

İpucu: Bataklık

Geçmişin İpuçları

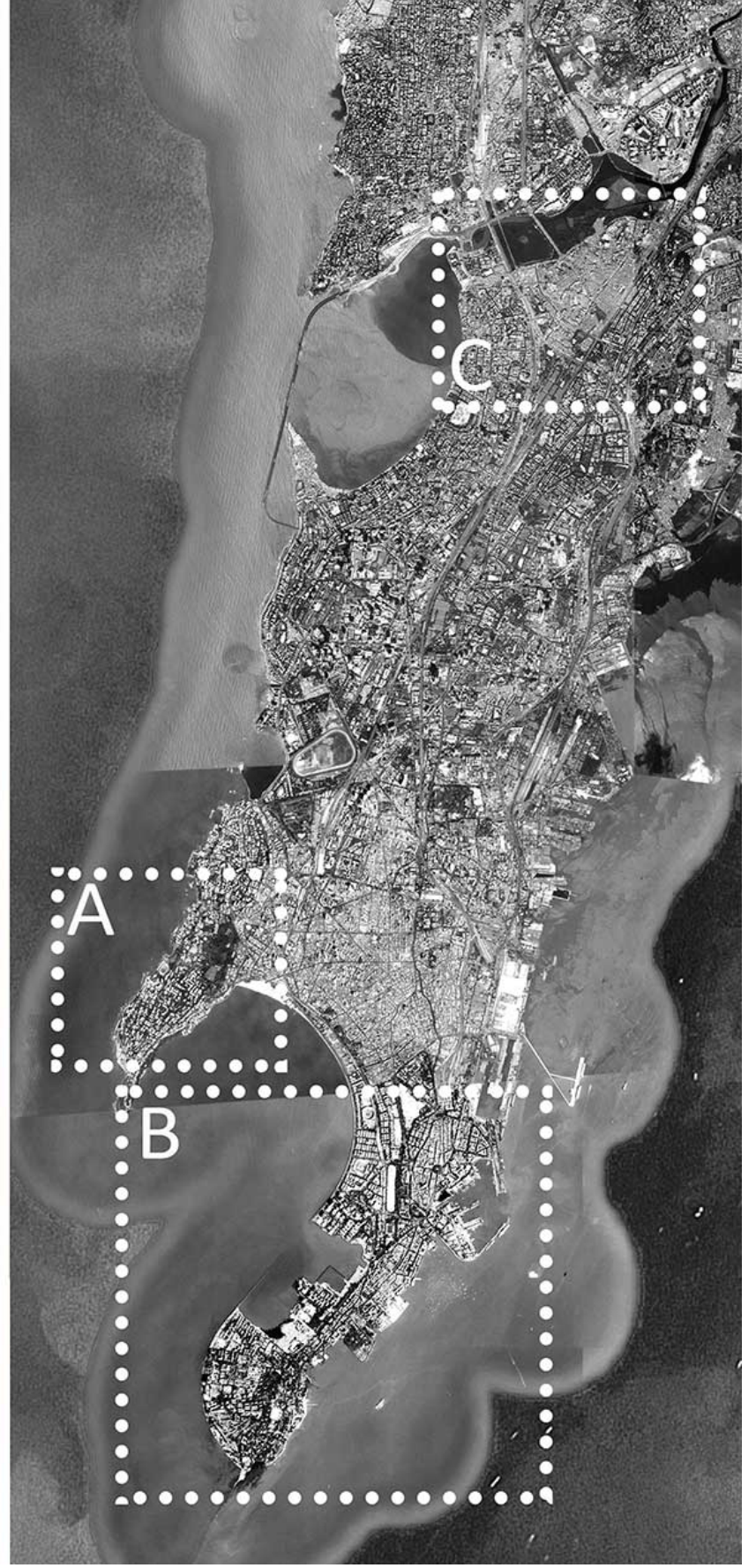
İpucu: Bataklık



Harita verisi: Google, SIO, NOAA, US Navy, NGA, GEBCO

Büyükçe bir adanın ucunda, denize doğru yarımada olarak uzayan bir şehir. Şehrin doğal bir liman olduğunu tahmin edebiliriz, özellikle doğu tarafında yarımada ile anakara arasında kalan korunaklı körfez üzerinde bu uzaklıktan bile liman yapıları seçilebiliyor. Yarımadanın büyük kısmı, özellikle güneye gidildikçe, neredeyse tamamen yapılarla kaplı. Çok yoğun bir yerleşim dokusuna sahip bir şehir burası. Şehrin adayı anakaradan ayıran doğal kanalı da aşırp kuzey ve doğuda yayılmaya devam ettiğini de görüyoruz. Şehrin, yoğundan da yoğun olan en güney uçtan başlayarak zamanla kuzeye doğru yayıldığını da tahmin etmek mümkün. Tarihi merkez büyük ihtimalle en güney uçta bir yerde yer alıyor olmalı. Şehrin boyutuna dair bir fikir vermesi için, yarımadanın en güneyden en kuzeye yaklaşık 45 kilometre olduğunu belirtebilirim: Sarayburnu'ndan Rumelifeneri'ne gidişgeliş kadar bir mesafe. Adanın ortalama genişliği ise 12 kilometre kadar, yaklaşık olarak İstanbul kara surlarının uzunluğunun iki katı.

Yarımadanın güneye doğru daralmasının ve anakara bağlantısının sadece birkaç köprü ile gerçekleşebilmesinin, şehrin ulaşım sistemlerinde darboğazlara yol açtığını da tahmin edebiliriz. Burası muhtemelen kuzey-güney aksında büyümüş olan ve dolayısıyla bütün ulaşım sisteminin omurgası da coğrafyasından dolayı kuzey-güney aksına mahkûm lineer bir şehir. Şehrin merkezine uzak, yarımadadan anakaraya sıçramış olan yerleşimlerde kimler yaşıyor olabilir? Burası bir Kuzey Amerika şehri ise, bu yerleşimlerin varlıklı banliyöler olduğunu varsaymalıyız. Ancak, Kuzey Amerika şehirlerinin tipik birçok ögesi burada yok, özellikle şehir merkezine kadar giren otobanlar göremiyoruz. Şehrimiz ya eski dünyada ya da yeni dünyanın şehirlerin eskilerini örnek alarak geliştiği bir bölgesinde. Eğer bu şehir eski dünyada yer alıyorsa, muhtemelen merkeze uzak bu bölgeler en yoksul kesimlerin yaşadığı yerler olmalı. Böylesi bir durumda, dev şehrimizde ulaşımın şehirlilerin büyük çoğunluğu için bir kâbus olduğunu tahmin etmek zor değil.



Harita verisi: Google, SIO, NOAA, US Navy, NGA, GEBCO

Yarımadanın ucuna doğru yaklaştığımızda, şehrin yoğunluğu biraz daha belirgin hâle geliyor, birkaç spor sahası olduğu anlaşılan yapı dışında neredeyse hiç açık alan yok. Şehrin bütününe hâkim bir düzen de göremiyoruz, zaman içinde parça parça gelişmiş bir şehir olmalı burası. Kuzey-güney yönünde şehri ve şehirlileri taşıyan ulaşım hatları çok belirgin. Bu ulaşım hatlarının bazılarının otomobil, bazılarının da trenyolları olduğunu kıvrımların yumuşaklığından ya da sertliğinden anlamak mümkün. Trenler dönüşleri uzun mesafede yapabildikleri için tren hatları çok yumuşak şekilde kıvrılarak ilerliyor, otomobil yolları ise istedikleri her

açıda istedikleri yöne hareket edebiliyor. Bu mesafede, şehrin tüm doğu sahilinin liman tesisleri ile dolu olduğunu da görüyoruz. Şehrin bütününe egemen olan bir düzen yok, zaman içinde gelişen birçok şehirde görebildiğimiz organik şehir dokusu şehrin tamamına hâkim. Biraz daha dikkatli baktığımızda, şehrin geçmişine ve bugününe ışık tutacak birbirine eklenmiş farklı karakteristik parçalardan oluştuğunu fark edebiliriz. Aslında birbirinden çok farklı zamanlarda ve şehrin çok farklı kullanıcıları için gelişen ve geliştirilen şehir dokuları bunlar. Bu çok önemli bir ipucu, şehrin birbirinden çok çok farklı kullanıcıları var ve bunlar yan yana, iç içe yaşıyorlar. Sırayla A, B ve C bölgelerine göz atalım.



Harita verisi: Google, DigitalGlobe

A bölgesinde batıda yer alan, şehrin neredeyse biricik yeşil alanlarını içeren yerleşimi görüyoruz. Burasının bir tepe olduğunu yolların ve yapıların dizilişinden anlamak mümkün. Yeşil bir tepenin içinde yer alan tekil, aralarında bahçeler ve parklar olan bir yerleşim düzeni bu. Yerleşim düzeni, blokların tekrarı, teras çatılar modern döneme işaret ediyor. Burası, belli ki şehrin varlıklı kesimlerinin yaşadığı bir mahalle. Hem alçak hem de yüksek katlı yapıların aynı alanda birlikte bulunmaları, şehrin yapılaşmasını kontrol eden, uzun soluklu sistemlerin, kuralların bulunmadığının bir işareti. Çok yakından tanıdığımız bu düzensiz düzen,

parası olanın imar koşullarını belirleyebildiği, şehrin yapılaşmasında kamunun pek de söz sahibi olmadığı bir sosyo-ekonomik organizasyona işaret ediyor. Bu da önemli bir ipucu, böylesi organizasyonlar dünyanın belli bölgelerinde daha yaygın olarak görülüyor.

A mahallesinin dokusu, imaja göre doğudaki şehir dokusuyla (daha büyük ölçekteki imajlarda da görebileceğimiz gibi), ilk bakışta bile algılanan taban tabana bir zıtlık içeriyor. Doğuda şehrin bütününe hâkim olan müthiş yoğunluk hemen göze çarpıyor, yeşil alanın olmaması bir yana, burada yollar dışında açık alan neredeyse yok. Bu bölgedeki tek kamusal alan, güneydeki plaj. Plajın doğu tarafındaki büyük yapılar kuşku verici, sırasıyla: ağaçlık bir alan içinde yer alan irice bir yapı; bir yüzme havuzu kompleksi; tekrar irice, duvarların arkasında bir yapı. Bu yapıların şehrin tüm yaşayanlarına açık kamusal yapılar olup olmadığını anlamak hemen mümkün değilse de, hepsinin duvarlar ile çevrili alanlar olması bir fikir verebilir. Eğer bu yapılar şehirlilerin ancak belli bir kısmının kullanımına açıksa (para verip girenler örneğin) şehrin neredeyse tek kamusal açık alanının kısmen 'işgali' de, şehirlilerin pek eşit koşullarda yaşamadıklarının bir göstergesi olmalı.

Plajın arkasındaki dokuda asıl ilginç olan, ilk bakıştaki homojen görünümün aldatıcı olması. Bu bölgede de, bir önceki varlıklı mahallede olduğu gibi, gölgelerden dört beş kat gibi tahmin edebileceğimiz nispeten homojen şehir dokusunun içinde yükselen kuleler var. Şehrin göreceli olarak daha az varlıklı mahallelerinde de, bazı arsalar diğerlerine göre daha eşit: Burada da, komşularına göre defalarca fazla imar izni verilen yüksek yapıları görüyoruz. Aslında, şehrin varlıklı olan ve daha az varlıklı olan mahallelerinin yapısının aynı olduğunu anlıyoruz: Bazı vatandaşlar diğerlerine göre daha imtiyazlı.



Harita verisi: Google, TerraMetrics

B alanında şehrin birbirinden çok farklı birkaç dokusunu yan yana görebilmek mümkün. Sırasıyla bakalım. 1 numaralı bölgenin organik bir kentsel dokusu ve yaklaşık yumurta şeklinde bir biçimi var, bu doku işaretli sınırların dışında hemen değişiyor. Bir zamanlar surlarla çevrili tarihi bir merkez olmasın bu alan? İşaretli alanın batısında ve güneyinde daha düzenli bir şehir dokusu mevcut. Önemli bir veri, bu alanın tam kuzey sınırına kadar gelen trenyolu ve destek yapıları. Trenyolunun limana ve şehir merkezine hizmet etmesinin anlamlı olacağını şehir dokusu ile birlikte düşününce, burasının tarihi merkez olması tahmini güçleniyor. Bu alandaki yapıların 2 numaralı alandaki yapılara göre yatayda ve (gölgelerden anladığımız kadarıyla) düşeyde daha büyük olmaları önemli bir ipucu. Buradaki doku bitişik nizam, hemen hemen aynı yükseklikte binalardan oluşuyor. Alanın yaklaşık ortasında dairesel bir meydan/park var. Parkın doğusundaki şehir dokusu ise biraz farklı, burada daha büyük yapılar var, kamusal yapılar olabilir mi?

2 numaralı bölgenin dokusunu daha önce de gördük, çok homojen, homojenliğin yer yer yüksek binalarla bozulduğu, çok yoğun bir yerleşim. Hiçbir açık alanın olmadığı, organik bir doku. Dikkat çekmesi gereken nokta, şehir merkezi olan 1 numaralı alan ile, şehrin muhtemelen daha yeni dönemlerindeki gelişme alanı olan 2 numaralı alan arasındaki boşluklar. Hiç açık alan olmayan şehirde tam da burada büyük açık alanlar mevcut. Böyle bir durum neye işaret ediyor olabilir? [Barselona'da](#)

[gördüğümüz gibi](#), politik sistemin koyduğu bir imar yasağı mı vardı acaba burada da?

3 numaralı alan ise tamamen farklı bir sisteme, hatta biçime sahip. Daha doğrusu, şehrin tamamında bütünsel bir kurgusu olan belki de tek alan burası. Her şeyden önce, kıyı hattının geometrik olarak tanımlı bir profili var. Hatta, bu profil güneye doğru denizin içinde de devam ediyor. Nasıl bir açıklama bulabiliriz burada? Şehrin denizle buluştuğu başka hiçbir yerde böylesi net bir geometriye sahip kıyı oluşumu yok. Hiç şüphesiz, insan yapısı bir kordona bakıyoruz. Denizin içinde devam eden çizgi ise, henüz tamamlanmamış bir dolgu projesi olmalı. Bu kadar denizle iç içe ve çok yoğun yerleşime sahip bir şehrin alan kazanmak için denizi doldurmuş olacağını da kolaylıkla tahmin edebiliriz. Bu dolgunun boyutları ne kadar acaba? Sadece bu alanla mı sınırlı yoksa daha yaygın bir denizden alan kazanma şehirde söz konusu olabilir mi? 3 numaralı alanın diğer bir özelliği şehir dokusunun düzeni. Burada neredeyse tüm alana yaygın gridal bir plan var, ayrıca yapıların da istisnasız olarak blok düzeninde olduklarını görüyoruz. Bu gözlemler bize bu alanın nispeten daha yakın zamanlarda yapılaştığını gösteriyor. Burada yer alan yeşil alanlar, parklar, blokların büyüklüğü ve yüksekliği varlıklı bir alana, belki de şehrin en prestijli yerleşim yerine baktığımızın ipucunu veriyor. Son olarak, alanın içinde yer alan, içinde yeşil alanlar barındıran iki büyükçe yapının spor yapıları olduğunu da tahmin edebiliriz. Bu yapılardan birisi tam daire biçiminde, diğeri ise köşeleri yuvarlatılmış bir kare. Hangi spor bu biçimde spor yapılarına gereksinim duyabilir? Futbol olmadığı aşikâr, beyzbol stadyumlarının gerektirdiği asimetric oluşum da burada yok. Hangi spor bu? Bu sorunun yanıtını bilebilsek, şehrimizin yer aldığı coğrafyayı hemen tahmin edebiliriz.



Harita verisi: Google, DigitalGlobe

Tamamlanmamış dolgunun bulunduğu alana biraz daha yaklaşıyoruz. Bu ölçekte, şehir dokusu çok daha net görülüyor, yüksek bloklar ve yeşil alanlar bölgenin neredeyse tamamını kaplıyor. İmajımızın tam ortasında, deniz kenarında ilginç bir alan var, ilk bakışta çok küçük nesnelere oluştuğunu görebiliyoruz. Burası sanki bir çöp alanı, üst üste yığılmış bir şeyler hiç açıklık, boşluk bırakmadan büyük bir alanı doldurmuş. Burasının çöplük olması da pek mümkün olmasa gerek, şehrin en varlıklı bölgesinde çöplüğün ne işi var? Peki, burası çöplük değilse nasıl bir yer? Bu sorunun yanıtını aslında biraz geri gittiğimizde tahmin edebiliriz. Şehrimizde çok yoğun yerleşimler —aza sahip olanlar— ile yeşil alanlar içinde çok düşük yoğunluklu yerleşimler —çoka sahip olanlar— birlikte yaşıyorlar. Burası daha da aza, neredeyse hiçbir şeye sahip olmayanların yaşadıkları yerlerden birisi. Bir gecekondu bölgesi.

Bir sonraki soru ise elbette şu olmalı: Burası nasıl bir şehir ki en zenginler ile en yoksullar yan yana, komşu olarak yaşıyorlar? Böyle şehirleri üçüncü dünyada görebiliyoruz. Gecekondular dünyanın her yerinde bulunsa da, bu derece iç içe durumlar Güney Amerika, Afrika ve Güney Asya şehirlerinin tipik bir karakteristiği.



Harita verisi: Google, DigitalGlobe

Elimizdeki verilere bakalım: Bir ada-şehir, büyük bir liman şehri, özellikle Avrupa şehirlerinde görmeye alışık olduğumuz biçimde bir zamanlar surlarla çevrili olduğunu tahmin ettiğimiz bütünsel bir geometrisi olan bir tarihi şehir merkezi var; şehir merkezi ile sonraki gelişim bölgeleri arasında ciddi boşluklar var; bu açık alanlar özellikle ilgi çekici çünkü şehrin birkaç varlıklı bölgesi dışında neredeyse başka hiç yeşil ve açık alan yok; şehir dokusu çok yoğun, o kadar yoğun ki adanın (en azından) ucunda denize çok ciddi dolgu yapılmış; çok zenginler ve çok fakirler yan yana yaşıyorlar. Bir de, şehrin ulaşım ağında trenyollarının çok hâkim olduğunu da hatırlayalım: Burası, eski bir Avrupa sömürgesi! Avrupalı şehir merkezine ve limana ulaşan tren, yerel halkın şehrinin içinden geçerek çalışanları şehre taşıyor. Ama iki şehir arasında bir boşluk, dokunulmaz bir alan da mevcut, bir çeşit tarafsız bölge. Spor yapıları bizim ve yakın coğrafyamızdan tanıdığımız hiçbir spor için yapılmışa da benzemiyor. Muhtemelen, Avrupalıların Asya'ya götürdükleri bir spor bulmamız lazım. Kriket, tüm soruların yanıtını vermemizi sağlıyor, burası 1995'ten beri Mumbai, öncesindeki adıyla Bombay.

To the City of Bombay

...

*So thank I God my birth
Fell not in the isles aside-
Waste headlands of the earth,
Or warring tribes untried-
But that she lent me worth
And gave me right to pride*

...

Rudyard Kipling, 1922

Theater of conflict, city of hope
Mariam Dossal, University of Mumbai

...it is the city being vampirical on the city itself...

Mustansir Dalvi, Professor, Sir Jamsetjee Jeejeebhoy College of
Architecture

Bombay'ın hikâyesi, Avrupa sömürgeciliğinin bütün bileşenlerini taşıyor. Şimdi bütünleşmiş olan şehir yakın zamana, 19. yüzyıl ortasına kadar yedi adadan ve aralarındaki bataklıklardan oluşuyor.¹ Bombay ismi Portekizliler tarafından bu yedi adanın birisine verilen isim. Diğer adaların isimleri de çok güzel: Parel, Mazagaon, Mahim, Colaba, Worli ve Yaşlı Kadın Adası. Aralarındaki ulaşım problemi nedeniyle yapılaşma kısıtlı olsa da stratejik konumu, doğal limanı ve anakaradan korunmuş olması nedeniyle hep jeopolitik değeri yüksek bir yer olmuş bu adalar. 1534'de birkaç balıkçı köyü bulunan adaların yönetimi o sırada Hint-Moğol İmparatoru Hümayun ile çatışma hâlinde olan Gucerat Sultanı Bahadır Şah tarafından, askeri destek karşılığı Portekiz'e veriliyor. Portekiz kontrolündeki adalar hızla geliştiriliyor, birkaç balıkçı köyü ile sınırlı olan yerleşimler kaleler, birçok kilise ve manastır ile büyüyor, 1661'de nüfus yaklaşık 10.000 kişiye ulaşıyor. Tam da bu tarihte, şehrin kaderini değiştiren ilginç bir şey oluyor: Portekiz kralının kızı Braganzalı Catarina ile İngiliz kralı 2. Charles evleniyor. Tamamen politik bir evlilik bu, amacı denizaşırı hedefleri olan iki devletin ortak tehdit olan üçüncüsüne, İspanya'ya karşı işbirliği oluşturması. Catarina'nın çeyizinin bir parçası da Bombay ve yedi adalar.

İngilizler önce Bombay'ın Brezilya'da olduğunu zannediyor, henüz Güney

Asya ile bilgileri kısıtlı. Adaların toplam alanının küçüklüğünü öğrenince, 1668 yılında Doğu Hindistan Şirketi'ne [East India Company]² yıllığı 10 pound altına kiralyorlar. Günümüz Mumbai'sinin dünyanın en pahalı arazi değerlerine sahip şehirlerinden birisi olduğunu düşününce, ciddi bir öngörü yoksunluğu gibi görünen bu davranış aslında bambaşka bir sömürgecilik sisteminin doğmasına neden oluyor. Bu kiralama, sadece adaların kullanım hakkını değil, yönetim hakkını da içeriyor. Doğu Hindistan Şirketi Bombay şehrinin kurucusu olduğu gibi, zamanla Hindistan ve çevre bölgeyi Britanya İmparatorluğu adına yönetiyor da. Şirket vergi toplama yetkisine ve 260.000 kişilik dev bir orduya sahip. Şirketin pervasızlığı, rüşvetçiliği ve kâr için kural tanımazlığı, sömürgeci Britanya hükümetini bile rahatsız ediyor, hükümet zaman zaman şirketin yönetimine müdahale ediyor. Özel bir şirketin dev bölgeleri yönetmesi, kâr amacıyla savaşıp yeni bölgeleri işgal etmesi, gerektiğinde vergi toplayıp gerektiğinde yağma ile müthiş bir zenginlik biriktirmesi bugün kulağa o kadar da tuhaf gelmiyor, maalesef. Şirket gerektiğinde Britanya İmparatorluğu'nun donanması tarafından korunup destekleniyor. İlginç olan, bütün bu organizasyonun küçücük bir ofisten yapılması. Bu ofisin yerinde bugün Richard Rogers tasarımı Lloyd's binasının bulunması mimarlar için küçük bir anekdot.

Şirket öncelikle dinsel özgürlük, ticaret serbestliği, imar desteği sözü vererek adaların nüfusunun artmasını hedefliyor, yerleşmek isteyenlere bedava arazi veriyor. Başarılı olan bu strateji sayesinde nüfus 1675'de 60.000'e, 1750'de 100.000'e, 1800'de 200.000'e ulaşıyor. Böylesi liberal bir imar stratejisi, adalardaki arazinin çok sınırlı olması nedeniyle elbette sürdürülemiyor, 1700'lerin sonunda şirket bir kanun çıkararak daha önce verdiği tapuları iptal ediyor. Ne de olsa, şirkete itiraz etmek mümkün değil. Şehirde bugüne kadar süren gecekondu alanlarının ve evsizliğin kökenlerinden birisinin bu mülkiyet transferi olduğu düşünülüyor. Bugün Mumbai'de sokaklarda yaşayan nüfusun 50.000–60.000 arasında olduğu tahmin ediliyor. Yıl boyunca sıcak olan iklim sayesinde, altyapı borularının içinde, eski şehrin arkadlı kaldırımlarında yaşam sürdürülebilir oluyor. Bu rakam, bazen şehrin çok dışındaki evlerine dönmeyip sokaklarda geceleleyen iş sahibi insanları içermiyor bile. Bombay/Mumbai'de en değerli

varlık arazi. Bu nedenle, 20. yüzyıl ortasına kadar deniz dolgusuyla sürekli yeni yerleşim yerleri oluşturulmaya çalışılıyor.

Yedi adanın arasındaki ulaşımı güçlendirmek için Portekizlilerin başladığı köprü yapımı yerine, adalar arasındaki bataklığın doldurulması ile arazi kazanılması fikri şirketin projelerinden birisi. Bu projenin en önemli ayağı, Bombay ile Worli adaları arasındaki büyük boşluğun [big breach] doldurulması. Birkaç kere denenen ama başarısız olan bu dolgu, Bombay valisi William Hornby'nin 1782'de geliştirdiği Hornby Vellard mühendislik projesi ile gerçekleşiyor. Yedi adanın tamamen birleşmesi ve aralardaki bataklığın düzeltilen tepelerden çıkan moloz kullanılarak doldurulması 1843'de tamamlanıyor. "Kraliçenin گردانلیğı" adını taşıyan, 3 numaralı bölgede gördüğümüz dolgu ise 20. yüzyılın başında yapılıyor. Çevre kaynaklı endişelerle değil, dolgunun zeminin yapısı nedeniyle çok pahalıya patlaması yüzünden 1950'lerde henüz mevcut projeler bile tamamlanmadan denizin doldurulmasından vazgeçiliyor.

Şehir merkezinin, dolayısıyla surların etrafı güvenlik amacıyla 1750'lerde boşaltılıyor ve yapılaşma yasağı getiriliyor. Tarihsel olarak boş olan bu alanın bir kısmı 20. yüzyılda yapılaşırken büyük bir kısmı ise hâlâ şehrin en önemli kamusal alanı. Günün hangi saatinde ve hangi gün olursa olsun bu alan neredeyse tamamen kriket oynayanlar ile dolu oluyor. Diğer önemli kamusal alan, A bölgesinde ziyaret ettiğimiz Chowpatty plajı ise, bugünlerde koli basili nedeniyle denize girmek yasak olsa da, özellikle hafta sonları tıklım tıklım oluyor. Plajın ucundaki havuz, yine çok güzel isimli Pransukhlal Mafatlal Hindu Yüzme ve Yat Kulübü. Kulüp Hindistan'ın hiyerarşik toplumsal yapısının sembolü gibi: Kulübe 1964'e kadar sadece Avrupalılar, 2011'e kadar ise sadece Hindular girebiliyor. Kulübe üye olmak için ise, babanın da üye olması gerekli.

Şehrin lineer yapısı ulaşım için gerçekten de çok büyük bir problem. Yaklaşık yirmi milyon şehirlinin sadece iki adet kuzey-güney tren hattı üzerinden taşındığını düşünmek çarpıcı. Bu iki hat o kadar yoğun bir şekilde kullanılıyor ki günlük doluluk oranları %130'larda geziyor. Mumbai'de yaşayan normal bir kişinin ortalama ev-iş-ev arası yolculuğu

dört saat sürüyor. En yoğun saatlerde doluluk akıl almaz boyutlarda, metrekareye on iki kişi düşüyor, 1.700 kapasiteli bir trene bu saatlerde 4.700 kişi sığıyor!

Günümüzde Mumbai, benzeri şehirlerde olduğu gibi, milyonlarca insan için hem bir umut olma özelliği taşıyor hem de bu insanları cehennemi koşullarda yaşamaya mahkûm ediyor. Muson mevsimindeki su baskınları özellikle sokaklarda yaşayanları öldürüyor, her sene yüzlerce kişi boğularak ölüyor. Mumbai bir anlamda sudan geldiğini unutmuş gibi davranıyor, bataklık doldurularak inşa edilen şehir sert muson yağmuru aylarında, drenaj sistemi yetersiz kaldığı için tekrar bataklığa dönüşüyor. Bir yandan da arazinin çok değerli olması, özellikle kent merkezindeki gecekondu bölgelerinde artarak süren bir dönüşüm baskısı oluşturuyor. Mumbai gecekonduları bizim ülkemizde gördüğümüz yapılar gibi değiller, iklimin de avantajı nedeniyle çok basit malzemelerden inanılmaz bir derme çatmalık içinde oluşmuş alanlar. Öte yandan, bu bölgeler sefalet alanları değil, kendi ekonomileri olan, farklı sektörlerde çalışan insanların yaşadığı hayli hareketli şehir parçaları. Buralardaki yaşam koşullarının olumsuzluğu, altyapının olmaması, olağanüstü yoğunluk, hijyen koşullarının düşüklüğü, açık alan yoksunluğu gibi nedenlerden kaynaklanıyor.³

Mumbai, gördüğüm şehirlerin içinde en çarpıcı olanı, açık arayla. Şehrin enerjisi ve coşkusu neredeyse fiziksel, elle tutulur şeyler. Öte yandan, Mumbai'yi görmek insanı derinden sarsan bir deneyim. İstanbul'a geri döndüğümde, hemen slaytları banyo ettirmek için Sirkeci'ye gittiğimi ve Eminönü'nün çok sessiz sakin, hayli temiz ve boş olduğunu düşündüğümü hatırlıyorum. Turist olarak tekrar gitsem, yaş icabı, yirmili yaşlarımdaki gibi davranmam mümkün değil. Artık otobüse binmeye çalışırken, gerçek bir Mumbaili gibi, önümdekileri itip kakamam; beni ittirenlerin ayaklarına hınçla basamam. Vücutlarında hayal bile edemeyeceğim yaralar olan dilencilerle adım başı karşılaşmayı kaldıramam. Şehrin sosyal ve fiziksel katmanlarının görüldüğü, hiç yıkanmamış çarşafı ve kilitlemeyen kapıları olan odalarda da kalamam. Sıkışıklıktan, inmem gerekenden ancak birkaç istasyon sonra inebildiğim

trenlere de binemem herhalde. Ama, sokaklarda dolaşırım, ona şüphem yok. Yoğun saatlerde, karşıdan karşıya geçilirken, yayaların trafik akışını engellememesi için dev halatları iki ucundan çekip geçici bir bariyer oluşturan polislere tekrar şaşırırım, muhakkak. Çok ucuz ve basit lokantalarda da yine afiyetle yemek yerim, midem de bozulmaz, o kadar da değil!

1. Orijinal 7 ada: [Island of Bombay and Colaba](#), 1843.

2. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi, bu isme sahip ilk şirket ama tek değil. Aynı isimli ve aynı hedefli bazıları 'başarılı', bazıları 'başarısız' olan başka şirketler de var: Avusturya Doğu Hindistan Şirketi (1775–1785), Danimarka Doğu Hindistan Şirketi (1616–1650; 1670–1729); Hollanda Doğu Hindistan Şirketi (1602–1799); Fransız Doğu Hindistan Şirketi (1664–1794); Portekiz Doğu Hindistan Şirketi (1628–1633); İsveç Doğu Hindistan Şirketi (1731–1813).

3. [Dharavi, gecekonduların en büyüğü ve en eskilerinden birisi.](#)
Dönüşüm baskısına direnişleri [son yıllarda hep gündemde.](#)

[Arda Inceoğlu, Bombay, Geçmişin İpuçları, hava fotoğrafı, Hindistan, kent, Mumbai, sömürgecilik, şehir](#)