



BATI AFRIKA KENTLEŞME HAREKETLERİ İÇİNDE NİJERYA: LAGOS ÖRNEĞİ

Harun BİÇAKÇI

harunbicakci@gmail.com

ORCID: 0000-0002-9222-6124

Araştırma Makalesi
Research Article

Geliş Tarihi

Received: 27.10. 2018

Kabul Tarihi

Accepted: 03.01.2019

NIGERIA IN THE CONTEXT OF WEST AFRICAN URBANIZATION MOVEMENTS: THE CASE OF LAGOS

ÖZ Dünyanın en az kentleşme oranına sahip olan Afrika kıtasında son yıllarda kentleşme hızı artış göstermektedir. Özellikle Batı Afrika, Doğu Afrika'dan sonra kıtanın en hızlı kentleşen alt bölgesidir. Bu noktada, kıtanın bu alt bölgesindeki ülkeler ve kentler artan nüfus ve kentleşme oranı nedeniyle çok çeşitli sorunlarla karşı karşıyadır. Ayrıca, Afrika genelinde kentsel gelişim modelleri ve bunların nasıl tanımlandığına ve yorumlandığına ilişkin çok önemli farklılıklar da vardır. Bu bağlamda, çalışmanın amacı Batı Afrika'daki kentleri ve kentleşme hareketlerini Lagos kenti özelinde geçmişten bugüne incelemektir. Çalışma, literatür taramasına dayalıdır. Üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde Batı Afrika'daki kentlerin durumu irdelenmiştir. Bölgedeki ekonomik büyüme ve kalkınma ile altyapı ve hizmetlerin durumu incelenmiştir. İkinci bölümde ise Nijerya özelinde analizler söz konusudur. Üçüncü bölümde de Nijerya'nın önemli bir kenti olan Lagos seçilmiş ve kentin karşı karşıya olduğu kentsel gelişim süreci ve yaşadığı sorunlar irdelenmiştir. Ayrıca, kentbilim literatüründe Lagos kentini kentsel gelişim bağlamında geçmişten bugüne inceleyen ilk çalışmadır.

Anahtar Kelimeler: Batı Afrika, Nijerya, Lagos, Kent, Kentleşme

ABSTRACT In recent years, the rate of urbanization has been increasing on the African continent, which has the least urbanization rate in the world. Especially, West Africa is the fastest urbanizing sub-region of the continent after East Africa. At this point, the countries and cities in this sub-region of the continent face a wide range of problems due to the increasing population and urbanization rate. In addition, there are significant differences in the patterns of urban development across Africa and in terms of how they are defined and interpreted.

In this context, the aim of the study is to examine the cities and urbanization movements in West Africa from the past to the present in the case of Lagos. The study is based on literature review. It consists of three parts. At first, the situation of the cities in West Africa is examined. Economic growth and development in the region and the status of infrastructure and services are examined. Secondly, the general condition in Nigeria was analyzed. Finally, Lagos, an important city in Nigeria, was selected and the urban development process and problems faced by the city were examined. Moreover, this is the first study to examine the city of Lagos from the past to the present in the urban science literature in Turkey.

Keywords: West Africa, Nigeria, Lagos, City, Urbanization

GİRİŞ

Afrika dünyanın ikinci büyük kıtasıdır. Akdeniz'den Ümit Burnu'na kadar coğrafya ve iklim açısından birçok çeşitliliğe sahiptir. Bu çeşitlilik kıta sakinlerinin yaşamlarına da nüfuz etmektedir. Çevre ve insanlık tarihinin silinemeyecek kadar birbiriyle iç içe oluşu, hiçbir yerde Afrika'daki kadar gözler önünde değildir. Afrika halklarının tarihi zorlu bir çevreye uyum mücadelesiyle doludur (Reid, 2012: 18). Genel imge olarak kırsal yerleşimler öne çıksa da bu zorlu çevreye uyum mücadelesinde geçmişten günümüze kentlerin varlığı ve kentleşme hareketleri önemli bir yer tutmaktadır. Ancak Afrika'daki kentleşme hareketlerine ilişkin yapılan çalışmalar az ve eksiklikler içermektedir.

Bakıldığında Afrika kıtasının tarihine dair sistematik çalışmaların 1960'larda başladığı görülmektedir (Parker ve Ratbone, 2007:92). Bu noktada da Afrika genelinde kentsel gelişim modelleri ve bunların nasıl tanımlandığına ve yorumlandığına ilişkin çok önemli farklılıklar söz konusudur. Bunu etkileyen önemli unsurlardan bir neden ise Afrika kentlerinin birçoğundaki temel demografik veriler konusundaki eksikliklerdir. Birçok ülke için ulusal, bölgesel ve kentsel nüfus sayımına ilişkin bilgiler veya öngörüler 20-30 yıl öncesinin verilerini temel almaktadır. Ancak, şu noktalarda yaygın bir görüş birliği vardır: Afrika, dünyanın en az kentleşmiş bölgelerinden biridir; kentler başka bir yerde görülenden daha hızlı büyümektedir ve büyük ölçekli kentleşme oldukça yeni bir olgudur (Tostensen vd., 2001:7-8). Diğer bir deyişle, verilerdeki bazı eksikliklere rağmen Afrika kıtası hızlı bir kentleşme hareketiyle karşı karşıyadır. Kıtanın içerdiği çeşitlilik ve yüz ölçümü olarak büyüklüğü de düşünüldüğünde burada gözlemlenen kentler ve kentleşme olgusu farklılıklar arz etmektedir. Başka bir deyimle, Orta Afrika, Batı Afrika, Güney Afrika, Kuzey Afrika, Doğu Afrika gibi bölgelerde ve tüm bölgelerdeki ülkelerde kentsel gelişim ve kentleşme hareketlerinin görünümü çeşitlilik sunmaktadır.

Bu noktada mevcut çalışma, Nijerya özelinde Batı Afrika'daki kentleşme hareketinin durumunu ortaya koymayı ve sömürge döneminde kıtanın sahip olduğu kaynakların sömürgeci ülkelere götürülmesini kolaylaştırmak için Lagos gibi "tek büyük kent"lerde (primate city) önemli kentleşme hareketlerinin görüldüğünü, günümüzde de bu hızlı kentleşme hareketinin devam ettiğini göstermeyi amaçlamaktadır. Eser, yerli ve yabancı kaynaklardan oluşan literatür taramasına dayanmaktadır. Çalışma, üç ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde genel olarak Batı Afrika'daki kentleşme sürecine yönelik analizler yapılmakta ve bölgedeki ekonomik büyüme ve kalkınma ile altyapı ve hizmetlerin durumu incelenmektedir. İkinci bölüm ise Nijerya özelinde kentleşme deneyimini derinlemesine analiz etmektedir. Son bölümde ise Nijerya'nın en önemli kenti olan Lagos'un kentsel gelişim süreci ve karşı karşıya olduğu sorunlar irdelenmektedir. Ulusal kentbilim literatüründe Lagos kentini kentsel gelişim bağlamında inceleyen ilk çalışma olması nedeniyle çalışma özgünlük taşımaktadır.

BATI AFRİKA ÜLKELERİNDEKİ KENTLEŞME

Batı Afrika alt bölgesi 17 ülkeden oluşmaktadır. Bu ülkeler Benin, Burkina Faso, Cape Verde, Fil Dişi Sahilleri, Gine, Gine-Bissau, Gambiya, Gana, Liberya, Mali, Moritanya, Nijer, Nijerya, St. Helena, Senegal, Sierra Leone ve Togo'dur. Bölgenin toplam nüfusu 2011 sayımına göre 312.2 milyondur; bu nüfusun 140.1 milyonu (%44.9'u) şehirlerde, 172.1 milyonu (%55.1) ise kırsal alanlarda yaşamaktadır. Bölgedeki kentsel nüfusun 2020'de 190 milyon kişiye yükselmesi beklenmektedir. Batı Afrika, Doğu Afrika'dan sonra kıtanın en hızlı kentleşen alt bölgesidir (UN HABİTAT, 2014:98). 2011'den 2020'e kadar olan kısa süre içinde 50 milyon

insanın daha kırdan kopup kentsel mekâna geleceği öngörüsü bölgedeki kentleşme hareketinin ivmesinin ne kadar yüksek olduğunun gözler önüne serilmesi adına önemlidir.

Tarihsel olarak bakıldığında Nijer Bend'in alt bölgesinin, çok geniş kentleriyle, ilk milenyumun erken yüzyıllarından ikinci milenyumun ilk yarısına kadar ciddi ölçüde nüfusa sahip olduğu konusunda bir fikir birliği vardır. Bu dönemlerde bölgedeki en ünlü kentler arasında Niani, Jenne, Timbuktu, ve Gao sayılabilir (Inikori, 2014:58). Bu bağlamda, Arkeolog Roderick ve Susan McIntosh'un yakın zamandaki çalışmaları daha çok mikro bölgelere özellikle antik Niger Bend'e odaklanmış durumdadır. Nijer Nehri deltası ve Jenne-Jeno kenti üzerinde yaptıkları çalışmalar Avrupa-merkezci kent kavramlarının yeniden değerlendirilmesi için bilim adamlarına, tarihçilere ve sosyologlara yeni imkanlar sunmaktadır (Philips, 2005:337-339). Görüldüğü üzere genel imgenin tersine eski çağlarda da önemli kentlerin varlığı dikkat çekmektedir.

Genel olarak tarihi süreçlerde kasabalar Batı Afrika genelinde yaygın olmuş ve önemli pazar ve savunma işlevleri gösterdi. Metal işleri ve gıda işleme içeren ön-endüstriyel üretim ve kalıcı pazarlar, kırsal nüfusun bu kasabalara göç etmesinde önemli bir etken olmuştur. Bu yeni gelenlerle birlikte kasabaların çoğu önemli bir boyuta ulaştı. Gao, Timbuktu ve Djenne kentlerinin nüfusları 15,000-80,000 arasında ve güneyde İbadan 70.000 insan barındırmaya başlamıştır ve etrafları ise 24 ayak uzunluğunda dış duvarlarla çevrildi. Söz konusu yerlerin Kuzey Afrika ile önemli ticari ilişkileri vardı. Avrupa'nın tekstil, işlenmiş gıda ve demir içeren ürünleri için tuz ve altın ticareti yapıyordu. Kara ticaret yollarının önemli merkezleri olarak Timbuktu ve Djenne daha geniş ticari alanları olan yerlerdi (Steward, 1997:253). Bununla birlikte, bölgedeki birçok kentte altın ve diğer servetlerin görüldüğünü, fakat kent sakinlerinin önemli bir kısmının ise sıradan çiftçilerdi (Olanunle Silva, 2014:7). Bu noktada güvenlik ve ekonomik faaliyetler kentlerin büyümesinde önemli bir rol almış ve kentleşme hareketine ivme kazandırmıştır.

Özellikle Batı Afrika kent yerleşmelerinin yoğunluğunun ve karşılıklı bağlılığın arttığı sahil hattı boyunca küçük, kayıtdışı sektör oyuncularının etkin olduğu ekonomik faaliyetler yaygındı. Batı Afrika'nın diğer bölümlerinde ise birkaç köklü kasaba, Kano gibi Müslüman imparatorluklar, Kumasi'deki gibi ana merkezlerin en büyük şefleri, Ashanti'nin sermayesi gibi birkaç köklü oluşum, Batı sömürgeciliğinin ön aşamasını meydana getirdi. Avrupalı sömürgeci yönetimlerin kentlere yerleşmesi, kara ve demiryolu iletişiminin gelişmesine kadar ise birçok kent uzun tarihlerine rağmen görece küçük ölçekli kaldılar (Rosser, 1972: 19). Başka bir deyimle sömürgecilik dönemi ve sonrası kentlerin ve kentleşme hareketlerini önemli ölçüde etkileyerek kentsel yerleşmelerin yoğunluğunu ve niteliğini değiştirmiştir. Bölgedeki doğal kaynakların çıkarılması ve sömürgeci ülkeye götürülmesi için yeni işçiler, yerleşim yerleri ve kent yönetim modellerini gerekli kılmıştır. Bu da bölgede yeni bir kentleşme hareketine yol açmıştır. Çünkü kaynakların etkili ve etkin bir şekilde çıkarılıp emperyalist ülkeye ulaştırılmasını sağlayacak nüfus kentlere çekilmiş ve yeni yerleşimler oluşturulmuştur. Bu kentlere yeni gelen kişiler, Sanayi Devrimi'nin ilk yıllarında çalışmak için kentlere akın eden İngiliz köylülerinin yaşam koşullarını onlardan çok daha öncesinde tecrübe etmişlerdir. Eşitsizlik, yoksulluk ve karın tokluğuna zorla çalıştırılma kentsel yaşam şartlarının bir özetini oluşturmuştur.

Diğer yandan, kıtanın geneline benzer şekilde Batı Afrika kentlerindeki yoksulluk, kayıtdışılık ve eşitsizlik sömürge sonrası dönemde de yoğunlaştığı görülmektedir. Bunun sonucunda yoğun nüfuslu gecekondu ve kayıtdışı yerleşimler oluştu. Ticaret ve istihdamda kayıtdışılık, Batı Afrika kentlerinin merkezi özelliği olmaya devam etmektedir. Bu noktada kentte yaşayanların ihtiyaçlarının giderilmesi ve bugünkü ve gelecekteki kentsel büyüme modellerine uyum sağlanması için yerel otoritelerin temel hizmetleri sağlaması adına etkin

planlar yapılması gerekmektedir. Aynı zamanda eşitsizlikleri ve kayıtdışılığı önlemede kurumsal kapasite eksikliği de mevcuttur. Örneğin, lojistik ve taşımacılıkta temel altyapıların olmaması ya da önemli eksiklikleri, liman altyapısının ve enerji altyapısının yetersizliği verimli depolama, mal ve insan ulaşımında kentleri zarara uğratmaya devam etmektedir (UN HABİTAT, 2014: 10). Bu bölgesel ve yerel altyapı eksikliği de Batı Afrika'daki kentlerin ekonomik büyüme ve gelişime engel olmaktadır.

Bunların neticesinde de Batı Afrika, dünyanın en yoksul, en az kentleşmiş ve endüstrileşmiş alt bölgesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Örneğin, Cape Verde, Gine-Bissau, Gambiya, Liberya, Togo ve Sierra Leone gibi nüfusu 5 milyondan az olan, daha geniş alt bölgelerin çeşitlendirilmiş ekonomilerinde satın alma gücü ve kolayca pazar oluşturamayan yerlerdir. Bu küçük nüfuslu ülkelerde bile büyük kentler, çeperlerinde yer alan küçük kentlerin ekonomilerini de belirlemektedir. Sonuçta da bu büyük kentler, coğrafyası, imkanları ve tüketimi ile çevresiyle yoğun bağlantılı çekim merkezleridir (UN HABİTAT, 2014:100). Başka bir deyişle, bölgede yer alan ülkelerde büyük kentler çeperlerindeki yerleşimlerinde yaşayan halk için daha iyi bir yaşam idealiyle göç edilecek yerleşim yerleri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Diğer yandan, bu laissez-faire kentte (laissez-faire city- bırakınız kente gelsinlerci düşünce), yabancılara ve uzak bölgelerden gelenlere karşı düşmanlıkların doğmasına sebep olmuştur. Batı Afrika'nın büyük ülkeleri - Nijerya, Senegal, Fil Dişi Sahili ve Ghana - bağımsızlıklarını kazanmalarından sonra, komşu ülkelerden gelenlerin (yabancıların) geniş ölçüde sınır dışı edilmelere sahne olmuştur. Bu tür sınır dışı meseleleri genellikle komşu devletlerin birbiriyle rekabeti sonucu daha da karmaşık hale gelmiştir. Örneğin, Nijerya'nın kentsel alanlarında bilhassa Kaduna, Jos, Warri ve Lagos gibi çeşitliliği geniş kent gruplarında çok kanlı etnik çatışmalar deneyimlenmiştir (Freund, 2007:162-163). Tablo 1'de görüldüğü gibi 2000'li yıllarda bile hala temel kentsel hizmetlere erişimin çok eksik ve sınırlı oluşu önemli bir etken olarak düşünülebilir. Diğer bir deyişle, kaynaklar sınırlı ancak talep eden kişi sayısının gün geçtikçe artması kentlerdeki hem toplumsal dokuyu hem de temel hizmetlere erişimin sağlanmasını daha da karmaşık hale getirmiştir.

Tablo 1: Batı Afrika'da Hizmetlere Erişim

Ülke	Kent	Yıl	Borulu Su ¹	Kanalizasyon	Telefon	Mobil Tel.	Elektrik
Benin	Porto-Novo	2006	64,1	-	8,1	57,3	66,9
Burkina Faso	Ouagadougou	2006	39,4	4,6	173	62,8	61,6
Fil Dişi	Abidjan	2005	83,3	42,7	49,5	-	95
Gana	Accra	2008	37,3	37,1	11,1	89,5	90,8
Gine	Conakry	2005	45,2	11,1	28,9	-	94,5
Liberya	Monrovia	2007	8,4	34,4	-	70,8	8,1
Mali	Bamako	2006	41,2	12,2	19,6	61,2	72,1
Moritanya	Nouakchott	2001	27,8	4,8	7,2	-	47,2
Nijer	Niamey	2008	42,3	10,8	6,5	47,7	81,1
Nigerya	Lagos	2008	5,4	56,3	7,4	98	98
Senegal	Dakar	2005	87,8	78,3	30,0	54,2	89,5
Togo	Lomé	2006	14,3	27,9	10,9	56,1	71,6

Kaynak: UN HABİTAT, 2014:119

¹ İçme suyuna ve günlük ihtiyaçlarda kullanılacak temiz suya erişimi olanların yüzdesini ifade etmektedir



Yukarıdaki veriler dikkate alındığında bölgedeki ülkelerin en önemli kentlerindeki mevcut durum kötümser bir tablo çizmektedir. Büyük kentlerde bile nüfusun önemli bir bölümünün 21. yüzyılda temiz suya ve kanalizasyon hizmetine sahip olmadığı bir resim söz konusudur. İnsanların köylerinde ve kasabalarından bu kentlere göç ettikleri düşünülecek olursa geldikleri yerlerin durumları daha zorlu olsa gerektir. Tabloda ekonomisi ve nüfusuyla bölgenin önemli ülkesi olan Nijerya'da da temel kentsel hizmetlere erişimde önemli sorunların varlığı dikkat çekmektedir. Bu noktada bir sonraki bölümde Nijerya'nın tecrübe ettiği kentleşme deneyimi detaylı irdelenmektedir.

NİJERYA'NIN KENTSEL GELİŞİMİNE GİRİŞ

Nijerya, Batı Afrika alt bölgesinin önemli ve lokomotif ülkesidir. Ülke, Batı Afrika'nın Gine körfezi kıyısında, Nijer, Benin ve Kamerun arasında bulunmaktadır. Sahip olduğu kaynaklar ve nüfusu ülkeyi önemli kılan etmenlerdendir. Son dönemde Batı Afrika'nın genelinde olduğu gibi ülkede de önemli bir kentleşme hareketi gözlenmektedir. Kentte yaşayan nüfus her geçen gün artmaktadır. Bununla birlikte, etnik ve dini yapılar ve örgütlenmeler kentsel siyasette önem arz etmektedir. Başka bir deyimle, etnisite ve din ülkede insanların yaşantısında önemli bir etkiye sahiptir.

Bu noktada, ülke yönetim modeli olarak da çeşitlilik sunmaktadır. Anayasası'nda yer alan 36 eyaletin yanı sıra ülkede ayrıca bir Federal Başkent Bölgesi mevcuttur. Federal Başkent Bölgesi 1976 yılında kurulmuş ve Abuja'dır. 1976 yılında Federal Başkent Bölgesi kurulmadan önce, Lagos Island (Lagos Adası) hem 11 Nisan 1968 tarihinde kurulan Lagos eyaletinin hem de federal devletin başkenti idi. 12 Aralık 1991 tarihinde ülkenin başkentinin Abuja'ya taşınmasına kadar Lagos fiili olarak federal başkent olmaya devam etmiştir (Gülabi, 13).

Ülkeye Nijerya adı 1898 yılında Flora Show tarafından verilmiştir (Umar, 2013: 14). Kuzey ve Güney Nijerya'nın yönetimleri (Protectorate), Fredrick Lugard tarafından 1914'te birleştirildiği ve 1900 yılında İngiliz sömürgesi olan Nijerya'nın 1 Ekim 1960 tarihinde bağımsızlığını ilan ettiği görülmektedir. 19. yüzyıl Kuzey Nijerya'sı ise dünyadaki en büyük ve Afrika'daki en geniş köle devletlerinden biriydi. Paul Lovejoy ve Jan Hogendorn'a göre, sömürge zamanlarında, Sokoto Caliphate'da 2.5 milyondan fazla köle bulunuyordu (nüfusun 1/4'ü). Bazı tahminlere göre ise Sokoto'daki nüfusunun yarısının köle olduğuydu (Kane, 2003:33). Ayrıca, her iki bölge yönetimi sınırları içinde sömürge öncesi dönem boyunca birden fazla etnik unsur da vardı. Örneğin, yüzyıllar boyunca Sayfawa hanedanı tarafından yönetilen kuzeydoğu bölümüne Kanem-Bornu İmparatorluğu yerleştirildi. Ancak şiddetli çatışmalar arasında Nijerya'nın temelleri atıldı; 1914'te Güney Nijerya ve Kuzey Nijerya'nın İngiliz himayesi altında Lugard tarafından birleştirilmesi şüphesiz en önemlisidir. Bu iki tüzelliği birleştirerek, sömürge sonrası en güçlü Afrika ülkelerinden biri olacak embriyoyu yarattı. (Kane, 2003: 29). Böylelikle ülkenin idari yönetim şekli ve coğrafi sınırları sömürge yöneticileri tarafından çizildi.

Başka bir deyimle bugünkü Nijerya sömürge döneminin bir eseridir. Zira sömürge öncesinde bu coğrafyada yaşayan kabileler bugünkü anlamda bir devlet oluşturmuyorlardı (Odekunle, 2010:31). Modern Nijerya'nın sınırları üzerinde egemenlik kurmuş devletler arasında bin yıldan fazla bir tarihe sahip Kanem-Bornu Krallığı; Birleşik Krallık tarafından yenilgiye uğratılmadan önce yüz yıl hüküm sürmüş Fulani İmparatorluğu; Gine (Guinea) Körfezindeki en büyük devletlerden Oyo İmparatorluğu ve Nijer Nehrinin deltasında köle ticareti sayesinde gelişen şehir devletleri en bilindik örneklerdir. Birleşik Krallık hâkimiyeti öncesi, modern Nijerya'nın sınırlarının tamamı üzerinde tek bir siyasi yapının olmamasının nedenlerinden biri olarak

Nijerya'nın coğrafi koşulları gösterilebilir. Nijerya'nın kuzeyi ile güneyi arasında coğrafi olarak büyük farklılıklar mevcuttur (Gülabi, 6).

Ülkenin nüfusuna bakıldığında ise Birleşmiş Milletler'e göre, 1 Temmuz 2013 tarihinde yapılan sayımda Nijerya 173.634.000 kişilik nüfusu ile dünyanın en kalabalık yedinci ülkesidir ve dünya nüfusunun %2.59'unu oluşturur. Afrika'nın en kalabalık ülkesi olan Nijerya, 500'den fazla etnik gruptan oluşmaktadır. Demografik olarak en kalabalık ve politik etkisi fazla Hausa ve Fulani (% 29), Yoruba (% 21), İbo (% 18), Ijaw (%6,5), Yakurr (%4), İbibiolar (%4,5), Kanuri (% 4), Annang (% 3,5), Etsakor (% 2.2), Tiv (%2,5), Efik (%2), Nupe (% 0,7), Ebira (% 0,4) kabileleri yaşamaktadır (Abubakar, 2015: 37). Nijerya'da 2016 yılında yapılması planlanan bir sonraki nüfus sayımında nüfusunun 188 milyona ulaşması beklenirken, 2020 yılında beklenen nüfus 221 milyondur (Gülabi, 9). Aynı zamanda, Nijerya'da bulunan 30 kentin her birinin nüfusu yaklaşık bir milyonun üzerinde olup diğer Afrika ülkelerine kıyasla kentte yaşayan kişi sayısı daha fazladır. Diğer yandan, kentlerin toplam nüfusu ise tüm nüfusun yaklaşık olarak %40'ına eşittir (Odekunle, 2010: 30). Nijerya'da nüfusun büyük bölümü kıyı bölgelerde yaşamaktadır (Umar, 2013: 14). UNDP'ye göre kent nüfusu 1975 yılında toplam nüfusun %23,4'ü iken 2005 yılında %48,2'si olmuştur (Akova, 2011:3).

Ülke, sahip olduğu bu nüfusla Afrika kıtasının en kalabalık nüfusuna sahiptir. Birçok etnik kökenden varlığı bir yandan zenginlik olarak değerlendirilse de bu nüfusun göçlerle kentlere gelmesi bazı toplumsal sorunları da kentlere yansıtabilir. 30 yıl gibi kısa sürede kentsel nüfusun toplam nüfus içindeki payının yüzde yüzden bile fazla artışıyla kırsal alanlardaki farklı etnik ve dini kökendeki insanlar adeta kentlere akın etmiştir. Günümüzde de kentleşme hareketinin devam ediyor olması kırsal alanlarda yaşayan kişi sayısının daha da azalacağını göstermesi adına anlamlıdır.

Kırsaldan kente doğru olan bu göçün bir unsuru, Nijerya'da yeni eyaletlerin yaratılmasından da ileri gelmektedir. Ülke, önce 3 ya da 4 eyalete ayrılmışken, sonra 12 eyalete, daha sonra 19, 21 ve şu anda federal başkent Abuja ile birlikte 36 eyalet ve 774 yerel yönetim alanına sahiptir. Bütün bu yeni eyaletlerin kuruluşu da insanları eyaletlerin merkezine ya da büyüyen diğer kentsel alanlara doğru çekmektedir (İbrahim, 5). Diğer yandan, ülkede kuzey eyaletler Hausa, güneydoğu eyaletler İbo, güneybatı eyaletler ise Yoruba adı verilen üç büyük etnik grubun etkisi altındadır. Hausalar sayı olarak ve askeri ve güvenlik güçlerindeki etkileri nedeniyle üstün durumda olmasına karşın herhangi bir güç çekişmesine yol açmamak ve dengeleri muhafaza etmek için üç grup arasında nüfusla ilgili istatistiklerde devamlı bir eşitlik gözetilmeye çalışılmaktadır (Akgür ve Palacioğlu, 1997:15). Etnik unsurların fazlalığı, birçok dini kimliğin varlığı ve nüfusunun büyüklüğü düşünüldüğünde bunu sağlamanın kolay olmadığı söylenebilir.

Diğer yandan, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında İngiliz vesayeti altındaki Güney Nijerya yönetimi çeşitli kültürel alanlardan da meydana geliyordu. Güneydoğuda, Middle Belt'deki, temelde vatansız yaşamış bazı kabileler gibi, baskın İgbo dili konuşanlar vardı. İgbo adası, 41 bin kilometrekareden oluşan alanı ve 9,246,413 nüfusuyla, o zamanki Nijerya nüfusunun %17'sini oluşturmaktaydı. Dini olarak İgbolar ağırlıklı olarak Hristiyandır (Kane, 2003: 31). Tarihsel olarak, kervan ticareti vesilesiyle Kuzey Afrika ile sürekli iletişim içerisinde olan kuzey kabilelerinde ise İslam inancı yaygındır. Buna karşılık, dış devletlerle olan ilişkileri, Avrupalı ülkeler ile köle ticareti ile başlayan kıyı kesimi halkı, 19. yüzyılda başlayan misyonerlik faaliyetleri sebebiyle Hristiyanlık ile tanışmışlardır. Hristiyan misyonerlerin, Nijer nehrini keşfe gelen kâşifler ile beraber hareket etmesi sonucunda, Hristiyanlık Nijerya'nın orta kesimlerine kadar – İslam'ın etkisinin hissedildiği noktaya kadar – yayılmıştır (Gülabi, 10). Bununla birlikte, Middle Belt olarak bilinen bu bölge birçok küçük putperest toplumlara da barındırıyordu. Bunların bazılarının merkeze bağlı olmalarına rağmen (örneğin

Nupe, Bachama, ve Jukun) diğerleri merkezi bir yere bağlı değildi (Mumuye ve Tiv). Middle Belt’de bağımsızlığın kazanıldığı dönemlerde Kuzey Nijerya nüfusunun kabaca 1/3’ünü oluşturan 200 kadar etnolinguistik grup da bulundu (Kane, 2003: 30).

Ayrıca, Savanna ormanının yakınlarında, Nijerya’nın daha güneyi ve ormanlık bölgenin içinde bile, çok uzun zamandır bir kent modeli hüküm sürmektedir. Bu, Savanna’daki gibi, sadece merkez kasabalar için değil, kasaba -ev -kent ağlarının tümü için bir soru işaretidir. En dikkat çekici nokta ise, hepsinin, Güneybatı Nijerya’nın Yorubaca konuşan insanlarıyla bağlantı içinde olmasıdır. Yorubaca konuşanların geniş yüzdesi, Ibadan’lılar başta olmak üzere 200.000’den fazla yerli, İngilizlerin yönetimi döneminde, yığınlar haline yerleştiler. Bu kentler 19. yüzyılın başlarındaki Yoruba iç savaşları ve metalaşan ticarete hızlı yükseliş kargaşasından önce, kesinlikle çok daha küçük ve ticari ve zanaatsal aktivitede az tanınanlardı. Fakat kesinlikle varlıkları yadsınamazdı ve önemliydiler (Freund, 2007: 15). Özellikle Batı Nijerya’da Yorubalar arasında, yerlilerin kent geleneklerine sahip olduğuna dair kanıtlar olduğu da savunulmaktadır (Rosser, 1972: 18). Bakıldığında, kendi arazilerinde etkinlik gösteren kabile liderleri öncülüğünde toplu yerleşmelerin olduğu görülmektedir. Genel olarak böylesi belli etnik ya da dini ilişkilere göre yapılan yerleşmeler ve kentsel alanlarda yığılmalarda gruplaşmalar ve kutuplaşmalar kaçınılmaz gibi görünmektedir.

Nijerya ekonomisinin bileşenlerine bakıldığında ise ağırlıklı olarak petrol gelirlerine dayandığı görülmektedir. Petrol dışında geleneksel yöntemlerle yapılan tarım ve ticaret de ülke ekonomisinde önemli bir yer tutmaktadır. 1900’den 1960’a kadar süren sömürge döneminde kazanç getirecek tarımsal ürünler yetiştirilmesine ağırlık verildiği belirtilmektedir. Yine bu dönemde limanlar, demiryolları ve karayolları gibi ulaşım altyapısı oluşturulmaya çalışıldığına dikkat çekilmektedir (Akgür ve Palacioğlu, 1997: 30). Zengin tarım üretimi ve mineral üretim alanlarını birbirine bağlayarak sömürgecilerin hedeflerini hayata geçirmeleri amacıyla demiryolları, sokaklar ve diğer kentsel altyapıları kendi ihtiyaçlarına binaen oluşturdukları vurgulanmaktadır. Örneğin, Pot-Harcourt limanından Kano’ya ve diğeri Lagos’tan Kano’ya olacak şekilde iki paralel demiryolu hattının inşası söz konusudur. Ayrıca, sömürge yönetimlerinin kendi subayları da dahil tüm faaliyetleri için acil gereken alanlarda konaklamayı ve idarelerini kolaylaştıracak diğer altyapıları da sağlama çabaları da mevcuttur (İbrahim, 4). Sömürge döneminde yapılan bu yatırımların kentsel çelişkilerin çözülmesi sağlayacak ve ülkede yaşayan herkesin ulaşabileceği altyapı çalışmaları olmadığı görülmektedir.

Bağımsızlık sonrası iç savaştan sonra ise kentsel ve kırsal alanlar arasındaki fark, kısmen kırsaldaki erkek gücünün önemli bir kısmının savaş boyunca orduya yazılmış olmasının yanında büyük meblağların savaşın finanse edilmesi ve savaş sonrası şehrin zarar gören alanlarının yeniden inşası için harcanması sebepleriyle belirgin bir şekilde açıldı. Örneğin, 1968–1973 yılları arasında Sahelian kuraklığı ülkede önemli etkilere yol açtı. Bu dönemde tarımın Gayri Safi Yurtiçi Hasılda (GSYİH) en yüksek payı ve Nijerya’daki iş gücünün % 80’ini sağladığı dikkate alındığında kırsal ve kentsel alanlarda yaşayanların şartlarını önemli derecede kötüleştirdi. 1973’te, kuraklığın en zor yılında, tarımsal üretim, tahmini % 25- % 40 aralığına düştü. 300.000’den fazla sığır öldü, binlercesi vaktinden önce kesildi. Nijeryalı köylülerin de eklediği tahlihsizlikler, petrol geliri ve yatırımların bölgeler ve yerleşim yerleri arasında eşitsiz dağılımının sonucunda, kent ve kır sakinleri arasında büyük bir kazanç farkı ve enflasyon oluştu (Kane, 2003: 43-47). Petroldeki yükselişten önce ise Nijerya; kakao, yer fıstığı, pamuk, deri, kauçuk ve palmiye yağı ihracatçısıydı. Petrol gelirleri bu malları bastırdı ve çoğunluğu kadın olan işçileri işsiz bıraktı (Turcotte, 2005: 35). Bununla birlikte, tarım

sektörü hala nüfusun büyük çoğunluğu için iş fırsatları sağlasa da, tarımdaki iş gücü 1960'lardan 80'lere geldiğinde, % 80'den % 54'e düştü (Kane, 2003: 48).

Nijerya'daki en önemli sanayi kuruluşları ise petrol arıtma tesisleridir. Bunun yanı sıra geniş kapasiteli petrokimya tesislerini de kurulmuştur. Çalışan nüfusun % 4,7'si sanayi sektöründe iş görmektedir. İmalat sanayisinin GSYİH'deki payı % 8'dir (Umar, 2013: 32). Ancak, 1970'li yıllarda petrol sanayinin hızla gelişmesine rağmen, tarım hala GSYİH'nin % 40'ini oluşturmakta ve nüfusun büyük çoğunluğunu istihdam etmiştir. Ancak, Nijerya 1960 yılında bağımsız olduğunda, önemli ölçüde tarım ürünleri ihracatçısı olmasına rağmen, tarımın mali katkısının yıllar itibarıyla azalması sonucunda, önemli bir tarım ürünleri ithalatçısı konumuna gelmiştir. 1970'ten beri, tarımın yeniden canlandırılması amacıyla çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. Ancak, uygulanan politikalar ve yatırımlardaki eksiklik nedeniyle, bu girişimler pek etkili olamamıştır (Akova, 2011:5).

Bu eksikliklerin neticesinde de ülkede gelir dağılımının son derece adaletsiz olup, nüfusun %3-5'ini geçmeyen çok zengin sınıfın dışında geri kalanların tamamına yakınının çok yoksul gruba dahil olduğu ifade edilmektedir (Akgür ve Palacioğlu, 1997: 16). Petrolün keşfi ve kullanımından önce Nijerya, kır-kent ayrımının nispeten bugüne kıyasla daha az olan bir devlet olduğu, kentsel ayrıcalıklı grupların petrol ile birlikte gelen her türlü kazancı tekelleştirdiği vurgulanmaktadır (İbrahim, 5). Bu noktada da ülke genelinde iş olanaklarının yetersizliği sebebiyle, kentler hala göçmenleri çekmeye devam etmektedir (Fourchard, 2005: 294). Deyim yerindeyse kırdan tutunacak bir dalı kalmayan köylüler daha insanca bir yaşam umuduyla kentlere gelmeyi sürdürmektedir.

Nijerya'daki kırsal alanların krizlerle sarsılmasının tarihi altyapısı sömürge dönemine dayanır. Kökleri, sömürgecilerin kırsal alan kaynaklarını istismar ederek yükselttikleri refahında ve bunun sonucunda artan yoksulluk oranlarında ve kırsal ekonominin tüm yapısını değiştirmelerinde aranmalıdır (İbrahim, 4). Kırsal alanların ihmal edildiğinin bir başka işareti de ağır altyapı yatırımlarıdır. Yol, havaalanı, okul ve üniversite inşaatları şehirlere odaklıydı. 1970-75 yılları arasında, Nijerya'nın kent nüfusu % 7,8 büyürken, kırsal nüfus % 1,6'larda seyretti. Kano gibi bazı bölgelerde kentlerin büyüme oranı daha da yüksekti (Kane, 2003: 38).

1960 yılındaki bağımsızlıkla beraber yerli elitlerle hüküm süren iktidarlar yoksulluğun azaltılması üzerine kalkınma politikaları, cehalet ve hastalıkların ortadan kaldırılması, ithal ikamesiyle sanayileşmenin artması, gelişmiş eğitim ve sağlık desteği gibi teşviklerle kırdan kente göçün azaltılmasının amaçlandığı ifade edilmektedir. Ancak, gıda yoksunlukları, düşük verimlilik, düşük gelir ve artan yoksulluk sorunlarının Nijerya'yı önemli bir buhranla karşı karşıya bıraktığına işaret edilmektedir (İbrahim, 4-5). Örneğin, su, elektrik, iletişim, ulaşım altyapılarında gözlenen büyük yetersizlikler söz konusudur (Akgür ve Palacioğlu, 1997: 439). Ülkede mum ve lamba halen önemli bir aydınlatma kaynağı olduğuna değinilmektedir. Nijerya Merkez Bankası'na göre, 2007 yılında toplam enerji üretimi % 0,6 oranında düşerek 2,623 Mw olmuştur. Elektrik tüketimi ise 2007 yılında % 6,4 düşerek 2.245 Mw olmuştur. Ayrıca, dağıtım ağındaki sorunlar nedeniyle de elektrik kaybı yaşanmaktadır (Akova, 2011:4). Bu noktada kentsel yaşam kalitesinin bu kadar sıkıntılar az ettiği durumlara rağmen insanların neden kıra geri dön(e)mediğinin sorgulanması gerekmektedir. Daha iyi bir yaşam kente gelen insanlar kentlerde de önemli sıkıntılarla baş etmesine rağmen kalmaya ve direnmeye çalışması geride gideceği bir yeri olmadığı ya da gideceği yerin şu anda yaşadığı hayat koşullarından bile daha kötü şartları içerdiği akla gelmektedir.

Ancak etnik ve dini gruplar arasındaki servet ve güç rekabeti, dini ve bölgesel temelli elitler arasındaki siyasi çekişme, miras ve alternatif başkanlık kontrolünün karmaşıklığı da toplumsal huzursuzluğu artırdı. Nijerya’da, 1983, 1985 ve 1993’te askeri darbeler oldu ve 1998’den 1999’a kadar demokrasiye zor bir geçiş süreci yaşadı. Bununla birlikte, 2003 ve 2007 seçimlerinde de ülkede önemli huzursuzluklar yaşandı. Afrobarometer’in yaptıkları çalışmanın sonucunda ise Nijeryalıların % 98’inin tüm kamu görevlilerinin (başkan ve kabinesi, hükümet yöneticileri, parlamento üyeleri ve polis de dahil) bozulmuş ve düzenbaz olduğuna inandıkları belirtilmiştir (Stark ve Terasawa, 2013:1). Toplumun bu noktaya gelmesinde ise bazı politikacıların, modern kentler planlamada ve geç sömürge Afrika’sının yeni kentlilerini yerleştirmede çıkan problemlerle ve kentsel çelişkileri çözmekle uğraşmaması etkili oldu (Freund, 2007:100-101).

Bu kır-kent geriliminin ve kentsel çelişkilerin çözülemediği noktada ise, Lagos gibi mevcut altyapı, tesis ve hizmetleri esneten, aşırı yüklü kentlerin daha da yoğunlaşmasına yol açtı (İbrahim, 3). Ancak, Batı Afrika’da hiçbir yerin kentleşme oranı Nijerya’nın ekonomik odak noktası Lagos şehir merkezi kadar artmadı (Okwuashi vd., 3). Tek büyük kent olarak Lagos, demografisi, ekonomisi, toplumsal yapısı ve kentsel alt yapısıyla önemli değişimler geçirdi.

TEK BÜYÜK KENT LAGOS’TA KENTSEL GELİŞİM VE KENTLEŞME DENEYİMİ

LAGOS KENTİ VE DEMOGRAFİSİ

Nijerya’da modern şehirleşme, tek büyük bir kentin, ulusun politik ve ticari merkezi olan Lagos’un hakim etkisinde gerçekleştiği söylenebilir (İbrahim, 2). İdari açıdan, Lagos Eyaleti, başkenti Ikeja ile birlikte 5 bölümden meydana gelmektedir: Lagos, Ikorodu, Ikeja, Epe ve Badagry’dır. 1991’de bölümler 20 yerel yönetim bölgesine; 2006’da ise 37 yerel yönetim konseyi alanına ayrıldığı görülmektedir. Yerel yönetimler Nijerya anayasasında yer alırken, yerel meclis geliştirme alanlarına resmi olarak anayasada yer verilmemektedir (Filani, 2012: 10-11).

Kentin tarihi birçok insanın düşündüğünden daha eskidir. 1982’de 500. yaşını kutlamış; 2018 itibarıyla da 538.yaşına girmiştir. Tarihi kayıtlar, yerli nüfusu Awori, Ijebu, Egun ve Ilaje’ler gibi çeşitli gruplar oluşturuyor. Bu insanlar Lagos’a Batı Afrika alt bölgeleri ve Yoruba’dan seri göçler sonucunda geldiler. (İbrahim, 9). Kent, Aworis ve Benin halkı tarafından bulundu ve buldukları bu yere Eko (savaş kampı anlamında) adını verdiler. Lagos ismi ise 1472’de Portekizli kaşif Rui de Sequeira tarafından çok sayıda laguna sahip olması sebebiyle verildi (Filani, 2012: 10).

1851’de İngiltere, Lagos üzerinde bir konsüllük (consulate) kurduğunu deklare etti. Batı Afrika’da dikkat çeken İngiliz iş yatırımları neticesinde ise 1861’de Lagos tarafından ilhak edildi. Danmole (2008)’e göre Lagos’un ilhakinin ciddi etkileri sadece kent için değil aynı zamanda Nijerya’nın tamamının yirminci yüzyılın ikinci on yılında bile ne olduğu konusunda belirleyicidir. Sadece bir yüzyıl önce küçük bir yerleşme olarak, bazı fiziksel gelişmelerle büyümekle kalmayıp, bugünün Nijerya’sında neler olacağını tespit edildiği bir merkez haline de geldi (İbrahim, 10). Diğer yandan, Lagos, 18. yüzyıldan 19. yüzyıl ortalarına kadar milyonlarca kölenin ihracı için önemli bir liman oldu. Sonrasında, Brezilya’dan dönen köleler, Lagos’un Campbell sokağı ve onu çevreleyen eski alanlara yerleştirildi (Filani, 2012:10). Bununla birlikte, Lagos’un ilhaki, Avrupalı’ların Lagos’a giden yolunu da açtı. Çok sayıda İngiliz subayı ve yöneticisi yeni koloni idaresi için Lagos’a gönderildi. Birçok Avrupalı firma 19. yüzyılın sonlarından 20. yüzyılın başlarına kadar Lagos marinada önemli bir yere sahip oldu. Kent, Lagun manzarasıyla birlikte ekonomik faaliyetler insanları çekmek için bir cazibe merkezi oldu. (İbrahim, 11).

Bu dışardan gelen göçlerle birlikte Lagos'ta, Avrupalı gibi yaşayarak kar ve statü elde eden yeni bir elit türü de ortaya çıktı (Freund, 2007: 52). Tüm bunların bir sonucu olarak, 1866'da 25.000 olan nüfus 1911'de 74.000'e çıktı. 1891 ve 1952 arasında ise nüfus her 10 yılda bir hemen hemen 2 katına çıktı (Filani, 2012: 11). 1950 nüfusu ise, 1931 nüfusunu ikiye katladı (1931'de 126.108 iken 1950'de, 230.256'e yükselmiştir). Bu dönemde nüfusun %60'ı Lagos dışından geldi. Göçmenlerin en önemli bölgesel kaynağı, Abeokuta, Ijebu, Oyo ve Yorubaland'ın kasabalarıydı. Fenomenik yükseliş ise Owerrri'nin kasabalarından gelenlerle Ibo'da görüldü (Fourchard, 2005: 294).

Lagos federal bölgesi, 1953 ve 1962 yılları arasında 2 katından daha fazla büyüdü. Büyüyen Lagos, 1963'de 1 milyon kişiyi geçti ve şimdi Ibadan'ın 2. sıraya düşmesiyle Siyah Afrika'nın en geniş ve Nijerya'nın da tek hakim kenti oldu. Özellikle sanayi için sahip olduğu liman sayesinde hızlı büyüme oranı yakalamada önemli avantajlar elde etti. Bu avantajları, Batı Afrika sahilindeki diğer liman-sermaye kentleriyle de -Accra-Tema, Abidjan ve Dakar gibi- paylaştı. Ancak, onlardan farklı şekilde büyük Lagos, daha kalabalık bir nüfus ve daha zengin bir hinterlanda sahip oldu. 1952'den 1963'e kadar geçen 11 yıllık süreçte Nijerya'dan (özellikle batı bölgesinden) 644.000 civarı kişi Lagos'a göç etti (Rosser, 1972: 37). Kent, 1970'lerin petrol patlamasıyla süratli şekilde genişlemeye devam ve şimdi daha büyük Batı Afrika için ulaşım merkezi olarak hizmet vermektedir (stimson.org). Bunların neticesinde ise Lagos Afrika'nın en fazla değişiklik yaşayan en kalabalık bölgesi haline geldi (Freund, 2007: 72).

Tablo 2'deki veriler Lagos kentinin kısa süre içerisinde nasıl bir demografik değişim geçirdiğini net olarak gözler önüne sermektedir.

Tablo 2 : Lagos'un Nüfusu (1985-2015)

Yıl	Nüfus (milyon)	Küresel sıralaması
1985	5.8	31.
1990	7.7	22.
1995	10.28	-
2000	13.42	6.
2005	16.86	-
2010	20.19	2.
2015	24.6	3.

Kaynak: Ibrahim, 9

KENTİN EKONOMİSİ

Kent, ham petrol, bitüm, silis, kil ve ahşap kaynakları yönünden zengindir. Lagos'un, 2006 yılında Nijerya'nın GSYİH'deki payı % 30'du, tüketilen enerjinin % 60'undan fazlasını tek başına tüketti, ülkede toplanan katma değer vergisinin % 65'ini tek başına topladı, dış ticaretin % 90'ını ve endüstriyel yatırımların da % 70'ini tek başına gerçekleştirdi. Bunların yanında 5 adet terminali ve limanları ile de Nijerya'nın liman gelirinin yarısını tek başına elde etti (Filani, 2012: 15).

Ülkedeki sanayinin % 60'ının da Lagos ve çevresinde yer aldığı ifade edilmektedir (Akova, 2011: 6). Diğer bir tahmine göre de kent, halen ülkenin sınai ve ticari kuruluşlarının % 70'inden fazlasına sahiptir (Iwugo vd., 2003:122). Hopkins ve arkadaşlarına göre ise Nijerya'nın sanayisinin 75%'ine sahiptir (Hopkins vd., 2009: 8471). Aynı zamanda Batı Afrika'nın en önemli ve hareketli borsasına da ev sahipliği yapar. Kent, adeta ülkenin adeta ekonomik lokomotifidir.

Kentin, sahip olduğu kaynaklarla sunduğu imkanlar açısından ülkede önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir. Kentteki ekonomik faaliyetlerin bu derece yoğunluğu kırdan gelenler için de bir umut kaynağı olmaktadır. Rakamlar incelendiğinde Lagos'taki ekonomik faaliyetlerin insanların gelecek tayinlerinde ve yığınlar halinde buraya göç etme kararlarında ne kadar etkili olduğu da görülebilir.

Lagos'un, sahip olduğu ekonomik potansiyel nedeniyle sadece son dönemlerde değil geçmişte de önemli bir tercih noktası olduğu görülmektedir. Örneğin, 1932'de meclis sekreterine göre, her gün Lagos'taki ana pazarlardan 4.000 tüccar geldiği ifade edilmektedir. Meclis yöneticisi ise bu sayının 10.000'e yakın olduğu belirtilmektedir. Konuşulan bu oranlar Lagos'un nüfusunun yaklaşık %10'una tekabül etmektedir (Fourchard, 2005: 295). Bakıldığında kent geçmiş dönemlerden bugüne değin iş yapmak, kazanç elde etmek isteyenlerin önemli bir durağıdır.

KENTTEKİ TOPLUMSAL DURUM

Kent kurulduğundan beri farklı halkların birlikte yaşadığı bir yerleşim yeridir. Farklı etnik ve dini aidiyette insanlar kentte bir aradadır. Bunda en önemli etkenler olarak ise kentin sahip olduğu topoğrafya ve ekonomik faaliyetler öne çıkmaktadır. Diğer yandan, henüz sınai faaliyetlerin gelişmediği sömürge öncesi dönem kentsel çelişkilerin az olduğu sosyoekonomik bir görünüm sergilemektedir. Dolayısıyla kır-kent arasındaki farklılık da bu dönemlerde azdır. Sömürge dönemiyle birlikte ise gerek ülkenin farklı bölgelerinden gerekse farklı ülkelerinden gelen çok sayıda insanla beraber kentin sahip olduğu kaynakları bölüşen kişi sayısı her geçen gün artmaya başladı. Bunun neticesinde de gerek sömürge dönemi gerekse sonrasında kentsel yoksulluk önemli bir toplumsal sorun olarak kentsel yaşam kalitesini etkiledi.

Bu noktada da 1930'lara gelindiğinde sömürge ofisi, sömürgelerdeki yoksulluğun muhtemel sonuçları hakkında endişelenmeye başladı. Yoksulluğun yaygın olduğu Batı Hint adalarındaki ayaklanmalar, 1939 yılında koloni ofisi bünyesinde sosyal hizmetler dairesinin oluşturulmasına sebep oldu. Çünkü, 19. yüzyıl Lagos'u, Afrika'da suçlular, işsizler ve fahişeler gibi yeni kategorilerin doğuşuyla yoksulluğun doğasını değiştirmede öncü oldu. Lagos adasının 1920'ler boyunca gecekondu temizleme sürecini gerçekleştirmiş olmasına rağmen, çok sayıda Lagoslu 1930 krizinde yetersiz barınma koşullarında yaşıyordu ve depresif savaş ekonomisi, yoksulluğu daha da artırdı (Fourchard, 2005:293). Yetersiz kalan politik ve idari yetersizlikler nedeniyle kentin sosyoekonomik görünümünü gittikçe kötüleşti.

Bu dönemde sokakları işgal ederek, yönetimi endişelendiren sayısız dilenci olduğu ancak bunlar hakkında nicel bilgiler eksikliği vurgulanmaktadır. Lagos sokaklarında, sayısının her ne kadar çok daha fazla olduğu tahmin edilse de 1944 yılında polis tarafından 153 dilenci bulundu. Bununla birlikte, 1930'lar ve 1940'larda çocuk suçlu ve yeni organize çocuk suç gruplarının sayısında da artış görüldü. Güney Nijerya'da 1923 ve 29 yılları arasında mahkemelerdeki çocuk suçlularla ilgili yılda 50-100 dava görülürken, 1945-47 yılları arasında bu oran tüm Nijerya'da yılda 1000 davaya çıktı. Bu rakamlarda, özellikle savaş yıllarında 16 yaşın altındaki kızlar için sokakta yapılan ticareti de içeren suçlardı. 1941'lerin sonunda, Lagos'ta serseri, başıboş çocuklar soruşturmasının birkaç ay sonrasında, Donald Faulkner 1942 yılında İngiliz İmparatorluğuna atanan ilk



Sosyal Refah Memuru oldu. Öncelikle acilen genç serseriler ve suçlular için Green Triangle (yeşil üçgen) otelini, yine suçlu kızlar ve çocuk yaşta fuhuşa sürüklenenleri misafir eden bir otel daha kurdu. Daha sonra, 1943'te, çocuk mahkemesini, ıslah evini, suçluları rehabilite etmek için denetimli serbestlik hizmetini ve gençlik klüpleri aracılığı ile sosyal faaliyetlerini geliştirdi. Lagos'ta organize edilen sosyal refah hizmeti, neredeyse tamamen çocuk suçlarına adanmıştı (Fourchard, 2005: 296-311).

Erken sömürge döneminde Lagos'ta, çeşitli toplumsal gruplar görülmektedir. Örneğin, Avrupalılar, Saro (eğitilmiş Afrikalılar), Brezilyalılar, krallar gibi geleneksel elitler, şefler, Müslümanlar ve yerliler arasındaki sosyal eşitsizlikle 19. yüzyıl başlarında tabakalaşmış bir toplum olarak betimlenmektedir. Patrick Cole (1975) ise on dokuzuncu yüzyılın sonlarında ve yirminci yüzyılın sonlarında "Lagos'un dört topluluğunu" "Avrupalılar", "eğitilmiş Afrikalılar (Saros)", "Brezilyalılar" ve "yerli Yoruba" olarak tanımlamaktadır. Her grubun Lagos'un farklı bölgelerinde yaşadığı görülmektedir. (Sawada, 2011: 4-5). Bu tabakalaşma eğilimi kentsel çelişkilerinde çözümünde bir anahtar olan örgütlenme faaliyetlerini şekillendirdi. Bu bağlamda, insanların kentteki ihtiyaçlarına cevap vermek üzere kurulmuş olan hemşehri dernekleri ve kooperatif tarzı ilişkisel faaliyetler toplum tarafından kabul gördü (Sawada, 2011: 94). Başka bir deyimle, kentte önemli bir mekânsal ayrışmanın varlığı mevcuttur. Buna bağlı olarak da her toplumsal grubun kendi mekânsal alanlarında yaşamlarını sürdürmektedir. Bu noktada hem kente uyum sağlama hem de kentte tutunmada hemşehri dernekleri vb. lerinin kent sakinlerine yardımları söz konusu olduğundan toplum tarafından kabul gördüğü düşünülmektedir.

1985 yılında yapılan Dünya Bankası çalışmasını temel alan, 750 hektar bataklık araziye kaplayan kapsamlı bir Kentsel Yenilenme Programına 2001 yılında başlandı. Ayrıca, Dünya Bankası ve Uluslararası Kalkınma Birliği tarafından 200 milyon dolar krediyle desteklenen kent genelinde bir gelişim projesi için çalışmalar başlatıldı. Kasım 2006'da başlayan bu yenileşme projesi 7 yıllığına, 2013'te bitmek üzere başlatıldı. Proje, en kötü 9 gecekondun yerleşmesini iyileştirmeyi kapsıyordu. 1.1 milyon yerliyi ve aylık ortalama geliri 170 dolar olan 150.000 haneyi hedefliyordu (Filani, 2012: 35). 1987'de şehir merkezlerinde 3 milyon ev açığı vardı (İbrahim, 17). Ancak, hızla artan konut fiyatları, ev sahibi olmayı orta sınıfların dahi ulaşamayacağı bir konuma taşıdı (stimson.org). Başka bir deyimle, kentsel çelişkilere çözüm olması adına dar gelirli ve yoksul kesimlerin yaşadığı yerleri nitelikli mekânlara dönüştürmek üzere başlatılan projeler orta sınıfların bile hayal gücünün yetmediği yerler haline geldi. Proje mekânsal ayrışmayı daha da derinleştirdi.

Bu ayrışmanın neticesinde bir yanda son model arabalar -BMW'ler, Lexus'lar- sahil hattı, para, güç, ayrıcalık ve güneş ışığıyla başları dönen gençlerle dolup taşıdı. Yüksek katlı binaların gölgesinde gerçek Lagos paslanmış bir çatı gibi yayıldı. İnternette yer alan turizm kurulu vaadine göre: "Lagos'ta herşey için birşeyler var. İlgi alanınız sporsa, bizde var. Futbol, tenis, yüzme, golf, denizcilik; bunların hepsine erişebilirsiniz. Eğer gönüllü işlerden hoşlanıyorsanız, doğru yerdesiniz-Uluslararası Okuryazarlık Grubu, Öksüz Bebekler Evi, Körler için Pacelli Evi, seçeneklerden sadece birkaçıdır. Belki bir koleksiyoncusunuzdur, Batı Afrika'daki eserleri aramak için bolca şansınız olacak. Maskeler, boncuklar, sanat eserleri, ahşap oymacılığı, vurmali çalgılar, kumaşlar... Hepsini Lagos'ta bulabilirsiniz. Yerel plajlarında kendi sahil kulübenizdeymişsiniz gibi rahat edebilirsiniz. Birçok milletten üyeleri olan hem sosyal hem işle ilgili birçok sayıda kulüplerimiz mevcuttur. Hiç safariye gitmek istediniz mi? Size Alman Goethe enstitüsü sponsorluğunda MUSON (Nijerya Müzik Kurumu) merkez kültürü teklif ediyoruz.". Zira Victoria Adasında, Amerika'nın en zengin insanların dahi hayal edemeyeceği evler yapıldı (Abani, 2010: 3-6).

Lagos'ta büyüyen zengin-yoksul ayrımı ile ilgili durum diğer alanlarda da kendini göstermektedir. Örneğin, kent içinde yapımı devam eden 'Eko Atlantik' olarak bilinen çok büyük bir alanda yapılan 'okyanus şehir' mekânsal ayrışmanın imgesel bir görünümünü zihinlere yerleştirmektedir. Bu yapı, deniz gerisindeki karada günde 400.000 ton kum harcanarak inşa edilmekte ve 12 metre uzunluğundaki 'müthiş Lagos duvarları' tarafından korunmaktadır. Eko Atlantik projesi, ultramodern ve akıllı binalar, ticaret, eğlence ve lüks rezidanslardan oluşan ve özel yatırımcılar tarafından finanse edilen multi-milyar dolarlık bir projedir (Stark ve Terasawa, 2013: 5). Lagos'un Eko Atlantik gibi yerlerinin New York binalarının silüeti gibi görüldüğü vurgulanır (Obioma, 2016). İnşa edilen bölge, adeta Manhattan'ın Nijerya'ya uyarlanmış bir imitasyonudur.

Bu ve benzeri projelerden zenginler, yüksek duvarlı özel güvenli evleri satın alabilirken, suç oranları sıradan kentliler ve işletmeler için ciddi bir tehdit olmaya devam etmektedir. Lagos ile ilgili gözlemlerinde Seth Kaplan, güçlü ve zengin sınıfların kendi mahallelerinin bu suç unsurdan etkilendiğinde daha iyi bir yönetim konusunda ısrarcı olacaklarını ve daha net bir tavır alacaklarını ifade eder (de Gramont, 2015: 8). Bununla birlikte, kentin birçok yerindeki planlı ve zengin mahallelerin bazılarının bile hala normal yağış esnasında dahi sel ile mücadele etmektedir. Bu sözde "planlı" zengin mahallelerinde de bile kanalizasyon ve yağmur drenaj bakımının pek yapılmadığının göstergesidir. Örneğin, kentteki en pahalı yerleşmelerden Ikoyi'nin, % 60 sulak alan olan bir araziye inşa edildiği görülmektedir (Mehrotra vd., 2009: 30).

Diğer yanda ise 1980 ortalarından itibaren, yoğun toplumsal kutuplaşma ve mekânsal parçalanma birçok aileyi kendi su kaynağı, enerji üretimi ve güvenlik hizmetlerini kendilerinin sağlamaları gereken bir durumla karşı karşıya bıraktı. Örneğin, 2012'de ise tartışmalı bir süreçle yerel yöneticiler, Makoko'daki herkesçe bilinen şekilde kanalizasyondan ve temel altyapıdan eksik sahil gecekondularını yıkmayı ve gecekonduların sakinlerini o bölgeden çıkarmayı denedi. Hükümetin eylemleri, insan hakları örgütlerinin şiddetli eleştirileri ve önceden bildirim yapılmadığı ve tazminatlarının ödenmediğinin iddia eden sakinlerin protestolarından sonra durma noktasına geldi (Stark ve Terasawa, 2013: 5).

Bununla birlikte, 2013 Ağustosunda hükümet, yoksul 17 İgbo'yu Anambra eyaletinin sınırları dışına çıkarıldılar. Birçok kişi, Nijeryalı vatandaşların bir şehirden diğer bir şehre sürgün edilmesi fikrini dehşet verici bulurken; diğer bazıları da bunu savaşa ve yoksulluğa karşı çözümde farklı bir bakış açısıdır (Stark ve Terasawa, 2013: 6). Seçkin Hollandalı mimar Rem Koolhaas, kentin içinde bulunduğu felaket, kaos ve suç içinde olan yerlerde ağır trafik tıkanıklığı probleminin işportacılara müşterileri ile buluşma fırsatı verdiğine işaret eder (Freund, 2007:164).

Tüm bunların yanında, geçtiğimiz yıllarda Lagos hükümetine terör tehdidi istihbaratı paylaşıldı. 2013 yılının Mart ayında, kendilerini patlatacakları iddia edilen Boko Haram örgütü üyesi 14 zanlı patlayıcılarla yakalandı. Gözaltına alınanların bir dizi bombalama planladıklarını itiraf ettikleri iddia edildi. Lagosta görüşülen birçok kimse, kuzeyden gelen göçmenlere korku ve şüphe ile yaklaştıklarını ifade etmiştir (Stark ve Terasawa, 2013: 15). Bu durumda belli bölgelerden göç edenlere karşı kuşkuyla bakılmasına sebep olarak toplumsal huzursuzluğu artıran bir etmen olarak ortaya çıkmıştır.

Sonuç olarak bakıldığında kentte geçmişten bugüne hiyerarşik ve çok katmanlı bir toplumsal yapı mevcuttur. Ancak bugünkü mevcut durumu ve Eko Atlantik'in inşası bittiğinde çok daha fazla kutuplaşmış bir toplumsal durumla karşı karşıya olunacağı söylenebilir. Çünkü bir yanda adeta cenneti bahçelerini andıran tüm alt ve üst yapıları eksiksiz olan bir kentsel mekân varken; diğer yanda Makoko gibi bölgelerde ise temel kentsel altyapıdan yoksun kentsel mekânlar ve tenekeden evlerde yaşayan yığınlar vardır.

KENTSEL ALTYAPI VE HİZMETLER

Kentin sahip olduğu topoğrafya yapılan ve yapılacak olan kentsel hizmetlere önemli etkiler yapmaktadır. Bu noktada Lagos'ta su, en önemli topografik özelliktir; su ve sulak araziler, eyaletin toplam alanının % 40'ını kaplamaktadır. Lagos'taki karaların çoğunluğunun deniz seviyesinden yüksekliği 15 metreden azdır (Iwugo vd., 2003: 122). Bu bağlamda da tarihsel olarak Lagos, su ve anakara alanları etrafında balıkçılık ve tarım köyüdür (Okwuashi vd., 4). 1600'lerin başlarında, temelde tüccar olan Ijebus, sahilde Avrupalılarla ticaret yaptıkları Idumagbo'un kuruluşu söz konusudur. Bu arada, Eko-Epe, Ikorodu, Ibeju-Lekki, Makun Omi, Ketu gibi en büyük yerleşimlerinin 18 yüzyılda transatlantik köle ticareti döneminde keşfedildiği de görülmektedir (İbrahim, 10). Bugün itibarıyla kentin ulaştığı son durum değerlendirildiğinde Lagos, aşağıdaki karakteristik özelliklere sahiptir (İbrahim, 7):

1. Atlantik sahil hattına 180 km boyunca uzanıyor. Kuzey ve doğu yan hatları Ogun eyaletine, batısı ise Benin Cumhuriyeti ile komşudur. Lagos, Nijerya'nın karasal alan olarak % 0.4² ile ve ulus nüfusunun %9.7'sini oluşturmakla en küçük eyaletini oluşturmaktadır.
2. Nüfus büyümesinin yıllık %9'u aşan yüksek oranı ile yıllık 1.4 milyon, günlük ise 4.000 kişiye tekabül ediyor.
3. Kilometrekare başına düşen insan yoğunluğu ulusal ortalamasının yaklaşık 16 katıdır.
4. Lagos'un toplam % 17'lik kara alanı lagunlar ve su yoluyla oluşturulmuştur.

Böylesi bir topoğrafik özelliğe sahip olan kentin mekânsal genişlemesi ise birkaç arazi ıslahı projesi yoluyla, 3 temel dönemde gerçekleştirildi. İlki, 1900'den 1929'a kadar Obalende-Ikoyi Victoria adasındaki sömürge yönetimi tarafından gerçekleştirildi. İkinci aşama 1930-50 arasında Lagos Yönetici Geliştirme Kurulu tarafından (LEDB); üçüncüsü ise 1951-70 arasında Nijerya federal hükümeti tarafından toprak ıslahı ile ilk kez Iganmu bölgesi anakarasına uzatılmasıyla oldu. Bu süreçler boyunca, metropol arazi, Mushin, Somolu-Bariga gibi birkaç küçük komşu alanı ve eski batı bölgesinin diğer alanlarını yutarak önemli derecede genişledi. Bu yerleşimler Lagosa bağlı birçok göçmenin ilk durak noktaları oldu (İbrahim, 11). Diğer yandan, yerli liderlerin eski bağımsızlık politikaları da Lagos ile kırsal ve diğer kent merkezleri arasındaki göçü teşvik ederek mekânsal genişlemeye de yardımcı oldu (İbrahim, 12).

Seneler boyunca, Lagos batıda anakaraya ve 40 km'den fazla da kuzeybatıya yayıldı. Ikeja ve Agege ile birleşmesi sonucunda da büyük bir birleşik kent oluşturdu. Bugün kent, her ikisi de anakaraya 3 köprüyle bağlanan Lagos ve Victoria adasını, Yaba ve Oworonshoki'nin yoğun nüfuslanmış banliyölerini, Ebute-Meta, Surulere, Yaba ve Ikeja anakaranın liman bölgelerini kapsar (Filani, 2012: 112-13). Bugünkü büyümüş Lagos; Mushin, Maryland, Somolu, Oshodi, Oworonsoki, Isolo, Ikotun, Agege, Iju Ishaga, Egbeda, Ketu, Bariga, Ipaja, and Ejigbo'yu kapsar (Filani, 2012: 112-13). Bakıldığında kent bulunduğu konum, ekonomisi ve kamu politikaları neticesinde yıllar içinde sürekli bir mekânsal genişleme gösterdiği görülmektedir.

Lagos, Nijerya'nın eski idari başkenti olarak da bu durumdan son derece faydalandı. Tüm zorluklara rağmen Lagos, 1967-75 yılları arasında eşi benzeri görülmemiş bir altyapı gelişimi gösterdi. Birçok bölgede şehirlerarası otoyollar inşa edildi ve Lagosluların acil konaklama ihtiyaçlarını giderebilmek için konut planları tasarlandı. 1979'dan 1983'e kadar Lateef Jakande tarafından konut, yol inşası, su idaresi, taşımacılık gelişimi ve sosyal imkanların provizyonunu sağlayan bir program hayata geçirilmeye çalışıldı. 1996'da Albay Buba

² Ekte Şekil 1'de kentin kapladığı alan görsel olarak verilmiştir.

Marwa yönetiminde kent saçaklarında yeni gelişme alanları, barınma alanları, atık imhası ve trafik mücadelede de mütevazı başarılar gösterildi. Asiwaju idarecisi Bola Ahmed Tinubu, hızla kötüleşen bir durumla uğraşmak zorunda kaldı. Çünkü kentleşme oranları kontrol dışına çıktı; her yıl 600.000 kişi daha eklendi ve eyaletin nüfusu 12 milyona ulaştı (Filani, 2012: 14). Her geçen gün katlanarak gelen insan sayısının artması demek var olan kentsel altyapının sürekli yenilenmesi ve yeni projelerin hayata geçirilmesi demektir.

1972’de kurulan Lagos Şehir Gelişimi ve Mülkiyet Kurumu (LSDPC), Lagosluların barınma ihtiyaçlarından sorumludur. 1999’da Lagos hükümeti tarafından Milenyum Konut Programı yayınlandı. Amacı, sıradan vatandaş için çok sayıda ve uygun fiyatlı evler satmaktır. (Okuwashi vd., 11). 1975-80 arası gelişme planı döneminde Nijeryaluların barınma ihtiyaçlarını doğrudan karşılamak üzere ilk ciddi girişim federal hükümet tarafından yapıldı. 1999’dan beri Lagos hükümeti 2005 Lagos Bölge Planlama Kanunu kontrolüyle yenileştirilmiş aktiviteler planladı. Birçok komisyon, bazı ilçeler ve merkez hükümet için arazi kullanım plan taslakları hazırladı. Bunların neticesinde ise arsalar idaresi, Lagos için en fazla gelir getiren kaynak haline geldi. Toplam gelir 1999’da 6.7 milyon Naira’dan (\$42,000), 2008’de 17.3 milyar Naira’ya ulaştı (\$110 milyon) (Filani, 2012: 31-33). 2006 raporu tahmininde, Lagos’taki hanelerin %1’inden azı herhangi bir kapalı kanalizasyon sistemine bağlandı. Elit bölgeler dışında yaşayana sakinler çukurlar ve açık kanalizasyona güveniyordu. 2006 yılında Lagos yerleşimlerinin %43’ü evlerini sel bastığını bildirdi (stimson.org).

Diğer yandan, geçmişten günümüze kentsel altyapı olarak kentin önemli bir diğer problemi de temiz suya erişimin sağlanmasıdır. Mevcut altyapı, suyun temini ve dağıtımında taleplerin her geçen gün artışı nedeniyle yetersiz kalmaktadır. Bu noktada örneğin, fabrikalar su ihtiyaçlarını karşılamak için su kuyuları açmaya ve elektrik santralleri kurmaya başladı (Rosser, 1972: 38). Bu nedenle Lagos’un su kirliliği problemlerini giderebilmek adına birçok çalışma ve girişimler oldu; ancak, 27 Mayıs 1967 tarihinde kurulan Lagos Eyalet Hükümeti tarafından herhangi bir tutarlı ve kapsamlı aksiyon planıyla hayata geçirilemedi. Bu çalışmaların en kapsamlısı 1979 yılında Wilbur Smith, UNDP, Dostluk ve İşbirliği Derneği ve Lagos yerel otoritesi tarafından hazırlanan “Büyükşehir Lagos için Master Plan”dı. Diğer çalışmalar ve projelerin esasları bu Master Plan’ına göre şekillendirilmeye çalışıldı. Lagos eyaleti, 1986’dan sonra ise Dünya bankası gibi atıksu arıtma ve su kirliliği çalışmaları ve ulusal kalkınmayı finanse eden Birleşik Krallık Dairesi (DFID)’den aldığı destekle 4 büyük drenaj projesini gerçekleştirdi (Iwugo vd., 2003:124). Ancak, günümüzde de altyapıdaki yetersizlikler nedeniyle suya erişimin ve kanalizasyon problemleri halen devam etmekte ve özellikle banliyölerdeki teneke evlerin olduğu yerlerde sorun daha çok kişiyi etkilemeye devam etmektedir.

Kent altyapısının önemli bir sacayağı olan ulaşım hizmetlerine bakıldığında ise mega kentteki karaya ulaşım, 1978 Arazi Kullanım Yasasıyla yönetilir. Bu yasa, hükümet yöneticilerine parsel arazilerin yasal kullanım sertifikalarını verme hakkı tanır. Fakat herhangi bir ipotek ya da devir amaçlı arazi işlemi için kendi onaylarını zorunlu kılar. Bu yasa, devlet ya da federal hükümete bedeli ödenmek karşılığında araziye kamu yararına kullanma hakkı da tanır (Filani, 2012: 32). Aynı zamanda, ülkedeki en işlek havalimanı da (Murtala Mohammed International Airport (MMA) Lagos’tadır (Iwugo vd., 2003:122). Kentin ulaşımın % 80’i ise özel sektör tarafından sağlanmaktadır. Ancak, Lagoslular sokaklardaki ulaşımında, bisikletçilere itimat etmektedir. Çünkü çoğu insan, yüksek maliyetler sebebiyle taksi kiralamaktan kaçınmaktadır. Diğer yandan, Afrika’da en kötü trafik problemleri Lagos’ta yaşanmaktadır. (Okuwashi, vd., 11). Ayrıca, kentte, sahip olduğu topoğrafya nedeniyle, Venedik’ten daha fazla kanal bulunmaktadır. Bu noktada da alternatif ulaşım aracı olarak kanolardan faydalanılmaktadır (Abani, 2010:3).

Nijerya'nın nüfus manzarasındaki hızlı değişiklikler ise zaten Lagos'un hızla kötüleşen bu kentsel çevresinin mevcut problemlerini daha da derinleştirmektedir. Metropolit Lagosta, kaotik trafik koşulları endemik hale gelmiştir (Rosser, 1972: 38). Kentteki toplu taşıma "ağırdan alma"nın eş anlamlısıdır, korkunç trafik tıkanıklığı 3 saatlik ortak yolculukları beraberinde getirir (de Gramont, 2015: 8). Çözüm bulmak adına ağır transit sistemini tamamlamak için, 2003 yılında Lagos yönetimi, Lagos Büyükşehir Taşımacılık Yönetimi İdaresini (LAMATA) kurdu. Amacı, ulaşım hizmetlerinin yeniden uyumlandırılması ve yönetilmesiydi. En etkili girişimlerinden biri, CMS koridoruna 12 mil ile Otobüs Hızlı Transit sistemini (BRT) tanıtmak oldu. Kent yönetimi bu yüksek kapasiteli otobüs filosunun, tüm koridorun kendisine ayrılan yaklaşık %65 kısmında özel şeritli olarak çalışarak önemli ölçüde trafik sıkışıklığını azalttığı ifade etti (Filani, 2012: 25-26).

Bunlara karşın, Lagos 2007 yılına kadar dünyanın toplu taşınması devlet tarafından organize edilmemiş en geniş kentiydi. Kamu taşımacılığı, Danfos49 olarak bilinen özel minibüslerle sağlanıyordu. Lagos taşımacılık idaresi, 2008'de 83.000 işletilen otobüs ve % 69'u motorlu ve her iş günü 7.25 milyon yolcu taşımacılığı öngörüyordu (de Gramont, 2015: 20). Bununla birlikte, Nijerya'nın ilk kentsel hafif raylı projesi, 2016 Aralık ayında faaliyetine başladı. Hükümet bu hafif raylı projeyi hayata geçirmek için ise 10 yılı aşkın süredir çalışıyordu (nigerianwatch.com). Eyalet yönetiminin birden çok ulaşım alternatifini devreye almaya çalışarak yeni bir ulaşım politikasını hayata geçirmeye çalışıldığı görülmektedir.

Bu bağlamda, eyalet hükümeti, kurumsal yeniden yapılanmayı etkileyen ve etkin hizmet sunumu için yeni kurumların oluşturulmasıyla sonuçlanan politikalar ve yasal reformlar da yaptı. Lagos yönetiminin yürürlüğe koyduğu özel kanunların içeriği şu şekildedir: kentsel ve bölgesel büyüme ve planlama (2010); inşaat yapma ve planlama (2011); fiziksel planlama, kent gelişmesi, kent yeniden yapılanması, ve bina kontrolü (2010); Lagos şehir plan modeli (2009); kamu-özel işbirlikleri (2004); taşımacılık (2003); trafik (2010); Lagos Büyükşehir taşımacılık idaresi (2007); Lagos ulusal temel eğitim kurumu (2006) (Filani, 2012: 21-22). Ancak kentteki mevcut durum düşünüldüğünde ortaya konulan yapısal reformların ve politikaların kağıt üzerinde kaldığı ve uygulamalara çok etki etmediği söylenebilir.

Lagos'un yakın tarihine bakıldığında da yaşam kalitesinde sert bir bozulmanın meydana geldiği görülmektedir. Son 20 yılda şehir, aydınlık sokaklarının çoğunu kaybettiği, düzenli olarak çöplerin toplanmadığı, şiddetin gündelik hayatın belirleyici bir özelliği haline geldiği ve sivil kültürün sembolü olan kütüphane ve sinemalar neredeyse yok olduğu ileri sürülmektedir. Bununla birlikte, sanayinin ve evlerin gereksinimlerinin artışıyla elektrik kesintileri de kronik bir hal aldığı; kentin kanalizasyon sistemi neredeyse yok olduğu ve çocuk hastalıklarının en az 2/3'ü güvenli içme suyuna erişim mahrumiyetinden kaynaklandığı belirtilmektedir. Sağanak yağış anında, kent konutlarının yarısında fazlası selden etkilenmekte ve evlerin 1/3'ü evlerine dolan diz boyu su ile mücadele etmek zorundadır (İbrahim, 15). Bu betimlemeler kentin altyapısının genel olarak ne kadar kötü durumda olduğunu gözler önüne sermektedir. Tablo 1'de sunulan verilerde su ve kanalizasyon gibi temel kentsel hizmetlere erişimi olan kentlilerin oranı düşünüldüğünde bu durum kaçınılmaz gibidir.

Diğer yandan, WHO'nun 2007 yılı tahminlerine göre, kentlerdeki açık hava kirliliği yılda 14.700 kişinin ölümüne sebep olduğuna dikkat çekilmektedir. İnşaat sektöründeki yolsuzluk nedeniyle yeni binalar bazı mahallelerde düzenli olarak tek seferde onlarca insanın ölümüne sebep olmaktadır (stimson.org). Bu sorunların çözümü ve Lagos'ta şehir alanlarında altyapıyı sağlamak ve korumak için yaklaşık 50 milyar dolar gerektirdiği ifade edilmektedir. Bu rakamın da Lagos Eyaletinin sahip olduğu kaynağın çok üzerinde olduğu vurgulanmaktadır (İbrahim, 18). Ülkenin içinde bulunduğu ekonomik durum, etnik ve dini parçalanmışlığı,

kamu yöneticilerinin ve memurlara dair zihinlerde olan yolsuzluk algısı bir arada düşünülduğünde bundan daha az miktara yapılabilecek olan temel kentsel hizmetlerin etkisi ve etkinliği bir soru işareti olarak karşımızda durmaktadır.

Sonuç olarak, Lagos'un aşırı kentleşmesinin beraberinde getirdiği sorunlar arasında, kent yönetiminin yetersizliği ve kentsel ya da ulusal zenginliğin eşitsiz dağılımı, gecekonduların çoğalması, yüksek işsizlik oranları, toplumsal kutuplaşma ve yüksek suç oranları, köyden kente göç gibi unsurlar vardır³.

SONUÇ

Afrika, bir imge olarak insanların düşünce dünyasında farklı bir yere sahiptir. İnsanlık tarihinin oluşumu ve gelişimini ifade etmesi gereken "Afrika" neredeyse pazar, teşvik, hanedan, müsadere ya da gerçekten kıtanın ulusal, küreselleşen çevreyi ilgilendiren herhangi bir kısmına dikkat çekmek için kullanılan bir marka kelime oldu. Şiddet, çatışma, yoksulluk, tecavüz, HIV/AIDS, siyasi kötü yönetim, silah ticareti, yolsuzluk ya da terörün en çok yaşandığı yerler arasından birinci sıraya konulmaktadır. Günümüzde bakıldığında da Afrika'nın gelişen kentlerinin çoğu, plansız büyüme, kayıtdışı yerleşimler ve kentsel hizmetlerden yoksunluklarla mücadele etmektedir. Bu noktada, kamu politikalarıyla desteklenen kural ve düzenlemelerin yokluğunda insanlar umutsuzca hayatta kalmaya, risklerle başa çıkmaya çalışmakta ve bu aynı zamanda tüm topluluklar ve kentler için büyük sorunlar yaratmaktadır (İbrahim, 7).

Batı Afrika özelinde bakıldığında, bölge dünyanın en yoksul ve en az kentleşmiş alt bölgesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Tablo 1'de verili olduğu üzere 2000'li yıllarda bile bölgedeki ülkelerin en önemli kentlerinde hala temel kentsel hizmetlere erişim çok eksik ve sınırlıdır. Bu nedenle de kırsal alan çözülmekte ve insanlar bir umut olarak kentlere doğru yoğun şekilde göç etmektedir. Bu bağlamda da Batı Afrika hızlı kentleşme hareketinin görüldüğü bir yerdir.

Nijerya da bu alt bölgenin önemli bir ülkesi olarak kentleşme hareketinde sahip olduğu nüfus ve kaynaklar itibariyle önem arz etmektedir. Genel olarak değerlendirildiğinde, ülkede peş peşe gerçekleştirilen askeri darbeler sonucu siyasi istikrarsızlık, nüfustaki bölgesel olarak düzensiz dalgalanmanın önüne geçilmemesi, temel altyapı ve sosyoekonomik ihtiyaçlarının yönetiminin etkili şekilde yapılamaması kentlerdeki yaşam kalitesini de olumsuz yönde etkilemektedir.

Lagos ise birçok sebep dolayısıyla, gerek Nijerya gerekse Batı Afrika alt bölgeleri ekonomik süreçlerinde eşsiz bir konuma sahiptir. Nijerya'nın ekonomi ve finans merkezi olarak, endüstriyel ve ticari kuruluşların % 70'i bu kentte yerleşiktir. Ayrıca, ülkenin gelirinin %70'ini tek başına sağlamaktadır. Diğer kentlere kıyasla, en kalabalık uluslararası havaalanı, deniz limanı ve Nijerya'da en geniş yol ve telekomünikasyon ağı gibi çok geniş altyapıya sahiptir. Fakat bu geniş altyapı olanaklarından kentin küçük bir kısmı faydalanmaktadır. Bozuk altyapı, kentsel hizmetlere erişimde mekânsal eşitsizlik, sel afetleri ve yol açtığı yıkımlar, yoksulluk, işsizlik ve gecekondulaşma kentin öne çıkan sorunlarıdır.

KAYNAKÇA

Abani, C. (2010). Lagos: a pilmgrimage in notations. In Pieterse, E. & Edjabe, N. (eds.), *African cities reader 01*, Cape Town: African Center For Cites and Chimurenga.

³ Şekil 2, Şekil 3 ve Şekil 4 mekânsal alandaki uçuruma dair önemli ipuçları vermektedir.



- Abubakar, Y.W (2015). *Demokrasi ve iyi yönetim: Nijerya örneği*. Yayımlanmamış, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Akgür, M. ve Palacioğlu, T. (1997). *Nijerya ülke etüdü*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.
- Akova, Y. (2011). *Nijerya ülke raporu*. Ankara: İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi.
- De Gramont, D. (2015). *Governing Lagos unlocking the politics of reform*, Washington: Carnegie Endowment for International Peace.
- Filani, M.O (2012). The changing face of Lagos, Retrieved: 12/01/2016, from <http://www.citiesalliance.org/sites/citiesalliance.org/files/Lagos-reform-report-lowres.pdf>
- Fourchard, L. (2005). Urban poverty, urban crime, and crime control: the Lagos and Ibadan cases, 1929–45. In Salm, S.J. and Falola, T. (eds.), *African urban spaces*, Rochester: University of Rochester Press.
- Freund, B. (2007). *The African city: a history*. New York: Cambridge University Press.
- Gülabi, H. Bati Afrika'nın Devi Nijerya Federal Cumhuriyeti'nin Jeopolitik Analizi, Erişim: 10/03/2016, <http://docplayer.biz.tr/2235262-Bati-afrika-nin-devi-nijerya-federal-cumhuriyeti-nin-jeopolitik-analizi.html>
- Hopkins, J.R. et al. (2009). Direct estimates of emissions from the megacity of Lagos, *Atmospheric Chemistry and Physics*, 9, 8471–8477.
- <http://www.nigerianwatch.com/news/8818-nigerias-first-ever-urban-light-railway-network-to-kick-off-this-december-in-lagos#sthash.yvYI50GG.dpuf> , Retrieved: 11/03/2016.
- http://www.theguardian.com/cities/2016/feb/22/lagos-population-double-size-how-cope?CMP=fb_gu, Retrieved: 11/03/2016.
- Ibrahim, O.R. Rural depopulation: the planning implications for the development of urban Lagos, Retrieved: 29/01/2016, from http://www.regionalstudies.org/uploads/Oladayo_Ramon_IBRAHIM_PDF.pdf.
- Inikori, J. E (2014). Reversal of fortune and socioeconomic development in the atlantic world: a comparative examination of West Africa and the Americas, 1400–1850. In Akyeampong, E. et al. (eds.), *Africa's development in historical perspective*, New York: Cambridge University Press.
- Iwugo, K.O. et al. (2003). Aspects of land-based pollution of an African coastal megacity of Lagos, Retrieved: 13/12/2015, from http://www.ucd.ie/dipcon/docs/theme14/theme14_32.PDF
- Kane, O. (2003). *Muslim modernity in postcolonial Nigeria*. Leiden: Brill.
- Lagos: Growth Without Infrastructure, Retrieved: 04/02/2016, from http://www.stimson.org/images/uploads/Lagos_Case_Study.pdf.
- Mehrotra, S. et al. (2009). Framework for city climate risk assessment, Retrieved: 10/12/2015, from <http://siteresources.worldbank.org/INTURBANDEVELOPMENT/Resources/336387-1256566800920/6505269-1268260567624/Rosenzweig.pdf>.



- Obioma, C. (2016). Lagos is set to double in size in 15 years. How will my city possibly cope? Retrieved: 11/03/2016, from <http://www.theguardian.com/cities/2016/feb/22/lagos-population-double-size-how-cope>.
- Odekunle, O. J. (2010). *Nijerya'da İslâm: Yoruba toplumunda İslâm'ın yapılanması*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Okwuashi, O. etc., The challenges of urbanization, Retrieved: 29/12/2015, from <http://devnet.org.nz/sites/default/files/Okwuashi.The%20Challenges%20of%20Urbanisation.pdf>.
- Olakunle Silva, O. (2014) *Community development in emerging cities: a case for Lagos, Nigeria*, Unpublished MA Thesis, University of Massachusetts Department of Art, Architecture and Art History, Massachusetts.
- Parker, J. and Rathbone, R. (2007). *African history: a very short introduction*. Oxford: Oxford University Press
- Reid, R. (2012). *A history of modern Africa*. UK: Wiley-Blackwell Publishing.
- Rosser, C. (1972). *Urbanization in tropical Africa: a demographic introduction*. New York: Ford Foundation.
- Sawada, N. (2011). *The educated elite and associational life in early Lagos newspapers: in search of unity for the progress of society*. Unpublished Doctor of Philosophy Thesis, University of Birmingham Centre of West African Studies School of History and Cultures College of Arts and Law, Birmingham.
- Stark, J. and Terasawa, K. (2013). *Climate change and conflict in West African cities: a policy brief on findings from Lagos, Nigeria And Accra, Ghana*. Washington: U.S. Agency for International Development.
- Steward, D. J. (1997). African urbanization: dependent linkages in a global economy, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 88:3, 251-261.
- Stren, R. (2014). Urban service delivery in Africa and the role of international assistance, *Development Policy Review*, 32:1, 19–37.
- Tostensen, A. et al. (2001). The urban crisis, governance and associational life. In Tostensen, A. et al. (eds.), *Associational life in African cities popular responses to the urban crisis*. Stockholm: Nordiska Afrikainstitutet.
- Turcotte, H. (2005). Kaygan zeminde güvenlik: Nijerya petrol pretiminde ulusal, uluslararası ve güvenlik sorunları. B. Aras vd. (eds.) *Yeni yüzyılda Afrika* içinde. İstanbul: Tasam Yayınları.
- Umar, M. (2013). *İslam'ın Nijerya bölgesi'nde yayılışı*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- UN HABITAT (2014). The African states 2014, Retrieved: 29/11/2015, from <http://unhabitat.org/books/state-of-african-cities-2014-re-imagining-sustainable-urban-transitions/>

Şekil 1 : Nijerya’da Lagos kapladığı alan



Kaynak: Olakunle Silva, 2014:42

Şekil 2 : Makoko’nun (gecekondu bölgesinin) havadan görünümü



Kaynak: Olakunle Silva, 2014:47

Şekil 3 : Lagos'ta Sel ve Gecekondu mahallesi



Kaynak: Filani, 2012:16

Şekil 4 : Sel Durumunda Lagos'tan bir başka görsel



Kaynak: Olakunle Silva, 2014:49

Şekil 5: Lagos'un Diğer Yüzü: Eko Atlantic



Kaynak: Obioma, 2016