

GÖRÜŞ / OPINION

Otoriter Kentleşmeyi Atatürk Havalimanı Üzerinden Berlin - Tempelhof'a Bakarak Okumak

Reading Authoritarian Urbanization through Atatürk Airport by looking at Berlin - Tempelhof

 **Tayfun Kahraman**,¹  **Tuba İnal Çekiç**,²  **Meriç Demir Kahraman**³

¹Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul

²Hertie School, Berlin

³Bağımsız Araştırmacı

Giriş Yerine: Neoliberal Kentleşmeden Otoriter Kentleşmeye Doğru

Türkiye'deki kentler ve özellikle İstanbul, 1980'lerin ortalarından itibaren neoliberal dönüşüm olarak da bilinen, Harvey'nin (2006) ifadesi ile kentsel çevrenin sermaye dolaşımı için daha verimli bir zemin yaratmak üzere sürekli olarak yıkılıp yeniden inşa edildiği "yaratıcı yıkım" ile karşı karşıya kalmıştır. Ancak, 2002 yılında AKP'nin iktidara gelmesiyle birlikte, kentsel arsa, emlak piyasaları ve inşaat sektörüne dayalı büyüme yeni bir modele yol açmış; "buldozer şehircilik" (Lovering ve Türkmen, 2011) olarak tanımlanan bu dönem, giderek daha müdahaleci ve otoriter bir kentleşmeyi beraberinde getirmiştir (Enlil vd., 2016). İnşaat temelli büyüme modeli, kentsel arazinin metaleştirilmesi ve yeniden dağıtılması stratejisine dayanmaktadır. Bu strateji ne AKP'ye ne de Türkiye'ye özgüdür; ancak maliyeti ve hızı açısından önemli bir vaka olduğunu, İstanbul'un da bu stratejinin vitrini olduğunu söyleyebiliriz (Balaban, 2013'ten aktaran Çavuşoğlu ve Strutz, 2014).

Bu yazıda, karar alma süreçlerinin merkezileştirilerek mekânsal ve sosyal açıdan yıkıcı mega projelerin gündemi

belirlediği bu döneme katılımcı pratikler açısından karşılaştırmalı olarak bakalım istiyoruz. Bunu yaparken de; siyasal arka planı göz ardı etmeden İstanbul'da Haziran 2022'de gündemi meşgul eden Atatürk Havalimanı'nın (AHL) planlama sürecini ama en çok da sonucunu tartışmaya açmak istiyoruz. Tartışmayı ise ne ülke koşullarının ne yasal çerçevenin ne de kentlerin benzer olmadığı ama örnek alanın oldukça benzer olduğu bir karşılaştırma ile süreçlerin nasıl sonuçlandığına odaklanarak yapıyoruz. Dolayısıyla, bu çalışmada sizi İstanbul'dan Berlin'e götürerek Yeşilköy ve Tempelhof arasında gezdirecek, bunu da kaçınılmaz olarak kentsel muhalefetin iki kentteki koşullarını anlatarak yapacağız.

Bağlam: Siyasi Arka Plan

1980'lerin ikinci yarısından itibaren tüm dünyada küreselleşme akımının içinde ve post-keynesyen dönüşümün de bir sonucu olarak pek çok kent neoliberal bir kentleşme sürecine sahne oldu. Ulusal ekonomik kalkınma döneminin öncüsü olan sanayi sektörünün yerine hizmet sektörünün önem kazandığı küresel ekonomik entegrasyon sürecinde, ulaşım ve iletişim ağları kurabilen kentler öne çıkmaya başladı (Friedmann, 1986; Sassen,

Tayfun Kahraman bu yazıyı meslek odası başkanı olarak kent hakkı mücadelesi verdiği Gezi Parkı Davası nedeniyle yaşadığı hukuksuz tutuklama sürecinde Silivri cezaevinden yazdı.

Geliş tarihi: 01.10.2022 Kabul tarihi: 04.10.2022

Online yayımlanma tarihi: 20.10.2022

İletişim: Meriç Demir Kahraman

e-posta: mericdemir@gmail.com



1991; Keyder ve Öncü, 1993). Bir yandan, hızla yayılan küresel yatırımlar için en uygun ortamı yaratmak üzere kentler arasında rekabet başladı; Brenner'in (2009) kentsel konumlandırma olarak kavramsallaştırdığı politikalar aracılığıyla, mega projeler ile hem altyapı yatırımları hem de üst gelir grubunu merkeze çekecek yatırımlar yapıldı.

Öte yandan, ulus devletin ulusal sınırlar içinde denge yaratma çabasının yerini alan kentlerin artan önemi ve aynı zamanda yerelleşme eğilimi, ivmesini tabandan alan yerel siyasetin yerel farklılıklara daha uygun, dolayısıyla daha eşitlikçi, daha esnek ve çabuk çözümler üreteceği savı ile de meşrulaştı. Böylece, toplumu yönlendirmede devletten-(sivil) topluma, dikeyden-yataya, hiyerarşiden-heterarşiye doğru bir kaymayı, tek öznel-merkezi idare pratiklerinden hükümet dışı aktörleri de içeren çok aktörlü, karşılıklı etkileşime dayalı, çoğulcu, katılımcı, bir sürece geçiş tartışmalarını da beraberinde getirdi (Ökten vd., 2014). Ancak, neoliberal kentsel yeniden yapılanmanın, birçok ülkede yaygın bir şekilde vatandaşlık haklarının sınırlandırılmasıyla birlikte imar yasalarının deregülasyonuna dayanan yeni otoriterlik biçimlerini içerdiğini de tecrübe ettik (Baptista, 2013; Swyngedouw, 1996).

Bu süreçte, Avrupa'daki pek çok kent gibi İstanbul da 1990'lı yılların ikinci yarısından itibaren, neoliberal kentleşmenin ve kentsel konumlandırma politikalarının uygulandığı kent oldu. Özellikle 2000'li yılların başından itibaren İstanbul, konut ve büyük ölçekli altyapı projelerinin aşırı üretiminin cisimleştiği yer olarak, AKP'nin gücünün tezahür ettiği bir sahne hâline de geldi. İnşaat sektörüne siyasi katılım (Karatepe, 2016), üçüncü köprü, üçüncü havalimanı ve bu altyapıları İstanbul'un tamamına bağlayan otoyollar gibi büyük ölçekli altyapı projelerinin hızla gerçekleşmesine olanak tanırken; değişen ve bükülen yasal mevzuatla bu projelerin nasıl kolaylaştırıldığını da gösteren çarpıcı örneklerdir.

2019 yılında gerçekleşen yerel yönetim seçimlerinin bu süreçte bir kırılma yarattığını söyleyebiliriz. Türkiye genelindeki büyükşehirlerin çoğunda seçmenler muhalefetin adaylarına destek vererek kentsel otoriterliğe memnuniyetsizliklerini göstermiş oldu. Ancak, bu büyükşehirler arasında İstanbul, AKP'nin finansal ve sembolik gücü açısından şüphesiz önemli bir role sahip. Recep Tayyip Erdoğan'ın 25 yıl önce belediye başkanı olarak yönetime geldiği şehir olan İstanbul, aynı zamanda konsolide olmuş AKP yanlı çevreler aracılığıyla otoriterliğe giden yolu açan toprağın ve sermayenin yeniden dağıtımının da merkezidir. Bu nedenle, seçim sonrası süreçte AKP, elini daha da yükselterek sadece vatandaşı değil yerel yönetimi de dışında bıraktığı daha da otoriter bir kentleşme politikasının yolunu seçti. Bu anlamda AHL aslında bu yeni dönemin de simgeleştiği önemli örneklerden biri oldu.

Şuursuz Yapılaşmanın / Yıkımın Örneği olarak Atatürk Havalimanı

Yukarıda özetle vermeye çalıştığımız İstanbul arka planına dayanarak AHL'nin yaratıcı olmayan yıkımını anlatabiliriz. Aynı yıllar Berlin'de de neoliberal kentleşme politikalarının hâkim olduğu; konut açığının giderek arttığı, altyapı projeleri ile soyulaşmanın iç içe geçtiği bir döneme denk gelmektedir. Ancak, Berlin'de tüm bu süreçlerin yönetimi ve yapılaşmanın hızı, aynı zamanda karşılaştığı güçlü muhalefet açısından farklı olduğunu söyleyebiliriz. Bu farkı da Tempelhof ve AHL üzerinden anlatmak yerinde olacaktır (Şekil 1).

Havalimanlarının ikisinin de kentin ve ülkenin tarihi açısından sembolik, mekânsal değerleri olduğunu söyleyerek başlayabiliriz. Tempelhof Havalimanı (Tempelhofer Feld-THF), 19. yüzyılın sonundan itibaren uçakların test edildiği ve uçuş deneylerinin yapıldığı bir alan olmuş; 1923'ten itibaren de alanda inşa edilen havalimanı Berlin'i Avrupa'nın birçok şehrine hava yoluyla bağlamıştır. Nasyonal Sosyalist dönemde THF, propaganda etkinliklerine de sahne olmuş ve ilk Nazi kamplarından biri alanın kenarında yer almıştır. 1936 yılında, o zamanlar dünyanın en büyüklerinden biri olan yeni havalimanı binasının inşaatına başlanmış ve İkinci Dünya Savaşı sırasında savaş uçakları havalimanı arazisinde üretilmiş ve onarılmıştır. Soğuk Savaş sırasında THF bir ABD hava üssü olarak hizmet vermiş, bu hâliyle de Batı Berlin için "özgür dünyaya açılan bir kapı" olmuştur. THF, 1945'te artan ihtiyaç nedeniyle inşa edilen Tegel Havalimanı ile birlikte Berlin'in batı kesimine hizmet eden iki havalimanından biri olmuştur. Doğu Berlin'de yer alan Schönefeld Havalimanı ile 1975 yılına kadar 3 havalimanı bulunan kentte, duvarın yıkılmasından sonra kentin tüm ihtiyacını karşılayacak tek bir havalimanı inşa edilmesi gerekçesiyle 2008 yılında öncelikle THF kapatılmıştır.¹

2009 yılında Berlin Senatosu tarafından Tempelhofer Freiheit (Tempelhof Özgürlük Alanı) adıyla projelendirme çalışmaları başlamış; THF'nin %20'si için sosyal konut ihtiyacı da öne sürülerek konut, müzeler ve diğer sosyal altyapı alanları önerilmiştir. Fakat, havalimanının kapatılmasının ardından kentlilerin mekâna olan ilgisi artmış ve alan piknik ve diğer etkinlikler için kentliler tarafından kullanılmaya başlamıştır. Berlin'in coğrafi olarak da merkezinde bulunan büyük açık alan, projenin gerçekleştirilmesine karşı "Squat Tempelhof" öncülüğünde yapılan gösteri ve eylemlere sahne olmuş ve 2010 yılı itibarıyla rekreasyonel amaçlı kullanıma açılmıştır. Bu süreçte; sivil toplum örgütleri ve kentsel inisiyatiflerin dönüşüme ilişkin planlama süreçlerinde talepleri karşılanmayınca 2011'de "100% Tempelhofer Feld" adıyla yeni ve çok bileşenli bir inisiyatif kurulmuştur. Sol eğilimli siyasi partilerin de desteğini alan inisiyatifin ana hedefi, havalimanının geleceğine ilişkin yeniden yapılanma planlarının durdurularak, alanın tamamının kamuya açık kullanımı için referandum düzenlenmesi olarak tanımlanmıştır (Kozaman ve İnal-Çekiç, 2015).

¹ <https://www.thf-berlin.de/standortinfos/standortgeschichte/> 28.09.2022 tarihinde erişilmiştir.



Şekil 1. Tempelhof Havalimanı ve Atatürk Havalimanı'nın havadan görünümü (Tempelhof-Geoportal Berlin, İstanbul AHL-Karakaş, 2008).

Türkiye'de ise ilk havacılık girişimi 1911-12'de, bugünkü AHL arazisinin yakınında askeri amaçlarla kurulan iki hangar ve küçük bir meydanla başlamıştır. Cumhuriyet'in ilanından sonra 1925'te kurulan Türk Tayyare Cemiyeti ile sivil havacılığın ilk adımları atılmıştır. Türkiye'nin 1944 Chicago Sivil Havacılık Sözleşmesi'ni imzalamasını takiben, ilk adıyla Yeşilköy Havalimanı uluslararası havalimanına dönüşmüş, İstanbul'un dünyaya bağlantı noktası hâline gelmiş ve İstanbul'da yaşayan kuşaklar için havalimanı dendiğinde akla gelen olmuştur.

AHL, ilk sivil uçuşlara başladığında hem askerî hem de sivil kullanımda olan tek piste sahipken; 1972 yılında ikinci, 2000 yılında ise üçüncü pist eklenerek kapasitesi zamanla artırılmıştır. 2000 yılında İstanbul'un Anadolu yakasında Sabiha Gökçen Havalimanı'nın açılışına kadar AHL, İstanbul'un tek havalimanı ve Türkiye'nin uluslararası en önemli bağlantı noktası olmuş; yolcu sayısı ve yük miktarı ile Türkiye'de en önemli havalimanı olma misyonunu da açılışından kapanışına kadar korumuştur.

Toplam 11 milyon 650 bin m² alana sahip olan AHL, 63 bin 165 m² iç hatlar ve 324 bin 828 m² dış hatlar terminali ile toplam bina alanı açısından Türkiye'nin en büyük havalimanı özelliğine de sahiptir. 2002 yılında yapılan İstanbul'un ilk metro hattının son durağı olarak, kent ile bağlantısı çok güçlü olan ve kent merkezinde olması nedeniyle erişilebilirliği yüksek olan AHL, kentin ana akslarının da kesişim noktasında yer almaktadır. Nisan 2019 tarihinde ticari uçuşlara kapatılan AHL, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün yaptığı sınıflandırmaya göre, meteorolojik koşulların kötü olduğu zamanlarda bile uçak iniş-kalkışına imkân verebilecek düzeydedir (DHİM Genel Müdürlüğü, 2020).

2019 yılında yolcu taşımacılığına kapatılmasından sonra AHL; kargo uçuşları dışında, hükümet yetkilileri, Cumhurbaşkanı ve İstanbul'a gelen yabancı ülke devlet başkanları ve yetkilileri için VIP hizmeti vermek üzere kullanılmıştır. Tek pist ile bu hizmete devam eden AHL'de 2020 yılında pist üzerinde

pandemi hastanesi inşa edilmiştir. Meşru gerekçeye dayanarak yapılan bu hamle ile aslında AHL'nin şuursuz yıkımı oldubittiye getirilmiş oldu. Plan kararı olmaksızın merkezi idare tarafından inşa edilen pandemi hastanesi; meslek odaları, sivil toplum örgütleri, siyasi partiler ve hatta İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından çeşitli platformlarda protesto edilip idari mahkemede dava açıldı. Henüz bu süreç devam ederken; doğal afetler gibi acil durumlarda müdahaleye olanak tanıyan yasal çerçeve kullanılarak davetli bir ihale ile AHL'de Millet Bahçesi yapılması işi iktidara yakınlığı bilinen bir firmaya verildi. Firmanın AHL sahasına girmesi, makinaların çalışmaya başlaması ve pistlerin bir plansız ve hukuki dayanak olmaksızın kırılması kamuoyunda gündem oldu. Bunun üzerine imar planlarında yer almayan Millet Bahçesi için, Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından 27.05.2022 tarihinde onaylanan İstanbul İl Çevre Düzeni Planı Değişikliği ile Havalimanı bölgesi üst ölçekli planları askıya çıkarıldı. Bu hâliyle, üst ölçekli plan yapımına ilişkin çevre fonksiyonlarla ilişki kurulması ve kurumsal görüşlerin alınması vb. hiçbir gereklilik yerine getirilmezken; alan içindeki mimari detayların da plana girmiş olması mimari projenin plan değişikliği öngörülmeden uygulanmaya başlandığı izlenimini doğurdu. Alelacele yapılan plan değişikliği ile İstanbul'un en önemli alanı, çevrede yaşayan kentlilerin haberi olmaksızın, hatta İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve ilçe belediyesine dahi danışılmadan Millet Bahçesi yapılmış oldu. Plan ve plan hükümlerine göre alanda, spor alanlarından kiraathaneye, sergi binalarından yeme içme yerlerine, kütüphaneden macera, eğlence, sanat ve tarih parklarına kadar her şeyin yapılabildiği Millet Bahçesi lejantına yer verildi. Çevre Düzeni Planı Değişikliği'nin ardından 31.05.2022 onay tarihli 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı askıya çıkarılarak AHL'de planlama süreci tamamlanmış oldu. Buna göre, toplam 877 ha. alan üzerinde yapılan imar planları ile 275 ha. Millet Bahçesi, 256 ha. Havalimanı (05/23 pisti), 246 ha. Kentsel Bölgesel Sosyal Altyapı Alanı (Mevcut Terminal Yapıları), 146 ha. Askeri Alan (Mevcut Askeri Tesisler) öngörülmektedir (Şekil 2).



Şekil 2. Atatürk Havalimanı yıkım süreci (DHA-Demirören Haber Ajansı).

İstanbul'da Yıkım'a karşılık Berlin'de Referandum Deneyimi

Berlin'de kentliyi karar süreçlerine dahil etme çabasının yasal düzenlemelerle de desteklendiğini hatta kentlinin örgütlü çabıyla bu süreci referanduma kadar taşıyabildiklerini görüyoruz. Bu noktada örneğin; imza toplamanın, itiraz amaçlı bireysel dilekçe vermekten daha etkili ve yasal yaptırım gücü olan bir yöntem olduğunu söyleyebiliriz. Bu yasal çerçeve kullanılarak referandumun gerçekleşmesi amacıyla THF'de üç aşama izlenmiştir. İlk aşamada, 6 ayda 20.000 kişinin, ikinci aşamada ise 4 ayda seçmenlerin %7'sinin yani 200.000 kişinin imzası toplanmıştır. İmza kampanyaları referandumun ön koşulu olarak tamamlanmış ve 100% Tempelhofer Feld İnisyatifi, başarılı bir çalışma yürüterek Berlin Senatosu'nun gerçekleştireceği projeye ve buna karşılık alternatiflerin neler olabileceğine ilişkin bilgilendirmeye kentlilerin farkındalığını artırmıştır (Hanisch ve İnal-Çekiç, 2014). Sonuç olarak; 300 hektarlık alanı ile yaklaşık New York Central Park büyüklüğüne sahip THF'nin %20'sinin imara açılmasına ilişkin 25.05.2014 tarihinde gerçekleşen referandum sonucu; 730.000

oy ile (oy verenlerin %65'i) Berlinli seçmenlerin tercihi günümüz mevcut kullanımıyla yani park olarak kalması yönünde olmuştur.²

Böylece, şehrin ortasındaki eski havalimanı, 2010'da kamusal kullanıma açılmasından bu yana, sunduğu özgürlük ve benzersiz tarihiyle popüler bir rekreasyon alanı ve dünyanın dört bir yanından gelen ziyaretçiler için bir mıknaatı olmuştur. Eskiden uçakların kalktığı alanda gezinti, bahçecilik, piknik, kuş gözlemciliği, paten ve uçurtma sörfü yapılabilmektedir. THF ayrıca, nadir bulunan hayvanlar ve korunan bitkiler için de metropolün ortasında önemli bir barınak sağlamaktadır (Şekil 3).

İstanbul'da ise önemli bir hafıza mekânı olan AHL'de pistlerin kırılarak Millet Bahçesi'nin yapımına ilişkin ortaya çıkan kamuoyu da; muhalif siyasi partiler ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin itirazlara dahil olması da merkezi yönetimi durduramadı. Bu süreçte, imar planları olmadan yapılan yapım ihalesi, imar planlarına aykırı başlayan inşaat, yerel yönetimin tamamen karar alma sürecinin dışında bırakılması, otoriter kentleşmenin yeni bir örneği olarak hafızalara kazınmış oldu.

² <https://www.thelocal.de/20140525/berlin-voters-reject-tempelhof-development-bid/> 28.09.2022 tarihinde erişilmiştir.



Şekil 3. Tempelhof Havalimanı (DPA-Deutsche Presse Agentur).

Hukuki süreçler izlenmeden gerçekleşen inşaat çalışması alelacele meşrulaştırılmaya çalışılırken, yine bir proje üzerinden toplumsal kutuplaşmaya yol açan söylemler kullanıldı. AKP iktidarının bir kez daha kendi taraftarlarını projenin arkasında topladığı, karşı çıkanları ise gelişme karşıtları, yapılan işlerin ve gelişmenin önündeki engeller olarak tanımlandığı görüldü. Bir taraftan, muhalif siyasi partilerin temsilcileri AHL'de kamuoyu buluşmaları aracılığıyla proje karşıtı açıklamalar yaparken, yükselen muhalif seslere karşı kutuplaşmayı güçlendirmek adına İstanbul'un fethi kutlamaları AHL'de inşası başlayan Millet Bahçesi alanında yapılan büyük bir etkinliğe dönüştürüldü. Millet Bahçesi, Osmanlı'ya övgü sembolleri ve söylemi ile de birleşerek aslında daha güçlü bir muhalefeti de yeşil alan karşıtı olarak tanımlama imkânı sağladı.

Sonuç

AHL'nin otoriter dönüşüm hikâyesini anlatmak üzere yola çıkarken; Berlin'in ve Almanya'nın karşılaştırmaya olanak vermeyecek kadar farklı olduğunu bilerek bu çabaya girişmiştik. Bu kapsamda amacımız da; bu farkları planlama mev-

zuatı ya da kentlerin karşı karşıya olduğu ekonomik büyüme baskısı ile anlatmak değil, kamuoyu yaratabilmenin yasal çerçeve ile tanınmasının ve otoritenin bu muhalif kamuoyuna bakışının farklı olmasının nasıl farklı senaryolar ortaya çıkarıldığını göstermekti.

İki havalimanının dönüşüm öyküleri birbirine çok benzese de birinde demokratik katılım süreçlerinin yönlendirdiği bir müşterek park alanı ortaya çıkarken; diğerinde otoriter iktidarın karar alma sürecini meşrulaştırma amacıyla kullandığı bir Millet Bahçesi yapımına başlanıyor. Berlin'de konut açığını kapamak üzere geliştirilen projenin, güçlü muhalefetle karşılaşmasını takip eden referandum ile aslında THF'nin geleceğine kentlinin karar vermesinin yolu açılıyor. Bunun sonucunda da, alanda esasen hiçbir şeyin yıkılmadığı, pistlerin acil durumda inişe imkân verecek bir şekilde bakımının yapılması dışında olduğu gibi korunması yönünde karar alınıyor. %100 Tempelhofer Feld İnisyatifi aracılığıyla ve öncülüğünde kentli, kentin yönetimine, alanı hem hafızalarda yaşatıp hem de oldukça kapsayıcı bir alana dönüştürerek dahil oluyor. İstanbul'da ise ortaya çıkan sonuç; siyasi iktidarın yerel yönetimi dahi dışında bırakarak aldığı kararları uyguladığı bir süreci anlatıyor.

Kentler için kapitalist post-keynesyen büyümenin dayattığı “ya büyü ya öl” politikası, kaçınılmaz olarak dönüşüm ve soylulaşma baskısı altında yerinden edilmeleri getirirse de, kent siyasetini asıl otoriterleştirenin yerinden ve katılımcı süreçlerle karar alma mekanizmasının önünün kesilmesi olduğunu söyleyebiliriz. Öte yandan, çıkan tüm muhalif seslerin gelişmeyi istemeyen, gerici hatta terörist olarak damgalandığı bir yönetim geleneği, muhalif seslerin de güçlü çıkmasının önünde engel teşkil etmektedir.

Aktardığımız iki havaalanının dönüşümü örneğinde de alan kullanım kararı park olsa da; aslında alanların müşterek yönetimine olanak sunan uygulamalar açısından sonuç birbirinden tamamen farklıdır. THF, Berlin’de yaşayan çoğunluğun mutlaka yolunun düştüğü, kapsayıcılığı ile herkesi içine alabilen, topluluk bahçelerinin yanı sıra kapalı mekânların sivil toplum inisiyatiflerine veya küçük grupların kullanımına açık olduğu ve hangarlarının Suriyeli mültecilerin barınması için kullandığı bir alana dönüşmüştür. THF, kentlilerin her türlü aktiviteyi devlet gözetiminden bağımsız sadece alanın olduğu gibi korunmasına olanak tanıyan kurallarına bağlı kalarak kullandığı dev bir açık alana dönüşürken; AHL’de Millet Bahçesi adı altında İstanbulluları nelerin beklediğini yakında göreceğiz. Ancak, merkezi idarenin yönetiminde; çokluğa değil belirli grup ve yaşam biçimlerine hitap eden, giriş-çıkışları denetlenen bir mekâna dönüşeceğini önceki tecrübelerimize dayanarak şimdiden söylemek mümkün.

2019 yılı seçimleri sonrasında, yerel yönetimin elinden alınan ve merkezi idareye geçen yetkileri göz önüne aldığımızda; AHL’nin dönüşüm sürecini kentsel karar mekanizmasının tek elde toplanması ve otoriter kentsel yönetimin tezahürü olarak tarifleyebiliriz. Mekânsal dönüşüm süreçlerine kentlinin müdahil olması, tıpkı vücudumuzdaki çalışan kasların güçlenmesi ile benzerdir. Bu bağlamda, İstanbul’da kentlinin Gezi’den bu yana kullanmadığı kentsel muhalefet kasının da gücünü yitirdiğini kestirebiliriz. Yerinden ve yerelden yönetim ilkesinin bunca çiğnendiği bir iklimde, belediyelerin dahi karar alma süreçlerinde dışlandığı bir dönemde toplumsal olarak muhalefet pratiklerimizi güçlendirmek görevi, tüm kentliler olarak hepimizindir. Berlin’de her sınıftan, her kültürel ve politik geçmişten kişinin kendini parçası olarak hissettiği eylemlere katılması ve bu tür eylemlerin oldukça geniş kitlelerce desteklenmesi bunun aynı zamanda muhalefet pratiklerinin ne kadar güçlü olduğunu da göstermektedir. Barışçıl eylemlerle sokağa çıkmanın ve muhalefet etmenin, yönetimi müşterekleştirmekle alakasını unutmadan, “Biz buradayız!” ve “Kent bizim!” demeye devam etmeliyiz.

KAYNAKLAR

- Baptista, I. (2013). Practices of exception in urban governance: Reconfiguring power inside the state. *Urban studies*, 50(1), 39-54.
- Brenner, N. (2009). Urban governance and the production of new state spaces in Western Europe, 1960-2000. İçinde B. Arts, A. Lagendijk ve H. van Houtum (Ed.), *The disoriented state: Shifts in governmentality, territoriality and governance* (ss. 41-77). Springer, Dordrecht.
- Çavuşoğlu, E. ve Strutz, J. (2014). Producing force and consent: Urban transformation and corporatism in Turkey. *City*, 18(2), 134-148.
- DHMİ Genel Müdürlüğü. (2020). 2020 Faaliyet Raporu.
- Enlil, Z., Dinçer, İ., Çetin C. B. ve Yılmaz, E. (2016). Kartal-Istanbul/Planning between flexibility and control: Contradictions, uncertainties and power relations in urban transformation. İçinde F. Savini ve W. Salet (Ed.), *Planning projects in transition-interventions, regulations and investments*. Jovis, Berlin.
- Friedmann, J. (1986). The world city hypothesis. *Development and Change*, 17, 69-83.
- Hanisch, M. ve İnal-Çekiç, T. (2014, August 26-29). Cooperative responses to urban transformation: Lessons from İstanbul and Berlin. 54th Congress of the European Regional. Saint Petersburg, Russia.
- Harvey, D. (2006). Neo-liberalism as creative destruction. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 88(2), 145-158.
- Karatepe, İ. D. (2016). The state, islamists, discourses, and bourgeoisie: The construction industry in Turkey. *Research and Policy on Turkey*, 1(1), 46-62.
- Keyder, Ç. ve Öncü, A. (1993). İstanbul and the concept of world cities. *Friedrich Ebert Vakfı*.
- Kozaman, S. ve İnal-Çekiç, T. (2015). Kentsel mekânı biçimlendirmede toplum tabanlı örgütlenmenin rolü: Berlin örneği. *Mimarist*, 53(2), 94-100.
- Lovering, J. ve Türkmen, H. (2011). Bulldozer neo-liberalism in İstanbul: The state-led construction of property markets, and the displacement of the urban poor. *International Planning Studies*, 16(1), 73-96.
- Ökten, A. N., Kurtarı, E. ve İnal-Çekiç, T. (2014). Katılımın yokluğunda Gezi’de direniş. *Planlama Dergisi*, 23(1), 45-51.
- Sassen, S. (1991). *The global city*. Princeton University Press.
- Swyngedouw, E. (1996). Reconstructing citizenship, the re-scaling of the state and the new authoritarianism: Closing the Belgian mines. *Urban Studies*, 33(8), 1499-1521.