

ARAŞTIRMA / ARTICLE

Haliç Tersaneleri: “Sınırlı Soylulaşma ve Sanayisizleşme” Mümkün mü?

Haliç Dockyards: Is “Limited Gentrification and De-industrialization” Possible?

ID Besime Şen, ID Halide Ekin Sarıca

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul

ÖZ

Bu çalışma, İstanbul Haliç havzasında yer alan tersanelerin kapatılma sürecini konu etmektedir. Haliç Tersanelerinin üretim işlevine son verilerek, kültür sanat endüstrisi fonksiyonları ile yeniden yapılanması yönündeki kararlar, güncel kentsel siyasete konu olmaya devam ediyor. Kent hareketleri, tersanelerin üretime devam etmesini savunurken; ulusal ve kentsel düzeydeki yönetimler ise dünya örneklerine vurgu yaparak, tersanelerin kapatılması yönünde kararlar almıştır. 2000 yılında tersaneler kapatılmış ve bin yüz kişinin işine son verilmiştir. İşten çıkarılmaların yüksek olması, sadece tersane değil, tersane çevresindeki yaşamı da dramatik biçimde etkilemiştir. Fakat kapatılma kararı kamuoyunda destek bulmamış ve 13 yıl sonra yükselen muhalif tepkiler ile bir dayanışma platformu doğmuştur. 2013 yılında “Haliç Dayanışması” bu süreci, eski tersane çalışanlarının, sendikaların, meslek odalarının ve tersane bölgesinde yaşayan kentlilerin talepleriyle örgütlemiş ve “sanayisizleşme”ye alternatif bir tutum ortaya koymuştur. Tam 6 yıl sonra bu talepler kısmen de olsa sonuç vermiş ve tersanelerin bir bölümünde üretimin devam ettirilmesi politikası benimsenmiştir. “Üretim devam etme” seçeneği, yerel yönetim ile merkezi yönetim arasında gerçekleşen çatışma ve onu izleyen bir hukuk mücadelesinin kazanımı ile sonuçlanmıştır.

Anahtar sözcükler: Haliç Tersaneleri; kentsel politikalar; sanayisizleşme; soylulaştırma.

ABSTRACT

This study focuses on the closure process of the dockyards located in the Golden Horn basin of Istanbul. The decision to end the production function of the Haliç Dockyards and restructure them with culture and arts industry functions continues to be the subject of current urban politics. While urban movements advocate for the dockyards to continue production, national and city governments have taken decisions to close the dockyards by emphasizing world examples. In 2000, the dockyards were closed and one thousand and one hundred people were got fired. The high level of layoffs had a dramatic impact not only on the dockyards but also on life around the dockyards. However, the closure decision did not attract public support and 13 years later, a solidarity platform was initiated with rising opposition reactions. In 2013, the “Haliç Solidarity” organized this process through the demands of former dockyards employees, trade unions, professional chambers and urbanites living in the dockyards area and put forward an alternative stance to “de-industrialization.” Exactly 6 years later, these demands have partially yielded results and a policy of resuming production in some of the dockyards has been sustained. The “continuation of production” option resulted in a conflict between the local and the central government and completed in gain of legal struggle following the conflict.

Keywords: Haliç (Golden Horn) Dockyards; urban policies; de-industrialization; gentrification.

Geliş tarihi: 23.02.2024 Revizyon tarihi: 13.06.2024
Kabul tarihi: 22.06.2024 Online yayımlanma tarihi: 23.07.2024
İletişim: Besime Şen
e-posta: besime.sen@msgsu.edu.tr

 TMMOB
Şehir Plancıları Odası

I. Giriş: Haliç'te Küreseli Yakalamak

Haliç Tersaneleri'nin kapatılma hikayesi bizi neoliberalizm, sanayisizleşme, soylulaşma gibi oldukça kapsamlı bir kavramsal tartışmaya davet etmektedir. Bu nedenle çalışmanın kavramsal çerçevesi, konu ve mekân ölçeği itibarıyla “tersaneler” üzerinden geliştirilecek ve sınırlandırılacaktır. Haliç Tersaneleri 1980 sonrası ANAP hükümeti döneminde özelleştirilerek kapatılmış ve bu kararı takiben, tersanelerin yer aldığı Haliç kıyılarında, kültür sanat endüstrisi fonksiyonlarına yer veren büyük yatırımlar gerçekleştirilmiştir. 2019 yılında ise İstanbul Büyükşehir Belediyesi, üretimin tamamen sonlandırılmasını amaçlayan Haliç Bilim Merkezi Projesi'nin rafa kaldırılması ve Haliç Tersanesi'nde üretime devam edilmesi yönündeki kararı uygulamaya başlamıştır. Bu karar, 2019 yerel seçimlerinde CHP'nin, yani sosyal demokrat bir partinin, İstanbul Belediye Başkanlığı'nı kazanmış olduğu bir atmosferde alınmıştır.

Bu örnek, sanayisizleşmeyi izleyen soylulaşma ve kentsel dönüşüm politikalarının sadece yukarıdan şekillenmediğini; aşağıdan gerçekleşen toplumsal kentsel ve yerel muhalefetin etkili müdahalesine dair bir tartışmayı önemli hale getirmektedir. Penpecioğlu vd.'nin (2022) yakın dönemde Ankara örneği üzerinden gerçekleştirdikleri çalışma, Türkiye'de neoliberal kentsel dönüşüm sürecinin yalnızca yukarıdan aşağıya uygulanan otoriter politikalar, projeler ve yasalar aracılığıyla değil; aynı zamanda aşağıdan yukarıya yükselen çoklu toplumsal talepler, enformel ilişkiler, yasal boşluklar ve belirsizlikler temelinde şekillendiğini ortaya koymaktadır. Bu argümana, daha erken yapılan bir çalışmanın bulgularını da eklemek gerekir. Gülsuyu-Gülensu ve Başbüyük mahallelerinde gerçekleştirilmek istenen kentsel dönüşüm projelerine itiraz biçiminde gelişen mahalle hareketi, İstanbul ölçeğinde başladıktan sonra Maltepe'deki yönetimin değişimini sağlayabilmişti. Bu sonuç, 2005'lerden itibaren başlayan kentsel hareketlerin ilk kazanımlarından biri olmuştur (Şen, 2010). Bu iki örnekte kararlılar ve yurttaşlar birbirini etkileyebilmiştir. Ankara örneği, her iki aktörün stratejilerini ve tercihlerini değiştirmesi ile ortaya çeşitli/farklılaşan sosyo-politik kentleşme ve kentsel dönüşüm örüntülerinin çıkmakta olduğunu göstermektedir (Penpecioğlu vd., 2022).

Yukarıda da belirtildiği gibi, Haliç Tersaneleri'nin kapatılma hikayesi neoliberalizm, sanayisizleşme, soylulaşma gibi kapsamlı bir kavramsal çerçeve küresel düzeyde etkili olmuş politikaların etkisi ile gündeme gelmiştir. İngiltere ve Kuzey Amerika başta olmak üzere büyük sanayi merkezlerinde sanayinin dönüşümü, tersanelerin kent içinden taşınması ya da kapatılmasına yol açmıştır. Dolayısıyla sanayinin dünyadaki metropol merkezlerindeki varlığına dair yeni bir ekonomi politika güçlenmektedir. 1980'ler itibarıyla neoliberal politikalar ile sanayisizleşme paralel süreçler içinde yol almaktadır. Neoliberal politikaları benimseyen birçok ülkede önce sanayi politikaları değişmeye başlamıştır. Bu durum sanayisizleşmenin dünya öl-

çeğindeki yaygınlığını ve etkisini arttırmıştır. Bu sürecin diğer boyutu ise, kentsel mekân ve yapı çevrenin, neoliberal birikim süreçlerinin temel kaynağı hâline gelmesi olmuştur (Harvey, 2021; Batuman 2019).

1980 sonrası neoliberalizm küresel bir strateji olmaya başlamasına rağmen, bu süreci hazırlayan politika ve koşullar daha erken bir zamanda oluşmuştur. 1960'lı yılların sonu ve 1970'li yıllar boyunca 'gömülü liberalizm' olarak ifade edilen söz konusu ekonomik örgütlenme modeli birikim krizi sebebiyle çözülmeye başlamıştır (Harvey, 2021). 1980'lerden itibaren Keynesyen ekonominin neoliberal politikalar karşısında çözümesini takip eden süreç, devletin ve kamu politikalarının yeniden yapılandığı bir aşama ile devam etmiştir (Harvey, 2021).

Sanayisizleşme, neoliberal politikaların güçlenmesinden önce başlamıştır. 1960 ile 1982 yılları arasında küresel rekabet nedeniyle fabrikaların kapatılması veya kentsel alanlardan taşınması sanayi kentlerinde dramatik iş kayıplarını doğurmuştur. Bir diğer etmen, postfordizm olarak adlandırılan ve teknolojik yenilikler sonucunda üretimin yapısında meydana gelen dönüşümlerdir. Üçüncü etmen ise bilgi teknolojisi ve hizmet sektöründeki genişlemedir (Hall, 2001). Teknolojik ilerleme etmenine Rodrik (2014) bir ekleme daha yapıyor ve bu sürecin gelişmiş ülkeler üzerinden gündeme geldiğini belirtiyor. Sektörel ve yapısal değişim olarak ifade edilen konu, az verimli sektörlerden daha verimli sektörlerle geçişin gerekçelerini içeriyor (Doğruel, 2019). Verimlilik tartışmaları “uluslararası rekabet” meselesi ile ilişkililiyor ki bu çalışmada bu vurgunun önemi gözetilecektir. Gelişmiş ülkelerin, ekonomik ve politik açıdan güçlü olan pozisyonları ile daha zayıf coğrafyalardaki yatırım gerekçeleri açısından “sanayisizleşme” bir araç olarak da kullanışlı hâle gelmiştir. Geç sanayileşen ve ekonomik olarak zayıf coğrafyalarda ise sanayisizleşme, “doğrudan yabancı sermaye yatırımları” ile sanayileşmenin artması olarak farklı maddi karşılıklar doğurmuştur. Rodrik (2014), ‘Erken Sanayisizleşme’yi konu aldığı makalesinde, sanayi sektörü belli bir büyüklüğe ulaşmamış ülkelerin, eş zamanlı gelişmiş ülkelerde yaşanan sanayisizleşme sürecini kendi ülkelerinde yaşamaya başlamasının doğurduğu siyasal sonuçlara da odaklanıyor. Gelişmemiş ülkelerdeki erken sanayisizleşmenin siyasal sonuçlarındaki belirsizliğe dikkat çeken Rodrik, tarihsel olarak Batı Avrupa ve Kuzey Amerika’da sanayileşmenin, modern devletlerin ve demokratik politikaların yaratılmasında rolü olduğunu ifade etmiştir (2014). Sanayileşmenin bir getirisi olarak işçi hareketi, aşağıdan yukarıya yarattığı baskı ile refah devleti koşullarının yaratılmasında etkili olmuştur. Sanayisizleşme süreci ise sınıfsal ayrımların siyasetin odağından kalkmasını ve liberal demokrasiye geçişin koşullarını yaratmıştır (Rodrik, 2014). Ekonomi genelinde üretkenliğin azaldığı, kayıt dışılığın arttığı ve imalat gibi yüksek verimli faaliyetten düşük verimli hizmetlere geçiş gibi girişimlerin “erken sanayisizleşen” ülkelerde büyümeyi azalttığını ortaya koymaktadır (Rodrik, 2014). Özellikle gelişmekte olan ülkelerin kurumları ve sektörel yapılarını

dönüştüren politikalar IMF¹ ve Dünya Bankası gibi uluslararası kurumlar aracılığıyla uygulanmıştır (Doğruel, 2019).

Hall (2001) İngiltere sanayi kentleri üzerine yaptığı araştırmalarında, bazı sanayi kentlerindeki istihdamın yarısı ile dörtte biri kadarının düştüğünü ortaya koymuştur. Bu gerilemeler, özellikle imalat sanayinin başat olduğu kentlerde yaşanmıştır. Büyük metropollerdeki tersanelerin kapatılması iş kaybını artırmıştır. Dolayısıyla işçi sınıfını temsil eden politik çevreler, tersane ve sanayi üretimine son veren kararlara sert tepkiler vermiştir. Bu tepkileri dindirmek üzere geliştirilen yeni yatırım kararlarının sonuçları, işçi sınıfının ihtiyaçlarından öte orta sınıf ve profesyonellerin dünyasını inşa eden projelerden oluşmaktadır. Kısacası, sanayi sonrası kentlerin yeni inşa biçimleri birçok benzerlik içermektedir. Yeni sektörler orta sınıf ve profesyonellerin ihtiyacını karşılayan niteliklere sahiptir. Bu durum kent mekânının, yeni sektör çalışanlarının ihtiyaçları doğrultusunda geliştirilmesine yol açarak teorik ve pratik düzeyde yeni bir olguyu ortaya çıkarmıştır: “soylulaşma”. Kuzey Amerika’da kent merkezlerinde yer alan eski liman ve tersaneler dönüştürülerek turizm sektörüne hizmet veren mekânlar hâline gelmiştir (Beauregard, 1998). Yüksek sayıdaki iş kayıpları, sanayi kentlerindeki sınıfsal yapının çözülmesine yol açmıştır. Eski sanayi kentlerinde artan işsizlik ile kentlerin mekânsal yapısında da görünür hale gelen bir yoksullaşma yaşandı.

Soylulaşma kavramı ilk olarak 1964 yılında Ruth Glass tarafından, Londra işçi sınıfı mahallelerinin orta sınıflar (üst ve alt) tarafından işgal edilmesi ve işçi sınıfının yerinden edilmesini anlatmak üzere kullanılmıştır. Kavramın kullanılmaya başlandığı 1960’lı yıllar aynı zamanda İngiltere’deki sanayisizleşmenin yol açtığı kentsel problemleri erken bir dönemde yakalamıştır. Gerilemeye başlamış olan eski işçi mahalleleri yeni orta sınıf tarafından rağbet görmüştür. Bu ilgi bazı araştırmalarda değişen endüstriyel yapı, kültürel yapı, arazi değerleri, politika araçları üzerinden analiz edilirken; bazı araştırmalarda ise soylulaşma aktörler (orta sınıf, sermaye, devlet, yerel yönetimler vb.) çerçevesinde analiz edilmiştir (Hamnett, 1991, 2003; Butler, 1997; Smith, 1996; Ley, 1996 vd.).

Farklı coğrafyalarda gerçekleştirilen soylulaşma araştırmaları arttıkça, belirli bir yerelin bağlamsal ve koşullu faktörlerinin de analizlere dahil edilmesi gereği önem kazanmıştır (Kızıldere ve Günay, 2018). 1994 yılında Jan Van Weesep soylulaştırmanın yalnız nedenlerine değil sonuçlarına odaklanılması gerektiğini; bunun için kentsel politikaların mercek altına alınması gerektiğini ifade etmiştir (aktaran Lees ve Ley 2008, s. 2383). Soylulaştırmaya dair bu iki argüman, Haliç Tersaneleri’nin kapatılmasını takip eden soylulaşmaya yol açan yatırımların ele alınmasına dair yöntemsel ip uçlarını da içermektedir. Yakın yıllarda yapılan çalışmalar yöntem açısından ilişkisel ve bağlamsal bakış açılarını ön plana almaktadır: Hızla yaygınlaşan soylulaşmanın neden

olduğu yerinden etmeler nasıl sınırlandırılabilir? Bu sorunun arayışına dair yapılan çalışmalar (Lees vd., 2016, s. 4; Kızıldere ve Günay, 2018), gerek yerel düzeyde gerekse daha üst ölçekte olmak üzere yerinden etmelerin önlenebileceği alternatiflerin uzak olmadığını göstermektedir. Bu tartışmalar bize “sınırlı soylulaşma” (Shaw, 2004) kavramını hatırlatmaktadır. Fakat bu çalışma, “sınırlı soylulaşma”ya odaklanmadan, buna yol açan kentsel muhalefetin ve siyasetin sınırlayıcılığını tartışacaktır.

Neoliberal politikalar ile rekabet gücüne engel olan bütün sosyal dayanışma biçimlerine yönelik yıkıcı bir tutum olağanlaşmıştır. Bu yıkıcı tutum ve etki ile sendikal yapıların gücü zayıflamıştır. Aşağıda geç sanayisizleşen bir şehir/metropol örneği olarak İstanbul kent politikaları açısından bazı farklılıklar içeriyor mu?

Brenner ve Theodore (2005), 1980’ler ile 1990’lardaki kapsamlı ekonomi politik ve kentsel dönüşümlerin sanayisizleşme, yeniden sanayileşme, post-fordizm, uluslararasılaşma, küresel kent oluşumu, kentsel girişimcilik, enformelleşme, soylulaştırma ve sosyo-mekânsal kutuplaşma gibi bir dizi kategorinin farklı coğrafyaları etkisi altına alarak küresel düzeyde yaygınlaşmakta olduğuna dikkat çekmiştir. Neil Smith (2002), “New Globalism, New Urbanism: Gentrification as a Global Urban Strategy” adlı çalışmada soylulaşmanın küresel bir strateji olarak nasıl yaygınlaştığını ortaya koymaktadır. Neoliberal yapılanmalar ile soylulaşma olgusunun küresel düzeyde gerçekleşmesi, kapitalizmin sadece ulus devlet üzerinden değil, uluslararası şirketler üzerinden de yaygınlaşan stratejisini göstermektedir. Yine Lees vd. (2016), soylulaşma kavramının dünya genelinde eleştirilmeden kabul edilmesini ve genişletilmesini ‘küresel soylulaştırma’ olarak ifade etmiş; Britanya, Avrupa ve Kuzey Amerika dışındaki soylulaştırma süreçlerini ele aldıkları “Gezegensel Soylulaştırma” başlıklı bir kitap hazırlamışlardır (2016, s. 2).

Soylulaştırma sanayisizleşmeyi takip ederken ortaya çıkan işsizlik olgusu yerelin zayıflamasına yol açmıştır. Artan yerel işsizlik, sanayisizleşmenin gerçekleştiği kentsel bölgelerde -ki buna bazı durumlarda kırsal bölgeler de dahil idi- barınma, kentsel hizmetlere erişim gibi sosyal ve mekânsal kazanımlar da dağılmaya başlamıştır. Burada şu önemli tartışmayı hatırlamak gerekiyor; refah devleti büyük oranda sanayi ile ilişkili bir olgu olarak organize olmuştur. Dolayısıyla refah devletinin gerilemesine yönelik tepkiler, sanayisizleşmeye yönelik tepkiler ile bütünleşmiştir. Oysa Iversen ve Cusack (2000), bu konuda ilginç bir araştırma sonucu ortaya koymaktadır. Refah devletinin genişlemesinde, sanayileşmenin rolünün ihmal edildiğini ve bu ihmalde refah devleti yükselişinin, endüstriyel işçi sınıfının gücüyle bağlantılı olduğunu belirtmektedir.

Londra Docklands’ın kapatılması ve onu takip eden süreçte gerçekleştirilen büyük kentsel projeler, birçok yönüyle bir dönemin bittiğine işaret etmiştir. 1980’lerin başında Mar-

¹ International Money Foundation (Uluslararası Para Fonu).

garet Thatcher, gerçekleştirdiği kapsamlı özelleştirme ve sosyal devlet karşıtlığı ile adeta işçi sınıfına savaş açmıştır. Tim Butler, 2007 yılında yayımlanan "Re-Urbanizing London Docklands: Gentrification, Suburbanization or New Urbanism?" adlı makalesi, sanayisizleşmeyi takip eden soylulaşma olgusunun içinden geçtiği süreci ve "yeni şehircilik" olgusunu eleştirel bir yaklaşım ile analiz etmiştir. Bu makale bizi aynı zamanda Urban Taskforce (1999)² örneğine götürmektedir. Urban Taskforce, yeni kent politikalarını tanımlayama çalışmış ve yeni süreci "Kentsel Bir Rönesansa Doğru" biçiminde ortaya koymuştur. Urban Taskforce örneği, 1980'lerde küresel düzeyde yaygınlaşan neoliberal bir modeli de temsil etmekteydi. Yerel yönetimler, planladıkları kapsamlı kentsel dönüşüm programlarını gerçekleştirmek için kendi yönetim bünyesine eklenen şirketler ile çalışmaya başlamıştır. Öyle ki Ken Livingstone,³ İşçi Partili olmasına rağmen yönetimde olduğu yıllarda bu şirketler ile çalışmıştır (LGC, 2000).

2. Haliç Tersaneleri Ve Haliç Bölgesinde Sanayisizleşme

Haliç ve Camialtı Tersaneleri 1993 yılında özelleştirme kapsamına alınmış ve 2000 yılında ANASOL-M hükümeti döneminde Özelleştirme Yüksek Kurulu (ÖYK) kararı ile kapatılmıştır. Bu karar ile bin yüz kişinin işine son verilmiştir (Şener, 2000). Kapatılma kararı temelde Haliç bölgesinin sanayiden arındırılması ve Haliç deniz suyu ile çevresinin sanayi atıklarından temizlenmesi hedefinin gerçekleştirilmesine dayalıdır. 1958 yılında Haliç'in sanayiden arındırılmasıyla ilgili ilk görüş, İmar Planlama Müdürlüğü çalışmalarına katılan Prof. Luigi Piccinato tarafından dile getirilmiştir (Tekeli, 2013). Bu fikrin uygulanmaya başlaması ise 1980 sonrasına kalmıştır. Haliç Tersaneleri'nin dönüşümü, sanayi ve sanayisizleşme kararlarının kent planlarında nasıl karşılık bulduğunu ortaya koyan bir örnektir. Plan kararlarının gerçekleşen dönüşüme dair pozisyonu, kent politikaları ile olan güncel bağlamını ortaya koyan bir materyal olarak önem taşımaktadır.

2.1. Araştırmanın Yöntemi

Bir kentsel harekete dönüşen "Haliç Dayanışması" sürecinin izlenmesi, bu araştırmanın başlangıç noktasını oluşturmaktadır. Haliç Dayanışması, 2013 yılında Haliç Port Projesi'ne⁴ yönelik bir itiraz ile kurulmuştur. Dayanışmanın bileşenleri ve söylemi, yerel toplum temelli olduğu kadar ulusal gündeme yerleşen bir perspektifi de barındırmaktadır. Haliç Dayanışması, Haliç Tersaneleri'nin işlevini ön plana çıkaran bir yapıya sahiptir. Dayanışmanın kurulduğu yılda projeye konu olan tersanelerde aktif çalışan olmamasına rağmen, eski çalışanlar ve emekliler Haliç Dayanışması ile ilişki içinde olmuştur.

Dayanışma içinde yer alan kesimlerin hangi nedenler ile tersanelerin kapatılmasına karşı çıktığına baktığımızda (Mimarlık Dergisi, 2013), itirazın iş kaybı ve konut kaybı sorunları üzerinden gelişmesinin yanı sıra, tersanelerin yaşadıkları kentsel çevre açısından önemine de vurgu yapıldığı görülmektedir. Örneğin kapatılma kararına tepki gösterenler arasında "ecdadın yadigarı" ifadesi çok sık dile getirilmiştir. Tersanelerin tarihsel bir miras olmasına, dayanışmanın yanı sıra meslek odaları da vurgu yapmaktadır. Bu vurgu, tersanelerin devamlılığının bir bilinç yarattığını ortaya koymuştur.

Tersane çalışanlarının, Harb-İş, Dok Gemi İş ve 12 Eylül darbe döneminde kapatılan Aster-İş gibi üç sendikada örgütlü olduğu görülmektedir. 2000'li yıllara gelindiğinde ise tersanelerin kapatılması sürecinde Dok Gemi-İş yapılan eylemlerde görünür bir rol üstlenmiştir. Haliç Dayanışması, 2000 sonrası oluşan kentsel toplumsal hareketler ile etkileşim kurarak, temel ilke ve taleplerde ortaklaşmıştır. Bu ortaklaşmada Haliç Tersaneleri'nin hâlâ ulusal ve yerel düzeydeki öneminin devam ettiğine; faaliyet konusuna ve istihdam sağlama olanaklarına vurgu yapılmaktadır. Fakat bu çalışmanın bütünü açısından Haliç Dayanışması'nın ötesine geçerek farklı politika ve dönemlerin incelenmesi gerekmektedir. Her bir dönem için kent planlarının kararları incelenmiş, dönemin gazete ve medya arşivleri ile mimarlar odası, şehir plancıları odası gibi meslek kurumlarının hazırlamış olduğu raporlar ve arşivler araştırılmıştır. Tersanelerin dönüşümü ve kapatılmasını etkileyen ulusal ve yerel kentsel politikaların analiz edilmesinde uluslararası literatürdeki tartışma ve örnekler göz önünde tutulmuştur (Cowie ve Heathcott, 2003).

2.2. Erken Sanayisizleşme Gündemi

1923 yılında Cumhuriyetin ilanından sonra Ankara'nın Türkiye'nin yeni başkenti ilan edilmesi, yeni kurulan devletin siyasi ve kültürel tercihinin artık İstanbul olmadığını göstermekteydi (Lewis, 2001). Bununla birlikte 1933 yılında İstanbul'un imar planı için uluslararası bir yarışmanın düzenlenmesi (Gül, 2018, s. 119) İstanbul'dan bütünüyle vazgeçilmediğini göstermektedir. Yarışma sonucunda jüri, en gerçekçi, uygun ve şehrin tarihi ve doğa güzelliklerine en az müdahale eden plan olarak değerlendirilen Hermann Ehlgötz'ün önerisinde karar kılmış fakat plan hiçbir zaman hayata geçirilmemiştir (Gül, 2018, s. 121). 1937 yılında yapılan Prost Planı, dönemin küresel kapitalizminin sanayiye dayalı kalkınma politikalarını öncelemektedir.⁵

Proust Planı için önemli düzenlemelerden birisi, sanayinin Haliç'te toplanması kararı idi (Gül, 2018, s. 131). 1958 yılında İmar Planlama Müdürlüğü çalışmalarına katılan Prof. Lui-

² The Urban Taskforce² (UTF), 1998 yılında Çevre, Ulaştırma ve Bölgeler Dairesi (DETR) tarafından kurulmuştur. Dönemin Başbakan yardımcısı John Prescott, İngiliz mimar Richard Rogers'ı The Urban Taskforce'un başkanı olarak atamıştır.

³ 1981'den konsey 1986'da kaldırılincaya kadar Büyük Londra Konseyi'nin (GLC) başkanı olarak görev yaptı ve 2000-2008 yılları arasında Londra Belediye Başkanlığı yaptı.

⁴ Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi kapsamında her biri 70 yat kapasiteli iki yat limanı, her biri 400 oda kapasiteli 5 yıldızlı iki otel, dükkânlar, restoranlar, kongre ve kültür merkezleri, müze, sinema ve eğlence tesisleri, bin kişilik cami ve otopark yer alması planlanmaktadır.

gi Piccinato ise Haliç havzasındaki sanayileşmenin desantralizasyonunu gündeme getirmiştir (Tekeli, 2013). Prof. Luigi Piccinato'nun uyarı ve önerileri, 1966 yılında Sanayi Alanları Planı'nda da dikkate alınmamıştır. İstanbul'daki bir havzada 1958 yılında önerilen bu yaklaşım, Haliç havzasındaki çevresel ve mekânsal sınırların-zararların o yıllarda oluştuğunu göstermektedir. Piccinato'nun önerisi sanayiden arındırılacak bölgenin turizm kaynağı olarak değerlendirilmesini de içermektedir (Kılıç ve Yenenler, 2001, s. 70). 1966 yılında uygulamaya konulan Sanayi Alanları Planı, Eminönü-Eyüp kıyı kesimi ve Karaköy-Silahtar kesiminde yer alan sanayinin korunmasını ama yeni sanayi bölgelerin oluşturulmamasını önermiştir (Tümer-ekin, 2013, s. 77). Dolayısıyla bu planda sanayileşmeye dayalı kalkınmanın artık mutlak bir seçenek olmadığı görülmektedir.

1960'lardan itibaren hükümetler ve belediye yönetimleri, Haliç başta olmak üzere tersanelerin İstanbul'da başka bir bölgede toplanması seçeneğini tartışmaktaydı (Akdemir, 2014). Haliç Tersaneleri'nin İstanbul Tersanesi'nin olduğu bölgeye (Pendik'e) taşınması gündemdeydi. 1969 yılında dönemin Başbakanı Demirel'in bir konuşmasında, "Yurdun Savunması Başkasına Bırakılamaz" ifadesiyle "güvenlik ve kalkınma" ilişkisini kurmakta olduğu görülmektedir (Milliyet Gazetesi, 1969). 1969 yılında Pendik Tersanesi'nin temelini (ikinci defa) atan Demirel halka şöyle seslenmektedir:

"Ey Pendikliler! Yıllarca bu Pendik koyunda denize bakıp durdunuz da elinize ne geçti? Bu denizden bu Pavli adasından kaçınız yaralandı? Şimdi biz buraya büyük bir tersane kuruyoruz. Bu tersanede en az 2000 kişi çalışacak, bu aile fertleri birlikte 10.000 kişi demektir" (Can, 2002, s. 240).

1970'li yıllarda tersanelerin değişen gemi üretim teknolojileri ve üretim çevresinin fiziksel koşulları açısından gerekli koşulları sağlamadığı konusu gündemdeydi ve bunu ticari üretim yapan özel girişimciler çokça dile getirmekteydi. 1969 yılında Bakanlar Kurulu kararı ile Tuzla Tersaneler Bölgesi'nin yatırım programına alınması, mevcut talepler için önemli bir adres sunmuştur.⁶ 1970'li yıllardan itibaren gerek Deniz Endüstrisi A.Ş. Tersanesi'ne gerekse diğer tersanelere gelen inşa talepleri giderek daha yüksek tonajlı gemiler üzerinde yoğunlaşmıştır (Meral ve Deniz, 2017, s. 39).

Tuzla Tersaneler Bölgesi'nin fiilen gemi inşa sanayiinin merkezi hâline gelmeye başlaması ise Bedrettin Dalan'ın İstanbul Belediye Başkanlığı döneminde (1984–1989) hız kazanmıştır (Meral ve Deniz, 2017). İstinye ve Beykoz kıyılarındaki tersanelerin taşınması ve kapatılmasını izleyen süreçte Haliç'teki bazı küçük ölçekli özel gemi inşa üretimleri için Tuzla adresi olarak gösterilmiştir (Odman, 2008). Bu durum, Haliç kıyılarının sanayiden arındırılmasına yardımcı olurken, hükümetin

bütün planları Dalan yönetimi tarafından uygulanmıştır. Diğer taraftan tersanelerin kapatılma ve özelleştirme süreçleri, askeriye ve yatırımcılar arasında gerilime yol açmıştır. Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nin temsilcisi Celal Çiçek görüşmeye gittiği Paşa'ya özel sermaye gruplarına dair tereddütlerini gidermek için şöyle bir argüman ortaya koymuştur:

"Amiralim bu arkadaşlar mesleğini seven, gemi yapan, heyecanlı insanlar; bir şans vermek lazım. Sizi anlıyorum, büyük sermayenin de sektöre girmesi gerekir. Biz size bir ilan taslağı hazırlayalım. Resmî gazetede Tuzla tersaneler bölgesi dağıtım ilanını herkese açarız. Haliç ve Boğaz'da çalışanlara öncelik sağlayıp büyük sermayeye de imkân sunarız" (Meral ve Deniz, 2017, ss. 40–41). Bu görüşme sonrası, Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Tuzla'nın parselasyon planını Ulaştırma Bakanlığı'na göndermiştir. Dönemin Başbakanı Turgut Özal ise tersanelerin özel sermaye gruplarına açılması ile ilgili oldukça cüretkâr adımlar atmıştır:

"Burada inşası devam eden üç gemi var ama bina yok. Biraz önce Pendik Tersanesi'ne gittik. Orada lüks binalar vardı, kızaklar vardı ama hiç gemi gördünüz mü? Hayır! İşte özel sektör ile kamunun farkı: Kamu lüks binalar yapar, üretim yapmaz; özel sektör ise tüm yokluklara rağmen iş yapar, üretim yapar" (Meral ve Deniz, 2017, ss. 40–41).

Tersane yatırımları için kamu girişiminin yanı sıra özel sermaye gruplarının küresel ölçekte kazandığı birikim ve deneyim de belirleyici bir etmendi. Bu birikim ve deneyim, öncelikli olarak sermaye gücü ile ilgilidir.

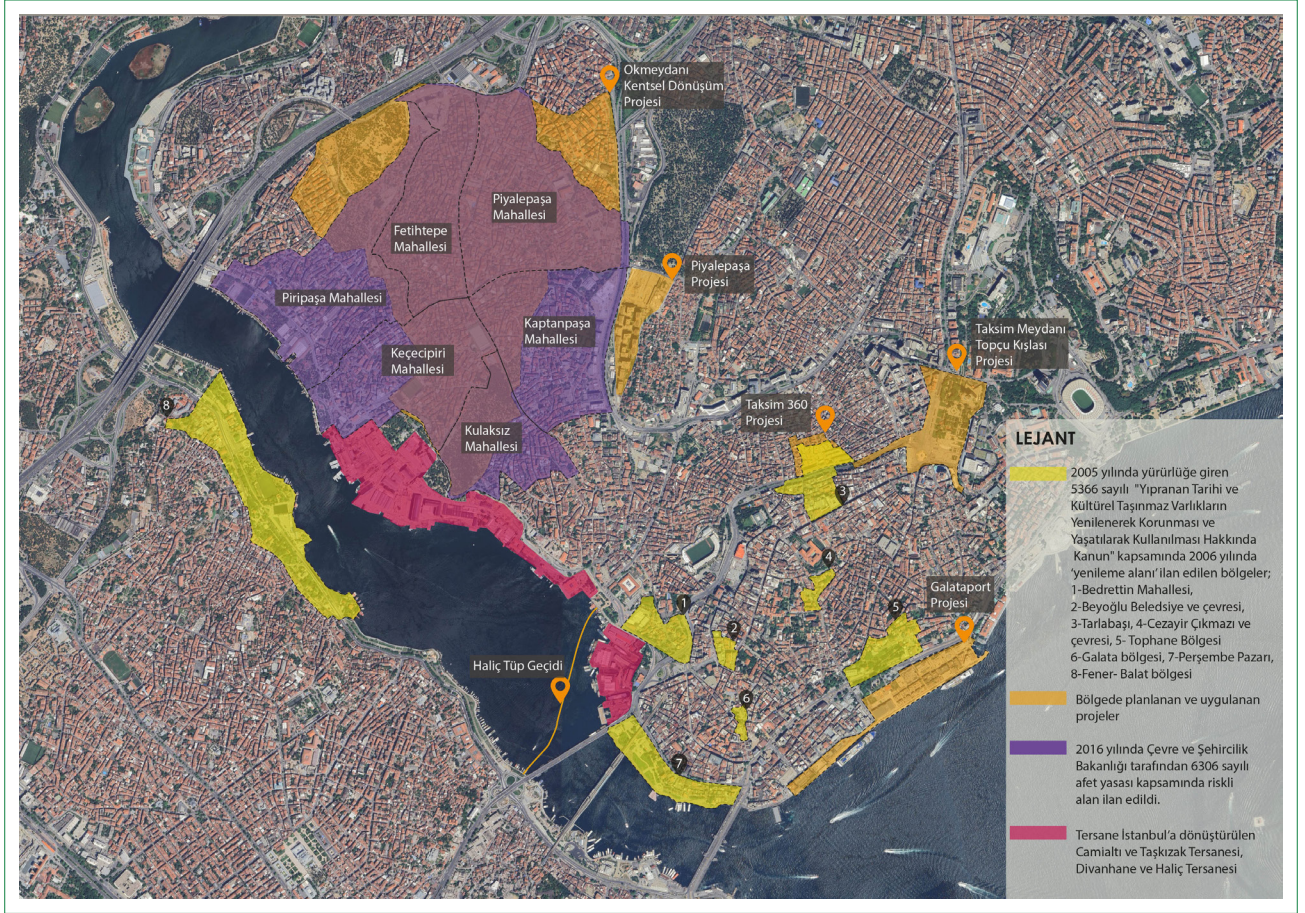
Özel sermaye grupları, sanayisizleşme politikaları ile kentin -sanayiden arındırılmış- stratejik bölgelerine yatırım yapmak için kamu ile rekabet etmeye başlamıştır. Bu rekabet, kent planları üzerinde de baskı yaratmıştır. Küresel ölçekte stratejik bir yaklaşım olarak yayılan neoliberal politikalar, kriz yaşayan kamu ekonomisinin tek alternatifi olarak görülmektedir. İktidarların bu politikaları benimsemesi, özel yatırımcıyı her durumda avantajlı hale getirmiştir. Özel sermaye gruplarının diğer yatırım seçenekleri, kamusal nitelikte olan kıyı bölgelerini kapsamaktaydı. Bu duruma paralel olarak aynı yıllarda Kıyı Kanunlarının da çok sık değiştiği görülmektedir (Kılıç vd., 2014).

3. Neoliberal Dönemin Haliç Uzlaşmaları ve Koalisyonları

1980 askeri darbesi sonrası seçimle yönetime gelen ilk İstanbul Belediye Başkanı Bedrettin Dalan olmuştur. Yönetime geldiğinde Beyoğlu ile Tarlabası çevresinde kapsamlı kentsel proje ve yıkımlar gerçekleştirmiştir (Türkün, 2013). Dalan yönetiminde, İstanbul'daki eski sanayi bölgelerindeki kuruluşların kentin çevre alanlarına ve başka kentlere taşınması üzerinde durulmuştur. Sanayinin taşınması ile ilgili en önemli bölge kuş-

⁵ Haliç havzasında sanayinin gelişimi açısından Prost planındaki kararlar etkili olmuştur (Gül, 2018, s. 131). Buna ilaveten, Osmanlı'nın erken yıllarından itibaren tersanelerin Haliç'te olması, sanayi için uygun koşulları davet eden fiziksel koşulları sunmaktaydı.

⁶ 22 Eylül 1969 tarih ve 6/12421 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla İstanbul Tuzla ilçesi Aydınli Koyu, Gemi İnşa ve Yan Sanayi Bölgesi olarak ayrılmıştır.



Şekil 1. Haliç Tersaneleri ve Beyoğlu bölgesinde gerçekleştirilen planlama kararları ve projeleri sonucunda gerçekleşen etki alanları.

kusuz Haliç'tir. Haliç'te denizin temizlenmesini merkeze alan uygulamalar bazı yönleri ile eleştirilmiştir. Bu eleştirilerin bir kısmı meslek çevrelerinden ve uzman kişilerden gelmektedir. İ.Ü. Orman Fakültesi'nden Prof. Dr. Uçkun Geray (Cumhuriyet Gazetesi, 1985), Haliç'teki sanayi kuruluşlarının Ümraniye, Bayrampaşa, Topçular, Habipler köyü gibi semtlere taşınmasının, sorunun bu alanlara taşınması anlamına geldiğine dikkat çeken bir yazı yazmıştır. Bu yazıda kıyı kullanımına dikkatleri çekmektedir: "...Bu acelecilik kime ne sağlıyor? Bize öyle geliyor ki işler Haliç kıyılarında takılı kalmıştır. Bu çelişkiler giderilene kadar öteki asıl soruna geçilememesi ise göz göre göre işlenen bir hatadır."

Dalan döneminde başlayan sanayisizleşme girişimleri ile kıyı kesimlerinde artan sermaye yatırımlarını Şekil 1'de netlikle görebilmekteyiz. 1986 yılında Tarlabası Bulvarı'nın açılmasını takip eden kentsel iyileştirme projeleri, turizm sektörünü canlandırmayı hedeflemekteydi. 1984 yılında Turizm Bakanlığı tarafından "Beyoğlu/Galata Turizm Geliştirme" projesi gündeme getirilirken (Türkün, 2022); 1985 yılında kurulan Beyoğlu Güzelleştirme Derneği ise bu girişimlerin sivil toplum ayağını oluşturmaktaydı.

⁷ TMMOB Gemi Mühendisleri Odası (GMO) tarafından hazırlanan Tersaneler Raporu'nda (1994) yer alan tespitlere göre, hükümetin, çalışanların sosyal haklarını maddi yük olarak hesapladığını ortaya koyuyor.

Bu girişimler gerçekleştirilirken, diğer taraftan tersanelerin zarar ettiği ve verimsiz çalıştığı söylemi çok sık dile getirilmiştir. Çok sayıda çalışanın işten çıkarılması ise bu gerekçelere dayandırılmıştır (TMMOB GMO, 1994).⁷ Haliç Tersaneleri'nde önce eğitim sonlandırılmış, ardından çalışan sayısı kademe kademe eritilmiş, ihtiyaç dahilinde taşeron çalıştırılmıştır. Bu kapatma planı, aşamalı bir aktarma işini içermekteydi. Özel tersanelerin Tuzla'ya taşınmaya başlaması ile havzadaki tersane faaliyetleri tasfiye edilmeye başlamıştır. Tuzla Tersaneleri taşeronlaşma, güvencesiz çalışma ve eğitimsiz ucuz emek gücüne dayalı bir çalışma rejiminin mekânı olmuştur (Akdemir, 2014).

3.1. Bir Uyum Aracı Olarak Plan Kararları

Kent planları incelendiğinde, tersanelerin geleceğine dair doğrudan olmasa da sanayinin taşınması kapsamında dolaylı sonuçlar ve kararlar ürettiği görülmektedir. Bu planlama yaklaşımı, planlamanın küresel düzeydeki ekonomi politik rasyonelleri takip eder biçimde dönüştüğünü göstermektedir (Hall, 2014).

İstanbul Metropolitan Alanı Nazım Planı'nda Merkezi İş Alanı, bölgenin kültürel ve doğal yapısının korunması, mevcut yoğunluğun düşürülmesi; 1985 yılında hazırlanan Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı'nda ise Haliç kıyılarındaki sanayinin kaldırılarak bu alanın yeşil alana dönüştürülmesi ve kamuya açılmasına dair öneriler yer almasına rağmen (Erbey, 2009) bu kararlar uygulamaya konulamamıştır. Kısacası, 1980'li yıllarda hazırlanan planlarda Haliç'in desantralizasyonuna dair öneriler vurgulu biçimde yer almıştır.

1984–1989 yıllarında görev yapan İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan'ın, Haliç için geniş çaplı 'temizlik' operasyonlarını gündeme getirmesi, kent planları üzerinde baskı yaratmıştır. Kent planları, geleneksel rolü olan mekânsal büyümeyi kontrol etme ve düzenlemeye devam edememiş, bunun yerine yeni kentsel politikaların uygulanmasının koşullarını hazırlayan bir işlev yüklenmiştir. Bu dönemde İstanbul kent merkezlerinde gerçekleştirilen yıkımların plan dışı olmasını, dönemin belediye başkanı Dalan'ın sözleri netlikle ortaya koymaktadır. Dalan'ın gerçekleştirdiği yıkımları ve uygulamaların hangi plana göre yapıldığı sorusuna "plan kafamın içinde" (Arpad, 1987) ifadesiyle verdiği cevap, kent planlarının düzenleyici ve kontrol edici rolünden uzaklaştığını ortaya koymaktadır. Haliç kıyılarında gerçekleştirilen yıkımlar nitelikli endüstri mirası ile alanla özdeşleşmiş tarihsel ve kültürel mirasa ait yapıları yok etmiştir. Dalan döneminde Haliç kıyısında 4000'den fazla yapının istimlak edilmesinin yanı sıra 696 fabrika ve 2020 küçük işyeri yıkılmıştır (Erdem, 2009).

Dalan, girişimlerini birçok açıdan kişisel olarak şekillendirmiştir. Bu kişisel, kentsel toplumsal çevrelerle olan çatışmasının tırmanmasına neden olmuştur. Bir metropol yöneticisi olarak kendisinden beklenen "farklı talep ve beklentileri uzlaştırmak, müzakere etmek" yerine, meslek odaları gibi kentin kurumsal aktörleri ile çatışma ve gerilim yaşamayı olağanlaştırmıştır.

Özal döneminde gerçekleşen bir diğer tersane gündemi İstanbul Boğazında yer alan İstinye Tersanelerinin kapatılmasıdır. Dönemin Başbakanı Turgut Özal, kapatılma kararı sonrası şu açıklamayı yapmıştır: "İstinye bir başka güzel (...) ev, arsa fiyatları artacak" (Milliyet Gazetesi, 1991). Dolayısıyla tepki çeken ve destek veren kararların yine çelişkiler içerdiği görülmektedir.

1989–1994 yıllarında görev yapan Nurettin Sözen döneminde ise Beyoğlu İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılması, nostaljik tramvayın faaliyete geçirilmesi ile caddenin ticarileşmesi ve turizm odaklı dönüşümü hızlanmıştır. Kent merkezinin sanayiden arındırılması amacı devam ettirilirken, sosyal belediyecilik ile İstanbul'un yoksul mahallelerine hizmet götürülmüş; Taksim'deki Park Otel yıkımı gibi kaçak yapılaşmaya karşı kararlı adımlar atılmıştır.

1995 İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı, 2010 yılına kadar İstanbul'u, evrensel düzeyde taşıdığı tarihi, kültürel, doğal öz değerlerine sahip çıkılarak, tarihi-kültürel kimliği ile özdeş, geçmişte olduğu gibi bir dünya kenti statüsü kazandırılması, dünya ve bölge ülkelerinin ekonomik yapıları ile bütün-

leşen bir merkez olarak tasavvur etmektedir. Planda yer alan hedefler kapsamında geleneksel kent dokusunun imalat, sanayi gibi fonksiyonlardan arındırılması, uluslararası düzeyde spor, kültür, ticaret, hizmet alanlarının yaratılması, İstanbul'un uluslararası bir dünya kenti olmasını sağlamak üzere uluslararası düzeyde konferans, kongre, sanat, kültür merkezleri, eğlence ve sergi mekânlarına yönelik projeler hazırlanması, müzeler ve arşivlerin oluşturulmasını kapsayan politikalar geliştirilmiştir. 1999–2004 yılları arasında İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı yapan Ali Müfit Gürtuna ise Haliç için "kültür vadisi" projesini gündeme getirmiştir. Bu dönem artık sanaysizleşme ve turizm tercihinin belirginleştiğini de ortaya koymaktadır. Bunu takip eden yönetimler, turizm fonksiyonlarının geliştirilmesi için yatırımları geliştirmeye çalışmıştır. Bu politika ve yatırımlar, Haliç Tersaneleri'nin geleceğini etkileyen kararlar hâline gelmiştir. Kent içindeki tersane ve limanların dönüşümü, küresel bir politika olarak ele alınmaktadır (Butler, 2007).

2006 yılında hazırlanan Çevre Düzeni Planında küresel rekabet, markalaşma potansiyeli ile ele alınan İstanbul'da, kültür endüstrilerinin, Haliç'te yer alan işlevsiz ve atıl olarak ifade edilen endüstriyel yapıların ve tarihi yapı stoğunun yeniden işlevlendirilmesine dair fırsatlar sunacağı ifade edilmiştir (İBB, 2006). Raporla, "Kültür-Turizm ve Hizmet Odaklı Projeler" başlığı altında en önemli proje olarak "Haliç Turizm Bölgesi" projesi yer almaktadır. Çevre Düzeni Planına ait açıklamalar raporunda ifade edildiği biçimiyle 16 kilometrelik sahil şeridinin, müze ve kültür merkezleri ile 'kültür vadisi' hâline getirilmesi planlanmıştır. Bu doğrultuda İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı arasında yapılan protokol sonucunda Haliç'teki tersaneler belediyeye devredilmiştir (İBB, 2006). Bu gelişme, tersanelerin dönüşümü için ortadaki en önemli mülkiyet engelini ortadan kaldırmaktadır.

2006 yılında Kadir Toptaş yönetimi tarafından tamamlanan İstanbul Çevre Düzeni Planında, Dolmabahçe Sarayı'ndan başlayıp, Santral İstanbul'a kadar uzanan sahil şeridini kapsayan proje alanında Rahmi Koç Müzesi, Miniaturk, Feshane, İstanbul Modern Sanatlar Müzesi ve Sütlüce Kongre Merkezi'nin bulunduğu alanın geleceği için Haliç'e belirleyici bir rol atfedilmektedir. Haliç İstanbul'un kültür turizmine hizmet edebilecek en önemli bölgelerden biri olarak tanımlanmaktadır (İBB, 2006, s. 292). Bu planda aynı zamanda Haydarpaşa Liman Sahası'nın fonksiyonları dönüştürülerek ticaret, konaklama, kültür ve rekreasyon faaliyetleri biçiminde yeni fonksiyonlar tanımlanmıştır.

Kentin kuruluşundan itibaren liman özelliği ile tersane işlevine yatkın olan Haliç kıyılarında yer alan Haliç Tersaneleri (Tersane-i Amire) yukarıda ele alınan yakın dönem planlama, projelendirme kronolojisine rağmen, bugüne kadar kısmen de olsa varlığını sürdüren tek sanayi tesisi olma özelliğini taşımaktadır (Ek 1) Haliç Tersaneleri'nin uzun süren kapatılma, özelleştirilme, dönüşüm ve turizme yatkın

fonksiyonlar ile kullanımını öngören plan kararları özellikle meslek kuruluşlarının itirazları ile karşılaşmıştır. Bu itirazlar, Haliç Tersaneleri'nin kapatılma yaklaşımına karşı toplumsal bir hareketlenmeyi de başlatmıştır.

3.2. Çatışma ve Uyum

Tersanelerin kapatılması kararını veren hükümet ve yetkili kurumlar, farklı zamanlarda farklı tutumlar ortaya koymalarına rağmen; sanayinin Haliç havzasından çıkarılması konusunda görüş birliği oluşmuştur. 1980 sonrası itibarıyla sanayisizleşme ve tersanelerin kapatılması ile ilgili daha kararlı adımlar atılmıştır.

Haliç Tersaneleri'nin sahip olduğu üretim ve çalışan kapasitesinin düşürülmesi ve zarar eden bir tablonun oluşması 1980–2000 yılları arasındaki süreçte belirgin bir hâl almıştır. 1980'lerden 2000'lere Haliç Tersanesi'nde çalışan toplam işçi sayısı 7 binlerden 500'lere düşmüştür. Zarar ettiği ve Haliç'i kirlettiği, devletin sırtında bir 'kambur' olduğu iddia edilen bu üretim tesisi 2000'lere dek söz konusu özelleştirme müdahaleleri ile zaman içinde işlevsizleştirilmeye başlanmıştır (Köksal, 2019).

TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, tersanelerin kapatılma gerekçelerini, özellikle teknolojik gerilik gerekçesinin nesnel dayanakları içermediği yönündeki incelemesine dair detaylı bir rapor yayınlamıştır (TMMOB GMO, 1994). 1993 yılında Haliç, Camialtı ve Alabey Tersaneleri için kapatılma kararının (diğer KİT'ler⁸ için de açıklanan) gerekçeleri, aşırı borç yükü, yüksek maliyetli üretim, teknolojik gerilik ve aşırı istihdam olarak belirtilmiştir (TMMOB GMO, 1994). Raporunda ayrıca tersanelerin kapatılmasıyla oluşacak kamu zararı ortaya konmuş ve tersanelerin yeniden yapılanması için öneriler sunulmuştur.

Yukarıda da belirtildiği gibi Haliç ve Camialtı Tersaneleri 1993 yılında özelleştirme kapsamına alınmıştır. Fakat kapatılması 2000 yılında ANASOL-M hükümeti döneminde Başbakan Bülent Ecevit, Başbakan Yardımcısı Devlet Bahçeli ile devlet bakanlarından oluşan Özelleştirme Yüksek Kurulu (ÖYK) kararı ile gerçekleşmiş ve bin yüz kişinin işine son verilmiştir (Şener, 2000). Oysa 1979 yılında Taşkızak'ta bir hücumbot, bir karakol botu ve Petrol Ofisi'ne yapılan bir tankerin denize indirilme töreniyle ilgili olarak Ecevit; "Ordu, dışa sattığıyla, dıştan aldığı karşılayacak" (Milliyet Gazetesi, 1979) biçiminde bir yaklaşım ortaya koymuştur. Yirmi yıllık süreç, küresel neoliberal politikaların ulusal yönetimler üzerindeki etkisinin artmış olduğunu ortaya koymaktadır.

Tersanelerin bağlı olduğu sivil kurumlar ekonomi politikası çerçevesinde özelleştirilse dahi, özellikle askeriye'nin geçmiş dönemde Marmara ve Boğazlar'ın güvenliği bakımından tersaneninin hızla tamir ve üretim sağlayan konumunun terkedilmesi

kolay olmamıştır. Ayrıca dönemin çalışanları, mühendisleri, yöneticileri, alanı çalışan akademisyenleri yazı/çalışmalarında, giderek zorlaştırılan koşullara rağmen tersanelerin üretime devam edebilecek kapasiteye sahip olduğunu ifade etmişlerdir (Sarıçayır, 2013). Bu şekilde kapatılma kararlarına verilen tepkiler, Haliç Dayanışması'nın oluşması ile sonuçlanmıştır.

1960'larda üretim vurgusu değil, çevresel değerlerin önemi üzerinden tepkiler ortaya konulmaktadır. Milliyet Gazetesi Arşivi ile TMMOB Mimarlar Odası arşivinde yapılan araştırmalar, tersane inşası için işaret edilen Pendik Koyu'nun turistik değeri, tersane fonksiyonunun şehre yakın olmaması gerekliliği ve yaratacağı kirliliğin bölgeye vereceği zarar konusunda meslek çevreleri ve uzmanlar itirazlarını dile getirmiştir. Mimarlar Odası hazırladığı raporda, Pendik'te söz konusu bölgenin halka açık yegâne sahil bölümü olmasını hatırlatmış ve plansız biçimde tersaneye dönüştürülmesini eleştirmiştir (Öngen, 1968).

1960'larda tersaneler üzerinden yapılan tartışmaların⁹ içeriği oldukça zengindir. Bu tartışmalarda şehirlerin sadece estetik ve turizme dayalı kaygılarla değerlendirilemeyeceği; şehirlerin tersanelere, tersanelerin de çeşitli sebeplerle şehirlere duyduğu ihtiyaç ve gereklilikler ortaya konulmuştur. Geriye doğru yaptığımız bu araştırmanın bulguları, günümüzde soylulaştırmaya dair eleştirel fikirlerin ortaya koyduğu argümanlar ile örtüşmektedir.

4. Haliç Fantazileri

Haliç bölgesi, ilginç biçimde her yönetimin içinde bir şey örmeye çalıştığı ve "fantazyalarını" ortaya attığı akışkan bir bölge niteliğindedir. Her kesim, kültür-sanat endüstrisi ile donatılmış bir Haliç tahayyül etmiş ve oluşacak "son resim"e girmek istemiştir.

"Haliç Fantazileri" dahilinde en çarpıcı olanı sinemacı Sinan Çetin'den gelmiştir. 2009 yılında dönemin Cumhurbaşkanı Abdullah Gül'ün bir davet ile bulunduğu sinemacıların arasında yer alan Sinan Çetin; 'İstanbul'un dünya sinemasının en önemli merkezlerinden biri olabileceğini, Haliç bölgesinde 'sinema serbest platformu' kurulmasını, buraya gelecek yabancıardan vergi alınmamasını' talep etmiştir. Bu talep Gemi Mühendisleri Odası tarafından tepki ile karşılanmış ve tersaneninin gemi bakım ve onarımı gerçekleştirmeye devam etmesini talep eden bir imza kampanyası ile yanıt verilmiştir (Törel, 2009).

TMMOB GMO tarafından dile getirilen itirazın argümanı, sinema platosu projesi ile "dünyanın en az 6 asırdır hâlâ üretimini sürdüren tek sanayi tesisinin, gemi yapım işlevini devam ettiren tek endüstriyel arkeolojik sitin yok edilmesine; gelecek kuşaklara aktarmamız gereken tarihsel mirasın ve manevi değerlerin heba edilmesi sonucunu da doğuracağına" dairdi (Törel, 2009).

⁸ Kamu İktisadi Teşebbüsü.

⁹ bkz. "Düşünenlerin Düşünceleri: Yeni Tersane", Prof. Kemal Karhan, 29.07.1967, Milliyet Gazetesi.

2010 yılında Tersanelerin Denizcilik Müzesi'ne dönüştürülmesi fikrini (Radikal Gazetesi, 2010) takiben 2011 yılında Vehbi Koç Vakfı Başkanı Semahat Ersel, Sadberk Hanım Müzesi'ni taşımak ve yanına bir çağdaş sanat müzesi eklemek için Camialtı Tersanesinin arazisini talep ettiklerini açıklamıştır (Munyar, 2011). Koç "pratik çözüm yolu" olarak dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan'ın bir 'olur'u ile işin çözüleceğini ifade etmiştir. "*Hem orayı bedava falan istemiyoruz. Uzun vadeli kiralamaya yapabilirler veya satabilirler. Elbette ihale açılır. Biz de ihaleye girip almak isteriz*" (Munyar, 2011).

2016 yılında Topbaş, Unkapanı Köprüsü'nü yer altına almak için ihale aşamasına gelindiğini, Karaköy'den Koç Müzesi'ne deniz üzerinden yüzer yürüme yolu yapılacağını ve denizin içerisine Fatih Sultan Mehmet Han heykeli konulacağını açıklamıştır. 2018 yılında Haliç Tersanesi için Avrupa'nın en büyük 'Bilim Merkezi' projesi gündeme gelmiştir. Yine 2019 yerel seçimlerinde AK Parti İstanbul Büyükşehir Belediyesi başkan adayı Binali Yıldırım'ın kendi seçim kampanyasında Haliç Köprüsü'nün deniz altına alınması projesini tekrar gündeme getirmesi Haliç havzasında bitmeyen bir "fantazy" kaynağına işaret etmektedir.

Tersanelerin özelleştirilmesi ve taşınmasına dair geçirilen 30 yıllık süreç, sayısız fonksiyon değişimi, mülkiyet değişimi ve yönetim değişimi gündemleri ile doludur. Örneğin kapatılma kararının hemen ertesinde, tersane mülklerinin İstanbul Valiliği İl Özel İdaresi'ne devredilmesi ve polis eğitim merkezi yapılması planmış ama yapılamamıştır (Şener, 2000). Beyoğlu Belediyesi ise bölgeyi yeşil alan olarak değerlendirmek istemiştir (Hürriyet Gazetesi, 2000). Fener Gönüllüleri Derneği, Balat Derneği ve 1921 Kasımpaşalılar Derneği yöneticileri tersaneler bölgesinin bir kültür, spor, turizm ve rekreasyon alanı olarak önermiştir. ÖYK, Haliç Tersanesi'nin kurulu bulunduğu arazinin ve binaların İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü'nün kullanımına verilmek üzere Hazine'ye devrine onay verdiği yönünde (Şener, 2000) bir dizi gündem oluşmuştur.

Farklı çevreler, kendi perspektiflerine uyan bir dönüşüm fonksiyonu önermektedir. Fakat ortada önemli bir engel de vardır. Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri, tapu kayıtlarında Hazine'ye ait tek bir parsel olarak görünmektedir. İmar planında 'endüstriyel sit alanı' olarak görünen Haliç kıyı şeridindeki bu bölge, beş bin ölçekli planların dışında kaldığı için tersanelerin boşaltılmasından sonra bu bölgede herhangi bir inşaat faaliyetinin yürütülmesi mümkün değildir (Hürriyet Gazetesi, 2000).

4.1. Çözumsuzlüğü Dönüştürmek: Topbaş Dönemi ve İmamoğlu'na Kalan Bakiye

2005 yılında Kadir Topbaş, Haliç'teki işletmelerin Tuzla'ya taşınması ile kültür vadisine dönüştürülmesi yaklaşımını tekrar etmiştir (Çubukçu, 2005). Topbaş, iki tersanenin bulunduğu Haliç'te bir havza ve turizm merkezi oluşturmak amacıyla, Dolmabahçe Sarayı'ndan Silaharağa Elektrik Santrali'ne kadar

kıyı şeridinin sanat ve kültürün adresi olmasının amaçlandığını açıklamıştır. Haliç Tersanesi ile bütünleşen bir kültür şeridi oluşturma fikrinin yanına "Kuzey Deniz Saha Komutanlığı'nın müze yapılacağı" fikrini de eklemiştir. Sürecin parçası olan askeri bileşeni de öne çıkarmıştır. Haliç Tersanesi'nin ise kalacağını ve belediye tarafından işletileceğini ifade etmiştir.

Medya da projenin en zor aşamasının, Deniz Kuvvetleri'ne ait Taşkızak ile Denizcilik İşletmelerine ait Camialtı ve Haliç Tersanesi'nin belediyeye devredilmesi olduğuna vurgu yapmıştır çünkü meselenin çözümüne dair girişimler sonuçlanamamıştır. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tersaneler için belediyeye bir takas önerisi yapmıştır. Kuzey Deniz Saha Komutanlığı binalarına karşılık, belediyeden Gölcük ve Heybeliada gibi farklı noktalarda 80 bina yapması talep edilmiştir (Çubukçu, 2005).

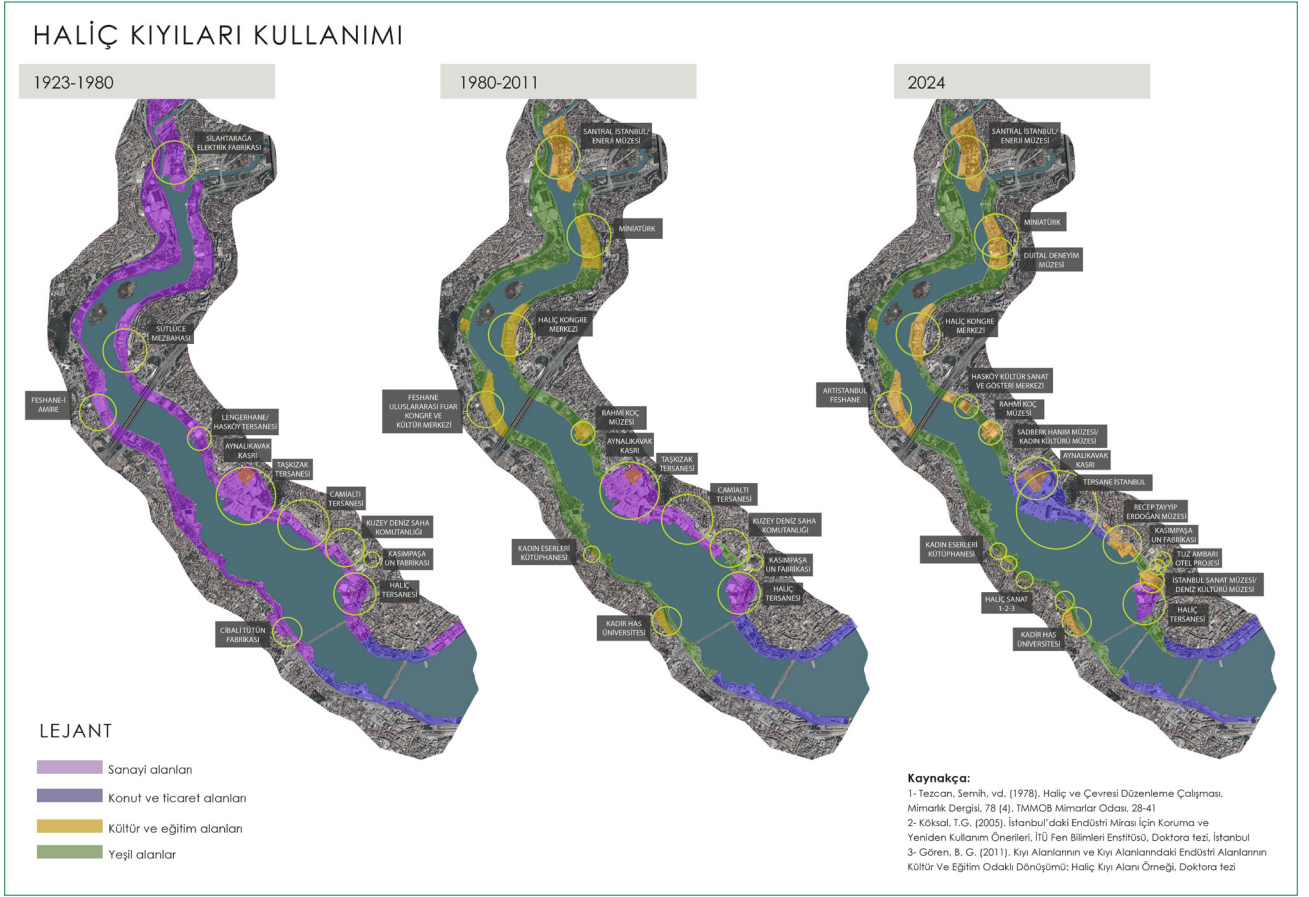
2005 yılında dönemin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş, Haliç Tersanesi için 'bir taraftan işlevini görürken, diğer taraftan da 'yaşayan müze' olması için çalışmaların devam ettiğini açıklamıştır (Çubukçu, 2005). Topbaş döneminde önemli bir yerel muhalefet kazanımı yaşanmıştır. Topbaş'ın eskiyen vapurların ekonomik ömrünün bittiğini işaret ederek kullanımdan kaldırılmasına ve artık üretilmeyeceğine dönük kararı, Boğaziçi Dernekleri Platformu'nun 'Vapurlarımızı Vermiyoruz' kampanyası ile protesto edilmiş ve protestoların sonucunda bu karar iptal edilmiştir.

Topbaş yönetiminde İstanbul'a dair "kültür, sanat ve turizm" çerçevesi ön planda olmuştur. Bu dönemdeki önemli çalışmalarından biri İstanbul Çevre Düzeni Planı (İBB, 2006) çalışmasının başlamasıdır. Bu plan çalışmasında "Kültür-Turizm ve Hizmet Odaklı Projeler" başlığı altında en önemli proje olarak "Haliç Turizm Bölgesi" yer almıştır.

2019 yılında gerçekleşen yerel seçimleri kazanan CHP adayı Ekrem İmamoğlu, Haliç Tersanesi için üretimin devam etmesi ve tersanenin bir kısmının ise kamuya açılması planı ile yaklaşımını ortaya koymuştur.

2005 yılı Topbaş dönemine ait 'yaşayan müze' projesi, 2020 yılında tekrar gündeme gelmiştir. 2022 yılında ise İBB yönetimi tarafından tersane kapsamında gerçekleştirilmek üzere, Topbaş dönemindeki 'Bilim Merkezi' projesine inşaat firmasından, mimari projesine ve içerisinde yer alan fonksiyonlarla benzerlikler içeren "müzik, fotoğraf, sinema ve sanat müzeleri"nin yapımının gündeme getirilmesi (Tuncer, 2022); Haliç havzası ve tersanelerine dair bitmeyen, birbirini tekrar eden bir hikâye ortaya koymaktadır.

2024 yılında Haliç Dayanışması'nın yapmış olduğu basın açıklamasına göre Haliç Tersanesi'nin üçte biri bu müze projesi için dönüştürülmüştür (Bianet, 2024). Haliç Tersanesi'ndeki müzelerle beraber ele alınan Fener Balat sahilinde yer alan ve sergi alanlarına dönüştürülen Fener Evleri Restorasyonu işi için kullanılan proje tabelasında 'Haliç Kültür Vadisi' proje adı



Şekil 2. 1923–1980, 1980–2011 ve 2024 yıllarında halic kıyı kullanımı.

olarak kullanılmaktadır. Daha sonra yerel yöneticilerin açıklamalarında da yer aldığı üzere 'Kültür Vadisi' projesi devam ettirilmektedir. Diğer taraftan tersanelerin işlevinin kısmen sürüyor olmasını önemli bir politika farklılığıdır (Şekil 2).

Haliç Tersaneleri kapsamında yer alan Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri, Tersane İstanbul (eski adıyla Haliç-port) projesinin inşası günümüzde (2024) devam etmektedir.

4.2. Tersane Emek Gücünün "Gücü" ve Soylulaştırmayı Sınırlamak

Neoliberal kentleşmenin bir parçası olarak kentsel dönüşüm projelerinden hiç uygulanma aşamasına gelememiş veya yarıda durdurulmuş, bir biçimde tamamlanmamış örnekler daha az araştırılmıştır (Kuyucu, 2020). Kuyucu'ya göre, kentsel dönüşüm neoliberal kentleşmenin 'mükemmel mekanizması' ise, neoliberal dinamiklerin belirli bağlamlarda nasıl ortaya çıktığını anlamak için başarısızlığının da kapsamlı şekilde araştırılması gerekmektedir (2020, s. 5).

Haliç Tersaneleri'nin dönüşümü farklı siyasi iktidarlar tarafından kararlaştırılmasına rağmen uzun yıllar gerçekleştirilememiştir. Bugün (2024) Haliç Tersaneleri'nin bir bölümü

kısmen de olsa fonksiyonunu yerine getirmektedir. Tersanelerin kapatılmasına dair uygulanan politika ve plan kararları, Haliç ve Beyoğlu bölgesinde devam eden soylulaşma olgusunun gelişimini "merkezi ve yerel" olmak üzere iki düzeyde belirlemiştir. Bu durum, yerel düzeyin ve yine kurumsal düzeyin önemine dair bazı ip uçlarını ortaya koymaktadır. Yukarıda belirtildiği gibi tersanelerin kapatılma ve dönüştürülme hikayesinde, tersane çalışanlarının ve sendikal örgütlenmenin önemli düzeyde "sınırlayıcı" olabildiği görülmüştür. Bu sonuç bizi, Shaw (2004) ve Kızıldere ve Günay (2018)'nin çalışmalarında yer verdikleri yerel düzeydeki "sınırlı soylulaşma" kavramına götürmektedir. Mekânın değeri ve özellikleri, bağlamsal (yerel) politikalar ve politik yanıtlar ile belirlenebilmektedir. Fakat yerel düzeydeki bu gelişmeler, daha üst düzeyde gerçekleşen politik ve ekonomik değişimlerde karşılığını bulduğunda sonuç verme olanaklarını artmaktadır. Haliç Tersaneleri örneğinde yerel düzeydeki sınırlı soylulaşma, İstanbul Büyükşehir Belediye yönetiminin değişerek, sosyal demokrat bir yönetime geçmesi ile gerçekleşmiştir.

Yaptığımız araştırma, "zaman-mekân" bağlamının birlikte ilişkisel biçimde çalıştığını ortaya koymaktadır. Tersane çalışanlarının kapatılma kararına karşı sendikal düzeyde örgütlü biçimde

tutum alması, Haliç Tersaneleri'nin kapatılma sürecini "sınırlayan" en önemli etmenlerin başında gelmektedir. Shaw'un (2004) işaret ettiği "politik direnç", Haliç Tersaneleri için etkili olmuştur. TMMOB GMO Raporu incelendiğinde, işçi ve mühendislerin "güvenceli çalışma" bilincinin yüksek olduğu görülmektedir.¹⁰ Tuzla Tersanelerinde yaşanan güvencesiz ve riskli çalışma koşullarının ölümler ile sonuçlanması, Haliç Tersaneleri'nde geçmişte olan bir "güvenceli çalışma" kazanımlarının güncel taleplere yansımaları sağlamıştır.

Tuzla ve Haliç Tersaneleri arasında adeta makas etkisi oluşmuş ve tersanelerin toplumsal, politik ve istihdam bağlamı güncelliğini korumuştur. Tuzla Tersanesi, çalışma yaşamı açısından yani işçilerin gerek can güvenliği gerekse sosyal güvencelerinin olmadığı "gözden ve hukuktan uzak" bir yer niteliğindedir (Akdemir ve Odman, 2008). İşçiler açısından, Haliç'te olmak ise en azından "göz önünde" ve kentsel hayatın içinde olmak anlamına gelmektedir.

5. Sonuç

Bu araştırmanın bulguları İstanbul gibi deniz, doğa, tarihsel miras gibi çevresel etmenleri küresel ölçekte değerli olan bir metropolde tersane kurmak veya kapatma kararlarının büyük tepkiler ile karşılandığını ortaya koymaktadır. Gerek tersane kurmak gerekse eski tersanelerin kapatılmasının, kentin ekonomik ve çevresel geleceği üzerinde önemli baskılar yarattığı görülmüştür. Sanayileşme veya sanayisizleşme gibi önemli politik kararların yukarıdan ve katılım süreçlerini işletmeyen bir yöntemle belirlenmesi, aşağıdan gerçekleşen toplumsal tepkilerin en önemli kaynağını oluşturmaktadır.

Bu makalede araştırılan Haliç Tersaneleri'nin kapatılma hikâyesi, sadece sanayinin geleceği ile ilgili bir konu olmaktan çıkıp, kentin merkezi alanlarında gerçekleştirilen yeni yatırımların hangi toplumsal sınıfların geleceğini güçlendirdiği ya da zayıflattığına ilişkin sonuçlar ortaya koymaktadır. Brenner vd.'nin (2009) "Cities for People, not for Profit" adlı çalışmaları gerçekleştirilen kentsel yeniden yapılanma yatırımlarının sadece yerel olgular olarak işlev görmediği, küresel düzeyde gerçekleşen kapsamlı neoliberal kent formunun oluştuğunu iler sürmektedir. Bu başlık ile CITY dergisinde özel bir sayı hazırlanması da bu konunun akademik önemini göstermektedir. Neoliberal kentsel yeniden yapılanmalar ve buna bağlı stratejiler, kentlerde yaygın bir soylulaşma yaratmıştır. Bu etkinin İstanbul'daki yansımaları çok belirgin biçimde ortaya çıkmaktadır.

Beyoğlu, Karaköy ve Galata bölgesini de içine alan Haliç Havzası turizm, kültür-sanat endüstrisine dayalı fonksiyonları öneren projeler ile kapsamlı bir soylulaşmanın etkisine girmektedir (Şen, 2006). Kızıldere ve Günay'ın (2018) çalışması, Tophane örneği üzerinden, "Güçlü sosyo-ekonomik ağlar, muhafazakarlık, politik direnç, takdire bırakılan kamusal poli-

tika, negatif medya imajı, damgalanma" gibi yerel etmenlerin soylulaşma sürecinde etkili olduğunu göstermektedir.

Haliç havzasında sanayinin taşınması sonrası gerçekleştirilen her bir proje farklı düzeylerde olmak üzere tepki ile karşılanmıştır. Ama tersanelerin kapatılması diğer sanayi varlıklarından farklı biçimde, aşağıdan oluşan toplumsal tepkilerin bir sivil toplum yapılanması ya da kentsel hareket diyebileceğimiz oluşuma dönüşmüştür. Haliç Dayanışması'nın argümanları ve özelleştirmeye yönelik dirençler, geleneksel planlamanın rolünün devam ettiğini ortaya koymaktadır.

Dayanışma deneyimi, "kamusallık" yaklaşımının "kamusal işletme"nin yanı sıra kültürel miras olarak korunmasının tabandan destek bulduğunu göstermektedir. Fakat bu yaklaşımlar siyasi yönetimlerden destek bulmamıştır. Sosyal demokrat iktidarlar döneminde de Haliç Tersaneleri'nin özelleştirilmesi ve kapatılmasına dair politikalar devam etse de Şehir Hatları kapsamındaki vapur işletimi konusunda 1990 yılı ile benzer yaklaşımlar ortaya konulmuştur. "Şehir Hatları modernleşiyor" (Milliyet Gazetesi, 1990) başlıklı haberde, İstanbul'da Şehir Hatları filosunun modernleştirilmesi, genişletilmesi ve iskelelerin yenilenmesi ile ilgili yatırımlar başlatıldığından bahsedilmektedir. Merkezi hükümetin İstanbul'a kaynak ayırması, deniz ulaşımının gelişimine katkıda bulunmaktadır.

Kuzey Amerika ve Avrupa kentlerindeki tersanelerin kapatılması ve çevresinin dönüştürülmesiyle ilgili konu, mevcut işlerin kaybolması ve işsizlik üzerinden tartışılırken, Haliç Tersaneleri için bu tartışma eksik bırakılmıştır. Haliç Havzası'nda yeni oluşan sektörlerin, sanayisizleşme ile ortaya çıkan ekonomik ve istihdam sorunlarını çözüp çözemediğine dair tartışmalar ve çalışmalar ise oldukça zayıf kalmaktadır. Galataport ve Haliçport gibi kamu tarafından (yerel ve merkezi yönetim) gerçekleştirilen büyük kentsel yatırımların, kentsel çevresi için istihdam potansiyeli taşıdığı öne sürülmüştür (Haydar Ali Yıldız, 2019; Yeni Akit Gazetesi, 2019). Galataport Projesi tamamlanmış olmasına rağmen çevresi için istihdam yaratıp yaratmadığına dair bir beklenti veya iddia gündemde yer almamaktadır.

Kısacası, Haliç Havzası ile Dolmabahçe'den başlayıp Karaköy'e doğru devam eden (içinde Galataport'u da alan) kıyı büyük bir kültür sanat endüstri hattı oluşmuş durumdadır. Bu hat aynı zamanda sermaye ve devletin ortak girişimleri ile gerçekleştirdiği en kapsamlı soylulaşma alanlarını ve İstanbul metropolünün küresel pazarda kendini takdim ettiği en önemli bölgeleri içermektedir.

Tersanelerin henüz tam olarak kapatılmamış ve fonksiyonunu kısmen sürdürüyor olması, farklı dönemlerde farklı siyasal partilerden olan yönetimlerin adeta fantazyalarının odağı hâline gelmesine sebep olmuştur. Her seçim dönemin-

¹⁰ 2012 yılına gelindiğinde tersanede 83 kişi istihdam edilmektedir (TDİ, 2012).

de adaylar Haliç Tersaneleri için “fantastik” aynı zamanda spekülâtif proje önerilerini ilan etmeyi ihmal etmemiştir. Tersane bölgesi için Koç Grubunun çok sayıda proje ve ihale önerisi ile şansını birçok kez olmak üzere denemesi, kent muhalefeti bileşenlerinin tepkisini çeken konular arasında yer almıştır. Öyle ki Haliç’te oluşan kültür havzası, belli bir yatırımcı grubunun girişimleri ile anılmaktadır.

Haliç Tersaneleri hâlâ “üretim mi hizmet mi”; “kamu yararı mı şirket yararı mı” karşıtlıkları içinde önemli bir gündem konusu olmaya devam ediyor.

Araştırmanın sonucu, Haliç Tersaneleri’nin dönüşümünde önce örgütlü, nitelikli emek gücünün 2013 sonrasında ise mahalleli, meslek örgütleri, mimarlar, plancılar, gemi mühendisleri, tersane emekçileri, siyasi partiler, kent hareketleri ve semt derneklerinden oluşan Haliç Dayanışması başta olmak üzere ortaya konan itirazların ‘sınırlayıcı’ bir potansiyel yarattığını göstermektedir.

Kuyucu’nun (2020) işaret ettiği gibi kentlerin, yerinden edilen büyük kitlelerin zararı pahasına, küresel bağlantılara sahip, yüksek vasıflı kişiler ile emlak spekülâtorlerinden oluşan küçük bir kesimin yarar sağlamasını haklı çıkaran ‘kaçınılmazlık’ senaryoları artık sorgulanmaktadır. İncelediğimiz örnek ise bu sorgulanmanın, daha ileri bir adım ile buluşarak aşağıdan oluşan toplumsal hareketler ile önemli kazanımlara yol açabileceğini göstermektedir.

Kaynaklar

- Akdemir, N. ve Odman, A. (2008). Tuzla Tersaneler Bölgesi’nde örülen ve üstü örtülen sınıfsallıklar. *Toplum ve Bilim*, 113, 49-89.
- Akdemir, N. (2014). *Birikim, kriz ve ‘mekansal çözüm’ Tuzla Tersaneler Bölgesi ve Yalova Tersaneler Bölgesi örnekleri* [Doktora Tezi]. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Arpad, B. (1987, 10 Mart). “Plan, kafamın içinde”. *Cumhuriyet Gazetesi*. Erişim tarihi: 03.02.2024.
- Batuman, B. (2019). *Milletin mimarisi, yeni İslamcı ulus inşasının kent ve mekân siyaseti* (Ş. Toke, Çev.). Metis Yayınları.
- Beauregard, R. A. (1998). Tourism and economic development policy in US urban areas. *The Economic Geography of the Tourist Industry: A Supply-Side Analysis*, 220-234.
- Bianet. (2024, 6 Mart). Haliç Dayanışması: tersanelerin dönüşümü İBB eliyle devam ediyor. 05.05.2024 tarihinde <https://bianet.org/haber/halic-dayanismasi-tersanelerin-donusumu-ibb-eliyle-devam-ediyor-292779> adresinden erişilmiştir.
- Brenner, N. ve Theodore, N. (2005). Neoliberalism and the urban condition. *City*, 9(1), 101-107.
- Brenner, N., Marcuse, P. ve Mayer, M. (2009). Cities for people, not for profit. *City*, 13(2-3), 176-184.
- Butler, T. (1997). *Gentrification and the middle classes*. Ashgate.
- Butler, T. (2007). Re-urbanizing London Docklands: Gentrification, suburbanization or new urbanism? *International Journal of Urban and Regional Research*, 31(4), 759-781.
- Can, A. (2002). *Bir tersane bir hayat*. Üstün Eserler Neşriyatevi.
- Church, A. (1988). Urban regeneration in London Docklands: A five-year policy review. *Environment and Planning C: Government And Policy*, 6(2), 187-208.
- Cowie, J. ve Heathcott, J. (Eds.) (2003). *Beyond the ruins: The meanings of deindustrialization*. Cornell University Press.
- Çubukçu, B. (2005, 12 Ocak). Haliç’in dünü, bugünü ve yarını. *Arkitera*. 05.02.2024 tarihinde <https://v3.arkitera.com/v1/haberler/2005/01/12/halic.htm> adresinden erişilmiştir.
- Doğruel, A. S. ve Doğruel, F. (2019). Küreselleşme, unutulmuş sanayi politikaları ve sanayisizleşme. *Çalışma ve Toplum*, 1(60), 209-230.
- Erbey, D. E. (2009). *Haliç’te dönüşüm ve tarihsel süreklilik* [Konuşma Metni]. Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi.
- Erdem, N. (2009). Dünden bugüne Haliç. *Doğa ve Toplum*, Sayı: 1.
- Geray, U. (1985, 14 Mayıs). Haliç’te zaman ve kaynaklar nasıl kullanılıyor? *Cumhuriyet Gazetesi Arşivi*. Erişim Tarihi: 03.02.2024.
- Gül, M. (2018). *Modern İstanbul’un doğuşu, bir şehrin dönüşümü ve modernizasyonu*. (3. Baskı). Sel Yayıncılık.
- Hall, T. (2001). *Urban geography*. Routledge.
- Hall, P. (2014). The city of enterprise: Planning turn upside down. P. Hall, *Cities of tomorrow: An intellectual history of urban planning and design since 1880* içinde (s. 415). John Wiley & Sons.
- Hamnett, C. (1991). The blind men and the elephant: Towards a theory of gentrification. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 173-189.
- Hamnett, C. (2003). Gentrification and the middle-class remaking of inner London, 1961-2001. *Urban Studies*, 40(12), 2401-2426.
- Harvey, D. (2021). *Neoliberalizmin kısa tarihi* (A. Onacak, Çev.) (3. Baskı). Sel Yayınları.
- Haydar Ali Yıldız. (2019, 19 Mart). *Beyoğlu istihdam projeleri* [Video]. YouTube. 22.05.2024 tarihinde <https://www.youtube.com/watch?v=MbEueGPcOvo> adresinden erişilmiştir.
- Hürriyet Gazetesi. (2000, 7 Mart). Altın Boynuz’da projeler uçuşuyor. 05.02.2024 tarihinde <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/altin-boynuz-da-projeler-ucusuyor-39138380> adresinden erişilmiştir.
- Iversen, T. ve Cusack, T. R. (2000). The causes of Welfare State expansion: Deindustrialization or globalization? *World Politics*, 52(3), 313-349.

- İBB (İstanbul Büyükşehir Belediyesi). (2006). 1/100.000 ölçekli İstanbul çevre düzeni planı ve Raporu. Şehir Planlama Müdürlüğü Arşivi. 10.03.2022 tarihinde <https://sehirplanlama.ibt.istanbul/Arsiv/> adresinden erişilmiştir.
- Karhan, K. (1967, 29 Temmuz). Düşünenlerin düşünceleri: Yeni tersane. *Milliyet Gazetesi Arşivi*, Erişim Tarihi: 03.02.2024.
- Kılıç, A. ve Yenen, Z. (2001). Haliç için bir planlama modeli önerisi. *Haliç 2001 Sempozyumu bildiriler kitabı* içinde (ss. 67-77). İstanbul.
- Kılıç, A., Akın, O. ve Koç, E. (2014). Kıyı alanlarına yönelik yasal ve yönetsel çerçevenin planlama yansımaları: Yasalar, kurumlar ve parçalanmış kıyı mekânı. 8. *Kıyı Mühendisliği Sempozyumu bildiriler kitabı* içinde (ss. 435-454). İstanbul.
- Kızıldere, D. ve Günay, Z. (2018). Local limits to gentrification: Theory on the move. *Planlama Dergisi*, 28(2), 102-106.
- Köksal, T. G. (1996). *Haliç Tersaneleri'nin tarihsel teknolojik gelişim süreci ve koruma önerileri* [Yüksek Lisans Tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Köksal, T. G. (2013). Tersane-i Amire'yi talan edecek Haliç Port'a karşı: Haliç Dayanışması. *Mimarlık Dergisi*, No. 374.
- Köksal, T. G. (2013, 1 Aralık). İstanbul Haliç'siz, Haliç tersanesiz olmaz! *SoL Gazetesi*, *SoL Pazar Eki*. 05.02.2024 tarihinde <https://haber.sol.org.tr/medya/yarin-sol-pazar-gunu-istanbul-halicsiz-halic-tersanesiz-olmaz-haberi-83459> adresinden erişilmiştir.
- Köksal, T. G. (2019, 11 Haziran). Haliç Tersaneleri'nde neler oluyor? Altı asırlık mirasın yağması. *Birartıbir Express*. 10.05.2024 tarihinde <https://birartibir.org/alti-asirlik-mirasin-yagmasi/> adresinden erişilmiştir.
- Köseoğlu, F. G. (2010). *Haliç'te kültür endüstrilerinin yer seçimi, kümelenme eğilimi ve kentsel yenileşme ile kültür endüstrileri arasındaki etkileşim* [Yüksek Lisans tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kuyucu, T. (2020). The great failure: The roles of institutional conflict and social movements in the failure of regeneration initiatives in Istanbul. *Urban Affairs Review*, 1-35, DOI: 10.1177/1078087420957736
- Lewis, B. (2001). *The emergence of the modern Turkey* (3rd Edition). Oxford University Press.
- Lees, L. ve Ley, D. (2008). Introduction to special issue on gentrification and public policy. *Urban Studies*, 45(12), 2379-2384.
- Lees, L., Shin, H. B. ve López-Morales, E. (2016). *Planetary gentrification*. Polity Press.
- Ley, D. (1996). *The new middle class and the remaking of the central city*. Oxford University Press.
- LGC (Local Government Chronicle). (2000, 21 Kasım). Livingstone opens London's first major riverside park in 50 years. 05.02.2024 tarihinde <https://www.lgcpplus.com/archive/livingstone-opens-londons-first-major-riverside-park-in-50-years-21-11-2000/> adresinden erişilmiştir.
- Meral, E. ve Deniz, A. (Yay. Gemi.) (2017). *Tersane hikayeleri, bir sektörde damgasını vuranlar*. Türkiye Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği Yayını.
- Milliyet Gazetesi. (1969, 2 Temmuz). Demirel "Yurdun savunması başkasına bırakılmaz" dedi. Erişim tarihi: 01.02.2024.
- Milliyet Gazetesi. (1979, 20 Temmuz). Ecevit: "Ordu, dışa sattığıyla dıştan aldığına karşılayacak" s. 1 ve 9. Erişim tarihi: 01.02.2024.
- Milliyet Gazetesi. (1990, 21 Eylül). Şehir Hatları modernleşiyor. s. 9. Erişim tarihi: 01.02.2024.
- Munyar, V. (2011, 31 Eylül). Camialtı Tersanesi'nin yerini verseler 150 milyon dolar yatırımla müze yaparız. *Hürriyet Gazetesi*. 23.12.2023 tarihinde <https://www.hurriyet.com.tr/camialti-tersanesi-nin-yerini-verseler-150-milyon-dolar-yatirimla-muze-yapariz-19127781> adresinden erişilmiştir.
- Odman, A. (2008). Tuzla'da işçiler, sermaye, gemiler, tersaneler: Kaydıra kaydıra nereye? *İstanbul Dergisi*, 63, 20-25.
- Öngen, O. (1968, 12 Ocak). Mimarlar Odası Pendik'te tersane kurulmasına karşı. *Milliyet Gazetesi*, s. 3. Erişim tarihi: 03.02.2024.
- Penpecioglu, M., Bayırbağ, M. K. ve Schindler, S. (2022). Tamamlanmamış kentsel devrim: Türkiye'de neoliberal kentsel dönüşümün çoklu sosyo-politik örüntüleri ve Ankara örneği. E. Acara ve M. Penpecioglu (Der.), *Tamamlanmamış kentsel devrim: Günümüz Türkiye'sinde kent, kriz ve gündelik hayat içinde* (ss. 167-202). İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Radikal Gazetesi. (2010, 29 Ocak). Tarihi Haliç Tersanesi müze oluyor. 25.12.2023 tarihinde <https://web.archive.org/web/20220119114630/http://www.radikal.com.tr/turkiye/tarihi-halic-tersanesi-muze-oluyor-977301/> adresinden erişilmiştir.
- Rodrik, D. (2014). Premature deindustrialization. *Journal of Economic Growth*, 21, 1-33.
- Sarıçayır, E. (2013). Haliçport Projesi protesto edildi. *Arkitera*. 05.08.2022 tarihinde <https://www.arkitera.com/haber/halicport-projesi-protesto-edildi/> adresinden erişilmiştir.
- Shaw, K. (2004). Local limits to gentrification. R. B. Atkinson ve G. Bridge (Eds.), *Gentrification in a global context içinde* (ss. 168-184). Routledge.
- Smith, N. (1996). *The new urban frontier: Gentrification and the revanchist city*. Routledge.
- Smith, N. (2002). New globalism, new urbanism: Gentrification as a global urban strategy. *Anthipode*, 34(3), 427-450.
- Son Saat Gazetesi. (1953, 3 Temmuz). İlk araba vapuru. Erişim tarihi: 05.01.2024.
- Şen, B. (2006). *Kentsel gerilemeyi aşmada çelişkili bir süreç olarak soylulaştırma: Galata örneği* [Doktora Tezi]. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Şen, B. (2010). Kentsel dönüşüm ve "kaybetmeden mücadele etme arayışı". B. Şen ve A. E. Doğan (Der.), *Tarih, Sınıflar ve Kent içinde* (s. 309-353). Dipnot Yayınları.
- Şen, B. (2011). Kentsel mekânda üçlü ittifak: Sanayisizleşme, soylulaştırma, yeni orta sınıf. *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 44(1), 1-21.
- Şener, N. (2000, 27 Nisan). Fatih'in tersaneleri kapatıldı. *Milliyet Gazetesi*. 10.11.2023 tarihinde <https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/fatihin-tersaneleri-kapatildi-5322080> adresinden erişilmiştir.
- TDİ (Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.) (2012). 2012 yılı faaliyet raporu. 05.02.2024 tarihinde <https://www.tdi.gov.tr/Wp-Content/Uploads/2016/05/2012-FAAL%C4%B0YET-RAPORU.Pdf> adresinden erişilmiştir.
- Tekeli, İ. (2013). *İstanbul'un planlanmasının ve gelişiminin öyküsü*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- The Urban Taskforce. (2003). *Towards An Urban Renaissance*. Routledge.
- TMMOB GMO (Gemi Mühendisleri Odası). (1994). Tersaneler raporu. 05.02.2024 tarihinde https://www.gmo.org.tr/Upl/Misc/Raporlar/Tersaneler_Raporu.Pdf adresinden erişilmiştir.
- Tümerekin, E. (2013). *İstanbul, insan ve mekân*. (2. Baskı). Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Törel, A. (2009, 2 Mart). Camialtı Tersanesi, sinema platosuna dönüşecek mi? *Arkitera*. 05.02.2024 tarihinde <https://v3.arkitera.com/h38923-camialti-tersanesi-sinema- platosuna-donusecek-mi.html> adresinden erişilmiştir.
- Tuncer, G. (2022, 3 Nisan). Haliç Tersanesi'nden sonra bir tarihi alan daha sanat müzesi oluyor. *Independent Türkçe*. 02.05.2023 tarihinde <https://www.indyurk.com/node/492761/hali%C3%A7- tersanesinden-sonra-bir-tarihi- alan-daha-sanat-m%C3%BCzesi- oluyor> adresinden erişilmiştir.
- Türkün, A. (2022). Beyoğlu bölgesinin büyük altyapı projeleri ve öncü (flagship) projelerle imtihanı. *Mimarist*, No. 74, 16-25.
- Türkün, A. (Der.) (2013). *Mülk, mahal, insan*. İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Weesep, J. van (1994). Gentrification as a research frontier. *Progress in Human Geography*, 18, 74-83.
- Yeni Akit Gazetesi. (2019, 23 Şubat). Dev projenin temelleri atıldı! Tersane İstanbul 60 bin kişiye istihdam sağlayacak. 22.05.2024 tarihinde <https://www.yeniakit.com.tr/haber/dev-projenin-temelleri-atildi- tersane-istanbul-60-bin-kisiye-istihdam-saglayacak-625774.html> adresinden erişilmiştir.

Ek 1. Tarihsel ve politik diyagram

	1930-1950	1950-1980	1980-2000	2000-2019	2019-2024
Merkezi İktidar	Cumhuriyet Halk Partisi Hükümeti (İsmet İnönü 1925-1937; Celal Bayar 1937-1939; Refik Saydam 1939-1942; Şükrü Saraçoğlu 1943-1946; Recep Peker 1947; Hasan Saka 1947-1949; Şemsettin Günaltay 1949-1950)	Demokrat Parti (Menderes Hükümeti 1950-1957), Askeri Hükümet (Cemal Gürses 1960-1961), CHP Hükümeti (İsmet İnönü (1962-1965), Adalet Partisi Hükümeti (Süleyman Demirel 1965-1971), Askeri Hükümet (Nihat Erim 1971), Ferit Melen ve Naim Talu Hükümetleri (1972-1974), CHP ve AP Hükümetleri (1974-1980)	Askeri hükümet (Bülent Ulusu 1980-1983), Anavatan Partisi hükümeti Turgut Özal 1983-1989; Yıldırm Akbulut 1989-1991; Mesut Yılmaz 1991), Doğru Yol Partisi hükümeti (Süleyman Demirel 1991-1993; Tansu Çiller 1993-1996; Mesut Yılmaz 1996; 1997-1999), Refah Partisi hükümeti (Necmettin Erbakan 1996-1997), Demokratik Sol Parti hükümeti (Bülent Ecevit 1999-2002)	Demokratik Sol Parti hükümeti (Bülent Ecevit 1999-2002), Adalet ve Kalkınma Partisi hükümeti (Abdullah Gül 2002-2007, Recep Tayyip Erdoğan 2007-2011, Ahmet Davutođlu 2015-2016, Binali Yıldırım 2016-2018), Adalet ve Kalkınma Partisi Başkanlığı (Recep Tayyip Erdoğan 2018-devam ediyor)	Adalet ve Kalkınma Partisi Başkanlığı (Recep Tayyip Erdoğan 2018-devam ediyor)
	CHP'li valiler Muhiittin Üstündađ (1928-1938), Lütfü Kırdar (1938-1949), Bağımsız vali (Fahrettin Kerim Gökay (1949-1957)	Demokrat Parti (1958-1960), Askeri yönetim (1960-1963), CHP (1963-1968; 1973-1977), Adalet Partisi (1968)	Askeri yönetim (1980-1984), Anavatan Partisi (Bedrettin Dalan 1984-1989), Sosyaldemokrat Halkçı Parti (Nurettin Sözen 1989-1994), Refah Partisi (Recep Tayyip Erdoğan 1994-1998), Fazilet Partisi (Ali Müfit Gürtuna 1998-2004)	Demokratik Sol Parti, Adalet ve Kalkınma Partisi/ Fazilet Partisi (Ali Müfit Gürtuna 1998-2004), Adalet ve Kalkınma Partisi (Kadir Topbaş 2004-2017, Mevlüt Uysal 2017-2019)	Adalet ve Kalkınma Partisi /Cumhuriyet Halk Partisi (Ekrem İmamoğlu- devam ediyor)
Belediye Başkanlığı- İstanbul					
Haliç Havzası'nın deniz üzerinden taşımacılık ve Sılahtarğa'ya yakınlığı sebebiyle sanayi kuruluşları tarafından tercih etmiş ve bu koşullara ek olarak Prost tarafından hazırlanan İstanbul Planı'nda Haliç Havzası için sanayi alanı kararını verilmiştir.	1958 yılında Prof. Luigi Piccinato tarafından Haliç havzasının desantralizasyonu gündeme getirilmiştir. 1966 Sanayi Alanları Planı hazırlanmıştır.	1985 yılında hazırlanan Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı'nda sanayinin kaldırılarak rekreasyon alanına dönüştürülmesi kararı, Haliç'in temizlenmesi gündemi, Bedrettin Dalan yönetimi ile sanayisizleşme uygulamaları ve Haliç kıyılarının rekreasyon alanlarına dönüştürülmesi, Lengerhane, Sütluçe mezbahası, Feshane, Sılahtarğa Elektrik Santrali yapılıının kültür, eğitim, kongre ve müze fonksiyonları ile yeniden işlevlendirilmesi girişimlerinin başlaması, Gerni inşaa sanayinin Haliç Havzası'ndan Tuzla'ya kayması	Haliç Havzası'nda sanayi tesisi olarak tersaneler yer almaktadır (küçük ölçekli imalat-üretim yerleri hariç). Haliç kıyılarında kültür, sanat ve eğitim odaklı yeniden işlevlendirme projeleri merkezi, yerel yönetimler ve piyasa aktörlerinin gündemindedir.	Haliç Havzası'nda Haliç Tersanesi dışında sanayi tesisi yer almamaktadır (sayısı giderek azalan küçük ölçekli imalat-üretim yerleri hariç)	
Haliç Havzası'nda Sanayileşme					

Ek 1 (devamı). Tarihsel ve politik diyagram

	1930–1950	1950–1980	1980–2000	2000–2019	2019–2024
Kırılma/süreklilikler	Deniz teşekküllerinin, deniz yollarının, limanların ve rıhtımların devletleştirilmesi	Çok Partili döneme geçiş, 27 Mayıs 1960 Darbesi, 12 Mart 1971 Muhtırası	1980 12 Eylül Darbesi, 1989 Bahar eylemleri, 1994 Yerel Seçimlerinde İBB ve Beyoğlu yöneticilerinin Refah Partisi tarafından kazanılması, 1999 Gölcük Depremi	Merkezi ve yerel iktidarda Adalet ve Kalkınma Partisi yer almaktadır. Kenttsel dönüşüme, kıyı kullanımına, yerel yönetime vb. dair çok sayıda yasal düzenleme gerçekleştirildi. Özelleştirme politikalarına hız kazandırıldı. 2005 Vapurlarımızı Vermiyoruz kampanyası 2013 Gezi Parkı protestoları	2019 Yerel seçimlerinde İBB yönetiminin CHP tarafından kazanılması
Hakim söylem	Denizbank'ın kurulması (1937), Şirket-i Hayriye'nin Hasköy'deki fabrika, taşınır ve taşınmaz mal varlıkları, vapurlarının devlet tarafından satın alınması (1944).	Denizcilik Bankası T.A.O. İşletmeleri kuruldu (1952). Pendik Tersanesi temeli atılmıştır (1969).	Haliç Tersanesi'nde yer alan Gemi Yapı ve Teknik Meslek Lisesi kapatıldı (1982). Pendik Tersanesi faaliyete geçmiştir (1982). Türkiye Denizcilik Kurumu'na (1983), Tersaneler Gemi Sanayi A.Ş.'ye bağlandı (1984). 1991 İstinye Tersanesi'nin kapatılması. 1993 yılında Bakanlar Kurulu Kararı ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ) ile Haliç ve Camialtı Tersaneleri özelleştirme kapsamında alındı. 5 Nisan 1994 Ekonomik İstikrar Tedbirleri kapsamında Haliç ve Camialtı Tersaneleri'nin özelleştirilememesi halinde kapatılması kararı. 1994 Hasköy Tersanesi Koç Holding'e satıldı 1995 yılında Tersane bölgesi SİT alanı ilan edilmiştir. Tersanelerde toplam 52 yapı tescil edilmiştir. 1998–2001 yılları arası Galata Köprüsü'nün açıl(a)maması.	1999 Depremi sonrası Taşkızak Tersanesi'nin Pendik Tersanesi'ne taşındı. Milli Savunma Bakanlığı ile İBB arasında Taşkızak Tersanesi'nin devri için protokol imzalandı (2005). Taşkızak ve Camialtı Tersanelerinde yapılması planlanan 'Haliç yat limanı ve kompleksi' projesi (Haliçport) için ihale gerçekleştirildi (2013). Haliç Dayanışması kuruldu (2013). Haliçport alanı 'Özel Proje Alanı' ilan edildi (2015). TDİ'ye ait Camialtı Tersanesi'nin Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi kapsamında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na devri gerçekleştirilmiştir (2015 Özelleştirme İdaresi faaliyet raporu).	Yeni İBB yönetimi Haliç Tersanesi'nde üretime devam edileceğini, bir bölümünün kamuya açılacağını duyurdu (2019). 2024 yılında Haliç Tersanesi'nin bir bölümünü dönüştüren projenin ilk etabı olarak İstanbul Sanat Müzesi ve farklı kültür fonksiyonları kullanıma açıldı.

Ek I (devamı). Tarihsel ve politik diyagram

1930–1950	1950–1980	1980–2000	2000–2019	2019–2024
Tersanelerde yenileme, modernleştirme çalışmaları ve yatırım dönemi	Tersanelerde gemi inşa kapasitesi arttırıldı.	Özelleştirme kararları nedeniyle yılarca tersanelere yatırımlar durduruldu. Tersanelerde üretime devam edildi.	2000 yılında Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri tamamen kapatılmıştır.Haliç Tersaneleri, 2005 yılındaTDİ ile yapılan protokolle önce İBB bünyesindeki İDO'ya tahsis edilmiş, sonra yaşanan değişimle Şehir Hatları A.Ş. Yönetimine geçmiştir (2010). Haliç Tersanesi 2005– 2018 yılları arasında yeniden işlevlendirme tartışmalarına konu olmuş, 2018 yılında üretimin tamamen durdurularak, Haliç Bilim Merkezi'ne dönüştürüleceği duyurulmuş, proje başlamıştır.	Haliç Tersaneleri bütününden sadece Haliç Tersanesi'nin bir bölümü Şehir Hatları vapurlarının bakım, onarım ve deniz taksi/ dolmuş üretiminin yanı sıra özel sektöre hizmet vermeye devam etmektedir.

Haliç Tersaneleri'nde üretim durumu