşalmalar şehir içine girmeden nasıl sağlanacaktı?” (Cıvaoğlu, 30.05.2013, Milliyet) Cıvaoğlu alıntısında, trafik sorunlarını önceliklendirmekte ve söyleminde köprü ihtiyacını, ulaşım entegrasyonu ve ulaşımın teknik mantığı/ rasyonallitesi ile sunmaktadır. Cıvaoğlu’nun alıntısında köprü projesi; trafiği teknik manada kentin kuzeyine yönlendirecek ve kentin kuzeyindeki liman taşımacılığı ile bağlantılı trafik akışının da kent trafiğinden uzak tutacak çift taraflı avantajlı bir çözüm olarak görmektedir. Dolayısıyla Cıvaoğlu’nun söylemi, köprünün sorunları çözme kapasitesini “nefes yolu” şeklinde yücelterek ele almaktadır. Cıvaoğlu’nun alıntısındaki köprüyle ilgili yaklaşımı, Ulaştırma Bakanlığına (2016; 2023) ait rapor ve söylemlerinde köprünün hedeflenen-öngörülen araçsalılığıyla örtüşmektedir.

Dönemin Başbakanı Binali Yıldırım, törende yaptığı konuşmada köprünün ulaşım gerekçesini bir kez daha inşa etmektedir: “...Yavuz Sultan Selim Köprüsü yarın hizmete girecek. Köprünün özelliği şu; Yavuz Sultan Selim’den geçen bütün otobüsler,

tırlar artık şehir içine giremeyecek. Hepsi Yavuz diyecek. Böylece İstanbul'un trafiği de biraz daha rahatlayacak." (Habertürk, Ağustos 26, 2016) Yıldırım YSS Köprüsü'nün, İstanbul trafiğini rahatlatma amacı taşıdığını dile getirmekte ve köprünün kent trafiği sürecinde bir çözüm olarak görülmesine yol açmaktadır. Alıntındaki "Yavuz diyecek" ifadesiyle köprünün, halkın günlük yaşamına somut faydalar sağlayacağı vurgulanmaktadır. Bu söylem, köprüyü sadece sembolik bir yapı değil, işlevsel ve halkın ihtiyaçlarına cevap veren bir araç olarak konumlandırmaktadır. Tefik Güngör, Dünya'daki, "Yavuz Sultan Selim köprüsü önemli bir projedir" isimli yazısında, köprü ihtiyacının temel argümanını tekrar üretmektedir. Güngör'ün yazısının başlığından da anlaşılacağı üzere, Güngör üçüncü köprünün "ağır karayolu trafiğini rahatlatacak" ve "ağır vasıta trafik" yükünü taşıyacağını vurgulamaktadır (Güngör, 26.08.2016, Dünya). Dolayısıyla Güngör'ün yazısında ve söylem stratejisinde köprünün teknolojik işlevi pekiştirilmektedir, köprü, karayolu taşımacılığı için en ideal çözüm olarak gösterilmektedir.

YSS Köprüsü'nün açılış gününde, Yeniçağ Gazetesinin manşetinde üçüncü köprü, "İstanbul trafiğine yeni umut kapısı" şeklinde sembolize edilmektedir (Yeniçağ, Ağustos 26, 2016). Bu ifade, köprünün İstanbul'un kronikleşmiş trafik sorununa çözüm getireceği vaadini taşımaktadır. Bu, köprüyü bir altyapı projesi olarak değil, trafik sıkışıklığına bir çare ve umut kaynağı olarak çerçevelemektedir. YSS Köprüsü'nün açılış gününde Kuzey Ormanları Savunması (KOS), üçüncü köprü ve bağlantılı çevre yolu projesiyle ilgili bir basın açıklaması yapmaktadır. Bu açıklamada, "iki köprünün çözemediği trafik sorununu, üçüncü köprünün çözemeyeceği" belirtilmekte ve köprülerin trafiği azaltmayacağı fikri, "köprüler, kendi trafiğini yaratır çünkü köprülerin taşıdığı yolcu değil, araçtır. İstanbul trafiğindeki sıkışıklık, toplu taşımacılığın yaygınlaştırılmamasından kaynaklanmaktadır" argümanlarıyla desteklenmektedir (Birgün, Ağustos 26, 2016). Akşam Gazetesi, üçüncü köprünün trafik performansını, açılışından sonra 30 Ağustos 2016 (Zafer Bayramı dolayısıyla resmi tatil) tarihinde vermektedir ve köprünün "trafiği rahatlattığını", ayrıca bir ve ikinci köprüyü kast ederek "köprüler bomboş" ifadesini kullanmaktadır (Akşam, Ağustos 30, 2016). Resmi tatil günleri, trafik yoğunluğunun normalden düşük olduğu günlerdir. Dolayısıyla köprülerin "bomboş" olması, tatil günü olmasına bağlı olağan bir durumdur. Dolayısıyla, köprünün trafik performansını tatil günündeki verilere dayanarak değerlendirmek yanıltıcı olabilir.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün açılışından bir ay sonra köprüden geçen araçlarla ilgili de bilgi veren Ulaştırma Bakanı Arslan, “Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden günde yaklaşık 110 bin araç, Osmangazi Köprüsü'nde ise günlük ortalama 20 bin araç geçiyor. Biz etüt çalışması yaparken Osmangazi'den 15 bin, Yavuz Sultan Selim'den 50 bin araç bekliyorduk. Bu konuştuğumuz rakamlar başlangıç rakamları. Bağlantı yollarının tamamlanmasıyla bu sayı daha da artacak” ifadesini kullanmakta ve üçüncü köprü'nün geçiş verilerinin, öngörülenden fazla olduğunu dile getirmektedir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2016).

5.1.2. Teknik Rekorlar: Köprü'nün “En”leri

Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün teknik özellikleri; “322 m kule yüksekliği, 59 m tabliye genişliğine sahip 1.408 m orta açıklığı ve toplam 2.164 m uzunluğuyla üzerinden raylı sistem geçen dünyanın en uzun asma köprüsü” olma özelliklerini taşımaktadır. (KGM, 2023; IC, 2024)

Milliyet, köprü'nün temel törenini manşetlerine köprü'nün açılacağı zaman “en geniş”, “en yüksek” ve “en uzun” köprüsü olacağına dair başlıklar atmaktadır. Türkiye Gazetesi ise köprü'nün temeli atıldığında manşetinde “dünyanın birincisi...dünyadaki rakiplerine de fark atacak” şeklinde, YSS Köprüsü'nün açılış gününde köprüyü, “bir mühendislik harikası” olarak değerlendirilmekte ve “sekizi karayolu, ikisi demiryolu olmak üzere 10 şeritli” ve “üzerinde raylı sistem bulunan dünyanın en uzun köprüsü” gibi teknik özellikleri verilmektedir (Türkiye, Mayıs 30, 2013; Türkiye, Ağustos 27, 2016). Yavuz Sultan Selim Köprüsü, açıldığı dönemde 1408 metre açıklığı ve 2164 metre uzunluğu ile dünyanın “en geniş köprüsü” olarak adlandırılmaktadır (Yılmaz, 26.08.2016, Birgün; Güneş, Ağustos 27, 2016). Köprü'nün bu özellikleri, *Hürriyet Gazetesi*'nin manşetinde, “Türkiye tarihi günlerinden birini yaşadı”, “Boğaz'da dünya rekoru” ve “Gurur Köprüsü” ifadeleriyle ele alınmaktadır (Hürriyet, Ağustos 27, 2016). Yine *Akit Gazetesi*, köprü açılışını manşetlerine; “İstanbul'un üçüncü köprü gururu” ve “dünya kıskandı” ifadeleriyle taşımaktadır (Akit, Ağustos 27, 2016). *Yeniçağ Gazetesi* ise köprü'nün teknik anlamda avantajlı olduğu özelliklere atıfta bulunarak başlığına “İlklerin köprüsü açıldı” ifadesini kullanmaktadır (Yeniçağ, Ağustos 27, 2016). Bu ifadeler, üçüncü köprüyü ulusal başarı ve teknik özellikleriyle yücelten mesajlar taşımaktadır. Ancak manşetlerden içeriğe girildiğinde köprü projesinin raylı sistem eksikliği ve tamamlanmamış yollarının olduğu gözükmektedir. Dolayısıyla üçüncü köprü'nün teknik ve yapısal özellikleri, mevcudiyet olarak eksiktir.

Hasan Pulur, Milliyet'teki "Olaylar ve İnsanlar" köşesinde, "Köprü ve Yavuz..." adındaki yazısında, üçüncü köprünün "dünyanın sayılı köprülerinden biri" olduğunu dile getirmektedir. Ancak "dünyanın en büyük köprüsü" iddiasının doğru olmadığını, "üzerinden tren geçen tek köprü" olduğunu vurgulamaktadır (Pulur, 31.05.2013, Milliyet). Pulur, köprünün "en" iddialı teknik özelliğinden biri olan "dünyanın en uzununu" ya da "en geniş" gibi yüceliklerini, söyleminde kırmaktadır.

Melih Aşık, Milliyet'teki "Açık pencere" köşesinde, "Başımıza gelenler!" isimli bir yazı kaleme almakta ve YSS Köprüsü ile ilgili sunulan bu teknik özelliklerin aktarıldığı söylemlerdeki bilgi aktarımı ile algı yönetimi arasındaki farkları göstermektedir.

"Üçüncü Köprü'nün 59 metrelik genişlik ile dünyanın en geniş asma köprüsü olduğu doğru. Ancak dünyanın en uzun asma köprüsü bu değil, Japonya'daki Akashi Kaikyo Köprüsü. Uzunluğu 3911 metre. Üçüncü Köprü'nün uzunluğu ise 1875 metre. Üçüncü Köprü için aslında 'üzerinden demiryolu geçen en uzun asma köprü' denebilir. Ancak 'demiryolu' kısmı atlanınca ortaya bu yanlış ifade çıkıyor." (Aşık, 27.08.2016, Milliyet)

Aşık, köprüyle ilgili söylenen "en uzun" ve "en geniş" gibi teknik özellikleri/ sıfatları, köprünün teknolojik üstünlüğünü yüceltmek adına kullanıldığını iddia etmekte ve iddialarını somut biçimde söyleminde inşa etmektedir. Söylemde, köprünün genişliğinin "dünyanın en geniş asma köprüsü" olarak belirtilmesidir fakat uzunluk konusunda benzer bir rekorun bulunmadığının "Japonya'daki Akashi Kaikyo Köprüsü" ile vurgulanmasıdır.¹⁹⁰ Bilhassa "demiryolu" kısmı atlanınca ortaya çıkan yanlış ifade durumu, söylem analizinde bilginin eksik sunulmasının yarattığı yanıltıcı etkileri ortaya koymaktadır. Böylece Aşık'ın söylem retorikinde köprü için teknik özellikler arasında yapılan seçimlerle belirli bir üstünlük algısı yaratılmaya çalışıldığı işaret edilmektedir. Bu tür bir söylem stratejisi veya tartışması hem Flyvbjerg'in teknolojik yüceliği bağlamında projelerde ilgili teknik özellikleri vurgulayan başlıkların öne çıkarılması gibi değerlendirilebilir hem de Van Dijk'ın yaklaşımında vurguladığı gibi haberin gerçeklikleri manipüle etmesi/ algı yönetimi yapması ve kamuoyunun doğru bilgilendirilmesi açısından hangi bilgilerin öne çıkarılacağına dair bir örnek sunmaktadır.

5.1.3. "Hızlı hızlı" bitirilmesi

Üçüncü Köprü'nün "hızlı bir şekilde tamamlanması", aktörlerin söyleminde; Türkiye'nin "mühendislik" kapasitesindeki ve "teknoloji" kullanımındaki ilerlemeyi

¹⁹⁰ Bu doğru bir bilgidir ancak 2022 yılında, Japonya'daki Akashi Kaikyo Köprüsü'nü geçerek dünyanın "en uzun" asma köprüsü statüsü, 1915 Çanakkale Köprüsü'ne geçmektedir, bu sıralamada Osman Gazi Köprüsü, 8. sırada, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ise 14. sıradadır.

gözler önüne sermektedir. Köprünün temel atma töreninde, Başbakan Erdoğan'ın köprünün müteahhit firmalarından olan Hyundai firmasının yetkililerine “quickly quickly”¹⁹¹ şeklinde seslenmesine ithafen oluşturulan Vatan manşeti “bu köprü bitsin quickly quickly” şeklindedir (Vatan, Mayıs 30, 2013). Yavuz Donat, Sabah'taki “Köprü” yazısında, üçüncü köprünün kısa sürede bitirilmesinin “büyük başarı” olduğunu dile getirmekte ve “İbrahim Çeçen'in şahsında müteahhitlik sektörünü Türk mühendis mimar ve işçisini kutluyoruz. Böylesine muhteşem bir eseri bu sürede (29 Mayıs 2013... 26 Ağustos 2016) bitirmek büyük başarı...” ifadelerini, “Hayırlı olsun” yazısında ise bu süreye tekrar “başlama tarihi 2013...açılışı 2016...” şeklinde değinmektedir (Donat, 25.08.2016, Sabah; 26.05.2016, Sabah) Donat söylem stratejisine ulusal ve estetik anlatılar ekleyerek köprünün kısa sürede tamamlanmasını hem teknik ve mühendislik başarısı olarak hem de aynı zamanda Türk mühendisliğinin, mimarlığının ve işçisinin yetkinliği olarak öne çıkarmaktadır. Köprünün bitirilme sürecini hız ve verimlilik açısından idealize eden Donat, başarı odaklı söylemin medyada yeniden üretilmesini sağlamakta ve geniş kitleler nezdinde eleştirel tartışmaların önünü kesmektedir. Milliyet'teki “Üçüncü köprü hayırlı olsun” yazısıyla Güngör Uras, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün “üç yılda” tamamlanmasını, “alkışlanacak bir gelişme” olarak tanımlamaktadır (Uras, 26.08.2016, Milliyet).

Posta'da “Alçakça bir saldırı daha” isimli yazısıyla Hakan Çelik¹⁹², köprünün teknolojik yüceliğini: “Cumhuriyet tarihimizin en büyük mühendislik projelerinden biri daha 3 yıl gibi rekor bir sürede tamamlandı” şeklinde kurmaktadır (Çelik, 26.08.2016, Posta). Çelik, köprünün teknik özelliklerinden hareketle üçüncü köprüyü, teknik bir başarı olarak sunmaktadır. Çelik söylem stratejisinde üçüncü köprüye daha güçlü bir mana yüklemek adına, “Cumhuriyet tarihimizin” vurgusunu da ekleyerek köprünün teknik anlatısına, tarihsel ve ulusal bir başarı da eklemektedir. Çelik söyleminde, büyük projeleri hızlı bir şekilde tamamlamanın, bir başarı ölçütü olarak görülmesini pekiştirmektedir. Böylelikle projenin hızını ve teknik verimliliğini öne çıkararak kamuoyunda olumlu bir algı oluşturmayı amaçlamaktadır.

YSS Köprüsü açılış töreninde konuşan -köprünün temelini de atan- 11 Cumhurbaşkanı Abdullah Gül üçüncü köprüyle ilgili “3 sene içinde bu büyük mühendislik harikasının

¹⁹¹ Hızlı hızlı.

¹⁹² İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi'nden mezun olan yazar, gazeteciliğine Günaydın'da başlamaktadır. Daha sonra *Hürriyet* ve *Posta* gazetelerinde çalışan yazar, son olarak CNNTÜRK'te çalışmaktadır.

açılışını gerçekleştiriyoruz. İstanbul’da hayat artık çok daha kolaylaşacak” ifadelerini kullanmaktadır (Sabah, Ağustos 27, 2016). Gül söylem stratejisinde, köprünün hem hızlı yapılmasını hem mühendisliğini hem de yaratacağı konforu yüceltmektedir ve üçüncü köprüyü teknolojik başarı ve toplumsal fayda üzerinden meşrulaştırarak köprüye yönelik olumlu bir algı inşa etmeyi amaçlamaktadır. YSS Köprüsü, temeli atıldığından itibaren “39 ayda” tamamlanmakta ancak köprüye bağlı otoyollar (Mahmutbey-Odayeri, Odayeri-Paşaköy, Paşaköy-Sancaktepe gibi) eksiktir (Hürriyet, Ağustos 27, 2016; Akşam, Ağustos 27, 2016). “Rekorların ve ilklerin” projesi olarak adlandırılan üçüncü köprü, “öngörülenden 9 ay daha erken” açılmaktadır (Türkiye, Ağustos 27, 2016; Şeker, 30.08.2016, Yeni Şafak). Yine rekor olarak görülen bu süre, sadece köprü açılışı ile sınırlıdır, üzerine inşa edilecek raylı sistem entegrasyonu ve bağlantılı çevre yolları olmadan açılmaktadır. Günümüze kadar gelen bu zaman zarfı içinde ve köprü açılışının üstünden 8 yıl geçmesine rağmen köprünün üstünden geçmesi planlanan raylı sistem ağı, entegre edilememektedir.¹⁹³

5.2. Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün Estetik Yücelikleri

YSS Köprüsü’nün estetik yücelik tartışmaları, tıp ki Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprülerinde olduğu gibi köprünün Boğaz’daki görüntüsü, “medeniyet” algısı, tekrarlanan “gerdanlık” metaforu ve kent çevresiyle olan ilişkisi üzerinedir.

5.2.1 “Medeniyet” ile İnşa Edilen Bağ

Estetik açıdan, köprünün tasarımı ve Boğaz’daki “görkemli” konumu, “medeniyet”, “anıtsal” ve “çağdaş” kavramlarıyla ilişkilendirilen “kent silüetine/ görüntüsüne/ görseline katkı” iddiasını taşımaktadır. Ancak köprünün estetik bağlamı olan “medeniyet” anlatısı, genellikle tamamlayıcı bir unsur olarak kullanılır. Böylelikle köprünün “medeniyet” söylemine yaptığı katkı, daha çok sembolik anlamda ön plana çıkmaktadır.

2013 yılında üçüncü köprünün temel atma törenlerinde konuşan dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan, üçüncü köprü için “bu bir medeniyet projesidir” demektedir (Habertürk, Mayıs 30, 2013). Yine dönemin İBB Başkanı Kadir Topbaş, köprüyle ilgili yaptığı bir açıklamada, “3. köprü bir anıt yapıdır. İstanbul’a çok önemli katkı sunacaktır.” ifadesini kullanmaktadır (Habertürk, Mayıs 31, 2016). Erdoğan’ın ve

¹⁹³ 2024 yılının Ocak ayında Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, “Kalkınma Yolu Projesi” olarak tanımladıkları güzergâhlardan birisi olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinden geçecek demir yolu projesinin ihalesinin yapılacağını ve yapımının 4-5 yıl süreceğini, dolayısıyla projenin 2028 yılı içerisinde hayata geçebileceğini duyurmaktadır (Ulaştırma Bakanlığı, 2024).

Topbaş'ın alıntılarında üçüncü köprüyü, “medeniyet projesi” ve “anıt yapı” olarak değerlendirmesi, köprüyü abideleştirmektedir.

2016 yılında dönemin Adalet ve Kalkınma Partili Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan, üçüncü köprünün “çağdaş Türkiye'nin simgelerinden biri olacak” ifadesini kullanmaktadır (Türkiye, Ağustos 21, 2016). Yine aynı yıl dönemin Başbakanı Binali Yıldırım:

“Bu köprü sadece İstanbul'a hizmet etmiyor. Bu köprü Uzakdoğu'dan, Çin'den yola çıkıp Londra'ya kadar giden tarihi İpek Yolu'ndaki bütün yolculuklara hizmet ediyor. Bu insanları birbirine bağlayan ve medeniyetleri birbiriyle buluşturan en güzel eserlerin başında geliyor. Yavuz Sultan Selim köprüsü sadece bir köprü değildir, bir sanat eseridir” (Vatan, Ağustos 27, 2016).

Arslan'ın ve Yıldırım'ın alıntılarında, köprünün işlevsel sembolizmi ve estetiği üzerinden projeye yönelik muhalefeti yumuşatmak, milli gururu artırmak ve Türkiye'nin küresel stratejik önemine dikkat çekecek biçimde vurgulamaktadır.

Köprü açılışında konuşma yapan eski Adalet ve Kalkınma Partisi Başbakanı Ahmet Davutoğlu köprü için “Allah, Asya ile Avrupa'yı, insanlığı birbirine bağlayan bu köprüyü hep güzellikleri bağlayan bir köprü kılın” ifadelerini kullanmaktadır (Sabah, Ağustos 27, 2016). Davutoğlu, köprünün “güzellikleri bağlaması” gibi idealist ifadeler kullanarak köprüyü yalnızca bir altyapı projesi olmaktan çıkarıp, toplumlar ve medeniyetler arası bir bağ kurma simgesine dönüştürmektedir. Bu, projenin toplumsal manada barışçıl, kapsayıcı ve birleştirici bir işlevi olduğu fikrini güçlendirmektedir.

5.2.2. “Üçüncü” Gerdanlık

Boğaz üzerindeki üçüncü köprünün, “gerdanlık” olarak tanımlanması, köprünün İstanbul'un doğal güzelliği ile uyumlu bir şekilde kente değer kattığı fikrini ima etmektedir. Üçüncü köprü için kullanılan bu metafor, Boğaz'ın görsel kimliğini tamamlayan zarif bir takı olarak sunmakta, güzellik ve incelik çağrışımlarıyla köprüyü birer sanatsal eser gibi yüceltmektedir. Ancak söylem stratejisinde bu algıya karşıtlık oluşturmak isteyen alıntılar, “gerdanlık” ile tam ters bir etki de yaratabilmektedir.

Şenol Baştakar, Star'daki “Yeni bir İstanbul doğuyor” isimli yazısında, temeli atılacak üçüncü köprüyü, “mega kente üçüncü gerdanlık” şeklinde değerlendirmekte ve kentin projelerle “dev bir şantiyeye” dönüştüğünü vurgulamaktadır (Bastakar, 29.05.2013, Star). Üçüncü köprünün temel atma törenin adı “Boğaz'ın yeni incisi”dir, ayrıca törende konuşan dönemin Başbakan Erdoğan, üçüncü köprü için “Boğaziçi'ne üçüncü gerdanlığı takıyoruz” ifadesini kullanmaktadır (Habertürk, Mayıs 30, 2013). YSS Köprüsü'ne nadir-değerli taşlar ve takılarla yapılan çağrışımlar, köprünün, estetik açıdan köprünün zarafet ve güzellik ile anılmasını sağlamaya çalışmaktır. Yavuz

Donat, Sabah'taki "Vitrin" köşesinde "Köprü" isimli yazısında, YSS Köprüsü'nün açılışını "İstanbul Boğazı'na üçüncü gerdanlık yarın takılacak" ifadesiyle aktarmaktadır (Donat, 25.08.2016, Sabah). Donat'ın bu alıntısı, köprünün estetik yüceliğini ön plana çıkarmaktadır.

YSS Köprüsü'nün açılışını manşetlerine taşıyan Vatan Gazetesinin köprü söyleminde; köprünün "ışıklandırması"¹⁹⁴, "görsel bir şölene" benzetilmekte, yine köprü için "Boğaz'ın yeni incisi, geceleri ise başka bir güzel" ifadesi kullanılmakta ve köprüye "halkın büyük ilgi"¹⁹⁵ gösterildiğinden bahsedilmektedir (Vatan, Ağustos 28, 2016). Bu tarz ifade ve aktarımlar, projenin estetik ve sembolik değerlerini öne çıkararak milli gurur ve modernleşme söylemlerini güçlendiren bir çerçevede yüceltilmektedir. Köprünün toplumsal meşruiyetini artırmaya yönelik ideolojik bir strateji olarak değerlendirilebilecek bu söylem, projenin eleştiriden uzaklaştırılması amacına hizmet edebilir.

Birgün'den Erk Acarer¹⁹⁶, "De ayrı" köşesinde, "Çin pavyonu 'zarafetinde' 3. köprü: Katliamların şifresi" isimli yazısında, YSS Köprüsü'nü şöyle tanımlamaktadır: "Ölümün şifresi Yavuz Sultan Köprüsü... Boğaz'ın üçüncü gerdanlığı. Talan, yalan, rant, kıyım" (Acarer, 27.08.2016, Birgün). YSS Köprüsü'nün estetik yüceliği olan "gerdanlık" metaforu, Acarer'in söylem stratejisinde köprünün çekiciliğini temsil etmemekte, projeye dair eleştirilerin altını çizen bir ironi aracı olarak işlev görmektedir. Bu çifte anlam, köprünün kent için hem bir süs hem de bir yara izi gibi gören düşünceyi güçlendiren iddialı bir retorik kurgu yaratmaktadır.

5.2.3. Çevresel Koruma Perspektifinden Ekolojik Değere

Üçüncü Köprü Projesi'nin, 1993 yılında dönemin hükümeti (Doğru Yol Partisi-Sosyaldemokrat Halkçı Parti koalisyonu/ Tansu Çiller Başbakanlığında) "yatırım programına" alındığı için Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED)¹⁹⁷ Yönetmeliği'ne tabi tutulamayacağı savunulmuştur. Ancak buna rağmen bilimsel araştırmalar, geçmiş

¹⁹⁴ Köprü ışıklandırılması için on biri endüstriyel dağcıyla beraber yirmi beş kişi çalıştı ve bilgisayar sistemiyle yönetilen ışıklandırma ile senkronize ışık oyunları yapılmaktadır (Vatan, Ağustos 28, 2016).

¹⁹⁵ YSS Köprüsü'nden geçiş, açıldığı gün olan 26 Ağustos 2016 tarihinden 31 Ağustos 2016 tarihine kadar ücretsizdir. Bu süreçte köprüden geçen insanlar, köprüden geçip orada fotoğraf çekmektedir (Vatan, Ağustos 28, 2016).

¹⁹⁶ Yazar, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Sosyal Antropoloji branşından mezun olmakta ve *Milliyet*, *Sabah*, *Habertürk*, *Cumhuriyet* ve *BirGün* gibi gazetelerde çalışmaktadır.

¹⁹⁷ ÇED Uygulaması; "Gerçekleştirilmesi planlanan projelerin çevreye olabilecek olumlu ve olumsuz etkilerinin belirlenmesinde, olumsuz yöndeki etkilerin önlenmesi ya da çevreye zarar vermeyecek ölçüde en aza indirilmesi için alınacak önlemlerin, seçilen yer ile teknoloji alternatiflerinin belirlenerek değerlendirilmesinde ve projelerin uygulanmasının izlenmesi ve kontrolünde sürdürülecek çalışmalardır" (T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2024a).

köprü projelerinden edinilen deneyimler ve çevresel riskler göz önünde bulundurularak, ÇED sürecinin uygulanması gerektiği yönünde talepler olmuştaki ve Ulaştırma Bakanlığı ile Çevre ve Orman Bakanlığı arasında, projenin ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulmaması konusunda bir uzlaşa sağlanmıştır. Bu durum, projenin çevresel risklerinin yeterince analiz edilmediğini ve çevre hukuku açısından eleştirilere açık olduğunu göstermektedir. Ayrıca hem İBB 2009 İstanbul Çevre Düzeni Planına göre hem de TMMOB'un 2010'daki raporuna göre, üçüncü köprü projesinin yatırım programına alındığı dönemde kesin güzergâh ve çevresel analizler yapılmadığı için, ÇED'den muaf tutulmasına dayanak gösterilen geçici 3. maddenin hukuki geçerliliği tartışmalıdır. TMMOB'a göre, planda ve raporda, kamu yararı ve çevre hukuku bakımından, projenin ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulması gerektiği ve "yasal mevzuatın yeterli olmayışı" vurgulanmaktadır (İBB, 2009: 364; TMMOB, 2010: 34-35). Böylelikle üçüncü köprünün bu başlıktaki tartışmaları, kent çevresinin köprüyle kuracağı ilişki minvalindedir.

Pelin Cengiz, Taraf'taki "Kulis Tarafı" köşesinde, "Çılgın proje Avrupalı Yeşiller'in markajında" isimli yazısında, "Çevresel etki değerlendirmesi (ÇED)" raporlaması bağlamında üçüncü köprünün inşa edilmesinin çevreye yansıyacak etkilerini tartışmaktadır: "3. köprü ve 3. havalimanı, topyekûn İstanbul'un kuzey ormanlarını yani akciğerlerini yok edecek olan projeler dizisi, bunun yanı sıra çeşitli canlıların göç yollarını, biyoçeşitliliği tahrip edecek" (Cengiz, 22.05.2013, Taraf). "ÇED raporlamasının" süreçteki rolü, Cengiz'in söyleminde eleştirel bir şekilde gündeme getirilmektedir. Cengiz söylem stratejisini güçlendirmek adına, bu raporlamadan hareketle projelerin tabiata vereceği etkinin boyutunu vurgulamaktadır. Çünkü ÇED raporları, projelerin çevre üzerindeki etkilerini değerlendirmek ve olası zararları önlemek için bakanlık bünyesinde yönetmeliği oluşturulan bilimsel raporlardır. Dolayısıyla Cengiz'in söylem stratejisi, bürokrasinin şeffaflığına ve hükümetin çevre politikalarındaki tutarlılığına yönelik bir eleştiri barındırmaktadır. Dolayısıyla Cengiz'e göre -prosedürlere göre ilerlenmezse-, üçüncü köprü ve üçüncü havalimanı gibi projelerin çevresel ve ekolojik maliyetlerinin göz ardı edilmesi üzerine kuruludur. Yine Cengiz Aktar¹⁹⁸, Taraf'taki "Quo Vadimus" isimli köşesinde "Yarın fethin 60. yıldönümü" isimli yazısında, üçüncü köprünün temel atımı için şu ifadeleri kullanmaktadır: "Yarın şehrin son akciğeri olan kuzey ormanlarını ilelebet yok edecek

¹⁹⁸ Yazar-akademisyen, Sorbonne Üniversitesi'nde İktisat alanında eğitim almaktadır. *Agos* ve *Taraf* gibi gazetelerde yazılarını yazmaktadır.

olan üçüncü köprü ve kuzey otoyolunun temel atma töreni var ya da kuzey ormanlarını fethetme töreni...” (Aktar, 28.05.2013, Taraf) Bu alıntısıyla Aktar, üçüncü köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu projelerine yönelik eleştiriyi çevresel perspektiften ele almakta ve eleştirilerini olumsuz çağırışlarla sunmaktadır. Aktar’ın alıntısındaki “ilelebet yok edecek” ifadesi, köprü ve otoyol projelerinin geri dönüşsüz bir ekolojik yıkıma yol açacağına işaret etmektedir. Aktar söylem stratejisinin anlamını güçlendirmek adına, İstanbul fethinin yıldönümünde temeli atılan köprü için seçilen tarihe nazarede bulunmaktadır. Söylemindeki “kuzey ormanlarını fethetme töreni” ifadesi, projeyi sadece teknik bir gelişme olarak değil, doğaya yönelik bir “istila” ile özdeşleştirilmektedir. “Fethetme” metaforu, iktidarın ve büyük altyapı projelerinin doğayı bir engel veya zapt edilmesi gereken bir alan olarak gördüğünü ima etmektedir. 2013 yılında Başbakan Erdoğan, köprü ve bağlantı yollarının çevreyle sağlıklı bir ilişki kuracağını iddia etmektedir: “Bağlantı yollarıyla çok farklı bir görüntü arz edecek. Hepsinden de öte bu köprü, aynı zamanda çevreyi korumaya yönelik özellikleri olan bir köprü olacak” (Milli Gazete, Mayıs 30, 2013). Erdoğan bu ifadesiyle üçüncü köprü’nün estetik, fonksiyonel ve çevresel açıdan idealize edilmiş bir çerçevede sunulduğunu göstermektedir. “Çevreyi koruma” iddiası, projeye yönelik muhalefeti azaltmak ve çevresel etkiler konusundaki endişeleri yatıştırmak için bir tür söylem stratejisi olarak değerlendirilebilir. Zira, köprü ve otoyolları için doğal alanlardaki ağaçların kesileceği, ekolojik birtakım değişiklikler ve yer değişimleri olacağı kaçınılmazdır. Yine dönemin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Yıldırım, üçüncü köprü projesiyle amaçlarının “doğal yapıyı muhafaza etmek”, köprü’nün “ekolojik proje” olmasını sağlamak olduğunu belirtmektedir (Yeni Şafak, Mayıs 29, 2013).

Cumhuriyet Gazetesi, üçüncü köprü’nün temel atılmasının ardından köprü’nün estetik yüceliğine dair en ağır eleştirileri; “yeşili yok edecek ‘katliam köprüsü’” ve “İstanbul’un akciğerini bitirecek proje” şeklinde yer vermektedir (Cumhuriyet, Mayıs 30, 2013). Bu ifadelerle üçüncü köprü projesinin çevreye vereceği etkiler, oldukça olumsuz ve riskli biçimde çerçevelenmektedir. Orhan Bursalı¹⁹⁹, Cumhuriyet’teki “Bilim ve Siyaset” köşesinde, “İstanbul’un leşi ortada kalacak” isimli bir yazısında, üçüncü köprüyü ve köprü yolunu (Kuzey Marmara Otoyolu); “kuzey ormanlarının toptan yok oluşudur” şeklinde tanımlamaktadır (Bursalı, 30.05.2013, Cumhuriyet).

¹⁹⁹ Berlin Freie Üniversitesi’nde Siyaset Bilimi okuyan yazar, 1987 yılından günümüze *Cumhuriyet* Gazetesinde yazmaktadır.

Bursali'nın bu alıntısı, üçüncü köprü ve çevre yolu projesi için bir “doğa alarmı” vurgusudur. Alıntındaki “toptan yok oluş” ifadesi, projelerin geri dönüşsüz ve geniş çaplı ekolojik yıkıma neden olduğunu ima eder. Ayrıca bu ifade, inşaatın yalnızca sınırlı bir alanı değil, bütün bir ekosistemi ve biyolojik çeşitliliği tehdit ettiğini öne sürmektedir. Bu bağlamda, kısmi veya kontrollü bir plan yerine, telafi edilemez bir doğa kaybı veya zarar vurgulanmaktadır. Yine Cumhuriyet'ten Şükran Soner, “İşçinin Evreninden” köşesinde, “Ya Allah, Bismillah” isimli bir yazı yazmakta ve üçüncü köprüyü; “çevre düzen planında görülmeyen, ÇED raporları olmayan” bir proje olarak konumlandırmaktadır. Soner yazısında ayrıca, üçüncü köprünün yaratacağı olası çevresel boyutları şu ifadelerle çizmektedir: “üçüncü köprü tek başına “7 milyon üstü daha nüfusu çekmesi karabasanı ayrıntı, yeni betonlaşma, yerleşim, kesilecek ağaçlar, İstanbul'un son güzellikleri, yeşilleri...” (Soner, 30.05.2013, Cumhuriyet). Soner alıntısında, köprünün çevresel ve planlama ilkeleri açısından tartışmalı yönlerine odaklanmaktadır. Soner'in söylem stratejisinde köprü, hukuken tartışmalı, aynı zamanda şeffaf olmayan planlama süreçlerinin, çevresel denetimsizliğin ve siyasi iradenin “keyfi” bir yansıması şeklinde gösterilmektedir. Ancak köprünün kente ve çevreye etkileri ve doğa için “endişe verici” sonuçları, yazısında daha ağır basmaktadır/ ön plana çıkmaktadır. Öncelikle, “karabasan” metaforu, nüfus ve yapılaşma dengesizliğinden oluşacak kontrolsüz kentleşmenin yaratacağı yoğunluk, kaos ve yaşam kalitesindeki bozulmayı anlatır. “Kesilecek ağaçlar” ifadesi, projelerin İstanbul'un akciğeri olan Kuzey Ormanları'nın yok edilmesi anlamına geldiğini açıkça belirtir. “İstanbul'un son güzellikleri, yeşilleri” ifadesi, kentin kalan “son” doğal ve estetik değerlerinin hızla yok olmakta olduğuna dikkat çekmektedir. Bu söylem, kentin giderek daha fazla betonla kaplandığını, doğal güzelliklerin ve manzaraların kaybolduğunu ifade etmektedir.

Melih Aşık, Milliyet'teki “Açık Pencere” köşesinde, “Vay vay vay Tramvay...” isimli yazısında, üçüncü köprünün estetik değerini, köprünün çevresel etkileri üzerinden kurmaktadır.

“Üçüncü köprünün yani Yavuz Sultan Selim köprüsünün temeli atıldı. Şehir Plancıları Odası diyor ki: ‘3. Köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu, 3. Havalimanı, Kanal İstanbul gibi plan kararına uygun olmayan projelerin halkın gereksinimleri ile uzaktan yakından alakası yoktur.’

Üçüncü Köprü ve havalimanı nedeniyle 4 milyonun üzerinde ağaç kesilecek... İstanbul'un havası, suyu kesilecek. Başbakan fidan dikmekten söz ediyor... Kesilen ağaçla dikilecek fidan aynı şey mi? Hem nerede o dikilen fidanlar?” (Aşık, 30.05.2013, Milliyet)

Aşık alıntısında üçüncü köprü gibi mega projelerin yalnızca ulaşım sorunlarını çözmekle sınırlı olmadığını, aynı zamanda çevresel ve ekolojik dengeyi ciddi şekilde

tehdit ettiğini ortaya koymaktadır. Aşık, stratejisini güçlendirmek adına söyleminde “otorite” olarak alıntılacağı Şehir Plancıları Odası’nın bilimsel bilgisini de kullanmaktadır. Dolayısıyla Aşık’ın söylemine göre köprü, sürdürülebilirlik ilkeleri ile çelişmekte ve ekonomik kazanç uğruna çevresel maliyetlerin göz ardı edildiğini vurgulamaktadır. Ayrıca kesilen her ağaca karşılık dikilen fidanları, ekolojik restorasyonun yetersizliği ve geri döndürülemez zararlar üzerine yapılan bir vurgu şeklinde söylemine ekleyen Aşık, köprü projesinin kamu yararı adına meşruiyetini sorgular hale getirmektedir.

Emre Aköz²⁰⁰, Sabah’ta yazdığı “Üçüncü köprü: Alevileri rencide etmek şart mıydı?” yazısında, üçüncü köprüye gelen “kuzey ormanları ekolojisiyle” ilgili eleştirilere katılmadığını şöyle açıklamaktadır: “Açılacak yollar nedeniyle ağaçlar kesilecektir. Ancak günümüzün imkanları kesilen bir ağacın yerine çok daha fazlasının dikilmesini sağlıyor” (Aköz, 30.05.2013, Sabah). Aköz bu söylemiyle üçüncü köprünün yaratacağı olası ekolojik tahribat senaryosunu meşrulaştırmaya yönelik bir strateji izlemektedir. Aköz, “Ağaç kesimi” gibi somut çevresel zararı kabul etmekle birlikte, bu zararın “telafi edilebilir” olduğunu iddia ederek projeyi rasyonelleştirme yoluna gitmektedir. “Kesilen bir ağacın yerine daha fazlasının dikilmesi” ifadesi, ekolojik kayıpların niceliksel olarak karşılanabileceği ve bu nedenle kaybın önemli olmadığı algısını yaratmaktadır. Ancak Aköz’ün “teknolojik iyimserlik” yaklaşımının eleştirel analizinde bazı çelişkiler ortaya çıkmaktadır. Öncelikle, İstanbul’un “kuzey ormanları ekosistemi” yalnızca ağaçlardan ibaret değildir; bu alanlar, biyolojik çeşitlilik, su havzalarının korunması, karbon emilimi ve iklim dengesinin sürdürülmesi açısından kritik öneme sahiptir. Yapılan telafi ağaçlandırmaları, bu orman ekosisteminin kaybolan bütüncül yapısını geri getiremez. Ayrıca, yeni dikilen ağaçların, yetişkin ormanların ekolojik işlevini yerine getirmesi için onlarca yıl gereklidir.

Güneri Cıvaoglu, Milliyet’teki “Bugün” köşesinde, “Yavuz ilk halifeydi...” isimli yazısında, tıp ki Emre Aköz gibi, köprü projesi için ağaçların kesilmesini “üzücü” bulmaktadır. Ancak güncel koşullarda kesilen ağaçlar yerine dikilen fidanların, alanda aynı işlevi sürdüreceğini iddia etmektedir.

“‘Kesilecek ağaçlar’ elbette üzücü. Ancak ‘aynı sayıda, hatta çok daha fazlasının dikileceği’ yolunda verilen güvence için iyimserim. Çünkü açıklanan istatistik verilere göre 11 yıllık AK Parti iktidarında 2 milyar ağaç dikilmiş. Bölgenin İstanbul’a ‘oksijen üreten’ ve ‘kentin akciğerleri’ diye anılan orman alanı olması, kesilecek ağaçların yerine yenilerinin kazandırılması gereğini vurguluyor.” (Cıvaoglu, 30.05.2013, Milliyet)

²⁰⁰ Boğaziçi Üniversitesi Sosyoloji bölümünden mezun olan yazar, *Milliyet*, *Sabah* gibi gazetelerde çalışmaktadır.

Cıvaoğlu alıntısında, “11 yıllık AK Parti iktidarında 2 milyar ağaç dikilmiş” ifadesiyle iktidarın ağaçlandırma politikalarına olan iyimserliği ön plana çıkararak kesilen ağaçların yerine dikilecek fidanlarla bu çevresel zararın telafi edilebileceği fikrini desteklemekte ve projeye yönelik eleştirileri yatıştırmayı amaçlamaktadır. Ancak bu yaklaşım, çevresel etkilerin karmaşıklığını ve doğal ekosistemlerin geri döndürülemez özelliklerini yeterince dikkate almadığı için eleştiriye açıktır.

2016 yılında dönemin İBB Başkanı Topbaş, “burada bazı noktalarda ağaçlar kesildi ama bunun belki on katı ağaç dikildi. Köprünün çevresi daha düzeni hale getirildi.” (Habertürk, Mayıs 31, 2016). Yine dönemin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Arslan, üçüncü köprü projesi kapsamında “300.000 ağaç orman Genel Müdürlüğü tarafından başka yerlere aktarıldı. Buna karşılık projede 2 buçuk milyon ağaç dikildi ayrıca günde 10.000 ağaç dikiliyor. Toplamda ise 5.100.000 ağaç dikilecek” bilgilerini, kamuoyuyla paylaşmaktadır (Türkiye, Ağustos 21, 2016). Burada hem İBB Başkanının hem de Bakan Arslan’ın alıntılarında görüldüğü gibi, üçüncü köprü projesi bağlamında ilgili otoritelerin projeye ilgili çevresel kaygıları yatıştırmaya ve projenin çevreye duyarlı olduğu algısını oluşturmaya yönelik bir söylem stratejisi içermektedir. Ancak bu açıklamalar ayrıca ağaçların kesildiğini ve çevrenin proje kapsamında etkilendiğini de bir kez daha ortaya koymaktadır.

“Kuzey Ormanları Savunması (KOS), üçüncü köprü ve bağlantılı çevre yolu projesiyle ilgili bir basın açıklamasında²⁰¹ üçüncü köprünün bir “çözüm” olmadığını ve “doğaya karşı işlenmiş bir suç olarak” vurgulamaktadır.

“Su havzaları ve ormanlık alanlarda yerleşim bölgelerine neden olacak. Artan nüfus, trafik sıkışıklığını çözemeyeceği gibi, suyumuzu ve havamızı tüketecek. 3. köprü, ulaşım projesi değil. 3 milyondan fazla ağacın kesilmesine, ormanların yok olmasına, sellerin artmasına, içme suyu havzalarının daralması ve kirlenmesine, su havzalarının sığlaşmasına neden olacak.” (Birgün, Ağustos 26, 2016; Cumhuriyet, Ağustos 26, 2016).

KOS’un bu söylemi, üçüncü köprü projesinin, çevre ve doğa ile ilgili oluşturacağı olası senaryoyu, oldukça ciddi ve risk barındıran bir tondan vurgulamaktadır. “3 milyon ağaç kesimi, su ve hava kirliliği” gibi somut veriler, bu söylemin ikna gücünü arttırmaktadır. “Ekolojik tahribatı” ön plana çıkaran bu söylem, artan nüfusun ve plansız kentleşmenin trafik sorununu çözmek yerine daha da kötüleştireceği ifade ederek, toplumsal yaşam kalitesinin düşeceğine dikkat çekmektedir. Dolayısıyla alıntı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün çevresel ve toplumsal etkilerini eleştirmekte ve köprünün bir ulaşım projesi olmaktan ziyade, “çevresel tahribata” ve “plansız

²⁰¹ Çevrecilerin ellerindeki döviz ve pankartlarda, Erdoğan’ın İBB Başkanıyken üçüncü köprüyle ilgili söylediği sözler yazılıdır: “Boğaz’a üçüncü köprü intihardır.”

kentleşmeye” yol açacağını ön plana çıkarmaktadır. Ancak bu söylem, köprüyü bütün gidişatın tek sorumlusu olarak çerçevelemekte ve nüfusu arttıran, yerleşim-konut alanlarını oluşturan ya da araç trafiğini yaratan diğer değişkenleri görmezden gelmektedir.

5.2.3.1. “Plansız Büyüme” Sorunlarının Yansıması: “Çevresel Tahribat”

Üçüncü Boğaz köprüsünün estetik yüceliğinin olumsuz tartışmaları, köprünün İstanbul’un kentleşme süreçlerindeki “plansız büyümenin” ve sürdürülebilirlik eksikliğinin bir sembolü olarak da tartışılmaktadır. Kent plancıları ve uzmanlar, bu tür projelerin, ulaşım sorunlarını çözmekten çok, yeni “kentsel problemlere” ve “çevresel tahribata” yol açtığını belirtmektedir. Bu yaklaşımın bir ayağı, 2009 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü’nün yayınladığı “İstanbul Çevre Düzeni Planı” ile ilişkilidir. Bu plana göre üçüncü köprü hem belediyenin planında/programında öngörülmemektedir hem de kent planı için ilk iki köprünün kent deneyimi üzerinden “doğal yapısında telafi edilmesi zor zararlara neden olan yapılaşma ve yerleşimlerin neden olduğu zararların” tekrarlanacağı iddia edilmektedir (İBB, 2009: 615).

Güngör Uras, Milliyet’teki “Olayların içinden” köşesinde, “Üçüncü köprü son köprü olmayacak” isimli bir yazısında hem kişisel olarak köprü süreçlerini deneyimleyen (birinci köprüye hayır diyen ve bunun için mücadele eden plancılardan) hem de eski Devlet Planlama Teşkilatı uzmanlığından yola çıkarak köprünün kent ile kuracağı ilişkiye eleştirel bakmaktadır.

“Üçüncü köprü için hayırlı olsun derken, bir gerçeği hatırlatmakta da yarar var. Bu üçüncü köprü, Boğaz üzerine yapılacak son köprü olmayacak. Ardından dördüncüsü, beşincisi gelecek. Her yeni köprü bir başka köprünün yapılmasına imkan hazırlayacak. Bunun tek bir nedeni var: İstanbul’un ana yerleşim planını 50 yıldır yapamadık. İstanbul’un ana yerleşim planı yapılmadıkça ve de yapılacak plan ciddi olarak uygulanmadıkça, köprü ihtiyacı bitmez, bitemez. Nüfus arttıkça yeni bir köprü ihtiyacı ortaya çıkar. Önce İstanbul’un ana yerleşim planı yapılsın. İnsanlar bir yakadan öbür yakaya günde en az iki defa geçmek zorunluluğundan kurtarilsin. Her yaka kendi içinde gelişsin. Her yakanın trafik sorunu kendi içinde çözülsün. İşte biz plancılar da bu araştırmalara, uzmanların tespitlerine dayalı olarak alelacele köprü yapılmasına karşı çıktık. ‘Önce İstanbul’un ana yerleşim planı, sonra köprü yapılsın’ dedik. Şimdi elinizi vicdanınıza koyarak söyleyiniz: ‘İlk köprüye hayır diyen plancılar haklı mı imiş, haksız mı imiş?’” (Uras, 29.05.2013, Milliyet)

Uras’ın bu alıntısı, köprü pratiğiyle İstanbul’un kentleşme sorunları ve plansız büyümesi arasındaki ilişkiye eleştirel bir perspektiften bakan önemli bir metindir. Uras söyleminde, kendi kişisel tarihi ve kentin köprüleşme süreçleri deneyimi üzerinden özellikle kent planlaması eksikliği, sürdürülebilir kentleşme, ulaşım politikaları ve estetik boyutlar ile ilgili bazı eleştirileri dile getirmektedir. Bu eleştiriler, tıp ki birinci ve ikinci köprü politikaları zamanından beri işaret edilen noktalarla alakalıdır. Uras’a göre bu durum, tekrarlanan köprüleşme süreçleriyle Mimarlar Odası’nın ve kent

plancılarının köprü projelerine itiraz ettikleri ve raporlarla sundukları çevresel endişelerin/ noktaların ortaya çıkmasıdır. Dolayısıyla Uras'ın söylem stratejisinin gücü, üçüncü köprü projesinin fikriyle başlamakta ve Uras, köprülerin ulaşım sorununu çözmek yerine, yeni sorunlar yaratarak kentsel büyümeyi teşvik ettiğine işaret etmektedir. Uras, köprülerin trafik yoğunluğunu azaltmadığını, aksine yeni araç trafiğini, nüfus artışını teşvik ettiğini ima etmektedir. Bu durum da köprünün kent estetiği ve kentleşme pratiği açısından kısır döngü yaratan bir planlama hatası olarak eleştirilmektedir. Ancak her üç köprünün ve köprülere bağlı çevre yollarının yapılması; kentin kuzey-güney aksında ve İstanbul'un Boğaziçi'nde kısmi ilerlemelere sebep olurken kentin doğu-batı eksenindeki ilerlemeyi ya da büyümeyi daha fazla etkilemektedir. Sonuç olarak köprü fikrine nesnel olarak karşı değildir sadece kent planını, köprü yapımına göre önceliklendirmektedir.

Ali Sirmen²⁰², Cumhuriyet'teki "Dünyada bugün" köşesinde, "Diktanın tabanı İstanbul'un talanı" yazısında üçüncü köprüyle beraber üçüncü havalimanı ve Gezi Parkı projelerinden bahsetmektedir. Sirmen yazısında bu projeler üzerinden İstanbul kentleşmesinin boyutuyla ilgili kurduğu bağlamda üçüncü köprüyü şu şekilde tanımlamaktadır: "Tayyip Erdoğan tarafından temeli atılan 3. Boğaz köprüsü, fetihten yıllar sonra "İstanbul yağması"nın simgelerinden biridir" (Sirmen, 30.05.2013, Cumhuriyet). Sirmen'in alıntısından hareketle köprü projesi, kentleşme politikaları, plansız büyüme ve çevresel "tahribat" boyutunda kontrolsüz bir yolu sembolize etmektedir. Özellikle kentin tarihi açısından olumsuz bir belleğe/ çağrışıma sahip "İstanbul yağması" ifadesi, köprünün inşasının, kamu yararı gözetilmeden yapılan "rant odaklı" projelerin bir örneği olduğu eleştirisini içermektedir. Sirmen'in çizdiği bu tabloda, üçüncü köprünün estetik yüceliği/ algısı, oldukça negatiftir/ zayıftır.

Dolayısıyla Uras ve Sirmen gibi yazarlar, kendi bakış açılarına göre köprü projesi üzerinden İstanbul'un plansız kentleşmesini ve kamu yararını gözetmeyen politikalar iddiasıyla tarihsel perspektiften tekrarlanan eleştirileri yazılarında yeniden üretmektedirler. Uras, köprülerin kentin ana yerleşim planı yapılmadan gerçekleştirilmesinin bir hata olduğunu vurgularken, Sirmen, projeyi aşırı bir ifadeyle "İstanbul yağması"nın bir simgesi olarak değerlendirmektedir. Böylelikle üçüncü köprü; sürdürülebilir kentleşme, çevresel sorumluluk ve estetik değerler ekseninde tartışılmaktadır.

²⁰² İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olan yazar, gazetecilikteki meslek hayatına *Akşam* Gazetesi ile başlamakta daha sonra *Milliyet* ve *Cumhuriyet* gazetelerinde devam etmektedir.

5.2.3.2. Deprem Riski ve Köprü ile “Güvenli” Kentleşme

İstanbul’un üçüncü köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu projeleriyle kentleşme pratiğinde tartışılan temel sorunları arasında; doğal su alanlarının korunması/ su kıtlığı, doğal dengenin bozulması gibi meselelerinin yanında “deprem riski” boyutu da vardır. Deprem riski yüksek bir bölgede yer alan İstanbul, köprü ve otoyolu projeleriyle “kent in kuzey aksına” doğru genişlemesini hızlandırmakta ve zemini nispeten sağlam olan kuzey bölgelerindeki ormanlık alanları ve su havzalarını koruyarak güvenli yapılaşmaya yönelme potansiyeline sahiptir.

Emre Aköz, Sabah’ta kaleme aldığı “Üçüncü köprü: Alevileri rencide etmek şart mıydı?” yazısında, üçüncü köprüye gelen “kent in kuzey aksına doğru kaymasına sebep olacak” eleştirisine şöyle cevap vermektedir: “Marmara faylarının yarattığı ciddi deprem tehlikesi nedeniyle kent in Karadeniz’e doğru kayması makul görülebilir” (Aköz, 30.05.2013, Sabah). Aköz’ün söylem stratejisinde kullandığı güçlü vurgu, “deprem” riski/ realitesi üzerinedir. Bu nedenle üçüncü köprü’nün tetikleyeceği İstanbul’un kuzeye, yani Karadeniz kıyılarına doğru genişlemesi, Aköz’ün söyleminde rasyonel bir çözüm olarak görülmektedir. Dolayısıyla söylem, kentsel genişlemeyi ve yeni yatırımları (havaalanı, konut, hastane okul vs.) meşrulaştıran bir güvenlik söylemi olarak işlev görebilir. Deprem riski üzerinden geliştirilen bu argüman, mevcut kent merkezinin riskli olduğu ve kuzeye doğru yayılmanın zorunlu ve kaçınılmaz bir adım olduğu algısını oluşturabilir.

Ayrıca kuzey aksındaki yerleşim yoğunluğunun artışı hem depreme dayanıklı alanların plansız yapılaşmayla kaybedilmesine hem de kent içi ulaşımı artırarak trafik sıkışıklığı ve kentsel altyapı sorunlarını büyütmesine yol açabilir. Dolayısıyla kuzey ormanlarının ekolojik bariyer rolü üstlenen doğal yapısının tahribi, kent in yalnızca çevresel direncini değil, aynı zamanda deprem gibi afetlerde hayatta kalma kapasitesini de zayıflatmaktadır.

5.3. Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün Politik Yücelikleri

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, olumlu ya da olumsuz çağrışımları ve anlatıları ile güçlü bir politik sembol haline gelmektedir. Köprü’nün söylemlerde politik manada tartışılması ya da yüceltilmesi kâh toplumsal algıyı şekillendirmek için kullanılan bir “strateji” olarak kah inşa edilen yapının yalnızca fiziksel değil, aynı zamanda politik bir “kazanım” olarak sunulmasına yol açmıştır.

Yavuz Donat, Sabah’taki “Vitrin” köşesinde “Güniz Sokak-31” isimli bir yazısında, Boğaziçi Köprüsü ile özdeşleşen ikonik siyasetçi ve Türkiye Cumhuriyeti’nin 9.

Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel ile yaptığı röportaja yer vermekte ve Demirel'in üçüncü köprüyle ilgili düşüncelerini aktarmaktadır.

“Sayın Demirel şu anda üçüncü köprünün temeli atılıyor, duygularınız?

-Memnunum...hem de nasıl...Gurur duyuyorum...Üstünden geçiyor gibiyim...Her şey bir hayalle başlar...Köprünün bittiğini, üstünden geçtiğimi hayal ediyorum” (Donat, 30.05.2013, Sabah)

Demirel'in bu söylemiyle üçüncü köprünün politik yüceliği ve sembolik değeri öne çıkmaktadır. Demirel'in “Her şey bir hayalle başlar” ifadesi, köprünün bir vizyon ve siyasi iradenin sonucu olduğunu anlatmaktadır.

Yavuz Donat Sabah'taki “Hayırlı olsun” yazısında, üçüncü köprüyü; “Cumhuriyet'in gurur abidelerinden biri” olduğunu iddia etmektedir (Donat, 26.08.2016, Sabah). Donat bu ifadeyle üçüncü köprüyü, siyasi ve ideolojik manada yüceltmekte ve projeye dair diğer bütün olumsuz görüşlerin göz ardı etmektedir.

5.3.1. Tarihsel Süreklilik İçinde İdeolojik Sembolizm

Gazetelerin manşetlerinde, köşelerinde ve dönemin siyasi liderlerinin konuşmalarında köprü, yalnızca bir altyapı yatırımı olarak değil, tarihsel “sürekliliğin”, “mirasın” ve “milli” kimliğin bir uzantısı olarak sunulmaktadır. Dolayısıyla Yavuz Sultan Selim Köprüsü, sembolik ve ideolojik anlamlar ve anlatılarla söylemlerde yer almakta ve köprünün politik yüceliği söylemlerde çok katmanlı biçimlerde tartışılmaktadır.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün temel atma töreni için İstanbul'un fethinin 560. yıldönümü olan 29 Mayıs 2013 tarihi seçilmekte ve bu tarihte temeli atılan köprü için Yeni Akit Gazetesinin manşeti “fethe yakışan hamle” şeklinde değerlendirilmektedir (Yeni Akit, Mayıs 29, 2013). Köprü ismi açıklandıktan sonra ise Posta Gazetesinin manşetinde “Osmanlı Köprüsü” şeklinde değerlendirilmektedir (Posta, Mayıs 30, 2013). Akşam ise üçüncü köprünün hem gününe hem de ismine vurgu yapan “Fetih Günü'nde ‘Yavuz’ Köprü” ifadesini başlığına taşımaktadır (Akşam, Mayıs 30, 2013). Vatan Gazetesi ise “Fatih'in yanına torunu Yavuz”, Star ise “Boğaz'ın ikinci sultanı” başlıklarını atmaktadır (Vatan, Mayıs 30, 2013; Star, Mayıs 30, 2013; Eliböl, 2013). Gazetelerin manşetleri-başlıkları genel olarak köprünün sembolizmini, tarihi, milli ve ideolojik bir araçsallık ve süreklilikle çerçevelemektedir.

Üçüncü köprünün temel atma töreninde konuşma yapan dönemin Başbakanı Erdoğan, köprüyle ilgili; “Osmanlı, halkın kalbini kazanan kalıcı eserler bıraktı. Biz de tıpkı ecdadımız gibi tarihe, eserler bırakmaya devam ediyoruz” açıklamalarını yapmaktadır. (Posta, Mayıs 30, 2013). Erdoğan bu söylemiyle hükümetin büyük projelerini, tarihsel ve kültürel bir devamlılık içinde meşrulaştırmayı amaçlamaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun “kalıcı eserler” bırakma pratiği ile günümüz projeleri arasında bir

paralellik kuran Erdoğan, köprü gibi projeleri tarihsel mirasın bir uzantısı olarak sunmaktadır. Böylece bu projeler, salt modern altyapı yatırımları değil, tarihi ve milli bir misyonun parçası olarak gösterilmektedir. “Halkın kalbini kazanmak” ifadesiyle, projelerin yalnızca fiziksel yapılar değil, halkın duygusal bağlılığını güçlendiren semboller olduğu vurgulanmaktadır. Böylece projeler, yalnızca ekonomik değil, duygusal ve kültürel bir anlam kazanmaktadır. Bu güçlü retorikten hareketle, köprüye gelecek herhangi bir eleştiri veya muhalefet, kısacası bu projelere karşı çıkıldığında, karşılık olarak “tarihe ve ecdada karşı çıkmak” gibi hazır cevaplar sunulabilir.

Dönemin Başbakanı Yıldırım, törende yaptığı konuşmada Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nü, farklı düzlemlerde yücelterek toplumsal, tarihsel ve işlevsel bağlamlarda bir anlam kazandığını göstermektedir.

“Ey ay yıldızlı bayrak dalgalandığın yerde ne korku ve keder gölgende bana da bir yer ver. Sabah olmasın gün doğmasın ne çıkar Türkiye’ye ay yıldızın ışığı yeter. Bugün İstanbul için büyük bir gün, 26 Ağustos 1071 Malazgirt Zaferi’nin yıldönümü, Sultan Alparslan’ın ruhu şaadolsun. Sultan Fatih Mehmet Ağa’nın ruhu şaadolsun. 15 Temmuz’da Türkiye’nin geleceği için demokrasinin yaşaması için hayatlarını veren şehitlerin ruhu şaadolsun. Gazilerimize Allah şifalar versin.” (Habertürk, Ağustos 26, 2016)

Yıldırım’ın söyleminde Yavuz Sultan Selim Köprüsü, milli birlik ve manevi değerlerin bir sembolü olarak yüceltilmektedir. “Ay yıldızlı bayrak” ve 15 Temmuz şehitlerine yapılan dualar, köprüyü ulusal dayanışma ve fedakârlıkların bir eseri olarak tanımlamaktadır. Bu vurgu, köprüyü yalnızca fiziksel bir yapı değil, milli kimliğin ve toplumsal dayanışmanın bir göstergesi haline getirmektedir. Köprü’nün ismi ve açılış tarihinin Malazgirt Zaferi’nin yıl dönümüne denk getirilmesi, onu tarihsel sürekliliğin ve “zaferin” bir parçası olarak öne çıkarmaktadır. Sultan Alparslan ve Fatih Sultan Mehmet gibi tarihsel liderlere yapılan atıflar, köprüyü Türk milletinin geçmişten bugüne uzanan zaferlerle dolu tarihine bağlamaktadır. Bu söylem, köprüyü yalnızca modern bir altyapı projesi değil, aynı zamanda tarihsel bir mirasın devamı olarak göstermektedir.

Türkiye Gazetesi, Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün açılışını manşetine, “Yavuz Sultan Selim Köprüsü muhteşem bir törenle hizmete girdi” ve “geçmişten geleceğe” ifadeleriyle taşımaktadır (Türkiye, Ağustos 27, 2016). Bu ifadelerle köprü söylemi, tarihsel bir süreklilik, toplumsal birlik ve modernleşme sembolü olarak sunmaktadır. İsmail Kapan²⁰³, Türkiye’deki “Noktalar” köşesinde, “Türkiye büyük devlettir” isimli yazısında, gazetenin görüşünü yeniden üreterek üçüncü köprü imajının politik

²⁰³ Hukukçu-yazar, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesinden mezun olduktan sonra hem Türkiye Gazetesinde yazarlık hem de ayrıca avukatlık yapmaktadır.

yüceliğini; “39 ayda Yavuz Sultan Selim Köprüsünü inşa eden Türkiye Cumhuriyeti Devleti, küresel güç olma iddiasını çok güçlü biçimde sürdürmektedir. İçiniz rahat olsun!” ifadesiyle kaleme almaktadır (Kapan, 27.08.2016, Türkiye). Kapan söylem stratejisini güçlendirmek adına, köprü'nün teknolojik yüceliğini de eklemleyerek köprü'nün güç ve başarı anlatısını ön plana çıkarmaktadır. Yine milliyetçi duyguların harekete geçirilmesi, toplumsal güven inşası ve eleştirel bakışların bastırılması adına, Türkiye'nin bir süreklilik içinde, yalnızca bölgesel değil, uluslararası arenada da söz sahibi olma hedefini vurgular. Böylelikle Yavuz Sultan Selim Köprüsü gibi büyük ölçekli bir proje, söylemde ima edilen hedefe ulaşmada, ulusal güç ve modernleşme göstergesi olarak sunulur.

5.3.2. “Yavuz Sultan Selim” İsmi: Kapsayıcılık Söylemi ve Ayrışma Eleştirisi Eksen

Üçüncü Köprü'nün “Yavuz Sultan Selim” adıyla anılması; tarihsel, toplumsal ve ideolojik tartışmalara yol açmaktadır. 29 Mayıs 2013 tarihinde temeli atılan üçüncü köprü'nün töreninde, dönemin Cumhurbaşkanı Abdullah Gül tarafından şöyle açıklanmaktadır: “Birinci köprü Mustafa Kemal Atatürk'ün ismini, ikinci köprü Fatih Sultan Mehmet'in ismini taşıyor. Üçüncü köprü'nün ismi Yavuz Sultan Selim Köprüsü olacaktır” ve Gül'ün bu açıklaması -Boğaziçi Köprüsü'ne Atatürk Köprüsü demesi-, *Posta* manşetinde “yanılgı” biçiminde değerlendirilmektedir (Posta, Mayıs 30, 2013). Gül, üçüncü köprü'nün ismini, bir ve ikinci köprü'den hareketle, sanki onların devamı olacakmış gibi köprü adının Yavuz Sultan Selim olması gerektiğini ima etmekte ancak birinci köprü'nün adında yanılgıdır. Gül, üçüncü köprü için seçilen Yavuz Sultan Selim isminin gerekçesini ise şöyle açıklamaktadır:

“Tarihimizde, Osmanlı Devleti'ni çok büyüten, imparatorluğumuzu cihanşümul bir imparatorluk haline getirmekte çok büyük fetihlere adımları olan ve mukaddes emanetleri bize emanet eden büyük sultanı, bu büyük padişahı daima yad etmek, anlamak ve ona saygı ve şükranlarımızı bir tarih bilinci içinde göstermek için bu ismi hep beraber verdik” (Milli Gazete, Mayıs 30, 2013).

Gül bu ifadeleriyle üçüncü köprüye Yavuz Sultan Selim adının verilmesini meşrulaştıran tarihsel ve ideolojik bir çerçeve sunmaktadır. Söylemde, Osmanlı tarihine ve bu bağlamda Yavuz Sultan Selim'in kişiliğine yönelik bir övgü, milli gurur ve tarih bilinci çağrısı öne çıkmaktadır. Ancak tarih, siyaset ve ideoloji ekseninde şekillenen bir simge haline gelen üçüncü köprü, toplumsal uzlaşa yerine beli başlı tartışmaları oluşturmaktadır.

Milliyet, üçüncü köprü için “3. gerdanlık Yavuz Sultan Selim oldu” ve “Boğaz'a bir sultan daha” ifadeleriyle üçüncü köprüye manşetlerinde yer vermektedir (Milliyet,

Mayıs 30, 2013). Başlıklardaki bu ifadeler, köprüyü tarihsel, estetik ve sembolik bir çerçevede olumlayan bir söylem ile sunmaktadır. İstanbul fethi kutlamalarına katılan Osmanlı hanedan üyeleri, üçüncü boğaz köprüsünün seçilen isminin onlar adına büyük mutluluk ve gelişme olduğunu vurgulamaktadır. Sultan V. Murat'ın torunlarından olan Kanize Murad, “Yavuz’un ismi bizim için onur” ifadesini kullanmaktadır (Yeni Şafak Mayıs 31, 2013; Habertürk, Mayıs 31, 2013). Köprüye Yavuz Sultan Selim adının verilmesi, Osmanlı mirası ve ulusal kimlik bağlamında güçlü bir sembolik anlam taşımaktadır. Ayrıca Osmanlı hanedanından bu bağlamda gelen ifadeler, köprünün hem gurur ve tarihsel bağların yüceltilmesi hem de politik ve toplumsal eleştirilerle yüklenmesine sebep olmaktadır. Bu eleştirilerden birincisi, köprünün siyasi bir propaganda aracı olarak kullanıldığına dair olabilir ve hükümetin tarihsel semboller üzerinden meşruiyet sağlamaya çalıştığını gösterebilir. İkincisi, Osmanlı mirasına yapılan vurgu, bazı kesimlerce olumlu karşılanırken Cumhuriyetçi ve seküler bir kimliği benimseyen gruplar tarafından eleştirilip toplumsal kutuplaşmayı artırabilir. Yeniçağ Gazetesi, bu bağlamı manşetine “Ayrışmanın yeni adı Yavuz Sultan Selim” şeklinde taşımaktadır (Yeniçağ, Mayıs 30, 2013). Yine dönemin önemli politik şahsiyetlerinden Adalet ve Kalkınma Partili Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanı Binali Yıldırım, köprünün isim tercihiyle ilgili “Hiç kimseyi rahatsız etmesin. Osmanlı hepimizin ecdadı” açıklamasını yapmaktadır (Habertürk, Mayıs 31, 2013). Yıldırım bu söylemiyle köprünün ismi üzerinden tarihsel miras ve birleştirici bir mesaj vermeyi amaçlamaktadır. Ancak, bu ifade tarihsel ve toplumsal gerçekliklerle ayrılmaktadır çünkü Osmanlı geçmişi, tüm toplumsal kesimlerde aynı şekilde algılanmamaktadır. “Hepimizin ecdadı” söylemi, Osmanlı’nın modern Türkiye’de farklı kesimler için farklı anlamlar taşıdığı gerçeğini göz ardı etmektedir.

Mehmet Barlas, Sabah’taki “Tarihle yüzleşmek yerine tarihle kavga etmek...” isimli başyazında köprünün hem geleneksel hem de sosyal medyada çok katmanlı tartışılan isim konusuna değinmektedir. Barlas’a göre “Yavuz Sultan Selim” adının verilmesinde çatallaşan iki yaklaşım vardır; birincisi Sultan I. Selim’in “40.000 Alevi’yi katlettiği iddialarından yola çıkıp Dersim kırımına uzanan çeşitlemeler”, ikinci yaklaşım ise “bazı laikler ‘Yavuz Sultan Selim Halife Üçüncü Mütevekkili İstanbul’a getirerek şariat devletinin temelini atmıştı’ diye öfkelenenler”dir (Barlas, 31.05.2013, Sabah). Barlas’a göre “kavga konusu çok” çünkü “tarihle yüzleşmek yerine kavga etmeye gelince, yer isimleri ve mesela Boğaz köprüleri üzerinden giderek bu kavga daha kolay yapılabilir” (Barlas, 31.05.2013, Sabah). Barlas’ın bu söylemi,

Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün isim tartışmalarını; Türkiye'deki toplumsal ve siyasi bölünmelerin tarihi semboller üzerinden nasıl derinleştiğini işaret etmektedir. Barlas, iki karşıt yaklaşımı dile getirerek köprü ismi üzerinden yapılan eleştirilerin yalnızca bugünün politik atmosferiyle değil, aynı zamanda geçmişteki tarihi olaylarla da şekillendiğini vurgulamaktadır. Alevilik üzerinden yapılan eleştiriler, Osmanlı dönemindeki mezhepsel çatışmaları günümüzde yeniden hatırlatırken; laik kesimin tepkisi ise Yavuz Sultan Selim'in halifeliği İstanbul'a getirmesi ve bu adımın Türkiye'nin laiklik ilkesiyle çatıştığı düşüncesine dayanır. Barlas'ın "tarihle yüzleşmek yerine kavga etmek" ifadesi, köprü gibi projelerin, tarihi ve ideolojik gerilimlerin yansıma alanı olduğunu ortaya koymaktadır. Bu tartışmalar, köprünün ismini bir kimlik siyaseti aracı hâline getirirken, toplumsal uzlaşmazlıkları da daha görünür kılmaktadır.

Perihan Çakıroğlu, Bugün'de yazdığı "Yeni köprü için 'isim' anketi"²⁰⁴ neden yapılmadı?" isimli yazısında, üçüncü köprünün ismiyle alakalı "anket" (İçlerinde Yavuz Sultan Selim, Kanuni Sultan Süleyman, Mimar Sinan ve hatta köprüyü inşa eden yüklenici firma ortaklarından İbrahim Çeçen'in de isminin olduğu 10 isim belirlenerek) ya da "kampanya" yapılmamasını eleştirmektedir.

"Demokrasi uzlaşanlarla uzlaşmayanların ortak değerlerde buluşabilmesine olanak sağlar. Üçüncü köprü sadece bizlerin değil, iki kıta arasında birçok ilklerle yıllarca konuşulacak örnek gösterilecek bir eser olacak. Bu nedenle ona verilecek isimde de herkesin hakkını vermek lazım." (Çakıroğlu, 31.05.2013, Bugün)

Çakıroğlu, söylem stratejisini, üçüncü köprü ismi üzerinden yaratılan tartışmaya karşılık toplumsal uzlaş ve sosyal katılım üzerine kurmaktadır. Çünkü Çakıroğlu'na göre köprü, toplumsal süreklilik içinde ebedi eser olarak var olacak ve adlandırılmasıyla yaşayacak. Dolayısıyla köprüye gelen itirazları sonlandırmak ve toplumsal ortaklığa ait olan köprüye verilecek ismin belirlenmesi kamuoyuna aittir imajını çizmektedir. Bu söylem köprüyü, isim tartışmasından soyutlayıp köprüyü, ortak payda yapma konusunda bir zemin oluşturmaktadır. Söylemdeki bu strateji, köprü için bir tür kabul ve meşrulaştırma mekanizması/ algısı oluşturmaktadır.

Özlem Ertan, Taraf'taki "Hayalhane" köşesinde, "Yavuz Sultan Selim'in yerini Mimar Sinan'ın aldığı gün..." isimli bir yazı kaleme almaktadır. Üçüncü köprü

²⁰⁴ Nitekim 2010 yılında, dönemin Adalet ve Kalkınma Partili İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, üçüncü köprüyle ilgili açıklamalarında köprü isminin İstanbul halkına sorulması gerektiğini vurgulamakta ve İstanbul için katılımcı politikayı ön plana çıkarmaktadır (CNNTURK, 2010).

adlandırmasından hareketle Ertan, Türkiye'deki yerleşik ideolojik yapıların mekân adlandırmaları üzerindeki etkisine eleştirel bir perspektiften yaklaşmaktadır.

“Aslında Türkiye’de yöneticilerin düşünceleri ve hakim ideoloji yer ve mekan isimleri konusunda her daim belirleyici oldu...Sanat, kültür, hümanizm, insan sevgisi; savaşıklık, milliyetçilik ve fetihçiliğin yerini aldığında bu tür beklentiler içinde olmamıza gerek kalmayacak. Çünkü o zaman yöneticiler, toplumun kullanımına çık alanlarda değişiklik yapmadan önce halkın onayını alma ve şehirde yapılması planlanan yeni köprüye isim seçerken ayrıştırıcı değil birleştirici olma olgunluğuna erişmiş olacak. İşte o zaman milliyetçilik ve hilafet sevgisi, caddelerin, sokakların, köprülerin, okulların yakasından düşecek.” (Ertan, 03.06.2013, Taraf)

Ertan alıntısında, üçüncü köprüye verilen ismin, hakim iktidar tarafından ideolojik gerekçelerle verildiğinin ön kabulünü yaparak bu pratiğin yalnızca Adalet ve Kalkınma Partisi yönetimine ait olan bir özellik olmadığını vurgulamaktadır. Bu yüzden söylem stratejisinin ideolojik yaklaşımını bütüncül manada siyasi bir eleştiri çerçevesinde çizmektedir. “Hümanizm” temasıyla karşıtlıkları (sanatın, kültürün karşısına milliyetçilik, savaşıklık gibi temaları) yerleştirerek milliyetçilik ve dini sembollerin, kamusal alanların adlandırılmasında hegemonik bir araç olarak kullanıldığını ima etmektedir. Söylem, bu pratiği toplumsal uzlaşmayı zedeleyen bir unsur olarak tanımlamaktadır. Ertan bu alıntısıyla mevcut ideolojik düzeni/hegemonyayı eleştirirken, daha kapsayıcı ve birleştirici bir kamusal alan politikası (karşı hegemonya) önererek alternatif bir söylem inşa etmektedir. Bu, ideolojik güç ilişkilerinin mekânsal temsillerle nasıl yeniden üretildiğini ve eleştirildiğini anlamak için önemli bir çerçeve sunar.

Mustafa Paçal, Taraf’taki “Sosyal Boyut” köşesinde “Başlarken” isimli yazısında, üçüncü köprü ismini tartışırken “çoğulcu ve katılımcı yerel yönetimler” anlayışını ön plana çıkarmaktadır. Çünkü Paçal’a göre, “şehirler ortak yaşam alanlarıdır ve alınacak her karar da ortak alınmaya çalışılmalıdır.” (Paçal, 06.06.2013, Taraf)

2016 yılında dönemin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Arslan, üçüncü köprü’nün “isminin” değişmeyeceğini ve “Nasıl Hacı Bektaş-ı Veli bizim bir değerimizse Yavuz Sultan Selim de bizim bir değerimiz. Biz ayrışmanın değil kardeşliği pekiştirme senin peşindeyiz” ifadesini kullanmaktadır (Türkiye, Ağustos 21, 2016). Arslan’ın bu ifadeleri, üçüncü köprüye verilen isimle ilgili tartışmaları yatıştırmaya yöneliktir ve söylemde, köprü’nün ismi üzerinden “kültürel” ve “tarihsel birliktelik” vurgusu yapılırken aynı zamanda söylem, eleştirilere karşı savunma ve ideolojik bir söylem üretimi işlevi görmektedir.

Dönemin Cumhurbaşkanı Gül’ün köprüye Osmanlı’nın fetihçi ve “cihanşümul” kimliğini yüceltmek amacıyla bu ismin verildiğini açıklarken, bu tercih toplumsal kesimler arasında ayrışmalara neden olmuştur. Osmanlı mirasını onurlandırma

niyetiyle yapılan bu adlandırma, “Alevi katliamları” ve “laiklik” tartışmaları bağlamında eleştirilmektedir. Nitekim üçüncü köprünün isminin Yavuz Sultan Selim olması, geleneksel medyadan sosyal medyaya, akademisyenlerden, siyasi elitlere, sanatçılardan sivil toplum kuruluşlarına kadar birçok isim tarafından tartışılmaktadır. Dolayısıyla bu tartışmalar üçüncü köprünün isimlendirilmesi üzerinden Türkiye’de tarihsel sembollerin ideolojik güç ilişkilerinin bir yansıması olarak kullanıldığına işaret etmektedir.

5.3.2.1. Köprü İsmi Toplumsal Temsili: Kimlik Siyaseti

Yavuz Sultan Selim, Osmanlı’nın “genişleme” ve “Şii-Sünni” çatışmalarındaki rolü nedeniyle tarihsel ve “siyasi hafıza karşıtlığı” açıdan tartışmalı bir figürdür (Narlı, 2013). Bu bağlamı *Taraf* manşetlerine “bu köprü birleştirmez” ve “Bu köprü Alevileri çok üzdü” şeklinde yer vermektedir (Taraf, Mayıs 30, 2013). Üçüncü köprünün ismi Yavuz Sultan Selim olarak açıklandıktan sonra eski Alevi Bektaşî Federasyonu Genel Başkanı ve Danışma Kurulu Üyesi Ali Balkız, köprü isminin tarihi bir kimlik olması gerekiyorsa “Hezarfen Ahmet Çelebi, Barbaros Hayrettin veya Mimar Sinan olabilirdi” önerisinde bulunmakta ve “Aleviler o köprüden geçmeyeceğiz. Köprünün yapımında kullanılacak olan her kuruşta Alevilerin de vergisi var, adının değişmesi için dava açacağız” ifadelerini kullanmaktadır. Balkız’ın Yavuz Sultan Selim ismine yüksek tondaki eleştirel ifadeleri, köprüyü “Alevi-Sünni” ayrımını derinleştiren bir sembol olarak ele almasıyla alakalıdır. Bu, köprünün toplumsal birleştirici rolünden çok, ayrıştırıcı bir rol üstlenmesine neden olabilir. Dönemin Cem Vakfı Başkanı Prof. Dr. İzzettin Doğan, üçüncü köprünün isminin Yavuz Sultan Selim konulmasını, “takdir meselesi” olarak görmekte ve “Yavuz’un Alevileri kestiğini her fırsatta hatırlatmak için bu köprüye isminin verildiğini düşünmüyorum ama siyaseten yanlış bu isimlendirmenin takdirini halk yapacaktır” ifadesiyle devam etmektedir (Milliyet, Mayıs 30, 2013). Doğan’ın söylemi, köprünün isimlendirilmesine dair toplumsal hassasiyetleri kısmen dile getirmekle birlikte, daha derin bir eleştiriyi tercih etmeyen, uzlaşıcı bir tavır sergilemektedir. Bu söylem, isimlendirme kararının toplumsal ve siyasi etkilerini değerlendiren dengeli bir ton taşısa da bu tür kararların daha geniş bir toplumsal uzlaşî çerçevesinde alınması gerektiğine dair bir vurgu yapmaktadır. Mehmet Şevket Eygi²⁰⁵, Milli Gazetesi’ndeki “Takvimden yapraklar” köşesinde,

²⁰⁵ Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesinden mezun olan yazar, meslek hayatına *Bugün* Gazetesinde başlamakta ve daha sonra, *Son Havadis* ve *Milli Gazete* gibi gazetelerde çalışmaktadır.

“Yavuz Selim Köprüsü” isminde bir yazı kaleme almakta ve köprü adının seçimine dair değerlendirme yapmaktadır

“Üçüncü köprüye, köprü olarak muhalifim ama isminin Yavuz Sultan Selim Köprüsü olacağını duyunca çok sevindim. Türkiye Sünni kültürlü bir ülkedir ve Yavuz Sultan Selim bir Sünni büyüğüdür. Şii İran’da büyük bir köprü yapılsa ve adı Şah İsmail Köprüsü konulsa onu da tabii karşılamak gerekir.” (Eygi, 31.05.2013, Milli Gazete)

Eygi söylem stratejisinde bir ayırım yapmakta ve köprü fikrine aslında karşı olduğunu ancak köprüye verilen ismin fikrini değiştirdiğini söylemektedir. Bu, muhalefeti ikinci plana iterek kültürel ve tarihsel bir referans üzerinden olumlu bir duygu yaratır ve köprü projesine dair teknik eleştirilerin, kültürel sembollerle nasıl nötralize edilebileceğine dair bir strateji örneği sunar. Eygi’nin köprünün ismine duyduğu memnuniyet; Yavuz Sultan Selim gibi “Sünni” tarihsel bir figür üzerinden kültürel kimlik ve aidiyet duygusunu güçlendirmeye çalışırken, Türkiye’yi yalnızca “Sünni kültürlü” olarak tanımlayarak toplumsal çeşitliliği göz ardı etmektedir. Bu tür söylemler, projeye yönelik teknik ya da ekonomik eleştirileri mezhepsel kimlikler ve sembollerle bastırma işlevi görürken, dışlayıcı bir dil kullanarak toplumsal uyumu zedeleme riskini/ algısını taşımaktadır. Eygi’nin söylem retorikinin meşruiyet arayışı ise İran’daki hayali köprü gibi karşılaştırmalı örneklerle rasyonelleştirilmeye çalışılmaktadır. Ancak tarihsel bağlam ve toplumsal hassasiyetler dikkate alınmadığında, bu tür adlandırmaların farklı gruplar arasında gerilime yol açabileceği unutulmamalıdır.

Emre Aköz, Sabah’ta yazdığı “Üçüncü köprü: Alevileri rencide etmek şart mıydı?” yazısında, üçüncü köprüye gelen eleştirileri haklı bularak köprüye “Yavuz Sultan Selim” isminin verilmesini “yadırgadığını” ifade etmektedir.

“Türkiye’de bazı isimler, bazı kesimleri rencide ediyor. Milyonlarca Alevi vatandaşın hayırla anmadığı bir padişahın adının adeta nazire yaparcasına üçüncü köprüye verilmesi yanlıştır. Çoğunlukla siyasi hesaplarla, bazen de incelikten yoksun mülahaza²⁰⁶larla AK Parti böyle tercihler yapabiliyor. Buna karşılık köprünün adının yumuşak üslubuyla tanınan Cumhurbaşkanı Gül tarafından açıklanması çok tuhaftı. İlla padişah adı verilecekse, Osmanlı modernleşmesine fevkalade önemli katkılarda bulunmuş ayrıca boğaza köprü yapılmasına ilişkin planlar yaptırmış II. Abdülhamit’in adı oraya daha çok yakışmaz mıydı?” (Aköz, 30.05.2013, Sabah).

Aköz’ün alıntısında, üçüncü köprünün isim tercihi üzerinden siyasi ve toplumsal duyarlılıkları sorgulayan bir söylem geliştirmektedir. Söylemde, köprünün isminin özellikle Alevi toplumu üzerinde yarattığı rahatsızlığı vurgulayarak bu tür kararların siyasi hesaplarla ve hassasiyetlerden yoksun bir şekilde alındığı ifade edilir. Aköz’ün eleştirisi, bu tercihi “nazire yaparcasına” diye nitelendirerek iktidarın bazı kesimlere karşı “güç gösterisi” yaptığı veya bu toplumsal grupların “hassasiyetlerini” yeterince

²⁰⁶ Düşünce.

önemsemediği ima edilmektedir. Ayrıca Aköz'ün söylemde isim seçimiyle vurgulanan ve “siyasi hesaplar” veya “incelikten yoksun mülahazalar” sonucu yapıldığını belirtmesi, iktidarın projeleriyle toplumsal güç dengelerini kontrol etme veya kendi tarih yorumunu dayatma çabasına dikkat çekmektedir. Gül'ün “yumuşak üslubu” ile tanındığı vurgulayan Aköz, bu ismin Gül tarafından açıklanmasının tuhaflığını da ifade edilmektedir. Bu vurgu, Gül'ün genellikle “uzlaşmacı” ve “kapsayıcı” bir siyasi profil çizmesine rağmen, ayrıştırıcı ve hassasiyetleri zedeleyen bir tercihi duyurmuş olmasını eleştirmektedir. Aköz alıntısının son kısmında kendince köprüye isim önerisi olarak toplumsal hafızada “daha kapsayıcı” ve “uzlaşmacı” gördüğü “II. Abdülhamit” alternatifiyle gelmektedir. Ancak politize olmuş üçüncü köprünün ismi II. Abdülhamit dahi olsaydı, başka bir tartışma konusu olurdu. Kısacası bu eleştiri, iktidarın köprü ve köprü ismi üzerinden siyasi bir hegemonya kurmaya çalıştığını ortaya koymaktadır. Selcan Taşçı, Yeniçağ'daki “‘Sürpriz yumurta’dan ‘mezhepçilik’ çıktı...” isimli yazısında, Gül'ün “sürpriz” olarak açıkladığı üçüncü Boğaz köprüsü isminin, toplumsal yansımalarına değinmektedir. Taşçı'ya göre bu isim, toplumsal ve siyasal tartışmalar doğrultusunda “mezhep temelli bir sivrilmeye, toplumu bölmeye, parçalamaya, ya da kutuplaştırmaya dönük bir kafadır” (Taşçı, 30.05.2013, Yeniçağ). Taşçı bu bağlamda oldukça yüksek bir tondan köprü isminin, mezhepsel açıdan toplumsal “uzlaşmayı” bozacak bir infiale dönüşeceğini vurgulamaktadır. Bu söylem, köprü ismi üzerinden iktidarın uyguladığı politikaların birleştirici değil, ayrıştırıcı ve ayrışmayı derinleştiren olduğu yönünde güçlü bir iddia içerir. Güngör Mengi²⁰⁷, Vatan'daki “Vatan diyor ki” köşesinde, “Laik devlet dinin emri” isimli yazısında, köprü isminin, “iktidarın siyasi çıkar amaçlı bir sürprizi” olduğunu ve ancak bu ismin “riskli” ve “tedirginlik” çıkaracağını ifade etmektedir. Çünkü Mengi'ye göre üçüncü köprüye verilen bu isim, “Alevilere nefret suçu işletecek Yavuz Selim tercihinin göze almak kumardır!” (Mengi, 30.05.2013, Vatan). Mengi'nin bu ifadeleri, üçüncü köprünün politik bağlamında tartışılmasının zeminini tekrar üretmektedir ve köprüye verilen isimle beraber köprü, mezhepsel düzlemde toplumsal çatışma aracı şekilde konumlandırılmaktadır.

²⁰⁷ İzmir İktisadi ve Ticari İlimler Akademisinden mezun olan yazar, gazeteciliğe *Yeni Asır*'da başlamakta daha sonra *Vatan*'da devam etmektedir.

Posta’da “Cumhurbaşkanı ve Başbakan’a Sultan Selim mektubu” isimli yazıyı yazan Nedim Şener²⁰⁸, üçüncü köprü için seçilen ismin “amacı kışkırtma olmasa da sonucu bu olmuştur” şeklinde yorumlamaktadır (Şener, 31.05.2013, Posta). Hürriyet’teki “Siz ne ara bu denli nezaketsiz oldunuz” isimli yazısında Ahmet Hakan, üçüncü köprüye verilen bu ismi, “halkın içinde kendine ‘Aleviyim’ diyenler, bu padişahın kendilerini kılıçtan geçirdiğini düşünüyorlar. Haklı ya da haksız. Böyle bir algıları var” ifadelerini kullanmaktadır (Hakan, 31.05.2013, Hürriyet). Hakan bu ifadesiyle aslında toplumsal hassasiyetleri ve eleştiriyi nötrleştirme eğilimi taşır. Hakan, Alevi toplumunun tepkisini dile getirirken “algı” kavramını vurgulamakta ve tepkileri öznel bir algı sorunu olarak çerçevelemektedir. Bu da tarihsel gerçekliklerden ziyade bireysel yorumlara dayalı bir durumu ima ederek, eleştirinin ciddiyetini azaltabilir. Habertürk’ten Yavuz Semerci, “Yavuz ismini oğlunuza verir misiniz?” isimli yazısında, köprünün isminden ötürü köprünün politik yüceliğini negatif yönde şöyle ifade ederek kurmaktadır: “Bu köprü iki kıtayı birleştirir ama gönülleri birleştirir mi emin değilim” (Semerci, 30.05.2013, Habertürk).

Dönemin muhalefet partilerinden biri olan Barış ve Demokrasi Partisi Genel Başkan Yardımcısı Gülten Kışanak, üçüncü köprü isim tercihi için “Aslında AKP İstanbul’da nostalji peşinde. Bir ölçüde normal görüyorum tarih ile bağları koparmamak lazım. Ama rövanşist bir yaklaşımla olması doğru değildir padişah adı yerine Anadolu’yu İstanbul’a taşıyan bir isim verilebilirdi Yunus Emre’nin adı verilebilirdi” ifadelerini kullanmaktadır (Habertürk, Mayıs 31, 2013). Kışanak, “AKP İstanbul’da nostalji peşinde” ve “rövanşist” ifadeleriyle köprünün isim tercihinin siyasal bir araç olarak kullandığına dair eleştirel bir bakış sunmakta ve ismin, bazı kesimler için dışlayıcı veya baskıcı bir politik tavır olarak algılandığını ima etmektedir. Yavuz Sultan Selim tercihinin karşısına “Yunus Emre” ismini önererek toplumsal olarak daha “birleştirici” daha “kabul” göreceğini iddia etmektedir.

Hilal Kaplan, Yeni Şafak’taki “Yavuz ve Aleviler” isimli yazısında, üçüncü köprü adlandırılmasına ilişkin şu ifadeleri kullanmaktadır:

“Köprü için, bugün yaşadığımız pek çok meseleyle yoğun sembolik bağları olan bir dönemin padişahının, Yavuz Sultan Selim’in ismi tercih edilmiş...’Peki, sen ne öneriyorsun?’ diye soranları duyar gibiyim. Temeli İstanbul’un fethinin 560. yıldönümünde atılan köprüye, o kutlu şehri fetheden ordulara ismini veren, Anadolu’nun gönül erlerinden Hacı Bektaşî Veli’nin ismi verilse mesela, güzel olmaz mıydı? Hem Alevi- Sünni kardeşliğini simgeleyen bir isim olurdu hem de her yere yönetici-lider-siyasetçi ismi verme alışkanlığımızı da biraz olsun kırmış olurdu. Hülasa, üçüncü köprüye benim de

²⁰⁸ Yazar, İstanbul Üniversitesi’nden İktisat alanından mezun olmakta ve gazetecilik hayatına *Dünya*’da başlamakta, daha sonra *Milliyet*, *Posta* gibi gazetelerde devam etmektedir.

hayırla andığım bir padişah olan Yavuz Sultan Selim'in ismini vermek, Yavuz'a bir şey katmamıştır ama toplumsal barışımızdan bir tuğla eksiltmiştir diye düşünüyorum.” (Kaplan, 31.05.2013, Yeni Şafak)
Kaplan, söyleminde üçüncü köprüye verilen “Yavuz Sultan Selim” adının sembolik gücünü ve etkisini kabul etmektedir ancak üçüncü köprünün isimlendirilmesinin “toplumsal hafıza” ve “barış” üzerinde derin etkilerinin olduğunu göstermektedir. Kaplan'ın söyleminde, “Yavuz Sultan Selim” ismi, tarihi ve kültürel sembolizmiyle bazı toplumsal grupları dışlayarak, birlik duygusunu zedeleyen bir tercih olmuştur. Oysaki Kaplan tarafından “Hacı Bektaş Veli” gibi daha kapsayıcı isim önerileri, farklı inanç ve kimlik gruplarını kucaklayarak toplumsal uzlaşmayı güçlendirebilir ve Türkiye'nin çok kültürlü yapısını yansıtabilir. Dolayısıyla Kaplan'ın söylemindeki retorik, köprü isimlendirme süreçlerinin ideolojik ve siyasi mesajlardan arındırılarak, toplumsal barışı destekleyecek bir yaklaşımla ele alınması gerektiğini vurgular.

Yine Yeni Şafak'tan Faruk Beşer²⁰⁹, “Nasrallah Hizbullah mı, Hizbullât mı?” isimli yazısında, tıp ki Hilal Kaplan gibi düşünmekte ve üçüncü köprü isimlendirilmesinde sembolik olarak daha “kapsayıcı” olunması gerektiğini düşünmekte ve köprü için alternatif isimler sunmaktadır: “Üçüncü köprünün adı bence de isabetli değil. Bu karardan dönülmesi fazilet olur. Akşemseddin, Mevlana ya da Abdülhamit Köprüsü diyebiliriz.” (Beşer, 31.05.2013, Yeni Şafak)

Nazlı Ilıcak'ın Sabah'taki “Yavuz ve Aleviler” isimli yazısında, üçüncü köprüye Yavuz Sultan Selim adının verilmesinin bir tartışma yarattığını dile getirmekte ve “bu hassasiyete keşke özen gösterilseydi” yorumunu yapmaktadır; “madem böyle bir hassasiyet mevcut, madem Türkiye'de birçok kişinin cengâver bir padişah olarak değerlendirdiği Yavuz Sultan Selim'e Aleviler düşman gözüyle bakıyor, o zaman farklı bir isim, mesela Mevlana tercih edebilirdi” (Ilıcak, 31.05.2013, Sabah) Ilıcak söylem stratejisinde YSS isim tercihinin ikiliğini vurgulayarak toplumsal hassasiyetler ve isimlendirme politikaları arasındaki gerilime dikkat çekmektedir. Ilıcak, Yavuz Sultan Selim isminin seçilmesinin, Türkiye'nin çok kültürlü ve çok kimlikli yapısında var olan kırılğanlıkları göz ardı ettiğini vurgulamaktadır. Ilıcak'a göre Yavuz Sultan Selim ismi toplumda ağırlıklı olarak “cengâver” bir figür olarak sembolize edilirken Alevi toplumu için Osmanlı tarihindeki baskı politikalarının bir sembolü olarak algılanmaktadır. Böylelikle Ilıcak, YSS isminin bir kamu projesine verilmesini, Alevi vatandaşların duygularını rencide etme riski taşıyabileceği için eleştirmektedir.

²⁰⁹ Yazar, Atatürk Üniversitesi İslami İlimler Fakültesinden mezundur ve gazeteciliğinin yanı sıra uzun süre Diyanet İşleri Başkanlığı görevlendirmelerinde çalışmaktadır.

Ilıcak'ın önerdiği “Mevlana” gibi daha “uzlaştırmacı” ve “kapsayıcı” bir ismin tercih edilmesi gerektiği yorumu, kamusal alanların isimlendirilmesinde daha kapsayıcı bir yaklaşım benimsenmesi gerektiğini savunmaktadır. Bu eleştiri, iktidarın kimlik siyaseti yaparken toplumsal uzlaşmayı göz ardı ettiği ve kamusal projeleri ayrıştırıcı bir şekilde değerlendirdiği yönünde bir sorgulamayı da beraberinde getirir.

Ruşen Çakır²¹⁰, Vatan'daki “Hatay'a olabildiğince dikkat ve özen” isimli yazısında, “Yavuz imajı” üzerinden üçüncü köprünün adlandırılmasına eleştirel yaklaşmaktadır.

“İstanbul'da Boğaz'a yapılacak üçüncü köprüye Yavuz Sultan Selim adının verilmiş olması son derece yanlış oldu. Bu ismi seçenler herhalde Yavuz'un Anadolu Alevileri tarafından hiç sevilmediğini biliyorlardır. O zaman neden böyle bir tercihte bulunduklarını, başta Aleviler olmak üzere tüm topluma izah etmeleri; eğer ikna edemiyorlarsa başka bir isim seçmeleri gerekiyor.” (Çakır, 01.06.2013, Vatan) Çakır alıntısında, Sultan I. Selim'in özellikle Anadolu Alevilerine yönelik baskı politikalarına gönderme yaparak, seçilen ismin toplumun belli bir kesiminde olumsuz çağrışımlar uyandırdığına dikkat çekmektedir. Çakır söylem stratejisinde, Türkiye'deki dini ve etnik çeşitliliğin; bu tür sembolik kararların toplumsal barış açısından hassas olduğunu göstermek istediği “son derece yanlış oldu” ifadesiyle isim seçiminin sorgulanması gerektiğini vurgulamakta ve karar vericilere yönelik (sorumluluk talebi) bir eleştiri taşımaktadır. Bu bağlamda, söylem, üçüncü köprüye politik bir misyon yükleyerek toplumsal uzlaşma için daha duyarlı ve kapsayıcı kararların alınması gerektiğini savunmaktadır.

Murat Belge²¹¹, Taraf'taki “Türkiye'nin Halleri” köşesinde, üçüncü köprünün isim tercihini, “Yavuz ve Aleviler” isimli yazısında toplumsal bir eleştiri çerçevesinde sunmaktadır.

“Yavuz ve Aleviler” isimli yazısıyla eleştirel “Üçüncü köprüye bu adı verme kararına karşı Alevi kesimin gösterdiği tepkiyi haklı buluyorum. Türkiye'de yaşayan bir Alevi ‘Yavuz Sultan Selim’ adını duyduğu an, içine güzel duygular doğmaz, ruhunda güller açmaz. Bir zaman önce kendisiyle aynı inançları taşıyan ve bu inançları taşıdığı için katledilen otuz, kırk bin insanı hatırlar.” (Belge, 04.06.2013, Taraf)

Belge bu alıntısında, Yavuz Sultan Selim isminin tarihsel arka planını yani, Alevi topluluğu açısından onun isminin kamusal bir projeye verilmesini; tarihsel travmaları hatırlatan ve dışlayıcı bir tercih olarak değerlendirmektedir. Belge tarafından Alevi kesimin bu isme tepki gösterilmesinin haklı bulunması, bu tepkinin (yazar tarafından duygusal/ edebi anlatılarla sunulan) tarihsel bağlamda meşru bir zemine dayandığını vurgular ve “Sünni İslam” merkezli bir tarih anlatısının kamusal alandaki (“hafıza”

²¹⁰ Gazeteciliğine 1980'li yıllarda başlayan yazar, sırasıyla *Cumhuriyet*, *Milliyet*, *Vatan* ve *Habertürk* gibi gazetelerde çalışmaktadır.

²¹¹ Akademisyen-yazar, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi İngiliz Dili ve Edebiyatı bölümünden mezundur ve İletişim Yayınları'nın kurucusudur.

politikalarındaki) hakimiyetini gösterir. Belge kısacası, “Yavuz Sultan Selim” isminin tarihsel anlamını, Alevi toplumu üzerindeki travmatik etkilerini ve bu tercihin toplumsal uyumu zedeleyen bir unsur olarak değerlendirilmesini, söyleminin temel argümanlarını oluşturmaktadır.

2016 yılında dönemin Cumhuriyet Halk Partisi Grup Başkanvekili Özgür Özel, üçüncü köprüye ‘Pir Sultan Abdal’ın adının verilmesini önermekte ve “işte o zaman o köprü, yerleşik devlet aklıyla Alevi vatandaşlar arasında bir gönül köprüsüne dönüşebilir” yorumunu yapmaktadır (T24, Ağustos 19, 2016). Bu söylemi, Sabah’taki “Melahat Köprüsü” isimli yazısında tartışan Engin Ardıç hem Özel’in söylemini hem de üçüncü köprü’nün isimlendirilmesi tartışmalarını politik bağlamda ele almaktadır.

“CHP grup başkanvekillerinden biriymiş, Özgür Özel diye birisi. Üçüncü köprüye ‘Pir Sultan Abdal’ adının verilmesini istemiş. Babıali fırıldakları da ‘uzlaşma ayağından’ bunu desteklediler ama samimi olduklarına kimse inanmıyor. Amaç ‘hükümet cephesinde’ gedik açmak. Bu öneri de ciddiye alınmayacaktır. Fakat Sayın Özgür Özel, CHP’nin Alevi seçmenlerini okşamış olacaktır tabii. Eh, bu da hakkıdır.” (Ardıç, 21.08.2016, Sabah)

Ardıç, köprü ismi üzerinden kurulan kutuplaştırıcı politik söylemlere karşı bir manevra gerçekleştirerek konuyu tekrar politize etmektedir/ politik olarak yeniden üretmektedir. Köprü ismi üzerinden kimlik siyaseti ve stratejik hesaplara vurgu yapan Ardıç, Özel’in köprüye “Pir Sultan Abdal” önerisini, Alevi toplumuna yönelik bir destek mesajı olarak değerlendirmekte ancak bu önerinin arkasında “samimiyetsiz” bir siyasi manevra olduğunu ima etmektedir. Bu ideolojik retorikle Ardıç, “Babıali fırıldakları” ifadesiyle basın ve muhalefetin hükümet karşıtı bir gedik açma çabasında olduğunu iddia etmektedir. Ayrıca, bu önerinin iktidar tarafından “ciddiye alınmayacağını” öne sürerek hükümetin köprüye yönelik isim tercihlerinin değişmez olduğunu savunur. Öneriyi, CHP’nin Alevi seçmenlerini memnun etme stratejisi olarak görüp bu hareketi, pragmatik bir siyaset hamlesi olarak nitelendirir.

Ahmet Hakan²¹², Hürriyet’teki “PKK’lı bir alçağa göre demokrat olmanın koşulu” isimli yazısında, köprü’nün adıyla ilgili “rahatlatacak bir bilgi” vermekte ve “madem köprü’nün adını değiştirmiyorlar. O zaman şununla avunalım, hiç kimse o köprüyü o isimle anmayacak. ‘Üçüncü köprü’ deyip geçecek” (Hakan, 27.08.2016, Hürriyet) Hakan’ın alıntısı, köprü’nün adının değiştirilmemesi gerçeğini kabul ederken, bu ismin gündelik hayatta kullanılmayacağı fikriyle bir teselli, toplumsal gerilimi azaltma girişimi ve direniş stratejisi sunmaktadır. “Hiç kimse o köprüyü o isimle anmayacak” ifadesi, resmi adlandırmaya karşı bireysel ve toplumsal bir tutum geliştirme çabasını

²¹² Yazar, Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesinden mezun olmakta ve gazeteciliğine *Yeni Şafak*’ta başlamaktadır. Daha sonra *Sabah* ve *Hürriyet* gazetelerinde çalışmaktadır.

göstermekte ve böylece, isimlendirme kararının sembolik gücü, kullanımda etkisizleştirilmeye çalışılmaktadır. Ancak bu tür söylemler, daha derin toplumsal bölünmüşlükleri görmezden gelerek kalıcı çözümler sunmak yerine, kısa vadeli teselli mekanizmaları geliştirmekle sınırlı kalabilir.

5.3.2.2. Cumhuriyet'ten Osmanlı'ya Öykünme

Üçüncü köprünün resmi törenleri ve isim seçimi, “Yeni Osmanlılık,” “laiklik,” ve “Cumhuriyet karşıtlığı” gibi kavramlar ekseninde iktidarın ideolojik yönelimini ve toplumsal değerleri nasıl şekillendirdiğine dair bir başka önemli tartışma alanını/ eksenini oluşturmaktadır. Dolayısıyla üçüncü köprü ve köprünün “Yavuz Sultan Selim” ismi, söylemlerde; ideolojik dönüşüm ve sembolik vurgular/ anlatılar ile tartışılmaktadır.

Şükran Soner, Cumhuriyet'teki “‘Ya Allah Bismillah’” isimli yazısında, üçüncü köprünün açılışı, açılışa kullanılan simgesel dil ve törenin niteliği bağlamında, “yeni Osmanlılık” / “Osmanlı'ya öykünme” ve “laiklik karşıtı” söyleminin nasıl inşa edildiğini tartışmaktadır.

“Fatih’in İstanbul’u fetih gününü getirilmiş törenden bu kez, laik Cumhuriyetin anayasal düzene göre tarafsız, siyaset üstü Cumhurbaşkanı Gül, ‘Ya Allah Bismillah’ ile açılışı başlatıyor, köprü adının Yavuz Sultan olduğunu, ‘iki ileri bir geri’ adımı mehter marşı yürüyüşü müziği eşliğinde, sık sık ‘biz’ vurgulanmasını unutmayarak iktidar hizmetlerini halkımıza duyuyorlardı.” (Soner, 30.05.2013, Cumhuriyet)

Soner’in bu alıntısında; köprü temel atma tarihinin “Fatih’in fetih günü” olmasına, köprü isminin “Yavuz Sultan” olmasına ve mehter marşı müziği eşliğinde gerçekleşmesine dikkat çekmektedir. Soner’e göre bütün olarak üçüncü köprünün temel atma töreni, dönemin iktidarının -Adalet ve Kalkınma Partisi’nin siyasi elitlerinin-, Osmanlı dönemine yönelik bir övgüsü ve öykünmenin göstergesidir. Soner’in söylemindeki karşıtlığı oluşturacak retorik ise dönemin Cumhurbaşkanı Gül’ün törende “Ya Allah Bismillah” ifadesiyle açılışı başlatmasıdır. Çünkü laik Cumhuriyet rejiminde “tarafsız” ve “siyaset üstü” olması gereken makamın, dini ve milli söylemleri iç içe geçirerek, Osmanlı dönemine atıfta bulunması, Soner’e göre, Cumhuriyet değerlerinden ziyade, din temelli ve geleneksel bir yönetim anlayışını öne çıkarmaktadır. Bu durum, Cumhuriyetin laiklik ilkesine karşı bir gerileme olarak eleştirilmektedir. Aynı zamanda manevi/ dini söylemler ve Osmanlı simgeleriyle yapılan temel atma töreni, Cumhuriyet değerlerinin törensel bir şekilde arka plana atıldığı eleştirisini içermektedir. Bu durum, laiklik ve tarafsızlık ilkelerine yönelik bir meşruiyet tartışması yaratır. Dolayısıyla üçüncü köprü üzerinden yapılan bu resmi

törende iktidarının kendisini bu tarihi geçmişle ilişkilendirme çabası öne çıkar ve belirli bir ideolojik eksenle hareket ettiğini ima eder.

Nazlı Ilıcak, Sabah'ta "Anlamli bir açılış" ismiyle kaleme aldığı yazısında, üçüncü köprü'nün açılışında konuşan Erdoğan'dan hareketle, laiklikle ilgili bir bağlam oluşturmaktadır.

"Uzun yıllar, laiklik adına, dini söylem hayatımızdan tamamen dışlandı. AK Parti iktidarıyla birlikte yavaş yavaş normale döndük. Bu açıdan Yavuz Sultan Selim köprüsünün temelini duayla atılması yerinde bir tercih oldu. Maneviyatı yüksek, daha sahici bir tören gerçekleşti. Açılışlarda Erdoğan'ın 'ya Allah Bismillah' diye kurdele kesmesi, bir süredir tartışılıyor. 'Laik bir ülke değil miyiz?' sorusu soruluyor. Oysa laiklik dinsizlik değil ve Başbakan resmi törende dahi olsa arzu ettiği şekilde davranabilir." (Ilıcak, 30.05.2013, Sabah)

Ilıcak'ın bu alıntısındaki köprü açılışı, dini ve laiklik söylemlerinin siyasi temsil ve kamusal alan bağlamında nasıl kullanıldığı öne çıkmaktadır. Ilıcak'a göre köprü'nün temelini "duayla" atılması ve Erdoğan'ın açılışlarda "Ya Allah Bismillah" diyerek kurdele kesmesi, bu projeyi, manevi ve sembolik bir anlama taşımaktadır. Ilıcak'a göre iktidar, manevi değerler ve motiflerle bir söylem oluşturarak hem dini hassasiyetlere hitap etmekte hem de köprü gibi büyük projeleri kimlik siyasetiyle ilişkilendirmektedir. Ancak bu durum, laiklik ilkesi çerçevesinde devletin tarafsızlığı açısından eleştirilebilir. Dini ritüellerin köprü açılışına dahil edilmesi, kamusal alanın dini sembollerle şekillendirilmesi olarak görülebilir ve toplumdaki farklı inanç grupları için dışlayıcı bir algı yaratabilir.

İsmail Kapan, Türkiye'deki "Yavuz Sultan Selim Han ve tarih şuuru..." isimli yazısında, üçüncü köprüye Yavuz Sultan Selim adının verilmesini, Osmanlı tarihiyle sunan bir yaklaşımı temsil etmektedir.

"Cumhurbaşkanı Sayın Abdullah Gül, 3. Boğaz Köprüsü için bu ismi telaffuz ettiğinde, ne kadar heyecanlandığımı ifade edemem. Gayriihtiyari ağzımdan şu cümle döküldü: İşte tarih şuuru bu! Evet, böyle muhteşem bir esere, dünyanın en geniş (59 metre) ve en yüksek asma köprüsüne o cihangir Sultanın, Birinci Selim Han'ın ismini vermek, derin bir tarih şuurunun eseridir" (Kapan, 30.05.2013, Türkiye)

Kapan'ın alıntısında kullandığı dil ile "tarihi bilinci", "ulusal gururu" ("muhteşem eser", "en geniş" ifadeleriyle) ve iktidarın meşruiyetini iç içe geçirerek köprüye verilen Yavuz Sultan Selim ismini yüceltir ve iktidarın, köprüye verilen bu isimle "tarihi bilince" sahip olduğu mesajını vermektedir. Ayrıca alıntıdaki, "ne kadar heyecanlandığımı ifade edemem", "gayriihtiyari ağzımdan şu cümle döküldü" gibi ifadeler, kişisel bir coşku ve duygusal yoğunluk taşımaktadır. Bu, okuyucunun da aynı duyguları paylaşmasını ve köprü projesini sadece bir altyapı yatırımı değil, milli bir sembol olarak görmesini sağlamaya çalışmaktadır. Ancak bu söylem, tarihi şahsiyetin toplumsal hafızada farklı anlamlar taşıdığını ve eleştirilerin gerekçeleri olduğunu göz

ardı etmektedir. Böylelikle köprünün isimlendirilmesine yönelik toplumsal temelli eleştiriler duygusal, ideolojik ve tarihi bir üstünlük anlatısı içinde görünmez hale gelebilir.

Süleyman Gündüz, Yeni Şafak “Mostar Köprüsü’nden Yavuz Sultan Selim’e” isimli yazısında, üçüncü köprüye verilen ismin, diğer köprü isim “sıralamasına” göre uyumlu olduğunu iddia etmektedir.

“Değişen şartlar ve ihtiyaçlar bu köprüyü de bir zaruret haline dönüştürdü. İsim konusunda bir art niyet aranmamalı. Fatih Sultan Mehmet’ten sonra verilecek isim Yavuz Sultan Selim’dir elbette. Bundan sonra yapılacak olan esere de muhtemelen Kanuni Sultan Süleyman adı verilecektir.” (Gündüz, 31.05.2013, Yeni Şafak)

Gündüz’ün bu alıntısı, üçüncü köprüye verilen ismin gerekçesini, Osmanlı’nın tarihsel figürleri üzerinden olması gerektiğini; “Fatih Sultan Mehmet” ve “Yavuz Sultan Selim”den sonra, yeni bir esere muhtemelen “Kanuni Sultan Süleyman” adının verileceği ile sabitlemektedir. Bu sıralama, Türkiye’nin ve İstanbul’un ses getiren büyük köprü projelerinde, Osmanlı padişahlarının isimleriyle tarihsel süreklilik sağlama eğilimini yansıtır. Böyle bir süreklilik yaklaşımı içinde, köprü isminin tercihi, özellikle Adalet ve Kalkınma Partisi’nin, Osmanlı mirasını yeniden canlandırma ve yüceltme siyasetinin bir parçası olarak okunabilir.

Fehmi Kuru, Star’daki “Gündem” köşesinde “Ayıbtı tadında bırakın...” isimli yazısında, üçüncü köprü için iktidarın seçtiği “Yavuz Sultan Selim” ismini “Sünnilik” ile değil, iktidarın tepesinde yer alan kadronun “Osmanlı” sevgisiyle ilgili olduğunu belirtmektedir. Kuru’ya göre “Erdoğan ve yakın mesai arkadaşlarının Türkiye’nin Osmanlı tarihine özel bir ilgileri” vardır (Kuru, 31.05.2013, Star). Kuru’nun söylemi, üçüncü köprüye verilen ismin iktidarın Osmanlı tarihine duyduğu hayranlık ve tarihi kimlik inşası stratejisi ile ilgili olduğunu ortaya koymaktadır. Bu strateji hem iktidarın ideolojik yönelimini pekiştirmekte hem de mezhepsel eleştirileri gölgeleme/ yumuşatma/ aklama amacı taşımaktadır. Hatta bu söylemle Kuru, “Sünni-Alevi kutuplaşmasını tekrar üretmeyip isim tartışmasıyla ilgili başka bir pencere açmaktadır. Ancak bu da Alevi toplumunda oluşan rahatsızlığı/ hassasiyeti dikkate almadığı için eleştirilebilir veya toplumsal uzlaşmayı zedeleyen bir söylem olarak değerlendirilebilir. Yiğit Bulut Star’daki “Sansürsüz” köşesinde kaleme aldığı “Köprü değil ‘gelecek’ temellendi” yazısında, üçüncü köprüye verilen ismin “doğru bir tercih” olduğunu iddia etmektedir. Bulut bu iddiasını; “Mısır’ı Sezar’dan sonra savaşarak alan tek komutandır. İlk halifedir ve Orta Doğu-Afrika çizgisinde “SINIRLARIMIZI” ve VARLIĞIMIZI yeniden tanımlayan bir isimdir” şeklinde ifade etmektedir (Bulut,

31.05.2013, Star). Bulut'un üçüncü köprüye verilen "Yavuz Sultan Selim" ismini destekleyen söylemi, "Yeni Osmanlıcılık", "milli kimlik inşası" ve "güç temsili" üzerinden sembolik ve ideolojik bir anlatı oluşturduğunu göstermektedir. Yavuz Sultan Selim'in "fethiçi" ve sınırları genişleten kimliği, Türkiye'nin bölgesel liderlik vizyonunu ve güçlü devlet söylemini desteklemek için kullanılmaktadır. Ancak bu yaklaşım, üçüncü köprüyü de geçerek toplumsal uzlaşmayı ve farklı tarihsel perspektifleri de göz ardı ederek tek taraflı bir tarih okumasını pekiştirir ve eleştirilerin meşruiyetini zayıflatmaya çalışmaktadır.

Namık Çınar, Taraf'taki "Geç kalmış yazılar" köşesinde, "Erdoğan gider mi, dersiniz" isimli yazısında, üçüncü köprü adlandırılmasını, sembolik ve ideolojik arka planını tartışarak, iktidarın bu seçimiyle nasıl bir anlam dünyası oluşturmak istediğine odaklanmaktadır.

"Üçüncü köprü neden Yavuz'un adını taşıyacak? İstanbul'un bayındırlığıyla ne gibi bir ilintisi var Sultan Selim'in? Yok tabii. Zaten aranacak sebep, kurulacak iyelik bağı buralarda yatmıyor. Kutsal emanetleri getiren ve Halifeliği Osmanlı'ya taşıyan ilk padişah o değil miydi? Cumhuriyet ise bu kurumu yok etti, gitti. İşte şimdi İslam dünyasının önünde, onu yeniden ihya etmek isteyen bir Erdoğan var. Yavuz'la onu yan yana getiren deterministik bağ, burada yeniden hayatıyet buluyor. Bu sebeptendir ki Erdoğan, mutasavver plan ve projelerinin yanı sıra; bütün adımlarını ve davranışlarını, güttüğü amaçları çağrıştıracak sembollerle bezeyip donatarak da anlatmaya çalışıyor." (Çınar, 31.05.2013, Taraf).

Çınar alıntısında, Yavuz Sultan Selim'in isminin köprüye verilmesini sadece tarihi bir figür seçimi değil, ideolojik bir sembol olarak değerlendirir. Yavuz'un, kutsal emanetleri İstanbul'a getiren ve halifeliği Osmanlı'ya taşıyan padişah olma özelliği, İslam dünyasının liderliğini sembolize eder. Böylelikle Çınar köprü ismini, Cumhuriyet'in "laisizm" temelli yapısına karşı "neo-Osmanlı" ve "İslamcı" bir yeniden "ihya" projesi olarak okumaktadır. Dolayısıyla Erdoğan'ın politikalarının ve projelerinin "sembollerle bezenmesi" vurgusu, köprüye verilen ismin bir kimlik ve ideoloji inşasının aracı olduğunu gösterir. Bu tür sembollerle yapılan anlatı inşası, toplumda belirli tarihsel ve dini duyguları harekete geçirmeyi hedefler ve Osmanlı'nın dini ve siyasi mirasının yeniden üretimini sağlar.

Ruhat Mengi²¹³, Vatan'da yazdığı "Gezi Parkı için Günay konuşmuş" isimli yazısında, üçüncü köprüye verilen "Yavuz Sultan Selim" ismiyle ilgili ilginç bir yaklaşımı köşesine taşımaktadır. "Osmanlı'yı bastıran padişaktır diyenler tepki içinde ama en çok da DARBE KARŞITI OLANLAR tepki içinde... 'Kendi babasına askeri darbe yaparak iktidara gelmiş bir padişahın adı nasıl verilir' diyorlar da başka bir şey

²¹³ Eğitimi Manchester Üniversitesi'nde yapan yazar, gazeteciliğine *Günaydın*'da başlamaktadır. Daha sonra, *Vatan* Gazetesinde çalışmaktadır.

demiyorlar” (Mengi, 31.05.2013, Vatan). Mengi, köprü ismine karşı çıkanların, Sultan I. Selim’in tarihsel iktidarını inşa etme biçiminden dolayı eleştirdiklerini dile getirmektedir. Yani, babası II. Bayezit’in hastalığında büyük oğlu Ahmet’i veliaht tayin etmesi üzerine Sultan I. Selim’in isyan etmesinden yola çıkarak kurulan bu karşıtlık, oldukça zorlama bir eleştiridir. Ancak dönemin iktidarının darbeye karşı güçlü bir söylem inşa ettiği bir dönemde, “darbeyle” tahta geçmiş bir padişahın isminin köprüye verilmesi çelişkili bir sembolizm olarak eleştirilmektedir. Bu bağlamda eleştirmenler, bu isim tercihinin, iktidarın darbe karşıtı tutarlılığına gölge düşürdüğünü öne sürmektedirler. Nitekim Yavuz Sultan Selim Köprüsü de bir darbeye şahitlik etmiştir.

5.3.3. Köprü: Adalet ve Kalkınma Partisi İktidarının Vizyonu

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, diğer iki Boğaz köprüsü gibi dönemin iktidarının en büyük en sembolik eserlerindendir. İktidarlar, yaptıkları projelerle özdeşleşmektedir ve kamu için yapılan kamusal yatırımlar/ projeler, hükümetlerin iktidarlarını tekrardan üretmektedir. Dolayısıyla YSS Köprüsü, “yaparsa AK Parti yapar”, “mega proje” gibi sloganlarını kullanılabileceği ve iktidarın kendi hegemonyasını somut biçimde tekrar üretebileceği projelerden biridir.

Adalet ve Kalkınma Partisi (AK Parti), “Milli Görüş” geleneğinden gelen, 2002 genel seçimlerinden sonra merkez sağın en baskın siyasal aktörü/ partisi haline gelmektedir. Çaha, partiyi, Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde, kendisini parti programında “muhafazakâr demokrat”²¹⁴ çizgisinde tanımlamaktadır. Ayrıca, AK Parti’nin parti programı²¹⁵ ve seçim bildirgesine bakıldığında liberal iktisadi ve siyasi görüşleri benimseyen bir yapıda” olduğu anlaşılmaktadır. Parti, yöneticilerinin yaşam biçimi itibarıyla muhafazakâr bir görüntüye sahip, ancak programı ve söylemi itibarıyla liberal demokrat bir görüntü sergilemektedir (Çaha, 2006: 16). 2000’li yıllardan günümüze, Adalet ve Kalkınma Partisi’nin sosyo-politik hegemonya başarısı, bugüne kadar iktidar olmuş bütün partilerden ders çıkarttığına göstergesidir. “AKP, kendinden

²¹⁴ Partinin 2015 yılında yapılan “Dördüncü Olağan Büyük Kongresi: 2023 Vizyonu”nda, bu siyasal kimlik tanımı tekrar vurgulanmaktadır (Adalet ve Kalkınma Partisi Resmi Sitesi, 2024). Ayrıca “muhafazakâr demokrasi” kavramı, “Milli Görüş” kavramındaki din ve millet vurgusundan farklı olarak; Türkiye bağlamında, geleneğin muhafazası ve muhafazakârlığı temellendirme manasındadır (Akdoğan, 2003).

²¹⁵ Temel Haklar ve Siyasi İlkeler, Ekonomi, Kamu Yönetimi, Sosyal Politikalar, Dış Politika gibi birçok önemli ve kapsamlı başlıklarla hazırlanan yol haritalarıdır/ hedeflerdir. Özellikle, “sosyal liberal” tarzı ile vurgulanan “özgürlük” tanımı çok önemlidir: “herkes özgür olmadıkça, kimse özgür değildir.” (Adalet ve Kalkınma Partisi Resmi Sitesi, 2024).

önce gelen ve diğer partilerin düşmüş olduğu durumlara, hegemonik çatlaklara, karşı mevzilenebilmektedir”, süreçleri kavrayıp politik yol kat etmektedir. Akça ve Balta Paker’e göre Adalet ve Kalkınma Partisi, kendi iç dinamikleri ile dış ilişkilerini bir arada yönetmeye çalışan, bağlarıyla varlığını, siyasetini yerleştiren ve sağlamlaştıran, kendi ötekisini yaratıp “suçluyu” bulandır (Akça ve Balta Paker, 2013). Örneğin Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Havalimanı ve Kanal İstanbul gibi mega projelere gelen olumsuz eleştirileri ötekileştirip eleştirenleri “muhalif” olarak göstermek, çoğu zaman toplum nezdinde projelerin lehine işlemektedir. Çavuşoğlu ve Strutz’a göre, “AKP’nin, siyasal ve seçim başarısını elde etmesinin en güçlü yanı; liberal ekonomik çizgisi ve iktisadi atılımları” doğrultusunda geliştirdiği yatırımlardır. Temelleri 80’lerde atılan bu ekonomik gidişat, “AKP’nin kazanımlarındaki başat” argümandır. Bir yandan, toplumsal muhafazakâr değerleri korporatist gelenek içinde gerçekleştirirken, bir yandan, hegemonyasını, inşaat sektöründeki baskın ekonomik tarzla geliştirmekte ve ilerletmektedir. “Yönetişim modeli” ile “mekânı yaratmakta ve yeniden üretmektedir”, artı değer bütçeleri oluşturmaktadır ve yaratılan bu alanlar üzerinden hem hegemonyasını sürdürmekte hem de politik ve ekonomik stratejiler üretmektedir (Çavuşoğlu ve Strutz, 2014).

Adalet ve Kalkınma Partisi, 2002 Genel Seçimlerinden Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün açıldığı 2016 yılına kadar kesintisiz bir iktidar dönemi yaşamaktadır. Ancak üçüncü köprü tartışmalarının başladığı 2010 ve 2016 yılları arasında AK Parti siyaseti, Türkiye’de önemli seçimler ve politik tartışmalarla şekillenmektedir. 2010 yılında yapılan anayasa referandumu, yargı ve sivil-asker ilişkilerinde köklü değişiklikler getirerek tartışmaların merkezine oturmaktadır. 2010 yılından itibaren ön plana çıkmaya başlayan “Yeni Türkiye” imajıyla doğru orantılı AK Parti, bu dönemde “demokratikleşme” vurgusu yaparken muhalefet, bu değişikliklerin yargı bağımsızlığını zayıflatacağını savunmaktadır. 2011 genel seçimleri ise Adalet ve Kalkınma Partisi’nin üçüncü kez iktidarını pekiştirdiği bir seçimdir ve parti, %49.8 oy oranıyla güçlü bir parlamenter çoğunluk sağlamaktadır. Ancak ilerleyen süreçte 2013 yılında Gezi Parkı eylemleri/ protestoları ile demokratik katılım krizleri ve 17-25 Aralık yolsuzluk iddiaları, hükümet ile muhalefet arasında büyük siyasi kutuplaşmalara yol açmaktadır. 2014 yılında Recep Tayyip Erdoğan, doğrudan halk oylamasıyla seçilen ilk Cumhurbaşkanı olmakta ve bu durum, başkanlık sistemi tartışmalarını yoğunlaştırmaktadır. 2015 yılında ise iki genel seçim yaşanmaktadır. Birincisi, Hazirandaki seçimlerde parti, tek başına iktidar olma çoğunluğunu

kaybederken, Kasım'da yapılan yenileme seçiminde oylarını %49.5'e çıkararak yeniden tek başına iktidar olmaktadır. 2016 yılı ise Türkiye için kritik bir dönemeçtir. Çünkü 15 Temmuz darbe girişimi, Fethullah Gülen Terör Örgütü (FETÖ) yapılanmasının devlete sızması iddialarını derinleştirirken, siyasi arenada AK Parti'nin "güçlü iktidar" ve "güvenlik politikaları" söylemlerini ön plana çıkarmakta ve bu dönemde hükümet, OHAL ilan ederek önemli güvenlik ve yönetim kararları almaktadır. Dolayısıyla bu süreçte yaşanan olaylar ve söylemler de Yavuz Sultan Selim Köprüsü'ne dair gazete köşe yazarlarının görüş ve söylemlerini şekillendiren önemli bağlamlar olmuştur.

Yavuz Bahadıroğlu²¹⁶, Yeni Akit'teki yazısında, üçüncü köprüye gelen bütün "karşı çıkışları", dönemin iktidarına atfetmekte ve "biz yapamadık AK Parti yapıyor" kıskançlığı" şeklinde ifade etmektedir (Bahadıroğlu, 31.05.2013, Yeni Akit). Bu ifadeyle Bahadıroğlu, üçüncü köprü projesine yönelik eleştirileri kişiselleştiren, ideolojik ve politik bir bağlama oturtan bir söylem stratejisi izlemekte ve ideolojik çerçeveleme, duygusal manipülasyon ve meşruiyet savunması gibi dil stratejilerini ortaya koymaktadır. Köprü muhalefeti yapan soyo-politik elitlerin başarısızlığını vurgulayarak muhalefeti "icraatsiz", "vizyonsuz", "pasif" ve "etkisiz" olarak konumlandırır. Bu şekilde, Adalet ve Kalkınma Partisi iktidarının başarılarını-kapasitelerini öne çıkarırken muhalif eleştirileri geçmiş başarısızlıkların-siyasi yetersizliklerin bir yansıması olarak tek taraflı biçimde gösterir.

Adalet ve Kalkınma Partisi iktidarı döneminde Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün inşası ve açılışı, parti söylemiyle örtüşen ideolojik ve politik bir anlam kazanmaktadır. Bununla birlikte bu başlığın altında, araştırma için seçili alt başlıkları oluşmaktadır. Bunlar; köprünün "Yeni Türkiye" İmajı, politik figür/ liderle özdeşleştirilmesi kapsamında, Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliği ve otoritesiyle pekişmektedir. Çünkü bu proje, seçili yazarlar tarafından, ağırlıklı olarak Erdoğan'ın siyasi vizyonunun ve güçlü liderliğinin bir göstergesi haline getirilmektedir. Son olarak, "15 Temmuz Darbe Girişimi" ile köprünün politik zafer anlatısı başlığı tartışılmaktadır. Bu başlıktaki anlatılarla köprü, darbe karşıtı direnişin bir "zaferi" ve "milli iradenin" sembolü olarak yeniden tanımlanarak, halk nezdinde projeye yönelik meşruiyet ve destek artırılmaya çalışılmıştır. Bu üç alt başlık, Adalet ve Kalkınma Partisi'nin köprü söylemini ideolojik

²¹⁶ Gazeteciliğine *Yeni Asır*'da başlayan yazar, *Yeni Nesil* ve *Yeni Akit* gibi gazetelerden devam etmektedir.

hegemonya ve politik meşruiyet inşası aracı olarak nasıl kullandığını ortaya koymaktadır.

5.3.3.1. “Yeni Türkiye” İmajı

“Yeni Türkiye” söylemi, Türkiye’nin siyasi, ekonomik ve toplumsal dönüşümünü ifade eden bir kavramsal çerçevedir. Bu söylem, özellikle 2000’li yılların başından itibaren güçlü bir şekilde vurgulanmış ve “demokratikleşme”, “ekonomik büyüme”, “yerli ve milli üretim” gibi hedeflerle ilişkilendirilmektedir. “Eski Türkiye” ile bağların kopararak, daha “bağımsız”, “bölgesel” ve “küresel” düzeyde etkili bir Türkiye inşa etme iddiasını taşımaktadır. Ancak, söylem sıklıkla ideolojik bir ayrışma aracı olarak da eleştirilmiştir; zira “Yeni Türkiye”, dönemin siyasi iktidarı olan Adalet ve Kalkınma Partisi vizyonu ile özdeşleştirilmekte ve bu vizyona yönelik eleştiriler çoğunlukla statükoyu desteklemekle suçlanmaktadır. Osmanlı geçmişiyle modern Türkiye’yi buluşturan bir anlayış olarak sunulan Yeni Türkiye kavramı; tarihsel miras ve gelecek vizyonu arasında bir köprü kurmaktadır. Bu nedenle Yeni Türkiye söylemi, “modernleşme” ve “gelenek” arasındaki gerilimi içinde barındıran, toplumsal kutuplaşma ve değişim dinamiklerini yansıtan bir yapıdadır. Yeni Türkiye söyleminin politize olması ve onu, üçüncü köprü söylemiyle ortaklaştıran/ kesiştirilen alıntıların olması, Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün politik yücelik bölümünde, böyle bir başlığa yer açmaktadır.

Murat Belge, Taraf’taki “Türkiye’nin Halleri” köşesinde, “Yavuz ve Aleviler” isimli bir yazı kaleme almaktadır ve bu yazısında, dönemin politik atmosferini ve üçüncü köprüye verilen ismi, “Yeni Türkiye” bağlamında değerlendirmektedir. “‘Toplumsal dönüşüm’ galiba tahminlerimizin ötesinde güç olgu. ‘Yeni Türkiye’ derken kendimizi ‘en eski’ Türkiye’nin ortasında bulduk” (Belge, 04.06.2013, Taraf). Belge, tarih uzmanlığından hareketle, “Yeni Türkiye” söylemini, dönemin politik atmosferinde bir toplumsal ve siyasal dönüşümü ifade etmek için kullanmaktadır. Ancak Belge, bu söylemin vaat ettiği “yenilik” iddiasına eleştirel bir yaklaşım getirmektedir. Alıntıda, “en eski Türkiye” ifadesi, geçmişin otoriter, dışlayıcı ve çatışmalı dinamiklerinin yeni dönemde de sürdüğüne işaret etmektedir. Çünkü Yavuz Sultan Selim ismi, özellikle Alevi toplumunda tarihsel bir ayrımcılığın sembolü olarak algılanmaktadır. Bu ismin üçüncü köprüye verilmesi, Belge’nin de işaret ettiği gibi, “Yeni Türkiye” söyleminin kapsayıcı ve birleştirici olma iddialarını sorgulamaktadır.

Türkiye üçüncü köprüünün açılışını manşetine, “Yeni Türkiye’nin gücü” ifadesiyle taşımaktadır. Köprü açılışı, dönemin askeri operasyonları ve o operasyonlar için seçilen günleri harmanlayarak manşette yeni bir anlatıyla sunmaktadır: “Yavuz Sultan Selim’in Mercidabık Zaferinin yıldönümünde ‘Fırat kalkanı’ operasyonu için düğmeye basılmıştı. Bu operasyondan 2 gün sonra da Sultan Selim Köprüsü’nün açılışı yapılacak, Türkiye bu 2 adımla birlikte dünyaya 2 önemli mesaj verdi” (Türkiye, Ağustos 24, 2016). Bu söylem, üçüncü köprüünün açılışını ve eş zamanlı gerçekleşen askeri operasyonlar ile “Yeni Türkiye” söylemini güçlendiren bir milli ve tarihsel anlatı oluşturmaktadır. Bu söylem, köprüünün inşasını yalnızca bir altyapı başarısı değil, aynı zamanda tarihsel, askeri ve siyasi bir simge olarak çerçevelemektedir. Bu bağlamda, köprü ve operasyonlar, Yeni Türkiye’nin gücünü vurgulamak için birer araç olarak kullanılır ve ulusal bir gurur anlatısına dönüştürülür.

Özlem Doğaner, Sabah’taki “Sözün Özü” köşesinde, “Ekonomiye de Fırat Kalkanı” isimli yazında YSS Köprüsü’nün inşası ve açılışını, siyasi ve ideolojik bir bağlama oturtularak yüceltmektedir. O bağlam da “Yeni Türkiye”dir.

“Sadece bir köprü değil. Darbeye kafa tutan bir halkın ‘en zor yazı’ olarak tarihe geçecek 2016’da açılan ikinci büyük köprü, İstanbul’un üçüncü köprüsü... Tarih ‘Yeni Türkiye’ hikayesini yazdığında ‘acıya umutla direnenler’ yazacak şüphesiz. Güçlü Türkiye inancını kaybetmeyenlerin köprüsü çünkü bu.” (Doğaner, 27.08.2016, Sabah)

Doğaner söyleminde kullandığı “darbeye kafa tutan bir halk” ifadesiyle köprüyü doğrudan 15 Temmuz 2016 darbe girişimi ile ilişkilendirmektedir. Böylelikle köprü, halkın direnişinin ve demokrasi mücadelesinin bir simgesi olarak anlatılmakta ve “ulusal birlik”, “halk iradesi” ve “demokratik zafer” gibi ideolojik temalara oturtulmaktadır. Söylemdeki güçlü retorik pekiştirmek adına kullanılan “Yeni Türkiye hikayesi” ifadesi, köprüyü Adalet ve Kalkınma Partisi’nin vizyonu ile şekillenen, “güçlü” ve “bağımsız” bir Türkiye inşasının bir parçası olarak tanımlamaktadır. Böylelikle köprü, ülkenin gücünün ve kararlılığının bir kanıtı olarak sunulan siyasi bir projenin sembolü olarak kodlanmaktadır.

5.3.3.2. Recep Tayyip Erdoğan’ın Politik Otoritesi ile Özdeşleştirme

Seçili köşe yazılarında köprüünün “politik özdeşleştirme” karşılığı, ağırlıklı olarak partinin lideri olan ve üçüncü köprü tartışmalarından yapılmasına kadar, devlet kademelerinin birçok mevkisinde bulunan Recep Tayyip Erdoğan’dadır. Bu süreçte Erdoğan, üçüncü köprü sembolizmiyle oldukça özdeşleştirilmektedir. Bu durumun ana sebebi, Erdoğan’ın zaman içerisinde üçüncü köprü tartışmalarına İBB Başkanı sıfatıyla dahil olup üçüncü köprü fikrine karşı çıkması, ancak daha sonra Adalet ve

Kalkınma Partisi'nin Genel Başkanı olup partisini Türkiye'nin birinci partisi yaparak Başbakanlık görevinde bulunduğunda süreç içerisinde üçüncü köprü konusuna söylemlerinde yer vermesi ve projelendirmesidir. Dolayısıyla Erdoğan'ın iktidar sahibi olduktan sonra üçüncü köprü projesini sahiplenmesi ve söylemlerinde köprüyü olumlu inşa etmesi, meşrulaştırması, tartışmalara sebep olmaktadır. Hatta Erdoğan öyle ki köprüyü sahiplenene ve köprüye gelen her eleştiriye içselleştiren/ kişileştiren bir tavırla söylemlerinin tonunu her seferinde artırır hale gelmektedir. Dolayısıyla üçüncü köprünün lehine veya aleyhine gelen tepkiler, eleştiriler veya olumlu-olumsuz görüşler, Erdoğan'ın zaman içerisinde farklılaşan söylemlerine (liderlik, otoriterlik, çıkar gruplarıyla olan ilişkisi vs. bağlamlarıyla) dair oluşturulmaktadır. 2012 yılında dönemin Adalet ve Kalkınma Partili Başbakan Yardımcısı Ali Babacan, dönemin başbakanı olan Recep Tayyip Erdoğan'ın "köprü ısrarını" dile getirip köprü ve otoyolun yapılacağını duyurmaktadır (Bianet, 2012). Babacan'ın ifadesinde dile getirdiği, üçüncü köprü projesine yönelik karar mekanizmasında Erdoğan'ın otoritesini vurgulayan bir söylem stratejisidir. Burada köprünün teknik, ekonomik ya da çevresel ihtiyaçlardan ziyade, Erdoğan'ın kişisel iradesi ve siyasi vizyonu ön plana çıkarılmaktadır. Bu tür bir söylem, liderin iradesini kamu yararının ve uzman görüşlerinin üzerinde konumlandırarak, projeyi tartışılmaz ve kaçınılmaz hale getirmektedir. Erdoğan'ın ısrarı, bir liderlik kararlılığı ve vizyonu olarak sunulurken, bu durum aslında otoriter ve merkezîyetçi bir karar alma sürecine işaret etmektedir. Bu yaklaşım, projenin siyasi gücün ve liderin iradesinin bir yansıması olarak hayata geçirildiği gibi okunabilir. Böylece köprü, Erdoğan'ın lider otoritesini daha fazla güçlendirirken, olası muhalefet ve farklı görüşleri marjinalleştirerek, projeye yönelik eleştirilerin meşruiyetini zayıflatmaktadır.

2013 yılında köprünün temel atma töreninde Erdoğan, köprünün müteahhit firmalarından Hyundai yöneticilerini "quickly"²¹⁷ diye çağırıp yöneticilerden köprü için "2 yılda bitirin" sözünü almakta ve "hızlanın' pazarlığını" yapmaktadır (Habertürk, Mayıs 30, 2013; Milliyet, Mayıs 30, 2013). Erdoğan'ın "2 yılda bitirin" şeklinde bir talepte bulunması, liderlik otoritesinin ve iradesinin altını çizmekte ve bu talebi, canlı yayında-tören anında oluşturması, halk nezdinde liderin projeleri denetlediği ve sonuç almak istediği mesajını vermektedir. Çünkü köprü projesinin

²¹⁷ Çabuk çabuk manasında.

“hızlı” tamamlanması, yönetim icraat kabiliyeti ve başarısının bir simgesi olarak sunulabilir.

Köprünün temel atma gününde, “Sosyal Demokrat Belediyeler Proje ve Hizmet Günleri” programına katılan dönemin Cumhuriyet Halk Partisi Genel Başkanı Kemal Kılıçdaroğlu, köprüyle ilgili Başbakan Erdoğan üzerinden bir yorum yapmaktadır:

“Üçüncü köprünün temelini attılar. Biz fuara katılacağız ya apar topar üçüncü köprünün temel atma törenini aynı saate koydular. Üçüncü köprünün adını, Recep Tayyip Erdoğan köprüsü koysunlar. Kendisi de istiyor ben de onay veriyorum. Olsun ki bugün yarın hatta 100 yıl sonra o köprüyü gören herkes Kuzey Marmara’nın son orman alanını yok eden kişinin orman düşmanı olan kişinin Recep Tayyip Erdoğan olduğunu görsün.” (Türkiye, Mayıs 30, 2013)

Kılıçdaroğlu söyleminde muhalif bir bakış açısını yansıtarak hem üçüncü köprü projesini hem de bu projeyle ilişkilendirdiği dönemin Başbakan Erdoğan’ı eleştiren sert bir söylem sunmaktadır. Kılıçdaroğlu üçüncü köprüyü, çevresel bir tehdit ve doğa tahribatının sembolü olarak değerlendirilmekte ve Recep Tayyip Erdoğan’ın kişisel kimliği ve politik duruşunu, köprüyle doğrudan ilişkilendirmektedir. Bu, köprünün eleştirisini yalnızca çevresel bir mesele olmaktan çıkararak politik bir boyuta taşımaktadır. Kılıçdaroğlu’nun söylemi, Erdoğan’ın liderliğini yalnızca bir yönetim biçimi olarak değil, ekolojik yıkım ve sorumsuzlukla özdeşleştirmekte ve hatta köprüye karşı muhalefeti, genel olarak Erdoğan’a karşı eleştirilerin bir parçası haline getirmektedir. Ancak bu eleştirinin etkinliği, söylemin tonu ve yapısı nedeniyle sınırlı bir hedef kitleye ulaşabilir. Buna karşın, çevresel etkiler ve politik sorumluluk arasındaki ilişkiye dikkat çekmesi, söylemi önemli bir muhalif argüman haline getirmektedir.

Hasan Celal Güzel²¹⁸ Sabah’taki “Fatih, fetih ve 3. köprü” adlı bir yazısında, üçüncü köprüyü projesini; bireysel liderlik ve siyasi ideolojiyle ilişkilendirerek milli gurur, fetih temaları üzerinden bir meşruiyet ve hegemonya inşa etmektedir.

“İstanbul’un Fethi’nin 560. yıldönümü, bugün bütün yurttan ve özellikle İstanbulumuz’da kutlanacak lakin en önemli kutlama, Başbakan Erdoğan’ın İstanbul’a yapılacak üçüncü Boğaz köprüsünün temelini atmasıyla icra edilecek... Bu defa Özal’ın hayrül halefi olan Erdoğan, 3. köprünün temelini atıyor hem de Fethin 560. yıldönümünde... Arif Nihat Asya’nın dediği gibi Erdoğan ve arkadaşları, ‘oyunda oynaşa’ değiller ve 2023’lere, 2071’lere doğru yürüyorlar...Bu muhteşem eserin ismini ‘Olimpiyat’ koymak gibi düşünceler varmış; bence gene ya ‘Fetih Köprüsü’ ya ilk köprünün projesini imzalayan ‘Adnan Menderes Köprüsü’ ya da İstanbul’a Belediye Başkanı ve Başbakan olarak fevkalade hizmetler getiren ‘Recep Tayyip Erdoğan Köprüsü’ olmalıdır.” (Güzel, 29.05.2013, Sabah)

Güzel’in alıntısında, İstanbul’un fethi ve köprünün temel atma töreni arasında kurulan bağlantı, Erdoğan’ın liderliğini; Fatih Sultan Mehmet ve Turgut Özal gibi figürlerle özdeşleştirerek tarihsel bir devamlılık ve kahramanlık anlatısıyla oluşturmaktadır.

²¹⁸ Yazarlığının yanı sıra siyasetçi olan Güzel, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, İktisat ve Maliye Bölümünden mezundur. Anavatan Partisi, Gaziantep Milletvekilliği ve ayrıca Devlet Planlama Teşkilatı’nda çalışmaktadır. *Tercüman*, *Radikal*, *Vatan* ve *Sabah* gibi gazetelerde yazılarını yazmaktadır.

Erdoğan ve ekibinin “oyunda oynasta” olmadığını alıntıl原因an Güzel, Erdoğan Hükümetinin “ciddi”, “kararlı” ve “vizyoner” olduğunu savunmaktadır. Ayrıca, üçüncü köprü isim önerileriyle Erdoğan’a ve siyasetçilere atıf yaparak köprü projesine kişisel ve siyasi bir kimlik kazandırmaktadır. Böylelikle üçüncü köprü; Erdoğan’ın liderliğinin bir sembolü ve siyasi vizyonunun bir temsili olarak sunulmaktadır. Erdoğan ve köprü arasında kurulan bu güçlü bağ, Erdoğan’ın liderliğini ülkenin ilerlemesiyle eş tutarak onun otoritesini ve siyasi konumunu pekiştirmektedir. 2023 ve 2071 gibi uzun vadeli hedeflere yapılan vurgu, Erdoğan’ı yalnızca bugünün lideri değil, Türkiye’yi geleceğe taşıyacak bir figür olarak yüceltmektedir. Bu tür bir söylem, muhalif görüşleri ve köprü icraatına yönelik eleştirileri dışlayarak köprüyü ve Erdoğan’ı eleştirilemez bir konuma yerleştirebilir.

Yeniçağ’daki “Darkenar” köşesinde, “Problem köprüde mi isminde mi?” yazısını yazan İsmail Şahin, üçüncü Boğaz köprüsünün politik yücelik boyutunu, dönemin iktidar temsili ve lider figürü ile ilişkilendirmektedir: “Boğaz’a 3. köprü hayali, fetih günü atılan temelle ete kemiğe büründü. 3. köprü çeyrek yüzyıldır tüm “liberal” iktidarların rüyalarını süslüyordu, Erdoğan’a nasip oldu.” (Şahin, 03.06.2013, Yeniçağ) Şahin’in alıntısında, “3. köprü hayali” ve “ete kemiğe büründü” ifadeleri, soyut bir düşüncenin somut bir esere dönüşmesini betimleyen güçlü metaforlardır. Bu söylem, köprü’nün sadece bir altyapı projesi değil, aynı zamanda büyük bir hedefin ve vizyonun gerçekleşmesi olduğunu ima etmektedir. Bu güçlü metaforlarla bezeli söylem, Erdoğan’ın liderliği döneminde bu vizyonun-başarının hayata geçtiği mesajını vermektedir.

Güntay Şimşek, Habertürk’teki “İstanbul şimdi ‘Beldetün Tayyibetün- Tayyib’in Beldesi’ oldu!” isimli yazısında, Recep Tayyip Erdoğan’ın İstanbul üzerindeki projelerini (Marmaray, Avrasya Tüneli ve YSS Köprüsü) ve liderlik vizyonunu olumlu bir tonda ele alırken, dini ve kültürel referanslarla desteklenmiş bir söylem ortaya koymaktadır.

“İstanbul’un iki yakasını bir araya getirmedeki başarı, Başbakan Recep Tayyip Erdoğan’dan önce hiçbir lidere, iktidar sahibine bu denli nasip olmadı. Bunu neye yorarsanız yorun tablo bu. İsterseniz yorumdaki hayal gücünüze biraz katkı yapayım. Başbakan’ın ismindeki ‘Tayyip’ten yola çıkıp, İstanbul üzerine olduğu rivayet edilen ayet ve hadislerle devam edelim. Peygamber Efendimiz bir hadis-i şeriflerinde; ‘Konstantiniyye (İstanbul) elbet fetholunacaktır. Onu fetheden kumandan ne güzel kumandan, fetheden asker ne güzel askerdir’ buyurmuş. Kuran-ı Kerim’de, Sebe Suresi’nin 15. ayetinde ise; ‘Allah tarafından koruma altına alınan ‘güzel bir belde’ vardır’ ibaresinde geçen ‘çok güzel belde’nin Arapça karşılığı olan ‘beldetün tayyibetün’ için birkaç şehir ve yerin kastedildiğinin altı çizilir. Bunlardan birinin de İstanbul olduğuna dair çeşitli araştırmalar ortaya konmuştur. Şimdiye kadar İstanbul, ‘Çok Güzel Belde’ olarak anıldı. Artık biz ona Başbakan Erdoğan’ın affına sığınarak, ‘Tayyip’in Beldesi’ diyebiliriz herhalde. Ancak ‘Beldetün Tayyibetün’ bundan sonra Tayyip Bey’e çok sorumluluk yüklüyor. Bu şehrin bütün güzellikleriyle ve ayette kastedildiği gibi temiz bir şekilde

muhafazası şart. Temeli atılan son proje, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, aslında Başbakan Erdoğan'ın İstanbul Boğazı'ndaki imzalarından son halkayı oluşturuyor. Şu an itibarıyla İstanbul Boğazı için hayalleri zorlayacak, Erdoğan'ın yerine gelecek liderin gündemine girebilecek fikir aşamasında bir çalışma bile yok ortada. Başbakan Erdoğan döneminde asırlar öncesinden hayali kurulan Boğaz'ın altına iki tünel yapılıyor. Eski liderler Süleyman Demirel ve Turgut Özal'ın Boğaz'a yaptıkları iki köprüden daha özellikli, demiryolu hattı da olan 3. köprüyle birlikte Erdoğan, Boğaz'a 3 eser koymuş olacak. 'Beldetün Tayyibetün'e hoş geldiniz!' (Şimşek, 30.05.2013, Habertürk)

Şimşek, bu söyleminde Erdoğan'ın liderliğini tarihsel ve dini bir çerçevede idealize ederek, Erdoğan döneminde Boğaz'a inşa edilen köprü ve diğer projelerini büyük bir başarı olarak sunmaktadır. Tarihsel sembolizm olarak Erdoğan'ın yaptığı projeler bir "fetih" başarısı olarak çerçevelenmekte ve Erdoğan'ın liderliğine neredeyse kutsal bir misyon atfedilmektedir. "Kur'an-ı Kerim'in Sebe Suresi'nde" geçen "beldetün tayyibetün" ifadesini doğrudan Erdoğan'ın ismiyle ilişkilendirilmekte ve bunu İstanbul'un güzelliği ve temizliğiyle özdeşleştirilmektedir. Aynı zamanda, bu dini referanslar Erdoğan'a ve onun liderliğine ek bir ahlaki ve manevi sorumluluk yüklenmesi gerektiği sonucunu çıkarmaktadır. Şimşek ayrıca, Erdoğan'ı önceki liderler Süleyman Demirel ve Turgut Özal ve köprü projeleri ile karşılaştırarak, Erdoğan'ın projelerini daha üstün olarak sunmaktadır. Böylelikle Şimşek'in söyleminde, Erdoğan vizyonunun bu liderlerin ötesinde olduğunu ve Erdoğan'ın İstanbul'a onlardan daha fazla katkı sağladığını iddia etmektedir. Ancak bu söylem, eleştirel bir perspektiften bakıldığında, liderliği kutsallaştırarak projelerin demokratik tartışma alanını daraltmakta ve projelerin uzun vadeli etkilerini göz ardı etmektedir. Ayrıca, liderlik söyleminin yalnızca başarı hikayeleriyle değil, aynı zamanda projelerin sürdürülebilirliği, toplumsal faydası ve çevresel etkileriyle değerlendirilmesi gerektiğini hatırlatmaktadır. Böylelikle Erdoğan'ın "başarılı" liderlik söylemiyle güçlendirilen/ çerçevelendirilen YSS Köprüsü, dönüştürücü etkisi ve bağlamları tartışmadan söylemde meşrulaştırılmaktadır.

Üç Boğaz köprüsünün inşa edilmesine tanık olan Rauf Tamer, Posta'da "3. Köprü" isminde bir yazı yazmakta ve bu köprüleri sırasıyla şöyle tanımlamaktadır/ tanıtmaktadır: "Önce Demirel'in köprüsü sonra Özal'ın köprüsü. Bu da Tayyip Erdoğan'ın köprüsü" (Tamer, 30.05.2013, Posta). Tamer, köprülerin adını bildiği halde, köprüleri, onları yaptıran iktidarların liderlerinin ismiyle çağırmaı tercih etmektedir. Bu da köprülerin, iktidarların ve siyasi liderlerin sembolik mirası olarak görüldüğü bir çerçeve çizmektedir. Bu söylem, köprü projelerini siyasallaştırarak liderlerin başarılarının kalıcı eserlerle ilişkilendirilmesini sağlamakta ve köprü projelerinin politik yüceliğini, dönemin liderleri ile özdeşleştirmektedir.

Ahmet Hakan, Hürriyet'teki "Hanımlar, tekmeler, tokatlar ve dumanlar" isimli yazısında, üçüncü köprü konusunu, Erdoğan ile özdeşleştirerek doğrudan köprünün tek muhatabı Erdoğan'mış gibi ona bir soru yöneltmektedir: "Başbakan Erdoğan, İstanbul Belediye Başkanı iken 'Üçüncü Köprü cinayet olur' demişti. Neden görüş değiştirdi acaba?" (Hakan, 30.05.2013, Hürriyet) Yılmaz Özdil²¹⁹, Hürriyet'te kaleme aldığı "Vaaziçi Köprüsü" yazısında, Erdoğan'ın 2006-2012 yılları arasında Başbakanken üçüncü köprüyü yapmak istediğini belirten birçok söylemine yer vermekte ve en sona 1995 yılında Erdoğan'ın İBB Başkanı iken üçüncü köprüye itiraz ettiği söylemi koymaktadır: "Üçüncü köprü cinayettir. Böyle bir teşebbüs İstanbul için ölümcül sonuçlar doğurur. İnşallah bu cinayet bitmeden bu hükümet değişir." Erdoğan'ın 1995 yılındaki bu söylemine nazire yapan/ Başbakan Erdoğan'a, İBB Başkanı Erdoğan'ın zaviyesinden cevap veren Özdil, "Amin. Bizim de temennimiz bu yönde" ifadesini kullanmaktadır (Özdil, 31.05.2013, Hürriyet). Yine aynı minvalde Mustafa Mutlu, Vatan'da, "Dün 'cinayet' diyordu, şimdi kendisi yapıyor!" isimli yazısında, 2013 yılında üçüncü köprünün temelini atan dönemin Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ı, 1990'lı yıllarda İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı (1994-1998) iken üçüncü köprüye karşı olan Recep Tayyip Erdoğan üzerinden eleştirmektedir. Mutlu, Erdoğan'ın İBB Başkanı iken üçüncü köprüye karşı ürettiği söylemleri köşesine taşımakta ve şöyle sormaktadır:

"Muhalefetteyken başka söyleyip iktidara geldikten sonra tam tersi yapanlara, 'neden böyle değiştin?' diye sormak. İşte ben bu yazıyla görevimi yerine getiriyorum. Başbakan'ın fikri neden değişti, dün 'kara' dediği bugün nasıl ve neden 'ak' oldu? Yoksa artık 'rant'tan nasiplenecek kesimin kontrolü kendisinde olduğu için mi fikri değişti?" (Mutlu, 31.05.2013, Vatan)

Mutlu, köprü projesiyle alakalı yönelttiği sorularla; Erdoğan iktidarının dönüşen söylemleri ve bu dönüşümün altında yatan motivasyonlar üzerine odaklanmaktadır. Alıntıda, "muhalefetteyken" dile getirilen söylemler ile "iktidara" geldikten sonra yapılan uygulamalar arasındaki çelişkiye dikkat çekilmektedir. Başbakan Erdoğan'ın muhalefet döneminde karşı çıktığı veya eleştirdiği üçüncü köprü projesine, iktidara geldiğinde sahip çıkması eleştirilmektedir. Bu bağlamda, iktidarın tutum değişikliğinin sorgulanması, bu eleştirinin temelini oluşturmaktadır. Bu durum, siyasette pragmatizmin ve fırsatçılığın bir yansıması olarak sunulmaktadır. Dolayısıyla Mutlu'nun söylem stratejisinde üçüncü köprü, iktidarın politik tutarlılığını ve ekonomik çıkar ilişkilerini temsil eden bir sembol olarak ele almaktadır. Köprü projesi

²¹⁹ Ege Üniversitesi Basın Yayın Yüksek Okulu Gazetecilik Bölümünden mezun olan yazar, gazeteciliğe *Yeni Asır*'da başlamakta, daha sonra, *Hürriyet*, *Sabah*, *Star*, *Sözcü* gibi gazetelerde devam etmektedir.

üzerinden yapılan bu eleştiri, iktidarın kararlarının ne kadar kamu yararına ve ne kadar belirli grupların çıkarlarına hizmet ettiği sorularını gündeme getirmektedir.

Mustafa Paçal, Taraf'taki "Sosyal Boyut" köşesinde "Başlarken" isimli yazısında, içinde üçüncü köprü'nün de olduğu Gezi Parkı Projesi, üçüncü havalimanı gibi projeler üzerinden dönemin Başbakanı Erdoğan'ın "otoriter bir yönetim tarzı" oluşturduğunu tartışmaktadır.

"Başbakan arkasında 'kalıcı eserler' bırakmak istiyor denilebilir...Evet, bence de bir başbakanın ülkesi için bu tür 'kalıcı eserler' yapmak istemesi anlaşılır bir şey. Ancak sorun bu eserlerin arkasında yatan zihniyette ve bu eserlerin yapılması için verilen kararların yönetiminde bulunuyor. Sayın Başbakan, demokrasilerin kaliteleri, sadece çoğunluk haklarına bakılarak değil, aslında azınlık haklarına bakılarak ölçülüyor artık. Sayın Başbakan, bu tek adamlık psikozundan lütfen çıkın, çoğunlukçu anlayışa dayalı ben yaparım olurcu yaklaşımı lütfen terk edin." (Paçal, 06.06.2013, Taraf)

Paçal bu alıntısıyla İstanbul'daki büyük çaplı ve çok katmanlı projeler üzerinden Başbakan Erdoğan'ın yönetim tarzını/ tavrını, otoriterleşme eğiliminde görmekte ve bunu "tek adamlık psikozu" olarak tanımlamaktadır. Paçal söylem stratejisi olarak Erdoğan'ı, toplumun karşısına "kalıcı eserler" bırakmak isteyen bir lider olarak sunmakta ve köprü gibi büyük projelerinin siyasi miras bırakma amacı taşıdığını ima etmektedir. Dolayısıyla liderin projeyi sunma ve uygulama şekli, önem kazanmaktadır. Paçal, Erdoğan'ın "otoriter" bulduğu pratiği; projelerin fiziksel kalıcılığının ötesinde, toplumsal ve politik etkileri açısından da kalıcı sonuçlar doğurabileceği yüzünden ciddi bir tonda eleştirmektedir. "Ben yaparım olur" ifadesi, demokratik karar alma mekanizmalarının göz ardı edildiğine, kararlarda kişisel iradenin baskın olduğuna işaret etmektedir.

YSS Köprüsü'nün açılış töreninde konuşan dönemin Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Arslan üçüncü köprü'nün bağlamı ile ilgili şu ifadeleri kullanmaktadır:

"Türkiye geçmişten beri bu coğrafyada projeler yapıyor ancak bunları hayata geçirmek için bir lider lazımdı. Rabbime şükrediyoruz ki 14 yıldır. Sizin liderliğinizle başbakanımızla çalışma ekiplerimizle birlikte bu projelerde yol alacağız. Bundan sonra da yine dünyada gıpta ile izlenecek 'Recep Tayyip Erdoğan'ın projesi' denilecek 'Türkiye Cumhuriyeti projesi' denilecek nice projeleri hizmete sokacağız" (Sabah, Ağustos 27, 2016).

Arslan için köprü, sadece bir mühendislik projesi değil, politik bir sembol ve liderlik başarısı olarak sunulan bir araçtır. Bu söylem, özellikle Erdoğan'ın otoritesini ve liderliğini yücelterek, projeyi siyasi bir zafer ve Türkiye'nin büyüklüğüne dair bir simge olarak görmektedir.

5.3.3.3. 15 Temmuz “Direniş”nden Sonra Tekrarlanan “Zafer”

15 Temmuz 2016 tarihinde Fettullah Gülen Terör Örgütü (FETÖ) tarafından gerçekleştirilmeye çalışılan darbe girişimine karşı halkın direniş göstermesi ve bu direnişle özdeşleşen “zafer” hem sosyal manada hem de siyasal manada bir bütünlük-uzlaşma oluşmaktadır. Bu bağlamı sembolleştirmek adına 2016 yılında köprü isimlendirme pratiğinin bir uzantısı, 15 Temmuz’un simgesel mekânı olan Boğaziçi Köprüsü’dür. Boğaziçi Köprüsü’nün isminin değişip 15 Temmuz Şehitler Köprüsü yapan ortak akıl, ideolojik semboller ve bu semboller üzerinden yürütülen meşruiyet ve aidiyet tartışmalarını da ortaya çıkarmaktadır. Üçüncü köprünün açılışından önce, dönemin Adalet ve Kalkınma Partisi Başbakanı Yıldırım ile Cumhuriyet Halk Partisi Genel Başkanı Kemal Kılıçdaroğlu ve Milliyetçi Hareket Partisi Genel Başkanı Devlet Bahçeli, bir araya gelmektedir. Bu toplantıda Kılıçdaroğlu, açılışı yapılacak olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün adının, “Atatürk Köprüsü” olmasını önermekte ancak Yıldırım’ın “Bu artık zor. Yavuz Sultan Selim ismi ilan edildi ve kullanılıyor” demesi üzerine Kılıçdaroğlu; “15 Temmuz köprüsünü hepimiz canı gönülden kabul ettik, değişince sorun olmuyor demek ki” ifadesini kullanmaktadır (T24, Ağustos 23, 2016). Yıldırım’ın söylemi, iktidarı temsil etmekte ve kararların geri alınmazlığına ve bir kez açıklanan isimlerin meşruiyetinin sağlandığına dair bir tutumu ifade etmektedir. Bu yaklaşım, iktidarın projelerle ilgili kararlarını mutlak ve değiştirilemez olarak sunmasına işaret eder. Ancak bu tutuma karşılık Kılıçdaroğlu’nun “15 Temmuz Köprüsü”nden örnek vermesi, köprü isimlerinin siyasi ve toplumsal dinamiklere göre değiştirilebileceğini savunmaktadır ve göstermektedir. Burada, isimlendirme kararlarının toplumsal uzlaşma ve temsiliyet ile bağlantılı olması gerektiği fikri vurgulanır.

Güneş Gazetesi, Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün açılışı için “Diriliş ve Yükseliş” başlığını atmaktadır (Güneş, Ağustos 27, 2016). Manşette kullanılan bu ifade, dönemin siyasi atmosferine karşı YSS Köprüsü ile alınan bir “zafer” veya “başarı” temsili sunmaktadır. Dönemin Cumhurbaşkanı Erdoğan, 26 Ağustos 2016 tarihinde Yavuz Sultan Selim Köprüsü açılışında yaptığı konuşmada, üçüncü Boğaz köprüsünü, politik konjonktür üzerinden izah etmektedir:

“Temeli büyük coşkuyla attık. Yaptırmayacağız diyenler oldu, buraya gelip gösteri yapanlar oldu. Ama biz yapacağız dedik. Bu yoldan dönmek yok. Halep oradaysa arşın burada. Allah’a hamdolsun yaptık. Şimdi açılışını sizlerle birlikte yapıyoruz. Siz tankların, topların F16’ların önünde duran bir milletsiniz. Size de bu eserler yakıştırdı. Birinci köprü 15 Temmuz Şehitler Köprüsü oldu. Onun adını siz koydunuz. İkinci köprü Fatih Sultan Mehmet Köprüsü. Üçüncü köprü Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nü beraber açıyoruz.” (T.C. Cumhurbaşkanlığı, 2016).

Erdoğan'ın Yavuz Sultan Selim Köprüsü açılışındaki konuşmasındaki bu alıntı, köprüyü bir “direnış” ve “zafer” sembolü olarak çerçevlendirmektedir. Projeye karşı çıkanlara rağmen, kararlılıkla tamamlanan köprü, liderliğin iradesini ve halkın direnişini yansıtan bir başarı hikayesi olarak sunulmaktadır. Bu söylemde, köprü yalnızca bir altyapı yatırımı değil, toplumsal mücadelelerin bir kazanımı olarak yüceltilmektedir. Aynı zamanda köprü, milli mücadele ve dayanıklılık imajıyla ilişkilendirilmektedir. 15 Temmuz darbe girişimine atıfta bulunularak, köprü halkın direniş ve cesaretinin bir ürünü olarak betimlenmektedir. Köprü, bu mücadele ruhunun bir eseri olarak öne çıkarılarak toplumsal dayanışmayı sembolize etmektedir. Tarihsel bağlamda, köprünün isimlendirilmesi Osmanlı mirasıyla ilişkilendirilmekte, Fatih Sultan Mehmet ve Yavuz Sultan Selim gibi Osmanlı liderleriyle bağlantı kurulmaktadır. Bu isimlendirme, köprüyü geçmişten günümüze tarihsel bir sürekliliğin parçası olarak göstermekte ve ulusal gururun bir ifadesi haline getirmektedir. Son olarak, köprü, modernleşme ve kalkınmanın bir sembolü olarak yüceltilmektedir. Konuşmada vurgulanan kararlılık ve liderlik, köprüyü yalnızca işlevsel bir yapı olmaktan çıkarıp, modern Türkiye'nin ekonomik ve sosyal ilerleyişinin bir simgesi haline getirmiştir. Bu bağlamda köprü hem manevi hem de teknik açıdan milletin iradesini yansıtan bir eser olarak kutsanmaktadır.

Akşam Gazetesi, üçüncü köprünün açılışını manşetine “Alayına Yavuz tokadı” ve “üst aklın tüm çabalarına rağmen Türkiye dev bir projeyi daha bitirdi” ifadeleriyle yer vermektedir (Akşam, Ağustos 27, 2016). Bu söylem stratejileri, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün açılışına yüklenen çatışmacı, milliyetçi ve komplo teorileriyle beslenen bir çerçeve, projeye yönelik eleştirileri dış güçlerin veya iç muhaliflerin engelleme çabası olarak tanımlanabilir ve köprüyü bir politik zafer ve milli başarı olarak yüceltmektedir. Mahmut Övür Sabah'taki “Bir köprü açmak” isimli yazısında, köprünün açılışını ve köprüyü; “bir dik duruş simgesi” olarak nitelendirmektedir (Övür, 27.08.2016, Sabah). 15 Temmuz 2016 darbe girişimi sonrasında halkın darbeye karşı gösterdiği direnişle özdeşleştirilen köprü ve köprünün açılışı, siyasi, ideolojik ve toplumsal bir direnişin ve kararlılığın sembolü olarak değerlendirmektedir. Yavuz Donat Sabah'taki “Dün...Destanın yazıldığı gün” isimli yazısında, 15 Temmuz Darbesi tarihine atıfta bulunarak “45 gün önce...45 gün sonra...” ifadesini kullanmaktadır (Donat, 27 Ağustos, 2016, Sabah). Bu ifadeyle Donat söylem stratejisinde köprüyü, demokratik mücadeleyle bütünleştirmekte, iktidarın krizlere rağmen gücünü sürdürdüğünü vurgulayan bir anlatı oluşturmaktadır. Bu söylem, bir

yandan milli birlik ve direnci yüceltirken, diğer yandan altyapı projelerinin politik ve ideolojik anlamlarla yüklenmesinin bir örneğini sunmaktadır. Böylelikle üçüncü köprüye geçirilen “dokunulmazlık” zırhında muhalif-farklı görüşler/ eleştiriler dışarıda bırakılır.

Yeni Şafak’taki “Biz bunu kaç kez yaptık: Yine meydan okuyoruz” isimli yazısında İbrahim Karagül, YSS Köprüsü’nün açılışı ve sembolik değeri bakımından köprünün politik yüceliğini, dönemin politik atmosferi üzerinden yani “15 Temmuz” üzerinden kurmaktadır.

“26 Ağustos 2016, imparatorluklar başkenti, Doğu’nun da Batı’nın kapısı İstanbul, bu bunalımlı günlerde, sadece Türkiye’ye değil, bütün dünyaya mesaj yüklü tarihi bir açılışa sahne oldu. Devletinden terör örgütüne, iç işgalcisinden dış düşmanına kadar bizi can evimizden vurmaya çalışan, bugünlerde topyekün saldırıya geçen, 'şer eksen'i' ne karşı bir kez daha 'İşte biz buyuz' dediğimiz bir meydan okumadır bu açılış. Simgelerle, sembollerle, sözlerle, kurşunla direneceğimize, dimdik ayakta kalacağımıza, bu toprakların ebediyen vatan kalacağına bir yemindir.” (Karagül, 27.08.2016, Yeni Şafak)

Karagül’ün bu alıntısı, üçüncü köprünün ve aynı zamanda köprü açılışının politik yüceliğini -ulusal ve uluslararası anlamda-, siyasi, ideolojik ve kültürel bir “meydan okuma”, “direniş”, “zafer” ve “güç gösterisi” bağlamlarıyla sunmaktadır. Dolayısıyla darbe sonrası “politik atmosferine rağmen” köprünün inşası, Türkiye’nin dirayetli duruşu, ayakta kalma iradesi ve iç-dış güçlere karşı kendini kanıtlama çabası olarak yüceltilmektedir. Ayrıca Karagül, köprünün açılışı için İstanbul’un tarihi ve stratejik önemine atıf yaparak, Osmanlı mirası ve imparatorluk vizyonunun devamlılığını canlı kılmaktadır.

Yine Yeni Şafak’taki “Bak şu haylazlara” isimli yazısıyla köprü açılışını, 15 Temmuz sonrası bir “zafer” olarak sembolik biçimde yücelten Mehmet Şeker, yazısında şu ifadeleri kullanmaktadır: “Ağustos, baştan sonra zaferler ayı. Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün açılışı için de 26 Ağustos seçilmişti. O köprü de bir zaferdir nereden baksak. İster Avrupa yakasından bakın ister Anadolu yakasından. Uzaktan daha iyi görünür. Amerika’dan bile” (Şeker, 27.08.2016, Yeni Şafak). Şeker alıntısında köprünün açılış ayı olan ağustos ayını, tarihsel olarak hem Sultan Alparslan’ın 1071 yılındaki Malazgirt Savaşı’na hem de 1922’deki Büyük Taarruza ithafen kodlamaktadır. Bu iki savaş, Şeker’in yazısında “Ağustos zaferleri” şeklinde değerlendirilmektedir ve ağustosta açılan üçüncü köprü ise, bu zaferlerin yanına eklenerek üçüncü ağustos zaferi olarak değerlendirilmektedir. Şeker’in alıntısındaki retorik, köprüyü; darbe girişimi sonrasında Türkiye’nin istikrarını ve direncini koruduğuna dair güçlü bir sembol hâline getirmektedir. Özellikle alıntının sonundaki

“Amerika’dan bile” retoriği, Fettullah Gülen Terör Örgütü (FETÖ) bağlamında ele aldığımızda, söylemin içeriği ve hedefi daha net bir şekilde ortaya çıkmaktadır.

Özcan Yeniçeri²²⁰, Yeniçağ’daki “Balbal” köşesinde, “Toplumu ayrıntılarda boğmak!” isimli yazısında, dönemin politik atmosferinde üçüncü köprü açılışının gerçekleşmesine “politik mesaj/ anlam” yüklemektedir.

“Birçok özelliğiyle dünyanın en büyükleri arasında yer alan Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün tam da bu süreçte hizmete açılmış olması Türkiye’yi kargaşa içine çekmeye çalışanlara verilmiş önemli bir mesajdır. Köprü’nün açılışıyla Türkiye gelişmesini, kalkınmasını ve ilerlemesini her şart altında sürdüreceğini göstermiş oldu.” (Yeniçeri, 29.08.2016, Yeniçağ)

Yeniçeri’nin alıntısında, köprüyü teknolojik (dünyanın en büyükleri) ve ekonomik (gelişim-kalkınma-ilerleme anlatısı) yücelikler ile destekleyerek politik bir “direniş” sembolü olarak konumlandırır. Köprü’nün açılışı, Türkiye’nin iç ve dış tehditlere karşı kararlılığını ve iktidarın güç ve istikrar mesajını pekiştiren bir olay olarak sunulmaktadır. Bu nedenle, alıntının politik bağlamı bu söylemde hem teknolojik hem de ekonomik bağlamın önüne geçmektedir.

5.4. Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün Ekonomik Yücelikleri

Üçüncü köprü’nün bu başlığı altında köprü, diğer iki köprüde olduğu gibi iktidar söylemlerinde ekonomik yüceliğin bir simgesi olarak sunulmaktadır. Karayolu taşımacılığı, her üç köprü’nün de teknolojik yücelik ve ekonomik yücelik başlıklarında tartışıldığı gibi ekonomik kalkınmanın ve toplumsal refahın gelişmesinde kritik bir role sahiptir. Özellikle Boğaz köprüleri gibi büyük altyapı projeleriyle bu etkisini daha da artırmaktadır (Ulaştırma Bakanlığı, 2024a). İstanbul’da inşa edilen Yavuz Sultan Selim Köprüsü, bu bağlamda hem yerel hem de uluslararası taşımacılık açısından stratejik bir öneme sahiptir. Üçüncü köprü, yalnızca Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıyı güçlendirmekle kalmayıp, aynı zamanda transit taşımacılık ve ticaretin hızlanmasına olanak tanıyarak ekonomik büyümeye önemli katkılar sunmaktadır. Köprü, ağır vasıta trafiğini kent merkezlerinden uzaklaştırarak lojistik süreçlerin daha verimli hale gelmesini sağlarken, İstanbul’un trafik yükünü hafifletmekte ve çevresel etkileri minimize etme potansiyeli taşımaktadır. Ayrıca, karayolu taşımacılığı ile entegre olacak şekilde planlanan demiryolu hattı da köprü’nün ekonomik ve stratejik değerini artıracaktır. Bu hat, yük taşımacılığında kara ve demir yolları arasındaki sinerjiyi destekleyerek, uluslararası ticaret koridorları arasında Türkiye’yi daha güçlü bir bağlayıcı noktaya dönüştürmeyi hedeflemektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 2024).

²²⁰ İşletme Muhasebe eğitimini alan yazar, 2011 yılında yapılan seçimlerde Milliyetçi Hareket Partisi’nden Ankara milletvekili seçilerek Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde görev yapmaktadır.

Dolayısıyla, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün bir ulaşım projesi olmanın ötesinde, Türkiye'nin ekonomik kalkınma vizyonunun avantajlı bileşenlerinden biri olduğu söylenebilir.

YSS Köprüsü projesi, ekonomik yücelik başlığında/ söylemlerde yukarda anlatılan hedeflerle hem bir ulaşım yatırımı hem de Türkiye'nin ekonomik ve teknolojik kapasitesinin uluslararası alanda gösterimi olarak çerçevelenmektedir. “Yerli” kaynakların kullanımı, zamandan ve maliyetten kazandırıcı potansiyeli ve Türkiye'nin altyapı projelerinde bir “yapıcı aktör” haline geldiğini vurgulayan ifadeler, köprüyü ulusal gururun bir sembolü olarak yüceltmektedir. Özellikle “araç geçiş garantisi” gibi mekanizmalar, projenin finansal sürdürülebilirliğini garanti altına alarak özel sektör yatırımlarını teşvik ettiği iddiasıyla gerekçelendirilir. Bu çerçevede köprü, ekonomik büyümeyi hızlandıracak, ulusal rekabet gücünü artıracak ve ticari akışkanlığı sağlayacak bir “mega proje” olarak tasvir edilmektedir.

5.4.1. Köprünün Ekonomik Faydaları: “Vizyon”, “Küresel Strateji” ve “Tasarruf”

Milliyet'te “Ekonomi/ Çevre ve Şehir” bölümünde “İstanbul ‘vizyon’ projelerle atakta” yazısını kaleme alan Yavuz Karaman, kentin gelişiminin ve küresel anlamda rekabetinin artmasını, içinde üçüncü köprü projesinin de yer aldığı altyapı ve gayrimenkul projelerinin ön planda olmasıyla ilişkilendirmektedir (Karaman, 19.05.2013, Milliyet). Karaman'ın bu yaklaşımı, genellikle ekonomik kazanç odaklı bir kentleşme modelinin savunulduğunu işaret etmektedir. Gayrimenkul projeleriyle yeni merkezler oluşturulması, kentsel alanların piyasa koşullarına göre yeniden şekillendirilmesi ve sermaye birikiminin artırılmasını desteklemektedir. Bu bağlamda üçüncü köprü projesi hem bir ulaşım aracı hem de büyük ölçekli projeler üzerinden ekonomik kalkınmayı hedefleyen bir uygulamanın parçasıdır/ sembolüdür.

Emre Aköz, Sabah'ta kaleme aldığı “Üçüncü köprü: Alevileri rencide etmek şart mıydı?” yazısında, üçüncü köprüye gelen eleştiriler üzerinden bir değerlendirme yapmaktadır ve köprünün ekonomik faydasını; “Kafkaslar ile Balkanlar'ın birleştirilmesi sadece Türkiye için değil, dünya ekonomisi içinde bir adımdır” ifadesiyle dile getirmektedir (Aköz, 30.05.2013, Sabah). Aköz söylemiyle üçüncü köprü projesinin ekonomik faydalarını; “bölgesel” ve “küresel” bağlamda ele alarak projeyi yalnızca Türkiye'nin değil, dünya ekonomisinin bir parçası olarak tanıtmaktadır. “Kafkaslar ile Balkanlar'ın birleştirilmesi” ifadesiyle köprü, jeopolitik

ve ekonomik bir bağlantı noktası olarak konumlandırılır. Aköz'ün söylemi, köprünün stratejik önemini yüceltmektedir.

Mehmet Barlas, Sabah'taki "Endişelerimiz de milli değerlerimiz arasındadır" isimli yazısıyla Boğaz'a inşa edilmesi planlanan üçüncü köprüyle ilgili ilginç bir soru sormaktadır: "Çok endişeliyim... Üçüncü Boğaz Köprüsü açılınca ilk 2 köprünün gelirleri azalmayacak mı?" (Barlas, 23.05.2013, Sabah) Barlas üçüncü köprüyle ilgili oldukça kısa ancak "endişesini" dile getiren bir retorikle söylem stratejisini oluşturmaktadır. Barlas, üçüncü köprünün ekonomik sürdürülebilirliği-verimliliği ve mevcut altyapı üzerindeki potansiyel etkileri açısından duyulan endişeyi yansıtmaktadır. Alıntı, yeni köprünün açılmasıyla birlikte ilk iki köprünün gelirlerinin azalacağı ve bu durumun kamu maliyesine ek yük getireceği fikrini öne sürmektedir. Dolayısıyla bu endişe, büyük ölçekli köprü projesinin ekonomik fizibilitesine yönelik eleştirel bir sorgulamadır.

2013 yılında dönemin Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Yıldırım, "İstanbul'un hali hazırdaki iki köprüsünün yıllık 6 milyar TL kaybettirdiğini" ve bu durumun "üçüncü köprü" ihtiyacını doğurduğunu söylemektedir.

"Mevcut köprülerden geçen araç sayısının 200.000 olması gerekirken şu an 600.000 araçlık hizmet veriyor. Sabah ve akşam saatlerinde geçiş 10 dakika yerine 45 dakika-1 saat sürüyor. İş kaybı ve yakıt da cabası. Hepsini topladığımız zaman 3 milyar gibi yıllık bir fatura ödüyoruz. Üçüncü köprünün maliyeti 3 milyar lira değil. Köprü ile yollar 6 milyar civarında. Bu da köprülerdeki trafikten kaynaklanan zararın 2 katı kadar eder." (Yeni Şafak, Mayıs 29, 2013)

Bu söylemle Yıldırım, ekonomik rasyonalite analizi üzerinden üçüncü köprüyü meşrulaştırmaya çalışmaktadır. Ancak bu analiz, yalnızca trafik sıkışıklığının maliyetine odaklanmakta ve alternatif çözümleri, çevresel etkileri ve uzun vadeli finansal yükü ihmal etmektedir. Dolayısıyla, söylem ekonomik faydayı kısa vadede somutlaştırarak geniş bir çerçevede tartışılması gereken konuları gölgeleme eğilimindedir.

Ali İhsan Karahasanoğlu, Yeni Akit'te "Siz de köprü yapın adını 'Şah İsmail' koyun!" isimli bir yazı kaleme almakta ve köprünün ekonomik yüceliğini, "ülkenin imarı için atılan bu adım, ekonomik yapıya her yıl katrilyonlarla ifade edilecek bir tasarruf sağlayacak hizmettir" ifadesiyle kurmaktadır (Karahasanoğlu, 30.05.2013, Yeni Akit). Karahasanoğlu'nun söylemi, köprünün ekonomik faydasını mutlak bir gerçeklik olarak sunmakta ve kullanılan "katrilyonlarla ifade edilecek" gibi belirsiz ama devasa rakamlar, köprünün ekonomik katkısını abartılı bir şekilde yüceltir. Ancak bu tür ifadeler somut verilerden yoksundur ve eleştirel bir bakış açısıyla değerlendirildiğinde, ekonomik faydanın nesnel ve kanıtlanabilir bir temelde açıklama ihtiyacı duyabilir.

Yine söylemde seçilen “tasarruf” ve “imar” gibi kavramlar, söylemin gücünü arttırmaya yöneliktir. Ancak bu kavramların nasıl ölçüleceği veya köprünün gerçekten bu tasarrufu nasıl sağlayacağına dair yazıda somut bir açıklama bulunmamaktadır. Bu durum da söylemin retorik gücüne dayanarak okuyucuyu köprünün ekonomik yükeliği bağlamında ikna etmeye çalıştığını göstermektedir.

2016 yılında dönemin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Arslan, köprünün ekonomik yüceliklerini çok katmanlı biçimde sunmaktadır:

“Yük taşıyan tır ve kamyonların ulaşım kısıtlamasının ortadan kalkmasıyla ithalat ve ihracatımızdaki zaman maliyeti düşecek. Üçüncü köprü ve Kuzey Marmara otoyolu projesi 2023 yılında dünyanın en büyük 10 ekonomisinden biri olmayı hedefleyen Türkiye’yi bu hedefine daha da yakınlaştıracak” (Türkiye, Ağustos 21, 2016).

Bakan Arslan üçüncü köprüyü, yalnızca bir altyapı projesi olarak değil, Türkiye’nin ekonomik hedeflerine ve uluslararası rekabet gücüne katkıda bulunan bir stratejik araç olarak çerçevelenmektedir. Bakan Arslan’a göre köprü, ekonomik büyüme ve kalkınmanın iddialı bir sembolü olarak yüceltilmektedir. Söylem, hükümetin “mega projeyi” ulusal kalkınma ideolojisi içinde meşrulaştırma çabasını yansıtmaktadır. Ancak bu söylemin başarısı, ekonomik vaatlerin gerçekleşmesine ve projenin uzun vadeli etkilerine bağlıdır.

“3 milyar dolar yatırım maliyeti” ile biten üçüncü köprünün, “İstanbul’daki transit trafik yükünü hafifletmesi, trafikten kaynaklanan hava kirliliğini ve çevre sorunlarını ortadan kaldırması öngörülmesiyle yaklaşık 1 milyar 450 milyon doları enerji, 335 milyon doları iş gücü kaybı olmak üzere toplam 1 milyar 785 milyon dolarlık ekonomik kaybına” engel olacağı iddia edilmektedir (Hürriyet, Ağustos 27, 2016). Dünya Gazetesi ise manşetine “Yeni köprüyle Boğaziçi ve FSM’de akaryakıt ve işgücü kaybindan doğan yıllık 1.8 milyar dolar zarar ortadan kalkacak” ifadesini taşımaktadır (Dünya, Ağustos 27, 2016). Üçüncü köprüye ilişkin bu söylemler, köprünün ekonomik faydalarını ön plana çıkararak projeyi olumlu bir çerçeve içine yerleştiren bir argüman inşa etmektedir.

Sabah’ın Ekonomi köşesinden Betül Alakent, “Üçüncü köprü nakliye maliyetlerini düşürecek” isminde bir yazı yazmakta ve yazısında dönemin Uluslararası Nakliyeciler Derneği’nin (UND) Başkanı Fatih Şener’in sözlerine yer vermektedir. Şener, “Nakliyeciler şimdiye kadar ikinci köprüden geçiyordu. Burada bizim için büyük bir bekleme maliyeti var. Üçüncü köprü geçiş ücreti yüksek ancak yakıt maliyetini 5 kat arttıran ‘dur kalk’ yaşanmayacağı için kısa mesafede nakliye maliyeti düşecek” ifadeleriyle durumlarını izah etmektedir (Alakent, 27.8.2016, Sabah). Şener’in

söylemi, üçüncü köprünün, ekonomik fayda ve maliyet-yarar ilişkisiyle alakalı sektörel bir açıklamadır. Söylem, seçici avantajları ve yapısal sorunları göz ardı ediyor gibi gözükse de sektörel bir rasyonalitedir. Yine Tevfik Güngör, Dünya'daki, “Yavuz Sultan Selim köprüsü önemli bir projedir” isimli yazısında, üçüncü köprünün ekonomik yüceliğini; “ağır vasıta trafiği hem İstanbul için hem de Türk ekonomisi için önemlidir” ifadesiyle üretmektedir (Güngör, 26.08.2016, Dünya). Güngör'e göre üçüncü köprü, bu ağır araç trafiğini hem kolaylaştırmakta hem de yerleşim bölgelerinin dışından yürüttüğü için günlük ya da saatlik ekonomik kayıpların önüne geçmektedir. Güngör'ün söylem stratejisi de köprünün sektörel avantajlarını vurgulamaktadır. Milliyet'teki “Üçüncü köprü hayırlı olsun” yazısıyla Güngör Uras, üçüncü köprüyü “önemli bir yatırım” ifadesiyle betimlemekte ve köprünün “ağır vasıta trafiğini” alarak “hem İstanbul'un hem de Türk ekonomisine” katkı sağlayacağını kaleme almaktadır (Uras, 26.08.2016, Milliyet).

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, ulusal imajının yanı sıra, aynı zamanda uluslararası misyona sahip olduğunu belirten Erdal Tanas Karagöl, Yeni Şafak'taki “İpek Yolu'nun Bağlantısı: 3. Köprü” isimli yazısı ile ekonomik güç dengesini “Çin, Hindistan gibi Uzak Doğu ülkelerinden” alarak üçüncü köprüyü, Avrupa ülkelerinin ticari faaliyetleri için oluşturulan alternatif alanlardan biri olarak görülmektedir. Türkiye ve İstanbul özelindeki ekonomik gelişmeler (enerji borsası ve koridoru/ güzergahı²²¹), yapılan projeler (üçüncü Boğaz köprüsü, üçüncü havalimanı, finans merkezleri vs.) hem bölgesel hem de uluslararası finans ve ticaret merkezi oluşturmaktadır. Köprü, ulaşım ve lojistiğin ticari faaliyetlerdeki avantajı, İstanbul'un jeopolitik konumu ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün sahip olduğu ulaşım teknolojileri ile birleşince ortaya önemli bir potansiyel çıkmaktadır. Bu potansiyel, ulaşım/ taşıma maliyetlerini azaltmaktadır (Tanas, 10.03.2016, Yeni Şafak). Yine Erdal Tanas Karagöl, Yeni Şafak'ta yazdığı “15 Temmuz'un ekonomide izleri silindi mi?” isimli yazısında, üçüncü köprünün de içinde olduğu “büyük projelerin” (3. havalimanı, Avrasya Tüneli gibi), Türkiye ekonomisine katkı sağlayacağını şu ifadelerle dile getirmektedir: “Bu projeler tamamlandıkça ekonomi güçlenecek ve güçlenen ekonomi içerden ve dışardan

²²¹ Enerji güzergahı/ koridoru; kuzeyde Avrupa-Rusya aksında ve Rusya ilişkileri problemlili görülmektedir, güney koridoru ise sosyal, siyasal ve ekonomik anlamda gerginliğin yüksek olduğu Ortadoğu aksıdır, son olarak orta koridor olarak değerlendirilen ve bu iki koridora göre daha güvenli, uygun alternatif olan Çin'den başlayan Kazakistan-Azerbaycan üzerinden Türkiye ve Türkiye'den Avrupa'ya ulaşandır. Türkiye, konumu itibarıyla hem Orta Asya hem de Orta Doğu için katkı sağlayacak ve talebi karşılayacak stratejik ülke durumundadır (Tanas, 10.03.2016, Yeni Şafak).

gelebilecek tehditleri kolaylıkla bertaraf edecektir.” (Karagöl, 25.08.2016, Yeni Şafak) Karagöl’ün söyleminde, karşılıklı ve birbirini besleyen bir retorik vardır. Bu da üçüncü köprü ve benzeri büyük altyapı projelerinin, ekonomik güçlenme ve güvenlik bağlamında ele alınmasıdır ve bu bağlamlar, köprü ve benzeri projelerle meşrulaştırmaktadır. Böylelikle Karagöl alıntısında köprünün ekonomik yüceliğini; kalkınma, bağımsızlık ve güç sembolü olması üzerinden sunmaktadır. Böylece köprünün ekonomik yüceliklerine gelen eleştirilerin bastırıldığı, projenin ekonomik değerine karşı çıkanların ise ulusal ekonomik çıkarların karşısında konumlandırıldığı bir ideolojik çerçeve oluşturulmaktadır.

5.4.1.1. Köprü Maliyeti ve Yerli Sermaye

Üçüncü köprü projesi 2.5 milyar, Kuzey Marmara Otoyolu ile birlikte 4.5 milyara dolarlık finansmanı, IC İÇTAŞ-Astaldi işbirliğiyle/ aracılığıyla (köprü işletmesini yüklenen firma ortaklığı) ve kamu-yerel bankalardan alınan kredilerle gerçekleştirilmekte ve açılışından itibaren geçiş ücreti, “dolar endeksli” olacaktır (Taraf, Mayıs 30, 2013). Üçüncü köprü ihalesini alan İçtaş-Astaldi ortak girişimi, üçüncü köprünün finansmanı için “İş Bankası, Ziraat Bankası, Halk Bankası, Vakıfbank, Yapı Kredi Bankası, Akbank, Garanti Bankası” gibi aralarında kamu bankalarının bulunduğu “7 Türk bankasından”, “2.3 milyar dolar” yatırım finansmanı talep etmektedir (Yeniçağ, Haziran 1, 2013). Finansmanın yerli kaynaklardan sağlanıyor olması, Star tarafından “Yavuz Sultan’ın babayiğitleri” ve “kredi, Cumhuriyet tarihindeki tek seferdeki en yüksek finansman olacak” ifadeleriyle değerlendirilmektedir (Star, Mayıs 31, 2013). Araştırmanın metodolojisine - Flyvbjerg’in ve Van Dijk’in teorik çerçevesine- göre finansmanın büyüklüğünü yücelten ya da köprünün ekonomik sürdürülebilirliği veya döviz kuru üzerinden borçlanmanın getireceği risklerine değinen gazete haber söylemleri şeklinde farklı açılardan köprüyü ele almaktadır. Bazı yazılar ve manşetler, köprü projesinin olası ekonomik risklerini, olası borç yükünü göz ardı ederken, bazı yazılar ise yüksek finansmanın, uzun vadede topluma nasıl yansıtacağı (geçiş ücreti, vergilendirme vs.) tartışmaktadır. Her iki söylem tipi de karşıt ve eleştirel bakış açılarını bastırarak tek yönlü bir pozitif anlatı oluşturmaktadır.

2016 yılında Başbakan Yıldırım üçüncü köprüyü, yerli kaynaklarla üretilen ekonomik güç aracı olarak nitelendirmektedir:

“Birinci köprüyü İngilizler yaptı, biz taşeronluk yaptık. İkinciye Japonlar yaptı, biz taşeronluk yaptık. Üçüncü köprüyü Türkler yapıyor, Koreliler taşeron. Bu Türkiye’nin değişimini gösteriyor. Türkiye, ‘ben de varım’ diyor ‘artık arkadan gitme yok yan yana gideceğiz’ diyor” (Türkiye, Ağustos 21, 2016).

Yıldırım, öz veya yerli kaynaklarla inşa edilen üçüncü köprü vurgusunu söyleminde ön plana çıkarmaktadır ve üçüncü köprüyü; ekonomik kalkınma, teknolojik ilerleme ve ulusal gurur bağlamlarında yüceltmektedir. Yıldırım'ın bu alıntısı, Türkiye'nin geçmişten bugüne gelen ekonomik gelişimini, mega projeler üzerinden verdiği bir ilerleme olarak sunmaktadır. Bu bağlamda Yıldırım'ın söyleminde köprü, yalnızca bir ulaşım yatırımı değil, aynı zamanda Türkiye'nin uluslararası alandaki ekonomik ve teknolojik konumunu güçlendiren bir simge olarak değerlendirilir.

5.4.1.2. Kamusal “Yük”: Araç Geçiş Hazine Garantisi

Araç geçiş garantisi, projenin riskini özel sektör yerine kamuya yüklemektedir. Bu durum, kamu çıkarı açısından sorgulanabilir bir politikayı yansıtır çünkü garantili gelir sistemi, şirketlerin kârını güvence altına alırken, olası zararın halkın vergileriyle karşılanmasına neden olmaktadır. Dolayısıyla üçüncü köprü geçişinin, ekonomik etkiler bağlamında incelemesi, devlet politikalarının sermaye, kamu çıkarı ve ekonomik yükümlülükler üzerindeki etkisini değerlendirmek açısından önemlidir. Tevfik Güngör, Dünya'daki “Olayların içinden” köşesinde, üçüncü köprüyü bu bağlamda, “Üçüncü köprü hayırlı olsun” yazısında tartışmaktadır.

“Üçüncü köprü ve otoyol projesinin daha önce gerçekleşen ihalelerine teklif gelmeyince hükümet, ihale koşullarını değiştirmiş ve araç geçiş garantisini artırmıştı. Daha önce 100 bin araç garantisi 135 bin araca çıkarıldı. Yani devlet, bu sayıda aracın geçmemesi halinde, aradaki farkı ortaklığa ödeyecek. Yine araç geçişlerinde alınacak ücret de 3 dolar + KDV olarak belirlendi. Üçüncü köprü'nün işletmeye alındığı günden itibaren hiç araç geçişi olmasa dahi şirketin günlük geliri devlet garantisiyle günde en az 480 bin dolar olacak. Araç geçişi 35 binde kalsa bile devlet İçtaş-Astaldi'ye hiç geçmeyen 100 bin araca karşılık 354 bin doları ödeyecek” (Güngör, 29.05.2013, Dünya)

Güngör'ün bu alıntısı, köprü ve otoyol projesine yönelik ekonomik yücelik anlatısını, devletin kamu kaynaklarını nasıl kullandığı ve projelerin kime hizmet ettiğine dair bir sorgulamayla ilişkilendirilebilir. Güngör'ün alıntısında, köprü ve otoyoluna bağlı olan araç geçişinin/ kullanımının düşük kalması durumunda, devletin büyük mali taahhüt altına girdiğini vurgulamaktadır. Bu söylem, projeye yönelik ekonomik planlamanın sürdürülebilir olmadığını ima eder ve kamu bütçesi üzerindeki yükü (“günlük 480.000 dolar” gibi nesnel rakamsal vurgularla) eleştirmeye açar. Bu eleştiri; köprüyü işletecek olan özel şirketlerin kârını garanti altına alınırken, zararın kamu tarafından üstlenilmesidir. Dolayısıyla kârın özelleştirildiği, zararın ise kamusallaştırıldığı bir ekonomik modeli göstermektedir. Bu, Neo-liberal ekonomik politikaların eleştirisinde sıkça kullanılan bir argümandır. Böylelikle, “halka hizmet” adına yapılmak istenen köprü projesinin ekonomik yüceliği, halkın değil şirketlerin çıkarlarının önceliklendirildiği için eleştiriye açılır ve bu, devletin ekonomik politikaları ile toplumsal refah arasındaki çelişkiyi gözler önüne serer.

YSS Köprüsü, açıldığı 26 Ağustos 2016 tarihinden 31 Ağustos 2016 tarihine kadar ücretsiz geçiş hakkı oluşturulmakta, döviz kuruyla hesaplanan otomobil geçişi 9.90 TL, ağır vasıtalar ise 21.29 TL ödeyecektir (Türkiye, Ağustos 27, 2016). YSS Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu'nun işletmesi, "10 yıl 2 ay 20 günlük süreyle IC İċtaş-Astaldi JV" tarafından yapılacaktır (Hürriyet, Ağustos 27, 2016). Bu süre sonunda köprü işletmesi, Ulaştırma Bakanlığı'na teslim edilecektir. Birgün'den Rabia Yılmaz, "Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün faturasını da halk ödeyecek" isimli bir yazı kaleme almaktadır. Yılmaz, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün açılışından itibaren günlük 135.000 otomobil geçiş garantisinden hareketle yazısında köprünün işletmeci firmasına Hazine tarafından ödenecek olmasını; "bu faturayı, halk ödeyecek" şeklinde değerlendirmektedir (Yılmaz, 26.08.2016, Birgün) Yılmaz'ın söylemi, köprünün ekonomik maliyetinin kamusal bir yüke dönüşeceğini yansıtmaktadır.

Cumhuriyet'teki "Dem" köşesinde, "3.Köprü açılıyor ama nasıl!" isimli yazısında, köprünün ekonomik "yükünün", döviz kuruna bağlı araç geçiş ücretlerinden kaynaklanacağını belirten Çiğdem Toker²²²:

"3. köprü geçiş ücreti 10 lira olarak belirlendi' dendiğinde, bu rakamın biz yeni belirlendiğini sanıyoruz. Halbuki gerçek farklı. Bu rakam, ta 2012 yılından beri belli. Karayolları Genel Müdürlüğü ile İċtaş-Astaldi sözleşmeyi imzaladığında, o ücret oraya 3 dolar olarak konuldu. Ama yanlış anlamayın. İndirim yapmış gibi görünse de şirketin cebinden bir şey çıkmıyor. Hesap yine bizim bordrolar ve vergiler üzerinden" (Toker, 24.08.2016, Cumhuriyet)

Yine Çiğdem Toker, Cumhuriyet'teki "Ne 'gerdanlık'mış" yazısında, dönemin Başbakanı Yıldırım'ın "geçiş ücreti dolar üzerinden belirlenen, yıllık artışları da Amerikan enflasyonuna göre belirlenmiş köprüyü, maliyetini ödeyecek olan 'millet'e anlatıyor... 50'li yılların köhnemiş gerdanlık metaforunu başımızda aşağı boca etmeniz mi? Kimin süslenecek halinin kaldığını sanıyorsunuz?" ifadesiyle köprü araç geçişlerinin döviz kuru üzerine bir değerlendirme yapmaktadır (Toker, 27.08.2016, Cumhuriyet).

Toker'in bu iki alıntısını özetlemek gerekirse; Toker'e göre üçüncü köprü geçiş ücretlerinin belirlenmesi sürecinde şeffaflık eksikliği ve "Yap-İşlet-Devret" modeliyle yapılan anlaşmalar, vatandaş üzerinde önemli bir ekonomik yük oluşturur. Geçiş ücretinin 2012'de 3 dolar olarak sabitlenmesi, döviz kurlarındaki artışla birlikte bu maliyetin zamanla daha da yükselmesine yol açar. Toker'in alıntılarından hareketle, iktidar, geçiş ücretini yeni bir karar gibi sunarak halkı yanıltmakta ve yapılan

²²² Ankara Üniversitesi Hukuk Fakóltesinden mezun olan yazar, meslek hayatına 1980'li yıllarda Anadolu Ajansı'nda çalışarak başlamaktadır. Daha sonra sırasıyla, *Habertürk*, *Akşam*, *Cumhuriyet*, *Sözcü* gazetelerinde çalışarak meslek hayatına devam etmektedir.

indirimlerin gerçekte şirketlerin kârını etkilemediğini gizlemektedir. Toker'e göre nihayetinde köprüden elde edilen gelirler garanti altına alınırken, bu maliyetler vergiler aracılığı ile vatandaşların sorumluluğuna yüklenmektedir. Bu anlatıyla beraber köprülerin estetik yüceliği metaforu olan “gerdanlık” metaforu, Toker'in söyleminde gerçek manası ve köprü manasıyla da olumsuz bir algıyı çağrıştırmaktadır. Flyvbjerg'in “mega projenin riskli ve kamu maliyeti boyutunu” işaret eden bu durum, Toker'in söyleminde ekonomik adaletsizliği artırarak köprü projesinin maliyetini, topluma orantısız şekilde yansıtmaktadır.

Sabah'tan Okan Müderrisoğlu²²³ ise üçüncü köprüden geçiş garantisinin Hazine tarafından ödeneceği bilgisinin “zayıf bir ihtimal” olarak değerlendirmekte ve “büyüyen Türkiye'yi” ve “Avrupa ticaretinin yönünü” dikkate alarak varsayımların tutmayacağını dile getirmektedir. Müderrisoğlu'na göre “garanti” ve “kamu ihaleleri” konuları, üçüncü köprüyle ilgili yürütülmek istenen “negatif”, “kötü niyetli” ve “abartılı” bir kampanyadır (Müderrisoğlu, 30. 08.2016, Sabah). Müderrisoğlu'nun söylemi, büyük ölçekli ve aynı zamanda Flyvbjerg'den hareketle “riskli” altyapı projelerini eleştiren muhalif görüşleri gayrimeşru hale getiren, ekonomik riskleri küçümseyen ve projeleri ulusal kalkınma sembolü olarak yücelten bir söylem stratejisine dayanmaktadır. Bu söylem, projelerin ekonomik ve sosyal etkilerinin nesnel tartışılmasını engelleyerek köprü'nün ekonomik maliyet tartışmasını sınırlandırır ve eleştiriyi ötekileştirir. Geçiş garantisinin Hazine üzerindeki yükünü dile getiren muhalif görüşleri/ iddiaları yanlış, art niyetli veya abartılı olarak tanımlayarak köprü'nün ekonomik rasyonelliğini olumsuz manada eleştirilemez hale getirmeyi amaçlamaktadır.

5.5. Bölümün Değerlendirmesi

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul'un trafik yükünü hafifletmek ve Boğaziçi ile Fatih Sultan Mehmet Köprülerine alternatif bir çözüm sunmak amacıyla hayata geçirilmektedir. Metodolojik olarak üçüncü köprü için ele alınan köşe yazıları örnekleme, birinci köprü tartışmaları gibi kutupludur ve çeşitli karşıtlıkları içermektedir. Ancak yazılarda tartışılan üçüncü köprü anlatısı; birinci köprüye nazaran oldukça, ikinci köprüye nazaran daha sınırlı ve yüzeyseldir. Yine yazarlar ikinci köprüdeki yazılar gibi üçüncü köprü konusunu köşelerinde birçok konu ile birlikte ele alarak siyasallaştırmaktadır. Bu durum araştırmanın yöntemsel analizi adına birinci ve

²²³ Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesinden mezun olan yazar, gazetecilik hayatına *Hürriyet*'te başlamakta ve daha sonra *Sabah* Gazetesinde devam etmektedir.

ikinci köprüye göre daha dar ve sınırlı bir çerçeve sunmaktadır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün teknolojik, estetik, politik ve ekonomik boyutları-bulguları kısa bir şekilde değerlendirilirse:

Teknolojik Yücelik:

Uzun vadeli stratejik planlamaların bir sonucu olarak inşa edilen Yavuz Sultan Selim Köprüsü, sadece bugünkü ihtiyaçları değil, İstanbul'un hızla büyüyen nüfusu ve gelişen ticari yapısını desteklemek üzere geleceğe dönük bir vizyonla tasarlanmaktadır. Köprü, ağır vasıta trafiğini kent dışına yönlendirme amacı taşıırken, bu vaadi gerçekleştirip gerçekleştiremeyeceği bağlamında ağırlıklı olarak değerlendirilmektedir. Bu bağlamda, köprü ve çevresindeki ulaşım altyapısının geliştirilmesine yönelik çalışmaların, trafik sorunlarının çözümünde kalıcı etkiler yaratacağı öngörülmektedir. Ayrıca, bu projelerin yürütülmesinde uzman kuruluşlarla iş birliği yapılmakta ve uluslararası standartlara uygun çözümler geliştirilmektedir. Köprü'nün mühendislik rekorları (büyüklüğü, hızla inşa edilmesi) vurgulanırken hem köprü'nün hem de köprü'nün üzerinden geçeceği söylenen raylı sistemin, kent ulaşımına dair sürdürülebilir etkileri tartışılmaktadır. Kısacası Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün teknolojik yücelikleri, İstanbul'un ulaşım sistemine entegre olan ve gereksinimleri karşılamakla yükümlü bir misyona sahiptir.

Estetik Yücelik:

Köprü, İstanbul'un modernleşme sürecinin sembolü olarak sunulurken, inşa planı kuzey ormanlarının etki alanında olması ve ekosistemlerin zarar görmesi nedeniyle çevresel tahribat yönüyle eleştirilmektedir. Ayrıca deprem riski bağlamında görece güvenli bölgede yer alan köprü'nün, estetik ile fonksiyonellik arasındaki dengeyi sağlayıp sağlamadığı ve uzun vadeli güvenliği değerlendirilmektedir.

Politik Yücelik:

YSS Köprüsü, her iki köprü gibi dönemin merkezi iktidarının gerçekleştirdiği bir proje olduğu için tekrar bu bağlamda politize edilmekte ve araştırmanın problematiğini tekrar üretmektedir. Van Dijk'ın (2001: 363) vurguladığı “güç ve egemenliğin metin ve söylem tarafından yeniden üretildiği” birçok konuyu, köprü özelindeki yazılarda tekrar anlamlı sonuçlar ile görülmektedir. Köprü'nün ismi ve hem temel atma hem de açılış tarihleri, Osmanlı mirası ve tarihsel zaferlerle ilişkilendirilmekte, bu durum hükümetin tarihsel süreklilik söylemiyle meşrulaştırılmaya çalışılmaktadır. Söylemlerde köprü ismi, bu başlığın en çok tartışılan konusunu oluşturmaktadır. Köprüye verilen isim, ağırlıklı olarak “Alevi-Sünni ayrışması” bağlamında toplumsal

tartışmalara yol açmakta, kimlik siyasetiyle ilişkilendirilmektedir. Ayrıca köprü, Recep Tayyip Erdoğan'ın liderlik vizyonunun bir parçası olarak sunulmakta, "15 Temmuz" darbe girişimi sonrasında halkın zaferini simgeleyen bir araç haline gelmektedir. Üçüncü köprü'nün politik yücelik kapsamı, birinci ve ikinci köprü gibi, inşa edildiği süreç içerisindeki yıllarda gelişen olaylar ve politik aktörlerle özdeşleştirilmektedir. Bu da köprü'nün anlamını kesintisiz olarak sürdürmesine, tartışmalarının canlı kılmasına sebep olmaktadır. Yine birinci ve ikinci köprüde olduğu gibi bu analiz bölümü başlığı altında söylemlerin politik yücelik kapsamında olması, araştırma metodolojisinin, üçüncü Boğaz köprüsü üzerindeki testinde de anlamlı sonuçlar çıkarmaktadır.

Ekonomik Yücelik:

Köprü, trafik sıkışıklığını azaltarak ekonomik kayıpları önleme hedefiyle sunulsa da çevresel etkiler ve alternatif çözümlerin göz ardı edilmesi eleştirilmektedir. Projenin finansmanı, araç geçiş garantileri ve döviz bazlı geçiş ücretleri, kamu bütçesine yük bindiren unsurlar olarak tartışılmaktadır. Öte yandan hükümet yetkilileri, köprüyü ulusal kalkınma ve ekonomik büyümenin bir simgesi olarak savunmaktadır. Eleştirmenler tarafından yapılan tartışmanın iki boyutu mevcuttur. Bunlardan birincisi; köprü modelinin, "kârın özelleştirilip zararın kamusallaştırılması" olarak tanımlanması, diğeri ise süreçlerde gerekli bilgilendirmenin eksikliğidir. Eleştirilerin, önyargıların ya da ikili tartışmaların ana sebebi, ilgili yetkililerin, projenin tasarım aşamasından itibaren daha katılımcı, şeffaf ve sürdürülebilir yaklaşımlarla planlanması gerektiği halde konuyu kimlik siyaseti ile politize etmeleridir.

Sonuç olarak Yavuz Sultan Selim Köprüsü, teknolojik ve politik bir başarı olarak sunulsa da çevresel etkileri, toplumsal maliyetleri ve ekonomik sürdürülebilirliği açısından yoğun eleştirilere konu olmakta ve köprü'nün yüceliklerinin/ üstünlüklerinin riskleri tartışılmaktadır. Köprü, kendinden önceki iki köprü gibi sadece bir altyapı yatırımı şeklinde değil, aynı zamanda siyasi ve ideolojik bir sembol olarak yazılarda/ söylemlerde değerlendirilmektedir. Ayrıca köprü'nün güncel koşullarına göre projeyle ilgili bilgi paylaşımının (nedenlerinin açıklanması, maliyeti, araç geçiş garantisi vs. gibi konularla alakalı) yetkililer tarafından kamuya net biçimde ifade edilmemeleri ve projenin başarılı bir şekilde sunulması çeşitli önyargıları oluşturmaktadır. YSS Köprüsü'nün siyasi olarak yönetilen, ulusal bir çaba olması, bilişsel ve politik önyargıları ve dört yüce tarafından ele geçirilmesi, onu diğer iki köprü gibi incelemeye açık bir hale getirmektedir. Aşağıdaki tabloda bulgular, tekrar özetlenmektedir.

Tablo 12: Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün Söylem Yücelikleri (2012-2016)

Yücelik Türü	Güçlü Yönleri	Riskli/ Zayıf Yönleri
Teknolojik Yücelikler	- Dünyanın en geniş ve en yüksek köprülerinden biri olması - Mühendislik başarısı ve yenilikçi tasarım - Trafik akışını hızlandırma potansiyeli - Raylı sistem entegrasyonu ile geleceğe yönelik planlama	- Raylı sistemin başlangıçta planlanmasına rağmen entegre edilmemesi - Trafik sorununu tamamen çözmemesi
Estetik Yücelikler	- İstanbul’un silüetine yeni bir sembol eklemesi - Boğaz’a görsel bir katkı sunması - Modern ve güçlü tasarım özellikleri - Deprem riskini azaltan kent aksı	- Kuzeye doğru genişleme ile orman alanlarının tahrip edilmesi - Çevresel ve ekolojik dengeyi bozması - Görsel yoğunlaşma ve silüet baskısı yaratması
Politik Yücelikler	- Ulusal tarih ve kahramanlık söylemleriyle güçlü bir propaganda aracı olması - Siyasi liderlik ve iktidar vizyonunu yansıtmaları - Parti hegemonyasının projeye özdeşleşmesi	- Siyasi kutuplaşmalara yol açması - Projenin hizmetten ziyade siyasi bir araç olarak algılanması - İdeolojik propagandaya dönüşme riski
Ekonomik Yücelikler	- Ekonomik kalkınma ve ticari faaliyetleri hızlandırma potansiyeli - Asya-Avrupa ticaretinde stratejik bağlantı noktası olması - İstihdam yaratma fırsatları	- Yüksek geçiş ücretleri ve geçiş garantisi - İnşa maliyetlerinin yüksekliği ve borç yükü

Kaynak: Yazar tarafından düzenlenmiştir.

GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Kamusal tartışmalar ve politika oluşturma süreçlerinin tekrarlanan ya da yeniden üretilen siyasal uygulamalarını anlamak ve aktarmak, araştırmacılar için önemli bir hale gelmektedir. Böylelikle araştırmacılar, projelerin planlayıcısı, uygulayıcısı, akademisyeni, sahibi veya vatandaşı olmaktadır, değişen bu denge ile farklı “gerilim noktaları” oluşmaktadır (Flyvbjerg vd., 2012). Dönemin sosyo-politik aktörlerinin medyaya yansıyan yazılarında/ söylemlerinde kritik rol oynayan Boğaz köprüleri, onları üreten politikalarla kent mekânını teknolojik, estetik, politik ve ekonomik olarak tekrardan üretmektedir. Köprülerin aynı kriterlere göre üretilen meşru dili, bu politikaların sembolü, temsilidir. Dolayısıyla Boğaz köprüleri, onları üreten iktidarların sosyo-politik devamlılığını sağlayan yüceliklere sahip olan projelerdir. Araştırma, üretilen alanların öncüsü olarak Boğaz köprülerini görmektedir ve bu potansiyellerine/ dinamiklerine göre Boğaz köprüleri, araştırmada “yüceltilmiş” alanlar olarak değerlendirilmektedir. Boğaz’daki bu yapılar İstanbul’un ulaşım, kentleşme ve ekonomi politikalarına yön vermektedir.

Boğaziçi'ni birleştirmek için köprü'nün yapılması, tartışmalı bir konudur ve çeşitli farklı görüşlere yol açmaktadır. Köprü'nün faydalarını köşelerinde değerlendiren yazarlar, bu tenkitlere karşı görüşlerini geliştirmektedir. İstanbul, tarihi boyunca Boğaziçi'nin iki yakasını birleştirmek için çeşitli dönemlerde köprü projeleri üretmekte ve özellikle benzer ihtiyaç çerçevesinde Haliç'e köprüler inşa etmektedir. Bunlar, kentin nüfus ve trafiğinin artmasıyla birlikte, ulaşımın ve ekonomik faaliyetlerin desteklenmesine yönelik stratejik yatırımlar olarak görülmektedir. Köprülerin yapılması, kentin ekonomik büyümesine ve kentsel dönüşümüne katkı sağlayabilir. Ancak aynı zamanda, çevresel etkileri, trafik sorunları, kentsel dokunun bozulması gibi negatif sonuçlar da beraberinde getirebilir. Köprülerin yapılmasıyla ilgili tartışmalarda çoğu zaman çevresel ve sosyal etkiler, ekonomik faydalarla karşı karşıya gelmektedir.

Araştırma bölümlerinde -literatürde, tarihçe ve analiz kısımlarında- detaylandırıldığı gibi köprü, sadece bir ulaşım aracı değil, aynı zamanda mekânları, toplumları ve kültürleri birbirine bağlayan çok katmanlı bir fenomendir. Fiziksel olarak iki noktayı birleştiren bu yapı(lar), tarih boyunca ticaretin, iletişimin ve hareketliliğin temel unsurlarından biri olmakta, birer mühendislik ve estetik harikası olarak toplumların teknolojik birikimlerini yansıtmaktadır. Sembolik anlamlarıyla da öne çıkan köprüler; barışın, iş birliğinin ve medeniyetler arası diyalogun bir simgesi haline gelirken, kimi zaman güç, egemenlik ve bölgesel üstünlük iddiasını temsil etmektedir. Modern kentlerde köprüler ise kentsel yayılmayı teşvik ederek ekonomik büyümeye katkı sağlarken aynı zamanda çevresel ve sosyal etkiler doğurmaktadır. Bu yapılar, bulundukları coğrafyanın hem fiziksel hem de kültürel peyzajını yeniden şekillendirirken, geçmiş ile gelecek arasında bir bağ kurarak medeniyetlerin sürekliliğinin sembolü/ temsili haline gelmektedir. Köprü olgusu, bu çok yönlü işlevleri ve anlamlarıyla, insanlığın doğayla ve birbirleriyle kurduğu ilişkinin somut bir ifadesi olarak varlığını sürdürmektedir.

Bu bağlamlarla İstanbul Boğazı'nın köprüleşme deneyimi ve dolayısıyla tartışmaları, oldukça eski tarihi kökenlere sahiptir. İstanbul'daki somut varlıklarıyla köprüler, Osmanlı Devleti döneminde Haliç üzerindeki Galata ve Hayratiye Köprüleri ile başlayarak tarih boyunca ulaşımı kolaylaştırma amacıyla şekillenmekte, daha sonra, Unkapanı/ Atatürk Köprüsü ve Haliç Köprüsü gibi yapılarla devam etmektedir. Yine geç Osmanlı dönemindeki İstanbul Boğazı'na inşa edilmesi söz konusu olan

“Hamidiye Köprüleri” gibi büyük projeler, yüklü maliyetleri yüzünden hayata geçirilememektedir. Erken Cumhuriyet döneminde köprü fikri ise Türkiye modernleşmesini tamamlayacak olan ve ülke kalkınmasına katkı sağlayacak bir simge olarak görülmektedir. Ancak ekonomik maliyeti gerekçelendirilerek hayata geçirilmeyen projeler olarak kalmaktadırlar. 1950’lere gelindiğinde ise Demokrat Parti iktidarı döneminde Boğaz’a köprü yapma fikri yine somut adımlar (köprüyü projelendirme, köprü için firmaların Boğaz’da köprü için etüt ve raporlar hazırlaması gibi) ile mana kazanmakta fakat 27 Mayıs 1960 tarihinde gerçekleşen askeri darbe sonucu, Boğaz Köprüsü için atılan bu adımlar, kesintiye uğramakta ve proje, bu sefer siyasi belirsizlikler nedeniyle hayata bir kez daha geçirilememektedir. 1960’lı yıllara gelindiğinde ise Adalet Partisi iktidarı, Boğaziçi Köprüsü’nün inşası için somut adımlar atmaya tekrar başlamakta ve Boğaziçi Köprüsü’nün inşasını gerçekleştirmektedir.

Araştırma, Boğaziçi Köprüsü üzerine seçili yıllar arasında yazılmış veri setlerinde belirtilen gazete köşe yazılarını, eleştirel söylem analizi yöntemiyle incelenerek köprü’nün teknolojik, estetik, politik ve ekonomik anlamlarının nasıl siyasal-ideolojik bağlamlarla inşa edildiğini ve bu bağlamlara göre yeniden üretildiğini ortaya koymaktadır. Bu analize göre *Boğaziçi Köprüsü* söyleminin en belirgin özelliği, tartışmanın birçok yazıda iki kutuplu olmasıdır. Köprü kendi başına, kamuoyunun ilgisini çeken ve toplumun her kesiminin yorumuna açık bir konu haline gelmektedir. Dolayısıyla tartışmalar, dönemin Türkiye Büyük Millet Meclisi Senatosu’nda, İstanbul Belediyesi Meclisi’nde, ilgili oda ve üniversite kuruluşlarında olduğu gibi gazete köşe yazılarında da oldukça tartışılmaktadır. Bu tartışmaların siyasal ve kamusal çerçevesi, 1968 ve 1973 yılları arasında yayınlanan ve seçilen köşe yazıları incelendiğinde de öne çıkmaktadır; ulaşım teknolojisi, köprü’nün konumu, Boğaziçi’nin görüntüsünün gelişmesi ve kentleşmesi, kent nüfusu, kentin imarı, ülkenin kalkınması vs. gibi birçok başlığa yer açmaktadır. Ancak köşe yazılarındaki köprü fikri, ağırlıklı olarak, teknik alandan çıkarılıp sıklıkla siyasi boyutlara indirgenmektedir. Dolayısıyla, konuyla ilgili fikir beyan etmek, dolaylı yollardan politik ya da ideolojik taraf olmak demektir.

Yazılarda Boğaziçi Köprüsü’nün *teknolojik yüceliği*, sadece İstanbul’u birleştirmekle kalmaz, aynı zamanda kıtaları ve ülkenin iki bölgesini birbirine bağlayan önemli bir işlevi yerine getirmektedir. Bu çok yönlü bağlantılar, köprü’nün farklı perspektiflerden ele alınmasını sağlamaktadır. Analizde ilk olarak, *İstanbul’u ‘Hızla’ Birleştirmek*

başlığı ile köprünün sağladığı zaman/ süre tasarrufuna vurgu yaparak köprünün kent içindeki bağlantıları hızlandıran güçlü üstünlüğünü/ yüceliği ile öne çıkarmaktadır. Bu, köprünün ulaşım açısından İstanbul'un hızla gelişen ve genişleyen yapısına katkı sunduğunu ifade etmektedir. *Boğaziçi'nin Coğrafi Durumu ve Jeolojik Yapısı* başlığı ise köprünün inşa sürecinde Boğaz'ın sahip olduğu doğa şartlarının uluslararası iş birlikleriyle aşılmasını anlatmaktadır. Bu durum, köprünün teknolojik mükemmelliği ve mühendislik başarısının bir yansıması olarak değerlendirilmektedir. *Hava Muhalefeti* başlığı, Felek'in alıntılarının ağırlığı ile köprünün dört mevsim boyunca hizmet verebilme kapasitesine odaklanır. Bu hem oldukça ikna edici hem de köprünün toplumsal kabulünde bir karşılığa denk gelen avantajlı bir argümandır. Böylelikle modern mühendislik çözümleriyle tasarlanan köprü, olumsuz hava koşullarına karşı dayanıklı ve karşılaştırıldığı deniz ulaşımı taşımacılığı alternatifine göre daha güvenli bir yapı olarak kendini göstermektedir. *Karşılaştırmalı-Alternatif Ulaştırma Sistemleri* başlığı ise, köprünün sunduğu avantajları, diğer ulaşım alternatifleriyle -özellikle deniz taşımacılığıyla- karşılaştırarak ortaya koymaktadır. Bu karşılaştırmalar, köprünün işlevselliğini vurgular ve projenin ulaşımında sağladığı verimliliği yüceltir. Ancak projenin avantajlarının ortaya konulmasının yanı sıra dezavantajlarını da ortaya konulmaktadır. Bunlardan başlıcaları; kentteki karayolu ulaşım ağının gelişmesinin tekrar trafiği üreteceği vurgulanmakta, köprü yerine, deniz ulaşım ağının geliştirilmesi ve kentteki ulaşım adına çeşitliliğin özellikle metro ağının oluşturulması gerekliliği üzerinden değerlendirilmektedir. *Teknolojik Yücelikler* başlığında son olarak, *Trakya'yı ve Anadolu'yu Birleştirmek: Türkiye'yi Birleştirmek ve Asya ile Avrupa'yı Birleştirmek* başlıkları, köprünün yalnızca İstanbul için değil, tüm Türkiye ve dünya için bir bağlayıcı işlevi gördüğünü ifade etmektedir. Bu iki başlık, köprünün ulusal ve uluslararası düzeyde bir birlik sembolü haline geldiğini ve Türkiye'nin farklı coğrafi bölgeleri arasında önemli bir köprü vazifesi gördüğünü ortaya koymaktadır. Kısacası, Boğaziçi Köprüsü hem fiziksel hem de sembolik bir birleşim sağlayarak İstanbul'un ötesinde, kıtalar ve ülkeler arası bağlantıları güçlendirmeyi hedefleyen bir yüce olarak gösterilmektedir.

Boğaziçi Köprüsü'nün *Estetik Yücelikler* bağlamında ele alınan başlıklarından/ temalarından olan "Eser" ve "Medeniyet" Sembolizmi; köprünün hem Boğaz'daki hem de kentteki simge yapılardan biri haline geleceği, Tepedelenlioğlu ve Orhon gibi yazarlar tarafından ön plana çıkarmaktadır. Bunun yanında, "Asırların Rüyası" ve

“Medeni eser” söylemleri, köprüyü estetik açıdan konumlandırmakta ve bir medeniyet sembolü olarak tanıtmaktadır. Ayrıca köprünün gecekondular gibi kentsel sorunları önleyeceği ve düzenli bir kentleşme sürecini hızlandıracağını iddia etmektedir. Bu iddiaların tam karşısında olan *Köprü: Kentleşme Çelişkileri ve Mekânsal Eşitsizlikler* başlığı ise köprü çevresindeki arazi fiyatlarının yükselmesi ve yeni alanların kentleşmeye açılması, köprünün ekonomik etkilerini tartışan başlıklardandır. Bu başlıkta köprü olgusu, aynı zamanda düzensiz kentleşme ve trafik sorunlarını da beraberinde getirmektedir. *Mimarlar Odası Perspektifi, Köprü, Köprü mü Doğurur?* gibi başlık ve konular, köprünün aslında çözüm yerine yeni sorunlara yol açabileceği eleştirisini yansıtmaktadır. Başlıklar altında tartışılan; trafik sorunları ve altyapı yatırımlarının yetersiz planlanması gibi konuları gündeme getirmektedir. İçlerinde dönemin alanından gelen ve mesleklerinde yeterli-uzman mimar, mühendis, iktisatçıların yer aldığı Mimarlar Odasına göre köprü fikri, metropoliten planlama sorununun bir ulaşım problemine dönüştüğünü, daha sonra bu ulaşım probleminin yalnızca Boğaz geçişine indirgenmesi eleştirmektedir. Bu fikirleri köşelerinde alıntılaman Altan, Nadi gibi yazarlar, sorunun doğru şekilde çözülmesi imkanlarını sınırlandığını ve köprü konusunda “Boğaz köprüsüne taraftar mısınız yoksa değil misiniz?” şekline indirgenerek meselenin bir politik sadakat sorunu haline gelmesini eleştirmektedirler. Ayrıca Mimarlar Odası perspektifine ve bu perspektifi köşelerinde yeniden üreten yazarlara göre köprü hem ilgili yabancı şirketlerin yaptıkları etütler sonucu hazırlanan raporları hem de köprünün kente etkileri ve siyasilerin vurguladığı konularla ilgili açıklamaları eksik bulunmaktadır. Bu eksikliğin büyük oranı, yerli kurum ve kuruluşların, süreçlere dahil olmaması ve merkezi otoritenin konu ile ilgili uzmanlarına, meslek odalarına ve kuruluşlarına, köprü fikrini danışmaması ile ilgilidir. Yazılarında Mimarlar Odasının görüşlerinden/ perspektifinden ve raporlarından alıntılar, kesitler sunan yazarlar, köprünün kentsel büyüme bağlamında kenti ve kentin yayılma yönünü etkileyeceğini, İstanbul kentleşmesinin, köprü sürecinin arkasında bırakılmasını/ kalmasını eleştirmektedirler. Bu çerçeveyi geliştirirken yazarlar, köprü sürecinin yetkin gördükleri yerli uzmanlara danışılarak, ortaklaşa ve derinlemesine - Nordik köprü pratiğindeki gibi, ortak, paydaşlı forumlar gibi- çözümlenmesini vurgulamaktadır. Bu yazarlara göre köprü projesi, dikkatli bir şekilde incelenmeli, çeşitli paydaşların görüşleri alınmalı ve uzun vadeli etkileri değerlendirilmelidir. Ayrıca, İstanbul’un Boğaziçi’ni köprülerle birleştirme çabaları, kentin gelişimi ve

ulaşım ihtiyaçlarıyla uyumlu bir şekilde planlanmalıdır, ancak bu süreçte çevresel, sosyal ve kültürel faktörlerin de göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

Boğaziçi Köprüsü'nn *Politik Yceliklerindeki* politik söylem ve sembolizm temaları, ilk olarak köprüyü, Osmanlı ve Cumhuriyet sembollerinin bir bileşeni olarak sunmakta, milli gurur ve tarihsel srekliplik anlatılarıyla desteklemektedir. Göze, ztuna, zdek, nal gibi yazarlar, köprünün kültürel ve siyasi kimlik inşası aracı olarak algılandığını ortaya koymaktadır. Bunun yanı sıra özellikle politik arka planlarıyla Fenik, Erer gibi yazarlar, “Siyasi Partiler” ve “Liderlik” bağlamlarıyla köprüyü, Demokrat Partisi, Adalet Partisi ve Süleyman Demirel liderliğiyle ilişkilendirilmekte ve nihai olarak Demirel'in liderlik yeteneklerinin ve hizmet vizyonunun bir sembolü olarak görülmektedir. Aynı zamanda projeye dönük eleştiriler, özellikle CHP ve TİP gibi dönemin muhalif partilerle çatışma üzerinden siyasi rekabetin bir alanına dönüşmektedir. “Seçim” ve “Referandum” iddiaları ise köprünün, seçmen desteği kazanmak ve politik arenada avantaj sağlamak için bir seçim propagandası unsuru olarak kullanıldığı algısı dikkat çekicidir. Bu durum, altyapı yatırımlarının siyasi meşruiyet kazandırma aracı olarak çift taraflı kullanılmasına işaret etmektedir.

Boğaziçi Köprüsü, *Ekonomik Yücelikleri* ile sadece fiziksel bir altyapı yatırımı olmanın ötesinde, Türkiye'nin ekonomik büyümesine ve kalkınma stratejilerine katkı sağlayacak bir sembol olarak sunulduğunu göstermekte ve bu bağlamda tartışılmaktadır. Ekonomik açıdan, köprü, “rantabl” yatırım olarak tanıtılarak, yatırımların geri dönüşüne ve ülke ekonomisindeki etkilerine odaklanılmaktadır. Ayrıca köprünün maliyeti ve finansal gereklilikleri, bu devasa projelerin ekonomik ölçekteki gerçekliğini yansıtarak devletin “dış borçlanma” ve “uluslararası işbirlikleri” gibi stratejik hamlelerle inşa edilmektedir. Selçuk'un vurgusu olan “İşbirlikçi tampon gruplar” ile Buğra'nın vurgusu olan “jeopolitik pazar stratejileri”, köprünün ekonomik ve ticari etkilerinin uluslararası düzeyde değerlendirildiğini ortaya koymaktadır. Bu başlıklar, köprünün sadece i pazarla sınırlı kalmayıp, küresel ölçekte ticari ilişkileri de pekiştiren bir proje olduğunu ima etmektedir. “Deli Dumrul” metaforu, ekonomik riskleri ve maliyetleri yüksek olan projelerin, toplumsal ve siyasal açıdan büyük destek gördüğünü ve bu projelere duyulan büyük güveni temsil etmektedir. Ancak bu metafor, bu tür büyük yatırımların sadece ekonomik değil, kültürel ve toplumsal değerlerle de ilişkilendirildiğini göstermektedir. Son olarak, köprünün inşasında izlenen “planlı

ekonomi stratejisi”, dönemin “kalkınma” modeline uygun olarak ekonominin çeşitli alanlarında devlet müdahalesi ve planlamasını öne çıkarmaktadır. Bu da köprünün sadece bir ulaşım altyapısı değil, aynı zamanda bir ekonomik kalkınma aracı olarak şekillendiğini ve Türkiye’nin kalkınma stratejilerinin bir parçası/ aracı/ sembolü haline geldiğini göstermektedir. Köprü teşebbüsüne karşı yapılan itirazlar, ekonomik ve teknik nedenlere dayandırılmakta ve karşılaştırmalı olarak Türkiye’nin “çözülmemiş” türlü iktisadi ve sosyal sorunu dururken Boğaz köprüsü için harcanacak 1,5 milyar, öncelik açısından tenkit edilmektedir. “Lüks” ve “gereksiz” sayılan köprü yerine, bu paranın alternatif politikalarla “geri kalmış” bölgelerin gelişmesine ve Türkiye’deki başka yerlerdeki ulaşım ihtiyaçlarına ayrılması istenmektedir. Ayrıca, Kazgan, Gevgilili, gibi yazarlara göre dış ödemelerde zorluklar ve iç kaynaklarını yaratmakta güçlükler çeken “Türk ekonomisi” için köprü projesi için “girişilecek” 1,5 milyarlık yatırımın, taşınması mümkün olmayan bir “yük” getireceği, problemleri arttıracakları ileri sürülmektedir.

Boğaz köprüsü “lüks” değil, “Türk ekonomisi” için gerekli bir projedir argümanı, yine birçok yazıda tartışılan bir konudur. Ancak Boğaziçi Köprüsü projesi, çok farklı siyasal, sosyal ve ekonomik konu temellerinde tartışılmakla beraber hem kent-içi ulaşım hem de transit yol geçişleri için belli bir ihtiyaca karşılık gelmektedir. Çevre yollarıyla birlikte Boğaz üzerinden sağlanacak geçiş, kaybolan ve sayısı her yıl tahminlerin üzerinde çoğalan “iş saatini” kurtaracaktır. Gerek kentin bir yakasından ötekine geçişte, gerek Anadolu’dan Trakya’ya, Trakya’dan Anadolu’ya ve Avrupa’ya ihracatta yapılan nakliyat vasıtalarının “saatlerce” beklenmesine lüzum kalmayacaktır. Böylelikle hem çalışma saatlerinin kaybı önlenecek hem de ürünlerin daha düşük maliyetle nakli sağlanacaktır. Köprü ve çevre yollarından sadece İstanbullular değil, yurdun en uzak köşesindeki üretici ve tüketicilere kadar herkes yararlanacaktır. Köprü ile yapılan çevre yolları, Anadolu-Trakya trafiğinin kent içinden geçmesini önleyecek, bir “kördüğüm” halini alan İstanbul trafiği rahatlayacak, bu da iş saati bakımından ayrıca tasarruf sağlayacaktır. İkincisi, İstanbul’un iki yakası arasında kurulacak bağlantı, kentin Anadolu yakasının gelişmesine yardımcı olacaktır ve üçüncüsü nihayet, köprü sayesinde, Boğazdaki deniz trafiğini kesen ve daha fazla -hava durumları ve koşullarla- aksatmaya yönelik araba vapuru seferlerine “lüzum” kalmayacaktır. Ayrıca söylemlerinde araç sayılarının yıldan yıla artacağı verilerini

sunan yazarlar, -Amerika'daki köprü ihtiyacı vurgusu gibi-, köprü ihtiyacının gelecek ihtiyacı için daha önemli olduğu vurgulanmaktadır.

Araştırmada Boğaziçi Köprüsü ile ilgili bulgularda son olarak, hemen hemen her köşe yazısında, özellikle köprü fikrinin tartışıldığı 1968-69 yılları arasındaki yazılardaki söylemlerde, içerikteki retorikte bir “öteki” mevcuttur. En az bir ötekinin (solcu, sağcı, siyasi parti ve kurum-kuruluş temsilcileri gibi) olduğu söylemlerde, ötekinin çerçevesi (siyasal, ekonomik, sosyal olarak vs.) belirgindir. Ayrıca bölümde söylemleri analiz edilen yazarlarının, uzmanlık alanları ya da uzmanlık arka planları İktisat, Mimarlık, Mühendislik veya Siyaset Bilimi vb. gibi olması; Boğaziçi Köprüsü ile ilgili yorumları, analizleri, bilgi verme/ sunma şekilleri, arka planı siyaset ve gazetecilikle ilgili olanlara göre duygulardan arınmış, rasyonel daha anlaşılır ve argümanları açıkça ifade edilmektedir.

İlk köprüden sonra, 1970’li yıllarda henüz köprü inşa edilirken başlayan ve Cumhuriyet Halk Partisi iktidarı döneminde devam eden ikinci Boğaz geçişi tartışmaları, İstanbul Boğazı’nın ve dolayısıyla kentin geleceği için uygun bir ulaşım pratiği olarak görülmemektedir. 1980’li yıllara gelindiğinde, Anavatan Partisi iktidarı döneminde tekrar başlayan Boğaz’a ikinci köprü yapma fikri, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün inşa edilmesiyle sonuçlanmaktadır. *Fatih Sultan Mehmet Köprüsü*, iki kıta arasındaki günlük ulaşım ihtiyacını daha hızlı ve verimli bir şekilde karşılamayı hedeflemekte ve köprüyle birlikte planlanan çevre yolları, İstanbul’un merkezi bölgelerinden geçerek transit trafiği kent dışına yönlendirmek için tasarlanmaktadır. Buna bağlı olarak gazetelerin köşe yazılarında ve haberlerinde, politik aktörlerin söylemlerinde, köprüye ilişkin yüceltici nitelikte görüş ve değerlendirmelerin yer aldığı gözlenmektedir. Ancak bu yücelikler -Flyvbjerg’in (2003) belirttiği gibi- hem güçlü yanları hem de zayıf/ riskli yönleriyle söylemlerde yer almaktadır.

Araştırmadaki FSM Köprüsü’nün *Teknolojik Yücelik* bağlamı; artan trafik yoğunluğu ve alternatif çözümler arayışı eksikliğinden, İstanbul’un ulaşım sorununa köprü “ihtiyacı” ile cevap vermek; köprünün inşa sürecinin planlanması ve hızlandırılması için kullanılan yöntemler, zamanla yarışan teknolojik ve mühendislik hamleleri, yine köprünün trafik akışına katkısı ve trafik verimliliğine hız kazandıran özellikleri, Türkiye’nin kara yolu ağına entegrasyonu, uluslararası ticaret ve lojistik için köprünün stratejik önemi, köprünün açılış sürecindeki teknik ve lojistik aksaklıklar, eksik açılışın kamuoyundaki yansımaları ve son olarak köprünün inşaat teknolojisindeki yenilikler

ve mühendislik başarıları, dünya çapında ses getiren teknik rekorları gibi anlatıların ve öğelerin yer aldığı yazılarla oluşturulmaktadır. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, hızlı ulaşım ihtiyacını karşılamak amacıyla birinci Boğaz köprüsüne alternatif olarak tasarlanmakta ve bölgesel ile uluslararası bağlantıları güçlendiren bir transit yol işlevi şeklinde değerlendirilmektedir. Köprü, hızlı inşa edilmesiyle dikkat çekerken, “rekor” sayılabilecek bir sürede (yapım süresi 1100 gündür ama köprü 908 günde tamamlanmaktadır) tamamlanması ve büyüklüğüyle (açıldığında dünya sıralamasında altıncı sırada) dünya standartlarında önemli bir yapıt olarak öne çıkartılmaktadır. Ancak, açılış sürecindeki gecikmeler ve eksiklikler nedeniyle ulaşım ile ilgili toplumsal etkiler yaratmakta, bu durum projenin planlama ve uygulama aşamalarındaki kopuklukları ortaya koymaktadır. Hızlı ulaşımın dinamikleri ve alternatiflerinin yeterince değerlendirilmemesi, köprünün işlevselliği ve etkinliği konusunda eleştirilere yol açmaktadır.

FSM Köprüsü’nün çevreye olan etkileri yani estetik boyutu, doğal çevrenin korunması ile mühendislik yapılarının uyumuyla ilgilidir. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün ulusal ve uluslararası sembolik değeri, modern Türkiye’nin estetik simgesi olarak değerlendirilmektedir. “Gerdanlık” metaforunun estetik ve halk arasındaki yeri, köprünün Boğaz silüetine katkısı ve dönüşümünü resmetmektedir. Ancak, bu dönüşüm estetik ve işlevsellik arasında bir çelişki yaratarak “köprüler tuzağı” olarak adlandırılan bir sorunu gündeme getirmektedir. Artan köprü trafiği ve Boğaz’daki yapısal yoğunlaşma, estetik beklentiler ve işlevsel sorunlar ortaya çıkarmaktadır. Köprü çevresindeki hızlı kentleşmenin, 1980’lerden itibaren gökdelenleşme ve köprü silüetinin etkileşimi gibi estetik ve çevresel etkileri mevcuttur. Böylelikle köprünün kent planlamasındaki yeri ve kent dokusuyla ilişkisi, köprü güzergâhlarının kentin estetik dengelerine etkisi tartışılmaktadır. Dolayısıyla araştırmanın bir bulgusu olarak FSM Köprüsü, hızlı kentleşme, düzensiz yapılaşma ve silüet bozulması gibi olumsuz sonuçları ya da etkileri taşıdığı için estetik avantajlarını tartışmalı hale getirmektedir/zayıflatmaktadır.

FSM Köprüsü’nün *Politik Yücelik* başlığı öncelikli olarak köprünün ismi ve köprünün temel atma günü için seçilen tarih üzerinden sembolize edilmektedir. Köprünün ismi ve İstanbul’un fethi ile kurulan bağ, tarihsel ve kültürel referansların siyasi stratejilerdeki yeri olarak değerlendirilebilir. Köprünün imparatorluk mirası ve hukuki hakimiyet söylemiyle ilişkilendirilmesi, ulusal egemenlik üzerinden köprünün

kabulünü kolaylaştırmaktadır. Köprü'nün siyasi söylemde kullanılması; seçim kampanyalarındaki rolü ve altyapı projelerinin oy toplama stratejisi olarak kullanımına dair birçok örnek barındırmaktadır. Turgut Özal ile Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün özdeşleşmesi, Özal'ın "liderlik vizyonu" ve altyapı projelerindeki etkisi, ikinci köprü'nün birinci köprüyle kıyaslanması, politik rekabetin ve kamu hizmetinin politizasyonuna olarak değerlendirilebilir. Ayrıca ikinci köprü projesi üzerinden siyasi rekabetin ve üstünlük sağlama çabaları, "köprü-proje siyasetini" toplumsal bağlamda pekiştirmektedir/ sembolikleştirmektedir. Yine birinci ve ikinci köprülerin tarihsel ve politik söylemdeki rolleri, politik tarih yazımında köprülerin kullanımı, siyasi dengelerin ("hizmet" siyaseti ve ideolojik çekişmelerin dengelenmesi) yeniden şekillenmesinde etkili olmaktadır. Politik yücelik başlığında bir başka öne çıkan konu ise Aşık ve Tanyol'un söylemlerinde köprü'nün topluma sunum şekli ve propagandadaki rol ve büyük projelerin siyasi etkilerinin görselleştirilmesidir. Bu bağlamda FSM Köprüsü, siyasi aktörlerin gücünü, modernleşme vizyonunu ve topluma sunulan "yüce" hedefleri temsil eden bir sembol haline gelmektedir. Böylece, fiziksel bir yapı olarak köprü, gösteri siyaseti içinde inşa edilen bir sahneye dönüştüğü ve bu sahnede izleyiciye siyasi hikaye anlatısı olduğu söylenebilir.

Araştırmada Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün *Ekonomik Yücelik* başlıklarında ise köprü'nün Türkiye'nin kalkınma planlarındaki yeri ve köprü yatırımının bölgesel kalkınmaya etkisi, tartışmalarda ön plandadır. Özellikle Japonya'nın Türkiye'deki altyapı projelerine ekonomik katkıları ve aynı zamanda Japon finansal desteğinin koşulları ve etkileri, Japon mühendislik yaklaşımının köprü yapımına etkisi ve uyarlanması tartışmalarda ağırlık kazanmaktadır. Ayrıca Turgut Özal dönemi ekonomik politikalarının köprü projelerine yansısı, kamu-özel sektör iş birliğinin köprü yapımındaki rolüne değinilmektedir. Bu da enflasyonist ortamda köprü finansmanı, ihale süreçleri ve dış borçlanmanın ekonomik yansımalarını beraberinde getirmektedir. Bu bağlamda köprü projesinin, ekonomik büyümeye dolaylı ve doğrudan katkıları, Uraz, Barlas ve Cansen gibi yazarlar tarafından ticaret, lojistik ve istihdam üzerindeki etkileriyle anlaşılmaktadır. Köprü'nün hem politik ekonomi ekseninde hem de yazarlar çerçevesinde kalkınma figürü şeklinde değerlendirilmesi, köprüyü dönemsel neo-liberal politikaların ve eğilimlerin yatırım aracı olarak konumlandırmaktadır.

Boğaz’a üçüncü köprü yapma fikri, 1990’lı yıllarda tartışılmakta ve ancak 2000’li yıllarda *Yavuz Sultan Selim Köprüsü* şeklinde adlandırılmasıyla Adalet ve Kalkınma Partisi döneminde hayata geçirilmektedir. Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün inşa edildiği süreçlerde 2012-16 yılları arasında ele alınan köşe yazıları, oldukça geniş gazete çeşitliliği sunmaktadır. Ancak birinci köprü için seçilen zaman aralığındaki yazılara nazaran, ikinci köprüden itibaren gazetelerdeki politize/ siyasal taraf olma hali artmaktadır. Dolayısıyla birinci ve ikinci köprüde, aynı gazetelerde köprülerle ilgili farklı görüşlere denk gelinebilirken üçüncü köprü zamanında ele alınan yazılardaki köprü anlatısıyla ilgili bu çeşitlilik nadiren ortaya çıkmaktadır. Bu da hem araştırmanın problematiğine göre köprü konusunun politize olmasının taraflarını sıklaştırmakta/ çizmekte hem de konuyla ilgili politize olmanın aşamasını yazardan değil, gazetelerden başlatmaktadır.

Araştırmada Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün *Teknolojik Yücelikleri* tartışmaları/ başlıkları, köprünün hem kent hem de uluslararası karayolu trafiğinin rahatlaması adına, Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprülerine üçüncü bir alternatif olarak kurgulanmaktadır. Dolayısıyla bölüme ilk olarak üçüncü köprünün, kronikleşmiş İstanbul trafiğine çözüm olup olmadığına dair tartışmasıyla başlanmaktadır. Köprü, dönemin İstanbul Belediye Başkanı Topbaş, yine dönemin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanları gibi siyasi elitlerin söyleminde özellikle “ağır vasıta” trafiğini kent dışına yönlendirerek trafik sıkışıklığını hafifletme vaadi taşımaktadır. Ancak bu vaadin gerçekçiliği, Gönültaş, Cıvaoğlu gibi gazete köşe yazarları tarafından sorgulanmaktadır. Ayrıca, köprü henüz inşa edilmeden birçok teknik “rekor”la dikkat çekmektedir; “büyük” yapısı, “hızlı” inşa edilmesi ve “mühendislik” başarıları vurgulanmaktadır. Ancak bu hızlı yapım sürecinin çevresel etkiler ve uzun vadeli sürdürülebilirlik açısından olumsuz sonuçlara yol açıp açmayacağı da tartışmaya açıktır.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün *Estetik Yücelikleri* tartışmaları, araştırmanın bulgularına göre köprünün, çevresel ve kültürel etkilerini ön plana çıkarmaktadır. Güçlü siyasi figürlerle “medeniyet” ile inşa edilen bağa dönüşen köprü, İstanbul’un tarihi ve kültürel mirasıyla ilişkilendirilerek, kentin modernleşme sürecinde nasıl bir sembol haline geldiği vurgulanmaktadır. “Gerdanlık” metaforu, köprünün İstanbul Boğazı’nın doğal güzelliğiyle uyumlu, estetik bir eser olarak sunulmasına olanak tanınmakta ve bu söylem üzerinden köprü, zarafet ve güzellik çağrışımlarıyla

yüceltilmektedir. Resmi söylem ve medya aktarımları, köprüyü “Boğaz’ın yeni incisi” veya “geceleri başka bir güzel” gibi ifadelerle tanımlayarak estetik değerlerini ve sembolik önemini ön plana çıkarmakta, milli gurur ve modernleşme söylemlerini pekiştiren bir çerçeve sunmaktadır. Sembolik anlamlarını ve bu anlamların zamanla nasıl değiştiğini anlamayı hedeflerken, köprü projesi, İstanbul’un silüetine katkı sağlama ve modern bir tasarım sunma gibi estetik değerlerle öne çıkmaktadır. Ancak, “gerdanlık” metaforunun bu estetik yüceliği, eleştirel yaklaşımlarda ironi aracı olarak da kullanılmaktadır. Örneğin, Acarer’in yazısında bu metafor, köprünün çekiciliğinden ziyade projeye dair çevresel ve toplumsal eleştirilerin altını çizen bir simgeye dönüşmektedir. Bu çifte anlam taşıyan metafor, üçüncü köprünün hem kentin görsel kimliğine bir katkı hem de “talan”, rant ve çevre tahribatının bir sembolü olduğu tartışmalarını derinleştiren etkili bir retorik araç olarak işlev görmektedir. Ayrıca köprünün estetik değerinin riskleri, çevresel tahribat ve plansız büyüme gibi problematiklerle de değerlendirilmektedir. Köprü, İstanbul’un kuzeyinden geçen transit yollarla kent içi trafiğini rahatlatmayı hedeflerken, aynı zamanda çevresel açıdan ciddi etkiler yaratmaktadır. *Çevresel Tahribat* başlığında bu etkilerin, köprünün inşasıyla birlikte doğa üzerinde yaratacağı kalıcı izler ele alınmaktadır. Uras, Sirmen, Soner, Aşık gibi yazarlar tarafından köprü ve köprünün bağlantı yolları güzergahı için kuzey ormanlarındaki ağaçların kesilmesini, ekolojik dengenin bozulması, ekosistemlerin zarar görmesi, estetik bir yapının ötesine geçerek çevreye olan olumsuz/ riskli etkileri gibi bağlamları tartışılmaktadır. Aktar, Bursalı ve Soner gibi yazarlar, projeyi “İstanbul’un kuzey ormanlarını yok eden bir ekolojik tehdit” olarak çerçevelemekte; Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) süreçlerinin eksikliğini ve planlama ilkelerinin göz ardı edilmesini vurgulamaktadır. Buna karşın, dönemin hükümeti ise projeyi çevre dostu bir girişim olarak savunmakta, kesilen ağaçların yerine daha fazlasının dikildiğini öne sürmektedir. Bu çevresel geri dönüş “garantis” ile Aköz ve Cıvaoğlu ise köprünün çevresel kayıpların giderileceğine dair daha pozitif bir bakış açısıyla değerlendirmelerini yapmaktadır. Araştırmada, özellikle köprünün inşasıyla ilgili bu tarz pozitif söylemler, İstanbul’un kuzey ormanları ve su kaynaklarının tüketilmesi ya da iklim krizlerinin daha belirgin hissedilmesi yani projelerin çevresel etkisinin göz ardı edilmesi, projelerin kabul mekanizmasının zemini oluşturduğunu göstermektedir. Öncelikle, proje için kuzey ormanından kesilen ağaçlar, başka bir yere taşındığında ya da kesilen ağaçların yerine daha fazla ağaç dikildiğinde, çevresel anlamda tam bir geri dönüşümden/ telafiden söz edilemez.

Çünkü orman, çok katmanlı, birbiriyle bağımlı organizmaların oluşturduğu bir ekosistemdir ve tek tip ağaçlandırma ile formunu değiştiremez. Ayrıca çevre ve doğanın yıpranması ve bu yıpranmanın doğal afetler ve iklim krizleri ile insanlığa geri dönüşü, projeler için üretilen bu çevresel “geri dönüş” söylemleriyle insanlığı hem çaresiz hem de masum özneler haline getirmektedir. Bu durum aynı zamanda köprü ve bağlantılı yolların inşasının karşısına, sosyal inşa süreçlerinin eksik ya da taraflı olabileceğini düşündürmektedir. Köprünün estetik yücelikleri arasında fark yaratan başlığı Aköz oluşturmaktadır. *Deprem Riski ve Güvenli Kentleşme* başlığı, köprünün estetik tasarımının İstanbul’un yerleşim yapısı üzerindeki güvenlik etkilerini sorgulatmaktadır. Köprü, deprem riski taşıyan bir bölgede yer alırken, inşa edilen bu büyük yapının, kentteki deprem güvenliği bağlamında ne denli bir risk yarattığı tartışılmaktadır. Dolayısıyla İstanbul’un bir diğer öncelikli ihtiyacı, kentleşme stratejilerinin hem doğu-batı ekseninde hem de kuzey-güney aksında deprem riski değişkeni göz önünde bulundurularak planlanmasıdır. Bu, kentin hem mevcut yapı stokunun dayanıklılığını artırmayı hem de gelecekteki yerleşim alanlarının daha güvenli ve sürdürülebilir şekilde tasarlanmasını gerektirmektedir. Ayrıca, köprünün tasarımında estetik ve fonksiyonellik arasındaki denge, güvenli bir kentleşme perspektifinden de ele alınmakta, köprünün uzun vadeli güvenlik ve estetik değerinin sorgulanması gerektiği vurgulanmaktadır.

YSS Köprüsü’nün *Politik Yücelikleri* başlığındaki tartışmaları ilk olarak, “tarihsel süreklilik” içinde başlamaktadır. Diğer iki köprü gibi YSS Köprüsü de dönemin iktidarının merkezi projesidir. Böylelikle Abdullah Gül, Recep Tayyip Erdoğan ve Binali Yıldırım gibi dönemin siyasi elitlerinin söylemlerinde köprü, Osmanlı İmparatorluğu’nun kalıcı eserler bırakma geleneğiyle ilişkilendirilmektedir. Dolayısıyla hükümetin birçok siyasi figürü, kurulan söylemlerde köprüyü tarihsel bir süreklilik içinde meşrulaştırmayı amaçlamaktadır. Köprüyle ilgili analiz kısmında köprünün ismi, temel atılmasının ve açılış tarihleri; fetihler ve zaferler gibi önemli tarihsel olaylarla örtüştürülerek, ulusal birlik ve dayanışmanın sembolü haline getirilmektedir. Ayrıca, köprüye yönelik eleştirilerin sanki “tarihe ve ecdada karşı çıkmak” olarak değerlendirilebileceği bir söylem stratejisi benimsenmektedir. Ancak YSS Köprüsü’nün en güçlü ve yoğun tartışmaları, köprünün isim tartışmalarında yer almaktadır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün ismi hem toplumsal temsiliyle birlikte kimlik siyaseti bağlamında tartışılmakta hem de Osmanlı’ya “öykünme” ile

Cumhuriyet döneminin modernist anlayışına karşı bir duruş sergileyen bir sembol gibi görülerek tartışılmaktadır. Köprünün ismi özellikle “Alevi-Sünni” ayrışması üzerinden yapılan tartışma üzerinden ilerlemektedir. Bu tartışma, farklı görüşten ve gazeteden gelen Hakan, Şener, Kaplan, Mengi gibi isimler tarafından, köprü isminin değişmesi gerektiğini dile getirmektedir. Hatta köprü adlandırılmasının, “yönetişim” ve “katılımcı demokrasi” pratikleri ile yapılmasının gerektiğini vurgulayan Çakıroğlu gibi isimlerle anket önerileri getirilmektedir. Köprünün isim/ adlandırma tartışması, birinci ve ikinci köprüde görülen köprünün varlığına ya da yapılacak olmasına ilişkin bir tartışma değildir, tam tersi köprünün yapılacağına dair bir ön kabuldür. Yani köprünün isminin ne olacağına dair bir tartışma, köprü fikrini reddetmeyen hatta onu toplumsallaştırmaya çalışan bir pratiktir. Böylelikle araştırmanın güçlü bir bulgusu, bu tartışma üzerinden tekrar oluşmaktadır. Üçüncü köprüye isim önerme tartışmaları, köprü fikrinin sosyo-politik manada meşrulaşmasını pekiştirmektedir. FSM Köprüsü’nden itibaren başlayan köprü ismi ve sembolizmi tartışması, sembolik anlamların zaman içinde değişmesi, bu projelerin toplum üzerindeki etkisinin dinamik olduğunu ortaya koymaktadır. Köprü ayrıca, Adalet ve Kalkınma Partisi’nin “Yeni Türkiye” imajını yansıtarak, siyasi hegemonya aracı olarak söylemlerde kritik edilmektedir. Diğer iki köprüde olduğu gibi üçüncü köprüyü de merkezi bir proje olarak hayata geçiren dönemin siyasi liderinin otoritesi söylemlerde tartışılmaktadır. Önce dönemin Başbakanı sonra Cumhurbaşkanı olan Erdoğan’ın otoritesi üzerinden pekiştirilen köprü, yalnızca bir altyapı projesi değil, aynı zamanda siyasi bir kimlik inşa etme sürecinin parçasıdır. Erdoğan’ın üçüncü köprü projesini sahiplenmesi ve bununla ilgili söyledikleri, projenin yalnızca bir altyapı yatırımı olmasının ötesinde, güçlü bir liderlik simgesi olarak sunulmaktadır. Erdoğan’ın zaman içindeki üçüncü köprü ile ilgili tutum değişiklikleri de köşe yazılarında Özdil, Mutlu gibi farklı yazarlar tarafından tartışılmaktadır. Özellikle, 1990’lı yıllarda İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı iken karşı olduğu üçüncü köprü projesini, Başbakan olduktan sonra sahiplenmesi eleştirilen kült bir konu haline gelmektedir. Köprü projesinin Erdoğan’ın liderliğinin bir parçası olarak sunulması, köprü projesinin kişisel ve siyasi bir kimlik kazandığına işaret etmektedir. Son olarak, “15 Temmuz” darbe girişimi sonrasında ise köprü, iktidarın “zaferi” ve “direnişi” simgeleyen bir araç olarak tekrardan öne çıkmaktadır, bu da köprünün politik gücünü pekiştiren bir stratejidir. Güç ve siyasetle nasıl şekillendiğini gösteren YSS Köprüsü projesi, siyasi liderlik ve parti hegemonyasının projenin algılanışını nasıl etkileyebileceğini göstermektedir.

YSS Köprüsü'nün *Ekonomik Yücelikleri* tartışmaları; köprünün ekonomik faydalarını çok katmanlı tartışmaktadır. Üçüncü köprü projesi, kamuoyunda farklı ekonomik ve ideolojik açılardan tartışılmaktadır. Yavuz Karaman gibi yazarlar, proje sermayesine dayanan bir model ile ilişkilendirirken, Mehmet Barlas ekonomik sürdürülebilirlik ve kamu maliyesine etkileri konusunda eleştirel bir endişe dile getirmektedir. Dönemin Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, köprüyü trafik sıkışıklığına dayalı ekonomik kayıpları azaltma gerekçesiyle savunmakta, ancak bu söylem, alternatif çözümleri ve çevresel etkileri göz ardı etmektedir. Karahasanoğlu ve Aköz gibi isimler, köprüyü ulusal kalkınma ve küresel ekonomi bağlamlarıyla yüceltirken meşrulaştırmaktadırlar. 2016 itibarıyla Ahmet Arslan gibi hükümet yetkilileri, köprüyü ekonomik büyüme ve uluslararası rekabet için stratejik bir araç olarak konumlandırmaktadır. Ancak bu söylemlerde çevresel etkiler, toplumsal maliyetler ve uzun vadeli sürdürülebilirlik genellikle göz ardı edilmektedir. Projeye yönelik eleştiriler, ekonomik fayda, çevre ve toplumsal etkiler gibi çok boyutlu bir çerçevede değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Projenin finansmanında yerli bankaların aktif rol alması, dönemin hükümeti tarafından “yerli ve milli” bir başarı hikayesi olarak tanımlanmış; bu durum, medyada pozitif bir anlatıya dönüştürülmüştür. Ancak köprünün döviz endeksli geçiş ücretleri ve yüksek borç finansmanı gibi unsurlar, ekonomik sürdürülebilirlik ve topluma olan uzun vadeli etkiler açısından eleştirel tartışmaların önünü açmıştır. Bu çerçevede, projenin ekonomik boyutu ve ulusal kalkınma retoriği, eleştirel bakış açılarının gölgesinde şekillenmiştir. Ayrıca, üçüncü köprü projesi, “araç geçiş garantisi” gibi mekanizmalarla özel sektörün kârını güvence altına alırken, projenin ekonomik risklerini ve maliyetlerini kamuya yüklemesi nedeniyle Toker, Yılmaz tarafından eleştirilmiştir. Geçiş ücretlerinin dolar üzerinden belirlenmesi, döviz kurlarındaki dalgalanmalardan dolayı kamu bütçesi üzerinde ağır bir yük oluştururken, devletin garanti ödemeleri kamu çıkarı açısından tartışmalı bir ekonomik model yaratmaktadır. Eleştirmenler, bu modeli “kârın özelleştirilip zararın kamusallaştırılması” olarak tanımlarken, Güngör, Karagül ve Müderrisoğlu gibi isimler, projeyi ulusal kalkınma ve ekonomik büyümenin bir simgesi olarak yüceltmektedir. Yine Çiğdem Toker gibi eleştirmenler, köprü maliyetlerini “şeffaflık eksikliği” ve halk üzerinde artan ekonomik yük bağlamında değerlendirirken, Müderrisoğlu gibi isimler, bu eleştirileri “kötü niyetli” olarak nitelendirerek tartışmaları gayrimeşru kılmaya çalışmaktadır. Sonuç olarak, Üçüncü Köprü projesi, ekonomik fayda ve maliyetler açısından siyasallaşan-taraflaşan bir tartışmaya konu

olmuş, devlet politikalarının sermaye ile kamu çıkarları arasındaki dengesini sorgulatmaktadır. Ayrıca araç geçiş garantisinin kamuya yüklediği borç yükü ile köprü projesinin ekonomik hedeflerin her zaman başarıya ulaşamadığını göstermektedir.

Her üç köprü de 3 yıllık sürelerde bitirilmekte ve bu süre, yazarların, politikacıların söylemlerinde bir avantaj-üstünlük olarak gösterilmektedir. Ancak köprünün teknolojik yüceliğini oluşturan bu üstünlüğün ya da avantajın (hızlı yapılması, büyük olması gibi) yararları ya da yararlarının içeriği yeteri kadar açıklanmamaktadır/doldurulmamaktadır. Köprülerle yapılan zamanın değeri (hızla birleşmek, hızla yapmak gibi) ve “vakit nakittir” mantığı; zamanın ölçülebilir, hesaplanabilir nesnel bir büyüklük olarak şekillendirilmesi, köprülerin eksiklikleri ve trafik manasında yetersiz görülerek çok sayıda insanda hoşnutsuzluk ve direnç yaratsa da düşünce tarzları üzerinde ciddi sonuçlar doğurmaktadır. Örneğin Boğaziçi Köprüsü’nü alternatif ulaşım sistemleri üzerinden karşılaştıran yazarlar, Boğaziçi ulaşımı için var olan arabalı vapur sisteminin düzenlenmesini, trafiğin doğru verilerle hesaplanmasını ve Boğaz ile trafik yoğunluğunun olduğu alanlara metro, sualtı tüneli gibi farklı seçeneklerle kıyaslamakta ve yazılarında Boğaziçi Köprüsünü bu bağlamda tartışmaktadır. Bunun yanı sıra, köprüyü alternatiflerin karşına koyan yazarlar, köprünün ulaşım teknolojisi işlevini sorgularken köprüyü bu alternatiflerden daha başarılı, etkili öngörenler, köprünün kent-içi trafiğe çözüm olacağını altını çizmektedir. Köprüye teknik yönden yapılan itirazlar, bağlantının köprü yerine “tünel” ile sağlanması iddiasına dayanmaktadır. Buna göre, tünelin maliyeti daha azdır ve tabii afetler, savaş halleri gibi durumlar karşısında emniyetlidir. Bu görüş de tünelin trafik sıkışıklığı yönünden hiçbir yarar getirmeyip aksine, güçlükleri arttıracığı ve tüneli, köprüden daha “pahalya” getireceği itirazlarıyla reddedilmektedir. Metro konusunda ise hem köprüyü savunan hem de tenkit eden yazarlar ortak mutabakata varmaktadır. Metronun İstanbul kent trafiğini rahatlatacağı ve araç trafiğinin iş yükünü alacağı düşünülmektedir. Köprü, İstanbul’un mevcut merkezileşme sorununu çözmek yerine, ana ulaşım akslarına olan bağımlılığı artırmaktadır. Yeni yapılan köprü ve bağlantı yolları, kent merkezlerindeki trafik yükünü hafifletmek yerine, buralara olan ulaşımı kolaylaştırarak bu bölgelerin daha da yoğunlaşmasına yol açmaktadır.

Flyvbjerg, büyük projelerin başarısında aceleci eylemler yerine dikkatli ve özenli bir planlama sürecinin hayati öneme sahip olduğunu vurgulamaktadır. Çünkü doğru bir planlama sürecinin maliyeti, projenin toplam bütçesine kıyasla oldukça düşük

olmasına rağmen, uzun vadede getireceği faydalar çok büyüktür. Ancak, mega projelerde bu yaklaşım sıklıkla ihmal edilir. Bu tür projeler genellikle hızlı bir şekilde başlatılmaya çalışılır ve bu acelecilik, planlama ve değerlendirme süreçlerinin eksik ya da yüzeysel kalmasına neden olur. Mega projelerin doğası gereği yetersiz teslimata yatkın olduğu bilinse de projeyi destekleyen paydaşlar bu gerçekleri göz ardı etmeyi tercih eder. Özellikle erken aşamalarda yapılan maliyet ve zamanlama tahminlerinin ya kasıtlı olarak ya da beceriksizlik sonucu aşırı iyimser olduğu ortaya çıktığında, projenin başarısını yeniden değerlendirmek yerine, destekçilerin asıl amacı projeyi daha da ileriye taşımaktır. İşte bu yüzden hem bilişsel hem de politik önyargıların farkında olmak önemlidir. Bilişsel önyargı, büyük deliği mümkün olan en kısa sürede kazmaya başlama dürtüsünün nedeni değildir, bunun yerine politik önyargıdır.

Bu bağlamda zaman kavramı, köprüler için “vakit nakittir” metaforu üzerinden ele alınabilir ve çünkü köprülerin planlanma, inşa ve kullanım süreçlerinde belirgin-dominant bir şekilde kendini göstermektedir. Birinci köprüde zamanın değeri, o dönemde kara yolu ulaşımıyla bir kıyaslama imkânı bulunmadığından, deniz ulaşımıyla ilişkilendirilmekte ve ekonomi, süre gibi ölçütler üzerinden değerlendirilmektedir. İkinci köprü ise, birinci köprüye kıyasla transit yol işlevi ve bölgesel ulaşımın hızlandırılması bağlamında zamanın ekonomik bir değer olarak yeniden tanımlandığı bir örnek sunmaktadır. Üçüncü köprü ise hem önceki iki köprüünün işlevselliğine bir alternatif oluşturmakta ve ekonomik hareketliliği arttırmayı amaçlamakta hem de kent içi trafik sorunlarını çözmeye yönelik bir adım olarak, zaman ve mekânın daha verimli kullanılmasını hedeflemektedir. Özellikle üçüncü köprü üzerine inşa edilmesi planlanan raylı sistemler, bu konuda oldukça yarar sağlayabilecekken köprüünün açıldığı zamandan bu yana yapılmamasıyla olumsuz eleştirilerin ağır basmasını sağlamaktadır. Dolayısıyla köprü projeleriyle zamanın ölçülebilir, hesaplanabilir bir büyüklük gibi ele alınması, özellikle bireylerin yaşam tarzlarını ve düşünce biçimlerini derinden etkileyen bir dönüşümü beraberinde getirmektedir. Ancak bu yaklaşım, toplumsal düzeyde yalnızca ulaşım sorunlarını çözmekle kalmamakta, aynı zamanda ekonomik ve mekânsal organizasyonu yeniden şekillendirerek geniş çapta hoşnutsuzluk ve direnç gibi duygusal tepkilere de neden olmaktadır. Köprüler, bu bağlamda, yalnızca birer fiziksel ulaşım altyapısı değil, aynı zamanda zamanın toplumsal ve ekonomik anlamda yeniden yorumlanmasının somut bir aracı olarak değerlendirilebilir. Araştırmanın bir bulgusu olarak her üç köprüde de

zamanın ekonomisi için artı değer oluşturduğu gözlemlenmekte ve köprü projelerinin zaman ve ekonomi arasındaki ilişkiyi güçlendiren araçlar olduğunu ve zamanın ekonomisi için bir artı değer oluşturduğu sonucunu desteklemektedir. Ancak köprü ve bağlantılı yollarının inşaatı, yerel altyapının ve insan odaklı hizmetlerin genişlemesinden çok daha hızlı bir şekilde hızlanabilir. İnşaatın boyutu ve hızı göz önüne alındığında, bu projeler, çevreyle uyumsuz bulunmakta ve sosyal çeşitliliği bozmaktadır.

İstanbul ve Boğaz'ı güzelleştirmek amacıyla inşa edilen mimari anıtlar-köprüler, sadece fiziksel çevrenin dönüşümünü değil, aynı zamanda kentleşmiş bir insan doğasının oluşumunu da temsil etmektedir. Bu süreç, başat kentleşme tarzının etkisiyle, uzak ve bakir bölgelerin doğal yapısını dönüştürerek daha kalıcı ve zor değiştirilebilir bir yapılı çevre, yani bir "ikinci doğa" yaratmaktadır. Bu yeni kentleşme anlayışı, insan ve doğa arasındaki ilişkiyi yeniden tanımlayarak, kentin hem estetik hem de kültürel kimliğini şekillendiren önemli bir araç haline gelmektedir. İstanbul kentini birincil dereceden etkileyen köprü projesi, bazı yazılarda toplumsal, mekânsal yapıları etkilemekte ve dönüştürmekte, birçok olumsuz etkiyi beraberinde getirmektedir. Özellikle var olan nüfusun, konutun, aracın, trafiğin, mahallenin, çevre sorunlarının vs. gibi birçok konunun yoğunluğuna/ sayısına etki etmesi kaçınılmazdır. Özellikle ikinci köprüden itibaren belirginleşen ve üçüncü köprü zamanında yoğunlaşılan "İstanbul Boğazı'nın gerdanlığı" tanımlaması/ metaforu, köprüyü Boğaz'ın doğal güzelliklerini tamamlayan bir mücevher gibi konumlandırarak, köprüye estetik bir ideal yüklemektedir. Ancak bu tür söylemler, köprü projelerinin çevresel ve sosyal etkilerini görünmez kılabilir, onları devre dışında bırakabilir. "Gerdanlık" söylemi/ yüceliği; köprünün bir mühendislik ürünü olmasının yanı sıra, Boğaz'ın doğal peyzajına nasıl bir etkide bulunduğu sorusunu göz ardı ederek, projeyi yalnızca pozitif bir estetik katkı gibi sunmaktadır. Ayrıca gerdanlık metaforu, mühendislik ve estetiğin birleşimini ima etmektedir. Böylelikle köprü, yalnızca bir ulaşım aracı değil, aynı zamanda bir "sanat eseri" gibi gösterilmektedir. Bu durum, köprü projesinin toplumsal algısının estetik kavramlar üzerinden şekillendirilmesine işaret etmektedir. Ancak bu idealizasyon, estetik algının toplumsal ve ekonomik sınıflar tarafından farklı şekilde deneyimlenebileceğini ihmal etmektedir. Yine köprünün bir "gerdanlık" gibi sunulması, yalnızca fiziksel güzeelliğe değil, aynı zamanda onun ideolojik ve kültürel değerine bir vurgu taşımaktadır. Bu, köprünün

ulusal bir başarı ve kalkınma sembolü olarak algılanmasını destekleyen bir söylemdir. Ancak bu idealizasyon, köprü gibi büyük projelerin çevresel etkileri, trafik sorunlarını artırma riski veya Boğaz'ın tarihi kimliğine zarar verme potansiyeli gibi konuları gölgede bırakmaktadır.

Köprülerin inşa edildiği sürelerden günümüze, İstanbul kentinin kademe kademe kuzeye doğru yayılması, kentin ormanlık alanlarının ve su havzalarının gibi çevresel açıdan kritik bölgelerin çevresel tehdit altına girmesine neden olmaktadır. Bu durum, özellikle üçüncü köprü kapsamında köprülerin hem kentsel ekosistem üzerinde olumsuz etkiler yaratacağına dair hem de kentin doğal kaynaklarının hızlı tüketileceğine dair eleştiriler içermektedir. Eleştiriler aynı zamanda, köprülerin kentleşme pratiklerini hızlandıracağını, yerleşimlerin düzensiz ve altyapısız bir şekilde yayılmasını tetikleyeceğini, kentsel eşitsizliklerin derinleşmesine yol açacağını vurgulamaktadır. İstanbul'un kuzey bölgelerindeki kontrolsüz yapılaşmanın, sosyal ve ekonomik olarak hem dezavantajlı grupları oluşturacağı hem de dezavantajlı grupların yaşadığı sorunları artıracığı iddia edilmektedir. Bu eleştiri ve iddialar, köprüünün estetik yüceliğinin üstüne yerleşen, insan sağlığı ve yaşam koşulları için riskli ve ciddi konulardır. Ayrıca köprü ve bağlantı yollarının inşa edildiği alanlarla örtüşen kentsel gelişim ya da mekansal dağılım söz konusudur. Ancak köprüler İstanbul kenti için dinamo projeleri olarak görülse de kent çevresi için oluşan ekolojik tehditlerin tek sebebi gibi görülmemelidir. Çünkü kent nüfusunun yıllar içinde artmasının, buna bağlı konut-yerleşim alanlarının (ilçe sayısının artmasının) genişlemesinin tek sebebi, köprü politikaları değildir.

İstanbul Boğazı'nın köprüleşme süreçleri, politik yapıları çevreleyen söylemler, algılar ve ideolojiler üzerinden de şekillenmektedir. Köprülerin söylemle çerçevelenmesi, kutsallaştırılması ve otoritenin merkezileştirilmesi, bu yapıların mekânsal ve toplumsal anlamlarını derinleştirmektedir. Ancak bu süreçte, muğlak düşmanlık duygularının ve alanın anlamının belirsizleşmesinin de eklenmesi, köprülerin eleştirel bir bakışla değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda, köprülerin tarihsel ve mekânsal değişimdeki rolünü incelemek, kente dair algıların ve ideolojik dönüşümlerin daha kapsamlı bir şekilde anlaşılmasını sağlamaktadır. Örneğin köprü, bir yönetimin başarılarının simgesi olarak toplumsal hafızada yer eder ve liderlerin gelecekteki politikalarını meşrulaştırmak için kullanılır. Köprülerin siyasi aktörlerin-figürlerin siyasal başarılarını yüceltmek için araçsallaştırılması, toplumsal faydanın

gölgede kalmasına neden olmaktadır. Örneğin ikinci ve üçüncü köprü'nün erken ya da hızlı yapılıp açılması “iyi” olarak sunulsa da yan yolların tamamlanmamış olması teknik eksiklikleri ve olası sorunları göz ardı etme riskini taşımaktadır. Bu durum, projelerin toplum yararına hizmet etmekten çok siyasi kazanç elde etme aracı olarak görülmesi eleştirisini doğurabilir. Birinci köprüye nazaran, ikinci köprü'nün sahici yol, ulaşım, trafik vb. işlevlerine göre politik yüceliğinin/ işlevinin daha önemli olduğu da açıkça vurgulanmaktadır. Çünkü ikinci köprü'nün eksiksiz açılmaması, bu düşüncüyü kuvvetlendirmektedir. Böylelikle ikinci ve üçüncü köprü'nün süreç içinde eksiklerle kamu kullanımına açılması, hükümetlerin ve dolayısıyla liderlerin süreci yönetmede zorluk çektiklerini göstermektedir.

Bir başka örnek ise ikinci Boğaz köprü'sünü tartışan kimi yazar köprü'yü, tıpkı birinci köprü'sünde Demirel'in tartışıldığı gibi siyasal bir araç olarak kullanılmakta, köprü, seçim ve siyasal parti avantajı gibi görülmekte ve hatta Turgut Özal gibi siyasi bir figür ile özdeşleştirilen propaganda söylemine dönüşmektedir. Bu durum, köprü özelinden ulaşımdan, yapılaşmaya, yapılaşmadan çevreye, çevreden ekonomiye birçok konuda toplum tarafından tartışılması ve topluma anlatılması gereken kapsamlı projelerin, siyasallaşmasında bir rol model oluşturmakta ve her seferde böyle kapsamlı projelerin siyasallaşmasını yeniden üretmektedir.

İkinci köprüyle beraber yavaş yavaş kemikleşen köprü/ proje-seçim siyaseti, altyapı projelerinin seçim siyasetinde araçsallaştırılmakta ve ayrıca eleştirel bir bakış açısıyla değerlendirmektedir. Söylemlerinde ön plana çıkan projelerin teknik ve toplumsal boyutlarından çok, siyasi vitrin işlevine vurgu yapan yazılar, görünür ve somut projeler üzerinden şekillendiğinde, uzun vadeli kalkınma hedefleri ve toplumsal yararlar ikinci plana itilebilir. Bu bağlamda köprü'lere dair oluşturulan politik yüceliğin eleştirisi, bu projelerin siyasi ve toplumsal etkilerini de dikkate alarak değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamaktır. Yine aynı şekilde bazı yazarların köprü'yü tarihi ve “milli” ifadelerle betimlemeleri, problemlerin ve tenkitlerin üstünü örtmekte, adeta onları görünmez kılmaya çalışmaktır. Bu bağlamda söylemlerde kurulan retoriklerle köprü projesi, tekrar iki kutba ayrılmaya zorlanmaktadır. Bunlardan birincisi, sosyo-politik ve hegemonik bir dil ile oluşturulan milli “eser” ya da “abide” anlatısını sahiplenmektir. İkincisi ise “milli başarılarla duyulan hazımsızlık” söylemidir. Köprü projesi, salt bu ikilemler arasına sıkışıp kaldığı sürece, köprülerin gerçek nesnel sebeplerini ve sonuçlarını tartışmak oldukça zorlaşmaktadır. Bu durumun yanı sıra, köprü

tartışmalarının kısır döngüsü, müstakbel projeler için de dil ve söylem pratikleri için potansiyel bir durumdur. Olası veya planlanan herhangi bir kentsel proje tartışması, köprü tartışmalarında olduğu gibi aynı ikilem ve kutuplu sonuçlar doğurmaktadır.

Boğaz köprüsü tartışmasının politik yüceliğinin kurgusu, siyasallaşması ve siyasal boyutlarla ele alınması, dönemler içinde partisel karşıtlıklar oluşturmaktadır. Ancak bu durum, sosyo-politik anlamda bir ikilik oluşturduğu kadar, büsbütün bir partinin tamamen köprüye karşı olduğunu ya da tamamen köprü projesini desteklediğini de göstermemektedir. Köprü projesi üzerinden yapılan tartışmalar, toplumsal ve politik kararlar üzerindeki tartışmaların nasıl güç ilişkisi yansıttığını göstermektedir. Köprü, seçili yazarların söylemlerinde toplumsal ve siyasi bir sembol, manipüle edilen bir mekân olarak ele alınmaktadır. Köprüyü destekleyenler ve karşı çıkanlar arasındaki çatışma, farklı güç odaklarının ve ideolojik konumların varlığını ortaya koymaktadır. Ayrıca, politik partilerin halk psikolojisine duyarsız kalması, iktidar-muhalif ve halk arasındaki ilişkiyi problematize etmekte ve sorgulamaktadır.

Köprü konusuyla ilgili iki düşünce prototipi, köprünün fiziksel iki ayağı gibi açıkça ortaya çıkmaktadır. Bu zihinlere çizilen prototiplerden birincisi, köprü konusuna muhalif olanların oluşturduğu; ülkenin ekonomik durumuna, eldeki imkanların sınırlılığına ve köprüyle ilgili yapılan hesapların olumsuz taraflarına bakmayan/ aldırış etmeyen, temeli atıp daha sonra da altın makasla açılışı yapılan “eserleri” ortaya çıkaranlardır. Bu bakış açısına göre, eserler, kendisi için harcanan paraları, kısa bir zamanda çıkarmaktadır ve yine bu düşünce pratiği, eserlerin yan etkilerine, çıkmazlarına ve kısır döngülerine pek önem vermemektedir. Çünkü köprü projeleri, “çağdaşlığın zirvesine çıkmış bir estetikle iki kıtayı birleştirmekte ve ayrıca kendi maliyetini rahatça” çıkarmaktadır. Yani bu “geniş ufuklu, proaktif, plancı ve büyük atılımları özleyen, atılımların gerekçelerini sunan, hesap bilir” zihniyete karşı oluşturulan herhangi bir itiraz, tepki ya da eleştiri, bu zihniyet tarafından; “havasası kıt”, “ufku dar”, “önyargılı”, “vizyonsuz”, “proje düşmanı”, “millet düşmanı” vs. gibi değerlendirilebilir. Ancak böyle bir görüş, köprü projelerini, çarpıtılmış bir bütünlük içinde görmektedir. Çünkü köprü konusu, yalnızca Boğaz’ın ortasına uzaklardan hayranlıkla seyredilecek bir anıt dikmek değildir. Köprülerin, çevre içine, çevredeki sorunlar içine oturtulması gerekmektedir. Buradaki çevreden kasıt, köprüye bağlantılı çevre yolu yapmak değildir. Böyle dar bir bakış açısıyla bile; çevre yollarının kent içindeki trafik akımına bağlanması, yerleşme merkezlerinin bu kanallardan

kaydırılması ve büyük planlara uygun yeni merkezlerin yaratılması gibi geniş sorunları vs. ortaya çıkarmaktadır. Bu zihniyetle ilgili başka bir çelişki ya da kısır döngü köprülerin/ karayolu politikalarının hem kent trafik yükünü oluşturan hem de kenti bu araç trafiğinden kurtaracak olan şekilde sunmalarıdır. Eğer ki bir köprüde araç trafiği varsa ve o trafik yoğunluğunu, o köprü oluşturunca, yapılan bir başka köprü, o araç trafiğini nasıl hafifletmeyi hedeflemektedir? Köprü bir bakıma, “büyüklüğü”, “girişimciliği” ve Fatih, Yavuz gibi isimlendirmeleriyle küçük, basit, kolay ve daha az maliyetli metro, bisiklet yolu gibi alternatifleri gölgesinde bırakmaktadır.

Bu bakış açılarından bir diğeri ise köprüyü inşa eden akıl tarafından karşı tarafı ağır işleyen, pasif bir prototip şeklinde oluşturulmaktadır. Her şeyi ucu ucuna getiren, alışılmış kalıpların dışına çıkmayan ve yarınları, dünlerin bir tekrarı gibi gören bu görüş, böylesine “büyük girişimleri” hep kuşkuyla karşılamaktadır. Özellikle Türkiye’deki sol, yıllar içerisindeki köprü konusundaki tutumunu, iyice anlatmayı başaramamakta ve hatta pek çok kişinin gözünde bürokrat pratiğiyle bütünleşmiş pozisyonda kalmaktadır. Merkezi projeleri uygulayan, tek ve istikrarlı biçimde temsil eden iktidarın söylemlerine (daha zırlı, dokunulmaz ve fikir birliği içinde olan) karşın projelere çeşitli-çok boyutlu eleştiriler getiren muhalif ya da öteki olarak değerlendirilen sosyo-politik aktörler, parçalı söylemleriyle köprü konusunda geri plana düşmektedir.

Ayrıca köprülerin Osmanlı Devleti’nden gelen pozitif bir taktik -bir yeri fethedip ulaşıp idare etmek- olması misyonu, birçok yazarın söyleminde argüman olarak kullanılmaktadır. Böylelikle Boğaz köprüsü algısı, toplumsal ve tarihi karşılığı ile somutlaşmakta ve meşrulaşmaktadır. Bu, Van Dijk’ın sosyo-bilişsel yaklaşımı ile tekrar açıklanmaktadır. Dolayısıyla Mimar Sinan’ın köprüsünden Boğaz köprüsüne geçiş, kar-zarar dengesi, eşitsizlik üreten bir sembol değil, tam tersi tarihi manasıyla kazandıran, galibiyet/ zafer getiren, hakimiyet sağlayan bir araçtır, politik bir yücedir. Köprü siyaseti ile köprüyü seçim ya da oy aracı halinde kullanma iddiası, köprüünün politika yapıcıları, yani dönemlerinin iktidar partileri ve partilerin siyasi liderleri için avantajlı olarak görülse dahi aslında olumsuz ve riskli sonuçlar doğurmaktadır. Köprü siyasetinin, yani köprüünün seçim için bir oy aracı iddiası veya araçsallığı argümanı, düşünülenin aksine ciddi bir prestij yatırımı değildir. Köprü projelerinden sonra, köprüleri inşa eden iktidar partileri, oy oranlarını kaybetmektedir. Bu durum da köprü projelerinin, halk tarafından yeteri kadar rıza/ kabul görmediğini göstermekte ve ikinci

Boğaz köprüsünden itibaren kültürel ve sembolik desenlerle temel atma ve açılış yapma biçimlerine paralel olarak söylemde kullanılan Fetih, Osmanlı Devleti figürleri gibi abartılı ve imparatorluk dönemlerine ait argümanlarla süslü başarıyı sembolize eden hikayeleri sonuçsuz bırakmaktadır. Çünkü toplumsal refleks olarak köprü açılışından sonraki en yakın seçimlerde halk, ağırlıklı olarak muhalefet partilerine yönelmektedir. Bu realite, FSM Köprüsü'nü bu bağlamda -seçim sonuçları ve bu sonuçlara değinen argümanlarıyla- tartışan birçok yazar tarafından da vurgulanmaktadır. “Köprü edebiyatı”, halka nasıl gösterişli ve kahramansal anlatılırsa anlatılsın, toplumsal olarak doğrudan bir karşılık görmemektedir ya da köprüyü yücelten sosyo-politik aktörler ya da siyasi elitler tarafından aynı “coşku” ile karşılanmamaktadır. Bu konunun sosyo-politik bir ayağı da hem birinci hem de üçüncü köprü söylemlerinde yazarlar tarafından değinilen ulaşım ya da köprü konularıyla ilgili referandum ve anket yapma önerisidir. Boğaz Köprüleri gibi projelerde, halk oylaması gibi süreçlerin eksikliği, yerel katılımın sınırlılığı ve çevresel etkilerin göz ardı edilmesi, köprülerin kent organizasyonu üzerindeki potansiyel katkısını sınırlamaktadır. Gelecekteki köprü projeleri, yerel ve merkezi yönetimlerin işbirliği, demokratik katılım, projelerin gerekliliğini ya da sürecin şeffaf yönetilmesi ve çevresel hassasiyetlerin dikkate alınması ile çok daha sürdürülebilir ve faydalı hale getirilebilir.

Köprüler, adete onu icra eden siyasi söylemler tarafından bir büyüme makinesi olarak ele alınmaktadır. Köprü imgesel manada, birikim için birikim, üretim için üretim şeklinde yansıtılmaktadır. Mekanlar arası kesintisiz akışın sürdürülmesi için köprü inşa etmek hem ekonomik bir yük (yatırımlar, ücretler, vergiler, zaman içerisinde döviz kuru farkı vs. ile falan) oluşturmaktadır hem de bu yükün sorumluluğunu alıp maliyetleri en aza indirmesini beklemektir. Üçüncü köprü özelinde daha belirgin hale gelen spekülatif ancak kar sağlamaya yarayan kesintisiz, sürdürülebilir bir yatırımın, büyümenin karşılığı haline gelmektedir ve arsa-tarla fiyat artışı ve “vizyon projeler” kapsamında ele alınmaktadır. Dolayısıyla Boğaz'ın köprüleşme süreci, yalnızca ürettiği mekân sayesinde ayakta kalmadı, mekân üzerinde daha güçlü hakimiyet kurduğu için de varlığını sürdürmeye devam ettiği için başarmaktadır. Kentsel ve kapitalist (mal-sermaye taşımacılığı, ticari lojistik işler vs.) faaliyetlerin küresel bağlamlarda sürdürebildiği için köprü oluşturma/ inşa etme politikaları, geçerliliğini korumaktadır.

Gazeteciliklerin yanı sıra kişisel arka planlarında farklı formasyonları taşıyan yazarlar, -İktisatçı, Edebi kimlik, Siyasetçi- köprüyle ilgili yazdıkları yazılara ve söylemlerine bu formasyonları yansıtmaktadır. Yazılarının kurgusu, köprü yorumları veya analizleri, mesleklerindeki profesyonelliklere göre yer yer daha anlaşılır, duygulardan arınmış ve rasyonel ancak dönemsel atmosferlerine göre siyasal argümanlardan oluşmuş haldedir. Birinci köprüye nazaran ikinci köprüyle ilgili veri setinde ele alınan köşe yazıları, sadece ikinci Boğaz köprüsüne yönelik yazılar yazmamaktadır. Boğaziçi Köprüsü döneminde ele alınan yazılarda, söylem ağırlıklı olarak köprü ile alakalı detayları içerirken ikinci ve üçüncü köprü ile ilgili seçilen köşe yazılarında söylem, dönemin farklı projeleri ya da siyasi konuları ile oldukça yoğun ele alınmaktadır. İkinci ve üçüncü köprüyle ilgili yazılar, dönemin farklı siyasi olaylarına değinmekte, köprüleri, diğer veya bağlantılı projelerle beraber sunmaktadır. Kısacası, ikinci ve üçüncü köprüleri yazılarında tartışan yazarlar, köşelerinde köprüler ile başka konuların harmanlandığı/ dahil edildiği karışık biçimde sunulan-tartışılan yazılardır. Dolayısıyla bu tarz ile yazılan yazılar, ikinci ve üçüncü köprüyü gerekçelendirme veya köprü süreçlerini daha iyi anlamaya engel olmaktadır. Yazılarda kullanılan abartılı dini-manevi, sembolik, abartılı söylemler ve ifadeler, köprü konusundan saptıran, konuyu bölen ve köprülerin derinliği ile tartışmasına engel olmaktadır. Hatta bir noktada köprü konusu yazılarda muğlaklaşmaktadır.

Flyvbjerg'in dört yücelik kategorizasyondan hareketle mega projeler, özellikle 20. ve 21. yüzyılda İstanbul'da inşa edilen üç Boğaz köprüsü örneklemeyle araştırmanın varsayımına göre test edildiği gibi genellikle abartılı ve tartışmalı sonuçlar üreten özel bir fenomen olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu projeler, yalnızca fiziksel büyüklükleriyle değil, araştırmada analizlerle tartışıldığı gibi aynı zamanda sosyal, ekonomik ve çevresel etkileriyle de geniş kapsamlı dönüşümlere yol açmaktadır. Her üç köprü için ortak-benzer teknolojik, estetik, politik ve ekonomik boyutlarda önemli yüceliklerle öne çıkmaktadır. Her üç köprünün tanıtımında, meşrulaştırılmasında, üst düzey yetkililerin açıklamalarından politikacıların halka açık konuşmalarına, gazete makalelerinden tanıtım kitapçıklarına kadar, teknolojik ilerleme, estetik değer, politik önem ve ekonomik fayda gibi "yüce" söylemler yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. Bu söylemler, projelerin resmi iletişimde birincil araç olarak benimsenmekte ve toplum nezdinde projelerin gerekliliğini ve meşruiyetini pekiştirmeyi hedeflemektedir. Teknolojik açıdan her biri, dönemin mühendislik başarılarını temsil ederken, trafik

akışını hızlandırma, bölgesel kalkınmayı destekleme ve ulaşımında verimliliği artırma hedeflerini paylaşmaktadır. Estetik olarak köprüler, Boğaz'ın doğal güzelliklerini tamamlayan simgeler olarak sunulmakta, “gerdanlık” metaforu -bu metafor kendini tükettiği için köprüyü gerçek/ somut bir gerdanlığa dönüştürmek için köprüler çeşitli ışıklandırmalarla desteklendirilmektedir- gibi ifadelerle görsel ve kültürel anlamda yüceltilmektedir. Politik bağlamda ise köprüler, kendi dönemlerinin iktidarlarının merkezi projeleridir ve yerel yönetimlerin, ilgili kurum ve müdürlüklerin planlarında öngörülen ya da önceliklendirilen projeler arasında değildir. Köprülerin merkezinde liderlik mevcuttur. Liderlik yönetimi, proje algısını, seviyesini şekillendiren ve projenin oluşturduğu etkileşim açısından çeşitli önemler içermektedir. Birincisi, liderlerin pratikteki rolü ve sorumluluğun artmasıdır. İkincisi ise projenin performansı, liderin niteliğini ve değerlendirmesini (ödül ve ceza, oy kaybı, başarı-başarısızlık yönleriyle) yönlendirmekte ve liderin deneyimine etki etmektedir. Dolayısıyla köprüler, bu ikilik arasında ulusal gururu pekiştiren ve liderlik vizyonlarını yansıtan projeler olarak tasvir edilmekte, modernleşme ve kalkınma söylemlerinin araçları olarak değerlendirilmektedir. Ekonomik boyutta ise köprülerin, uluslararası ticareti kolaylaştırma, bölgesel ekonomik aktiviteyi artırma ve istihdam yaratma gibi ortak güçlü yönleri bulunmaktadır. Ancak bu yüceliklerin her biri, belirli riskler ve zayıflıklarla birlikte gelmektedir.

Ayrıca her köprü, farklı dönemlerin ihtiyaçlarına ve önceliklerine göre şekillendiği için belirgin farklılıklar göstermektedir. Boğaziçi Köprüsü, daha çok ilk olmanın etkisiyle, modernleşmenin ve medeniyetin ilerleyişinin sembolü olarak görülmekte, ancak raylı sistem gibi sürdürülebilir çözümlerin eksikliği nedeniyle eleştirilmektedir. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, transit trafiği yönlendirme ve uluslararası ticaretin hızlanması gibi işlevlere odaklanırken, kentleşmenin kontrolsüz artışıyla estetik dengeyi bozma riski taşıdığı iddia edilmektedir. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ise, teknolojik anlamda daha geniş ve yenilikçi bir tasarıma sahip olup, raylı sistem entegrasyonu planlanmış ancak başlangıçta uygulanmamıştır. Ayrıca, kuzeye doğru genişleme nedeniyle çevresel tahribat ve ekolojik dengenin bozulması gibi iddiaları beraberinde getirmektedir. Politik bağlamda her üç köprü de “ulusal gururu” temsil etmekte, dönemlerinin iktidar vizyonunun, parti hegemonyasının ve politik ötekilerin bir simgesi olarak daha fazla tartışma yaratmaktadır. Ancak Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün açılış şekli/ sunumu ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün ismi kendi dönemlerinde farklılaşan tartışmalar

arasındadır. Ekonomik açıdan da Yavuz Sultan Selim Köprüsü, yüksek geçiş ücretleri ve garanti maliyetleri nedeniyle diğerlerinden farklı olarak daha fazla eleştirilmektedir.

Ayrıca araştırmanın başka bir bulgusu; İstanbul Boğazı'ndaki üç köprü, inşa edildikleri dönemlerin ekonomik ve politik paradigmalarının fiziksel sembolleri olarak değerlendirilmesidir. Çünkü dönemler ve dönemlerde ağır basan eğilimler/ trendler değiştikçe köprü projesi, her anlamda tercih edilen ve avantajlı bulunan bir yatırım olma etkisini kaybetmemektedir. Birinci Boğaz Köprüsü (1973), liberal politikaların etkili olduğu ve devletin kalkınma hamlelerine öncülük ettiği dönemde, ekonomik modernleşme ve kalkınmanın bir simgesi olarak inşa edilmektedir. İkinci Boğaz Köprüsü (1988), Neo-liberalizmin Türkiye'de yükselişte olduğu ve özel sektör ile devlet iş birliğinin ön planda olduğu bir dönemde, küresel sermaye akışının ve ticari entegrasyonun gereksinimlerini karşılamak amacıyla yapılmaktadır. Üçüncü köprü Yavuz Sultan Selim Köprüsü (2016) ise küreselleşme çağıının bir ürünü olarak, yalnızca ulaşımı kolaylaştırmayı değil, aynı zamanda mega projelerle Türkiye'nin dünya sahnesindeki prestijini artırmayı hedefleyen bir anlayışı yansıtmaktadır. Bu köprüler, ekonomik eğilimlerin ve ideolojik değişimlerin mimari tezahürleri olarak, Türkiye'nin modernleşme hikâyesine dair güçlü birer metafor haline gelmektedir.

Kısacası Boğaz köprüleri, İstanbul'un iki yakasını bağlayarak ulaşımı kolaylaştırmak için inşa edilmekte, ancak zamanla yalnızca bir altyapı projesi olmaktan çıkarak sosyal, ekonomik ve siyasi anlamlar kazanmaktadır. Temel işlevleri olan ulaşım, arabalı vapurların, kendinden önceki köprü projelerinin yetersizliğine çözüm olarak sunulmakta, kentsel hareketliliği artırarak iş, eğitim ve kültürel faaliyetlerin dinamizmine katkı sağlamaktadır. Ancak belli aralıklarla tekrar tekrar üretilmeleri, kent ulaşımı anlamında tek ve yeterli olmadıklarını ya da sürdürülebilir bir başarıyı getirmediğini göstermektedir. Köprüler, modernleşme ve kalkınma simgesi olarak siyasal temsiliyet kazanırken, bağlantı yolları ile çevresindeki arazi değerlerini artırarak rant ve spekülasyon dinamiklerini belirli ölçülerde tetiklemektedir. Yine köprüler, kent organizasyonunu için yeni bir uzam ve iş alanlarının oluşmasına olanak tanımaktadır. Bu durumlar köprüleri alan oluşturmak ve alanın değişim değerini yeniden üretmek anlamında siyasal olarak avantajlı bir konuma getirirken ilgili kurumsal veya bürokratik anlamda ilgili alanların yetkilerini siyasallaştırmaktadır. Köprülerin kamu yararı alanlarını muğlaklaştıran siyasallaşma, dönemsel iktidarların inisiyatiflerinde tekelleşmeye yol açmaktadır. Ayrıca, ulaşım maliyetlerini düşürerek

ticareti kolaylaştırması ve ekonomik büyümeyi desteklemesiyle ekonomik kalkınmanın bir aracı olarak değerlendirilmektedir. Köprünün ekonomik anlamda gerekliliğini savunan yazarlar, mali yönden ileri sürülen kamusal yük iddiaları da geçerli bulmamaktadır. Zira onlara göre milyar dolarlık mali yük, uzunca bir zaman süresine yayıldığı için ekonomiye önemli bir rahatsızlık getirmeyecek, ayrıca yapılan masraf, alınacak köprüden geçiş ücretiyle karşılanabilecektir. Ancak günümüzde hala her üç köprünün ücretli olması hem bir kazanç hem de ödenmesi gereken bir sorumluluğa dönüşmektedir.

Böylelikle araştırma ve araştırmanın bulgularındaki benzerlikler ve farklılıklar, köprülerin yalnızca mühendislik projeleri değil, aynı zamanda toplumsal, politik ve çevresel etkileriyle kentin tarihsel dönüşümünün birer aynası olduğunu göstermekte ve araştırmanın literatür açısından önemini ortaya koymaktadır.

KAYNAKÇA

Abercrombie, N., Hill, S. ve Turner, B. S. (1984). Dictionary of sociology. Harmondsworth, UK: Penguin.

Acarer, Erk. (2016). “Çin pavyonu ‘zarafetinde’ 3. köprü: Katliamların şifresi”. Birgün. 27 Ağustos.

Adalet ve Kalkınma Partisi (AK Parti). (2024). “Türkiye Yüzyılı Şehirleri için Ak İcraatlar: İstanbul İli”. <https://www.akparti.org.tr/media/zygpzgd/istanbul.pdf> Son erişim tarihi: 22.05.2024.

Adıgüzel, M. B. (2013). Hayallerini Uçuran Adam Nuri Demirağ. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.

Adorno, Theodor W. ve Horkheimer, Max. (2010). Aydınlanmanın Diyalektiği (Çeviri: Nihat Ülner ve Elif Öztarhan Karadoğan). Aydınlanmanın Diyalektiği: Felsefi Fragmanlar (Birinci Baskı). İstanbul: Kabalcı Yay.

Akit (2016). “Dünya kıskandı”. 27 Ağustos.

Aköz, Emre. (2013). “Üçüncü köprü: Alevileri rencide etmek şart mıydı?”. Sabah. 30 Mayıs.

Akşam (2013). “Cumhuriyet’in alkolle imtihanı”. 30 Mayıs.

Akşam (2016). “Alayına Yavuz tokadı”. 27 Ağustos.

Akşam (2016). “YSS fiyatları dörde katladı”. 30 Ağustos.

Aktar, Cengiz (2013). “Yarın fethin 60. yıldönümü”. Taraf. 28 Mayıs.

- Akyıldız, A. (2016). Karaköy (Galata) Köprüsünü Kim Yaptırdı? Osmanlı İstanbul'u IV içinde. (s. 887–906). İstanbul: 29 Mayıs Üniversitesi.
- Akyol, Taha (1985). “Özal’ın Hedefi”. Tercüman. 21 Mayıs.
- Akyol, Taha (1988). “Fatih sevinci”. Tercüman. 4 Temmuz.
- Alakent, Betül (2016). “3. Köprü nakliye maliyetlerini düşürecek”. Sabah. 27 Ağustos.
- Alkaner, Hami. (1985). “Köprü doğuran köprü”. Hürriyet. 30 Mayıs.
- Alpaslan, H. İ. ve Laçinyurt, J. (2015). Üçüncü Boğaz Köprüsünün Finansal Analizi. İstanbul Journal of Social Sciences. Summer: 10. s.43-64.
- Alpöge, A. (1978). İkinci Boğaz Geçışı Tartışmalı Toplantısı. Bildiriler. s.310-338.
- Altaban, Özcan (2002), Ankara Metropolitan Alan Planlama Deneyimi: 1970-1984, Planlama Dergisi, 4, ss.32-45.
- Altan, Çetin. (1969). “Mimarlar Odasının yükselen sesi”. Akşam. 17 Eylül.
- Altan, Çetin (1988). “Köprüler”. Güneş. 4 Temmuz.
- Altan, Çetin (1988). “İstanbul denizi”. Güneş. 28 Temmuz.
- Althusser, Louis. (1994). İdeoloji ve Devletin İdeolojik Aygıtları, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Altuğ, Kurtul. (1968). “Şu Hınzır ‘Morrison’”. Akşam. 6 Mayıs.
- American Engineering Company (AECOM). (2013). Kuzey Marmara Otoyolu Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) Raporu. Ankara.
- American Society of Civil Engineers. (2024). “The World’s First Modern Suspension Bridge Opened to... Cattle Traffic”. <https://transportationhistory.org/2019/01/30/the-worlds-first-modern-suspension-bridge-opened-to-cattle-traffic/> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).
- Anderson, G., ve Arsenault, N. (1998). Fundamentals of Educational Research (2nd ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203978221>
- Anderson, B. (2014). Encountering affect: Capacities, apparatuses, conditions. Ashgate Publishing, Ltd.
- Anadolu Ajansı (2016). “Boğaziçi Köprüsü'nün yeni adı 15 Temmuz Şehitler Köprüsü oldu”. 26 Temmuz.
- Arcayürek, Cüneyt (1983). “Satmak kimin fikri?”. Milliyet. 8 Aralık.
- Ardıç, Engin (2016). “Melahat Köprüsü”. Sabah. 21 Ağustos.
- Arıburun, Layıka Ney Ece (2012). 19. Yüzyıl Osmanlı Saray Mobilyaları: Batılılaşma Etkisi ve Biçimsel Açından Yemek Kültüründeki Değişim Süreci adlı doktora tezi.

- Aslan, Şükrü (2011). Birleştiren ve Ayrıştıran İşlevleriyle İstanbul'da Boğaz Köprülerinin Toplumsal Dili. İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi(44).
- Aslan, Şükrü (2024). “1968’de İstanbul belediye seçimleri ve sosyalistler”. 24 Ocak Birgün Gazetesi. <https://www.birgun.net/makale/1968de-istanbul-belediye-secimleri-ve-sosyalistler-500796> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).
- Aşık, Melih (1988). “3. Köprü nasıl açılmalı?”. Milliyet. 5 Temmuz.
- Aşık, Melih. (2013). “Vay vay vay Tramvay...”. Milliyet. 30 Mayıs.
- Aşık, Melih. (2016). “Başımıza gelenler”. Milliyet. 27 Ağustos.
- Atalay, B. (2020). Matematik ve Mona Lisa; Leonardo Da Vinci'nin Sanatı ve Bilimi. İstanbul: Alfa Yayınları.
- Atatürk Ansiklopedisi. (2024). “Millet Partisi”. <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/millet-partisi-1948-1981/?pdf=5186> Son erişim tarihi: 22.05.2024.
- Atay, Falih Rıfkı. (1969). “Politika”. Dünya. 23 Eylül.
- Avrupa Yatırım Bankası/ “European Investment Bank”. (2024). <https://www.eib.org/en/index.htm> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).
- Ayata, Ayşe Güneş. (2010). CHP Örgüt ve İdeoloji (Çeviri: Belkıs Tarhan ve Nüvit Tarhan) 2. Basım. İstanbul: Gündoğan Yayınları.
- Aybar, Mehmet Ali. (2014). Türkiye İşçi Partisi Tarihi (Haz. Kıvanç Koçak). İstanbul: İletişim Yay.
- Aydemir, S. S. (2016). Cumhuriyet, Milliyet ve Tercüman Gazetelerinin 1960–1980 Arası Öğrenci Olaylarına Yaklaşımları. International Journal of Eurasian Education and Culture, 1(1), 46-59.
- Aysev, E. (2022). Urbanization Processes of Northern Istanbul in the 2000’s: Yavuz Sultan Selim Bridge and the Northern Marmara Highway. ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, Volume 39 (Issue 1), 137–164. <http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/articles/metujfa2022107.pdf>
- Aysu, Ç. (1989). Boğaziçi’nde Mekansal Değişim. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü.
- Ayvazoğlu, B. (2020). Tarık Buğra İçin Bir Biyografi Denemesi. Tarık Buğra Kitabı: “Hatırlayıp Yeniden Bulmak” (Birinci Baskı) (Haz. Asım Öz) adlı eserin içinde. s.19-28. İstanbul: Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları.

- Bahadıroğlu, Yavuz. (2013). “Yavuz Sultan Selim Alevileri mi kesti?”. Yeni Akit. 31 Mayıs.
- Barlas, Canan (1988). “Köprünün üstünden mutluluk peşinde koşarken”. Güneş. 6 Temmuz.
- Barlas, Canan (1988). “Sayın Başbakan bu kabusu paylaşıyor mısınız?”. Güneş. 13 Temmuz.
- Barlas, Mehmet (1984). “Özal Modeli”. Milliyet. 23 Ekim.
- Barlas, Mehmet (1985). “Yeniden büyük Türkiye”. Milliyet. 31 Ocak.
- Barlas, Mehmet (1985). “Siyaset hızlanırken”. Milliyet. 9 Mart.
- Barlas, Mehmet (1986). “Nisan’a kadar sabır”. Milliyet. 4 Mart.
- Barlas, Mehmet (1986). “Proje stokumuz yok!”. Milliyet. 8 Haziran.
- Barlas, Mehmet. (2013). “Endişelerimiz de milli değerlerimiz arasındadır”. Sabah. 23 Mayıs.
- Barlas, Mehmet. (2013). “Tarihle yüzleşmek yerine tarihle kavga etmek”. Sabah. 31 Mayıs.
- Baştağar, Şenol (2013). “Yeni bir İstanbul doğuyor”. Star. 29 Mayıs.
- Batty, M., Xie, Y. ve Sun, Z. (1999) The dynamics of urban sprawl. Working Paper Series. Paper 15. Centre for Advanced Spatial Analysis. University College London.
- Baysal, Cihan Uzunçarşılı (2017). Mega Projelere Genel Çerçeveden Bakmak. Mimarist. Yıl: 17. Sayı: 58. s.36-43.
- Baudrillard, Jean. (2011). Baştan Çıkarma Üzerine (Çev. Ayşegül Sönmezay) 3. Basım. İstanbul: Ayrıntı Yayınları
- Baudrillard, J. (2015). Sessiz Yığınların Gölgesinde, Ankara: Doğu Batı Yayınları.
- BBC Türkçe (2006). “Bülent Ecevit yaşamını yitirdi”. https://www.bbc.co.uk/turkish/europe/story/2006/11/printable/061106_ecevitnew.shtml (Son erişim tarihi: 22.05.2024).
- Bektaş, Ekrem. (1992). “Bugün”. Türkiye Diyanet Vakfı (TDV). İslâm Ansiklopedisi 6. Cildinde. s.360-361.
- Belge, Murat (2013). “Yavuz ve Aleviler”. Taraf. 4 Haziran.
- Belgelerle Türk Tarihi (1968). Sayı: 4. Ocak.
- Berkes, Niyazi (2019). Türkiye’de Çağdaşlaşma 29. Baskı (Haz. Ahmet Kuyaş). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Beşer, Faruk. (2013). “Nasrallah Hizbullah mı, Hizbullât mı?”. Yeni Şafak. 31 Mayıs.
- Bianet. (2012). “Üçüncü Köprü Israrı”. 27 Ocak.

- Bianet. (2017). “1994’ten 2017’ye Erdoğan, Erdoğan’a Karşı”. 3 Nisan.
- Bilgi Yayınları. (2024). “Atilla Sönmez”. <https://bilgiyay.com/yazar/atilla-sonmez/> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).
- Bilgihan, Gökhan. (2012). “Fetih, Makyavel ve Üçüncü Köprü”. Bir+Bir Roll. 13.06.2012.
- Bilsel, F. C. (2015). Geç Osmanlı Döneminden Cumhuriyet’e Çağdaş Şehir Düşüncesi ve İstanbul Planlaması (p. 496). <https://hdl.handle.net/11511/79458>
- Bilton, Tony, Kevin Bonnett, Pip Jones, Tony Lawson, David Skinner, Michelle Stanworth ve Andrew Webster (2003). Sosyoloji (Editör: Bülent Özçelik). İstanbul: Siyasal Yayınevi.
- Birgün (2016). “3 Milyondan fazla ağaç kesilecek”. 26 Ağustos.
- Birler, Hayri (1985). “İnce hesap”. Milliyet. 20 Mayıs.
- Birler, Hayri (1985). “Japon sermayesi Türkiye’ye gelecek”. Milliyet. 21 Mayıs.
- Birleşmiş Milletler (BM). (2005). TEM Project Master Plan Raporu. Polonya: Varşova.
- Bisalman, Kemal. (1969). “Boğaz köprüsü mü yoksa ‘metro’ mu?”. Milliyet. 17 Ekim.
- Bonn INP (1973). “İstanbul Boğazı iki kıtayı birbirine bağlıyor”. Boğaziçi Köprüsü, Cumhuriyetin 50. Yılına Armağan (Der. Tekin Erer) içinde. İstanbul: Boğaziçi Yayınları. s.336
- Boratav, Korkut (2003). Türkiye İktisat Tarihi: 1908 – 2009. İstanbul: İmge Kitabevi
- Bourdieu, P. (1994). “Doxa and Common Life”. Mapping the Ideology. (Ed. S. Zizek) isimli eserin içinde. Verso: London, New York
- Bozkır, Gürcan. (2007). “Türk Siyasal Hayatında Cumhuriyetçi Güven Partisi”. Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi. 15/ 6. Aralık. 275-308.
- Britton, B. K., ve Graesser, A. C. (Eds.). (1996). Models of understanding text. Lawrence Erlbaum Associates, Inc.
- Brown, S. D. (1996). Public Opinion and the Communication of Consent Theodore L. Glasser and Charles T. Salmon, eds. New York: Guilford Press, 1995, pp. xxxiv, 475. Canadian Journal of Political Science, 29(3), 592–593. doi:10.1017/S0008423900008386
- Buğra, Tarık. (1970) “Asma köprü”. Tercüman. 21 Şubat.
- Bulut, Yiğit (2013). “Köprü değil ‘gelecek’ temellendi”. Star. 31 Mayıs.
- Burke, Edmund (1823). A Philosophical Enquiry into the Origin of Our Ideas of the Sublime and Beautiful (Baskı). London: Thomas M'lean, Haymarket.

- Burman, E. ve Parker, I. (1993) *Discourse Analytical Research*. London: Routledge.
- Bursalı, Orhan. (2013). “İstanbul’un leşi ortada kalacak”. *Cumhuriyet*. 30 Mayıs.
- Cemal, Hasan (1985). “Tokyo’da bir pazar günü”. *Cumhuriyet*. 20 Mayıs.
- Cansen, Ege (1985). “İpek Yolu”. *Hürriyet*. 1 Aralık.
- Cansever, Turgut (1995). İstanbul'un Planlaması ve Boğaz Geçişleri. *İstanbul Dergisi*. Sayı:14. s. 73-75.
- Cansever, T. (1998). İstanbul’u anlamak. İstanbul: İz Yayıncılık.
- Cansever, T. (2016). İslam’da Şehir ve Mimari. İstanbul: Timaş Yayınları
- Cantürk, Kemal (1988). “Fatih Köprüsü”. *Tercüman*. 5 Temmuz.
- Castells, M. (2020). *Kent, Sınıf, İktidar* (Çev. Asuman Türkün) 3. Basım. Ankara: Phoenix.
- Cem, İsmail. (1973). “Köprü”. *Milliyet*. 30 Ekim.
- Cengiz, Pelin (2013). “Çılgın proje Avrupalı Yeşiller’in markajında”. *Taraf*. 22 Mayıs.
- Certeau, Michel de (1988). *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Press.
- Chaparro, Amanda. (2022). “Q'eswachaka: Rebuilding the last Inca bridge in Peru”. *Le Monde*. 7 Temmuz.
- Chen, W. David. (2000). *Ideas & Trends: A Bridge Too Long; The Cost of Urban Sprawl: Unplanned Obsolescence*. New York Times (30 Ocak).
- Chouliaraki, L. ve Fairclough, N. (1999). *Discourse in Late Modernity: Rethinking Critical Discourse Analysis*. Edinburgh University Press.
- Cıvaoğlu, Güneri (1985). “Hayırlı olsun”. *Güneş*. 30 Mayıs.
- Cıvaoğlu, Güneri. (2013). “Yavuz ilk halifeydi...”. *Milliyet*. 30 Mayıs.
- CNNTURK. (2010). “Topbaş 3. Köprü’ye isimde Erdoğan’ı işaret etti”. 7 Mayıs.
- Cohen, J. L. (2010). *Teachers in the News: a Critical Analysis of One US Newspaper’s Discourse on Education, 2006-2007*. *Discourse: Studies in the Cultural Politics of Education*, 31(1), 105-119.
- Coşkun, Bekir (1988). “‘Tohum ekme’ zamanı”. *Günaydın*. 4 Temmuz.
- Coşkun, Bekir (1988). “Köprü’nün siyasi ayağı”. *Günaydın*. 5 Temmuz.
- Coşkun, Recai, Remzi Altunışık ve Engin Yıldırım (2017). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri SPSS Uygulamalı*. Sakarya: Sakarya Yayıncılık.
- Cumhuriyet (1966). “İstanbul Köprüsü bir hayal değildir.”. 23 Haziran.
- Cumhuriyet (1968). “Boğaz Köprüsü, Türkiye ve İstanbul’un başına gelen en büyük felakettir.” 8 Mart.

- Cumhuriyet. (1968). “Olaylar ve Görüşler”. 12 Mayıs.
- Cumhuriyet. (1968). “AP Belediye Başkan Adayları Ne Vaat Ediyor?”. 21 Nisan.
- Cumhuriyet. (1969). “İTÜ öğrencileri dün Demirel’i protesto etti.”. 16 Nisan.
- Cumhuriyet. (1969). “Yüzlerce kamyon şoförü, araba vapurunu boykot etti.”. 12 Eylül.
- Cumhuriyet (1970). “Boğaz Köprüsü’nün temeli atıldı”. 21 Şubat
- Cumhuriyet. (1973). “Boğaz Köprüsü 1990’da yetersiz hale gelecek”. 13 Mart.
- Cumhuriyet. (1973). “Boğaz Köprüsü törenle hizmete açıldı”. 31 Ekim.
- Cumhuriyet. (1983). “Türk tır firmaları Avrupa ülkeleriyle rekabete girişti”. 8 Ağustos.
- Cumhuriyet. (1983). “Özal: Keban’ı satar Karakaya’yı bitiririz, sonra onu da satarız”. 13 Ekim.
- Cumhuriyet. (1983). “İkinci Boğaz köprüsü ihalesi için 5 firma başvurdu”. 11 Kasım.
- Cumhuriyet. (1984). “2. Boğaz köprüsü bu yıl sonunda ihaleye çıkarılıyor”. 6 Ağustos.
- Cumhuriyet. (1984). “Giray: İkinci köprüyü işletmeyi herkes kabul etti”. 16 Aralık.
- Cumhuriyet. (1985). “İkinci köprü’nün doğum günü”. 29 Mayıs.
- Cumhuriyet. (1986). “3. Boğaz Köprüsü devrede”. 6 Ekim.
- Cumhuriyet. (1988). “İstanbul’da büyük şov”. 4 Temmuz.
- Cumhuriyet. (1992). “Vali de başkan da 3. Köprüye karşı”. 17 Aralık.
- Cumhuriyet Gazetesi. (1993). “SHP’li bakan üçüncü köprüyü savundu”. 3 Aralık.
- Cumhuriyet Gazetesi. (1995). “Üçüncü köprü İstanbul’un intiharı olur!”. 20 Mart.
- Cumhuriyet Gazetesi. (Ocak 31, 2012).
- Cumhuriyet. (2013). “Katliam Köprüsü”. 30 Mayıs.
- Cumhuriyet (2016). “Gerdanlık değil barbarlık”. 26 Ağustos.
- Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi. (1963). 7. Cilt. https://www5.tbmm.gov.tr/kutuphane/tutanak_sorgu.html (Son erişim tarihi: 22.05.2021).
- Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi. (1963a). 9. Cilt https://www5.tbmm.gov.tr/kutuphane/tutanak_sorgu.html (Son erişim tarihi: 22.05.2021).
- Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi. (1967). 41. Cilt. https://www5.tbmm.gov.tr/kutuphane/tutanak_sorgu.html (Son erişim tarihi: 22.05.2021).

- Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi. (1967a). 19. Cilt. https://www5.tbmm.gov.tr/kutuphane/tutanak_sorgu.html (Son erişim tarihi: 22.05.2021).
- Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi. (1967b). 20. Cilt. https://www5.tbmm.gov.tr/kutuphane/tutanak_sorgu.html (Son erişim tarihi: 22.05.2021).
- Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi. (1968). 26. Cilt. https://www5.tbmm.gov.tr/kutuphane/tutanak_sorgu.html (Son erişim tarihi: 22.05.2021).
- Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi. (1968a). 46. Cilt. https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/CS_/t07/c046/cs_07046046.pdf (Son erişim tarihi: 22.05.2021).
- Çağatay, M.N., N. Görür, O. Algan, C. Eastoe, A. Tchapylyga, D. Ongan, T. Kuhn, I. Kuşcu. (2000). Late Glacial–Holocene palaeoceanography of the Sea of Marmara: Timing of connections with the Mediterranean and the Black Seas. *Marine Geology* Volume 167, Issues 3–4, 15 July 2000, Pages 191-206.
- Çakır, Ruşen. (2013). “Hatay’a olabildiğince dikkat ve özen”. *Vatan*. 1 Haziran.
- Çakıroğlu, Perihan. (2013). “Yeni köprü için ‘isim’ anketi neden yapılmadı?”. *Bugün*. 31 Mayıs.
- Çakmak, Ziya. (1968). İstanbul Boğaziçi Asma Köprüsü. *Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi* Sayı: 156. 12-20.
- Çakmak, Ziya. (1973). Boğaziçi Geçişi için Bugüne Kadar Teklif Edilen Muhtelif Çözümler. Boğaziçi Köprüsü içinde (Der. Tekin Erer). İstanbul: Boğaziçi Yayınları
- Çakmak, D. (2011). Yeni İstanbul Gazetesi Gözünden 27 Mayıs’ın Anlamı. *Gazi Akademik Bakış*, 4(8), 113-126.
- Çakmak, F., ve Bilişli, Y. (2019). İdeoloji, Söylem ve İletişim Çalışmalarında Ruth Wodak. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(2), 99-124. <https://doi.org/10.18037/ausbd.566784>
- Çelik, H., ve Ekşi, H. (2013). Söylem Analizi. *Marmara Üniversitesi Atatürk Eğitim Fakültesi Eğitim Bilimleri Dergisi*, 27(27), 99-117.
- Çelik, Hakan. (2016). “Alçakça bir saldırı daha”. *Posta*. 26 Ağustos.
- Çetin, B., Barış, S., ve Saroğlu, S. (2011). Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(1), 123-150.

- Çınar, Namık (2013). “Erdoğan gider mi, dersiniz”. Taraf. 31 Mayıs.
- Davis K. (1962), Urbanisation in India: Past and Future, In: Roy Turner (eds.), India’s Urban Future, Oxford University Press, Bombay. s. 3-26.
- Debord, Guy (2022). Gösteri Toplumu (Çev. Ayşen Ekmekçi, Okşan Taşkent). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- De Leuw, Cather & International Inc. Consulting Engineers and Planners (1956). A Bosphorus Straits Bridge and Connecting Highway System, İstanbul-Turkey-Chicago.
- De Leuw, Cather Organisation (1969). Istanbul Peripheral Highway and Bosphorus Bridge Projects. Prepared for Republic of Turkey, Ministry of Public Work, General Directorate of Highways.
- Derrida, J. (1976). Of Grammatology. Johns Hopkins University Press.
- Doğan, Yalçın (1988). “Astarı yüzünden pahalıya gelen ihaleler”. Cumhuriyet. 9 Mayıs.
- Doğan, Yalçın (1988). “Kopuk gerdanlık”. Cumhuriyet. 3 Temmuz.
- Doğaner, Özlem (2016). “Ekonomiye de Fırat Kalkanı”. Sabah. 27 Ağustos.
- Donat, Yavuz (1985). “Tokyo’dan”. Tercüman. 21 Mayıs.
- Donat, Yavuz (2013). “Güniz Sokak-31”. Sabah. 30 Mayıs.
- Donat, Yavuz. (2016). “Köprü”. Sabah. 25 Ağustos.
- Donat, Yavuz. (2016). “Hayırlı olsun”. Sabah. 26 Ağustos.
- Donat, Yavuz. (2016). “Dün...Destanın yazıldığı gün”. Sabah. 27 Ağustos.
- Dorsch, T.S. (Ed.) (1965). Aristotle/ Horace/ Longinus: Clasical Literary Criticism. Londra: Penguin Books.
- Doyuran, L. (2018). Medyatik Bir Çalışma Alanı Olarak Eleştirel Söylem Çözümlemesi (Televizyon Dizileri Örneğinde). Erciyes İletişim Dergisi. Erciyes İletişim Dergisi. 5(4):301-323
- Dönmezer, Sulhi (1988). “Gönüller arasında köprü kurmak”. Son Havadis. 6 Temmuz.
- Duranay, N., Gürsel, E. ve Ural, S. (1972). Cumhuriyet’ten bu yana İstanbul planlaması, Mimarlık Dergisi, 7 - Özler, Ş. (Der. 2007). Cumhuriyet dönemi İstanbul planlama raporları 1934-1995 içinde. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi.
- Durkheim E (1969) The Division of Labor in Society, trans. G. Simpson. New York: Free Press.
- Duru, Orhan (1985). “Taka tuka”. Milliyet. 24 Mayıs.
- Duverger, Maurice. (1955). Droit constitutionnel et institutions politiques. Paris: PUF.

- Dünya (2016). “Boğaz’da dev açılış”. 27 Ağustos.
- Dünya Ekonomi Forumu/ “The World Economic Forum” (2024). Consortium Formation. <https://widgets.weforum.org/blockchain-toolkit/pdf/consortium-formation.pdf> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).
- Düzel, Cahit (1985). “Japon sermayesi köprüden geçecek mi?”. Milliyet, 27 Mayıs.
- Eckardt, F. ve Wildner, K. (eds) (2008) Public Istanbul: spaces and spheres of the urban. Bielefeld: Transcript Verlag.
- Ehrenfeucht, Renia. (2014). “Megaprojects and Risk: A Conversation with Bent Flyvbjerg”, Critical Planning. Summer.
- Ekşi, Oktay (1988). “Boğaz’daki İkinci Gerdanlık”. Hürriyet. 4 Temmuz.
- Elibol, Nuri. (2013). “Boğaz’ üzerinden mezhepçilik”. 31 Mayıs.
- Elliott, R. (1996). Discourse analysis: exploring action, function and conflict in social texts. Marketing Intelligence & Planning, 14(6), 65-68.
- Engels, Friedrich. (1966). Anti-Dühring: Herr Eugen Dühring’s Revolution in Science. International Publishers.
- Erbaş, Adem Erdem. (2018). İstanbul Metropoliten Alanı’nda 1980 Sonrası Kentsel Gelişme Dinamikleri ve İdari Coğrafyada Sınır Değişiklikleri. Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi Yıl: 2018, Cilt: 5, Sayı: 1 (BBTMK’17 Özel Sayısı), ss: 17-38.
- Ercan, H. Y. (1966). Sultan II. Bâyezid’in Siyasî Hayatı. Tarih Araştırmaları Dergisi, 4(6), 547-554.
- Erdem, Demet (2005). İstanbul Boğazı’ndaki Köprülerin Kent Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi adlı Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü İnşaat Mühendisliği.
- Erdem, B. N. (2016). Abdi İpekçi Yönetimindeki Milliyet Gazetesi’nin Bir Kitle Gazetesi Olarak Soğuk Savaş Bağlamında Değerlendirilmesi. MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi, 5(3), 293-314.
- Erdoğan, Engin (1989). Uluslararası Karayolu Taşımacılığı ve Türkiye. Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi. 7(2), 221-240.
- Erdoğan, M. (2005). “Liberalizm ve Türkiye’deki Serüveni”. Modern Türkiye’de Siyasi Düşünce Cilt 7: Liberalizm. İstanbul: İletişim Yayınları. 23-40.
- Erduran, Refik. (1973). “Köprü Düşünceleri”. Milliyet. 4 Eylül.
- Erel, Teoman (1986). “Kaçırılmayan çocuklar bizimdir”. Milliyet. 21 Kasım.
- Erel, Teoman (1987). “Yanlışlıkla kalkınmışız.”. Milliyet. 10 Ocak.

- Erer, Tekin. (1968). "Boğaz Köprüsü". Son Havadis. 7 Şubat.
- Erer, Tekin. (1968). "İstanbul'da yeni çağ!". Son Havadis. 16 Temmuz.
- Erer, Tekin. (1968). "Köprü düşmanı CHP". Son Havadis. 27 Ağustos.
- Erer, Tekin. (1969). "Yine Boğaz köprüsü". Son Havadis. 11 Nisan.
- Erer, Tekin. (1969). "Boğaz köprüsünün izahı". Son Havadis. 6 Temmuz.
- Erer, Tekin. (1969). "Boğaz Köprüsü düşmanları". Son Havadis. 5 Eylül.
- Erer, Tekin. (1969). "Boğaz köprüsünün cezası!". Son Havadis. 20 Eylül.
- Erer, Tekin. (1969). "Boğaz köprüsü ertelenemez!". Son Havadis. 11 Ekim.
- Erer, Tekin. (1969). "Çılgın Köprücüler!". Son Havadis. 17 Aralık.
- Erer, Tekin. (1970). "Cumhuriyetin büyük eseri". Son Havadis. 21 Şubat.
- Erer, Tekin. (1970). "Köprü Düşmanları!". Son Havadis. 24 Şubat.
- Erer, Tekin. (1971). "Boğaziçi Köprüsü". Son Havadis. 5 Mart.
- Erer, Tekin. (1973). "Yılın Adamı". Son Havadis. 25 Mayıs.
- Erer, Tekin. (Der.) (1973). Boğaziçi Köprüsü, Cumhuriyetin 50. Yılına Armağan, İstanbul: Boğaziçi Yayınları.
- Ertan Hacısüleymanoğlu, G. (2018). Son Havadis (1953-1966) Gazetesinde Yer Alan Müzik Yazıları Bibliyografyasının Önemi ve Değerlendirmesi. İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi, 7(2), 627-638. <https://doi.org/10.15869/itobiad.360585>
- Ertan, Özlem. (2013). "Yavuz Sultan Selim'in yerini Mimar Sinan'ın aldığı gün". Taraf. 3 Haziran.
- Eryılmaz, Bilal. (2017). Tanzimat ve Yönetimde Modernleşme. İstanbul: İşaret Yayınları.
- Eygi, Mehmet Şevket. (2013). "Yavuz Selim Köprüsü". Milli Gazete. 31 Mayıs.
- Eyice, S., (1969). II. Beyazıd Devrinde Davet Edilen Batılılar. Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, Nisan, Sayı 19, s. 23-30. İstanbul.
- Faik, Bedii. (1969). "Bugünün Mavnacıları". Dünya. 29 Ocak.
- Fairclough, Norman. (1992). Discourse and social change. Cambridge: Polity.
- Fairclough, N. (1995). Media discourse. London: Edward Arnold.
- Fairclough, N. ve Wodak, R. (1997). Critical discourse analysis. Discourse as Social Interaction. Ed. Teun van Dijk. Thousand Oaks, CA: Sage
- Fairclough, I. ve Fairclough, N. (2012). Political Discourse Analysis: A Method for Advanced Students. Routledge.

- Fairclough, N. (2013). *Critical discourse analysis: The critical study of language*. Routledge.
- Federal Otoban Tarihi (2021). <https://www.fhwa.dot.gov/infrastructure/2bridges.cfm> (Son erişim tarihi: 22.05.2021).
- Felek, Burhan. (1968). “İstanbul Köprüsü”. *Cumhuriyet*. 15 Ocak.
- Felek, Burhan. (1968a). “Küçük bir mes’ele”. *Cumhuriyet*. 6 Haziran.
- Felek, Burhan. (1973). “Köprü’nün Açılışı”. *Milliyet*. 13 Eylül.
- Fenik, Advie. (1970). “Ah şu Boğaz köprüsü...”. *Son Havadis*. 28 Ocak.
- Figueiredo, E., Moldovan, I., ve Marques, M. B. (2013). *Condition assessment of bridges: Past, present, and future. A complementary approach*. Universidade Católica Editora.
- Flyvbjerg, B., Holm, M.K.S. ve Buhl, S.L. (2002). “Underestimating Costs in Public Works Projects: Error or Lie?” *Journal of the American Planning Association*, vol. 68, no. 3, Summer, pp. 279-295.
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N. ve Rothengatter, W. (2003). *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*. Cambridge University Press.
- Flyvbjerg, B., Holm, M.K.S. ve Buhl, S.L. (2004). “What Causes Cost Overrun in Transport Infrastructure Projects?” *Transport Reviews*, vol. 24, no. 1, January, pp. 3-18.
- Flyvbjerg, B., Holm, M.K.S. ve Buhl, S.L. (2005) “How (In)accurate Are Demand Forecasts in Public Works Projects? The Case of Transportation,” *Journal of the American Planning Association*, vol. 71, no. 2, Spring, p.p.131-146.
- Flyvbjerg, B. (2006) “From Nobel Prize to Project Management: Getting Risks Right,” *Project Management Journal*, vol. 37, no. 3, Ağustos. s. 5-15.
- Flyvbjerg, B. (2009) “Survival of the Unfittest: Why the Worst Infrastructure Gets Built, and What We Can Do about It,” *Oxford Review of Economic Policy*, vol. 25, no. 3, s. 344–367.
- Flyvbjerg, B. ve Budzier, A. (2011) “Why Your IT Project Might Be Riskier Than You Think,” *Harvard Business Review*, vol. 89, no. 9, Eylül, s.s. 24-27.
- Flyvbjerg, B. (2012). *Why Mass Media Matter to Planning Research: The Case of Megaprojects*. *Journal of Planning Education and Research*, 32(2), 169-181. <https://doi.org/10.1177/0739456X12441950>
- Flyvbjerg, Bent, Landman, Todd ve Schram, Sanford (eds.) (2012). *Real Social Science: Applied Phronesis*. Cambridge University Press.

- Flyvbjerg, B. (2014). What you Should Know about Megaprojects and Why: An Overview. *Project Management Journal*, 45(2), 6-19. <https://doi.org/10.1002/pmj.21409>
- Flyvbjerg, Bent (ed.) (2017). *The Oxford Handbook of Megaproject Management*, Oxford Handbooks. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780198732242.001.0001>.
- Flyvbjerg, Bent ve Gardner, Dan. (2023). *How Big Things Get Done: The Surprising Factors That Determine the Fate of Every Project, from Home Renovations to Space Exploration and Everything In Between*. Macmillan.
- Foucault, M. (1980). *Power/ Knowledge: Selected interviews and other writings*. (Editörler: C. Gordon, L. Marshall, J. Mepham, & K. Soper). Pantheon Books.
- Foucault M. (1981) *The Order of Discourse. Untying the Text: A Post-structuralist Reader* (Ed. R. Young) adlı eserin içinde. London: Routledge 48–50.
- Foucault, Michel (1992). *Hapishanenin Doğuşu* (Çev. Mehmet Ali Kılıçbay). Ankara: İmge Kitapevi
- Foucault, Michel (1999). *Bilginin Arkeolojisi* (Çev. Veli Urhan). İstanbul: Birey Yayıncılık.
- Francis, B. (2010) Gender, toys and learning. *Oxford Review of Education*, 36 (3), 325–344.
- Freeman Fox and Partners ve BOTEK A.Ş. (1977). İkinci Boğaz Geçişi Fizibilite Etüdü Nihai Rapor Özeti. Ağustos.
- Frick, K. T. (2008). The Cost of the Technological Sublime: Daring Ingenuity and the New San Francisco-Oakland Bay Bridge, *Decision-Making On Mega-Projects: Cost–benefit Analysis, Planning, and Innovation*, eds. H. Priemus, B. Flyvbjerg, B. V. Wee, Edward Elgar Publishing, MA; 239-62.
- Frisby, David ve Featherstone, Mike. (Ed.) (1997). *Simmel On Culture: Selected Writings Theory, Culture & Society*. Sage Publications, Inc.
- Galster, George, Hanson, Royce, Wolman, Harold, Coleman, Stephen, Freihage, Jason (2001). “Wrestling Sprawl to the Ground: Defining and Measuring an Elusive Concept”, *Housing Policy Debate*, S. 12(4), s. 681-717.
- Gee, J. P. (1996). *Social Linguistics and Literacies: Ideology in Discourse*. London: Taylor and Francis.
- Gee, J. P. (2005) *An Introduction to Discourse Analysis Theory and Method* (second edition). London: Routledge.

- Gellert, Paul K. ve Lynch, Barbara D. (2003). Mega Projects as Displacements. *International Social Science Journal*. 55/175. s. 15-25
- Geraldi, J., Lee-Kelly, L., & Kutsch, E. (2010). The Titanic sunk, so what? Project manager response to unexpected events. *International Journal of Project Management*, 28, 547–558.
- Gevgilili, Ali. (1969). “Bunalımda Boğaz köprüsü”. *Milliyet*. 5 Temmuz.
- Giddens, A. (2016). *Modernliğin Sonuçları* (Çev. Ersin Kuşdil) 7. Basım. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Gilat, M., ve Sussman, J.M. (2003). Coordinated Transportation and Land Use Planning in the Developing World: Case of Mexico City. *Transportation Research Record*, 1859, 102 - 109.
- Gönültaş, Nuh. (2013). “İstanbul fethedilmiş, Amerika keşfedilmiştir”. *Bugün*. 29 Mayıs
- Görener, Ali ve Görener, Ömer. (2008). Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler. *Journal of Yasar University*. 3(10),1213-1232.
- Göze, Ergun. (1970). “Köprüler yaptırđım”. *Tercüman*. 21 Şubat.
- Göze, Ergun. (1972). *Köşebaşı*. İstanbul: Semerkant Yayınları.
- Göze, Ergun (1985). “Fethi Mübiyn...”. *Tercüman*. 29 Mayıs.
- Göze, Ergun (1988). “Neler oldu, neler oldu?”. *Tercüman*. 10 Temmuz.
- Gözler, Kemal. (1988). “Halkoylarnasının Değeri”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt XL Sayı 1-4, s.97-113.
- G20 Turkey (2015). <http://g20.org.tr/bosphorus-bridge-turkey/> (Son erişim tarihi: 28.11.2021)
- Golding, Clinton (2017). Advice for writing a thesis (based on what examiners do). *Open Review of Educational Research*, 4:1, 46-60, DOI: 10.1080/23265507.2017.1300862
- Gramsci, A. (1971). *Prison Notebooks*, Lawrence and Wishart: London
- Guyer, Paul ve Wood, Allen W. (1998). *Immanuel Kant: Critique of Pure Reason*. Cambridge University Press.
- Gül, Murat (2015). Menderes Dönemi İstanbul’unda İmar Hareketleri ve Arka Planı. *Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi: Mimari* (Ed. Coşkun Yılmaz) (Cilt VIII.) içinde. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları s.536-555
- Günaydın (Mayıs 25, 1985). “Köprüde İngiliz inadı”.

- Günaydın. (Temmuz 3, 1988). “Özal’ın köprü şovu!”.
- Gündüz, Süleyman. (2013). “Mostar Köprüsü’nden Yavuz Sultan Selim’e”. Yeni Şafak. 31 Mayıs.
- Güneş. (1985). “Hayırlı Olsun”. 30 Mayıs.
- Güneş (2016). “Diriliş ve Yükseliş”. 27 Ağustos.
- Güngör, Tevfik. (2008). “Dünya’nın 28. Yılı”. Dünya Gazetesi. 4 Mart.
- Güngör, Tevfik. (2013). “Üçüncü köprü hayırlı olsun”. Dünya. 29 Mayıs.
- Güngör, Tevfik (2016). “Yavuz Sultan Selim köprüsü önemli bir projedir”. Dünya. 26 Ağustos.
- Gür, T. (2013). Post-Modern Bir Araştırma Yöntemi Olarak Söylem Çözümlemesi. Zeitschrift für die Welt der Türken, 5(1), 185-202.
- Güzel, Hasan Celal. (2013). “Fatih fetih ve 3. köprü”. Sabah. 29 Mayıs.
- Habermas, J. (1987) The Philosophical Discourse of Modernity (trans. F. Lawrence). Cambridge, MA: Massachusetts Institute of Technology.
- Habertürk (2013). “Avrupa’dan Asya’ya Yavuz Sultan Selim”. 30 Mayıs.
- Habertürk (2013). “Kızan da var, beğenen de”. 31 Mayıs.
- Habertürk (2016). “Topbaş: Kesilen ağaçların yerine belki on katı ağaç dikildi”. 31 Mayıs.
- Habertürk (2016). “Başbakan Binali Yıldırım: İstanbul’un trafiği rahatlayacak”. 26 Ağustos.
- Hakan, Ahmet. (2013). “Hanımlar, tekmeler, tokatlar ve dumanlar”. Hürriyet. 30 Mayıs.
- Hakan, Ahmet. (2013). “Siz ne ara bu denli nezaketsiz oldunuz”. Hürriyet. 31 Mayıs.
- Hakan, Ahmet. (2016). “PKK’lı bir alçağa göre demokrat olmanın koşulu”. Hürriyet. 27 Ağustos.
- Hall, P. (1980). Great planning disasters. London, England: Penguin Books.
- Halman, Talat. (1969). “Halka Köprü Kurmak”. Milliyet. 12 Mart.
- Hammond, N. G. L., ve Roseman, L. J. (1996). The construction of Xerxes’ bridge over the Hellespont. The Journal of Hellenic Studies, 116, 88–107. doi:10.2307/631957
- Hartley, J. (2008). Academic Writing and Publishing: A Practical Guide, Routledge.
- Harvey, D. (2008). The Right to the City. New Left Review, 53, 23-40.
- Harvey, David. (2015). “Slums and Skyscrapers: Space, Housing and the City Under Neoliberalism”, Londra: 28.06.2015 (<http://davidharvey.org/2015/07/video-david->

[harveyslums-skyscrapers-space-housing-and-the-city-underneoliberalism/](#)). (Son erişim tarihi: 22.05.2024).

Harvey, David (2022). Kent Deneyimi (Çev. Esin Soğancılar). İstanbul: Sel Yayıncılık.

Helm, D. (2008). "Time to Invest: Infrastructure, the Credit Crunch and the Recession," Monthly Commentary, December 18, www.dieterhelm.co.uk. Son erişim tarihi: 22.05.2022

Hellyer, M. (2023). Megaprojects & mega holes: sublime lessons for Australia's submarine enterprise. <https://strategicanalysis.org/megaprojects-mega-holes-sublime-lessons-for-australias-submarine-enterprise/>. Son erişim tarihi: 22.12.2023

Herman, Edward S. ve Chomsky, Noam. (1988). Manufacturing Consent: The Political Economy of the Mass Media. Pantheon Books.

Henry, F. ve Tator, C. (2002). Discourses of Domination: Racial Bias in the Canadian English-Language Press. Toronto: University of Toronto Press. <https://doi.org/10.3138/9781442673946>

Hürriyet (1984). "Köprü'nün canı çıktı!". 20 Ağustos.

Hürriyet. (1984). "Boğaz Köprüsü'ne alternatif: 'Deniz Otobüsü'". 13 Aralık.

Hürriyet. (1984). "Sis, trafiği altüst etti". 18 Aralık.

Hürriyet. (1985). "Özal: 2. Köprü 3 yılda bitecek. 19 Nisan.

Hürriyet. (1985). "Köprü Bayramı". 29 Mayıs.

Hürriyet (2016). "Gurur Köprüsü". 27 Ağustos.

IC (İbrahim Çeçen Holding). (2024). 3.Boğaz Köprüsü. <https://www.icholding.com.tr/tr/altyapi/ProjeDetay/6> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).

Ilıcak, Nazlı (1985). "Mavnacı zihniyet ve Boğaz Köprüsü". Tercüman. 30 Mayıs.

Ilıcak, Nazlı (1985). "Fatih Köprüsü ilk adım mı?". Tercüman. 1 Haziran.

Ilıcak, Nazlı. (2013). "Anlamli bir açılış". Sabah. 30 Mayıs.

Ilıcak, Nazlı. (2013). "Yavuz ve Aleviler". Sabah. 31 Mayıs.

International Road Federation (IRF)/ Uluslararası Karayolu Federasyonu. (2024). Misyon. <https://www.irf.global/about/> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).

İhlas Gazetecilik (2024). "Tarihçe". <https://www.ihlasgazetecilik.com.tr/tarihce#:~:text=T%C3%BCrkiye%20Gazetesi%2C%20Dr.,%E2%80%9CHakikat%E2%80%9D%20ismi%20ile%20kuruldu.> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).

İnalçık, H. (2018). Osmanlı ve Avrupa; Osmanlı Devleti'nin Avrupa Tarihindeki Yeri. İstanbul: Kronik Kitap

İpekçi, Abdi. (1970). “Hayırlı olsun”. Milliyet. 28 Ocak.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Tutanak Özeti. (1970). “Çevre Yolu Hakkındaki Tartışmalar”. 6 Ekim.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB). (1995). “İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı Raporu”, Planlama ve İmar Daire Başkanlığı. Şehir Planlama Müdürlüğü. İstanbul.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB). (2009). “2009 – 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı”. <https://sehirplanlama.ibb.istanbul/ust-olcekli-planlar/> Son erişim tarihi: 22. 05.2019

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB). (2011). “İstanbul Metropoliten Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı”. http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/Birimler/ulasimPlanlama/Documents/%C4%B0UAP_Ana_Raporu.pdf Son erişim tarihi: 22. 05.2019.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB). (2012). 2012 yılı Faaliyet Raporları. <https://ibb.istanbul/ibb/faaliyet-raporlari/> Son erişim tarihi: 22. 05.2021

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB). (2013). 2013 yılı Faaliyet Raporları. <https://ibb.istanbul/ibb/faaliyet-raporlari/> Son erişim tarihi: 22. 05.2021

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB). (2017). “İstanbul Ulaşım Raporu”. <https://uym.ibb.gov.tr/kurumsal/kutuphane/2017-istanbul-y%C4%B1ll%C4%B1k-ula%C5%9F%C4%B1m-raporu> Son erişim tarihi: 22. 05.2022

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB). (2020). 2004-2019 yılları arasındaki Faaliyet Raporları. <https://ibb.istanbul/ibb/faaliyet-raporlari/> Son erişim tarihi: 22. 05.2020

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB). (2022). <https://www.metro.istanbul/> Son erişim tarihi: 22. 05.2022

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB). (2024). Atatürk (Unkapanı) Köprüsü. <https://cevre.ibb.istanbul/deniz-hizmetleri-sube-mudurlugu/ataturk-unkapani-koprusu/> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).

Jacobs, Jane (1961). The Death and Life of Great American Cities, New York: Random House.

Jacobs, K. (2006). Discourse Analysis and its Utility for Urban Policy Research. Urban Policy and Research, 24(1), 39-5

Johnson, M. P. (2001). Environmental Impacts of Urban Sprawl: A Survey of the Literature and Proposed Research Agenda. Environmental and Planning A, 33, 717-735.

<http://dx.doi.org/10.1068/a3327>

Kabaklı, Ahmet (1985). “Uğur Günü”. Tercüman. 30 Mayıs.

Kabaklı, Ahmet (1985). “Fatih’e Layık Olmak”. Tercüman. 31 Mayıs.

Kabaklı, Ahmet (1988). “Nasıl methedeyim?”. Tercüman. 4 Temmuz.

Kadın Gazetesi. “Adviye Fenik ile Mülakat”. 12 Mart 1951.

Kaliforniya Kanunları (1929).

[https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?sectionNum=1929.&lawCode=CIV#:~:text=The%20hirer%20of%20a%20thing,\(Amended%20by%20Stats](https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?sectionNum=1929.&lawCode=CIV#:~:text=The%20hirer%20of%20a%20thing,(Amended%20by%20Stats). Son Erişim: 21.05.2021

Kantoğlu, Orhan (1988) “Fatih Sultan Mehmet ve Rumeli Hisarı”. Sabah. 2 Temmuz.

Kapan, İsmail (2013). “Yavuz Sultan Selim Han ve tarih şuuru...”. Türkiye. 30 Mayıs

Kapan, İsmail (2013). “Türkiye büyük devlettir”. Türkiye. 27 Ağustos.

Kaplan, Hilal (2013). “Yavuz ve Aleviler”. Yeni Şafak. 31 Mayıs.

Kara, Meltem (2016). “Üçüncü Köprü 7 ilçeyi uçurdu”. Vatan. 30 Ağustos.

Karaalioglu, Seyit Kemal (1974). Resimli Türk Edebiyatçılar Sözlüğü. İstanbul: İnkılâp ve Aka Kitabevleri.

Karagöl, Erdal Tanas (2016). “İpek Yolu’nun Bağlantısı: 3. Köprü”. Yeni Şafak. 10 Mart.

Karagöl, Erdal Tanas (2016). “15 Temmuz’un ekonomide izleri silindi mi?”. Yeni Şafak. 25 Ağustos.

Karahasanoğlu, Ali İhsan. (2013). “Siz de köprü yapın adını ‘Şah İsmail’ koyun!”. Yeni Akit. 30 Mayıs.

Karakoç, Ercan (2015). “Boğaziçi Köprüsü”. Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi: İktisat, Ulaşım ve Haberleşme (Ed. Coşkun Yılmaz) (Cilt VI.) içinde. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları. s.519-525

Karakoç, Ercan (2015a). “Cumhuriyet Döneminde İstanbul’da Ulaşım”. Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi. (Ed. Coşkun Yılmaz) İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. s.502-533.

Karaman, Yavuz (2013). “İstanbul ‘vizyon’ projelerle atakta”. Milliyet. 19 Mayıs.

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM). (1968). Boğaziçi Köprüsü Fizibilite Etüdü. İstanbul.

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM). (1983). İşletmeye Açılışının 10. Yıl Dönümünde Boğaziçi Köprüsü, Ekim. 17. Bölge Müdürlüğü. İstanbul.

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM). (2012). Trafik ve Ulaşım Bilgileri Raporu. <https://www.kgm.gov.tr/sayfalar/kgm/sitetr/istatistikler/trafikveulasim.aspx> Son erişim tarihi: 22.05.2024.

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM). (2015) Boğaziçi Köprüsü ve Fatih Sultan Mehmet (FSM) Köprüsü geçiş sayıları raporları. Karayolları Genel Müdürlüğü, 1. Bölge Müdürlüğü, İstanbul.

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM). (2020). Otoyol ve Köprü Gelirleri (2001-2019). <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/OtoyolMaliBilgileri/OtoyolVeKopruGelirleri%282001-2019%29.pdf> Son Erişim: 21.05.2020

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM). (2023) “Önemli ve Global Projeler”. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/OtoyolProjeleri/KuzeyMarmara.aspx>

<https://www.ysskoprusuveotoyolu.com.tr/TR/icerik/ilklerin-koprusu-yss-126> Son Erişim: 21.05.2023

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM). (2024). Boğaziçi Köprüsü/ 15 Temmuz Şehitler Köprüsü Proje Bilgileri. <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Bolgeler/1Bolge/BogaziciKoprusuProjeBilgileri.pdf> Son erişim tarihi: 22.05.2024.

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM). (2024a). Fatih Sultan Mehmet Köprüsü. <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Bolgeler/1Bolge/FatihSultanMehmetTarihce.pdf> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM). (2024b). Trans-European North-South Motorway Project (TEM). https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteEng/Root/Gdh/InternationalProjects/TE_M.aspx (Son erişim tarihi: 22.05.2024).

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM). (2024c). Kuzey Marmara (3. Boğaz Köprüsü Dahil) Otoyolu Odayeri-Paşaköy Kesimi. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/OtoyolProjeleri/KuzeyMarmara.aspx> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM). (2024ç). Yavuz Sultan Selim Köprüsü <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/ProjelerDetay.aspx?q=37> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).

- Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM). (2024d). Mega Projeler. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/MegaProjeler.aspx>. (Son erişim tarihi: 22.05.2024).
- Karpat, Kemal H. (2010). Türk Demokrasi Tarihi. İstanbul: Timaş Yay.
- Karpat, Kemal H. (2019). Osmanlı Devleti'nin Kısa Sosyal Tarihi. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Kazgan, Gülten (1968). "Yine Boğaz Köprüsü". Cumhuriyet. 15 Mayıs.
- Kazgan, Gülten (1969). "Yine Köprüye 'Hayır'". Milliyet. 16 Ocak.
- Keskin, A. (1981). Dolmuş Minibüs System in İstanbul, A Case Study in İstanbul (ed. H. İbrahim Şanlı). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Matbaası.
- Kılıç, Altemur (1988). "Bir köprü-üç İstanbul". Tercüman. 11 Temmuz.
- Kırcioğlu, Gözde. (2023). A Growing İstanbul: The Opening of the Bosphorus Bridge. A Hundred Years of Republican Turkey: A History in a Hundred Fragments isimli eserin içinde. Leiden University Press. s. 283-287
- Kıvanç, Taha (2014). "Yeni medya düzeni eskileri hatırlattı". Star Gazetesi. 14 Haziran. <https://www.star.com.tr/yazar/yeni-medya-duzeni-eskileri-hatirlatti-yazi-895820/> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).
- Kiras, İbrahim (2013). Yavuz Sultan Selim". Star. 31 Mayıs.
- Klein, Sonja J. (2000). The Nature of the Sublime isimli Master Tezi.
- Knudsen, C., & Tsoukas, H. (2005) (Eds). Oxford handbook of organization theory. Oxford, England: Oxford University Press.
- Koçaş, Sadi (1968). "Boğaz Köprüsü". 6 Temmuz Cumhuriyet Gazetesi.
- Kolat, T. (2014) Urban Integrated Mega Projects in the Northern İstanbul Metropolitan Region: Echoes of Global Urbanisation on İstanbul, Unpublished MSc Thesis, KTH, Stockholm.
- Koru, Fehmi (2013). "Ayıbı tadında bırakın...". Star. 31 Mayıs.
- Kökalan Çimrin, F. (2023). Tez Yazımı için Bir Rehber: Ontolojiden Metodolojiye Genel Bir Bakış. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 25(1), 317-332. <https://doi.org/10.16953/deusosbil.1184686>
- Köksalan, G. ve Öztürk, D. (2017). İstanbul'un "Mega" Dönüşümünü Haritalamak. Mimarist (Derleyen: Gül Köksal). Yıl: 17. Sayı: 58. s.56-69.
- Kömürcüoğlu, M. (2018). Türkiye'de Şehir ve Toplum Tarih, Teori ve Temel Meseleler İstanbul: Ketebe Yayınevi.
- Kubalı, Hüseyin Nail. (1971). Anayasa Hukuku, İstanbul: İ.Ü. Hukuk Fakültesi Yayını.

- Kubat, A. S., Kaya, H. S., Sarı, F., Güler, G. ve Özer, Ö. (2007). The Effects of Proposed Bridges On Urban Macroform of Istanbul: A Syntactic Evaluation. 6. Space Syntax Sempozyum Bildirisi.
- Kurtgözü, A. E., (2023). Turkey makes its own car: automotive ventures and the cars of the revolution. *TURKISH STUDIES*, vol.24, no.2, 278-308.
- Kuzey Ormanları Savunması (KOS). (2014). “İstanbul’da Yaşam, Ulaşım Koşulları ve 3. Köprü”. <https://www.ekoharita.org/project/kuzey-ormanlari-savunmasi/> Son erişim: 12.12.2021
- Küçükömer, İdris. (2012). *Batılılaşma ve Düzenin Yabancılaşması, İstanbul: Profil Yayınları.*
- Kwak, Y.H., Walewski, J., Sleeper, D., & Sadatsafavi, H. (2014). What can we learn from the Hoover Dam project that influenced modern project management? *International Journal of Project Management*, 32, 256–264.
- Laclau, E. ve Mouffe, C. (1985). *Hegemony and Socialist Strategy: Towards a Radical Democratic Politics.* Verso: London
- Laferrière, Julien. (1947). *Manuel de droit constitutionnel*, Paris: Editions domat montchrestien.
- Larrain, J. (1983). *Marxism and Ideology*, McMillan: London
- Layder, D. (1998). *Sociological Practice Linking Theory and Social Research.* SAGE Publications
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space.* (D. Nicholson-Smith, Trans.). Cambridge, MA: Blackwell.
- Lefebvre, Henri (2007). *Modern Dünyada Gündelik Hayat* (Çev. Işın Gürbüz). İstanbul: Metis Yayınları.
- Lefebvre, H. (2014). *Mekânın Üretimi*, (I. Ergüden, Çev.), Sel Yayıncılık.
- Lenfle, S. (2011). The strategy of parallel approaches in projects with unforeseeable uncertainty: The Manhattan case in retrospect. *International Journal of Project Management*, 29, 359–373.
- Lowe, John W. (1975). Land speculation: Does it have real economic consequences?. *Finance & Development*, 0012(003), A009. Retrieved Dec 5, 2024, from <https://doi.org/10.5089/9781616353223.022.A009>
- Lukacs, G. (1971). *History and Class Consciousness.* Merlin Press: London

- Maclure, J. (2003). The Politics of Recognition at an Impasse? Identity Politics and Democratic Citizenship. *Canadian Journal of Political Science*, 36, 3-21. <http://dx.doi.org/10.1017/s0008423903778500>
- Mardin, Şerif. (1967). Historical Determinants of Stratification: Social Class and Class Consciousness in Turkey. Comparative Administrative Group, American Society for Public Administration.
- Mason, M. ve Clarke, M. (2010). Post-Structuralism and Education. *International Encyclopedia of Education* (3. Baskı). s. 175-182. <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-044894-7.01730-9> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).
- McCann, E. J., Ward, K. (2012). Assembling urbanism: Following policies and ‘studying through’ the sites and situations of policy making. *Environment and Planning A*, 44(1), 42–51.
- McKenzie, M. (2017). Affect theory and policy mobility: challenges and possibilities for critical policy research. *Critical Studies in Education*, 58(2), 187-204.
- Mengi, Güngör (1988). “Sivriliklere törpü”. *Sabah*. 4 Temmuz.
- Mengi, Güngör (2013). “Laik devlet dinin emri”. *Vatan*. 30 Mayıs.
- Mengi, Ruhat (2013). “Gezi Parkı için Günay konuşmuş”. *Vatan*. 31 Mayıs.
- Merriam, S. B. (2018). Nitel araştırma desen ve uygulama için bir rehber (S. Turan, Çev.). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Miles, M. B. ve Huberman, A. M. (1994). *Qualitative data analysis: An expanded Sourcebook*. (2. ed). Thousand Oaks, CA: Sage.
- Milli Gazete (2013). “Adı Yavuz, yolu Selim olsun”. 30 Mayıs.
- Milliyet. (1957). “Araba vapuru sıkıntısı had safhada”. 17 Temmuz.
- Milliyet. (1968). “Hadiseli bir seçim”. 3 Haziran.
- Milliyet. (1968). “Demirel: Türkiye’nin yol davası halledilecek”. 23 Haziran.
- Milliyet. (1969). “Henüz Erken”. 15 Ocak.
- Milliyet. (1969). “Köprüye karşı kampanya açıldı.”. 19 Mart.
- Milliyet. (1969). “Köprü için 800 milyon lira kredi alıyoruz”. 2 Temmuz.
- Milliyet. (1969). “Şoförler araba vapurlarını boykot etti.”. 12 Eylül.
- Milliyet. (1969). “Boğaz köprüsü için teklifler belli oldu.”. 23 Eylül.
- Milliyet. (1969). “Yağışın devamı ve ısının düşmesi bekleniyor”. 28 Kasım.
- Milliyet. (1969). “Asma Köprüsü”. 17 Aralık.
- Milliyet. (1970). “Boğazda çalışma: İki gemi çarpıştı”. 28 Ocak.
- Milliyet. (1970). “Temel Atıldı”. 21 Şubat.

- Milliyet (1978). “Boğaz’a demiryolu”. 27 Nisan.
- Milliyet (1984). “İkinci köprü için 40 başvuru”. 28 Aralık.
- Milliyet. (1985). “2. Köprü için 5 ülke yarışıyor”. 12 Şubat.
- Milliyet. (1987). “3. Köprü için istimlak yok”. 23 Ekim.
- Milliyet (2013). “Boğaz’a bir sultan daha”. 30 Mayıs.
- Mimarlar Odası (1968). Boğaz Köprüsü Üzerine Mimarlar Odası Görüşü. İstanbul: Mimarlar Odası
- Mimarlar Odası (1973). Boğaziçi ve Çevresinde Yerleşme ve Kentleşme Olayları ve Sorunları. Mimarlık, Yıl:10 Sayı:120. s.13-16.
- Mimarlık. (1975). Bir Köprü Bir Köprü Daha. 10 Ekim. Sayı: 143. s.16-17.
- Mishler, E. G. (1991) Representing discourse: the rhetoric of transcription. *Journal of Narrative and Life History*, 1 (4), ss. 255–280.
- Miş, Nebi (2015). “İstanbul Seçimleri 1950-2014”. *Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi: Siyaset, Yönetim ve Demografi* (Ed. Coşkun Yılmaz) (Cilt III) içinde. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları. s.346-371.
- Mitler, L. (1979). The Genoese in Galata: 1453–1682. *International Journal of Middle East Studies*, 10(1), 71–91. doi:10.1017/S0020743800053332
- Morris, P. W. G., & Gerald, J. (2011). Managing the institutional context for projects. *Project Management Journal*, 42(6), 20–32.
- Mumford, L. (1970). *The Culture of Cities*. Harcourt Brace, New York.
- Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia-Ulusal Bilim ve Teknoloji Müzesi, “Leonardo da Vinci’nin Galata Köprüsü çizimleri, 1502” <https://www.museoscienza.org/it/english/leonardo/invenzioni/pontegalata.asp> (Erişim tarihi: 12.12.2020)
- Mutlu, Mustafa. (2013). “Dün ‘cinayet’ diyordu, şimdi kendisi yapıyor!”. *Vatan*. 31 Mayıs.
- Müderrişoğlu, Okan (2016). “Köprü pozisyonuna getirilmek istenen ülke”. *Sabah*. 30 Mayıs.
- Nadi, Nadir. (1968). “Kel başa”. *Cumhuriyet*. 29 Ağustos.
- Nadi, Nadir. (1968a). “Sağcının köprüsü”. *Cumhuriyet*. 3 Eylül.
- Nadi, Nadir. (1970). “Köprü ve Kültür”. *Cumhuriyet*. 22 Şubat.
- Narlı, Nilüfer (2013). “Yavuz adı, Aleviler için olumsuzdur”. *Habertürk*. 31 Mayıs.
- Nechyba, Thomas, J., and Randall P. Walsh. (2004). “Urban Sprawl”. *Journal of Economic Perspectives*, 18 (4): 177–200. DOI: 10.1257/0895330042632681

- Neuman, W. (2014) Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches. Pearson, Essex, UK.
- Oktay, F.Y., Gökaşan, E., Sakınç, M., Yaltırak, C., İmren, C., Demirbağ, E. (2002). The effects of the North Anatolian Fault Zone on the latest connection between Black Sea and Sea of Marmara. Mar. Geol. 190, 367–382.
- Oktay, T. (2011). Osmanlı’da Büyükşehir Belediye Yönetimi: İstanbul Şehremaneti. İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- Orhon, Orhan Seyfi. (1970). “Asma Köprü!”. Son Havadis. 23 Şubat.
- Orhon, Orhan Seyfi. (1971). “Boğaz Köprüsü”. Son Havadis. 25 Kasım.
- Ortaylı, İlber (2019). Yılmaz Öztuna. Türkiye Diyanet Vakfı (TDV) İslâm Ansiklopedisi (3. basım) EK-2. Cildinin içinde. Ankara: TDV Yay. s. 390-391.
- Oylu, Nezih M. (1970). İstanbul Çevre Yolu ve Boğaziçi Köprüsü Raporu. 17. Bölge Karayolları Müdürlüğü. İstanbul.
- Oylu, Nezih M. (1973). Asma Köprülerin Tarihçesi, Boğaziçi Köprüsü Cumhuriyetin 50. Yılına Armağan içinde. İstanbul: Boğaziçi Yayınları. s.33-36.
- Öncü, E. (1995). 2500 Yıllık Boğaz Geçışı. İstanbul Dergisi. 14, 67-72.
- Övür, Mahmut (2016). “Bir köprü açmak”. Sabah. 27 Ağustos.
- Öymen, Altan (1986). “Hangisi çağdaş?”. Milliyet. 15 Haziran.
- Öz, Asım (Haz.). (2020). Tarık Buğra Kitabı: “Hatırlayıp Yeniden Bulmak” (Birinci Baskı). İstanbul: Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları
- Özdek, Refik. (1968). “Boğaz Köprüsü”. Bugün. 8 Haziran.
- Özdemir, Hüseyin. (2018). Nizamettin Nazif Tepedelenlioğlu’nun Hayatı, Edebi Kişiliği ve Romanlarının İncelenmesi isimli Yüksek Lisans Tezi.
- Özdil, Yılmaz. (2013). “Vaazi Köprüsü”. Hürriyet. 31 Mayıs.
- Özen, Dilvin. (2022). “Kamu Yönetim Politikaları Bağlamında Dönüşüm: Yönetişimden Akıllı Kentlere”. Cilt 1: Dirençli Şehirler için Vizyoner Yönetim (ed. Hamza Ateş) içinde. Kocaeli/ İzmit: İlksan Matbaacılık ve Nobel Yayıncılık s. 533-554.
- Özer, K. (2012). Yap-İşlet-Devret Modeli ve Türkiye Uygulamaları. Ziraat Mühendisliği (358), 30-35.
- Özlü, N. (2021). II. Mahmud Döneminde İstanbul: Kent, İdeoloji ve Mimari. Mimarlık ve Yaşam, 6(1), 199-222. <https://doi.org/10.26835/my.856072>
- Öztuna, Yılmaz. (1968). “Boğaz köprüsü yapılmalıdır”. Dünya. 10 Eylül.

- Öztürk, Oğuzhan Murat (Ed.). (1992). *Politika Dışı* (Dördüncü Basım), İstanbul: Ötüken Neşriyat.
- Özyörük, Mukbil (1988). “Eser verme heyecanı”. *Tercüman*. 7 Temmuz.
- Paccoud, Antoine (2015) *Planning law, power, and practice: Haussmann in Paris (1853–1870)*. Planning Perspectives. DOI: 10.1080/02665433.2015.1089414
- Paçal, Mustafa. (2013). “Başlarken”. *Taraf*. 6 Haziran.
- Patton, M. Q. (2002). *Qualitative Research and Evaluation Methods* (Third Edition). SAGE Publications.
- Pavoni, A., ve Tulumello, S. (2020). What is urban violence? *Progress in Human Geography*, 44(1), 49-76. <https://doi.org/10.1177/0309132518810432>
- Peck, J., & Theodore, N. (2015). *Fast policy: Experimental statecraft at the thresholds of neoliberalism*. Minneapolis, MI: University of Minnesota Press.
- Peremeci, Bilgin (1985). “Turgut Özal Japonya Yolunda...”. *Son Havadis*. 18 Mayıs.
- Peremeci, Bilgin (1985). “İstanbul’un fethi ve kurtuluşu”. *Son Havadis*. 29 Mayıs.
- Peremeci, Bilgin (1988). “Özal’ın köprüsü açıldı”. *Son Havadis*. 4 Temmuz.
- Perković, Jana (2018). Saskia Sassen on buildings as a global asset class. *Assemble Papers*. <https://assemblepapers.com.au/2018/11/08/saskia-sassenthe-limits-of-the-material/> (Son erişim: 12.12.2020)
- Peters, Tom F. (1987). *Transitions in Engineering: Guillaume Henri Dufour and the Early 19th Century Cable Suspension Bridges*. Birkhauser.
- Pluhar, Werner S. (1987). *Immanuel Kant: Critique of Judgment*. Indianapolis/Cambridge: Hackett Publishing Company.
- Pascoe, Elaine, (1999). *The Brooklyn Bridge (Building America)*. Blackbirch Marketing.
- Posta (2013). “Osmanlı Köprüsü”. 30 Mayıs.
- Potter, Jonathan A. (1998). 3.06 Qualitative and Discourse Analysis. *Comprehensive Clinical Psychology Dergisi*. (3) 117-144.
- Pulur, Hasan. (1968). “Hökümet Estanbole asma korpi yapıyor”. *Milliyet*. 5 Ekim.
- Pulur, Hasan (1983). “Yine Başladılar”. *Hürriyet*. 12 Ekim.
- Pulur, Hasan (1984). “Köprü’den geçti Özal”. *Hürriyet*. 6 Aralık.
- Pulur, Hasan. (2013). “Köprü ve Yavuz”. *Milliyet*. 31 Mayıs.
- Purvis, T. ve Hunt, A. (1993). Discourse, Ideology, *The British Journal of Sociology*. 44(3) (Eylül) s.473-499

- Qualter, T. H. (1980). *Propaganda Teorisi ve Propagandanın Gelişimi*. Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 35(01). https://doi.org/10.1501/SBFder_0000001406
- Ricardo, David (2015), *Siyasal İktisadın ve Vergilendirmenin İlkeleri* (Çev. Barış Zeren), 3. Baskı. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Roberts, W. Rhys. (1907). *On Longinus The Sublime* (İkinci Baskı). Cambridge: University Press
- Rodrigue, Jean-Paul. (2024). *The Geography of Transport Systems*. Routledge.
- Rosenbaum, David L. (2009). Bridge to the Future: Franklin Roosevelt's Speech at the Dedication of the Triborough Bridge. *Social Education*, V:73. N:7 s.310-314.
- Roy, A. (2009) The 21st-Century Metropolis: New Geographies of Theory, *Regional Studies* 43(6) 819-30.
- Sabah. (1988). “Özal’ın Ekimde seçim planı”. 4 Temmuz.
- Sabah (2016). “Türkiye’nin gururu dünyanın harikası”. 27 Ağustos.
- Sağırılı, Ahmet (1988). “Yüreğimiz sağlam kalbimiz rahatsız”. Türkiye. 6 Temmuz.
- Sanır, Arslan Bekir. (2011). *Türk Otomotiv Sanayii: Kuruluş ve Gelişim Sürecinde Yazılanlar, Belgeler ve Yorumlar Cilt I, 1964 Yılı ve Öncesi*, Ankara: Önder Matbaacılık.
- Sarıdağlı, K. (1989). *Boğaz Köprülerinin Düzenlenmesi* adlı Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi.
- Sassen, Saskia. (2007). *The Global City. A Companion to the Anthropology of Politics* (edt.: David Nugent ve Joan Vincent) isimli eserin içinde. Blackwell Publishing Ltd. s.168-178.
- Saussure, F. D. (1959). *Course in general linguistics*. New York: Philosophical Library.
- Saya, Mehmet. (2022). *Denizcilik Sektöründe Bir Kamu İktisadi Teşebbüsü: Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı (1952-1983)*. İstanbul: Libra.
- Scott, J. C. (1998). *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. Yale University Press. <http://www.jstor.org/stable/j.ctt1nq3vk>.
- Scranton, P. (2015). Projects as a focus for historical analysis: Surveying the landscape. *History and Technology: An International Journal*, 30(4), 354–373.
- Seggie, F. N. ve Bayyurt, Y. (2017). Nitel araştırma yöntemi. F. N. Seggie, Y. Bayyurt (Ed.), *Nitel Araştırma Yöntem, Teknik Analiz ve Yaklaşımları* içinde (11-23. ss.), Anı Yayınları.
- Selçuk, İlhan (1968). “Boğaz Köprüsü”. *Cumhuriyet*. 11 Şubat.

- Selçuk, İlhan (1968a). “Arsa düzenbazlığı ile İstanbul Boğazı köprüsü”. Cumhuriyet. 20 Şubat.
- Selçuk, İlhan (1968b). “Üç Ayaklı Köprü”. Cumhuriyet. 14 Mayıs.
- Selçuk, İlhan (1985). “Gerdaniyye...”. Cumhuriyet. 1 Haziran.
- Selçuk, İlhan (1988). “Boğazlanan Boğaz”. Cumhuriyet. 5 Temmuz.
- Semerci, Yavuz. (2013). “Yavuz ismini oğlunuza verir misiniz?”. Habertürk. 30 Mayıs.
- Sennett, R. (2008). The Craftsman. Yale University Press.
- Sey, Y (Ed.). (1998). 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Sezai Türkeş ve Feyzi Akkaya Yatırım Holding (STFA). (2024). “Dünyadaki En Uzun Altıncı Asma Köprü” <https://www.stfa.com/tr/dunyadaki-en-uzun-altinci-asma-kopru/> (Son erişim tarihi: 22.05.2024)
- Sinha, S. K., (2018). Causes of Urban Sprawl: A comparative study of Developed and Developing World Cities. Research Review International Journal of Multidisciplinary, pp. 1-6.
- Simmel, G. (1994). Bridge and Door. Theory, Culture & Society, 11(1), 5-10. <https://doi.org/10.1177/026327694011001002>
- Sirmen, Ali. (2013). “Diktanın tabanı İstanbul'un talanı”. Cumhuriyet. 30 Mayıs.
- Smith, A. (2006). Milletlerin Zenginliği (Çev. Haldun Derin). İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Swyngedouw, E., Moulaert, F. and Rodriguez, A. (2002), Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy. Antipode, 34: 542-577. <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00254>
- Som, Deniz. (1983). “Özal: Engellenmek istenseydik, çoktan engellenirdik”. Cumhuriyet Gazetesi. 16 Eylül.
- Soner, Şükran. (2013). “Ya Allah, Bismillah”. Cumhuriyet. 30 Mayıs.
- Soysal, İlhami. (1969). “Deli Dumrul Köprüsü”. Akşam. 8 Aralık.
- Soysal, Mümtaz (1985). “Köprü'nün iki yanı”. Milliyet. 29 Mayıs.
- Soysal, Mümtaz, (1988). “Üçüncü köprü”. Milliyet. 26 Mart.
- Soysal, Mümtaz, (1988). “İş işten geçmeden”. Milliyet. 15 Nisan.
- Söderlund, J., & Lenfle, S. (2013). Making project history: Revisiting the past, creating the future. International Journal of Project Management, 31, 653–662.
- Sönmez, M. (2016), “Mega Projelerin Mega Sorunları”, Sanayinin Sorunları ve Analizleri, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayını, sayı: 220/ Ekim.

(http://mustafasonmez.net/wpcontent/uploads/sanayianalizleri_XXI.pdf) (Son erişim tarihi: 20.02.2016).

Sönmez, Mustafa. (2017). Mega Projelerin Ekonomi Politikası. Mimarist (Derleyen: Gül Köksal). Yıl: 17. Sayı: 58. s.32-35

Star (2013). “Boğaz’ın ikinci sultanı”. 30 Mayıs.

Star (2013). “Yavuz Sultan’ın babayiğitleri”. 31 Mayıs.

Star. (2014). “3. Köprüye karşı olan Mimarlar Odası’nın anketinden ‘evet’ çıktı”. 12 Mart.

Suveren, Kami (1988). “Yine tek yön keşmekeşi”. Son Havadis. 20 Temmuz.

Şahin, İsmail ve Ersoy, Demet. (2005). İstanbul Boğazındaki Köprülerin Etkileri Üzerine. 6. Ulaştırma Kongresi Sempozyum Bildiriler Kitabı içinde. İstanbul: Göksu Matbaası. s.189-195.

Şahin, T. (2012). Osmanlı’nın Çılgın Projeleri. İstanbul: Yitik Hazine Yayınları.

Şahin, İsmail. (2013). “Problem köprüde mi isminde mi?”. Yeniçağ. 03 Haziran.

Şahin, İsmail. (2015). Ulaştırma Planlaması ve Yatırımları Sorunsalı İstanbul’un Yaka Geçişleri Örneği. Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi. Sayı: 486 60/2015-3. s.27-36

Şehsüvaroğlu, Haluk, Y. (1949). “İstanbul Köprüleri”. Cumhuriyet Gazetesi içinde (03.07.1949). s.5.

Şeker, Mehmet. (2016). “Bak şu haylazlara”. Yeni Şafak. 27 Ağustos.

Şeker, Mehmet. (2016). “Merkel ve Yavuz Sultan Selim”. Yeni Şafak. 30 Ağustos.

Şener, Nedim. (2013). “Cumhurbaşkanı ve Başbakan’a Sultan Selim mektubu”. Posta. 31 Mayıs.

Şimşek, Güntay. (2013). “İstanbul şimdi ‘Beldetün Tayyibetün- Tayyib’in Beldesi’ oldu!”. Habertürk. 30 Mayıs.

Şişli Belediyesi (2024). “Şişli Tarihçesi”. <https://www.sisli.bel.tr/kurumsal/sisli-tarihcesi> (Son erişim tarihi: 20.02.2021).

Tamer, Rauf. (1973). “Keban’ı Beğenmemek ve Asma Köprüyü Küçümsemek”. Tercüman. 1 Temmuz.

Tamer, Rauf (1985). “En Büyük Kutlama...”. Tercüman. 29 Mayıs.

Tamer, Rauf (1988). “Bugün çok heyecanlıyım”. Tercüman. 3 Temmuz.

Tamer, Rauf (1988). “Köprü”. Tercüman. 6 Temmuz.

Tamer, Rauf. (2013). “3. Köprü”. Posta. 30 Mayıs.

Tanık, Bülent (1987). “Köprüler Tuzağı”. Milliyet. 6 Mart.

- Tanyol, Cahit (1988). “Saltanat töreni mi? Açılış mı?”. Güneş. 10 Temmuz.
- Tanyolaç, Necmi (1988). “Köprüler, çeşmeler ve İstanbul”. Güneş. 5 Temmuz.
- Tapan, M. (1995). Anılarımdaki Köprü Tartışmaları. İstanbul Dergisi. 14, 92-95.
- Taraf (2013). “Bu köprü birleştirmez”. 30 Mayıs.
- Taşçı, Selcan. (2013). “‘Sürpriz yumurta’dan ‘mezhepçilik’ çıktı...”. Yeniçağ. 30 Mayıs.
- Taşdemir, İbrahim. (2009). *Boğaz geçişlerinin İstanbul üzerinde oluşturduğu sosyo-ekonomik değişimlerin CBS ortamında incelenmesi* isimli yüksek lisans tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi.
- TAYSAD (2024). “Türk Otomotiv Sanayi ve TAYSAD'ın Tarihçesi”. <https://www.taysad.org.tr/tr/turk-otomotiv-sanayi-ve-taysadin-tarihcesi#:~:text=T%C3%BCrkiye'de%20ilk%20kez%20otomotiv,ve%20%C3%BC%C3%A7%C3%BCnc%C3%BC%20kamyon%20fabrikalar%C4%B1%20izler>. Son erişim tarihi: 22.05.2024
- Tekel, A. (2006). Desantralizasyon ve Türkiye’de Metropoliten Alan Yönetimleri Üzerine Bir Değerlendirme. Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları (HÜTAD) (5), 71-88.
- Tekeli, İ. (1970). “Şehir ve Bölge Planlaması Açısından Boğaz Köprüsü” Belgelerle Türk Tarih Dergisi, Sayı 30, Mart. s. 16-26.
- Tekeli, İ. (1975). Basında İkinci Boğaz Köprüsü. Mimarlık. 10 Ekim/ 143. s.18.
- Tekeli, İ. (2010). İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ. (2014). “Siyasetçiler ve Mega Projeler Üzerine”, Mega Projeler ve İstanbul Paneli. MSGSÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü. 12.02.2014.
- Tekinalp, Ş. (2012). Postmodernist Dördüncü Kuvvet: Köşe Yazarları. İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi | Istanbul University Faculty of Communication Journal(31). <https://doi.org/10.17064/iüifhd.44876>
- Tepedelenlioğlu, Nizamettin Nazif (1968). “Şu metro için birkaç söz...”. Yeni İstanbul. 4 Eylül.
- Tepedelenlioğlu, Nizamettin Nazif (1969). “Kepazeliğe artık bir son verilmeli”. Yeni İstanbul. 28 Kasım.
- Tepedelenlioğlu, Nizamettin Nazif (1970). “Boğaz köprüsü dev hamledir...”. Yeni İstanbul. 29 Ocak.

- Tepedelenlioğlu, Nizamettin Nazif (1970). “Boğaz Köprüsü”. Yeni İstanbul. 21 Şubat.
- Tercan, Binali (2018). 1948’den Bugüne İmar Afları. Mimarlık. Sayı 403. Eylül-Ekim. s. 20-25.
- Tercüman (Mayıs 29, 1985). “Boğaz’a ikinci gerdanlık”.
- Tercüman (Mayıs 30, 1985). “Fethe bir mühür daha”.
- Tercüman (Temmuz 3, 1988). “Selam Fatih”.
- Tercüman (Temmuz 4, 1988). “Hayırlı Olsun”.
- Tezer, Azime (1997). Kentsel Ulaşım Planlamasında (KUP) Arazi Kullanımı-Ulaşım Etkileşim Modellemesi: İstanbul Üzerine Bir Değerlendirme isimli Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- The Financial Times (Mart 17, 1969). “Boğaz Köprüsü”.
- Thompson, Nato (2014). Saskia Sassen Talks Finance, Climate, Race, Immigration and How We Can Begin to Fix Our Planet. Creative Time Reports. <https://creativetimereports.org/2014/10/27/saskia-sassen-finance-climate-race-immigration-creative-time-summit/> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).
- TIMETURK. (2012). “Topbaş: 3. Köprü ile kent yoğunluğu nefes alacak”. 30 Mayıs.
- Toker, Çiğdem. (2016). “3.Köprü açılıyor ama nasıl!”. Cumhuriyet. 24 Ağustos.
- Toker, Çiğdem. (2016). “Ne ‘gerdanlık’mış”. Cumhuriyet. 27 Ağustos.
- Tokgözlü, A. (2021). Dede Korkut Kitabı’ndan “Duha Koca Oğlu Deli Dumrul” Adlı Hikâyenin Yapı Bakımından Tahlili. Korkut Ata Türkiyat Araştırmaları Dergisi, 6, 298-313.
- Trachtenberg, Alan (1979). Brooklyn Bridge Fact and Symbol. Chicago: University of Chicago Press.
- Tuncer, Gökçen. (2021). “Yavuz Sultan Selim Köprüsü’ne 4 yılda ödenen garanti ücreti, 2,2 milyon kişinin işsizlik maaşına eşit”. Independent Türkçe. 6 Şubat.
- Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB). (1978). 2. Boğaz Geçiş Tartışmalı Bildirisi <https://eski.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/15660.pdf> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).
- Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) (2009). “Üçüncü Köprü Yerine Yaşam Platformu Basın Açıklaması”. https://www.emo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=70525&tipi=3&sube=6 Son erişim: 21.05.2023

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB). (2010). 3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu (Der. Çare Olgun Çalışkan). İstanbul: TMMOB Şehir Plancıları Odası

TMMOB (2014). “Star ve Haber Vaktim Gazetelerine Tekzip Gönderildi”. <https://www.tmmob.org.tr/icerik/star-ve-haber-vaktim-gazetelerine-tekzip-gonderildi>
Son erişim: 21.03.2021

Türkiye. (2013). “Dünyanın birincisi”. 30 Mayıs.

Türkiye. (2016). “Yavuz ihracat köprüsü olacak”. 21 Ağustos.

Türkiye. (2016). “Yeni Türkiye gücü”. 24 Ağustos.

Türkiye. (2016). “Geçmişten geleceğe”. 27 Ağustos.

Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM). (1969). 1164 Sayılı Kanun. https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc052/kanuntbmmc052/kanuntbmmc05201164.pdf (Son erişim tarihi: 22.05.2024).

Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM). (2024). “Tüm Dönem Milletvekili Listesi”. <https://www.tbmm.gov.tr/milletvekili-arama/liste> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).

T.C. Adalet Bakanlığı. (2020). “Önceki Adalet Bakanları”. <https://www.adalet.gov.tr/onceki-adalet-bakanlari> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1984). 1984 Yılı Programı Yatırım Projeleri. https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/1984_Yili_Yatirim_Programi.pdf (Son erişim tarihi: 22.05.2024)

T.C. Başbakanlık Özelleştirme Dairesi Başkanlığı. (2012). Otoyollar ve Köprülerin Özelleştirilmesi Ön Tanıtım Dökümanı. http://www.oib.gov.tr/2011/dosyalar/otoyollar_tanitim_Ocak_2011.pdf (Son erişim tarihi: 23.08.2014).

T.C. Cumhurbaşkanlığı (2016). “Yavuz Sultan Selim Köprüsü ile Otoyol ve Bağlantı Yolları Açılış Töreninde Yaptıkları Konuşma”. <https://www.tccb.gov.tr/konusmalar/353/51095/yavuz-sultan-selim-koprusu-ile-otoyol-ve-baglanti-yollari-acilis-torende-yaptiklari-konusma.html> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).

T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2024). <https://webdosya.csb.gov.tr/db/turkce/eskibakanlar/dergi/mobile/index.html> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).

- T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2024a). “Çevresel etki değerlendirmesi (ÇED)”. Son erişim: 23.05.2024
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2019). “Avrupa Yatırım Bankası”. https://www.ab.gov.tr/_45638.html (Son erişim tarihi: 22.05.2024).
- T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2024). “Sayın İsmail Cem'in Özgeçmişi”. https://www.mfa.gov.tr/sayin-ismail-cem_in-ozgecmisi_.tr.mfa (Son erişim tarihi: 22.05.2024).
- T.C. Fatih Kaymakamlığı. (2019). Atatürk Köprüsü. <http://www.fatih.gov.tr/ataturk-koprusu> Son erişim tarihi: 22.05.2019
- T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı. (2024). <https://ms.hmb.gov.tr/uploads/2023/04/I-URETIM-3.pdf> Son erişim tarihi: 22.05.2024.
- T.C. Sayıştay Başkanlığı (2020). Genel Uygunluk Bildirimleri. <https://www.sayistay.gov.tr/reports/category/1-genel-uygunluk-bildirimleri> Son erişim tarihi: 22.05.2021.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. (2016). “Köprülerden geçen araç sayısı”. <https://www.uab.gov.tr/haberler/bakan-arslan-dan-istanbullulara-mujde> Son erişim tarihi: 21.05.2016
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2023). “34 İstanbul: Ulaşımda ve Erişimde 2002-2023”. https://www.uab.gov.tr/uploads/cities/34_Istanbul.pdf Son erişim tarihi: 22.05.2024.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2024). “Uraloğlu’ndan İstanbul Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nden geçecek demiryolu müjdesi”. <https://www.uab.gov.tr/haberler/uraloglu-ndan-istanbul-yavuz-sultan-selim-koprusu-nden-gececek-demiryolu-mujdesi> Son erişim tarihi: 22.05.2024.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2024a). “Cumhuriyet tarihinin en büyük karayolu seferberliğini başlattık...”. <https://www.uab.gov.tr/karayolu> Son erişim tarihi: 22.05.2024.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2024b). “Seyir ve Taşımalar”. <https://www.uab.gov.tr/istatistikler> Son erişim tarihi: 22.05.2024.
- Türkiye Mühendislik Haberleri (TMH). (2008). Boğaz’a Üçüncü Köprü Çözüm Değildir. Sayı: 447/ 1. s. 23-33.
- Türkiye Vakıflar Bankası Sektör Araştırmaları Serisi, (2003), “Otomotiv Sektörü” No:28, www.vakifbank.com.tr/earastirma/ Son Erişim Tarihi: 21.02.2007
- T24. (2016). “CHP'den 3. Köprü'ye isim önerisi; Pir Sultan Abdal”. 19 Ağustos.

- T24. (2016). “Kılıçdaroğlu'ndan Başbakan'a: Yavuz Sultan Selim değil, Atatürk Köprüsü olsun”. 23 Ağustos.
- Ulunay, Refi Cevat. (1968). “Köprüler”. Milliyet. 14 Nisan.
- Ulunay, Refi Cevat. (1968a). “Lazım ve elzem”. Milliyet. 31 Mayıs.
- Ulus Gazetesi. “Asma Köprü”. 25 Mayıs 1968.
- Ulus Gazetesi. “Boğaz Köprüsü”. 25 Ağustos 1968.
- Unat, Y. (2012). Bir Rönesans Mühendisi: Leonardo Da Vinci. Dört Öge (2), 51-66.
- United States (U.S.) Department of Transportation. (2024). Two Bay Area Bridges - The Golden Gate and San Francisco-Oakland Bay Bridge <https://highways.dot.gov/highway-history/general-highway-history/rambler/two-bay-area-bridges-golden-gate-and-san-francisco> Son erişim tarihi: 22.05.2024.
- Uras, Güngör. (2013). “Üçüncü köprü son köprü olmayacak”. 29 Mayıs.
- Uras, Güngör. (2016). “Üçüncü köprü hayırlı olsun”. Milliyet. 26 Ağustos.
- Uraz, Abdullah (1985). “2’inci Boğaz köprüsü...”. Son Havadis. 29 Mayıs.
- Uraz, Abdullah (1988). “Yeni köprü”. Son Havadis. 4 Temmuz.
- Uraz, Abdullah (1988). “Ne oldu ikinci köprüye?” Son Havadis. 20 Temmuz.
- Uysal, Ayşen ve Topak, Oğuz. (2010). Particiler: Türkiye’de Partiler ve Sosyal Ağların İnşası. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Ünal, Vecihi. (1973). “Boğaz Köprüsü”. Türkiye. 11 Mayıs.
- Ünal, Vecihi (1988). “Boğaz’ın ikinci elmas kolyesi”. Türkiye. 8 Temmuz.
- Van Dijk, T. A., ve Kintsch, W. (1983). Strategies of Discourse Comprehension. New York: Academic Press.
- Van Dijk T. A. (1988). News as Discourse. New Jersey: Hillsdale.
- Van Dijk, T. A. (1993). Principles of Critical Discourse Analysis. Discourse and Society. Vol. 4 (2). s. 249-283
- Van Dijk, T. A. (1997). What is political discourse analysis. Belgian journal of linguistics, 11(1), 11-52.
- Van Dijk, T. (2001). Critical Discourse Analysis. The Handbook of Discourse Analysis (Ed. Deborah Schiffrin, Deborah Tannen ve Heidi E. Hamilton). Massachusetts: Blackwell Publishers. 352-371.
- Van Dijk, T. (2002). Discourse, Ideology and Context. Journal of Asian Economics. 35(1-2):11-40. DOI: 10.1515/flin.2001.35.1-2.11
- Van Dijk, T. (2003). Critical discourse analysis. D.Schiffrin., D. Tannen, & E., H. Hamilton

- (Ed.), In *The Handbook of Discourse Analysis*. (352-372). Oxford: Blakwell Publishing.
- Van Dijk, Teun A. (ed.) (2011). *Discourse Studies: A Multidisciplinary Introduction* (İkinci Basım). Sage.
- Van Dijk, T. (2015). *Critical Discourse Studies: A Sociocognitive Approach in Methods of Critical Discourse Studies* (Eds) R. Wodak and M. Meyer. London: Sage, pp.62-85
- Van Marrewijk, A., & Smits, K. (2014). Projectscares: The role of spatial settings in managing complex megaprojects. *International Journal of Complexity in Leadership and Management*, 2(4), 278–292.
- Vatan. (2013). “Fatih’in yanına torunu Yavuz”. 30 Mayıs.
- Vatan. (2013). “Üçüncü köprüye 3 muhalif öneri”. 31 Mayıs.
- Vatan. (2016). “Medeniyetleri buluşturuyor”. 27 Ağustos.
- Vatan. (2016). “Geceleri ayrı güzel”. 28 Ağustos.
- Warrack, A. (1993). Megaproject decision making: Lessons and strategies. *Western Centre for Economic Research Information Bulletin #16*, May 1993, University of Alberta, 1–15.
- Weber, Max. (2012). *Ekonomi ve Toplum* (Çev. Latif Boyacı). İstanbul: Yarın Yayınları.
- Wittgenstein, Ludwig. (2013). *Tractatus-Logico Philosophicus* (Çev. Oruç Aruoba). İstanbul: Metis Yay.
- Wodak, R. ve Meyer, M. (2001). *Methods of Critical Discourse Analysis*. SAGE Publication: London, Thousand Oaks, New Delhi
- Wodak, R. (2014). Critical discourse analysis. In C. Leung, & B. V. Street (Eds.), *The Routledge companion to English studies* (pp. 302-317). Routledge.
- Woodward, K., Dixon, D.P. ve J.P. Jones (2009). Poststructuralism/Poststructuralist Geographies. *International Encyclopedia of Human Geography*. s.396-407 <https://doi.org/10.1016/B978-008044910-4.00727-6> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).
- Yalçın, Soner (2009). “Kürt Açılımı’nın Leyla Zana’nın Evliliğiyle Ne İlgisi Var?”. *Hürriyet Gazetesi*, 18 Ekim.
- Yalçın M C, Çalışkan Ç O, Çılgın K ve Dünder U (2014). *İstanbul Dönüşüm Coğrafyası*. İçinde: Ayfer Bartu Candan ve Cenk Özbay (der). *Yeni İstanbul Çalışmaları: Sınırlar, Mücadeleler, Açılımlar*, İstanbul: Metis Yayınları, 47-70.

- Yapar, A. (2012). Cumhuriyet Gazetesi'nin Türk Basınındaki Yeri. İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi | Istanbul University Faculty of Communication Journal(8). <https://doi.org/10.17064/iüifhd.63359>
- Yardım, M. N. (2020). "Türkiye Gazetesi'nin 50. Yılı". <https://www.arsiv.bizimsemaver.com/turkiye-gazetesinin-50-yili/> (Son erişim tarihi: 22.05.2024).
- Yatırım Programı. (1993). Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994) https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/1993_Yili_Yatirim_Programi.pdf (Son erişim tarihi: 22.05.2024).
- Yaylacı, Ali Faruk ve Beldağ, Adem. (2018). Değerler Eğitimi ve Güncel Tartışmalar: Gazete Haberlerine İlişkin Bir Eleştirel Söylem Analizi. Sakarya University Journal of Education, 8(1), 139-155.
- Yeni Akit. (2013). "Hoş geldin Yavuz". 29 Mayıs.
- Yeni Akit. (2014). "3. köprü anketinden bakın hangi sonuç çıktı". 12 Mart.
- Yeniçağ. (2013). "Ayrışmanın yeni adı Yavuz Sultan Selim". 30 Mayıs.
- Yeniçağ. (2013). "Üçüncü köprü finansmanını 7 banka karşılayacak". 1 Haziran
- Yeniçağ. (2016). "YSS Köprüsü bugün açılıyor". 26 Ağustos.
- Yeniçağ. (2016). "3. köprü açıldı". 27 Ağustos.
- Yeniçeri, Özcan. (2016). "Toplumu ayrıntılarda boğmak!". Yeniçağ. 29 Ağustos.
- Yeni Şafak (2013). "3. köprü 6 milyar lira zarardan kurtaracak". 29 Mayıs.
- Yeni Şafak (2013). "Yavuz'un ismi bizim için onur". 31 Mayıs.
- Yerasimos, S. (1996), "Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine", Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı s.1-10
- Yıldırım, Ali ve Şimşek, Hasan (2005). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri (5. Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yıldırım, Ali ve Şimşek, Hasan (2011). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri (8. Baskı.). Ankara: Seçkin Yayınevi.
- Yıldırım, B. (2012). İzmir Milletvekili Sayın Mus Çam'ın 7/4259 Esas Sayılı Yazılı Soru Önergesi ve Cevabı. <http://www2.tbmm.gov.tr/d24/7/7-4259sgc.pdf> (5 Ekim 2014).
- Yılmaz, Rabia (2016). "Yavuz Selim Köprüsü'nün faturasını halk ödeyecek". Birgün. 26 Ağustos.

Yin, Robert K. (2011). Applications of Case Study Research. (Third Edition). SAGE Publications.

Yin, Robert K. (2017). Case Study Research and Applications: Design and Methods (Sixth Edition). SAGE Publications.

Yomralıoğlu, Tahsin (2021). Arazi Yönetimi. Ders Notları. https://web.itu.edu.tr/tahsin/PAPERBOX/GEO302-ARAZI_YONETIMI.pdf Son erişim tarihi: 22.05.2024

Zekovic, Slavka. (2016). “Megaprojects as an Instrument of Urban Planning and Development: Example of Belgrade Waterfront Project” http://cooperation.epfl.ch/files/content/sites/cooperation/files/Tech4Dev%202016/1249-Zekovic-SE15-HAB_Full%20Paper.pdf (Son erişim tarihi: 20.02.2016)

Zhang, X., Jie Chen, Manzhi Tan ve Yanci Sun (2007). Assessing the impact of urban sprawl on soil resources of Nanjing city using satellite images and digital soil databases. Catena. Volume 69, Issue 1, 16 January 2007, Pages 16-30

Zhao, P. (2011). Managing urban growth in a transforming China: Evidence from Beijing. Land Use Policy. Volume 28, Issue 1, January 2011, Pages 96-109

Zincirkıran, Necati (1988). “Mucize Beklemeyelim”. Günaydın. 5 Temmuz.

Zizek, S. (2011). İdeolojinin Yüce Nesnesi (Haz. Bülent Somay) 4. Basım. İstanbul: Metis Yayınları.

ÖZGEÇMİŞ

Dilvin Özen, 2012 yılında Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyoloji Programından lisans mezunudur. 2013 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Programında yüksek lisans eğitimine başlamakta ve 2014-2015 yılları arasında Erasmus Öğrenci Hareketliliği Programından faydalanmakta ve École des Hautes Études en Sciences Sociales-Paris’te Études Politiques master programını da bitirerek 2016 yılında yüksek lisans eğitimini tamamlamaktadır. 2018 yılında ise İstanbul Medeniyet Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Programına başlayan Özen, 2025 yılında doktora eğitimini tamamlamaktadır. Doktora eğitimi süresince hem 2022-2023 yılları arası TÜBİTAK-BİDEB 2224 B Programından yayın kalitesi bağlamında yurt içi- yurt dışı teşvik almakta hem de Türkipetrol Vakfı’ndan 2023-2024 yılları arasında eğitim destek bursu almaktadır. Çalışma alanları ve yayınları ağırlıkla, kent siyaseti ve sosyolojisi, kentleşme, kentsel dönüşüm, kentsel hareketler gibi konular ve konseptler üzerinedir.

ORCID: 0000-0001-5022-2582

Kitap Bölümleri

Özen, Dilvin. (2014). “Atölyenin Ardından”. İnsan Toplum ve Haklar: Esin Küntay’a Armağan (ed. Ayşe Durakbaşı). İstanbul: Bağlam Yayınları. 63-71.

Özen, Dilvin. (2021). “Kautilya (Chanakya) ve Kamu Yönetimi Anlayışı”. Dünden Bugüne Kamu Yönetimi Düşünürleri (ed. Hamza Ateş). Ankara: Savaş Yayınevi. 31-42.

Özen, Dilvin. (2022). “Federal Almanya Cumhuriyeti”. Karşılaştırmalı Kamu Yönetimi (ed. Hamza Ateş). Ankara: TİAV.

Özen, Dilvin. (2022). “Kamu Yönetim Politikaları Bağlamında Dönüşüm: Yönetişimden Akıllı Kentlere”. Cilt 1: Dirençli Şehirler için Vizyoner Yönetim (ed. Hamza Ateş). Kocaeli/ İzmit: İlksan Matbaacılık & Nobel Yayıncılık. 533-554. (Proceeding Book)

Özen, Dilvin. (2023). “Gençler ve Suç Eğilimi”. Türkiye’de Gençlik Değerleri, Sorunları ve Değişim Eğilimleri (ed. Hamza Ateş & Yusuf Akın). Çanakkale: Paradigma Akademi. 283-304.

Özen, Dilvin. (2023). “Sosyal Politika ve Sosyal Belediyecilik Örnekleri Üzerinden Kadın ve Genç”. Kazandıran İkili: Yerel Seçimlerde Kadın ve Gençler (ed. Hamza Ateş & Yusuf Akın). Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım. 219-234.

Özen, Dilvin. (2023). “Seçmen Psikolojisi: Kentsel Dönüşüm Bağlamında Oy Verme Davranışı İstanbul Fikirtepe Örneği”. Politik Psikoloji (ed. Burak Özer). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık. 79-101.

Makale

Dilvin Özen ve Burak Özer (2019). “Kemalist İdeoloji Bağlamında, Kent-Taşra Kurgusu ve Kent Psikolojisi”, Liberal Düşünce Dergisi (ed. Hasan Yücel Başdemir), Liberte Yayınları, Yıl: 24, Sayı: 96, Güz. Ankara. 55-72