MEKÂNSAL EŞİTSİZLİK VE TÜRKİYE'DE DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ

Yüksek Lisans Tezi

Aybüke KÖSEÖMEROĞLU YALÇIN

Eskişehir, 2016

MEKÂNSAL EŞİTSİZLİK VE TÜRKİYE'DE DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ

Aybüke KÖSEÖMEROĞLU YALÇIN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sosyoloji Anabilim Dalı
Danışman: Yard. Doç. Dr. F. Ayşın KOÇAK TURHANOĞLU

Eskişehir
Anadolu Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Eylül, 2016

Bu Tez Çalışması BAP Komisyonunca kabul edilen 1507E56 no.lu proje kapsamında desteklenmiştir.

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Aybüke KÖSEÖMEROĞLU YALÇIN'ın "Mekansal Eşitsizlik ve Türkiye'de Demiryolları Gelişimi" başlıklı tezi **21 Eylül 2016** tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca toplanan **Sosyoloji** Anabilim Dalında, **yüksek lisans tezi** olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

İmza

Üye (Tez Danışmanı) : **Yrd.Doç.Dr.F.Ayşın KOÇAK TURHANOĞLU** .....

Üye : **Doç.Dr.Fatime GÜNEŞ** .....

Üye : **Doç.Dr.Yıldırım ŞENTÜRK** .....

Yrd.Doç.Dr.S.Fatih KOSTAKOĞLU
Anadolu Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdür Vekili

ÖZET

MEKÂNSAL EŞİTSİZLİK VE TÜRKİYE'DE DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ

Aybüke KÖSEÖMEROĞLU YALÇIN
Sosyoloji Anabilim Dalı
Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eylül, 2016
Danışman: Yard. Doç. Dr. F. Ayşın KOÇAK TURHANOĞLU

Bu tezin amacı mekânsal bakış açısıyla eşitsiz gelişme kavramını yeniden ele alarak tartışmak, eşitsiz gelişme sürecini açıklayan kuramsal yaklaşımlarda göz ardı edilen coğrafya ile ilişkisini ortaya koymak ve Türkiye'nin eşitsiz gelişme sürecini, sermayenin coğrafi hareketliliğinin mekânsal bir altyapısı olan demiryolu ulaşımı ve politikalarıyla ilişkili olarak çözümlemektir. Bu amaç doğrultusunda ilk bölümde mekânsal bakış açısının ne olduğu sorusu üzerinde durularak mekânın sosyal teori ile ilişkisi ele alınmaktadır. Tezin ikinci bölümünde eşitsiz gelişme kavramı üzerinde durulmakta ve modernleşme sürecinde coğrafi/mekânsal farklılıkları göz ardı eden eşitsiz gelişme kuramları değerlendirilmektedir. Üçüncü bölüm, Türkiye'de eşitsiz gelişme sürecinin nasıl tartışıldığına odaklanmaktadır. Türkiye'de bölgesel eşitsiz gelişmenin mekânsal bir bakış açısıyla ele alınmadığının görülmesi üzerine, son bölümde Türkiye'deki bölgesel eşitsiz gelişme sürecinin, mekânsal bakış açısıyla ele alınarak değerlendirilmesi ve coğrafi farklılıklarla ilişkisinin anlaşılmasına yönelik bir çalışma geliştirilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Eşitsiz Gelişme, Modernite, Mekânsal Bakış Açısı, Demiryolları.

ABSTRACT

SPATIAL INEQUALITY AND DEVELOPMENT OF RAILWAYS IN TURKEY

Aybüke KÖSEÖMEROĞLU YALÇIN

Department of Sociology

Anadolu University, Graduate School of Social Sciences, September, 2016

Supervisor: Asst. Prof. F. Ayşın KOÇAK TURHANOĞLU

The aim of this thesis is to reconsider the concept of uneven development with spatial approach, uncover the relationship between uneven development process and geography that is ignored by theories explaining uneven development and analyze the uneven development process in Turkey with the help of railway transportation which is the infrastructure of the geographical movement of the capital. In accordance with this purpose, in the first chapter of the thesis, the relation between space and social theory is evaluated. In addition to this, definition of spatial approach is provided. Main focus of the second chapter is on the concept of uneven development. In this chapter, uneven development theories neglecting the geographical/spatial differences is discussed and criticized. In the third chapter of the thesis, arguments about uneven development that are presented in Turkey are explained. In the final chapter of the thesis, uneven development process in Turkey is evaluated with spatial approach by focusing on geographical/spatial differences.

Keywords: Uneven Development, Modernity, Spatial Perspective, Railways.

TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın yürütülmesi sırasında bana her zaman destek olan, çalışmam boyunca sabırla beni dinleyip fikirlerime değer veren ve bu süre boyunca bana yol gösteren sevgili danışman hocam Yard. Doç. Dr. Feryal Ayşin KOÇAK TURHANOĞLU'na, değerli yorumlarıyla çalışmamı zenginleştiren Prof. Dr. Mehmet ECEVİT'e ve Prof. Dr. Kurtuluş KAYALI'ya, değerli eleştirileriyle tezimin gelişmesine katkı sağlayan jüri üyeleri Doç. Dr. Yıldırım ŞENTÜRK ve Doç. Dr. Fatime GÜNEŞ'e içtenlikle teşekkür ederim.

Tez yazım sürecini benim için kolaylaştıran, başta kardeşim Aleyna KÖSEÖMEROĞLU olmak üzere, sevgili aileme ve tanıştığımız günden bu yana bana koşulsuz destek olan, birlikte büyüdüğüm eşim Çağdaş YALÇIN'a beni yalnız bırakmadıkları ve her türlü desteği sağladıkları için teşekkür ederim.

Aybüke KÖSEÖMEROĞLU YALÇIN

21./09/2016

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin bana ait özgün bir çalışma olduğunu; çalışmanın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarından bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilemeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmanın Anadolu Üniversitesi tarafından kullanılan "bilimsel intihal tespit programı"yla tarandığını ve hiçbir şekilde intihal içermediğini beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

.....

Aybüke KÖSEÖMEROĞLU YALÇIN

İÇİNDEKİLER **Sayfa**

BAŞLIK SAYFASI ..... **i**

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI ..... **ii**

ÖZET **3**

ABSTRACT **4**

TEŞEKKÜR **5**

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ **6**

İÇİNDEKİLER **7**

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ **10**

1.GİRİŞ **11**

2. MODERNİTE VE MEKÂNSAL BAKIŞ AÇISI **14**

2.1. Giriş **14**

2.2. Modernitenin Ortaya Çıkışı ve Temel Prensipleri **14**

2.2.1. Modernitede zaman-mekân kavramsallaştırması **17**

2.2.2. Modern bir bilim olarak sosyoloji ve coğrafyada zaman-mekân kavramları **19**

2.2.3. Eşitsiz Gelişme Tartışmalarında Zaman ve Mekân **22**

2.3. Mekân Kavramının Kuramsallaştırılması **23**

2.3.1. Henri Lefebvre: Mekânın Üretimi **23**

2.3.2. David Harvey: Sermayenin coğrafi hareketliliği **28**

2.3.3. Doreen Massey: Mekân fark yaratır! **31**

2.4. Sonuç **34**

3. (EŞİTSİZ) GELİŞME TARTIŞMALARI **36**

3.1. Giriş 36
3.2. Gelişmenin Anlamı 36
3.3. Gelişme Teorileri 40
3.3.1. Eşitsiz ve bileşik gelişme yasası 40
3.3.2. Neoklasik model 43
3.3.3. Modernleşme Okulu 43
3.3.4. Bağımlılık Okulu 45
3.3.5. Eklemlenme teorisi 47
3.3.6. Düzenleme Okulu 48
3.4. Mekânsal Bakış Açısıyla Eşitsiz Gelişme Sürecinin Açıklanması 50
3.4.1. David Harvey: Eşitsiz coğrafi gelişme teorisine doğru 51
3.4.2. Neil Smith: Eşitsiz Gelişme: Doğa, Sermaye ve Mekânın Üretimi 62
3.4.3. Doreen Massey: Mekânsal İşbölümü 71
3.5. Sonuç 74
4. TÜRKİYE'DE EŞİTSİZ GELİŞME TARTIŞMALARI: 1923-2014 76
4.1. Giriş 76
4.2. Tarihsel, Ekonomik ve Siyasi Bağlam İçerisinde Gelişme ve Kalkınma Tartışmaları 76
4.2.1 Açık ekonomi koşullarında yeniden inşa: 1923- 1929 dönemi 76
4.2.2 Korumacı-devletçi sanayileşme: 1930-1939 dönemi 79
4.2.3 Bir kesinti, İkinci Dünya Savaşı: 1940-1945 dönemi 84
4.2.4 Dünya ekonomisiyle farklı bir eklemlenme denemesi: 1946-1953 dönemi 85
4.2.5 Tıkanma ve yeniden uyum: 1954-1961 dönemi 92
4.2.6 İçe dönük, dışa bağımlı genişleme (1962-1976) ve yeni bunalım (1977-1979) 96
4.2.7 Sermayenin karşı saldırısı: 1980-1988 dönemi 108
4.2.8 Finans kapitale teslimiyet ve popülizme aksak dönüş: 1989-1997 dönemi 112
4.2.9. Kesintisiz IMF gözetimi ve krizler: 1998- 2009 dönemi 117
4.2.10 Düzenleyici devlet anlayışına geçiş: 2009- 2014 dönemi 121
4.3. Sonuç 125

5. TÜRKİYE'DE EŞİTSİZ GELİŞME SÜRECİ VE MEKÂNSAL ALT YAPI OLARAK DEMİRYOLLARI 127

5.1. Giriş 127

5.2. Araştırma Yöntemi 128

5.2.1. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e kalan demiryolları 129

5.2.3. 1923- 1950: Demiryolu ağırlıklı dönem 133

5.2.4. 1950- 2009: Demiryollarından karayollarına geçiş dönemi 146

5.2.5. 2009- 2014: Demiryolu taşımacılığında YHT dönemi 152

5.3. Sonuç 158

6. SONUÇ 161

KAYNAKÇA 165

EKLER

ÖZGEÇMİŞ

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

ABD : Amerika Birleşik Devletleri
AKP : Adalet ve Kalkınma Partisi
ATÜT : Asya Tipi Üretim Tarzı
CHP : Cumhuriyet Halk Partisi
DP : Demokrat Parti
GSYİH : Gayrisafi Yurt İçi Hasıla
IMF : Uluslararası Para Fonu
KİT : Kamu İktisadi Teşebbüsü
NATO : Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
OECD : Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
TCDD : Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TÜİK :Türkiye İstatistik Kurumu
YHT : Yüksek Hızlı Tren

1.GİRİŞ

Modern dönemde zaman ve mekân, modernitenin ikili karşıtlıkları içerisinde ele alınmış ve zaman akışkan, geri döndürülemeyen ve düzçizgisel olarak tanımlanırken, mekân değişmeyen ve sabit bir kategori olarak tanımlanmıştır. Bu durum, modern çağda ortaya çıkan sosyal bilimleri etkilemiş, toplumsal değişme kavramının ilerlemeyle özdeşleştirilmesine ve mekânın toplumsal süreç ve olaylardaki etkisinin göz ardı edilmesine sebep olmuştur. Sosyal bilimlerin tarihsellik anlayışı, düzçizgisel gelişim sürecinde, her toplumun gelişmiş ülkelerin geçtiği endüstrileşme, modernleşme süreçlerinin belirli aşamalarını takip etmelerinin gerektiği savını ortaya çıkarmıştır. Gelişmenin evrensel olduğunu savunan bu bakış açısı, Batı toplumlarından farklı olan toplumsal, ekonomik ve politik örgütlenmelerin geri ve gelişememiş olduğu sonucuna varılmasına neden olmuştur. Toplumsal değişimin, ilerlemeye indirgenmesine yol açan tarihsel bakış açısına karşın coğrafyanın eşzamanlılık prensibine dayanan mekânsal bakış açısı, farklılıkları görmeyi sağlayarak, indirgemecilikten uzak, detaylı ve kapsamlı bir toplumsal analizi mümkün hale getirmektedir. Eşzamanlı bakış, toplumsal olayların ve toplumsal yapıların düz bir çizgide konumlanamayacak kadar karmaşık ve katmanlı olduğunu görmemizi sağlaması açısından önemlidir. Toplumsalın daha iyi anlaşılabilmesi için mekânın yarattığı farkın göz önünde bulundurulması, sabit ve durağan bir kategori olarak değil; toplum tarafından üretilen ve toplumu etkileyen açıklayıcı bir unsur olarak toplumsal teoriye dahil edilmesi gerekmektedir.

Mekânın toplumsal teoriye açıklayıcı bir unsur olarak yeniden eklenebilmesi, kullanılan kavramların mekânsal bakış açısıyla yeniden ele alınması yolu ile mümkün olabilir. Yeniden ele alınan kavramlara ihmal edilen mekânsal boyutun eklenmesiyle, toplumsal kuramda arka plana indirgenen mekândan, mekânın fark yarattığı argümanına ulaşmak mümkün olacaktır.

Bu çerçevede, tezin ilk bölümünde mekân, modernitenin evrensel gelişme anlayışını sorgulayan bir kavram olarak ele alınmış, moderniteyle birlikte değişen zaman-mekân kavramları incelenerek, bu değişimin sosyal bilimlerdeki etkisi sosyoloji ve coğrafya disiplinleri temelinde ele alınmıştır. Sosyal bilimlere geç girmesinin de

etkisiyle hala artışmalı olan mekân kavramı Henri Lefebvre, David Harvey ve Doreen Massey'in görüşleri çerçevesinde tanımlanmaktadır.

Tezin ikinci bölümünde ise, mekânı toplumsal teoriye açıklayıcı bir unsur olarak eklemek için, eşitsiz gelişme kavramı mekânsal bakış açısıyla yeniden ele alınıp tartışılmıştır. Bu bölümde yeniden ele alınan kavram olarak eşitsiz gelişmenin seçilmesinin nedenlerinden ilki, kavramın kendisinin farklı toplumsal ilişkilere ve mekânsallığa işaret etmesidir. Eşitsiz gelişme tartışmalarında kullanılan gelişmiş-azgelişmiş tanımlamaları, birbirinden farklı iki topluma ve bu toplumlar arasında kıyaslama yoluyla kurulan bir ilişkiye, dolayısıyla mekânsal bakış açısının gerekliliğine işaret etmektedir. Eşitsiz gelişme kavramının seçilmesinin ikinci nedeni ise, meşruluğunu evrensel ve sürekli gelişme anlayışından alan kapitalizmin bu meşruluk zeminini sorgulamak için ve gelişmenin farklı coğrafyalarda farklı şekillerde deneyimlendiğini göstermek için uygun bir kavram olmasıdır. Bu çerçeve doğrultusunda yazılan tezin ikinci bölümünde eşitsiz gelişme, sadece mekândan mekâna farklılık gösteren gelişme hızı ya da gelişme niteliği olarak yorumlanmamış, mekânsal farklılıkların, eşitsiz gelişmenin dinamiklerini farklılaştırdığı savından hareket edilmiştir. Bu sebeple eşitsiz gelişmenin mekânsal analizi, mekânsal farklılıkları ön plana çıkararak eşitsiz gelişme sürecinin altında yatan nedenlerin ve kapitalizmin örgütlenmesinin daha iyi anlaşılmasına katkı sağlamaktadır. Bu bölümde öncelikle eşitsiz gelişmeyi açıklayan gelişme teorileri eleştirel bir bakış açısıyla ele alınmaktadır. Daha sonra eşitsiz gelişme sürecini mekânsal bakış açısıyla ele alan David Harvey, Neil Smith ve Doreen Massey'in çalışmaları incelenmekte ve eşitsiz gelişmenin altında yatan nedenler açıklanmaktadır.

Tezin üçüncü bölümü, 1923- 2015 yılları arasında, Türkiye'deki eşitsiz gelişme sürecinin Türkiye'de nasıl ele alınıp tartışıldığına ve bölgesel eşitsizliğin giderilmesine yönelik geliştirilen politikalara odaklanmaktadır. Bu bölümde sunulan ekonomik, politik, toplumsal ve entelektüel çerçeve, hem Türkiye'deki bölgesel eşitsizlik sürecini ve bu sürecin nasıl ele alındığını anlamak, hem de bu sürecin mekânsal bakış açısıyla ele alınmasının eşitsiz gelişme tartışmalarına sunabileceği katkıları vurgulamak açısından önemlidir.

Tezin dördüncü bölümünde, eşitsiz gelişmenin mekânsal bakış açısıyla ele alınmasına yönelik bir deneme gerçekleştirilmiştir. Bu bölümde, Türkiye'deki bölgesel

eşitsiz gelişme süreci mekânsal bakış açısıyla ele alınmış ve demiryolu politikaları aracılığıyla çözümlenmeye çalışılmıştır. Bu bölümde yapılmak istenen, Türkiye'deki bölgesel eşitsiz gelişme sürecini siyasi, ekonomik, etnik vb gibi bütün katmanlarıyla açıklamaktan ziyade, sürecin mekânsal boyutuna odaklanarak, daha önce de belirtildiği üzere, mekânı açıklayıcı bir unsur olarak kullanmaktır.

Çalışmaya demiryollarının dahil edilmesinin iki önemli sebebi bulunmaktadır. Öncelikle demiryolu, oldukça karmaşık ve çok katmanlı bir yapıya sahip olan bölgesel eşitsiz gelişme sürecini takip etmek için yardımcı bir araç olarak seçilmiştir. Buna ek olarak, demiryolunun kapitalizmin örgütlenmesinde önemli bir mekânsal alt yapı unsuru olması, sermaye ve emek hareketliliğini mümkün kılması, eşitsiz gelişme sürecinde hem mekânsal bütünleşme hem de mekânsal ayrışmayı görünür hale getiren bir yatırım aracı olması da demiryolunun çalışmaya dahil edilmesinin bir diğer sebebidir.

Araştırmanın yöntemi, çoklu örnek olay çalışması olarak belirlenmiştir. Ekonomik gelişme ve bölgelerarası bağlantıyı sağlayan demiryolu ağına bağlı, ülkenin farklı bölgelerinden seçilen kentler, örnek olaylar olarak coğrafi, tarihsel ve toplumsal ilişkiler bağlamında incelenmektedir. Araştırma kapsamındaki bölgeler, kentler ve ulaşım politikalarına dair bilgiler ve haritalar, ilgili kurumların resmi web siteleri ve doküman arşivlerinden elde edilmiş, ayrıca ilgili dönemlere ait Devlet Planlama Teşkilatı'nın Beş Yıllık Kalkınma planları da incelenmiştir.

Bu çalışma kapitalizme içkin ve evrensel kabul edilen eşitsiz gelişmenin dinamiklerinin mekâna bağlı olarak farklılık gösterdiğini vurguladığı için özgün bir çalışmadır. Bunun yanı sıra, yapılan literatür taramasında ulaşım politikalarına ve Türkiye Cumhuriyeti'ndeki eşitsiz bölgesel gelişmeye odaklanan çalışmalara rastlansa da Türkiye'de eşitsiz gelişmeyi mekânsal bakış açısıyla ele alan ve demiryolu ulaşım politikalarıyla ilişkisini değerlendiren bir çalışmaya rastlanmamıştır.

2. MODERNİTE VE MEKÂNSAL BAKIŞ AÇISI

2.1. Giriş

Bu bölümün amacı, mekânı modernitenin düzçizgisel gelişme anlayışını sorgulayan bir kavram olarak ele almak ve mekânın toplumsal teoriye açıklayıcı bir unsur olarak dahil edilmesinin gerekliliğini vurgulamaktır. Bu amaç doğrultusunda mekânsal bakış açısının ne olduğu sorusu üzerinde durularak mekânın sosyal teori ile ilişkisi ele alınmaktadır. Bu bağlamda zaman-mekân kavramsallaştırmasının ve kullanımının modernitenin temel varsayımları etrafında nasıl şekillendiği açıklanmış, modern bir bilim dalı olarak sosyoloji ve coğrafyada mekân kavramının farklı kullanımlarına değinilmiştir.

Mekânın sosyal teoriyle gecikmeli olarak buluşmasının da etkisiyle, kavramın tanımı ve kullanımı ile ilgili tartışmalar günümüzde devam etmektedir. Bu tartışmalar içerisinde, mekânın toplumsal olarak üretilen bir ürün olduğunu vurgulayan Henri Lefebvre'in, sermayenin coğrafi hareketliliği üzerinde duran David Harvey'in ve mekânın toplumsal süreçlerin gerçekleşmesinde fark yarattığını iddia eden Doreen Massey'in argümanları üzerinde durulmuştur.

2.2. Modernitenin Ortaya Çıkışı ve Temel Prensipleri

Aydınlanma Çağı'nda ortaya çıkan ve moderniteyi şekillendiren düşünce biçimi, zaman ve mekânın sosyal bilimlerde nasıl ele alındığını da belirlemiştir. Kökleri Aydınlanma Çağı'na dayanan modernite, bu dönemde ortaya çıkan felsefi düşünüş biçimlerinden etkilenmiştir.

Hollinger (2005, s.17-18), Aydınlanma'nın temel fikirlerini dört ana başlıkta toplamıştır. Bunlardan ilki, insanlığın epistemolojik birliğinin, bütün insan varlıklarının ve evrensel olarak geçerli bir metodolojik kabuller kümesinin oluşturduğu temel üzerinde, rasyonel olarak tasdik edebilecekleri bir inançlar öbeği halinde bir araya getirilebileceği iddiasıdır. İkincisi, evrensel akli ahlaki ilkelerin her yerde bütün rasyonel varlıklar için geçerli ve bağlayıcı olduğu, davranış ve yargı bakımından

rehberler ve standartlar sağladığı iddiasıdır. Üçüncü olarak, ilk iki iddianın aksini savunan, bu iddiaların gerçekleşmesine engel olan inançlar, değerler ya da iddialar, insanın ilerlemesi ve mutluluğu için bir engel teşkil eder. Yalnızca gerçekten özgür ve rasyonel olan bir toplumun üyeleri mutlu olabilir; bu toplumun varlığı ise bilim ve evrensel değerlere dayanmasına bağlıdır. Son olarak, bilgisizlik; mutsuzluk ve ahlaksızlığın kaynağı olduğu için, ne kadar çok bilirsek, insan hayatı o derece iyi olacaktır. İnsanlığı özgür kılacak olan hakikattir.

Bu dört başlığa bakıldığında, Aydınlanma düşüncesinin evrenselliğe, bilgiye ve rasyonaliteye yaptığı vurgu açıkça görülmektedir. Aydınlanma düşüncesinin temeli, insanlığın mutluluğa hangi yoldan ulaşabileceği, özgür toplumların nasıl oluşturulabileceği soruları üzerine kurulmuştur. Bu açıdan Aydınlanma, sadece fikir dünyasında gerçekleşen bir değişim değil, aynı zamanda var olan toplumsal düzeni değiştirmeye yönelik bir girişimdir. Bu bağlamda Aydınlanma dönemi, entelektüel bir hareket, bir inanç sistemi, dünyaya bakış açısı veya entelektüellerin toplandığı kurumsal merkezler çerçevesinde ya da insan, toplum ve doğa hakkında oluşturulan yeni kavramlar çerçevesinde tanımlanabilir (Hamilton, 1992, s.22-23). Bu yeni kavramlar, dünyayı Hristiyan öğretileriyle algılamaya ve açıklamaya karşı çıkarak, bu öğretilerin yerini almayı hedeflemektedir. Aydınlanma ve moderniteyi körükleyen karşı çıkış, modernleşme süreciyle geleneksel ve modern toplum ayrımını oluşturarak, aynı zamanda modernitenin ikili karşıtlıklarından birinin de temelini atmıştır.

Aydınlanma düşüncesi temelinde gelişen modernleşme, doğanın ve toplumsal düzenin getirdiği sınırlamalara karşın, insanın özgürleşmesi düşüncesinden hareketle ortaya konan bir tepkidir (Ercan, 2001, s.17).

Modernite ya da modernlik, on sekizinci yüzyıl civarında Rönesans'la birlikte Batı'da ortaya çıktığı kabul edilmiş ve o zamandan günümüze toplumsal, ekonomik ve siyasal dizgelere gönderme yapan bir kavram olarak kullanılmıştır. Alman toplumbilim kuramına göre modernlik, "ilerici ekonomiyi, yönetimsel uslamlamayı ve toplumsal dünyanın ayrımlaşmasını" ifade etmektedir (Sarup, 1995, s.156). Bu özellikleriyle modernite, endüstrinin, kentlerin, pazar kapitalizminin, sekülerleşmenin, demokratikleşmenin ve toplumsal yasakoyuculuğun güçlenmesi anlamına gelmektedir. Bu özelliklere sahip olan, diğer bir deyişle endüstrileşmiş bir kapitalist ekonomiye sahip, özgül bir sosyal farklılaşma sergileyen, kalabalık ve heterojen bir nüfusa sahip, bilim ve teknolojinin egemen olduğu ve sekülerleşen toplumlar ise modern

toplumlardır. Pazar ekonomisi olmayan, iş bölümünün gelişmediği, homojen yapıdaki toplumlar ise geleneksel toplumlar olarak tanımlanır. Geleneksel toplumları modern toplumlara dönüştüren süreç ise modernleşmedir (Hollinger, 2005, s.44-45). Bu anlamda modernleşme,

> Genişleyen kapitalist dünya pazarının sürüklediği bilimsel ve teknolojik keşifler ve yenilikler, sanayideki ilerlemeler, nüfus hareketleri, ulus devletin ve kitlesel hareketlerin oluşumuyla birlikte ortaya çıkan sosyo-ekonomik değişimlerin birliğidir (Sarup, 1995, s.157).

Modern dönemde dini öğretiler yerine insan aklının toplumsal düzeni belirlemesi ve doğayı insan yararına kullanmayı sağlayacak teknolojik gelişmelerin yaşanması, insanı hem toplumsal kısıtlamalardan hem de doğanın tahakküm alanından çıkararak özgürleştirmiştir. Akla yapılan bu vurgu, insanı edilgen bir konumdan birey konumuna taşımıştır.

İnsanın özne olarak çevresini ve kendini değiştirmesi, modernleşmenin en belirgin özelliklerinden biridir. Bu değişim, toplumu ve insanlığı özgürleştirme süreci olarak yorumlanmış ve ilerleme ya da gelişme olarak tanımlanmıştır. Böylece gelişme modern toplumu oluşturan yapı taşlarından biri haline gelmiş, modern toplumun ayakta kalması ve insanın özgürleşmesi, gelişmeye bağlanmıştır (Ercan, 2001, s.32).

Aydınlanma Çağı'nın en belirgin özelliklerinden aklın üstünlüğü ve rasyonalite, bilginin elde edilmesi alanında da kendini göstermiştir. Descartes'la özdeşleşen rasyonalizm, dönemin filozofları tarafından ampirizmle desteklenmiştir. Bilginin duyu organlarıyla algılanan deneyimlere dayanması olarak tanımlanabilen ampirizm, Aydınlanma Çağı'nın bilim anlayışının temelini oluşturmaktadır. Bu dönemde şekillenen ve ampirik bulgulara dayandırılan bilim anlayışı, her yerde ve her zaman geçerli bilgi ürettiği için evrensel kabul edilmektedir. Bilim ve akıl birlikte kullanıldığında insanın doğal ve sosyal koşulları iyileşecek, böylece refah ve mutluluk seviyesi giderek artacaktır (Hamilton, 1992, s.21). İnsan aklını merkeze koyarak bilgiye ulaşmayı hedefleyen Aydınlanma düşüncesi, böylelikle bilgiyi Hristiyanlığın ve dini dogmaların hükmünden çıkararak kendi iktidar alanı içerisine çekmiştir.

Özetle Aydınlanma döneminde temellenen bilim anlayışı, insan aklını temel alan, rasyonel, ampirik bulgulara dayanan, bu sebeple genel-geçer yasalar bulmayı hedefleyen, evrensel bir pozitivist bilim anlayışıdır. Bu çerçeve içerisinde bilimin görevi ise, hem doğal koşulları hem de toplumsal düzeni iyileştirerek insanın gelişmesine katkı sağlamaktır.

2.2.1. Modernitede zaman-mekân kavramsallaştırması

Modernitenin rasyonalite, bilim ve ilerleme fikirlerinden etkilenmesi, zaman ve mekân anlayışının değişmesine sebep olmuştur.

Zygmunt Bauman (2000, s.112), modern çağın başlangıcının özellikle zamanın mekândan ayrışmasıyla karakterize edilebileceğini belirtmektedir. İnsanın zamanı manipüle ederek toprak fethi ve sahipliğinde mekâna karşı bir araç olarak kullanması, zaman-mekân ilişkisinde bir dönüm noktası olmuştur. Ulaşım teknolojilerinin gelişimiyle birlikte coğrafi hareketlilik için gereken zaman manipüle edilmiş, ilk varanın zapt ettiği toprakların sahipliği artık zaman meselesi haine gelmiştir. Modernleşme sürecinde mekân ve zamanın birbirinden ayrılması sonucunda zamanın tarihi başlamış, Bauman (2000, s.110), moderniteyi her şeyden önce zamanın tarihselleştirildiği dönem olarak tanımlamıştır.

Bauman (2000, s.110), modern öncesi dönemde "Orası ne kadar uzaklıkta?" sorusunun cevabının "Bir saatten daha az" şeklinde cevaplandırıldığını, eğer mekân ve zamanın tanımlanması istenirse, mekânın "belirli bir sürede kat edilebilen", zamanınsa "mekânı katedebilmek için ihtiyaç duyulan" olarak tanımlandığını belirtmektedir. Bu tanımlardan da anlaşılacağı üzere, zaman ve mekânın birbirine atıfta bulunarak tanımlanması bu dönemde zaman ve mekânın iç içe geçtiğinin göstergesidir.

Bauman (2000, s.111), bir zamanlar iç içe geçmiş olan zaman ve mekânın ayrışmasında, insan veya hayvan gücüne dayanmayan ulaşım teknolojilerinin ortaya çıkışının önemli olduğunu belirtmektedir. Bu teknolojiler, yer değiştirmek için gerekli olan zamanı mesafeden koparmış, ulaşım teknolojisine bağlamıştır. Başka bir deyişle aynı mesafeyi katetmek için gereken zaman, kullanılan ulaşım teknolojisine, örneğin bu teknolojinin araba mı yoksa uçak mı olduğuna bağlı olarak değişkenlik göstermeye başlamıştır. Bu noktada, zamanı belirleyen mesafe değil, mesafeyi katetmek için kullanılan teknolojinin kendisidir. Zaman, insanların icat ettiği teknoloji ya da ölçüm tekniklerine bağlı olarak değişkenlik gösterebilmektedir. Başka bir deyişle zaman, insanlar tarafından manipüle edilebilir. Zamanın mekâna atıf yapmadan da tanımlanabilmesiyle, zaman ve mekân ayrımı da gerçekleşmiş olur. Bu ayrılma, aynı zamanda artık birbirine atıfla kavramsallaştırılamayan zaman ve mekân kavramlarının yeniden tanımlanmasını gerektirmektedir. Bauman (2000, s.111), yeniden tanımlanan

zaman ve mekân anlayışını şu sözlerle özetlemiştir: "Zaman, mekânın aksine, manipüle edilip değiştirilebildiği için mekândan farklıdır. Zaman-mekân bağında zaman, yarılmanın gerçekleştiği dinamik taraftır".

Harvey (2012b, s.228-229) de modern toplumda birçok farklı zaman kavrayışının bir arada bulunduğunu belirtmiştir. Günlük kahvaltı, işe gitmek, mevsimsel kutlamalar ve tatiller gibi tekrarlanan hareketlerle biçimlenen zaman anlayışının yanında, ilerleme duygusunun kesintiye uğradığı anlarda kullanılan çevrimsel zaman fikri ve sermaye deviniminden doğan teknolojik ve mekânsal değişimin ritmine uygun olarak emeği yeniden ve yeniden kapitalizmin farklı taleplerine tahsis eden sınai zaman, modern hayatta birlikte kullandığımız farklı zaman anlayışlarından birkaçıdır.

Modernitede değişen zaman ve mekân anlayışının önemine dikkat çeken bir diğer düşünür Anthony Giddens'a (1994, s.22) göre bu değişim, modernizmin dinamiğini oluşturmaktadır. Modern öncesi dönemlerde, zamanın ölçüsü standartlaşmadığı için farklı bölgelerde farklı zaman dilimleri kullanılmakta ve doğa olayları, zamanın ritmini düzenlemektedir. Bu sebeple zamanın ölçüsü ancak uzama atıfta bulunarak anlaşılabilmektedir (Giddens, 1994, s.23-24).

Zamanın ölçüsünün evrenselleşmesiyle birlikte, mekân ve zaman birbirinden ayrılarak standartlaşmış, bu standartlaşma, onları fark yaratmayan arka planlara indirgemiştir. Zaman ve mekânın birbirinden ayrılarak "boş" boyutlara dönüştürülmeleri, toplumsal olayların gerçekleştiği bağlamın toplumsal analizden çıkarılmasına olanak sağlamıştır (Giddens, 1994, s.25).

Moderniteyle birbirinden ayrılan zaman ve mekânın varlık ve yokluk ikiliği üzerinden tanımlandığına dikkat çeken Massey (1992, s.71), zamanın "değişim", "hareket (movement)", "tarih" ve "dinamizm"le tanımlanırken, mekânın bu niteliklerin yokluğu üzerinden kavramsallaştırıldığını belirtmektedir. Mekânın zamana atfedilen niteliklerin eksikliği yoluyla tanımlanması, onun hem durağan, pasif ve sabit olarak görülmesine hem de zamana ikincil kılınmasına sebep olmuştur.

Görüldüğü üzere, moderniteyle birlikte birbirinden ayrışan zaman ve mekân, ikili karşıtlıklar içerisindeki yerini almıştır. Bu karşıtlıkta zaman mekâna göre öncelikli bir pozisyonda konumlandırılmış, mekân ise etkisiz bir arka plana indirgenmiştir.

2.2.2. Modern bir bilim olarak sosyoloji ve coğrafyada zaman-mekân kavramları

Mekânın algılanışı ve kavramsallaştırılması, tarihsel süreç içerisinde farklılık göstermektedir. Modern öncesi dönemde iç içe geçen zaman ve mekân, modernleşmeyle birlikte ayrıştırılmış, bu ayrışım Aydınlanma'dan bu yana süre gelen bilim anlayışına paralel olarak akademik iş bölümüyle pekişmiştir. Ekonomi, siyaset bilimi, sosyoloji ile tarih ve coğrafyanın ayrılması, sosyal bilimlerde zaman ve mekânın ihmal edilmesine sebep olmuştur (Urry, 1985, s.20).

Mekân üzerine yoğunlaşan bir disiplin olarak coğrafyanın değişimini incelemek, farklı mekân kavramsallaştırmalarını açıklamak noktasında faydalı olacaktır. Ortaya çıkışından 1960'lı yıllara kadar bölgelerle ilgilenen coğrafyanın amacı, yerelliklerin nasıl oluştuğu ve biricik karakterlerini nasıl kazandıklarının açığa çıkarılması olmuştur. Bu amaç doğrultusunda coğrafya, farklılığa ve biricikliğe vurgu yapmıştır.

1960'lı yıllarda, bilimde pozitivizmin[1] egemenliği, coğrafyayı da etkilemeye başlamıştır. Pozitivizmin coğrafyada egemen olmasıyla, coğrafya tekil mekânların kendine özgü niteliklerini araştırmaktan vazgeçerek evrensel mekân yasaları arayışıyla kendini doğa bilimleri anlamında bir bilim olarak konumlandırmıştır (Işık, 1994, s.16). Pozitivist bilim anlayışına uygun olarak, coğrafya da düzenlilikleri ve genel geçer kanunları bulmayı amaç edinmiştir. Ancak bu amaç, pozitivizmden önceki coğrafyanın araştırma nesnesi olan yerellik ve biriciklikle uyuşmamaktadır. Bu sebeple coğrafyanın yeni amacı mekânsal yasaları, ilişkileri ve örüntüleri açığa çıkarmak şeklinde belirlenmiştir. Bu dönemde mekân anlayışı, toplumsal ilişkilerden tamamen bağımsız, yasalarla kavramsallaştırılabilen bir mekâna işaret etmektedir (Massey, 1985, s.11).

Mekânın kendisinin nedenselliği içerdiği kabulüne dayanan anlayış, nedensellik barındıran mekânın açıklama gücü bulunması sebebiyle coğrafyacının, toplumsal süreçlerden bağımsız olarak sadece mekâna odaklanabilmesine olanak sağlamaktadır. Başka bir deyişle bu anlayışa göre, toplumdan bağımsız olarak kavramsallaştırılan mekân, mekânsal yasaları bulmak ve açıklamak için gerekli olan tek değişkendir. Bu

[1] Kısaca bilimlerinin yaklaşımı olarak tanımlanabilen pozitivizmin temel argümanları, on dokuzuncu yüzyılda sosyoloji biliminin kurucusu, Fransız düşünür August Comte'un *Cours de Philosophie Positivistic* (Pozitif Felsefe Dersleri) isimli eserinde açıklanmıştır. Pozitivist paradigmaya göre toplumsal ve fiziksel gerçeklik dışarıda keşfedilmeyi beklemektedir. Bu gerçekliği keşfedecek olan bilimin sadece tek bir mantığı vardır ve bilim olduğunu iddia eden her disiplinin bu mantığa uyması gerekmektedir. Bu kabulden hareketle pozitivizm, sosyal bilimler ile doğa bilimlerinin aynı metodu kullanması gerektiğini savunur. Pozitivizmde bilgi, deney, araştırma ve istatistiklerden elde edilen nicel verilerin objektif bir şekilde değerlendirilmesi yoluyla elde edilir. Dolayısıyla pozitivizm, toplumsal ve fiziksel gerçekliğin evrensel, genel geçer bilgisini açığa çıkarır (Neuman, 2000, s.65-67).

dönemde coğrafyayı etkileyen bir başka önemli gelişme de ulaşım teknolojilerinin gelişmesiyle beraber mekânsal hareketliliğin artmasıdır. Bu artışın bir sonucu olarak farklı mekânlar iktisadi, sosyal ve kültürel yayılmaya maruz kalarak homojenleşmeye başlamış, bu şartlar altında coğrafyanın her yerde geçerli yasalar bulma iddiası da anlam kazanmıştır (Pınarcıoğlu, 1994, s.91).

1970'li yıllarda sosyal bilimlerde yapısalcılığın etkili olmaya başlamasıyla birlikte, coğrafya da bu değişimden etkilenmeye başlamıştır. Bu dönemde saf mekân anlayışına karşı çıkılarak, mekânın toplumsal bir inşa olduğu görüşü benimsenmiştir (Massey, 1985, s.11). Bu dönemde etkili olan radikal coğrafya, tarihsel materyalist bir perspektifle genel toplumsal süreçlerin mekân üzerindeki etkilerine yoğunlaşmıştır (Pınarcıoğlu, 1994, s.92). Bu bakış açısı coğrafyaya toplumsal bir karakter kazandırmaktan öteye geçmiş ve Massey'in (1985, s.12) de belirttiği gibi, toplumsal süreçlere fazla önem vererek mekânın rolünü küçümsemiştir. Bu durum, mekânın yarattığı farkın üstünü örterek, sosyal bilimlerin mekâna duyarsız kalmasının sebeplerinden biri olmuştur.

1970'li yılların tek yönlü mekân-toplum bakış açısı, bu ilişkinin diyalektik bir biçimde ele alınıp alınamayacağı sorusunu gündeme getirmiştir. Bu arayışın bir sonucu olarak ortaya çıkan yeni coğrafya anlayışı, 1980'li yıllarda coğrafyayı etkisi altına almıştır. Yeni coğrafyanın argümanı, mekânın toplumsal ilişkiler tarafından yaratıldığının kabulüyle beraber, mekânın bu ilişkilere indirgenemeyeceği, çünkü toplumsal ilişkilerin de mekâna bağlı olduğu şeklinde özetlenebilir (Pınarcıoğlu, 1994, s.94). 1960'lı ve 1970'li yılların coğrafya anlayışı arasında bir yerde durmayı hedefleyen bu bakış, mekâna nedensellik atfetmeyerek 1960'ların pozitivist coğrafyasından ayrılırken, toplumsal süreçlerin mekândan etkilendiğini iddia ederek 1970'lerin yapısalcılığa dayanan coğrafya anlayışından da farklılaşmaktadır. Yeni coğrafyanın durmayı tercih ettiği pozisyonda yerlerin biricikliği kabul edilmekte, ancak bu biriciklik birbirlerinden bağımsız mekânsal formlar olarak yorumlanmamaktadır (Pınarcıoğlu, 1994, s.95). Bir disiplin olarak coğrafyanın gelişimine ve değişimine bakıldığında, genel süreçlerle yerellik ve biricikliğin arasındaki çekişme ve gerilimin disiplin ve mekân anlayışı üzerinde etkili olduğu görülmektedir.

Modern bir bilim dalı olan sosyoloji, zamana öncelik vererek mekânı ihmal etmiştir. Pozitivizmin egemen olduğu dönemlerde hem zamanı hem de mekânı ihmal etmiş, toplumu bu kategorileri dışlayarak incelemiştir. 1960'lı yıllarda pozitivizmin

eleştirisiyle birlikte tarihsel analizler ön plana çıkmış, tarihsel sosyoloji ya da sosyolojik tarih anlayışları belirginleşmiştir.

Tarihselci bakışın sosyal bilimlerdeki yeri Wright Mills'in 1959 yılında yayınlanan *Sociological Imagination* (Toplumbilimsel Düşün) isimli eserinde açıklanmıştır. Burada Mills "esas olarak bizlere toplumsal olguları, geçmişi, şimdisi ve geleceği, yaygın deyimiyle üç boyutlu zaman içinde kavramayı öğretmiştir" (Işık, 1994, s.12). Böylece sosyal bilimler olguları ya da araştırma nesnelerini geçmiş, şimdi ve gelecekten oluşan düzçizgisel bir zaman anlayışı içerisine yerleştirmeye odaklanırken, mekânın getirdiği eşzamanlılığı ve ilişkiselliği göz ardı etmiştir. Işık'ın (1994, s.13) deyimiyle "ardışıklık adına eşzamanlılık ihmal edilmiştir".

Oysa sosyoloji kuruluşundan bu yana zamansal olduğu kadar mekânsal değişim ve dönüşümlerle iç içedir. Disiplin içerisinde sıkça kullanılan modern-modern öncesi, gelişmiş-gelişmekte olan, kent-köy, merkez-çevre ve küresel-yerel gibi ikiliklerin mekânsal bir karşılığı vardır. Bunun yanı sıra mahalle, devlet, hane, okul, çevre, cemaat gibi toplumsal kurumlar da soyutlama oldukları kadar mekânsal karakterleriyle birlikte var olurlar (Tickamyer, 2000, s.807).

Mekân, sosyoloji disiplini içerisinde farklı şekillerde var olsa da, mekânın yarattığı farklılıklar göz ardı edilmektedir. Tickamyer (2000, s.808), bu ihmalin toplumsal eşitsizlikleri incelemede oldukça belirgin bir hal aldığını iddia etmektedir. Toplumsal eşitsizlikleri incelerken sosyolojide, rutin olarak toplumsal cinsiyet, sınıf, ırk ve başka kategorilerin eşitsizlik kaynağı olarak görüldüğüne dikkat çeken Tickamyer (2000, s.808), mekân ve mekânsal ilişkilerin analize dahil edilmediğini belirtmektedir. Oysa mekân da eşitsizlik yaratan yapılardan biridir.

Mekânın sosyal bilimlere nasıl dahil edilebileceğine yönelik olarak Harvey, 1973 yılında yayınlanan *Social Justice and The City* (Sosyal Adalet ve Şehir) isimli kitabında "mekânsal bilinç" ya da "coğrafi muhayyile" kavramlarını geliştirmiştir. Harvey (2003, s.28), bu kavramı şöyle tanımlamıştır:

> Bu muhayyile, bireyin kendi yaşam öyküsündeki mekân ve yerin rolünü anlamasını, etrafında gördüğü mekânlarla ilişkilendirmesini, bireyler ve çeşitli örgütlenmeler arasındaki işlemlerin onları ayıran mekân tarafından nasıl etkilendiğini anlamasını sağlar.

Bu tanımdan hareketle coğrafi muhayyilenin, toplumsal ilişkilerin bir mekânda, belirli bir coğrafyada gerçekleştiğine dair bir farkındalığa sahip olmak olduğunu söylemek mümkündür. Harvey (2003, s.29), toplumu tarihsel koşullar göz önüne

alınarak anlamaya ve analize etmeye dayanan sosyolojik muhayyilenin, bu farkındalıktan yoksun olduğunu belirtmiş ve güçlü sosyolojik muhayyileye sahip olan düşünürleri "mekânsız bir dünyada yaşayıp çalışıyorlarmış gibi görünmekle" eleştirmiştir. Toplumsal ilişkileri ve toplumsal süreçleri incelerken, tarihe olduğu kadar mekânın rolüne de dikkat çekmek için sosyolojik muhayyilenin yanında coğrafi muhayyilenin de kullanılması gerekmektedir.

2.2.3. Eşitsiz Gelişme Tartışmalarında Zaman ve Mekân

Zamanın standartlaşması, döngüsel zaman gibi farklı zaman kavramsallaştırmalarını yok ederek, düzçizgisel bir zaman anlayışının yerleşmesine sebebiyet vermiştir. Bu anlayışa göre geçmiş, şimdi ve gelecekten oluşan zaman hep ilerleye doğru akan ve geri döndürülemeyen bir kategori olarak tanımlanmıştır. Bu zaman anlayışı, 18. yüzyılda biçimlenmeye başlayan ve modernliği geçmişten bir kopuş olarak gören bakışın geleceğe yönelerek tarihsel zamanla olan ilişkiyi değiştirmesinin sonucudur (Callinicos, 2007, s.36). Geleceğe yöneliş, tarihsel ilerleme fikriyle modernlik kavramını birbirine bağlamış ve "gelecekteki sonsuz gelişme vaadi", modern çağın meşruluğunun temelini oluşturmuştur (Blumenberg, 1983'ten aktaran Callinicos, 2007, s.37).

Bu meşruluk temelinde teknolojik, sanatsal ve ekonomik gelişmeyle birlikte yükselen modernleşme süreci, kapitalist gelişmenin dinamiklerinin belirgin şekilde ortaya çıkmasına sebep olmuştur (Ercan, 2001, s.18). Kapitalizmin hakimiyet kazanmasıyla birlikte özgürleşme ve gelişmenin anlamı ekonomiye indirgenmiş, araçlar amaç haline gelerek "gelişme için gelişme", kapitalist toplumu ayakta tutan slogan olmuştur (Ercan, 2001, s.18). Zamanın bu şekilde yeniden düzenlenişi, gelecekle ilerleme fikirlerini özdeşleştirerek zaman geçtikçe toplumsal gelişmenin olumlu yönde ilerleyeceğini yanılsamasını oluşturmuştur. Bu anlamda zaman, kapitalizm ve modernleşmenin meşruluğunu sağlamak için kullanılmıştır. Şu an içerisinde yaşadığımız toplumun, modern öncesi çağlardan daha gelişmiş olduğu fikri, zaman içerisinde insanlığın ilerleyip geliştiği ön kabulünden beslenmiştir. Böylelikle değişim ve devinimle özdeşleştirilen zaman, mekâna göre öncelikli bir yerde konumlandırılmıştır.

Massey (2005, s.68), modernite içerisinde mekânın ikincil konumunu mekânsal farklılıkların zamansal ardışıklıklara indirgenmesiyle açıklamaktadır. Mekânsal farklar, zamansal ilerlemenin farklı aşamaları olarak yorumlanmış, bu da tek yönlü ilerleme, modernleşme ve gelişme gibi kavramların işlemesine olanak sağlamıştır. Bu durumun somut sonuçlarından biri Afrika'nın Avrupa'dan farklı değil, geride olarak yorumlanmasıdır (Massey, 2005, s.68).

Fark yaratmayan mekân anlayışında, mekânın açıklayıcılığı olmadığı için toplumsal süreçlerin her yerde aynı şekilde gelişeceği varsayımı kabul edilmiştir. Sözgelimi modernleşme ya da kapitalistleşme süreçleri, mekâna bağlı olarak farklılık göstermeyecek, her yerde aynı şekilde gelişecektir. Bu sebeple Avrupa'nın gelişimini takip etmeyen Afrika, farklı mekânsal özelliklere sahip olduğu için değil, henüz Avrupa'nın gelişme aşamasına yetişemediği için geridedir. Bu durum, evrensel tarih anlayışının mekânsal çeşitliliği yok sayarak onu tarihselliğin farklı aşamalarına indirgemesinin bir örneğidir (Massey, 2005, s.71).

Mekânsal çeşitliliğin tarihselliğin farklı aşamalarına indirgenmesinin en belirgin haline, eşitsiz gelişme tartışmalarında rastlamak mümkündür. Kapitalizmin temel varsayımlarından biri olan gelişmenin, her yerde aynı şekilde ortaya çıkmadığına işaret eden bir kavram olarak eşitsiz gelişme, aslında kapitalizmin bu varsayımını sorgulamayı mümkün kılmaktadır. Ancak eşitsiz gelişmenin tarihsel bir süreç olarak yorumlanması, onun kapitalizme içkin karakterini gizlerken, eşitsizliğin de toplumların gelişememesinden kaynaklı olduğu yanılgısını pekiştirmektedir.

Düzçizgisel zaman anlayışıyla bakıldığında eşitsiz gelişme, bazı toplumların önce gelişmesi, diğerlerinin ise gelişmede bu tempoyu yakalayamadıkları için geride kalması anlamına gelmektedir. Mekânın eşitsiz gelişme tartışmalarından dışlanması, mekânsal bakış açısının vurguladığı farklılıkların ve mekânın toplumsal süreçlerin işleyişinde fark yarattığı tezinin göz ardı edilmesine sebep olmuştur. Oysa eşitsiz gelişmenin zamansal boyutu kadar mekânsal boyutu da, kavramın açıklanması açısından önem taşımaktadır.

2.3. Mekân Kavramının Kuramsallaştırılması

2.3.1. Henri Lefebvre: Mekânın Üretimi

Marxist bir düşünür olan Lefebvre, mekân teorisini özellikle 1970'li yıllarda kent, kapitalizm ve mekân konuları üzerine yazdığı kitaplarıyla geliştirmiştir. Lefebvre'in

önemli eserleri arasında 1970 yılında yayınlanan *La révolution urbaine* (Kentsel Devrim), 1973 yılında yayınlanan *La survie du capitalisme* ve 1974 yılında yayınlanan *La production de l'espace*, (Mekânın Üretimi) isimli kitapları sayılabilir. Özellikle *Mekânın Üretimi* (2014) isimli kitabında mekân kuramıyla ilgili önerilerini ve düşünceleri toplayıp, bütüncül bir mekân teorisi oluşturmayı hedeflemiştir.

Lefebvre'in mekân teorisi özellikle Marx'ın emek kavramsallaştırmasından etkilenmiştir. Marx'a göre kapitalist toplumda üretimin merkezinde yer alan emek, somut ve soyut emek olmak üzere ikiye ayrılmıştır.

İnsanın kendi emeğini kullanarak yararlı ve kullanılan bir ürün ortaya çıkarması, somut emeğin kullanımına örnektir. Somut emek, kullanım değerine sahip olan bir ürünü ortaya çıkarmak için sarf edilen emek türü olarak da tanımlanabilir. Marx (2014, s.55), somut emeği "Yararlılığı bu şekilde ürünün kullanım değeriyle temsil edilen ya da ürünün bir kullanım değeri olmasıyla görünen emeğe, kısaca yararlı emek diyoruz" şeklinde tanımlamıştır.

Somut emek kullanım değeri üretirken, soyut emek değişim değeri üreterek emeği ekonomik analizin alanına dahil etmektedir. Marx, soyut ve somut emeğin farklılığını şu sözleriyle anlatmaktadır:

> Her tür emek, bir taraftan fizyolojik anlamda insan emek gücü harcamasıdır ve bu farksız insan emeği ya da soyut insan emeği olma özelliğiyle meta değerini yaratır. Her tür emek, diğer taraftan, insan emek gücünün belli bir amaca yönelmiş özel bir biçimde harcanmasıdır ve bu somut yararlı emek olma özelliğiyle de kullanım değerini üretir (Marx, 2014, s.59-60).

Anlaşılacağı üzere, somut emek bir üretim amacı doğrultusunda şekillenen emek türüyken, soyut emek tikel niteliği olmadığı için henüz farklılaşmamış, meta değerini yaratan emek türüdür. Marx'ın (2012, s.323) "nesnelleşmiş değerin anti-tezi" olarak tanımladığı soyut emek, "değerin henüz nesnelleşmemiş, yani ideal varlığıdır: değer potansiyeli ya da fiili biçimiyle, değer üretme eylemidir." (Marx, 2012, s.323).

Emeğin bu şekilde soyutlanması, somut emek türlerinden çıkarılan zihinsel bir sonuçtan ziyade, bir toplum biçimine karşılık gelmektedir. Bu toplum biçiminde emek, zenginliğin yaratılma aracı haline gelmiş ve kişilerle olan organik bağı kesilmiştir (Marx, 2012, s.149). Bu durum, soyutlamaların toplumsallıkla ne ölçüde iç içe geçmiş olduğunu yansıtması açısından önemlidir. Nitekim Marx, soyutlamaların, her daim geçerli olsalar bile, fiilen soyutlama olarak ortaya çıkmalarının belli tarihsel ilişkiler çerçevesinde oluştuğunu belirtmektedir (Marx, 2012, s.150). Öyleyse soyutlamalar, belirli tarihsel koşullar ve ilişkiler çerçevesinde somutlaşırlar. Soyut emek de

sermayeyle temas ettiğinde, sermayenin "kendi mülkü" haline gelerek onun bir parçası olur (Marx, 2012, s.324). Böylelikle bir soyutlama, ideal ve potansiyel olarak nitelenen soyut emek, tikel bir niteliğe kavuşarak somut emek formuna geçer. Başka bir deyişle, soyut emek, somut emeğin tikelliğinin soyutlanarak, onun emek anlamında bir potansiyele dönüştürülmesini, böylece evrensel bir nitelik kazanarak meta haline gelmesini, yani alınıp satılmasını mümkün kılmaktadır.

Soyut emeğin tarihsel ilişkiler çerçevesinde somutlaşması, yani somut soyutlama oluşu, Lefebvre'in mekân anlayışını temellendiren argümanlardan biridir. Gottdiener'a (1993, s.130) göre, Lefebvre'in mekânı somut soyutlama olarak ele alması, başka bir deyişle mekânı hem toplumsal ilişkilerin maddi bir sonucu hem de toplumsal ilişkilerin bir tezahürü olarak kavramsallaştırması, Marksist ekonomi politiği değiştiren bir adım olmuştur.

Farklı toplumların mekânı nasıl kavramsallaştırdığını ve kullandığını inceleyen Lefebvre (Gottdiener, 1993, s.131), kapitalizmin mekânının, kapitalizmin kurallarının işlediği soyut mekân olduğunu belirtmiştir. Lefebvre'in (2014, s.313) "kullanımı emmeye yönelik mübadele ortamı" olarak tanımladığı soyut mekân, meta dünyasının "birikim, büyüme, hesap, öngörü, programlanma" gibi içerimleriyle serpildiği mekândır.

Bu mekân türü aynı zamanda soyut emeğe denk düşer. Soyut emeğin zihinsel bir soyutlama olmanın aksine, toplumsal bir varoluşunun olması gibi, soyut mekân da toplumsal olarak var olur. Ancak bu toplumsal var oluş, toplumsal bir içeriğin gerekliliğini de beraberinde getirir (Lefebvre, 2014, s.313). Lefebvre (2014 s.314), soyut mekânın içeriğini şöyle tanımlamaktadır:

> Dolayısıyla soyut mekân hem aşırı şişmiş analitik zihni, devleti ve bürokratik devlet aklını, hem de "saf" bilgiyi, iktidar söylemini içerir. Bu soyut mekân, bürokrasinin mekânı, çelişkilerini maskeleyerek onu gizleyen bir "mantık" içererek, gösteriyi ve şiddeti kendi içinde birleştirir.

Soyut mekânın gizlemeye çalıştığı çelişkiler aslında bu mekânın içeriğini oluşturur. Dolayısıyla soyut mekân bir yandan içerisinde çelişkileri barındırırken, bir yandan da bu çelişkileri gizlemektedir. Bu da soyut mekânın hem parçalı hem de homojen yapısını oluşturur. Soyut mekânın hem parçalı hem homojen olmasına rağmen varlığını nasıl devam ettirdiği sorusu, başka bir somut soyutlama olan sermayenin yapısına bakarak cevaplanabilir.

Sermaye bütünlüklü bir yapıya sahip değildir. Farklı parçalara ayrılarak dağılır ve bu parçalar, örneğin ticaret sermayesi ve finans sermayesi, birbiri ile rekabet halindedir.

Bu rekabet ve çatışma devam ederken, sermayenin formel birliği, yani sermayenin işleyişinin koşulları, kendi varlığını devam ettirir. Bu varlık kendini devam ettirdiği sürece, sermaye hem parçalı hem de homojen yapısını korumuş olur (Lefebvre, 2014, s.312).

"Çok çatışmalı ve çoğul olan soyut mekân" da içerdiği unsurları zorla birleştirir (Lefebvre, 2014, s.314). Bu anlamda homojenleştirme eğiliminde olan soyut mekân, baskı ve bastırma yollarını kullanan bir mekândır (Lefebvre, 2014, s.313). Böylece homojen görünen soyut mekân, kendisine direnen ve tehdit eden her şeyi, yani farklılıkları, yerle bir eden güçlere alet olur. Lefebvre'e (2014, s.292) göre bu güçler "geçtikleri her yeri un ufak ederler, ezerler; homojen mekân bir marangoz rendesi, bir buldozer ya da bir savaş arabası olarak onlara hizmet eder."

Bilgi ve gücün kesişimiyle ortaya çıkan soyut mekân, toplumsal yapıyı kontrol etmek isteyen politikacıların, plancıların ve ekonomik çıkarların boyunduruğu altındadır. Toplumsal mekân ise, soyut mekânın aksine, toplum üyelerinin günlük edimleriyle şekillenir. Soyut mekânla çalışanlar, her zaman toplumsal mekânı kontrol etmeye çalışırken, edime dayanan toplumsal mekân, soyut mekânın sınırlılıklarını aşar (Gottdiener, 1993, s.131).

Toplumsal mekân, toplumsal edimleri, yani "doğan ve ölen, durgun duran ve eyleme geçen, hem kolektif hem de bireysel öznelerin edimleri"ni içermektedir (Lefebvre, 2014, s.63). Toplumsal mekânın bireysel ve kolektif edimler tarafından şekillenmesi toplumsal mekânı farklı olasılıklara açarak tamamen soyut mekân tarafından belirlenmemesinin önüne geçmektedir. Böylelikle soyut mekân toplumsal ilişkileri ve toplumsal mekânı etkilerken, toplumsal edimler ve toplumsal mekân da soyut mekânın işleyişi üzerinde etkili olur. Lefebvre (2014, s.57), toplumsal mekânın farklılığını şu sözlerle ifade etmektedir "Toplumsal mekân (filozofların ve matematikçilerin tanımladığı) zihinsel mekânla, keza (pratik-duyumsal olanla ve "doğa" algısıyla tanımlanan) fiziksel mekânla artık örtüşmediğinde, kendi özgüllüğünü ortaya koyar." Dolayısıyla toplumsal mekân, zihinsel, fiziksel ve soyut mekândan farklıdır.

Lefebvre (2014, s.56), "(*Toplumsal)* mekân, (*toplumsal)* bir üründür" diyerek mekânın ekonomi, politika ve toplumla olan ilişkisini açığa çıkarmaktadır. Mekânı toplumsal bir ürün olarak ele almak, mekânın üretim ilişkileri dahilinde bulunduğuna ve bir ürün olarak alınıp satılabileceğine, yani meta değeri taşıdığına işaret etmektedir. Bu bağlamda mekân, bir arka plandan ziyade üretim ve güç ilişkileriyle yakından ilişkili bir

kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Dolayısıyla mekân, insan varoluşunun sorgulanmayan bir kategorisi, politika ve ekonomiden bağımsız mesafeler, ya da boş bir çerçeve değil, toplum tarafından üretilen; dolayısıyla toplumun çelişkilerini içerisinde barındıran bir kavram olarak tartışılmaktadır. Mekânın çelişkileri ortaya çıkarması diyalektiğin zamanın dışına çıkarak mekânın içine işlemesinden kaynaklanmaktadır. Mekândaki eş zamanlılık, tarihsel çelişkileri ortadan kaldırmadan, onları başka bir düzeye taşıyarak kimilerinin körelmesi, kimilerinin şiddetlenmesi, kimilerinin de yeni anlamlar kazanmasına olanak sağlayarak onları görünür kılar (Lefebvre, 2014, s.151). Mekân kavramı, zihinselle kültüreli, toplumsalla tarihseli birbirine bağlayarak karmaşık bir süreç oluşturur.

Lefevbre'in (2014, s.151) mekânı "Eşzamanlı olarak hem kapitalist üretim tarzının ürünü, hem de burjuvazinin siyasal-iktisadi aygıtı olan mekân" olarak tanımlaması, mekânın toplumsallığını göstermektedir.

Ürün olarak mekân, mübadele edilip, kullanılıp tüketilirken, aynı zamanda üretken emeğin örgütlenmesi, ulaşım, hammadde ve enerji akışı yoluyla bizzat üretime de müdahale eder (Lefebvre, 2014, s.24). Bu anlamda mekân, bir yandan ürünken ve metalaşabilirken bir yandan da üretim ilişkilerine ve üretim güçlerine dahildir. Böylelikle mekân sadece üretim güçlerinin bir sonucu olmaktan çıkıp, aynı zamanda üretim güçlerinin örgütlenmesinde etkili bir faktör olmuştur.

Mekânın değişim ve kullanım değerine sahip olması, mülkiyet ilişkilerine dahil olması ve bilgiyle ilişkili olması onun altyapı-üstyapı sınıflandırmasının dışında konumlanmasına sebep olmuştur (Lefebvre, 2014, s.25). Mekân, kurumların ve devletin önsel koşulu olmasıyla üst yapının hem koşulu hem de sonucu olurken (Lefebvre, 2014, s.110), üretilmiş olan bir üretim aracı olarak, üretici güçlerden, teknik ve bilgiden, onu şekillendiren toplumsal iş bölümünden ayrı düşünülemez (Lefebvre, 2014, s.111).

Bu anlamda mekân, hem üretim ilişkilerinin kendini gerçekleştirmesinin bir ön koşulu, hem üretim ilişkilerini düzenleyen unsurlardan biri, hem de üretim ilişkilerinin bir sonucudur. Üretim ilişkileriyle yakından alakalı olan mekân, üretim tarzını belirleyen tek değişken olmamakla birlikte, farklı değişkenleri bir araya getirip bunları birbirine bağlaması açısından önemlidir (Lefebvre, 2014, s.25). Lefebvre'e (2014, s.28) göre üretim tarzı ancak toplumsal ilişkilerle birlikte, kendi mekânını örgütleyip üretmesiyle gerçekleşir. Yeni üretim tarzı, kimi zaman önceki üretim tarzının şekillendirdiği mekânı amaçlarına göre düzenlemekte, kimi zaman da onu sertçe alt üst

etmektedir. Her iki koşulda da mekân, üretim tarzı, üretim ve yeniden üretim alanlarını kendine uygun şekilde düzenler ya da yeniden inşa eder. Dolayısıyla toplumsal üretim ve yeniden üretim ilişkileri, üretilmiş bir mekân içerisinde gerçekleşir (Lefebvre, 2014, s.24). Bu anlamda mekânın içeriğini oluşturan üretim ve yeniden üretim ilişkileriyle diyalektik ilişkisi içerisinde olan mekân, üretim tarzıyla ve toplumlarla beraber değişir (Lefebvre, 2014, s.25).

Lefebvre'in (2014, s.42) mekânın üretim ve güç ilişkileriyle olan bağını açıklamak için kullandığı kavramlardan bir diğeri de hegemonyadır. Hegemonya kavramı aracılığıyla mekân ve hakim sınıf arasındaki ilişki de sorunsallaştırılmıştır. Bilgi ve teknik kullanımıyla bir "sistem" halini alan mekân, hegemonyanın uygulandığı, hegemonyaya hizmet eden bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Mekânın ideoloji, ekonomi ve toplumsal yaşamla yakın ilişkisini ortaya koyan Lefebvre, bu ilişkinin şeffaflık yanılsamasıyla gizlendiğini belirtir. Lefebvre (2014, s.58), şeffaflık yanılsamasını "Gizli derinlikleri, tuzakları olmayan mekânın masumiyeti yanılsamasıyla örtüşür. Saklı, gizli, dolasıyla tehlikeli olansa şeffaflığın zıddıdır..." şeklinde tanımlamaktadır. Bu yanılsama mekânın açık ve seçik olduğu düşüncesinden kaynaklanmaktadır. Bu şekilde tanımlanan mekân, eylemlere kendini teslim etmiş, etkisiz bir unsur olarak karşımıza çıkar. Bu sebeple, mekânın toplumsal ilişkilerle olan bağının üstü örtülmüş olur.

Lefebvre'in mekân teorisi, mekânı toplumsal ilişkilerle birlikte ele alması açısından önemlidir. Mekân, üretim ilişkileriyle ve toplumsal süreçlerle yakından alakalı olan, dahası üretilen bir kavram olarak belirir. Böylece toplumsal ile mekânın bağları kurulmuş olur. Bu bağlar, mekânın toplumsal güç ilişkilerini ve toplumsal çelişkileri yansıttığını göstermektedir.

2.3.2. David Harvey: Sermayenin coğrafi hareketliliği

Tarihsel-coğrafi materyalizmin önemli temsilcilerinden biri olan David Harvey, *Social Justice and the City* (1973) (Sosyal Adalet ve Şehir), *The Limits to Capital* (1982) (Sermayeye Sınırlar) ve *The Condition of Postmodernity* (1989) (Postmodernliğin Durumu) gibi sermayenin coğrafi hareketliliğine ve bu hareketliliğin kapitalizmin devamlılığına etkisine ilişkin yazdığı kitaplarla Marksist literatüre katkıda bulunmuştur.

Marksist bir coğrafyacı olan Harvey (1984, s.7) coğrafyanın araştırma nesnesinin bariz gibi gözükmesine karşın, karmaşık ve çelişik toplumsal süreçlerin bir parçası olduğunu belirtmiş ve coğrafyacıların bu süreçler karşısında nötr kalamayacaklarını savunmuştur. Dağları, ovaları veya göç rotalarını çalışan bir disiplin olarak coğrafya, ideolojiden bağımsız görünmektedir. Ancak araştırma nesnesinin ne şekilde çalışıldığı, hangi bilgilerin elde edilmeye çalışıldığı ve bu bilgilerin kime sunulacağı politik bir seçimdir.

Coğrafyanın politikayla olan bağları özellikle savaş ve sömürgeleştirme dönemlerinde daha da güçlenmiştir. Ortaya çıkışından itibaren savaşlarda stratejik bir rol üstlenen coğrafya, sömürgeci dönemde de hangi bölgede hangi ham maddenin bulunduğuna dair yapılan çalışmalarla kolonileştirilecek ülke ya da bölgeyi belirlemeye yardımcı olmuştur. Bu çalışmaları bünyesinde barındıran coğrafyanın ürettiği bilginin en büyük müşterisi, Pınarcıoğlu'nun (1994, s.91) da belirttiği üzere, devlet olmuştur. Bu durum da coğrafyanın ekonomi ve politikayla ne kadar iç içe geçmiş bir bilim olduğunu göstermektedir.

Harvey (1984, s.5), pozitivizmi, ideoloji yüklü bir bilim olan coğrafyayı, araştırmacının tarafsız yaklaşımına vurgu yaparak nötr bir bilim olarak sunmayı hedeflediği için eleştirmektedir. 1960'lı yıllarda coğrafyada etkisini gösteren Marksizm'le birlikte, pozitivizmin bilim anlayışında ve metodundaki gizli varsayımlar ve sınıfsal önyargılar açığa çıkarılmaya başlamıştır. Marksist coğrafyacılar coğrafyada bulunan ırkçılık, seksizm ve etnosentrisizm, siyasi ön yargı gibi ayrımcı pratik ve düşüncelere işaret etmişler ve coğrafyacıların emperyalizme olan katkılarını, sermaye birikimini kolaylaştırmak için toplumsal kontrolü arttırmaya yarayan şehir ve bölge planlarını eleştirmişlerdir.

Harvey'in (1984, s.7) Marksizme dayanan coğrafya anlayışına göre, ön yargı ve ideoloji olduğu gibi yansıtılmalı, toplumsal ve fiziksel dünyada yer alan rekabet, mücadele ve iş birliğinin izini sürülmelidir. Bu çerçeve temelinde Harvey (1984, s.9-10), ön yargılardan uzak, gerçek çelişki ve mücadeleleri yansıtan popüler bir coğrafya oluşturmanın gerekli olduğunu vurgulamıştır. Yeni oluşturulan bu coğrafya anlayışının tarihsel materyalizmden türeyen toplumsal teorilere eklenmesi gerekmektedir. Böylece kapitalizmden sosyalizme geçişi, tarihsel ve coğrafik bir zeminde analiz etmek mümkün olacaktır.

Belirtilen hedefler ve bakış açısı doğrultusunda Harvey (2012a, s.287), Marx'ın

birikim teorisinin ihmal edilen mekânsal boyutunu incelemiştir. Marx'ın çalışmaları yakından incelendiğinde, sermaye birikiminin coğrafi bir bağlamda gerçekleştiği ve bu sürecin coğrafi yapıların özgün biçimlerini yarattığını görmek mümkündür. Bu noktadan hareketle Harvey amacını "birikim teorisinin mekânsal yapının anlaşılmasıyla nasıl bir ilgisi olduğunu ve Marx'ın oluşturduğu özel konumsal analiz biçiminin birikim ve emperyalizm teorileri arasındaki kayıp bağlantıyı nasıl sağladığını göstermeye çalışmak" şeklinde tanımlamıştır (Harvey, 2012a, s.287).

Başka bir deyişle Harvey, Marx'ın birikim teorisiyle *Spaces of Capital* (1973) (Sermayenin Mekânları) isimli kitabında toplumsal yapıların bir yansıması olarak tanımladığı mekânlar arasındaki diyalektik ilişkiyi çözümlemeyi hedeflemiştir. Harvey, tarihsel coğrafi materyalizmin amacını "Marx'ın kapitalist birikim teorisinin evrensel ve soyut belirlemeleri bağlamında somut ve tikelin alanında duran coğrafyanın kuramını oluşturma yolları üzerinde çabalamak" şeklinde tanımlamaktadır (Harvey, 1985'den aktaran Pınarcıoğlu, 1994, s.96).

Tarihi-coğrafi materyalizmin katkısı, coğrafyanın somut araştırma nesnesini, Marx'ın kapitalizm analizi içerisine yerleştirmek olarak özetlenebilir. Harvey'in kuramının sermaye birikim sürecine bağlanması, birikim sürecini direkt olarak etkileyen kâr oranlarına, dolayısıyla kâr oranları üzerinde etkili olan zamana öncelik verilmesi anlamına gelmektedir (Helvacıoğlu, 1994, s.80). Sermaye birikim sürecinde metaların dolaşım hızının maksimuma çıkarmayı hedefleyen kapitalist sınıf, bu sayede üretilen metayı en kısa zamanda pazara ulaştırıp satarak kâr elde etmeyi hedeflemektedir. Dolaşım sürecinin önemini Marx (1973, s.538) "Mekânsal uzaklık bile kendisini zamana indirger: Önemli olan şey piyasanın mekândaki uzaklığı değil, ona erişilebilecek hızdır" sözleriyle ortaya koymaktadır (aktaran Harvey, 2012a, s.295). Kâr motivasyonuyla sermaye, mekânsal sınırlarını aşma ve mekânı kâr oranları arttıracak şekilde yeniden düzenleme eğilimindedir (Harvey, 2012a, s.298; 2008, s.81).

Harvey'in teorisi sermayenin coğrafi hareketliliğini açıklaması ve mekânın kapitalizm tarafından krizleri atlatmak için kullanıldığını göstermesi açısından önemlidir. Ancak Harvey'in birikim süreçlerine ve sermayenin dolaşımına odaklanması, mekânın mesafeye indirgenerek zamanın bir parçasına dönüşmesine sebep olmaktadır. Dolaşım sürecinin en kısa sürede tamamlanması hedefi, farklı mekânların aralarındaki mesafelerin ne kadar sürede kat edilebileceği sorununa indirgenmesine sebep olur. Sonuç olarak Harvey'in, mekânı Marksist analize dahil etme amacıyla geliştirdiği

teorisinde, zamanın merkeziliğinin değişmediğini ve mekânın ikincil konumda kaldığını söylemek mümkündür. Harvey'in geliştirdiği çerçeve, somut coğrafi mekânların kendine özgü toplumsal ve politik dinamiklerini göz önüne alırken, evrensel kapitalist sermaye birikim süreçlerinin bu dinamikleri bastırdığını öne sürmektedir (Helvacıoğlu, 1994, s.78).

2.3.3. Doreen Massey: Mekân fark yaratır!

Massey (1984, s.4) mekânın toplumsal bir ürün olduğunu kabul ederken, mekânın sadece toplumsal bir üründen ibaret olmadığına dikkat çekmektedir. Mekânı sadece toplumsal bir ürün olarak ele alan sosyal bilim disiplinleri, toplumsal süreçlerin toplu iğne başı gibi, coğrafi anlamda farklılaşmamış, mekânsız bir yüzeyde işlediği varsayımından hareket etmişlerdir. Bu durumda mekân, toplumsal süreçlerin bir sonucu olarak kabul edilmiş, coğrafyacının görevi de bu sonucun izini sürmek olmuştur. Ancak Massey'e göre basit bir sonuçtan daha fazlası olan mekân, aynı zamanda toplumsal süreçlerin işleyişi üzerinde de etkilidir. Bu sebeple mekân, sadece toplumsal süreçlerin bir sonucu değil, aynı zamanda toplumsal süreçlerin açıklamasının da bir parçası olmalıdır.

Mekân ile toplumun karşılıklı ilişkisi göz önüne alınırsa, toplumsalın mekândan bağımsız bir teorisini üretmenin mümkün olamayacağı görülür. Massey (1985, s.19), toplumsal ile mekânın bütünleştiği bir teori üretmenin güçlükleri üzerinde durmuş ve bu bağlamda "Bir yandan coğrafyanın özgünlüğünü sağlayan biricikliği korurken, bir yandan da biriciklik ardında yatan genel süreçleri göz ardı etmemek nasıl mümkün olabilir?" sorusuna cevap aramıştır. Massey'e (1984, s.9) göre, sadece genel süreçlere odaklanmak biricikliği, dolayısıyla mekânın etkisini göz ardı etmektedir. Ancak yalnızca biricik olana odaklanmak da, biricikliği açıklayabilmek için gerekli bakış açısından yoksundur. Bu noktada biriciklikle genel süreçlerin nasıl bir araya getirileceği önemli bir metodolojik sorundur [2].

[2] Bu metodolojik sorun, iki farklı mekânsal analiz yöntemi olan tarihsel coğrafi materyalizm ve realist coğrafya tarafından tartışılmıştır. Harvey'in tanınmış temsilcilerinden biri olduğu tarihsel coğrafi materyalizm, kapitalist birikim teorisine odaklanarak mekânsal farklılıkların soyutlanarak genel süreçlerdeki rolünün anlaşılmasını hedeflemektedir. Buna karşın, realist coğrafyanın temsilcilerinden olan Andrew Sayer (1985, s.49), mekânın yarattığı farkı kavrayabilmenin, soyut ve somut araştırma arasındaki farklılığı göz önüne almakla mümkün olabileceğini belirtmektedir. Sayer'e (1985, s.53) göre soyut araştırma, aralarında zorunluluk ilişkisi bulunan yapılarla ve bu ilişkiye dahil olan nesne ya da pratiklerin doğaları gereği sahip oldukları nedensellikle ilgilenirken, somut araştırma nedenselliğin gerçek etkileri ile ilgilenmektedir. Bu bakışa göre, rastlantısal ilişkilerle kavramsallaştırılan mekânın yarattığı farkı anlamak ancak yerele odaklanan somut çalışmalarla mümkün olabilir. Realist coğrafyanın yerele ve

Massey (1984, s.9), bu sorun karşısında biricikliklerin genel süreçlerden bir sapma veya istisna olarak yorumlanmaması gerektiğini, yerel ile genel süreçlerin eklemlenerek birbirlerini tamamladığını savunmuştur. Bu argümana göre genel süreçler her zaman biricikliği içerisinde taşıyarak devam ettikleri için, iki düzeyi birbirinden ayırmamak gerekir. Bu doğrultuda Massey, genel ile yerelin eklemlenmesiyle farklı yerelliklerde farklı sonuçların ortaya çıktığını belirtmektedir.

Bu çerçevede şekillenen mekân kavramsallaştırmasının üç temel argümana dayandığını belirten Massey (2005, s.9), öncelikle mekânın küreselden yerele kadar farklı düzeylerde yer alan ilişki ve etkileşimlerin bir ürünü olduğunu belirtmektedir. Mekânın, ilişkiselliğin bir ürünü olarak ele alınması, mekânın kimliklerden, varlıklardan ya da onların ilişkiselliğinden bağımsız bir şekilde var olmadığını göstermektedir. Aksine, kimlikler, kurumlar ve varlıkların etkileşimi mekânı oluşturmaktadır (Massey,2005, s.10). Massey, ilişkiselliği mekânın temeline koyarak, mekânı özcü tanımlardan kurtarmıştır.

Mekânın ilişkisellik temelinde tanımlanması, aynı zamanda mekânın içerisinde çokluluğun ve çeşitliliğin hakim olduğunu göstermektedir. Bu farklılıklar ve çeşitlilik olmadan ilişkisellikten, dolayısıyla mekândan bahsetmek mümkün değildir. Bu da Massey'in (2005, s.9) mekânla ilgili ikinci önermesinin temelini oluşturmaktadır: Mekân, farklılıkları bünyesinde barındırdığı için çok katmanlı ve heterojendir. Ekonomik, toplumsal ve politik yapıdan etkilenen mekânda farklılıklar baskındır. Bu sebeple mekân ve çokluk, birbirlerini oluşturan parçalardır. Mekânın bu yapısı, onun aynı zamanda eş zamanlılık prensibi üzerine kurulu olduğunu göstermektedir. Ancak Massey'e (2013, s.4) göre eş zamanlılık, ardışıklık uğruna terk edilirken, mekânın getirdiği çeşitlilik de tek bir tarih içerisinde yok olmaktadır. Bu durumun en belirgin örneği az gelişmiş, gelişmekte olan ve gelişmiş ülkeler tanımlarıyla, farklı toplumların aynı gelişme çizgisi ve tarihi içerisine yerleştirilmesidir. Bu yerleştirme, farklı toplumların gelişmek için belli bir tarihsel yol izlemesi gerektiği varsayımına dayanmaktadır. Bu varsayım, gelişmiş ve az gelişmiş ülkelerin aynı anda var olan farklı toplumlar yerine, tarihsel olarak aynı momentte bulunmayan toplumlar olarak görülmesine sebep olur (Massey, 2013, s.4). Oysa mekânın, çeşitliliği ön plana çıkaran

somut araştırmaya yaptığı vurgunun kapitalizmin genel mantığını anlamada yetersiz kaldığını ve kısıtlayıcı olduğunu savunan tarihsel coğrafi materyalizm, odak noktasının genel süreçler üzerinde olması gerektiğini belirtmektedir (Pınarcıoğlu, 1994, s.96).

bakışı, evrenselliğin ve evrensel tarih anlayışının yeniden ele alınıp değerlendirilmesini gerektirir (Massey, 2005, s.10).

Çeşitlilik temelinde değişip dönüşen ilişkiselliğin oluşturduğu mekân, her zaman yapılanma aşamasındadır. Bu da Massey'in (2005, s.9), mekânla ilgili üçüncü önermesini oluşturmaktadır. Mekân kendini oluşturan ilişki ve etkileşimlerin her zaman süregelmesinden ötürü asla bitmiş ve durağan olarak düşünülemez. Bu argümanlardan hareketle mekân farklı ilişkilerin etkileşiminden oluşan, sabitlenmeyen, açık bir kavram olarak tanımlanabilir. Bu açık ve ilişkisel mekânda, her zaman oluşturulacak yeni ilişkiler ve kurulacak yeni bağlantılar mevcuttur. Öyleyse mekân, ne hali hazırda var olan kimlikleri ve varlıkları içeren bir konteynır, ne de tamamlanmış bir bütünsellikten ibarettir (Massey, 2005, s.11-12). Bu da mekânın her zaman gelecekteki olasılıklara açık olduğunu göstermektedir. Böylece mekânsal bakış açısıyla, farklı geleceklerin, dolayısıyla toplumsal değişimin mümkün olabildiği vurgulanmış olur. İkinci önermeye dönersek, geleceğe açıklık, az gelişmiş ülkelerin gelişmek için farklı yollar takip edebilmesi ve gelişmeyi daha eşitlikçi, daha özgürlükçü gibi anlamlar yükleyerek yeniden tanımlayarak farklı bir gelecek oluşturmasını mümkün kılmaktadır (Massey, 2013, s.5).

Massey'in mekân kavramsallaştırması, mekânın coğrafi çeşitliliğe, mesafeye ya da toplumsal süreçlerin bir sonucuna indirgenmesinin önüne geçmektedir. Bu noktada Massey, mekânın zaman tarafından yok edileceği tezini, mekânın mesafeye indirgenmesi noktasında eleştirmektedir (2005, s.91-92). İletişim ve ulaşım teknolojilerinin gelişmesinin mesafenin etkilerini değiştirdiğini kabul eden Massey, bu noktada azalan ya da kısalanın mekân değil zaman olduğunun altını çizmektedir. Başka bir deyişle, seyahat sürelerinin kısalmış olması ya da internet aracılığıyla farklı mekânlardaki insanların iletişim kurabilmeleri, mekânın yok olduğu değil, farklı bir mekâna ulaşmak için gereken zamanın kısaldığı anlamına gelmektedir. Bunun yanı sıra, mekânın kendisinin katmanlarından sadece biri olan mesafeye indirgenmesi de sorunludur. Mekânı mesafeye indirgemek yerine, çoğulluklarla, ilişkisellikle ve etkileşimle birlikte kavramsallaştırmak, mesafelerin daha kısa zamanda kat edilmesinin, mekânı oluşturan ilişkileri yok etmediği için mekânı da yok etmediği anlamına gelmektedir.

Mekânı mesafeye indirgeyen bakış, mekânın eksik tanımlanmasına ve mekân-toplum ilişkisinin karmaşık yapısının tek yönlü değerlendirilmesine sebep olmaktadır. Bu bakışa karşılık, Massey'e (1984, s.5) göre mekân terimi,

> Toplumsal dünyanın her yönünü içine almaktadır. Mekân kavramı, mesafe, ölçümdeki farklılıklar, mesafenin çağrıştığı yan anlamlar ve mesafenin takdirini de içermektedir. Mekân, hareketi, coğrafi farklılıkları, yer ve spesifikliği ve yerler arasındaki farklılığı kapsamaktadır. Bunların yanında mekân, farklı toplumların, toplumlardaki farklı grupların mekân kavramının içeriğine atfettikleri sembol ve anlamları da içermektedir.

Massey'in mekân kavramsallaştırması, mekânı hem toplumsal ilişkilerle birlikte ele alması hem de mekânın toplumsal ilişkiler üzerinde etkili olduğunu belirtmesi açısından önemlidir. Mekânın toplumsal süreçlerin yalnızca bir sonucu olmadığı, aksine, toplumsal süreçlerin işleyişi üzerinde aktif rol aldığı argümanı, mekân ile toplumsalın daha çok iç içe geçtiği, daha bütünsel bir mekân-toplum teorisine işaret etmektedir.

2.4. Sonuç

Sunulan tartışmalar çerçevesinde bu tezde mekân kavramı öncelikle toplumla karşılıklı ilişkisi çerçevesinde ele alınmış ve Lefebvre'in argümanından hareketle toplumsal ilişkilerle birlikte var olan, aynı zamanda toplumsal ilişkiler üzerinde etkili olan bir somut soyutlama olarak tanımlanmıştır.

Mekânın toplumsal ilişkiler çerçevesinde ele alınması, onun sürekli değişen toplumsal ilişkilerle birlikte değiştiğini, aynı zamanda toplumsal ilişkileri değiştirdiğini, dolayısıyla dinamik bir yapıda olduğunu göstermiştir.

Dinamik yapıda olan ve toplumsal ilişkileri bünyesinde barındıran mekân, Massey'in argümanına paralel olarak biricikliği oluşturan çokluk ve farklılıklarla beraber ele alınmıştır. Mekânsal bakışın ön plana çıkardığı farklılıklar, aynı zamanda modernitenin evrensele yaptığı vurgunun eleştirel bir şekilde yeniden ele alınmasının gerekliliğine de işaret etmektedir. Ancak bu farklılıklar, genel süreçlerin istisnai örnekleri olarak değil, genel süreçlerin işleyişinin bir parçası olarak yorumlandığında anlam kazanmaktadır. Bu anlamda farklılıkların ve biricikliğin görülmesini sağlayan ve zamansal dizilere indirgenerek yok sayılmasını engelleyen eşzamanlılık prensibi, mekânsal bakış açısı temelinde önem taşımaktadır. Eşzamanlı bakış, toplumsal ilişki ve

süreçlerdeki çelişkileri daha görünür kılarak, toplumdaki güç ve üretim ilişkilerinin daha iyi açıklanmasına yardımcı olmaktadır.

Mekân ve mekânsal bakış açısı, modernitenin temel varsayımlarından biri olan evrenselliğin eleştirel bir yaklaşımla yeniden ele alınması, yerel ve genel süreçleri birbirine bağlayarak analizi mümkün kılması, toplumsal ilişkiler sonucu oluşması ve aynı zamanda toplumsal ilişkileri dönüştürmesi sebebiyle toplumsal teoriye açıklayıcı bir unsur olarak eklenmelidir. Bu eklenişin, toplumsal teori ile mekânın organik bir bütünlüğüne dönüşmesi, ancak mekâna duyarsız teori ve kavramların mekânsal bakış açısıyla yeniden ele alınması ile mümkündür.

3. (EŞİTSİZ) GELİŞME TARTIŞMALARI

3.1. Giriş

Bu bölümde mekânsal bakış açısının, eşitsiz gelişme kuramlarına dair eleştirilerinin yanı sıra eşitsiz gelişme sürecinin coğrafya ile ilişkisi çözümlenmektedir. Bu bağlamda, coğrafya ilişkisinin eşitsiz gelişme tartışmalarına nasıl bir katkı sağlayacağı ve nasıl bir fark yaratabileceği sorularına cevap aranmıştır.

Bu doğrultuda ilk olarak gelişmenin anlamı sorgulanmış, daha sonra gelişme teorileri mekân ile ilişkileri kapsamında ele alınmıştır. Daha sonra David Harvey ve Neil Smith'in eşitsiz gelişme teorileri açıklanarak, mekân ile eşitsiz gelişme arasında ilişki kurulması hedeflenmiştir.

3.2. Gelişmenin Anlamı

Aydınlanma Çağı'nın karakteristik özelliklerinden biri olan akla yapılan vurgu, ilerleme ve gelişme düşüncesi üzerinde etkili olmuştur. Bu dönemde rasyonel bir varlık olarak tanımlanan insanın, zekasını ve zihinsel yeteneklerini kullanarak daha fazla bilgiye sahip olacağı ve gittikçe daha iyi bir hayat yaşayacağı görüşü hakim olmuştur (Szacki, 1979, s.55). Rasyonelliğe yapılan bu vurgu, bir yandan insanı özne konumuna yerleştirirken, bir yandan da onu akılsallığa indirgemenin tehlikesini içerisinde barındırmaktadır.

Aydınlanma Çağı'nın etkilerini, 19. yüzyılda şekillenen ve toplum teorisinin önemli bir parçasını oluşturan gelişme, büyüme ve evrim fikirlerinde görmek mümkündür. Ancak bu etkiden rahatsız olan Avrupalı muhafazakarlar, Aydınlanma fikrinin etkilerini taşıyan Fransız Devrimi'ni lanetlerken, toplumun rasyonelliğe dayalı mekânik bir düzene bağlanmasını reddetmişlerdir. Böylece 18. yüzyıla hakim olan mekânik metaforlar, makineye benzetilen insan ve toplum, 19. yüzyılda yerini doğadan esinlenen organik metaforlara bırakarak yaşayan bir organizmaya benzetilen toplum kavramsallaştırmasının ortaya çıkmasına sebep olmuştur (Zeitlin, 2001, s.174). Toplumun yaşayan bir organizmaya benzetilmesi, evrim teorisinden etkilenen sosyal teorinin evrimci bir toplum anlayışını kabul etmesine sebep olmuştur. Sosyal evrimcilik olarak adlandırılan bu teorinin temeli ise aşamalı ilerlemenin ön kabulüne dayanmaktadır (Zeitlin, 2001, s.175).

Bu ön kabule göre insan ırkının oluşturduğu toplumsal yapı, tıpkı canlıların ilkelden karmaşık yapılara evrilmesi gibi, basitten karmaşığa doğru, aşamalı ve düzçizgisel bir şekilde ilerlemektedir. Bu ilerleme fikri uzun yıllar boyunca toplum teorisi üzerindeki etkisini sürdürürken, özellikle toplumsal gelişme yazınının coğrafyaya duyarsız kalmasının sebeplerinden biri olmuştur. Sonraki yıllarda toplum teorisi üzerindeki etkileri devam edecek olan 19. yüzyıl sosyal evrimcilerinin, değişimi doğal, içkin, devamlı, tek yönlü ve yeknesak sebeplerden kaynaklanan bir olgu olarak ele alması (Zeitlin, 2001, s.173), zaman geçtikçe değişimin olması gerektiği yönde gerçekleşeceği algısını yaratarak mekânsallığın arka planda kalmasına ve tarihselliğin ön plana çıkmasına zemin hazırlamıştır.

19. yüzyılda özellikle Avrupa'da deneyimlenen Endüstri Devrimi [3], modernleşme, üretim biçimi olarak kapitalizmin baskın hale gelmesi, ulaşım ve iletişim teknolojilerinin gelişmesi, toplum teorisinin değişimi anlamaya ve açıklamaya yönelmesinde etkili olmuştur. Bu nedenle Saint Simon, Comte ve Durkheim gibi 19. yüzyıl düşünürlerinde aşamalı olarak gelişme, ilerleme ve değişim fikirlerinin baskınlığını fark etmek mümkündür. Saint Simon ve Comte toplumları üç aşamada değerlendirirken, Durkheim organik dayanışmadan mekânik dayanışmaya geçiş aşamalarıyla toplumu kavramsallaştırmıştır.

Aşamalı olarak gelişen toplum anlayışı, Batılı toplumların, Batılı olmayan toplumlarla karşılaştıklarında, onlar üzerinde tahakküm kurmalarını mümkün kılmıştır. 1800'lü yıllardan 1925'e kadar yoğun olarak yaşanan kolonyal dönem, gelişme tartışmalarını etkileyip dönüştürmüştür. Kolonyal dönemde Avrupa'nın Batılı olmayan toplumların gelişim sürecine, özellikle modernleşme söylemi yardımıyla yön vermeye çalışması, hem kendini gelişmiş, kendi gibi olmayanı azgelişmiş olarak nitelemesine hem de modernleşme ve kapitalistleşmenin baskı aracı olarak kullanımına bir örnek oluşturmuştur (Ercan, 2001, 65). Bu dönemde Batı toplumlarının deneyimleri gelişmişlik ölçütü olarak sunulmuş, dolayısıyla Batı merkezli bir gelişme anlayışı hakim olmuştur. Buna ek olarak, toplumlar arasında yapılan Batılı-Batılı olmayan ayrımı, daha sonra gelişmiş-azgelişmiş, merkez-çevre, modern-geleneksel gibi gelişme yazınında sıkça karşılaşılan ikili karşıtlıkların da temelini atmıştır.

[3] Endüstri devrimi terimi ilk kez iktisat tarihçisi Arnold Toynbee tarafından, İngiltere'de 18. yüzyılın son yarısından 19. yüzyılın ilk yarısına kadar gerçekleşen hızlı toplumsal, ekonomik, demografik ve teknolojik değişimi ifade etmek için kullanılmıştır (Marshall ve Scott, 2009, s.346).

Gelişme anlayışının Bretton Woods[4] sistemiyle kurumsallaşması, hem gelişmenin tarafsız bir ölçeği olduğu hissini uyandırmış, hem de gelişme anlayışı üzerinde temellenen hiyerarşiyle Batılı ülkeler kolonyal bir güçten, yüce bir görev olarak görülen medeniyet götüren uygarlık konumuna geçmiştir (Makki, 2015, s.497). Bu değişimlerle birlikte şekillenen gelişme yazını kapsamında yapılan araştırmalar, "Batı dışı toplumların Batılı olanlardan tamamen farklı olduğu" gerçeğini vurgulamıştır. Bu durum sosyal bilimlerde, Batılı olmayan toplumları tanımayı, onların hangi açılardan farklı olduğunu göstermeyi amaçlayan alt disiplinlerin oluşması şeklinde tezahür etmiştir. Her biri modernleşmenin ayrı bir alanıyla ilgili olan alt disiplinler, Batılı olmayan toplumların ekonomik, kültürel, siyasal, kısaca yaşamın her alanıyla ilgili bilgi üretmeye başlamıştır (Ercan, 2001, s.84). Bu bakış açısı, evrimci bakışın aksine, Batılı olmayan toplumları öteki haline getirerek onların zamanla Batılı toplum yapısına evrileceği iddiasını reddetmektedir. Batılı olmayan toplumların kendi kendilerine evrilmesini beklemek yerine, yapılması gereken, Batılı olmayan, farklı toplumların gelişebilmesi için müdahalelerin gerçekleştirilmesidir.

İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde oluşan yeni dünya düzeni, gelişmenin anlamının şekillenmesinde önemli olmuştur. Sovyetler Birliği'nin çöküşüyle iki kutuplu siyasal ve ekonomik düzen yerini, Amerika'nın hakimiyetindeki kapitalist düzene bırakmıştır. Kapitalizmin sosyalizm üzerindeki zaferi olarak yorumlanan bu dönemde, kapitalist yayılma hızlanmış, özellikle gelişen ulaşım ve iletişim teknolojileriyle sermayenin coğrafi hareketliliği artmıştır. Bu artış, üretimin parçalanarak farklı ülkelerde gerçekleşmesine olanak sağlarken, kapitalist pazarı da dünya ölçeğine taşımıştır. Kapitalist üretim biçiminin, hakim olduğu bölge dışında üretim yapabilmesi ve artı değeri sömürebilmesi, kapitalizme fiziksel olarak kendi bölgesinde bulunmayan işçilerin emek gücünü sömürme gücü kazandırmaktadır. Bu durum ise sermaye hareketliliği ile işgücü hareketliliği arasında bir dengesizlik yaratmaktadır. Bu dengesizlik, kârı arttırma motivasyonuna paralel olarak, farklı yerlerde üretim yapmayı daha verimli hale getirebilecek üretim teknolojilerinin hızla gelişmesiyle

[4] İkinci Dünya Savaşı sonrasında Amerika Birleşik Devletleri'nin serbest pazar ideolojisini diğer ülkelere kabul ettirme ihtiyacının bir sonucu olarak ortaya çıkan Bretton Woods kurumları, Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Bankası'ndan oluşmaktadır. Bu kurumlardan özellikle Dünya Bankası, Amerika'nın gelişmekte olan ülkeler üzerindeki etkisini arttırmak için kullanılmıştır. Dünya Bankası başkanı Amerika Birleşik Devletleri (ABD) tarafından seçilirken, ABD aynı zamanda önem teşkil eden karar ve konularda veto hakkına sahip olan tek ülkedir. Bununla birlikte, gelişmekte olan ülkelere kredi veren Uluslararası Kalkınma Ajansı'na ekonomik anlamda en fazla katkı yapan ülke olarak ABD, bu yolla gelişmekte olan ülkelere kendi politikalarını empoze etmiştir (Wade, 2001, s.126-127). Bu anlamda Bretton Woods, ABD'nin gelişmekte olan ülkeleri serbest pazara çekerek ekonomik ve siyasi anlamda kontrol etmesini kolaylaştıran bir sistem olarak tanımlanabilir.

perçinlenmektedir. Benzer eğilimler kapitalizmin önceki dönemlerinde de görülse de, kapitalizmin dinamizminin artmasıyla ortaya çıkan farklılaşma ve eşitsizlik, bu dönemi kapitalizmin diğer dönemlerinden ayırmaktadır (Ashman, 2009, s.31).

İkinci Dünya Savaşı sonrasında, sömürge devletlerde görülen bağımsızlık hareketleri de farklı bir tip sömürgeciliğin ortaya çıkması, sermayenin coğrafi hareketliliği ve gelişmenin anlamı noktasında önemli değişimlere yol açmıştır. Öncelikle, bu dönemde görülen bağımsızlık hareketleri, sömürge devletin sömürgeci devletten tam anlamıyla kopuşunu sağlayamamış; ancak, sömürgeciliğin farklı bir formda devam etmesine sebep olmuştur. Klasik sömürgecilik döneminde uygulanan doğrudan kontrol pratikleri, yerini dolaylı kontrole bırakmıştır. Bu da bir devletin başka bir devleti sömürebilmesi için, o ülkenin askeri ve siyasi yapılanmasını doğrudan kontrol etmesine gerek kalmadığını göstermiştir. Nitekim, ABD'nin İngiltere ve Fransa gibi büyük sömürgeci ülkelerin üstünlüğüne son vermek için bağımsızlığını kazanan ülkelerle imzaladığı Bretton Woods anlaşması, bu ülkelerin Devletler Hukuku karşısında bağımsızlıklarını kazanmalarıyla ve ABD pazarının bir parçası haline gelmeleriyle sonuçlanmıştır (Başkaya, 2009, s.99). Böylece ABD, bağımsızlığını kazanan bu ülkeleri, doğrudan kontrol etmeden kendi pazarının bir parçası haline getirerek ve sermayenin coğrafi hareketliliği, uluslararası işbölümüyle üretimi bu ülkelerdeki ucuz iş gücüyle gerçekleştirerek sömürmeye devam etmiştir. Bu dönemde görece bağımsızlık kazanan ülkelerin ilk hedefinin Batılılaşmak, modernleşmek, gelişmek ve sanayileşmek, yani kapitalist olmak olması, hem Batı tipi yaşam tarzının hem de kapitalist pazar ilişkilerinin yaygınlaşmasını kolaylaştırmıştır (Başkaya, 2009, s.101). Dolayısıyla bu dönemde gelişmenin öncelikli koşulu, küresel ölçekteki pazara dahil olmaktır.

Görüldüğü üzere gelişme kavramı, farklı dönemlerde farklı anlamlara işaret edecek şekilde kullanılmıştır. Gelişme, insanlığın ortak amacı olarak kurgulandığı gibi, toplumları hiyerarşik bir düzende konumlandırmaya yarayan bir ölçek, bu hiyerarşiye ideolojik zemin hazırlayan bir bilgi üretimi faaliyeti ya da küresel kapitalist sisteme dahil olmak olarak da tanımlanmıştır.

Bu çalışmada eşitsiz gelişme bağlamında değerlendirilen gelişme kavramı, hem ekonomik temelli hem de mekânsal olarak ele alınmaktadır. Marksist bir kavram olan eşitsiz gelişme, gelişmenin ekonomik temelden ayrı olarak ele alınamayacağının bir göstergesidir. Ancak gelişmenin sadece meta dolayımında tanımlanması, Ercan'ın da

(2001, s.184) belirttiği üzere, kapitalizmle birlikte gelen meta fetişizminin bir sonucu olarak değerlendirilebilir. Bu durum, insani özelliklerin göz ardı edilmesine sebep olurken, niteliği niceliğin önüne koymak anlamına gelmektedir. Bu sebeple çalışmanın temelini oluşturan mekânsal bakış açısının gelişme ve gelişmeye bağlı olarak eşitsiz gelişme kavramını ele alış noktasında belirginleşmesi kaçınılmazdır. Mekânsal bakış açısıyla birlikte "meta ve para ilişkileri olarak kendini açığa çıkaran kapitalist ilişkilerin, özünde sosyal ilişkilerin dile geliş biçimi olduğu" (Ercan, 2001, s.185) göz önünde bulundurularak, eşitsiz gelişme tartışmalarına toplumsal ve politik katmanları da eklemek mümkün olacaktır.

3.3. Gelişme Teorileri

Eşitsiz gelişme kavramını, azgelişmişlik ve bölgesel eşitsiz gelişme bağlamında tartışan yaklaşımlar, toplumsal değişme ve gelişmeyi farklı paradigmalar yardımıyla yorumlayarak analiz etmişlerdir. Eşitsiz ve Bileşik Gelişme Yasası, Neoklasik model, Modernleşme Okulu, Bağımlılık Okulu, Eklemlenme teorisi ve Düzenleme Okulu'ndan oluşan gelişme teorileri hem eşitsiz gelişmenin nasıl kavramsallaştırıldığını ve eşitsiz gelişme sürecinin nasıl çözümlendiğini görmek, hem de mekânsal bakış açısının eşitsiz gelişme tartışmalarına sunacağı katkıyı vurgulamak açısından önemlidir. Gelişmeyi ele alan Modernleşme Okulu, Bağımlılık Teorisi, Dünya Sistemler Teorisi gibi farklı bakış açılarının ortak noktaları klasik toplumsal teoriden, özellikle Marx ve Weber'den etkilenmiş olmalarıdır. Modern toplumsal teoriden etkilenen klasik gelişme yazınının bir diğer özelliği de, gelişmeyi merkez-çevre, geleneksel-modern, devlet-pazar gibi ikili karşıtlıklar içerisinden açıklamasıdır (Makki, 2015, s.497).

3.3.1. Eşitsiz ve bileşik gelişme yasası

Eşitsiz ve bileşik gelişme yasası terimi Troçki tarafından 1930 yılında yazılan *Rus Devriminin Tarihi* isimli kitabında kullanılmıştır. Bu kitapta Troçki, Rusya'nın kendine has niteliklerini inceleyerek, Rusya'da olası bir devrimin koşullarını araştırmaktadır.

Kitabın ilk bölümü olan "Rusya'nın Gelişmesinin Kendine Özgülükleri*"* isimli bölümde Troçki, (2008, s.12), Rusya'nın en belirgin özelliklerini yavaş gelişimi, ekonomik geriliği ve toplumsal formların ilkelliğiyle, buna bağlı olarak düşük kültür düzeyi şeklinde tanımlamıştır. Rus tarihinin aşırı geriliğin özellikleriyle

damgalanmasının sebebinin ise elverişsiz doğal koşullar ve seyrek bir nüfus tarafından belirlenen oldukça yavaş ekonomik gelişme hızı olduğunu belirtmiştir (Troçki, 2008, s.15).

Rusya'nın Asya ile Avrupa arasındaki konumuna dikkat çeken Troçki (2008, s.13), bu konumun sadece coğrafi değil aynı zamanda toplumsal ve tarihsel bir konum olduğunu vurgulamıştır. Başka bir deyişle Asya ile Avrupa arasında bulunan Rusya, tarihsel ve kültürel olarak her iki kıtadan da etkilenmiştir. Rusya'nın hem coğrafi hem de kültürel olarak Asya ve Avrupa arasında kalması, onun kendine özgü bir toplumsal yapı geliştirmesine sebep olmuştur.

Rusya'nın azgelişmiş bir ülke olduğunu belirten Troçki (2008, s.14), genel kanının aksine, azgelişmiş olan ülkenin, gelişmiş ülkenin geçmiş adımlarının hepsini tekrarlamadan da gelişmiş ülkenin maddi ve akademik başarılarını özümseyebileceğini belirtmiştir. Ancak bu özümsemenin derecesi ve yeniden üretilecek olan aşamalar, gelişmekte olan ülkenin yapısına bağlı olarak değişkenlik göstermektedir. Başka bir deyişle, azgelişmiş bir ülkenin, kendi özgün toplumsal yapısıyla uyumlu olan gelişmeleri, gelişmiş ülkenin geçmiş adımlarını tekrar etmeden, özümseyebilmesi mümkündür. Troçki'ye (2008, s.14) göre, insanoğlunun gelişiminin evrensel ve kalıcı olduğu fikrine dayanan kapitalizm, esasen gelişmenin aşamalarının tekrarlanması yoluyla gerçekleşeceği kuralıyla çelişmektedir.

Troçki'ye (2008, 14) göre geri kalmışlığın ayrıcalığı da, geri kalmış ülkelerin o anda hali hazırda var olan gelişmelere adapte olup, aradaki aşamaları atlayabilmesinden kaynaklanmaktadır. Ancak hangi aşamaların atlanıp atlanamayacağı için genel geçer bir kuraldan söz etmek mümkün değildir. Bu durum, ülkenin ekonomik ve kültürel kapasitesine göre farklılık gösterebilir (Troçki, 2008, s.15).

Troçki'nin (2008, s.16) tarihsel gelişmenin en genel yasası olarak tanımladığı eşitsiz gelişme, kendini en çok geri kalmış ülkelerde belli etmektedir. Geri kalmış ülkelerin kültürü sıçrama yaparak ilerlemesi için dışarıdan kamçılanırken, bu durum eşitsiz gelişmenin başka bir boyutu olan bileşik gelişmeyi açığa çıkarmaktadır.

Bileşik gelişme yasası, gelişim sürecinde farklı aşamaların aynı anda yaşanması, arkaik olanla, çağdaş olanın bir araya gelmesidir. Bu kural, özellikle Rusya gibi azgelişmiş ülkelerin tarihini ve toplumsal yapısını anlamak için gereklidir. Azgelişmiş ülkelerin kendi toplumsal yapıları doğrultusunda özümsedikleri gelişmeler, aynı toplumda hem modern hem de geleneksel öğelerin bir arada bulunması anlamına

gelmektedir. Bu da azgelişmiş toplumların doğrusal değil bileşik bir gelişme gösterdiğine işarettir (Troçki, 2008, s.16).

Troçki, eşitsiz ve bileşik gelişme yasasını Rusya'nın toplumsal yapısının özgüllüklerini anlamak için kullanırken Lenin, aynı kavramı kapitalizmin evrensel yasası olarak tanımlamıştır. "On The Slogan For A United States of Europe" isimli makalesinde Lenin (2011, s.342) eşitsiz gelişmeyi tanımlamış ve sosyalist devrim ile olan bağını şöyle açıklamıştır:

> Eşitsiz ekonomik ve politik gelişme, kapitalizmin mutlak yasalarından biridir. Bu sebeple sosyalizmin zaferi ilk olarak kapitalist birkaç ülkede, hatta tek ülkede gerçekleşebilir.

Lenin'in açıklamasına bakıldığında, kapitalist ülkelerin hepsi eşit gelişmişlik seviyesinde olmadığı için, bir ülkede dahi gerçekleşen sosyalist devrimin kendi varlığını sürdürmesi ve diğer azgelişmiş ülkelerde de sosyalist devrimin gerçekleşmesine katkı sağlaması mümkündür. Eşitsiz gelişmenin kapitalizmin mutlak yasası olarak tanımlanması, kapitalist sistem içerisinde yer alan her toplumun bu yasadan etkilendiği anlamına gelmektedir. Nitekim Lenin'in 1916 yılında yayınladığı *Emperyalizm: Kapitalizmin En Yüksek Aşaması* isimli kitabında çıkarların ve sömürgelerin bölüşümüne katılan güçlerin de eşitsiz ve bileşik gelişme yasasına tabi olduğunu şu sözlerle açıklamıştır:

> Bölüşüme katılanların güçlerinin de eşit bir şekilde değiştiği düşünülemez, çünkü kapitalizmde girişimlerin, tröstlerin, sanayi kollarının veya ülkelerin gelişmesi eşit değildir. Yarım yüzyıl önce, o zamanki İngiltere ile karşılaştırıldığında, Almanya kapitalist güç bakımından zavallı ve önemsiz bir güç durumundaydı. Rusya ile kıyaslandığında Japonya aynı durumdaydı. On veya yirmi yıllık bir dönem içerisinde emperyalist güçlerin görece kuvvetlerinin değişmeden aynı kalmış olması akla mantığa uygun mudur? Kesinlikle değildir.

Kökleri Lenin ve Troçki'ye dayanan ve bugün çoğunlukla Marksist düşünürler tarafından kullanılan eşitsiz gelişme kavramı, ister bir ülkenin özgüllüklerini tanımlamak için kullanılsın, ister kapitalizmin mutlak yasası olarak tanımlansın, tanımı gereği birden çok varlığa işaret etmektedir. Başka bir deyişle, herhangi bir şeyin eşitsiz olarak nitelenebilmesi için, başka bir şeyle kıyaslanması ve aralarında bir farklılık bulunması gerekir. Bu anlamda eşitsiz gelişme kavramı, farklılık, çokluk ve ilişkiselliği içinde taşımaktadır (Ashman, 2009, s.30). Bu noktada eşitsiz gelişmeyi tarihsel sürecin yanında mekânsal bakış açısıyla ele almak, bu farklılıkları ve ilişkileri daha iyi anlamaya yardımcı olacaktır.

3.3.2. Neoklasik model

Üçüncü dünya ülkelerinin gelişimi konusu, 20. yüzyılın ortalarından itibaren özellikle Keynesci büyüme teorilerinden etkilenen ekonomistlerin çalışmalarıyla gündeme gelmiştir (Ercan, 2001, s.497). Bu dönemi yansıtan bakış açılarından en önemlisi Neoklasik yaklaşımdır.

Neoklasik yaklaşıma göre kapitalizm verimli olduğu, tüketici yararına işlediği ve gelir dağılımında sosyal adaleti yansıttığı için en iyi üretim biçimidir (Hartwick ve Peet, 2009, s.48). Neoklasik ekonomi modeline dayanan Neoklasik gelişim modeli, bölgesel kalkınmayı sermaye ve iş gücü kaynaklarının yeniden dağılımına bağlı bir süreç olarak değerlendirmektedir. Bu bakışa göre eşitsiz gelişme, kapitalizm denge koşullarına ulaşana kadar ortaya çıkan geçici bir durumdur (Wei, 2015, s.2).

Eşitsiz gelişmenin, kapitalizm denge koşullarına ulaştığında ortadan kalkacağı görüşü, eşitsiz gelişme dinamiklerini sorgulamadan bu süreci normalleştiren ve kabul ettiren bir bakış açısıdır. Eşitsiz gelişmenin doğal bir süreç olarak görülmesi, kapitalizmin her zaman geliştiği ve ilerlediği fikrine dayanan ideolojik varsayımın zarar görmemesi doğrultusunda atılan bir adım olarak yorumlanabilir.

Neoklasik yaklaşımın eşitsiz gelişmeyi ele alış şekli, kapitalizmin mekân ve zamandan bağımsız olarak her koşulda aynı şekilde ve aynı mantıkla işleyeceği varsayımına dayanmaktadır. Bu varsayımın da gösterdiği üzere, klasik yaklaşım eşitsiz gelişmeyi hem mekânsallık hem de tarihsellikten yoksun bir kavramsallaştırmayla ele almıştır. Bu çerçeve içerisinden eşitsiz gelişmenin ancak yüzeysel bir tanımına ulaşmak mümkün olabilir.

3.3.3. Modernleşme Okulu

1950'li yıllardan sonra, ekonomi odaklı Neoklasik yaklaşım, Max Weber'den etkilenen sosyolog ve siyaset bilimcilerin gelişme kavramını tekrar ele almasıyla yerini toplumsal modernleşme sürecinin baskın olduğu yeni bir anlayışa bırakmıştır. Böylece gelişme, modernleşme kavramıyla birlikte ele alınmaya başlanmıştır (Makki, 2015, s.497).

Bu bakışın belirgin özelliklerinden biri, farklı toplumsal yapıların tek bir modernleşme anlayışı içerisinde değerlendirilip tasnif edilmesidir. Evrim teorisinden

etkilenen Modernleşme Okulu, toplumsal değişmeyi geleneksel toplumdan gelişmiş topluma doğru giden tek yönlü bir çizgi üzerinden değerlendirmektedir. İlerlemenin tek yönlü doğrultusu sebebiyle süreç, geri döndürülememekte ve toplumlar giderek birbirine benzemektedir (So, 1990, s.33). Nitekim Modernleşme Okulu'nun temsilcilerinden biri olan W.W.Rostow, "The Stages of Economic Growth" isimli makalesinde, ekonomik olarak gelişen toplumların geleneksel aşama, harekete geçiş aşaması, kalkış aşaması, olgunluk aşaması ve kitle tüketim aşaması olmak üzere beş aşamadan geçtiğini ve bu aşamalardan geçilmesinin ekonomik gelişme için zorunlu olduğunu belirtmiştir (Rostow, 1959, s.1).

Modernleşme Okulu içerisinde azgelişmişlik, iki farklı yaklaşım tarafından ele alınmaktadır. Klasik iktisatçı yaklaşım, Neoklasik yaklaşıma benzer şekilde, kapitalist üretim tarzının girdiği her formasyonda gelişme ve modernleşme yaratacağı için sorunun kendiliğinden çözüleceğini savunmaktadır. Bu bakışa göre, azgelişmiş ülkelerin dış müdahalelere ihtiyaç duymadan dengeye ulaşabilmesi mümkündür (Karabay, 2013, s.43). Anlaşılacağı üzere bu bakış açısı, kapitalizm ve modernleşme arasında organik bir bağ olduğunu varsaymakta ve kapitalizmin modernleşme sürecini başlatacağını öngörmektedir. Tartışmalı olan bu varsayımın yanı sıra, kapitalizmin mantığının ve işleyişinin sorgulanmaması, esnek ve dönüşebilen yapısının göz ardı edilmesi de kapitalizmin ve eşitsiz gelişmenin ancak eksik bir açıklaması için yeterli olabilir.

Klasik iktisatçı yaklaşıma tepki olarak ortaya çıkan İkinci Dalga Kalkınma İktisadı ise, eşitsiz gelişmenin nedeninin kapitalizm öncesi döneme ait Batılı toplumlara benzeyen geleneksel yapıdaki toplumlar olduğunu belirtmektedir. Bu sebeple, eşitsiz gelişmenin çözümünün ancak geleneksel toplumların gelişmiş toplumların geçtiği aşamalardan geçmesiyle mümkün olacağının altını çizmektedir (Karabay, 2013, s.43).

Modernleşme Okulu içerisinde yer alan Klasik İktisatçı Yaklaşım ve Kalkınma İktisadı, toplumsal yapılar arasındaki farklılıkları görmezden gelmeleri ve Hartwick ve Peet'in (2009, s.131) de belirttiği üzere, tek yönlü gelişme anlayışlarının sadece Batı toplumlarının deneyimlerini yansıtması sebebiyle eleştirilmiştir. Modernleşme Okulu'nun mekâna ve zamana karşı duyarsızlığı modernleşme ve kapitalistleşme sürecini Neoklasik yaklaşım'ın kapitalizmi ele alış tarzıyla benzer şekilde açıklamasına sebep olmuştur.

3.3.4. Bağımlılık Okulu

1960'lı yıllarda Marxisizmin güçlenmesiyle tek yönlü modernleşme anlayışı eleştirilmeye başlanmıştır. Bu dönemde öne çıkan Bağımlılık Okulu, azgelişmiş ülkelerin yoksulluğunun tarihsel koşullardan bağımsız olarak değerlendirilmesine karşı çıkmış ve azgelişmişliğin yapısal nedenlerini vurgulamıştır (Makki, 2015, s.475).

Latin Amerika'daki azgelişmişlik sorununu çözmek amacıyla ortaya çıkan Bağımlılık Okulu'nun kuramsal yaklaşımı, Modernleşme Okulu'nun bakış açısının eleştirisi üzerine temellenmiştir (Veltmeyer, 1980, s.198). Modernleşme Okulu'nun azgelişmişliği, geleneksel toplum yapısından modern toplum yapısına geçememe durumu olarak tanımlaması, böylece geleneksel toplumu azgelişmişlikle özdeşleştirmesi, Bağımlılık Okulu tarafından eleştirilmiştir (Veltmeyer, 1980, s.199).

Modernleşme Okulu'na karşıt olarak Bağımlılık Okulu temsilcilerinden Andre Gunder Frank, azgelişmeyi ve gelişmeyi "madeni paranın iki farklı yüzü" olarak tanımlamıştır (Frank, 1967'den aktaran Veltmeyer, 1980, s.198). Andre Gunder Frank, 1969 yılında yayınlanan *Capitalism and Underdevelopment in Latin America* isimli kitabında dört yüz yıllık kapitalist gelişmenin ve kapitalizmin içsel çelişkilerinin, az gelişmişliği yaratan unsurlar olduğunu belirtmiştir. Frank (1971, s.27), kapitalizmin içsel çelişkilerini üç başlıkta toplamıştır. Bunlardan ilki, çoğunluğun ürettiği artı değere azınlık tarafından el konması, ikincisi; kapitalist sistemin metropol merkezlerle çevre uydular çerçevesinde kutuplaşması, üçüncüsü ise kapitalizmin bu çelişkiler sayesinde her yerde ve her zaman yapısını koruyarak kendisini devam ettirmesidir. Frank (1971, s.27), kapitalizmin çelişkileri çerçevesinde ele aldığı az gelişmişlikle ilgili kendi tezini ise şu sözleriyle açıklamıştır:

> Kapitalist sistemin çelişkileri ve kapitalist sistemin tarihsel gelişimi, artı değerine el konan çevre uyduların az gelişmişliğine ve burada üretilen artı değere el koyan merkez metropollerinde ise ekonomik olarak gelişmesine sebep olmaktadır.

Görüldüğü üzere bu yaklaşımda merkez metropollerin gelişimi ile çevre uyduların azgelişmişliği, birbirine bağlı ve birbirini besleyen bir süreç olarak ele alınmıştır. Bu sebeple, eşitsiz mübadele ve kâr transferi yoluyla çevreden merkeze artık değer aktarımına dayanan azgelişmişliğin, tekil ülke çapında kavranması mümkün değildir (So, 1990, s.97).

Eşitsiz gelişmenin küresel boyutunu ele alan Bağımlılık Okulu temsilcilerinden bir diğeri de Dünya Sistemler Teorisi ile tanınan Immanuel Wallerstein'dır (Makki,

2015, s.478). Wallerstein (1976, s.230), kapitalizmin herhangi bir siyasi kişi ya da kurumun tek başına kontrol edemeyeceği kadar büyük bir alanda faaliyet gösterdiğini, bu kontrol eksikliğinin ise kapitalizme istediği manevrayı yapma özgürlüğünü tanıdığını belirtmiştir. Kapitalizmin geniş faaliyet alanı içerisinde yer alan dünya sistemi ise, geniş çaplı, işlevsel ve coğrafi bir iş bölümüne dayanmaktadır. Dünya sisteminde yer alan her ülke, işbölümü içerisinde farklı görevlerde yer aldığı için, her ülkenin ürettiği artı değer de farklıdır. Farklılaşan artı değer miktarı ve artı değere el konması, dünya sistemi içerisinde yer alan ülkelerin hiyerarşik bir yapıda yer almasına sebep olmaktadır. Başka bir deyişle dünya sistemi, farklı coğrafyaları kapitalizmle birbirine bağlayarak, işbölümü içerisinde hiyerarşik bir yapılanmaya tabi kılmaktadır. Bu hiyerarşik yapı, temel olarak merkez devletler, yarı-çevre ve çevre alanlar olmak üzere üçe ayrılmıştır (Wallerstein, 1979, s.230). Merkez devletlerin, yarı-çevre ve çoğunlukla çevre alanlarda üretilen artı değere el koyduğunu belirten Wallerstein (1979, s.401), kapitalizmin daha iyi anlaşılabilmesi için, iş verenin işçinin ürettiği emeğe el koymasının yanında, merkez devletlerin diğer alanlarda üretilen artı değere el koymasının da analiz edilmesi gerektiğini belirtmiştir. Wallerstein'ın küresel iş bölümüne dayandırdığı dünya sistem teorisi, aynı zamanda kapitalizmin mekânsal olarak merkez, çevre ve yarı-çevre şeklinde yapılandığını da göstermektedir.

Özetle, Bağımlılık Okulu'na göre sermayenin çevre ülkelere girişi, bağımlı bir çevre-merkez ilişkisi yaratmakta (Wei, 2015, s.3), azgelişmişlik ise merkez ve çevre ülkeler arasında gelişen bu bağımlılık sürecinden kaynaklanmaktadır. Bu sebeple azgelişmişliğin sorumlusu geleneksel toplumlar değil, çevre ülkelerdeki artık değere el koyarak gelişmenin önünü tıkayan merkez ülkelerdir.

Bağımlılık Okulu'nun özetlenen argümanlarına bakıldığında, eşitsiz gelişmenin sorumluluğunun merkez ülkelere verilmesi, Neoklasik yaklaşım ve Modernleşme Okulu'nun bakışından radikal bir şekilde farklılaşmaktadır. Aynı zamanda Bağımlılık Okulu, kapitalizmin mekânsallığını vurgulaması açısından da önemli bir kırılma noktasını temsil etmektedir. Bağımlılık Okulu'nun azgelişmişliği farklı konumdaki ülkelerin ilişkisi üzerinden açıklaması, azgelişmişliğin ilişkisel boyutuna dolayısıyla mekânsallığına işaret etmektedir. Ancak, mekânın kapitalizmin işleyişi üzerindeki etkisi ele alınmamıştır. Başka bir deyişle, mekânın etkisi, kapitalizmin genel işleyiş mantığı ve yapısı içerisinde kaybolmuştur. Sonuç olarak ortaya, kapitalizmin mekânsal bir

boyutu olduğunu gösteren, ancak mekânı kapitalist süreçlerin bir sonucu olarak ele alan bir teori çıkmıştır.

3.3.5. Eklemlenme teorisi

Ercan (2001, s.154), 1970'lere kadar olan, Marx, Luxemburg ve Buharin'in çalışmalarından etkilenen gelişme yazınının kapitalizmi daha çok gelişmiş ülkeler açısından ele alıp tanımladığını, 1970'lerden sonra ise azgelişmişliğin "kurbanların perspektifinden" ele alınarak değerlendirildiğini belirtmektedir. Bu noktada azgelişmişlik sorununu, Marksist kavramlarla ele alan en yetkin bakışın üretim tarzı kavramı bağlamında yeşerdiğini belirtmiştir.

Eklemlenme Teorisi, kapitalizmin doğuşuyla beraber diğer üretim tarzlarının yok olmadığını, aksine farklı üretim tarzlarının ekonomik sistemle beraber birbirine eklemlendiğini iddia etmektedir. Başka bir ifadeyle üretim tarzları, Bağımlılık Okulu'nun iddiasının aksine, kapitalist ve kapitalist olmayan ikiliğinden daha çeşitlidir. Farklılaşmış bir ekonomik bütünlük içerisinde, farklı üretim tarzlarının varlıklarını sürdürdüğü öne sürülmektedir (Ersoy, 1984, s.11).

Eklemlenme teorisinin gelişme okullarından ayrıldığı bir diğer nokta da, kapitalizmin kapitalist olmayan üretim tarzlarının varlığını güçlendirebileceği savıdır. Bu sav, pre-kapitalist ilişkilerin kapitalist ilişkilere evrileceğini öngören doğrusal bakışın karşısında konumlanmaktadır (Ercan, 2001,s.162).

Eklemlenme teorisinin en önemli temsilcilerinden biri olan John G. Taylor, *From Modernization to Modes of Production* isimli kitabında, azgelişmişlik kavramını teleolojik ve ekonomik olarak indirgemeci olduğu gerekçesiyle kullanmayı reddettiklerini belirtmiştir. Daha önce azgelişmişlik ve modernleşme kavramlarıyla analiz edilen gerçekliğin tarihsel materyalizmle, geçişken olan bir toplumsal formasyon olarak değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir (Taylor, 1979, s.102). Taylor (1979, s.103), Üçüncü Dünya formasyonu, emperyalizmin nüfuz etmesinin sonucu olarak ortaya çıkan, eklemlenme yoluyla yapılandırılan bir formasyon olarak analiz edilmesi gerektiğini belirtmiştir. Bu durumda Üçüncü Dünya ülkelerindeki toplumsal yapının özelliği, emperyalizmin ekonomiye nüfuz etmesi ve bu eklemlenme süreci boyunca, toplumsal yapıyı yapılandırmaya devam etmesidir. Öyleyse Üçüncü Dünya ülkelerinde en az iki farklı üretim biçimi bulunmaktadır.

Ercan (2001, s.161-162), eklemlenme teorisinin özelliklerini şu şekilde sıralamıştır:

1. Tarihsel süreçlere sadece Batı'nın deneyimleri çerçevesinden bakmaz. Hem kapitalist toplumda olanlar, hem de bu değişikliklerin diğer toplumlar üzerindeki etkilerine odaklanır.
2. Tarihsel etkileşim sürecini farklı toplumsal güçlerin karşı karşıya gelişi ve bunların birbiri üzerindeki etkisi şeklinde ele aldığı için, gelişmenin farklı toplumsal yapılar için farklı anlamlara geldiğini belirtir.
3. Ekonomik yapıları incelerken toplumsal formasyonu göz önüne alması sebebiyle eklemlenme teorisi, ekonomik değişkenlerle beraber ideolojik-politik değişkelerin de analize dahil edilebileceği bir çerçeve sunmaktadır.
4. Pre-kapitalist ilişkilerin kapitalizm karşısında kapitalist olacağı yönündeki lineer anlayışa karşılık, kapitalizmin eşitsiz gelişmesine bağlı olarak eklemlenmeyi deneyimleyen toplumlarda eski üretim biçimlerinin bir süre için de olsa muhafaza edilebileceğini göstermektedir.
5. Eklemlenme okulun kapitalist genişlemeyi eşitsiz olsa da yine de kapitalist şeklinde yorumlaması, onun teleojik ve ekonomik olarak indirgemeci olduğunu göstermez. Kapitalizmin etkileşim içerisinde olduğu diğer toplumları değiştirip dönüştürdüğü maddi bir gerçeklik olarak karşımıza çıkmaktadır .

Eklemlenme okulu, kapitalizm ile kapitalist olmayan üretim tarzlarının eklemlenme sürecini çeşitli evrelerden oluşan tarihsel bir süreç olarak ele aldığı için tarihe duyarlı bir teoridir. Bunun yanında, farklı ekonomik ve toplumsal formasyonların aynı tarihsel dönem içinde görülebileceğini belirttiği için, bir ölçüde coğrafyanın temellendiği eşzamanlı bakışı da yansıtmaktadır. Ancak mekânı farklı üretim tarzlarının aynı anda var olabileceği savını açıklayan unsurlardan biri olarak ele almamaktadır.

3.3.6. Düzenleme Okulu

Gramsci'den etkilenen ve Neo-Marxist kurama yakın olan Düzenleme Okulu, 1970'li ve 1980'li yıllarda Fransa'da ortaya çıkmıştır (Hartwick ve Peet, 2009, s.176). Hartwick ve Peet (2009, s.179) Düzenleme Okulu'nu, "birikim sürecindeki zamansal ve mekânsal sabitlikleri mümkün kılan ekonomik ve ekonomik olmayan yapıların değişken

kombinasyonlarını yapısal bir analizle incelenmesi" şeklinde tanımlamaktadır. Gökalp, Düzenleme Okulu'nu "bir toplumun ekonomik yapılarını ve toplumsal ilişkilerini veri alarak, yürürlükteki birikim modelinin kararlılığını sağlayan ekonomik ayarlamaların ve kurumsal biçimlerin bütünü" olarak tanımlamıştır (Gökalp, 1984'den aktaran Karabay, 2013, s.50). Arın'ın tanımına göre ise Düzenleme kuramı, karşılaştığı değişen koşullar ve kopuşlara rağmen kapitalist gelişmenin yeniden üretimini nasıl sağladığını inceler. (Arın 1986'dan aktaran Güneş, 2012, s.96).

Düzenleme Okulu'nun temsilcilerinden biri olan Robert Boyer (1995, s.5), Düzenleme Okulu'nun Neoklasik yaklaşımın rasyonaliteyi merkeze koyan, farklı toplumsal yapılara duyarsız ve homojenleştirici bakışına bir eleştiri olarak ortaya çıktığını belirtmiştir. Düzenleme Okulu'nun Neoklasik yaklaşıma bir alternatif olduğunu belirten Boyer (1995, s.5-6), Düzenleme Okulu'nun temel argümanlarını dört başlıkta toplamıştır.

Bunlardan ilki, Düzenleme Okulu'nun tarih, sosyoloji ve siyaset bilimi gibi farklı disiplinlerden katkılara açık olduğudur. İkincisi, Düzenleme Okulu'nun vardığı sonuçların ya da yaptığı çıkarımların geçerli ya da ilgili olduğu zaman ve yerin tanımlanmasıdır. Başka bir deyişle, Düzenleme Okulu vardığı sonuçların ya da yaptığı açıklamaların zaman ve mekândan bağımsız, evrensel nitelikte olmadığını vurgulamaktadır. Üçüncü argüman, kapitalist ekonomilerin tarihsel gelişimine dayanmaktadır. Kapitalist ekonomiler tarih içerisinde değişip dönüştüğü için, Düzenleme Okulu, bu ekonomileri konu alan ekonomi teorilerinin de tarihselleştirilmesi gerektiğini savunmaktadır. Böylece ekonomi teorileri, ortaya çıktıkları ekonomik düzende yer alan ekonomik yapıları anlamak için kullanılacak, kapitalizmin ve kapitalist ekonomilerin zaman içerisinde değiştiği savı vurgulanacaktır. Son olarak, Düzenleme Okulu, ortaya çıkışından beri temel argümanlarına sadık kaldığı için, aynı hipotezlerle farklı ekonomik yapıları incelemiştir. Bu sebeple Düzenleme Okulu, metot açısından bütünlüklü, sonuçlar açısından da çelişkili bir teoridir.

Boyer'in özetlediği argümanlar çerçevesinde Düzenleme Okulu'nun kapitalizmin çelişkilerini ve değişimini ön plana çıkaran, kapitalizmin bu çelişkilere rağmen hangi stratejilerle devamlılığını sürdürdüğünü açıklamaya çalışan, genel geçer kurallardan ziyade, farklı ekonomik yapıların içinde bulunduğu, yer ve zamana duyarlı bir teori olduğunu söylemek mümkündür.

Farklı tanımlardan da anlaşılacağı üzere Düzenleme Okulu, kapitalizmin değişen koşullara ve krizlere rağmen devamlılığını sağlamasına yardımcı olan yapıların bulunduğunu iddia etmektedir. Öyleyse, Neoklasik yaklaşımın iddia ettiği üzere kapitalizmin kendiliğinden gelişmesi, krizlerden kurtularak stabil bir üretim biçimine dönüşmesi, Düzenleme Okulu açısından bakıldığında mümkün değildir. Güneş'in (2012, s.95) de belirttiği üzere, Düzenleme Okulu'na göre kapitalizm, varlığını sürdürebilmek amacıyla değişik birikim rejimleri için farklı düzenleme tarzları uygulamak zorundadır.

Kapitalizmin krizlere ve değişen birikim rejimlerine rağmen kendisini sürdürmede kullandığı yapısal desteği zamansal ve mekânsal stratejileri de ele alarak değerlendiren Düzenleme Okulu, Gajst'ın (2010, s.36-37) da belirttiği üzere, farklı birikim rejimlerindeki farklı yapıları incelediği için tarihseldir. Bunun yanında kapitalizmin kullandığı mekânsal stratejilere de odaklanması, kapitalizmin mekânsal boyutunu anlamak açısından önemlidir. Ancak Düzenleme Okulu da mekânı, açıklayıcı bir unsur olarak ele almamıştır.

3.4. Mekânsal Bakış Açısıyla Eşitsiz Gelişme Sürecinin Açıklanması

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin yıkılması, refah devleti anlayışının terk edilmesi, kapitalist üretim ve pazarın küresel ölçeğe ulaşmasıyla birlikte yoğunlaşan neoliberal dönem, eşitsiz gelişme tartışmaları üzerinde etkili olmuştur. Neoliberal dönemden etkilenen gelişme yazını, ülkelerin gelişebilmesi için serbest bir dünya pazarına katılmalarının gerekliliğini vurgulamaktadır. Bu nedenle devlet müdahalelerinin serbest pazar önünde engel oluşturmayacak şekilde düzenlenmesi neoliberalizmin amaçlarından biridir. Ancak pazar ilişkilerini oluşturan tarafların eşitsiz donanımlara sahip olmalarından ötürü pazar ilişkileri eşitsiz bir temel üzerinde yükselmektedir (Ercan, 2001, s.110).

Üretimin parçalanması ve küresel ölçekte bir pazarın varlığı, kapitalist sistemde yer alan ülkelerin sayısının fazlalığı, ulaşım ve iletişim teknolojileriyle birlikte artan örgütlenme ve kontrol etme mekânizmaları kapitalizmin çelişkili yapısının güçlenmesine, bu sebeple basit gözlemlerle anlaşılmasının güçleşmesine sebep olmuştur. Çok uluslu şirketlerin kâr marjlarını arttırmak amacıyla üretimi farklı aşamaları bölmeleri ve her parçanın sermaye birikimi için kârlı olan mekânda

gerçekleştirilmesi, özellikle azgelişmiş ülkelerde değişimler yaşanmasına sebep olmuştur. Ercan'a (2001, s.113) göre, bu değişimi anlamak isteyen analizlerin bir kısmı daha sınırlı ampirik çalışmalara yönelirken, bir kısmı da bütünsellik içerisinden "kapitalizmin genel mantığı ile bu mantığın yerel/ekonomik koşullarla spekülatif/özel birleşim koşullarını bir arada ele alıp yönelme" gerekliliğini göz önünde bulundurmaktadır. Bu gereklilik göz önüne alındığında, yerel ile genel süreçlerin bütünlük içerisinde ele alınmasını olanaklı kılan mekânsal bakış açısının, eşitsiz gelişmeyi ve kapitalizmi daha iyi anlamak ve açıklamak için gerekli olduğu anlaşılmaktadır. Makki'nin (2015, s.491) de belirttiği gibi, zaman ve mekân üzerinde genişleyen kapitalizmin sadece kendi iç dinamikleriyle hareket etmediğini kabul etmek, zaman ve mekânın kapitalizmin işleyişi üzerinde etkili olduğunu ve kapitalizmin dinamiklerini farklılaştırarak farklı parçalar yarattığının farkında olmak demektir. Bu da basitçe kapitalizmin mantığının farklı yerlerde farklı şekillerde işlemesi değil, mantığın kendisinin farklılaşabileceği anlamına gelmektedir. Tam da bu sebeple mekân, kapitalizmle olan ilişkisi bağlamında ele alındığında sonucun değil, açıklamanın bir parçası olmalıdır.

3.4.1. David Harvey: Eşitsiz coğrafi gelişme teorisine doğru

Marxist coğrafyacı David Harvey, Marx'ın birikim teorisinin mekânsal boyutunun ihmal edildiğini belirterek (2012a, s.287), sermaye birikimin hareketleri ile coğrafya arasındaki ilişkiyi ele alan çalışmalarıyla (1982, 1985a, 1985b) Marksist literatüre önemli bir katkı sağlamıştır.

Birikim süreci, kapitalist büyümenin en önemli parçasıdır. Sürekli kâr arayışında olan kapitalist sistem, kârını arttırma ve birikim sürecini hızlandırabilmek için dinamik ve yayılmacı bir temel üzerinde yapılanmıştır (Harvey, 2012a, s.288). Bu sebeple, kapitalizm genişleyen, esneyen, farklı coğrafyalara uzanıp farklı üretim biçimleriyle etkileşim içerisinde girebilen buna paralel olarak da dünyayı şekillendiren bir güç olarak tanımlanabilir.

Harvey (2012b, s.199-206), kapitalist üretim tarzında bulanan üç ana özellikten bahsetmektedir. Bunlardan ilki, ortaya çıkabilecek tüm olumsuz toplumsal, politik, ekolojik ve jeopolitik sonuçlara rağmen kapitalizmin büyüme odaklı bir üretim biçimi olmasıdır. İkinci olarak, büyümenin her zaman emeğin yarattığı değer ile metadan elde

edilen değer arasındaki farka dayanması ve bu fark üzerinde yükselen sermaye ile emek arasındaki sınıf çatışmasıdır. Son olarak, kâr arttırma motivasyonuna bağlı olarak artan rekabette öne geçebilmek için, kapitalizm sistem olarak teknolojik ve örgütsel açıdan dinamik olmak zorundadır.

Birbiriyle çelişki olan bu üç özellik sebebiyle, Marx'ın (1967'den aktaran Harvey, 2012a, s.288) da belirttiği gibi dengeli ve uyumlu bir büyüme süreci, rekabetçi kapitalizm şartlarında ancak tesadüfi olarak gerçekleşebilir. Kapitalizmin doğası gereği krizlere meyilli bir üretim biçimi olması, "aşırı birikim eğiliminin kapitalizm altında hiçbir zaman ortadan kaldırılamayacağı" ve "her tür kapitalist üretim tarzı için bunun hiç sona ermeyecek ebedi bir sorun" olduğu tezinin ortaya çıkmasında etkili olmuştur (Harvey, 2012b, s.206).

Kapitalizmin çelişkili yapısı nedeniyle krizlere yatkın olmasına rağmen, kendine ve toplumsal düzene zarar vermeden bu krizlerden nasıl kurtulduğu sorusuna odaklanan Harvey (2012a, s.291), kapitalizmin aşırı birikim krizlerini fazla ürünlerin massedilmesi yoluyla çözmesinin dört unsurla mümkün olduğunu belirtmiştir. Bunlardan ilki, sermayenin yeni faaliyet alanlarına nüfuz etmesidir. Bu, önceden var olan ve kapitalist olmayan üretim biçimlerini kapitalist üretim biçimine dönüştürme ya da üretim sistemindeki işbölümünün geliştirilmesiyle mümkündür. İkincisi, yeni toplumsal istek ve ihtiyaçlar yaratarak yeni ürün hatlarının geliştirilmesi ve bu ürünlerin tüketiminin rasyonelleştirilmesidir. Üçüncü unsur, uzun vadeli birikimle uyumlu bir orana kadar nüfus büyümesini teşvik ederek tüketici sayısını arttırmaktır. Son olarak, dünya piyasasına doğru genişlemek ve yeni bölgelere yayılmak, kapitalist sistemin yeni pazarlara ulaşmasını sağlayacak böylece dış ticarette artış ve sermaye ihracının da önü açılmış olacaktır (2012b, s.292; 2012a, s.291-292).

Birikim krizlerinde ortaya çıkan üretim fazlasını massetme sorunu, bu dört unsurun hepsi ya da herhangi biri kullanılarak çözülebilir. Ancak Harvey'e (2012a, s.292) göre bu dört unsurdan ilk üçü, "toplumsal faaliyetin, piyasaların, belirli bir mekânsal yapı içerisindeki insanların *yoğunlaştırılması* meselesi" olarak görülürken, dördüncü unsur, kapitalizmin gerçekleştirdiği mekânsal düzenleme ve coğrafi hareketlilik meselesidir. Mekânsal çözüm olarak nitelendirdiği bu unsuru Harvey (2012b, s.209), "kapitalist üretimin içinde gelişebileceği yeni mekânların (örneğin altyapı yatırımlarıyla) üretimini, ticaretin ve doğrudan yatırımların büyümesini ve emek gücünün sömürülmesi için yeni olanakların araştırılmasını gerektirir" şeklinde

tanımlamıştır. Ancak Harvey (2012b, s.209), aşırı birikim krizlerini çözebilmek için kapitalizmin sürekli bir biçimde mekânsal olarak genişleyemeyeceğinin altını çizer. Bu sebeple, mekânsal kaydırma aşırı birikim krizleri için ancak kısa süreli ve geçici bir çözüm yolu olabilir. Uzun dönemde ise bölgelerarası ve uluslararası rekabet yoğunlaşmasıyla birlikte dezavantajlı ülkelerin ve bölgelerin en ağır sonuçlara katlanmak zorunda kalacağını vurgulamaktadır. Nitekim Fordist[5] dönemde yaşanan aşırı birikim krizi zamanında, mekânsal kaydırma yoluyla kapitalizmin örgütlediği Amerika'nın güneyi ve batısı, Batı Avrupa ve Japonya gibi yeni coğrafi birikim merkezlerin oluşumu, Fordizmin coğrafyası içerisinde yaşanan rekabeti de arttırmıştır (Harvey, 2012b, s.211).

Harvey (2012a, s.445), sermaye birikiminin soyut prensiplere bire bir uygun olarak gerçekleşemeyeceğini, çünkü sermaye birikiminin gerçekleştiği mekân olan yeryüzünün ekolojik, politik, sosyal ve kültürel olarak farklılaşmış bir yüzey olduğunu belirtmektedir. Bu sebeple sermaye akışının gelişimi her yerde aynı değildir. Sermaye akışı, koşulları lehine olan noktalarda gelişirken, koşulları aleyhine olan noktalardan çekilme eğilimindedir. Başka bir deyişle, kapitalizmin varlığını sürdürmesi birikimi en kolay şekilde, direnişin en zayıf olduğu noktada gerçekleştirmesiyle mümkündür (Harvey, 2012a, s.315). Bu sebeple, giderek birbirine bağlanan ekonomiler ve piyasa ağına rağmen, ilkel birikim farklı zamanlarda ve farklı yerlerde meydana gelebilir. İlkel birikimin nerede ve nasıl ortaya çıkacağı yerel koşullara bağlıdır (Harvey, 2012a, s.445). Dolayısıyla kapitalist üretim biçimini daha iyi anlamak için yapılması gereken, coğrafi çeşitlilikleri gereksiz olarak nitelendirip dışlamak değil, kapitalizmin tarihsel coğrafyası içerisine yerleştirmektir (Harvey, 2012a, 386). Ancak bu şekilde Harvey'in görevimiz olarak tanımladığı, "devlet işlerinin önemini ve evrimini, eşitsiz coğrafi gelişimi, bölgelerarası eşitsizlikleri, emperyalizmi, ilerleme ve kentleşme biçimlerini açıklayan genel bir mekân ilişkileri ve coğrafi gelişim teorisi oluşturmak" mümkün olabilir (Harvey, 2012a, s.386).

Bu temelden hareketle Harvey, 2005 yılında yayınlanan *Spaces of Neoliberalization: towards a theory of uneven geographical development* isimli kitabında coğrafi eşitsiz gelişmenin bütünlüklü bir teorisini oluşturmanın yollarını aramıştır. Harvey (2005, s.55-56) coğrafi eşitsiz gelişmeyi inceleyen farklı bakış

[5] Bir birikim rejimi olarak Fordizm, İkinci Dünya Savaşı sonrasında, 1945 yılında ortaya çıkmış ve canlılık dönemi 1973 yılına kadar sürmüştür. Bu dönemde gelişmiş kapitalist ülkelerde istikrarlı iktisadi büyüme yaşanmış, yaşam standartları yükselmiş ve kriz eğilimleri kontrol altında tutulmuştur (Harvey, 2012a, s.152).

açılarını, tarihselci/yayılmacı yorum, "azgelişmişin gelişmesi" tartışmalarına odaklanan yapısalcı yorum, çevreci bakış açısı ve jeopolitik yaklaşım olmak üzere dört ana başlıkta toplamıştır.

Tarihselci/yayılmacı yorum, Batılı ve ileri düzeydeki kapitalist ülkeleri gelişmenin merkezi olarak gördüğü için, gelişme sürecini ve eşitsiz gelişmeyi bu merkezden yayılan etkilerin farklılaşması ve kimi zaman dirençle karşılaşması sonucu meydana gelen bir olgu olarak değerlendirmektedir. Bu bakışa göre geri kalmışlık, geri kalan ülkelerin ileri düzeyde kapitalistleşmiş, modern, uygar ve gelişmiş Batı ülkelerini yakalamaya istekli olmamalarından, hatta yakalayabilecek kapasiteye sahip olmamalarından kaynaklanmaktadır (Harvey, 2005, s.55). Harvey'e (2005, s.57) göre bu bakış açısıyla bakıldığında, ilkel birikim ve doğanın kapitalizm tarafından dönüştürülüp tahrip edilmesi daha iyi bir toplumun gelişmesi içi gerekli aşamalar olarak görülmektedir.

Yapısalcı yoruma göre ise, eşitsiz gelişme kapitalist ülkelerin, askeriye, politika ve jeopolitik etkenlerin de desteğiyle emperyal, kolonyal ve neo-kolonyal sömürülerine dayanmaktadır. Bu bakış açısının Marxist versiyonuna örnek Bağımlılık Okulu tartışmalarıdır (Harvey, 2005, s.56). Tarihselci/yorumlamacı bakış açısından farklı olarak yapısalcılık için ilkel birikim ve doğanın sömürülmesi gibi kapitalist üretim biçiminin gerektirdiği mecburiyetler, olumlu değil olumsuz niteliktedir. Kapitalizm, ilerleme ve gelişme daha iyi bir toplumla değil, sömürü, kolonyal pratikler ve emperyalizmle özdeşleştirilmiştir. Bu durumda gelişme, kapitalizmin gelişmesi değil, kapitalizmin yarattığı küresel pazardan ayrılma ve kendi bağımsızlığını ilan etme şeklinde yorumlanmaktadır (Harvey, 2005, s.57).

Çevreci yaklaşıma göre, insanların değişik çevresel koşullara uyum sürecinin farklılaşması sonucu oluşan alansal uzmanlaşma, işbölümü ve bölgesel yaşam tarzları eşitsiz gelişmenin temelinde yatan sebeplerden biridir (Harvey, 2005, s.56). Çevreye odaklanan bu bakış açısı, kapitalizmin üzerine kurulu olduğu doğa ve toplum ikili karşıtlığını sorgulamakta ve bu karşıtlığın giderek daha belirsiz bir hal almadığını savunmaktadır (Harvey, 2005, s.57).

Eşitsiz gelişmeyi bölgesel olarak örgütlenmiş ve farklı ölçeklerde faaliyet yürüten güçlerin, siyasi ve toplumsal mücadelelerinin tahmin edilemeyen bir sonucu olarak değerlendiren jeopolitik görüş, güç politikalarına ve bölgesel olarak organize olan grupların güç, kaynak, refah ve yaşam kalitesi gibi konulardaki rekabetine

odaklanmaktadır (Harvey, 2005, s.55-56). Dolayısıyla bu perspektiften bakıldığında çevre, kapitalizmin gelişimi gibi konularda hangi güç grubunun kime baskın olacağı sorusu belirginlik kazanmaktadır (Harvey, 2005, s.57).

Harvey'in de gösterdiği üzere eşitsiz coğrafi gelişmeyi ele alan farklı bakış açılarından hangisinin kullanıldığı, eşitsiz coğrafik gelişmenin ne olduğu, kapitalizm ve doğanın rolü ve eşitsiz gelişmenin meşruluğu gibi konularda tartışmanın hangi yönde seyredeceği noktasında önem kazanmaktadır. Bu sebeple eşitsiz coğrafi gelişme konusunda gelişkin bir teorik alt yapıya sahip olmak, hem eşitsiz coğrafi gelişmenin ne olduğunu ve toplum üzerindeki etkisini, hem de kapitalizmi daha iyi anlayabilmek açısından önemlidir. Bu nedenle Harvey (2005, s.58) indirgeyici olmadan oluşturmayı hedeflediği eşitsiz coğrafi gelişmenin kapitalizm içerisinde nasıl bir rol oynadığına odaklanan bütünlüklü bir teori oluşturmayı hedeflemiştir. Harvey'in oluşturmayı hedeflediği bu teori dört temel koşulsallıktan oluşmaktadır. Bunlardan ilki, sosyo-ekolojik yaşam ağında sermaye birikim sürecinin maddi olarak gömülmesi, ikincisi mülksüzleştirme yoluyla birikim, üçüncüsü zaman ve mekânda sermaye birikimi ve farklı coğrafi ölçeklerde gerçekleşen siyasi, toplumsal ve sınıfsal mücadelelerdir[6] (Harvey, 2005, s.58).

Dört unsurdan oluşturduğu teorisinin ilk ayağını "yaşam ağı"na maddi olarak gömülmüş olan toplumsal süreçler oluşturmaktadır. Buna göre, farklı toplumsal grupların yaşam ağına maddi olarak gömülü olan farklı toplumsallık biçimleri, eşitsiz coğrafi gelişmeyi yansıtmaktadır (Harvey, 2005, s.60).

Her zaman maddi koşullarla ilişki içerisinde olan kapitalist birikim süreci, fiziksel, ekolojik ve toplumsal çeşitlilikteki maddi süreçlere, kapitalist birikimin amaç ve yolu doğrultusunda el koyabilir, kullanabilir ve yeniden şekillendirebilir. Bazı durumlarda ise, sermaye, ilişki içerisinde olduğu maddi koşullara göre şekil alabilir ve bu koşullar tarafından dönüştürülebilir (Harvey, 2005, s.60). Başka bir deyişle sermaye

---

[6] Toplumsal mücadelenin siyaseti, farklı toplumsal ve siyasi mücadele gruplarının eşitsiz coğrafi gelişmenin yönünü belirleyen aktif aktörler olduğunu vurgularken ulusal bağımsızlık mücadelesi, vatandaşların etnik kimliklerini ve dinlerini güvence altına alan ulus-devlet yapılanması için mücadele verdikleri durumlara odaklanmaktadır (Harvey, 2005, s.84). Harvey (2005, s.84), bu mücadelelerin sermaye birikiminin dinamiklerinden bağımsız olmadığını belirtmektedir. Sermaye birikimi, alansal sınıf ittifaklarının kurulması ve bölgeselliklerin üretilmesinde rol oynadığı için, etnik veya dini kimlikler için verilen mücadelelerin sermaye birikim süreciyle kesişmesi ve iç içe geçmesi doğaldır. Harvey, karmaşık yapıdaki toplumsal mücadeleleri sermaye birikim süreciyle ele alarak üç alt başlık halinde incelemiştir. Bunlar: toplumsal hareketler ve mülksüzleştirme yoluyla birikim arasındaki ilişki, sermayenin genişlemiş yeniden üretimi etrafındaki çelişkiler ve yaşam ağına maddi olarak gömülü olan toplumsal süreçler üzerindeki çatışmalardır (Harvey, 2005, s.84-87).

kimi zaman maddi ilişkileri kendi çıkarı doğrultusunda değiştirip dönüştürürken, kimi zaman da bu koşullar tarafından etkilenip kendisini dönüştürebilir. Bu sebeple, kapitalizmin mantığını anlamaya çalışırken kullanılan soyutlamaları, yaşam ağının dışında, maddi koşullardan etkilenmeyen, dışsal ve mistik bir güç olan sermayenin özellikleriymiş gibi inşa etmek tehlikeli olabilir (Harvey, 2005, s.62).

Harvey, yaşam ağına gömülü olarak tanımladığı maddi koşullarla kapitalizmin yakın ilişkisini vurgularken, kapitalizmin gündelik maddi koşulların bir parçası olduğunu, kimi zaman bu koşulları şekillendirirken kimi zaman da bu koşullardan etkilendiğini belirtmektedir. Maddi koşullarla kapitalizmin bu yakın bağı, ikisini birbirinden ayırmayı zorlaştırmaktadır. Bu noktada Harvey (2005, s.63), Habermas'ın Husserl'den ödünç aldığı "yaşam dünyası" kavramıyla, "sistem" kavramını birbirinden ayırmasını eleştirmektedir. Harvey'e (2005, s.63) göre kapitalizmin mantığı ve etki alanı dışında olarak tanımlayabileceğimiz, gündelik yaşama işaret eden yaşam dünyası ile sistemleri birbirinden ayırmak, Marksist tarihsel materyalist anlayışa tümüyle ters düşmektedir. Somut olaylarla soyutlamaların diyalektiğine dayanan Marksizm'e göre, gündelik hayatı kapitalizmin mantığından ve işleyişinden ayrı tutmak mümkün değildir. Bunun yanında, kapitalist dolaşım ve birikim süreçlerini de söylemsel pratiklerden, kavrayışlardan ya da davranışlardan ayrı şekilde anlamak mümkün değildir (Harvey, 2005, s.65). Dolayısıyla Harvey, eşitsiz coğrafi gelişme teorisinin ilk adımında, kapitalizmin ve sermayenin maddi koşullarla ve gündelik hayatla kurduğu yakın bağlara dikkat çekmiş, kapitalizmin ve eşitsiz coğrafi gelişmenin bu bağları göz önüne almadan anlaşılamayacağını belirtmiştir.

Mülksüzleştirme yoluyla birikim/değersizleştirme, Harvey'in eşitsiz coğrafi gelişme teorisini oluşturan ikinci unsurdur. Harvey'e (2005, s.69) göre sermaye sınıfının ortaya çıkışı, artı değer yaratma kapasitesinden ziyade artı değere el koyma, onu kendi özel mülkü haline getirme ve daha fazla artı değer yaratma amacıyla kapitalist dolaşım sürecine sokabilme becerisinden kaynaklanmaktadır. Artı değer üretiminde doğal ve çevresel koşullar önemli bir etkenken, artı değere bir sınıfın el koyması ve artı değerin merkezileştirilmesi, kapitalist sınıfların oluşumu, güç kazanması ve siyasi olarak gelişimine bağlıdır. Bu noktada, emeğini maaş karşılığında satan işçi sınıfının oluşmasıyla beraber, ücretli emek üzerinden artı değere el koyma sistematik bir hale gelmiştir. Buna ek olarak, kapitalizmin pre-kapitalist üretim

tarzlarının baskın olduğu bölge, alan ve sektörlere nüfuz etmesi de henüz kapitalist dolaşıma girmeyen artı değere el koyabilme amacını taşımaktadır.

Harvey (2005, s.70), artı değer oluşumunun hem doğal kaynaklar yoluyla hem de hızlı şekilde artı değer elde etmeyi sağlayan doğadaki diğer koşullarla mümkün olduğunu belirtmektedir. Bu sebeple daha fazla artı değer birikimini sağlayan bu doğal koşulların durmadan keşfedilmesi, kapitalizmin tarihsel coğrafyasını oluşturmuştur. Mekân üzerinde eşit olarak dağılamayan toprak, işgücü, sosyal ağlar gibi kaynak grupları, coğrafi olarak farklı mekânlarda yer aldıklarından, bu kaynak gruplarına el koyabilmek de mekânsal stratejiler gerektirmektedir. Bu sebeple eşitsiz coğrafi gelişme, hem kaynak gruplarının farklılaşmasının hem de farklılaşan kaynak gruplarıyla elde edilen artı değere el konulmasının doğal bir sonucudur. Mülksüzleştirme yoluyla gerçekleşen kapitalist birikim, kapitalist sistemin tutarlığı için gereklidir. Öyleyse, mülküzleştirmeyle ortaya çıkan eşitsiz coğrafi gelişme kapitalist sistemin dengede oluşunun bir sonucu olarak yorumlanabilir (Harvey, 2005, s.71).

Harvey'in ikinci unsurla beraber vurgulamak istediği nokta, eşitsiz coğrafi gelişmenin kapitalizm altında yapılan çözümlemesinde sadece üretim ve dolaşım süreçlerini incelemenin yeterli olmayacağıdır (Harvey, 2005, s.72). Kapitalist birikim aynı zamanda başkasının mülküne el koyma, artı değeri özel mülkiyet haline getirmekle mümkündür. Bu sebeple eşitsiz coğrafi gelişmenin analizi ancak mülksüzleştirme yoluyla birikim/değersizleştirme sürecinin dahil edilmesiyle bütünlüklü bir analiz olabilir.

Harvey'in eşitsiz coğrafi gelişme teorisini oluşturan üçüncü unsur, zaman ve mekânda gerçekleşen sermaye birikimidir. Harvey (2005, s.73) sermaye birikiminin özelliklerini şu şekilde sıralamaktadır: Öncelikle, gelişme kaçınılmaz ve iyi olarak kabul edilmiştir. İkinci özellik; gelişme, canlı emeğin sömürülmesiyle kalıcı hale getirilmiştir. Üçüncü özellik; emek sömürüsüne dayanan sınıf çatışması kapitalizme içkindir, ancak tehdit edici nitelikte değildir. Dördüncü özellik; tıpkı gelişme gibi, teknolojik değişimler de kaçınılmaz ve iyi olarak kabul edilmiştir. Beşinci özellik; kapitalist sistem çelişkili ve doğası gereği tutarsızdır. Altıncı özellik; tutarsız ve çelişkili kapitalist sistemde krizler kaçınılmazdır ve aşırı birikim süreçleriyle karakterize olurlar. Son olarak, aşırı birikim krizlerinde ortaya çıkan artı değer bir şekilde massedilemezse, değeri düşürülür. Aşırı birikim krizleri, zamansal değişim ya da mekânsal sabitleme yoluyla çözülür.

Sermayeyi tanımlayan bu özelliklerin ardından Harvey, sermayenin bu özelliklerini dikkate alan bir eşitsiz coğrafi gelişme teorisinin birkaç teorik adım yoluyla gerçekleştirilebileceğini belirtmiştir.

Bu adımlardan ilki, dengeden ziyade büyüme yanlısı olan kapitalist sistem ve buna bağlı olarak yaşanan teknolojik değişmenin mekânsal olarak sınırlandırılmış pazar ilişkilerini nasıl şekillendirdiğinin analiz edilmesidir (Harvey, 2005, s.74). İşgücü ve üretim araçlarının bir araya getirilerek üretimin gerçekleştirilmesi ve üretilen metanın tüketiciyle buluşması mekânsal hareketliliğe dayanan bir süreçtir. Bu sebeple mekânsal hareketliliği sağlayan ulaşım maliyetleri, üretilen ürünün hangi pazarlara ulaşıp ulaşamayacağını belirlemektedir. Kapitalizmin büyümeye meyilli dinamik yapısı ise teknolojik gelişmeler yoluyla ulaşılamayan pazarları ulaşılabilir kılmayı hedeflemektedir.

Bu süreç, günümüzde meta zincirlerinin oluşumuna, metaların aracılar yoluyla pazarlara ulaştırılmasına, bu aracıların hem metaların nakline hem de artı değerin özütlenmesi için sayısız nokta oluşturulmasına katkı sağlamasına sebep olmuştur. Dolayısıyla hangi pazara ne tür yollarla ulaşılacağı kâr oranlarını belirlerken, kapitalist ilişkilerin de hangi coğrafya da gelişip gelişmeyeceğini etkilemektedir. Harvey'e (2005, s.74) göre eşitsiz coğrafi gelişme, bu ve benzeri araçlar yardımıyla üretilmektedir.

İkinci adım, mekânsal rekabetin zorunlu kurallarına dayanmaktadır. Daha fazla kâr için sürekli birbiriyle rekabet eden sermaye sınıfı, bu amaç doğrultusunda avantajlı konuma geçebilmek için teknolojik gelişmelerden ve kapitalizmin örgütlenme biçimlerinden faydalanmaktadır (Harvey, 2005, s.74). Sürekli canlı kalan rekabet, kapitalizmin teknolojik ve örgütsel açıdan dinamik bir yapıda olmasını gerekli kılmaktadır.

Üretim fonksiyonlarının sürekli olarak değişmesiyle kapitalizmin coğrafyası da istikrarsız bir hal almaktadır. Daha avantajlı konumlarda yer alan kapitalistler, daha fazla kâr elde etmektedir. Ancak bu avantaj geçicidir; çünkü her zaman kârı arttırma motivasyonuyla hareket eden sermaye keşfedilmemiş avantajlı konumlar bulabilir. Öyleyse kapitalizmin rekabeti zorunlu kılan yapısı, coğrafi istikrarsızlıkları da beraberinde getirecektir (Harvey, 2005, s.75).

Üçüncü adım, coğrafi işbölümü ile ilgilidir. Harvey'e (2005, s.75) göre, serbest pazardaki rekabet, önceden var olan coğrafi farklılıkların katlanarak büyümesine sebep olmaktadır. Kapitalist rekabetin koşulları, sermaye sahiplerini, üretimi kârı arttıracak

özelliklere sahip mekânlarda yeniden örgütlemeye ve üretimde bölgesel uzmanlaşmaya zorlamaktadır. Bu durum sermaye açısından zengin bölgelerin daha da zenginleşmesine, fakir bölgelerin daha da fakirleşmesine sebep olmaktadır. Dolayısıyla coğrafi merkezileşme ve coğrafi dağılım arasındaki gerilim yoğunlaşmaktadır.

Dördüncü adım, tekelci rekabetin küresel ölçeğe taşınması süreciyle ilgilidir. İletişim teknolojilerinin gelişmesi ve ulaşım maliyetlerinin düşmesiyle beraber, sermayenin mekânsal hareketliliği artmış, pazarda hakimiyet kuran yerel tekeller, yerini küresel ölçekte rekabet eden şirketlere bırakmıştır. Başka bir deyişle, önceden yerel ölçekte bir tekel olma özelliği taşıyan üreticiler, mekânsal bariyerlerin kalkmasıyla birlikte tekel olma özelliklerini yitirerek başka pek çok konumdaki üreticilerle küresel ölçekte bir rekabetin içerisine girmek zorunda kalmışlardır.

Küresel pazara hakim olanı çok uluslu şirketler, sermayeyi kendi kontrolleri altında tutabilmek ve tekel olma özelliğini koruyabilmek amacıyla telif hakkı ve patent alma gibi yöntemlerle kapitalist birikim sürecini, küresel şehir olarak da adlandırılan şehirlerde merkezileştirmişlerdir. Sonuç olarak, eşitsiz coğrafi gelişmenin oluşumunda çok uluslu şirketler de en az pazar ilişkileri kadar etkili bir rol oynamaktadır (Harvey, 2005, s.76).

Beşinci adım, hızlanma yoluyla mekânın zaman tarafından yok edilmesidir. Sermayenin tedavül süresini en kısa zamanda tamamlayabilmek için üretim, pazarlama ve tüketim stratejilerinde sürekli olarak gelişmeler yaşanmaktadır. Zaman cinsinden ölçülen mesafeyi kısaltma arzusu da ulaşım ve iletişim teknolojilerinin gelişimindeki temel motivasyonu oluşturmaktadır. Bütün bu gelişmeler, Marx'ın "mekânın zaman tarafından yok edilmesi" şeklinde açıkladığı, kapitalist birikimin temel yasalarından birinin sonucudur. Ancak sermaye için mesafelerin kısalması, sermayeyi yerel coğrafi özelliklere daha duyarlı hale getirmiştir. Üretim maliyetlerindeki ufak farklılar, coğrafi hareketliliği yüksek sermaye tarafından daha kolay sömürülebilir hale gelmiş, böylece bölgeler arası eşitliğin aksine bölgesel uzmanlaşma ve coğrafi eşitsizlikler keskinleşmiştir (Harvey, 2005, s.76-77).

Altıncı adım, üretim ve tüketim için gerekli olan fiziksel alt yapı, ya da başka bir deyişle toprağa gömülü sabit sermayenin oluşturulmasıyla ilgilidir. İşgücü, üretim ve dolaşım süreçlerindeki yüksek coğrafi hareketliliği sağlamak ancak ulaşım ve iletişim için gerekli olan fiziksel altyapının sağlanmasıyla mümkün olabilir. Altyapının özelliği ise sermayenin buralarda sabitlenmesidir. Başka bir deyişle, sermayenin coğrafi

hareketliliğini sağlamak, ancak, sermayenin belirli noktalarda sabitlenmesiyle mümkündür. Bu sebeple, ulaşım sistemlerine coğrafi anlamda yapılan eşitsiz yatırımlar, eşitsiz coğrafi gelişmeyi desteklemektedir (Harvey, 2005, s.77).

Yedinci adım, bölgeselliğin üretilmesidir. Yapılı çevreye yapılan yatırımlar, sermaye dolaşımının gerçekleşeceği bölgesel mekânları oluşturur. Bu sebeple bölgesellik, her zaman kapitalizm tarafında inşası devam eden ve değiştirilen bir süreçtir. Sermaye birikim sürecinin gidişatına göre bölgesellikler yeniden yapılandırılabilir, önceki bölgeselliklerle uzlaşmaya gidilerek küçük değişikliklerle önceden üretilen bölgesel yapıyı sürdürebilir. Bu sebeple bölgesellikler, her zaman kapitalizm tarafından yapılandırılmaktadır. Bu sebeple eşitsiz coğrafi gelişme teorileri bu süreçleri analiz etmek durumundadır (Harvey, 2005, s.79).

Sekizinci adım, ölçeğin üretimidir. Genellikle yerel-bölgesel-ulusal-küresel şeklinde belirlenen ölçekler arasındaki hiyerarşi, sermayenin dolaşım süreci esnasında üretilir. Bu sebeple bölgesellik ölçeği bir dönemde anlamlı bir ölçekken, diğer dönemde kullanılmayabilir. Sermaye birikim ve dolaşım sürecine bağlı olarak ortaya çıkan bölgesel yapılar, içsel olarak tutarsızdır ve bölgeler arasındaki sermaye ve işgücü akışları kapitalizmin eşitsiz coğrafi gelişmesine içkindir (Harvey, 2005, s.80).

Dokuzuncu adım, müdahaleci devlettir. Devlet, idari yönetimi kontrol eden güce sahip olması nedeniyle kapitalizmin işleyip kendini devam ettirmesi için gerekli olan bir yapıdır. Üretim, dolaşım ve tüketim süreçleri için altyapı sağlayan devlet, kapitalist birikim sürecinde aktif bir role sahiptir. Özellikle neoliberal dönemde sermaye sınıfının çıkarlarını koruma rolünü üstlenen devlet, kapitalist birikim ve dolaşım sürecini her zamankinden daha kolay kılmıştır. Ancak, çelişkili olan nokta, bölgelerin idari yönetim sisteminin oluşturulduktan sonra değişime dirençli, sabit kalmaya yatkın yapılar olmasıdır. Böylece sabitlik ve hareketlilik arasındaki çelişki bir kez daha gün yüzüne çıkmış olur. Kapitalist üretim biçimi değişken ve esnekken, devlet hareketlilik ve esneklikten çok sabitliğe yakın bir kurumdur. Bu uyumsuzluk, Harvey'in (2005, s.82-83) kapitalizmin temel çelişkilerinden biri olduğunu belirttiği alansal mantık ile sermaye mantığı arasındaki çelişkinin bir yansımasıdır.

Bölgesel ve alansal sınıf ittifaklarıyla sermayenin bağımsız coğrafi hareketliliği arasındaki çelişki, kapitalist birikim sürecinde içselleştirilmiştir. Alansal mantık siyasi, diplomatik ve ekonomik stratejilerin, devlet gibi alansal güçler tarafından, güç kazanma ve çıkarlarını koruma amacıyla kullanılması anlamına gelmektedir. Buradaki çelişki,

alansal mantığın kendi hüküm alanı ya da bölgesini diğer alanlardan üstün tutma çabası ve kolektif yarar sağlama çabasıyla, sermayenin neresi kârlıysa oraya gitme arzusu ve sermaye sahibinin kişisel ya da yakın çevresi için yarar sağlama arzusunun örtüşmemesinden kaynaklanmaktadır. Ancak kapitalizmin işleyişi içerisinde bu iki ayrı mantık bir araya gelerek, kapitalizmin kendi zamansal-mekânsal mantığını oluşturmaktadır. Krizlere meyilli yapısının sonucu olarak aşırı birikim krizleriyle karşılaşan kapitalizm, çözüm olarak mekânsal sabiteler aradığında, alansal güçlerin görevi sermayenin hareketliliğini mümkün kılacak mekânlar sağlamasıdır. Ancak kapitalizmin nüfuz ettiği mekânlar da aşırı birikim krizleriyle karşılaşacakları için onların mekânsal sabite arayışları sonucunda kapitalizmin jeopolitik mücadelesi küresel ölçekte, ön görülemeyen ve şiddet içerikli sonuçlara neden olacaktır.

Siyasi bir kurum olarak devlet, farklı sınıfların çatıştığı ya da ittifaklar oluşturduğu bir alan olarak düşünülebilir. Sermaye sınıfı ve diğer sınıfların kendi çıkarları doğrultusunda mücadele verdikleri siyasi alan olarak devlet, her zaman siyasi ve ideolojik istikrarsızlıkla karşı karşıyadır. Sonuç, refah politikalarından yatırımlara ve ekonomi politikalarına kadar her alanda görülen eşitsiz coğrafi gelişmedir (Harvey, 2005, s.81).

Harvey'in oluşturmayı hedeflediği teori, kapitalist ilişkilerin oldukça büyük bir kısmını eşitsiz gelişme bağlamında ele alan, bu ilişkilerin eşitsiz coğrafi gelişmeyi oluşturmaya nasıl katkı sağladığını çözümleyen bir çalışmadır. Harvey'in, üretim ve sınıf ilişkilerinin yanı sıra, toplumsal mücadeleleri, mülksüzleştirme sürecini, sermayenin zamansal ve mekânsal özelliklerini de teoriye dahil etmesi, eşitsiz coğrafi gelişmenin ne kadar çok katmanlı ve karmaşık olduğunu göstermektedir.

Bu taslakta Harvey, yerel direnişlerin önemini küçümsememiş, kapitalizmin işleyişinde direncin düşük olduğu bölgelerin tercih edildiğini belirterek, mekânın önemini vurgulamıştır. Bunun yanı sıra, kapitalizmin küresel ölçekte hareket etmesinin mekânın önemini azaltmadığını, aksine kapitalizmin bu tür farklılıklara daha duyarlı hale geldiğini belirtmesi de, mekânın Harvey'in teorisinde ne kadar belirleyici bir unsur olduğunun göstergesidir. Ancak Harvey'in analizinin kapitalizmin coğrafi hareketliliğini anlamak ve açıklamak üstüne kurulu olması, çoğu zaman mekânın sermayenin hareketliliği sonucu şekillenmesine ve mekânın kapitalist ilişkilerin ve süreçlerin pasif bir sonucuna indirgenmesine sebep olmuştur.

3.4.2. Neil Smith: Eşitsiz Gelişme: Doğa, Sermaye ve Mekânın Üretimi

Eşitsiz gelişme ve coğrafya ilişkisine odaklanan en önemli çalışmalardan biri de, Neil Smith'in 1984 yılında yayınlanan *Uneven Development: Nature, Capital and The Production of Space* isimli kitabıdır. Giriş bölümünde Smith (2008, s.1), kitabın "siyasetin coğrafyası ve coğrafyanın siyaseti" hakkında olduğunu belirtmektedir. Smith, coğrafya ve siyaseti bir arada kullanarak son yirmi yıldan bu yana daha açıkça gözlemlenen sermayenin coğrafi mekânı şekillendirme sürecini anlamayı ve açıklamayı hedeflemiştir. Kitabın amacını ise "coğrafi mekânın yeniden şekillendirilmesinin ardında yatan teorik mantığı gün yüzüne çıkarmak" şeklinde tanımlamıştır (Smith, 2008, s.2).

Smith (2008, s.6), yapısal bir sorun olarak ele aldığı eşitsiz gelişmenin, kapitalizme içkin olan farklılaştırma ve eşitleme eğilimleri arasındaki çelişkinin coğrafi yansımasının bir sonucu olduğunu belirtmektedir. Artı değer üretebilme ve sermayenin temelini genişletebilmek için sürekli olarak yapılı çevreye yatırım yapan sermaye, aynı zamanda bu yapılı çevreden çekilerek, yüksek kâr oranlarının bulunduğu yerlere doğru hareket etme eğilimindedir. Bu çelişkili sürecin sonunda, bir uçta gelişme yaşanırken, diğer uçta az gelişme deneyimlenmektedir. Bu sürecin farklı ölçeklerde gerçekleşebileceğine dikkat çeken Smith (2008, s.6-7), Bağımlılık Okulu, merkez-çevre tartışmaları gibi teorilerin küresel ölçekte yaptıkları açıklamaların eşitsiz gelişmenin coğrafi yönünü açıklama da yetersiz kaldığını belirtmektedir.

Eşitsiz gelişmenin coğrafi ve mekânsal yönünün yeteri kadar açıklanamamasını, özellikle mekân hakkındaki kalıplaşmış fikirlerimizin bir sonucu olarak gören Smith, sermayenin pratiğinde birleşen toplum ve mekânın, teorik olarak da birleşmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Bu sebeple, mekânı üreten sermayenin incelenmesinin, toplum ve mekânın bütünlüğünün eşitsiz gelişme teorilerinde kurulabilmesi açısından faydalı olacağını savunmaktadır.

Smith'e (2008, s.7-8) göre, kapitalizm daha fazla kâr etme amacıyla tüm dünyayı talan etmekte; bu durum doğayı, toplumsal ilişkileri ve her canlıyı etkilemektedir. Bu sebeple, kapitalizmin yapısına bağlı olan eşitsiz gelişme teorisi doğayı ve mekânı ele almak durumundadır.

Bu sebeple Smith, *Uneven Development: Nature, Capital and The Production of Space* kitabının "The Ideology of Nature" isimli ilk bölümünde, hem harici hem de evrensel özelliklerle tanımlanan, ikircikli doğa anlayışını incelemektedir.

Harici doğa anlayışı, modern bilimin kurucularından Francis Bacon'ın düşüncelerinde yer alan, toplum ve doğanın birbirinden ayrılması fikrine dayanmaktadır. Bu ayrılığın bir sonucu olarak toplum, insanın etkinlik alanı olarak tanımlanırken, doğa insana ve topluma harici, manipüle edilecek ve hükmedilecek bir nesne olarak görülmüştür. Nitekim modern bilimi oluşturan bilimsel bilgi ve araştırma da, doğaya hükmetmenin yollarından biri olarak tanımlanmıştır (Smith, 2008, s.14).

Modern bilim anlayışında harici olarak görülen doğa, çelişkili bir biçimde evrensel olarak da görülmektedir. Evrensel doğa anlayışının temellerinden biri yine Fransız düşünür Bacon'ın düşüncelerinde karşımıza çıkmaktadır. Doğa ile öz eşitliğine dayanan bu anlayış, ister toplumsal ister doğal olsun bütün fenomenlerin özü olduğu fikrine dayandığı için evrenseldir.

Evrensel doğa anlayışının temellerini atan düşünürlerden bir diğeri de Newton'dur. Newton'un evrensel doğa anlayışının temelinde, doğa yasalarının evrensel karakterinin fizik açısından yorumlanması yatmaktadır. Newton, önceki zaman ve mekân anlayışlarından farklı olarak mutlak mekân kavramını geliştirmiş ve zaman ile mekânı doğanın temel elementleri olarak yorumlamıştır (Smith, 2008, s.16). Mutlak mekânı Tanrı ile özdeşleştiren Newton, nesnelerin hareketlerinin fizik kurallarıyla belirlendiğini ve nesnelerin içinde hareket ettikleri mekânın da varlığı her yerde olan Tanrı'nın mevcudiyetinin bir yansıması olduğunu belirtmiştir. Bu da doğa yasalarından kaçamayacağımız ve onlara tabi olduğumuz anlamına gelmektedir. Bu anlamda doğa, içerdiği fizik kurallarıyla birlikte evrenseldir.

Harici doğa anlayışı, düşman doğa imajını besleyerek, doğanın sömürülmesine meşru bir zemin hazırlamıştır. Evrensel doğa anlayışı ise, bazı toplumsal davranışların tanrı vergisi, değişmez ve normal olduğu argümanını desteklemek için kullanılmıştır. Her iki kullanım birlikte, doğanın kapitalizm tarafından sömürülmesini meşrulaştırırken, kapitalizmin toplumsal sonuçlarının doğallaştırılmasına destek olmuştur (Smith, 2008, s.27-29).

İnsanların doğa ile ilişkisi de çelişkili doğa anlayışına paralel olarak tutarsız şekilde biçimlenmiştir. İnsanlık, bir yandan doğayı nesneleştirip ona hükmederken, değiştirirken, anlamaya çalışırken, hakkında şiirler ve şarkılar yazarken, üzerinde

deneyler yapıp manipüle ederken, üretimi için kullanırken aynı zamanda ona tabiidir de. Doğanın içerisinde yaşamaktan başka şansı olmayan insan, doğanın bütün kurallarının da nesnesidir.

Smith, doğanın nasıl kavramsallaştırıldığını, bu kavramsallaştırmaların tesadüfi olmadığını, aksine toplumsal bir işlevi olduğunu göstermiştir. Harici doğa ve evrensel doğa anlayışı üzerinde yükselen ikili doğa görüşü, toplumsal davranışlara dair normal olanı belirleme, doğallaştırma sonucunda bazı toplumsal süreç ve olayları değişmez kılmaya yardım etmektedir. Böylelikle doğa, kapitalizme ait olan özellik ve çelişkilerin sorumlusu olarak gözükerek kapitalist sistemin tutarsızlıklarını örttüğü için ideolojik bir yön kazanmıştır.

Kitabının ikinci bölümünde Smith, doğa ve toplum ilişkilerine odaklanarak doğanın insan tarafından nasıl üretildiğini açıklamaktadır. Smith (2008, s.49) bu bölümün amacının, dualistik burjuva doğa anlayışını bütünsel hale çevirmek olduğunu belirtmiştir. Bu amaç doğrultusunda incelenen doğa ve toplum ilişkileri birinci ve ikinci doğa kavramları ile açıklanmıştır.

Geçimlik üretimde doğa, insanların yemek yemek, üremek ve barınmak gibi temel ihtiyaçlarını karşılayabilmek için faydalandıkları bir kaynaktır. Bu aşamada doğa ile toplum ilişkileri, kullanım değeri üzerinde temellenmektedir (Smith, 2008, s.55). Geçimlik üretimde doğadan elde edilen ürünlerin miktarı ve kalitesi, doğa koşullarına bağlıdır.

Smith'e (2008, s.57) göre, "yıllık üretimi tehdit edebilecek felaketlere karşı toplumsal bir sigorta oluşturabilmek için" her toplum genişlemeye ve büyümeye devam etmiş, böylece artı değer üretimi, doğa koşullarının cömertliğinin rastlantısal bir sonucu olmaktan çıkarak ve toplumsal bir gerekliliğe dönüşmüştür.

Bu aşamada gerçekleşen geçimlik üretimden mübadele ekonomisine geçiş, insanların ihtiyaçlarından daha fazlasını üretebilmeleri ve doğaya el koyma sürecinin toplumsal kurum ve normlar tarafından düzenlenmesi ile mümkün olmuştur (Smith, 2008, s.60). Bu sürecin üç koşulu bulunmaktadır. Bunlardan ilki, artı değerin üretilmesidir. Artı değerin üretilmeye başlamasıyla birlikte, doğa ve toplum arasındaki ilişki de değişmeye başlamıştır. Artı değerin elde edilmesi, üretim ve tüketim arasındaki eşitliği bozarken, toplumsal iş bölümünün çeşitlenmesine ve toplumsal sınıfların belirmesine sebep olmuştur (Smith, 2008, s.58). Bu sebeple artı değer, bir yandan insanın doğa üzerindeki kontrolünü arttırarak ona olan zorunlu bağlılığını azaltırken,

diğer yandan, bu kontrol toplum içerisindeki iş bölümünü arttırdığı için insanları topluma bağımlı kılmıştır (Smith, 2008, s.59). Çeşitlenen işbölümü, mübadele ekonomisine geçişin ikinci koşuludur. Toprağa bağlı olan ve olmayan ekonomik faaliyetler, işbölümünün temelindeki ayrımı oluşturmaktadır. Tarım ve ticaret olarak ayrılan ekonomik faaliyetler, ticaret ayağında para-mal/ para-emtianın gelişmesi, pazar fonksiyonunun gelişmesi ve ilerleyen aşamalarda şehirlerin ortaya çıkışı ile köy-kent ayrımı haline dönüşmektedir (Smith, 2008, s.60). Artı değer üretiminin kalıcı hale gelmesi ve işbölümünün çeşitlenmesi, üretken ve üretken olmayan emek temelinde ayrılan toplumsal sınıfların ortaya çıkış koşullarını hazırlamıştır. Toplumsal sınıflar arasında doğa erişim eşitsiz bir şekilde dağılmaktadır. Yönetici sınıf, işçi sınıfının emeği dolayımıyla doğadan elde edilen artı değeri kontrol ederken, işçi sınıfı üretim araçlarını kullanmaktadır. (Smith, 2008, s.60-61).

Artı değerin ortaya çıkışı, işbölümünün çeşitlenmesi ve toplumsal sınıfların oluşumuyla tamamlanan mübadele ekonomisi, toplum ve doğayı birbirinden ayırmıştır. Meta üretimi ve mübadele ilişkilerinin yayılmasıyla birlikte, izole olmuş yerel grup ya da bireylerde, toplumsal yapının bir parçası haline gelmiştir. Mübadele ekonomisi temelinde oluşan bu toplumsal birlik, bireylerin bir araya gelip oluşturduğu birlikten farklı olarak, aile, özel mülkiyet, para, toplumsal sınıf, devlet ve pazar gibi toplumsal kurumlar aracılığıyla oluşmuştur. Bu kurumlar aracılığıyla toplum, doğadan farklı olan kendi düzeni ve kurallarını kurmuş, bu haliyle toplum doğadan kesin olarak ayırt edilebilir hale gelmiştir. Bu durum, birinci doğa ile toplum yani, ikinci doğa arasındaki ayrımın keskinleşmesine sebep olmuştur (Smith, 2008, s.65).

Mübadele ekonomisinde doğa ile toplum ilişkisi, kullanım değeri üzerinden değil, değişim değeri üzerinden tanımlanmıştır. Bu değişim, doğanın kapitalist üretim biçimine dahil olduğunu göstermektedir. Bu sebeple birinci doğa, artık kapitalist ilişkiler ağının, başka bir deyişle "mübadele ilişkilerini düzenleyen ve kolaylaştıran toplumsal kurumları" içeren ikinci doğanın parçası olmuştur (Smith, 2008, s.65) .

Smith'e (2008, s.68) göre, ikinci doğa ile birinci doğa arasındaki farkın gerçekten anlaşılabilmesi, ancak doğaya değişim değerinin atfedilmesiyle mümkündür. Doğanın değişim değerine sahip olduğu ve birinci doğanın ikinci doğa tarafından üretildiği üretim biçimi ise kapitalizmdir (Smith, 2008, s.69).

Hayatta kalmak için sürekli olarak genişlemek zorunda olan kapitalizm, dünya üzerindeki maddi kaynaklara ulaşmak için iz peşindedir. Bu sebeple, maddi kaynakları

sağlayan doğa, evrensel bir üretim aracı haline gelmiş, toplum-doğa ilişkisi değişim değeri üzerinde temellenmiştir. Böylece henüz insanın ayak basmadığı topraklardaki zenginlikler bile, kapitalizm için potansiyel üretim araçlarının bir parçası haline gelmiştir. Doğaya el konması ve doğanın üretim aracı olarak kullanılması mübadele ekonomisinde de görülse de, bu süreçlerin küresel ölçekte gerçekleşmesi ilk kez kapitalist üretim biçimi dahilinde gerçekleşmiştir (Smith, 2008, s.71).

Kapitalizmin gelişimiyle birlikte değişen doğa-toplum ilişkisinde, evrensel bir üretim aracına dönüşen birinci doğa, ikinci doğa tarafından üretilmeye başlanmıştır. Böylelikle değişim değeri üzerinden tanımlanmaya başlayan birinci doğa, kapitalizmin evrensel mantığına boyun eğmiş ve pazar ilişkilerinin, kar motivasyonunun ve sınıfsal çelişkilerin bir parçası haline gelerek ikinci doğa tarafından üretilir hale gelmiştir.

Birinci doğa ve ikinci doğa ayrımı, aynı zamanda fiziksel ve toplumsal mekân çatallaşmasının da bir koşuludur. Toplumun doğadan tamamen ayrıştırılması aynı zamanda toplumsal mekânın fiziksel mekândan ayrıştırılmasına da zemin hazırlamıştır Böylelikle birinci doğa fiziksel mekânla ilişkilendirilirken, toplumsal mekân, birinci doğadan ve fiziksel mekândan gittikçe uzaklaşmaktadır (Smith, 2008, s.103).

Doğru mekân kavramsallaştırmasının kapitalizme içkin çelişkilerin coğrafi yansımaları olarak tanımladığı eşitsiz gelişmeyi anlamak için çok büyük önem taşıdığını belirten Smith (2008, s.4) mekânı, eşitsiz gelişmenin temelinde yatan ve kapitalist sistemin çelişkilerini yansıtan mutlak ve göreli mekân kavramlarıyla ele almıştır.

Smith'e (2008, s.113) göre mutlak mekân, somut emek süreçlerinin özgüllüklerini yansıtan mekândır. Ancak soyut emek ve soyut emeğin değere dönüşmesi, mekânsal olarak bütünleşmiş bir pazar, para ilişkileri ve emek hareketliliği ile mümkündür. Bunun içinde ulaşım ve iletişim teknolojileriyle birbirine bağlanmış yerleri içeren bir göreli mekân kavrayışı gereklidir. İzole konumdaki bir yerin, ulaşım ve iletişim teknolojileri yardımıyla uluslararası ekonomik sisteme dahil olması, o yerin mutlak konumunu değiştirmeden göreli konumun bir parçası haline gelmesi, aynı zamanda soyut emeğin değer olarak gerçekleşmesi demektir. Bu sebeple soyut emeğin değer formunda evrenselleşebilmesi için, mutlak mekânların göreli mekânlarla birleşmesine ve ona dönüşmesine ihtiyaç vardır. Başka bir deyişle mutlak mekânlar, göreli mekânın üretimi için gerekli olan ham maddelerdir. Kapitalizmin gelişimini sürdürebilmesi için de, mutlak mekânların göreli mekânların etkisinde yeniden şekillenmesine ihtiyacı vardır (Smith, 2008, s.113).

Smith (2008, s.120), kapitalist gelişmenin son birkaç yüzyılının karakteristiğinin beklenmedik düzeydeki mekân üretimi olduğunu belirtmektedir. Bu üretim ise, küresel mekânın içsel farklılaşmaları sonucunda; yani göreli mekân bünyesinde üretilen farklılaşmış mutlak mekânlarla mümkün olmuştur. Coğrafi mekânın farklılaşmasının sebebi ise, sermayenin toprakta sabitlenme ihtiyacıdır. Başka bir deyişle, artı değer üretebilmek için gerekli olan sabit sermaye, farklılaşan coğrafik mekân oluşumunun da temelinde yatmaktadır. Sermayenin hareketliliği ve sabitliği arasındaki çelişkili ilişki de mekânların farklılaşmasına sebep olmaktadır.

Sürekli kâr arayışı içerisinde olan kapitalizm, sermaye ve iş gücünün mutlak mekân ile bağlarını koparark ihtiyacı olan hareketliliği sağlar. Ücretli emek gücünün evrenselleşmesi, hem işçi sınıfını hem de sermayeyi mutlak mekânın coğrafik bağlarından koparır. Smith'e (2008, s.116) göre, sürekli kâr arayışı içerisinde olan sermayenin, ilişkileri mutlak mekânın bağlarından koparması, aynı zamanda göreli mekânın üretiminin zorunluluğunu da beraberinde getirir. Ancak göreli mekânın öneminin artması, sermayenin mutlak mekânı yok etmesi anlamına gelmemektedir. Aksine, fiziksel mekândan bağımsızlaşmaya çalışan sermaye, göreli mekânların parçalarını oluşturacak yeni mutlak mekânlar üretmektedir (Smith, 2008, s.116).

Smith'in mutlak mekândan göreli mekâna geçişle vurgulamak istediği, mutlak mekânın artık sermaye tarafından, sermayenin mekânı olan göreli mekân tarafından üretildiğidir. Başka bir deyişle, kapitalizmle birlikte mutlak mekân, tıpkı ikinci doğa tarafından üretilen birinci doğa gibi, doğal değil toplumsaldır.

Özetle, kapitalizmin temel prensiplerinden biri olan somut emeğin evrenselleşerek soyut emeğe, yani değişim değerine dönüşmesi eğilimi, kapitalist ilişkiler çerçevesinde birinci doğanın ikinci doğa tarafından, mutlak mekânın ise göreli mekân tarafından üretilmesine sebep olmuştur.

Doğa ve kapitalizm arasındaki ilişkiyi birinci ve ikinci doğa, mekân ve sermaye arasındaki ilişkiyi göreli ve mutlak mekân kavramlarıyla açıklayan Smith, eşitsiz gelişmeyi de kapitalizmin farklılaştırma ve benzeştirme çelişkileriyle açıklamaktadır.

Farklılaşma eğilimini işbölümüne dayanarak açıklayan Smith (2008, s.143), Marx'ın Kapital'de işbölümünü üçe ayırdığını belirtmektedir. Bunlar: endüstri ve tarım ayrımına dayanan genel iş bölümü, endüstri ve tarım ayrımı altında çeşitlenen farklı sektörlerin ayrışmasına dayanan özel işbölümü ve iş süresince iş yerinde ortaya çıkan detaylı iş bölümüdür.

Smith (2008, s.144), Marx'ın toplumsal farklılaşmayı işbölümü kavramının yanı sıra sermaye bölümü kavramı yardımıyla da açıkladığını belirtmiştir. Marx, sermaye bölümünü de üç ana başlık altında incelemiştir. Bunlardan ilki, ekonominin bir ayağını oluşturan, üretim araçlarının üretimi, diğeri ise ekonominin diğer ayağını oluşturan kullandığı geçimlik üretim araçlarını üretimidir. Bu iki kategori Marx'ın sermayenin yeniden üretimini daha detaylı analiz etmek için geliştirdiği kavramlardır. Bunlara ek olarak Marx, kapitalist rekabeti daha iyi çözümleyebilmek için bireysel sermaye ayrımını da bu gruba eklemiştir.

Marx'ın kullandığı şekliyle işbölümü ile sermaye bölümünü harmanlayan Smith (2008, s.146), böylelikle toplumsal farklılaşmanın ortaya çıktığı dört farklı ölçeğe ulaşmanın mümkün olduğunu belirtmiştir. Bunlar; genel toplumsal iş (ve sermaye) bölümünün farklı departmanlara ayrılması, iş (ve sermaye) bölümünün farklı sektörlere ayrılması, sosyal sermayenin farklı bireysel sermayelere ayrışması ve iş yerindeki detaylı iş bölümüdür.

Smith (2008, s.152), coğrafi farklılaşmanın belirlenmesinin özellikle bireysel sermaye ve özel işbölümü ölçeğinde gerçekleştiğini söylemektedir. Sermayenin başka bir yer pahasına bir noktada yoğunlaşması olarak tanımladığı bireysel sermayenin coğrafi farklılaşmaya direkt olarak etki ettiğini belirten Smith (2008, s.152), özel iş bölümünün, yani ekonominin farklı sektörlere bölünmesinin etkisinin daha dolaylı olduğunu belirtmektedir.

Kâr oranlarının eşitlenmesi prensibine göre, ayrışan sektörlerde sermaye, kâr oranı düşük olan sektörden kâr oranı yüksek olan sektöre doğru hareket etme eğilimindedir. Kâr oranı yüksek olan sektörler, genellikle yeni ortaya çıkan, bu sebeple de rekabetin düşük olduğu sektörlerdir. Yeni ortaya çıkan bu sektörlerin üretim için mekâna ihtiyaç duyması, sermayenin sektörler arası hareketinin mekânsal bir farklılaşmayla sonuçlanmasına sebep olmuştur. Bu sürecin bir diğer boyutuysa sermayenin hareket noktası olan düşük kâr oranlı sektörlerin, uzun süredir ekonomi içerisinde faaliyet gösteren köklü sektörler olması sebebiyle birbirlerine yakın noktalarda konumlanmış olmasından kaynaklanır. Sermaye bu alanlardan çekildikçe, sektörlerin gruplandığı mekânlarda sabit sermayenin değersizleşmesi süreci başlar. Böylelikle sermayenin değersizleşmesi coğrafi bir nitelik kazanmış olur (Smith, 2008, s.152-153).

Kapitalizmin iş ve sermaye bölümüne dayanan farklılaşma eğiliminin karşısında, benzeştirme eğilimi bulunmaktadır. Sermayenin evrenselleştirici eğiliminin coğrafi açıdan çelişkili sonuçları bulunmaktadır. Coğrafi mekân, bir taraftan küresel ölçekte göreli mekânı üretirken, diğer taraftan da farklı ölçeklerde coğrafi mekânın farklılaşmasıyla üretilen mutlak mekân bulunmaktadır (Smith, 2008, s.158). Benzeştirme eğilimi, en belirgin şekilde üretim koşullarının homojenleştirilmesinde görülebilir. Bunun içinde en önemli adım, somut emeğin değer biçiminde evrenselleştirilmesi, yani maaş-işgücü ilişkisinin kurulması olmuştur. Bu sayede emek evrensel bir değer kazanırken, işçiler de düşük ve ortak bir seviyede buluşmuş olur. Böylece insan doğası aşağıya çekilerek bir alçalma olur (Smith, 2008, s.154).

Benzer bir alçalma, ham madde çıkarımında da yaşanmaktadır. Bu defa benzeştirme eğilimi, ham madde kaynaklarının kısıtlılığı üzerinden kurulur. Toprak, hayvanlar, madenler ve dünya üzerindeki çeşitli kaynakların kısıtlı olduğu düşüncesi Harvey'e göre pazarın fonksiyonlarının devam edilebilmesi için kurgulanan toplumsal bir çıkarımdır (aktaran Smith, 2008, s.154). Başka bir deyişle, kaynakların kısıtlı olduğu fikri doğanın bir özelliğini yansıtmaktan ziyade, toplumsal olarak oluşturulmuş bir fikirdir. Doğanın bu şekilde toplumsal olarak evrensel nitelikte üretilmesi, hem doğayı sermayenin bir uzantısı haline getir hem de doğanın niteliksel özellikleri, sermaye tarafından alçaltılır. Bunların yanında Smith'in benzeştirme eğiliminde önemle üzerinde durduğu bir diğer nokta sabit sermaye ile ilgilidir (Smith, 2008, s.155).

Kapitalist sistemdeki yoğun rekabet koşulları, sermaye sahiplerinin kâr oranlarını arttırma motivasyonuyla teknolojik gelişmelere yoğunlaşmasına sebep olur. Teknolojik gelişmeler, sektörün hepsine benzer şekilde kâr arttırma fırsatı sunar. Özellikle ulaşım ve iletişim teknolojilerinin gelişmesi, teknolojik yeniliklerin farklı coğrafyalar tarafından deneyimlenmesi önündeki mekânsal engellerin kaldırılmasına yardımcı olmuştur. Bu bariyerlerin kalkmasıyla beraber, kapitalizmin üretim koşullarını benzeştirme eğilimi daha geniş bir coğrafyada amacına ulaşmış olur. Bu sebeple gittikçe daha fazla kaynak sabit sermayeyi geliştirebilecek teknolojik yeniliklerin bulunmasına destek olabilecek bilimsel araştırmalara ayrılır (Smith, 2008, s.155-156). Artan önemi nedeniyle sabit sermayeye yapılan yatırım, mekânın göreliğini belirleyen coğrafi kalıpların oluşmasında önemli bir rol oynamasına sebep olmuştur. Böylece üretim alanında temellenen benzeştirme eğilimi, yeni sektörler olarak beliren araştırma ve dizayn alanlarına da yayılmış olur. Sonuç olarak, farklılaştırma ve benzeştirme eğilimi,

kapitalizme içkindir ve ikisinin arasındaki çelişki özel bir coğrafya üretmektedir (Smith, 2008, s.159).

Smith (2008, s.197), eşitsiz gelişme sürecini sermayenin farklılaştırma ve benzeştirme eğilimleri sonucu oluşan farklı coğrafyalar arasında gidip gelen hareketine bağlamaktadır. Birikim sürecinin arkasındaki motivasyon kârı arttırmaksa, ve eğer birikim süreci coğrafi gelişmeyi belirleyen ana faktörse, dünyayı sermaye tarafından üretilen bir "kâr yüzeyi" olarak görmek mümkündür. Sermaye, kâr oranlarının en yüksek olduğu yerlere doğru hareket eder ve bu hareket kriz ve birikim süreçlerinin ritmiyle uyum içerisindedir. Sermayenin hareketliliği, kâr oranı yüksek alanların gelişmesine, kâr oranı düşük alanların ise az gelişmesine sebep olmaktadır. Bu durumda gelişmenin kendisi ise, yüksek kâr oranlarının azalmasındaki en önemli etkenlerden biridir.

Ulusal ve uluslararası ölçekte bakıldığında, üretim güçlerinin gelişmiş olduğu bir yerde işsizlik oranı düşük, ücret yüksek ve sendikalaşma oranı fazla olacaktır. Bunların hepsi, yüksek kâr oranlarını düşürecek ve gelişmenin kendisi gelişmeyi tıkayan sebep olacaktır. Az gelişmiş olan bir yerde ise, işçi dayanışması düşük, maaşlar az ve işsizlik oranı yüksek olacaktır. Bu durumda sermaye bu alana doğru hareket edecek ve gelişme gözlenecektir. Sermayenin gelişmişten az gelişmişe, az gelişmiş geliştikten sonra yeniden az gelişmiş olan alana yönelmesi Smith'in deyimiyle gidip gelen sermaye hareketidir (Smith, 2008, s.198).

Harvey'in aksine Smith (2008, s.198), kapitalizmin bir denge noktası ya da mekânsal bir sabitlik aramadığını, aksine sermayenin mekânsal hareketliliğinin kendisinin mekânsal bir sabitlik olduğunu iddia etmektedir. Sermayenin gelişmişten az gelişmişe doğru hareketi, sabit sermayeden dolaşımdaki sermayeye ya da kullanım değerinden değişim değerine doğru hareketiyle eş anlamlıdır.

Özetle, Smith, eşitsiz gelişmeyi kapitalizmin farklılaştırma ve homojenleştirme eğilimlerinin oluşturduğu farklı coğrafi mekânlar arasındaki gidip gelme hareketi olarak tanımlamıştır. Mekân ise sermayenin eğilimlerinin bir sonucu olarak değerlendirilmiş, göreli ve mutlak mekân olarak ele alınmıştır.

Smith'in eşitsiz gelişmeyi, sermayenin gidip gelen hareketlerine bağlaması ve sermayenin her zaman gelişmiş olandan gelişmemiş olana doğru hareket edeceğini varsayması, Harvey'in ne kadar karmaşık olduğunu açıkladığı eşitsiz gelişmenin oldukça basit bir açıklamasıdır. Smith'in sermayenin her zaman hareket ihtiyacı içinde

olduğunu, bu sebeple mekânsal bir sabitlik aramadığı argümanı eşitsiz gelişme tartışmalarına yeni bir bakış açısı getirse de, bu hareketin basitçe gelişmişten gelişmemiş olana doğru olacağı varsayımı oldukça yüzeyseldir. Smith'in bu argümanı doğru kabul edildiğinde, Afrika'nın gelişmemişliğini ya da Doğu Anadolu Bölgesi'nin azgelişmişliğini açıklamak oldukça zorlaşmaktadır. Çünkü gelişmemiş olan bu bölgeler, aslında rekabetin yoğun olmaması, yüksek işsizlik oranlarından dolayı sendikalaşmanın ve maaşların düşük olması gibi özellikleri ile sermaye için yüksek kâr oranı sağlayabilirler. Ancak yine de, sermayenin bu bölgelere doğru hareketinin oldukça kısıtlı olduğu görülmektedir.

Bunun yanında, sermayenin gelişmemiş bölgeye hareketi bu bölgeyi geliştirmediği gibi, gelişmiş bölgenin de gerilemesine sebep olmamaktadır. Uluslararası işbölümü düşünüldüğünde, sermayenin gelişmemiş ülkelere doğru hareket edip üretimini buralarda gerçekleştirdiği doğruyken, bu durumun gelişmiş ülkenin gelişmişliğini kaybetmesine sebep olmadığı görülmektedir. Başka bir deyişle bu durum, Smith'in gelişmişliğin kendisinin gelişmenin önünde bir engel oluşturduğu savına bir dayanak oluşturmamaktadır.

Bu eleştirilerin yanında, Smith'in eşitsiz gelişmeyi göreli ve mutlak mekân kavramlarıyla ele alması, mekânın, kapitalizmin bir çelişkisi olarak gördüğü eşitsiz gelişmeyi açıklamak için bir unsur olarak kullandığını göstermektedir. Sermaye coğrafi olarak hareket etmenin yanı sıra, mutlak ve göreli mekânları yaratarak ve bu mekânları dönüştürerek kendini devam ettirmektedir. Bu argüman, mekânın mesafe olarak ele alınmasının yanında kapitalizmin bir unsuru olarak da ele alınmasını sağlamıştır.

3.4.3. Doreen Massey: Mekânsal İşbölümü

Massey'in 1984 yılında yayınlanan *Spatial Division of Labour* isimli kitabı, İngiltere'de 1970'li yıllardan itibaren değişim içerisinde olan mekânsal işbölümünün yarattığı yeni bölgesel coğrafyayı aydınlatmaktadır (Smith, 1986, s. 350).

Yaşanan bölgesel değişimleri, eşitsiz gelişme süreci bağlamında ele alan Massey'in temel argümanı, mekânsal işbölümünde yaşanan değişimlerin kaynağının üretimin mekânsal yapısındaki değişimler olduğudur (Massey, 1984, s.7). Bu argüman temelinde Massey, İngiltere'deki endüstriyel mekânsal örgütlenmeyi özetleyen üç ayaklı bir model sunmuştur.

İngiliz endüstrisinin mekânsal örgütlenmesinin ilk ayağını şirket faaliyetlerinin bir yerde ya da bir bölgede toplandığı konsantre model, ikinci ayağını şirketlerin bütünleşmiş üretim ve kontrol araçlarının, farklı yerlerde ya da bölgelerde kopyalandığı klonlama modeli, üçüncü ayağını ise, şirketin bileşenlerinin farklı bölgelerde yer aldığı ancak tek bir merkezden kontrol edildiği bileşenlerin işlemlenmesi modeli oluşturmaktadır (Smith, 1986, s.351). Bu model, farklı üretim ilişkilerinin mekânsal örgütlenişinin farklı olduğunu göstermektedir. Nitekim Massey (1984, s. 69), üretim ilişkilerini ve toplumsal sınıfları, mekânsal örgütlenmelerle ilişkili olarak açıklamaktadır.

Kapitalist üretim biçimi, mekânsal anlamda pek çok farklı tarzda örgütlenebilmektedir. Üretim ilişkilerinin mekânsal örgütlenişinin farklılık göstermesi, değişik yerlerdeki ekonomik aktiviteler arasında görülen domine etme ve bağımlı kılınma ilişkilerinin oluşmasının sebebidir. Başka bir deyişle, kapitalist üretim ilişkilerinin mekânsal örgütlenmesinde görülen değişiklikler, farklı ekonomik aktiviteler arasında hiyerarşik bir ilişkinin gelişmesine sebebiyet vermektedir. Bu bağlamda üretim ilişkilerinin mekânsal örgütlenişinin çeşitlilik göstermesi, bölgelerarası ilişkilerin de farklılaşmasının zeminini oluşturmaktadır (Massey, 1984, s.100).

Üretimin coğrafi örgütlenmesi, üretim ilişkilerinin mekânsal yapısı temelinde açıklandığında, bölgelerarası ilişkilerin de üretim ilişkilerinin mekânsal yapılanmasının bir yansıması olduğu görülebilmektedir. Bu açıdan bakıldığında mekânsal ilişkiler, üretimin örgütlenmesinde yer alan bir işlevin farklı iki konum arasında faaliyette bulunduğu durumlara işaret etmektedir (Massey, 1984, s.99). Herhangi bir bölgenin daha büyük bir sistem içerisinde oynadığı rol, bölgenin sektörel katkısı ya da uzmanlaşma alanına göre belirlenmektedir. Bölgelerde hangi tür metaların üretileceğini belirleyen sektörel yoğunlaşma, bölgeleri birbirinden farklılaştırarak, ekonomi içerisinde oynayacakları rolü de belirlemektedir (Massey, 1984, s. 101).

Bu anlamda geri kalmış bir bölgede asıl kaybedilen, istihdam olanaklarından ziyade, bölgenin üretim ilişkileri içerisindeki fonksiyonudur. Dolayısıyla çevre bölgelerde yaşayan insanların geri kazanmaya çalıştıkları, üretim ilişkileri içerisinde yer alan işlevlerdir (Massey, 1984, s.114). Mekânsal eşitsizlik, işlerin eşitsiz dağılımından ziyade, üretim üzerindeki kontrolün kimi bölgelerde yoğunlaşırken kimi bölgelerden çekilmesinin bir sonucudur. Bu da bir kez daha üretimin örgütlenmesi ile mekânsal örgütlenmenin birbirine paralel olarak gerçekleştiğini göstermektedir. Coğrafi

eşitsizliğin özel formları ise üretimin örgütlenmesinin farklı formlarda gerçekleşmesinden kaynaklanmaktadır (Massey, 1984, s.112).

Üretim ilişkileri temelinde oluşan her bir farklı mekânsal yapılanma, farklı bölgelerarası ilişkilerin oluşmasına sebep olurken, yerellikler arasında oluşan toplumsal farklılaşma örüntüleri ile de ilişkilidir. Bu durum, her mekânsal yapıyı tanımlayan üretim ilişkilerinin sahip olduğu farklı coğrafi örüntüler ile farklı işlevleri yerine getiren grupların toplumsal özellikleri bir araya getirildiğinde ortaya çıkmaktadır. Üretim ilişkilerinin yanı sıra, farklı üretim ilişkilerinde farklı işlevleri yerine getiren toplumsal gruplar arasındaki işbölümünün de mekânsal bir şekli vardır (Massey, 1984, s.109-110). Bu da sınıf ilişkilerinin de, mekânsal bir örgütlenme şekli olduğu anlamına gelmektedir.

Endüstrinin farklı mekân kullanımlarının bölgeler üzerindeki etkileri değişkenlik gösterebilir ve bu durum bölgelerarasındaki eşitsizlikleri arttırabilir. Ancak aynı zamanda oldukça benzer görünen bölgesel fenomenler, bölgelerin parçası oldukları bölgelerarası ilişkiler anlamında çok farklı sonuçlara da sebep olabilir. Massey, bu noktayı, mekânsal örgütlenişleri farklı, istihdam yapılanması aynı, uzmanlaştıkları sektörler farklı olan iki bölgeyi ele alarak açıklamaktadır. Birinci bölge ayakkabı endüstrisinde, ikincisi ise elektronik sektöründe uzmanlaşmıştır.

Ayakkabı sektöründe, bölge, genel endüstri içerisinde, kol gücüne dayalı, dolayısıyla erkek işçilerin çalıştığı, teknik işbölümü içerisinde yer almaktadır. Ayakkabı sektöründe, elektronik sektöründe olan araştırma ve marifete dayalı üretim aşamaları bulunmadığından, bu iki sektörün farklı yerlerde konumlanması olasıdır. Bu çerçevede, beden gücünü kullanan işçiler arasındaki farklılıklara ve cinsiyet ayrımcılığına dayanan hiyerarşik bir yapının oluştuğu görülmektedir. Bu hiyerarşi, birinci bölgede erkeklerin, ikinci bölgede kadınların istihdam edilmesine, dolayısıyla birinci bölgede maaşların daha yüksek olmasına sebebiyet vermektedir. Elektronik sektöründe görülen gelir ve statüye dayalı farklılaşma ile bölgesel eşitsizlik daha yoğun deneyimlenmektedir (Massey, 1984, s.116).

Massey, verdiği bu örnekte, işlerin bölgelere dağılımından daha fazlasının göze çarptığını, iş dağılımının altta yatan nedenlerin bir sonucu olduğunu belirtmiştir. Massey'e göre altta yatan mesele ise, farklı yerelliklerin gelişen kapitalist üretim ilişkilerine dahil edilme şeklidir (Massey, 1984, s.116).

Bu noktada yerelliklerin nasıl analiz edilmesi gerektiği sorusu belirmektedir. Üretim ilişkilerinin mekânsal olarak farklılaşması, toplumsal yapı ve sınıf ilişkilerinin

coğrafi açıdan çeşitliklik göstermesinin, yani yerelliklerin ortaya çıkışının altında yatan temel nedenlerden biridir. Bu bağlamda, yerel ekonomiler, yıllardır yapılan yatırımların ve yeni ekonomik faaliyetlerin oluşturduğu farklı katmanların bir kombinasyonu olarak ele alınabilir. Mekânsal yapılar içerisinde yer alan yerellikler, bu yapı içerisinde spesifik bir rol oynmakta ve diğer bölgelerdeki ekonomik aktivitelerle domine etme/ bağımlı kılınma ilişkisi içerisinde var olmaktadır. Her mekânsal yapılanma, yerel bir bölgede gerçekleşen endüstriyel üretimin içerisine yerleştiği bir karşılıklı bağlılık sistemidir. Her yeni yatırım ve her yeni ekonomik aktivite ile yeniden şekillenen yerellikle birlikte ortaya çıkan ekonomik, mekânsal ve toplumsal değişimler, bölgenin ve yerelliğin totalde coğrafi işbölümü içerinde oynadığı rolün değişebileceğine işaret etmektedir (Massey, 1984, s.118).

Yerel değişimler, basitçe genel süreçlerdeki değişimlerin bir yansıması olarak ele alınmamalıdır. Yerelliklerin kendine özgü, uzun ve karmaşık bir yapılanma süreci vardır. Bu sebeple yerellikler, ulusal ya da uluslararası ölçeğin etkili olduğu pasif bir mekânsal örgütlenme şekli olarak yorumlamamalıdır. Yerel düzeyde, hali hazırda bulunan çeşitli koşulsallıkların genel süreçlerin işeyişi üzerinde etkili olduğu unutulmamalıdır (Massey, 1984, s.119).

Massey, kapitalist üretimin mekânda pek çok farklı biçimde örgütlenebileceğini ve üretim ilişkilerinin de mekân üzerinde pek çok farklı biçimde yapılanabileceğini göstermiştir. Bu sebeple Massey'in çalışmasının amacı genel geçer bir model oluşturmak değil, sermayenin esnekleşip adapte olabildiği sayısız durumu inceleyebilmek ve kavramsallaştırabilmek için bir yaklaşım oluşturmaktır (Massey, 1984, s. 69). Bu bağlamda değerlendirildiğinde, Massey'in eşitsiz gelişme teorisi, ampirik datayı teori içerisine yerleştirebilmesi ve farklılaşan bölgesel örüntüleri kapitalizmin süreçleri içerisinden açıklayabilmesi açısından taşıdığı önemlidir. Bunu yaparken yerelliklerle genel süreçleri, yerelliğin biricikliğini göz ardı etmeden bir araya getirebilmesi ise, farklılıkları ön planda tutan mekânı, eşitsiz gelişme sürecini açıklayan bir unsur olarak ele aldığını göstermektedir.

3.5. Sonuç

Sunulan tartışmalar çerçevesinde biricikliği vurgulayan mekânsal bakış açısının, coğrafi farklılıkların eşitsiz gelişme sürecinde, tarihsel bir "ileri-geri" olma haline

indirgenmemesi açısından önem taşıdığı görülmüştür. İndirgemeci yaklaşım, gelişememenin sebebini toplumlara yüklediği ve zamanın akışıyla ileriye doğru bir gelişme yaşanacağı yanılgısını beslediği için, eşitsiz gelişmenin kapitalizme içkin bir sorun olduğu gerçeğini perdelemektedir.

Kapitalizme içkin yapısal bir sorun olan eşitsiz gelişmeyi daha iyi anlayabilmek için, kapitalizmin işleyişinin de daha iyi anlaşılması gerekmektedir. Mekânsal bakış açısının gerekliliği, bu noktada yeniden belirmektedir. Her zaman yayılmacı eğilimlere sahip olan kapitalizm, özellikle ulaşım ve iletişim teknolojilerinin gelişimiyle sermayenin coğrafi hareketliliğini arttırmıştır. Hem sermayenin hareketliliğini ve sonuçlarını anlamak hem de kapitalizmin mekânı nasıl kullandığını analiz etmek için de mekânsal bakış açısına ihtiyaç vardır.

Bu noktada başvurulan Harvey'in teorisi, eşitsiz gelişmenin farklı toplumsal ve ekonomik süreçleri içerisinde barındıran karmaşık bir süreç olduğunu belirtmiş, ancak bu süreçleri açıklarken çoğunlukla mekânı sermaye hareketlerinin bir sonucu olarak ele almıştır. Smith ise, eşitsiz gelişmeyi açıklarken göreli ve mutlak mekân kavramlarını kullanarak, mekânın kapitalizm için mesafeden daha fazlası olduğunu, kapitalizmin bir unsuru olduğunu göstermiştir. Ancak eşitsiz gelişmeyi sermayenin gidip gelen hareketine bağlaması, eşitsiz gelişme sürecini anlamak için yeterli açıklamayı sağlayamamaktadır. Massey ise, eşitsiz gelişme sürecini açıklarken genel kapitalist süreçlerin yanında yerelliklere de yer vererek mekânsal farklılaşmanın eşitsiz gelişme içerisindeki rolünü açığa çıkarmıştır.

4. TÜRKİYE'DE EŞİTSİZ GELİŞME TARTIŞMALARI: 1923-2014

4.1. Giriş

Bu bölüm, Türkiye'nin eşitsiz gelişme sürecinin Türkiye'de nasıl ele alınıp tartışıldığına ve bölgesel eşitsizliğin giderilmesine yönelik geliştirilen politikalara odaklanmaktadır. Bu bölümde sunulan ekonomik, politik, toplumsal ve entelektüel çerçeve, hem Türkiye'deki bölgesel eşitsizlik sürecini anlamak, hem de bu sürecin mekânsal bakış açısıyla ele alınmasının eşitsiz gelişme tartışmalarına sunabileceği katkıları vurgulamak açısından önemlidir.

Bu bölümde Korkut Boratav'ın Türkiye'nin iktisat tarihi çalışmalarındaki dönemselleştirmesi temel alınarak, Türkiye'nin 1923-2014 yılları arasında ekonomi politikaları, önemli toplumsal ve siyasi olaylarla, akademik ve entelektüel tartışmalar, bir bütün içerisinde değerlendirilmeye çalışılmıştır.

4.2. Tarihsel, Ekonomik ve Siyasi Bağlam İçerisinde Gelişme ve Kalkınma Tartışmaları

4.2.1 Açık ekonomi koşullarında yeniden inşa: 1923- 1929 dönemi

Korkut Boratav (2014, s.39), 1923-1929 döneminin iktisat politikaları ve resmi iktisat görüşleri bakımından 1908-1922 dönemiyle bir süreklilik içinde olduğunu belirtmektedir. 1923-1929 yılları arasında uygulanan ekonomi politikalarının belirlenmesinde rol oynayan Milli İktisat Okulu'nun korumacı ve sanayileşmeci yönelimleri, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Antlaşması ile gümrük politikasına konan engeller yüzünden geri planda kalmıştır. 1923 sonrası iktisat politikalarında, devlet desteğiyle yerli burjuvazi yetiştirilmesi kalkınma ve modernleşmenin temel mekânizması olarak görülmüştür (Boratav, 2014, s.40).

Aynı dönemi inceleyen İsmail Cem (1997, s.288-289), 1930'lu yıllara kadar uygulanan milli iktisat politikalarını "devletçilik görünümündeki liberal politikalar" olarak tanımlamaktadır. Cem (1997, s.288) İzmir İktisat Kongresi'nde açıklanan "Devletin görevi, ancak hususi sermayenin yetmediği iri müesseseleri kurmak için yatırım yapmasıdır" açıklamasının, liberalizmin özü olan "ferdin yapamadığını devlet yapar" prensibiyle örtüştüğünü belirtmektedir. Liberalizmle ortak noktaları olduğunu

belirttiği milli iktisadın amacının ise, kişilerin zenginleşmesiyle devleti kalkındırmak olduğunu belirtmektedir.

Boratav gibi, Cem de (1977, s.295-296), milli burjuvanın oluşturulmasının ekonomik kalkınmanın yapı taşlarından biri olarak görüldüğünü belirtmektedir. Bu sebeple ekonomiyi kalkındırma amacıyla gerekli görülen milyonerleri var etmek için, özellikle yabancıların ve azınlıkların elinde bulunan ekonomik güçlerin yerli tüccarlara devredilmesi, milli iktisat politikasının milli ayağını oluşturmaktadır.

Görüldüğü üzere bu dönemde uygulanan ekonomi politikalarındaki hedef, ekonomik kalkınmayı gerçekleştirebilmektir. Yerli burjuva oluşturulması ve devletin ekonomiye müdahalesinin ancak özel teşebbüslerin yetersiz kaldığı noktalarda mümkün olabileceği görüşleri, hedeflenen ekonomik kalkınmanın liberalizme dayanan kapitalist üretim biçimine geçiş ile mümkün olacağı görüşünü desteklemektedir.

Çağlar Keyder (1995, s.278), Birinci Dünya Savaşı sırasında nüfusta yaşanan değişimler sonucunda, Cumhuriyet'in ilk yıllarında bölgesel eşitsizliklerin artmış olabileceğini belirtmiştir. Bu dönemin mekân politikalarına bakıldığında, ekonomik kalkınmada bölgeler arasında denge sağlanmaya çalışıldığı görülmektedir.

İlhan Tekeli (2008, s.52), Cumhuriyet dönemi mekân organizasyonunun temel özelliğinin Osmanlı dönemine, özellikle de dış ilişkilere bir reaksiyon niteliğinde olduğunu belirtmiştir. Kurtuluş Savaşı'nda mekân organizasyonu ve ulaşım sorunlarının deneyimlenmesi, savaştan sonra bilinçli bir nüfus ve ulaşım politikasının uygulanmasına ve mekân organizasyonunda önemli değişiklikler yaşanmasına sebep olmuştur. Özellikle erken Cumhuriyet döneminde, Osmanlı'ya reaksiyonun belirginleştiği dönemde uygulanan politikaları Tekeli (2008, s.53-54) dört başlıkta toplamıştır:

1. Yeni yönetimsel ve kültürel merkezin Ankara'ya taşınması.
2. Birçok il merkezinin çevrelerine ve bölgelerine sosyal değişmeyi yayacak şekilde modern şehirlere dönüştürülmesi.
3. Demiryollarında kolonyal yapının ağaç sisteminden ağ şemaya geçilmesi ve karayollarının demiryollarını destekleyecek şekilde planlanması.
4. Büyük devlet sanayilerinin küçük Anadolu şehirlerine yerleştirilmesi.

Ulus bilinci yaratmak için uygulanan bu politikalar (Tekeli, 1998, s.2), aynı zamanda bölgeler arasında dengenin oluşturulmasına da katkı sağlamıştır. Yeni kurulan bir ulus-devlet olarak Türkiye'de, ulus bilincinin oluşturulması ve ulus olmanın

gerekliliklerinin tamamlanması önem arz etmiştir. Bu sebeple ilk olarak, başkent İstanbul'dan Ankara'ya taşınmıştır. Başkentin taşınması, hem Türkiye'nin Osmanlı İmparatorluğu'ndan farklı olarak yeni kurulan bir ulus devlet olduğunu vurgulaması açısından, hem de başkentin etkisinin İç Anadolu'ya ve diğer bölgelere yayılması açısından önemlidir. Ülkenin batısında yer alan İstanbul'un hem ekonomik hem de siyasi anlamda ülkenin özellikle doğuda kalan bölgelerine etki etmesi, Ankara ile kıyaslandığında daha zordur. Dolayısıyla ulus devletin merkezi yönetiminin, tüm coğrafya üzerinde eşit şekilde etkili olabilmesi için başkentin coğrafi konumu önemlidir.

Bahsedilen etkini yoğunlaştırılması için uygulanan bir diğer politika da, demiryolu ağının genişletilmesidir. Demiryolu ağı, ulus devletin ihtiyaç duyduğu mekânsal bütünlüğü sağlayacak, aynı zamanda bütünleşik bir iç pazar oluşturacaktır (Tekeli, 1998, s.2). Bu dönemde demiryolu Anadolu şehirlerini limanlara bağlayan bir ağ şeklinde planmış ve yeni hatların yapımı, bu plana uygun şekilde gerçekleşmiştir. Bu şekilde, küçük Anadolu kentlerine fabrika kurulması ve kurulan fabrikalarla gelişen illerin kendi kendine gelişir hale gelmesi planlanmıştır (Tekeli, 2008, s.55). Ancak Tekeli (2008, s.56), fabrikaların kurulmasıyla yaşanması planlanan gelişmenin, fabrikaların il merkezi dışında kurulması ve dışa kapalı örgütlenme biçimleri nedeniyle oldukça sınırlı kaldığını, fabrikaların genellikle bürokratlara sosyal tesis sağladığını belirtmiştir. Yine de gelişme açısından bölgeler arasında bir denge kurmayı hedefleyen Cumhuriyet dönemi mekân planları, bir ölçüde bu hedefini yerine getirebilmiştir. Doğu Anadolu bölgesinde belirgin bir gelişme hızı yakalanmasa da özellikle Eskişehir ve Ankara gibi İç Anadolu illerinin hızla büyümesi, bu dönemde uygulanan mekân politikasının bir sonucudur (Tekeli, 2008, s.57).

Bölgesel eşitsizliklerin giderilmesine ve ulus-devletin mekânının oluşturulmasına katkı sağlayan bu politikaların oluşumunda siyasi ve ekonomik bakış etkili olmuştur. Dolayısıyla, politikaların sonucunun coğrafya üzerinde etkisi olsa da, coğrafyanın politika oluşumundaki etkisi tartışmalıdır (Tekeli, 2013, s.44).

Uygulanan ekonomi ve mekân politikasına bakıldığında, çökmekte olan bir imparatorluğun ve Birinci Dünya Savaşı'nın yükünü taşıyan Türkiye Cumhuriyeti'nin önceliklerinden birinin ekonomik kalkınma olduğu görülmektedir. Kalkınma anlayışı, tüm ulusu birleştirmeyi hedefleyen, bu sebeple ülkenin tamamını kapsayan ve geri kalmış bölgelere öncelik veren bir anlayıştır.

Bütün bu gelişmelerin yaşandığı 1923-1929 yıllarında, özellikle 1929 yılı önemli bir dönüm noktası teşkil etmektedir. Bunun sebebi 1929 yılının Lozan Antlaşması'ndan bağımsız olarak yeni bir gümrük tarifesi uygulamanın mümkün olduğu, Büyük Buhran'ın yaşandığı ve Osmanlı'dan kalan borçların ödenmeye başlanacağı tarih olmasıdır (Boratav, 2012, s.48). Bu değişiklikler de Türkiye'de uygulanan ekonomi ve bölgesel eşitsizlik politikalarının şekillenmesinde etkili olmuştur.

4.2.2 Korumacı-devletçi sanayileşme: 1930-1939 dönemi

Boratav'a göre (2014, s.59), bu dönemdeki iktisat politikalarının belirleyici özellikleri korumacılık ve devletçiliktir. Dünyada Büyük Buhran'ın etkileri hissedilirken, Türkiye ekonomisinin dışa kapanarak devlet eliyle bir milli sanayileşme denemesi içine girmesi, bu dönemin aynı zamanda ilk sanayileşme dönemi şeklinde adlandırılmasını da mümkün kılmıştır. Dışa kapanan üçüncü dünya ülkelerinin çoğunun ithal ikameci yatırımlarla bu dönemde sanayileşmesi bu durumun bir örneğidir (Boratav, 2014, s.64).

Bu dönemde uygulanan devletçi politikaların bir sonucu olarak devletin, yatırımcı, işletmeci ve denetleyici bir unsur olarak iktisadi hayatın gelişimine ve işleyişine büyük ölçüde egemen olduğu görülmektedir (Boratav, 2014, s.68). Ancak Boratav'ın (2014, s.65) dikkat çektiği noktalardan biri, devletçiliğin Türkiye'de kapitalist bir gelişme modelinin bir parçası olarak uygulanan bir politika olduğudur. Başka bir deyişle, uygulanan devletçi politikalar, kapitalist sistem dahilinde şekillenen ve bu sistemin devamını sağlayacak nitelikteki politikalar olarak değerlendirilebilir.

Bu dönemde uygulanan devletçiliğin yanı sıra özel sektörü kayıran politikaların da varlığına vurgu yapan isimlerden olan Cem'e (1977, s.298-299) göre, 1929 Buhranı ve Osmanlı borçlarının ödenmesinin kabulüyle şekillenen ve uygulanan devletçi politikaların yanında özel teşebbüsün de korunması, uygulanan devletçi politikanın bir seçim değil, bir zorunluluk olduğunu göstermektedir. Yani devletçilik, dış etkenlerden korunmak ve Osmanlı borçlarını ödeyebilmek için pratik nedenlerle seçilmiş bir politikadır. Bu faktörler olmasa, devletçilik yerine önceki dönemde uygulanan milli iktisat politikaları devam edecektir.

Bu dönemde uygulanan devletçilik politikasının iki unsuru olduğunu belirten Behice Boran (1968, s.27), özellikle CHP'nin devletçilik anlayışının "umumi

menfaatler" yani devletin kendisinin yapmakta yarar veya zorunluluk gördüğü işleri yapması ile şahısların yapamadığı ya da yapmak istemediği işleri kendi üstüne alması arasında gidip geldiğini belirtmektedir. İki unsurun ortak noktası ise, devletin özel teşebbüs alanını domine etmemesine verilen önemdir. Boran (1968, s.27-28), devletçiliğin toplumun sınıfsal yapısı göz önünde bulundurulmadan uygulanması nedeniyle, varlıklı sınıfların çıkarlarına hizmet eden bir politikaya dönüştüğünü belirtmektedir. 1930 yılından sonra, devletin kurmaya başladığı fabrikaların ve sanayiye yönelik yapılan yatırımlarının, aslında devlet korumasında gelişen bir özel sektörün varlığını ortaya çıkarması, bu durumun örneklerinden biridir. Diğer bir örnek ise, devlet ihaleleriyle burjuvazinin yaratılmasıdır. Bu ihalelerde hem devletin üst düzey politikacı ve bürokratlarına imtiyaz tanıması, hem de özel sektör tarafından üretilip satılamayan fazla ürünü devletin alması yoluyla özel sektör korunmaya ve geliştirilmeye çalışılmıştır. Bu çerçeveden bakıldığında, Boran'a (1968, s.28) göre devletçilik, "halkçı bir devletçilik, yani halk çoğunluğunun denetim ve hizmetinde bir devletçilik değil, bir devlet kapitalizmi şeklinde gerçekleşmiştir".

Bu dönemde uygulanan devletçi politikalar ve bütünlüklü bir iç pazar oluşturma isteği, bölgeler arası eşitsizliğin giderilmesine katkıda bulunmuştur. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nda bölgeler arasındaki eşitsiz gelişmeyi dengelemek adına özel yatırımların az gelişmiş bölgelere yapılmasının yolları aranmıştır (Eşiyok, 2009'dan aktaran Eşiyok, 2012, s.203). Bu planda kurulacak olan sanayi tesislerinden dördünün İstanbul, İzmit, Gemlik ve Bursa'ya kurulması, üçünün Kütahya, Nazilli ve Bodrum'a kurulması planlanmıştır. Akdeniz, Karadeniz, İç Anadolu ve Doğu Anadolu'ya ikişer tesisin kurulması planlanırken Güneydoğu Anadolu'ya sanayi tesisi kurulumu ön görülmemiştir (Eşiyok, 2012, s.203).

Bölgesel bütünleşmenin bu dönemde üzerinde durulan bir konu olduğu, bu dönemde İsmet İnönü tarafından hazırlanan ve 1935 yılında Atatürk'e sunulan rapor[7] ile Celal Bayar'ın hazırladığı Şark Raporu'na[8] bakıldığında da anlaşılmaktadır. Celal Bayar (2009, s. 63-64) Şark Raporu'nda Doğu illerinin Cumhuriyet kuruluncaya kadar gerçek

[7] Bu rapor, İsmet İnönü'nün 1935 yılı baharında Karadeniz ve Doğu illerini kapsayan bir geziye çıkmasının ardından, 21 Ağustos 1935 yılında hazırlanarak Atatürk'e sunulmuştur. Raporda, gezi kapsamındaki illerin tek tek analizi yapılmış ve Dersim sorunlarına ilişkin alınması gereken önlemler sıralanmıştır (Mumcu, 2002, s.73).

[8] Bu rapor, Celal Bayar'ın iktisat vekili olduğu dönemde hazırlanmış ve Aralık 1936 tarihinde dönemin Başvekili İsmet İnönü'ye verilmiştir (Gürsoy, 2006, s. 9). Rapor, Celal Bayar'ın 1936 senesinde Fuad Ağralı, Halil Fehmi ve Maliye Vekili ile birlikte Zonguldak'tan başlayarak Sinop, Samsun, Ordu, Trabzon, Rize, Artvin, Ardahan, Kars, Çıldır, Iğdır, Beyazıt, Erzurum, Van, Muş, Siirt, Diyarbakır, Malatya, Mersin ve Konya illerine uğradığı gezisi sırasında edindiği izlenimlere dayanarak yazılmıştır (Gürsoy, 2006, s.18).

anlamda egemenlik altına alınamadığını, hatta Cumhuriyet'in ilanından sonra bile, tam anlamıyla bu illerde devletin etkisinin yerleşmediğini belirtmiştir. Özellikle Şeyh Sait ve Ağrı isyanlarından sonra, Doğu illerinde yaşayan vatandaşların devlete bağlanması için daha da fazla çalışılması gerektiğini, bu sebeple Kürt vatandaşların okutularak devlet işlerinde görev alması gerektiğini belirtmiştir. Kürt vatandaşların devlet kurumlarında görev almasının ise sisteme bağlanması, böylece işe alımlarda kişisel görüş ve keyfi hareketlerin önüne geçilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Cumhuriyet'in ilanından itibaren önemli bir sorun olan bölgesel bütünleşme, özellikle Doğu Anadolu bölgesi için farklı bir anlam ifade etmektedir. Bölgenin Kürt yoğunluklu etnik yapısı, Osmanlı döneminden itibaren yaygın olan ağalık sistemi ve ona bağlı olarak gelişen ekonomik yapı ile bölgenin dağlık coğrafi yapısı, bu bölge için bütünleşmenin farklı anlamlarda ele alınmasına sebep olmuştur. Bu bağlamda bölgesel bütünleşme, bölgenin Türkleştirilmesi anlamını taşıyabilirken, başka bir açıdan bölgedeki ekonomik yapının kapitalist üretim biçimine dönüştürülmesi ya da bölgeye ulaşılabilirliğin artması anlamına gelebilir.

Türkiye'nin iktisadi bölgelere ayrılması fikri de ilk olarak bu dönemde, 1933 yılında ortaya çıkmıştır. Atatürk'ün ülkenin iktisadi mıntıkalara ayrılması ihtimalini açıklaması üzerine, dönemin etkili isimlerinden biri olan Şevket Süreyya, Sovyetler Birliği'nin planlama deneyiminden hareketle "Türkiye'nin İktisadi Mıntıkalara Bölünmesi-Rayonlaştırma" başlıklı yazısını aynı yıl yayınlamıştır (Tekeli, 2013, s.45).

Devletçilik ve kalkınma üzerinde tartışmaların yoğun olarak yaşandığı mecralardan biri de Kadro dergisidir (Bursa, 2011, s.63). Kadro dergisinde toplanan ve devletçilik ilkesini benimseyen aydınlar da, kalkınma ilkeleri üzerinde tartışmışlardır.

Bursa (2011, s.66) Kadro dergisinin, sanayileşme tartışmalarının yoğunlaştığı dönemde, "iktidarın devletçilik ve sanayileşme görüşlerini sistemleştirmek üzere" yayınlanmaya başladığını belirtmektedir. Kadrocuların üzerinde durdukları konuların arasında, sanayileşme, dış ticaret, toprak reformu ve planlama bulunmaktadır (Bursa, 2011, s.66-67). Kadro dergisi, Şevket Süreyya (Aydemir), Vedat Nedim (Tör), Burhan Asaf (Belge), İsmail Hüsrev (Tökin), Yakup Kadri (Karaosmanoğlu) ve M. Şevki (Yazman) tarafından kurulmuştur. Özellikle Şevket Süreyya ve Yakup Kadri, derginin en etkin isimlerindendir (Kayalı, 2000, s.15).

Kayalı (2000, s.16), Kadroculuğun temel niteliğini "Kemalizmle uyumlu bir milli kurtuluş hareketleri teorisi, daha doğrusu ideolojisi üretmek" şeklinde yorumlamıştır.

Bağımsızlık ve devletçilik, bu ideolojinin iki belirgin ayağı olarak ön plana çıkmıştır. Kayalı (2000, s.16), ekonomik bağımsızlığın savunulmasını, kendi içine kapanan toplumların olduğu bir dönemde, olağan olarak nitelendirmektedir. Başka bir deyişle ekonomik bağımsızlığın, dönemin konjonktürüne bakıldığında, zaten baskın bir fikir olduğunu belirtmektedir. Devletçiliğin ise, inkılabın özgünlüğü saplantısı nedeniyle, sadece ekonomi politikası olarak değil, aynı zamanda bir sistem olarak da algılandığını belirtmektedir (Kayalı, 2000, s.17). Bu durumda Kayalı (2000, s.17), Kadroculuğun ekonomik alandaki siyasetini "Devletçilik bir ekonomik sistem şeklinde değerlendirilince de zaten sınıflaşmanın belirginleşmediği bir toplumun sanayileşmek suretiyle gene sınıflaşmanın oluşmayacağı kalkınmış bir topluma dönüştürülmesi" şeklinde özetlemiştir.

Devlete verilen önemi, Kadroculların Türkiye adına hedefledikleri topluma ulaşmak için izledikleri yolda da görmek mümkündür. Aydın kadronun geleneksel halkı kültürel anlamda değiştirebileceğine olan inanç, birey yerine devlet anlayışının desteklenmesine ve devletin, aydınların anlayışıyla paralellik göstermesine neden olmuştur (Kayalı, 2000, s.17). Kadroculların dergi kapandıktan sonra bürokratik görevlerde yer almaları da bunu doğrular niteliktedir (Kayalı, 2000, s.20).

20 Haziran 1962 tarihinde Yön dergisinin 27. sayısında yayınlanan, Kadro dergisinin kurucularından Şevket Süreyya ile Türkkaya Ataöv'ün yaptığı söyleşiye bakıldığında, Kadro hareketinin, aydınların millet yapısını tasarlama, ideolojisini sistemleştirme ve millet yapısında devletçi anlayışın egemen olması temeline dayandığı görülmektedir. Yapılan söyleşide Süreyya, Türkiye'nin kendine has bir gelişme yolu takip etmesinin gerekli olduğunu ve bu yolun klasik kapitalizm olamayacağını düşündüğünü belirtmiştir. Bir dönem Moskova'da bulunan ve Marksist bir eğitim veren bir üniversitede öğrenim gören Süreyya, sınıf çatışmasının yanı sıra sömürge, yarı-sömürge ve metropoller, yani sanayisi gelişmiş ileri memleketler arasındaki çatışmanın da en az sınıf çatışması kadar önemli olduğunu vurgulamıştır. Bu sebeple İstiklal Savaşı'nı kazanan Türkiye, yarı sömürge konumunu değiştirerek diğer sömürge ülkelere örnek olmuştur. Bu önemli örneği sürdürebilmek için Süreyya, Milli Kurtuluş Mücadelesinin ideolojik prensiplerinin sistemleştirilip izah edilmesinin hem Türkiye hem de sömürge ve yarı sömürge konumunda bulunan ülkeler açısından da önem teşkil ettiğini iddia etmiştir. Süreyya'ya göre, Kemalist bir hareket olan Kadro hareketinin asıl amacı Atatürk önderliğinde yaşanan inkılabın ideolojik prensiplerinin sistemleştirilmesi,

inkılabın gelişmesine önderlik etmesidir. Ancak savaşı kazanan Türkiye'nin planlı devletçilikle ve sermayeyi devletin elinde toplayarak sınıfsız bir millet yapısı oluşturması da en az İstiklal Savaşı'nı kazanmak kadar önemli görülmüştür.[9]

Süreyya (1968, s.78-79), Kurtuluş Savaşı sonucu Türkiye Cumhuriyeti'nin bağımsızlığını ilan etmesiyle birlikte, Türkiye'nin kendine özgü ekonomik ve sosyal yapıları üreteceğini belirtmiştir. Başka bir deyişle, sömürgeci düzene dahil olmadığı için, ne sömürülen ne de sömüren devletlerin toplumsal ve ekonomik yapılarıyla benzerlik göstermeyen Türkiye, kendi özgün yapısını oluşturacaktır. Süreyya'ya (1968, s.232-233) göre, bu özgün yapıdaki toplumda devlet, sanayileşme sürecinde ortaya çıkabilecek olan sınıfsal çelişkileri ve mülkiyet ilişkilerini düzenleyici bir role sahiptir. Özel sektör ise toplumsal yaşamın temelini oluşturan ekonomik ilişkiler içerisinde kısıtlı bir role sahip olacaktır. Ancak çoğunlukla devlet kontrolünde olan ekonominin dış pazara tamamen kapanarak kendi içerisine dönmesi fikri de desteklenmemektedir.

Özetle, Süreyya yarı sömürge konumunda olan Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik yapısının Kurtuluş Savaşı ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte yerini milli ve bağımsız bir ekonomik yapıya bıraktığını savunmaktadır. Bu ekonomik yapı ise, sömüren ve sömürülen olmak üzere ikiye ayrılan sömürgeci dünya düzeninin dışında kaldığı için özgün ve oldukça önemlidir. Bu özgün konum, ülkenin kendi toplumsal yapısının oluşmasına zemin hazırlayacak ve Türkiye'nin bu dönüşümü diğer sömürge konumunda olan ülkelere de örnek olacaktır. Bu dönüşümün en büyük aktörü ise devlettir. Kadro hareketi de bu dönüşümün ideolojisinin oluşturulmasına rol alarak hem sömürülen ülkelere örnek olunmasına, hem de hedeflenen dönüşümün gerçekleşmesine katkı sağlayacaktır.

Dönemin genel bir değerlendirmesi yapıldığında, hem ekonomik hem de siyasi düşünceye devletçi bir kalkınma fikrinin hakim olduğu görülmektedir. Kalkınma düşüncesi içerisinde bölgesel eşitsizlik sorunu da gündeme gelmiş ve konuyla ilgili ekonomik önlemler alındığı görülmüştür.

[9] http://www.turksolu.com.tr/191/ataov191.htm , Erişim tarihi: 05.02.2016

4.2.3 Bir kesinti, İkinci Dünya Savaşı: 1940-1945 dönemi

İkinci Dünya Savaşı esnasında yaşanan ekonomik ve toplumsal gelişmeler, Cumhuriyet'in ilanından itibaren süregelmekte olan politikaların değişimine zemin hazırladıkları için önemlidir.

İkinci Dünya Savaşı, Türkiye savaşa girmese de, ekonomik anlamda savaşın etkilerinin hissedildiği yıllar olmuştur. Bu dönemde özellikle tüm üretken sektörler ve milli gelir daralmıştır (Boratav, 2014, s.86). Bunun yanında, nüfusun büyük bölümünün askere alınması ve savunmaya ayrılan bütçe nedeniyle savaş öncesinde yapılan planlamalar da ertelenmiştir (Boratav, 2014, s.81).

Cem (1977, s.309), Cumhuriyet idaresinin üzerine kurulu olduğunu belirttiği eşraf, bürokrat ve tüccardan oluşan üçlü bir sacayağının, İkinci Dünya Savaşı döneminde eşraf ve tüccarın, bürokratların savaş yıllarında sürdürdüğü politikalara güvenmemesi sebebiyle dağılacak hale geldiğini belirtmiştir. Bu politikalar arasında özellikle iktidarın savaş yıllarında kaynakların boşa harcanmasını önleme amacıyla çıkardığı Varlık Vergisi ve Milli Korunma Kanunu'nun etkisi belirgindir. Özellikle Varlık Vergisi bir yandan azınlıklara ait mülkün ucuza satılmasıyla yerli burjuvazinin güçlenmesine katkı sağlarken diğer yandan da yerli burjuvazinin kendini de tehdit altında hissetmesine sebep olmuştur (Cem, 1977, s.320-322).

Bu yıllar arasında, 1933 yılından beri üzerinde düşünülen Türkiye'nin iktisadi bölgelere ayrılması konusu, 1941 yılında dönemin Eğitim Bakanı Hasan Ali Yücel tarafından ilk, orta ve lise öğrenimde coğrafya programının düzenlenmesi amacıyla düzenlenen Birinci Coğrafya Kongresi'nde ele alınmıştır. Kongrede belirlenen bölge ayrımı, Türkiye'nin iktisadi bölgelere ayrılması ihtiyacını gidermese de, konunun coğrafyacılar tarafından ele alınması açısından önemlidir. Kongre sonrasında özellikle İstanbul Üniversitesi ve Ankara Üniversitesi'nde coğrafya alanında bilimsel faaliyetler sürdürülse de, coğrafya ile ekonomi arasındaki bağ henüz kurulamamıştır (Tekeli, 2013, s.45).

Kaçmazoğlu (2012, s.65), Türkiye'nin İkinci Dünya Savaşı sonrası yaşadığı değişimleri iki grup altında toplamıştır. Bunlardan ilki, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) özelinde Batı ile yakınlaşma çabaları, ikincisi de yakınlaşma çabalarının sonucu

olarak çok partili sisteme geçilmesi ve Batı düzeni doğrultusunda Türkiye'nin toplumsal, ekonomik ve siyasal sisteminin yeniden yapılanmasıdır. Bu tarihten sonra Türkiye Anglo-Sakson dünyasını örnek alarak, toplumsal yapısını bireyci ve liberal bir Batılılaşma çizginin doğrultusunda yeniden şekillendirme sürecine girmiştir (Kaçmazoğlu, 2012, s.66).

4.2.4 Dünya ekonomisiyle farklı bir eklemlenme denemesi: 1946-1953 dönemi

Boratav (2014, s.93-94), çok partili parlamenter sisteme geçiş yılı olan 1946 yılının seçimlere katılacak partilerin işçi, köylü, esnaf gibi kalabalık halk kesimlerinin ekonomik ve sosyal isteklerini dikkate almak zorunda kalmaları sebebiyle siyasi; on altı yıldır kesintisiz olarak izlenen kapalı, korumacı, dış dengeye dayalı ve içe dönük iktisadi politikaların adım adım gevşetildiği, ithalatın serbestleştirildiği, dış açıklar sebebiyle dış yardım ve yabancı sermaye yatırımlarına bağımlı bir ekonomik yapının köklenmesi sebebiyle de iktisadi bir dönüm noktası olduğunu belirtmiştir.

Bu ekonomik yapının köklenmesindeki önemli etkenlerden biri ABD'nin İkinci Dünya Savaşı sonrası şekillenen kapitalist dünya sisteminin lideri olması ve Türkiye'nin bu sistem içinde Amerika'nın etki alanı içerisinde yer almayı seçmesidir. Serbest ticaret doktrini ile sermaye hareketlerine konan engellerin hafiflemesinin de yardımıyla genişleme sürecine giren kapitalist sistem, Amerikan kaynaklı yatırımlar, dış yardım ve kredileri de araç olarak kullanmıştır. "Dış yardımsız kalkınmak imkansızdır" ifadesi, kapitalist dünya ekonomisinin savaş sonrası dönemde yarattığı dönüşümü özetler niteliktedir (Boratav, 2014, s.96-97).

Türkiye, Amerika'nın etki alanı içerisinde yer alırken, Amerika'nın kontrolündeki uluslararası kapitalist düzene eklemlenmekte güçlükler yaşamıştır. Bu güçlükleri aşmak için, "dış yardımsız kalkınmak imkansızdır" ifadesine uygun olarak Amerika'dan yardım alınmış ve Amerikalı uzmanlar devletçi politikaların terk edilmesi ve özel teşebbüsün güçlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir (Bursa, 2011, s.120).

1947 yılında Türkiye, dış yardım alabileceği ve uluslararası kapitalist sisteme eklemlenmesi sürecinde fayda sağlayacağı düşüncesiyle IMF, Dünya Bankası ve Avrupa İktisadi İşbirliği Örgütü'ne üye olmuştur (Boratav, 2014, s.100). Dünya ekonomisine eklemlenme, özel teşebbüsün güçlendirilmesi ve yabancı sermayeye

uygulanan kısıtlamaların kaldırılması yönünde ilerleyen ekonomi politikaları, 1950 yılındaki seçimle iktidara gelen Demokrat Parti (DP) tarafından da sürdürülmüştür.

Cem (1977, s.388-389) kendinden önce iktidarda olan Cumhuriyet Halk Partisi (CHP) ile benzer ekonomi politikaları uygulayan DP'nin ortaya çıkışı ve desteklenmesinde, bir önceki dönemde yaşanan bürokrat ve tüccar-eşraf ayrışmasının önemli bir payı olduğunu belirtmiştir. CHP'nin uyguladığı ekonomi politikalarından memnun olmayan eşraf ve tüccar kesimi, seçimlerde DP'yi desteklemiştir. Bunun yanında DP, Batılılaşma ile özdeşleştirilen CHP'ye karşı İslamcı kitlelerin desteğini de arkasına almıştır (Cem, 1977, s. 399).

Bu dönemde uygulanan ekonomi politikalarına şekil veren en önemli unsur Marshall Planı [10] olmuştur. İkinci Dünya Savaşı'nın ardından Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği ile ABD arasında yaşanan sosyalizm-kapitalizm çekişmesi, oluşmaya başlayan yeni ekonomik düzeni belirleyen en önemli etkenlerden biri olmuştur. Bu çekişmede avantaj sağlamayı hedefleyen ABD, 1947 yılında başka ülkelerin ekonomilerini, yeni uluslararası ekonomik düzene dahil etmek amacıyla hazırlanan Marshall Planı'nı dünyaya duyurmuştur (Tören, 2007, s.143). Türkiye'nin ise Marshall Planı'ndan kredi alan ülkeler arasına katılması 4 Temmuz 1948 tarihli Ekonomik İşbirliği Anlaşması ile mümkün olmuştur (Tören, 2007, s.167). Bu anlaşmanın dikkat çeken noktalarından biri anlaşma dahilinde antikomünist düzenlemelerin uygulamaya sokulmasıdır. Bu çabanın en belirgin örneği, bu dönemde sıkça kullanılan "ferdi hürriyet", "hür müessese", "hakiki istiklal" gibi bireyselliği ve özgürlüğü vurgulayan kavramlardır (Tören, 2007, s. 171-172). Bu durumda, planın ülkenin sadece ekonomik düzenini değil, bu düzeni destekleyici ve devamlılığını sağlayıcı nitelikteki ideolojisini de düzenlemeyi hedeflediği görülmektedir.

Marshall Planı kapsamında hazırlanan Thornburg ve Hilts raporlarına bakıldığında, devletin özel sektörün sermaye birikimi sürecinde kolaylaştırıcı bir rolü olduğu görülmektedir. Özel sektör ve ekonominin gelişiminin ise tarım ürünleri ihracatı ile başlayıp basit tüketim ürünleri imal edilmesi, sonrasında ise sanayileşme ile tamamlanması ön görülmüştür (Tören, 2007, s.184).

---

[10] ABD Dışişleri Bakını George C. Marshall'ın 5 Haziran 1947 tarihinde İkinci Dünya Savaşı sonrası ekonomisi bozulan Avrupa'ya yardım edileceğini açıklaması üzerine Marshall Planı ile ilgili çalışmalar başlamış, 12 Temmuz 1947'de Marshall Planı'nın detaylarını tartışmak üzere düzenlenen konferansa on altı devlet katılmıştır. 17 Aralık 1947'de ABD'de çıkarılan bir kanunla, yapılması planlanan 522 milyon dolarlık yardım yasalaştırılmıştır (Oğuz, 1951, s. 5-7).

Marshall Planı'nda ön görülen bu kalkınma anlayışı, W. W. Rostow'un (1959, s.1) geleneksel aşama, harekete geçiş aşaması, kalkış aşaması, olgunluk aşaması ve kitle tüketim aşaması şeklinde tanımladığı ekonomik gelişmenin beş aşaması ile paralellik göstermektedir. Bu beş aşama, Batı toplumlarının deneyimlerinin genellenmesiyle diğer ülkelerin de benzer aşamalardan geçmesi halinde modernleşeceğini ve kapitalizmin gelişeceği iddiasını yansıtmaktadır. Bu iddia ise Modernleşme Okulu'nun izlerini taşımaktadır.

1950 yılı Marshall Planı'nın etkisiyle demiryolu yapımının yavaşlayıp, karayolu yapımına ağırlık verildiği döneme geçiş yılıdır. Marshall Planı kapsamında verilen yardımların nasıl kullanıldığını analiz etmek üzere hazırlanan raporlardan biri olan Thornburg Raporu'nda, Türkiye'nin geri kalmışlığının sorumlusunun, uyguladıkları devletçi modelle özel sektörün ve rasyonel düşünme tarzının gelişmesini engelleyen yönetici kadro olduğu belirtilmektedir. Aynı raporda, devletin çeşitli üretim alanlarındaki varlığının kaynakların yeterince verimli kullanılamamasına sebep olduğu ve özel sektörün gelişimini engellediği belirtilmiştir. Raporda en geri kısım olarak tanımlanan ulaştırma ağının da, tarım ve madencilik sektörünün ihtiyaçları göz önünde bulundurulmadan şekillendirildiği vurgulanmıştır (Tören, 2007, s.179-181). Raporda devletin ekonomideki etkinlik alanının altyapı hizmetleri sağlamak olduğuna değinilmiş, 1948 yılında hazırlanan Hilts raporunda özellikle ulaşım politikaları üzerinde durulmuştur.

Bu raporda ulaşım ağının oluşturulmasında metaların pazara ulaşması, sanayinin gelişmesi ve askeri ihtiyaçların karşılanması etkin faktörler olarak tanımlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda karayolu yapımına öncelik verilmesi öngörülmüş ve rapordaki öneri doğrultusunda 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Raporda yol yapımı için gerekli makinelerin ABD'den ithal edilmesi ve yol yapım işlemlerinin de yine ABD firmalarınca gerçekleştirilmesi gerektiği belirtilmiştir (Tören, 2007, s.186).

Alınan bu karar demiryolları politikalarında radikal bir değişikliğe sebep olmuş, bir devlet politikası olan demiryolu yapımının yerini karayolu yapımı almıştır. 1950 yılından 2000'li yıllara kadar çok az sayıda demiryolu hattı döşenmiş ve demiryolları hizmetinin azalmasının yanında, demiryolları siyasi söylem yoluyla da dışlanmıştır.

Bu dönem ulaşım politikaları, dönemin ekonomi politikalarına ve ABD'nin getirdiği yardım paketlerine uygun olarak karayolları ağırlıklı olacak şekilde

biçimlenmiştir. Karayolları, hem ekonomik hem de ideolojik olarak ABD'nin savunduğu ve soğuk savaş döneminde temsilcisi olduğu serbest pazar ekonomisi ile uyum içerisindedir.

Karayolları ulaşımı, liberal ideolojide sıkça vurgulanan özgürlük ve bireysellik gibi kavramların tezahür ettiği ulaşım biçimi olarak sunulmuştur. Demiryollarının aksine, karayolu seyahatlerini istenilen güzergahta istenilen hız ve mola sayısında gerçekleştirmek mümkündür. Oysa demiryolu seyahatinde, tren ile seyahat eden insanların kalkış saati, hangi istasyonlarda ne zaman duracağı önceden belirlenmiştir. Bu anlamda demiryolu bireysellikten ziyade kolektivitenin, özgürlükten ziyade kontrolün hakim olduğu bir ulaşım türü olarak görülmüştür. Bu sebeple ideolojik olarak liberalizm ve kapitalizm ile uyum içerisinde değildir. Nitekim bu durum, Turgut Özal tarafından "Demiryolları Moskof işidir" cümlesiyle özetlenmiş, ulaşım araçlarının Sovyetler Birliği ve ABD arasında yaşanan soğuk savaşın bir parçası haline geldiği görülmüştür.

Karayollarının demiryollarına üstün görülmesinin sebeplerinden biri de, karayolu yapımının kendisinin, karayolunda seyahat etmek için gerekli olan otomobil sahipliğiyle gelişen mülkiyet ilişkilerinin, otomotiv sektörünün gelişiminin ve otomobillerde yakıt olarak kullanılan petrol fiyatlarının artışının, sermayenin kar oranlarını arttıracak yeni alanlar açmasıdır.

Ekonomik olarak bakıldığında ise, karayolu yapımı Marshall planıyla desteklenmiş ve 1 Mart 1950 yılında kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü ile birlikte, devlet ulaştırma politikası karayollarına öncelik vermiştir.

Bu dönemde tarım kesimine verilen büyük kredilerle tarımda makinalaşma sağlanmış, tarımda kullanılan üretim teknikleri geliştirilmiştir. Ancak bu gelişmeler tarımla uğraşan nüfus içerisindeki çok küçük bir kısmı kapsamıştır (Cem, 1977, s.403-404). Tarımda makine kullanımı, toprak dağıtımı gibi yeniliklerle tarım faaliyetlerinin niteliği değiştirilmek istenmişse de, değişmeyen mülkiyet ilişkileri, toprak ağalığının devam etmesi, Doğu ve Güneydoğu'da köylü ve toprak ağaları arasındaki çatışmanın süre gelmesi, tarımda köklü değişiklikler yapılmasına engel olmuştur (Avcıoğlu, 1969, s.314). Yeni alanların üretime açılması ve tarımın pazara açılması da bu dönemde yaşanan gelişmelerdendir (Bursa, 2011, s.121).

Boran (1968, s.47), bu dönemde özellikle iç politikanın dış politikayı belirlediğine dikkat çekerek, Türkiye'nin Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü'ne (NATO) üye olması,

1952 yılında çıkan Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu'nun kabul edilmesi ve ülkeyi kalkındıramayan burjuvazi ve toprak ağalarının kendilerine dışta destek arayışına girmelerinin bunun bir göstergesi olduğunu belirtmiştir (Boran, 1968, s.50). Dışa bağımlı ekonominin, toplumun yapısını dönüştürmesinin örnekleri de özellikle 1950'li yıllarda zenginleşip kapitalistleşen toprak ağaları, komprador bir sanayi sınıfının ortaya çıkışı, gelir bölüşümündeki adaletsizlik, sınıf ayrımının keskinleşmesi, Doğu illeri ve diğer bölgeler arasındaki farkların artması şeklinde görülmeye başlanmıştır (Boran, 1968, s.51).

Bu dönem düşünce dünyasında etkili olan Pertev Naili Boratav, Hilmi Ziya Ülken, Behice Boran, Muzaffer Şerif Başoğlu ve Niyazi Berkes'in akademik çalışmalarına bakıldığında, bu çalışmaların evrensele, yani uluslararası literatüre açık olduğu görülmektedir (Kayalı, 2001, s.113).

Bu dört bilim insanının çalışmalarının bir diğer ortak noktası da kendi bilimsel ilgi alanları ve ülkenin sorunlarının yanı sıra edebiyat, düşünen insanın etik sorunları, ülkede etkin olan Batılı düşünürler ve kültürel eğilimlerle de ilgilenip, eserlerinde bu konulara da değinmeleridir (Kayalı, 2001, s.122).

Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi'nde öğretim üyesi olarak bulunan Pertev Naili Boratav, Behice Boran, Niyazi Berkes ve Muzaffer Şerif Başoğlu, önceden çok çalışılmayan yörelerde yürüttükleri ampirik sosyoloji, sosyal psikoloji ve folklor alanındaki çalışmaları yaygınlaştırarak, Türkiye'deki sosyal bilimlerin gelişmesine katkıda bulunmuştur (Kayalı, 2001, s.116).

Boran da (1968, s.40) "sol fakülte" olarak ünlenen Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya fakültesinde görev yapan akademik elemanların, köy sorunlarını, Türk folklorunu, gecekondu mahallelerini, Anadolu şehirlerinin örgütlenme biçimlerini araştırma nesnesi yaparak Türkiye gerçeklerinin incelenmesinin, 1960'dan sonra gelişen sol hareketin tohumlarının atılmasında etkili olduğunu belirtmiştir.

Bu dönemde yaşanan önemli bir gelişme de köy enstitülerinin açılmasıdır. Kaçmazoğlu (2010, s.139), ideolojik amaçlarla açılan köy enstitülerinin amacının "köylüye köy kökenli Cumhuriyet ideologları yetiştirmek" olduğunu belirtmiştir. Bu durum, şehir kökenli öğretmenlerin köy hayatına uyum sağlayamaması ve köyde yaşayan insanlarla iletişim kuramaması sorununa bir çözüm olarak ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla köylü ve öğretmen arasındaki yabancılığı kaldırmak, köyü kalkındırmayı kolaylaştıracak bir yol olarak değerlendirilmiştir (Kaçmazoğlu, 2010, s.140). Ancak köy

enstitüleri, eşraf ve bürokratların desteğini alamamış, 1950'den sonra Demokrat Parti döneminde tasfiye edilmiştir. Köy insanının canlandırılmasını, bilinçlenmesini ve özgürlüğüne kavuşmasını sağlamayı hedefleyen köy enstitüleri, dönemin Milli Eğitim Bakanlığı'nın bir kısmı tarafından ilkelliğe dönüş şeklinde yorumlanmıştır. 1946 yılına gelindiğinde ise, köy enstitüleri hakkında yapılan kulisler başarılı olmuş ve enstitülerin kurucusu ve destekçisi olan Milli Eğitim Bakanı Hasan Ali Yücel görevinden alınmıştır (Avcıoğlu, 1969, s.326-327).

Kayalı (2001, s.183-185), Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya fakültesinde görev yapan dört akademisyenden birinin ABD'ye gitmesi ve üçünün üniversiteden atılmasıyla son bulan karalama kampanyasının da, aslen Hasan Ali Yücel'i hedeflediğini belirtmiştir. Eyleme yönelik Marksist hareketin içinde bulundukları gerekçesiyle başlatılan karalama kampanyası, Muzaffer Şerif Başdoğan'ın ABD'ye gitmesiyle Pertev Naili Boratav, Behice Boran ve Niyazi Berkes üzerinden yürütülmüştür. Kayalı (2001, s.184), özellikle Marksizm ile ilgili fikirlerini açıkça beyan eden Hilmi Ziya Ülken'in bu kampanyaya dahil edilmemesinin altında yatan sebepler üzerine düşünmenin gerekli olduğunu belirtmiştir. Zira diğer üç akademisyenin Marksist olduğunu kanıtlamak için derslerdeki, konferanslardaki konuşmaları ile akademik çalışmaları çarpıtılırken, Ülken'in Marksist olduğunu açıkça belirttiği, Marksizm'in en doğru yorumunu Lenin'in yaptığını vurguladığı çalışmaları bulunmaktadır. Kayalı (2001, s.185) Ülken'in aynı dönemde dışarıda tutulmasının sebebinin, diğer dört akademisyenin direkt olarak ırkçı-Turancı kişileri hedef alan eleştirileri olduğunu belirtmektedir. Hilmi Ziya Ülken Marksist olsa da, ırkçı-Turancı tutumu hedef alan eleştiriler yayınlamamıştır. Bu da "Türkiye'de bazı kesimlere yönelik bariz bir tavır içinde olmadıkça insanın siyasal muhalif kimliği ve düşünsel çizgisinin pek o kadar önemli addedilmediği"ni göstermektedir (Kayalı, 2001, s.185).

Karalama kampanyasının hedeflerinden biri olan Niyazi Berkes (1997a, s.26), Kemalizm'i kapitalizm ve sosyalizmin ideolojisinden ayırmış, "çağdaş uygarlığa geçiş halinde olan Ortaçağlı toplumların yani Batı uygarlığının üstünlüğü, baskısı ve istilası karşısında çifte bir savaş veren toplumların olaylarından beliren tarihsel ve sosyolojik bir tez" şeklinde açıklamıştır. Gelişimi Batı uygarlığının çizgisine göre yürümemiş olan bir toplumu, çağdaş uygarlığa götürecek araç olarak ekonomik kalkınma benimsenmiş, bu aracın aynı zamanda sınıflar arası bir çatışma yaratmadan hedeflenen uygarlığa ulaşılmasını sağlayacağı düşünülmüştür.

Berkes (1997a, s.27), bu görüşün Batı uygarlığından olmayan, fakat bu uygarlığı inkar etmeden onu kendi toplumsal yapısına uygun olarak gerçekleştirmeyi hedefleyen toplumlarda yaygın olduğunu belirtmiştir. Batı uygarlığına ulaşmanın yolu ise, toplumsal yapıyı birden ve tamamen değiştirmek mümkün olmadığı için, ekonomik kalkınmadır. Bu teze göre ekonomik kalkınma ile toplumun temel yapısı da değişecektir (Berkes, 1997a, s.29). Ekonomik kalkınma ise, Türkiye'nin ekonomik ve toplumsal yapısı Batı toplumlarınkinden farklı olduğu için, Türkiye'nin kendi kendine formüle edeceği bir süreç olmak durumundadır. Bu süreç sonunda devletçilik, ekonomik kalkınma ve gelişmeyi kontrol edecek olan ideoloji olarak ortaya çıkmıştır (Berkes, 1997a, s.42-43).

Berkes (1997b, s.28), Türkiye'nin Batı uygarlığını kendi toplum yapısına göre gerçekleştirmesinin ancak Batıdan bağımsız bir ülke konumunda olması durumunda mümkün olacağını belirtmiştir. Bağımsızlık koşulunun gerçekleşmemesi halinde, Batı ile olan ilişkiler ancak emperyalizm formunda gerçekleşebilir. Bunun sebebi ise, gelişmek isteyen ülkelerin gelişmesinin modern çağ uygarlığını kendi toplum yapısına uygulamalarına bağlı olmasıdır. Bu uygulama da ancak Batı'dan bağımsız olmakla mümkündür. Bu durumu Berkes (1997b, s.29), Kurtuluş Savaşı'nı değerlendirirken kullandığı "Türkiye ancak Batı'ya rağmen Batılılaşabilir. Türkiye Batı'ya karşı gelmedikçe Batı'dan bağımsız olamaz, kendini de düzeltemez" sözleriyle özetlemiştir. Kemalizmin Batıcılık değil, Batı'dan bağımsızlık olduğunu savunan Berkes (1997b, s. 198-199), Kemalizmin Batıcılıkla özdeşleştirilmesinin sebeplerinden birinin ekonomik kalkınmaya karşılık olarak, akıl ve din aydınlanmasına inanan aydınların sebep olduğunu belirtmiştir.

Berkes'in kısaca özetlenen düşüncelerine bakıldığında, öncelikle Türkiye'yi Batı'dan ve sömürülen ülkelerden ayrı bir yerde konumlandırdığı görülmektedir. Bu konuma göre Türkiye, henüz Batı uygarlığı seviyesine ulaşamamış, ancak bağımsızlığını kazanarak sömürgeci ilişkilerden kurtulmuştur. Bu noktadan sonra yapılması gereken Türkiye'nin Batılılaşmasını sağlamaktır. Ancak Batı toplumlarına ait olmayan Türkiye için, bu deneyim çelişkilerle ve bilinmezliklerle doludur. Farklı toplumsal yapısı nedeniyle Türkiye, Batı'nın kalkınma modelini takip edemeyecektir. Bu durumda yapılması gereken kendi toplumsal yapısına uygun olarak Batılılaşma modelini inşa etmektir. Berkes, bu modelin ekonomik kalkınmada temellendiğini, devletçi politikalar tarafından yön verilen ekonomik kalkınmanın ise toplumsal yapıyı

değiştireceğini belirtmiştir. Bu yoldan ilerlediği takdirde Türkiye, Batılılaşma sürecini tamamlayacaktır.

Bu dönemin geneline bakıldığında, kalkınma ve modernleşmenin, ekonomi politikalarını belirleyen ve düşünce dünyasının üzerinde durduğu iki kavram olduğu görülmektedir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan beri temel hedeflerden biri olan ekonomik kalkınmanın, bu dönemde ancak dış yardımlarla gerçekleştirilebileceği inancı yerleşmiştir. Bu tutum, aynı dönemde Modernleşme Okulu'nun kalkınmayı ele alışıyla paralellik göstermektedir. Kalkınma ve modernleşmenin birbirini tamamlayan süreçler olarak görülmesi, Türkiye'de de Batılılaşmanın ve modernleşmenin ne olduğu tartışmalarının gündemde kalmasını sağlamıştır. Bu durum aynı zamanda, kalkınmanın Batılı toplumların geçtiği aşamaları takip ederek mümkün olacağını benimseyen politikaları da beraberinde getirmiştir. Bu dönem, özellikle kalkınmanın, ülkenin kendi sorunu olarak değil, dünya ekonomisinin bir sorunu olarak görüldüğü, çözümünün ise yine dünya ekonomisinde arandığı bir dönem olması sebebiyle önemlidir.

4.2.5 Tıkanma ve yeniden uyum: 1954-1961 dönemi

Uluslararası kapitalist sisteme eklemlenme sürecinde olan Türkiye'de yeni bir karma ekonomi politikası yerleşmiştir. Bu ekonomi politikası, kamu kesiminin nicel boyutları bakımından devletçi modele benzerken, özel teşebbüse destek vermesi bakımından bu modelden farklılaşmaktadır (Boratav, 2014, s.109). Bu dönemde Türkiye'de uygulanan politikalar üzerinde etkili olan dış telkinler, ekonomik sorunların korumacı politikalarla değil, dünya ekonomisiyle bütünleşme sürecinin devam etmesi yoluyla çözülebileceğini belirmişlerdir. Bu telkinler, özellikle 1954 yılında itibaren IMF yoluyla etkisini arttırmaya başlamıştır (Boratav, 2014, s.110).

Boratav'a (2014, s.109) göre, bu dönemde dış dengenin liberal bir dış ticaret rejimi ile sağlanamayacağının anlaşılması sebebiyle dış ticaret kontrollerine gidilmiştir. Ancak ticaret açıkları ortadan kalkmadığı gibi, giderek müzmin bir hal almıştır. Ekonomik yapıya bakıldığında ise, kamu kesimi ile özel sermayenin işlevsel bir biçimde eklemlendiği bir ekonomik yapının yerleştiği görülmüştür.

Bu yıllarda DP'nin 27 Mayıs 1960 darbesiyle iktidardan indirilmesi önemli toplumsal ve politik olaylar arasındadır. Cem (1977, s.410) bu darbeyi, DP'nin iktidara gelmesiyle yönetimden uzaklaştırılan ordu ve bürokratların, yönetimde yeniden söz

sahibi olması şeklinde yorumlamaktadır. Tüccar ve eşrafın, DP ile birlikte bürokratları ve orduyu etkisiz hale getirmesinin ardından, bürokratlar ve ordu, CHP ile birlikte yönetimi yeniden ele almıştır. Cem (1977, s.410), darbenin gerçekleşmesinde DP'nin enflasyonist politikalarının da etkisi olduğunu savunmuştur.

Boran da (1968, s.52) darbenin geleneksel merkeziyetçi devletçilik ve sivil-asker yönetici tabakaları temsil eden CHP ve daha liberal bir politikayı ve zenginleşerek kendini sivil-askeri kadrodan daha üstün görmeye başlayan burjuvazi ile toprak ağalarını temsil eden DP arasındaki çekişmenin bir sonucu olarak yorumlamıştır. Enflasyon nedeniyle sürekli yükselen fiyatlar, en çok sabit geliri olan memur ve askerlerin yaşam standardını düşürmüştür. Bu kesimin hem yönetimden uzaklaşması, hem de önceden sahip oldukları gücün elinden alınması, onları yeniden yönetimi ele geçirme noktasında motive etmiştir. Boran (1968, s.52), 27 Mayıs darbesini sosyal bir sınıfın üzerine düşen sosyal-tarihsel görevi yapamamasının bir sonucu olarak yorumlamış, esas meselesi kalkınma, yani sanayileşme ve tarımın modernleştirilmesi, olan Türkiye'de Türk burjuvazisinin ve toprak ağalarının bu görevi gerçekleştiremediklerini, bu sebeple de toplumsal ve ekonomik huzursuzlukların baş gösterdiğini belirtmiştir. Egemen sınıfların görevlerini yerine getiremedikleri için oluşan bu huzursuzluk ortamında, alt sınıfların ihtilal hareketiyle ya da bu sınıfların ihtilale hazır olmaması halinde ordunun devreye girmesiyle, iktidarın el değiştirebileceğini savunmuştur. Ordunun 27 Mayıs müdahalesini bu çerçeve içerisinden okuyan Boran, olayı bir darbe olarak değil, bir hareket olarak tanımlamıştır.

Darbeden sonra yönetime gelen ve 1961 Anayasası'nı oluşturan Milli Birlik Komitesi, bu süreçte Prof. Dr. Turan Güneş, Prof. Dr. T. Z. Tunaya, Prof. Dr. Z. Karal, Prof. Dr. Bahri Savcı, Prof. Dr. Muammer Aksoy, Doç. Dr. Mümtaz Soysal ve Doğan Avcıoğlu'ndan yardım almıştır. Oluşturulan yeni anayasa işçiye grev ve sendika kurma hakkını vermiş, toprak reformu, personel reformu gibi değişikliklerin uygulanmasını mümkün kılan olanakları geliştirmiş ve sosyal hakların güvence altına alınmasına öncelik vermiştir (Cem, 1977, s.413).

DP döneminde ekonomik planlama gündemden çıkarılmış, dolayısıyla bölgesel kalkınma da tartışılan ve üzerinde düşünülen konulardan biri olmamıştır. Plan yapılmayan DP döneminde, özel kesim yatırımları ülkenin gelişmiş kentlerinde, özellikle İstanbul ve İzmir'de kümelenmiş, bu durum devletin azgelişmiş bölgelere yönelik bilinçli bir politika uygulamadığını göstermiştir (Eşiyok, 2012, s.208). Plansız

dönemde özel sektörün ve sermayenin gelişmiş kent merkezlerinde yoğunlaşarak bölgeler arası eşitsizliği arttırması, bölgesel eşitsizlik konusuyla ilgili izlenecek politikalarda devletin rolünün ne kadar önemli olduğunun bir göstergesidir. DP'nin plansız ekonomi politikası 1950'li yılların sonunda Birleşmiş Milletler'in gelişmekte olan ülkelerde kalkınma planlarını desteklemesiyle son bulmuş, bu dönemde bölge planlamasının ciddi şekilde Türkiye'nin gündemine yerleşmesine sebep olmuştur (Tekeli, 1972'den aktaran Tekeli, 2013, s.46).

27 Mayıs darbesinden sonra yönetimin başına geçen Cemal Gürsel, Doğu Anadolu'nun Türkiye'nin temel bölgesel sorunu olduğunun bilinciyle, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nı hazırlayan ekipten ayrıca Doğu Anadolu Raporu da hazırlamasını istemiştir. Ancak ekip ile yapılan görüşmeler sonucu, ülkeyi kapsayan tek plan yapılmasına, planda Doğu Anadolu bölgesine öncelik verilmesine karar verilmiştir (Tekeli, 2013, s.46).

Özellikle DP iktidara geldikten sonraki dönemde, düşünce dünyasına bakıldığında, 1950'lerin sonlarına doğru iktidarın üniversiteler üzerindeki baskılarının iyice arttığı ve iktidar-üniversite çatışmasının belirgin hale geldiği görülmüştür. (Kaçmazoğlu, 2012, s.68).

Kaçmazoğlu (2010, s.116-117), 1950'li yıllarda Türkiye'de sosyolojinin bir fetret devri yaşadığını, bunun sebeplerinden birinin de Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya fakültesindeki hocaların üniversiteden uzaklaştırılarak yargılanması olduğunu belirtmiştir. Bu olay diğer sosyologlar üzerinde etkili olmuş, onları pasifize etmiş ve ikincil konuların tercih edilmesine sebep olmuştur. Sol'da sayılabilecek sosyologlar olmadığından, sosyologlar arasında önceki dönemlerde görülen çatışma, bu dönemde yaşanmamıştır (Kaçmazoğlu, 2010, s.119).

Bu dönem sosyolojisinde sıkça çalışılan konulardan biri köy sosyolojisidir (Kaçmazoğlu, 2010, s.118). Baskın olan ekol ise, 1950'lerin liberalliğe ve bireyciliğe önem veren konjonktürüne uygun olan ve Prens Sabahattin'in temsilcileri arasında olduğu Science Social'dir (Kaçmazoğlu, 2010, s.123).

Köy konusu kalkınma politikalarının da ayrılmaz bir parçasıdır. Özellikle ekonomisinin tarıma dayalı olduğu belirtilen Türkiye Cumhuriyeti'nde köylerin kalkınması ve tarımsal üretimin modernleşmesi ekonomik kalkınmanın gerçekleşebilmesi için hayati önem taşımaktadır. Modernleşme Okulu'nun kalkınmaya bakışında, kapitalist üretim biçimi dışında kalan üretim tarzlarının, kalkınmanın önünü

tıkadığı görüşü hakimdir. Dolayısıyla kapitalistleşememiş ve modernleşememiş köyler, ekonomik kalkınmanın önündeki engellerden biridir. Bu açıdan, bu dönemde en çok çalışılan konulardan birinin köy olması da anlamlıdır.

Dönem sosyologlarının köye bakışı, köylerin ekonomi, kültür, sağlık ve ziraat alanlarında kalkınması için bilim ve siyaset düzleminde bu konuların ele alınmasının gerekli olduğudur (Kaçmazoğlu, 2010, s.126). Başka bir deyişle, dönemin köy çalışmaları daha çok köyleri farklı alanlarda kalkındırmayı hedefleyen çalışmalardır.

Köy çalışmalarının bir başka ortak noktası da, bu dönemde incelenen köylerin tamamına yakınının Ankara ve Ankara'nın batısında bulunmasıdır (Kaçmazoğlu, 2010, s.130-131).

Bu dönem köy çalışmalarının bir başka özelliği ise, bir önceki dönemde köylerde Batılılaşma eğilimini konu alan çalışmaların ulaştıkları sonuçları geçersiz kılmaya odaklanmalarıdır. Özellikle Mümtaz Turhan, Ankara Ekolü'nün maddi değişikliklerin manevi hayatı etkileyip değiştirdiği tezine karşılık, kültürel değişmelerde derin zihniyet değişimlerinin gerekliliğini vurgulamıştır (Kaçmazoğlu, 2010, s.131).

1950-1960 yılları arasında sıkça çalışılan diğer konular ise sanayileşme, göç ve şehirleşmedir. Bu dönemde Yugoslavya ve Bulgaristan'dan gelen dış göç ve Türkiye'de bölgelerarası sosyo-ekonomik farklılıklardan kaynaklanan iç göçler, bu konuların gündeme gelmesine ve çalışılma sıklıklarının artmasına sebep olmuştur. Bu konuda çalışmalar yapan Hilmi Ziya Ülken, gelişen endüstrinin işçi ihtiyacını arttırdığını bu sebeple de iç göçlerde artış yaşandığını belirtmiştir. Ülken, içinden tren geçen bölgelerin ekonomik durumunun iyileştiğini ve göçlerin azaldığını belirtirken, yakınından tren geçmeyen bölgelerde böylesi bir iyileşme yaşanmadığı için göçlerin arttığını belirtmiştir (Ülken, 1953'ten aktaran Kaçmazoğlu, 2010, s149).

Kent ve şehirleşme, ekonomik kalkınmanın lokomotifi görevini görmektedir. Kır-kent ikiliğinde kırların çözülerek kapitalistleşmesi ve modernleşmesi, kentlerin ise kapitalizmin işleyişinde merkezi konuma sahip olması, bu konuların ekonomik olarak kalkınmayı hedefleyen Türkiye'de, neden yoğunluklu olarak çalışıldığı sorusuna cevap niteliğindedir.

4.2.6 İçe dönük, dışa bağımlı genişleme (1962-1976) ve yeni bunalım (1977-1979)

Keyder (1995, s.197), 1960 yılından sonraki ekonomi politikalarının, şehir ve köylerdeki küçük burjuvazi ve ticaret burjuvazisi ile sanayi burjuvazisi arasındaki yarılmanın bir sonucu olarak yorumladığı 1960 darbesi temelinde şekillendiğini belirtmiştir. 1960 darbesi yeni bir birikim modelinin temelini atmış ve bu model yirmi yıl boyunca ekonomiye ve siyasete hakim olmuştur. Yeni modelde devlete hakim olan unsur bürokrat, asker ve aydınların desteğiyle sanayi burjuvazisi olmuştur (Keyder, 1995, s.200). Uluslararası kapitalist düzene dahil olmayı hedefleyen sanayi burjuvazisinin devlet kontrolü olmadan bu hedefine ulaşması pek de mümkün olmadığı için 1960 darbesinin oluşumunda ve 1960'lı yılların genelinde milliyetçilik ve kalkınmacılık ile birlikte şekillenen devletçilik ideolojisinin hakim olduğu görülmektedir. Böylece devletin ekonomideki rolü gözden geçirilip yeniden tanımlanmış, devletçi bir sanayileşme dönemine geçmek hedeflenmiştir (Keyder, 1995, s.201-202).

Biçimlendirilmek istenen birikim tarzının kurumsallaşmasının ayaklarından biri Devlet Planlama Teşkilatı'nın (DPT) kurulmasıyla gerçekleşmiştir. DPT'nin anayasadaki ayrıcalıklı konumu, onun ekonomi politikalarının oluşturulmasında ve uygulanmasında en etkin aktörler arasında yer almasına olanak sağlamıştır (Keyder, 1995, s.204).

Sanayi burjuvazisi tarafından desteklenen, ekonomide devlete dönüş, Keynesci politikalarla benzerlik göstermektedir. Keynescilik'te birikim tarzının en önemli özellikleri, ekonominin devlet kontrolüne girmesi, bürokratların önem kazanması, iç pazarın oluşturulması ve gelirin yeniden bölüşümüdür (Keyder, 1995, s.207). Türkiye'de de benzer gelişmeler yaşanmış, ancak Türkiye'nin uluslararası ekonomik düzen içerisindeki konumu nedeniyle, sanayi sektörünün ayırt edici özelliği, uluslararası rekabetten korunması olmuştur. İthal İkameci Sanayileşme de denilen bu modelin özelliği, ithal edilen malları üreten yerli sanayinin gümrük yoluyla güvence altına alınmasıdır (Keyder, 1995, s.207).

Uluslararası Keynescilik, aynı zamanda azgelişmiş ekonomilerin kronik dış açıklarının ucuz, yumuşak yollu kredilerle kapanmasını sağlayarak hem dünya piyasasının büyümesine sistematik katkıda bulunmuş hem de ülkelerin ekonomilerine dış kaynak sağlayarak yüksek bir büyüme temposuna ulaşılmasını sağlamıştır.

Boratav'a göre (2014, s.123), 1962-1976 yılları arasında Türkiye'de görülen düzgün ve yüksek büyüme temposu da bu duruma bir örnek niteliğindedir.

Devletin rolü ise, pazarın devamlılığını sağlamak, yani gelir bölüşümünü organize etmektir. Bu anlamda devletin kısıtlı bir özerkliği bulunmaktadır. Ancak bu özerklik, ekonomik sıkıntıların yaşandığı 1971 ve 1977 yıllarında terk edilmiştir (Keyder, 1995, s.213-214).

1977 yılında ilk belirtileri ortaya çıkan ekonomik bunalımı Boratav, (2014, s.139-140) 1979 yılının sonuna kadar uygulanan içe dönük, dışa bağımlı, müdahaleci, ithal ikameci ve popülist modelin bir uzantısı olarak ele almaktadır. Ekonomik bunalım ithal ikameci sanayileşme modelinin başarılı olması için şart olan dünya ekonomisinin genişlemesi koşulunun sağlanamaması sebebiyle patlak vermiştir. Krizle beraber Türkiye ekonomisinin büyümesinin temelini oluşturan ucuz petrol, düşük faizli kredi ve yurtdışında istihdam olanakları ortadan kalktığında büyüme de durmuştur (Keyder, 1995, s.261).

Keyder (1995, s.268), bu yıllarda uygulanan siyaseti incelediğinde DP'nin önceki dönemde uygulamış olduğu liberal politikalar ile muhalefetin savunduğu devletçilik anlayışının birbirine yaklaşarak piyasa-devlet karşıtlığının "devlet gücünün iktisadi büyümenin amaçları için en iyi nasıl kullanılacağı" sorusuna dönüştüğünü belirtmektedir. Başka bir deyişle, bu dönemde partiler hem kalkınmanın gerekliliği hususunda hem de ekonomi politikaları hususunda ortak bir noktada buluşmuştur. Bu dönemde Boratav'ın bahsettiği popülizm, kalkınmacı söylem etrafında belirmiştir. İktisadi büyüme ve kalkınma, merkez sağ ve merkez sol partilerin siyasi perspektiflerindeki ortak ve öncelikli nokta olmuştur. Hatta bu dönemde iktisadi büyüme ve kalkınmaya verilen önem diğer toplumsal meselelerin önüne geçmiş, kalkınma, her toplumsal sorunun çözümü niteliğine bürünmüştür (Keyder, 1995, s.276).

1977 yılından itibaren ekonomik kriz baş göstermeye başladığında ise, ekonominin toplumu bütünleştirici gücü ortadan kalkmış, yerini hızlı büyüme döneminde ortaya çıkan tekelci sermaye gerçeğine bırakmıştır. Tekelci sermayenin etkilerinin en çok hissedildiği durumlardan biri de bölgesel eşitsizlik olmuştur. 19. yüzyılın sonlarına doğru Doğu Anadolu'ya kadar uzanan ticari gelişme, bu bölgedeki şehirleri, özellikle Ermeni nüfusunun zenginleştiği ikincil merkezler konumuna yükseltmiştir. Keyder (1995, s.278), Birinci Dünya Savaşı sırasında nüfusta yaşanan değişimler sonucunda Cumhuriyet'in ilk yıllarında bölgesel eşitsizliklerin artmış

olabileceğini belirtmiştir. 1930'larda buhranla derinleşen bu eşitsizlik, 1960'lı yıllardaki sanayi gelişimiyle beraber daha da fark edilir olmuştur. Sınai birikim önce İstanbul ve çevresinde, ardından İzmir ve Adana-Mersin'de yoğunlaşmıştır. Bu bölgelerin gelişmesi vasıflı işgücü, teknoloji ve yan hizmetlerin de aynı temelde eşitsiz bir şekilde dağılmasına sebep olmuştur. Eşitsiz coğrafi gelişmenin bir parçası olarak bölgecilik de bir kimlik savunması şeklini almaya başlamıştır.

Bölgesel eşitsizlik sorunu, dünya ekonomisinde kalkınmanın altın çağı olan 1960-1970'li yıllarda sıkça ele alınmıştır. Türkiye'de de aynı dönemde kalkınma planları hazırlanmaya başlanmış, bölgesel kalkınmaya yapılan vurgu ülkemizde de hissedilmiştir (Eşiyok, 2012, s.209). 1960'lı yılların ilk yarısında Türkiye'de birden çok bölge planı çalışması başlamıştır. 1961 yılında Antalya Projesi, 1962 yılında ise Hatay, Adana, İçel'den oluşan kalkınma potansiyeli yüksek Çukurova bölgesinde kalkınma hızını Türkiye'nin ortalama kalkınma hızının üzerine çıkarmak amacıyla bir proje başlatılmıştır. Bu planların oluşturulması ve uygulanmasında tıpkı Cumhuriyet dönemi mekân politikalarının oluşturulmasında olduğu gibi, mimar, şehir plancıları ve ekonomistler hakim pozisyonlarda yer alırken, coğrafyacılar merkezi bir konumda bulunmamışlardır (Tekeli, 2013, s.46).

Eşitsiz gelişme, DPT'nin hazırladığı Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda da değinilen başlıklardan biridir. 1963-1967 yıllarını kapsayan plan, öngörülen 15 yıllık kalkınma sürecinin ilk aşamasını oluşturmaktadır. Planda kalkınma, sosyal adalet, adil gelir dağılımı ve karma ekonomi modeli sıkça vurgulanan kavramlardır. Planda kalkınmanın hem iktisadi hem de sosyal boyutu üzerinde durulmuş ve kalkınmanın uluslararası konjonktürden bağımsız şekilde gerçekleşemeyeceğinin altı çizilmiştir (DPT, 1963, s.7). Nitekim "Türkiye'nin Gelişmesi ve Dış Çevre" başlıklı bölümde, Türkiye'nin sosyal ve iktisadi durumu Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) üye ülkeleri ile karşılaştırılmış ve azgelişmiş olan Türkiye'nin gelişebilmesi için diğer ülkelerle iş birliği içerisinde olması gerektiği savunulmuştur (DPT, 1963, s.28). Yine aynı bölümde özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra oluşan ekonomik düzende, azgelişmiş ülkelerin kalkınmasına yönelik politikaların geliştirildiği, bu politikaların ise azgelişmiş ülkelerdeki iktisadi yapıyı koruyarak onları uluslararası iş bölümüne dahil etmek yerine, iktisadi yapıyı tamamen değiştirmeyi hedeflediği belirtilmiştir. Planda bu değişimi azgelişmiş ülkelerin kendi başlarına gerçekleştiremeyeceği belirtilmiş ve

dışarıdan kredi yardımlarının yanı sıra, dış ticareti arttırmak için gümrük ve pazar birliklerinin kurulmasının gerekli olduğu da vurgulanmıştır (DPT, 1963, s.30).

Anlaşılacağı üzere, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, ülkenin kalkınması sadece iç dinamiklere bağlanmamış, uluslararası ekonomik düzenle beraber değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmede azgelişmiş bir ülke olarak Türkiye'nin dış yardımlar ve uluslararası pazarla bütünleşme olmadan kalkınamayacağı sonucu çıkarılmıştır.

Kalkınma planında toplumsal eşitsizliklere de değinilmiş ve bölgeler arasında sosyal hizmet ve tesisler açısından büyük dengesizlikler olduğu belirtilmiştir. Bu dengesizliklerin giderilmesi ve bölgeler arasında dengeli bir kalkınma modelinin uygulanmasının planın en önemli toplumsal amaçlarından biri olduğu vurgulanmıştır. Geri kalmış bölgelerde zaten yetersiz olan hizmet ve birikimlerin, gelişmiş bölgelere göç ile birlikte iyice çekildiği, bu durumun ise zaten yoksul olan bölgelerin daha da yoksullaşmasına sebep olduğu sonucuna varılmıştır (DPT, 1963, s.53). Düşük gelir seviyesine sahip olan illerin devlet tarafından sağlanan hizmetler açısından da alt sıralarda yer aldığı görülmüştür. Bu anlamda Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda devlet tarafından illere götürülen toplumsal hizmetlerle, illerin gelir seviyesi arasında bir sebep-sonuç ilişkisi bulunduğu da kabul edilmiştir (DPT, 1963, s.54). Bu sebeple bölgeler arası dengeli bir kalkınmayı sağlayabilmek için devletin geri kalmış bölgelere alt yapı ve iktisadi yatırımlar yapması öngörülmüştür. Bu yatırımlar arasında eğitim, sağlık, ulaştırma gibi devlet hizmetlerinin yanı sıra sulama tesisleri ve baraj yapımı gibi hizmetler de bulunmaktadır. Ancak bu yatırımların, planda hedeflenen %7'lik büyüme hızına engel olmaması halinde geri kalmış bölgelere dağılacağının da altı çizilmiştir (DPT, 1963, s.60-61). Başka bir deyişle geri kalmış bölgeleri kalkındırmak öncelikli amaç değildir. Öncelikli amaç, hedeflenen %7'lik kalkınma hızına ulaşmaktır. Dengeli bir bölgesel kalkınma politikası ancak bu hıza ulaşmanın önünde bir engel yaratmayacaksa uygulamaya konabilir.

Planda bölgesel kalkınma için ayrılan "Bölge Planlaması ve Kalkınması" bölümünde, bölgeler üç kritere göre sınıflandırılmıştır. Bunlardan ilki potansiyel gelişme bölgeleridir. Çeşitli kesimlerin kıyaslanması sonucu üstünlük gösteren bu bölgeler, bölge kalkınmasının hareket noktaları olarak tanımlanmış ve bölge kalkınması dahilinde uygulanacak politikalardan ve hizmetlerden maksimum düzeyde yararlanması kararlaştırılmıştır (DPT, 1963, s.473). İktisadi ve sosyal açıdan geri kalmış bölgelerin

ise kamu hizmetlerinden faydalanmada öncelikli konumda olması gerektiği belirtilmiştir. Büyük şehir bölgelerinde ise, toplanan nüfus ve yatırımları dağıtmak amacıyla metropollerin etrafında çekim noktalarının yaratılması hedeflenmiştir (DPT, 1963, s.473-474).

Bölge çalışmalarına Güneydoğu Anadolu ve Doğu Anadolu bölgeleriyle başlanmıştır. Antalya bölgesi potansiyel gelişme bölgesi olarak belirlenirken, Doğu Marmara bölgesinin planlaması, İstanbul'un sorunlarını çözmeye yöneliktir. Bunların yanında Zonguldak'ta hem büyük sanayi tasarısının gerçekleştirildiği bir il olması hem de kurulması planlanan Ereğli demir-çelik fabrikasının etkileri noktasında, bölge planlamasına dahil edilmiştir (DPT, 1963, s.475-476). Planın geneline bakıldığında, kalkınmanın hem ekonomik hem de sosyal boyutta ele alındığı görülmektedir. Bunun yanı sıra, kalkınmanın hızla gerçekleşmesi ve kalıcı olabilmesi için toplum yapısının da değişmesi gerektiği planda ifade edilmiştir (DPT, 1963, s.65).

Kalkınmanın, kalkınmayı destekleyici değer sistemleriyle pekiştirilmesi, kalkınma için en verimli yollardan biri olarak görülmüştür (DPT, 1963, s.101). Bu anlamda kalkınma sadece ekonomik bir problem olarak değil, aynı zamanda ideolojik boyutu da olan bir kavram olarak ele alınmıştır. Sadece ekonomik yapının iyileştirilmesinin yeterli olmayacağı, toplumun tümünde kalkınmaya yönelik olumlu bakış açısı ve istek yaratmanın da önemi vurgulanmıştır.

Planda öne çıkan bir diğer nokta da, kalkınmada bölgelerarası dengenin sağlanması görevinin devlete verilmiş olmasıdır. Devletin bu bölgelere sosyal hizmet ve alt yapı hizmetleri götürerek bu bölgelerin gelişiminde aktif rol oynaması beklenmektedir. Bu rol hem devletin kendi yatırımlarının bu bölgelerde gerçekleştirmesi hem de özel teşebbüsün bu bölgelere yatırım yapması için teşvik verilmesi şeklinde belirlenmiştir (Tekeli, 2008, s.71).

1968-1972 yıllarını kapsayan İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı da hedeflenen %7'lik büyüme hızına ulaşmayı amaçlamaktadır. Planın önsözünde hedeflenen büyüme oranına ulaşmanın ancak sanayileşmeyle mümkün olabileceği, bu nedenle tarımla uğraşan nüfusun azaltılması gerektiği belirtilmiştir. Planın geneline bakıldığında karma ekonomi, şehirleşme ve nüfus artışı başlıklarının ön plana çıktığı görülmektedir.

Planın "Toplumun Yurt Üzerine Yerleşmesi ve Barınması" başlıklı bölümünde bölgesel gelişme, şehirleşme ve yerleşme sorunları ele alınmıştır. Planın genelinde ve bu bölümde şehirleşmeye ayrıca önem verildiği görülmektedir. Bölgesel eşitsizliklerle

ilgili olarak, eşitsizliği ortadan kaldırmak amacıyla azgelişmiş bölgelerde yer alan ve büyüme potansiyeline sahip şehirlere öncelik verileceği belirtilmiştir. Buradaki gelişme anlayışı, azgelişmiş bölgede kendi kendine yeten ve bölgedeki diğer şehirlerin kalkınmasında itici güç rolünü oynayacak şehirler oluşturulması, başka bir deyişle büyüme kutupları oluşturulmasıdır. Buradan da anlaşılacağı üzere şehirleşme ve ekonomik gelişme birbiriyle ilintili süreçler olarak yorumlanmaktadır. Bu bakış açısı "sanayileşme, tarımda modernleşme ve şehirleşme, gelişme olayının birbirinden ayrı düşünülemez üç unsurudur" sözleriyle de belirtilmiştir (DPT, 1968, s.263). Bölgesel eşitsiz gelişmeyi ortadan kaldırmak için azgelişmiş bölgede gelişme potansiyeline sahip şehirlere yatırımların götürülebilmesi için, altyapı çalışmalarının devlet tarafından tamamlanması öngörülmektedir (DPT, 1968, s.267).

Bu planda fark edilen en önemli değişim, şehirleşmenin özellikle büyüyen şehirlerin desteklenmesi yoluyla çevrelerini de kalkındıracakları varsayımıdır. Büyümenin ülke genelinde gerçekleşmesi değil, belli merkezi şehirler üzerinden dağılması planlanmaktadır. Planda şehirleşmeyle ilintili olarak vurgulanan ve 1960-1980 döneminin ekonomi politikalarına yön veren önemli bir gelişme de köyden kente göç sonucu ortaya çıkan gecekondulaşmadır.

Şehirlerin yerleşme alanlarında konut edinemeyenlerin, şehirlerin etrafındaki devlet arazilerine yerleşmesi, şehirlerin ekonomik yapısını etkileyen önemli bir faktör olmuştur. Gecekonduların çoğalmasıyla birlikte, bu yapılara tapu verilmesi süreci başlamış, böylece aile emeğiyle yapılan gecekonduların bulunduğu semtlere alt yapı hizmetleri de ulaştırılmaya başlanmıştır. Sonuç olarak köyden kente göç edenler, gecekonduların yapımı sürecinde inşaat malzemesi alarak, konut sorunu çözüldükten sonra da, tüketici ve işgücü olarak şehir ekonomisi içerisinde yer almıştır (Keyder, 1995, s. 222-223).

Bölge planlamaya bakış ile ilgili önemli bir değişiklik 1971 yılındaki askeri müdahaleden sonra yaşanmıştır. Bu müdahaleden sonra DPT müsteşarlığına getirilen Memduh Aytür döneminde hazırlanan Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda tüm bölge sözcükleri ve bölge planlama kavramı çıkarılmıştır. Bölge planlarının ülkeyi bölebileceğine dair korku ve endişelere sahip olan askerler, yine de bölgelerarası eşitsizliğin varlığını kabul etmiş ve çözüm aramışlardır. Bunun için DPT'de Kalkınmada Öncelikli Yöreler Daire Başkanlığı kurulmuş, dairede kurmay albaylar da

görev almıştır. Böylece bölgelerarası eşitsizliğin çözümü, merkezi kararlara bağlanmıştır (Tekeli, 2013, s.47).

1973-1977 yıllarını kapsayan Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı ilk iki kalkınma planından farklı özelliklere sahiptir. Planın önsözünde Türkiye'nin sanayileşme hedefine ulaşamadığı, bu sebeple ekonomide köklü değişikliklere gidileceği belirtilmiş, özel kesime çok büyük önem verildiği vurgulanmıştır. Birikmiş paraların sanayi alanında değerlendirilmesi istenmiş ve devletin artık özel kesimin ekonomik etkinlik alanından çekileceği belirtilmiştir. Devletin büyük yatırım gerektiren, sanayi kolları, savunma sanayi ve geri kalmış illerin sanayileşmesi alanında faaliyet göstereceği belirtilmiştir. Bu planda açıklanan ekonominin 22 yıllık bir strateji olduğu vurgulanmış, 22 yıl sonunda ülkenin sanayisinin gelişeceği ve Avrupa Birliği'e (AB) tam üye olmaya aday konumda olacağı öngörülmüştür.

Bu anlayışa uygun olarak plan, çok büyük ağırlıkla ülkenin ekonomisi üzerine yoğunlaşmıştır. Şehirleşme, nüfus, gelir dağılımı, sağlık hizmetleri ve eğitim, ülkenin temel sorunları başlığı altında incelenirken, bölgesel eşitsizlik ayrı bir bölüm olarak ele alınmamış ve incelenmemiştir. Planın büyük bir kısmı sektörlerdeki gelişmelere ayrılmıştır. Tarım, hayvancılık, su ürünleri, ormancılık ve madenciliğin yanı sıra, tüketim malı ve ara malı üreten sanayi dalları detaylı olarak incelenmiştir. Bu plan, ekonomik gelişmeyi sosyal gelişmeye önceleyen bakışı ile dikkat çekmektedir.

Kaçmazoğlu (2010, s.298), 1960'lı yıllarda Türkiye'deki sosyoloji tartışmalarının Amerikan ekolünün etkisiyle tarihten uzaklaşan ve mevcut olgulara ağırlık veren sosyoloji ile tarihsel yoruma dayalı bakış açısının baskın olduğu sosyoloji anlayışı arasında gerçekleştiğini belirtmektedir. Sosyolojide tarihin rolünün artmasındaki en önemli etkenlerden biri de Türkiye'nin dünya düzenindeki yerini anlama ve değiştirme isteğidir (Kaçmazoğlu, 2010, s.301).

Sosyolojinin tarihe yönelerek özellikle Osmanlı toplum yapısını anlamaya yönelik çabaları, geçmiş mirasın aydınlatılıp öğrenilerek Batılılaşma yolunda ve Türkiye'nin uluslararası konjonktürde hak ettiği yeri bulması noktasında şekillenmiştir (Kaçmazoğlu, 2010, s.303). Böylece, bu dönemde Osmanlı ve Türkiye tarihinin Batı toplumları ile benzerlikleri ve farklılıkları üzerinde yoğunlaşılmış, ortaya çıkan sonuç üzerinden Batılılaşmaya dair izlenecek yol haritaları belirlenmiştir (Kaçmazoğlu, 2010, s.304-305).

Bu doğrultuda gelişen tartışmalardan biri Osmanlı toplumsal yapısını tarif etmek için kullanılan Asya Tipi Üretim Tarzı (ATÜT) tartışmalarıdır. Aslen Marx'a ait olan ATÜT kavramı, 1960'lı yıllarda özellikle Fransa'da azgelişmişlik tartışmalarıyla beraber yeniden gündeme gelmiştir (Eğribel ve Özcan, 2006, s.795). Eğribel ve Özcan (2006, s.796-797), kavramın yeniden gündeme gelişinin ideolojik boyutuna dikkat çekmiştir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra klasik sömürgeciliğin dağılması süreciyle birlikte bağımsızlıklarını kazanmaya başlayan üçüncü dünya ülkelerinin konumlarının Batı'ya referansla anlaşılmasının bir yolu olarak ATÜT tartışmaları, azgelişmişlik kavramıyla beraber şekillenmiştir. ATÜT kavramının azgelişmişlikle beraber tartışılması, Batı'nın üstünlüğünü meşrulaştırmak ve Doğu toplumlarının Batı'ya ihtiyacı olduğunu, Batı tarafından denetlenmesi gerektiğini destekleyen bir argüman şeklini almıştır.

Marx'ın özellikle Hindistan'ı inceleyerek oluşturduğu ATÜT kavramı, Doğu toplumlarının ekonomisinin Batı'dan farklı bir temele dayandığını belirtmektedir. Feodalizmden ve kölelikten ayrışan ATÜT, ilkel topluluklardan daha gelişmiş üretim tarzlarına geçerken üretim artığının ortaya çıkmasıyla ve bu artığın karmaşık işbölümünü oluşturması, tarım ve zanaatın birbirinden ayrılmasıyla karakterize edilebilir (Godelier, 1996, s.17). Toprak mülkiyetinin bireylerde değil devlette olması, ekonominin tarıma dayanması, köylülerin sömürüsünün kolektif olarak devlet tarafından gerçekleştirilmesi ve bireylerin devlete olan bağımlılıklarının dolaylı yoldan gerçekleşmesi ATÜT'ü diğer üretim tarzlarından ayırmaktadır (Godelier, 1996, s.31-33).

Burada önemli olan nokta, ATÜT kavramıyla belirtilen farklılıkların Doğu toplumları için Batı'nın izlediği gelişme yolundan farklı bir rotanın oluşumuna imkan sağlayabilme olasılığıdır. Ancak kavram azgelişmişlik ile birlikte kullanıldığında bahsedilen farklılık hiyerarşik bir yapı içerisine oturtulduğu için anlamını yitirmektedir. Başka bir deyişle ATÜT kavramı ile Batı'dan farklılıkları olduğu belirtilen Doğu toplumları, azgelişmişlik kavramı ile yeniden Batı toplumlarına bağlanmakta ve onların kriterlerine göre hiyerarşik bir düzende, alt sıralarda yer almaktadır.

Uluslararası dünya düzeninde yerini tespit etmeye çalışan Türkiye için de 1960'lı yıllarda gelişen bu tartışmalar, Türkiye'nin kendini yeniden tanımlaması ve gelişmiş ülkeler düzeyine çıkabilmesi için yeni bir çıkış yolu niteliğindedir. Bu dönemde ATÜT ve azgelişmişlik üzerine yoğunlaşan isimlerden biri Sencer Divitçioğlu'dur. Osmanlı ve

Türkiye Cumhuriyeti'ni ATÜT kavramıyla açıklayan Divitçioğlu, ekonomisi tarıma dayanan ve devletin öncelikli konuma sahip olduğu bu toplumların kapitalizme geçmek için yeterli dinamiğe sahip olmamaları nedeniyle azgelişmişlik üretim tarzına mahkum olduklarını belirtmiştir (Divitçioğlu'ndan aktaran Eğribel ve Özcan, 2006, s.799-800). Kayalı (2000, s.129), Osmanlı toplumu ile Türkiye Cumhuriyeti arasındaki süreklilikten bahsedilmesinin, azgelişmiş toplumsal yapının Batı ile ilişkilerle birlikte kendini yeniden ürettiği sonucuna varılmasına neden olduğunu belirtmiştir.

Asya Üretim Tarzı ve Osmanlı Toplumu başlıklı kitabında ilk olarak Asya tipi üretim tarzının ne olduğunu tartışan Divitçioğlu'na (1967, s.6) göre, ATÜT'ün en belirgin özelliği toprakta özel mülkiyetin olmamasıdır. Özel mülkiyetin ortaya çıkmamasının sebebi ise, topraktan ürün alınabilmesi için gerekli olan sulama tesisleridir (Divitçioğlu, 1967, s.7). Bu toplumlarda, bir kamu hizmeti olarak sulamayı yerine getiren devlet, toprağın mülkiyetinin sahibidir (Divitçioğlu, 1967, s.9). Toprak mülkiyetinin bir fonksiyonu olarak ürünü yaratan emekçilerle emekçilerin yarattığı artık ürüne el koyan devlet arasındaki ilişkiler, ATÜT'ü belirleyen temel kıstaslardan biridir (Divitçioğlu, 1967, s.23). Bu ilişkide birey toprağın tasarruf hakkına sahip olduğu için hür sayılsa da toprağın mülkiyetine sahip olmadığı için genelleşmiş köledir (Divitçioğlu, 1967, s.25). Divitçioğlu (1967, s.21), ATÜT'ün dışsal dinamiği ile ilgili Marx'ın daha detaylı bir analizi olduğunu, bu analize göre ATÜT'ün kapitalist meta üretiminin darbesiyle önce meta üretimli bir ekonomiye, sonra da kapitalist meta üretimli bir ekonomiye dönüşeceğini belirtmiştir. ATÜT kavramını ele aldıktan sonra Divitçioğlu (1967, s.2), uygulama alanı olarak 14. ve 15. yüzyıllarda Osmanlı toplum yapısını incelemiştir.

ATÜT ve azgelişmişlik ilişkisini Türkiye açısından değerlendiren isimlerden biri de Cavit Orhan Tütengil'dir. Tütengil (1971, s.171), az gelişmenin temelini "iki veya daha çok sosyal yapının karşılaşmasından doğan gerginlikler, bunalımlar, çatışmalar ve uyuşmazlıklar olayı" olarak tanımlamıştır. Her sosyal yapının farklı dünya görüşü ve değerlere dayanması nedeniyle de, az gelişmeyi yenmenin yolu sosyal birliğin gerçekleştirilmesidir.

Çatışma içerisinde olan toplumsal yapılar ise statükonun devamını isteyenlerle topluma yeni biçim kazandırmak isteyen ilerici güçlerdir (Tütengil, 1971, s.128). Tütengil'in az gelişmişliği çatışan sosyal yapılara bağlaması, az gelişmişliğin sadece

iktisadi analizlerle anlaşılamayacağını göstermektedir. Bu durumu Tütengil şu sözleriyle açıklamaktadır:

> Yalnız iktisat açısından yapılacak bir inceleme sadece yarım olmakla kalmaz, aynı zamanda büyük yanılmalara da yol açar. İktisadi mesele ile demografik, sosyolojik ve kültürel meseleler iç içedir. Az gelişme olayının yüzyıllardır biriken ve birbiriyle kenetlenen illetler arasındaki sebep- netice ilişkileri olayı girift bir hale getirmiştir (Tütengil, 1971, s.131).

Amacının Türkiye'nin dünya düzenindeki somut konumunu anlamak olduğunu belirten Tütengil, bu amaç doğrultusunda azgelişmiş ülkeleri gelişmiş ülkelerden ayıran üç temel kategori belirlemiştir. Belirlenen kategoriler, girift olarak tanımladığı azgelişmişliği yansıtacak şekilde iktisadi (gizli ve açık işsizlik, az enerji tüketimi, ortalama milli gelirin düşüklüğü, sınırlı bir sanayileşme, iktisadi bakımdan gelişmiş ülkelere bağlılık), sosyo-kültürel (beslenme yetersizliği, okur-yazar olmama, kadının farklı statüsü, çocukların çalıştırılması, sağlığı korumada yetersizlik, milli bütünlüğün zayıflığı, bilinçlenme) ve toplumsal yapıdır (nüfusun özellikleri ve yapısı, doğurganlığın yüksek olması, orta sınıfların zayıflığı, demokratik kurumların yokluğu ve otoriter yönetim eğilimi, geri kalmış sosyal yapılar). Bu başlıklar altında Türkiye'nin durumunu değerlendiren Tütengil, kitabın ilerleyen bölümlerinde sosyal yapı sorunlarına ilişkin çözüm yollarına da değinmiştir (Tütengil, 1977, s.151-172).

Bölgesel azgelişmeyi ise azgelişmenin bir çeşidi olarak ele alan Tütengil (1977, s.24-25), coğrafyadan gelen elverişsiz koşullar, demografik özellikler, gelişmeyi engelleyen ilişkiler düzeninin varlığının bölgesel azgelişmeyi oluşturan en önemli etkenler olduğunu belirtmiştir. Azgelişmiş bölgelerin ortak özellikleri ise, tasarruf ve işgücünün gelişmiş bölgelere doğru akışıdır. Bu akış, bölgeler arasındaki dengesizliği arttırmaktadır (Tütengil, 1977, s.25).

Tütengil, azgelişmişliği belirlediği ölçütler çerçevesinde değerlendirmiş, azgelişmişliğin neden ortaya çıktığı konusuna değinmemiştir. Başka bir deyişle Tütengil'in çalışmasına bakıldığında kavramın eleştirel bir şekilde ele alınmadığı, olduğu gibi kabul edilip belli ölçütler dahilinde somutlaştırıldığı görülmektedir. ATÜT tartışmalarının önemli isimlerinden biri olan Baykan Sezer (1988, s.43) ise Tütengil'i, kullandığı kriterlerin gelişmiş ülkeler tarafından kullanılan kriterler olduğu için eleştirmiştir.

ATÜT ve azgelişmişlik tartışmalarını eleştirel bir tutumla değerlendiren Kemal Tahir'in düşüncelerini geliştiren Baykan Sezer, ATÜT ile Doğu asker devletleri

arasında bir ayrıma gitmiş ve Osmanlı'nın Doğu asker devletleri kategorisinde yer aldığını belirtmiştir (Eğribel ve Özcan, 2006, s.801).

Sezer (1988, s.17), *Türk Sosyolojisinin Ana Sorunları* isimli kitabına Türk toplumu tanımlarını değerlendirerek başlamıştır. Türk toplumunu tanımlamak için kullanılan kavramları inceleyen Sezer (1988, s.38), bu önerilerin Batı ile farklı olduğumuz noktasında uyum içerisinde olduğunu belirtmiştir.

Azgelişmişlik kavramının Batı toplumlarına benzeme kabulünün bir sonucu olarak ortaya çıktığını belirten Sezer (1988, s.43), Batı uygarlığı ile Türk toplumu arasındaki farklılıklar inkar edilemediği için azgelişmişlik kavramının kullanıldığını belirtmiştir. Sezer (1988, s.40), çağdaşlaşma ile uygarlık kavramının eş anlamlı kullanılmasını eleştirmiştir. Bu kullanım, çağdaşlaşmanın, Batı uygarlığına girmek olarak tanımlanmasına yol açmaktadır. Bu durumda, Batı'nın içinde bulunduğu durum, bütün toplumların ulaşması gereken bir amaç olarak sayıldığı için, Batı dışı toplumların gelişme çizgisindeki yerini saptayabilmek için toplum sınıflandırmalarına ihtiyaç duyulmaktadır. Azgelişmişlik kavramının Batı'dan aktarma olduğunun altını çizen Sezer, azgelişmişliği tanımlamak için kullanılan kriterlerin de 1956 yılında Paris Institut National d'Etudes Demographiques'de yapılan çalışmalar sonucu belirlendiğini belirtmiştir. 1959 yılında ölçütlerin sayısının 11'den 15'e çıkarıldığını belirten Sezer, ölçütlerin azgelişmişliği açıklama derdinde olmadığını da belirtmiştir. Kavram, somut koşullarla sınırlı kaldığı için olaylara açıklama getirmemekte, yalnızca durum saptaması yapmak için kullanılmaktadır (Sezer, 1988, s.44).

Kavramla ilgili olarak Sezer'in (1988, s.44-45) dikkat çektiği nokta, azgelişmişliğin ancak toplumların aynı ideal toplum yapısına ulaşmaya çalıştıkları bir koşulda kullanılabilecek bir kavram olduğudur. Ancak bu durumda, aynı ideale ulaşmaya çalışan ancak geride kalan, azgelişmiş bir toplumdan bahsetmek mümkündür. Bu ideal aynı zamanda azgelişmişliğin neye göre geri kalmışlık olduğunu da belirleyen kriterlerin oluşmasını sağlayacaktır. Bunun yanında, azgelişmişlik kavramının kendisi başka toplumlarla karşılaştırılıp değerlendirilmeyi gerekli kılmaktadır (Sezer, 1988, s.44). Başka bir deyişle "bir toplum ancak kendisinden çok daha gelişmiş bir topluma oranla azgelişmiş sayılabilir". Öyleyse azgelişmişlik kavramının anlamlı olabilmesi için, toplumlar arası ilişkilerin aynı kriterler üzerinden değerlendirilmesi gerekmektedir.

Sezer (1988, s.53) Batı tarafından üretilen ATÜT kavramının da Batı'nın Doğu'dan farklı olduğunu vurguladığını belirtmiştir. Sezer'e (1988, s.53) göre bu vurgu

ile Batı, "kendi lehine elde etmiş bulunduğu ayrıcalıkları, bu farklılıklara dayanarak Doğu'ya kabul ettirmek istemektedir." Bu şekilde Batı, uygarlaştırma görevini yerine getirebilmek için meşru bir zemin inşa etmektedir. ATÜT kavramı da benzer bir amaç için kullanılmaktadır.

Batılı toplumların beşli gelişme şemasının (ilkel komünizm, kölelik, feodalizm, kapitalizm, sosyalizm) dışında kalan ATÜT, bu gelişme şeması dışında farklı bir toplumsal yapıya işaret ettiği için, tartışmaları da beraberinde getirmiştir. Bu durumda ortaya iki seçenek çıkmaktadır. Bunlardan ilki, Doğu toplumlarının Batı'dan farklı olduğunun kabul edilmesi ve kendi gelişimsel ve tarihsel çizgilerin ortaya konmasıdır. Sezer (1988, s.58), bu seçeneğin ATÜT kavramıyla gerçekleştirilemeyeceğini savunmaktadır. Bunun sebebi ise, kavramın açıklayıcı değil betimleyici olmasıdır. İkinci seçenek ise, ATÜT'ün beşli gelişme şemasına eklenmesidir. Sezer (1988, s.59), bu seçenek ile hem Doğu toplumlarının beşli gelişme şemasında feodalizmden de geride konumlanacağını, hem Doğu toplumlarının ATÜT ile kendi kimliğini kazanmasına engel olunacağını, hem de bir kez daha Doğu toplumlarının, Batı merkeze alınarak tanımlanacağını belirtmiştir.

1960'lı yılların başından 1970'li yılların sonuna kadar olan döneme genel hatlarıyla bakıldığında, 1960'lı yıllarda köylülüğün önemsenip yüceltildiği görülmektedir. Bu dönemde sıkça rastlanan köy monografileri ise ekonomik temellidir. Bu yıllarda tarım, sanayi ve hizmet sektörlerinden oluşan ekonomik yapıda sanayinin ön plana çıktığı belirtilmeye başlanmıştır. Yine aynı dönemde, köyden kente göç ile birlikte Türkiye'nin kentlileştiği yönünde bir kanı hakimdir (Kayalı, 2000, s.118-119). 1970'li yıllardan itibaren ise, Türkiye'nin kapitalist bir toplum olduğu değerlendirmeleri yaygınlaşmaya başlamıştır (Kayalı, 2000, s.119). Bu dönemde sıkça tartışılan ATÜT kavramı da azgelişmişlik ve kalkınma yaklaşımlarını etkilemiştir.

Hazırlanan Birinci ve İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planlarında bölgesel eşitsizlikler benzer bir yaklaşımla ele alınmış, ulaşılması hedeflenen %7'lik büyüme hızı önünde engel oluşturmaması koşuluyla, geri kalmış bölgelere hizmet ve altyapı yatırımlarının yapılması, özel sektöre bu bölgelere yatırım yapması için teşvik verilmesi öngörülmüştür. 1971 yılında darbenin etkisi altında hazırlanan Üçüncü Beş Yıllık Planı'nda özel sermayenin gelişiminin destekleneceğinin açıklanması, özel sektörün yatırım yapmadığı geri kalmış bölgelerin daha da gerileyeceğini göstermiştir.

4.2.7 Sermayenin karşı saldırısı: 1980-1988 dönemi

1988 yılının sonuna kadar iktisat politikalarına yön veren 24 Ocak 1980 programı, 1970'li yıllarda IMF'nin dış tıkanma koşullarındaki pek çok azgelişmiş ülkeye uyguladığı istikrar politikası paketiyle, Dünya Bankası tarafından geliştirilen yapısal uyum programlarının unsurlarının bir birleşimi niteliğindedir. Dolayısıyla "alternatifi yoktur" sloganıyla ideolojik kampanya eşliğinde sunulan neoliberal dönem, ne Türkiye ne de dünya için yeni bir önlem paketi değildir (Boratav, 2014, s.148-149).

Boratav (2014, s.150), sekiz yılı kapsayan bu süreci, "askeri rejim altında liberal ekonomi" diye nitelendirdiği 1981-1983 yılları ile, "ANAP yılları" (1984-1988) olmak üzere iki önemli uğrak noktasına ayırmaktadır.

İlk uğrak noktası olan askeri rejim dönemi, 1977-1979 yılında yaşanan krize, sermayenin taleplerini dikkate alarak işgücü piyasasını askeri ve yasal yöntemlerle disiplin altına alarak müdahale etmiştir. Ekonomi dışı ve emek aleyhtarı olan bu politika, sendikal faaliyetlerin askıya alınması, grev yasakları ve ücret belirlenmesinin Yüksek Hakem Kurulu'na taşınması şeklinde uygulamaya konmuştur (Boratav, 2014, s.150). Bu dönemin dış ticaret politikası ise dışa açılma doğrultusundadır (Boratav, 2014, s.152). 1970'li yılların sonlarında yaşanan krize karşı geliştirilen neoliberal politikalar da bu dönemde uygulanmaya başlanmıştır (Eşiyok, 2012, s.216).

İkinci uğrak olan ve ANAP yılları olarak değerlendirilen dönem de ise, 1984-1987 yılları Özal'ın parlak yılları olarak geçmiş, 1988 yılı ise darbe ile benimsenen politikaların işlemediğinin ortaya çıktığı yıl olmuştur (Boratav, 2014, s.152).

1980'li yılların belirgin bir özelliği, önceki dönemde çok düşük olan ihracat eğiliminin hızla artmasıdır. Ancak olumlu olarak nitelendirilebilecek bu gelişme, ekonominin ithal bağımlılığının önüne geçememiştir. Boratav'ın (2014, s.161) deyimiyle "dış ticaret ve kambiyo rejimlerinin serbestleşmesine bağlı olarak ithalatın hacmi ve bileşimi üzerindeki merkezi denetim, bu yıllarda iyice zayıflamış, bu nedenle hızlı ihracat artışlarına rağmen dış açıklar daraltılamamıştır". Bu durum, ekonominin yüksek düzeyli bir dış kaynak akımına bağlanmasına sebep olmuş ve ekonomi ile ilgili karar alma mercileri Ankara'dan Washington, Brüksel, Bonn, Paris ve New York'a kaymıştır.

Ataay (2001, s.64), özellikle 1980 yılından itibaren hem küresel ölçekte hem Türkiye genelinde uygulanan ekonomi politikalarının önemli bir değişim geçirdiğini

belirtmiştir. Ulusaşırı şirketler ve küreselleşmeyle birlikte "sermaye ve malların ülkeler arasında dolaşımının önündeki engellerin azaltılması ve sermayenin hareketliliğinin artışı" süreci başlamıştır (Ataay, 2001, s.63). Ataay (2001, s.64), bu iki sürecin sanayinin mekânsal farklılaşması ve kapitalizmin dünya üzerindeki eşitsiz gelişmesi üzerinde etkili olduğunu belirtmiştir. Ulusaşırı şirketler ve küreselleşmeyle birlikte dünya ekonomisinde ABD, Avrupa Birliği ve Japonya olmak üzere üç temel bölge ön plana çıkmıştır. Ulusaşırı şirketlerin egemenliğinde ve tekelinde olan özellikle ulaştırma, haberleşme, medya, reklam ve turizm gibi hizmet sektörü, ekonomide ağırlık kazanmaya başlamıştır. Emek piyasası da bu süreçlerden etkilenmiş, gelişmiş ülkelerde sosyal güvencesi olan, yüksek ücretli emek piyasası gözlenirken, gelişmemiş ülkelerde güvencesiz, düşük ücretli ve çocuk emeğinin kullanıldığı emek piyasaları gözlenmiştir. Bu çerçeve içerisinde, mal ve hizmetlerin yüksek teknolojili, yüksek katma değerli kısmı gelişmiş ülkelerde gerçekleştirilirken, düşük katma değerli ve emek yoğun kısmı ise azgelişmiş ülkelerde gerçekleştirilmiş, bu da gelişmiş ülkelerle azgelişmiş ülkeler arasındaki sanayi hiyerarşisinin değişmesine sebep olmuştur. Böylece 1950'lerden itibaren özellikle azgelişmiş ülkelerde yaygınlaşan ithal ikameci sanayileşme modeli, 1970'lerden itibaren yerini, sermaye yoğun ya da emek yoğun mallar ihraç eden sanayileşme modeline bırakmıştır (Ataay, 2001, s.66).

Bu yılların bir diğer özelliği de uygulanan neoliberal politikaların mekân üzerindeki önemli etkileridir. Kamunun üretken sektörden çekilmesi ve sabit yatırımların özel sektörün yatırım tercihlerine göre belirlenmesi, ülke genelinde mekânın sermayenin taleplerine göre şekillenmesine sebep olmuştur. Bu durumda kaynaklar azgelişmiş bölgelerden gelişmiş bölgelere doğru akarken, bölgesel eşitsizlik de giderek derinleşmiştir. Kârlılık temelinde hareket eden sermaye, kâr oranlarının düşük olduğu Doğu Anadolu Bölgesi'nden çekilerek Marmara Bölgesi'nde yoğunlaşmaya başlamıştır (Eşiyok, 2012, s.216).

Neoliberal politikalar kapsamında uygulanan özelleştirme politikası da, mekânı sermayenin şekillendirmesinin önünü açan uygulamalardan biri olmuştur. Daha önce azgelişmiş bölgelerde ekonomiyi canlandırmak amacıyla devlet eliyle kurulmuş olan fabrikalar ve sanayi tesisleri, bu dönemde özelleştirilerek özel sektörün kontrolü altına girmiştir. Devletin özellikle imalat sanayiinden çekilmesi, bölgesel eşitsizliği ortadan kaldırabilecek önemli politika araçlarının da terk edildiğini göstermektedir (Ataay, 2001, s.83). Özelleştirildikten sonra düşük kâr oranları sebebiyle kapatılan sanayi

tesislerinin, azgelişmiş bölgelerin gelişmesine yönelik hem sosyal hem de ekonomik katkıları da son bulmuştur.

Özelleştirme yoluyla kamu sanayi tesislerinin kapanması, kamunun sabit yatırımlardan elini çekmesi, kamunun çekilmesi sonucu oluşan boşluğu dolduramayan özel sermayenin yatırımları sonucunda bölgesel eşitsizlikler gittikçe derinleşmiştir (Eşiyok, 2012, s.216).

Uygulanan neoliberal politikalar sonucu sermayenin mekânı nasıl şekillendirdiği, özellikle kentlerin bu dönemki yapılarına bakılarak anlaşılabilir. İthal ikameci sanayileşmeden ihracatın teşvik edildiği ekonomi politikalarına geçiş, bu dönemde sanayi yatırımlarından vazgeçilerek hem devlet hem de özel sektörlerde ikinci çevrime[11] yönelik yatırımların artmasına sebep olmuştur. Bu durumun önemli sonuçlarından biri, kentlerin yatırım alanları haline dönüşmesi olmuştur. Bu dönemde özellikle devletin yatırımlarının kentlerde konut, alt yapı, ulaşım gibi alanlara yöneldiği görülmüştür (Şengül, 2009, s.137-138).

Sermaye, her zaman kapitalist kentleşme sürecinin en asli unsuru olsa da, bu dönemde uygulanan ekonomi politikalarının, ibreyi sermaye lehine çevirmesi sonucu kentlerin büyük ölçüde sermaye mantığıyla belirlenmesi, bu dönemi önceki dönemlerden ayıran özelliklerden biridir (Şengül, 2009, s.139).

Bu dönemde hazırlanan Beş Yıllık Kalkınma Planlarına bakıldığında, 1979-1983 yılları için hazırlanan Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın Giriş bölümünde Türkiye'nin ciddi sorunlarla karşı karşıya olduğu ve bu sorunları çözmenin öncelikli hedef olduğu görülmektedir. Alt yapı yetersizlikleri, kır ve kent ile bölgelerarası eşitsizlikler, önemli sorunlar arasında görülmüştür. Türkiye'nin sorunlarını çözmenin yolunun ise bütüncül bir gelişme anlayışında saklı olduğu görüşü baskındır. Bu çerçevede demokrasi ve eşitlik, planda sık sık vurgulanan kavramlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Önceki planlardan farklı olarak, kooperatifçilik ve halk girişimciliği, ekonominin önemli unsurları olarak görülmüştür. Sağlık ve eğitim de planda özellikle üzerinde durulan konular olmuştur (DPT, 1979, s.3-4).

Bölgesel eşitsizlik ayrı bir bölümde ele alınmış ve Devlet Planlama Teşkilatı'nın geri kalmış bölgelerde uygulanacak politikalarda aktif rol alması kararlaştırılmıştır. Bu plan, kalkınma hedeflerinin mekânla bütünleşmesinin önemini vurgulaması açısından

[11] Lefebvre'in çevrim kuramına göre endüstriyel üretim birinci çevrimi oluştururken, konut yapımı, mekânın üretimi, finans ve arsa spekülasyonu, genel anlamda gayri menkul, sermayenin ikinci çevrimini oluşturmaktadır (Gottdiener, 1993, s.132).

diğer planlardan ayrılmaktadır. Teşvik önlemlerinin bölgenin özelliklerine göre düzenlenmesi hedeflenmiştir. Temel amaç, geri kalmış bölgelerde sanayiyi geliştirerek bölgenin kalkınmasını sağlamaktır (DPT, 1979, s.292-293). Kalkınmada Öncelikli Yöreler belirlenmiş ve özelikle Doğu ve Güneydoğu Anadolu'nun gelişmesine önem verilmiştir. Bu bölgelerde tarım ve hayvancılığı geliştirmek önemli hedefler arasında sayılmıştır. Bu planda, Kuzeydoğu ve Güneydoğu Anadolu bölgeleriyle Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin öteki bölgelerle bütünleşebilmesi için bir ulaşım ağının yapılması da hedeflenmiştir (DPT, 1979, s.293).

1984-1989 yıllarını kapsayan Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı da bir önceki planla benzerlik göstermektedir. Planın, "Bölge Planlaması" başlıklı bölümünde DPT tarafından bölge planları yapılmasına karar verilmiştir. Bölge planlarının bölgelerin potansiyel kaynaklarını var olan yapıdaki sorunlarını belirlemek üzere envanter çalışmalarına dayalı olarak yapılması ön görülmüştür (DPT, 1984, s.161). Hazırlanacak olan bölge gelişme şemaları ile bölgelerin mevcut kaynakları kullanılarak bölgenin gelişmesinin, nüfus ve istihdam yapısını nasıl etkileyeceği konusunda bilgi sağlanacaktır. Fazla göç veren bölgelerde istihdam olanağı arttırılarak göçün önüne geçilmesi hedeflenirken, bölge içi nüfus hareketlerinin de bölge gelişme şemalarına uygun şekilde düzenlenmesi gerektiği belirtilmiştir. Bölgelerarası eşitsiz gelişme ise, bölgesel farklılıkların azaltılmasının bir koşulu olarak tanımlanan sanayiinin yaygınlaştırılması yoluyla çözüme kavuşturulacaktır. Sanayi yatırımları, azgelişmiş bölgede öncelikle büyüme potansiyeli olan şehirlerde yoğunlaştırılacak, ikinci derece potansiyele sahip şehirlere gerekli alt yapı ve hizmetler götürülerek bu bölgelerin yatırımlara hazır hale gelmesi sağlanacaktır (DPT, 1984, s.162).

1980 yılı önemli ekonomik ve politik değişimlerin yanı sıra, düşünce tarihi açısından da değişimlerin yaşandığı bir dönemin başlangıcı olarak kabul edilebilir. Kayalı (2000, s.155), Türkiye'de siyaset ve ekonomi ile yakından ilişki olarak gelişen düşünce tarihinin, 1980'den itibaren kültür ve tarihin etkisinde kaldığını belirtmektedir. Kayalı (2000, s.156), bu duruma, tarihin güncel sorunlarla uğraşmaktan bir kaçış yolu sağlamasının etkisi olduğunu belirtmiş, bu durumun da eski dönem düşünürlerini yeniden keşfetmeye olanak sağladığını söylemiştir. 1980 sonrası yakın dönem tarihine duyulan ilginin artmasıyla beraber, düşünce tarihine ilişkin yapılan çalışmalar kişilerin monografileri şeklindedir (Kayalı, 2000, s.159). Bu dönemde yeniden ilgi duyulan ve üzerinde çalışmalar yapılan isimler arasında yer alan Baykan Sezer, toplumsal yapı

çalışmalarını tarihsel bir arka plana oturtmuş, Şerif Mardin ise kültür boyutunu analize katarak daha bütünlüklü bir çerçeve içerisinden çalışmalarını yürütmüştür (Kayalı, 2000, s.165).

Kaçmazoğlu (2010, s.326), aynı dönemdeki sosyoloji eğilimlerini üniversitelerde yazılan tezler üzerinden incelemiştir. Türkiye'de sosyolojinin kurumsallaşmasının 1980'li yıllara denk düştüğünü belirten Kaçmazoğlu (2010, s.328), bu dönemde sosyologların bilinçli bir meslek anlayışı edindiklerini ve kongre sayısında önemli bir artışın olduğunu tespit etmiştir. Bu dönemin özelliklerinden biri, önceki yıllara kıyasla çok fazla makale yayınlanmasının yanı sıra, yayınlanan makalelerin sosyolojinin farklı alt dallarına ait olmasıdır (Kaçmazoğlu, 2010, s.329). Başka bir deyişle bu tarihe kadar sosyolojiye hakim olan siyaset sosyolojisi ve ekonomi sosyolojisinin yanında, sağlık sosyolojisi gibi önceki dönemlerde ele alınmamış farklı alanlar hakkında da çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. Bu dönemde sosyoloji disiplininde kadın, aile, bilgi ve kent konuları sıkça çalışılmıştır (Kaçmazoğlu, 2010, s.330).

Özetle 1980'li yıllar, neoliberalizmin ekonomi, mekân ve düşünce dünyasını dönüştürdüğü yıllar olarak tanımlanabilir. Özelleştirme, emek piyasasının sermayenin ihtiyaçlarına göre yeniden düzenlenmesi, iletişim ve ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerle ulusaşırı şirketlerin küresel düzeyde faaliyet göstermeye başlaması, bu dönemi şekillendiren gelişmelerden bir kaçıdır. Böylece, eşitsiz gelişme politikaları da neoliberalizm etkisinde kalmış, gelişen bölgenin daha çok gelişmesine, gelişmeyen bölgenin ise devlet desteğini kaybetmesine sebep olmuştur. Sonuç olarak ekonomi ve politikada sermayenin egemen olması, mekânın da sermaye tarafından şekillendirilmesine ve bir üretim aracı olarak kullanılmasına olanak sağlamıştır.

4.2.8 Finans kapitale teslimiyet ve popülizme aksak dönüş: 1989-1997 dönemi

1970'lerin sonlarında ABD'de iktidara geçen Reagen ve Britanya'da iktidara geçen Thatcher yönetimleri, neoliberal karşı devrim olarak adlandırılan dönüşümün, kapitalist dünya sisteminin merkezinde, çevresinde ve merkez-çevre ilişkilerinde gerçekleşmesine katkı sağlamışlardır (Boratav, 2014, s.171).

Neoliberal politikaların gündeme gelmesiyle, sermaye hareketlerinde tam serbestleşme uluslararası finans kapitalin temel talebi olarak ortaya atılmış, şiddetli krizlerle sonuçlanan ilk ciddi adımlar, 1970'li yıllarda Latin Amerika ülkelerinde

atılmıştır. Aynı reçete 1989-1990 yıllarında Asya'nın yaygın coğrafyalarında, Kuzey Afrika'da, komünist rejimlerin tasfiyesi sonrasında Doğu Avrupa'da ve Türkiye'de de uygulanmaya başlanmıştır. Bu sebeple Boratav'a (2014, s.171) göre Türkiye'de sermayenin karşı saldırısı şeklinde nitelenen dönüşümler, aslında Türkiye'ye özgü değildir.

Bu süreçte Türkiye'ye özgü olan durum ise, dünya ekonomisinin yükselişe geçtiği 1933-1997 döneminin başlarında, çevre ülkelerden Türkiye ve Meksika'nın ana eğilimin dışına çıkarak, yabancı sermayenin çıkışa yönelmesinde kaynaklanan sert krizlere savrulması olmuştur. Bu krizler, 1998- 2001 yıllarında çevre ülkelerde yaşanan bir dizi krizin de habercisi niteliğindedir (Boratav, 2014, s.173). Türkiye ekonomisi, uluslararası finans kapitale teslimiyeti temsil eden 1989'la başlayan yirmi yıllık bir dönem içinde 1994, 1998-1999, 2001, ve 2008-2009 yıllarında üç kriz dalgasının içinden geçmiştir (Boratav, 2014, s.173).

Boratav'ın (2014, s.188-189) "sermayenin karşı saldırısı" olarak nitelendirdiği askeri rejim/ ilk ANAP iktidarı dönemlerinde, "dipten gelen bir dalga" karşısında siyasi iktidarın ve sermaye sınıflarının gerilediği 1989-1993 yılları arasında, emekçi sınıf lehine değişimler yaşanmıştır. Buna karşılık, bölüşüm ilişkilerinin sermaye aleyhine seyrettiği dönemin kâr oranları ve birikim süreci üzerindeki olumsuz sonuçları, ekonomik krizler tarafından düzeltilir. 1978-1980 krizinin sonunda ve 1994 krizinde bölüşüm göstergelerinin hızla emekçi sınıflar aleyhine dönüşmesi tesadüfi değildir (Boratav, 2014, s.188-189).

Önceki dönemde neoliberal politikaların uzantısı olarak uygulanan özelleştirme politikaları, bu dönemde de devam etmiştir. Bu dönemde özelleştirilen kamu kuruluşları arasında 1989-1993 yıllarında yükselen ücret maliyetleri sebebiyle krize sürüklenen Kamu İktisadi Teşebbüsleri[12] (KİT) bulunmaktadır. Özal hükümetinin KİT'lere yönelik hazine desteğini çekmesiyle hızla iç ve dış borçlanmaya giden KİT'ler, Doğru Yol Partisi-Sosyal Demokrat Halkçı Parti hükümeti zamanında, sermaye birikimine katkı sağlayamadıkları için özelleştirilecek konuma gelmişlerdir (Boratav, 2014, s.176).

[12] KİT'ler 1930'lu yıllarda ekonomik kalkınmanın aracı olarak düşünülmüş ve Türkiye'de özel teşebbüsün kısıtlı olması sebebiyle ekonomik kalkınmayı başlatmak ve devam ettirmek görevi KİT'lere verilmiştir (Ceylan ve Vergiliel, 1989, s.1). KİT'ler özellikle devletçi politikaların uygulandığı yıllarda ekonomide etkili olmuş, 1950'li yıllarda liberalizmin etkisi ve 1980'li yıllarda neoliberalizmin etkisiyle özelleştirmenin önü açılmış ve KİT'ler zarar ettikleri gerekçesiyle özelleştirilmeye başlamıştır (Ceylan ve Vergiliel, 1989, s.19-23). Türkiye'de ilk özelleştirilen KİT ise, 1988 yılında özelleştirilen Telekomünikasyon Endüstri Ticaret A.Ş. 'dir (Ceylan ve Vergiliel, 1989, s.105).

1990-1994 yıllarında hazırlanan Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda amaç, "hızlı, dengeli ve istikrarlı bir kalkınma süreci içinde gelir dağılımını iyileştirmek, işsizliği, bölgesel ve yöresel gelişmişlik farklarını azaltmak" şeklinde tanımlanmıştır (DPT, 1994, s.1). Bu amaca bakıldığında, eşitsiz bölgesel gelişmenin planın temel sorunlarından biri olduğu görülmektedir. Yatırım politikasının bu hedef doğrultusunda uygulanacağının belirtildiği planda, özellikle kamu kesimi yatırımlarının bölgelerarası eşitsizlikleri giderme yönünde Kalkınmada Öncelikli Yöreler'de yoğunlaşacağı, ekonomik ve sosyal altyapıya yönelik olacağı belirtilmiştir. Planın amaçlarında, ekonomik politikalara uygun, uluslararası ticareti kolaylaştıracak ve ödemeler dengesine en fazla katkıyı sağlayacak şekilde bir ulaşım sisteminin oluşturulması yönünde çaba gösterileceği belirtilmiştir (DPT, 1994, s.2-3).

Planda dikkat çeken noktalardan biri, Türkiye-Avrupa Topluluğu ilişkilerinin ayrı bir başlık altında incelenmesidir. Bu bölümde Avrupa Topluluğu'na tam üyeliğin hedeflendiği belirtilirken, Türkiye'nin üretim yapısının belirlenmesinin bu hedef doğrultusunda gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Avrupa Topluluğu'na tam üyeliğin yanı sıra, ekonomik yapının da topluluğun iç pazar hedefinin gerçekleşmesine katkı sağlayacak şekilde yeniden düzenlenmesinin gerekliliği vurgulanmıştır. Avrupa Topluluğu'na tam üyelik hedefinin gerçekleşmesi için yapılacak düzenlemelerin Türkiye ekonomisini rekabete açık hale getireceği, dolayısıyla rekabet gücünü arttırıcı politikaların izlenmesi gerektiği de planda belirtilmiştir (DPT, 1994, s.29).

Planın dikkat çekici noktalarından bir diğeri ise, turizm ve medyaya yapılan vurgudur. Bu noktada haberleşme hizmetlerinde gerekli alt yapının hazırlanması, özel radyo ve televizyon kanallarının açılması üzerinde önemle durulmuştur. Bunlara ek olarak, haberleşmeyi güçlendirmek adına bilgisayarla haberleşmenin yaygınlaştırılmasının gerekliliği üzerinde durulmuştur (DPT, 1994, s.39).

Turizm de nitelik ve nicelik açısından iyileştirilme yapılması ön görülen sektörlerden biri olarak belirlenmiştir. Bu bağlamda özellikle doğal güzelliklerin ve kültürel değerlerin korunmasının gerekliliğine dikkat çekilmiştir. Belirli sahaların korumaya alınarak turizme açılacağı belirtilmiştir (DPT, 1994, s.39). İnsanlığın kültür ve tabiat mirası konumundaki değerlerin korunması ve çevre ile kültür peyzajı ilkeleri çerçevesinde turizm faaliyet ve yatırımlarının uygulanacağı belirtilmiştir (DPT, 1994, s.282).

Bölgesel eşitsizlik ise "Bölgesel ve Yöresel Gelişme" başlığı altında incelenmiştir. "Kalkınmanın bölgeler arasında dengeli olması, bölgesel gelişme çalışmalarının refahı yaygınlaştırıcı ve artırıcı yönde ele alınması", bu bölümün temel hedefi olarak tanımlanmıştır (DPT, 1994, s.318). Önceki planlara benzer şekilde, eşitsizliği gidermek adına teşvik sisteminin kullanılacağı belirtilmiş, azgelişmiş bölgelerde büyüme potansiyeline sahip yerleşim yerlerinin belirlenmesi ve geliştirilmesi hedeflenmiştir. Böylece metropollere yönelen nüfus hareketini kontrol altına almak istenmektedir. Sanayinin bölgeler arasında eşit dağılımının sağlanması için organize sanayinin kurulumu da planlanan uygulamalar arasındadır (DPT, 1994, s.318). Kalkınmada Öncelikli Yöreler'de devletin imalat sanayi ve madenciliğe dayalı sanayinin kurulmasında rol alacağı belirtilmiş, fiziksel ve sosyal alt yapıdaki eksikliklerin giderilmesi görevi devlete verilirken, özel kesimin yatırımlarını arttırmak amacıyla bir fon oluşturulması öngörülmüştür (DPT, 1994, s.319).

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı, sermayenin coğrafi olarak hareketliliğinin arttığı bir dönemin izlerini taşımaktadır. Ulusal ekonomiler üzerinde etkili olan uluslararası örgütlerin etkisi plana yansıtılmış, özellikle Avrupa Topluluğu'na üyelik süreciyle beraber piyasada rekabet koşullarının değişeceğinin altı çizilmiştir. Başka bir deyişle, ulusal ekonomide uygulanacak politikalar, uluslararası piyasa koşulları dikkate alınarak hazırlanmıştır.

Planda turizm sektörünün iyileştirilmesine yönelik hazırlanan politikalar, turizmin de ekonominin önemli bir parçası olduğunun sinyalini vermiş, bu anlamda mekânın değişim değeri ön plana çıkmaya başlamıştır. Mekânın değişim değerinin ön plana çıkması, bu dönemde uygulanan kent politikalarına bakıldığında da göze çarpmaktadır.

1990'lı yıllardan itibaren kentlerin artan önemine, 1993 yılında yayınlanan *Ulusal Kalkınmacılığın İflası* isimli kitabında işaret eden Keyder, 1980 yılından itibaren sermayenin ekonominin gidişatının kontrolünü büyük ölçüde ele geçirmesiyle beraber, Türkiye özelinde İstanbul'un öneminin arttığına işaret etmektedir (1996, s.95).

Keyder (1996, s.98-99), sermayenin küreselleşmesiyle birlikte, üretici sermayenin toplam sermaye içerisindeki payının azaldığını ve yerini hizmet sektörüne bıraktığını belirtmiştir. Bu durum, yapılan yatırımların önemli kısmının şehirlerde bulunan hizmet sektöründe yoğunlaşmasını açıklamaktadır. Bu sektör içerisinde hızla yoğunlaşan hizmetler arasında iletişim, bilgi-işlem, bilgi bankaları, finans kurumları, bankalar, reklamcılık, pazar araştırmaları, hukuk ve muhasebe sayılabilir. Bu hizmetlerin ortak

noktası, sermayenin küreselleşmesi için gerekli olan hizmetleri sağlamalarıdır. Dolayısıyla hizmet sektörünün yoğunlaştığı kentlerin de ekonomideki önemi bu dönemde artış göstermektedir. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda haberleşme teknolojilerinin geliştirilmesi gerekliliğine yapılan vurgu, bu çerçevede anlam kazanmaktadır.

Bu durumun bir yansıması olarak, bu dönemde dünyadaki kentler arasında hiyerarşik bir düzen oluşmaya başlamış, Keyder bu hiyerarşik düzen içerisinde İstanbul'un konumunu sorgulamıştır. Keyder (1996, s.101), özellikle 1980 sonrası belirginleşen sermaye hareketliliğinin "insiyatif alan şehir" olgusunu ortaya çıkardığını belirtmiş, şehirlerin özellikle ekonomi alanında devletten otonomi kazandığına dikkat çekmiştir. Bu dönemde şehirlerde tıpkı dünya pazarında yer alan şirketler gibi sermayeyi çekebilmek için bir yandan gerekli alt yapı, ulaşım ve iletişim ağlarını kurmaya çalışırken diğer taraftan reklam şirketleri aracılığıyla vizyonlarını dünyaya duyurmayı hedeflemektedir.

Bu durum, artık ulusal ekonomilerin sermayenin mantığından kaçamadığının ve dünya ekonomisine entegrasyonunun bir nevi zorunluluk haline geldiğinin bir göstergesi olarak yorumlanabilir. Bu entegrasyonun önemli bir parçası ise, şehirler yoluyla gerçekleşmektedir (Keyder, 1996, s.104).

Özetle, bu döneme bakıldığında Türkiye'nin küreselleşmeyle birlikte entegre olmaya başlayan dünya piyasaları arasında yer almayı hedeflediği görülmektedir. Bu hedefini gerçekleştirebilmek için haberleşme teknolojilerine ve mekânın değişim değerine ayrıca önem verilmiştir. Sosyal devlet anlayışının neoliberal politikalarla dağılmasıyla birlikte, ekonomideki rolü azalan devletin uyguladığı politikalar, mekânın sermaye tarafından düzenlenmesinin önünü açmaya yöneliktir. Bu süreçte özel sermaye kârın fazla olduğu yerlerde toplanırken, artan bölgesel eşitsizlikler de önemini yitirmektedir. Ulus olarak bütüncül bir kalkınma anlayışı yerini, kentlerin hiyerarşisinde üst sıralara yükselme potansiyeli olan şehirlerin geliştirilmesine bırakmıştır. Şengül'ün (2008, s.285) de belirttiği gibi "sermaye birikim süreçlerini uzun süre belirleyen gelişmeci ideoloji ve stratejilerin sona ermesi, daha önce birinci çevrime yönlendirilen kaynakların ikinci çevrimlere aktarılmasına da olanak sağlamıştır."

4.2.9. Kesintisiz IMF gözetimi ve krizler: 1998- 2009 dönemi

Boratav (2014, s.193), 1998-2007 yıllarının çevrimin durgunlaşma aşamasını oluşturduğunu, 2002-2007 yıllarının ise aynı çevrimin canlanma aşamasını oluşturduğunu belirtmiştir. 2008-2009 yılları, bu sefer metropol ekonomilerinde patlak veren bir krizle başlayan yeni bir çevrimin ilk yıllarıdır. 1998-2001 yıllarında Doğu Asya'dan başlayıp, Doğu-Orta Avrupa, Latin Amerika ekonomilerine bulaşan bir dizi ekonomik kriz içinden geçen dünya ekonomisi içerisinde Türkiye ekonomisi de, 1998-1999, 2001 ve 2008-2009 yıllarında çalkantılı ve krizli bir gelişim sürecinde savrulmuştur.

Boratav (2014, s.194), bu dönemde iktidarda olan ve çok farklı siyasi gelenekleri temsil eden rağmen, Ecevit'in Demokratik Sol Parti'si ile Erdoğan'ın Adalet ve Kalkınma Partisi (AKP) arasında neoliberalizme teslimiyet noktasında büyük bir benzerlik olduğunu belirtmiştir. Ecevit, 1999 sonrasında Türkiye'yi on yıllık IMF/Dünya Bankası vesayetine sürükleyecek standby anlaşmalarını başlatmış (Boratav, 2014, s.194), Türkiye ekonomisi, 1998-2008 yılları arasında kesintisiz IMF programlarıyla yönlendirilmiştir. "Yapısal" olarak nitelendirilen ve " reform" nitelendirmesiyle saygınlık kazandırılan düzenlemelerin büyük bölümü ise Dünya Bankası tarafında düzenlenmiştir (Boratav, 2014, s.197).

Türkiye, 21. yüzyıla Bretton Woods kurumlarının gözetiminde ve devletin ekonomiden tamamen çekilmesi sloganından hareketle yapısal reformlar gündemiyle girmiştir. Temel amaç, sermaye üzerinde doğrudan ya da dolaylı olarak yük oluşturan bölüşüm düzenlemelerinin tasfiyesi, işçi sınıfının ve köylülüğün göreli durumlarını belirleyen ücretlerin, tarımsal ürün ve girdi fiyatlarının tamamen piyasa mekânizmasına teslim edilmesidir. Başka bir deyişle, bu dönüşümün sosyal devlet uygulamalarının daraltılması, bunlardan kaynaklanan mali yükün hizmetlerden yararlananlar tarafından ödenmesi, işgücü piyasasını ve tarımı etkileyen iktisat politikası araçlarının adım adım tasfiyesi ile gerçekleştirilmesi planlanmıştır (Boratav, 2014, s.200).

Bu politikanın somut sonuçlarından biri Türkiye'deki sermaye çevrelerinin, Bretton Woods'u da arkalarına alarak esnekleşme stratejisini uygulamaya devam etmeleri sonucu ortaya çıkmıştır. AKP'nin 2009'da yayınladığı Orta Vadeli Program belgesinin ana temalarından biri olan esnek istihdam biçimlerinin yaygınlaştırılması, bölüşüm düzenlemelerinde gidilen değişimi göstermektedir (Boratav, 2014, s.202).

Bu dönemde hazırlanan Beş Yıllık Kalkınma Planlarında da neoliberalizmin ve uluslararası kuruluşların etkilerini görmek mümkündür. 1996-2000 yıllarını kapsayan Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın "Giriş" bölümünde küreselleşme sürecine dikkat çekilmiştir. Soğuk savaş döneminin sona ermesinin ardından North American Free Trade Agreement (Kuzey Avrupa Ülkeleri Serbest Ticaret Anlaşması), Avrupa Birliği ve Pasifik Bölgesi'nin başı çektiği bölgesel bütünleşme hareketlerinin ivme kazandığı belirtilmiş, Türkiye'nin de bu hareketlerle iyi ilişkileri içerisinde olmayı hedeflediği belirtilmiştir. Yaşanan küreselleşme sürecinde Türkiye'nin diğer ülkelerden soyutlanmış şekilde etkin politikalar oluşturmasının imkansızlığı vurgulanmıştır.

Küreselleşmeyle birlikte ekonomik ve sosyal yaşamdaki değişim ve dönüşümlere dikkat çekilmiş, bu değişimlerin tabanı olarak haberleşme ve enformasyon teknolojilerindeki gelişmelere işaret edilmiştir (DPT, 1996, s.1).

Arzulanan hedeflere ulaşmak için izlenecek politikalarda devlet ve piyasanın birbirini tamamlayıcı unsurlar olduğu vurgulanırken, uluslararası firmaların Türkiye'de üretim yapmasını kolaylaştırıcı düzenlemelere gidileceği belirtilmiştir (DPT, 1996, s.2).

Bu planda yer alan dikkat çekici noktalardan biri, kalkınma ile ilgili olarak ilk kez çevre ve kadın konularının ele alınması ve sürdürülebilir kalkınma kavramının kullanılmasıdır (DPT, 1996, s.4). Planda eko-sistemleri ve kültürel değerleri koruyan sürdürülebilir kalkınma anlayışının temel alınacağı belirtilirken yerel kaynakların kullanımına dayanan bölgesel kalkınmanın gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır (DPT, 1996, s.176).

Planda bölgesel eşitsizlik, "Bölgesel Dengelerin Sağlanması" başlıklı bölümde incelenmiştir. Bölümde ilk olarak her bölgenin farklı özelliklere sahip olmasından dolayı sektörel tercihlerle mekânsal analizin birlikte yer aldığı yeni bir planlamanın yapılmasının gerekli olduğu belirtilmiştir. Daha önceki planlardan farklı olarak, bu planda ilk kez Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde görülen terör olaylarından bahsedilmiş, terörün azalmasına rağmen yol açtığı toplumsal huzursuzluğun hem yeni yatırımları engelleyerek hem de var olan işletmelerin ekonomik faaliyete devamını zorlaştırarak bölgenin gelişmesi önünde engel oluşturduğu belirtilmiştir (DPT, 1996, s.170).

Bölgesel gelişmenin ulusal birliği güçlendireceği ve ulusal bütünlük içerisinde maksimize edileceği vurgusu dikkat çekicidir (DPT, 1996, s.174). Planda kentlere büyük önem verilmiş, planın uygulama süresi sonunda en az bir kentin uluslararası bir

merkez haline getirilmesi hedeflenmiştir. Kent kimliklerinin ön plana çıkarılması gerektiği vurgulanmış, bu sebeple kentlerin kendilerine özgü mimari , doğal ve kültürel özelliklerinin korunmasına önem verileceği belirtilmiştir. Kent kimlikleri oluşturmayı kolaylaştırmak adına kentlerin tek tipleşmesine yol açan standart imar yönetmeliklerinde kentlerin dokusunu ön plana çıkaracak değişikliklerin yapılması hedeflenmiştir (DPT, 1996, s.180).

Planda dikkat çeken bir diğer nokta da, bölgesel eşitsizlik bölümünde kentlere yer verilmesidir. Kentteki nüfus artışları ele alınmış, hızlı kentleşmeyle birlikte beliren alt yapı ve konut gibi sorunlar incelenmiştir (DPT, 1996, s.171-173). Bölgesel eşitsizliklerin giderilebilmesi içinde dengeli bir yerleşme düzenine geçilmesi, iç göçün kontrol altına alınması oldukça önemli bir adım olarak görülmüştür. Bunun yanında çağdaş bir yaşam düzeyine ulaşılabilmesi için başta ulaşım ve haberleşme olmak üzere kentsel alt yapının dünya standartlarına ulaştırılması hedeflenmiştir. Bu hedef doğrultusunda uygulanacak politikalarda öncelik büyükşehirlere verilecektir (DPT, 1996, s.175).

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ise küreselleşme, yerellikler ve sermayenin coğrafi hareketliliğinin ön plana çıktığı görülmektedir. 2001-2005 yıllarını kapsayan planda, piyasalardaki serbestleşme hareketleri, küreselleşme süreci, iletişim teknolojilerinin gelişmesi, rekabetin küreselleşmesi, üretimin çeşitli aşamalarının farklı coğrafi alanlarda örgütlenebilmesinin hem ekonomik hem de toplumsal alanda değişimlere sebep olduğu vurgulanmıştır (DPT, 2001, s.1-3).

Plan, 2001 yılından başlayarak 2023 yılına kadar devam etmesi ön görülen uzun vadeli gelişme stratejisine uygun olarak hazırlanmıştır (DPT, 2001, s.21). Bu stratejiye göre, Türkiye'yi hem içinde bulunduğu bölgede lider ülke konumuna getirmek hem de önemli bir küresel güç olmasını sağlamak temel hedeftir. Özellikle Avrasya bölgesinde merkezi bir konumda olan Türkiye'nin bu konumunu sağlamlaştırmak için etkin bir ulaşım alt yapısının oluşturulması, doğal gaz ve petrol taşımacılığı için boru hatlarının döşenmesi hedeflenmiştir (DPT, 2001, s.22).

Demiryolu ulaşımına ilişkin olarak, küreselleşmeyle birlikte dünyada demiryolu işletmeciliğinin değişim gösterdiği belirtilmiş, bu gelişmelere paralel olarak hazırlanan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) İşletmesi Genel Müdürlüğünün yeniden yapılanmasına yönelik bir proje hazırlandığı ancak uygulamaya konulamadığı açıklanmıştır. TCDD'nin gelişen teknoloji ve yönetim tekniklerinin gerisinde

kalmasının özellikle yük taşımalarını olumsuz etkilediğinin ve kuruluşun mali yapısını bozduğunun altı çizilmiştir. Planda demiryoluna ilişkin projelerle ilgili olarak Boğaz-Demiryolu Tüp Geçişi ve Türkiye-Gürcistan (Kars-Tiflis) Demiryolu Projesi'nden bahsedilmiştir. Boğaz- Demiryolu Tüp Geçişi için Japon Kredi Kuruluşu ile anlaşma yapılırken, Türkiye- Gürcistan Demiryolu Projesi için finansman sağlanamadığı belirtilmiştir (DPT, 2001, s.153).

Bu planda da devletin ekonomideki rolünün azalması sürecinin devam etmesinin gerektiği görüşü savunulmuş, devletin asli işlevinin ise piyasa düzenini sağlamak olduğu belirtilmiştir (DPT, 2001, s.26). Bu karara uygun olarak özelleştirme politikalarının devam etmesi gerektiği ve özellikle alt yapı hizmetlerinde yap-işlet-devret modelinin uygulanması kararı alınmıştır (DPT, 2001, s.32). Önceki planda da görülen mekânın değişim değerinin ön plana çıkmasıyla beraber kent hiyerarşisinde üst sıralarda yer alabilecek kentlerin geliştirilmesi politikası bu planda da devam etmektedir. Planda metropollerin ihtiyaçlarını karşılayabilecek çağdaş bir yönetim şeklinin uygulanması ön görülürken, "İstanbul'un ticaret, finans, turizm, kültür ve sanat ağırlıklı uluslararası bir metropol haline getirilmesi çalışmalarına devam edilmesi" gerektiği belirtilmiştir (DPT, 2001, s.64).

Bölgesel eşitsizlik, "Bölgesel Gelişme Hedef ve Politikaları" başlıklı bölümde ele alınmıştır. Bu bölümde küreselleşme sürecinin geleneksel bölge anlayışını değiştirdiği, yeni dünya düzeninde yerel dinamiklerin bölgesel gelişme sürecinde öneminin arttığı savunulmuştur. Küreselleşme sürecinin kentleri ve yerel ekonomileri küresel ekonomide birer aktöre dönüştürdüğü savından hareketle, bölgesel gelişme politikalarının temelinde yerel ekonomiler yer almıştır. Kontrol ve yönetimin dünya kentlerinde toplanmasına ve üretimin yerele dağılmasına dikkat çekilirken, ekonominin bu şekilde yeniden yapılanmasının mekânda yeniden yapılanmayla bir arada gerçekleştiği de vurgulanmıştır (DPT, 2001, s.59).

Planda bölgesel dengesizliklerin giderilmesine yönelik politikalar ise Avrupa Birliği ve OECD[13] kuruluşuna üye ülkelerin bölgesel kalkınma politikaları temel alınarak hazırlanmıştır (DPT, 2001, s.59-60). Türkiye'deki bölgelerin gelişimleri arasındaki farklar, sosyoekonomik gelişmişlik endeksi, kişi başına gayrisafi yurt içi

[13] OECD, 30 Eylül 1961 yılında kurulmuştur. Günümüz itibariyle 39 üye ülkesi bulunan OECD, sahip olduğu zengin bilgi kaynaklarını hükümetlerin ekonomik gelişme ve istikrar yoluyla refah seviyesini arttırması, yoksullukla baş etmesi yolunda kullandığını belirtmiş, kendini hükümetlere yardım eden bir kuruluş olarak tanımlamıştır (http://www.oecd.org/about/history/, Erişim tarihi: 02.05.2016).

hasıla (GSYİH), bölgelerin sektörel yapısına ve bölgelere göre nüfus dağılımı kriterleriyle incelenmiştir. Yapılan incelemelerde İstanbul, İzmir, Adana ve Ankara illerinin imalat sanayi içindeki payı azalırken, GSYİH içindeki paylarının arttığı görülmüştür. Bu durum, ülkenin ekonomik olarak gelişmiş illerinden olan İstanbul, Adana, İzmir ve Ankara'da yer alan sanayi sektörünün çevre illere yayılması; gelişmiş illerin ise, finans, ticaret, turizm gibi hizmet faaliyetlerinde yoğunlaşarak bölgesel düzeyde merkez olma işlevlerini sürdürmeleriyle açıklanmıştır (DPT, 2001, s.61).

Bu dönemde aynı zamanda Bölge Kalkınma Ajansları'nın kuruluşunun da temeli atılmıştır. 2002 yılında Türkiye 26 bölgeye bölünmüş, 2009 yılında ise her bölgede kalkınma ajansı kurulması için gerekli kararnameler tamamlanmıştır (Güler, 2009, s.44). Bölge Kalkınma Ajansları'nın kuruluşunun Avrupa Birliği tarafından desteklendiğine dikkat çeken Güler (2009, s.55-56), ajanslara verilecek hibelerin bir kısmının Avrupa Birliği tarafından, bir kısmının da vergilerden karşılanacağını belirtmiştir.

Bu dönemde hem Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda vurgulanan kalkınma anlayışı hem de Bölgesel Kalkınma Ajansları'nın kurulması için gerekli yasal işlemlerin tamamlanması, bölgesel kalkınma anlamında önemli değişikliklere işaret etmektedir. Bu değişikliklerin en belirgin olanı, kalkınma anlayışının ulusal perspektiften ziyade, bölge ve kent ölçeğinde küresel-yerel karşıtlığı içerisinde ele alınmasıdır. Bir taraftan bölgeleri ve kentleri küreselleşmenin tek tipleştirici etkilerinden korumak için yerel özellikler ön plana çıkarılırken, diğer taraftan küresel ekonomiyle bütünleşmenin aracı olarak kent ve bölge ekonomilerinin dünya ekonomisine entegre olmalarının önemi vurgulanmıştır. Başka bir deyişle, bölgeler ve kentler, küresel ekonomi içerisinde yerel özellikleri sayesinde var olabilmektedir. Bu anlayış, bölgesel eşitsizliğin ele alınış şeklini de etkilemiştir. Yerellikler, bölgesel eşitsizliği gidermenin ve kalkınmanın bir yolu olarak benimsenirken, yerelliklerin mekânı da sermayenin egemen olduğu bir düzenin öğesi olmuştur.

4.2.10 Düzenleyici devlet anlayışına geçiş: 2009- 2014 dönemi

1980'li yıllardan itibaren uygulanan neoliberal politikalar, OECD'nin 2002 yılında Türkiye için hazırladığı "Türkiye'de Düzenleyici Reformlar" başlıklı raporun da etkisiyle yeniden yapılandırılmıştır. Düzenleyici Reform Programı'nı yürüten ve

devletler arası bir kuruluş olan OECD, iktisadi alanda faaliyet göstermesinin yanı sıra, stratejik yönelimleri ortaya koyan, zengin bir istatistik ve ekonomik veri tabanına sahip bir kuruluştur (Bayramoğlu, 2009, s.144).

OECD, küreselleşme ve kamu yönetimi ile ilgili yaptığı çalışmaları, 1997 yılında yayınladığı "Düzenleyici Reformlar Üzerine OECD Raporu" başlığıyla yayınlamış ve bir yıl sonra gönüllü ülkelerle araştırma çalışmaları yapmaya başlamıştır. OECD, geleneksel devlet yapısının, küreselleşmenin getirdiği yenilik ve değişimlere hızlı ve etkin tepkiler veremediğini, bu sebeple düzenleyici reformlar tarafından oluşturulan "düzenleyici devlet" e ihtiyaç duyulduğunu savunmaktadır (Bayramoğlu, 2009, s.145).

Düzenleyici devlet pratiğini hayata geçirmek için uygulanan "ikinci kuşak neoliberal reformlar" olarak da adlandırılan bu reformların, birinci kuşak reformlardan farkı, bir yandan piyasaların düzenlenmesini hedeflerken, diğer taraftan sivil toplumun güçlenmesi ve yerelleşmeyi kapsayan demokratikleşme sürecine önem vermesidir (Ataay, 2015, s.23). Birinci kuşak reformlar, devletin ekonomiden çekilmesini, özelleştirmelerin artmasını ve dışa açılmayı desteklerken, ikinci kuşak reformlar, bunların yanı sıra, yerelleşme, yönetişim ve sivil toplumu, neoliberal politikalara dahil etmektedir.

Türkiye ile ilgili hazırlanan raporda, Türkiye'de 1980'den itibaren neoliberal politikaların uygulanmasının bir altyapı oluşturduğu ancak yapılması gereken çok sayıda reform olduğu belirtilmiştir. Öncelikle devletin ekonomiden daha fazla çekilmesi, bunun gerçekleşebilmesi için iktidarın reform programını benimsemesi gerektiğinin altı çizilmiştir. Amaç, geleneksel kamu yönetimine dair bütün uygulamalardan kurtularak (Bayramoğlu, 2009, s.150) yerine neoliberalizmin işleyişini kolaylaştıracak olan düzenleyici devleti getirmektir.

Raporun dayandığı temel varsayımlar, geleneksel devlet yapısıyla kalkınmanın imkansız olduğu ve düzenleyici devletin, pre-modern toplumları; modern, endüstriyel ve demokratik toplumlara dönüştüreceğidir (Bayramoğlu, 2009, s.149). Gelenekselden moderne uzanan doğrusal gelişme çizgisinin bu raporun temel varsayımları içerisinde olduğu görülmektedir. Bu da OECD'nin, Bretton Woods gibi, geleneksel toplumları modernleştirmeyi ve kapitalist sisteme dahil etmeyi amaçlayan Batılı bir kuruluş olduğunu göstermektedir.

Türkiye için hazırlanan raporun uygulanmasının doğurduğu en önemli sonuçlardan biri, kamu hizmetlerinin önemli ölçüde azalması olmuştur. Düzenleyici

devlet anlayışı ve özelleştirme politikaları, kamu hizmetlerinin kamu eliyle görülüp, kullananların ödediği bedellerle finanse edilmesi, kamu hizmetlerinin özel kişilerce görülmesi ya da kamunun özel kişilerden hizmet satın alması yollarıyla özelleştirilmesinin önünü açmıştır (Ataay, 2015, s.33-34). Böylece toplumsal eşitsizliklerin dengelenmesinde en önemli rolü oynayan kamu yatırımları ve kamu desteği, büyük ölçüde kesilmiştir. Bölgesel eşitsizlikleri gidermeye yönelik önceki dönemde uygulanan kamu eliyle sanayileşme, özel sektöre teşvik verilmesi gibi politikalar da bu değişimden etkilenmiştir. Ataay (2015, s.26), düzenleyici devlet anlayışında sıkça kullanılan yerelleşme, yönetişim ve sivil toplum gibi kavramların asıl amacının kamunun ekonomi ve politika alanlarından çekilmesini sağlamak olduğunu belirtmiştir. Ataay'a (2007'den aktaran Ataay, 2015, s.26) göre yerelleşme ile amaçlanan:

> Merkezi devlet eliyle yerine getirilen ve ulusal bütçeden finanse edilen kamu hizmetlerinin yerel yönetimlere devredilerek yerel bütçelerle finanse edilmesi ve özelleştirilmesidir. Nitekim yerelleştirmenin en önemli özelliklerinden biri de, zengin bölgelerden azgelişmiş bölgelere vergiler ve bütçe mekânizmasıyla aktarılan ve bölgelerarası eşitsizlikleri azaltmak üzere kullanılan kaynaklara son vermektir.

Düzenleyici devlet anlayışının etkilerini bu dönemde hazırlanan planlarda da görmek mümkündür.

2007-2013 yıllarını kapsayan Dokuzuncu Kalkınma Planı, büyük ölçüde Avrupa Birliği'ne üyelik süreci çerçevesinde hazırlanmış, bu nedenle planın AB Mali Takvimi dikkate alınarak 7 yıllık süreci kapsadığı belirtilmiştir (DPT, 2007, s.2).

"Bölgesel Gelişmenin Sağlanması" başlıklı bölümde bölgesel eşitsizlik, önceki plana benzer şekilde küreselleşme ve yerellik kavramları çerçevesinde ele alınmıştır. Planın bölgesel gelişmeye dair stratejisi, şu sözlerde açıkça ifade edilmiştir:

> Küresel rekabet koşulları altında kendileri birer rekabet birimine dönüşen şehirler ve bölgeler, dinamiklerini ve potansiyellerini değerlendiren uygun stratejiler çerçevesinde ve bütün kesimleri kalkınma sürecine katan iyi yönetişim modellerini hayata geçirerek daha hızlı bir gelişme eğilimi yakalama şansına sahip olmuştur (DPT, 2007, s.46).

Dünyadaki gelişmelere paralel olarak Türkiye'de yerel kalkınma girişimlerinin hız kazandığı belirtilmiştir. Yerel ve bölgesel kalkınmada kamu, özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarının iş birliğini kolaylaştırmak, yerel kaynakların etkin bir şekilde kullanımını sağlamak için, 2006 yılında Kalkınma Ajanslarının Kuruluşu, Koordinasyonu ve Görevleri hakkındaki kanunun yürürlüğe girmesi sağlanmıştır (DPT,

2007, s.47). Bu kanuna göre Bölgesel Kalkınma Ajansları'nın görev ve yetkileri arasında, "bölgesel gelişme hedeflerini gerçekleştirmeye yönelik olarak; kamu kesimi, özel kesim ve sivil toplum kuruluşları arasındaki iş birliğini geliştirmek", "bölgenin kaynak ve olanaklarını tespit etmeye, ekonomik ve sosyal gelişmeyi hızlandırmaya ve rekabet gücünü artırmaya yönelik araştırmalar yapmak, yaptırmak, başka kişi, kurum ve kuruluşların yaptığı araştırmaları desteklemek" ve "yönetim, üretim, tanıtım, pazarlama, teknoloji, finansman, örgütlenme ve işgücü eğitimi gibi konularda, ilgili kuruluşlarla işbirliği sağlayarak küçük ve orta ölçekli işletmelerle yeni girişimcileri desteklemek" bulunmaktadır[14]

Tanımlanan görev ve yetkilere bakıldığında, ajansların doğrudan uygulayıcı konumda olmadıkları, daha ziyade koordine edici, düzenleyici ve destekleyici bir konuma sahip oldukları görülmektedir. Bu görevlerin yanı sıra kalkınma ajansları, yerel yönetimlerin plânlama çalışmalarına teknik destek sağlamak, bölge plân ve programlarının uygulanmasını sağlayıcı faaliyet ve projelere destek olmak; bu kapsamda desteklenen faaliyet ve projelerin uygulama sürecini izlemek, değerlendirmek ve sonuçlarını Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı'na bildirmek, bölge plân ve programlarına uygun olarak bölgenin kırsal ve yerel kalkınmayla ilgili kapasitesinin geliştirilmesine katkıda bulunmak ve bu kapsamdaki projelere destek sağlamak, ajansa tahsis edilen kaynakları, bölge plân ve programlarına uygun olarak kullanmak veya kullandırmak, bölgenin iş ve yatırım imkânlarının, ilgili kuruluşlarla işbirliği halinde ulusal ve uluslararası düzeyde tanıtımını yapmak veya yaptırmak ve Türkiye'nin katıldığı ikili veya çok taraflı uluslararası programlara ilişkin faaliyetlerin bölgede tanıtımını yapmak ve bu programlar kapsamında proje geliştirilmesine katkı sağlamak ile de görevlendirilmiştir.[15]

Kalkınma ajanslarının görev ve amaçlarına bakıldığında, bölge dinamiklerini ön planda tutan, orta ve küçük ölçekli işletmelere dayanan bir ekonomik yapının önünü açan, kamu desteğini minimuma çekip bölgelerarası rekabet yoluyla bölge gelişimini sağlamayı hedefleyen bir yapı olduğu anlaşılmaktadır. Buradaki sorun, hali hazırda yaşanan bölgesel eşitsizlikler sonucu gelişememiş bölgelerin, böylesi bir rekabet mantığı içerisinde ne kadar kendilerini geliştirebilecekleri sorusudur. Başka bir deyişle, kapitalizmin canlandığı dönemlerde devlet müdahalesi ile göreli olarak hafifletilebilen

[14] http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/02/20060208-1.htm, Erişim tarihi: 09.05.2016.
[15] http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/02/20060208-1.htm, Erişim tarihi: 18.05.2016

bölgesel eşitsizlikler, böyle bir müdahalenin yokluğunda, sermayenin hareketliliğine bağlandığında gelişme imkanı elde edebilecekler midir? Eşiyok (2012, s.220), özel sektöre ve piyasa mekânizmasına bağlı bir kalkınma anlayışının bölgeler arasındaki gelişmişlik farklarının derinleşmesiyle sonuçlanacağını belirtmiştir. Bölgesel eşitsizliklerin çözümü sürecinde devletin rolünün minimuma indirilmesi aynı zamanda, bu eşitsizliklerin ulusal bir sorun olmadığı, bölgenin kendi iç dinamikleri aracılığıyla çözülmesi gerektiği mesajını da taşımaktadır (Eşiyok, 2012, s.223). Bu noktada, Türkiye'de uygulanan kalkınma politikaları değerlendirildiğinde, neoliberal politikalardan önce bölgesel eşitsizliklerin ulusal kalkınma sorununun bir parçası olarak ele alındığını, bu sebeple devlete bu eşitsizlikleri gidermede en önemli rolün biçildiği görülmektedir. Oysa neoliberal politikaların uygulanmaya başlamasıyla birlikte, küresel-yerel karşıtlığı içerisinde ele alınan bölgesel eşitsizlikler, bölgelerin kendi rekabet güçleriyle çözmesi gereken, bölgeye ait sorunlar şeklini almıştır. Bu bağlamda şekillenen bölge anlayışının temelinde de sermayenin ihtiyaçlarına göre belirlenmiş bir bölgesellik anlayışı yatmaktadır (Eşiyok, 2012, s.224).

4.3. Sonuç

Gelişme ve ekonomik kalkınmanın Cumhuriyet'in kuruluşundan itibaren hem ekonomik hem de akademik ve entelektüel tartışmalarda, üzerinde oldukça sık durulan bir konu olduğu görülmüştür. Kalkınma, hem Türkiye'nin kalkınarak gelişmiş ülkeler seviyesine ulaşması, hem de Türkiye'deki geri kalmış bölgelerin kalkınması anlamında, iki ölçekte ele alınmıştır. Bu anlamda eşitsiz gelişmenin kalkınma temelli bir perspektiften ele alındığı, geri kalan bölgelerin gelişmesinde ekonomik temelli çözüm yollarının uygulanmaya çalışıldığı görülmüştür. Bu sebeple eşitsiz gelişmeye yönelik politikaların, o dönem uygulanan ekonomi politikalarının izlerini taşıdığı görülmüştür.

Devletçi ekonomi politikalarının uygulandığı dönemde bölgesel eşitsizlik, ulusal bir sorun olarak ele alınmış, bu sorunun çözümünde en büyük sorumluluk devlete verilmiştir. Devlet ise, kamu eliyle kurduğu sanayi tesislerinin geri kalmış bölgelerde yer almasına öncelik vererek, geri kalmış bölgenin sanayileşmesine katkıda bulunmaktadır. Liberal politikaların izlendiği dönemde ise, bölgesel eşitsizlik öncelikli bir sorun olarak ele alınmamış, Türkiye'nin dünya ekonomisiyle başarılı bir şekilde eklemlenmesi temel amaç olmuştur. Bu sebeple, liberal politikaların uygulandığı

dönemlerde bölgesel eşitsizliği gidermek için devlet tarafından özel bir politika geliştirilmemiş, ekonomide özel sektörün egemen olmasıyla, kâr oranları düşük olan geri kalmış bölgeler daha da fakirleşmiştir. Neoliberal dönemde ise, ulusal kalkınma, gelişmiş olan bölgelerin ve kentlerin daha da gelişmesi üzerine kurulu olan bir politikaya dayandırılmış, bu dönemlerde gelişme, bölge ya da kentin kendi kaynaklarını kullanarak kendi başına gerçekleştirebileceği bir süreç olarak ele alınmıştır. Devletin ekonomiden ve kamu yararından çekilmesi ile karakterize olan neoliberal dönemde, devletin bölgesel eşitsizliklere yönelik bir politika oluşturmaması, eşitsizliğin artmasına sebep olmuştur. Sonuç olarak, Cumhuriyet'in ilanından bu yana, bölgesel eşitsizliğin ekonomi temelli bir kalkınma anlayışı ile giderilmeye çalışıldığı görülmüştür. Bu sebeple bölgesel eşitsizliğin giderilmesine yönelik temel politika, bölgede sanayinin geliştirilmesi olmuştur. Bu da, gelişme anlayışının gelenekselden endüstriyel topluma doğru ilerlediğini göstermektedir.

Bunun yanında Devlet Planlama Teşkilatı tarafından hazırlanan Beş Yıllık Kalkınma planları incelendiğinde, Türkiye'deki eşitsiz gelişmenin, dolayısıyla bölgesel eşitsizliklerin sebepleri üzerinde durulmadığı, bölgesel eşitsizliğin ekonomik temelli kalkınma politikalarıyla ortadan kaldırılabileceğine vurgu yapıldığı görülmüştür.

Sonuç olarak, bu bölümde sunulan tartışmalar çerçevesinde, bölgesel eşitsizliklerin ekonomik temelli bir kalkınma anlayışına dayandırıldığı, bu eşitsizliklerin oluşma sebeplerinin araştırılmadığı ve bu eşitsizliklere yönelik politikaların, ekonomi politikaları doğrultusunda biçimlendiği görülmüştür. Bu sebeple, Türkiye'deki bölgesel eşitsizlikleri mekânsal bakış açısıyla ele almak, meselenin daha iyi anlaşılmasına ve açıklanmasına katkı sağlayacaktır.

5. TÜRKİYE'DE EŞİTSİZ GELİŞME SÜRECİ VE MEKÂNSAL ALT YAPI OLARAK DEMİRYOLLARI

5.1. Giriş

Bu bölümün amacı, Türkiye'deki bölgesel eşitsiz gelişme sürecini mekânsal bakış açısıyla analiz ederek, mekânsal farklılıkların kapitalizmin işleyişi üzerindeki etkisini açığa çıkarmaktır. Bu hedef doğrultusunda, 1923-2014 yılları arasında yapılan demiryolu hatları ve bu hatların uğradığı bazı iller, Türkiye'deki bölgesel eşitsiz gelişme süreci bağlamında incelenmektedir.

Çalışmada bölgesel eşitsiz gelişme sürecinin demiryolu ulaşım ağı aracılığıyla ele alınmasının sebebi, sabit sermaye olarak demiryolu ulaşımının, eşitsiz gelişme sürecini yaratan unsurlardan biri olmasıdır. Sabit sermaye, artık değer üretiminde kullanılan maddi gereçleri kapsamaktadır. Aynı maddi gereç, birden fazla amaç doğrultusunda kullanılabildiği için, sabit sermayeyi tanımlayan, gerecin kullanım amacıdır (Harvey, 1982, s.205).

Sabit sermaye biçimi olarak ulaşım, kapitalizmde doğrudan değer yaratmazken üretilen metanın kullanılabilmesi için tüketici ile buluşması noktasında beliren bir ihtiyacı karşılamaktadır. Marx (2014, s.144), üretilen ürünlerin ancak üretim alanlarından tüketim alanlarına taşınmasıyla birlikte tüketime hazır hale geldiğini belirtmiştir. Dolayısıyla ulaşım, meta dolaşımının tamamlanması için vazgeçilmez bir unsurdur.

Bunun yanında demiryolu, ham madde, enerji ve iş gücü kaynaklarını birbirine bağlayarak kapitalizmin coğrafyasının belirlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Nitekim Lenin (2015, s.12-13), kömür, demir ve çelik gibi temel kapitalist sanayilerin kendi aralarında demiryolu aracılığıyla bütünleştirildiğini belirtmiştir. Bu anlamda demiryolu, mekânsal bütünleşmeyi sağlayarak, ulusal ve uluslararası ölçekteki pazar ilişkilerinin oluşumuna da katkı sağlamaktadır.

Demiryolunun kapitalizmin coğrafyasının şekillenmesinde oynadığı rol, esnek birikim rejiminde[16] mekânsal rekabetin artmasıyla (Harvey, 2012b, s.213) daha da

[16] Esnek birikim, Fordizmin katılıklarıyla çatışma içerisindedir. Emek süreçleri, işgücü piyasaları, ürünler ve tüketim kalıpları bakımından esnekliğe yaslanmaktadır. Temel özelliklerinden biri, yeni üretim sektörlerinin, finans hizmetlerinde yeni yöntemlerin, yeni piyasaların ortaya çıkması ve daha da önemlisi, ticari, teknolojik ve örgütsel yeniliklerin temposunun artmış olmasıdır. Bu durum, hem sektörler, hem de coğrafi bölgeler arasında eşitsiz gelişme kalıplarında hızlı değişimlere yol açmış, örneğin hizmet sektörü alanında istihdam oranları yükselirken, azgelişmiş bölgelerde yeni sınai kümelenmeleri yaratmıştır. Aynı zamanda özel ve kamusal karar verme süreçlerinin zaman

önemli bir hal almıştır. Bu bağlamda Yüksek Hızlı trenler, sermayenin artan coğrafi hareketlilik talebini karşılamak ve artan mekânsal rekabette öne geçebilmek için demiryolu alanında geliştirilen teknolojik çözümlerin bir ürünü olarak değerlendirilebilir. Bu çerçevede sermaye, meta ve işgücü hareketliliğini sağlayan demiryolunun ulaştığı bölgeler, sermayenin yatırım yapması için daha cazip hale gelirken, demiryolunun ulaşmadığı, yani mekânsal olarak ayrışan bölgelerde ise, esnek birikim rejiminin talep ettiği coğrafi hareketliliği sağlayamadığı için, bu bölgelerde sermayenin yatırım yapma olasılığı düşmektedir. Dolayısıyla demiryoluna yapılan eşitsiz yatırımlar, bölgelerarası eşitsiz gelişmenin artmasına sebep olmaktadır.

Bu bölümde eşitsiz gelişmenin bölgesel ölçekte ele alınmasının sebebi ise, ulusal ve yerel arasında konumlanan bölge ölçeğinin, tezin ilk bölümde vurgulanan mekânın genel süreçlerle yerellikler arasında bağ kurduğu argümanını vurgulamak için elverişli bir ölçek olmasıdır. Bölge ölçeğinde bakıldığında, bölgeleri oluşturan kentlerin ve yerelliklerin ulusal ekonomi politikaları ile ilişkilerini kurmak, ulusal ekonomi politikaların ise yerelde nasıl farklılaştığını görünür kılmak mümkün olacaktır.

5.2. Araştırma Yöntemi

Çalışmanın amacı, modernleşme sürecinde tarihsel olarak ele alınan bölgesel eşitsiz gelişme kavramının, mekânsal bir bakış açısıyla ele alınarak anlaşılmasını sağlamak ve mekânsal farklılıkların bölgesel ekonomik gelişme sürecinde nasıl etkili olduğunu tartışmaktır. Bu bağlamda çalışma, Türkiye'de eşitsiz gelişme sürecinin, sermayenin coğrafi hareketliliğinin mekânsal altyapı unsurlarından biri olan demiryolu ulaşım ağı ve politikalarıyla ilişkisini çözümlemeyi amaçlamaktadır.

Araştırmanın yöntemi, çoklu örnek olay çalışması olarak belirlenmiştir. Örnek olay çalışması, belirli sayıdaki örnek olayların yoğun olarak araştırılmasını ve birçok etken üzerine odaklanarak karşılaştırılmasını içermektedir (Neuman, 2008, s.62). Aynı zamanda, kendi bağlamı içinde ele alınan olayların, veri kaynaklarının çeşitliliği sayesinde çok yönlü anlaşılmasını mümkün kılan bir araştırma yaklaşımıdır (Baxter ve Jack, 2008, s.544). Toplumsal olayların "neden" ve "nasıl" sorularıyla, derinlemesine ve kapsamlı bir şekilde incelenmesini sağlamaktadır. Örnek olay çalışmasında bir araştırma, tek ya da çoklu örnek olay çalışmalarını içermektedir (Yin, 2009, s.18-19).

---

ufku kısalmış, uydu iletişimi ve ulaştırma maliyetlerindeki düşüş, bu kararları gittikçe genişleyen ve çeşitlenen bir mekâna derhal yayma olanaklarını arttırmıştır (Harvey, 2012a, s. 170-171).

Bu araştırmada çoklu örnek olay çalışması, Türkiye'de bölgesel eşitsiz gelişme sürecinin ve ilişkilerinin, mekânsal bakış açısıyla anlaşılmasına imkan vermektedir. Ayrıca, kapitalist ekonomik ilişkilerin neden aynı tarihsel dönemde, farklı bölgelerde farklı biçimlerde örgütlendiğini sorgulamayı ve bu süreçte mekânsal farklılıkların nasıl etkili olduğunu, eşzamanlı bakış açısıyla görebilmeyi sağlamaktadır.

Çoklu örnek olay çalışmasında araştırmacı, örnek olayların kendi içinde ve birbirleri arasındaki benzerlikleri ve farklılıkları ortaya çıkarır. Bu anlamda araştırmacının kurama dayalı olaylar arası benzer ya da karşıt sonuçları karşılaştırabilmesi için örnek olaylar dikkatli seçilmelidir (Yin, 2009, s.54). Örnek olaylar zaman, yer ve bağlam tarafından belirlenir (Baxter ve Jack, 2008, s.546). Örnek olay çalışmasının analiz birimi bireyler, toplumsal gruplar olabileceği gibi, coğrafi bölgeler de olabilir.

Araştırmanın analiz birimi, Türkiye'nin ulaşım politikalarıyla birlikte ele alınan, demiryolu ağının ulaştığı bölgelerdir. Örnek olaylar ise ekonomik gelişme ve bölgeler arası bağlantıyı sağlayan tarihsel ve coğrafi önem taşıyan demiryolu ağına bağlı, ülkenin farklı bölgelerinden seçilen kentlerdir. Bu bağlamda, kentlerin demiryolu ilişkisi, demiryolu hatlarının inşası sürecinde ele alınmış, bölgesel ölçekte coğrafi, tarihsel, toplumsal ve ekonomik yapısı incelenerek mekânsal farklılıklar anlaşılmaya çalışılmıştır.

Araştırma kapsamındaki bölge ve kentlere dair bilgi ve veriler; Devlet Planlama Teşkilatı tarafından hazırlanan Beş Yıllık Kalkınma planları, Ulaştırma Bakanlığı ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) resmi web siteleri, doküman arşivleri ve ulaşım ağı haritaları ile TUİK (Türkiye İstatistik Kurumu) demografik verileri aracılığıyla elde edilmiştir.

5.2.1. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e kalan demiryolları

Türkiye Cumhuriyeti demiryolu politikalarını ve demiryolu gelişimini daha iyi anlamak için Osmanlı döneminde inşa edilip Türkiye Cumhuriyeti'ne kalan hatların güzergâhlarına ve kimler tarafından hangi amaçla inşa edildiğine kısaca değinmek faydalı olacaktır.

Osmanlı döneminde inşa edilip Türkiye Cumhuriyeti'ne kalan ve yerlileştirilen hatlardan önemli olanları arasında, İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak olan demiryolu hattı

bulunmaktadır. Projenin Haydarpaşa-İzmit kısmı devlet eliyle tamamlandıktan sonra, Mudanya-Bursa hattının yapımı Fransız-Belçika şirketine bırakılmıştır. İzmir-Aydın hattının yapım ve işletmesi ise İngilizlere bırakılmıştır. Daha sonra bu hat, Denizli'ye, Dinar'a oradan da Eğirdir'e uzatılmıştır. Bu güzergâh arpa, buğday, pamuk, taze meyve-sebze, tütün ve palamut gibi yetişen tarım ürünlerinin demiryoluyla İzmir limanına taşınması açısından önemlidir (Aydın, 2012, s.44-47). Bu durum bölgenin tarım merkezlerini birbirine bağlaması ve İzmir limanına açılarak ihracata imkân tanıması açısından önemli bir ekonomik yatırımdır.

II. Abdülhamid döneminde uygulanan demiryolları politikası, Türkiye Cumhuriyeti'ne kalan demiryolları ve toplumsal yapıyı anlayabilmek açısından önemlidir. Bu dönemde demiryolları, iskan politikalarının uygulanmasında bir araç olarak kullanılmıştır. 1877-1888 Osmanlı-Rus Savaşı sebebiyle Osmanlı'ya Kafkasya, Kırım ve Balkanlar'dan göç edenler, Bağdat hattının civarındaki boş arazilere yerleştirilmiştir. Böylece hem bu araziler yerleşim yerine çevrilerek buralardaki ekonomik faaliyetler artmış hem de üretilen ürünlerin demiryolları vasıtasıyla tüketim merkezlerine iletilmesi sağlanmıştır (Aydın, 2012, s.49).

1889 yılında kurulan "Osmanlı-Anadolu Demiryolları Şirketi", demiryolu tarihinde önemli role sahip olan şirketlerden biridir. Almanlar tarafından kurulan bu şirket, Almanya'nın Ortadoğu'ya açılarak, Hindistan'ı sömürgesi haline getiren İngilizler ile rekabet edebilmek için geliştirdiği stratejinin bir parçasıdır. Osmanlı-Anadolu Demiryolları Şirketi, Eskişehir-Ankara ve Eskişehir-Konya hatları için çalışmalar yapmış, Bolu ormanlarından yararlanmak amacıyla Arifiye-Adapazarı hattını da 1899 yılında tamamlamıştır (Aydın, 2012, s.56-57).

Adana-Mersin demiryolu da, Osmanlı dönemine ait önemli demiryolu hatlarından biridir. Özellikle Amerika'da iç savaş nedeniyle yaşanan pamuk kıtlığı, Çukurova'nın ticaret potansiyelini arttırmıştır. İngilizlere verilen imtiyazla, Çukurova'nın Mersin limanına bağlanması ve bu şekilde pamuk ihracatının arttırılması hedeflenmiştir. 1886 yılında işletmeye açılan hat, gerçekten de pamuk üretiminin ve ihracatının artışında etkili olmuştur (Aydın, 2012, s.65-66).

Kars, Batum ve Ardahan'ın Rus işgali altında kaldığı dönemde Batum-Tiflis demiryolunun devamı olarak Ruslar tarafından inşa edilen Sarıkamış-Kars hattı da Türkiye sınırları içerisinde kalan hatlardan biridir (Aydın, 2012, s.68).

Belirtilen hatlar, Osmanlı döneminde inşa edilip Türkiye Cumhuriyeti'ne kalan hatların tamamı olmamakla birlikte, hatların kimler tarafından ve hangi motivasyonla yapıldığını özetlemesi açısından önemlidir. Osmanlı döneminde inşa edilen demiryolları İngiliz, Alman, Fransız ve Rusların kendi ekonomik ve siyasi egemenliklerini daha geniş coğrafyalara ulaştırmak maksadıyla döşenmiş, Osmanlı topraklarının hem Avrupa'ya hem de Ortadoğu'ya açılması, onu bu amacı gerçekleştirebilmek için uygun bir araç haline getirmiştir.

Yapılan hatların güzergâhlarına bakıldığında, üretilen tarım ürünlerinin ya da çıkarılan madenlerin ihracatının sağlanması ve Ortadoğu'ya açılarak yeni pazarlara ulaşma motivasyonunun belirleyici olduğunu söylemek mümkündür. Yeni pazarlar yaratma ve yeni pazarlara ulaşmanın yanı sıra, demiryolları nüfus ve iskan politikalarında da etkili bir araç olarak kullanılmıştır. Özellikle savaş dönemlerinde göç eden halkın yerleştirilmesinde, demiryolu hattının geçtiği ve iskana açık olmayan noktalar seçilerek hem halkın yerleşmesi sağlanmış, hem de boş olan bölgeler ekonomik faaliyet alanı haline gelmiştir.

Demiryollarının yabancı şirketlere imtiyaz verilerek yaptırılıp işletilmesi, bir süre daha demiryolu politikalarında kullanılan bir yöntem olmuştur. 1923 yılında henüz Cumhuriyet ilan edilmemişken hazırlanan Umur-u Nafia Programı'nda, demiryollarının durumuna değinilmiş, milli birliği ve iç pazarın bütünlüğünü sağlamak için demiryollarının önemi vurgulanmıştır. Programda demiryollarının imtiyaz yoluyla yaptırılması ve işletilmesi ön görülmüştür. Doğu Anadolu'yu limanlar aracılığıyla dünya ekonomisine açmayı hedefleyen ve 'Chester İmtiyazı' olarak da bilinen, Şarki Anadolu Demiryolları, bu dönemdeki demiryolu anlayışını yansıtmaktadır (İlkin ve Tekeli, 2001, s.129).

Demiryolları, "şimendifer siyaseti" gereği devlet yatırımlarının yöneldiği başlıca alan olarak, Cumhuriyet döneminin ilk modern devlet işletmeciliğinin örneğidir (Boratav, 2014, s.47).

1923 yılında kabul edilen bir yasa ile, Aydın demiryolu, İzmir-Kasaba hattı, Mudanya-Bursa hattı, Şark Demiryolu ve İzmir Limanı, Kurtuluş Savaşı öncesinde hatları işleten imtiyazlı şirketlere geri verilmiştir. Ancak Anadolu Hattı'nın stratejik önemi nedeniyle, bu hattın devredilmesi noktasında anlaşmazlıklar yaşanmıştır. İngilizlere devredilmesi planlanan hattın, İngilizlerle Musul sorununun çözülemediği göz önüne alındığında, İngiliz sermayesine bırakılmasını uygun bulmayan Muvazene-i

Maliye Encümeni, hattın mutlaka satın alınması gerektiğini belirtmiştir. Ankara'nın başkent ilan edilmesinin ardından hattın gelirinin artacağı, dolayısıyla ileriki bir zamanda hattı satın almanın, Türkiye Cumhuriyeti için çok pahalıya mal olacağını savunan Encümen, hattın devredilmeden satın alınması konusunda ısrarcı olmuştur. Bu durum, Cumhuriyet Halk Fırkası içerisinde tartışmalara yol açmış, ancak sonuçta oy çokluğuyla hattın satın alınmasına karar verilmiştir (İlkin ve Tekeli, 2001, s.131-133). Hattın öncelikle imtiyazlı şirketlere devredilmesinin tercih edilmesi, ve ancak bu konudaki anlaşmazlıklar çözülemeyince satın alınarak millileştirilmesi, aslında bu dönemde henüz tam olarak devletçi bir politika izlenmediğini göstermektedir.

1923-1931 yılları arasında uygulanan ekonomi politikalarında özel sektöre önem verildiğini belirten isimlerden biri olan Akgül (1974, s.7), demiryollarının da bu politikadan etkilendiğinin altını çizmektedir. Akgül'e göre, kapitalizmin gelişebilmesi için üretilen ürünün tüketiciye ulaştırılmasının öneminin farkında olan dönemin siyasal iktidarı, bunun için gelişmiş bir ulaşım sisteminin gerekliliğinin farkındaydı. Ancak özel sektör henüz gelişmemiş olduğundan, ulaşım alt yapısını oluşturmak devletin sorumluluğundaydı.

Özetle, özellikle Kurtuluş Savaşı sırasında ön plana çıkan ulaşım zorluğu, bütünleşik bir iç pazar yaratma arzusu ve yeni kurulan Cumhuriyet dahilindeki illerin birbirine bağlanarak merkezin etkisinin arttırılmak istenmesiyle birleşince, demiryolu ağının genişletilmesinin gerekliliği döneme damgasını vurmuştur. Demiryollarının genişletilmesi süresince izlenen politikalar, dönemin yabancı sermayeye açık ekonomi politikalarıyla paralellik göstermiş, ancak bu konuda iktidar partisi içerisindeki anlaşmazlıkların güçlenmesiyle birlikte demiryollarının millileştirilmesi kararı alınmıştır.

Bu karar doğrultusunda atılan ilk adım, 22 Nisan 1924 tarihinde 506 sayılı kanunla "Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi"nin kurulmasının kararlaştırılması olmuştur. Merkezi Haydarpaşa olan Umumiyeyi, 1925 tarihinde merkezi Erzurum'da bulunan Erzurum-Kars hattını işletmek üzere "Havali-yi Şarkiye Demiryolları İdaresi"nin kurulması izlemiştir. "Demiryollar İnşaat ve İşletmesi Müdüriyet-i Umumiyesi" ise Samsun-Sivas, Ankara-Kayseri-Sivas, Kütahya-Tavşanlı, Trabzon-Erzurum, Diyarbakır-Ergani hatlarının işletilmesi ve Trabzon limanının yapılmasından sorumlu olmuştur. 31 Mayıs 1927 tarihinde bu kuruluşlar tek bir çatı altında toplanmış ve "Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi" adı altında

birleştirilmiştir (Aydın, 2012, s.75-76). Bugünkü adı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü olan Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi, bugünkü Ankara Garı'nın yanına inşa edilmiştir.

5.2.3. 1923- 1950: Demiryolu ağırlıklı dönem

Cumhuriyet'in ilan edildiği tarih olan 1923 yılında demiryollarının durumuna bakıldığında, var olan hatların yurdun batı kısmında yoğunlaştığı görülmektedir.

Yoğunluklu olarak Marmara ve Ege bölgelerinde yer alan demiryolu hatlarının bir kısmı İç Anadolu'da Eskişehir, Ankara, Konya ve Afyon'a uzanmaktadır. Afyon'dan Konya'ya uzanan hat, buradan Adana, Mersin ve İskenderun'a devam ederek Akdeniz bölgesine ulaşmakta, aynı hat Fevzipaşa üzerinden Mardin ve Nusaybin'e kadar ilerlemektedir. Ülkenin Karadeniz Bölgesi ve İç Anadolu'nun doğu kısımlarında hiç demiryolu hattı bulunmazken, Doğu Anadolu'unun kuzeyinde ise Erzurum ve Kars'ı birleştiren bir hat dışında demiryolu bulunmamaktadır. Dolayısıyla yurdun batısı demiryoluyla tanışmışken, özellikle Ankara'nın doğusunda demiryolu hattı bulunmamaktadır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında geliştirilen demiryolu politikaları da bu eksikliği tamamlama amacıyla oluşturulmuştur.

Bu amaç doğrultusunda Cumhuriyet'in ilanından sonra döşenen ilk hat, Ankara'nın doğusuna uzanan Ankara-Kayaş hattıdır. 1925 yılında yapılan hat, aynı yıl Kayaş-Irmak ve Irmak-Yerköy hatlarının da yapımıyla Yerköy'e kadar uzanmıştır. Cumhuriyet'in ilk demiryolu olma özelliğine sahip bu hattın başkent Ankara'dan başlayıp Ankara'nın doğusuna doğru uzandığı görülmektedir. 1927 yılında, yapımına Ankara-Kayaş hattı ile başlanan hattın devamı inşa edilmiş, Yerköy-Boğazköprü ve Boğazköprü- Kayseri hatlarının yapımıyla Ankara Kayseri'ye bağlanmıştır.

Kayseri, Cumhuriyet'in kurulduğu ilk yıllarda, başkentin İstanbul'dan Ankara'ya taşınmasıyla somut bir nitelik kazanan, merkezin ülkenin doğusuna yaklaştırılması ve mekân organizasyonuyla kalkınmada bölgelerarası dengenin sağlanmasına örnek teşkil eden şehirlerden biridir.

Kayseri'yi etrafındaki kentlere ve içinde bulunduğu bölgeye değişim yayacak modern bir kente dönüştürmek için, şehirde devlet eliyle fabrikalar kurulmuş ve demiryolu hattıyla Kayseri, başkent Ankara'ya bağlanmıştır.

İlk olarak 1926 yılında Kayseri'nin ilçesi olan Bünyan Halı İpliği Fabrikası kurulmuştur. Aynı yıl, Kayseri Uçak Montaj Fabrikası kurulmuş, 1927 yılında Kayseri garı açılmış ve Kayseri Ankara'ya demiryoluyla bağlanmıştır. 1928 yılında Kayseri'nin Bünyan ilçesinde Hidroelektrik Santrali kurulmuştur. [17] Dolayısıyla Kayseri'de demiryolu ve fabrikaların devlet eliyle kurulması, birbirini tamamlayan bir politikaya da işaret etmektedir.

Kayseri, Cumhuriyet'in ilk yıllarında hedeflenen modernleşme sürecinin mekânsal sonuçlarını anlamak açısından da önemli bir örnektir. İç Anadolu bölgesinin ortasında yer alan Kayseri, modern bir şehre dönüştürülerek, bu etkinin bölge içerisinde yayılmasını sağlamanın temel hedef olduğu görülmektedir. Kurulan fabrikalar da bu amaca hizmet etmiş, fabrikalar sadece iş yeri olarak değil, yaşam biçimini yönlendiren mekânsal organizasyonlar olarak tasarlanmıştır. Fabrikalar, çalışanlar için yuva olmuş, içerisinde market, sinema, tiyatro bulunduran pek çok kültürel etkinliğin gerçekleştiği kentsel ölçekte organizasyonlar olmuşlardır (Asiliskender, 2006, s.206).

Kayseri için büyük değişim yaratan Sümerbank Kayseri Bez Fabrikası 1935 yılında, devletçi kalkınma hedeflerine bağlı olarak açılmıştır (Asiliskender ve Özsoy, 2010, s.36). Bez Fabrikası'nın açılmasıyla beraber, önceki yıllarda kurulan fabrikaların da etkisiyle, şehir merkezi Osmanlı döneminde varlıklı gayrimüslimlerin yaşadığı "eski merkez"den, endüstri odaklı yeni merkeze doğru taşınmaya başlamıştır (Asiliskender ve Özsoy, 2010, s.39).

Devlet eliyle kurulan fabrikalar, demiryolu ve karayoluyla diğer illere ve ülkelere ulaştırılan mamüller, Kayseri'nin ekonomik yapısının güçlenmesine, 1980 sonraki dönemde 'Anadolu Kaplanları' olarak adlandırılan şehirler arasında sayılmasına temel sağlamıştır.

1930 yılında demiryolu çalışmaları hızlanmış, Ankara'dan Kayseri'ye kadar gelen demiryolu, aynı yıl Sivas'a uzanmıştır. Kayseri-Hanlı, Hanlı-Kalın, Kalın-Yapı ve Yapı-Sivas güzergâhını izleyen hatla Ankara, Sivas'a bağlanmıştır. Böylece Ankara ile Doğu illeri arasındaki ulaşım, demiryolu aracılığıyla sağlanmıştır.

Başkentin ülkenin doğusuna demiryoluyla bağlandığı güzergâh üzerinde bulunan Sivas, demiryoluyla beraber önemli bir merkez haline gelmiştir. Ankara-Kayseri hattıyla Sivas, İç Anadolu Bölgesi'ni Doğu Anadolu bölgesine demiryoluyla bağlayan şehirlerden biri olmuştur.

[17] http://www.kayseri.gov.tr/baslik-bulunmuyor04-05-201104-05-201104-05-2011, Erişim tarihi: 03.06.2016.

Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı sırasında yurdun doğusuyla yaşanan ulaşım sorunları, Doğu Anadolu'nun bir an önce yurdun iç kesimlerine demiryolu aracılığıyla bağlanmasını zorunlu kılmıştır. Bu zorunluluk sonucu demiryoluyla tanışan Sivas'taki kentsel ve ekonomik yapı, demiryolu etrafında şekillenmiştir.

Cumhuriyet ilan edildiğinde Sivas, ekonomisi küçük sanayi ve tarıma dayanan (Ökmen, 2006'dan aktaran Akbulut, 2009, s.217) küçük bir Anadolu kentidir. 1930 yılında hazırlanan şehir planı ve aynı yıl demiryolunun kente ulaşması ile kent, özellikle ekonomik anlamda gelişmeye başlamıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında 26.000 nüfusa sahip olan bu küçük kent, devletçi politikaların izlendiği yıllarda, 1939 yılında Cer Atölyesi'nin kurulması, 1939 yılında yapımına başlanan çimento fabrikasının kurulmasıyla büyümeye başlamıştır. Sivas, Çimento Fabrikası kurulduktan sonra 4 yıl içerisinde 900-1000 ailelik göç almıştır (Ökmen, 2001, s.242) .

Sivas'ın ekonomik anlamda gelişmesini sağlayan önemli adımlardan biri de Sivas'ın ilçesi olan ve Sivas'tan doğuya uzanan demiryolu hattı üzerinde bulunan Divriği'deki demir madeninin işlenmesidir. 1935 yılında Sivas-Bostankaya-Eskiköy hattı, 1936 yılında Eskiköy-Çetinkaya hattı ve 1937 yılında Çetinkaya-Divriği hattının tamamlanmasıyla demiryolu, Divriği'ye uzanmıştır. 1935 yılında yurt genelindeki maden yataklarını işletmek için kurulan Etibank, 1938 yılında Divriği'deki demir madeni yataklarını işletmeye açarak hem il hem de bölge bazında ekonomiyi güçlendirmiştir.[18]

Divriği'den çıkan demir madeni, Cumhuriyet'in sanayi kurma politikasının tamamlayıcı bir unsuru olarak değerlendirilebilir. Buradan çıkarılan demir madeni, ülke çapında kurulan sanayilerin yapımında kullanılmıştır. Demirin diğer bölgelere sevki ise demiryolu hattıyla gerçekleştirilmiştir. Divriği madenleri, 2004 yılında özelleştirilerek Erdemir AŞ'ye satılmış, 2006 yılında ise Erdemir madencilik Oyak Grubu tarafından satın alınmıştır (Okyay, 2012, s.54).

Divriği'den devam eden demiryolu, 1938 yılında Erzincan'a, bir sonraki yıl ise Erzurum'a ulaşmıştır. Demiryolunun Erzurum'a ulaşmasıyla, Ruslar'dan kalan Kars-Sarıkamış hattı, ülkenin iç bölgelerine bağlanmıştır.

1894 tarihinde yapılmasına karar verilen Batum-Tiflis demiryolunun Kars'tan geçmesinin en önemli sebebi, Kars'ın Rusya için önem teşkil eden stratejik konumu olmasıdır. Zira Osmanlı devleti için bir sınır ili olan ve Rus işgalinden önce tekerlek

[18] http://www.erdemirmaden.com.tr/kurumsal/tarihce/, Erişim tarihi: 03.06. 2014.

yolu bile olmayan Kars'ın, tuz haricinde önemli bir madeni ve ekonomik bir değeri bulunmamaktadır. Ancak Kars, Rusya'nın Osmanlı Devleti'yle olası bir savaş ihtimaline karşı elinde bulundurmak istediği bir konumda bulunmaktaydı (Badem ve Mirzoyan, 2013, s.19).

1917 yılına kadar Rusya'nın hakimiyetinde kalan hat, Rusya'da yaşanan Ekim Devrimi'yle beraber Rus askerlerinin Kars bölgesinden çekilmesiyle, yeniden Osmanlı Devleti kullanımına girmiştir. Bu hat Birinci Dünya Savaşı ardından 1929 yılında Sovyetler Birliği ile Türkiye arasında yolcu, bagaj ve yük taşımacılığını kapsayan bir demiryolu anlaşması imzalanması ve anlaşmanın 1961 yılında yenilenmesiyle 1993 yılına kadar yürürlükte kalmış, böylelikle bu hat üzerinden Rusya ile olan ilişkiler devam etmiştir (Badem ve Mirzoyan, 2013, s.75).

Hattın Kars'tan sonra devam ettiği güzergâh üzerinde olan Ermenistan ile Birinci Dünya Savaşı'ndan itibaren bozulmaya başlayan ilişkiler, Ermenistan Cumhuriyeti ile Karabağ arasındaki savaş nedeniyle bozulmaya devam etmiş ve sonunda Türkiye Ermenistan sınırını kapatma kararı almıştır (Badem ve Mirzoyan, 2013, s.76).

Ermenistan'la sınırın kapatılması, Türkiye'nin demiryolu aracılığıyla Orta Asya, Rusya, Ukrayna ve Gürcistan'a ulaşmasını imkansız kılmıştır. Demiryolu haritasına bakıldığında, Avrupa'dan gelen demiryolu ağının Ermenistan'dan Gürcistan'a doğru bir ve Azerbaycan'a doğru iki kola ayrıldığı görülmektedir. Dolayısıyla Ermenistan ile sınır kapısının kapanması, Türkiye'yi, Avrupa'yı Asya'ya bağlayan demiryolu ağının dışında bırakmıştır.

Bu demiryolu güzergâhına alternatif olarak, Demir İpek Yolu adı da verilen Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun Türkiye kısmının yapımına 2008 yılında başlanmıştır[19]. Güzergâhın Demir İpek Yolu olarak adlandırılmasının sebebi aslen Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Kafkasya'da oluşan güç boşluğu üzerinde hakimiyet kurma çabalarıdır. Kafkasya ve Orta Asya'nın enerji bakımından zengin kaynaklara sahip olması, özellikle Avrupa'nın bu enerjiyi kullanabilmesi için bir ulaşım ağı oluşturmasını gerekli kılmıştır. Oluşturulan bu ağ, bir taraftan İpek Yolu'nun yeniden canlanmasını amaçlarken, diğer taraftan da enerji kaynaklarının Avrupa'ya ulaşabilmesi için zemin hazırlamaktadır (Akdeniz ve Üzümcü, 2014, s.176-177). Türkiye'de coğrafi konumu nedeniyle, Orta Asya'daki enerji kaynaklarının Avrupa'ya ulaştırılmasında önemli bir kavşak noktası niteliğindedir. Bu hat aynı zamanda Londra'dan Pekin'e

[19] http://arsiv.ntv.com.tr/news/453690.asp, Erişim tarihi: 01.06. 2016

uzanarak üretim merkezi olan Çin ile tüketim merkezi olan Avrupa'nın da bağlanması anlamına gelmektedir. Bu hattın içerisinde yer alan Kars'ın da önemli bir lojistik ve ticaret köprüsü olması beklenmektedir (Akdeniz ve Üzümcü, 2014, s.193).

Böylelikle Osmanlı döneminden bu yana önemli bir ekonomik faaliyet içerisinde olmayan Kars ili, tıpkı stratejik konumu nedeniyle Gümrü-Tiflis demiryolu hattında yer alması gibi, Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun da bir parçası olacaktır.

Kars örneği lojistik konumun, dolayısıyla mekânın meta değerini gösteren bir örnek olarak düşünülebilir. Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK) sağladığı verilerden 2004-2011 yılları, cari fiyatlarla bölgesel gayri safi katma değer rakamlarına bakıldığında, Kars'ın yer aldığı Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan düzeyinin, her yıl için en düşük katma değere sahip olduğu görülmektedir. Başka bir deyişle Kars, ülke ekonomisine en düşük katkıyı sağlayan iller arasındadır. Buna rağmen Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun bu ilden geçmesi, Kars'ın coğrafi konumuyla ilgilidir. Bu konum, aynı zamanda demiryolu hattı yapıldığında Kars'ın ekonomik açıdan kalkınmasının da önünü açacaktır.

Nitekim bu durum 2016 yılında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı olan Ahmet Arslan'ın Bakü-Tiflis-Kars projesi ile ilgili yorumlarında Kars'ın lojistik bir merkeze dönüşeceğini, bölge ticaretine çok ciddi katkılar sağlayacağını, Kars lojistik merkeziyle Kars Çimento Fabrikası arasında bağlantı kurulacağını ve lojistik merkezin sanayinin gelişime paralel olarak genişleyeceğini belirtmiştir .[20]

TCDD ile ilgili haberlerin yer aldığı Rayhaber sitesinde 2016 yılında "Kars-Ardahan yöresi yıllardır yoğun göç veren bir bölgedir. Bu bölgenin geçim kaynağı olan hayvancılık, gelmiş geçmiş hükümetlerin yanlış tarım politikası nedeniyle tamamıyla çökmüştür. 1950'li yıllardan sonra Rusya'ya canlı hayvan ihracatı yapılmış. On-on beş yıl bu yüzden, yörede 1960'lı yıllardan sonra bu gelir kesilmiştir … Demir yolunun açılması, bu yöreye yeniden canlılık getirecektir. Göçü önleyecektir" ifadeleri kullanılmıştır [21]

Sivas'tan Divriği'ye geçmek için, Çetinkaya'dan ikiye ayrılan demiryolu hattının bir kolu Divriği'ye devam etmiş, diğer kolu ise, Hekimhan istikameti üzerinden 1936 yılında Malatya'ya ulaşmıştır. Bu hat, 1932 yılında döşenen Malatya-Fırat, 1934 yılında

[20] http://www.rayhaber.com/2016/06/kars-lojistik-merkezi-ulkemize-ne-kazandiracak/ Erişim tarihi: 28.05.2016.
[21] http://www.rayhaber.com/2016/06/yeni-ipek-yolu-baku-tiflis-kars-demir-yolu/, Erişim tarihi: 28.07.2016.

döşenen Fırat-Yolçatı ve Yolçatı-Elazığ hattı ile, 1935 yılında döşenen Yolçatı- Maden ve Maden- Diyarbakır hatlarını Sivas'a bağlamıştır.

Malatya- Diyarbakır hattı üzerindeki önemli duraklardan biri de Maden ilçesidir. Demiryolu hattının Elazığ'ın ilçesi olan Maden'e ulaşması, aynı zamanda bu ilçede bulunan Ergani bakır yataklarına ulaşması ve bu madeni yurdun diğer kesimlerine de ulaştırması demektir.

Osmanlı döneminden itibaren işletilen Ergani bakır yatakları, Cumhuriyet'in ilanından sonra kurulan Ergani Bakırı Türk Anonim Şirketi tarafından işlenmiştir. 1936 yılında, çoğunluğu Deutsche Bank'ta bulunan Ergani Bakırı Türk Anonim Şirketi hisseleri Etibank tarafından alınmış ve böylece işletme, millileştirilmiştir (Çevik ve Demir, 2014, s.32). 1935 yılında, demiryolu ile Maden ilçesi Diyarbakır'a bağlanmış, bu bağlantının madendeki çalışmaları olumlu yönde etkileyeceği düşünülmüştür (Çevik ve Demir, 2014, s.29-30). Bu hatla çıkarılan madenin Diyarbakır'a nakli mümkün olmuştur.

1980 yılına kadar yüksek kârlar elde eden işletme, 1990'dan itibaren cevher rezervinin de tükenmesiyle beraber zarar etmeye başlamıştır. 1995 yılında Ben-Oner şirketine on yıllığına kiralanan Ergani Bakır İşletmesi, daha sonra Yıldızlar Holding tarafından satın alınmıştır (Çevik ve Demir, 2014, s.32).

Bölgeye demiryolunun geliş sebeplerinden biri olan Ergani madeni, aynı zamanda madeni işlemek için kurulan fabrika ve çalışmak için gelen işçi ve mühendisleriyle hem ilçeyi hem de bölgeyi dönüştürmüştür. Bakır işletmesi bünyesinde kurulan Bakırspor gençlik kulübü, işçilerle birlikte sportif aktiviteler düzenlerken Doğu illerindeki ilk tenis kortunun da açılmasını sağlamıştır. İşletme çalışanları için yapılan hastane de bölgeye hizmet vermiştir (Çevik ve Demir, 2014, s.33).

Ergani Bakır İşletmesi'nin yüksek kâr oranları elde ettiği yıllar olan 1970'li yıllar, ilçe nüfusunun en kalabalık olduğu dönemken, fabrikanın üretimi azaltması ve özelleşmesine denk gelen 1990 sonrası dönem, nüfusun giderek azaldığı dönemdir (Çevik ve Demir, 2014, s.33). Bu da göstermektedir ki, bölgeyi demiryoluna kavuşturan Ergani bakırı, aynı zamanda ilçenin gelişimini sağlayan en önemli işletmelerden biri olmuştur.

Malatya'dan Erzurum'a uzanan hat, Malatya'nın Doğu Anadolu bölgesini diğer illere bağlayan bir kavşak noktasına dönüşmesinde etkili olmuştur.

1935'te Diyarbakır'a ulaşan demiryolu hattı, 1940 yılında Bismil'e, 1942 yılında Sinan'a ve 1943 yılında Batman'a uzanmıştır. 1944 yılında Batman-Kurtalan hattı ile Malatya-Yolçatı'dan ayrılan ve Doğu Anadolu bölgesinin doğusunda yer alan Maden-Diyarbakır-Bismil-Sinan-Batman-Kurtalan hattının yapımı tamamlanmıştır.

Bu hattın inşasının ve Diyarbakır'ın Ankara'ya bağlanmasının önemli sebeplerinden biri, 1925 yılında çıkan ve Diyarbakır'ı etkileyen Şeyh Sayit İsyanı'nın bastırılmasında geç kalınmasının nedenlerinden birinin kış aylarında karayolunun kullanılamaması ve ulaşım için demiryolunun bulunmamasıdır (Güney, 1997, s.16). Demiryoluyla Diyarbakır, mevsim koşullarından bağımsız olarak ulaşılabilir hale gelmiş, böylece Diyarbakır'ın iç kesimlerle entegrasyonu mümkün olabilmiştir (Doğan, 1997, s.213).

1980 yılından itibaren bölgenin kalkınması için teşvikler verilmiş, ancak Diyarbakır'da teşvik alınarak yapımına başlanan ve yarım kalan fabrika sayısı 100'ü geçmiştir (Doğan, 1997, s.31). Bu da teşviklerin şehrin sanayileşmesine katkı sağlamadığını göstermektedir.

Bu hat üzerinde yer alan illerden biri de Batman'dır. 1950 yılında Raman Dağı'nda petrol bulunması, Batman'ın gelişimini etkileyen en önemli unsurlardan biri olmuştur (Sunkar ve Tonbul, 2010, s.19). Petrolün bulunmasıyla il, göç almaya başlamış ve nüfusu 2000'li yıllara kadar artmıştır (Sunkar ve Tonbul, 2010, s.22-23).

Doğu Anadolu Bölgesi'ndeki demiryolu hatlarına bakıldığında, hatların sınırdan geçerek komşu ülkelerle ticari ve toplumsal ilişkilerin gelişmesine katkı sağladığı görülmektedir. Bu duruma uymayan tek hat, Kurtalan'da son bulan hattır.

Bu dönemde inşa edilen hatlardan bir diğeri de Ankara-Çankırı-Karabük-Zonguldak hattıdır. 1931 yılında, Ankara'dan Irmak'a kadar gelen, oradan da Kayseri'ye bağlanan demiryolu hattına ek yapılarak, hattın Ankara'nın kuzeyine ulaşması sağlamıştır. Irmak-Çankırı hattının inşasıyla Ankara, bu kez kuzeydoğu yönünde bulunan Çankırı'ya bağlanmıştır. Bu hattın yapımıyla Ankara'nın doğusu istikametinde devam eden hat, Irmak'ta kuzey ve güney olmak üzere iki kola ayrılmış, kuzeyde Çankırı'ya bağlanırken, güneyde Kayseri üzerinden Sivas'a kadar uzanmıştır.

1931 yılında yapılan Irmak-Çankırı hattının devamı olarak, Çankırı- Atkaracalar hattı ile hattın kuzeye doğru uzaması devam etmiştir. 1936 yılında Çankırı'nın kuzeyinde bulunan Ortaköy'den Karabük'e kadar demiryolu hattı döşenmiştir. Karabük'e ulaşan hat, oradan kuzeye, Karadeniz kıyısında Zonguldak yakınında

bulunan Çatalağzı'na kadar devam etmiştir. 1937 yılında, bir önceki yıl Çatalağzı'na ulaşan demiryolu, Zonguldak'a kadar ilerlemiştir.

Şehrin çevresinde yer alan kömür madenleri, kentin gelişmesinde ve demiryollarının kente ulaşmasında önemli rol oynamıştır. Bilindiği üzere kömür, özellikle sanayinin ihtiyaç duyduğu enerjiyi sağlaması açısından önemli bir kaynaktır (Genç, 2010, s.138). Cumhuriyet'in ilk yıllarında sanayileşmeye yapılan vurgu ve özellikle 1930'lu yıllardan sonra devlet eliyle sanayi tesislerinin kurulması, Zonguldak'ın sahip olduğu kömür madeninin verimli bir şekilde kullanılmasını ve bu madenin ülkenin diğer bölgelerine de ulaşımının sağlanmasını zorunlu kılmıştır.

1927 yılında Türkiye genelinde yapılan sanayi sayımına göre, Zonguldak 62 il arasından 11. sırada yer almıştır. Bugün sanayileşme bakımından gelişmiş iller arasında bulunan Eskişehir, Kocaeli, Kayseri ve Tekirdağ gibi iller Zonguldak'ın gerisinde kalmıştır (Tökin, 1946'dan aktaran Genç, 2010, s.146). Bu da göstermektedir ki, Zonguldak, Cumhuriyet'in ilk yıllarında bir sanayi kentine dönüşmüştür. Bu dönüşüm aynı zamanda kentin kimliğinin de önemli bir parçasını oluşturmuştur.

Zonguldak'taki madenler 1926 yılında İş Bankası yönetimine girerek millileşmiş daha sonra 1937- 1957 yılları arasında Etibank ve Ereğli Kömürleri İşletmesi tarafından işletilmiştir[22]. 1935 yılında Zonguldak Antrasit Fabrikası kurulmuş, 1937 yılında, hem Zonguldak'ın zengin kömür madeni ve Sivas'ın Divriği ilçesinde bulunan zengin demir yataklarına yakınlığı hem de demiryolu hattı üzerinde bulunması nedeniyle Türkiye'nin ilk ağır sanayisi olan demir-çelik fabrikası ise Karabük'te kurulmuştur (İleri, 2011, s.292). Zonguldak'ın demiryolu ve limanlarının da katkısıyla gelişen sanayisi iş gücün ihtiyaç duymuş böylece özellikle 1950'lerden sonra yoğun bir işçi göçü başlamıştır. Anadolu'nun farklı yerlerinden gelen işçiler, aynı zamanda farklı kültürlerin etkileşimine olanak sağlamış ve Zonguldak'ta kentleşme sürecini zenginleştirmiştir. Türkiye Taş Kömürü İşletmeleri, Ereğli Demir Çelik Fabrikası, Çaycuma Seka Kağıt Fabrikası, Çatalağzı Termik Elektrik Santrali, Zonguldak Eren Termik Elektrik Santralinin yanında bölgede pek çok özel taş kömürü işletmesi de bulunmaktadır (Deniz, 2014, s.302).

Kamu eliyle kurulan fabrikalar kentin yapısının yanında nüfus hareketliliklerinde de etkili olmuştur. Özellikle Türkiye Taş Kömürü İşletmeleri'nin büyüdüğü dönemler olan 1950-1980 yılları arasında Zonguldak'ta nüfus artarken, Türkiye Taş Kömürü

[22] http://www.zonguldak.gov.tr/taskomuru, Erişim tarihi: 29.05.2016.

İşletmeleri'nin küçülmeye başlaması ve ardından özelleştirilmesi Bartın ve Karabük'ün de il olmasıyla birleştiğinde, nüfusta belirgin bir düşüş gözlenmektedir. Bu dönemde Türkiye Taş Kömürü İşletmeleri'nde çalışan işçi sayısı azalmış, işçi göçü yavaşlamış ve iş bulmak isteyen genç nüfus Bursa, İstanbul ve Kocaeli gibi büyük şehirlere göç etmeye başlamıştır (Deniz, 2014, s.304-305).

Zonguldak nüfusunda yaşanan bu değişim, aslında 1980'den itibaren uygulamaya koyulan neoliberal politikalarla yakından ilgilidir. Neoliberal politikaların iş gücü piyasası üzerindeki etkisinin maden gibi iş güvenliği ön planda olan sektörlere bakılarak daha iyi anlaşılması mümkündür. Bu anlamda Zonguldak'taki maden ocaklarında çalışan işçiler, esnek istihdam koşullarının sonuçlarını en yoğun şekilde deneyimlemektedirler. 1980'den sonra belirginleşen esnek birikim, rekabeti arttırarak işçi üzerindeki tasarrufların artması yoluyla kar oranlarında yükseliş yakalamayı beraberinde getirmiştir. Yoğunlaştırıcı ve yüksek devir hızıyla çalışma temposunun giderek artmasıyla birlikte iş kazalarında da yükselişler meydana gelmiştir (Müftüoğlu ve Taniş, 2010, s.191). Madencilik ise kaza ve ölüm risklerinin en yüksek olduğu sektörlerden biridir (Müftüoğlu ve Taniş, 2010, s.192). Bu riskler, Zonguldak'ta çalışan maden işçileri için Türkiye Taş Kömürü Kurumu'nun, 1980 sonrası ortaya çıkan alternatif enerji kaynakları, uluslararası ticaretin serbestleşmesi ve kamu yatırımlarının azalması sonucu piyasa koşullarına terk edilmesiyle birlikte daha da artmıştır. Türkiye Taş Kömürü Kurumu'nun kârının azalmasıyla birlikte, özel ocakların sayısında artış gözlenmiş ve Zonguldak taş kömürü madenleri, büyük ölçüde özel sektörde yoğunlaşmıştır. Karabük demir-çelik fabrikası 1995 yılında özelleştirilerek Kardemir AŞ'ye devredilirken[23], 2006 yılında Ereğli Demir Çelik Fabrikası (Erdemir) da Oyak Grubu'na devredilmiştir [24]

Sermaye odaklı neoliberal politikalar, işçi sınıfını sermayenin tek taraflı belirlediği şartlarda çalışmaya itmiş, esnek çalışma koşulları, özelleştirme politikaları ve sosyal devlet anlayışının terk edilmesi de işçilerin sermaye sahipleri karşısında pazarlık gücünden yoksun bir konumda kalmalarına sebep olmuştur (Müftüoğlu ve Taniş, 2010, s.214). Taş kömürü ile özdeşleştirilen Zonguldak'ta maden sektörünün bu değişimi kent kimliğini de etkilemiş, 1980 öncesinde "kara elmas" ile anılan ve bir sanayi şehri olan

[23] https://www.kardemir.com/Yonetim.aspx?Sec=Sirket&b=3&Ani=&Lng=tr-TR&W=4, Erişim tarihi: 12.06.2016.
[24] https://www.erdemir.com.tr/kurumsal/tarihce/, Erişim tarihi: 12.06.2016.

Zonguldak (Deniz, 2014, s.303), zamanla sahili, limanı ve turistik beldeleriyle ön plana çıkmaya başlamıştır (Müftüoğlu ve Taniş, 2010, s.214). dolayısıyla Zonguldak'a ait, yerel bir özellik olan kömür madeni demiryolunun Zonguldak'a gelişine ve bu madenin işlenmesiyle birlikte bir istihdam alanının açılmasına sebep olurken, aynı yerel özellik, neoliberal politikalarla birleştiğinde, işçinin güvenlik koşullarını tehdit eden tehlikeli bir iş koluna dönüşmüş, giderek önemini yitirerek yerini Zonguldak'ın bir sahil kenti olduğu imajına bırakmıştır.

1933 yılında Boğazköprü-Bor hattının inşasıyla Ankara'dan Kayseri'ye giden hat, Boğazköprü'den sonra güney istikametine doğru devam ederek Ulukışla civarında bulunan Kardeşgediği'ne kadar gelmiştir. Böylece Kayseri'den Niğde'ye uzanan hat, Konya-Mersin hattıyla birleşmiş, Ankara'dan güney istikametine doğru bir demiryolu hattı da yapmıştır. Kayseri'nin demiryoluyla Ulukışla'ya bağlanması da ülkede kuzey-güney hattında yer alan demiryolu ağının tamamlanması açısından önemlidir. Bu hatla Kayseri, doğu-batı ve kuzey-güney eksenindeki demiryolu güzergâhları açısından önemli bir merkez haline gelmiştir.

1929 yılında demiryolu yapımı bu kez Akdeniz bölgesinden kuzeye doğru yönelmiş, Fevzipaşa-Narlı ve Narlı-Gölbaşı hatlarıyla Malatya istikametine doğru yol almıştır. 1930 yılında, Akdeniz'den Malatya'ya doğru çıkan hattın Gölbaşı-Doğanşehir kısmının yapımı bitmiştir. 1931 yılında bu hat, Doğanşehir-Malatya güzergâhının da tamamlanmasıyla Malatya'yı Akdeniz'e bağlamıştır. Fevzipaşa'dan kuzeye doğru uzanan hat, Malatya'yı İskenderun limanına bağlaması açısından önemlidir Böylece demiryolu ilk kez Doğu Anadolu bölgesinde yer alan bir ile ulaşmıştır. Aynı yıl, Malatya'ya ulaşan demiryolu, Malatya'nın doğusuna yönelmiş ve Malatya-Fırat hattı döşenmiştir.

Demiryolu, Malatya kentinin gelişimi ve mekânsal dönüşümünü yoğun bir şekilde etkilemiştir (Demir, 2002, s.23). Demiryolunun yanında kent mekânının gelişimine yön veren yapılar, özellikle devletçilik politikasının etkileriyle Malatya'da kurulan Meyve Islah Enstitüsü'ne dönüştürülen Ziraat Bahçesi, Sümerbank Mensucat Fabrikası ve Tekel Sigara Fabrikası'dır (Demir, 2002, s.24, Karagöz, 2008, s.316).

Malatya'nın su kaynakları bakımından zengin olması, sulanabilir verimli topraklara sahip olması nedeniyle tarım, şehrin ekonomisinde önemli bir yere sahiptir (Karagöz, 2008, s.298). Şehrin ekonomisinde önemli yer tutan ekonomik faaliyetlerden bir diğeri de Malatya'nın Osmanlı'dan beri önde geldiği dallardan biri olan

dokumacılıktır. Bu özellikleriyle Malatya, bölgenin en modern ve gelişmiş şehri imajına sahiptir (Karagöz, 2008, s.316). Demiryolu, Malatya'nın gelişmesine katkı sağlarken, şehrin içerisinde bulunduğu bölgeyi de kalkındırması ve modernleştirmesi için bir araç olarak görülmüştür. Bu açıdan bakıldığında Malatya ve Kayseri'de uygulanan demiryolu politikaları benzer özellikler göstermektedir.

1934 yılında Malatya-Fırat hattının devamı olan Fırat-Yolçatı hattının döşenmesiyle, demiryolu Elazığ'a kadar uzanmıştır. Demiryolunun 1937 yılında Elazığ'a ulaşması, Elazığ kent mekânını önemli ölçüde etkileyen olaylardan biri olmuştur. Kent merkezine 500 metre mesafede kurulan istasyon binası, kentteki büyüme odaklarından biri olmuş, yerleşim yerlerini ve kent içi ulaşım ağlarını kendine doğru çekmiştir. İstasyonla beraber kent, güney ve batı istikametlerine doğru genişlemiştir (Akdemir, 2013, s.1042). Demiryolunun kente gelişinden sonra 1946 yılında şarap fabrikası, 1956 yılında çimento ve şeker fabrikası, 1957'de Hazar Santrali'nin inşası, 1975'te ferrokrom tesislerinin de kurulmasıyla, kentin sanayisi gelişmiştir (Akdemir, 2013, s.1046). 1946 yılında Elazığ-Palu hattı döşenmiş, 1947 yılında bu hat doğuya doğru ilerlemeye devam etmiş ve Genç ilçesine kadar uzanmıştır.

Bu dönemde önemli hatlardan bir diğeri de, 1926 yılında Samsun civarına döşenen demiryolu hatlarıdır. Bu yıl, Samsun-Kavak, Samsun- Çarşamba ve Samsun-Gümrük hatlarının döşenmesi tamamlanmış, 1927 yılında Samsun-Kavak hattı Kayabaşı'na uzatılmış, böylece demiryolu Amasya'dan da geçmiştir. 1928 yılında bu hat, Tokat'ın ilçesi olan Zile'ye kadar ulaşmıştır

Samsun, liman kenti olması bakımından ticaret için lojistik açıdan önem teşkil eden illerden biridir. Osmanlı döneminde, 1850'li yıllardan sonra Samsun'un Bafra ilçesinde yetiştirilen iyi kalitede tütünün buharlı gemiler yoluyla Avrupa'ya taşınması, Samsun'un gelişmesinde etkili olmuştur (Kuran, 1992, s.121). Daha sonra 1883-1887 yıllarında Fransızlar tarafından kurulan Reji Tütün Fabrikası'yla beraber (Edinsel ve Erler, 2011, s.233), tütün, Samsun ilinin ekonomisinin önemli bir parçası olarak yer etmiştir.

Tarıma elverişli toprakların bulunduğu Çarşamba ilçesinin bağlı olduğu Samsun ili, tarımsal üretim açısından da zengindir. Ancak Samsun-Çarşamba arasında kullanıma uygun bir ulaşım yolu bulunmadığından, demiryolu yapımından önce, bu ilçede üretilen tarımsal ürünlerin, ülkenin diğer illerine dağıtımı ya çok pahalıya mal olmuş ya da mümkün olmamıştır (İpek, 2006, s.334).

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Samsun, karayolu üzerinden Sivas ve Çorum'a bağlanmış ancak yollar, hava şartlarına uygun olmadığı için özellikle kış mevsiminde çamur nedeniyle kullanılamamıştır (İpek, 2006, s.336). Bu sebeple Samsun-Sivas demiryolu yapımına başlanmış, bu demiryolu sayesinde Samsun'da ihtiyaçtan fazla tarım ürünü üretilerek pazara yönelik üretimin gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Böylece 1923 yılında Çarşamba ve Bafra ovalarını Samsun'a bağlayacak olan hattın yapımına başlanmış, Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim Şirketi, hat yapımını 1926 yılında tamamlamıştır (İpek, 2006, s.337-338). Ancak işletmeye açılan hattan beklenen gelirin sağlanamaması ve bütçe sürekli olarak açık vermesi ekonomik sorunların baş göstermesine sebep olmuştur. Taşımacılıkta istenen hedefe ulaşılamamasının en önemli nedeni Samsun-Çarşamba arasındaki şosenin yeniden inşasıyla, karayolunun demiryolu ile rekabete girmesidir. Bazı yerleşim yerlerinde demiryolu istasyonunun bulunmaması, malların istasyona kadar karayoluyla getirilmesini, bu durumda ilave yükleme ve boşaltma masraflarının ödenmesini gerektirmiştir. İkinci olarak, karayolunun kullanımında herhangi bir vergi ödenmezken, demiryolu taşımacılığında bilete ilaveten vergi ödenmesi, üreticilerin ürünlerini taşımada karayolunu tercih etmesine sebep olmuştur (İpek, 2006, s.341-342).

Bu şartlar altında tüccarlar için daha elverişli olan karayolu taşımacılığı, Samsun'da demiryolu işletmesinin zarar etmesine sebep olmuş, 1933 yılında demiryolu işletmeciliği Devlet Demiryolları'na geçmiştir (İpek, 2006, s.346). Daha sonra demiryollarında kârı arttırmak amacıyla Samsun limanını daha cazip hale getirmek için devlet tarafından liman inşa edilmiş, vergilerde indirime gidilmiş ve demiryolunun Terme'ye kadar uzatılması öngörülüştür. Hattın Çarşamba'dan Terme'ye kadar uzatılamaması ve beklenen gelirin elde edilememesi sebebiyle, 1955 yılına kadar Devlet Demiryolları tarafından işletilen Çarşamba-Samsun hattı sökülmüş, yerine günübirlik gidip gelmelerin çoğalması sebebiyle 1970 yılında banliyö hattı inşa edilmiştir (İpek, 2006, s.345-347).

1930 yılında, Samsun-Kavak'tan güneye doğru inen hattın devamı, Tokat'ın ilçeleri olan Zile ve Kunduz'dan demiryolunun geçmesiyle devam etmiştir. 1932 yılında Samsun'un güneyinden Kunduz'a kadar inen hat, Kunduz-Kalın hattının da döşenmesiyle Sivas demiryolu güzergâhına bağlanmıştır. Böylece Karadeniz ile Doğu Anadolu Bölgesi bağlanmış, Doğu Anadolu'nun Samsun limanı ile bağlantısı kurulmuştur. Bu hat sayesinde limanı bulunmayan İç Anadolu ve Doğu Anadolu

bölgeleri, limana bağlanarak nakliye maliyetlerini düşürürken, ürünlerini ihraç edebilmek için farklı coğrafyalara açılma imkanı da bulabilmiştir.

Bu dönemde Ankara'nın batısına inşa edilen ilk demiryolu 1929 yılında Kütahya ile Emirler'i bağlamıştır. 1931 yılında Emirler- Balıköy hattının inşası tamamlanmış, bir sonraki yıl demiryolu Balıkesir'e ulaşmıştır. Bu hat özellikle maden açısından zengin olan Kütahya ve Balıkesir'den geçerek, buradaki madenlerin yurdun kalan kısmına dağıtımını kolaylaştırmıştır. Kütahya[25] ve Balıkesir[26] çevresinde yer alan önemli madenler arasında bor, krom, bakır ve demir bulunmaktadır. Dolayısıyla ülkenin batısına inşa edilen tek hattın, özellikle sanayileşmeyi hedefleyen bir ekonomi için önemli enerji ve ham madde kaynaklarını bulunduran maden yataklarına sahip olması dönemin demiryolu politikalarını özetler niteliktedir.

Kütahya çevresine inşa edilen bir diğer hat, 1944 yılında tamamlanan Tavşanlı-Tunçbilek hattıdır. Yapılan bu hat ile Tunçbilek, Tavşanlı'ya bağlanarak Kütahya-Balıkesir hattına tali bir yolla dahil olmuştur. Kütahya-Balıkesir hattında yer alan zengin maden kaynaklarına ek olarak Tunçbilek, devlet eliyle linyit işletmeciliği yapılan ilçelerden biridir. Sanayide enerji kaynağı olarak kullanılan kömürün bir çeşidi olan linyit, 1939 yılında açılan Tunçbilek İşletmeleri tarafından işletilmeye başlanmıştır[27]. Demiryolu hattının ulaşmasıyla, bu madenin yurdun diğer bölgelerine ulaşımı sağlanmıştır.

Ankara'nın batısına inşa edilen bir başka hat da, 1936 yılında Afyon, Burdur ve Isparta civarında yapılan demiryoludur. Afyon-Karakuyu hattının inşa edildiği sırada Aydın ile Antalya'yı bağlamak üzere ikinci bir hattın daha yapılması planlanmış, bu sebeple Bozanönü- Isparta hattı 1936 yılında, Gümüşgün-Burdur hattı ise 1937 yılında Antalya'ya bağlanmak üzere tamamlanmıştır. Hat, Burdur'a ulaştıktan sonra 1942 yılına kadar hiç bir hareketlilik görülmemiş, 1942 yılında hattın bütçedeki yetersizlikten dolayı tamamlanamadığı açıklanmıştır (Deniz, 2011, s.30). Böylece Antalya demiryolu, Türkiye'de taraf olarak yer almasa da İkinci Dünya Savaşı'nın ekonomi üzerindeki olumsuz etkilerinin hüsrana uğrattığı bir proje olarak kalmıştır. İkinci Dünya Savaşı esnasında tamamlanan hatlara bakarak, ekonomik sıkıntılara ek olarak, Antalya hattından olası bir savaşta stratejik bir önem teşkil etmediği için vazgeçildiği iddiası da

[25] http://www.mta.gov.tr/v2.0/turkiye_maden/il_maden/pdf_2010/kutahya.pdf, Erişim tarihi: 26.05.2016.

[26] http://www.mta.gov.tr/v2.0/turkiye_maden/il_maden/pdf_2010/balikesir.pdf/, Erişim tarihi: 26.05.2016.

[27] http://www.gli.gov.tr/kurulus.html, Erişim tarihi: 12.06. 2016.

olasılıklar arasındadır. Nitekim bu yıllarda yapılan demiryolları, öncelik verilen Doğu illerinin İç Anadolu'ya bağlanması ilkesiyle uyum içerisindedir.

Böylece, tamamlanamayan Antalya demiryolu projesi, 1950'li yıllarda demiryolu ağırlıklı ulaşım politikalarının yerini karayolu ağırlıklı ulaşım politikalarının almasıyla uzun bir süre gündeme gelmemiştir.

1949 yılında yapılan demiryolları, İstanbul çevresinde yoğunlaşmış, Sirkeci-Halkalı ve Haydarpaşa-Gebze hatları döşenmiştir. Bu hat, İstanbul'un Avrupa ve Asya yakalarını bağlamasıyla, kıtaları da bağlamıştır.

Haydarpaşa-Gebze hattı Anadolu yakasındaki trafiği hafifletmeye yönelik yapılan bir banliyö hattıdır. Ancak Kocaeli ilinin sınırları dahilinde bulunan ve İstanbul'un sanayisinin etkisi altında olan Gebze'nin (Koday, 2000, s.263), bu hatla İstanbul arasındaki sanayi ilişkileri daha da gelişmiştir. Nitekim Albayrak ve Erkut'un (2014, s.7) bölgenin gelişiminde etkili olan kişi ve kurumlarla yaptığı yüz yüze görüşmelerde, Gebze'nin gelişiminde belirleyici olan unsurun İstanbul'a yakınlık ve ulaşım olduğu belirtilmiştir. Dolayısıyla bu hat, hem Anadolu yakasındaki trafiği azaltması, hem Gebze ile İstanbul bağlantısını kurarak Gebze'nin sanayileşmesine katkı sağlaması, hem de İstanbul-Gebze arasında işgücü hareketliliğini sağlaması açısından önemlidir. Bu hat, demiryolunun yalnızca uzak mesafeleri değil, kısa mesafelerde büyük şehirleri ve banliyöleri bağlamak amacıyla da kullanılabileceğini göstermiştir (Koday, 2000, s.264).

5.2.4. 1950- 2009: Demiryollarından karayollarına geçiş dönemi

1950 yılı, daha önce bir devlet politikası olan demiryolu yapımının yerini karayolu yapımına bıraktığı yıldır. Liberal politikalar, ABD'nin etkisi, Marshall Planı gibi dönemin ekonomi politikalarını belirleyen gelişmeler, bu yıla kadar hızlı bir şekilde devam eden demiryolu yapımını yavaşlatmıştır. Hızlanan karayolları yapımı, 1950'li yıllarda yaz-kış geçit veren yollarla başlamış, 1985 yılında otoyollar ve 2003 yılında bölünmüş yolların yapımıyla devam etmiştir. Bu yıllarda Boğaziçi Köprüsü ve Çevre Yolu ile Fatih Sultan Mehmet köprülerinin yanı sıra çok sayıda viyadük ve tünel de yapılmıştır.[28]

[28] http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMimages/Gorseller/DundenBuguneKarayollari/tarihce.pdf, Erişim tarihi: 04.09.2016

Karayolları yapımının yükselen grafiğine karşın yavaşlayan demiryolu yapımı 1947 yılında Genç ilçesine kadar uzanan demiryolunun Muş'a ancak 1955 yılında ulaşmasına sebep olmuştur. 1964 yılında Muş- Tatvan hattı yapılmış, 1971 yılında Tatvan'a gelen demiryolu Van'a, oradan da sınıra ulaşmıştır. Sınırdan geçen demiryolu İran'da devam etmektedir. Bu hattın inşasıyla birlikte Elazığ-Yolçatı'dan iki kola ayrılan demiryolu hattının kuzeyde kalan kolu tamamlanmıştır. Demiryolu Muş'a 1955 yılında, Tatvan'a 1964 yılında ve Van'a 1971 yılında ulaşmıştır. Oysaki bu illere demiryolunu yapılması, Cumhuriyet'in ilk yıllarında uygulanan iskân politikalarının bir ayağı olarak planlanmıştır. Özellikle 1930'lu yıllardan itibaren Doğu illerine, yoğunlukla Muş, Bitlis ve Van'a, Karadeniz Bölgesi'nde ikamet edenlerle, muhacirler yerleştirilmiştir (Çağlayan, 2015, s.275). Uygulanan bu iskân politikasının içerisinde demiryollarına da yer verilmiştir. İsmet İnönü, 1935 yılında gerçekleştirdiği Şark ziyareti esnasında Bitlis için "Şimendiferin Bitlis'ten geçmesini tercih etmeliyiz. Gerek Şimendifer işçileri ve iş yerleri, gerekse Kürt ve Arap mıntıkalarında ufak yerli memurluklar Bitlislilere hasredilebilir" demiştir (Çağlayan, 2015, s.279).

Bu hattın bir diğer özelliği ise, Van üzerinden İran'a açılmasıdır. Böylece İstanbul-Ankara-Van-Tebriz güzergâhı üzerinden İran'a ulaşmak mümkün olmuş, Avrupa'dan Ortadoğu'ya demiryolu ile geçişte Türkiye'nin konumunun önemi bir kez daha vurgulanmıştır. Bunun yanı sıra, İran ile ticari ilişkilerin gelişmesinde demiryolu taşımacılığının önemi büyüktür.

1960 yılında ise Gaziantep-Karkamış hattı inşa edilmiştir. Suriye sınırında yer alan Karkamış üzerinden Gaziantep, Çobanbey sınır kapısına bağlanmış, böylelikle demiryoluyla Halep'e açılmıştır.

1962 yılında Kütahya-Seyitömer hattı açılmıştır. Bu hatta Kütahya etrafına döşenen her hat gibi zengin maden yataklarından faydalanabilmek için açılmıştır. Bu tali hat sayesinde, Seyitömer'deki zengin linyit yataklarının ana hatta bağlanması sağlanmaktadır. Hattın açılmasından on bir yıl sonra, linyit yataklarını daha verimli kullanarak daha çok enerji elde etmek için 1973 yılında Seyitömer Termik Santrali açılmıştır. [29]

1970 yılında ise Sincan- Behiçbey, Behiçbey-Ankara, Ankara-Kayaş hatları inşa edilmiştir. Bu banliyö hattının inşasından sekiz yıl sonra, 1978 yılında Sincan'da Ankara Sanayi Odası 1. Organize Sanayi Bölgesi'nin kurulması için temel atılmıştır.

[29] http://www.seyitomer.bel.tr, Erişim tarihi: 06.07.2016.

Böylece bu banliyö hattı, organize sanayi bölgesi ile Ankara merkezini birleştirmiş, iş gücü hareketliliğini arttırmış ve Ankara ile Sincan'ı bağlayarak hem organize sanayi bölgesinin, hem de yerleşim yeri olarak Sincan'ın gelişmesine katkı sağlamıştır.

1971 yılında, Pehlivanköy-Edirne-Hudut hattı inşa edilmiştir. Bu hat, İstanbul'dan Tekirdağ'a, oradan da sınırdan geçerek Yunanistan'a uzanan hatta ek olarak yapılmıştır. Sınırdan çıkan bu hat, Bulgaristan'a doğru devam etmektedir. Hudut'tan sonra Bulgaristan Svilengard ile birleşen demiryolu, Bulgar hükümeti tarafından Avrupa'da kullanılan demiryolları ile birleştirilmiştir (Akören, 1968, s.1). Böylece Türkiye demiryolu ile Avrupa'ya bağlanmıştır.

1975 yılında döşenen iki hattın da İstanbul etrafında bulunduğu görülmektedir. Bu hatlardan ilki, İstanbul'un sanayisinin gelişiminin çevreye yayılmasıyla sınai bir gelişim gösteren Gebze'yi İzmit'e bağlayan hattır. İkinci hat ise, Köseköy ile Arifiye'yi bağlayan hattır. Böylece İstanbul'dan Gebze'ye, İzmit'e ve Sakarya'nın Arifiye ilçesine giden kesintisiz bir hat oluşturulmuştur.

1984 yılında yapılan hatların çoğunlukla İzmir etrafında yer aldığı görülmektedir. Alsancak-Halkapınar, Basmane-Şirinyer, Basmane-Halkapınar ve Halkapınar-Çiğli, bu yılda döşenen banliyö hatlarıdır. Hat, 1995 yılında Çiğli'den devam ederek Menemen'e ulaşmış, 2003 yılında ise Aliağa'ya uzanmıştır. 1996 yılında, Şirinyer-Adnanmenderes-Cumaovası hattı döşenmiş, bu hat 2013 yılında Tepeköy'e bağlanmıştır. Bu dönemde İzmir etrafına yapılan demiryolu hatları, gelişen şehirlerin daha da fazla gelişmesine yönelik politikaların izlendiğini göstermektedir. Nitekim İzmir, Osmanlı döneminden bu yana önemli bir ticaret merkezi olmuştur.

On dokuzuncu yüzyıldan itibaren bir liman kenti olan İzmir'deki yoğun ticari faaliyetlerle, ticarethaneler, bankalar, sigorta ve nakliye şirketleri ve konsoloslar gibi ekonomik faaliyetlerin hız kazanırken, bu yoğun ekonomik faaliyetler aynı zamanda Avrupalı tüccarların İzmir'e ilgi göstermesine sebep olmuştur. Bu dönemde İzmir, ticari anlamda İstanbul'un önüne geçmiştir (Baran, 2003, s.4).

Osmanlı zamanında ilk yapılan tren yolu hattının İzmir'den geçmesi tesadüfi değildir. Alsancak Garı'ndan başlayan ve iç kesimlerden gelen tarım ürünlerinin Alsancak'ta toplanarak limana sevkini sağlayan bu hattın etkilerini Alsancak Garı'nın etrafındaki yapılara bakarak anlamak mümkündür. Garın etrafındaki kilise, gümrük binaları ve polis merkezi, demiryolunun ticaret ile ilgisini gösteren yapılardır (Baran, 2003, s.7). Osmanlı döneminde İzmir etrafında inşa edilen demiryollarının temel amacı,

iç kesimlerde üretilen tarım ürünlerinin en kısa ve masrafsız yolla limana ulaştırılmasıdır (Baran, 2003, s.8). Osmanlı döneminde önde gelen ticaret kentlerinden biri olan İzmir, Birinci Dünya Savaşı'nın ekonomik etkileri ve kentte çıkan büyük yangınla ekonomik olarak sarsılmıştır (Baran, 2003, s.9). Ancak liman kenti olan, tarım ve sanayi açısından gelişmiş bir il olan İzmir, Cumhuriyet'in ilanından sonra da gelişmeye devam etmiştir.

Cumhuriyet'in ilanından sonra, 1940'lı yıllara kadar İzmir'de başta dokuma olmak üzere, un fabrikaları, orman ürünleri işleyen kuruluşlar, inşaat malzemesi imalathaneleri kurulmuş, ihracatta ise kuru üzüm, kuru incir, zeytinyağı, pamuk ve tütün ürünleri başı çekmiştir (EBSO, 1990'dan akt. Karataş, 2006, s.196). Bu dönemde sanayinin mekânsal dağılışına bakıldığında ise Halkapınar, Eşrefpaşa ve Kemeraltı'nın yoğunluklu olarak sanayi tesislerinin yer aldığı semtler olduğu görülmektedir. 1950-1960 yıllarında İzmir sanayisinde önemli gelişmeler yaşanmış ve çimento, demir-çelik, elektrik ve tekstil sanayinde, bugün de üretime devam eden büyük şirketler kurulmuştur (Karataş, 2006, s.197-198). Bu yıllar aynı zamanda Türkiye'nin en büyük üçüncü kenti olarak İzmir'in, en çok göç alan illerden biri olduğu yıllardır (Tatlıdil, 2009, s.331). İzmir, 1945 yılına kadar İstanbul'dan sonra Türkiye'nin en büyük ikinci kenti olmuş, ancak 1945'te Ankara'nın en büyük ikinci kent olmasıyla üçüncülüğe gerilemiştir. En büyük kent ünvanında üçüncü sırada yer alan İzmir, ikinci önemli ticaret limanı ve sanayi merkezi olma özelliğini kaybetmemiştir (Sözer, 1988, s.9). Bu sebeple İzmir, en çok göç alan iller arasında bulunmaktadır. 1970'li yıllarda İzmir'de sınai üretim yapan fabrikalar çeşitlenmeye devam etmiş, kimya, makina, madeni eşya, otomotiv yan sanayi ve elektrikli makine sanayi sektörlerinde yatırımlar yapılmıştır. 1970'li yıllarda kentin sanayi bölgeleri, 1950'li yıllarda gelişmeye başlayan Pınarbaşı, Çiğli, Kemalpaşa ve Bornova'dır (Karataş, 2006, s.199-200). 1980'li yıllara gelindiğinde ise, büyüyen imalat sanayi Cumaovası, Kemalpaşa ve Bornova'da yer almıştır (Karataş, 2006, s.204).

1975-1990 yılları arasında İzmir'in aldığı göç miktarının giderek arttığı görülmektedir. 1985- 1990 yılları arasındaki rakamlara bakıldığında ise, net göçün oldukça arttığı görülmektedir (Işık, 1999, s.391). Işık (1999, s.392), 1975-1980 döneminde İzmir'in net göç kazanımının bölgelere göre dağılımını incelediğinde, İzmir'in aldığı göçlerin yaklaşık %28'unun Doğu Anadolu Bölgesi'nden, %22'sinin İç Anadolu Bölgesi'nden ve %20'sinin Ege Bölgesi'ndeki diğer illerden kaynaklandığını belirtmiştir. 1985-1990 yılları için yaptığı araştırmada benzer verilere ulaşan Işık (1999,

s.394), bu dönemde yaşanan önemli bir değişikliğin Ege bölgesinde yer alan illerden gelen göçün %16'ya düşmesi olduğunu belirtmiştir. Bu durum İzmir'e yakın mesafede yer alan Manisa gibi illerin, İzmir'in gelişen sanayisinden pay alması olabilir. 1980 sonrasında bölgede ekonomik gelişme açısından öne çıkan bir diğer il de Denizli olmuştur. Bölge sınırları içerisinde yer alan Uşak ve Aydın'ın tekstilde gelişmesi, Muğla ve Aydın'ın sahip oldukları turizm potansiyellerini kullanmasıyla önemli oranda göç alan iller arasında yer almışlardır (Ataay, 2001, s.79-80).

İzmir'in büyümeye devam eden sanayisi ise üç ana eksen etrafında toplanmıştır. Bunlardan ilki, doğu-batı doğrultusunda yer alan Pınarbaşı-Işıkkent-Kemalpaşa hattı, diğeri kuzey yönünde yer alan Karşıyaka- Çiğli-Menemen-Aliağa hattı, diğeri ise güney yönünde yer alan İzmir-Menderes-Torbalı hattıdır. İzmir'de sanayinin mekânsal dağılımı göz önüne alındığında, Cumhuriyet'in ilanında sonra İzmir çevresine döşenen hatların, bu eksenler etrafında yer aldığı görülmektedir. 1984 yılında döşenen Alsancak-Halkapınar, Basmane-Şirinyer, Basmane-Halkapınar ve Halkapınar-Çiğli demiryolu 1996 yılında döşenen Şirinyer-Adnanmenderes ve Adnanmenderes-Cumaovası demiryolu hattı ve 2008 yılında tamamlanan Menemen-Aliağa hattı birleştiğinde, kentin kuzey, güney ve doğu-batı ekseninde yer alan sanayi bölgelerini limana ulaştırdığı görülmektedir.

1987 yılında yalnızca Adana etrafında demiryolu hattı döşenmiş, Adana-Yenice ve Adana-İncirlik hatları tamamlanmıştır. Demiryolu haritasında Akdeniz bölgesine bakıldığında, demiryolu hattının bölgenin doğusunda yoğunlaştığı, Mersin'in batısında yer alan il ve ilçelerde demiryolu bağlantısının olmadığı görülmektedir. Bu bölgede Osmanlı döneminden kalan demiryolu güzergâhının Mersin ve İskenderun limanlarından geçtiği, bölgenin ekonomik olarak gelişmiş illerinden Adana'yı limanlara bağladığı, aynı zamanda Mersin-Adana arasındaki demiryolu hattından kuzeye Pozantı'ya doğru uzanan demiryolu ile ülkenin iç kesimlerine uzandığı görülmektedir. Cumhuriyet döneminde ise Osmaniye'den Malatya'ya devam eden hatla, Adana ve Mersin'in doğu kesimlerine bağlantısı sağlanmıştır.

Adana-Mersin demiryolu, Osmanlı dönemine ait önemli demiryolu hatlarından biridir. Özellikle Amerika'da iç savaş nedeniyle yaşanan pamuk kıtlığı, Çukurova'nın ticaret potansiyelini arttırmıştır. İngilizlere verilen imtiyazla Çukurova'nın Mersin limanına bağlanması ve bu şekilde pamuk ihracatının arttırılması hedeflenmiştir. 1886 yılında işletmeye açılan hat, gerçekten de pamuk üretiminin ve ihracatının artışında

etkili olmuştur (Aydın, 2012, s.65-66). Sanayi Devrimi'ni gerçekleştirerek dönemin en büyük pamuk alıcılarından olan İngiltere'nin pamuk ihtiyacını karşılayan yerlerden biri olan Adana ve Çukurova bölgesi, böylelikle yerel ihtiyaç için pamuk üretiminden dünya talebine yönelik üretime geçmiştir (Yaktı, 2013, s.278-279). Bu üretim bölgede ticaretin gelişmesine, kapitalist ilişkilerin belirmesine ve farklı sınıfların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bunun yanında giderek artan pamuk yetiştiriciliği bölgede hakim olmuş, ihraç ürünü olarak bölgeyi tek ürüne mahkum etmiştir (Yaktı, 2013, s.283).

1995 yılında Yenice, demiryolu hattıyla Mersin'e bağlanmıştır. Mersin, Doğu Akdeniz'de önemli bir liman olması ve 1886 yılında açılan hattın ulaşmasıyla birlikte, 19. yüzyılda Çukurova bölgesinde bir ticaret merkezi konumuna gelmiştir (Ünlü, 2007, s.426). On dokuzuncu yüzyılın başlarından itibaren Mersin, Akdeniz kıyısında yer alan İskenderun, Lazkiye, Tripoli, Hafya, Beyrut ve İskenderiye gibi pek çok liman kentinin yer aldığı ağın da bir parçası haline gelmiştir (Ünlü, 2009, s.8). Bu dönemde Mersin, mimari açıdan Doğu Akdeniz liman kentleriyle, özellikle de Beyrut'la benzerlik göstermektedir. Bu da diğer limanlarla ilişki ve etkileşimin arttığının bir göstergesidir (Ünlü, 2007, s.427).

Cumhuriyet'in ilanından sonra, Mersin için ilk imar planını hazırlamak üzere, Hermann Jansen davet edilmiş, hazırlanan plan 1938 yılında yürürlüğe girmiştir. Jansen, kentin karakterini belirleyen iki unsurun liman ve deniz olduğunu belirtmiş, kentin ticari bir şehir olarak gelişmesi için limanı, plaj şehri olması için de deniz kıyısını ön plana çıkarmıştır (Ünlü, 2007, s.428). Jansen'in planı, Mersin'e kimlik kazandırma açısından önemlidir. Ancak 1964 yılında hazırlanan İller Bankası imar planı aynı başarıyı göstermemiş, 1980-1984 yılları arasındaki plan ise, imar planlarındaki neoliberalizmin etkisi altında kalmıştır. Kentsel gelişme yerine parsel üretimine odaklanan bu plan, Mersin'i yapıların tek tek parselle üretildiği, mekânın nitelik kazanamadığı bir yapı yığınına çevirmiştir. Kentsel karakterin oluşumundan çok binaların üretimine odaklanan bu bakış açısı, özellikle 1980'lerden sonra belirginleşen mekânın değişim değeri kazanmasının bir yansıması olarak görülebilir.

1985 yılında planlamada yerele dönüşle beraber Mersin imar planlarının sayısı artmış (Ünlü, 2007, 431), ancak bu planlarda öne çıkan nokta kentsel mekânın niteliklerinin oluşturulması yerine, imar parseli üretmenin hedeflenmiş olmasıdır. Bu amaç doğrultusunda imar planları, parsel ölçeğinde yapı ruhsatı verilmesinin bir aracına indirgenmektedir. Bu şartlar altında, imar planları kentsel mekânın gelişiminin denetimi

ve biçimlendirilmesinde yetersiz kalırken, kent kimliği oluşturma noktasında da katkı sağlamaktan uzak kalmaktadır (Ünlü, 2007, s.434).

Akdeniz bölgesine bu tarihten sonra demiryolu hattı döşenmemiş, dolayısıyla bölgenin doğusu ile batısı arasında demiryolu ulaşımı açısından önemli farklılıklar oluşmuştur. Karadeniz bölgesine bakıldığında, demiryolu hattının Karadeniz'in doğu ve batısındaki limanlara gittiği, bu ulaşımın Doğu Anadolu'nun kuzeyi ile İç Anadolu'nun kuzeyini limanlara bağladığı görülmektedir. Akdeniz Bölgesi'nin doğusunda yer alan İskenderun ve Mersin limanları, Doğu Anadolu'nun güneyini limanlara bağlarken, Akdeniz'in batısındaki liman eksikliği İç Anadolu'nun güneydoğusunu Ege üzerinden limana bağlanma noktasında alternatifsiz bırakmıştır. Oysa demiryolunun Antalya'ya ulaşması Osmanlı döneminden beri tartışılırken, 1933 yılında Afyon-Antalya hattının yapımı için gerekli adımlar atılmış ancak hat tamamlanamamıştır (Ortak, 2008, s.89).

5.2.5. 2009- 2014: Demiryolu taşımacılığında YHT dönemi

2009 yılı demiryolu politikaları açısından dönüm noktası niteliğindedir. Bu yıl, yüksek hızlı tren (YHT) hatları hizmete açılmıştır. Demiryollarında YHT'ye geçilmesi, sadece teknolojik bir gelişme olarak değil, uygulanan ekonomi politikalarının bir parçası olarak yorumlanmalıdır.

Tezin dördüncü bölümünde açıklandığı üzere, 1980 yılından itibaren uygulanmaya başlayan neoliberal politikalar, kapitalizmin coğrafi hareketliliğini kolaylaştıran düzenlemeleri içermektedir. Bu düzenlemelerin bir parçasını da ulaşım teknolojilerindeki gelişmeler oluşturmaktadır. Bu bağlamda mesafelerin çok daha kısa zamanda kat edilmesini sağlayarak meta, sermaye ve işgücü hareketliliğini arttıran YHT'ler, sermayenin akışkanlığını arttırmaktadır.

YHT'lere geçiş aynı zamanda, yeni ray ve vagonların üretimi ve yeni garların yapımını da beraberinde getirmiştir. Aslen bir kamu yatırımı olan demiryolu ulaşım sisteminin yapımı, neoliberal politikaların etkisiyle ortaya çıkan düzenleyici devlet anlayışına uygun olarak, devlet ve özel sektörün işbirliğiyle gerçekleşmiştir. Dönemin TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman, bu işbirliğine örnek olarak Güney Kore ile birlikte kurulan Adapazarı Hızlı Tren Fabrikası'nı, Almanya ile birlikte kurulan Erzincan Ray Bağlantı Fabrikası'nı, Kardemir'de ray üretimini, Avusturya ile birlikte kurulan Çankırı Hızlı Tren Makas Fabrikası'nı, Amerika ile birlikte Tülomsaş'ta

lokomotif üretimini vermiştir[30]. Bu bağlamda YHT'ler teknolojik gelişmenin yanı sıra uygulanan ekonomi politikaları çerçevesinde ele alınmaktadır.

2009 yılında, Ankara Esenkent-Hasanbey arasındaki ilk YHT hattı açılmıştır. 2010 yılında bu hat, Esenkent-Sincan arasındaki hattın yapımıyla Sincan'a kadar uzamıştır. Aynı yıl Hasanbey'den Eskişehir'e uzanan hatla yüksek hızlı tren hattının uzunluğu artmıştır. Aynı yıl Ankara-Konya arasında da yüksek hızlı tren seferleri başlamıştır. Eskişehir-Pendik hattı da 2014 yılında açılmış, böylece Ankara ve İstanbul YHT ile bağlanmıştır.

Yüksek hızlı tren ağı da, tıpkı Cumhuriyet'in ilanından sonra döşenen demiryolu ağlarında olduğu gibi, başkent Ankara merkez olacak şekilde döşenmeye başlamıştır. Ankara'nın YHT ile bağlandığı ilk il olan Eskişehir, ekonomik, kültürel ve mekânsal anlamda demiryolu etrafında gelişmiştir.

Eskişehir, Osmanlı döneminde Türkmenlerin yerleşim alanı olarak kayıtlara geçmiş, 20. yüzyılın başlarında hazırlanan raporlarda kentin Bosna, Romanya, Sırbistan ve Bulgaristan'dan oldukça kalabalık göçler alarak daha renkli bir yapıya kavuştuğu belirtilmiştir .

Göçmelerin gelişi Eskişehir'de hem ekonomik hem de sosyal anlamda büyük değişikliklere sebep olmuştur. Göçmenlerin, göç ederken varlıklarını satıp ellerinde bir miktar para ile gelmeleri ticareti canlandırmıştır. Bunun yanı sıra göç edenlerin meslek bilgileri ile birlikte gelmeleri Eskişehir'de hem tarımı geliştirmiş, hem de yeni mesleklerin ortaya çıkmasında önemli bir rol oynamıştır. Örneğin Rusya'dan göç eden Kırım Tatar'ları tarım bilgilerini de beraberlerinde getirmiş, tahıl alanındaki önemli yetiştiricilerden olmuşlardır. (Güneş ve Yakut, 2007, s.49)

19. yüzyıla kadar pek çok gezgin tarafından sıradan ve sıkıcı bir şehir olarak tanımlanan Eskişehir, 1892 yılında demiryolunun kente gelişiyle tarihindeki en önemli değişimlerden birini yaşamıştır. Demiryolunun açılması Eskişehir'deki ekonomik yapıyı değiştiren en önemli faktörlerden birisi olmuştur. Öncelikle demiryolunun işletilmesi için Eskişehir'e gelen memur sayısı artmış, telgraf ve posta örgütünde çalışan memurlarında sayısının artması ile birlikte bürokratik bir genişleme yaşanmıştır.

İkinci olarak, demiryolunun bakımını sağlamak üzere Avrupa'dan işçi ve teknik eleman getirtilmiştir. Genellikle Alman ve İtalyan olan bu personel, şehrin sosyal

[30] http://www.tcdd.gov.tr/arsivYilDetay.php?yil=2010, Erişim tarihi: 19.05.2016.

yapısının değişimindeki en etkili faktörlerden biri olmuştur (Güneş ve Yakut, 2007, s.50-51).

Demiryolunun kente gelişi ve yarattığı değişiklikler, kentin mekân organizasyonunu da değiştirmiştir. Eskişehir'in yerlileri kentin güneydoğusunda Odunpazarı semti civarında otururken, yukarıda sözü geçen göçmenlerin hemen hemen hepsi kentin kuzeybatısındaki demiryolu civarına yerleştirilmiştir. Böylece kentin bir ucunda Müslümanlar, diğer ucunda ise gayri Müslimlerin çoğunlukta olduğu göçmenler konumlanmıştır. Göçmenlerin demiryoluna olan yakınlığı, İstanbul'dan hareket eden trenin Eskişehir'de bir gece konaklama mecburiyeti, demiryolu ile ticaretin Eskişehir için kolaylaşması, göçmenlerin üretime dair teknik bilgilerinin Müslüman kesimden daha fazla olmasının bir sonucu olarak Eskişehir'de demiryolu ve çevresi, pansiyonların, lokantaların, eğlence mekânlarının bulunduğu, ticaretin yapıldığı bir merkez haline gelmiştir. Demiryolunun bakım ve onarımı için 1894 yılında kurulan Cer Atölyesi, yüze yakın farklı etnik kimliklerden oluşan çalışanları ile birlikte, işçi olma kültürünü şehir ile tanıştıran kesim olmuştur. Cer Atölyesi etrafına işçilerin oturması için lojmanlar yapılmış, böylece kent demiryolu etrafında genişlemeye devam etmiştir (Güneş ve Yakut, 2007, s. 59).

YHT hattının bir parçası olan Eskişehir, bir kez daha demiryolu etrafında şekillenmeye başlamıştır. YHT ile Eskişehir-Ankara arası yolculuk süresi bir buçuk saate inmiş, yolcuğun bu kadar kısa sürmesi, Eskişehir ve Ankara arasındaki etkileşimi özellikle iş ve turizm anlamında arttırmıştır. Aynı durum, seyahat süresinin iki buçuk saate düştüğü Eskişehir ve İstanbul arasındaki ilişkiler için de geçerlidir. Aslen küçük bir Anadolu şehri olan Eskişehir'in demiryoluyla Türkiye'nin en gelişmiş iki kenti olan Ankara ve İstanbul'a bağlanması, Eskişehir'in ekonomik yapısını güçlendirmiş ve çeşitlendirmiştir. Bunun yanı sıra, Eskişehir'in Ankara ve İstanbul'a YHT ile bağlanması, Eskişehir'de ikamet edip iş ve öğrenim için Ankara ve İstanbul'a günlük olarak gidip gelen kalabalık bir nüfusun ortaya çıkmasında önemli bir etken olmuştur.

YHT'nin uğradığı bir diğer Anadolu kenti de Konya'dır. Konya özellikle Türk-İslam unsurlarını yansıtan toplumsal ve mimari yapısıyla öne çıkan eski Selçuklu başkentidir. Konya'nın kent kimliği, büyük ölçüde en gösterişli zamanlarını yaşadığı Selçuklu döneminin özelliklerini taşımaktadır (Topçu, 2011, s.1056).

Bu kimlik, Mevlana'nın Konya'da yaşamasıyla güçlenmiştir. Mevlana'nın yaşadığı dönemde, çevre illerden pek çok düşünür Konya'ya göç etmiş, şehir bilimsel,

kültürel ve sanatsal açıdan bir başkent kimliği kazanmıştır. Mevlana'nın felsefesinin kurumsallaşmasıyla ortaya çıkan Mevlevilik şehri etkisi altına almış ve Konya, Mevlana şehri olarak anılmaya başlanmıştır. Mevlana'nın ve Türk-İslam kültürünün mimarideki etkileri, şehirde bulunan camii, medrese, tekke ve zaviyelerde görülmektedir (Topçu, 2011, s.1057). Cumhuriyet'in ilanından sonra kent kimliği anlamında büyük bir değişime uğramayan Konya'nın var olan kentsel kimliği, özellikle AKP döneminde ön plana çıkarılarak şehirde turizmin geliştirilmesi için kullanılmıştır. Kentleri markalaştırmak için Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 2007 yılında hazırladığı "Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Turizm Stratejisi Marka Kent Eylem Planı"nda, Konya'da kültür turizminin geliştirilmesi öngörülmüştür (Kaypak, 2013, s.50). Bu hedefin gerçekleşmesi için Konya'nın Ankara ve İstanbul'a YHT ile bağlanması, turizmi arttırabilecek bir adımdır.

Konya, İstanbul ve Ankara'nın YHT ile bağlanması aynı zamanda, Selçuklu başkenti, Osmanlı başkenti ve Türkiye başkentinin de bağlanması anlamına gelmektedir. Nitekim dönemin başbakanı Recep Tayyip Erdoğan Eskişehir-Konya YHT hattının açılışında yaptığı konuşmada YHT ile Selçuklu başkenti Konya ile Türk Dünyası Kültür Başkenti Eskişehir'in ve Türkiye'nin başkenti Ankara'nın birbirine bağlandığını, Osmanlı başkentleri Bursa ve İstanbul ile Selçukluların bir dönem başkenti olan Sivas'ın da bu buluşmaya katılacağını belirtmiştir.[31]

YHT'nin İstanbul'a ulaşması ise, özellikle YHT hattının Marmaray[32] ile bütünleşmesi yoluyla Avrupa'dan Asya'ya kesintisiz ulaşım hattının oluşturulması açısından önemlidir. Bu hatla, Avrupa Birliği üyelik aşamasında olan Türkiye'nin altyapı anlamında Avrupa Birliği ile bütünleşmesi hedeflenmiştir (UDHB, 2014, s.152).

Yapılan hatların yanı sıra, Ulaştırma Bakanlığı'nın internet sitesinde yer alan 2014 yılında hazırlanan Demiryolu Sektörü isimli raporda "Yüksek Hızlı ve Hızlı Demiryolu Yapımı" başlığında ileriye dönük, yapılması planlanan demiryolu hatlarını açıklamıştır. Raporda YHT ağının merkezinin İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir ve Ankara-Konya hatlarından oluşacağı belirtilmiştir. YHT'ler ile büyükşehirler arasında bağlantı kurmak hedeflenmiş, böylece ulaşılabilirlik kavramını yeniden dizayn ederek şehirlerin bir demiryolu hattıyla değil tüm dinamikleriyle

[31] http://www.trthaber.com/m/?news=darbe-yapacagimizi-abdye-bildirdik&news_id=79528&category_id=1, Erişim tarihi: 16.07.2016.

[32] Marmaray, Demiryolu Boğaz tüp geçidi inşasıyla Avrupa yakasında bulunan Halkalı ile Asya yakasında bulunan Gebze ilçelerini birbirine bağlayan banliyö demiryolu sistemidir (UDHB, 2014, s.143).

birleştirilip yeni bir bölgesel gelişme koridorunun oluşturulması amaçlanmıştır (UDHB, 2014, s.151).

Ankara-Sivas YHT projesi, Ankara-Sivas hattının tamamlanmasından sonra Sivas-Erzincan ve Erzincan-Erzurum-Kars YHT hattı ile Bakü-Tiflis-Kars demiryoluna entegre edilmesi planlanıştır (UDHB, 2014, s.155). Bu şekilde ülkenin doğusuna uzanan bir YHT hattının yapılması planlanmaktadır.

Yapılması planlanan bir başka hat ise Bursa-Bilecik hattıdır. Bu hat ile gelişmiş bir sanayi kenti olan Bursa'nın Ankara ve İstanbul ile bağlantısı sağlanacaktır (UDHB, 2014, s.156).

İzmir- Ankara hattı da yapım çalışmalarına başlanmış olan bir diğer hattır. Bu hat, Manisa, Uşak ve Afyonkarahisar'dan geçerek turizm potansiyeli yüksek, sanayileşmiş bir liman kenti olan İzmir'in başkente bağlanmasını sağlayacaktır (UDHB, 2014, s.158).

Yapılması planlanan bir başka YHT hattı ise Kayseri-Yerköy hattıdır. Bu hattın, Yerköy'den Sivas'a bağlanması planlanmıştır (UDHB, 2014, s.159). Kayseri, Cumhuriyet'in ilanından bu yana İç Anadolu'da ekonomik ve kültürel anlamda önemli bir merkez olmuştur. Cumhuriyet'in ilanından sonra, devlet eliyle kurulan sanayiler kapsamında Kayseri'de uçak fabrikası, Sümerbank Kayseri Bez Fabrikası ve Şeker Fabrikası inşa edilmiştir (Asiliskender ve Özsoy, 2010, s.36). Bu fabrikalar, devletçilik politikasına uygun olarak yalnızca ekonomik kalkınma maksadıyla kurulmamış, fabrikaların düzenlediği etkinliklerin, fabrikaların lojmanlarının ve çalışma düzeninin, toplumsal ve kültürel hayatta modernleştirici etkileri olacağı beklentisiyle kurulmuştur (Asiliskender ve Özsoy, 2010, s.40).

Kayseri, İpek Yolu üzerinde bulunan bir kent olarak, kuruluşundan bu yana ticaretle iç içe geçmiş bir kenttir. Cumhuriyet'in ilk yıllarıyla devletin kurduğu fabrikalarla güçlendirilmeye çalışılan Kayseri'nin bu ticari potansiyeli özellikle 1990'lı yıllardan sonra Anadolu Kaplanları'nın ortaya çıkışıyla bir ivme kazanmıştır (Özoral, 2013, s.75). Anadolu Kaplanları, 1980'li yıllarda ortaya çıkan, Türkiye ekonomisi ve sanayisindeki payları giderek artan bir grup şehir için kullanılan bir tanımdır (Cevher ve Öztürk, 2015, s. 191). Anadolu Kaplanları içerisinde yer alan Kayseri'nin ekonomik gelişimi, AKP'nin iktidara gelişi ile güçlenmiştir.

Kayseri'de gözlenen cemaatler ile sanayiciler arasındaki yakın ilişki, AKP'nin seçimleri kazanması ile perçinlenmiştir. Muhafazakar ve dindar bir şehir olan Kayseri, kendi yapısına benzer bir yapıyla iktidara gelen AKP'nin en çok destek aldığı illerden

biri olmuştur (Özoral, 2013, s.77). Kayseri'nin özgünlüğü, muhafazakar yaşam tarzı ile serbest pazar ilişkilerinin geçerli olduğu ticareti buluşturabilmesinden kaynaklanmaktadır. Bu buluşmanın örneklerinden biri Kayseri İş Sermaye Piyasası Dergisi'nde helâl yiyecek üretimi ile ilgili bilgilerin yayınlanmasıdır (Özoral, 2013, s.78). Bu anlamda, zenginlikle muhafazakarlığı en iyi şekilde harmanlayan illerden biri olan Kayseri, Anadolu Kaplanları'nın da en belirgin örneklerinden biridir. Sonuç olarak Kayseri, hem muhafazakar yaşam tarzını temsil etmesi, hem de gelişmiş ekonomisi sebebiyle AKP tarafından desteklenen kentlerden biri olmuştur. Kente yapılacak YHT ile Kayseri hem Doğu illerine hem de batıdaki gelişmiş illere daha hızlı şekilde bağlanacaktır.

Planda son olarak, İstanbul-Eskişehir-Antalya koridorunun oluşturulmasının hedeflendiği belirtilmiştir (UDHB, 2014, s.4). Böylece çalışmalarına 1933 yılında başlanan Antalya hattı, YHT ile tamamlanmış olacaktır.

Sabah gazetesinde 11.12.2014 tarihinde yayınlanan "Antalya'nın Yüz Yıllık Hayali Gerçek Oluyor" başlıklı haberde, Antalya Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Antalya'ya gelmesi planlanan demiryolunun olası faydalarını şu sözleriyle açıklamıştır:

> Demiryolu Antalya'nın 100 yıllık hayaliydi. Antalya'nın 6.3 milyon ton tarımsal üretim potansiyeli var. Türkiye ve Avrupa'nın turfanda sebze ihtiyacını Antalya karşılıyor. Hızlı demiryolu projesi gerçekleşirse fiyatlar ucuzlar. Sanayicinin maliyetleri azalır. Antalya katma değeri yüksek olan bir kent. Hızlı tren Antalya'nın katma değerini daha da artıracak [33]

Nitekim Antalya, Isparta, Burdur bölgesinin cari fiyatlarla bölgesel gayri safi katma değere bakıldığında 2004 yılından 2011 yılına kadar tarım, sanayi ve hizmetler sektöründe artış gösterdiği görülmüştür. Tarımda 2004 yılında dördüncü sırada yer alan Antalya, Isparta, Burdur bölgesi 2011 yılında ikinci sıraya yükselmiş, hizmetler sektöründe 6. sıradan 4. sıraya yükselmiştir. Net göç verilerine bakıldığında ise, 1980-2015 yılları arasında Antalya'nın sürekli olarak göç aldığı görülmektedir. Bu veriler birlikte yorumlandığında, Antalya'nın hızla gelişmekte olan bir şehir olduğu görülmektedir. Kentin ekonomik yapısının ise tarım ve hizmetler sektörüne dayalı olduğu görülmektedir. Bu şartlarda kentin demiryoluyla ülkenin iç kesimlerine bağlanması hem iç bölgeler için limana bağlanma şansı verirken, Antalya'nın tarım üretiminin ülkeye dağıtılmasında nakliyat fiyatlarının düşmesini sağlayabilir. Antalya

[33] http://www.sabah.com.tr/ekonomi/2014/12/11/antalyanin-100-yillik-demiryolu-hayali-gercek-oluyor, Erişim tarihi: 01.08.2016.

aynı zamanda ülkemizde deniz turizminin yoğun olarak yapıldığı illerden biridir. Bu açıdan kentin en üst düzeyde ulaşılabilir olması önem taşımaktadır. İç kesimlerden Antalya'ya uzanacak bir hızlı tren hattı kente gelen turist sayısında artış sağlayabilir.

5.3. Sonuç

Bu bölümde 1923 yılından 2014 yılına kadar yapılan demiryolu hatları ve bu hatların uğradığı bazı iller incelenmiştir. Yapılan çalışmada, demiryolu güzergahlarının illerin ve bölgelerin yerel özelliklerine göre biçimlendiği ve demiryolunun ulaştığı her il ve bölgede yarattığı etkinin birbirinden farklı olduğu görülmüş, bu iki sonuç birlikte eşitsiz gelişme dinamiklerinin mekâna bağlı olarak çeşitlilik gösterdiği argümanını doğrular niteliktedir.

1923-1950 döneminde demiryollarının ülkenin sınai gelişimini tamamlayıcı bir unsur olarak inşa edildiği görülmüştür. Demiryolu, devlet eliyle kurulan fabrikaların bulunduğu il ve bölgelere giderek ham madde ve tüketim ürünlerini bütünleşik bir pazarda buluşturmuştur. Bu bütünleşik pazarın oluşabilmesi için, demiryolu yapımı Ankara'nın doğusunda yoğunlaşmıştır. Bu dönemde özellikle Ankara ile Doğu Anadolu Bölgesinde bulunan illerin birbirine bağlanması hedeflenmiştir. Aynı dönemde Karadeniz Bölgesi'nde yer alan ve liman kentleri olan Samsun ve Zonguldak'a da demiryolu ulaşmıştır. Bu dönemde ülkenin batısına inşa edilen hat ise, Ege Bölgesi'nde bulunan Kütahya ile, bir kısmı Ege bir kısmı da Marmara Bölgesi'nde yer alan Balıkesir'i birbirine bağlayan hattır.

1950-2009 yılları arasında uygulanan liberal politikalar, demiryolu yapımının yavaşlamasına, ulusal kalkınma anlayışının terk edilmesine ve demiryollarının yapımında da bölgesel bir politika izlenmemesine sebep olmuştur. Bu dönem için, demiryolu yapımında belirgin bir politika veya stratejiden bahsetmek mümkün değildir. Doğu Anadolu'da yarım kalan hat tamamlanarak Muş ve Van arasına demiryolu döşenmiş, Kütahya'da var olan demiryoluna bir ek yapılmış ve Marmara Bölgesi'nde yer alan Edirne'den Bulgaristan sınırına kadar bir hat döşenmiştir. Bunların yanında, bu dönemde döşenen hatların önemli bir özelliği, Türkiye'nin en gelişmiş üç kenti olan İstanbul, Ankara ve İzmir'in etrafına inşa edilen hatlardır. Bu hatlar, gelişen kentlerin sınai etkilerinin yansıdığı küçük il ve ilçeleri birbirine bağlayarak hem ham madde, hem işgücü hem de bitmiş ürün taşımacılığını kolaylaştırmıştır. Bu dönemde demiryolu

yapımının büyük ve gelişmiş şehirlerin etrafında toplanması, bölgesel anlamda eşitliği sağlamaya yönelik bir çabanın olmadığını, aksine hali hazırda gelişmiş olan kentlerin ön planda tutulduğunu göstermektedir. Bu anlamda bölgesel sorunlar ve eşitsizliklerin yerini kentsel gelişme sorunlarına bıraktığı görülmüştür.

2009-2014 döneminde, neoliberal politikalar eşliğinde yapılan YHT hatları da öncelikle Ankara, İstanbul ve Konya gibi büyükşehirleri birbirine bağlayacak şekilde inşa edilmiştir. Bir önceki döneme benzer şekilde, bu dönemde de YHT'nin gelişmiş kentleri birbirine bağladığı, azgelişmiş bölgelerin kalkınması için bir araç olarak değerlendirilmediği görülmüştür. Bu dönemde Türkiye'nin dünya pazarıyla eklemlenme çabaları, YHT yapımında da kendini göstermiş, demiryolu ile Avrupa'ya bağlanmak ve Ortadoğu pazarına açılmak hedeflenmiştir. Yine neoliberal dönemde ortaya çıkan düzenleyici devlet anlayışının yansımaları, YHT yapımında da görülmüş, kamudan çekilen devlet, demiryollarını özel şirketlerle birlikte inşa etmiştir.

Bu dönemde yapılması planlanan hatlara bakıldığında, bu hatların çoğunluğunun gelişmiş olan kentleri birbirine bağladığı görülmektedir. YHT'nin ulaşması planlanan kentler arasında Ege Bölgesi'nde yer alan İzmir, Marmara Bölgesi'nde yer alan Bursa ve Bilecik, Akdeniz Bölgesi'nde yer alan Antalya, İç Anadolu Bölgesi'nde yer alan Kayseri ve Sivas bulunmaktadır. Karadeniz ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ne uzanan bir hattın yapımı plan dahilinde değilken, Sivas'tan geçen hattın Kars'a uzanmasıyla Doğu Anadolu Bölgesi'nin kuzeyinde yer alan Erzincan ve Erzurum illerine de YHT'nin gitmesi planlanmıştır. Bu hat, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesini gerçekleştirerek, Avrupa'dan Asya'ya oluşturulması planlanan demiryolunun bir parçası olarak yapılacaktır. Bu veriler değerlendirildiğinde, YHT'nin öncelikle gelişmiş kentlere ve bölgelere ulaştığı, daha sonraki aşamalarda gelişmemiş bölgelere gitme ihtimali olduğunu göstermektedir.

Yapılan çalışmada, demiryolu güzergâhlarının illerin ve bölgelerin sahip olduğu mekânsal farklılıklar temelinde belirlendiği görülmüştür. Bölgelerin coğrafi konumları, sahip oldukları yeraltı kaynakları, tarım ve ticaret kapasiteleri, bölgede baskın olan etnik kimlik ve toplumsal yapı temelinde çeşitlenen mekânsal farklılıkların, demiryolu politikalarının oluşturulmasında ve demiryolu güzergâhlarının belirlenmesinde etkili olduğu görülmüştür. Demiryolunun hangi mekânsal farklılıkları birleştireceği ise, güncel ekonomi politikaları tarafından belirlenmiştir. Devletçi ekonomi politikaların uygulandığı dönemde yer altı kaynakları ve sanayi tesisleri birleşirken, liberal ve

neoliberal ekonomi politikaların uygulandığı dönemde gelişmiş kentler birbirine bağlanmıştır. Dolayısıyla demiryolu yapımının bölgeler arasında farklılık göstermesi ve bölgesel eşitsiz gelişme süreci, bölgelerin sahip olduğu mekânsal farklılıkların ekonomi politikaları doğrultusunda keskinleştirilmesi ya da önemsizleştirilmesiyle bağlantılı olarak değerlendirilmelidir. Demiryolu güzergahlarının bölgelerin yerel özelliklerine göre belirlenmesi, mekânın toplumsal ilişkileri yansıttığı savını doğrularken, demiryolunun ulaştığı her ilde farklı bir etki yaratması, mekânın toplumsal ilişkilerin işleyişinde fark yarattığı argümanı ile paralellik göstermektedir.

Yapılan çalışmada demiryolunun ulaştığı illerde istihdam oranını arttırarak ilin ve bölgenin göç almasına katkı sağladığı, farklı illeri birbirine bağlayarak göçü kolaylaştırdığı, kent merkezini demiryoluna doğru çekerek mekânın değişim değerine etki eden unsurlardan biri olduğu, sanayi illeri ile etrafındaki il ve ilçeleri birbirine bağlayarak iş ve ev arasında ulaşımı sağlayan günlük bir ulaşım aracı olarak kullanıldığı, başka bir deyişle, demiryolunun yerelliklerle eklemlenerek özgün bir etki yarattığı görülmüştür.

Sonuç olarak yapılan çalışmada, mekânsal bakış açısının ortaya çıkardığı farklılık ve yerelliklerin Türkiye'deki bölgesel eşitsiz gelişme sürecinin dinamiklerini farklılaştırdığı görülmüştür.

6. SONUÇ

Mekânı toplumsal teoriye açıklayıcı bir unsur olarak eklemeyi hedefleyen bu çalışmada mekân kavramı, toplumla karşılıklı ilişkisi çerçevesinde ele alınmıştır. Mekânın toplumsal bir ürün olduğu argümanından hareketle, mekân üretim ilişkilerinin bir parçası, toplum tarafından üretilen ve toplumsal çelişkileri barındıran bir kavram olarak ele alınmıştır. Toplumsal ilişkileri barındıran mekân, aynı zamanda toplumsal ilişkileri de etkileyip dönüştürmektedir. Başka bir deyişle mekân toplumsal ilişkilerin işleyişi üzerinde fark yaratmaktadır. Sonuç olarak mekân, hem toplumsal ilişkileri yansıtmakta hem de bu ilişkileri dönüştürmektedir. Mekânın bu özelliği, kapitalizmin ve modernitenin işleyişinin mekâna bağlı olarak farklılaşabileceği göstermektedir.

Toplumsal ilişkileri yansıtan ve dönüştüren bir kavram olarak ele alınan mekân, aynı zamanda genel ve yerel süreçleri birbirine bağlamaktadır. Bu anlamda mekân, ne genel süreçlere ne de yalnızca yerelliklere ve farklılıklara indirgenemeyecek kadar karmaşık bir yapıya sahiptir. Mekânsal bakışın öne çıkardığı farklılıklar, genel süreçlerin bir parçası olmakla birlikte, bu farklılıkların genel süreçler içerinde eritilmemesi, genel süreçlerin açıklanması noktasında yerelliklere yer verilmesi gerekmektedir.

Eşitsiz gelişme kavramının tanımlanan mekân ve mekânsal bakış açısı çerçevesinde yeniden tartışılması, evrensel ve düzçizgisel gelişme anlayışının sorgulanmasına ve toplumsal gelişme ile ilerleme fikirlerinin özdeşliğinin eleştirel bir yaklaşımla ele alınmasına olanak sağlamıştır.

Eşitsiz gelişmenin kapitalizme içkin kabul edilmesi ve kaçınılmaz bir süreç olarak tanımlanması, bu sürece dair dinamiklerin yüzeysel bir şekilde ele alınmasına sebep olmaktadır. Oysa eşitsiz gelişme sürecinin daha iyi anlaşılması, meşruluğunu gelişme ve sürekli büyümeden alan kapitalizmin meşruluk zeminlerinden birinin sorgulanması anlamına gelmektedir. Bu sebeple eşitsiz gelişmenin kapitalizme içkin olduğu iddiasını kabul eden bu çalışma, eşitsiz gelişme sürecinin dinamiklerini mekânsal bakış açısıyla ele alarak, hem sürecin kendisini hem de kapitalizmi daha iyi anlamayı hedeflemiştir. Bu noktada çalışmanın iddiası, eşitsiz gelişmenin dinamiklerinin evrensel olduğu savına karşın, eşitsiz gelişmeyi ortaya çıkaran dinamiklerin mekânsal farklılıklara ve yerelliklere bağlı olarak çeşitlendiğidir. Bu argümana paralel olarak eşitsiz gelişmenin

mekânsal bakış açısıyla ele alınması, kapitalizmin dayattığı düzçizgisel gelişme anlayışından farklı bir toplumsal gelişmenin mümkün olabileceğini göstermesi açısından da önemlidir.

Sunulan argümanlar çerçevesinde 1923-2014 yıllarını kapsayan dönemde Türkiye'de eşitsiz gelişmenin ele alınış şekline bakıldığında, hem entelektüel tartışmalarda hem de devlet politikalarında eşitsiz gelişmenin kalkınma ekseni dahilinde ele alındığı görülmüştür. Gelişmiş batılı devletlerin egemenliğinde olan kalkınma söylemi ise, geri kalmış ülkelerin kalkınabilmesi için gelişmiş ülkelerin adımlarını takip etmesi gerektiği prensibine dayanmaktadır. Bu söylemin kabulüne dayanan politikalar, eşitsiz gelişme sorununun çözümünün dış yardımlarda aranmasına, geri kalmış bölgelerin gelişmiş bölgelere, Türkiye'nin de gelişmiş ülkelere benzetilmesine dayanmıştır. İncelenen dönemde eşitsiz gelişmenin mekânsal bakış açısıyla ele alınmadığının görülmesi üzerine geliştirilen çalışma, Türkiye'deki bölgesel eşitsiz gelişme sürecini mekânsal bakış açısıyla, demiryolları aracılığıyla ele almayı hedeflemiştir. Yapılan çalışmada, demiryolu hattı üzerinde yer alan kentler, bölgeleri yansıtan örnek olaylar olarak ele alınmıştır.

Mekânsal farklılıkların eşitsiz gelişme dinamiklerini çeşitlendirdiği savı, çalışmada kendini iki şekilde göstermiştir. Bunlardan ilki demiryolunun farklı illere farklı amaçlarla gitmesi, ikincisi ise her gittiği kent ve bölgede yarattığı etkinin birbirinden farklı olmasıdır. Başka bir deyişle, her kent ve bölge sahip olduğu farklı yerel özellikler sebebiyle demiryolu güzergahına dahil edilmiş, aynı özellikler demiryolunun kent ve bölgede yarattığı etkinin de birbirinden farklı olmasına sebep olmuştur.

Bu çerçevede, 1923-1950 yılları arasında uygulanan devletçi politikalarla birlikte demiryolu yapımının geri kalmış olan Doğu Anadolu ve Karadeniz bölgelerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Bu dönemde demiryolları, sanayileşmeye eşlik eden ulaşım sistemi olarak kullanılmış, bu sebeple sanayileşmenin ihtiyaç duyduğu ham madde, enerji kaynakları ve madenleri birbirine bağlamıştır.

1950-2009 yılları arasındaki dönem, çoğunlukla liberal politikaların etkisi altında kalmış, bu dönemde demiryolu yapımı yerini karayoluna bırakmıştır. Liberal politikalarla beraber ulusal kalkınma anlayışı terk edilirken, demiryolu gelişmiş bölgelerin daha da gelişmesi için kullanılmıştır. 1950-2009 yıllarında döşenen az

sayıdaki demiryolu hattına bakıldığında, bu hatların Türkiye'nin üç büyük kenti olan İstanbul, Ankara ve İzmir etrafında toplandığı, bu kentlerin sınai gelişimini çevre il ve ilçelere yayarken, işgücü hareketliliğini de arttırdığı görülmektedir.

2009-2014 döneminde ise demiryolları yapımı, neoliberal politikalar doğrultusunda şekillenmiş, YHT'ler gelişmiş kentleri birbirine bağlarken, muhafazakarlıkla ticareti birleştiren kentler de bu ağa dahil olmuştur.

Görüldüğü üzere, değişen politikalar illerin sahip olduğu yerelliklerden hangilerinin güzergaha dahil olacağını, hangi illerin dışarıda kalacağını belirlemektedir. Bu da demiryolu güzergahlarının, illerin ve bölgelerin sahip oldukları mekânsal farklılıklar bağlamında şekillendiğini göstermektedir. Demiryolunun hangi yerel özellikleri birleştirerek mekânsal bir bütünlük oluşturacağı ise sermayenin taleplerini yansıtan ekonomi politikaları tarafından belirlenmektedir. Böylece sermayenin ihtiyaçlarını karşılayan biriciklikler, demiryolu aracılığıyla ulusal ve uluslararası pazarın bileşeni olarak, kapitalizmin mekânsal örgütlenişinin bir parçası haline gelmektedir.

Burada öne çıkan bir başka nokta ise kentlerin sahip olduğu farklılıkların ve yerel özelliklerin, uygulanan ekonomi politikalar dahilinde, yani genel süreçlere bağlı olarak şekillendiğidir. Başka bir deyişle, kentlerin ve bölgelerin sahip oldukları yerel özellikler kendi başlarına değil, genel süreçlerle ilişkileri ile birlikte yorumlandığında anlam kazanmaktadır. Bir bölgenin sahip olduğu yer altı kaynakları, ancak bu kaynakların kullanımını gerektiren bir sanayi ortaya çıktığında önem kazanmakta, başka bir bölgeye ait turistik özellikler, ancak turizmin gelişmesine öncelik veren politikalar uygulandığında öne çıkmaktadır. Ancak daha önce de belirtildiği gibi mekân, yalnızca genel süreçlerin ve bu süreçlere bağlı olarak üretilen ekonomi politikaların bir yansıması değildir. Mekân aynı zamanda toplumsal süreçlerin işleyişinde fark yaratan bir unsurdur.

Çalışmada mekânın eşitsiz gelişme sürecinin işleyişinde fark yarattığını gösteren nokta ise demiryolunun ulaştığı her il ve bölgede yarattığı etkinin farklılaşmasıdır. Bu durum mekânın ön plana çıkardığı yerelliklerin ve biricikliğin, genel süreçlerin işleyişi üzerindeki etkisini göstermektedir. Demiryolu, gittiği her kent ve bölgenin sahip olduğu yerel özelliklerle eklemlenmiş, her eklemlenme özgül bir etkinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Devletçi politikaların uygulandığı dönemde devlet eliyle kurulan fabrikaları tamamlayıcı bir unsur olarak karşımıza çıkan demiryolları, kentlerdeki

istihdam ve ulaşılabilirliği arttırdığı için kentlerin göç almasına sebep olurken, aynı demiryolu büyük ve gelişmiş illere ve ülkelere bağladığı geri kalmış bölgelerin dışarıya göç vermesine katkıda bulunmuştur. Demiryolu, ulaştığı kent ve bölgelerde ekonomik canlılığı arttırırken, Diyarbakır örneğinde görüldüğü üzere, ekonomik ilişkisinin önemli bir kısmı komşu ülkelerle ithalat ve ihracata dayanan kimi il ve bölgeler için bu ülkelerle bağlantı sağlayamayan demiryolu, ekonomik açıdan önemli bir değişik yaratamamıştır. Kimi illerde demiryolu hem yolcu hem de yük taşımacılığı için çokça tercih edilirken, Samsun örneğinde görüldüğü üzere bazı il ve bölgelerde demiryolu, kara ve denizyolu taşımacılığı ile rekabet edememiştir. Gelişmiş iller ile bu illerin etrafında yer alan küçük il ve ilçeleri birbirine bağlayan demiryolu hattı ise, Eskişehir örneğinde görüldüğü üzere, istihdam ve ikametgahı farklı iki yerleşim birimi arasında bölerek, iş ve evi birbirine bağlayan günlük bir ulaşım aracı olarak kullanılmaktadır. Dolayısıyla demiryolunun her il ve bölge için yarattığı değişim ve taşıdığı anlam, bölgenin özelliklerine göre farklılık göstermektedir.

Yapılan çalışmada da görüldüğü üzere, kapitalizm mekânların sahip olduğu yerellikleri kendi devamlılığını sağlamak için kullanırken, aynı yerellikler kapitalizmin kendini devam ettirmek için bulduğu yolların farklılaşmasına sebep olmaktadır. Bu durumda mekânın ön plana çıkardığı farklılıkları ve yerellikleri analizin dışında bırakmak yerine, analize dahil ederek anlamlandırmaya çalışmak kapitalizmin ve eşitsiz gelişmenin mekânik bir açıklaması yerine daha kapsamlı ve gerçekçi bir şekilde ele alınmasını mümkün kılmaktadır.

Mekânsal farklılıklar temelinde çeşitlenen eşitsiz gelişme süreci, hem mekânın hem de kapitalizmin dinamik bir yapıya sahip olması sebebiyle sürekli değişim içerisindedir. Değişen mekânlar ve toplumsal ilişkilerin kesişimi, farklı yerellikler ortaya çıkarmakta, kapitalizmin sürekli kâr arayışı ise sermayenin farklı mekânsal özellikler temelinde yeniden örgütlenmesini gerekli kılmaktadır.

KAYNAKÇA

Albayrak, A.N. ve Erkut, G. (2004). Sanayi gelişimini etkileyen yerel dinamikler: Gebze Dilovası örneği. *11. Bölge Bilimi/Bölge Planlama Kongresi'nde sunulan bildiri.* http://www.academia.edu/2963145/Sanayi_gelişimini_etkileyen_yerel_dinamikler_Gebze_Dilovası_örneği. Erişim tarihi: 03.05.2016.

Akbulut, G. (2009). Sivas şehrinin tarihi coğrafyası. *C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, 35 (2), s.212-222.

Akdemir, İ. O.(2014). Elazığ'ın kentleşme sürecini coğrafi analizi. *Fırat Üniversitesi Harput Uygulama ve Araştırma Merkezi Geçmişten Geleceğe Harput Sempozyumu*, 23-25 Mayıs 2013.

Akdeniz, S. ve Üzümcü, A. (2014). Yeni ipek yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi. *Avrasya Etüdleri*, 45 (1), s.171-199.

Akgül, N. (1974). Ekonomik, politik gelişmeler ve ulaşım olayı. *Mimarlık*, 6, s.7-9.

Akören, A. (1968). Pehlivanköy- Edirne- Bulgaristan hududu demiryolu hattı. *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 164, s.1-9.

Ashman, S. (2009). Capitalism, uneven and combined development and the transhistoric. *Cambridge Review of International Affairs*, 22 (1), s.26-49.

Asiliskender, B. (2006). Kayseri kent merkezinde Cumhuriyet'in ilanından günümüze mekân ve kimlik deneyimi. *Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitü Dergisi*, 22 (1-2), s.203-212.

Asiliskender, B. ve Özsoy, A. (2010). Cumhuriyet sonrası Kayseri'de modernleşme: Mekânsal ve toplumsal değişim. *İTÜ dergisi A: Mimarlık, Planlama, Tasarım*, 9 (1), s.31-42.

Ashman, S. (2009). Capitalism, uneven and combined development and the transhistoric. *Cambridge Review of International Affairs*, 22 (1).

Ataay, F. (2001). Türkiye'de kapitalizmin mekânsal dönüşümü. *Praksis*, 1 (2), s.53-96.

Ataay, F. (2015). Neoliberal reformlar, devletin yeniden yapılanması ve kamu hizmetlerinde dönüşüm. *Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi*, 30, s.20-39.

Avcıoğlu, D. (1969). *Türkiye'nin düzeni (Dün-Bugün-Yarın)*. Ankara: Bilgi Yayınevi.

Aydemir, Ş. S. (1968). *İnkılap ve kadro*. Ankara: Bilgi Yayınevi.

Aydın, S. (2012). "Umran Yolu":Tren yollarının gelişimi ve Türkiye demiryolu. T. Bora (Der.). *Tren bir hayattır* içinde. İstanbul: İletişim Yayınları.

Badem, C. ve Mirzoyan, S. (2013). *Tiflis- Gümrü- Kars demiryolunun inşası (1895-1899)*. The Institute for Historical Justice and Reconciliation.

Baran, H. (2003). İzmir ticaret tarihi. İzmir Ticaret Odası .

Başkaya, F. (2009). *Azgelişmişliğin sürekliliği*. Ankara: Maki Basın Yayın.

Bayar, C. (2009). *Şark raporu*. İstanbul: Kaynak Yayınları.

Bayramoğlu, S. (2009). "Düzenleyici Devlet" düzenlenirken: OECD Türkiye Raporu üzerine eleştirel bir çözümleme. *Praksis,* 9, s.143-162.

Bauman, Z. (2000). *Liquid modernity*. Malden, Mass: Polity Press.

Baxter, P. ve Jack, S. (2008) Qualitative case study methodology: Study design and implementation for novice researchers, *The Qualitative Report***,** 13 (4), s.544-559.

Berkes, N. (1997a). *Batıcılık, ulusçuluk ve toplumsal devrimler*. İstanbul: Cumhuriyet.

Berkes, N. (1997b). *İki yüz yıldır neden bocalıyoruz?*. İstanbul: Cumhuriyet.

Boran, B. (1968). *Türkiye ve sosyalizm sorunları*. İstanbul: Gün Yayınları.

Boratav, K. (2014). *Türkiye iktisat tarihi: 1908-2005*.Ankara: İmge Kitabevi.

Boyer, R. ve Saillard, Y. (1995). *Regulation theory: The state of the art*. London: Routledge.

Bursa, Z. (2011). *Türkiye solunda kalkınma düşüncesi: 1920'lerden 1970'lere*. İstanbul: Versus.

Callinicos, A. (2007). *Toplum kuramı: tarihsel bir bakış*. (Çev. Y. Tezgiden). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

Cem, İ. (1977). *Türkiye'de geri kalmışlığın tarihi*. İstanbul: Cem Yayınevi.

Cevher, E. ve Öztürk, U.C. (2015). 10 kaplan gücünde kobiler mi? Soyu tehlikede olan işletmeler mi? Anadolu Kaplanlarının dünü ve bugünü. *Business and Management Studies,* 3(2), 190-202.

Ceylan, A. ve Vergiliel, M. (1989). *Türkiye'de kamu iktisadi teşebbüsleri ve özelleştirme*. Bursa: Uludağ Üniversitesi.

Çağlayan, E. (2015). Cumhuriyet döneminde Muş, Bitlis ve Van'a yapılan iskan çalışmaları (1923-1938). *Tarih Okulu Dergisi,* 22, s.269-293.

Çevik, M. ve Demir, Ö. (2014). Etibank Ergani Bakır İşletmesi'nin kuruluşu ve Elazığ'ın Maden ilçesine getirdikleri. *Turkish Studies*, 9(7), s.27-39.

Deniz, M. (2011). Resmi belgelerde Antalya- Afyon demiryolu hattı projesi. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 4, s.24-32.

Deniz, T. (2014). Zonguldak ilinde nüfusun gelişimi ve dağılımı. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 32 (19), s.299- 320.

Demir, E. (2002). Malatya şehrinde yerleşmenin evrimi. *Türk Coğrafya Dergisi*, 38, s.19-57.

Devlet Planlama Teşkilatı (1963). *Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*. Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı (1968). *İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı.* Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı (1973). *Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı.* Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı (1979). *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı.* Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı (1985). *Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı.* Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı (1990). *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı.* Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı (1996). *Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı.* Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı (2001). *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı.* Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı (2007). *Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı.* Ankara.

Divitçioğlu, S. (1967). *Asya üretim tarzı ve Osmanlı toplumu.* İstanbul: Köz Yayınları.

Edinsel, K. ve Erler, M.Y. (2011). Samsun'da tütün üretimi: 1788-1919. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi,* 4 (18), s.230-247.

Ercan, F. (2001). *Modernizm, kapitalizm ve azgelişmişlik*. İstanbul: Bağlam.

Ersoy, M. (1984). Çevre toplumsal formasyonlarda ulusal ekonomiler ve kentsel sanayi sektörünün yapısına ilişkin modeller. *Üretim tarzlarının eklemlenmesi üzerine*. (Ed: H.Ç. Keskinok ve M. Ersoy). Ankara: Birey ve Toplum Yayıncılık, s.1-23.

Eşiyok, B. A. (2012). Bölgesel kalkınma, yeni bölgecilik ve bölgesel kalkınma araçları. *Memleket, Siyaset, Yönetim*. 17(7), s.200-248.

Frank, A.G. (1971). *Capitalism and underdevelopment in Latin America*. England: Penguin Books.

Gajst, N (2010). The French Regulation School: A critical revision. *Vision de Futuro*, 1 (13), s.31-45.

Genç, H. (2010). Cumhuriyet'in ilk yıllarında Zonguldak'ta nüfus, ticaret ve sanayi, *ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi,* 6 (12), s.137-152.

Güneş, İ., & Yakut, K. (2007). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Eskişehir*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.

Giddens, A. (1994). *Modernliğin sonuçları*. (Çev. E. Kuşdil). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

Godelier, M. (1966). *Asya tipi üretim tarzı ve Marksist şemalara göre toplumların evrimi*. (Çev. B. Tanör). İstanbul: Sosyal Yayınlar.

Gottdeiner, M. (1993). A Marx for our time: Henri Lefebvre and production of space, *Sociological theory- A journal of the American Sociological Association,* 11(1), 129-134.

Güler, A.B. (2009). Kalkınma davasının terk edilmesi: AB, bölge ve eşrafseverlik. *Memleket Siyaset Yönetim*, 4 (11), s.44-67.

Güneş, F. (2012). Marksist gelişme kuramları 2: Düzenleme Okulu. *Toplumsal değişme kuramları* (Ed. H. Yeşildal). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları, s.95-98.

Güney, E. (1997). Diyarbakır'da sanayileşme. *Türk Coğrafya Dergisi*, 32, s.11-34.

Hartwick, E. ve Peet, R. (2009). *Theories of Development*. New York: Guilford Press.

Hamilton, P. (1992). The Enlightenment and The Birth of Social Science. *Formations of Modernity* . (Ed. S. Hall ve B. Gieben). Cambridge: Polity Press. s.17-71.

Harvey, D. (1982) *The Limits to Capital*, Oxford: Basil Blackwell.

Harvey, D. (1984). On the history and present condition of geography: An historical materialist manifesto. *The Professional Geographer*. 36 (1), s.1-11.

Harvey, D. (1985a) *The urbanisation of capital*, Baltimore: Johns Hopkins University Press.

Harvey, D. (1985b) The geopolitics of capitalism. *Social relations and spatial structures*, (Ed. D. Gregory ve J. Urry.), London: Macmillan, s.128-163.

Harvey, D. (2003). *Sosyal adalet ve şehir*. (Çev. M. Moralı). İstanbul: Metis Yayınları.

Harvey, D. (2005). *Spaces of neoliberaliztion: towards a theory of uneven geographical development*. Stuttgart : Franz Steiner Verlag.

Harvey, D. (2012a). *Sermayenin mekânları*. (Çev. B. Kıcır). İstanbul: Sel Yayıncılık.

Harvey, D. (2012b). *Postmodernliğin durumu*. (Çev. S. Savran). İstanbul: Metis Yayınları.

Helvacıoğlu, B (1994). Evvel mekân içinde kalbur zamanlar içinde: Tarihi-coğrafi materyalizm. *Toplum ve Bilim*, 64-65, s. 77-88.

Hollinger, R. (2005). *Postmodernizm ve sosyal bilimler: Tematik bir yaklaşım*. (Çev. A. Cevizci). İstanbul: Paradigma Yayıncılık.

Işık, O. (1994). Değişen toplum/mekân kavrayışları: Mekânın politikleşmesi, politikanın mekânsallaşması. *Toplum ve Bilim*, 64-65, s. 7-38.

Işık, Ş. (1999). İzmir'e yönelik göçlerin coğrafi boyutları. *Türk Coğrafya Dergisi*, 34, s. 383-405.

İleri, T. (2011). Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye'de madenciliğin genel durumu ve Atatürk'ün madencilikle ilgili görüşleri. *Kastamonu Eğitim Dergisi*, 19 (1), s. 287-296.

İlkin, S., Tekeli,İ. Cumhuriyet'in demiryolu politikalarının oluşumu ve uygulanması. *Kebikeç,* 11, s. 125-164.

İpek, N. (2006). Samsun sahil demiryolu. *Geçmişten Geleceğe Samsun*'da sunulan bildiri. http://kultur.samsun.bel.tr/samsem2006/doc/020.pdf (Erişim tarihi: 01.08.2016).

Kaçmazoğlu, H. B. (2010). T*ürk sosyoloji tarihi üzerine araştırmalar*. İstanbul: Kitabevi.

Kaçmazoğlu, H. B. (2012). *Türk sosyolojisinde temalar*. İstanbul: Doğu Kitabevi.

Karabay, Z. (2013). *Gelişme hakkı*. Ankara: Nota Bene Yayınları.

Karagöz, M. (2008). Cumhuriyet'in modernleşme sürecinde Malatya (1930-1938): Bir seyyahın notları vesilesiyle. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 18 (1), s.291-324.

Karataş, N.(2006). Ege bölgesinde sanayi gelişim süreci ve mekânsal yansımaları- İzmir örneği. *Selçuk Üniversitesi Karaman İ.İ.B.F. Dergisi,* 11, s.191-210.

Kayalı, K. (2000). *Türk düşünce dünyasının bunalımı*. İstanbul: İletişim Yayınları.

Kayalı, K. (2001). *Türk düşünce dünyasında yol izleri*. İstanbul: İletişim Yayınları.

Kaypak, Ş. (2013). Küreselleşme sürecinde kentlerin markalaşması ve "marka kentler". *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi,* 1(14), s.335-355.

Keyder, Ç. (1995). *Türkiye'de devlet ve sınıflar*. İstanbul: İletişim Yayınları.

Keyder, Ç. (1996). *Ulusal kalkınmacılığın iflası*. İstanbul: Metis Yayınları.

Koday, S. (2000). Haydarpaşa- Gebze arasındaki demiryolu banliyö ulaşımı. *Türk Coğrafya Dergisi,* 35, s.261-276.

Kuran, E. (1992). Cumhuriyet döneminde Samsun'un ekonomik, sosyal ve kültürel gelişmesi. *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 7, s.125-129.

Lefebvre, H. (2014). *Mekânın üretimi*. (Çev. I. Ergüden). İstanbul: Sel Yayıncılık.

Lenin, V.İ. (2011). On the slogan for a United States of Europe. J. Katzer (Ed.) *Lenin: Collected Works içinde*. Moscow: Progress Publishers.

Lenin, V.İ. (2015). *Emperyalizm: kapitalizmin en yüksek aşaması* (Çev. H. Özen). İstanbul: Zeplin Kitap.

Marshall, G., Scott, J.(2009). *A dictionary of sociology*. İngiltere: Oxford University Press.

Makki, F. (2015). Reframing development theory: the significance of the idea of uneven and combined development. *Theory & Society* (44), s. 471-497.

Marx, K. (2014). *Kapital I. Cilt* (Çev. M. Selik ve N. Satılgan). İstanbul: Yordam Kitap.

Marx, K. (2014). *Kapital II. Cilt* (Çev. M. Selik ve N. Satılgan). İstanbul: Yordam Kitap.

Marx, K. (2012). *Grundrisse: ekonomi politiğin eleştirisi için ön çalışma*. (Çev. S. Nişanyan). İstanbul: Birikim Yayınları.

Massey, D. (1984). *Spatial divisions of labour: Social structures and the georgraphy of production.* Hong Kong: Macmillan.

Massey, D. (1985). New directions in space. *Social Relations and Spatial Structures*. (Ed. D. Gregory, J. Urry). Basingstroke, Hampshire : Macmillan, s.9-19.

Massey, D. (1992). Politics and space/time. *New Left Review* , 196, s.65-84.

Massey, D. (2005). *For space*. London: Sage Publications.

Massey, D. (2013). Doreen Massey on space. *Social Science Bites*.

Mumcu, U. (2002). *Kürt dosyası*. Ankara: Uğur Mumcu Araştırmacı Gazetecilik Vakfı.

Müftüoğlu, B.G.ve Taniş, B. (2010). 21. yüzyılda Zonguldak maden işletmelerinde çalışma hayatı: Bir kesit tek gerçek. *Çalışma ve Toplum*, 2 (25), s.185-216.

Neuman, W. L. (2008). *Toplumsal Araştırma Yöntemleri: Nitel ve Nicel Yaklaşımlar*, Ankara: Yayın Odası.

Oğuz, O. (1951). *Marshall planı*. (Konferans).

Okyay, V. (2012). Sivas-Divriği demir yatakları. *Madencilik Türkiye*, 23, s.54-56.

Ortak, Ş. (2008). Cumhuriyet Türkiyesi'nin tamamlanması gereken bir projesi: Afyon-Antalya demiryolu hattı inşaatı. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(10), s.83-115.

Ökmen, M. (2001). Sivas'ta kentsel gelişme. *C.Ü. İktisadi İdari Bilimler Fakültesi*, 2 (1), s.239-264.

Özoral, B. (2013). Dindar elitin artan ekonomik gücü ve global ekonomiye entegrasyonu: Konya örneği. *Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi*, http://sobiad.dergipark.gov.tr/download/article-file/117342, Erişim tarihi: 06.06.2016.

Pınarcıoğlu, M. (1994). Yeni coğrafya ve yerellikler. *Toplum ve Bilim*, sayı 64-65, s.95-108.

Rostow, W.W. (1959). The stages of economic growth. *The Economic History Review*, 12 (1), s.1-16.

Sarup, M. (1995). *Post-yapısalcılık ve postmodernizm*. (Çev. A. B. Güçlü). Ankara: Ark Yayınevi.

Sayer, A. (1985). The difference that space makes. *Social Relations and Spatial Structures*. (Ed. D. Gregory, J. Urry). Basingstroke, Hampshire : Macmillan, s. 49-65.

Sezer, B. (1988). *Türk sosyolojisinin ana sorunları*. İstanbul: Sümer Kitabevi Yayınları.

So, A. (1990). *Social change and development: Modernization, dependency and world systems theory*. California: Sage Publications.

Sözer, A.N. (1988). İzmir: Ege'nin metropolü. *Ege Coğrafya Dergisi*, 1 (4), s.1-18.

Süreyya, Ş.A. (1968). *İnkılap ve kadro*. Ankara: Bilgi Yayınevi.

Szacki, J. (1979). *History of sociological thought*. London: Aldwych Press.

Smith, N. (2008). *Uneven development: Nature, capital and the production of space*. Athens: University of Georgia Press.

Şengül, T. (2008). Kapitalist kentleşme dinamikleri, küreselleşme ve Türkiye kentleri. *Adana Kent Sorunları Sempozyumu*. Ankara: TMMOB.

Şengül, T. (2009). *Kentsel çelişki ve siyaset: Kapitalist kentleşme sürecinin eleştirisi*. Ankara: İmge Kitabevi.

Sunkar, M. ve Tonbul, S. (2010). Batman şehrinin kuruluşu ve gelişmesi. *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Dergisi*, 21, s.18-38.

Tatlıdil, E. (2009). Kent ve kentli kimliği: İzmir örneği. *Ege Akademik Bakış*, 9(1), s.319-336.

Taylor, J.G. (1979). *From modernization to modes of production*. England: Macmillan.

Tekeli, İ. (1998). Türkiye'de Cumhuriyet döneminde kentsel gelişme ve kent planlaması. *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlı*k. Y.Sey (Ed.). Tarih Vakfı Yayınları.

Tekeli, İ. (2008). *Türkiye'de bölgesel eşitsizlik ve bölge planlama yazıları*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tekeli, İ. (2013). Türkiye'de bölge planlamanın öyküsü ve beşeri coğrafyayla ilişkisi üzerine. *Beşeri Coğrafya Dergisi*, 1(1), s. 39-50.

Tickamyer, R. A. (2000). Space matters! spatial inequality in future sociology. *Contemporary Sociology*, 29 (6), s.805- 813.

Tütengil, C. (1971). *Az gelişmenin sosyolojisi*. Ankara: Toplum Yayınları.

Troçki, L. (2008). *The history of russian revolution volume I: The overthrown of Tzarism*. (Çev. M. Eastman).

Topçu, D. (2011). Kent kimliği üzerine bir araştırma: Konya örneği. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi,* 2(8), s.1048-1072. https://www.j-humansciences.com/ojs/index.php/IJHS/article/viewFile/2000/822, Erişim tarihi 18.07.2016.

Tören, T. (2007). *Yeniden yapılanan dünya ekonomisinde Marshall planı ve Türkiye uygulaması*. İstanbul: Sosyal Araştırmalar Vakfı.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2014). *Demiryolu sektörü*. http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf, Erişim tarihi: 02.08.2016.

Urry, J. (1985). Social relations, space and time. *Social Relations and Spatial Structures*. (Ed. D. Gregory, J. Urry). Basingstroke, Hampshire : Macmillan, s. 20-48.

Ünlü, T. (2007). Mersin'in mekânsal biçimlenme süreci ve planlama deneyimleri. *Gazi Üniv. Müh. Mim. Fak. Der*., 22 (3), s.425-436.

Ünlü-Selvi, T. (2009). Bir iskeleden liman kentine: Doğu Akdeniz'in önemli bir limanı olarak ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Mersin'de mekânsal gelişim. *Planlama*, 3-4, s.5-26.

Veltmeyer, H. (1980). A central issue in dependency theory. *Canadian Review of Sociology and Anthropology*, 17 (3), s.233-245.

Yaktı, Ö. (2013). Amerikan iç savaşı ve Adana: Pamuk tarımının Adana'nın modernleşme sürecine etkisi. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 54, s.273-296.

Yin, R.K.(2009). *Case study research: Design and methods*, London: SAGE Publications.

Wade, R. (2001). Showdown at the World Bank. *New Left Review*, 7, s.124-137.

Wallerstein, I. (1976). *The modern world system: capitalist agricultureand the origins of the European World economy in the sixteen century*. New York: Academic Press.

Wei, Y.D. (2015). Spatiality of regional ınequality. *Applied Geography*, 61, s.1-10.

Zeitlin, Irving, M. (2001). *Ideology and the development of sociological theory*. Upper Saddle River, N.J. : Prentice Hall.

http://www.turksolu.com.tr/191/ataov191.htm , Erişim tarihi: 05.02.2016

http://www.oecd.org/about/history/, Erişim tarihi: 02.05.2016.

http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/02/20060208-1.htm, Erişim tarihi:

09.05.2016.

http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/02/20060208-1.htm, Erişim tarihi: 18.05.2016

http://www.tcdd.gov.tr/tarihce+m76, Erişim tarihi: 27.04.2016

http://www.kayseri.gov.tr/baslik-bulunmuyor04-05-201104-05-201104-05-2011, Erişim tarihi: 03.06.2016.

http://www.erdemirmaden.com.tr/kurumsal/tarihce/, Erişim tarihi: 03.06. 2014

http://arsiv.ntv.com.tr/news/453690.asp, Erişim tarihi: 01.06. 2016

http://arsiv.ntv.com.tr/news/453690.asp, Erişim tarihi: 01.06. 2016

http://www.zonguldak.gov.tr/taskomuru, Erişim tarihi: 29.05.2016.

https://www.kardemir.com/Yonetim.aspx?Sec=Sirket&b=3&Ani=&Lng=tr-TR&W=4, Erişim tarihi: 12.06.2016.

https://www.erdemir.com.tr/kurumsal/tarihce/, Erişim tarihi: 12.06.2016.

http://www.mta.gov.tr/v2.0/turkiye_maden/il_maden/pdf_2010/kutahya.pdf, Erişim tarihi: 26.05.2016.

http://www.mta.gov.tr/v2.0/turkiye_maden/il_maden/pdf_2010/balikesir.pdf/, Erişim tarihi: 26.05.2016.

http://www.gli.gov.tr/kurulus.html, Erişim tarihi: 12.06. 2016.

http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMimages/Gorseller/DundenBuguneKarayollari/tarihce.pdf, Erişim tarihi: 04.09.2016

http://www.seyitomer.bel.tr, Erişim tarihi: 06.07.2016.

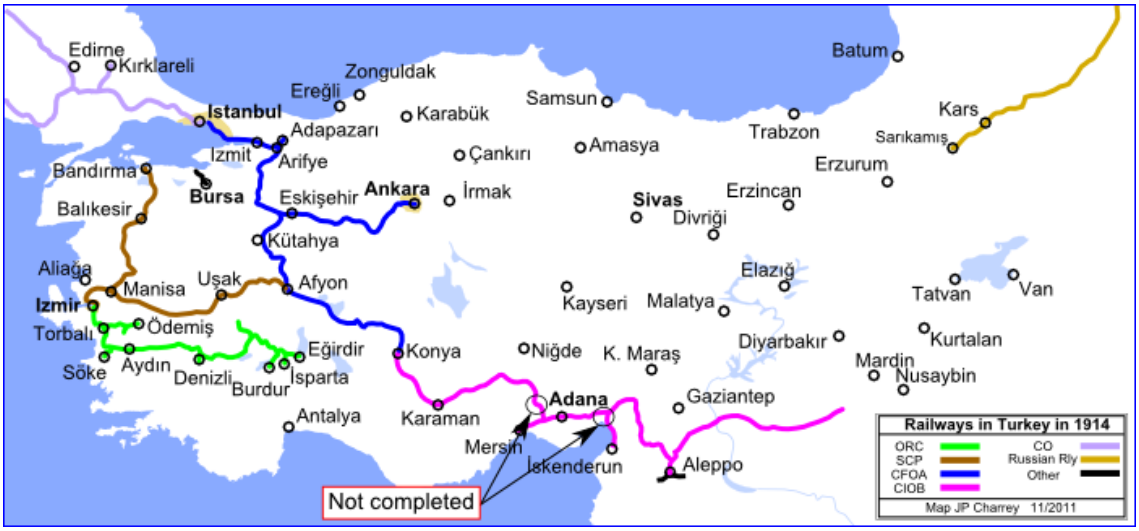
http://www.tcdd.gov.tr/arsivYilDetay.php?yil=2010, Erişim tarihi: 19.05.2016.

http://www.trthaber.com/m/?news=darbe-yapacagimizi-abdye-bildirdik&news_id=79528&category_id=1, Erişim tarihi: 16.07.2016.

http://www.sabah.com.tr/ekonomi/2014/12/11/antalyanin-100-yillik-demiryolu-hayali-gercek-oluyor, Erişim tarihi: 01.08.2016.

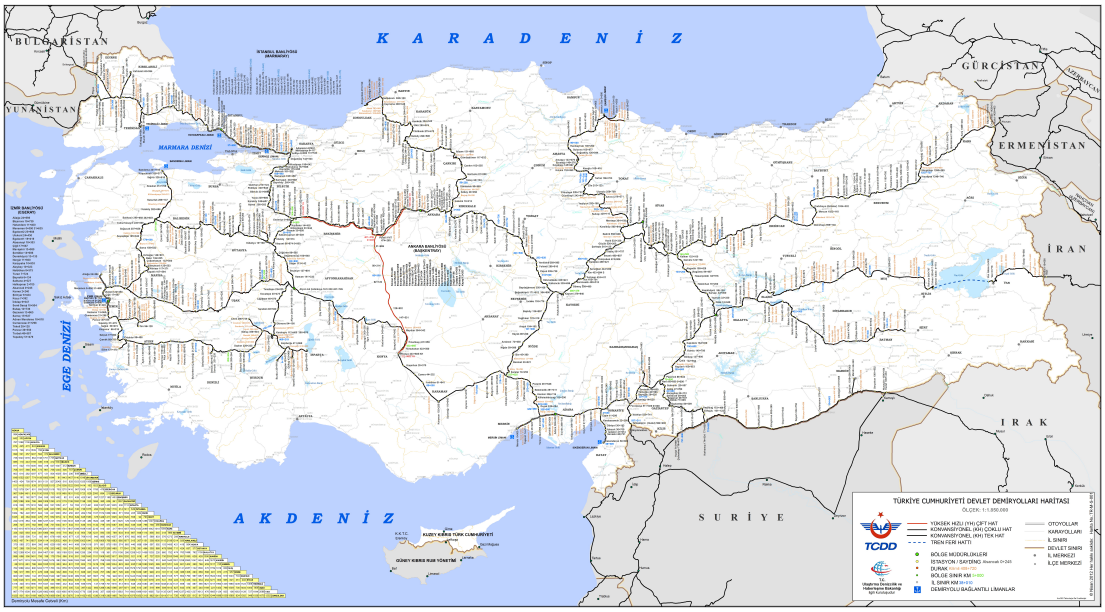
EKLER

EK-1 : 1914 yılı Türkiye sınırları dahilindeki demiryolu hattını gösterir harita



Kaynak: http://www.trainsofturkey.com/w/uploads/Maps/turkey_schetch_1914.png, Erişim tarihi 04.09.2016

EK-2 : Türkiye Cumhuriyeti güncel demiryolu haritası



Kaynak: http://www.tcdd.gov.tr/files/icerikresim/tcddharita.jpg, Erişim tarihi: 12.04.2016

EK-3: Türkiye Cumhuriyeti güncel demiryolu haritası



Kaynak: http://www.tcdd.gov.tr, Erişim tarihi: 04.09.2016

EK-4: Yıllara göre döşenen demiryolları (1925-2014)

GÜZERGAH	HAT	CİNSİ	KM.Sİ	YIL
Ankara-Kayaş	1	Normal	11.951	1925
Kayaş-Irmak	1	Normal	57.792	1925
Irmak-Yerköy	1	Normal	133.718	1925
Samsun-Kavak	1	Normal	47.553	1926
Samsun-Çarşamba	1	Dar	36.465	1926
Samsun-Gümrük	1	Normal	3.000	1926
Yerköy-Boğazköprü	1	Normal	161.529	1927
Boğazköprü-Kayseri	1	Normal	14.950	1927
Kavak-Kayabaşı	1	Normal	98.314	1927
Kayabaşı-Zile	1	Normal	69.256	1928
Narlı-Gölbaşı	1	Normal	69.120	1929
Fevzipaşa-Narlı	1	Normal	68.680	1929
Kütahya-Emirler	1	Normal	63.824	1929
Kayseri-Hanlı	1	Normal	152.285	1930
Hanlı-Kalın	1	Normal	45.625	1930
Kalın-Yapı	1	Normal	17.238	1930
Yapı-Sivas	1	Normal	7.172	1930
Zile-Kunduz	1	Normal	69.889	1930
Gölbaşı-Doğanşehir	1	Normal	56.014	1930
Emirler-Balıköy	1	Normal	36.176	1930
Irmak-Çankırı	1	Normal	102.255	1931
Doğanşehir-Malatya	1	Normal	56.745	1931
Kunduz-Kalın	1	Normal	92.750	1932
Malatya-Fırat	1	Normal	32.536	1932
Balıköy-Balıkesir	1	Normal	152.542	1932
Boğazköprü-Bor	1	Normal	126.453	1933
Bor-Kardeşgediği	1	Normal	45.360	1933
Çankırı-Atkaracalar	1	Normal	86.134	1934
Alsancak-Kemer	2	Normal	1.790	1934
Fırat-Yolçatı	1	Normal	62.313	1934
Yolçatı-Elazığ	1	Normal	23.926	1934
Atkaracalar-Ortaköy	1	Normal	56.084	1935
Sivas-Bostankaya	1	Normal	27.993	1935
Bostankaya-Eskiköy	1	Normal	35.488	1935
Yolçatı-Maden	1	Normal	75.950	1935
Maden-Diyarbakır	1	Normal	82.670	1935
Narlı-Gaziantep	1	Normal	84.077	1935
Ortaköy-Karabük	1	Normal	49.232	1936
Karabük-Çatalağzı	1	Normal	111.524	1936

Eskiköy-Çetinkaya	1	Normal	48.500	1936
Malatya-Hekimhan	1	Normal	70.300	1936
Adana Gar-Şehir	1	Normal	2.969	1936
Afyon-Karakuyu	1	Normal	112.400	1936
Bozanönü-Isparta	1	Normal	13.360	1936
Gümüşgün-Burdur	1	Normal	23.892	1936
Çatalağzı-Zonguldak	1	Normal	10.008	1937
Çetinkaya-Divriği	1	Normal	64.847	1937
Hekimhan-Çetinkaya	1	Normal	69.520	1937
Divriği-Erzincan	1	Normal	155.570	1938
Erzincan-Erzurum	1	Normal	214.857	1939
Diyarbakır-Bismil	1	Normal	47.382	1940
Hadımköy-Kurukavak	1	Normal	10.936	1941
Bismil-Sinan	1	Normal	28.424	1942
Sinan-Batman	1	Normal	14.726	1943
Batman-Kurtalan	1	Normal	68.818	1944
Malatya-Malatya Şehir	1	Normal	2.964	1944
Tavşanlı-Tunçbilek	1	Normal	13.373	1944
Zonguldak-Kozlu	1	Normal	4.279	1945
Elazığ-Palu	1	Normal	69.947	1946
Palu-Genç	1	Normal	62.741	1947
Köprüağzı-Kahramanmaraş	1	Normal	27.903	1948
Sirkeci-Halkalı	2	Normal	28.200	1949
Haydarpaşa-Gebze	2	Normal	43.700	1949
Ereğli-Armutçuk (2009 yılında söküldü)	1	Normal	15.559	1953
Genç-Muş	1	Normal	108.419	1955
Gaziantep-Karkamış	1	Normal	90.857	1960
Kütahya-Seyitömer	1	Normal	26.512	1962
Muş-Tatvan	1	Normal	93.984	1964
Sincan-Behiçbey	2	Normal	16.400	1970
Behiçbey-Ankara	2	Normal	8.700	1970
Ankara-Kayaş	2	Normal	12.200	1970
Pehlivanköy-Edirne-Hudut	1	Normal	67.852	1971
Tatvan-İskele	1	Normal	4.773	1971
Van-Hudut	1	Normal	116.691	1971
Gebze-İzmit	2	Normal	46.500	1975
Köseköy-Arifiye	2	Normal	29.900	1975
Behiçbey-Ankara	3	Normal	8.700	1977
Samsun-Gelemen	1	Normal	13.000	1983
Behiçbey-Ankara	4	Normal	8.600	1984
Alsancak-Halkapınar	2	Normal	340	1984
Basmane-Şirinyer	2	Normal	700	1984
Alsancak-Halkapınar	2	Normal	550	1984
Basmane-Halkapınar	2	Normal	4.300	1984
Halkapınar-Çiğli	2	Normal	13.200	1984

Yapı-Sivas	2	Normal	6.761	1984
Yenice-Adana	2	Normal	24.600	1987
Adana-İncirlik	2	Normal	10.100	1987
Sincan-Behiçbey	3	Normal	16.400	1990
Eskişehir-Hasanbey (2009 yılında söküldü)	2	Normal	9.600	1991
Hanlı-Bostankaya	1	Normal	46.029	1994
Menemen-Aliağa	1	Normal	26.014	1995
Çiğli-Menemen	2	Normal	16.000	1995
Yenice-Mersin	2	Normal	43.209	1995
İnönü-Eskişehir	2	Normal	33.600	1996
Şirinyer-Adnanmenderes	2	Normal	11.702	1996
Adnanmenderes-Cumaovası	2	Normal	3.328	1996
İzmit-Köseköy	2	Normal	8.826	1998
Basmane(hilal)-Halkapınar	2	Normal	1.642	1999
Menemen-Aliağa	2	Normal	25.880	2003
Basmane-Halkapınar(Müselles)	2	Normal	2	2008
Alanyunt-Kütahya	2	Normal	10	2009
Tekirdağ-Muratlı	1,2	Normal	63	2010
Tecer-Kangal	1	Normal	48	2011
Marmaray	1,2	Normal	28	2013
Cumaovası-Tepeköy	2	Normal	30	2013
Tekirdağ-Muratlı	2	Normal	29	2013
Başkentray Kuzey Hattı(Ankara-Behiçbey)	6	Normal	6	2013
Başkentray Kuzey Hattı(Ankara-Sincan)	5	Normal	24	2013
Kemalpaşa-Turgutlu	1	Normal	27	2014

Kaynak: http://www.tcdd.gov.tr/tarihce+m76, Erişim tarihi 05.02.2016

EK 5: Yıllara göre döşenen YHT hatları (2009-2014)

GÜZERGAH	HAT	CİNSİ	KM.Sİ	YIL
Esenkent-Hasanbey	1,2	Normal	394	2009
Sincan-Esesnkent	1,2	Normal	30	2010
Hasanbey-Eskişehir	1,2	Normal	12	2010
Ankara(Polatlı)-Konya	1,2	Normal	425	2010
(Ankara)Polatlı-Konya	1	Normal	5	2010
(Ankara)Polatlı-Konya	2	Normal	6	2010
Hasanbey-Eskişehir	1,2	Normal	6	2014
Eskişehir-Pendik	1,2	Normal	306	2014

Kaynak: http://www.tcdd.gov.tr/tarihce+m76, Erişim tarihi 05.02.2016

ÖZGEÇMİŞ

Adı-Soyadı : Aybüke KÖSEÖMEROĞLU YALÇIN

Yabancı Dil : İngilizce

Doğum Yeri ve Yılı : Seyhan / 06.10.1990

E-Posta : aybuke_k@anadolu.edu.tr

Eğitim ve Mesleki Geçmişi

- 2008-2013, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Beşeri Bilimler Fakültesi, Sosyoloji Anabilim Dalı
- 2014- , Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sosyoloji Anabilim Dalı

Yayınları ve Bilimsel/Sanatsal Faaliyetleri

-

Ödülleri

-

Mesleki Birlik/ Dernek/ Kuruluş Üyelikleri

-