

Kuzey İstanbul’un Kuzeyi

North of Northern Istanbul

Yaşar Adnan Adanalı

İstanbul’da en sevdiğim yer Karaburun olabilir. İstanbul denildiğinde akıllara gelen ilk yer olmadığı kesin. Hatta çoğu kişi, böyle bir yerin varlığından bile haberdar değil. Kentin binaları, yoğun dokusu, kalabalığı, kaotik düzeni ve gündelik hayatın koşuşturması ile sık sık daraldığını hissettiğim ruhumun tekrar genişleme imkânı bulduğu bir noktası burası.

Nasıl olmasın ki? Sırtını dayadığı geniş verimli tarım arazileri, içme suyu sağlayan göller ve ormanlık alanlardan geçerek Karaburun’a yaklaşırken, zaten bir arınma yaşamaya başladığımı hissediyorum. Kafamı kaldırsam göçmen kuşlar selamlıyor, etrafıma baksam ekili tarlalar, mandalar... Coğrafya, ritüele dahil olmak istercesine Karaburun öncesinde topoğrafyayı hafif yükseltiyor. Yükseltiyi aştıktan sonra aşağıya, Karadeniz’e doğru törensel bir iniş yapıyorum. Hırçın ve özgür Karadeniz bütün açıklığıyla karşımda. Ancak Karadeniz’in hırçınlığının aksine sakın bir balıkçı barınağı ilk durağım. Barınağın doğusunda upuzun bir kumsal yer alıyor. Hemen batısında yükselen tepeye evlerin arasından kıvrılarak çıktığımda yukarıda beni bir deniz feneri bekliyor. Fırtınada yolunu kaybeden denizcilere yol gösteren bu feneri arkama alıp Karadeniz’in büyük boşluğuna yukarıdan baktığımda gerçekten hafifliyorum. Kollarımı iki yana kanat gibi açsam sanki tepede esen sert rüzgar beni alıp uçuracak kadar... Bu yükseklikten İstanbul’un Kuzey kıyı çizgisini kilometrelerce görmek mümkün. Sanki hiç bitmeyecekmiş gibi birbirlerini ardı ardına takip eden koylar, falezler, upuzun kumullar. Burası artık kentin doğasının büyüleyici bir şekilde beni ele geçirdiği, ölümsüzlük peşinde koşturan insanın çaresizce kentte bırakmak istediği izinin iyice silikleştiği, silikleştikçe de ruhunun rahatladığı bir topraklanma noktası.

Nasıl doluluk, etrafındaki boşluklarla anlamlı bir hale geliyorsa, bildiğimiz İstanbul da Kuzey’in bu doğal ve yabanî güzelliği ile bir bütün oluyor ancak. Kuzey İstanbul’un kuzeyi, İstanbul’un anti-tezi veya kentin dışında bir yer değil, bu kenti tamamlayan, nefes alınabilir kılan parçalarından biri. O tek parça kaybolduğu durumda biliyoruz ki resmin tam olma imkânı da ortadan kalkacak.

Karaburun might be my favorite place in Istanbul. It is definitely not the first place that comes to mind when Istanbul is mentioned. In fact, most people do not even know that such a place exists. This is a spot where my soul -which, I often feel, gets distressed by the buildings, dense structure, crowds and the chaotic order of the city and the rush of daily life- gets the chance to decompress.

How can it not be so? As I approach Karaburun, passing through vast farmlands it leans against, lakes that provide drinking water, and forestland, I already feel as if I am beginning to go through a catharsis. If I raise my head, there are migratory birds greeting me, if I turn around, there are planted fields, oxen... Geography, as if wanting to join in on the ritual, raises the topography a little right before Karaburun. Having climbed over this elevation, I ceremoniously descend toward the Black Sea. The Black Sea lies open before me, peevish and free. Yet, standing in contrast to the peevishness of the Black Sea, my first stop is a calm fishing port. To the east of the port lies a very long beach. When I climb the hill to its west, making my way through the houses, I am greeted by a lighthouse. I feel really relieved when I turn my back against this lighthouse that guides sailors lost in storms, and look at the grand blank/emptiness of the Black Sea from the top. If I were to open my arms like wings, the wind over the hill could blow me away... It is possible to see Istanbul’s coastline for many kilometers from here. Bays, cliffs and long dunes endlessly following one another. This is a spot where the city’s nature entrancingly captivates me, where the marks of immortality seeking humans become indistinct, and where, as they become so, the soul gets grounded.

Just as the way blank space completes and gives meaning to filled areas, Istanbul as we know it becomes whole only with this natural and wild beauty of the North. North of Northern Istanbul is neither an antithesis of Istanbul nor a place on the outskirts of the city, it is a part of the city that completes it, makes it habitable. With the loss of that one part, we know that the picture will never be whole again.

Genel olarak İstanbul'un Kuzey'i üzerindeki hassasiyetimin, hislerimden bağımsız bir şekilde, oldukça sağlam bilimsel bir zemini de var elbet. Doğu-batı aksında güney kıyıları boyunca yapılaşmış İstanbul'un hayati fonksiyonlarını sağlıyor Kuzey. Kent, Kuzey Ormanları ile nefes alıyor, Karadeniz'in çetin ikliminden korunuyor. İstanbul'un içme suyu kaynakları burada yer alıyor. Kuzey aynı zamanda İstanbul'u besleyen tarım topraklarına sahip. İnsan dışı canlıların da yaşam alanı. Ve halihazırda oldukça kırılgan ekosistemleri barındırıyor. Tüm bu sebeplerden dolayı 2000'lerin başında uzun çalışmalar sonunda hazırlanan ve o zamanlar “İstanbul'un Anayasası” olarak ifade edilen kentin Çevre Düzeni Planı kesin bir şekilde Kuzey'e doğru yapılaşmayı sınırlandırıyordu. İstanbul'a dair kararların İstanbul dışından ve kamu yararını gözetmeden alındığı uzun bir dönemin sonunda artık bu bölge, İstanbul Havalimanı gibi mega projeler, Kuzey Marmara Otoyolu ve son dönemde artan yapılaşmalar ile zaten yüksek risk altında. Kanal İstanbul Projesi, tüm bu tehditleri gölgede bırakabilecek potansiyele sahip.

Kanal'ın vadettiği çılgınlıklar içinde nispeten az vurgulanan ancak beni belki de en fazla korkutan tehdit, Karaburun ve Kuzey kıyılarının proje ile geçirmesi muhtemel dönüşüm. Çünkü burası projenin hafriyat döküm alanı. Çevre Etki Değerlendirme (ÇED) raporuna göre, 5 yıl boyunca gece gündüz devam edecek kazı ve patlamalar ile 1.1 milyar metreküp hafriyat malzemesi çıkartılacak. Yani, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin hesaplamalarına göre proje için günde yaklaşık 10 bin hafriyat kamyonu çalışacak. Yıllar boyunca, binlerce kamyonun, geçtiği her yeri toz duman içinde bırakarak kelimenin tam manasıyla deprem etkisi yaratacak devasa bir tektonik hareketi, insan hırısı ve eli neticesinde gerçekleştirmesinden bahsediyoruz.

Kanal'ın Karadeniz ile buluşma noktası olarak planlanan, yüksek tonajlı büyük gemilerin kanala giriş çıkış yapacağı yer tam da o sakin balıkçı barınağına denk geliyor. Proje ile çok hızlı bir yapılaşma tetiklenecek, tüm bu coğrafya tanınmayacak şekilde değişecek. Ancak yapılaşmadan önce, benim açımdan en ürkütücü gelişme, çıkacak hafriyat malzemesiyle Karaburun'un iki yakasında 45 kilometre uzunluğunda, yaklaşık 20 metre eninde bir dolgu alanının yapılmak istenmesi. Bu, Kanal uzunluğundaki bir yapının Kanal'a dik bir şekilde Karadeniz kıyılarına da yapılması anlamına geliyor. Ruhumun rahatladığı deniz fenerinin önündeki o noktadan Karadeniz'e bakınca, artık gözümün alabildiğince uzanan doğal bir kıyı şeridi yerine bir beton duvar ve arkasındaki dolgu alanını görecekmek olmak yaşarken ölmek ile eş değer. Zaten projenin tüm etkileriyle “İstanbul için ölüm” anlamına geldiğinin sık sık vurgulanması

The sensitivity around the subject of Northern Istanbul in general, of course, also has a strong scientific basis that has nothing to do with my feelings. The North supplies for the vital functions of the city of Istanbul, which has developed on the east-west axis, along the Southern shores.

The city breathes and is shielded from the tough climate of the Black Sea thanks to the Northern Forests. Drinking water resources of Istanbul are located here. The North also has farmlands that feed Istanbul. Moreover, it is the habitat of non-human creatures. It shelters already fragile ecosystems. Because of all this, the city's Environment Plan, prepared as a result of long studies in the early 2000s and referred to as “Istanbul's constitution” back then, firmly restrained the city's development towards the North. After a long period, where decisions about Istanbul were made outside of Istanbul and with no regard for public interest, this area is already under great risk because of mega projects like Istanbul Airport, Northern Marmara Motorway and the late developments in the area. The Istanbul Canal project has the potential to single handedly overshadow all of these threats.

Among all the craziness the canal promised, the threat that is mentioned relatively less, but maybe scares me the most, is the probable transformation that Karaburun and Northern shores are likely to go through. Because the excavations will be dumped here. According to the Environmental Impact Assessment (EIA) report, the excavations and detonations that will continue for 5 years will yield 1.1 billion square meters of excavated material. That is to say, according to the calculations of Istanbul Metropolitan Municipality, around 10 thousand trucks a day will be working for the project. We are talking about a colossal tectonic movement, which will have an earthquake effect with thousands of trucks moving for years, leaving everything in dust, caused by human greed and human hand.

The point where the canal is planned to meet the Black Sea, where the high tonnage ships will enter and exit the canal, is exactly where that fishing port is right now. The project will trigger a fast development in the area, this whole geography will change beyond recognition. However, even before the developments, what is most frightening for me is the plan to create a filled land on the sea with a width of 20 meters on both sides of Karaburun for 45 kms. This means building another structure with the same length of the canal, along the shores of the Black Sea, perpendicular to the canal. Looking

da boşuna değil. Planlanan devasa dolgu deniz, kıyı ve kumul ekosistemlerini geri dönüşü olmayacak şekilde etkileyecek, birçok türü yok edecek.

Projenin tamamlanması ekonomik, toplumsal, politik, diplomatik birçok faktöre bağlı. Haliyle, muhtemelen inşaat başlasa bile hiçbir zaman tamamlanamayacak. Ancak bu rahatlatan bir bilgi olmaktan çok uzak. Çünkü hafriyat operasyonu, bir sisteme serumla damla damla zehir salmak ile eş değer. Toprağın eşelenmesi, eşelenen toprağın taşınması ve taşınan toprağın denize boşaltılması, projenin diğer tüm aşamalarından önce başlayacak ve geometrik olarak artacak tahribat henüz ilk günden yaşanmaya başlanacak.

Türkiye son 20 yıldaki imar hareketleriyle çoktan “doldurulamayan kapasitelere sahip mega projeler ülkesi”ne dönuştü. Yeterince yolcunun gelmediği havaalanları, yeterince aracın geçmediği köprüler, yeterince otomobilin girmediği otoyollar... Hayatı boyunca potansiyelini hiç gerçekleştiremeyen bir insanın dramı gibi. Çünkü en başta, çözüm üretilmeye çalışılan sorunun kendisi doğru tarif edilmiş değil. Toplumsal fayda, ekolojik etki, gelecek nesillerin ihtiyaçları gibi öncelikler yerine son derece sorunlu ve sınırlı ekonomik kalkınma öncelikleri ile kentlere kocaman izler bırakıldı.

Kerem Uzel'in Kanal İstanbul güzergâhı boyunca çektiği fotoğraflarda, özellikle Kuzey'e çıktıkça kentin nasıl ferahladığını hissedebiliyorsunuz. Yapılı çevre yerini gökyüzü, ufuk çizgisi ve geniş düzlüklere bırakıyor adeta. Ama kırılgan bir şekilde. Toprağı süren bir traktörün veya çayırdaki piknik yapan insanların arka planında yükselen devasa bloklar, Kuzey'in sakinliğinin aynı zamanda fırtınadan önceki sessizlik olarak da anlaşılabileceğini bize hatırlatıyorlar.

Kalın çizgilerle izini bırakmak isteyen insanın, ancak izini silikleştirdikçe özgürleşebileceğini anlaması dileğiyle.

down from the point in front of that lighthouse where my soul feels relieved, and seeing a concrete wall and beyond it a filled land, instead of the natural shoreline stretching endlessly will be equivalent to death. After all, there is a reason why it is so often emphasized that this project means the “death of Istanbul.” The giant filled land will irrevocably affect the sea, shore and dune ecosystems, killing off many species.

The completion of the project depends upon many economic, social, political and diplomatic factors. Therefore, even if the construction begins, it is most likely to remain unfinished. However, this information is far from comforting. Because the excavation operation is equal to poisoning, a system drop by drop. The digging of the earth, moving that dug earth dumping it into sea will begin before any other stage of the project and the destruction that will geometrically increase will begin from day one.

With the zoning moves in the last 20 years, Turkey has already become a “country of mega projects with unfulfilled capacities.” Airports without enough passengers, bridges without enough vehicles passing, motorways without enough cars entering... Like the tragedy of a person who cannot realize their potential throughout life. For in the first place, the actual problem for which a solution is being sought is not correctly described. Instead of prioritizing social benefits, ecological impact and the needs of future generations, huge marks have been made on cities with extremely problematic and limited economic development priorities.

In the photos Kerem Uzel has taken along the envisioned course of the Istanbul Canal, you can feel how the city draws a breath as you go up North. The built environment, almost, leaves its place to the sky, the horizon and vast plains. Yet, in a fragile manner. The colossal blocks rising in the background of a tractor ploughing the land, or of people having a picnic on the meadow, remind us that the calm of the North could also be seen as the silence before the storm.

With the hope that humans, wanting to leave bold traces behind them, understand that they can only become as free as they make their traces indistinct.