

Please Cite As: Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", *Fiscaeconomia*, 4(3), 661-704.

## Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği

*Hegemonic and Counter-Hegemonic Strategies in Turkey through the Lens of "Road Politics": Fatsa Experience*

Deniz YILDIRIM<sup>1</sup> – Evren HASPOLAT<sup>2</sup>

### Abstract

In the 1950s, road infrastructure investments became the main aspect of transportation policy in Turkey. This policy shift, with the introduction of multi-party system, also transformed the way of political parties' relations with their electoral bases. While the road networks were under construction, the majority of Turkish population was still living in the rural areas and these areas could not get the road investments they desired at the same pace. Under these conditions, especially starting from the second half of the 1960s, right and left wing social and political movements/parties located the road building issue into their hegemonic and counter hegemonic strategies. Especially in the second half of the 1960s, the voices and demands of rural areas, villages started to become more visible, in an environment of increasing social struggle. In 1967, Beyceli Village of Fatsa, a small Black Sea region town, was the first village that started to demand a road between their village and the city by organizing a demonstration/march. With the accumulation of the repertoires obtained in these struggles, the road issue became more essential and the left wing political parties and movements sought practical solutions to this issue and organized their counter hegemonic mobilization strategies around this necessity. "End The Mud Campaign" which was launched by the revolutionary local administration in Fatsa in 1979 is also evaluated in this respect. These historical facts clearly show that the "road making" agenda and the hegemony organized around it has not always been developed by the right wing political movements and parties. Hence, the article also deals with the right wing populist parties in Turkey, especially the ruling AKP, in terms of their material and political hegemony strategies organized around the road making projects, in order to make more visible the differences between the right and left wing movements when it comes to their strategies around the "road" issue.

### Article History:

Date submitted:  
08.09.2020

Date accepted:  
17.09.2020

### Jel Codes:

L74, D70, D71

### Keywords:

Road  
Construction,  
Hegemony,  
Contentious  
Politics, Social  
Mobilization,  
Village.

<sup>1</sup> Doç. Dr.; Ordu Üniversitesi, Ünye İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü öğretim üyesi, [yildirimdeniz1979@gmail.com](mailto:yildirimdeniz1979@gmail.com), ORCID: 0000-0003-2576-3170

<sup>2</sup> Doç. Dr.; Ordu Üniversitesi, Ünye İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü öğretim üyesi, [evrenhaspolat78@yahoo.com](mailto:evrenhaspolat78@yahoo.com), ORCID: 0000-0003-4999-7457



*Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye’de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", Fiscaeconomia, 4(3), 661-704.*

## Öz

Türkiye’de karayolu yapımı, 1950’li yıllardan itibaren öne çıkan ulaştırma politikası olmaya başlamıştır. Bu durum, çok partili yaşama geçilmesiyle birlikte, siyasal partilerin seçmen kitleleriyle kurdukları ilişkiyi de dönüştürmüştür. Yol yapım ağı şehirlerde genişlerken, nüfusun çoğunluğunun yaşadığı kırsal bölgeler yol yapım süreçlerinden yeterli payı alamamıştır. Bu tablo, özellikle 1960’ların ikinci yarısından itibaren Türkiye’de yükselen toplumsal mücadele deneyimlerinin de etkisiyle, sağ ve sol parti ve hareketlerin yol yapımı konusunu hegemonya ve karşı hegemonya mücadelesi açısından daha fazla değerlendirmesine de yol açmıştır. Yine bu çerçevede, 1960’ların ikinci yarısından itibaren köylülerin ilk kez toplumsal mücadelede öne çıkmaya başlamasıyla birlikte yol talebi de görünürleşmeye başlamıştır. 1967’de Fatsa’nın Beyceli Köyü’nden Ordu’ya, yol talebiyle başlayan yürüyüş bu tablonun ürünüdür. Mücadele repertuarı genişledikçe, yol sorunu karşı hegemonya üretiminde daha da merkezileşmiş, sol siyasetler 1970’lerin ikinci yarısında gerek merkezi gerek yerel yönetimlerle bu soruna çözüm aramıştır. 1979’da yine Fatsa’da yerel yönetim eliyle başlatılan ‘Çamura Son Kampanyası’ da bu bağlamda önemlidir. Bütün bunlar, Türkiye’de “yol yapımı” gündemi etrafında örülen hegemonyanın daima sağ siyasetlerin tekelinde gelişmediğinin kanıtıdır. Makale bu ayrımın anlaşılabilmesi için Türkiye’deki sağ popülist iktidarların yol yapım gündemi etrafında kurdukları maddi ve siyasal hegemonya ilişkilerine de karşılaştırmalı olarak bakmakta ve bu doğrultuda, sol ve sağ hareketlerin hegemonya stratejilerini “yol siyaseti” üzerinden tartışmaktadır.

## Giriş

Türkiye’de yol yapım süreçleri genellikle sadece siyasal iktidarların seçmen kitleleriyle kurdukları patronaj ilişkisinin bir bileşeni ya da son zamanlarda olduğu üzere, sermaye birikiminin bir aracı olarak değerlendirilmiştir. İlki siyaseti sadece iktidar tekniği olarak hükümet olgusuyla özdeş kılarken, ikinci yaklaşımın da toplumsal ihtiyaçlar, beklentiler ve mücadeleler ile yol ihtiyacı arasındaki ilişkiyi görünmez kılan bir sınıf indirgemeciliğine kapı açma olasılığı yüksektir.

Oysa yol yapımı ve buna bağlı gelişen süreçler ne salt bir iktidar tekniğidir ne de salt sermaye birikiminin araçsal uzantısıdır. Her iki bakış da, yol yapım süreçlerini sadece “iktidar bloku” gözüyle ve yukarıdan aşağıya gelişen dinamiklerle değerlendirme riski barındırdığına göre, alternatif yöntem nasıl olmalıdır? Her şeyden önce bu makalenin yanıt vermeye çalıştığı soru budur.

Bize göre Türkiye’de yol yapım süreçlerini sosyal bilimler gözlüğüyle açıklarken öne çıkan her iki yöntemin de asıl eksikliği, toplumsal mücadeleler, ihtiyaçlar ve talepler içinde “yol” olgusunun diyalektik belirleyiciliğini ve yerini ihmal etmesidir. Bu nedenle de makalemizde söz konusu eksikliği gidermek -ya da tersinden bu eksikliği görünür kılmak- için; siyaseti ve sınıf ilişkilerini, toplumdan, aşağıdan hiç kök almadan gelişen kendiliğinden süreçler olarak değerlendirmeye yol açabilecek bu bakışın yerine, toplumsal ilişkiler ve ihtiyaçlar alanında “yol yapımı” süreçlerine yüklenen tarihsel anlama bakmayı öneriyor; bu sayede de bunun iktidar ve egemen sınıf pratikleri tarafından, özellikle sağ popülist yönetim teknikleriyle nasıl soğurulduğunu göstermek istiyoruz.

Bir yandan da, her hegemonyanın beraberinde bir karşı hegemonya potansiyeli barındırdığını hatırlatmak niyetindeyiz. Hatta Türkiye özelinde konu "yol yapımı" olduğunda, karşı hegemonik potansiyelin önce doğduğunu, sağın bu karşı hegemonik potansiyelin kendi siyasal ve sınıfsal beklentileriyle uyumlu olarak "boynunu vurduğunu" ya da onu kısmen "içerdiğini" belirtmek yanlış olmaz.

Her iki kavramı, yani "boynunun vurulması" ve "içerme/soğurma" tekniklerini Gramsciye "Pasif Devrim" olgusuna koşut olarak kullanıyoruz (Gramsci, 1971). Pasif Devrim, kitlelerin siyasal ve toplumsal mücadele alanına dönük aktif katılımlarının zor yoluyla bastırılması, kitlelerin siyasetin sınırlarını yeniden tanımlama girişimlerinin etkisizleştirilmesi anlamında Pasif; kitlelerin aşağıdan yukarıya geliştirdikleri bu karşı hegemonik nitelikteki hareketlerde açığa çıkan arzu ve taleplerinin bir kısmının yukarıdan aşağıya sahiplenilip gerçekleştirilmesi; yine bu hareketlerin kimi sembollerinin, söylemlerinin ve hatta öncü kadrolarının soğurulması oranında da "restorasyon" nitelikte bir "Devrim"dir.<sup>3</sup> Türkiye sağının yol sorununa bugünkü yaklaşımının tarihsel çizgisi de bu olguyla birebir uyumlu görünmektedir. Geniş kitlelerin yol sorunu etrafında sosyal ve siyasal seferberliğe yönelmesinin, bunun etrafında yeni bir tarihsel blok inşa etme potansiyeli sergilemesinin ardından bu hareketlerin önce boynu vurulmuş; kitleler seçimden seçime siyaset anlayışına doğru yeniden pasifleştirilmiş ve bunun karşılığında da, sermaye birikimiyle uyumlu olacak şekilde, bu yol taleplerinin bir bölümü gerçekleştirilmiştir. AKP'nin ve yol yapımı üzerinden güçlendirdiği propaganda makinesinin işleyişinin bugün en fazla Karadeniz Bölgesi'nde etkili olmasını bir de bu noktadan okumak gerektiğini düşünüyoruz.<sup>4</sup>

Öyleyse sonuca değil, bu sonucun öncesine odaklanmak ve kitlelerin bu arzu ve talep etrafında aktifleşmesine, bu aktifleşme etrafında örülen yeni siyaset örüntülerine bakmak, nedenlere odaklanmak gerekmektedir. Çalışmanın yöntemini bu şekilde özetlemek mümkündür: Sonuçlardan çok nedenlere ve tarihsel geri plana bakmak zorunludur. Bu çerçevede "yol yapımı", özellikle merkezden uzak, kırsal bölgelerde kolektif bir talep etrafında örülen toplumsal mücadele ya da kolektif bir siyaset biçiminin aşağıdan yukarıya örülmesi bağlamında, etrafında yeni ilişkiler doğurmuş, çoklu etkileri olan bir süreçtir. Kırsal bölgelerden yükselmiştir, zira Türkiye'de 1950'li yıllarla birlikte karayolları politikası egemen ulaştırma tekniği olarak öne çıkarken, nüfusun çoğunluğunun yaşadığı kırsal bölgeler, pazarı bütünleştirmeye dayalı yol siyasetinin yine de dışında bırakılmıştır. 1960'lardan itibaren yükselmiştir; çünkü Türkiye'de bu yıllardan itibaren köylü hareketleri de dâhil olmak üzere geniş bir siyasal ve sosyal uyanış, örgütlenme ve mücadele birikimi oluşmaya başlamıştır. Genellikle de Karadeniz Bölgesi'nde uç vermiştir; zira bu bölgede, çalışma boyunca da sergileneceği üzere, kırsal nüfusun toplam nüfus içindeki payı Türkiye ortalamasından yüksek; yapılan köy yollarının oranı Türkiye ortalamasından düşük ve coğrafyanın koşulları (dağlık olması, derelerin sıklığı vb.) nedeniyle de merkeze ulaşım imkânları oldukça zordur.

Bütün bu varsayımlar doğrultusunda 1960'lı yıllardan itibaren "yol talebi" etrafında gelişen yeni mücadeleler, kırsal alandaki yurttaşları belki de ilk kez siyasal alanla ilişkilenebilir, kendisine yukarıdan aşağıya dayatılan "iktidar tekniği" olarak siyaset anlayışına karşı kendi sesini, sözünü ve taleplerini görünür kılmaya yöneltmiştir. Çalışma boyunca bunun örnekleri sergilenmiştir. Bu noktada bir ilk olan 1967 tarihli Beyceli Köyü halkının önce Fatsa'ya, oradan

<sup>3</sup> Bu konuda ayrıca bkz, Yıldırım, 2010.

<sup>4</sup> Karadeniz'de AKP hegemonyasının daha iyi anlaşılabilmesi için, bkz. Yıldırım & Haspolat, 2016.

da Ordu şehir merkezine gerçekleştirdiği "Yol" yürüyüşünün özel bir önemi vardır. Bu nedenle bu olguyu ayrıca değerlendirmek gerektiğini düşündük.

Diğer yandan, gerek Beyceli'nin gerekse Türkiye'nin 1968 ve sonrasında biriken yeni mücadele araç, deneyim ve repertuarının etkisiyle, 1970'lerin sonunda yine Fatsa'da bir başka deneyim yaşanmıştır. 1979'da gerçekleştirilen ara seçimi kazanarak belediye başkanı seçilen "Terzi Fikri" öncülüğünde gelişen bu deneyim, bir yandan gerçek ihtiyaçların belirlenmesinde komiteler aracılığıyla halkı siyasal alana dâhil etmiş; diğer yandan da halkın acil çözülmesi gereken sorun olarak gördüğü yolların çamurlu ve yetersiz olması olgusu karşısında da eldeki olanaklarla yapılması zor sayılan yol temizleme ve açma faaliyetini, yine halkı eylemli olarak bu sürece katarak bir haftadan kısa bir süre içinde başarıyla tamamlamıştır. "Çamura Son Kampanyası", bu açıdan, "yol yapımı" etrafında Türkiye'de sağ popülist partilerin kitlelerle kurduğu "pasifleştirmeye dayalı, seçim dönemleri dışında halkı siyasetten uzak tutmayı hedefleyen rıza kazanma" siyasetinin tersine, yol yapım süreci etrafında bir karşı hegemonya potansiyeli geliştirmiştir. Fatsa modeliyle öncelikle, demokrasinin seçimden seçime, halkı pasifleştiren çizgisine karşı, halk karar ve uygulama süreçlerine dâhil edilmiştir. İkincisi, merkezi hükümetin ve geleneksel siyasal partilerin uzun süredir çözemediği bir soruna kısa sürede çözüm oluşturulması, bu partilerle kitleler arasındaki bağı zayıflatma ve yeni bir "tarihsel blok"un oluşumuna yol açma potansiyelini de açığa vurmuştur. Sanıyoruz, 12 Eylül Darbesi öncesinde Fatsa'ya gerçekleştirilen askeri operasyonda bu sözünü ettiğimiz potansiyelin "boynunun vurulması" hedefinin payı, darbe provası yapmaktan daha büyüktür. Çalışmanın son bölümünde bu kampanya etrafında gelişen ilişkiler ve yeni siyaset anlayışı ayrıntılı olarak serimlenmiştir.

Yine 1970'li yıllarda kırsal alandaki yol sorununun çözüme kavuşturulması için, CHP Genel Başkanı Bülent Ecevit'in Köy-Kent projesi kapsamında ilk adım olarak geliştirdiği Köylüye Ulaşım Projesi de (KUP), kırsal alana yol yapım gündemi etrafında yeni bir kalkınma modeli oluşturma hedefinin, özetle yeni bir "tarihsel blok" arayışının uzantısı olarak görülebilir. Bu nedenle çalışmada bu projeye de değindik.

Ranciere'in iktidar pratiğiyle özdeşleştirilmiş "Polis" in karşısında, sesi duyulmayanların sesinin daha duyulur olmasına yol açan "Politika" sürecini öne çıkardığı bakış açısı bağlamında (Ranciere, 2007); verili gündemi ve iktidar tarafından sınırları çizilen katılımın dar alanını sorgulayan ve genişleten her mücadelenin, kendisini "siyasal" olarak görmese bile, "siyasal" nitelik taşıdığı ortadadır. Buradan hareket ederek, 1960'lı yıllardan itibaren kırsal alandan "yol yapımı" gündemi etrafında gelişen kolektif mücadelelerin, siyasetin verili, önceden belirlenmiş sınırlarını aşağıdan yukarıya zorladığını, genişlettiğini ve siyasal alana talebi ve kimliğiyle katılanların oranını arttırdığını belirtiyoruz. Bunu, Tilly'nin "çekişmecî siyaset" perspektifiyle de destekliyoruz (Tarrow & Tilly, 2009). Nitekim 1960'larda Fatsa'da "yol yapımı" talebi etrafında gelişen bu yeni "siyaset" biçiminin, 1970'lerin sonunda yine Fatsa'da bu kez "yol yapımı" nı talep olmaktan çıkarak bizzat halk katılımına dayalı bir yönetme anlayışının inşa edilmesine, yani karşı hegemonya oluşturulmasına doğru evrildiği ortadadır. Bu da, "toplumsal hareket" olarak başlayan mücadelelere içkin "siyaset" biçimlerinin, ileriye dönük etkileri ve sonuçlarıyla birlikte keşfedilmesinin daha doğru olduğunu gösterir. Bu nedenle her iki deneyimi bu çerçevede, birlikte değerlendirmek gerektiğini düşünüyoruz.



*Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", Fiscoeconomia, 4(3), 661-704.*

Türkiye'de karayolu merkezli ulaştırma politikalarının gelişim çizgisini de ele aldığımız çalışmada, Türkiye sağının kitlelerle kurduğu popülist hegemonya ilişkisinde "yol yapımı"na yüklediği işlevi de tartışıyoruz. Bunu yapmamızın iki hedefi var: Bir yandan Türkiye sağ popülizmi ile sol popülizminin "yol yapımı" gündemi etrafında oluşturmaya çalıştığı hegemonya ilişkilerini keşfetmek; ilkinin yukarıdan aşağıya ve pasifleştirici, ikincisinin ise aşağıdan yukarıya ve katılımcı potansiyelini karşılaştırmalı biçimde sergilemek niyetindeyiz.

Diğer yandan da, "yol yaptılar" özlü sözü etrafında sağ popülizmin en önemli siyaset araçlarından biri olarak işlevselleşen "yol" gündeminin, tarihsel olarak aşağıdan yukarıya, kitle mücadeleleri aracılığıyla gelişen hareketlerin de merkezinde yer aldığını savunuyor; dolayısıyla sağ popülizmin bugün bu konuyu tekeline almış görünebilmesinin, aslında, ilerici toplumsal ve siyasal hareketlerin "yol" sorunu etrafında ördükleri çözüm modellerinin adım adım boynunun vurulmasıyla; ardından da bu taleplerin sermaye birikimiyle ve siyasal patronaj ihtiyaçlarıyla uyumlu olarak soğurulmasıyla/kısmen yerine getirilmesiyle ilişkili olduğunu öne sürüyoruz. Çalışmanın bu açıdan temel hedeflerinden biri, Türkiye'de "yol ve siyaset" arasındaki "neden-sonuç" ilişkisinin tersine çevrilmesine katkı sunmaktır.

### **Polis ve 'Çekişmeci Siyaset'**

Bu çalışmanın ilerleyen bölümlerinde ortaya koymaya çalıştığımız üzere, Fatsa özelinde hem 1967'de Beyceli köylüsünün yol talebi etrafında örgütlediği Ordu'ya yürüyüş eylemi, hem de 1979'da Terzi Fikri öncülüğünde Fatsa Belediyesi aracılığıyla yürürlüğe konan 'Çamura Son Kampanyası', kurumsal siyasetin sınırlarını sorgulayan ve genişleten bir nitelik taşımaktadır. Bu farkı bir yandan Ranciere'in polis ile politika kavramları arasındaki ayrımı belirginleştirdiği teorik çerçeveye, diğer yandan da Charles Tilly'nin Ranciere'i bütünleyen, seçimden seçime işleyip halkı genel olarak dışarıda bırakan kurumsallaşmış siyaset karşısında halkın daha fazla kendi sorunları etrafında siyasal alana müdâhil olması durumuna gönderme yapan "Contentious Politics-Çekişmeci Siyaset" kavramsallaştırmasıyla anlamaya çalışmanın, elverişli bir zemin sağlayacağını düşünüyoruz.

Bu nedenle kısaca her iki teorik yaklaşımın genel hatlarını anlatıp, ardından bunun 60'larda ve 70'lerde Fatsa'da gelişen iki hareketteki yansımalarını daha ayrıntılı ele alabiliriz.

Ranciere'in ayrımında "polis", daha ziyade iktidar alanıdır ve bu alan, neyin görülür ve duyulur, neyin görünmez ve duyulmaz olacağına karar veren bir mutabakatın sunulmasına dayanır. Keucheyan'ın da altını çizdiği üzere (2016: 236); Politika ya da Siyaset ise, polise ve bu mutabakata karşı itirazların yükseldiği aşamada ortaya çıkar. Bu itirazlar, 'dışlanmışlar' tarih sahnesine fırladıklarında duyulur. Dolayısıyla, "birdenbire görünür ve duyulur hâle gelen dışlanmışlar, yürürlükte olan duyulur olanın paylaşımını bozarlar ve topluluğu yeni bir paylaşım etrafında toplarlar (Keucheyan, 2016: 237)."

Ranciere'e göre "siyasal olan", ayrı türden iki sürecin karşılaşmasıdır. Bunların ilki, polis olarak adlandırdığı hükümet sürecidir. İkincisi ise, eşitlik sürecidir (2007: 71). Bu eşitlik süreciyse, özgürleşme ve siyasal açıdan özneleşme sürecinden bağımsız değildir: "Siyasal özneleşme, arada oldukları ölçüde birlikte olan insanlar tarafından eşitliğin –ya da bir haksızlığın ele alınmasının- eyleme geçirilmesidir (Ranciere, 2007: 75)." Bu anlamda Ranciere; siyasal süreçlerin, ilkesi siyasetin bastırılması olan devlet pratiğiyle ve yönetenlerin kurumsal ve hükmedici eylem biçimleriyle özdeş kılınmasına karşı çıkar (2007: 156) ve siyaseti iktidar

pratiğiyle özdeşleştirme girişimlerinin karşısına yeni bir yorumla çıkar. Dışlanmışların, payı olmayanların sahneye girişi, polis olarak adlandırılan iktidar sürecinin gizlediklerinin sarsılması, siyasetin asıl meselesidir (2007: 148). Bu açıdan siyaset, "kendisini özgül olarak polisin karşısına koyar (2007: 149)." Tam da bu nedenle, siyaset "görülebilene ve söylenebilene bir müdahaledir" (2007: 150). Bu müdahale, siyaseti bir mutabakata indirgeyen anlayışın karşısına uyuşmazlığı, birden fazla dünyanın mevcudiyetini görünür kılmayı koyar (2007: 150).

Bu anlamda mekân, kamusal mekân üzerindeki mücadele de polis ile siyaset arasındaki mücadelenin tezahürleri arasında yer alır. Ranciere'in ifadesiyle; "Polis, dolaşım mekânının yalnızca dolaşım mekânı olduğunu söyler. Siyaset bu dolaşım mekânını bir öznenin -halk, emekçiler, yurttaşlar- tezahür ettiği mekâna dönüştürmekten ibarettir. Mekânı, orada yapılacak olanın, orada görülecek olanın, orada adlandırılacak olanın figürlerini yeniden oluşturmaktır (2007: 150)." Kanaatimize göre, özellikle halkın karar ve uygulama sürecine katılmasıyla birlikte gerçekleştirilen yolları çamurdan temizleme ve yeni yollar açma kampanyası, tam da bu anlamıyla bir "siyaset"tir. Mekân, katılım aracılığıyla yeniden kurulmakta, siyaset, verili sınırları ve yöneten-yönetilen ilişkilerini de bu yeni kurgu aracılığıyla aşağıdan yukarıya yapılandırmaktadır. 1970'lerin sonlarında Karadeniz'deki deneyimlerin örgütlenmesinde önemli etkisi olan Sedat Göçmen'in şu sözlerini de bu çerçevede değerlendirmek gerekir: "Fatsa'da izleyiciden çok katılımcı vardı sanki. 'Ben yapıyorum' diyen insan sayısında patlama olduğunu söyleyebilirim (Kahraman, 2013: 222)."

Bu açıdan hem Beyceli Köy Yürüyüşü hem de Çamura Son Kampanyası aracılığıyla, siyasetin ve kamusal görünürlüğü dışında kalmış kesimlerin sesinin duyulur hâle gelmesi, demokrasinin salt seçim günleriyle sınırlı bir katılım pratiği olarak tanımlanmasına dayalı "Polis" olgusunun karşısına Politika'yı yerleştirmiştir. Dolayısıyla, her iki hareket de, Ranciere'in "politik etkinlik, bir bedeni, ona tahsis edilmiş yerden koparıp uzaklaştıran veya bir yerin akıbetini değiştiren her ne varsa odur (2005: 53)", tanımlı çerçevesinde birer politik etkinlik olarak görülebilir.

Politikayı verili iktidar ilişkilerinin dışına, sesi duyulmayanların taleplerine doğru genişleten bu yaklaşımın devamında, Tilly'nin "Çekişmecî Siyaset" anlayışına bakmakta da yarar vardır. Tilly, erken dönem çalışmalarından itibaren, hem kurumsal/seremoni halini almış konvansiyonel siyaset anlayışından, hem de son iki yüzyılın ürünü olduğunu belirttiği toplumsal hareketlerden farklı olarak bir üçüncü alanın varlığına işaret etmektedir. Bir bakıma temsili siyaset ile toplumsal hareketler alanının birbirinden dışlanmasına karşı, siyaseti daha fazla toplumsallaştırır ve temsili siyaset döneminin seçim dönemleriyle sınırlanmış siyasal katılım pratiklerinin dışında bir siyaset tarifi, tasnifi arar. Bu noktada Çekişmecî Siyaset, toplumsal hareketleri de kapsamakla birlikte daha geniş bir eylem, katılım ve müdahale tarzına gönderme yapan bir kavramsallaştırmadır. İçinde toplumsal hareketler dışında, grev dalgalarını, ayaklanmaları, iç savaş ve devrimleri de barındırır. Bu açıdan Çekişmecî Siyaset, kurumsal siyasetin dışında halkı pasiflikten aktifliğe geçiren tüm eylem biçimlerine doğru geniş bir çerçeveye uzanmaktadır. Sidney Tarrow, Tilly'nin izinden giderek, "bütün siyaset biçimleri özünde çekişmecî değil midir?" sorusunu sorar ve şöyle yanıtlar: "Tam olarak değil. Siyaset genellikle seremonilerden, danışmadan, bürokratik işlemlerden, bilgi toplamaktan, eğitim faaliyetlerine ve benzer etkinliklere katılmaktan ibarettir; bu tür eylemler genellikle çok az kolektif çekişme barındırır (Tarrow, 2013: 1)." Bu nedenle Tilly'nin yaklaşımına göre, bir siyaseti çekişmecî yapan şey, sadece uyuşmazlık içinde iki tarafın varlığı değildir; aynı zamanda bu uyuşmazlığın "konvansiyonel siyaset" alanının sınırları dışında ifade edilmesi, bilinen

kurumsal siyasal etkileşim ve iletişim biçimlerinin, yani inşa edilmiş 'normal siyaset' sahasının dışına çıkma potansiyelinin sergilenmesidir de (Devlin & Yap, 2008: 18).

Öyleyse siyasetin çekişmeci yanı, bir yandan kolektif mücadeleyle, diğer yandan da süreklilikten ziyade dönemsel eylemliliklerle, parlama ve sönme anlarıyla tanımlanmaktadır. Çekişme, bir talep için idari makamları aracı, talebin muhatabı ya da sahibi olarak da yapılandırılabilir. Dolayısıyla, çekişmecidir; çünkü talep, kolektif bir özne tarafından ilan edilmekte ve bu talep bir başkasının ya da başkalarının çıkarlarıyla çatışma halindedir. Siyasal niteliktedir; çünkü idari makamlar ya talebin muhatabı, ya sahibi, ya aracısı, gözlemcisi ya da talebi duyuranların müttefikleri arasında yer almaktadır (Tarrow & Tilly, 2009). Bu açıdan çekişmeci siyaset, kısaca, "kolektif siyasal mücadele"dir (Tarrow & Tilly, 2009). Oy verme, kurumsallaşmış toplantılar ya da seçimler gibi dar siyasal etkinliklerin ötesinde olmakla birlikte; kurumsallaşmış ve kurumsallaşmamış siyaset arasına çizilen keskin sınırlara da meydan okur bu yaklaşım (Tarrow & Tilly, 2009). Dahası, çekişmeci siyasetin tam kavranabilmesi için, bu ikisi arasına çizilen biçimsel sınırın aşılması gerektiğini de önerir.

Bu noktada karşımıza çıkan iki anahtar kavram daha vardır: performans ve repertuar. Teatral dünyadan elde edilen bu iki metafor, Tilly'nin yaklaşımında merkezidir. Bir dilekçenin sunulmasından bir gösteri örgütlenmesine kadar uzanan performans, en az iki aktör arasında, yani talep eden ve talebin muhatabı arasında bir çekişmenin sergilenmesinde merkezi rol oynar (Tarrow & Tilly, 2009). Bu anlamda, modern zamanlarda çekişmeci siyasetin bilinen en yaygın performans biçimi gösteridir. Örgütlenmiş bir kolektif öznenin kamusal alanda talebini, kimliğini ya da programını sunmasının yolu gösteridir (Tarrow & Tilly, 2009: 441). Beyceli köylüsünün yol talebi için köyden Ordu şehir merkezine doğru yürümesi, yürüyüş yolu boyunca geçtiği yerlerde daha geniş kesimlere "yol mücadelesi/talebi" etrafında kamusal/siyasal gündem oluşturabilecek bir kamusal performans sergilemesi, bu anlamda değerlendirilmelidir.

Repertuar ise birçok açıdan performans olgusuna göre daha yereldir, kültürel açıdan mücadeleler içinde öğrenilir. "Öğrenilen, paylaşılan ve eyllenen, sınırlı sayıda rutin"dir söz konusu olan. Soyut felsefeden ya da teoriden bağımsız olarak, "kültürel olarak öğrenilen", pratik ve mücadele içinde geliştirilen araçları kapsar. Bireysel bir protestodan farklı olarak, farklı eylem biçimleri içinde kültürel ve tarihsel açıdan geliştirilip aktarılan repertuar, kitlelerin bir talep etrafında 'kolektif' olarak mücadele etmelerini sağlayan bir karakterdedir (Aktaran Wada, 2012: 544; ayrıca, Tarrow, 2008).

Bu anlamıyla Çekişmeci Siyaset, farklı alanlarda konumlanmış katılımcıların alternatif tahayyüller ortaya koymak ve desteklemek amacıyla, egemen otorite/iktidar ilişkilerine de meydan okumak için bir araya gelip, karşı hegemonik karakterde sosyal ve siyasal eyleme yönelmelerıyla bağlantılı görülebilir (Leitner vd., 2008: 157).

Dolayısıyla, verili siyasal alanın yukarıdan belirlenen sınırlarını sorgulayan, genişleten, sesi ve sözü daha önce duyulmayanları ve onların taleplerini kamusal alanda görünür kılmaya, yeni talepler etrafında yönetenlerle yönetilenler arasındaki ilişkinin gündemini kurmaya yönlendiren her eylem, Ranciere'in yaklaşımı bağlamında siyasaldır. Biz bu nedenle hem köylülerin kendi talepleriyle toplumsal mücadele sahnesinde yer almaya başladıkları 1967-1971 parantezinin içinde konumlanan Beyceli Köy yürüyüşünü; hem de düzenin hegemonya krizine sürüklendiği ve geleneksel aktörleriyle istikrarlı şekilde yönetmekte ve sorunlara çözüm modeli geliştirmekte zorlandığı 1970'li yılların sonunda, yönetilenleri pasiflikten çıkararak aktif



Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", *Fiscaoeconomia*, 4(3), 661-704.

özneleştirme sürecine tabi tutan, 'dışlanmışlar'ı karar ve uygulama mevkilerine katan Fatsa Terzi Fikri deneyimini 'siyasal' deneyimler olarak görüyoruz.

Bu bağlamda da 12 Eylül Darbesi öncesinde, sistemin geleneksel aktör ve programlarla hegemonya krizini çözmekte zorlandığı ortamda iki seçeneğin kaldığı kesindi. Bunlardan birisi, siyasal, halkın katılımını daha fazla sağlayan ve sorunları çözebildiğini gösteren Fatsa modeliydi. Bu model devre dışı bırakılmadan, yukarıdan, Gramscici anlamda Sezarist çözümün uygulanması mümkün değildi<sup>5</sup>. Dolayısıyla Fatsa'ya dönük Nokta Operasyonu'nu 12 Eylül'ün provası olarak görmekten ziyade, darbe dışındaki alternatif çözüm, karşı hegemonya ve yönetme seçeneklerinin devre dışı bırakılması olarak okumayı, 'siyasal'ın bastırılması bağlamında değerlendirmeyi ve darbeyi, Polis'in alanının genişletilmesi olarak yorumlamayı bu nedenle daha doğru buluyoruz.

Tartışmanın bu boyutlarını daha ayrıntılı olarak ele almadan önce, Türkiye'de yol siyasetinin gelişimini ve genel seyrini anlamının yararlı olacağını düşünüyoruz. İzleyen bölüm bu eksendedir.

### **Türkiye'de Yol Siyasetinin Gelişim Çizgisi**

Osmanlı Devleti, 18. yüzyıldan itibaren geleneksel devletten modern devlete doğru hızlı bir değişim sürecine girmiştir. Modernleşme sürecinin ortaya çıkardığı ve 'yeni' merkezi devlet bürokrasisi, toprak sahipleri ile zengin tüccarlar sınıfının ittifakına dayanan Osmanlı'nın yeni yönetici sınıfının temel hedefi ise, modern devletleşme sürecinin en karakteristik özelliği olan merkezileşme idi (Aytekin, 2015: 53; Poggi, 2007; Poggi: 2002). Merkezileşme; devletin karar alma merkezlerinde demokratikleşme, geniş bir alanda yaşanan kanunlaştırmayla devletin kurallı işleyişi, hak ve özgürlüklerin genişlemesi ve sekülerleşme alanlarında da önemli etkiler doğuran Tanzimat Reformları ve sonrasında yapılan bir dizi reform ile birlikte bürokrasi, ordu ve hukuk alanlarında devlet eliyle yukarıdan güçlendirilmiştir (Aytekin, 2015: 62-67).

Devlet ve merkezi bürokrasi eliyle uygulamaya konulan reformlarla, yukarıda belirtilen modern devletleşme süreci başlatılırken, aynı dönemde Osmanlı aydınlarının önemseydiği ilerleme fikri de eğitim, sanayi, ziraat ve yol sorunlarının çözümüne bağlanmıştır (Türkoğlu, 2010: 105). Bu sorun alanlarından yol dışındakilerin çözümü, modernleşme doğrultusunda hayati konular olmakla birlikte, yol sorunu 18.-19. yüzyıl Osmanlısı açısından daha da kritik bir öneme sahiptir. Çünkü kaybedilen savaşlara bağlı olarak devletin geri çekilmesinin süreklilik kazandığı bu dönemde, sınırların korunması açısından askerlerin ve topların da sürekli hareketliliği bir zorunluluk olarak belirmiştir. Diğer taraftan "Anadolu ve Balkanlar'daki yolların kağına ya da yaylı arabaların bile geçmesine müsait olmaması sonucu eşya, emtia ve bilhassa zahirenin naklinde sorunlar ve gecikmeler yaşanıyordu" ki bu özellikle kıtlık ve kuraklık zamanlarında gerekli önlemlerin zamanında alınmasını engelliyordu (Türkoğlu, 2010: 106). Buhran dönemlerinde devletin egemenlik ve yönetme gücü açısından bu türden sorunlarla yüzleşmesine neden olan ulaşım kısıtı, normal dönemlerde de hem vergi hem de yönetilen halkın bilgisine erişim anlamında, iletişim sorunları yaratıyordu<sup>6</sup>. Bu anlamda bütün geleneksel devletlerin farklı oranlarda da olsa karşılaştığı ve temelde bu devletlerin yönetebilme

<sup>5</sup> Gramsci'nin Sezarizm olgusuna yüklediği anlam için bkz. Gramsci, 1971.

<sup>6</sup> 6 Ocak 1874 tarihli ve 36 sayılı Şark Gazetesi'nde yolun gerekliliği "...mahsulât ve mamulâtın hüsn-i revaç bulabilmesi" üzerinden ifade edilmektedir (aktaran Türkoğlu, 2010: 106).



kabiliyetini zayıflatan özelliklerden birisi olan ulaşımın sınırlılığı<sup>7</sup> ya da diğer bir ifade ile yol sorunu, 18. yy.'da merkezileşme, modern devletleşme, dolayısıyla kapitalistleşme çabası içine giren Osmanlı Devleti açısından da hayati bir sorundu.

Osmanlı'nın Tanzimat öncesindeki ulaşım politikası, "geleneksel anlayışa uygun olarak olanın korunmasından ibaretti" ve üstelik 19. yy.'a gelindiğinde her alanda yaşanan yıkıntı ve çöküntü, önemli yol ve köprülerin büyük bölümünün de kullanılamaz hâle gelmesine neden olmuştu (Çadırcı, 1991: 153). Eşzamanlı olarak Osmanlı yöneticilerinin Avrupa'ya gönderdikleri elçilerden aldıkları raporlar aracılığıyla ve Avrupa'ya gidip gelen devlet elçileri ile aydınlar da kendi gözlemleri üzerinden ulaşımın kolay sağlanmasının faydalarını ve önemini kavramış durumdaydılar (Çadırcı, 1991: 153). Bu dönemde İngiliz Ticaret Anlaşması (1838) ve Tanzimat Fermanı (1839) sonrasında Osmanlı dışı açılınca ve buna bağlı olarak piyasa mekanizmasının kuralları işlemeye başlayınca, özellikle Osmanlı'nın hammaddelerinin dış pazarlara akıtılabilmesinde geleneksel kervan sisteminin yetersiz kaldığı da ortaya çıkmıştı (Tekeli & İlkin, 1983: 2759). İşte bu koşullarda belirginleşen yeni taşıma/ulaşım talepleri, 2. Mahmut döneminde posta teşkilatı için yapımına başlanan Üsküdar-İzmit yol çalışmasının ardından, Abdülmecit'in geçici imar meclislerinin oluşturulmasında ulaşım öncelik verilmesini şart koşması ile giderek daha planlı ve kurumsal bir aşamaya geçmiştir (Çadırcı, 1991: 154).

Sadece Rumeli'de değil Anadolu'da da Trabzon-Bağdat, Gemlik-Bursa, Samsun-Sivas-Malatya, Tokat-Niksar-Ünye, Amasya-Merzifon-Çorum-Ankara, Yozgat-Alaca-Mesudiye-Ordu, Zarahüyük-Refahiye-Erzincan, Bergama-Dikili, Eski Foça-Menemen arasındaki yol çalışmalarında olduğu gibi taşıma ve ulaşım ihtiyaçlarına bağlı olarak ana güzergahları tutan araba yollarının yapım süreci başlamıştır (Çadırcı, 1991: 154-159). Yine bu dönemde 1862 yılında çıkarılan *Memalik-i Mahruse-i Şahane Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizamname* başlıklı yönetmeliğin ardından, 14 Ağustos 1869'da çıkarılan *Turuk ve Meabir Hakkında Nizamname* ile birlikte yol yapımı hukuksal zemine oturtulurken, aynı zamanda da Osmanlı'da yol yapım tekniği standartlaştırılmış<sup>8</sup> ve Osmanlı dâhilindeki yollar dört sınıfa ayrılmıştır<sup>9</sup>. 1879 yılında Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa zamanında da yollar Turuk-ı Umumiye (devlet yolları) ve Turuk-ı Husuiye (vilayet yolları) olarak ikiye ayrılarak 4576 km devlet yolu ve 27500 km vilayet yolunun yapımı planlanmıştır (Çadırcı, 1991: 160). Osmanlı'da ulaşım altyapısını geliştirme çalışmaları, 1881'de Düyunu Umumiye İdaresi'nin kurulmasından sonra, yabancı sermayenin öncülüğünde devam etmiştir. Bunun sonucunda ortaya çıkan ulaşım şeması ise tipik bir yarı-sömürge ulaşım şemasıdır<sup>10</sup>. Ancak diğer taraftan II. Meşrutiyet döneminde özellikle

<sup>7</sup> Geleneksel devletleri birer "çelimsiz ejderha" olarak tanımlayan John A. Hall ve John Ikenberry, tarımla uğraşan erken devletlerden beri geleneksel devletlerin yönetebilme gücü açısından zayıflıklarının kökeninde; ulaşım ve iletişimin sınırlı olması, kaynakların kıtlığı, gelir toplamayı ve insanların seferber edilmesini kolaylaştıracak siyasi ve toplumsal bir altyapının olmayışının yattığını belirtir (Hall & Ikenberry, 2005: 31-32).

<sup>8</sup> Burada standartlaşma ile kast edilen, MacAdam (Makadam) türü yol yapımıdır (Tekeli & İlkin, 1983: 2759). Makadam yol, 4-5 santimetre kalınlığında, farklı kalınlıkta kırma taşların silindirik aracılığı ile sıkıştırılması yöntemiyle yapılan bir yol türüdür.

<sup>9</sup> Birinci sınıf yollar vilayet merkezlerinden Dersaadet'e ve iskelelere ve demiryollarına ulaşan yollar; ikinci sınıf yollar vilayet merkezleriyle sancak merkezlerini birbirine bağlayanlar; üçüncü sınıf yollar kazadan kazaya ve kazalardan büyük caddelere, demiryollarına, iskelelere giden sancak yolları; dördüncü sınıf yollar ise kazadan kazaya giden yolların aynısı olup, daimi suretle arabaların gelip geçmediği nahiyelerden oluşmaktadır (Çadırcı, 1991: 155).

<sup>10</sup> Yarı-Sömürge Ulaşım Şeması: "Bu ulaşım şemasına göre, amaçlanan, ülkenin iç pazar bütünlüğünü sağlayacak bir ulaşım sisteminin kurulmasından çok, ülkenin etkisi altında olduğu dış gücün ekonomisiyle bütünleşmesini

karayollarına daha çok önem verilirken, ekonomik kalkınmanın bir aracı olarak görülen demiryolları ağının da farklı yabancı sermaye grupları arasındaki çıkarların uzlaştırılması yoluyla ağaç şeklindeki şemalardan ağ şeklindeki şemalara dönüştürülmesi çabası egemendir (Tekeli & İlkin, 1983: 2759, 2761).

Genel bir değerlendirme yapılacak olursa, Osmanlı döneminin ulaşım politikası yabancı sermayenin çıkarları doğrultusunda ve bir ulusal pazar oluşmasını engelleyecek şekilde, parçalı bir biçimde gelişmiştir. Söz konusu egemen özellik çerçevesinde 19. yüzyılın sonlarında ortaya çıkan bu ulaşım sistemi içinde yabancı sermaye ile yerli sermaye arasında bir işbölümü vardır. Deniz taşımacılığı, liman yapımı ve işletilmesi, demiryolu yapımı ve işletilmesi, yabancı sermaye tarafından yapılmaktadır. Diğer taraftan karayolu yapımı ise devletçe, halkın katılımıyla gerçekleştirilmekte, karayolu araçlarının yapımı ve işletilmesi de yerli sermayeye örgütlenmektedir (Tekeli & İlkin, 1983: 2760).

Cumhuriyet döneminin 1923-1945 alt döneminde ise, temel ulaşım politikası büyük ölçüde demiryoluna dayanan, ülkenin dışıyla bütünleşmesinden çok iç pazar bütünlüğünü sağlamaya dönük olan, yabancıların elindeki altyapı şirketlerini satın alan ve devlet işletmeciliğine ağırlık veren nitelikleriyle Osmanlı döneminden ayrılır (Tekeli & İlkin, 1983: 2761). Bu dönemde "cumhuriyet hükümetleri daha çok bağımsız ve yerel yönetimlerin isteklerini öne alarak, yol yapım çalışmalarını sürdürmüşlerdir. Savaş sonrasında ise Marshall Yardımı'nın başlamasıyla stratejik yol yapımı konusu önem kazanmıştır (Merdol, 1983: 2770)."

İkinci Dünya Savaşı sonrasında dünya, ABD'nin önderliğindeki kapitalist Batı Bloku ile Sovyetler Birliği'nin önderliğindeki sosyalist Doğu Bloku arasında iki kutba ayrılırken ve bu kutuplaşmaya bağlı olarak yeni bir uluslararası düzen kurulurken, Türkiye'nin tercihini kapitalist Batı Blokundan yana kullanması; tıpkı siyasal rejim, ekonomi politikası, dış politika alanlarında olduğu gibi ulaşım politikasında da tercih değişiklikleri getirmiştir. Bu değişiklik ise Türkiye'nin ihtiyaçlarından çok, katıldığı blokun ekonomik ve stratejik ihtiyaçları doğrultusunda şekillenmiştir. Böylece "savaş öncesinin demiryolu geliştirme politikası yerini karayoluna bırak"mıştır (Tekeli & İlkin, 1983: 2763).

Türkiye'de karayolu öncelikli ulaşım politikasının temellerini atan Marshall Planı, 2. Dünya Savaşı'ndan sonra savaşın yıkımını yaşamış Batı Avrupa'da, kapitalist sistemin yeniden istikrarlı işlemlerini sağlamak için, ABD'nin uygulamaya koyduğu dış yardım politikasıdır. En önemli desteği ABD sermayesinin verdiği Plan'dan faydalanacak ülkeler için hazırlanan raporda Türkiye'ye biçilen rol ise ziraat, ulaştırma ve madencilik alanlarında Avrupa ve dünya ihtiyaçlarına uygun olan gerekli maddelerin üretimidir (Tören, 2006: 66, 75; Coşar & Demirci, 2009: 25). Türkiye'ye biçilen söz konusu rol bu dönemde hazırlanan Thornburg, Hilts ve Barker

---

sağlayan bir ulaşım sisteminin kurulması olmuştur. İmparatorluğun bölgesel merkez niteliğindeki kentlerinin limanları yabancı şirketlere verilen imtiyazlarla yaptırılmıştır... Bu büyük limanlar denetlediği hinterlanda ağaç şeklinde bir demiryoluyla bağlanmıştır... Bu demiryollarının uçları ve önemli istasyonları çevresine kervanlarla ya da karayolları ve arabalarla bağlanmaktadır. Böyle demiryollarının geliştiği bölgelerde araba yolları ya da şoseler uzun mesafe taşıma hizmetlerini görerek, demiryolu ile yarışmaktan çok kısa mesafeli taşıma ile onu tamamlamaya çalışmaktadır... Genellikle her liman ve arkasındaki hinterlandı kendi başına bir ekonomik bütün oluşturmaktadır. Bu bölgeler arasında ülkenin iç pazarının bütünlüğünü sağlayacak şekilde altyapılar birbirine bağlanmamıştır. Her bölgeyi denetim altında tutan dış güçler bu bağlantıların kurulmamasında hassastır" (Tekeli & İlkin, 1983: 2759-2760).



*Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", Fiscoeconomia, 4(3), 661-704.*

raporları ile ayrıntılandırılır. Bunlardan Thornburg Raporu, Türkiye'yi geri kalmış bir toplum olarak sınıflandırırken devletçiliği sorumlu tutar ve yine Türkiye'nin geri kalmışlıktan kurtulabilmesi için de devletçiliğin özel sektörü güçlendirecek şekilde yeniden yapılanması gerekliliği üzerinde durur. Söz konusu tespitleri yapan rapor, geri kalmışlık nedenlerinden biri olarak ulaştırma ağının yetersizliğine işaret ederken, yol yapım süreçleri ile birlikte Amerikan sanayi ürünlerine talebin de artacağına altını çizer (Tören, 2006: 83). Thornburg Raporu'nun çizdiği genel çerçeve üzerinden ilerleyen ve Türkiye'de yeni karayolu politikasının esaslarını saptayan rapor ise 1947 yılındaki Hilts Raporu olur. Amerikan Federal Yollar İdaresi'nin Genel Müdür Yardımcısı olan Hilts'in raporu üzerinden Türkiye 23.000 km.'lik bir devlet karayolu ağı kabul ederek 9 yıllık bir program hazırlar ve bu programla birlikte tüm yol ağı, devlet yollarına ek 26.000 km.'lik il yolu ve 150.000 km.'lik köy yoluyla toplamda 200.000 km. olacak şekilde planlanır<sup>11</sup> (Tekeli & İlkin, 1983: 2763; Tören, 2006: 83-84; Coşar & Demirci, 2009: 26). Yine bu rapor doğrultusunda 11 Şubat 1950'de Karayolları Genel Müdürlüğü kurulur.

Merdol'un da belirttiği gibi, 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü kurulana kadar Türkiye'nin devlet ve il yolları toplamı 47.080 km.'dir ve bunun sadece 1.425 km.'si asfalt kaplama iken geri kalanı stabilize ve ham yollardan oluşur vaziyettedir. Diğer taraftan Karayolları'nın kurulmasıyla birlikte 1950-1970 yıllarında karayolları yapımı hızlanırken diğer ulaşım türleri hemen hemen kendi haline terk edilmiştir. Bu koşullarda 1970 yılında Türkiye'nin ulaşım tablosu şöyledir: Devlet yolu ağında bulunan 59.469 km.'lik yolun 48.125 km.'lik kısmının üstyapısı tamamlanmış olup, bunun da 19.000 km.'si (%32'si) asfalt kaplamadır (Merdol, 1983: 2771; Çetin-Bariş-Saroğlu, 2011: 138). Bu dönemde iç bölgelerin İstanbul, İzmir, İskenderun, Samsun, Zonguldak, Antalya gibi liman şehirleri ile bağlantısını kuran yollara öncelik verilmiş, tarımsal ürün/hammadde üretimi ve askeri açıdan önem taşıyan merkezler Ankara'ya, Ankara da İstanbul'a bağlanarak, kuzey-güney, batı-doğu aksları tamamlanmaya çalışılmıştır (Tören, 2006: 94; Merdol, 1983: 2771).

Aynı dönemde il ve köy yollarının yapımı ilk aşamada illere bırakılmış olmakla birlikte karayollarının başarısı üzerine il yollarının yapımı 1955-1966 arasında Karayolları'na, köy yollarının yapımı ise 1965 yılında kurulan Yol Su Elektrik (YSE) Genel Müdürlüğü'ne bırakılarak merkezleştirilmiş ve Dördüncü Beş Yıllık Plan dönemi (1979-1983) sonunda tüm köy yollarının yapımının tamamlanması hedeflenmiştir (Tekeli & İlkin, 1983: 2764). Bu gelişmelerle birlikte; 1950 yılında yük taşımalarının % 32.5'i karayollarında, % 63'ü demiryollarında yapılırken, 1970 yılında yük taşımalarının % 73.9'u karayollarında, % 25.8'i demiryollarında yapılmaya başlanmıştır ve 1981'e gelindiğinde karayollarının payı % 83'e ulaşmıştır. Yolcu taşımacılığında ise karayollarının payı 1950'de % 59 iken 1978'de % 91.4'e yükselmiştir. Aynı dönemde demiryollarının uzunluğunun sadece 611 km arttığı dikkate alınır, karayollarının 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulması ile birlikte Türkiye'nin ulaşım politikasının sadece merkezine yerleşmediği, neredeyse bizzat kendisi olduğu görülmektedir (Tekeli & İlkin, 1983: 2764-2765). Öyle ki 1963-73 arasında ulaşım sektörü yatırımları içinden karayollarının aldığı pay % 73'e ulaşmıştır (Coşar & Demirci, 2011: 27).

<sup>11</sup> Marshall Yardımı kapsamında 1950-1953 yılları arasında Türkiye'ye toplam 237.000.000 dolarlık yardım yapılmıştır. Bu yardımın ulaştırma sektörüne aktarılan kısmı 30.766.000 Dolar'dır ki, toplam yardımın %13'üne denk gelmektedir. Ulaştırma sektörü içinde ise %42,7'lik (13.156.000 Dolar) oran ile en fazla pay karayollarına ayrılmıştır (DPT 1969'dan aktaran Çetin & Barış & Saroğlu, 2011: 135).

## Köy Yollarının Yetersizliği

Osmanlı'dan beri bir tarım toplumu olan Anadolu halkı çoğunlukla köy, mezra, kom, oba, yayla gibi kırsal yerleşim alanlarında yaşamıştır. Öyle ki 1980 yılında Türkiye nüfusunun % 56,1'i hâlâ kırsal bölgelerde yaşamaktadır. Nüfusun ağırlığının ancak 1985 yılında kentler lehine değişim gösterdiği ve 1985 itibarıyla toplam nüfusun % 53'ünün kentlerde yaşamaya başladığı görülür (TÜİK, 2019). Nüfusunun ezici çoğunluğunun uzun yıllar kırsal alanlarda yaşadığı Türkiye, özellikle kır yerleşim yerleri açısından geçmişten beri önemli sorunları olan bir ülkedir. Çünkü "Anadolu'nun tarihsel jeopolitik yapısı, büyük göç dalgaları, iç ve dış savaşlar, salgınlar, iç güvensizlik, çeşitli resmi uygulamalar ve bazı hukuksal anlaşmazlıklar Türkiye'nin iç yerleşme düzenini kökünden sarsmış ve büyük bir çoğunlukla günümüze kalan elverişsiz yerleşmelere yol açmıştır (Sencer, 1971: 22)." Öyle ki 1960 Köyler İstatistiğine göre köylerin ova ve vadide kurulanlarının nüfusu, toplam köy nüfusunun sadece % 30,9'unu barındırırken, % 69,1'i eteklerde, sırtlarda ya da yamaçlardaki köylerde yaşamaktadır. Büyük çoğunluğu elverişsiz koşullarda olan bu yerleşmelerin fiziksel özelliklerinin ortaya koyduğu ilk sakınca deprem, heyelan ve sel gibi doğal afetlere kolayca maruz kalmakken; ikinci sakınca da su, yol, okul vb. gibi altyapı hizmetlerinin götürülmesinde karşılaşılan büyük güçlüklerdir. Merkezden uzak, ulaşılması güç, dağınık yerleşimler; altyapı hizmetlerinin hem götürülmesini geciktirmekte hem de masraflı olmasına yol açmaktadır. Söz konusu nedenlerle 1960'ların sonunda, Türkiye'de köylerin taşıma araçları ve yol durumu açısından ulaştırma olanaklarından büyük ölçüde yoksun oldukları görülmektedir. Anılan dönemde ilçe merkeziyle motorlu taşıt aracı bağlantısı olan muhtarlıkların oranı % 68,3 iken, olmayanların oranı % 29,1'dir. Yine bu dönemde köylerin % 22,4'ü ilçe merkezine 1-10 km. uzaklıktayken, % 31,3'ü 10-20 km uzaklıkta, % 38,2'si 30-60 km uzaklıkta ve % 1,7'si de ilçe merkezinden 61 km.'den daha uzaktadır (Sencer, 1971: 28, 36, 37, 80). Üstelik anılan tablo 1948 yılında uygulamaya giren Marshall Planı dâhilinde Türkiye'de köyleri kentlerin dünyasına eklemlenmeye yarayacak yaygın bir karayolu şebekesi inşaatına girilmesine ve ABD'nin desteğiyle kamyon ve otobüsleri taşıyan asfalt yolların uzunluğunun 1950'de 1.642 km. iken 1960'ta 7049 km.'ye çıkmasına rağmen böyledir (Atılğan, 2015: 395).

Diğer yandan Türkiye genelinde kırsal yerleşim alanlarının 1980'lere kadar hâlâ büyük ölçüde ulaştırma olanaklarından yoksun olduğu koşullarda, Karadeniz Bölgesi kendine özgü fiziksel zorlukları nedeniyle geçmişten beri daha dezavantajlı olmuştur. Örneğin 19. yy. Osmanlısında Trabzon sancağının yol durumu Ceride-i Havadis Gazetesi'nde şöyle ifade edilmektedir:

"Fenn-i coğrafyaya ârif ve hususiyle gezip ve görüp ahvâl ve keyfi yâtına vâkıf olanların nakl ve rivâyetine göre Trabzon sancağının ekserî mahalleri dağlık ve yolları zîk ve taşlık olduğundan şöylece bir atlı bile gidemez ve hatta Trabzon'dan Gümüşhane cânibine giden tarîk üzerinde bulunan Çigana (Zigana olsa gerektir) dağı resmen tarife gelmez ve hele kış ve evvel-i bahar mevsimleri oraca çığ tabir ettikleri kar yığınağının mezkûr dağdan birden bire düşüp çoktan çok adam ve hayvan ve eşya telef etmesinden dolayı oralardan hiç geçilmez derecelerinde olduğu ve Trabzon'a gelecek bundan başka ehven tarîk ve cadde olmadığı ve bu yoldan araba işlemesi şöyle dursun yüklü hayvan bile gidemediği ve oralarda deve nasıl hayvan idüğü görülüp bilinmediği tarifât-ı meşruha ve hikâye-i meşhuresinden malumdur" (Aktaran Türkoğlu, 2010: 107).

Dağlık alanların şehir yüzölçümlerinde geniş alanları tutması ve kıyı şeridinden itibaren hızla yükselen eğime bağlı olarak yükseğe çıktıkça artan yağmur ve kar nedeniyle yaşanan güçlükler, geçmişten beri İpek Yolu güzergahı açısından önemli bir liman kenti olan Trabzon için olduğu kadar, diğer Karadeniz yerleşimleri için de geçerlidir. Bu nedenle özellikle Doğu Karadeniz Bölgesi'nin belirgin yeryüzü şeklini oluşturan dağlar, doğuya doğru gidildikçe karayolunda aşılması güç engeller yaratır (Yurt Ansiklopedisi, 1982-1983: 6295; Baş, 2012: 250).

Öyle ki Türkler Anadolu'ya yerleşirken Karadeniz Bölgesi'ndeki fetihleri ancak dere yollarını takip ederek gerçekleştirebilmiş ve 1916'da Ruslardan kaçan muhacirler karayolu geçit vermediği için mecburen deniz yolu ile Osmanlı Karadeniz'ine gelmiştir. Yine Mütareke döneminde karayolu güvenli değildir, çünkü sarp, kayalık, dağlık ve ormanlık alanlardan geçmek durumunda olan yollarda eşkıyalık yaygındır (Güney, 2020: 15, 16). Üstelik Karadeniz söz konusu olunca yol sorunu sadece sarp kayalık ve yüksek alanlarda değil, sahil kıyılarında da geçerlidir. Araştırmacı-yazar İrfan Işık'ın kendi gözlem ve deneyimleri üzerinden kaleme aldığı yazılardaki ifadeler 1950'li ve 1960'lı yıllarda Karadeniz sahillerinin ulaşım sorunu açısından şu tespitleri barındırmaktadır:

"Karadeniz sahil, kent ve kasabalarını birbirlerine bağlayan altyapısı olan bir yol yoktu. Ama ormanlardan geçen, ancak sadece hayvanla yapılan taşımacılığa ve yayalara geçit veren patikalar vardı. Kuzey Anadolu Dağları'ndan çıkıp denize akan yüzlerce dere, çay ve ırmak üzerinde köprü olmadığı için bu yolculuk ve taşımacılık bir işkence oluyor, bazen de hiç mümkün olmuyordu. Bu sular geçide izin verdiğinde ya denizin içinden ya da kilometrelerce içerilere yürünüp sığ yerleri bulduktan sonra geçiliyordu... Akçay'dan Terme'ye kadar olan mera ve ormanlar kumlu toprak olduğu için arabalar bir geçtikleri yerden bir daha geçmezlerdi. Çünkü tekerlekler kumda derin bir iz açardı. Aynı yerden ikinci, üçüncü geçişlerde arabanın altı ortadaki yüksekliğe takılırdı. Onun için meranın seyrek ormanında yol yüzlerce ayrı yerden geçirdi" (Aktaran Güney, 2020: 191, 193)<sup>12</sup>.

Bir Doğu Karadeniz şehri olan Ordu da ulaşım sorununu yoğun şekilde yaşayan şehirlerden birisidir. Ordu'da dağlar, ilin kıyı ve iç kesimleri arasındaki bağı koparmaktadır (Yurt Ansiklopedisi, 1982-1983: 6295). Bu nedenle il "yeryüzü şekilleri bakımından genel olarak iki bölüme ayrılır. Birinci bölüm, yükseltileri yer yer 3.000 m.'yi aşan, doğu-batı doğrultulu, güç geçit veren Karadeniz Dağları ile Karadeniz arasındaki dar şerittir. İkinci bölüm ise, güneydeki çeşitli tektonik hareketler sonucunda parçalanmış iç kesimdir. İl topraklarının % 83.6 gibi çok yüksek bir bölümünü kaplayan dağların en yüksek noktası 3.105 metreye ulaşmaktadır" (Yurt Ansiklopedisi, 1982-1983: 6259).

Yüzeyinin % 83,6'sının dağlarla kaplı olmasının yanı sıra yağışlı bir rejime de sahip olan Ordu'da çok sayıda irili ufaklı dere bulunmaktadır. Derelerin geçit vermediği yerler de dikkate

<sup>12</sup> Halil Erhan da anılarında Işık'ın ifadelerini birebir doğrular tespitler yapmaktadır. Erhan Ünye'de geçen çocukluğunu anlatırken, ulaşım sorununu "bitmek bilmeyen bir dert" olarak tanımlar. Annesinin çocukluğunda Ünye'ye, Fatsa'ya ulaşmakta yaşadıkları zorlukları dinleyen Erhan, 1960'lı yıllarda geçen çocukluğu için şöyle der: "1960'lı yıllarda bile dedelerimin, analarımın yaşadığı şartlar içinde bulunmaktan dolayı hep üzülmüş, şehir çocuklarının 'ne kadar şanslı olduklarını' düşünüp durmuşumdur" (Erhan, 2015: 33-35).



Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", *Fiscaoeconomia*, 4(3), 661-704.

alındığında söz konusu fiziksel engeller nedeniyle geçmişten beri Ordu'da ulaşımın daima büyük bir sorun olageldiği görülmektedir. Karayolu üzerinden ulaşım sorununun çözülebilmesi ancak ve ancak geçit vermeyen onlarca derenin üzerine çok sayıda köprü veya menfez yapılmasına bağlıdır. Bu ihtiyaçların giderilemediği 19. yy. koşullarında da Ordu'dan en yakın nahiye olan Perşembe'ye karayoluyla 4 saatte, Ulubey'e 5 saatte, Gökçöy'e 12 saatte, Aybastı'ya ise 18 saatte gidilirken, Trabzon'a 45 saatte ulaşılabilir (Güney, 2020: 21). Yine aynı dönemde tüm yolların kullanışsızlığı sebebiyle yöre halkından yöneticilere çokça şikayet gitmesinin yanı sıra halk 1880'lerden beri yol yapım süreçlerine maddi imkânları ve emek güçleriyle yardıma hazır olduklarını da iletmektedir. Örneğin bu dönemde halkın gönüllü çalışması ile yapılan yollardan birisi olan Ünye-Niksar yolu 1 Ağustos-22 Eylül 1864 tarihleri arasında 16.500 kişinin gönüllü çalışması ile 1,5 ayda açılmıştır (Güney, 2020: 21).

Ordu'da halkın en temel sorunlarından biri olan yol ihtiyacının karşılanması için 19. yy.'da başlayan karayolu yapım çalışmaları, Cumhuriyet döneminde, özellikle 1926'dan itibaren hız kazanmıştır. Hepsi halk katılımı ve törenler eşliğinde başlayan bu çalışmalarda 1932 ve 1935'te Çambaşı yolunun, 1940'ta Kocaali Köprüsü'nün yapımında olduğu gibi, çoğu zaman köylüler de elde kazma-kürekle gönüllü olarak yol açma çalışmalarına katılmıştır. Ordu Halkevi'nin 1933 yılında 100'den fazla temsilcinin katılımı ile gerçekleştirdiği toplantıda yol en temel talep iken, aynı dönemde *Ordu Tekamül Gazetesi*, "Saltanat, vilayetimize 50 senede 172 kilometre şose yaptı, Cumhuriyet 10 senede 217 kilometre yol, 150 kilometre şose tamir, 337 menfez, köprü yaptırdı" manşetini atmakta, *Cumhuriyet Gazetesi* de Dereyolu'nda halkın gönüllü yol çalışması başlatmasını "Ordu'da Yol Bayramı!" olarak haberleştirmektedir. Yine 1950'de halk geçit vermeyen, ancak sakin zamanlarında kelek adı verilen uzun sallarla geçilebilen Melet Irmağı'nın Çatalkaya mevkiinde köprü yaptırmak için dernek kurmuş ve Ordu Valiliği de derneğe demir ve çimento parası olarak 10.000 TL para yardımında bulunmuştur (Güney, 2020: 74, 75, 95, 126, 202). Bu açıdan eski rejimle yeni rejimin gündelik yaşama etkilerinin yol yapım pratikleri üzerinden karşılaştırıldığını ve bunun sunumunun baştan itibaren siyasal bir içerik taşıdığını da belirtmek gerekir.<sup>13</sup>

1950 sonrasında da karayolu yapım çalışmaları zaman zaman halkın da gönüllü katılımı ile devam etmekle birlikte, Ordu'nun yağışlı ve dağlık coğrafyasının sonucu olarak yollar yağmur, sel, heyelan vb. nedenlerle sürekli bozulmakta ve aynı güzergâhların tekrar tekrar yapılması zorunluluk haline gelmektedir. Ordu'nun kendine özgü bu fiziksel özellikleri, Türkiye'nin hem şehirlerarası hem de şehir içi ulaşım politikasında 1950 sonrasında genel olarak "ilk yatırımı az, ama uzun vadede işletme ve ulaştırma maliyeti çok yüksek olan karayollarına" ağırlık verildiği gerçeği ile birlikte değerlendirildiğinde, yolun neden Doğru Karadeniz'de ve Ordu'da sürekli tekrarlayan ve aşılabilir bir soruna dönüştüğü daha netlikle görülebilecektir (Merdol, 1983: 2771).

1980 yılına gelindiğinde Ordu özelinde bir durum tespiti yapmak gerekirse; Ordu iline, Merkez ilçe ile birlikte 11 ilçe ve 8'i bucak merkezi olan 521 köy bağlıdır. Aynı yıl, il nüfusunun % 76.2'si kırsal alanda yaşarken, ülke genelinde bu oran % 55.7 kadardır. Nüfusun ezici çoğunluğunun dağlık kırsal alanlarda yaşadığı ilde 188 km'si sert, 137 km'si gevşek yüzeyli olmak üzere tümü bakımlı olan toplam 324 km uzunluğunda devlet yolu vardır ve il bu konuda da ülke genelinin

<sup>13</sup> Bu yönetime günümüzde AKP iktidarının da sık başvurduğunu saptamak mümkündür.



*Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", Fiscaoconomia, 4(3), 661-704.*

gerisindedir. Çünkü ülke genelinde sert yüzeyli yolların oranı % 78,3'tür. 1980 itibariyle ülke genelinde yolu olmayan köylerin oranı 1/5 dolayında iken, Ordu'da bu oran 1/3'ü biraz aşmaktadır. Dolayısıyla Ordu'da devlet ve il yollarının ülke genelinden daha yetersiz düzeyde olması, köylülerin karayolundan yararlanma durumunu ağırlaştırmakta, yoksunluğunu arttırmaktadır (Yurt Ansiklopedisi, 1982-1983: 6295-6296, 6297-6298). Üstelik bu durum, karayollarına ayrılan payın % 73'e çıktığı bir dönemde böyledir.

Sencer'in de belirttiği üzere, Karadeniz Bölgesi 1960'lı yıllarda yüzde 11'lik kentleşme oranıyla kırsalda yaşayan nüfusun payının Türkiye ortalamasının oldukça üstünde olduğu; ancak kırsaldaki engebeli coğrafi koşullar nedeniyle de toprak mülkiyetinin geçimlik ekonomi açısından yeterli ve adil dağılmadığı bir bölgedir. "Kaldı ki aynı dönemde, ekonomik eylem hacmi ve sosyal hizmetler açısından elverişsiz durumda olan illerin oranı da Karadeniz'de yüzde 80'i bulmaktadır. Oysa bu oran Marmara ve Ege'de yüzde 40'tır (Sencer, 1971: 80)." Bir yandan kırsal nüfusun fazlalığı, diğer yandan yeterli sosyal ve ekonomik olanakların sağlanmaması, kırsalın bu olanaklardan, daha uzaktaki ilçe ve il merkezlerine erişerek yararlanma arzusunun, yani "yol" talebinin arkasında yatan etmenler arasında daha da önemli bir yer tutmaktadır. Bu açıdan Karadeniz özelinde yol talebi, farklı talepleri birbirine eklemleyen bir "eşdeğerler zinciri" yaratmaktadır.<sup>14</sup> Deyim yerindeyse yol, sadece yol değildir. Yol talebi ve bunun etrafında gelişen mücadelelerin kolaylıkla ekonomik, sosyal ve siyasal açıdan başka bir alternatifi görünür kılmaya başlamasının altında da bu olgunun payı fazlasıyla vardır. Fatsa özelinde 1960'larda ve 1970'lerde gelişen iki farklı mücadele deneyiminin, Karadeniz'in Türkiye ortalamasına göre kırsal nüfusunun daha yoğun olmasıyla ve kırsal nüfusu kentlere bağlayan yollarının yetersizliğiyle ilişkili olduğu, bu açıdan bir tesadüf barındırmadığı da bu bölümü bitirirken not edilmelidir.

### **1960'lar ve Yol Eksenli Yeni İvme: Zap Suyuna Köprü ve Beyceli Yol Yürüyüşü**

1960'lı yıllarda Türkiye, 1961 Anayasası'nın da getirdiği olanaklardan gücünü alan bir özgürleşme, siyasallaşma dalgasına tanıklık etmiş; diğer taraftan da onu sosyo-ekonomik alanda bütünleyen ve sosyal adalet ilkesi ekseninde gelişen ithal ikameci kalkınma stratejisi ile yeni bir döneme girmiştir. 1960-80 aralığını kapsayan ve iki alt dönemden oluşan bu dönem, Türkiye'nin sanayileşme hamlesi yaparken, ibresini hızla hizmetler sektörüne yönelttiği ve dönemi hizmetler sektörünün öncülüğünde tamamladığı bir ekonomik dönem olarak nitelenebilir. Aynı dönem, Türkiye'de sermaye sınıfı ile halk sınıfları (işçi, köylü, esnaf, memur) arasındaki sınıf mücadelesinin de hareketli yıllarıdır. Bu nedenle 1960'lı ve 1970'li yıllar ulaşım ve yol meselesinin hem ekonomik hem de siyasal-sınıfsal nedenlerle gündemde olduğu bir dönemdir. Dolayısıyla aynı dönemde halk sınıfları ile sermaye sınıfı arasında giderek görünür hâle gelen ve şiddetlenen mücadelenin bir boyutunu da yol yapımı gündemi oluşturmuştur. Bir tarafta sanayi ve ticaretin merkezi olan İstanbul'a, bu alanları geliştirecek şekilde, Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayacak ve 1950'lerden beri egemen hâle gelen karayolcu ulaşım anlayışını da perçinleyecek şekilde Boğaz Köprüsü yapılması gündemde iken, diğer tarafta da yolu kırsalda yaşayan köylüler açısından temel bir ihtiyaç olarak gündeme taşıyan, çok bilinen

<sup>14</sup> "Eşdeğerlik zinciri" kavramı E. Laclau'ya aittir. Şu cümlesini, Karadeniz'deki yol talebi etrafında şekillenen toplumsal ve siyasal mücadele gündemini anlamlandırma yolunda daima hatırdta tutmakta yarar vardır: "Tikel bir talebin, kendisi ile kıyaslanamaz bir eşdeğerlik zincirini temsil etmeye başlamasını içeren bu süreç, bizim hegemonya olarak adlandırmış olduğumuz şeydir (2011: 140)."



Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", *Fiscaoeconomia*, 4(3), 661-704.

Zap Suyuna Köprü ve daha az bilinen Beyceli Yol Yürüyüşü gibi toplumsal hareketler yükselmiştir. Bunlardan Zap Suyuna köprü yapılması sürecine, Türkiye'de köylülerin ilk kez yol için kolektif bir mücadele başlatmalarının beşiği olan Beyceli-Fatsa örneği öncesinde kısaca bakmakta yarar var.

1960'lar Türkiye'sinde bir başka yol temalı toplumsal hareket olan Zap Suyuna Köprü yapımı, tam da Boğaz'a köprü yapımının gündeme geldiği dönemde, yine yol ihtiyacı talepli bir karşı gündem olarak belirir. Malatyalı bir avukat ve gazeteci olan, aynı zamanda da şiir ve taşlamaları bulunan Şemsi Belli'nin, ilk kez 20 Ocak 1968'de *Anayasa Dergisi'*nde yayınlanan Anayasa (ya da Anayasso) şiiri, Doğulu şivesi ile doğunun gündelik, sıradan, müzminleşmiş sorunlarını anlatır (Bengi, 2020: 16; Alkan, 2017: 944). Şair şiirde, 1961 Anayasası'nın getirdiği özgürlükçü ve sosyal adaletçi çerçeveye de yaslanarak Doğulu halk adına hak talebinde bulunur ki bu hak talebinin konusu 'yol'dur. Hasta çocuğunu Hakkari'ye götürmek isteyen Şavatalı bir baba olan Hasso'nun dilinden yazılan bu şiir ve şiirde geçen "Şavata'dan Hakkari'ye yol bilmezem... Çonciğ ağıliir, çonciğ öliir, geçit vermiy Zap suyi... Ben halsizo, ben dilsizo, şehir uzak yolsizo... Malımız yoh, yolumuz yoh, Angara'ya ses verecek dilimiz yoh..." ifadeleri, gerçekte Zap Suyu'nun geçit vermediği 15 köyün yaşadığı 'yol'suzluğa bağlı sorunları dile getirir. Bu 15 köyün halkı Zap Suyu'nun ötesindeki dünya ile bağını suyu geçmek için kullandığı telle sağlamaya çalışırken, hastalarını ya da sağlıklı insanlarını suya kaptırmaktadır (Bengi, 2020: 16; Milliyet, 24.05.2013). Üstelik sadece yörede yerleşik insanlar değil, bu bölgede hizmet veren kamu personeli de bu dramın kurbanları arasındadır. Örneğin 1960 yılında Zap Suyu'na kapılıp yaşamını kaybedenler arasında, 1960'larda yeniden yükselen köycülük akımına *Köycü Oktay* adlı kitabı ile katkı veren bir ilköğretim müfettişi olan Selahattin Şimşek de vardır (Sarıhan, 2018: 44; Şimşek, 2002).

Belli'nin şiiri Milliyet'te Hasan Pulur'un *Olaylar ve İnsanlar* adlı köşesinde yayınladıktan sonra, şiir ve şiirle birlikte Doğu'nun sorunları da gündem olur (Bengi, 2020: 16). Kısa sürede şiirin plaklara kayıtları yapıp, tiyatro oyunlarına konu olmasının ardından ise Doğu'da "yol'suzluğa bağlı yaşananlar karşısında devletin kaynaklarının Boğaz'a köprü için kullanılması daha da tartışılmalı hâle gelir (Alkan, 2017: 944). Bu gelişmeler sonrasında sosyalist düşünceli üniversiteli gençler her bir köprünün İstanbul Boğazı'na yeni bir köprü yapımına yol açacağı ve sorunu çözmeyeceği gerekçesi ile 1969 yılında "Boğaz Köprüsüne Hayır" eylemi ve buna nazire olarak da "Zap Suyu'na Köprü" eylemi başlatır. İTÜ Talebe Birliği'nin başlattığı bu eyleme; Prof. Dr. Tayyar Tayyar projenin statik yapısını ve çizimini üstlenerek, Milliyet Genel Yayın Yönetmeni Abdi İpekçi haber desteği ve bağış kampanyası başlatarak, Mimarlar Odası Başkanı Demirtaş Ceyhun ve Oda teknik destek vererek, İTÜ Talebe Birliği Başkanı Harun Karadeniz'in İTÜ İnşaat Fakültesi Talebe Birliği Başkanı Yaşar Yılmaz yönetiminde Hakkari'ye gönderdiği çeşitli üniversitelerden 84 öğrenci de bilfiil köprü yapımında çalışarak katkı verir ve köprü 53 günde (Arolat süreyi 3,5 ay olarak belirtmektedir) tamamlanır ve 9 Eylül 1969'da açılır (Arolat, 2018: 90-91; Bengi, 2020: 16; Özkartal, 2010). Yüksekova Kaymakamı Fikret Toksöz ve yöre halkının da desteği ile tamamlanan köprüye Devrimci Gençlik Köprüsü adı verilir (Diğer kaynaklar köprünün ismini Devrimci Gençlik Köprüsü olarak belirtirken, Arolat "Gençlik Köprüsü" olarak anmaktadır. Bkz. Arolat, 2018: 91). Açılış günü bir köylü duygularını şöyle ifade eder "1962 yılından beri köyümüze köprü yapılması için müracaat ediyoruz, fakat hükümet bizi vatandaştan saymadı, buraya köprüyü yapmadı. Allah gençlerden, bağışta bulunan halktan ve Milliyet gazetesinden razı olsun" (Bengi, 2020: 16). Köprü 30 yıl halka hizmet verdikten sonra





Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", *Fiscaoeconomia*, 4(3), 661-704.

Mayıs 1999'da bir bomba ile yıkılır. Köprü'nün bombalanmasının ardından yazar Cezmi Ersöz'ün öncülüğünde 2009'da başlatılan yeni bir kampanyaya aydınların, sanatçıların, KESK başta olmak üzere kitle örgütlerinin, öğrencilerin verdiği destekle köprü ilk hali gibi yeniden inşa edilir ve 1 Ekim 2010'da tekrar hizmete açılır (Milliyet, 24.05.2013, Özkartal, 2010).

Zap Suyu'na Köprü projesi, yine 1960'larda sağın mühendis siyasetçiler eliyle geliştirdiği kalkınma modelinde öne çıkarmaya başladığı şehir yolları, köprüler ve barajlar söylemi karşısına, nüfusunun çoğunluğu kırsalda yaşayan yoksul halkın ihtiyaçlarının da giderildiği bir başka kalkınma paradigması/modeli koyma yolunda oldukça özel bir örnektir. Bir yandan eğitilmiş ve kentli gençlerin "Halka Doğru" hareketi olarak görülebilecek bu deneyim; özellikle 1960'lı yıllarda Köycülük hareketlerinin arkasındaki sosyalist gençlik ve kadroların, aydınlanmacı öğretmenlerin başlattığı örgütlenme modelinin yine yol, köprü gibi diğer hak ve özgürlüklere ve kamusal hizmetlere erişme hakkı kapsamında değerlendirilebilecek ihtiyaçlar temelinde başlattıkları mücadelenin izinde değerlendirilmelidir. Ancak bunu daha iyi anlamak için, bu deneyimin iki yıl öncesine, Fatsa'nın Beyceli Köyü'nden başlayan yol yürüyüşüne, örgütlenme şekline ve dinamiklerine bakmakta yarar var.

### Beyceli Köylüsünün Yol Yürüyüşü

Beyceli köylüleri tarafından, köyü ilçeye bağlayacak yolun yapılması talebi ile 27-28 Temmuz 1967'de gerçekleştirilen yol yürüyüşü, 1960'lı yıllarda öncelikle kentlerden yükselen aydın, öğrenci ve işçi ağırlıklı hak mücadelelerini, kırsaldan köylülük temelli olarak bütünleyen en kritik örneklerden birisidir. Üstelik Türkiye'de köylüler tarafından yapılan ilk köy yürüyüşü olma özelliği taşıyan bu yürüyüş, yürüyüş fikrini ortaya atan ve organize eden öğretmen Zeki Sarıhan'ın<sup>15</sup> da belirttiği gibi "Ordu ve çevresinde yürüyüş ve mitingler biçiminde gelişecek olan kitle mücadeleleri için de imrendirici ve cesaretlendirici bir rol oynamıştır" (Sarıhan, 2008: 4, 24).<sup>16</sup>

Beyceli, Ordu ilinin Fatsa ilçesine bağlı, deniz kenarındaki ilçe merkezine 30 km. uzaklıkta ve denizden 600 metre yükseklikte olan ve 1960'lı 1970'li yıllarda ulaşımın hâlâ zor olduğu, iç kesimlerde kalan beş mahalleli bir köydür (Sarıhan, 2008: 9; Sarıhan, 2018: 10, 77). Söz konusu yıllarda köy, yakın ilçeler olan Kumru ve Korgan ile de ilişkilenmekle birlikte, ekonomik ve kültürel açıdan -idari açıdan da olduğu gibi-, daha çok Fatsa'ya bağlıdır. Bu dönemde köylülerin araba yoluna en yakın erişebilecekleri nokta, Fatsa'da sahil şeridinden başlayıp Elekçi Deresi

<sup>15</sup> Zeki Sarıhan, 1944 yılında Beyceli köyünde doğup büyümüş, Ladik-Akpınar İlköğretmen Okulu'ndan mezun olduktan sonra, Konya Karapınar Akyazı köyünde öğretmenliğinin ardından, Fatsa'nın Yassıtaş Köyü'nde öğretmenlik yapmıştır. Aynı dönemde Fatsa Köycülük Derneği ikinci başkanlığı ve Beyceli Kalkındırma Derneği başkanlığı da yapan Sarıhan, bu dönemde tüm Fatsa köylerine seslenen ve hepsinin sesi olmayı amaçlayan *İleri Köy* adlı aylık gazeteyi çıkarmış ve Beyceli Köy Yürüyüşü ile Fatsa Yoksulluk Yürüyüşünü organize etmiştir. Ayrıca bu dönemde köy muhtarları ile birlikte Tefeciliğe Karşı Bildiri ve Amerikan Gavuruna Karşı Birinci İhtarımız başlıklı bildirimlerin yayınlanmasında etkili olmuştur (Sarıhan, 2018: 122-123).

<sup>16</sup> Zeki Sarıhan kendi tespitleri dâhilinde, yol yürüyüşünün etkilediği toplumsal uyanış vakaları olarak şunları belirtmektedir: 1- Kulpar (Çömlekli) köylülerinin, su sorunu için yürüyüşü, 2- 11 Eylül 1967'de yapılan Fatsa Yoksulluk Yürüyüşü, 3- 10 Şubat 1968'de Beyceli köylülerinin ABD-NATO Karşıtı Bildirisi, 4- 20 Temmuz 1968'de Fatsa Köycülük Derneği ve Ordu Atatürkçü Fikir Derneği'nin ABD Karşıtı Bildirisi, 5- 30 Temmuz 1968'de Karadeniz Bölgesi Devrimci Kuruluşlar Birliği kurma kararı, 6- 30 Temmuz 1968'de Bulancak'ta tefeciliği lanetleme, 7- Fatsa'da 5 Ağustos 1968'de ilk Fındık Mitingi, 8- 1969'da ikinci Fındık Mitingi, 9- 2006 Ordu Fındık Mitingi (Beyceli'den üç minibüs köylü katılmıştır)."

havzası boyunca Kumru ve Korgan'a giden yolun, Kumru Çatağı (Yukarı Çatak) olarak adlandırılan ve köye 7 kilometre mesafedeki kısmıdır (Sarıhan, 2008: 11). Bundan sonraki kısımda köye ulaşmak için yağmur yağdığında çamurlaşan Karadeniz toprağı ile kaplı alanlarından geçmek gerekmektedir ki yağışlı zamanlarda buradan geçmek zorunda olan insanlar ve hayvanlar yarı bellerine kadar çamura saplanmaktadır. 1960'lardaki araçların niteliğı, araba yolunun kalitesi ve yürüyerek ya da hayvan gücü ile kat edilen toprak yolun özelliğı birleştiğinde, Beyceli-Fatsa arası toplamda altı saat sürmektedir (Sarıhan, 2008: 11).

Beyceli köylüleri yol taleplerini çeşitli heyetler aracılığı ile 1947'den itibaren Ankara'ya iletmış, yine 1964 yılında kendi imkânları ile komşu köy Dağgüvezi'nden başlayıp kazma ve küreklerle yol açmaya başlamışlar, ancak yolun arazisinden geçeceği zengin bir ailenin karşı çıkması nedeniyle yol yapma işi durdurulmuştur (Sarıhan, 2008: 12, 15; Sarıhan, 2018: 77). Komşu köy ile Beyceli arasındaki yolun yapımı, arazinin kamulaştırılması yoluyla çözülsün ve köylülerce açılacak yolun stabilizasyonu Karayolları'nca sağlanabilse, aslında Kumru yolunun Yukarı Çatak'tan geçmeye başladığı 1962 yılında köyün yol sorunu çözülmüş olacaktır. Çünkü Kumru Yolu'nun Yukarı Çatak mevkiisi komşu köy olan Dağgüvezi'nin Kumru Deresi boyundadır (Sarıhan, 2008: 77). Ancak bu sorun çözülmediğı için köyün yol sorunu devam eder.

1963 yılında köyde kurulan Beyceli Kalkındırma Derneğı'nin<sup>17</sup> amaçlarından birisi de köye yol yapımı olduğu gibi, köyde çıkarılan haftalık duvar gazetesi olan *İleri*'nin başyazısı da "Yol Yol Yol" başlığını taşımaktadır (Sarıhan, 2008: 15). Tıpkı 1950'lerde olduğu gibi 1964'te de Fatsa-Korgan yolunda açılacak yeni kolun köye yakın yerden geçeceğini düşünen köylüler, Güvez köyünden başlayıp kendi köyelerine doğru yol açma çalışması başlatmış, çalışmalar 1965 yazında da sürmüş, aynı yıl kaymakamlıkça yolun planları çizilmiş ve kamulaştırma bedeli açıklanmış, 1966 yılında köyde kamu yöneticilerinin de katılımı ile düzenlenen açık oturumda yol ihtiyacı dile getirilmiş, yol araçlarının kaymakamlıkça gönderilmesi halinde yakıtlarının köylülerce karşılanması için Dernek köylülerden 5000 TL değerinde fındık toplamış, insan gücüne dayanacak hizmetlerin köylülerce karşılanacağı da taahhüt edilmiş, ancak bunlara rağmen köy yolu 1967 bayındırlık raporuna -alındığı söylene de- yine girememiştir (Sarıhan, 2008: 16-17).

1967 Şubat ayında Çatak'tan giren dozerlerin iki günlük yol açma çalışmasından sonra, 10 Temmuz 1967'de Dernek Başkanı Zeki Sarıhan'ın Ordu Valiliğı ile yaptığı son görüşmede, bizzat Vali Cemal Orhan Mirkelam tarafından köy yolunun 1967 programında bulunmadığı, ancak eldeki imkânlar dâhilinde dozerlerin iki günlüğüne köye gönderilebileceğı belirtilmiştir. Bu bilgilendirme üzerine Sarıhan da Dernek başkanı sıfatı ile Valiliğı köylülerin bir kez daha hayal kırıklığına uğramamaları için, daha elverişli bir zamanda yolun tamamını açmak üzere gelmelerini belirten bir taahhüt yazısı vermiştir (Sarıhan, 2008: 25).

<sup>17</sup> Beyceli Kalkındırma Derneğı, köyün Ladik Akpınar İlköğretmen Okulu'nda okuyan gençlerinin girişimi ve aynı köyden bazı aydınların da katılımı ile 1963 yılında kurulmuştur. Köyde bir tüketici kooperatifinin kurulması ve köye yol getirilmesi, 1964 yılında köyde bir Okuma Odası açan derneğın amaçları arasındadır (Sarıhan, 2008: 14; Sarıhan, 2018: 77). Sarıhan Mayıs 1971'de gözaltına alındıktan sonra, 1974'te tahliye olup Fatsa'ya döndüğünde Derneğın 1972 yılında resmen kapandığını, okuma odasının da kapatılarak kitaplarının dağıtılmış olduğunu öğrenir (Sarıhan, 2018: 121). Derneğın ilk başkanı E. Meral Sarıhan, ikinci başkanı Ömer Sarıhan ve 1967'de Dernek Yol Yürüyüşünü örgütlerken ise başkanı Zeki Sarıhan'dır (Sarıhan, 2008: 16-17, 42; Sarıhan, 2018: 17).

Köylülerin, ürettikleri ürünü ilçeye götürebilmek, ilçeden ihtiyaç duydukları malları ve hizmetleri rahatlıkla alabilmek için yapılmasını arzuladıkları köy yolunun yıllar içinde bir türlü yapılamaması, dahası çeşitli girişimlere rağmen Beyceli yolunun 1967 planına alınmadığının öğrenilmesi üzerine Dernek Başkanı Zeki Sarıhan, o dönemde Çorum Belediye işçilerinin haklarını almak için Çorum'dan Ankara'ya, Ankara'da da sonuç alamayınca İstanbul'a kadar yürümlerinden ve Anayasa'nın vatandaşlara tanıdığı haklardan hareketle, köylülere seslerini duyurabilmek için bir sessiz yürüyüş yapma fikrini ileri sürmüştür (Sarıhan, 2008: 26; Sarıhan, 2018: 78). Hükümeti yolun yapımına ikna etmek için yürüyüş dışında başka şansları kalmadığını düşünen köylüler Cuma günü namaz çıkışı cami avlusunda yapılan oylamada çoğunlukla yürüyüş fikrini desteklemiştir<sup>18</sup>. Yürüyüş için de üç kişiden oluşan bir yürüyüş komitesi ve tarih olarak ise 24 Temmuz günü seçilmiştir. Ancak Fatsa Kaymakamının komite üyelerinden birini vazgeçirmesi üzerine yürüyüş için bu sefer dört kişiden oluşan bir komite ve 27 Temmuz tarihi belirlenir. Beyceli Köylüleri ile komşu Kurtuluş Köyü'nden bir kısım erkek, 27 Temmuz günü yürüyerek köyden yola çıkıp, Fatsa'da Atatürk büstüne fındık çubukları ve mısır dallarından yaptıkları çelengi ve "Köylülerin atası, sağ olsaydın da görseydin halimizi"<sup>19</sup> yazan pankartı bıraktıktan sonra, geceyi Medreseönü Köyü'nde cami ve kahvelerde yatarak geçirmiş, ertesi gün de Perşembe ilçesi üzerinden Ordu'ya ulaşarak o günkü Ordu'nun en kalabalık yerleşim alanları olarak Sahil Caddesi, Fidangör Kavşağı ve Süleyman Felek Caddesi güzergahından yürüdükten sonra, on kişiden oluşan bir tertip komitesini vali ile görüşmeye göndermiştir. 82 kilometrelik yürüyüşün ardından köylülerin amacı dozerleri yanlarına alarak köylerine geri dönmekken, valinin dozerlerin ancak 1 Ekim günü, ama mutlaka köyde olacağını sözünü vererek köylüleri ikna etmesi üzerine köylüler, valiliğin ayarladığı kamyonlar ile Fatsa'ya dönmek durumunda kalmışlardır (Sarıhan, 2008: 4, 25-72).

Yürüyüş süresince jandarma ve polisin eşlik ettiği, köyden 80 kadar kişi ile başlayıp, yolda ve Fatsa'da katılanlarla toplamda 125-126<sup>20</sup> kişiden oluşan gruba, köylülerin yanı sıra Beycelili olan ve Sarıhan soy ismini taşıyan dört öğretmen katılırken<sup>21</sup>, güzergâh boyunca da yürüyüşçüleri Fatsa'da orada oturan Sarıhanlar ve Fatsa Fikir Kulübü üyeleri ile Perşembe'de Perşembe TİP İlçe Başkanı Yaşar Yazıcı'nın yönlendirdiği TİP üyesi bir grup karşılamış, Fatsalı esnaflar Fatsa'da aralarında topladıkları parayla, TİP İl Başkanı Kemal Aksoy ise Ordu'da yine esnaf dayanışması ile yürüyüşçülere yiyecek getirmiştir (Sarıhan, 2008: 41, 44, 47, 56-60; Sarıhan, 2018: 80-81).

<sup>18</sup> Beyceli Kalkındırma Derneği'nin 15 Temmuz 1967 tarihli çalışma raporunda da 15 yıllık köy yolu davasının seyrine değinildikten sonra, "köylü olarak kesin tedbirler almamızın, vatandaşlık haklarını kullanarak topluca sesimizi duyurmanın zamanı gelmiştir" denilerek, adı anılmadan yürüyüşün gerekliliği üzerinde durulduğu görülmektedir (Sarıhan, 2008: 19).

<sup>19</sup> Bu cümle, çelenk bırakma anında çekilen ve Zeki Sarıhan'ın *Bir Ömür Böyle Geçti* kitabında sayfa 45'te yer verilen fotoğrafta kalitesi nedeniyle okunamamakla birlikte, Sarıhan tarafından takip eden sayfada fotoğrafın arkasına yukarıda anılan ifadenin not düşüldüğü bilgisine yer verilmektedir (Sarıhan, 2008: 46).

<sup>20</sup> Yürüyüşe katılanların tam sayısı, yürüyüşün yapıldığı zamanda köylülerce kayıt altına alınmamıştır. Ancak köyden çıkılırken 80 kişi oldukları, Çatak'ta sayının 101 kişiye ulaştığı bilgisi Zeki Sarıhan'ın günlüklerinde yer verdiği katılımcı sayılarıyken, yürüyüşü haberleştiren yerel basın organı Ordu'nun Sesi sayıyı 125, Ordu Haber 115, ulusal basın organları Cumhuriyet 125, Milliyet ve Ulus ise 126 olarak ifade etmektedir. Zeki Sarıhan 2008'de yürüyüşün kitabını yazarken görüştüğü ve o tarihte yaşayan katılımcılarla birlikte katılan 119 kişiyi isimleri ile tespit etmiştir (Sarıhan, 2008: 38, 64, 72, 74, 75, 102-105).

<sup>21</sup> Söz konusu öğretmenler, Fatsa'da oturan Ertan Sarıhan ile köyde oturan Mehmet Sarıhan, Hamdi Sarıhan ve Zeki Sarıhan'dır (Sarıhan, 2008: 37).



*Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", Fiscaoconomia, 4(3), 661-704.*

"Beyceli Köylüleri Yol Yürüyüşünde" yazılı uzun bir pankartın arkasında sıralanarak yürüyen köylüler, yol boyunca da önceden hazırladıkları ve yürüyüş amacını açıklayan bir sayfalık bildiriye yoldan geçen araçlara, yol boyundaki köylülere<sup>22</sup> ve ilçe merkezlerindeki yurttaşlara dağıtmış<sup>23</sup> ve "Yol Diye Diye İnledik, Çok Martaval Dinledik", "Eller Aya, Biz Yaya", "Bir Ömür Böyle Geçti", "İstanbul'a Asma Köprü, Bizim Köyün Yolu Yok", "Tekerek İzine Hasretiz", "Her Şeyde Eşitlik" "Bıçak Kemiğe Dayandı", "Zenginlere Kredi Verileceğine Köylülerin Durdurmasını Bekleyelim", "Köylünün Atası, Hani Efendi Bizdik"<sup>24</sup> yazılı pankartları taşımıştır (Sarıhan, 2008: 37, 46).

Valinin söz verdiği dozerler ise Ekim'de değil ama Aralık 1967'de gelir köye ve Beyceli-Çatak arasındaki 7 km'lik yol kazılır. Çakıl da daha sonra dökülür (Sarıhan, 2008: 90). Fakat köyün 7 kilometrelik yolunun asfaltlanması ise ancak 53 yıl sonra Haziran 2020'de yapılmıştır. Söz konusu asfaltlama çalışması sonrasında köyde yapılan kutlamada 53 yıl önce yapılan Yol Yürüyüşü'nü anlatan 10 dakikalık bir de tiyatro oyunu oynanmıştır (OrduBBld Youtube Hesabı; Sarıhan, 2020; 18 Haziran 2020, Habertürk Portal).

Gerçekten de, Beyceli köylülerinin başlattığı yol eksenli mücadelenin bir ilk olduğu ortadadır. Nitekim bu durum, dönemin ulusal basınında da yer bulmuştur. Örneğin Milliyet Gazetesi yürüyüşü, "Köy Halkı Yol İçin 90 Kilometre Yürüdü" başlığıyla vermiş ve haberin içeriğinde, aslında Zap Suyuna Köprü projesi sırasında öne çıkan iki kalkınma paradigması arasındaki farkın köprü projeleri üzerinden yansıtılması, halkın ve iktidar blokunun çıkar ve beklentilerinin İstanbul ile karşılaştırmalı olarak sunulması stratejisinin Beyceli köylüsünün yürüyüşünde de belirginleştiği görülür. Gazete, haberi şu sözlerle sürdürür: "Fatsa'nın Beyceli köylüleri, İstanbul'a asma köprü yapılırken kendi yollarının programdan çıkarılmasını protesto ettiler" (31 Temmuz 1967, Milliyet).

Hareketin öncülerinin özellikle aydınlanmacı, sosyalizm fikrine yakınlaşan gençlerden oluştuğu da not edilmelidir. Dönemin ruhuyla ve köy eylemleriyle uyumlu olan bu olgu, köylünün uzun yıllardır özlemine çektiği konulara pratik çözüm için, yeni aydın gençlerin örgütlenme ve mücadele deneyimi aktarma arzusundan yararlanmış; yoksul köylülükle eğitimli genç kuşaklar arasında yeni bir tarihsel blok oluşumunun işaretleri de yine bu dönemde belirmiştir. Özellikle 68 Kuşağı gençliğinin öncülüğünde köylerde birçok yeni mücadele ve eylem pratiği gelişmiş, köylünün üretim ve yeniden üretim ilişkileri temelinde hak arama bilincinde ve örgütlenme deneyiminde yine bu dönemde bir sıçrama yaşanmıştır.<sup>25</sup>

<sup>22</sup> Perşembe yolu üzerindeki Mersin köyünden Ali Öndeş, kendi köylülerinin bu yürüyüşü hiç unutmadıklarını hala anımsadıklarını belirtmektedir. Özellikle de taşınan "Bir Ömür Böyle Geçti" pankartını (Sarıhan, 2008: 59).

<sup>23</sup> Küçük bir el bildirisi olan bildiriye, köyün yol durumu belirtilip, yolsuzluğun neden olduğu hastaları sal ile ilçeye indirme ve evlerini dahi yapamama gerçekleri sıralandıktan sonra, köylülerin hükümetten taleplerine yer verilmektedir. Talep bildiride şöyle ifade edilmiştir: "Hükümetten 15-20 günlüğüne bir dozer, bir de peşinden yolun çakılmasını istiyoruz. Hepsi bu kadar" ve son söz olarak bildiri şu tespit ile bitirilmiştir "Yirminci yüzyıl medeniyetinde insan gibi yaşamıyoruz kardeşler" (Sarıhan, 2008: 51).

<sup>24</sup> Yerel-günlük Ordu Haber Gazetesi'nin 28 Temmuz 1967 günü yürüyüşü haberleştirirken yer verdiği pankartlardır (Ordu Haber'in ilgili haber kupürü Sarıhan'ın kitabının belgeler kısmında yer almaktadır. Sarıhan, 2008: 115).

<sup>25</sup> 68'in köylü eylemleri için bkz. Babuş, 2003.



*Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", Fiscoeconomia, 4(3), 661-704.*

Nitekim Aydınoglu'nun da ifade ettiği üzere, "kırsal bölgelerde yaşanan sosyal hareketlenme", özellikle 1967-68 sonrasında kitlesel radikalizasyon açısından öne çıkan bir gelişmedir. Öyle ki, "bu olgu Türkiye'nin modern tarihinde ilk (belki de son) kez yaşanmaktadır. Cumhuriyetin ilanının ardından köylü kesiminin siyasal davranışı, dört yılda bir oy vermektense öteye gitmemiştir. Ne var ki 1960'ların sonlarında bu toplumsal kesimden ilginç sosyal tepkiler gelmektedir... Gerek yeniliği gerekse kimi yörelerdeki büyük kitleselliği nedeniyle bu sosyal hareketler, köylülüğün nihayet Türkiye'de siyasetin bağımsız bir aktörü olarak ortaya çıkmaya başladığını düşündürür... Pek çok Dev-Genç üyesi, siyasal anlamda 'halkla ilişki'yi bu hareketlerde yaşar (Aydınoglu, 2008: 251)." Beyceli'de yol talebi etrafında 1967'de başlayan yürüyüşün bu temelde ve bu bütünlüklü resim içinde ele alınması ve bu resmin başlangıcına denk düşen önemli bir atılım olarak kaydedilmesi gerekmektedir. Bu anlamda Beyceli bir istisnayı değil, 60'larda yükselen gençlik hareketleriyle, aydınlanmacı ve sosyalist karakterli örgütlenmelerle, köylülerin, hakları temelinde uyanışa geçmelerinin dönemsel olarak buluştuğu koşulların içinde, dönemin ruhunu yansıtmaktadır.

Kuşkusuz Karadeniz merkezli olarak gelişen köylü hareketlerinin arka planında, bu bölgede 1960'lı yılların ikinci yarısında kurulan Köycülük Dernekleri'nin de payı bulunmaktadır. Türkmen'in de aktardığı üzere, 1960'lı yıllarda Orta ve Doğu Karadeniz'deki aydınlanma, üç sacayağı üzerinde yükseliyordu. Bunların ilki köycülük dernekleri olarak bilinen örgütlenmelerdi. İkincisi, Türkiye İşçi Partisi'nin hızla yerelde örgütlenmesini kurması; üçüncüsü ise muhalif yerel gazetelerin ortaya çıkmasıydı. Özellikle köycülük derneklerinin taşıdığı önemi, Alaçam'da Köycülük Derneği kuruluşuna öncülük eden isimlerden İsmail Yeşilyurt, "köycülük dernekleriyle başladı köylü hareketi Karadeniz'de" sözleriyle ifade etmekteydi (Türkmen, 2007: 76)." Nitekim Beyceli köylülerinin yürüyüşünü örgütleyen öncülerin aynı zamanda Fatsa Köycülük Derneği aracılığıyla Fatsa köyleri arasında da geniş bir bağlantı oluşturmaya çalışmaları, daha geniş bir yerel tarihsel blok arayışının izlerine işaret eder.

Beyceli deneyimi, bugüne kadar siyasal alanın dışında tutulan, siyasetle ilişkileri seçim dönemleriyle sınırlı kalan pasif yoksul köylülüğün ilk kez kendi talepleri doğrultusunda, seçim dışı zamanda kolektif olarak ve kamusal görünürlikle harekete geçmeleri bağlamında; "Polis" olarak, yani salt bir iktidar tekniğine indirgenmiş siyasetin sınırlarını genişletmeye katkıları bakımından hem özelde Karadeniz'in hem de genelde Türkiye'nin toplumsal mücadele tarihinde önemli bir aşama olarak görülebilir. Nitekim bu birikim 70'lerin sonunda yine Fatsa'da gelişecek olan sosyalist belediyeçilik hareketine deneyim, kadro ve ilişki aktarımı olarak da yansıyacaktır.

Çalışmanın son bölümünde 1970'lerin sonunda Terzi Fikri öncülüğünde gelişecek bu deneyime bakmadan önce, 1960'lı ve 1970'li yıllarda "yol" sorunu etrafında oluşan kitle seferberliklerine, verili siyasetin parti ve kadrolarıyla yurttaşların yol üzerinden nasıl bir ilişki geliştirdiğine ve ardından da sol ile sağ siyasetlerin yol etrafında ördükleri hegemonyanın niteliksel farklarına değineceğiz.

### **Toplumsal Mücadelenin Yol Gündemi: Araçlar ve Deneyimler**

Bu dönemde köylerin yol talebi ya da kendi olanaklarıyla yol yapımı seferberliği etrafında edilginlikten çıkması ve bu anlamda "çekişmeci siyaset" mantığına uygun biçimde



*Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", Fiscoeconomia, 4(3), 661-704.*

görünürleşmesi olgusu, Beyceli Köyü'nün eylemiyle sınırlı değildir. Beyceli, birçok açıdan bir ilktir ve kuşkusuz ki toplumsal/kamusal görünürlüğü yolunu açmıştır.<sup>26</sup>

Öyle ki Beyceli'nin hemen ardından yine Fatsa'da üç köy (Uzundere, Hacıköy, Yavaş), kendi olanaklarını ve köylü emeğini imece yoluyla seferber ederek yol yapmaya başlamıştır. Dönemin Milliyet gazetesinde bu durum, "Fatsa'da üç köyde her gün 300-400 köylü kendi yollarını yapıyor" cümleleriyle sunulmuştur (6 Ekim 1968, Milliyet). Beyceli yürüyüşüyle aynı dönemde ise yine Ordu'da, bugün merkez ilçe Altınordu sınırları içinde kalan Tikence'de köylülerin kendi olanaklarıyla yol yaptıkları görülmektedir (24 Haziran 1967, Cumhuriyet). Bu durum, Fatsa'da yol etrafında seferberlik olgusunun, idarecilerden yol talep ederek gösteriler yapmaktan, köylülerin kendi yollarını yapmalarına ve yine 1979'da 'Çamura Son Kampanyası'nda olduğu üzere, kendi yollarını temizleyip ortak bir program doğrultusunda siyasal alana aktif olarak katılmalarına doğru evrilen bir gelişme çizgisi izlemiştir. Bu anlamda Beyceli'nin deneyim birikimi ve kendisinden sonraki mücadele repertuarının şekillenmesinde özel bir yerinin ve katkısının olduğunu bir kere daha belirtmek gerekmektedir.

Elbette bu örnek Ordu ile sınırlı kalmamış, çevre illerde de benzer sorunlar etrafında köylü seferberliği gözlemlenmiştir. 1960'ların ikinci yarısında, özetle köylü hareketlerinin siyasal ve sosyal mücadelenin ön sahnesine doğru ilerlediği koşullarda ve Beyceli köylüsünün yürüyüşünü takip eden dönemde, Tokat'ın Ordu'ya komşu ilçelerinden Niksar'da 3 bin köylü Niksar'dan Tokat'a "Yol İsteriz" yürüyüşü gerçekleştirmiştir (16 Nisan 1969, Cumhuriyet). Bu durum, yol talebinin Karadeniz özelinde bu devirdeki köylü uyanışının özel uğraklarından birisi olduğunun bir başka kanıtı olarak da görülebilir. Engelibeli coğrafyada yol olmadan ulaşımın zor olması, nüfusun çoğunluğunun hâlâ kırsal alanda yaşaması ve ülkenin geneline göre Karadeniz kırsalının yol yapım sürecinden daha az pay alması, bu durumun nesnel nedenleri arasında yer almaktadır. Ancak 1967-68 dönemiyle birlikte Türkiye'de toplumsal ve siyasal mücadelenin yükselişe geçmesinin ve bu yükselişin yeni öncülerinin, kadrolarının, eylem repertuarlarının görünürleşmesinin/kırsalla ilişkiyi geliştirmelerinin, bu yeni köylü eylemlerinin ve taleplerinin ortaya çıkışındaki öznel müdahale payı da elbette yadsınamaz. Gerçekten de, "1967-1971 arasında kalan dönem, köylülerin Cumhuriyet tarihinin hiçbir döneminde olmadığı kadar radikal bir biçimde ve modern demokratik mücadele biçimlerini kullanarak harekete geçtiklerine tanık olmuştur (STMA, 1988: 2136)."

Bu dönem, küçük toprak sahibi ve topraksız köylülerin üretim/mülkiyet ilişkileri temelinde ülkenin farklı bölgelerinde harekete geçtiklerinin onlarca örneğiyle doludur. Yol talebi ya da yapımı etrafında gelişen köylü seferberliği ise, daha ziyade "yeniden üretim" ilişkileri temelinde, köylünün "hak" olgusuyla tanışmasının ve sağlık, eğitim gibi diğer haklara erişme hakkı çerçevesinde de yolu araçsal kılmalarının ete kemiğe bürünmüş hali gibidir. Bu talep, çoğu zaman eylemlerle ya da köylünün kendi olanaklarıyla yol yapmak için seferber olmasıyla görünür olduğu gibi, özellikle Cumhuriyet'in ilk yıllarından başlayarak ve 1960'larda ivme kazanarak neredeyse tüm siyasi partilere, yöneticilere dönük dilekçelerde, gazete yazılarında, seçim dönemlerinde karşılaşılan siyasetçilerle yüz yüze görüşmelerde iletilen niteliktedir. Yol talebinin 1960'larla birlikte kamusal bir nitelik, görünürlük kazandığını ve iletişim araçlarından eylem biçimlerine kadar tüm kamusal araçlardan yararlanma eğiliminin bu dönemde hız kazandığını belirtmek yanlış olmayacaktır. Bu bakımdan Türkiye sağ siyasetlerinin yol etrafında

<sup>26</sup> 1960'ların ikinci yarısındaki köylü uyanışı ve eylemliliğinin dökümü ve bu hareketlerde yükselen devrimci gençlik öncülüğünün payı için bkz. Babuş, 2003 ve STMA, 1988: 2136.

ördüğü yukarıdan aşağıya hegemonyanın, kitlelerin geniş rızasını yol yapımı aracılığıyla kazanma siyasetinin, bu talebin aşağıdan yukarıya gelişmekte olan karşı hegemonya potansiyelini görerek ve yine yol talebinin önemini farkına vararak inşa edildiğini, yoktan var olmadığını da ayrıca belirtmek gerekir. Bu anlamda, günümüzde AKP'ye dönük siyasal desteği açıklarken sıklıkla karşımıza çıkan "yol yaptılar" cümlesine muhalif çevrelerde yüklenen ironik ve eleştirel anlamın, bu gerçeği tam olarak kavramaktan uzak olduğunu da belirtmek isteriz.

Peki Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren yöneticilerden yol talep edenler kimlerdir? 1960'ların ikinci yarısındaki değişimin niteliğini buradan anlamak mümkündür. Gazete arşivlerinde yaptığımız tarama, özellikle okur mektupları aracılığıyla köye yol isteyenlerin çoğunlukla öğretmenler olduğunu açığa vurur. Bu durum, yol ihtiyacının kamusal iletişim olanaklarıyla ulusal kamuoyunun bir parçası yapılmasında öğretmenlerin rolünü gösterir, nitekim Beyceli köylüsünün yol yürüyüşünde de genç aydınların, öğretmenlerin rolü açıktır. Ancak bu mektuplar, Beyceli köylüsünün yürüyüş aracılığıyla yol talebini kolektif ve eylemli olarak görünür kılması örneğinden henüz farklıdır; zira bu iletişim tarzı "çekışmeci siyaset" olgusunun kolektif eylemlilik aşamasına ulaşmadığı, bireysel girişimlerle konunun idari makamlara dönük bir talep olarak seslendirildiği aşamanın göstergesidir. Örneğin 1966 yılında, yine Karadeniz Bölgesi'nde, Artvin'in Ardanuç ilçesinin bir köyünde görev yapmakta olan bir öğretmenin Cumhuriyet Gazetesi'ne yolladığı mektup bunun bir kanıtı olarak görülebilir. Mektup bir yandan köye ulaşımında yaşanan zorlukları duyurmaya çalışmakta, ancak diğer yandan ülkede yükselen kalkınmacı siyasal iklime uygun olarak, köyün tikel sorununu ülkedeki "ulusal-popüler" gündeme eklemekte ve o gündemin içine yerleştirerek sunmaktadır. Yazının başlığının, "Yolsuz İnkişaf Olmaz" olması, bunun kanıtıdır (2 Şubat 1966, Cumhuriyet).<sup>27</sup>

1960'larda köyün kamusal ve siyasal gündemin merkezine yerleşmeye başladığının bir başka kanıtı da, 1963 yılının sonunda Köy İşleri Bakanlığı'nın kurulmuş olmasıdır. Köy İşleri Bakanlığı'nın çalışmalarının da köyün, kırsalın yol, su, elektrik gibi alanlardaki eksiklerinin görünür, duyulur olmasında; diğer bir ifadeyle köyün bu eksendeki ihtiyaçlarına dair gündemin kamusallaşmasında önemli bir etkide bulunduğu belirtilmelidir. Kaldı ki, "yolsuz inkişaf olmaz" diyerek idarecilere mektup yazan öğretmenin, yükselen kalkınmacı siyaset anlayışına seslenmesinin altında, 1963 sonunda Köy İşleri Bakanlığı'nın kurulması olgusu yattığı kadar; 1960 sonrasında Devlet Planlama Teşkilatı'nın kurulmasının ve yine bununla uyumlu olarak 1963 başında Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın hazırlanmasının etkisi de bulunmaktadır.<sup>28</sup>

Köy İşleri Bakanlığı bünyesinde, özellikle köylerin fiziki gelişimi ve yollarının yapımı amacıyla 1 Temmuz 1965'te Yol, Su Elektrik İşleri Genel Müdürlüğü'nün (YSE) kurulması da, yine 1960'larda merkezi hükümetin kırsalın yol sorununa daha merkezi ve bütünlüklü bir politik program dâhilinde yaklaşmaya başladığına işaret olarak görülebilir.<sup>29</sup>

Bu dönemde köylünün yol yapım işlerinde çalıştırılması uygulaması da sürmektedir. Ancak konunun açıktan siyasal gündemde kamusal olarak görünürleşmesi ve tartışma konusu olması da yine 1960'lı yılların ve oluşan yeni iklimin ürünüdür. 1960'lar, aynı zamanda sosyalist parti ve hareketlerin yükselişe geçtiği, Türkiye İşçi Partisi'nin 1965 seçimleri sonucunda Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde 15 vekille temsil edilmeye başladığı bir yükseliş dönemidir. 1963

<sup>27</sup> Benzer bir mektup için bkz. 14 Temmuz 1969, Cumhuriyet.

<sup>28</sup> Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı için bkz. DPT, 1963.

<sup>29</sup> YSE için bkz. Pınar vd. 2008: 12.



*Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", Fiscaoconomia, 4(3), 661-704.*

yılında Türkiye İşçi Partisi adına Genel Başkan Mehmet Ali Aybar'ın Anayasa Mahkemesi'ne Köy Kanunu'nun bazı maddelerinin (örneğin, köylünün yol yapımında zorla çalıştırılmasının angarya olduğu, bunun anayasaya aykırılık taşıdığı) iptali istemiyle dava açması önemlidir. Anayasa Mahkemesi bununla ilgili kararını 1965 yılında vermiş ve maddeyi iptal etmeme gerekçesinde, "Bu hizmetler köylülerin mahallî nitelikteki ortaklaşa ihtiyaçlarının sağlanmasına yarayan kamu hizmetleri olması bakımından bunlardan doğrudan doğruya bütün köy halkının yararlanacağı tabiidir. Bu nedenle bazı hizmetlerin köylü için zorunlu sayılmasını bir angarya saymak da mümkün değildir: zira olayda bir karşılıksız çalıştırma, bir kişinin hizmetinden bedava yararlanma durumu bulunmamaktadır (AYM, 1965)." ibaresine yer vermektedir.

Bu noktada köyün temel sorunlarından biri olan yol yapımında köylünün çalıştırılmasının, dönemin yükselen sosyal ve kalkınmacı devlet anlayışıyla çelişki halinde olduğu düşüncesinin oluşmaması içinse, "Köylülerin kendi haline terkedilmiş olduğu iddiasına gelince, köy idarelerinin sosyal ve ekonomik durumlarının başarmağa yetmediği hizmetlere, Devlet gerek eleman gerekse araç ve para yardımları yaparak (Köy okul ve yollarının yapılması ve içme suyu getirilmesi işlerinin Devletçe ele alınmış olması gibi) köy kalkınmasına katılmakta ve bu amaçla merkezi idarede bir Köy İşleri Bakanlığı da kurulmuş bulunmaktadır. Bu da köylü vatandaşların kendi hallerine terkedilmemiş olduğunu göstermeğe yeter" ifadesine karar gerekçesinde yer verilmiştir (AYM, 1965).

### **Köy İşleri Bakanlığı'ndan Ecevit Halkçılığı'na: Köylüye Ulaşım Projesi (KUP)**

Gerçekten de Köy İşleri Bakanlığı'nın kurulmasının ardından da, zaten yükselişte olan yol talepli mücadelelerin özellikle kamusal siyasal gündemden hiç düşmeyeceği görülecektir. Bu konu gazetelerde, Meclis oturumlarında daha fazla yer bulmaktadır artık. Öyle ki, bakanların ve milletvekillerinin konuşmalarında, yapılamayan köy yolları konusu artık doğrudan yönetici kadrolar tarafından seslendirilmektedir. Örneğin, Köy İşleri Bakanı Lebit Yurtoğlu, 1964'te yaptığı bir konuşmada, "120 bin kilometre köy yoluna ihtiyaç var" diyerek konuyu resmi ağızdan daha fazla kamusal gündemin parçası haline getirmiştir (13 Temmuz 1964, Cumhuriyet). 1965 yılındaysa ulusal gazetelerde, "32 bin köyde yol, 25 bin köyde su yok" ifadeleri yer bulmaktadır (24 Mayıs 1965, Milliyet).

Görüldüğü üzere 1960'lı yıllar bütün bu olgular ekseninde hem kamusal hem de siyasal gündemde köylerin yol ve su hizmetleri bakımından yaşadığı ihmal edilmişliği açığa vuran gelişmelerle ve elbette bu temelde yükselen toplumsal mücadelelerle de şekillenmektedir. Bu durum, köylere giden siyasal parti yöneticilerinin, bakanların yol talep eden köylülerin bu kamusal arayışıyla daha fazla muhatap olmasına da yol açmaktadır. Örneğin Adalet Partisi Genel Başkanı Süleyman Demirel, Hacıbektaş'a gittiğinde köylüler yolunu keserek "Yol İstiyoruz" demiştir (21 Ekim 1969, Cumhuriyet). Beyceli köylülerinin yol mücadelesini kolektif bir zemine taşıyarak kamusal alanda görünür kılması, 60'lardaki bu ortamın bir ürünü olarak değerlendirilmeli, bu açıdan yerel ve tikel bir örnek olarak görülmemelidir. Kaldı ki 1970'lerin sonlarına doğru, yani toplumsal mücadelenin daha da yükselişe geçtiği dönemde de yol sorununun çözülmediği anlaşılmaktadır. 'Çamura Son Kampanyası' da bu dönemsellik içine yerleştirilmeli, merkezi iktidarın çözüme kavuşturamadığı bir soruna devrimci yerel yönetimin kısa sürede ve yine gönüllü halk katılımını seferber ederek çözüm bulmasının tikel ve yerel alanı aşan bir etkide bulunduğu saptanmalıdır. Aynı dönemde Demirel'in, "Çorum'u bırakın, Fatsa'ya bakın" cümlesi de bu ulusal siyasal bağlama yerleştirilmelidir.



Yine bu dönemde sorunun merkezi iktidar çevrelerince hâlâ çözülemediğinin kanıtı, 1978'de Ecevit Hükümeti döneminde Köy İşleri ve Kooperatifler Bakanı olarak atanan Ali Topuz'un "Köylüye Ulaşım Projesi"ni (KUP) başlatmış olmasıdır. KUP aynı zamanda, Ecevit'in uygulanmasını arzuladığı Köy-Kent Projesi'nin de ilk aşamasıdır; zira "ikinci derece yerleşim birimi olan Köy-Kent'lerin üst kademe merkezlerle haberleşme ve mal akışı bağlantısının Köylüye Ulaşım Projesi (KUP) ile sağlanması düşünülmüştür (Çolakoğlu, 2007: 194)." Bakan Topuz, Meclis'te yaptığı konuşmada, "Köylüye Ulaşım Projesi'yle etkin bir yol yapımına girilirken, Türkiye'nin en geri kalmış bölgesinden başladı (Meclis Tutanakları, 1979)" der. Bu da, yol projesi etrafında CHP'nin yeni Köycülük anlayışının ve köy ile kent arasındaki eklemlemeye dayalı kalkınma projesinin KUP eliyle ve en zor bölgeden rüştünün kanıtlanmaya çalışıldığının göstergesi olarak yorumlanabilir. Kısaca KUP, aynı zamanda dönemin sol siyaset anlayışlarının köylerdeki yol ihtiyacı sorununa Halkçı perspektiften kendi özgün çözüm yollarını bulmaya çalıştıklarının bir kanıtı olarak görülebilir. Bu nedenle Ecevit başkanlığındaki CHP'nin yol sorununa Halkçı çözümü KUP ise, devrimci yerel yönetimin Fatsa özelinde geliştirdiği Halkçı çözüm modeli de, ayrıntılarını ilerleyen bölümde açacağımız 'Çamura Son Kampanyası'dır.<sup>30</sup>

Bu noktada KUP'u biraz daha açmakta yarar bulunmaktadır: CHP'li Bakan Topuz bu amaçla özellikle Doğu Anadolu ve Doğu Karadeniz'i kapsayan 8 günlük bir yurt gezisine çıkmıştır. Bu gezi bir yandan Doğu Karadeniz'de köy yolları sorununun hâlâ çözüme kavuşturulmadığının, yol sorununun köylünün temel sorun alanları arasında baş sıralarda yer aldığının yeni bir kanıtına dönüştüğü gibi, Bakan Topuz'un 60'lardaki Köy İşleri Bakanlığı aracılığıyla gelişen yol siyasetine dair eleştirileri ortaya koyup CHP'nin kendi projesini anlatmasının da aracı haline gelir. Bakan Topuz, her seçim döneminde köylere gidip yol sözü verildiğini, ancak seçimden sonra, verilen sözlerin yerine getirilmediğini ve bunun köy halkıyla geleneksel merkezi siyasi partiler, aktörler arasındaki temsil bağına iyiden iyiye zayıflattığını yerinde saptamış olur. Zira köylü söz verilse de yol yapılacağına inanmamaktadır. Bu ortamda köylü vaatten ziyade, Bakan oradayken hemen yolun yapılması yönündeki ısrarla öne çıkar<sup>31</sup>. Bakan Topuz ise, köy yollarının yapımı için ülke çapında örgütlenen Yol Su Elektrik Genel Müdürlüğü'nün (YSE) partilerin seçim dönemi propagandalarının malzemesine dönüştüğünü ifade eder ve "mühendisler geri çağrılmayacak. Çünkü KUP tamamen Ankara'ya, bakanlığa bağlı çalışıyor (2 Ağustos 1978, Milliyet)" der.

Bu açıdan Ali Topuz, sorunun çözümünü doğrudan merkezi hükümete bağlı çalışan bir proje geliştirmeleriyle ilişkilendirir. Aynı dönemde Fatsa'da bulunan çözümün, merkezi hükümetin eksik bıraktığı sorunları yerel yönetim eliyle sonlandırmak olduğunu yeniden hatırlatmak gerekir. Dolayısıyla kırsal alandaki yol sorununun çözümüne dair "ortanın solu" ile "devrimci sol" siyaset arasındaki reçete farkının, aynı zamanda merkezileşme ve yerelleşme

<sup>30</sup> Ecevit Halkçılığı ile Devrimci Yol siyasetinin Halkçılık anlayışının karşılaştırması için bkz. Erdoğan, 1998.

<sup>31</sup> Bu duruma bir örnek olarak Beyceli köylüleri, yıllar boyunca Valilik aracılığı ile gönderilen dozerlerin bir-iki gün gelip yol açmasının ardından, çalışmanın yarıda kesilip yolun bir türlü tamamlanmamasından ve bu bağlamda verilen sözlerden o denli bıkmışlardır ki verilen ileriye dönük sözlere artık inanmamaktadırlar. Nitekim Yol Yürüyüşü öncesinde yürüyüşün örgütleyicilerinden öğretmen Zeki Sarıhan dozerlerin valilikçe 2 günlüğüne köye gönderilmesi önerisini "köylünün bir kere daha hayal kırıklığına uğrayacağı" gerekçesi ile reddederken, yürüyüş sonunda Vali ile görüşen Yürüyüş Komitesi üyeleri de sözün inandırıcılık hükmünün kalmadığını ilan edercesine Valinin "size dozeri daha sonra vereceğiz" sözüne karşılık "almadan gitmiyoruz!" çıkışı yapmış ve direnç göstermiştir (Sarhan, 2008: 25, 69, 71). Ayrıca geleneksel merkezi siyasi aktörlerle temsil bağına zayıflaması açısından bir gösterge olarak da, bu yürüyüş sonrasında yapılan ilk genel seçimlerde Türkiye İşçi Partisi'nin köydeki oylarını arttırarak üçüncü parti haline geldiğini belirtmekte fayda var (Sarhan, 2018: 82).

gerilimi/dinamikleri ekseninde ortaya çıkan farkı da yansıttığı söylenebilir. Bu aynı zamanda, kalkınma anlayışları açısından köye, kırsala yol yapımı projelerinin araçsal hâle getirildiğinin, yol üzerinden ülkenin nasıl gelişebileceğine dair bir model inşa edilmeye çalışıldığına da kanıttır. CHP'nin Köylüye Ulaşım Projesi'ne dair bu hedefini Bakan Ali Topuz da, "köylüye ulaşım projesinin yol yapımı çalışması olmadığı noktası son derece önemli. Herkes bunu bir yol yapım işi olarak görebiliyor. Oysa bu, ekonomik içeriği, sosyal içeriği olan bir kalkınma hareketidir" sözleriyle ilan etmekte, dönemin sosyalist dergilerinde ise bu kalkınma anlayışı eleştirilmektedir (Aka, 1978: 7).

Geziyi gün gün takip eden Milliyet gazetesi, haberi "Doğu Karadeniz gezisinde her köy Ali Topuz'dan yol istedi" cümlesini içerecek şekilde verir (2 Ağustos 1978, Milliyet). Köylü yol istemekte, ancak Bakan'ın sözlerine inanmamaktadır. Bu noktada Bakan Topuz'un Artvin'in Yusufeli ilçesinde, Yamaçüstü Köyü'nde bir köy sakiniyle yaşadığı diyalog oldukça ilginçtir. Köy sakini, "Beyim yalvarıyorum size ve arkadaşlarınıza... Bizim köyün yolunu da yapın. Hastalarımızı köyden ilçe merkezine sedye ile bile taşımak imkânsız. Hastalarımız yollarda ölüyor" der ve Bakan Topuz, "Peki baba, şimdiye kadar bu heyecanını hiç dile getirmedi mi?" diye sorar, yanıtı; köylerin yol sorununun ne denli köklü hâle geldiğinin, çözümsüzlüğün ürettiği çaresizliğin adeta dışavurumudur: "Çok istedik beyim, çok. Çok söyledik, seferberlikten beri söylüyoruz (2 Ağustos 1978, Milliyet)."

Tam da bu sözler bağlamında, yıllardır çözümsüz bırakılmış yol sorununa 1979'da Fatsa'da kısa sürede getirilen yerel çözüme bakılmalı ve yerel yönetimin programının çözümsüz merkezi yönetimlerin karşısında geniş kitlelerce gerçek bir alternatif gibi görünmeye başlamasının hangi konjonktür ve koşulların ürünü olduğu daha iyi kavranmalıdır.

Bu doğrultuda şimdi önce Türkiye'de sağ siyasetlerin hegemonyayı maddi ve ideolojik açıdan örgütlerken yol yapımı olgusunu nasıl işlevsel kıldığına ve ardından da, 1979'da Fatsa Belediyesi tarafından uygulamaya konan 'Çamura Son Kampanyası'na ve buna bağlı yol yapım süreçlerinin nasıl örgütlendiğine, taşıdığı karşı hegemonya potansiyelleri doğrultusunda bakacağız.

### **Demokrat Parti'den AKP'ye Sağ Hegemonya ve Yol**

Türkiye'de sağ siyasal hareket ve partilerin kendilerini diğer partilerden ayırmak için en çok öne çıkardıkları husus, "icraat" vurgusudur. İcraat, "bürokratik", "devletçi", "hantal" olarak kodlanan siyasal ve ekonomik programlara sahip siyasal partiler karşısında, sağın halkın temel sorunlarına somut ve hızlı çözüm üretmesine dönük bir vurguyla bütünleşmiştir. Demokrat Parti'den Adalet Partisi'ne, televizyon ekranında düzenli olarak "İcraatin İçinden" adını taşıyan bir programla yapılanları anlatan Turgut Özal'ın Anavatan Partisi'nden 2002'den bu yana iktidarda olan Adalet ve Kalkınma Partisi'ne uzanan bu çizgide, "icraat" vurgusu merkezidir.

İcraat vurgusuyla birlikte düşünüldüğünde, özellikle yol, köprü, baraj gibi yatırımlara özel bir önem verildiği de görülür. Yukarıdaki bölümlerde de ayrıntılarıyla sergilediğimiz üzere, Türkiye nüfusunun çoğunluğunun kırsalda yaşadığı 1950'li ve 1960'lı yıllardan günümüze, yol sorunu, ulaşım bağlamında ve toplumun "icraat" algısında merkezi bir yer işgal eder. Yol kırdan kente bağlanmanın olanağını sağlar; ancak bu, aynı zamanda kırsal kent arasındaki sosyal ve ekonomik etkileşimin de artmasının yolunu açar. Aynı zamanda, kırsala ulaşmayan sosyal hizmetlere ve temel sağlık hizmetlerine erişimin de olanaklarını içinde barındırır. Bu açıdan

Türk sağının, özel olarak da sağ popülizmin vaatlerinde, programlarında ve iktidara geldikten sonraki "icraat" sunumunda, yol yapımı merkezi yer işgal eder.

Marshall Yardımları ve ardından gelen yeni kapitalist kalkınma paradigmasının Türkiye'nin ulaştırma politikalarını da karayolları tercihiine doğru değiştirmeye başladığını ifade etmiştik. Nitekim bu paradigma değişikliğini Demokrat Parti lideri Adnan Menderes hemen her fırsatta vurgular. Öyle ki, Menderes'in İstanbul özelinde siyasetini anlatırken en fazla vurguladığı üç sözcük 'meydan', 'yol' ve 'yüksek bina' idi (Atılğan, 2015: 431). Yine bu çalışmada konu ettiğimiz Ordu deneyimiyle de bağlantılı olarak, Ordu'da yaptığı konuşmada da imar, inşaat ve yol çalışmalarına vurgu yapan Menderes, şöyle diyordu: "Türk milleti ileri Avrupa memleketlerinin ve Amerika'nın seviyesine ulaşınca kadar bu temel atmalar ve kordela kesmeler devam edecektir (Atılğan, 2015: 431)."

3 Kasım 2002'de tek başına iktidara gelen ve Türkiye'nin çok partili demokrasi tarihinin en uzun süre iktidarda kalan partisi olan AKP döneminde de yol konusunun oldukça merkezi bir "icraat" vurgusu olarak kullanıldığı, geniş kitlelerin hegemonik açıdan rızasının kazanılmasında "yol yapımı"nın etkili biçimde araçsallaştırıldığı bilinmektedir. Gerek partinin lideri Recep Tayyip Erdoğan'ın, gerekse partinin çeşitli dönemlerdeki önde gelen yöneticilerinin hem seçim dönemlerinde kendilerinin yeniden seçilmesini sağlamak hem de karşıtlarının "icraat", "iş" yapmaktan uzak partiler oldukları savını kanıtlamak için en fazla başvurdukları propaganda araçlarından biri de, yol yapımıyla ilgili verilerin kullanımınıdır. Cumhurbaşkanlığı tarafından yayınlanan "Hayaldi Gerçek Oldu -Yeni Türkiye Vizyonu-" başlıklı kitap da bunun son örnekleri arasında sayılabilir. Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın farklı şehirlerde gerçekleştirdiği konuşmaları da kapsayan kitapta, hemen hemen her ilde, yapılan yeni yolların bilgisinin özellikle verildiği görülmektedir: "Biz şu 8.5 yılda 13 bin 600 km. bölünmüş yol inşa ettik. Kastamonu'da biz göreve geldiğimizde 47 km. bölünmüş yol vardı, şu anda 207 km. bölünmüş yol var (Erdoğan, 2019: 28)." Erdoğan'ın 26 Mayıs 2011'de Niğde'de yaptığı miting konuşması da, yol yapımının AKP'nin hegemonik siyaset ve kitle desteğini seferber etme stratejisi içinde taşıdığı merkezi önemi gösteren niteliktedir:

"Eğer yol yoksa zafer yoktur. Yol yoksa istiklal yoktur, bağımsızlık yoktur, hürriyet yoktur. Yol yoksa medeniyet de yoktur. Kalkınma da yoktur. Güçlü bir ekonomi de yoktur. İşte bu anlayışla kolları sıvadık (Erdoğan, 2019: 135)."

Yol burada, AKP'nin ideolojik ve iktisadi açıdan seferber etmeye çalıştığı tüm unsurları kendinde toplayan bir "gösteren" niteliği kazanmıştır. Bu anlamda yol aracılığıyla AKP'nin de bir "eşdeğerlikler zinciri" oluşturmaya çalıştığı, yol etrafında bir hegemonya stratejisi çizdiği görülmektedir. Kaldı ki bu siyasetin kitle desteğini muhafaza etme ve genişletme bakımından etkili olduğu da ortadadır. Çeşitli araştırma şirketlerinin ortaya koyduğu üzere, AKP iktidarının en beğenilen politikaları/icraat listesi içinde "ulaştırma" daima ilk üç sırada yer almaktadır. Örneğin Dünya gazetesinin öncülüğünde yapılan bir araştırmaya göre, dini hizmetler ile ulaşım politikaları en beğenilen hizmetler arasında sayılmaktadır (Arolat, 2017).

Bu anlamda AKP iktidarı döneminde yol yapımı gündemi etrafında, Gramsciye anlamda çeşitli sınıf ittifaklarını ve egemen sınıfların bağımlı sınıflar üzerindeki hegemonya stratejilerini birleştirip görünür kılan bir "tarihsel blok" inşa edilmeye çalışıldığı da özellikle not edilmelidir.<sup>32</sup>

<sup>32</sup> Gramsci'nin Tarihsel Blok kavramının seyri için bkz, Gramsci, 1971; Portelli, 1982; Sotiris, 2018.

Ancak bu hegemonya projesi, Fatsa'da 1960'lı ve 1970'li yıllarda gelişen yol mücadelelerinin karşı hegemonya potansiyelinden belirli noktalarda ayrılmaktadır. Düğüm noktalarından birisi, sermaye birikimine yaklaşımdır.

Dolayısıyla belirtmek gerekir ki AKP özelinde yol, sadece geniş kitlelerle, seçmen tabanıyla kurulan sembolik rıza ilişkisinin merkezinde değildir. Yol ve buna bağlı olarak altyapı, inşaat yatırımları; aynı zamanda AKP'nin izlediği inşaatla dayalı sermaye birikim stratejisinin de merkezinde yer alır. Zira AKP dönemi yol siyaseti, aynı zamanda yol/inşaat etrafında yeni bir sermaye birikim alanı yaratmış ve özellikle double yollar başta olmak üzere, birçok alanda Kamu İhale Kanunu'nun istisnai ihale yöntemi olan 21/b düzenlemesi, istisnai olmaktan çıkarılarak davet yoluyla, belirli firmaların bu ihaleler sayesinde sermaye birikimlerini hızlandırmalarının aracısına dönmüştür (Bkz, Toker, 2019). Kamu ihalelerinin, diğer bir ifadeyle kamusal kaynakların aktarımı yoluyla zenginleşen bu yeni sermaye gruplarının sınıfsal çıkarlarıyla iktidarın yol, icraat vurgusuna dayalı siyasal hegemonyasını sürdürme arzusu giderek birbirine eklenmiş ve bu açıdan yeni bir sermaye - siyaset ittifakı doğmuştur.<sup>33</sup> Kaldı ki bu yöntem, geçiş garantili projelerle, yap-işlet-devret modeliyle yapılan yollarda da birikimin kriz dönemlerinde kesintisiz sürmesinin ve "yatırım siyaseti"nin görünürlüğünün devam etmesinin garantisi olarak işlevselleşmiştir.

Gerçekten de, bu sayede artık ülkede "altyapı tekelleri" bulunmaktadır (Gündoğdu, 2020). Bu altyapı, inşaat ve yol yatırımları etrafında inşa edilen yeni tarihsel blok; geniş kitleler üzerinde "icraat, hizmet" vurgusu ekseninde etkili bir propaganda yolu da geliştirmiş ve destekçi kesimlerin rızasının kazanılmasında birlikte hareket etmeye başlamıştır. Erken dönemde bir başka çalışmada "neoliberal popülizm" olarak adlandırdığımız bu olgunun temelinde (Yıldırım, 2009), iktidar bloku içinde yeni sermaye kesimlerinin temsil payını arttırırken, iktidar blokunun dışında kalan orta ve alt tabaka emekçi sınıfların rızasının da kazanılmasına ve buradaki desteğin genişletilmesine dayalı bir hegemonya projesi yatmaktadır. Sosyal yardımlardan yatırım politikalarına kadar her alanda izleri görülen bu olgu; AKP etrafındaki yeni tarihsel bloğun popülist araçlarla halkın temsilciliği konumuna kendisini yerleştirerek daha fazla mevzi kazanmasına da hizmet eden bir strateji olarak işlevselleşmiştir.<sup>34</sup>

Bu anlamda AKP örneğinde yol etrafında örülen tarihsel blok; devletten zenginleşen sermaye fraksiyonlarıyla, yukarıdan aşağıya kurulan ve halkın seçim dönemlerindeki rızasını aramak dışında siyasal alana katılımını, sorgulamasını sınırlandırmayı amaçlayan bir hegemonya projesi geliştirmiştir.<sup>35</sup> Bu, Türkiye'deki sağ popülizmin genel çizgisiyle de uyumludur. Necmi Erdoğan'ın bir söyleşide ifade ettiği üzere, "Sağ diyebileceğimiz popülizm, DP'de ve sonrasında AP'de kendini gösteren, büyük ölçüde devlet merkezli, yukarıdan, kaynak tahsis mekanizmalarının kullanılması yoluyla işletilen bir popülizm"dir (Erdoğan, 2018). Ve bu "yukarıdan aşağıya" model, ihalelerin hangi firmalara gideceğinden, yatırımların hangi alanlara yönlendirileceğine kadar geniş bir alanda giderek denetimsiz bir çerçeveye oturan geniş bir yetkiyi "idari merkezileşme" doğrultusunda pekiştirmiştir.<sup>36</sup>

<sup>33</sup> AKP döneminde izlenen "inşaatla dayalı birikim" modeli için ayrıca bkz. Yeşilbağ, 2016.

<sup>34</sup> Altyapı projelerinin AKP'nin hegemonya stratejisi açısından gördüğü çoklu işlevi özetleyen iyi bir değerlendirme için bkz. Knudsen, 2019.

<sup>35</sup> Bu hegemonya stratejisinin özellikle kırsal alandaki etkileri için bkz. Gürel vd. 2019.

<sup>36</sup> Bu "idari merkezileşme" olgusuna "otoriter neoliberalizm" kavramı çerçevesinde bakan bir çalışma için bkz. Tansel, 2019.

Bu çerçevede, özellikle kamu kaynaklarının sermaye birikiminde siyasal iktidar aracılığıyla etkin bir hegemonya aracı olarak kullanılmasının tek örneği AKP eliyle inşa edilen popülist düzen de değildir. Lider merkezli otoriter popülist siyasetin son zamanlarda yükselen bir başka örneği olan Macaristan'da da, siyaset ile ekonomi arasındaki ilişkileri siyasetin otoriter denetimi altında yeniden yapılandırma girişiminde kamu ihaleleri merkezi bir rol üstlenmiştir. Barrett ve Fazekas'ın çalışmalarının da gösterdiği üzere (2019), ihalelerde "partizan kayırmacılık" yöntemi giderek yaygınlaşmıştır. Buna göre, merkezi hükümet ihalelerinde "siyasi açıdan kayırılan firmalar"ın aldığı pay yüzde 50 ile 60 arasındadır. Bu oran Birleşik Krallık'ta yüzde 10'da kalmaktadır. Bu da bize, otoriter popülist iktidarların tarihsel blok inşasında devlet gücünü ve kaynaklarını sermayeyi hem kontrol hem de destekçi/bağımlı bir fraksiyon yaratma amacıyla işlevsel hâle getirebildiğini bir başka örnek özelinde daha göstermektedir. Yol ihaleleri bu çerçeveden de değerlendirilmelidir.

Oysa gerek Beyceli köylüsünün yürüyüşünde, gerekse Fatsa yerel yönetim deneyiminde gelişen tarihsel blok, büyük oranda "kapitalist olmayan" bir tarihsel blok nüvesi olarak görünmektedir. Beyceli deneyiminde alt orta tabakaya yakın aydın gençlerle yoksul köylülük arasında; yerel yönetim deneyiminde ise devrimci siyasetlerle kent yoksulları arasında yol yapımı gündemi/talebi etrafında şekillenen yerel tarihsel blok<sup>37</sup>; sağın sermaye ile bütünleşerek yol gündemi etrafında geniş kitlelerin rızasını kazanmayı, yıllara dayalı yol özlemlerinin açığa çıkardığı beklentileri soğurmayı amaçlayan kapitalist tarihsel blok perspektifinden programatik ve pratik açıdan ciddi ölçüde ayrılmaktadır. Bu anlamda "yol yapımı", arkasındaki sınıfsal, sosyal ve siyasal ilişkilerin nasıl örüldüğüyle ilgili bir "gösteren" olarak sağ ile sol siyasetlerin pratikleri arasındaki farkların Türkiye özelinde anlaşılmasında da önemli bir işleve sahiptir. Çalışmanın bundan sonraki bölümünde bu farklılık 'Çamura Son Kampanyası' temelinde ortaya konulacaktır.

### **Fatsa'da Sosyalist Yerel Yönetim ve "Çamura Son Kampanyası"**

Karadeniz kıyısında fındık üretimiyle öne çıkan Ordu ilçesi Fatsa'da 1977 yılında yapılan yerel seçimleri CHP kolaylıkla kazanmıştır. Ancak belediye başkanı seçilen Nazmiye Komitoğlu'nun ölümü üzerine belediye başkanlığı için ara seçime gidilmesi gerekmiştir. Ara seçim 26 Ağustos 1979'da yapılması gerekirken ertelenmiş ve 14 Ekim'de gerçekleştirilmiştir. Fikri Sönmez ya da bilinen adıyla Terzi Fikri, bağımsız aday olarak katılmış ve diğer tüm partilerin seçmenlerinden de oy alarak belediye başkanı seçilmiştir. Söz konusu seçimde CHP 1150, Adalet Partisi 850 ve bağımsız aday Fikri Sönmez 3096 oy almış; "rakiplerinin toplam oylarından fazla oy alan Fikri Sönmez belediye başkanlığını kazanmıştır (Hamamcı, 2013: 169)."

Peki Terzi Fikri kimdir? 1938'de Fatsa'nın Kabakdağı köyünde doğan, 1965 yılıyla birlikte sosyalist düşünceye yakınlaşıp Türkiye İşçi Partisi'ne üye olan Sönmez, 1971 yılına kadar TİP İlçe Sekreterliği ve ardından İlçe Başkanlığı görevlerinde bulunur (Aksakal, 2007: 164). Özellikle halkın yerel sorunlarına çare üreten, fındık başta olmak üzere tefeciliğe ve karaborsacılığa karşı

<sup>37</sup> Yerel tarihsel blok kavramını -Gramsci'nin tarihsel blok kavramından esinlenerek-, Fatsa yerelinde yapı ile üstyapının birliğini sağlamaya dönük ittifaklara ve hegemonya stratejilerine gönderme yapmak için kullanıyoruz. Genel olarak yerel egemen sınıf gruplarını dışarıda bırakarak kent ve kır yoksulları arasında yerel bir tarihsel blok kurma potansiyeli Fatsa'daki her iki harekette de belirgindir. Ancak elbette 1970'lerin sonundaki yerel yönetim deneyimi bu açıdan yerel tarihsel bloğun buradaki ilk iktidar denemesi olarak görülebilir. Kavramın Yunanistan'ın Rodos adasındaki turizm endüstrisinin hegemonya gücü ekseninde "yerel hegemonya bloku" olarak formüle edildiği bir başka örnek için bkz. Avdikos, 2011.



*Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", Fiscoeconomia, 4(3), 661-704.*

mücadele yolları geliştiren Sönmez'in siyasal açıdan yükselişiyle, ülkenin genelinde yönetici sınıfların halkın temel sorunlarına çözüm üretmekte yetersiz kalmaya başladığı bir hegemonya krizinin derinleşmesinin tarihi bir bakıma çakışmaktadır. Bu açıdan Sönmez, Fatsa'daki pratiğiyle, aslında seçilmeden yönetebilir hâle gelmiş, bir çözüm odağı olarak sosyalist siyaseti ve kadroları görünür kılmıştır.

Gerçekten de bu dönemde, özellikle 1978-1979'da Türkiye'de temsili demokrasinin geleneksel parti ve kurumları eliyle halkın sorunlarına istikrarlı çözüm üretilebileceği düşüncesi giderek aşınmaya başlamıştır.<sup>38</sup> Gramsciyen anlamda bir "organik bunalım"ın işaretlerinin belirdiği bu ortamda bir yandan merkezi siyasetin çözümsüzlüğü karşısında yerel, katılımcı doğrudan demokrasi pratiklerine, diğer yandan da yukarıdan aşağıya, Sezarist (askeri darbe) seçeneklere kapı daha fazla açılmıştır. Terzi Fikri'nin 1979'da başlayan Fatsa deneyi, geleneksel partilerin ve merkezi hükümetin çözüm üretmekte zorlandığı sorunlara, çözümü merkezine alan katılımcı demokrasi modeliyle, ilk seçeneğin o dönemde en fazla öne çıkan örneği olarak görülebilir. Dolayısıyla, yerelde yükselen bir pratik olmakla birlikte, Terzi Fikri deneyiminin ortaya çıkışı, merkezde beliren hegemonya krizi şartlarından bağımsız okunamaz.

Laclau, bu tür popülist/halkçı hareketlerin doğuşunu ele alırken, şu koşulun ortaya çıkışına özellikle gönderme yapar: "Sistem, Gramscici anlamda bir organik bunalım dönemine girmiştir. Bu durumda, ona meydan okuyan popülist güçler, kendilerini muğlak bir sistemi çökertme ve aynı anda da onunla bütünleşme pozisyonuna bağlamaktan çok daha fazlasını yapmalıdırlar: Yeni bir popüler çekirdek etrafında ulusu yeniden inşa etmek zorundadırlar. Burada, inşa etme görevi, çökertme hedefinin önüne geçer (Laclau, 2007: 198)." Fatsa'da 'Çamura Son Kampanyası' aracılığıyla ve etrafında örülen, tam da böyle bir inşadır. Terzi Fikri deneyiminin ayırıcı özelliği, inşa faaliyetinin, özellikle de birazdan açacağımız 'Çamura Son Kampanyası'nın, somut sorunlara halkın aktif katılımı yoluyla çözüm üretmek geleceğin toplumuna dair bir "prefigüratif siyaset"<sup>39</sup> anlayışı geliştirmiş olması ve bu çekirdek etrafında halkı birleştirerek yerel bir tarihsel bloğu, yol sorununun çözümü üzerinden inşa etmeye yönelmesidir.

Gerçekten de ülkede ekonomik bunalımın yaygınlaştığı, karaborsacılığın egemen hâle gelmeye başladığı, küçük üreticinin ve kentli emekçi sınıfların alım gücünün daha da düştüğü bir ortamda Fikri Sönmez'in vaadi, karaborsacılık ile mücadele, fındıkta tefeciliğe karşı duruş ve elbette halkla birlikte, katılımcı yönetim anlayışıdır.

Katılımcı yönetim anlayışını gerçekleştirmek için devreye sokulan uygulama ise, mahallelerde kurulan Halk Komiteleri'dir. "Görevleri halk ile belediye yönetimi arasında sıkı bir bağ kurmak, halkın istemlerini belediyeye ileterek o konuda karar alınmasını sağlamak (Hamamcı, 2013: 169)" olan komiteler, talepleri belediyenin Halkla İlişkiler Şubesi'ne iletmektedir. Hamamcı, Halkla İlişkiler Şubesi'nin halkla belediye arasındaki ilişkide oynadığı bu rolü, Belediye Ombudsmanı niteliğinde aracı bir birim olarak tarif etmektedir (2013: 170).

Nitekim göreve gelir gelmez mahallelerde oluşturulan komite toplantılarında ilçenin en önemli ve öncelikli çözüme kavuşturulması gereken sorunuyla ilgili geniş katılımlı müzakereler yapılır.

<sup>38</sup> 1978-79 Krizi ve siyasal yansımaları için bkz. Ataay, 2007.

<sup>39</sup> Prefigüratif Siyaset, geleceğin toplumsal ve yönetsel seçeneğini, henüz tüm/merkezi iktidarı ele geçirmeden, mikro ölçekte ve örneklerle sergileme, "yarını bugünden inşa etme" ve bu yolla, "yönetebilir" olduğunu geniş kesimlere kanıtlayarak hegemonik destekçi tabanını genişletme arayışlarının toplamı olarak görülebilir. Bu konuda güncel bir tartışma için bkz. Yates, 2020.



*Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", Fiscoeconomia, 4(3), 661-704.*

Kaldı ki bu konu seçim propaganda sürecinin de belirleyici unsurları arasındadır (Demirbilek, 2011: 123). Seçimden sonra komitelerdeki toplantılarda öne çıkan en önemli sorun da yine bu çerçevede, Fatsa sokaklarının çamur içinde olması, yolların tamamlanmamış kanalizasyon çalışmaları nedeniyle delik deşik kalması, çukurların kapatılmaması ve buna bağlı olarak da salgın hastalıkların halk sağlığını tehdit etmesiydi.

Özetle ilçenin en önemli sorunu yoldu ve "Çamura Son" adıyla yol yapımını komiteler aracılığıyla bir kampanyaya dönüştüren Fikri Sönmez, yıllardır çözülmeyen ve ancak dört yılda yapılabileceği ifade edilen çamurlu yol sorununu halkın geniş katılımını sağlayarak bir haftadan kısa zamanda tamamlamıştı (Ersan, 2013: 291-92). Yeni belediyeçilik anlayışıyla, "sokak ve meydanlar bir daha olmayacak şekilde" çamurdan temizlenmişti (Gül, 2019: 48).

Peki 'Çamura Son Kampanyası'nın başarısı neye dayanıyordu? Her şeyden önce "Çamura Son" kampanyası, bir yandan devletin iş araçlarını, çevre belediyelerin sahip olduğu olanakları, yani tüm kaynakları seferber etmeyi; diğer yandan da halkın çözüme aktif olarak katılmasını sağlamak yoluyla değişimin başkalarından beklenemeyeceği fikrinin geliştirilmesini amaçlayan, demokrasinin temsili sınırlarını genişletmeyi hedefleyen bir nitelik taşımaktaydı.

Mahkeme savunmasında, "eski yönetim" anlayışına göre yol sorununun "devlet para da yağdırsa Ankara'dan, dört senede" çözülemeyeceğinin kendisine ifade edildiğini belirten Fikri Sönmez, tam da bu noktada halkla birlikte yönetme anlayışını devreye soktuğunu, iki meseleyi ilişkili gördüğünü şu sözlerle anlatır: "Ve halkla tartışarak bu kampanyayı, 'Çamura Son Kampanyası' adıyla anılan bir kampanyayı halkla beraber tespit ettim. Ve bunun programını hazırladım. Belediyenin teknik elemanlarını topladım... Kampanyanın programını açıkladım (Aksakal, 1989: 46-47)."

Nitekim Fikri Sönmez'in talebi üzerine başta Ordu, Perşembe, Ünye, Yalıköy, Medreseönü, Bolaman, Ilıca, Gürgentepe, Yukarı ve Aşağı Çamaş, Çatak, Çatalpınar, Aybastı, Korgan ve Kumru olmak üzere çevre belediyelerden araç ve teknik eleman desteği sağlandı. Belediyelerin yanı sıra, Devlet Su İşleri gibi kurumlardan da araç desteği alındı (Gümüş'ten aktaran, Demirbilek, 2011: 124). Çevre illerden gelen ve deneyimin başarısı için çalışan kadroların da katılımıyla kampanya, halk komitelerinin ilan edilmesinden dört gün sonra, 13 Kasım 1979 Salı günü başlar. Kampanya sırasında halktan 7-8 bin kişi aktif olarak çalışır (Demirbilek, 2011: 125).

Halkın aktif katılımı yanında, çevre belediyelerin ve kamunun kaynaklarının, araçlarının bu hedef doğrultusunda kısa sürede nasıl dayanışmacı bir çerçeveye seferber edildiğini ise Sönmez şu sözlerle açıklar:

"... ikincisi, devletin güçlü kuruluşları olan Karayolları, DSİ gibi kuruluşlarına da haber vererek onların da elindeki güçlü araçlarını altı günlüğüne Fatsa Belediyesi hizmetine aldık. Bunun yanı sıra, Fatsa'da arabası bulunan tüm araba sahiplerinden bir günlüğüne Fatsa belediyesinin hizmetine arabalarını vermelerini ve benzini belediyeden olmak kaydıyla bu kampanyaya bir günlüğüne katılmalarını istedik... Bunun dışında her köyden onar kişi bu kampanyaya kazmalı, kürekli olarak katıldı. Fatsa Belediyesi, kazma işinde çalışacak mahallelerden insanları, okullardan öğrencileri teşkilatlandırdı (Aksakal, 1989: 47)."

Yıllardır çözülemeyen çamur ve yol sorununun halkın katılımıyla çözülmesi, aynı zamanda karar ve yönetim sürecinden dışlanmış, sadece seçim zamanlarında siyasal süreçlere

katılmaları beklenen halk katmanlarını yönetme, karar alma, planlama gibi kolektif siyasal süreçlere katmanın etkin bir aracına dönüşür böylece. Nitekim o dönem Fatsa Belediyesi Halkla İlişkiler Müdürlüğü'nde görev yapan Ahmet Özdemir'in tam da bu çerçevedeki şu sözleri önemlidir: "O kadar insan, binlerce kişi geldi o mahallede, bu sokakta işleri yürütmeye başladı. Bunları yürütürken iyi plancılarımız yoktu, ama normal, sıradan insanlarımız da iyi planlamayı kavradı. İyi planlarsak iyi ilerleriz dedik (Aksakal, 2007: 143)." Aynı şekilde Belediye Başkanı Fikri Sönmez de, halkın karar ve yönetim sürecinde merkezileşmesi hedefini M. Tali Öngören'e şu sözlerle aktarır: "Önümüzde yığınla sorun yer alıyor. Bizim amacımız halkın kendi kendini yönetme alışkanlığına sahip çıkması. Evet, biz halka bazı reçeteler verdik ve bu reçeteler tuttu. Ama Fatsalılar bu reçeteleri kendi kendilerine hazırlayabilecek aşamaya gelmelidir (Aktaran, Aksakal, 1989: 326)."

Kampanya sonunda sadece yollardaki çamur ve çukurlar ortadan kaldırılmaz. Şehrin sahile bağlantısını sağlayan dört adet yeni yol açıldığı gibi, kentin etrafı da yeni yollarla çevrilir. "Fatsa'nın en hareketli caddelerinden biri olan Reşadiye Caddesi de bu kampanya ile açılır (Demirbilek, 2011: 125)." Yine hastane yolu olarak kullanılan yol ve yeni Kumru Caddesi de bu dönemde devreye sokulur (Demirbilek, 2011: 145, 148). Aksakal'ın da aktardığı üzere (2007: 37), Çamura Son Kampanyası'nın başarıyla sonuçlandırılması, "Fatsa'da sorunların kolektif olarak çözülmesinde bir başlangıç teşkil etmiş", diğer yandan kadınların toplumsal ve siyasal gündeme daha fazla dâhil olmasını sağlaması bakımından da, "kısa süreli de olsa yerleşik patriyarkal ilişkileri dönüştürücü etkide bulunmuştur (Şahin, 2016: 175)."

Belediyenin borçları ve istimlak konusundaki direnişler nedeniyle yapılamayan diğer yollar da Terzi Fikri döneminde yapılır. Terzi Fikri mahkemedeki savunmasında borçları ödediğini, kaynakları çoğalttığını, istimlak sorununu çözdüğünü ve yine bu sayede şehir merkezindeki giriş sayısını üçten yediye çıkarttığını da belirtir (Aksakal, 1989: 59). Yine o dönem Fatsa Belediyesi Halkla İlişkiler Müdürlüğü'nde görev yapan Ahmet Özdemir'in aktarımına göre, sekiz ayda belediyeye ait tek bir dozerle Fatsa'ya yeni caddeler açıldığı gibi, köylere de 50 km'ye yakın yol yapılır (Aksakal, 2007: 129).

Bütün bunlar ekseninde, Terzi Fikri'nin savunmasında yol yapımına özel bir önem atfettiği görülür: "Benim zamanımda Fatsa'nın her tarafı yol olmuştur. Yani yirmi senede, otuz senede açılan yolların iki misli yol açılmıştır, sekiz aylık dönemde. Bunu vurgulamaya çalışıyorum (Aksakal, 1989: 63)" şeklindeki cümleleri bunun uzantısı olarak görülebilir. Yol, Terzi Fikri'nin siyaset perspektifinde, geniş kitlelerin siyasete katılımının sağlanmasında, sorunların çözülebilir olduğunun kanıtlanması ve bunun etrafında yeni bir yerel tarihsel blok oluşturulması hedefinde ve icraat planında merkezidir. Yerel sorunları merkeze alan ve çözüme halkı katan bu anlayışın çok kısa sürede etkisini gösterdiği de hızla görülür. Öyle ki, Terzi Fikri belediye başkanı seçildikten bir buçuk ay sonra gerçekleştirilen belediye meclisi toplantısında geride kalan dönemde yapılan işleri özellikle 'Çamura Son Kampanyası' ekseninde açıklarken, "Belediye demek yol demektir" cümlesini kurar ve bu hizmetin devam edeceğini ilan eder (Uyan, 2004: 116).

Kaldı ki yol sorununun hızla çözümü, yıllarca CHP yerel iktidarı ya da Adalet Partisi iktidarı tarafından ihmal edilen sorunların sosyalistler tarafından çözülebileceğine dair mesajın uygulamalı kanıtı olarak sunulduğu gibi, aynı zamanda particiliğe, kökenciliğe göre hizmetlerin tercihli olarak yapılmasına ya da aksatılmasına dayalı geçmiş anlayışlarla aradaki farkı



göstermeye dönük bir tür birleştirme stratejisinin uzantısı olarak da konumlandırılmıştır. Bu da, bu bölümün başında yaptığımız Laclau alıntısındaki popülist stratejinin temel özelliklerini hatırlatır: Yol burada, kendi etrafında farklı sosyal, siyasal ve ekonomik bir modelin/ilişkilerin gelişmesine ve karşı hegemonyanın görünürleşmesine imkân veren bir "eşdeğerlikler zinciri" sağladığı gibi, emekçi sınıfları bölen kimlik ve parti siyasetlerinin yarattığı ayrımları aşarak yeniden bir "Halk" inşasının motoru olarak da işlevselleşmiştir. Yine Fikri Sönmez'in savunmasında bunun işaretlerini görmek mümkün; şöyle diyor:

"Kurtuluş Mahallesi'nin Sivaslar semtinden yıllardır yol geçmemekteydi. Patika yollardan gidilen dağınık bir mahalleydi. Köy biçimini andırır. Bu köyde iki-iki buçuk kilometreye yakın bir yol benim dönemimde açıldı. En önemlisi... bu mahalleye yıllardan bu yana belediye hizmeti gitmemiştir. Çünkü Kurtuluş Mahallesi, Adalet Partili bir mahalledir... Bu mahalledeki Gürcülerin yoğunlukta olması sebebiyle Cumhuriyet Halk Partisi'ne az oy çıkar. Yıllardan beridir CHP belediyeyi elinde tuttuğundan, Kurtuluş Mahallesi'ne kasıtlı olarak, siyasi nedenlerden en ufak bir hizmet götürülmemiştir. Ben orada büyüdüğüm için çok iyi bilmekteyim" (Aksakal, 1989: 60).

Bu sözlerle bir yandan yıllardır soruna çözüm getiremeyen CHP yerel iktidarının tutumunu görünür kılan Sönmez, devamında ise bu kez mahallede yaşayan bir AP seçmenin Adalet Partisi'nin merkezi iktidarına bu sorunu ilettiğinden ve AP iktidarı tarafından da sorunun yok sayıldığından söz eder ve Adalet Partili mahallelilerin şikayetlerinin sonuçsuz kalışını vurguladıktan sonra, sorunun halk katılımıyla kendi döneminde çözüme kavuşturulduğunun altını çizer (Aksakal, 1989: 62). Bu elbette, geleneksel siyasal parti ve aktörlerin çözemedikleri sorunları sosyalistlerin ayırım gözetmeksizin çözebildiklerini görünür kılmayı hedefleyen bir hegemonya stratejisi olarak değerlendirilebilir.

Nitekim bu durum, Fatsa'da faaliyet gösteren egemen siyasal partilerin ilçe teşkilatlarının başkanları tarafından da dönemin gazetelerine verdikleri demeçlerde görülmektedir. Öyle ki, Adalet Partili, Milli Selamet Partili ilçe yöneticileri, ülke yangın yeriye Fatsa'da huzur ve barış olduğunu açıklamış ve Fatsa'ya dönük olarak ulusal sağ basında adım adım hazırlanan operasyon algısına da karşı durmuşlardır (4 Temmuz 1980, Milliyet). Gerek Halk Komiteleri pratiğinden, gerekse katılımcı diğer örgütlenmelerden dışlanan tek aktör ise, silahlı paramiliter bir örgütlenmeye, katı hiyerarşik bir yapıya ve devletle kurduğu ilişki bakımından da bir parti görünümünü aşan özelliklere sahip olan MHP'dir (Aksakal, 2019: 417)." Bu nokta özellikle Devrimci Yol siyasetinin halkın temel sorunlarına, yine halkı daha da aktif hâle getiren bir demokrasi anlayışı yerleştirerek çözüm getirme anlayışıyla, dönemin yükselen faşizmine karşı geniş cephe oluşturma stratejisinin uzantısı olarak da değerlendirilebilir.

Diğer yandan Fatsa deneyiminin Demirel iktidarı tarafından olduğu kadar askeri güç ve sermaye ittifakınca da bir tehdit olarak sunulmaya başlanması; özellikle ülkenin önde gelen aydınlarının, gazetecilerinin, sanatçılarının Halk Kültür Şenliği'ne katılıp Fatsa deneyimini ve özellikle de "Çamura Son Kampanyası" ile Fatsa'nın birlikte yaşam modelini ülke geneline duyurmaya yönelmeleri ve ulusal basında Fatsa'daki iklimin görünürleşmesiyle birlikte olmuştur.

Kuşkusuz Fatsa'da halkın yol ihtiyacını merkeze alarak örgütlenmeyi öncelikli hâle getiren bu "çekişmecî siyaset" anlayışında özellikle 1960'lı yıllardan itibaren sosyalist fikir ve hareketlerin rüzgârının Fatsa'ya ulaşmasının da belirli bir payı vardı. Ayrıca 1970'lerin sonundaki bu



*Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", Fiscaoconomia, 4(3), 661-704.*

deneyimin arkasında 1960'lardaki Beyceli köylülerinin yol talebiyle başlattıkları yürüyüşün etrafında oluşan birikim de etkiliydi. İkrami Çelebi bu durumu, "Bir altyapısı vardı Fatsa'nın. Benim gözlemleyebildiğim kadarıyla işte Beyceli Köyü, Sarihanlar, Ahmet Atasoylar, Ziya Yılmazlar, Nihat Yılmazlar Fatsa'da yaşadıkları için (Aktaran, Uyan, 2004: 34)" sözleriyle, tarihsel bir mücadele deneyimine, birikimine yaslayarak açıklamaktadır. Tam da bu nokta; Tilly'nin çekişmeci siyaset olgusunu açıklarken devreye soktuğu repertuar kavramının kültürel bir mücadele/deneyim birikimiyle oluştuğu yönündeki hatırlatmasıyla birlikte düşünülmelidir. Bu anlamıyla 1970'lerin sonunda Fatsa'da beliren kolektif eylem ve "çekişmeci siyaset" anlayışı, bir yandan siyaset pratiğinden oy vermek dışındaki zamanlarda dışlanmış kitleleri karar ve uygulama süreçlerine doğru çekerek "siyaset"i Ranciere'in altını çizdiği anlamda genişletirken; diğer yandan da mücadelenin kolektif repertuarı bakımından Fatsa'da 60'lı yıllarda gelişen pratiklerin, eylem biçimlerinin ve kadrolarının da birikimine yaslanmıştı.

Kaldı ki konu sadece repertuar olgusuyla da sınırlanamaz. Fatsa'da 1970'lerin sonunda açığa çıkan "Devrimci Popülizm" olgusunu inceleyen Morgül; özellikle 'Çamura Son Kampanyası'nı da kapsar biçimde Fatsa'da gelişen yerel yönetim deneyimin başarısını Çekişmeci, Prefigüratif ve Yaşam tarzı Performansları arasında kurduğu irtibatla açıklar. Buna göre devrimci popülizm, bir yandan 'halk' ile 'karşıtları' arasındaki zıtlığı görünürleştirirken, devrimcilerin ahlaki üstünlük kurmalarını sağlarken, devrimci yönetimin sahip olduğu gücün fark edilmesine katkı verirken ve siyasal-ekonomik elitlere karşı ahlaki öfke yaratırken Çekişmeci Performans sergilemiştir. Diğer yandan, yarını bugünden inşa etmek ve yarınki modeli şimdiden görünür kılmak bağlamında da Prefigüratif Performans biçimleri devreye sokulmuştur. Hareketin etkililiğini gösteren; alternatif kurumların, modellerin varlığını görünür kılan; toplumu 'halk' ve 'düşmanları' zıtlığı temelinde ikiye ayıran performans biçimleri bu kapsamdadır. Son olarak, devrimci hareketin ahlaki üstünlüğüne katkı veren performanslar da, yaşam tarzı performanslarıdır (Morgül, 2019: 293). Bütünlüklü bakıldığında, her üç performans biçiminin katkı ve etkisinin en somut görünür kılındığı alanlardan birisinin 'Çamura Son Kampanyası' olduğunu belirtmek yanlış olmayacaktır.

"Çamura Son Kampanyası"nın ve genel olarak "yol siyaseti"nin karşı hegemonyayı örgütlerken hangi araçlardan yararlandığına değinmiştik. Bu aşamada, özellikle farklı partiler arasındaki ayrılıkları aşabilen, birleştirici ve hegemonik bir güç olarak sosyalist belediyenin yükselişinde kampanya etrafında örülen geniş dayanışma seferberliğinin etkili olduğu çok açıktır.

Örneğin o dönem Karadeniz'de Devrimci Yol hareketinin örgütlenmesinde görev alan Göçmen'in de aktardığı üzere, CHP'li çevre belediyelerin hepsi yardım etmiş ve Adalet Partisi'nde olan Korgan Belediyesi de "Çamura Son Kampanyası"na destek için iki damperli kamyon göndermiştir (Kahraman, 2013: 202). Bu durum, 1970'lerin sonundaki siyasal kutuplaşma ikliminde, sosyalistlerin fiili iktidar haline dönüşmeye başladığı bir yerel pratiğin vardıgı yerin göstergesidir.

Kaldı ki "Çamura Son Kampanyası" aracılığıyla, geçmişten devralınan "yol siyaseti" repertuarı da genişletilmiş ve bir yandan Fatsa'nın yol sorunu çeken köylülerine, Fatsa'nın komşu ilçelerine de el uzatılmaya başlanmıştır. Bununla da sınırlı kalmamış, özellikle Karadeniz'in farklı ilçelerinden gelen sosyalist kadroların "Çamura Son Kampanyası" deneyimine katılarak, çalışarak ve başarıya ulaşan kampanyanın stratejisinden dersler çıkararak kendi bölgelerine bu siyasal hegemonya modelini taşımaları da söz konusu olmuştur. Bu açıdan "Çamura Son



*Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", Fiscaoconomia, 4(3), 661-704.*

Kampanyası", sosyalistler için bir bakıma "yönetmeyi öğrenme" yönünde okul işlevi de görmüştür.

Gerçekten de, Göçmen'in de ifade ettiği üzere, Fatsa merkezde gerçekleştirilen "Çamura Son Kampanyası", sadece şehir merkezindeki yol sorununu çözmeye yaramadı. Aynı zamanda bu kampanyaya aktif olarak katılan, öğrenen ve geliştiren insanlar bu modeli köylerine taşımıştır: "Bu çalışmaya katılan bazı arkadaşlarımız, Fatsa köylerinde köy yollarının açılmasında öncü olmuşlardı" (Kahraman, 2013: 200-201). Yine kampanya sayesinde Fatsa Belediyesi'nin makine parkı da gelişmiş; yol ihtiyacı bulunan köyler de bu olanaklardan yararlanmaya başlamışlardır... Göçmen, bu durumu; "ortak çalışma ve imece geleneğinden çok yararlandık" (Kahraman, 2013: 205) sözleriyle açıklar.

Öyle ki, kampanyanın kazandığı başarının ardından şehir planının yeni yollar yapılmasına uygun şekilde güncellenmesiyle ilgili çalışmalar başlatılmış; yine sahip oldukları yerlerin kamulaştırılmasına, dolayısıyla yeni yol yapımına direnen yerel güç sahiplerinin ikna edilmesine dayalı meşruluk, halkın yeni belediye yönetimini "gerçek iktidar" olarak görmeye başlamasına, sorunları sosyalist yerel yönetimin çözebileceği düşüncesine alıştırmaktaydı. Ancak Türkmen'in de belirttiği gibi, yeni şehir planında öngörülen yolların bir kısmı da, Fatsa'ya dönük askeri operasyon nedeniyle tamamlanamadı (Türkmen, 2006: 113).

Az önce belirttiğimiz üzere, kampanyanın etkisi, çamur ve yol sorunu yaşayan Ordu'nun çevre ilçelerine de ulaşmıştı. Örneğin Fatsa'ya komşu ilçe Ünye'de de, özellikle Fevzi Çakmak Mahallesi'nde yolu ve sokağı olmayan bir bölgede de "Çamura Son Kampanyası" düzenlenmiş; kampanyaya öncülük eden Hasan Arslan'a Fatsa'dan Fikri Sönmez araç desteği göndermişti. Yine kampanyanın örgütlenmesi de Fatsa'daki gibi, halk katılımına dayalı bir komite ile sağlanmış ve başkanlığına da Adalet Partili bir yurttaş seçilmişti (Kahraman, 2013: 262-263)." Göçmen'in anlatımına göre, Aybastı ilçesinde de yolu olmayan sağlık ocağının yolu aynı dayanışmacı yöntemle yapılmıştı (Kahraman, 2013: 274).

Aynı dönemde, Rize'nin Pazar ilçesindeki "Devrimci Yolcular"'ın da Fatsa'daki "Çamura Son Kampanyası"na katıldıklarını Mustafa Korkmaz'ın anılarından öğreniyoruz (2018: 201-202). Korkmaz, "Fatsa'ya gidecek arkadaşlarla yaptığımız toplantıda, çalışmalara destek verirken, orada işlerin nasıl yapıldığını gözlemlemelerini ve bizimle paylaşımlarını istemiştik..." sözleriyle, çevre yerleşimlerin çekirdek öncü kadrolarının bir yandan emek ve eylem dayanışması amacıyla Fatsa'ya gittiğini; yine bu çerçevede de deneyim, örgütlenme bilgisiyle geri döndüklerinin altını çizmektedir. Fatsa'ya giden Pazarlı "Mümtaz Dayı" dönüşte izlenimlerini anlatır. Korkmaz'ın aktarımına göre; "Çamura Son Kampanyası boyunca katıldığı çalışmalarda dikkatini çeken en önemli konu organizasyonun büyük bir disiplin içinde yürütülüyor olması"dır (Korkmaz, 2018: 202). Aktarımdan devam edersek: "Çalışanlar gruplar halinde, işbölümüne mutlak uyarak çalışıyorlardı. Kürekçiler ayrı, taşıyıcılar ayrıydı. Kimse kimsenin işine karışmadığı için kargaşa olmuyor; işler, saat gibi tıkır tıkır yürüyordu... Çalışmak için girilen sokaklarda, çalışmaya katılanlar komite sorumluları tarafından karşılanıyorlardı. Komite elemanları, çalışmaya katılanların ihtiyaçlarını öğreniyor, hemen temin ediyorlardı. İşte böyle! Fatsa Belediyesi'ne çamurlu ayakkabılarla girdik. Fatsa'dan tertemiz ayaklarımızla Pazar'a döndük (2018: 202)."

Bu sözler, yukarıda da aktardığımız üzere, yönetmeyi ve planlamayı öğrenme; halkın kendi sorunlarını kendi seferberliğiyle çözebileceğine dair bir özgüveni siyasal açıdan oluşturma



*Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", Fiscaoconomia, 4(3), 661-704.*

yönünde bir hegemonya stratejisi içinde, Fatsa'da Terzi Fikri belediyeçiliği deneyiminde "Çamura Son Kampanyası"nın oldukça kritik bir yer tuttuğunun da kanıtı olarak görülebilir. Bir yandan, halkın gündelik ve en temel sorunlarına çözüm geliştirerek yaklaşmak (pratikçilik), diğer yandan da bunu yaparken geleneksel siyasal ve kimliksel bölünmelerin ötesine geçen bir kapsayıcı hat belirlemek anlamında, "Çamura Son Kampanyası"nın büyük bir işlev gördüğü anlaşılmaktadır. Hal böyle olunca, Erdoğan'ın da haklı şekilde altını çizdiği üzere (1998: 29), bir yandan direniş komiteleri eliyle devrimi organik bir süreç olarak ele alan yaklaşım, diğer yandan da halkın kendi iktidar modelini merkezi iktidar karşısında adım adım somutlaması ve "mevzi savaşı" stratejisi bağlamında, Devrimci Yol hareketinde Gramscici bir tını olduğu düşüncesi daha da somutlaşmaktadır.

"Çamura Son" kampanyasının başarıyla sonuçlanması, bir yandan geleneksel siyasal parti ve aktörlerin çözüme kavuşturmakta zorlandıkları ya da çözümünü öteledikleri meseleleri düzen dışı siyasal aktörlerin çözüme kavuşturabileceğine dair pratik bir algı yaratılmasına ve yeni yönetime güvenin artmasını sağlamıştı. Diğer yandan da kampanya, halkı sadece sorunları saptama sürecinde yönetime katmamış, aynı zamanda çözümün örgütlenmesinde de harekete geçirmişti. Her türlü etkin kaynağı seferber eden bu katılımcı anlayışla, yıllardır çözülmeyen bir sorunun kısa sürede çözüme kavuşturulması, aynı zamanda "temsil edenler ve temsil edilenler" arasındaki ayrıma dayalı geleneksel siyaset kalıplarını da sarsma yolunda ciddi bir adımdı. Dolayısıyla Fatsa'da yol sorununun çözümü, aynı zamanda bir yordam, yöntem olarak da yeni bir 'yolu' görünürleştirme potansiyeli taşımaktaydı. Bu anlamıyla Fatsa'da, geleneksel aktörlerin, kurumların dışında bir "çekişmeci/mücadeleci siyaset" anlayışının örgütlenmiş olduğunun ilk işaretleri de veriliyordu. Göçmen'in ifadesiyle, "kararı halkla birlikte almış; çözümü halkla birlikte sağlamıştık. Bu bizim sosyalizm anlayışımıza da uygundu (Kahraman, 2013: 204)." Yine bu noktada, geleneksel parti ve aktörlerin ülke genelinde derinleşen hegemonya krizinin karşısında, özellikle "Çamura Son Kampanyası"nın tartışmaya açma potansiyeli taşıdığı bir başka başlık da, kaynakların kullanımına dairdi. "Kaynaklar yetersiz, 4 yılda bitmez" denilen bir projenin etkin kaynak seferberliğiyle bir haftadan kısa sürede tamamlanabilmesi, ülke genelindeki iktisadi sorunlara ve kamusal hizmet eksiklerine dönük bir "kaynaklar" tartışmasının açılabilmesi ihtimalini de doğurmaktaydı. Bu da geleneksel siyasal aktörler açısından büyük bir risk demektir.

Bütün bu nedenlerle, Çamura Son Kampanyası ile birlikte başlayan ve arkasında mahallelerden gelişen komite örgütlenmesi deneyimi bulunan yerelde "doğrudan demokrasi" deneyiminin, kitlelerin siyasetten uzaklaştırılmasına, siyasetin teknikleştirilmesine dayalı kurumsal siyaset anlayışının sınırlarını ortadan kaldırmaya çalıştığı belirtilmelidir. Fatsa örneğinde siyasetin "çekişmeci" niteliğini vurgulamamız bu eksenden bağımsız görülemez. Bu anlamda, Yıldırım'ın Porto Alegre ve Fatsa deneyimlerini karşılaştırırken ulaştığı şu sonuca katıldığımızı belirtmeliyiz: "Porto Alegre ve Fatsa örneklerinde hayata geçirilen politikalar ile kent yönetiminin 'teknik bir mesele' olduğu yönündeki yaklaşıma karşı çıkmıştır. Temsili süreçlerin doğrudan demokrasi uygulamaları ile dengelendiği süreçlerde teknik konular, siyasetten uzaklaştırmanın bir aracı olmaktan çıkmıştır (2008: 285)."

Gerçekten de "Çamura Son Kampanyası", gerek kararın alınması, gerekse kampanyanın örgütlenmesi sürecinde, "yol siyaseti" etrafında bir karşı hegemonya modelini oluşturmaya en fazla yaklaşmış deneyim olarak görülmelidir. Sanıyoruz bu etki, kampanya örgütlenirken bile bu denli görülmemiştir. Nitekim Göçmen de, bütün çalışmaların anasının 'Çamura Son



*Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", Fiscaoconomia, 4(3), 661-704.*

Kampanyası' olduğunu, yarattığı etki nedeniyle sonradan fark ettiğini belirtir (Kahraman, 2013: 228).

Nasıl bir "karşı hegemonya" çekirdeği bu kampanya etrafında belirlemiştir? Bu noktaları çalışmayı sonlandırma aşamasında kısaca toparlamakta yarar var.

Birincisi, kampanyanın kararı halk katılımıyla alınmıştır. Siyasete katılımın alanı bu yolla genişletilmiştir. İkincisi, kampanya için parti, kimlik ayrımı yapılmaksızın en geniş kaynak, araç seferberliği yapılmıştır. Sosyalistlerin tikel sahadan çıkarak daha geniş bir alanda rıza örgütlenmesinde bu durum bir model olarak işlevselleşmiştir. Üçüncüsü, kampanya sırasında halk imece ve işbölümü yöntemiyle birlikte çalışmış ve sorunları kendi iradesiyle, katılımıyla çözebileceğine, başkalarından bir çare beklemenin çözüm olmadığı düşüncesine yaklaşmıştır. Dördüncüsü, kampanya, çevre ilçelerde benzer stratejiyle örülecek modellerin kadroları için bir okul işlevi görmüştür. Beşincisi, kampanyanın çok kısa sürede başarılması; geleneksel partilerin ve aktörlerin yıllardır çözemediği sorunun sosyalist belediye tarafından çözüme kavuşturulması, hem kitlelerin geleneksel partilerle arasındaki bağları daha da aşındırmış, hem de sosyalistlerin sorun çözme iktidarına olan pratik inancı pekiştirmiştir. Altıncısı, kampanyanın başarısının ardından örgütlenen Halk Şenliği sayesinde, Fatsa'daki deneyim ulusallaştırılmış, kampanyanın başarısının ve ülke yangın yeriye Fatsa'da sosyalistlerin yönetimi altında huzur olduğu bilgisinin daha geniş bir kamuoyuna ulaşması sayesinde, yerelin ötesine geçen, ulusal düzeyde karşı hegemonik bir modelin çekirdeğinin nasıl olabileceğiyle ilgili bir tartışma oluşmaya başlamıştır.

Bütün bu olgular ekseninde, Hamamcı'nın da belirttiği üzere, "Fatsa Deneyimi, 1970'li yılların ikinci yarısında gündeme gelen sosyal adaletçi, katılımcı, toplumcu, devrimci alternatif belediyeçilik arayışlarının en son ve en başarılı halkasını oluşturmuştur (Hamamcı, 2013: 168)."

Sanıyoruz tüm bu nedenler, merkezi iktidar blokunu oluşturan güçler tarafından Fatsa deneyiminin neden "yerel" bir tehdit olmaktan öte değerlendirildiğini de açıklar. Öyle ki Demirel'in "Çorum'u bırakın, Fatsa'ya bakın" sözü, bu algının boyutlarını tüm berraklığıyla sergilemektedir. Görevde henüz birinci yılını bile doldurmayan Fatsa Belediye Başkanı'na ve genel olarak Fatsa deneyimine karşı 11 Temmuz 1980'de Nokta adı verilen bir askeri operasyon gerçekleştirilmesi ve deneyimin zor gücüne dayalı olarak tasfiye edilmesi de, küçük bir ilçeden gelişen karşı hegemonya modelinin dönemin iktidar bloku temsilcileri nezdinde nasıl büyük bir tehdit olarak görüldüğünün kanıtıdır. Özetle Fatsa deneyimi, hem yol siyaseti (halkın somut ihtiyaçlarına çözüm) etrafında bir karşı hegemonya örgütlenmesinin olanaklı olduğunu hem de merkezi düzeyde ulusal-popüler bir hegemonya örgütlenmesiyle bütünleşmeden salt yerelde kalan bu tür deneyimlerin kolaylıkla ezilebildiğini görünür kılmıştır.

## **Sonuç**

Türkiye'de siyasal partiler ve seçmen kitleleri arasındaki ilişkide "icraat" olgusu önemli bir yer tutmaktadır. Başta bugün iktidarda bulunan AKP olmak üzere, özellikle Demokrat Parti'den başlayarak sağ popülist partiler, kitlelerle kurdukları patronaj ilişkisinde yol, baraj, köprü yapımı gibi yatırımları bu "icraat" ilişkisinin somut delilleri olarak görünür kılmayı seçmektedir. Bugün bu olgu çok daha belirgindir.



*Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", Fiscaoconomia, 4(3), 661-704.*

Çalışma boyunca bunun bir sonuç olduğunu, gerek akademik gerekse politik çalışmalarda bu olguya yol açan nedenlerin göz ardı edildiğini savunduk. Geniş kitlelerin yol arzusu, tarihsel olarak siyasi partilerle aralarındaki "oy pazarlığı"nın bir ürünü değildir. Bu anlamda "sağ" siyasal hegemonya alanından<sup>40</sup> sunulan "yol" hikâyelerinin arka planında, kitlelerin 1960'lı yıllardan itibaren bu somut ihtiyaç ekseninde siyasetle aktifleşerek ilişki kurmalarının ve hatta 1970'lerin sonunda bu çerçevede yeni bir karşı hegemonya modeli örgütlemelerinin yattığı düşünülürse, bu olgunun bugün niye görünmezleştirildiği de daha iyi anlaşılır. Bugün "yol yapım süreci", sağ siyasal hegemonya ve onun siyasete, sınıf ilişkilerine ve toplumsal alana dair tasavvuruyla ilişkili; bu hegemonya aktörleri tarafından tekelleştirilmiş gibi görünse de, tarihsel seyir bunun tam tersi yöndedir.

Bu anlamda AKP ile "yol" ilişkisi de, bir nedenden çok sonuçtur. Bu sonuç, yükselen kitle seferberliğinin ve yol etrafında örülen karşı siyasal hegemonya pratiklerinin önce boynunun vurulması ve ardından yol özlemi duyan kitlelerin arzularının, sermayenin ve sağ popülist hegemonyanın beklentileriyle uyumlu şekilde yeniden yapılandırılarak yerine getirilmesi, yani soğurulması ile mümkün olmuştur. Dolayısıyla yol bağlamında "pasif devrim", yol talebi etrafında gelişen katılımcı ve demokratik, kamusal modellerin yıkımının üzerinde yükselmiş görünmektedir. Bu açıdan, yol mücadeleleri ve siyasetleri çoğunlukla sağ siyasal hegemonya dışından ve aşağıdan gelişmiş; bugünse denklem tersine çevrilmiştir. Bu açıdan, bugün Fatsa'da iyiden iyiye yerleşen AKP siyasal hegemonyasının/üstünlüğünün başsız/sonsuz bir süreç olarak değerlendirilmemesi; tarihsel şartlarla bağlantılı olarak anlaşılmaya çalışılması da kanımızca önemlidir.

Çalışmada vurguladığımız üzere, Türkiye'nin 1950'li yıllardan itibaren ulaştırma politikasını yeni sermaye birikim modeliyle ve uluslararası entegrasyon hedefiyle karayolları merkezli olarak yeniden yapılandırmaya başlaması önemli bir eşiktir. Bu süreç 1960'lı yıllardan itibaren "yol sorunu"nun özellikle engebeli coğrafyalarda yaşayan, merkezle ve oradaki sosyal hizmetlerle ve elbette pazarla yeterince eklemlenemeyen köylülerce daha fazla hissedilmesiyle devam etmiştir. Bu açıdan 1960'lı yıllarda, nüfusunun çoğunluğu Türkiye ortalamasının üstünde bir oranla kırsalda yaşayan ve yine köy yollarının oranı bakımından da Türkiye ortalamasının altında kalan Doğu Karadeniz'de yol talebi etrafında köylülerin harekete geçmeleri, belki de ilk kez siyasal alana dair taleplerini kamusal alandan "yol ihtiyacı" etrafında kolektif olarak duyurmaya başlamaları tesadüf değildir.

Yine aynı şekilde, 1970'lerin sonlarında Fatsa'da uzun süredir çözümsüz bırakılmış yol sorununun kısa süre içerisinde halk katılımıyla çözüme kavuşturulmasının ve bunun etrafında beliren yeni siyasal ve sosyal karşı hegemonya modelinin de Karadeniz temelli gelişimi tesadüf olmadığı gibi, bu durum tarihsel olarak "yol" talebinin/mücadelesinin özellikle kırsal bölgelerde salt sağ siyasal hegemonyanın tekelinde şekillenmediğinin de kanıtıdır.

Bütün bu göstergeler, Karadeniz kırsalında yol talebi ve yapımı etrafında gelişen mücadelelerin ve karşı hegemonya pratiklerinin, elbette daha genel olarak tüm ülkedeki pratiklerin de, boynunun 12 Eylül öncesinde ve darbesiyle vurulmasının, toplumsal mücadele ve örgütlenme repertuar ve deneyimlerinin yok edilmesinin ardından, sağ siyasal hegemonyanın yol yapım

<sup>40</sup> "Sağ siyasal hegemonya" ifadesiyle, yukarıdan aşağıya bir iktidar ilişkisi geliştiren, halkın siyasal alana katılımını seçim dönemleriyle sınırlayan ve sermaye fraksiyonlarının birikim beklentileriyle uyumlu olduğu ölçüde halkın taleplerini yerine getiren parti ve hareketleri kast ettiğimizi tekrar belirtmekte yarar var.



Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", *Fiscaoeconomia*, 4(3), 661-704.

süreçleri etrafında yeniden inşa edilmeye başladığını, ANAP'ın da böyle bir dönemin ürünü olduğunu kavramamıza ya da AKP'nin bugün Karadeniz Bölgesi'nde sahip olduğu geniş hegemonyanın arka planının daha iyi anlaşılmasına olanak sağlayabilir.

Bu anlamda çalışmamız, "yol yapımı sadece yol yapımı değildir; bunun etrafında sosyal, sınıfsal ve siyasal açıdan yeni bir hegemonya ve buna bağlı bir tarihsel blok inşa edilmektedir", tezini çeşitli mücadele deneyimlerini tarihsel açıdan ortaya koyarak sunma yolunda bir adım ve maddi süreçler etrafında örülen sağ ideolojik hegemonyanın yıldızlarının kazınması yolunda da bir sorumluluk çabası olarak değerlendirilmelidir.

Bu bağlamda makale, halkçı karşı hegemonya deneyimlerinin somut, gerçek sorunları seslendirerek, çözüme kavuşturarak ve gündelik yaşama dokunarak "bugünden, geleceğin toplumuna" nasıl işaretler bıraktıklarının anlaşılması, deneyimlerin doğru kavranması açısından da yeni, güncel bilimsel, siyasal ve stratejik tartışmalara kapı açabildiği oranda amacına ulaşacaktır.

### Kaynakça

- Acaroğlu, O. (2019), "Paris 1871 and Fatsa 1979: Revisiting the Transition Problem". *Globalizations*, (16-4), 404-423.
- Aka, N. (1978), "KUP Projesi ya da Yeni Sezarlar". *Yürüyüş*, (175), Ağustos, TÜSTAV Arşivi, [Erişim 08.08.2020].
- Aksakal, P. (1989), *Bir Yerel Yönetim Deneyi -FATSA-*. İstanbul: Simge Yayınevi.
- Aksakal, P. (2007), *Fatsa Gerçeği*. Ankara: Penta Yayıncılık.
- Alkan, M.Ö. (2017), "Altmışlı Yıllarda Gündelik Hayatın Siyaseti". Mehmet Ö. Alkan (Haz) içinde, *Türkiye'nin 1960'lı Yılları* (s. 933-985). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Anayasa Mahkemesi. (1965), "Anayasa Mahkemesi Kararı". *Resmi Gazete*, Tarih/Sayı: 24.5.1965/12005, <http://www.kararlaryeni.anayasa.gov.tr/Karar/Content/f816d1fd-36e4-4cde-90b7-c571ca01aec9?excludeGerekce=False&wordsOnly=False> [Erişim 08.08.2020].
- Arolat, O. (2017), "Vatandaş Odağına Ekonomiyi Almış Durumda". *Dünya Gazetesi*, 24 Kasım.
- Arolat, O. S. (2018), *Bir Gençlik Liderinin Anıları (1959-1974)*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Ataay, F. (2007), *12 Mart'tan 12 Eylül'e -Kriz Kıskaçındaki Türk Siyaseti ve 1978-1979 CHP Hükümeti-*. Ankara: De Ki Yayıncılık.
- Atılğan, G. (2015), "Tarımsal Kapitalizmin Sancağı Altında". Gökhan Atılğan & E. Attila
- Aytekin & Ebru Deniz Ozan & Cenk Saraçoğlu & Mustafa Şener & Ateş Uslu & Melih Yeşilbağ (Haz.) içinde, *Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'de Siyasal Hayat* (s. 387-514). İstanbul: Yordam Kitap.
- Avdikos, V. (2011), "Local Hegemonic Blocs: The Case of Tourism in Rhodes", *European Urban and Regional Studies*, (18-1), 77-92.
- Aydinoğlu, E. (2008), *Türkiye Solu (1960-1980)*. İstanbul: Versus Kitap.



Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", *Fiscaoeconomia*, 4(3), 661-704.

- Aytekin, E. A. (2015), "Kapitalistleşme ve Merkezileşme Kavşağında". Gökhan Atılğan & E. Attila Aytekin & Ebru Deniz Ozan & Cenk Saraçoğlu & Mustafa Şener & Ateş Uslu & Melih Yeşilbağ (Haz.) İçinde, *Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'de Siyasal Hayat* (s. 41-87). İstanbul: Yordam Kitap.
- Babuş, F. (2003), *Devrim Havarileri –68 Hareketinin Köy Eylemleri-*. İstanbul: Ozan Yayıncılık.
- Baş, M. (2012), *Ordu Yöresi Tarihi*. Ordu: Ordu Belediyesi Yayınları.
- Bates, R. T. (1975), "Gramsci and the Theory of Hegemony". *Journal of the History of Ideas*, Nisan-Haziran, (36-2), 351-366.
- Bengi, D. (2020), *70'li Yıllarda Türkiye: Sazlı Cazlı Sözlük -Görececek Günler Var Daha-*. İstanbul: YKY.
- Coşar, N. & Demirci, S. (2009), "Incorporation into the World Economy: From Railways to Highways (1850–1950)". *Middle Eastern Studies*, (45: 1), 19-31.
- Cumhuriyet Gazetesi Arşivi*. 13 Temmuz 1964 tarihli sayı.
- Cumhuriyet Gazetesi Arşivi*. 24 Haziran 1967 tarihli sayı.
- Cumhuriyet Gazetesi Arşivi*. 16 Nisan 1969 tarihli sayı.
- Cumhuriyet Gazetesi Arşivi*. 21 Ekim 1969 tarihli sayı.
- Çadırcı, M. (1991), "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı". *Tarih Araştırmaları Dergisi*, (15-26), 153-167.
- Çetin, B. & Barış, S. & Saroğlu, S. (2011), "Türkiye'de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış". *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (1-1/Güz), 123-150.
- Çolakoğlu, Z. (2007), "Kırsal Kalkınma Problemine Bir Çözüm Arayışı Olarak Köy-Kent Projesi". *ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, (3-6), 187-202.
- David-Barrett, E & Fazekas, M. (2019), "Grand Corruption and Government Change: An Analysis of Partisan Favoritism in Public Procurement". *European Journal on Criminal Policy and Research*, <https://link.springer.com/article/10.1007/s10610-019-09416-4> [Erişim 11.07.2020].
- Demirbilek, S. (2011), *İki Darbe Bir Yaşam-Terzi Fikri*. İstanbul: Ozan Yayıncılık.
- Devlet Planlama Teşkilatı (1963), *Kalkınma Planı (Birinci Beş Yıl –1963-1967)*. <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Birinci-Be%C5%9F-Y%C4%B1l%C4%B1k-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-1963-1967%E2%80%8B.pdf> [Erişim 08.08.2020].
- Devlin, J. & Yap, N. (2008), "Contentious Politics in Environmental Assessment: Blocked Projects and Winning Coalitions". *Impact Assessment and Project Appraisal*, (26-1), 17-27.
- Er, A. (1988), "Önce O Düştü Yollara-Hasan Yalçın Söyleşisi". *Bir Uzun Yürüyüşü 68* İçinde, İstanbul: Afa Yayınları.





Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", *Fiscaoeconomia*, 4(3), 661-704.

- Erdoğan, N. (2018), "Yalnızca Sömürü Düzeni Değil, Demokrasisi Sandığa Dayalı Siyasal Düzen de Değişmelidir". *Ayrıntı Dergi*, Yunus Yücel (Söyleşi), 15 Mart 2018, <https://ayrintidergi.com.tr/yalnizca-somuru-duzeni-degil-demokrasisi-sandiga-dayali-siyasal-duzen-de-degismelidir-necmi-erdogan-ile-soylesi/> [Erişim 07.06.2020].
- Erdoğan, N. (1998), "Demokratik Sol'dan Devrimci Yol'a: 1970'lerde Sol Popülizm Üzerine Notlar". *Toplum ve Bilim*, (78), 22-37.
- Erdoğan, R. T. (2019), *Hayaldi, Gerçek Oldu-1, Yeni Türkiye Vizyonu*. Ankara: Cumhurbaşkanlığı Yayınları.
- Erhan, H. (2015), *1915'ten 1980'e Karadeniz*. İstanbul: İletişim Yayıncılık.
- Ersan, V. (2013), *1970'lerde Türkiye Solu*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Gramsci, A. (1971), *Selections from the Prison Notebooks*. Quintin Hoare & Geoffrey Smith (Çev. ve Ed.), New York: International Publishers.
- Gül, Z. (2019), *Giresun Yol Hikayeleri*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Gündoğdu, O. (2020), "Yolların Sahibi Onlar". *BirGün Gazetesi*, 6 Eylül 2020.
- Güney, N. (2020), *Ordu'nun Yol ve Köprü Hikayeleri*. Ordu: Ordu Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.
- Gürel, B. & Küçük, B. & Taş, S. (2019), "The Rural Roots of the Rise of the Justice and Development Party in Turkey". *The Journal of Peasant Studies*, (46-3), 457-479.
- Hall, J. A. & G. Ikenberry, J. (2005), *Devlet*. Çev. İsmail Çekem, İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Hamamcı, C. (2013), "Devrimci-Halkçı Bir Yerel Yönetim Deneyimi: Fatsa Belediyesi", A.Kerim Gültekin & İ. Gündoğdu (Haz.) İçinde, *Devrimci-Halkçı Yerel Yönetimler, Umut ve Mücadele Mekanlarından Deneyimler* (s. 167-173). İstanbul: Patika Kitap.
- "Hasret Sona Erdi". *OrduBBld Youtube Hesabı*, <https://www.youtube.com/watch?v=VO21yAAoX1U> [Erişim 01.06.2020].
- Kahraman, İ. (2013), *Fırtınalı Denizin Yolcuları -Sedat Göçmen Kitabı-*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Keucheyan, R. (2016), *Aklın Sol Yarası -Yeni Eleştirel Düşünceler Atlası-*. Selen Şahin (Çev.), İstanbul: İletişim Yayınları.
- Knudsen, S. (2019), "Debts and the End for Infrastructure Fetishism in Turkey". *FocalBlog*, 5 Ağustos 2019, <https://www.focaaiblog.com/2019/08/05/stale-knudsen-debts-and-the-end-for-infrastructure-fetishism-in-turkey/> [Erişim 12.06.2020].
- Korkmaz, M. (2018), *Ha Bu Nasul Dev-Genç'tur Uşağum?*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- "Köy Halkı Yol İçin 90 Kilometre Yürüdü". *Milliyet Gazetesi Arşivi*, 31 Temmuz 1967.
- Laclau, E. (2007), *Popülist Akıl Üzerine*. Nur Betül Çelik (Çev.), Ankara: Epos Yayınları.
- Laclau, E. (2011), "Popülizm: Bir Ad Ne İçerir?". Hayriye Özen (Çev.), *Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (1-1), 135-146.



Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", *Fiscaoeconomia*, 4(3), 661-704.

- Leitner, H. & Sheppard, E. & Sziarto, M. K. (2008), "The Spatialities of Contentious Politics". *Transactions of the Institute of British Geographers*, (33-2), April, 157-172.
- Merdol, A. (1983), "Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri". *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi* (s. 2769-2772), (8), İstanbul: İletişim Yayınları.
- Milliyet Gazetesi Arşivi*. 24 Mayıs 1965 tarihli sayı.
- Milliyet Gazetesi Arşivi*. 6 Ekim 1968 tarihli sayı.
- Milliyet Gazetesi Arşivi*. 2 Ağustos 1978 tarihli sayı.
- Milliyet Gazetesi Arşivi*, 4 Temmuz 1980 tarihli sayı.
- Morgül, K. (2019), "Performing Revolutionary Populism: The Revolutionary Path Movement in Turkey". *Qualitative Sociology*, (42), 273-297.
- "30 Yıl Ayakta Kaldı". <https://www.milliyet.com.tr/gundem/30-yil-ayakta-kaldi-1713191> [Erişim 05.08.2020].
- Ozan, E. D. (2015), "İki Darbe Arasında Kriz Sarmalı". Gökhan Atılğan & E. Attila Aytekin & Ebru Deniz Ozan & Cenk Saraçoğlu & Mustafa Şener & Ateş Uslu & Melih Yeşilbağ (Haz.) İçinde, *Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'de Siyasal Hayat* (s. 659-746). İstanbul: Yordam Kitap.
- Özkartal, M. Z. "Zap Suyu'nun Devrimci Köprüsü Canlanıyor", <https://www.milliyet.com.tr/pazar/zap-suyu-nun-devrimci-koprusu-canlaniyor-1285146> [Erişim 05.08.2020].
- Pınar, A., Yılmaz, H., Koyuncu, E. (2008), *Köy Hizmetlerinin Yerelleştirilmesi*. TEPAV Raporu, [https://www.tepav.org.tr/upload/files/1271234719r8136.Koy\\_Hizmetlerinin\\_Yerelles\\_tirilmesi.pdf](https://www.tepav.org.tr/upload/files/1271234719r8136.Koy_Hizmetlerinin_Yerelles_tirilmesi.pdf) [Erişim 09.08.2020].
- Poggi, G. (2002), *Modern Devletin Gelişimi: Sosyolojik Bir Yaklaşım*. Çev. Şule Kut & Binnaz Toprak, İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Poggi, G. (2007), *Devlet -Doğası, Gelişimi ve Geleceği-*. Çev. Aysun Babacan, İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Portelli, H. (1982), *Gramsci ve Tarihsel Blok*. Kenan Somer (Çev.), İstanbul: Savaş Yayınları.
- Ranciere, J. (2005), *Uyuşmazlık -Politika ve Felsefe-*. Hakkı Hünler (Çev.), İzmir: Ara-lık Yayınları.
- Ranciere, J. (2007), *Siyasalın Kıyısında*. Aziz Ufuk Kılıç (Çev.), İstanbul: Metis Yayınları.
- Sarıhan, Z. (2008), *Bir Ömür Böyle Geçti, -Türkiye'de İlk Köy Yürüyüşü (27-28 Temmuz 1967)*. Ankara: Beyceli Kitaplığı/Mattek Matbaacılık.
- Sarıhan, Z. (2018), *İleri Köy Peşinde*. Yayınlanmamış Kitap Çalışması.
- Sarıhan, Z. (2020), "53 Yıl Sonra Temize Çıktık". *Bağımsız Özgür Medya İnternet Sitesi*, [http://www.bagimsizozgurmedya.com/makale\\_4465\\_127.html](http://www.bagimsizozgurmedya.com/makale_4465_127.html) [Erişim 19.06.2020].
- Sencer, M. (1971), *Türkiye'de Köylülüğün Maddi Temelleri –Üretim Güçleri ve Mülkiyet İlişkileri Açısından-*. İstanbul: Ant Yayınları.
- Sosyalizm ve Toplumsal Mücadeleler Ansiklopedisi*. (1988), (7), İstanbul: İletişim Yayınları.



Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", *Fiscaoeconomia*, 4(3), 661-704.

- Sotiris, P. (2018), "Gramsci and the Challenges for the Left: The Historical Bloc as a Strategic Concept". *Science & Society*, (82-1), Ocak, 94-119.
- Şahin, Edgücan, Ç. (2016), "Yerelden Örülen Doğrudan Demokrasi: 1979-1980 Fatsa Belediyesi Deneyimi". Deniz Yıldırım & Evren Haspolat (Der.) İçinde, *Değişen Karadeniz'i Anlamak* (s. 147-176). Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Şimşek, S. (2002), *Köycü Oktay*. İstanbul: Papirüs Yayınevi.
- Tansel, Burak, C. (2019), "Reproducing Authoritarian Neoliberalism in Turkey: Urban Governance and State Restructuring the the Shadow of Executive Centralization". *Globalizations*, (16-3), 320-335.
- Tarrow, S. (2008), "Charles Tilly and The Practice of Contentious Politics". *Social Movement Studies*, (7-3), 225-246.
- Tarrow, S. (2013), "Contentious Politics". In David A. Snow & Donatella della Porta & Bert Klandermans & Doug McAdam (Ed.), *The Wiley-Blackwell Encyclopedia of Social and Political Movements*, 1-4.
- Tarrow, S. & Tilly, C. (2009), "Contentious Politics and Social Movements". In Carles Boix & Susan C. Stokes (Ed), *The Oxford Handbook of Comparative Politics* (pp. 436-457).
- TBMM Tutanakları. (1979), Birleşim 62, Oturum 1, 24 Şubat 1979, [https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MM\\_d05/c011/b062/mm\\_05011\\_0620175.pdf](https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MM_d05/c011/b062/mm_05011_0620175.pdf) [Erişim 10.08.2020].
- Tekeli, İ. & İlkin, S. (1983), "Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi". *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi* (s. 2758-2768), (8), İstanbul: İletişim Yayınları.
- Toker, Ç. (2019), *Kamu İhalelerinde Olağan İşler*. İstanbul: Tekin Yayınevi.
- Tören, T. (2006), "Yeniden Yapılanan Dünya Ekonomisinde Marshall Planı ve Türkiye Uygulaması". Demet Yılmaz & Ferhat Akyüz & Fuat Ercan & Koray R. Yılmaz & Ümit Akçay & Tolga Tören (Haz.) İçinde, *Türkiye'de Kapitalizmin Gelişimi –Yapıcılar Türki Söylüyor-III-* (s. 61-124). Ankara: Dipnot Yayınevi.
- TÜİK, Yıllara ve Cinsiyete Göre İl/İlçe Merkezleri ve Belde/Köyler Nüfusu, 1927-2019. <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>, [Erişim 09.08.2020].
- Türkmen, H. (2006), *Radicalisation of Politics at the Local Level: The Case of Fatsa During The Late 1970s*. ODTÜ Şehir Planlama ve Yerel Yönetimler Bölümü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Türkoğlu, Ö. (2010), "XIX. Yüzyıl Osmanlı Toplumunda Yol Algısı". *Kebikeç Dergisi*, (30), 105-115.
- Uyan, Mahmut M. (2004), *Toplumsal Dalganın Kırılışı: Fatsa (1978-1980)*. Ankara: Arayış Yayınları.
- Wada, T. (2012), "Modularity and Transferability of Repertoires of Contention". *Social Problem*, (59-4), 544-571.



Yıldırım, D. & Haspolat, E. (2020), "Türkiye'de Hegemonya ve Karşı Hegemonya Stratejileri Bağlamında Yol Siyaseti: Fatsa Örneği", *Fiscaoeconomia*, 4(3), 661-704.

"Yarım Asırlık Mutluluklarını Tiyatro ile Anlattılar", <https://www.haberturk.com/ordu-haberleri/78798877-yarim-asirlik-mutluluklarini-tiyatro-ile-anlattilarorduda-6-mahalle-53-yol-sonra-yola> [Erişim 05.08.2020].

Yates, L. (2020), "Prefigurative Politics and Social Movement Strategy: The Roles of Prefiguration in the Reproduction, Mobilisation and Coordination of Movements", *Political Studies*, 1-20.

Yeşilbağ, M. (2016), "Hegemonyanın Harcı: AKP Döneminde İnşaata Dayalı Birikim Rejimi". *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, (71-2), 599-626.

Yıldırım, D. (2009), "AKP ve Neoliberal Popülizm". İlhan Uzgel & Bülent Duru (Der.) İçinde, *AKP Kitabı* (s. 66-107). Ankara: Phoenix.

Yıldırım, D. (2010), *2001 Krizi Sonrasında Bir Hegemonya Projesi Olarak AKP'nin Doğuşu*. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi.

Yıldırım, D. & Haspolat, E. (Der.) (2016), *Değişen Karadeniz'i Anlamak*, Ankara: Phoenix Yayınevi.

Yıldırım, Y. (2008), "Porto Alegre-Fatsa: Yerel Düzeyde 'Demokrasiyi Demokratikleştirmek' Çabaları". *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, (63-1), 273-287.

Yurt Ansiklopedisi, (1982-1983), "Ordu" (s. 6248-6339). İstanbul: Anadolu Yayıncılık.