

# Cavit Orhan Tütengil ve *Türkiye'nin Karayolları*

Tütengil, Cavit Orhan. *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*. İstanbul: İstanbul Matbaası, 1961.

SİNAN YILDIRMAZ\*

En son İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Sosyoloji Enstitüsü Başkanı olduğu dönemde, 7 Aralık 1979 tarihinde, evinden çıktıktan sonra pusuya düşürülerek çapraz ateş sonucunda öldürülen Cavit Orhan Tütengil, Cumhuriyet Türkiye'sinin ikinci yarısındaki akademik gelişmenin sembolik isimlerinden birisidir. Öldürüldüğü zaman saldırganlar, failerin politik kimliği konusunda karışıklık yaratmak istercesine, olay yerine "Ne Amerika ne Rusya, Bağımsız Türkiye – Anti Terör Birliği" imzalı bir bildiri bırakıp kaçmışlardı.<sup>1</sup> Tütengil, katillerin iddiasının aksine sosyalist bir akademisyen olarak değil, daha çok savaş sonrası dönemin değişen "yeni kalkınmacı köycülük" anlayışının bir temsilcisi olarak bilinmekteydi. Köy sosyolojisinin önemli bir temsilcisi ve 1960 sonrasında kırsal dönüşümün sınıfsal etkilerini çözümlenmeye dönük bir yaklaşımına sahip olan Tütengil, asıl olarak daha sonraki sınıflandırmalar dikkate alınırca "sol Kemalist," aydınlanmacı bir anlayışa sahipti. 9 Aralık 1979 tarihinde Şişli Camii'nde gerçekleştirilen cenaze töreni sırasında hükümetin aldığı güvenlik önlemleri sonrasında cenaze alanına yaklaştırılmak istenmeyenler ile çıkan çatışma sırasında işçi Osman Şenyurt öldürülecek; daha sonra kendisi de Tütengil gibi bir suikast sonucu hayatını kaybedecek olan TRT programcısı ve yazar Ümit Kaftancıoğlu dâhil 13 kişi yaralana-cak ve 62 kişi gözaltına alınacaktır.<sup>2</sup> Cenazenin bu kadar olaylı geçmesindeki temel sebep yine hepsi üniversite hocası olan Tütengil'den bir hafta önce Ümit Yaşar Doğanay'ın, üç hafta önce Fikret Ünsal'ın, altı ay önce de Bedrettin Cömert'in öldürülmesiydi. Üniversiteye ve en genel anlamda aydınlara dönük bu saldırıların giderek sıklaşması Tütengil'in öldürülmesiyle kamuoyunda daha yoğun bir öfkenin ortaya çıkmasına yol açmıştı. Bu kısa yazıda, Tütengil'in unutulmuş bir çalışmasının önemini vurgulayarak unutulmuş bir dönemin unutulmuş kaynaklarının bugünün akademisi için ne anlam taşıyabileceğini anlamaya davet edeceğiz.<sup>3</sup>

17 Ocak 1921 tarihinde Tarsus-Sebil köyünde doğan Tütengil, Kıbrıs'tan gelen öğretmen babası ile Tarsus'un köylerinde yetişir. Belki de daha sonra köy sorunu ve kırsal dönüşüm üzerine bu kadar çalışmasının kökenini de burada bulabiliriz. Liseyi yatılı olarak Haydarpaşa Lisesi'nde bitirdikten sonra, Mülkiye'ye gitmesini isteyen babasının aksine kendisi de öğretmen olmak üzere girdiği İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Felsefe Bölümü'nden 1944 yılında mezun olur. Önce Antalya Lisesi'nde daha sonra

\* İstanbul Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü. sinany@istanbul.edu.tr.

<sup>1</sup> *Cumhuriyet*, 8 Aralık 1979.

<sup>2</sup> *Milliyet*, 10 Aralık 1979.

<sup>3</sup> Tütengil'in yayınlarının kapsamlı bir dökümü için, bkz. Sami N. Özerdim ve Perran Özben, "Prof. Dr. Cavit Orhan Tütengil Bibliyografyası", *Sosyoloji Konferansları* (Cavit Orhan Tütengil özel sayısı), Sayı 18, 1980, 163-200.

da Kepirtepe ve Aksu Köy Enstitülerinde öğretmenlik yapar. Sosyoloji çalışmalarına bu öğretmenlik döneminde başlayan Tütengil, *Köy Enstitüleri Üzerine Düşünceler* (1948) kitabını da bu dönemdeki gözlemlerine dayanarak hazırlar. Bu erken dönemdeki çalışmalarında Tütengil'in kendi çevresinde temas ettiği kişi ve mekânlar yönlendirici olmuştur. Köy Enstitüleri ardından Fransa'ya bir burs ile giden Tütengil, orada hem Paris izlenimlerini *Varlık* dergisinde yayınlar hem de o sırada Fransa'da tanıştığı Prens Lütfullah ile görüşür. Bu görüşmenin sonucunda Tütengil, hem Prens Lütfullah hem de Prens Sabahattin üzerine de çalışmalar yayınlayacaktır. Fransa dönüşü Diyarbakır Lisesi'nde felsefe öğretmenliği yapacak olan Tütengil, ilk çalışmalarını üzerine yaptığı Diyarbakırlı Ziya Gökalp dışında Sait Paşa, Süleyman Nazif, Faik Ali ve İshak Sükûti ile de ilgili araştırmalarda bulunur.<sup>4</sup> 1953 yılında İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi'ne asistan olarak girmesinin ardından, tam anlamıyla İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemin Ziya Gökalp ve Prens Sabahattin metodolojilerinin takipçileri üzerinden yaşanan yeni sosyolojik bilgi üretiminin bir parçası olarak akademik gelişimini sürdürür.<sup>5</sup> Türkiye akademik ve politik kamuoyunda en çok tartışılan çalışması ise İngiltere'deki British Museum'da araştırmaları sırasında bulduğu Dr. Rıza Nur'un ölümünden sonra basılmak üzere bıraktığı ve Mustafa Kemal Atatürk'ün politik ve kişisel hayatına dair çeşitli düzeylerde karalayıcı iddiaların bulunduğu metni tanıtması üzerine olmuştur.<sup>6</sup> Bunun yanında Tütengil, hayatı boyunca Emre Kongar'ın sınıflandırması üzerinden altı temel alanda çalışmalarını yürütmüştür. Bunlar, ulusal ve evrensel kişilerin incelenmesi (Montesquieu, Gökalp, Sabahattin, Lütfullah); yöntembilim (genel anlamda sosyal bilimler, kır çalışmaları ve basın incelemeleri); köy ve göç sorunu (Köy Enstitüleri ve köy sosyolojisi); az gelişmişlik sorunu (az gelişmenin sosyolojisi); Atatürk ve Atatürkçülük; diğer çeşitli konular (basın tarihi, seyahat yazıları ve güncel siyaset).<sup>7</sup>

En genel anlamıyla Tütengil'in bakış açısını "yeni kalkınmacı köycülük" diyebileceği mi dönemin genel akademik ve politik ruhuna uygun bir yaklaşım oluşturur. 19. yüzyıl Avrupa'sında gelişen Romantik anti-kapitalist köycülüğünün erken dönem Cumhuriyet aydınlarında etkili olduğu birçok çalışmada dile getirilir. Tütengil ise bu bakışın farklılaştığı 20. yüzyılın ikinci yarısındaki hâkim paradigmanın bir parçasıdır. Bu dönemde köylülük anti-kapitalist bir özcülüğün tanımlandığı yer olmaktan çıkarak uluslararası kapitalist işbölümünün bir parçası olarak değerlendirilmektedir. Bu yüzden kırın dönüşümü ve köylülüğün bu dönüşüm içerisindeki konumu hem uluslararası hem de ulusal akademinin temel uğraşlarından birisi haline gelecektir. Savaş sonrası dönemin "yeni dünya düzeni", özellikle az gelişmiş ülkelerin kırsal sorunlarının yeni dönemin temel çelişkisi olacağı üzerine yoğunlaşarak bu bölgelere ilişkin bilgi üretimi sağlayacak çalışmaları teşvik edecektir. Köy sosyolojisi alanı da bu dönemin yükselen yeni akademik disiplini olacak fakat bu defa temel paradigma çelişkilerin bastırılmasına dayanan eski köycülük idealizmi yerine çelişkilerin azaltılmasını hedefleyen kalkınmacı köycülük olacaktır. Le Play okulunun monografi tekniğinin metodolojik olarak yükselişe geçtiği

4 Biyografik bilgiler için, bkz. Emre Kongar, *Cavit Orhan Tütengil* (Ankara: TDK Yayınları, 1982), 13-16.

5 Bu konuda bkz. Sinan Yıldırım, "Developmentalism and Rural Sociology: The Ideological Reconstruction of Academic Knowledge in the Early Cold War Period in Turkey", yay. haz. E. Zeynep Suda, Ateş Uslu, E. Eren Korkmaz, *Faces of Republican Turkey: Beyond the Modernization Hypothesis* (İstanbul: İstanbul University Press, 2000), 77-100.

6 Bu olaya dair kendi değerlendirmeleri ve kamuoyundaki yansımalarını bir araya getirdiği çalışması için, bkz. Doktor Rıza Nur Üzerine – Üç Yazı-Yankılar-Belgeler (Ankara: Güven Matbaası, 1965).

7 Kongar, *Cavit Orhan Tütengil*, 21-24.

bu dönem, Türkiye’de de Durkheim-Gökalp okulunun hegemonyası karşısında geriye düşen Prens Sabahaddin’in Le Playci yaklaşımının yeniden keşfedilmesini sağlamıştır. Bu yaklaşım 1950’li yıllarda egemen durumda bulunan anti-komünist politik muhafazakârlığın bir uzantısı olarak işlev görmesine rağmen, 1960’lı yıllara gelindiğinde hem sömürgecilik karşıtı azgelişmişlik teorisinin yükselişe geçmesi hem de dönemin sosyalist kuramdan etkilenmiş kuvvetli politik hareketliliğinin bir sonucu olarak muhalif bir işlev üstlenecektir. Tütengil de bu dönüşümün bir parçası olmuştur. Kendisi gibi bu ekolün bir temsilcisi olan Cahit Tanyol ile birlikte, 1950’li yıllarda içinde yer aldığı Le Play-Sabahaddin ekolünden 1960’lı yıllarda uzaklaşarak daha sosyalist bir içeriğe bürünen yeni kalkınmacı köycülüğün bir temsilcisi olmuştur.<sup>8</sup> Tütengil’in burada konu edilen karayolları üzerine çalışması da tam olarak bu dönüşümün eşliğinde yazılmıştır. Kitabın giriş kısmında çalışmada izlenen metodoloji üzerine yazdığı kısa bir bölümde Tütengil hem tarihsel materyalist analizlere hem de Le Play sosyolojisine eleştirel bir mesafede ama bunların her ikisinden de faydalanarak bir sentez çabası içerisine girmiştir. Yöntemsel olarak Le Play’in monografi tekniğini kullanmakla birlikte, araştırmanın temel çıkarımları düzeyinde ekonomik bir birim olarak toplumun kapalı bir yapıdan daha açık bir yapıya geçmesinde maddi altyapı değişikliklerinin etkisine odaklanmıştır. Bu türden bir yaklaşım 1960’lı yıllarda egemen olacak sosyolojik bakışın öncü bir yansımasıdır.

Bu kısa yazı içerisinde, Tütengil’in Türkiye sosyoloji tarihi içerisindeki yerini tekrar hatırlatmakla birlikte, onun unutulmuş ve aslında oldukça önemli bir çalışmasını değerlendirmek amaçlanmıştır. Türkiye tarihinde toplumsal ve ekonomik dönüşümün altyapısına dair çalışmalar oldukça yetersiz ve çoğu zaman da teknik bir düzeyde ele alınmıştır. Bu yüzden de elektrifikasyon, iletişim ve ulaşım başta olmak üzere bu alanlardaki gelişmelerin toplumsal etkisi tarihyazımının bir parçası olarak değil, ekonomi ve teknik alanların bir uzmanlığı olarak geçiştirilmiştir. Bu bakış açısının dışına çıkan Tütengil’in, altyapı gelişmelerinin toplumsal etkisine odaklanan öncü çalışmalardan biri olan *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye’nin Karayolları* başlıklı doçentlik çalışması, yirminci yüzyılın farklı bir paradigma üzerinden geliştiği ikinci yarısında yaşanan gelişmeleri anlamak açısından dikkatlerden kaçmamalıdır.

Dünya tarihi boyunca toplumsal ve kentsel gelişmenin iki temel simgesi olduğu söylenebilir. Bunlardan ilki “duvar”dır. Duvar, tarımın ortaya çıkışı ile kentlerde toplanan mülkiyetin düşmanlardan (doğa ve insan) korunması için inşa edilir. Duvar içeriği, dışarının etkilerinden koruduğu gibi aynı zamanda içeride ve dışarıda olması gerekenlerin kim olduğunun da artık geri dönülemez biçimde tanımlanmasını getirir. Dışarıya karşı içerinin güvenliğini koruyan duvarlar aynı zamanda da içeridekilerin dışarıya çıkmasını engeller ve artık insanlığın yaşam alanlarında birbirinden kesin biçimde ayrışmasını sağlayacak bir somutlukta insanları doğadan kopararak içeriye hapseder. Duvar bu açıdan doğa ve insanlarla (düşmanlar?) karşılıklı etkileşimin ve iletişimin de sınırlandırılmasını sağlar. Bunun aşılmasını sağlayacak olan ise ikinci temel simge olan “yol”dur. Hem soyut hem de somut anlamlarıyla yol, duvarın böldüğü insanları birbirine tekrar yakınlaştıran, iletişimi ve etkileşimi yeni baştan kuran bir işleve sahip olacaktır. İnsanların çağlar boyunca karşılaştıkları bütün sorunları aşmak için de bu simge kullanılacaktır. Hanibal’a atfedilen “ya bir yol bulacağız ya da bir yol yapacağız” (*aut viam inveniam aut faciam*) sözü de yolun insanlık için gerekliliğinin en kuvvet-

<sup>8</sup> Sinan Yıldırım, *Türkiye’de Köylülüğün Sosyal Tarihi 1945-1960* (İstanbul: İletişim Yayınları, 2021), 66.

li ifadesi olmuştur. Modern öncesi çağlarda yollar malların, kişilerin ve orduların hareketliliğini sağladığı kadar merkezi gücün etkinliğini arttırmasında da önemli işleve sahiptir (bütün yollar Roma'ya çıkar). Modern devletler ise ilk defa hem yolları hem de duvarı birlikte işlevli kılacak, böylece dışarıya karşı farklılığı "sınır" üzerinden kurarken, aynı zamanda içeriye karşı bütünleştirici bir "yol" siyaseti izleyecektir. Merkezi ekonomi ve kimliğin yaygınlaştırılması ve bütünleştirilmesi bu yollar ile mümkün hale gelebilecektir. Ulus-devletlerin ulus kimliğini yerleşikleştirebilmesi için merkez ile çevrenin birbirine bağlanması yoluyla oluşacaktır. Yolun olmadığı yere ne insan, ne de devlet; ne kültür, ne siyaset ne de ekonomi erişebilir. Bu yüzden de bütünleşmiş ve tekil bir kapitalist ulus-devlet inşası için yollar duvar kadar önemli bir işleve kavuşmuştur.<sup>9</sup>

Cumhuriyetin ilk on yılında gerçekleştirilen demiryolu siyaseti bu anlamda imparatorluk ekonomisi ve siyasetinin ulus-devlet formuna dönüşmesi için bir kutsama işlevi görmekteydi. Fakat özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısında yoğunlaşacak olan karayolları siyaseti, Türkiye tarihi literatüründe uzun zaman boyunca ABD merkezli bir anlayışın uzantısı olarak eleştirilmiştir. Uluslararası yeni kapitalist merkez tarafından Türkiye'nin gelişmiş Avrupa'nın bir "tahıl ambarı" rolüne uygun görülmesiyle, bu yıllarda başlayacak karayolları siyaseti bunun gerçekleştirilmesine dönük bir siyasal dönüşümün parçası olarak eleştirilmiştir. İşte Tütengil'in karayollarına ilişkin yapmış olduğu çalışma tam da karayollarına yönelik bu türden bir "gözden düşürücü eleştirinin" henüz yaşanmadığı ve dönemin genel ruhu içerisinde, yaşanan altyapısal gelişmelerin toplumsal etkisini anlamlandırmaya dönüktür.<sup>10</sup>

Tütengil çalışmasına, "Bir yanı ile 'yol'a bağlı olmayan içtimai ve iktisadi meseleler yoktur, diyebiliriz" sözleriyle başlar.<sup>11</sup> Çalışmada bunu göstermeye dönük olarak yöntemsel bir girişin ardından öncelikle Osmanlı-Türkiye tarihinde yol meselesine dair bir genel değerlendirme yapar. Böylelikle "az gelişmiş bir ülke olmanın türlü özelliklerini" (s. 10) yol meselesi ile birleştirerek açıklamaya girişir. Bu açıdan Tütengil, sonraki yıllarda üzerinde yoğunlaşacağı, "kırsal kalkınma ve az gelişmişlik" ilişkisi üzerine bir bakışı da oluşturmaya çalışır. Tarihsel süreç içerisinde Anadolu'nun hem coğrafi hem de ekonomik anlamda yol ile olan mücadelesini Cumhuriyet dönemindeki demiryolları siyasetini ilişkilendirecek bir boyutta ilerletir. Cumhuriyet döneminde karşılaştırmalı bir düzeyde ve çoğunlukla teknik (niceliksel) boyutlarıyla karayollarının gelişimini dünyadaki gelişmelerle karşılaştırmalı bir boyutta anlattığı bölümün sonunda 1948 yılı itibarıyla Türkiye'de kilometre kareye düşen yol miktarı üzerinden Avrupa'dan daha çok Asya ve Afrika ülkelerine benzediği çıkarımını yapar (s. 26). Yedi yıl içerisinde gerçekleşen yol inşa miktarındaki benzersiz artışa rağmen (%353) Türkiye'nin hala çok geride kalmış olduğu gerçeğini de tekrarlar (s. 27). Bu durum az gelişmiş bir ülke olma durumundan

9 Genel anlamda "yol" için, bkz. Deniz Kimyon, "Yol", 100sene100nesne.com/yol.

10 Başka bir yerde özellikle savaş sonrası döneme ilişkin yaşanan gelişmeleri değerlendirme konusunda karşılaşılan en büyük engelin 1960 darbesi ve sonrasında egemen olan politik iklim olduğundan bahsetmiştim. "Algı kırılması" (*perception rupture*) adını verebileceğimiz bu yöntemsel sorun, özellikle 1950'li yıllarda yaşanan olay ve olguların 1960'lı yılların perspektifinden değerlendirildiği zaman yaşananların etkisinin tam olarak anlaşılmasına engel olduğuna işaret etmektedir. 1960 darbesi ve ardından gelen farklı bir politik mücadele pratiği, yakın geçmişte yaşanan olayların çerçevesini sınırlandıran bir yorumun egemen olmasına yol açar. Bkz. Yıldırım, *Türkiye'de Köylülüğün*, 145.

11 Cavit Orhan Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiyenin Karayolları* (İstanbul: İstanbul Matbaası, 1961), s. vii. Bundan sonra Tütengil'in çalışmasına ilişkin yapılacak alıntılarda bu kaynak kullanılacak, sayfa numaraları alıntılarının yanında parantez içerisinde gösterilecektir.

kurtulma ve yol arasındaki ilişkinin başından itibaren çalışmanın temel konusu halinde sunulmuş olduğunu da gösterir.

Devam eden bölüm özellikle Türkiye'deki ekonomik gelişme biçimi ile yol ilişkisine odaklanmaktadır. Tarımsal üretimin Türkiye gibi ülkeler için asli ve devam eden yıllarda da ortadan kalkmayacak bir ağırlığının olduğunu tespit eden Tütengil, yol ve iktisadi bütünleşme açısından dönemin meşhur ABD'li ekonomi uzmanı Max W. Thornburg'dan alıntı yaparak "Türkiyenin siyasi sınırları içinde her biri diğer kısımlardan iktisaden ayrılmış 'yüzlerce' küçük Türkiye mevcuttur" (s. 44) demektedir. Bunu sağlamanın yani bütünleşik bir ulusal pazar yaratmak için tarımsal üretimi bütün ülkeye dağıtabilecek düzeyde gelişmiş bir yol ağının önemini vurgular. En temelde ise yol ile ilişkili köyleri etkileyen ekonomik etkileşimi şöyle sıralar:

*"...piyasaların bütünleşmesi, taşıma kolaylığı, artan gelirin yarattığı talep, aynı iktisattan nakdi iktisada geçiş gibi sebeplerin etkisi altında köy topluluklarının şehir ve kasabalarla daha çok temasa geçtikleri bir gerçektir. Bunda ise, yollar ve taşıtlar da önemli bir rol oynamaktadır"* (s. 51).

Bölümün devamında Türkiye'de iktisadi gelişme üzerine yapılmış neredeyse bütün önemli kaynakları da kullanarak bu sürecin etkilerini ortaya koyar.

Burada ilerleyen dönemlerde "kırdan kente göç" olgusunu açıklamak için çok önemli bir veri olarak kullanılması gereken yol ağının genişlemesi ve böylelikle kırdan kentlere ulaşımın kolaylaşmasının yanı sıra ucuzlaması olgusunu vurgular Tütengil (s. 76). Daha sonraki yıllarda özellikle makineleşme ile göç ilişkisinin yanlışı bir nedensellik ilişkisi üzerinden kurulması, yol ile göç arasındaki bu temel ilişkiyi gözden kaçırmayı da getirmiştir. Tütengil'in bu literatürde gözden kaçmış olan vurgusu, göçün temel faktörlerinden olan itici ve çekici güçlerin dışında taşıma olanaklarındaki gelişme veya diğer adıyla "iletici güç" vurgusudur. Yol olmadığı takdirde, kırdan kente gitme konusunda insanlar yaşadıkları mekânda ne kadar itici veya çekici güçlerin etkisinde olurlarsa olsunlar göç hareketini tamamlayamazlar. Yol ağının gelişimi ve taşıma ücretlerinin düşmesi, kırdan topyekün ekonomik dönüşümünün dışında, asıl olarak 1950'lerin en başta gelen sorunlarından birisi olan kırdan kente göç olgusunu açıklamak için kullanılabilir.<sup>12</sup> Karayolları ile kolaylaşan kırdan kente göçün kentsel mekânı dönüştürücü etkisine bu iletim-ulaştırma bağlamı üzerinden geniş bir açıklama getirilen çalışmada yolun bu anlamda etkileşimi arttıran ve "kapalı cemiyetten açık cemiyete geçmenin" [Gemeinschaft-Gesellschaft] bir aracı olduğu sıklıkla vurgulanmaktadır (s. 131).

Yol ağının genişlemesi, buna bağlı yan sektörlerin de genişlemesine ve özellikle Türkiye kalkınmasında o dönemden önce çok fazla etkide bulunmamış yeni bir tüketim malına duyulan talebin artmasına yol açmıştır. Yolda gidecek olan araçlar için gerekli olan "petrol" tüketiminin artış oranı 1948 ile karşılaştırıldığında 1956 yılında yaklaşık %350 düzeyinde gerçekleşmiştir (s. 88). Yerli üretim ile desteklenemeyecek düzeyde olan bu artış ilerleyen yıllarda Türkiye'nin dışa bağımlılığının da temel göstergelerinden biri haline gelecektir.

<sup>12</sup> Kırdan göçün temel sebeplerini daha önce şurada detaylı olarak tartışmıştım: Yıldırım, *Türkiye'de Köylülüğün*, 90-120.

Karayollarının toplumsal etkisini ise Tütengil bütünlüklü bir ekonomik projeksiyon yerine üç ayrı bölgede yapılmış saha çalışmalarına dayanarak açıklar. Böylece bir sosyolog olarak somut bir gelişmeye uygun somut sonuçları gösteren veriler üzerinden analizini geliştirir. Tütengil, bu noktada hâkim Le Play ekolünün temsilcilerine referans ile başlasa da dönemin anti-komünist politik iklimi sonucunda üniversiteden tasfiye edilen Behice Boran'ın dağ ve ova köyleri arasında yapmış olduğu çalışmayı göz önüne alarak devam etmeyi tercih edecektir (s. 95). Zira mesele yol olunca, Boran'ın ilgili çalışmada vurguladığı "yolsuzluk ve taşıt vasıtaları eksikliği" yüzünden dışarıdan gelen etkilere kapalı olduğunu gösterdiği dağ köyleri ile görece daha açık olan ova köyleri arasındaki ayırım Tütengil'in bu çalışmadaki temel tezini oluşturacaktır. Yukarıda anlatılan Tütengil'in sonraki dönemde geçireceği metodolojik dönüşümün de en görünür olduğu yer burasıdır.<sup>13</sup>

Tütengil toplumsal değişme ve yol bölümünde, hem ulaşım sonucunda daha önce dışarıyla teması olmayan kişilerin temas kurmasından hem de dışarıdan gelen etkilerin içeriye daha hızlı ve kolay girebilmesinden bahsederek neredeyse yol ile ilişkili bütün etkileşim örnekleri üzerine veriler sunar. Mesafenin kısalması, mekânların ve ürünlerin çeşitlenmesi, gazete ve dergi okurluğunun artışı, iş sahalarının gelişmesi gibi daha önce demiryolu ağının genişlemesinin etkilerini ölçmeye çalışan araştırmalarda izlenen yöntem ile benzer bir içeriği bu defa karayolları üzerinden sorgulamıştır. Begüm Adalet, 1950'li yıllardan sonraki karayolları başta olmak üzere altyapı dönüşümünün toplumsal etkisine odaklanan çalışmasında İbrahim Yasa'nın Hasanoğlan Köy Enstitüsü üzerinden bölgenin mekân ve zaman algısının tren yolu aracılığıyla nasıl değişmiş olduğunu tespit etmesine benzer bir biçimde Tütengil'in karayolları üzerinden yapmış olduğu çalışmasını karşılaştırır.<sup>14</sup> Ulaşımın mekânı ve zamanı değiştirme gücüne yaptığı vurgu her iki çalışmada da farklı altyapı gelişmeleri üzerinden değerlendirilir. İlk çalışmalarını Köy Enstitüleri üzerine yapan Tütengil'in bu çalışmasında da Yasa'nın sosyolojik yöntemini takip ettiği ileri sürülebilir. Zaten dönem itibarıyla benzer bir metodolojinin uygulayıcısı olan bu öncü sosyologlar benzer sorulara benzer araçlar üzerinden cevap aramaktaydılar.

Yol ile ilişkili diğer meseleler (trafik kazaları, iskan vb.) yanında Tütengil'in en çok önem verdiği durum köy ile kent arasındaki etkileşimi yaratacak bir güç olarak karayollarının gelişimi olmuştur. Köylülerin gelişen yol ağıyla kente kolay gitmesinin yanında, kentin ekonomik, politik ve kültürel etkilerinin köye ulaşması köklü ve sonraki dönemin siyasal coğrafyasını bütünüyle etkileyecek bir sonuç yaratmıştır. Yeni pazar yerlerinin açılması, köylerde erkeklerin elbiselerinin değişmesine rağmen kadın kıyafetlerinin aynı kalması (s. 121), batıl inançlara bağlılığın zayıflaması, gazete okuma alışkanlıklarının değişmesi, göçmen ve yerli nüfus arasındaki gerilimlerin azalması (s. 122), köylerde "aynî mübadeleden para iktisadına geçiş" in hızlanması (s. 123), yeni kamusal alanla-

<sup>13</sup> Tütengil sonuç bölümünde yer alan açıklamasıyla uzun zamandır birlikte çalıştığı Le Play/Prens Sabahattin ekolünün temsilcilerine, başta da Z. F. Fındıkoğlu ve çevresine, sanki bu dönüşümünü makul bir çerçevede kabul ettirmeye çalışmaktadır: "Bir sosyoloji mensubunun gerçeği bulmağa çalışırken mevcut imkân ve verilere göre türlü metotlardan faydalanmak istemesi tabii karşılanmalıdır. Hareket noktaları ve dayandıkları temel görüşler ne kadar farklı olsa da, "gerçeğin aranmasında" bütün metotlar birbirinin tamamlayıcısı ve yardımcıdır. Bu bakımdan "sectaire" olmayı, daha işin başında hataya düşmekle bir sayıyoruz." (s. 159-160).

<sup>14</sup> Begüm Adalet, *Hotels and Highways – The Construction of Modernization Theory in Cold War Turkey* (Stanford: Stanford University Press, 2018), 145.



rın alanların (köy kahvehanesi) açılması, köyde bakkalın açılması ve satılan ürünlerin çeşitlenmesi (s. 215) gibi kültürel dönüşümün temel görünümüne yapılan vurgular Tütengil'in analizinde önemli bir tutuyor. Halihazırda çoğunluğu dönemin modernleşme teorisinin vurgu yaptığı unsurlar olmakla birlikte Tütengil, altyapıda yaşanan temel bir değişim üzerinden toplumda yaşanan bütünlüklü bir dönüşümü açıklamanın çok boyutlu analizini yaparak bu çerçevenin sınırlarını genişletmektedir.

Bütün bu ikincil literatür değerlendirmesi ardından Tütengil, kendisinin özellikle karayolları meselesine odaklanarak yaptığı üç bölgedeki saha çalışmalarının sonuçlarını sunar. Daha sonra Oğuz Arı ile birlikte yürüttüğü 1968 yılında yayınlanacak olan Adapazarı saha çalışmasının ilk sonuçları burada yayınlanır. Ardından Silifke ve kendi memleketi olan Tarsus üzerine yaptığı gözlemleri birleştirerek bütün bu bölgelerdeki maddi koşullar, altyapı olanakları, okunan gazeteler ve dergiler ile tirajları, dönüşen gelenekler, bölgenin büyük şehirlerle ve ülkeyle olan etkileşimi üzerinden bütünlüklü bir sosyolojik betimleme yapar. Bütün bu analizin merkezinde ise tarihsel olarak karayolu çalışmalarının başlaması ve ilerlemesiyle birlikte ortaya çıkan dönüşüm yer almaktadır.

Tütengil toplumsal değişimin yol ile ilişkisini ele aldığı bu çalışmasında neredeyse E. P. Thompson'un o çok önemli makalesinin sonunda vurguladığı "aynı zamanda bir kültürün değişmesi ve büyümesi anlamına gelmeyen ekonomik büyüme diye bir şey yoktur"<sup>15</sup> sözünde olduğu gibi yolun ekonomik, toplumsal ve kültürel etkisini değerlendirmektedir. Bu yüzden altyapının dönüşümünün, yani bir ülkenin kalkınma, büyüme ve gelişme sürecinin, topyekûn bir değişim içerdiğini gösteren Tütengil'in bu çalışması Türkiye'nin toplumsal yapısının analizi için hatırlanması gereken bir katkıdır.

---

15 E. P. Thompson, "Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism", *Past & Present*, no. 38 (Dec., 1967), 97.