

# Η διαμαρτυρία ενάντια στην Τρίτη Γέφυρα του Βοσπόρου: Κομμάτι μιας Πόλης, κομμάτι ενός κινήματος

**Αιμιλία Βουλβούλη**

Επίκουρη Καθηγήτρια, Σχολή Ανθρωπιστικών & Κοινωνικών Επιστημών,  
Πανεπιστήμιο Abdullah Gül, Kayseri,  
e-mail: [aimilia.voulvouli@agu.edu.tr](mailto:aimilia.voulvouli@agu.edu.tr)

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το παρόν κείμενο αποτελεί μια ανθρωπολογική μελέτη μιας κινητοποίησης βάσης (grassroots mobilization) σε μια γειτονιά της Κωνσταντινούπολης<sup>1</sup>. Η κινητοποίηση ακολούθησε την ανακοίνωση της κατασκευής μιας τρίτης γέφυρας πάνω από το Στενό του Βοσπόρου που θα ένωνε τις ασιατικές με τις ευρωπαϊκές ακτές της Κωνσταντινούπολης. Ως απάντηση στην ανακοίνωση αυτού του σχεδίου, οι κάτοικοι της ευρωπαϊκής συνοικίας, όπου θα τοποθετούνταν οι πυλώνες της γέφυρας, οργάνωσαν μία κίνηση που ονομάστηκε Πρωτοβουλία Περιοχής Arnavutköy (Arnavutköy District Initiative) – στα Τουρκικά ASG (Arnavutköy Semt Girişimi). Τα μέλη της κίνησης υποστηρίζουν ότι οι λόγοι αντίδρασής τους στην κατασκευή της γέφυρας αφορούν στις καταστροφικές συνέπειες που θα είχε η κατασκευή της στο φυσικό και πολιτισμικό περιβάλλον της περιοχής καθώς και στην ζωή των κατοίκων.

Μία ανθρωπολογική ανάλυση κινητοποιήσεων όπως η Πρωτοβουλία ASG έχει το πλεονέκτημα ότι μας υπενθυμίζει πως «πίσω από κάθε ομοιότητα κρύβεται πάνω από μία διαφορά» (Appadurai, 1996: 11). Τα κοινωνικά κινήματα δεν είναι ομοιογενείς συλλογικότητες· είναι περισσότερο αυτό που ο Arjun Appadurai θα περιέγραφε ως «γειτονιές»· δηλαδή «κοινωνικές μορφές στις οποίες ο τόπος επιτελείται ως διάσταση που αποτελείται από μία σειρά δεσμών ανάμεσα στην αίσθηση της κοινωνικής αμεσότητας, στις τεχνολογίες της διαδραστικότητας και τη σχετικότητα των περιεχομένων». Εντούτοις, «όσο βαθιά ριζωμένη κι αν είναι μια περιγραφή στις ιδιαιτερότητες του τόπου, του εδάφους και μίας τελετουργικής τεχνικής, περιέχει ή συνεπάγεται κατά κανόνα μία θεωρία πλαισίου – μία θεωρία, με άλλα λόγια, που περιγράφει ενάντια σε τι, σε σχέση με τι και από τι δημιουργείται μια γειτονιά» (ο.π.: 184). Σε περιπτώσεις όπως αυτή στην οποία εστιάζει το παρόν κείμενο, η συλλογική δράση της συνοικίας του Arnavutköy μπορεί να ειπωθεί ως συνέπεια των μεταβολών που πραγματοποιούνται εξαιτίας της οικονομικής και πολιτισμικής παγκοσμιοποίησης (Ψημίτης, 2006)<sup>2</sup>. Τα αποτελέσματα αυτά είναι ορατά σε οποιαδήποτε κοινωνικά κινήματα σχετίζονται για παράδειγμα με ανθρώπινα δικαιώματα, φεμινισμό, δικαιώματα καταναλωτών, δικαιώματα εθνικών – θρησκευτικών – πολιτισμικών μειονοτήτων, σεξουαλική χειραφέτηση, κοινοτική συμμετοχή, δράση στις πόλεις και περιβαλλοντικά ζητήματα.

## ΚΑΝΟΝΤΑΣ ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΣΤΗΝ (Π)ΟΛΗ

Το 1975 ο Jack Rollwagen έγραψε ότι για να αποκτήσει μια μελέτη μεγαλύτερη σημασία, οι ανθρωπολόγοι θα πρέπει να εντάσσουν τις έρευνές τους «για έναν κοινωνικό μόρφωμα, για μία συνοικία, για μία πόλη, και/ή για μία περιοχή ενός έθνους, στο γενικότερο πλαίσιο ενός εθνικού κράτους ή μιας ευρύτερης περιοχής μεγαλύτερης από αυτό (Rollwagen, 1975: 4). Ακολουθώντας αυτή την οπτική η Πρωτοβουλία του Arnavutköy δεν θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως μία αποκομμένη ενέργεια από ευρύτερα γεωγραφικά, ιστορικά και πολιτικά πλαίσια αλλά ως τμήμα αυτού που ο Kemper αποκάλεσε «διεθνή αστεακά συστήματα» (1991: 374). Επιπρόσθετα, όπως υποστηρίζει ο Moore (1996), υπάρχουν κάποιες οργανωτικές αρχές κοινές για όλες τις πόλεις που δημιουργούν ένα αστεακό δίκτυο διακριτών κοινωνικο-πολιτισμικών και πολιτικο-οικονομικών πεδίων (Kemper, 1991: 374).

Έχοντας στο μυαλό τις ομοιότητες μεταξύ αφενός της Κωνσταντινούπολης και του Arnavutköy, ως τμήματος αυτής, αφετέρου άλλων μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων, σε κοινωνικό-πολιτισμικό καθώς και πολιτικό-οικονομικό επίπεδο, οι μεθοδολογικές προσεγγίσεις κατά την διάρκεια της επιτόπιας έρευνας ακολούθησαν ένα μοτίβο σύμφωνα με το οποίο η συμβατική μονοτοπική εθνογραφική έρευνα μίας περιοχής που περιβάλλεται από μάκρο-συστήματα όπως το κεφαλαιοκρατικό παγκόσμιο σύστημα μετατράπηκε σε πολυτοπική έρευνα (Marcus, 1995: 95). Με άλλα λόγια παρότι η έρευνα εστιάζεται στην Κωνσταντινούπολη, το γεγονός ότι αποτελεί μία παγκόσμια πόλη<sup>3</sup>, όπου η δυναμική και οι διαδικασίες που έχουν τοπικό χαρακτήρα είναι αναπόφευκτα παγκοσμιοποιημένες (Sassen, 2001: xix), οδήγησε στη μελέτη της Πρωτοβουλίας ASG όχι ως μία μοναδική περίπτωση έμπρακτης διαμαρτυρίας αλλά ως μία από τις πολλές διαμαρτυρίες που λαμβάνουν χώρα σε ολόκληρο τον πλανήτη σε πόλεις με παρόμοια κοινωνικό-οικονομική και δημογραφική ανάπτυξη.

Η Θεωρία Κοσμοσυστημάτων έχει αναλύσει εκτενώς τον παγκόσμιο χαρακτήρα της οικονομίας, απόρροια του οποίου υπήρξε ο ευρωπαϊκός καπιταλισμός στις αρχές του 15ου αιώνα. Όπως ισχυρίζονται οι θεωρητικοί της Σχολής αυτής (Wallerstein, 1974) και όσοι επηρεάστηκαν από αυτή (Featherstone, 1990), οι συγκεντρώσεις κεφαλαίου που παρατηρούνται στις πόλεις είναι αυτές που δημιουργούν τις πόλεις (Kutsche 1989). Με αυτή την έννοια, η διαμαρτυρία της Πρωτοβουλίας ASG θα πρέπει να προσεγγιστεί ως μία διαμαρτυρία ενάντια σε ένα συγκεκριμένο είδος καπιταλιστικής ανάπτυξης που σχετίζεται με την οικονομική παγκοσμιοποίηση.

Η οπτική αυτή έχει δύο πλεονεκτήματα. Πρώτον, επιτρέπει την εξέταση ενός έργου υποδομής (όπως μια γέφυρα σε ένα αναπτυσσόμενο έθνος) ως ένα έργο πολυεθνικών εταιριών, κάτι που ισχύει και για την περίπτωση της Τρίτης Γέφυρας. Δεύτερον, μας δίνει το δυνατότητα μιας ανάλυσης που επιχειρεί να απεικονίσει όλη την πολυπλοκότητα της κοινωνικής ζωής στις πόλεις (Sanjek, 2004). Με αυτή την έννοια, κάνει δυνατή μια πολύ-τοπική έρευνα (Marcus, 1995), αφού αντιμετωπίζει αναπόφευκτα τα βασικά αντικείμενα μελέτης του ανθρωπολόγου – τους ανθρώπους και στην συγκεκριμένη περίπτωση τους ακτιβιστές Πρωτοβουλίας ASG – εμπλεκόμενα σ' ένα πολύ-επίπεδο εξουσιαστικό λόγο (discourse) που παράγεται σε πολλά και διαφορετικά σημεία συνάντησης (locales). Ακολουθώντας τις τεχνικές της πολυτοπικής εθνογραφίας του Marcus, η έρευνά περιστράφηκε γύρω από διάφορες πτυχές του ίδιου θέματος.

Η επιτόπια έρευνα βασίστηκε στην επιτόπια συμμετοχική παρατήρηση, σε συνεντεύξεις, στην παρακολούθηση του θέματος (τόσο της Τρίτης Γέφυρας όσο και των υπόλοιπων κινητοποιήσεων) στον τύπο, στην αρχειακή έρευνα στο αρχείο του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Κωνσταντινούπολης (İstanbul Mimarlar Odası). Τέλος, η διατήρηση εθνογραφικού ημερολογίου βοήθησε όχι μόνο τη μνήμη μετά το πέρας της έρευνας αλλά και τη διαμόρφωση ενός εθνογραφικού χώρου μέσα στον οποίο η σύγκρουση μεταξύ των κατοίκων του Arnavutköy και του κράτους αναλύεται όσο το δυνατό περισσότερο μέσα από τα μάτια των πληροφορητών (Βουλβούλη, 2009).

Συχνά, εκτός ανθρωπολογικού πλαισίου, η εθνογραφία εγείρει ζητήματα αντικειμενικότητας τα οποία σύμφωνα με την Γκέφου – Μαδιανού (1998), στη συζήτηση της για την οίκου ανθρωπολογία<sup>4</sup>, εγείρουν με τη σειρά τους ηθικά πολιτικά ζητήματα. Όπως η εθνοτική ταύτιση ανάμεσα στον εθνογράφο και στους πληροφορητές του δημιουργεί δυσκολίες με την έννοια της ευθύνης που ο ερευνητής αισθάνεται απέναντι στους τελευταίους έτσι και η πολιτική ταύτιση. Είναι όντως δύσκολο να φανεί κανείς αντικειμενικός όταν συμφωνεί με τους «φίλους» που δημιουργεί στο πεδίο οι οποίοι του ανοίγουν το σπίτι και τη σκέψη τους (Voulvouli, 2009· 2011). Ωστόσο ο Marcus (1995: 113) δίνει λύση και σε αυτό αποκαλώντας τον εθνογράφο «περιστασιακό ακτιβιστή», μία «κατάσταση η οποία προκύπτει από τη συμμετοχή σε διαφορετικά πεδία<sup>5</sup> των οποίων το πολιτικό και ηθικό πλαίσιο αντανάκλα στα υπόλοιπα» (ο.π.). Άλλωστε η αντικειμενικότητα είναι ένα ζήτημα για το οποίο τόσο η ανθρωπολογία (Marcus, 1980· 1998· Marcus and Gushman, 1982· Clifford, 1983· Μαδιανού, 1998) όσο και η κριτική μεταδομιστική (Foucault, 1976· Derrida, 1974) και μεταμοντέρνα (Bauman, 1991) κοινωνική θεωρία έχουν απονομιμοποιήσει, γεγονός που μας βρίσκει σύμφωνους.

## ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ (Türkiye Cumhuriyeti)

### Τα πρώτα χρόνια

Η Τουρκία αναδύθηκε μέσα από τα απομεινάρια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, η οποία στους τομείς του εμπορίου, της τεχνολογίας και της εκβιομηχάνισης βρίσκονταν σε τελείως διαφορετικό επίπεδο σε σχέση με τη Δυτική Ευρώπη. Η Αναγέννηση

ση και ο Διαφωτισμός που είχαν οδηγήσει στην ανάπτυξη νέων δυνάμεων λογικής σκέψης και επιστημονικού πειραματισμού στην Δύση είχαν περιορισμένη επιρροή στην Ανατολή. Σύμφωνα με ορισμένους παρατηρητές (π.χ. Mango, 2004), ένας άλλος λόγος για την αποδυνάμωση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας ήταν οι τοπικοί εθνικισμοί και η απουσία μιας τουρκικής αστικής τάξης, ικανής να στηρίξει την δημιουργία ενός εθνικού κράτους, όπως η αστική τάξη στην Δύση. Το Κίνημα των Νεότουρκων<sup>6</sup>, ένα παράδειγμα εσωτερικού εθνικισμού, είχε ως αποτέλεσμα την Επανάσταση των Νεότουρκων (1908-1909), η οποία με την σειρά της οδήγησε στον Πόλεμο της Ανεξαρτησίας το 1919 και την κατάλυση του Σουλτανάτου το 1922 (Mango, 2004). Η Δημοκρατία της Τουρκίας ιδρύθηκε στις 29 Οκτωβρίου 1923, ως αποτέλεσμα του Πολέμου της Ανεξαρτησίας ενάντια στις Συμμαχικές Δυνάμεις<sup>7</sup>, που ξεκίνησε στις 19 Μαΐου 1919 και ηγήθηκε από έναν νεαρό Πασά (στρατηγό) που γεννήθηκε στη Θεσσαλονίκη (εκείνη την εποχή τμήμα της Αυτοκρατορίας, σήμερα κομμάτι της σύγχρονης Ελλάδας). Ονομαζόταν Μουσταφά Κεμάλ και στις 24 Νοεμβρίου 1934 η Εθνοσυνέλευση του απένειμε την προσωνυμία Ατατούρκ (Atatürk), δηλαδή Πατέρας των Τούρκων (Mango, 2002).

Μετά την διακήρυξη της Δημοκρατίας της Τουρκίας δρομολογήθηκαν πολλές κοινωνικές μεταρρυθμίσεις, που στόχευαν κυρίως στην εκκοσμίκευση της δημόσιας ζωής και των θεσμών. Οι μεταρρυθμίσεις ξεκίνησαν το 1924 με την ενοποίηση της εκπαίδευσης, η οποία ολοκληρώθηκε το 1928 με την εισαγωγή του λατινικού αλφάβητου που αντικατέστησε την καλλιγραφία του προηγούμενου συστήματος γραφής. Το 1925 το φέσι (θρησκευτικό κάλυμμα κεφαλής) για τους άντρες αντικαταστάθηκε από το καπέλο όχι μόνο στην καθημερινότητα αλλά και σε δημόσιες εκδηλώσεις ως το συνηθισμένο κάλυμμα κεφαλής, οι θρησκευτικές δραστηριότητες των διαφόρων δογμάτων (σεκτών) απαγορεύτηκαν με νόμο και το δυτικό ημερολόγιο υιοθετήθηκε από το κράτος (Stirling, 1993). Το 1926 έκανε την εμφάνισή του το σύγχρονο κοσμικό νομοθετικό σύστημα στη θέση του θρησκευτικού νόμου και οι γυναίκες στο πλαίσιο της απελευθέρωσής τους απέκτησαν πολιτικά και κοινωνικά δικαιώματα. Το 1928 έγινε η εισαγωγή του διεθνούς αριθμητικού συστήματος και το 1931 το μετρικό σύστημα άρχισε να χρησιμοποιείται από το κράτος και αργότερα η χρήση του επεκτάθηκε σε ευρεία κλίμακα. Τέλος, το 1934 η θρησκευτική αμφίεση σε δημόσιους χώρους απαγορεύτηκε (Mango, 2004).

## Η πολυκομματική περίοδος

Το 1945 επιτράπηκε η ίδρυση πολιτικών κομμάτων πέρα από το Κεμαλικό και μέχρι την δεκαετία του 1950 μία πολυκομματική δημοκρατία αντικατέστησε το μονοκομματικό καθεστώς (Kandiyoti, 2002). Στην διεθνή αρένα, η Τουρκία έγινε μέλος των Ηνωμένων Εθνών το 1946, εντάχθηκε στο NATO το 1952 και (μαζί με άλλες 19 χώρες) υπέγραψε την ιδρυτική Συνθήκη του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης στις 14 Δεκεμβρίου 1960. Το 1964 η Τουρκία έγινε μέλος της ΕΟΚ (που αργότερα θα ονομαζόταν Ευρωπαϊκή Ένωση) χωρίς πλήρη δικαιώματα αλλά εντωμεταξύ η πολυκομματική δημοκρατία διακόπηκε από ένα πραξικόπημα το 1960. Ακολούθησε δεύτερο πραξικόπημα στις 12 Μαρτίου 1971 που επιδίωξε να ανακόψει την εξάπλωση της αριστερής κουλτούρας και νοοτροπίας στη χώρα (Mango, 2004). Μαζικές φυλακίσεις νεαρών εξεγερμένων και πολιτικές δολοφονίες κυριάρχησαν στο πολιτικό σκηνικό μέχρι τις εκλογές του 1973.

Το 1974 σχηματίστηκε κυβέρνηση συνεργασίας από το κοσμικό CHP (Ρεπουμπλικανικό Λαϊκό Κόμμα) – το κόμμα που ιδρύθηκε από τον Ατατούρκ – και το Κόμμα Εθνικής Σωτηρίας (Milli Selâmet Partisi - MSP), ένα νέο κόμμα με ισλαμικό προσανατολισμό και ηγέτη τον Νετζμεντίν Ερμπακάν. Το ίδιο έτος η εισβολή της Τουρκίας στην Κύπρο δημιούργησε προβλήματα στις εξωτερικές της σχέσεις, παρόλο που το κλίμα εντός της χώρας ήταν θετικό. Τα χρόνια που ακολούθησαν σημαδεύτηκαν από συγκρούσεις μεταξύ δεξιών εθνικιστών και αριστερών Μαρξιστών. Οι οδομαχίες μεταξύ των συντηρητικών Γκρίζων Λύκων<sup>8</sup> και των αριστεριστών επαναστατών, δεν ήταν ασυνήθιστο φαινόμενο, όπως η οδομαχία την Πρωτομαγιά του 1977, όταν δεξιοί εξτρεμιστές πυροβόλησαν και σκότωσαν 34 αριστερούς διαδηλωτές (ο.π.).

Η οικονομική κατάσταση της χώρας συνέχισε να επιδεινώνεται και μέχρι το 1979 οι πολιτικές συγκρούσεις είχαν κλιμακωθεί σε έναν πραγματικό εμφύλιο πόλεμο. Με την κήρυξη του τρίτου πραξικοπήματος στις 12 Σεπτεμβρίου 1980, εκατοντάδες χιλιάδες άνθρωποι φυλακίστηκαν και απαγχονίστηκαν και όλοι οι αρχηγοί των πολιτικών κομμάτων φυλακίστηκαν ή αποκλείστηκαν από την πολιτική. Ακόμα και μετά την ίδρυση νέων πολιτικών κομμάτων, 20.000 από τις 38.354 ΜΚΟ διέκοψαν την λειτουργία τους (Şimşek, 2004) και οι υπόλοιπες ενώσεις, εθελοντικές οργανώσεις και ιδρύματα αποπολιτικοποιήθηκαν (Beşpınar-Ekici and Gökalp, 2006). Τέλος, άλλο

ένα πραξικόπημα διέκοψε για άλλη μία φορά την πορεία προς τη δημοκρατία. Αυτό συνέβη διότι νικητής των εκλογών του 1995 ήταν το Ισλαμικό Κόμμα Ευημερίας του Νετζμετίν Ερμπακάν που έγινε ο πρώτος Ισλαμιστής Πρωθυπουργός της χώρας. Η ηγεσία του αντιμετωπίστηκε αρνητικά από το Συμβούλιο Εθνικής Ασφάλειας, το οποίο το 1997 – μέσω ενός «μεταμοντέρνου ή βελούδινου πραξικοπήματος», όπως το αποκάλεσε ο τύπος – θέσπισε νέους κανόνες σε σχέση με τις θρησκευτικές ελευθερίες. Το Πολιτικό Ισλάμ αποκλείστηκε από τις δημόσιες εκδηλώσεις και η δράση από-μων αλλά και οργανώσεων που συνδέονταν με την Ισλαμική πολιτική ποινικοποιήθηκε και τιμωρήθηκε. Οι πολιτικοί του κυβερνώντος κόμματος έχασαν το αξίωμά τους, συμπεριλαμβανομένου και του σημερινού Πρωθυπουργού Ρετζέπ Ταγίπ Ερντογάν ο οποίος φυλακίστηκε με την κατηγορία της διάδοσης θρησκευτικού φανατισμού. Επιπλέον το Κόμμα Ευημερίας κηρύχθηκε εκτός νόμου (White, 2002).

Ωστόσο παρά τις προσπάθειες του «μεταμοντέρνου πραξικοπήματος», οι Ισλαμιστές είχαν καταφέρει να διεισδύσουν στην τουρκική πολιτική, γεγονός που επιβεβαιώνεται από τη νίκη πολλών προ-Ισλαμιστών υποψηφίων στις δημοτικές εκλογές του 1994. Η Κωνσταντινούπολη ήταν ανάμεσα στους δήμους που εξέλεξαν Ισλαμιστή δήμαρχο, τον Ρετζέπ Ταγίπ Ερντογάν, τον αρχηγό του Κόμματος Δικαιοσύνης και Ανάπτυξης (AK Parti) και δυο φορές εκλεγμένο Πρωθυπουργό. Η ανάδυση της Ισλαμικής πολιτικής στις τοπικές εκλογές της Κωνσταντινούπολης αποδείχτηκε ότι δεν ήταν αυτό που αναμενόταν από τον μέχρι τότε κυρίαρχο κοσμικό λόγο, όσον αφορά στο πολιτισμικό επίπεδο (Navaro-Yashin, 2002). Εντούτοις η πολιτική αναφορικά με την ανάπτυξη της Κωνσταντινούπολης ακολούθησε ένα συγκεκριμένο μοντέλο, είτε αυτό εφαρμόστηκε από κοσμικούς, είτε από Ισλαμιστές πολιτικούς. Όπως το έθεσε ένα ενεργό μέλος της *Πρωτοβουλίας ASG* σε μια συνέντευξή μας αναφορικά με την Τρίτη Γέφυρα:

«Από τότε που το θέμα μπήκε στην ατζέντα, τέσσερις κυβερνήσεις έχουν έρθει στην εξουσία και πέντε υπουργοί (Δημοσίων Έργων και Διακανονισμών) έχουν αναλάβει καθήκοντα. Όλοι τους υποστηρίζουν το έργο της γέφυρας. Δεν παίζει ρόλο αν είναι συνασπισμός, κοσμικός ή ισλαμιστής Υπουργός. Όλοι λένε ναι στη γέφυρα! Θες να μάθεις γιατί; [Διότι] υπάρχουν συμφέροντα πίσω από αυτήν. Αυτοκινητοβιομηχανίες, πετρελαϊκές εταιρείες, ζητά το και θα το έχεις. Θέλουν να πουλήσουν αυτοκίνητα, οπότε θέλουν να φτιάξουν δρόμους για να τα βάλουν επάνω».



## ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ: ΜΙΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΟΛΗ

Η Κωνσταντινούπολη είναι η μεγαλύτερη πόλη της Τουρκίας με 15 εκατομμύρια καταγεγραμμένους κατοίκους και βρίσκεται στην βορειοδυτική πλευρά της Τουρκίας ανάμεσα στη θάλασσα του Μαρμαρά προς το νότο και τη Μαύρη Θάλασσα προς το βορρά. Η παλιά πόλη περικλειόταν από επτά λόφους με απότομες πλαγιές και ψηλές κορυφές. Η Κωνσταντινούπολη είναι η μοναδική πόλη στον κόσμο που βρίσκεται σε δύο ηπείρους, την Ευρώπη και την Ασία. Το στενό του Βοσπόρου χωρίζει την Ευρωπαϊκή δυτική πλευρά της πόλης από την Ασιατική ανατολική και είναι η μοναδική θαλάσσια οδός από τη Μαύρη Θάλασσα στο Αιγαίο Πέλαγος και τη Μεσόγειο. Η Ευρωπαϊκή πλευρά της Κωνσταντινούπολης είναι επίσης κομμένη στα δύο από έναν κολπίσκο, το Χρυσό Κέρας, που χωρίζει την Αρχαία Κωνσταντινούπολη (νότος) από τη Νέα Κωνσταντινούπολη (βορράς).

Το 36% του συνολικού πληθυσμού της πόλης διαμένει στη νέα Ασιατική πλευρά της πόλης ενώ το 64% (Bliss n.d) στην Ευρωπαϊκή πλευρά. Η παλιά πόλη είναι πολύ γνωστή για τα πολύ παλιά της κτίρια χτισμένα μέσα σε στενούς δρόμους και για τα πολλά και σημαντικά ιστορικά της κτίρια, όπως το παλάτι του Τοπ Καπί, η Αγία Σοφία, ο Ιππόδρομος, το Μεγάλο Παζάρι και το Πανεπιστήμιο της Κωνσταντινούπολης. Εντούτοις, η παλιά πόλη χαρακτηρίζεται επίσης από τους οικισμούς που δημιουργήθηκαν σε καταπατημένη γη ή *gecekondu* (στην κυριολεξία σημαίνει «χτισμένα εν μία νυκτί») που την περιβάλλουν και αποτελούν το 65% του συνολικού αριθμού κτιρίων της πόλης (Yalcintan and Ergas, 2003). Σήμερα η ευρύτερη περιοχή της Κωνσταντινούπολης είναι η βάση των βιομηχανικών εγκαταστάσεων που αποτελούν το 35% της μεταποιητικής βιομηχανίας της χώρας. Επιπρόσθετα, αυτοκίνητα, τσιμέντο, τσιγάρα, φρούτα, ελαιόλαδο, μετάξι, γυαλί, βαμβάκι, δέρματα και είδη κεραμικής παράγονται στις περιφερειακές συνοικίες της πόλης. Η Κωνσταντινούπολη είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Τουρκίας, συνεπώς η ναυτιλία αποτελεί βασική πηγή εισοδήματος. Η πόλη είναι σημαντικό οικονομικό κέντρο αλλά και δημοφιλής τουριστικός προορισμός (Bliss n.d.).



## Η Κωνσταντινούπολη τα πρώτα χρόνια της εγκαθίδρυσης του Τουρκικού Κράτους

Μετά την ίδρυση του τουρκικού κράτους, μία από τις πρώτες αποφάσεις που πήρε ο Μουσταφά Κεμάλ Ατατούρκ ήταν να καθιερώσει την Άγκυρα ως πρωτεύουσα του έθνους<sup>9</sup>. Η αίγλη της Κωνσταντινούπολης είχε ήδη αρχίσει να ξεθωιάζει πριν ο τίτλος της πρωτεύουσας περάσει στην Άγκυρα. Σύμφωνα με τον Mango μέχρι το 1923 η Κωνσταντινούπολη ήταν πλέον μία επαρχιακή πόλη και ο διοικητικός μηχανισμός του Ατατούρκ δεν άλλαξε αυτή την εικόνα. Μόνο ελάχιστες αλλαγές πραγματοποιήθηκαν όπως η ανέγερση νέων πολυκατοικιών, μνημεία του Κεμάλ Ατατούρκ και το κτίριο της εξοχικής του κατοικίας στην Παραλία Florya, κοντά στο αεροδρόμιο. Μέχρι το 1938, χρονιά θανάτου του Ατατούρκ, η Κωνσταντινούπολη ήταν μία παλιά πόλη και ο πληθυσμός της χρησιμοποιούσε για τις μετακινήσεις του τραμ τα οποία είχαν κατασκευαστεί από ξένες εταιρίες (ο.π.). Μόνο ελάχιστα ιδιωτικά αυτοκίνητα κυκλοφορούσαν στους στενούς δρόμους της πόλης, καθώς και στην Γέφυρα Unkarani (ή Ατατούρκ), μια πλωτή γέφυρα που ολοκληρώθηκε από μία γαλλική εταιρία το 1939.

## Το Σχέδιο Μάρσαλ και η δεκαετία του 1950

Παρά το γεγονός ότι η Τουρκία κατάφερε να παραμείνει ουδέτερη κατά την διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου<sup>10</sup>, συμπεριλήφθηκε στον κατάλογο των εθνών που έλαβαν οικονομική ενίσχυση με βάση το Σχέδιο Οικονομικής Βοήθειας ή όπως είναι ευρύτερα γνωστό, το Σχέδιο Μάρσαλ. Το σχέδιο παρουσιάστηκε από τον Υπουργό Εξωτερικών των ΗΠΑ Τζορτζ Μάρσαλ το 1947 ως μία διέξοδος από τις καταστροφικές συνέπειες του Β Παγκοσμίου Πολέμου που υπέστησαν οι Ευρωπαίοι. Πρότεινε την χορήγηση οικονομικής βοήθειας από τις ΗΠΑ για να εξαλειφθεί η πείνα, η φτώχεια και η απελπισία στην Ευρώπη και για να αναζωογονηθεί μία λειτουργική οικονομία στον κόσμο, προκειμένου να ανοίξει ο δρόμος για την δημιουργία πολιτικών και κοινωνικών συνθηκών όπου θα μπορούσαν να υπάρξουν ελεύθεροι θεσμοί. Με άλλα λόγια, το σχέδιο στόχευε στην σταθεροποίηση της διεθνούς τάξης με έναν τρόπο που

θα ευνοούσε την ανάπτυξη της πολιτικής δημοκρατίας και της οικονομίας της ελεύθερης αγοράς. Ως εκ τούτου, η πρόληψη της διάδοσης του κομμουνισμού στη Δυτική Ευρώπη ήταν επίσης στην ατζέντα. Αποτέλεσμα αυτής της πρότασης ήταν το Νομοσχέδιο Οικονομικής Βοήθειας που υπογράφηκε από τον Πρόεδρο Χάρυ Τρούμαν, ο οποίος το έκανε νόμο του κράτους (3 Απριλίου 1948). Σχεδόν όλες οι ευρωπαϊκές χώρες, εκτός από αυτές του Σοβιετικού μπλοκ, συμμετείχαν στο σχέδιο, συμπεριλαμβανομένης της Τουρκίας. Το Αμερικανικό Κογκρέσο διέθεσε 13,3 δισεκατομμύρια δολάρια για κεφάλαιο και υλικά με στόχο την ανοικοδόμηση της Ευρωπαϊκής οικονομίας. Επιπλέον, το σχέδιο παρείχε αγαθά, δημιουργήσε εμπορικές συνεργασίες και συνετέλεσε στην επέκταση της διοίκησης της αμερικανικής πολιτικής σε περιοχές εκτός Ηνωμένων Πολιτειών (<http://loc.gov/exhibits/marshall>).

Όπως αναφέρει ο Keyder (1999: 12), η μεταπολεμική περίοδος εθνικής ανάπτυξης στην Τουρκία ρυθμίστηκε σε μεγάλο βαθμό από την λήψη πολιτικών αποφάσεων και βασίστηκε σε αυστηρό έλεγχο των εισαγωγών, των ξένων επενδύσεων και των διεθνών συναλλαγών. Τη βοήθεια που προερχόταν από το Σχέδιο Μάρσαλ επέβλεπαν οι δωρητές (Αμερικάνοι) και όπως ένα άρθρο με τίτλο: «Πώς να κάνετε δουλειές μέσω του Σχεδίου Μάρσαλ» στο περιοδικό Kiplinger (μία έκδοση για επιχειρηματίες) ανέφερε: «Το Σχέδιο Μάρσαλ είναι περισσότερο ένα επιχειρηματικό σχέδιο». Έτσι, η λήπτρια χώρα (σε αυτή την περίπτωση η Τουρκία) όφειλε να είναι υπόλογη στον δωρητή της και ως αντάλλαγμα οι Αμερικάνοι «δημιούργησαν ένα σχέδιο για την κατασκευή δρόμων στην Τουρκία και συνέβαλαν στην ίδρυση της Υπηρεσίας Τουρκικών Αυτοκινητοδρόμων» (Mango, 2004: 44). Ο τότε Πρωθυπουργός Αντνάν Μεντερές υποστήριξε την κατασκευή μεγάλων λεωφόρων, όπως αυτές που μπορεί να δει κανείς σήμερα στην Κωνσταντινούπολη, στις οποίες ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα και όχι μέσα μαζικής μεταφοράς μπορούν να κυκλοφορούν με ευκολία (Keyder, 1999). Το όραμά του ήταν «να γίνει η Τουρκία μικρή Αμερική» (Yalçın, 2002).

Τη δεκαετία του 1950 η Κωνσταντινούπολη γνώρισε ταχύτατη πληθυσμιακή αύξηση εξαιτίας της εσωτερικής μετανάστευσης και το αρχιτεκτονικό της τοπίο άρχισε να αλλάζει δραστικά. Οι χτισμένα «εν μία νυκτί» οικισμοί (Gecekondus) άρχισαν να ξεφυτρώνουν σαν μανιτάρια και μέχρι το 1960 ο πληθυσμός της πόλης είχε διπλασιαστεί σε σύγκριση με το 1938, φθάνοντας από 740.000 στους 1.500.000 κατοίκους. Το ποσοστό ιδιοκτησίας ιδιωτικών αυτοκινήτων αυξήθηκε επίσης. Πολλά σύγχρονα κτί-

ρια άρχισαν να κατασκευάζονται και η άναρχη αρχιτεκτονική δόμηση συνεχίστηκε μέχρι την δεκαετία του 1970. Ο αριθμός των αυτοκινήτων αυξήθηκε, δημιουργώντας την ανάγκη για νέα περάσματα πάνω από τον Βόσπορο. Για παράδειγμα, η Γέφυρα του Χρυσού Κέρατος κατασκευάστηκε το 1974 και χρηματοδοτήθηκε από Ιαπωνικές πιστώσεις ως τμήμα ενός υπεραστικού δικτύου ταχείας κυκλοφορίας που συνέδεε την Ασία με την Ευρώπη (Masashiro, Toshimitsu and Mitsubiro n.d.).

Τμήματα αυτού του δικτύου ήταν οι δύο γέφυρες του Βοσπόρου που κατασκευάστηκαν αρχές δεκαετίας του 1970 και τέλη δεκαετίας του 1980. Παρόλο που η απόφαση για την κατασκευή της γέφυρας στον Βόσπορο ελήφθη το 1957, επί πρωθυπουργίας Αντάν Μεντερές, η σύμβαση υπογράφηκε με την Βρετανική εταιρία Freeman Fox and Partners για 303 εκατομμύρια τουρκικές λίρες και η κατασκευή της πρώτης γέφυρας ξεκίνησε στις 10 Φεβρουαρίου 1970. Οι εργασίες ολοκληρώθηκαν το 1973 και η γέφυρα πήρε την ονομασία του Στενού, δηλαδή Γέφυρα του Βοσπόρου (Boğaziçi Köprüsü) - (<http://adayinlife.typepad.com>). Είναι μία κρεμαστή γέφυρα που χρησιμοποιείται κυρίως από ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα αλλά και δημόσια λεωφορεία με κόστος διόδων 3 νέες τουρκικές λίρες (περίπου 1,3 ευρώ) για τα Ι.Χ.

Τα σχέδια για την δεύτερη γέφυρα εκπονήθηκαν το 1977, τέσσερα χρόνια μετά την κατασκευή της πρώτης γέφυρας. Το αρχικό σχέδιο που εκπονήθηκε από την Βρετανική κατασκευαστική εταιρία Freeman Fox & Partners προέβλεπε την κατασκευή πέντε γεφυρών. Η πρώτη γέφυρα θα συνέδεε τις περιοχές Rumeli Hisarı και Anadolu Hisarı. Αρχικά είχε σχεδιαστεί σαν μία διπλή γέφυρα σε σχήμα δέλτα. Το δεύτερο τμήμα της θα ήταν η δεύτερη γέφυρα. Η τρίτη και η τέταρτη γέφυρα θα κατασκευάζονταν ανάμεσα στο Arnavutköy και το Vaniköy, περιοχές στις οποίες προβλεπόταν επίσης η δημιουργία δύο τμημάτων. Τέλος, η πέμπτη γέφυρα θα κατασκευαζόταν σύμφωνα με τα σχέδια ανάμεσα στις περιοχές Emirgan και Kanlıca. Μέχρι τώρα μόνο μία από αυτές τις γέφυρες έχει κατασκευαστεί (η γέφυρα Fatih Mehmet Sultan Köprüsü), που πήρε την ονομασία της από τον Fatih τον Κατακτητή και ολοκληρώθηκε το 1988. Όπως και η γέφυρα του Βοσπόρου έτσι και αυτή είναι μία κρεμαστή γέφυρα ταχείας κυκλοφορίας με ίδιο κόστος διόδων.

Συνοπτικά, η ανάπτυξη της Κωνσταντινούπολης από το 1948 διαπνεόταν από μία ξένη δυτική τεχνοκρατική νοοτροπία που μεταφέρθηκε μέσω κεφαλαίου και εξειδικευμένης γνώσης. Σε σχέση με τις μεταφορές, οι επιλογές ανάπτυξης ευνοούσαν τις

μεγάλες εθνικές οδούς (παρά τους σιδηροδρόμους) που σχεδιάστηκαν για να εξυπηρετούν ιδιωτικής χρήσης οχήματα και που συνδέονταν με τα περάσματα του Βοσπόρου. Τώρα πλέον η μαζική χρήση αυτών των οδών και των γεφυρών έχει περιοριστεί στα δημόσια λεωφορεία ενώ δεν υπάρχουν πεζοδρόμια ούτε ειδικές λωρίδες για ποδήλατα και μηχανές.

## Η ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ ΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

### Η νέα χιλιετία και η υποθαλάσσια σήραγγα του Μαρμαρά

Οι μαζικές μεταφορές βελτιώθηκαν κατά την διάρκεια της δεκαετίας '90 όταν κατασκευάστηκε το μετρό της Κωνσταντινούπολης. Οι εργασίες για την πρώτη γραμμή ξεκίνησαν το 1992 και ολοκληρώθηκαν το 2000. Την δεκαετία του 1990 οι δήμαρχοι της Κωνσταντινούπολης είχαν ισλαμικό προσανατολισμό (Recep Tayyip Erdoğan και Ali Müfit Gürtuna), με αποτέλεσμα να τους απασχολούν περισσότερο η βελτίωση της κοινωνικής ζωής της πόλης και τα πολιτιστικά θέματα (βλ. Navaro-Yashin, 2002) παρά η εστίαση σε ανάγκες υποδομών. Η πολιτική ατζέντα έδινε υψηλή προτεραιότητα σε περιβαλλοντικά θέματα, π.χ. την βελτίωση του συστήματος ύδρευσης στην Κωνσταντινούπολη, την έκδοση βιβλίων πάνω σε περιβαλλοντικά θέματα και την ενθάρρυνση γνωστών οικολόγων ακτιβιστών να παρουσιάσουν τις απόψεις τους (Özdemir, 2003). Επιπλέον η δεκαετία σηματοδεύτηκε από τις οικονομικές κρίσεις του 1994 και του 1999 που συνεχίστηκαν και τη νέα χιλιετία, γεγονός που δεν επέτρεψε μεγάλη ανάπτυξη υποδομών.

Εντούτοις, το 2004 εγκαινιάστηκε μία από τις μεγαλύτερες και πιο φιλόδοξες κατασκευές στην ιστορία της πόλης: η υποθαλάσσια σήραγγα του Μαρμαρά. Η ιδέα μιας σιδηροδρομικής σήραγγας κάτω από το Στενό του Βοσπόρου εξετάστηκε επίσημα για πρώτη φορά το 1860, σε συνδυασμό με ορισμένα τεχνικά εμπόδια που επισημάνθηκαν στις αρχιτεκτονικές αλλά και σε μη επιστημονικές προτάσεις. Κάποιες έρευνες υποστήριζαν ότι θα ήταν αδύνατον να τοποθετηθεί μία σήραγγα πάνω ή κάτω

από τον βυθό. Κάποια άλλα σχέδια συνηγορούσαν υπέρ μιας «πλωτού» τύπου σήραγγας που θα στηριζόταν σε στύλους τοποθετημένους βαθιά μέσα στον βυθό.

Η αναγκαιότητα μιας σιδηροδρομικής σύνδεσης για μαζικές μεταφορές από τις δυτικές μέχρι τις ανατολικές περιοχές της Κωνσταντινούπολης κέρδισε έδαφος στις αρχές της δεκαετίας του 1980, και η πρώτη περιεκτική μελέτη σκοπιμότητας που εκπονήθηκε το 1987 κατέληγε στο ότι μία τέτοια σύνδεση θα ήταν εφικτή και οικονομικά αποδοτική. Η συζήτηση γύρω από το έργο συνεχίστηκε τα επόμενα χρόνια και γύρω στο 1995 αποφασίστηκε ότι οι πρόσθετες μελέτες σκοπιμότητας θα έπρεπε να είναι λεπτομερέστερες και πιο ενημερωμένες. Οι μελέτες αυτές ολοκληρώθηκαν το 1998 και τα ευρήματά τους συνέκλιναν με προηγούμενα συμπεράσματα, σύμφωνα με τα οποία οι σιδηροδρομικές συνδέσεις διαμετακόμισης θα προσέφεραν πολλά πλεονεκτήματα σε όσους εργάζονταν και διέμεναν στην Κωνσταντινούπολη και θα άμβλυναν επίσης τα αυξανόμενα προβλήματα από την κυκλοφοριακή συμφόρηση στην πόλη.

Μία δανειακή σύμβαση υπογράφηκε στην Άγκυρα στις 19 Αυγούστου 1999, με την οποία αποδεσμεύτηκαν 117 εκατομμύρια δολάρια από ένα συνολικό δάνειο αξίας 866 εκατομμυρίων δολαρίων που χορηγήθηκε από το Ιαπωνικό Ταμείο Υπερπόντιας Οικονομικής Συνεργασίας. Δυστυχώς η οικονομική κρίση το 2001 δεν επέτρεψε την κρατική χρηματοδότηση με αποτέλεσμα να υπάρξουν καθυστερήσεις στο έργο. Το 2003 και το 2004 πραγματοποιήθηκαν επαφές με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, προκειμένου να χρηματοδοτηθούν μεγάλα τμήματα αυτών των έργων. Οι βασικές συμφωνίες για την χρηματοδότηση μεγάλων τμημάτων των σιδηροδρομικών δικτύων για το επιβατικό κοινό έγιναν το φθινόπωρο του 2004 (<http://www.marmaray.com>). Τελικά, στις 9 Μαΐου 2004 ο Πρωθυπουργός Ρετζέπ Ταγίπ Ερντογάν εγκαινίασε το Έργο της Υποθαλάσσιας Σήραγγας του Μαρμαρά. Ολόκληρο το έργο περιελάμβανε σχέδια για την κατασκευή περάσματος μήκους 13,3 χλμ. πάνω από τον Βόσπορο και την αναβάθμιση 63 χλμ. προαστιακού δρόμου για την δημιουργία γραμμής υψηλής κυκλοφορίας μήκους 76,3 χλμ. μεταξύ Gebze και Halkalı. Η πρόσβαση στον υποθαλάσσιο σιδηρόδρομο θα είναι δυνατή μέσω σήραγγας από το Yenikari στην ευρωπαϊκή πλευρά και από το Söğütlücesme στην ανατολική πλευρά, με ενδιάμεσους σταθμούς στο Sirkeci και το Üsküdar και ανταπόκριση με το Μετρό της Κωνσταντινούπολης στο Yenikari. Η χωρητικότητα της γραμμής θα είναι 75.000 επιβάτες την ώρα προς κάθε κατεύθυνση.

Τα εγκαίνια της Σήραγγας του Μαρμαρά ως γεγονός πήρε μεγάλη δημοσιότητα. Πολλά μέλη του υπουργικού συμβουλίου, ο Πρωθυπουργός, καθώς και δήμαρχοι από πρωτεύουσες του εξωτερικού και υπουργοί μεταφορών από άλλες χώρες παρακολούθησαν την τελετή. Υποστηρικτές της κυβέρνησης συγκεντρώθηκαν για να εκφράσουν την ικανοποίησή τους για την έναρξη του έργου. Μέλη της Πρωτοβουλίας ASG ήταν επίσης εκεί σε μία προσπάθεια να δηλώσουν την υποστήριξή τους προς τη Σήραγγα που ήταν ξεκάθαρα προτιμότερη από το έργο της Γέφυρας. Με αυτό τον τρόπο τοποθετήθηκαν υπέρ ενός στόχου αστεακής ανάπτυξης που έδινε προτεραιότητα σε βελτιωμένες δημόσιες υπηρεσίες, όπως οι μαζικές παρά οι ιδιωτικές μεταφορές, ένα θέμα που τίθεται σε πολλές σύγχρονες μεγάλες μητροπόλεις.

## Τοπικές διαμαρτυρίες σε παγκόσμιες πόλεις

Η «πόλη» ως συλλογικότητα ανθρώπων και γεωγραφική τοποθεσία έχει μελετηθεί από κοινωνικούς επιστήμονες που προέρχονται από διαφορετικούς και συχνά ετερογενείς χώρους. Πολιτικοί επιστήμονες, οικονομολόγοι, γεωγράφοι, κοινωνιολόγοι, κοινωνικοί ανθρωπολόγοι έχουν ρίξει φως στη ζωή στις πόλεις ως ένα ξεχωριστό πεδίο μελέτης από διάφορες θεωρητικές οπτικές. Οι ανθρωπολόγοι της πόλης συχνά εστιάζουν το ενδιαφέρον τους στην πολυπλοκότητα της κοινωνικής ζωής σ' αυτή (Sanjek, 2004)<sup>11</sup>, παρατηρώντας την καθημερινότητα των μεταναστών (Hannerz, 1983), των φτωχών της πόλης, των εργαζομένων στο εργασιακό περιβάλλον τους, των εθελοντικών οργανώσεων και των κοινωνικών κινημάτων (Nash, 2005). Αντλώντας στοιχεία από τις θεωρίες της εξάρτησης, των κοσμοσυστημάτων, της παγκοσμιοποίησης και μαρξιστικών προσεγγίσεων, οι αστεακοί ανθρωπολόγοι δημιούργησαν ένα διακριτό πεδίο μελέτης που παρουσιάστηκε «επίσημα» το 1972 με την δημοσίευση του πρώτου τεύχους του περιοδικού Urban Anthropology.

Αυτοί που ακολούθησαν το θεωρητικό μοντέλο της εξάρτησης μελετούν τους τρόπους με τους οποίους οι μεγάλες μητροπόλεις των αναπτυσσόμενων χωρών ελέγχουν τις οικονομίες των πόλεων που δημιουργούνται στις αναπτυσσόμενες χώρες. Για παράδειγμα, ο Kutsche (1989: 130) αντιλαμβάνεται τις πόλεις ως «κέντρα εξουσίας που ελέγχουν ημι-περιφερειακά κέντρα, τα οποία με την σειρά τους ελέγχουν άλλα κέντρα σε μία ατελείωτη αλυσίδα, που τελικά ελέγχει δορυφόρους». Το μοντέλο του

Παγκόσμιου Συστήματος του Wallerstein<sup>12</sup> βρήκε υποστηρικτές από την ανθρωπολογία, οι οποίοι ερευνούν την επιρροή των αναπτυγμένων πόλεων όχι μόνο σε άλλες πόλεις αλλά γενικότερα στον πλανήτη<sup>13</sup>. Ο Hannerz (1996) για παράδειγμα, αναφέρεται στις διακρατικές συνδέσεις ως αποτέλεσμα του παγκόσμιου καπιταλισμού και σύμφωνα με την οπτική του, ο παγκοσμιοποιημένος κόσμος αποτελεί προϊόν της διαλεκτικής αλληλεπίδρασης μεταξύ τοπικών και παγκόσμιων δυνάμεων. Έχοντας κάνει έρευνα πεδίου σε αστεακά περιβάλλοντα, ο Hannerz ισχυρίζεται ότι οι πόλεις είναι μέρη όπου αυτή η αλληλεπίδραση είναι εντονότερη και συνεπώς ευκολότερα παρατηρήσιμη. Η μαρξιστική οπτική υποστηρίζει μία ανάλυση της πόλης ως διαδικασίας (Moore, 1996). Αστεακοί κοινωνιολόγοι όπως ο Walton (στο Ho Kwok-Leung, 2000) διατυπώνει την άποψη ότι η πόλη συνδυάζει αγορά, πολιτική εξουσία και κοινότητα. Η ζωή στην πόλη είναι μία διαδικασία αλληλεπίδρασης οικονομικών δυνάμεων, πολιτικού ελέγχου και κοινωνικών διαντιδράσεων (Ho Kwok-Leung, 2000: 4). Συνεπώς, οποιαδήποτε θεωρία για την πόλη πρέπει να έχει ως αφετηρία της την εξέταση των κοινωνικών συγκρούσεων ανάμεσα σε αυτές τις δυνάμεις (Castells, 1983: 318).

Το έργο του Manuel Castells, ενός θεωρητικού με μεγάλη επιρροή στις σύγχρονες αστεακές σπουδές, επικεντρώνεται στην αστεακή μεταβολή, η οποία, όπως υποστηρίζει, τροφοδοτείται από τα συμφέροντα και τις κοσμοθεωρίες των κοινωνικών κινημάτων. Σύμφωνα με την θεωρία του Castells, οι αστεακές μορφές και λειτουργίες παράγονται και διευθύνονται από την διαντίδραση μεταξύ χώρου και κοινωνίας, δηλαδή από την ιστορική σχέση ανάμεσα στην ανθρώπινη συνείδηση, την ύλη, την ενέργεια και τις πληροφορίες (Castells, 1983: xi). Συνεχίζει τον προβληματισμό του, ισχυριζόμενος ότι η πόλη καθορίζεται από κοινωνικά συμφέροντα και αξίες, όπου τα κυρίαρχα από αυτά έχουν θεσμοθετηθεί και συνεπώς αντιστέκονται σε κάθε πίεση για αλλαγή που προέρχεται κυρίως από κινήματα βάσης. Σε αυτή την οπτική ο μετασχηματισμός των πόλεων είναι αποτέλεσμα της διαντίδρασης μεταξύ κυρίαρχων συμφερόντων και λαϊκής αντίστασης. Τέλος, για τον Castells, η κοινωνική αλλαγή είναι προϊόν ταξικής πάλης, του αυτόνομου ρόλου του κράτους, των σχέσεων των δύο φύλων, εθνικών και εθνικών κινημάτων, καθώς και κινημάτων που αυτοαποκαλούνται κινήματα πολιτών.

Ομοίως, η Sassen (2001) ισχυρίζεται ότι οι παγκόσμιες πόλεις φιλοξενούν τις συγκρούσεις και τις μάχες που λάμβαναν χώρα παλαιότερα στις αποικίες. Αυτές οι νέες



μάχες γίνονται ανάμεσα στην νέα πολυεθνική επαγγελματική τάξη (οι νέοι χρήστες της πόλης οι οποίοι την αντιμετωπίζουν ως πολυεδαφικό περιβάλλον) και την χαμηλά αμειβόμενη εργατική τάξη των μεταναστών (που εξασφαλίζει τις υλικές προϋποθέσεις για τον επιχειρηματικό κόσμο της εξουσίας). Οι τελευταίοι λόγω του μεγάλου αριθμού τους στις παγκόσμιες πόλεις αποκτούν στρατηγικό ρόλο, προβάλλοντας αιτήματα σε σχέση με την πόλη και έχουν την δυνατότητα να διαπραγματευτούν τους όρους της αδυναμίας τους καθώς και να αναπτύξουν ένα είδος πολιτικής που αμφισβητεί το έργο των παγκόσμιων ελίτ. Με αυτή την έννοια, τα αστεακά κοινωνικά κινήματα μπορούν να θεωρηθούν προϊόντα της παγκοσμιοποίησης και πιο συγκεκριμένα αντιδράσεις στην οικονομική παγκοσμιοποίηση που παραβλέπει ή υποβιβάζει την τοπικότητα. Αυτό εννοούν ο Hamel και οι συνεργάτες του (2000: 6) όταν ισχυρίζονται ότι «η σύνδεση της παγκοσμιοποίησης με τον αντιπολιτευτικό πολιτισμικό ακτιβισμό είναι εγγενής». Το κόστος της παγκοσμιοποίησης για την πλειοψηφία του πληθυσμού στις παγκόσμιες πόλεις είναι δυσβάστακτο (Sassen, 2001) και μία συνέπεια είναι ότι οι διαμαρτυρίες στις πόλεις δεν έχουν τέλος.

Η περίπτωση της Τρίτης Γέφυρας είναι ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτού του είδους διαμαρτυριών στην Κωνσταντινούπολη. Όπως υποστηρίζει ο Lewellen (2003), κάθε ανθρωπολογικός ορισμός της παγκοσμιοποίησης θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει τις τοπικές αντιστάσεις και προσαρμογές σε αυτές τις διαδικασίες στις οποίες η αστεακή πολιτική οικονομία έχει μικρότερη σημασία από τις μικρο-κοινωνικές διαδικασίες μέσα από τις οποίες γεννιούνται τα αστεακά κινήματα. Ο κοινωνικός χώρος λειτουργίας αυτών των κινήματων είναι ο «άκρως τοπικός» και αυτό καθορίζει τη διαφορά μεταξύ αστεακών και άλλων κινήματων. Αυτή η διαφορά εντοπίζεται στην δική τους οπτική περί θεσμών τοπικής ανάπτυξης και διοίκησης όταν έρχονται αντιμέτωποι με μοντέλα κυριαρχίας που αναπαράγονται από τις πολιτικές ελίτ (Hamel et al., 2000).

Ομοίως, ο Castells (1983: xvi) επισημαίνει ότι «για να κατανοήσουμε τις πόλεις και τους πολίτες θα πρέπει να αναλύσουμε την σχέση μεταξύ ανθρώπων και αστικοποίησης. Ένας τρόπος για να μελετήσουμε αυτή την σχέση είναι η διερεύνηση των κινητοποιήσεων που στοχεύουν να αλλάξουν την πόλη. Συνεπώς, η εξέταση των κινήματων πόλης υποδηλώνει ότι αποτελούν συλλογικές ενέργειες που στοχεύουν συνειδητά στον μετασχηματισμό των κοινωνικών συμφερόντων και αξιών που

έχουν ενσωματωθεί στις μορφές και τις λειτουργίες μιας ιστορικά δεδομένης πόλης». Τα κοινωνικά κινήματα πόλης, ως ομάδες που διεκδικούν δικαιώματα σε δημόσιες υπηρεσίες και αναζητούν νέα νοήματα για τις πόλεις, αμφισβητούν τις κυρίαρχες πολιτισμικές αξίες και πολιτικούς θεσμούς και απορρίπτουν τις υπάρχουσες χωροταξικές μορφές. Με αυτή την έννοια, «τα αστεακα κινήματα αποτελούν μία ευκαιρία διαμεσολάβησης σε κρίσεις εντός του συστήματος. Αντιπροσωπεύουν μια διακλάδωση μέσα στο σύστημα και σκοπεύουν να καλύψουν αυτό τον χώρο, επισημαίνοντας την πιο κραυγαλέα κρίση του συστήματος, την ροή του κεφαλαίου και τις συνέπειες που αυτή έχει στις κοινότητες μέσα στις οποίες οι άνθρωποι περνούν την ζωή τους» (Wallerstein in Castells: 5).

Μεγάλες πόλεις της Τουρκίας – όπως η Κωνσταντινούπολη, η Άγκυρα, η Σμύρνη – προσελκύουν ανθρώπινο δυναμικό μέσω των συγκεντρώσεων κεφαλαίου που ήταν αποτέλεσμα της φιλελευθεροποίησης της οικονομίας. Σήμερα το 72% του πληθυσμού της Τουρκίας κατοικεί σε μεγάλα αστικά κέντρα (Ignatow, 2007). Λόγω του παγκόσμιου χαρακτήρα<sup>14</sup> της Κωνσταντινούπολης, η υψηλή προτεραιότητα που δόθηκε σε προσπάθειες προσέλκυσης ξένων επενδυτικών και αναπτυξιακών έργων, σχετικών με αυτό τον σκοπό (ο.π.), είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία επιχειρηματικών ζωνών και της υποδομής που διευκολύνει την πρόσβαση σε αυτές. Όπως γράφει η Ayşe Öncü (1997: 57) για την Κωνσταντινούπολη: «Το διεθνοποιημένο επιχειρηματικό κέντρο κοντά στη βόρεια πλευρά του Χρυσού Κέρατος, με τα πολυτελή ξενοδοχεία, τους σύγχρονους πύργους γραφείων και τις πλατιές λεωφόρους, προβλεπόταν να φιλοξενήσει παγκόσμιες λειτουργίες και να υποδεχτεί συνέδρια, επιχειρηματίες και τουρίστες». Αυτή η εξέλιξη είχε ως αποτέλεσμα μία μαζική εσωτερική μετανάστευση προς την Κωνσταντινούπολη. Κάθε χρόνο 500.000 μετανάστες εγκαταλείπουν τις αγροτικές περιοχές για να εγκατασταθούν στην πόλη (Yalcintan and Erbas, 2003). Με βάση την απογραφή του 2000, ο ρυθμός αύξησης του αστεακού πληθυσμού είναι 32,6% και το ποσοστό των αστεακών πληθυσμών στην υπόλοιπη Τουρκία 59,25% (TURSTAT, 2004).

Η μαζική εσωτερική μετανάστευση οδήγησε στην δημιουργία μιας παγκόσμιας πόλης<sup>15</sup>, οργανωμένης από κοινωνικές σχέσεις σε τοπικά και πολυεθνικά πλαίσια. Όπως σημειώνει ο Hannerz, οι παγκόσμιες πόλεις αποτελούνται από τέσσερις κατηγορίες ανθρώπων: επιχειρηματίες του τραπεζικού και οικονομικού τομέα από διά-

φορες χώρες, οι οποίοι παρέχουν νομικές υπηρεσίες, λογιστικές εργασίες, συμβουλευτική σε τεχνικά θέματα, τηλεπικοινωνίες και διεθνείς μεταφορές· ερευνητές και άτομα υψηλού μορφωτικού επιπέδου· πληθυσμούς του τρίτου κόσμου και άτομα που ασχολούνται με την προώθηση της «κουλτούρας και του τουρισμού»· κυρίαρχες τάξεις δηλαδή διακρατικές ελίτ για τις οποίες οι παγκόσμιες πόλεις έχουν διαρθρωθεί έτσι ώστε να εξυπηρετούν τον τρόπο ζωής τους (Hannerz 1996). Στο ίδιο ακριβώς συμπέρασμα καταλήγει και η *Πρωτοβουλία ASG*, όπως μία ακτιβίστρια υπογραμμίζει:

«Οι γέφυρες εξυπηρετούν μόνο ένα από τα δεκαπέντε εκατομμύρια ατόμων που κατοικούν στην Κωνσταντινούπολη. Τα άτομα αυτά ζουν στην ασιατική πλευρά, εργάζονται στο κέντρο της πόλης και μετακινούνται με τα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητά τους».

Ως αποτέλεσμα πολλοί άνθρωποι εκτοπίζονται και οι περιοχές που δεν χρησιμοποιούνται για να στεγάσουν επιχειρήσεις συγκεντρώνουν μη ελκυστικές λειτουργίες της ανάπτυξης ή εγκαταλείπονται (Mayer, 2000).

Η διαδικασία αυτή συνεχίζεται όταν μητροπόλεις όπως η Κωνσταντινούπολη υποβάλλονται σε ιδιωτικοποίηση και εξατομίκευση υπηρεσιών και δραστηριοτήτων που παλαιότερα χρηματοδοτούνταν από το κράτος (Nash, 2005). Στο όνομα της ελεύθερης επιχείρησης, νέο-φιλελεύθεροι πολιτικοί παράγοντες αναθέτουν την χρήση των δημόσιων πόρων στον ιδιωτικό τομέα, προκειμένου να κάνουν τις πόλεις τους περισσότερο ανταγωνιστικές στην παγκόσμια αρένα (Kentor et al n.d.). Κατά συνέπεια, το κράτος φαίνεται ότι παύει να στηρίζει τις δημόσιες υπηρεσίες, που με την σειρά τους ιδιωτικοποιούνται, μία τάση που χαρακτηρίζει την παρούσα κατάσταση της παγκόσμιας πολιτικής οικονομίας. Οι μαρτυρίες των πληροφορητών μας υποδεικνύουν ότι το ίδιο είδος νεοφιλελεύθερης πολιτικής έχει εφαρμοστεί στην Κωνσταντινούπολη. Ένας καθηγητής πανεπιστημίου που συμμετείχε στην εκστρατεία της *ASG* ανέφερε τα εξής:

«Οι δημόσιες μεταφορές στην Κωνσταντινούπολη ήταν καλύτερες παλαιότερα. Οι άνθρωποι συνήθιζαν να μετακινούνται με πλοία που ήταν φθηνότερα, πιο καθαρά και πολύ πιο άνετα. Εάν υπάρχουν καλά μέσα μαζικής μεταφοράς, τότε οι άνθρωποι θα τα χρησιμοποιήσουν και ακόμα δεν καταλαβαίνω γιατί δεν επεκτενώνονται σε αυτό. Θέλω να πω ότι η κατασκευή μιας γέφυρας είναι πολύ πιο ακριβή ενώ εάν χρησιμοποιήσεις την θάλασσα πληρώνεις λιγότερα. Κατασκευ-

άζεις μια αποβάθρα και το μόνο που έχεις να κάνεις είναι να αγοράσεις μερικά πλοία και να τα έχεις να κάνουν δρομολόγια σε πιο τακτική βάση, ανά μισή ώρα ας πούμε. Θα είναι πολύ φθηνότερα και μακροπρόθεσμα πολύ καλύτερα».

Ως παγκόσμιες μητροπόλεις οι παγκόσμιες πόλεις επηρεάζονται από τα κύματα οικονομικής παγκοσμιοποίησης σε πολύ μεγαλύτερο και πιο συστηματικό βαθμό από πόλεις λιγότερο ενσωματωμένες στις παγκόσμιες διεργασίες (Mayer, 2000). Η Κωνσταντινούπολη είναι μέρος αυτών των διεργασιών με διάφορους τρόπους. Συνεχίζοντας με τα σχόλια του προαναφερθέντος πληροφορητή:

«Τα δεξαμενόπλοια που διασχίζουν τον Βόσπορο πετούν τα απορρίμματά τους στην θάλασσα και αυτό που συμβαίνει είναι ότι λόγω των ρευμάτων που έρχονται πολύ γρήγορα, πολλά απορρίμματα ανεβαίνουν στην επιφάνεια. Και επειδή κατασκεύασαν αυτόν τον δρόμο με τους πυλώνες πάνω από τη θάλασσα, τα απορρίμματα μένουν κάτω. Αυτό προκαλεί μία πραγματικά απαίσια... προσβλητική συλλογή απορριμμάτων στα πλάγια. Ο δήμος έχει ένα ειδικό σκάφος για την αποκομιδή των απορριμμάτων που φυσικά γίνεται με μεγάλη δυσκολία γιατί τα απορρίμματα εγκλωβίζονται κάτω από τους πυλώνες. Έγινε ένα ατύχημα με δεξαμενόπλοιο περίπου πριν από τρεις ή τέσσερις μήνες. Ο Süleyman έχει μερικές πολύ καλές διαφάνειες για ότι συνέβη. Χρειάστηκαν δέκα ημέρες για να καθαριστεί το χωριό. Υπήρχε πετρέλαιο που έφτασε στην ακτή του Arnavutköy. Και ξέρεις οι άνθρωποι ψαρεύουν εκεί... Είναι ένα απ' τα αγαπημένα μέρη. Πραγματικά προκάλεσε τεράστια καταστροφή. Και η συχνότητα είναι μεγάλη».

[Ερώτηση: Γιατί επιτρέπεται αυτό;]

«Αυτό που συμβαίνει είναι ότι μερικές φορές τα σκάφη ακινητοποιούνται, ελέγχονται και επιβάλλεται μία ποινή. Υπάρχουν όμως και οι διεθνείς νόμοι. Δεν μπορείς να επιβάλλεις πολύ αυστηρές ποινές».

Συνεπώς, το παγκόσμιο περιβάλλον μέσα στο οποίο εμφανίζονται οι αστεακές συγκρούσεις και τα κινήματα μπορεί να αποτελέσει τη βάση ανάλυσης ανάμεσα στις λειτουργίες και δραστηριότητες των παγκόσμιων πόλεων αφενός και αφετέρου σε θέματα και φορείς των αστεακών κοινωνικών κινήμάτων (Sassen, 2001). Οι αναδυόμενες συγκρούσεις σε αυτές τις πόλεις έχουν παγκόσμιο χαρακτήρα, με την έννοια

ότι οι οικονομικές, πολιτικές και κοινοτικές δυνάμεις που υπάρχουν είναι παγκόσμιες και η περίπτωση της Πρωτοβουλίας ASG είναι ένα παράδειγμα τέτοιας σύγκρουσης.

«Όχι στα συμφέροντα που βρίσκονται πίσω από την γέφυρα<sup>16</sup>»:

### Οι συγκρούσεις μιας Παγκόσμιας Πόλης

Η Κωνσταντινούπολη έχει αλλάξει πολύ στο πέρασμα των αιώνων. Ως πρωτεύουσα της Βυζαντινής και Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, υπήρξε ένας χώρος με μνημειώδη αρχιτεκτονικά έργα – μεγάλα παλάτια, εκκλησίες, τζαμιά, τείχη, γέφυρες και πολλά άλλα. Κατά την διάρκεια του 19ου αιώνα, η επιθυμία των Οθωμανών κυβερνητών να εντάσσουν δυτικά στοιχεία στην αρχιτεκτονική και την διοίκηση άλλαξε την πόλη για μια ακόμα φορά ενώ η δημιουργία του Τουρκικού έθνους-κράτους έδωσε νέο νόημα στο αστιακό τοπίο. Τεράστιες λεωφόροι, καινούργιες γέφυρες και αυτοκινητόδρομοι κατασκευάστηκαν και καθώς η Τουρκία ενσωματώθηκε στον δυτικό καπιταλισμό και πιο πρόσφατα (από τη δεκαετία του '80 και μετά) στον οικονομικό φιλελευθερισμό, εγκαθίδρυσε επίσης μία σχέση αλληλεξάρτησης. Πρωτίστως μέσω της εισαγωγής βοήθειας και τεχνογνωσίας και δευτερευόντως μέσω διεθνών δανείων και εξαγωγών (Karafotakis, 2000). Κάποια από τα έργα με τις γέφυρες χρηματοδοτήθηκαν από πηγές του εξωτερικού, καθώς και το έργο της υποθαλάσσιας σήραγγας. Όπως ισχυρίζεται η Πρωτοβουλία ASG, το έργο της Τρίτης Γέφυρας είναι προϊόν κρυφών συμφερόντων, συμφερόντων που έχουν σχέση με την μεγιστοποίηση των οικονομικών κερδών. Ως ένα βαθμό, η άποψη της κυβέρνησης ενισχύει αυτό τον ισχυρισμό. Στην ερώτησή μας «Γιατί το Υπουργείο Δημόσιων Έργων επιμένει να κατασκευαστεί η γέφυρα στο Arnavutköy», ένα υψηλόβαθμο στέλεχος του Υπουργείου απάντησε:

«Πρώτα απ' όλα πρέπει να προστατεύσουμε το περιβάλλον μας. Η κατασκευή μιας γέφυρας στην βόρεια πλευρά του Βοσπόρου, όπου είναι συγκεντρωμένα όλα τα αποθέματα νερού της Κωνσταντινούπολης θα ήταν μία εγκληματική ενέργεια. Ως εκ τούτου η εναλλακτική αυτή λύση έχει απορριφθεί. Η δεύτερη επιλογή μας είναι το Arnavutköy, διότι η απόσταση ανάμεσα στις δύο πλευρές της πόλης (Ασιατική και Ευρωπαϊκή) είναι μικρή και το κόστος κατασκευής θα είναι χαμηλότερο

σε σύγκριση με άλλα μέρη όπου το στενό έχει μεγαλύτερο πλάτος».

Για την Πρωτοβουλία ASG όμως ο λόγος είναι άλλος:

«Υπάρχει ομάδα πίεσης πίσω από την γέφυρα. Αυτοκινητοβιομηχανίες κυρίως. Την αποκαλούμε ‘μαύρο λόμπι’. Το λόμπι της σήραγγας το αποκαλούμε ‘λευκό λόμπι’».

Το σχόλιο αυτό υποδεικνύει ότι οι ακτιβιστές της Πρωτοβουλίας ASG παραδέχονται την ύπαρξη οικονομικών συμφερόντων πίσω από κάθε έργο, ακόμα και πίσω από το έργο που υποστηρίζουν. Ένα από τα κύρια σημεία που τόνισε ο εκπρόσωπος τύπου της Πρωτοβουλίας σε μία από τις συνομιλίες μας ήταν το εξής:

«Εάν θες να μελετήσεις την διαμαρτυρία μας θα πρέπει να κοιτάξεις πίσω. Δεν αντιδρούμε απλά στη γέφυρα. Αντιδρούμε σε μία σειρά πολιτικών που εφαρμόστηκαν σε αυτή την χώρα, στην πόλη μας [Κωνσταντινούπολη]. Οι πολιτικές αυτές μπήκαν σε εφαρμογή πριν από πενήντα χρόνια, όταν η Τουρκία αποφάσισε να δεχτεί οικονομική βοήθεια από τις ΗΠΑ, ξέρεις, το Σχέδιο Μάρσαλ.»

Για την Πρωτοβουλία οι γέφυρες του Βοσπόρου και η Τρίτη Γέφυρα δεν ήταν απλά ανεπιθύμητα αναπτυξιακά έργα. Αποτελούν σύμβολα της τουρκικής υποταγής στους ξένους χορηγούς και το μεγάλο κεφάλαιο. Όπως υποστηρίζει μία κάτοικος του Aρναντκδϋ που συμμετέχει στην Πρωτοβουλία ASG:

«Κάποια στιγμή όσοι κυβερνούν αυτή την χώρα θα πρέπει να καταλάβουν ότι οι άνθρωποι, όλοι οι Τούρκοι πολίτες πρέπει να ακουστούν και ότι η άποψή τους θα πρέπει να υπολογίζεται στην λήψη αποφάσεων».

Δυστυχώς για την Πρωτοβουλία, η Κωνσταντινούπολη φαίνεται να έχει ενσωματωθεί σε μεγάλο βαθμό στην παγκόσμια πολιτική οικονομία και σε διαδικασίες που υπερβαίνουν τα εθνικά πλαίσια και σχετίζονται με οικονομικές δυνάμεις που έχουν άγνοια για τις ανησυχίες και τις ανάγκες των απλών πολιτών. Όπως προαναφέρθηκε, από τον 19ο αιώνα η Κωνσταντινούπολη άρχισε να δέχεται ξένες επενδύσεις, οι οποίες ρυθμιζόνταν από πολιτικές αποφάσεις. Μετά το δεύτερο μισό του 20ου αιώνα η εισροή ξένου κεφαλαίου πήρε την μορφή βοήθειας μέσω του Σχεδίου Μάρσαλ που αξιοποιήθηκε κάτω από την επίβλεψη των χορηγών. Στην πραγματικότητα το Υπουργείο Κρατικών Αυτοκινητοδρόμων – ένας από τους κύριους συντελεστές της σύγκρουσης για την Τρίτη Γέφυρα, καθώς και της κατασκευής των άλλων δύο γεφυρών – ιδρύθηκε υπό την καθοδήγηση Αμερικανών εμπειρογνομόνων. Ένας από τους

σκοπούς του ήταν να βεβαιωθεί ότι τα εισερχόμενα κεφάλαια για την κατασκευή του δικτύου λεωφόρων και περιφερειακών αυτοκινητοδρόμων της Κωνσταντινούπολης θα κατανέμονταν με υπευθυνότητα απέναντι στους χορηγούς.

Ένα ακόμα γεγονός που υποδηλώνει τον πολυεθνικό χαρακτήρα των διαδικασιών που λαμβάνουν χώρα στην Κωνσταντινούπολη είναι ότι ο Βόσπορος ως ένας από τους σημαντικότερους πόρους της πόλης – αποτελεί την μοναδική ναυτική χερσαία σύνδεση της Μαύρης Θάλασσας με την Μεσόγειο που επιτρέπει στην Κωνσταντινούπολη να αναδειχτεί σε σημαντικό παράγοντα του διεθνούς εμπορίου ανάμεσα στις δύο περιοχές. Μεγαλύτερη προτεραιότητα δίνεται στον διεθνή ρόλο του Στενού παρά στην εγχώρια χρήση του. Ο αριθμός των οχηματαγωγών που διασχίζουν το Στενό έχει μειωθεί και τώρα πολλοί κάτοικοι χρησιμοποιούν τα ιδιωτικά τους αυτοκίνητα ή τα δημόσια λεωφορεία για να διασχίσουν τις γέφυρες, με αποτέλεσμα να δημιουργείται σημαντική κυκλοφοριακή συμφόρηση τις ώρες αιχμής. Ένας ενεργός ακτιβιστής της Πρωτοβουλίας ισχυρίστηκε ότι:

«Όλες οι κυβερνήσεις προσπάθησαν να αλλάξουν την πόλη με βάση τις ανάγκες που δημιουργεί η χρήση αυτοκινήτων ενώ θα έπρεπε να είχε γίνει το αντίθετο [...] Ένα λόμπι αυτοκινητοβιομηχανιών υπαγορεύει τις πολιτικές αποφάσεις, το οποίο δεν αφορά μόνο την Κωνσταντινούπολη ή την Τουρκία. Η προσπάθεια για αύξηση του ορίου ταχύτητας, για παράδειγμα, συνδέεται με την προσπάθεια για αύξηση της ανταγωνιστικότητας των αυτοκινήτων σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς. Η αγορά αυτοκινήτων στην Ευρώπη μειώνεται και αυτό προβληματίζει τις αυτοκινητοβιομηχανίες».

Όπως υποστηρίζει ο Paul Durrenberger (2003: 276): «Τα κράτη εξυπηρετώντας τα συμφέροντα των επιχειρήσεων δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν τα συμφέροντα των πολιτών τους, προστατεύοντας το περιβάλλον τους και εξασφαλίζοντας την οικονομική τους ευημερία. Στα δημοκρατικά εκείνα κράτη, στα οποία οι πολίτες εκλέγουν τις κυβερνήσεις τους, αυτό προκαλεί εντάσεις. Υπάρχει ένταση ανάμεσα στα συμφέροντα των επιχειρήσεων και τα συμφέροντα του πληθυσμού. Αυτό βλέπουμε να συμβαίνει στην διαδικασία παγκοσμιοποίησης, καθώς πλήθος κόσμου συγκεντρώνεται απ' όλα τα μέρη του πλανήτη για να διαμαρτυρηθεί, κάθε φορά που εκπρόσωποι διεθνών οργανισμών συναντιούνται προκειμένου να συζητήσουν πολιτικές διεθνούς εμπορίου. Εάν θέλουμε να κατανοήσουμε αυτά τα κινήματα και τις εκδηλώσεις τους



από την απλή διαμαρτυρία μέχρι τις επιθέσεις αυτοκτονίας, θα πρέπει πρώτα να κατανοήσουμε το σύστημα που τα πολλαπλασιάζει»<sup>17</sup>.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η σύγχρονη Κωνσταντινούπολη είναι μία παγκόσμια πόλη που συνδυάζει επιχειρηματικές συνοικίες με ουρανοξύστες, παλιά τζαμιά και εκκλησίες, παλάτια-μουσεία, πολυκατοικίες, gecekondus, μικρούς δρόμους και μεγάλες λεωφόρους, γέφυρες και περιφερειακούς αυτοκινητοδρόμους (çenreyolu) που διασχίζονται από εκατομμύρια αυτοκίνητα, μία μικρή γραμμή τραμ και μετρό. Φαίνεται ότι από το 1923 οι διοικητές της πόλης ήταν αποφασισμένοι να την εκσυγχρονίσουν με οποιοδήποτε τίμημα, καταστρέφοντας παλιές γειτονιές ή χτίζοντας πάνω από αυτές<sup>18</sup> και μετατρέποντας την Κωνσταντινούπολη σε οικονομικό κέντρο. Επιπλέον φαίνεται ότι αυτή η τεχνοκρατική νοοτροπία επιβιώνει μέχρι σήμερα. Ως αποτέλεσμα αυτής της νοοτροπίας, πολλές από τις σύγχρονες κατασκευές θεωρούνται πλέον ορόσημα της πόλης. Οι γέφυρες του Βοσπόρου είναι δύο από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα. Πολλές καρτ ποστάλ της Κωνσταντινούπολης απεικονίζουν τις δύο γέφυρες με πολύ γραφικό τρόπο, υποδηλώνοντας ότι είναι ένα από τα γοητευτικά σημεία της πόλης. Η διεθνής τουριστική καμπάνια για την Κωνσταντινούπολη το καλοκαίρι του 2007, που χρηματοδοτήθηκε από το Υπουργείο Τουρισμού της Τουρκίας, βασίστηκε σχεδόν αποκλειστικά στις γέφυρες του Βοσπόρου, τις οποίες παρουσιάζει είτε ως σύγχρονα επιτεύγματα της πόλης, είτε ως οργανικά εξελιγμένα ανάπτυξη της πόλης. Όπως μας είπε ένας υψηλόβαθμος αξιωματούχος του Τμήματος Αυτοκινητοδρόμων της Τουρκίας:

«Οι γέφυρες είναι απαραίτητες και γι αυτό κατασκευάστηκαν. Η Κωνσταντινούπολη χρειάζεται περισσότερους δρόμους, έτσι ώστε οι άνθρωποι να έχουν εύκολη πρόσβαση στην εργασία τους. Εάν 15 σπίτια στο Aghavutköy πρέπει να κατεδαφιστούν προς όφελος εκατομμυρίων ανθρώπων που θέλουν να πάνε στην δουλειά τους γρηγορότερα, ας γίνει έτσι!»

Μία παρόμοια δήλωση αλλά σε πιο έντονο τόνο είχε γίνει από τον επικεφαλής του Τμήματος Κρατικών Αυτοκινητοδρόμων το 2001 κατά την διάρκεια συνέντευξης στην Εφημερίδα Milliyet: «Θα κατασκευάσουμε την Τρίτη Γέφυρα ότι και να γίνει!» (3. Köprü yapacağız!).

Εντούτοις οι πολιτικές που επέφεραν αυτές τις αλλαγές στο παρελθόν και οι πολιτικές με τον παγκόσμιο προσανατολισμό του παρόντος δεν έχουν μόνο επιτεύγματα να παρουσιάσουν. Η μετατροπή της Κωνσταντινούπολης σε οικονομικό κέντρο έχει προσελκύσει εσωτερικούς και ξένους μετανάστες που χρειάζονται ένα μέρος να μείνουν και το γεγονός ότι το Τουρκικό κράτος πρόνοιας δεν παρέχει στέγαση σε αυτές τις κατηγορίες πολιτών έχει οδηγήσει στην δημιουργία ακατάλληλα κατασκευασμένων, αντιαισθητικών πολυκατοικιών και *gecekondu*s. Η κατασκευή μεγάλων λεωφόρων και των γεφυρών του Βοσπόρου χωρίς παράλληλη βελτίωση των δημόσιων μεταφορών έχει ως συνέπειες την κυκλοφοριακή συμφόρηση, την ατμοσφαιρική ρύπανση και τον απεντοπισμό πληθυσμών.

Ακολουθώντας το νήμα αυτών των σκέψεων, η παρούσα δουλειά εξετάζει την Πρωτοβουλία ASG ως κομμάτι αυτού που ο Falk (1993: 39) ονόμασε «παγκοσμιοποίηση από τα κάτω», δηλαδή διεθνικές κοινωνικές δυνάμεις που κινητοποιούνται από περιβαλλοντικές ανησυχίες, ανθρώπινα δικαιώματα, εχθρότητα προς την πατριαρχία και από το όραμα μιας ανθρώπινης κοινότητας που θα βασίζεται στην ενότητα των διαφορετικών πολιτισμών, ζητώντας να θέσει τέλος στην φτώχεια, την καταπίεση, τον εξευτελισμό και την συλλογική βία. Όλα αυτά τα στοιχεία οδηγούν στην ανάγκη να εξετάσουμε την Πρωτοβουλία ASG ως κινητοποίηση, όπως όλες οι κινητοποιήσεις που αποτελούν εγγενή κομμάτια των παγκόσμιων πόλεων και ως αποτέλεσμα πολιτικών επιλογών που επηρεάζουν την Τουρκία γενικά και την Κωνσταντινούπολη ειδικότερα. Οι ακτιβιστές της Πρωτοβουλίας ισχυρίζονται ότι τέτοιες επιλογές θα πρέπει να είναι προϊόν μιας δημοκρατικής διακυβέρνησης, μία άποψη που εκφράστηκε από δύο από αυτούς ως εξής:

«Η τελική νίκη της Πρωτοβουλίας ASG θα έλθει όταν η κυβέρνηση θα αποφασίσει να επιτρέψει στους κατοίκους της Κωνσταντινούπολης να πάρουν αυτοί απόφαση για την κατασκευή ή όχι της Τρίτης Γέφυρας» (Danışman and Üstün 2011: 193).

## ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Η συνοικία στην οποία πραγματοποιήθηκε η έρευνα πεδίου είναι το Arnavutköy. Παρά το γεγονός ότι στην ανθρωπολογία δεν συνηθίζεται να χρησιμοποιεί κανείς την πραγματική ονομασία της περιοχής όπου γίνεται η έρευνα, η περίπτωση της Τρίτης Γέφυρας του Βοσπόρου (Boğaziçi 3. Köprü) και η

λαϊκή αντίσταση (sivil direniş) των κατοίκων του Arnavutköy πήρε τόσο μεγάλη δημοσιότητα εντός αλλά και εκτός Τουρκίας που η διατήρηση της ανωνυμίας της περιοχής είναι μάταιη.

2. Σύμφωνα με τον Habermas, σε έναν αδιαμφισβήτητα παγκοσμιοποιημένο κόσμο – οικονομικά και κατά συνέπεια πολιτιστικά – υπάρχει μία αυξανόμενη συνειδητοποίηση της καπιταλιστικής διείσδυσης σε τομείς της ζωής που παραδοσιακά προστατεύονταν από αυτήν και αποσυνδέονταν από τις αξίες της καπιταλιστικής κοινωνίας (στο Ψημίτης, 2006).

3. Σύμφωνα με την Sassen όσο πιο παγκοσμιοποιημένη είναι η οικονομία, τόσο αυξάνεται η συσσώρευση βασικών λειτουργιών σε σχετικά ελάχιστα πεδία, που ονομάζει παγκόσμιες πόλεις (2001: 5). Μία τέτοια πόλη περιγράφεται ως μέρος όπου γίνονται διάφορα είδη εργασιών, που έχουν ως αποτέλεσμα τον έλεγχο τεράστιων πόρων. Αυτές οι εργασίες αφορούν βιομηχανίες παροχής οικονομικών και εξειδικευμένων υπηρεσιών που μετασχηματίζουν την κοινωνική και οικονομική τάξη των πόλεων μέσω της συγκέντρωσης. Αυτό με τη σειρά του οδηγεί στην ανάγκη εταιρικών συναλλαγών για την παράλληλη συμμετοχή πολλών εξειδικευμένων εταιριών παροχής νομικών, λογιστικών, οικονομικών, διοικητικών, συμβουλευτικών, σχετικών με δημόσιες σχέσεις και άλλων υπηρεσιών (ο.π.).

4. Ο όρος ανθρωπολογία οίκου αναφέρεται «στη μελέτη του οικείου «πολιτισμού» του ανθρωπολόγου, τη μελέτη δηλαδή κοινωνικών και πολιτισμικών ομάδων που ζουν στο ίδιο στενό ή ευρύτερο πολιτισμικό πλαίσιο με αυτό το οποίο ζει και εργάζεται ο εθνογράφος (όπως για παράδειγμα, εθνοτικές, ομάδες, εθνικά κράτη ή γεωγραφικές περιοχές)» (Γκέφου-Μαδιανού, 1998:365-366).

5. Πρακτική που βρίσκεται στην καρδιά της πολυτοπικής εθνογραφίας.

6. Οι Νεότουρκοι ήταν ένα κίνημα φοιτητών από στρατιωτικές κυρίως σχολές οι οποίοι τάσσονταν υπέρ της συνταγματικής μεταρρύθμισης το διάστημα μοναρχίας του Σουλτάνου Abdul Hamid II. Η Επανάσταση των Νεότουρκων, η οποία οδήγησε τελικά σε πραξικόπημα το 1913, αποτέλεσε τη βάση για την επανάσταση του Ατατούρκ, η οποία ακολούθως είχε ως αποτέλεσμα την ίδρυση του Τουρκικού Έθνους.

7. Οι βασικές Συμμαχικές Δυνάμεις ήταν η Γαλλία, η Ρωσική Αυτοκρατορία, η Βρετανική Αυτοκρατορία και η Ιταλία. Η συμμαχία τους συμφωνήθηκε κατά την διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου και ορισμένες φορές αποκαλούνται επίσης Δυνάμεις της Αντάντ. Αργότερα πολλές ακόμα χώρες προσχώρησαν στις Συμμαχικές Δυνάμεις.

8. Οι Γκρίζοι Λύκοι (στα Τουρκικά Bozkurtlar) είναι η οργάνωση νεολαίας του Κόμματος του Τουρκικού Εθνικιστικού Κινήματος

9. Για τον Ατατούρκ η Άγκυρα θα αντιπροσώπευε τη Νέα Τουρκία και επέλεξε ο ίδιος τον γερμανό πολεοδόμο Herman Jansen για να σχεδιάσει τη νέα πρωτεύουσα το 1928. Σκοπός του ήταν να δημι-

ουργήσει μία πόλη που θα μπορούσε να εξυπηρετήσει εκατομμύρια ανθρώπους αφού όλα τα διοικητικά κέντρα, ένας μεγάλος αριθμός εκπαιδευτικών δομών και κυβερνητικών οργάνωσης θα είχαν την έδρα τους στην Άγκυρα (Mango, 2004).

10. Ο διάδοχος του Ατατούρκ, Ισμέτ Ινονού, αποφάσισε να διατηρήσει την ουδετερότητα της Τουρκίας σε περίπτωση πολέμου, εκτός εάν τα ζωτικά συμφέροντα της χώρας απειλούνταν άμεσα. Η Τουρκία υπέγραψε μία συνθήκη αμοιβαίας βοήθειας με την Βρετανία και τη Γαλλία το 1939 και μία συνθήκη εδαφικής ακεραιότητας με τη Ναζιστική Γερμανία το 1941. Παρά τα εντονότερα φιλοναζιστικά αισθήματα λόγω των επιτυχιών των Δυνάμεων του Άξονα, η Τουρκία δεν επέτρεψε την διέλευση στρατευμάτων, πλοίων ή αεροσκαφών του Άξονα μέσα από ή πάνω από την Τουρκία και τα ύδατά της. Τέλος, το 1944 η Τουρκία διέκοψε τις διπλωματικές σχέσεις με την κυβέρνηση του Αδόλφου Χίτλερ και τον Φεβρουάριο του 1945 κήρυξε τον πόλεμο στην Γερμανία, μία αναγκαία προϋπόθεση για την συμμετοχή της στο Συνέδριο για την Διεθνή Οργάνωση που πραγματοποιήθηκε στο Σαν Φρανσίσκο τον Απρίλιο του 1945, από το οποίο αναδύθηκε ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών. Η Τουρκία έγινε έτσι ένα από τα πενήντα ένα πρώτα μέλη της παγκόσμιας αυτής οργάνωσης (<http://history.sandiego.edu/gen/ww2Timeline/turkey.html>).

11. Βλέπε επίσης Moore 1996

12. Ο Wallerstein περιγράφει το παγκόσμιο σύστημα ως αποτέλεσμα του ευρωπαϊκού καπιταλισμού που ξεκίνησε τον 15ο αιώνα και συνεχίστηκε για αιώνες για να φτάσει στην σημερινή του μορφή, τον παγκόσμιο καπιταλισμό. Η καθαρότερη μορφή του παρατηρείται στις πόλεις εκείνες που υπάρχουν μεγάλες συγκεντρώσεις κεφαλαίου και ασκούν έλεγχο σε ολόκληρο τον πλανήτη.

13. Νωρίτερα το έργο του Friederich Engels (1892) αναφορικά με τον αντίκτυπο του καπιταλισμού στο Manchester είχε μεγάλη επιρροή σε εκείνες τις αναλύσεις που επικεντρώνονταν στα στεγαστικά κινήματα (Du Bois 1899) των μεγάλων βιομηχανικών πόλεων.

14. Σύμφωνα με το Δίκτυο και την Ομάδα Μελέτης της Παγκοσμιοποίησης και των Παγκόσμιων Πόλεων του Πανεπιστημίου Loughborough, η Κωνσταντινούπολη κατατάσσεται στις μικρές παγκόσμιες πόλεις του πλανήτη, με βάση κριτήρια όπως η λειτουργία γραφείων συγκεκριμένων πολυεθνικών εταιριών που παρέχουν οικονομικές και συμβουλευτικές υπηρεσίες.

15. Με τον όρο «παγκόσμια πόλη» αναφέρομαι σε πόλεις βαθιά ενσωματωμένες στα παγκόσμια κυκλώματα του κεφαλαίου, που λειτουργούν ως κέντρα ελέγχου της παγκόσμιας οικονομίας (Friedman and Wolff, 1982) και που έχουν σχηματιστεί από τη διακρατικότητα και τις νέες τεχνολογίες (Hamel et al., 2000: 7).

16. Από πλακάτ της Πρωτοβουλίας ASG

17. Ο Lenin (1917) και η Luxembourg (2003) επίσης έγραψαν ότι αντιπροσωπεύοντας τα συμφέροντα της καπιταλιστικής κοινωνίας, το κράτος θέτει ανυπέρβλητα εμπόδια στον κοινωνικό μετασχηματισμό.

18. Βλέπε Bartu 1999

## BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Appadurai, A. (1996) *Modernity At Large: Cultural Dimensions of Globalization*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Appadurai, A. (2004) *Atatürk: The Biography of the Founder of Modern Turkey*. The Overlook Press.
- Beşpınar-Ekici, U. F. & Gökalp, D. (2006) Power Brokers, Local Beneficiaries and Empowering the Powerless: A Critical Assessment of the NGOs, Civil Society and Democracy in Turkey. Paper presented in the *Graduate Student Conference*. Institute for International and Regional Studies, Princeton University, 7-8 April 2006.
- Bliss, S. (n.d.). *Mega Cities: Istanbul – Asian and European City*. Macquarie University.
- Castells, M. (1983) *The City and the Grassroots: A Cross-cultural Theory of Urban Social Movements*. Berkeley: University of California Press.
- Cunningham, H. (1999) The Ethnography of Transnational Social Activism: Understanding the Global as Local Practice. *American Ethnologist*, 26(3), 583-604.
- Γκέφου-Μαδιανού, Δ. (1998) Εισαγωγή: Από την ολιστική προσέγγιση στις μερικές αλήθειες. Στο Γκέφου-Μαδιανού Δ. (επιμ.) *Ανθρωπολογική θεωρία και εθνογραφία*. Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.
- Danışman, G. & Üstün, İ. (2011) Contentious Politics at a Bosphorus Neighbourhood: Perspectives on Conflict and Solidarity during the 20th Century. In: Kousis, M., Selwyn, T. and Clark, D. (eds.) *Contested Mediterranean Spaces: Ethnographic Essays in Honour of Charles Tilly*. London: Berghahn Books.
- Durrenberger, E.P. (2003) Global Processes, Local Systems. *Urban Anthropology*, 32(3-4), 253-279.

- Edelman, M. (2001) Social Movements: Changing Paradigms and Forms of Politics. *Annual Review of Anthropology*, 30, 285-317.
- Falk, R. (1993) The making of global citizenship. In: Childs JB., Brecher J. and Cutler J. (eds.) *Global Visions: Beyond the New World Order*. Boston: South End.
- Featherstone, M. (1990) *Global Culture: Nationalism, Globalisation and Modernity*. London: Sage.
- Hamel, P., Lustiger-Thaler, H. & Mayer, M. (2000). Introduction: urban social movements – local thematics, global spaces. In: Hamel P, Lustiger-Thaler H. and Mayer M. (eds.) *Urban Movements in a Globalizing World*. Routledge.
- Hannerz, U. (1983) *Exploring the City: Inquiries Toward and Urban Anthropology*. Columbia: University Press.
- Ho Kwok-Leung, D. (2000). *Polite Politics: A sociological analysis of an urban protest in Hong Kong*. Ashgate.
- Ignatow, G. (2007) *Transnational Identity Politics and the Environment*. Lexington Books.
- Kandiyoti, D. (2002) Introduction. In Kandiyoti, D and A Saktanber (eds.) *Fragments of Culture: The Everyday of Modern Turkey*. London and New York: I.B. Tauris & Co Publishers.
- Καραφωτάκης, Ε. (2000) *Η διαμόρφωση της σύγχρονης τουρκικής οικονομίας*. Αθήνα: Κέντρο Πολιτικής Έρευνας και Επικοινωνίας.
- Kemper, M. (1991) Trends in urban anthropology research: an analysis of the journal *Urban Anthropology*, 1972-91. *Urban Anthropology and Studies of Cultural Systems and World Economic Development*, 20, 373-84.
- Kentor, J., Smith, D. & Timberlake, M. (n.d.). *The World-System's City System: A Research Agenda*. University of Utah and University of Irvine.
- Keyder, Ç. (1999) A Tale of Two Neighbourhoods. In: Keyder, Ç (ed.). *Istanbul between the Global and the Local*. Rowman & Littlefield Publishers Inc.
- Kutsche, P. (1989) World System Theory As An Integrator Of The Social Science Curriculum. *Urban Anthropology*, 18, 1.
- Lewellen, T. C. (2003) *Political Anthropology: An Introduction*. Praeger Publisers.
- Mango, A. (2002) *The Turks Today*. New York: The Overlook Press.
- Marcus, G. (1995) *Ethnography In/Of the World System: The Emergence of Multi-*

- Sited Ethnography. *Annual Review of Anthropology*, 24, 95-117.
- Masashiro, Y., Toshimitsu, M. & Mitsubiro K. (n.d.). Repair of the “Golden Horn Bridge” in Turkey. *IHI Engineering Review*.
- Mayer, M. (2000) The fragmentation of social movements and social justice: beyond the traditional forms of localism. In: Hamel, P., Lustiger-Thaler, H. & Mayer, M. (eds.) *Urban Movements in a Globalizing World*. Routledge.
- Moore, D. (1996) Marxism, Culture, and Political Ecology: Environmental Struggles in Zimbabwe’s Eastern Highlands. In: Peet, R. & Watts, M. (eds.) *Liberation Ecologies: Environment, development, social movements*. Routledge.
- Nash, J. (2005) Introduction: Social Movements and Global Processes. In: Nash, J. (ed.). *Social Movements: An Anthropological Reader*. Blackwell Publishing.
- Navaro – Yashin, Y. (2002) *Faces of the State: Secularism and Public Life in Turkey*. Princeton and Oxford: Princeton University Press.
- Öncü, A. (1997) The myth of the ‘ideal home’ travels across cultural borders to Istanbul. In Öncü, A. & Weyland, P. (eds.) *Space, Culture and Power: New Identities in Globalising Cities*. London and New Jersey: Zed Books.
- Özdemir, İ. (2003) The Development of Environmental Consciousness in Modern Turkey. In Foltz, R. (ed.). *Environmentalism in the Muslim World*. Boston: MIT Press.
- Rollwagen, J.R. (1975) The City as Context: A Symposium. *Urban Anthropology*, 4(1), 001-025.
- Sanjek, R. (2004) Urban Anthropology. In Barnard, A. and Spencer, J. (eds.) *Encyclopedia of Social and Cultural Anthropology*. London: Routledge.
- Sassen, S. (2001) *The Global City*. Princeton: Princeton University Press.
- Şimşek S. (2004) New Social Movements in Turkey Since 1980. *Turkish Studies*, 5(2), 111-139.
- Stirling, P. (1993) Introduction: Growth and Changes. Speed, Scale, Complexity. In: Stirling, P. (ed.). *Culture and Economy: Changes in Turkish Villages*. The Eothen Press.
- Stirling, P. (1996). *Transnational Connections: Culture, people, places*. London: Routledge.
- TURSTAT (2004) Turkish Statistical Institute.



- Wallerstein, I. (1974) *The Modern World System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World Economy in the Sixteenth Century*. New York: Academic Press.
- White, J.B. (2002) The Islamist Paradox. In Kandiyoti, D. & Sanktaber, A. (eds.) *Fragments of Culture: The Everyday of Modern Turkey*. New Brunswick, NJ: Rutgers University Press.
- Yalçın, A. (2002) American Impact on Turkish Social Life (1945-1965). *Journal of American Studies of Turkey*, 15, 41-54.
- Yalcintan, M.C. & Erbas, A.E. (2003) Impacts of ‘Gecekondu’ on the Electoral Geography of Istanbul. *International Labor and Working-Class History*, 64, 91-111.
- Ψημίτης, Μ. (2006) *Εισαγωγή στα σύγχρονα κοινωνικά κινήματα*. Αθήνα: Ατραπός.

## Websites:

<http://adayinlife.typepad.com>  
<http://en.wikipedia.org>  
<http://loc.gov.exhibits/marshall>  
<http://www.marmaray.com>