

## فصل نهم - استانبول زندگی می کند

استانبول را می توان یک شهر جهانی دانست. خودش هم دوست دارد که در کنار نیویورک، لندن، پاریس و رم بایستد. این شهر، که قرن جدید را با 9 میلیون نفر جمعیت آغاز کرده، از لحاظ وسعت دست کمی از آن شهرها ندارد. در عین حالی که پر از یادمان ها و تاریخی است که اهمیت آن را اثبات می کند. در همه جای آن می توان دیوارهای بازمانده از دوران امپراتوری روم شرقی، قصرها و مساجد عهد امپراتوری عثمانی، و آسمانخراش های مدرن را دید که همه نشانه اهمیت تاریخی آنهاست. از سال 330 میلادی، یعنی زمانی که کنستانتین کبیر آن را پایتخت امپراتوری روم کرد و به این دلیل کنستانتینوپل یا قسطنطنیه خوانده شد تا به همین امروز. موقعیت جغرافیایی شهر، که آن را درست میان دو قاره اروپا و آسیا قرار داده، منحصر به فرد است. از نظر ترک ها این شهر که «مروارید بسفر» خوانده می شود نماد گذشته پر شکوه امپراتوری آنان بوده و، در عین حال، سرزندگی و جوانی کنونی این ملت را به نمایش می گذارد. گذشته شهر در افق بخش قدیمی آن، با تسلط مناره های مساجدی که هنوز نام سلاطین عثمانی را بر خود دارند، هنوز زنده است و زمان حال آن در تصویر دو پل بزرگی تجسم می یابد که از ترعه بسفر تا آسمانخراش های منطقه جدید تجاری کشیده شده اند.

در میان ترک ها «استانبولی» به معنی مجموعه همه چیزهای خوب کشور است. در زبان ترکی هر عبارتی که با استانبول ترکیب شده باشد نشان از زیبایی و کمال دارد. خانم ها و آقایان استانبولی، لهجه استانبولی، و مدهای استانبولی، همگی حکایت از کمالی کیفی دارند. هنگامی که رجب طیب اردوگان در سال 1994 بعنوان نخستین شهردار اسلام گرای استانبول انتخاب شد، گفت: «من دوستدار واقعی این شهر هستم. در آن به دنیا آمده و در آن بزرگ شده ام. در همین جا بود که بر افق های وسیع تری چشم گشودم، خدمت کردن به این شهر نوعی عبادت است که می تواند تحسین پیامبر محبوب ما را برانگیزد». در واقع، در احادیث اسلامی آمده است که پیامبر اسلام به پیروان خود وعده داده بود که «شما قسطنطنیه را فتح خواهید کرد. رحمت خدا بر آن فرمانده و لشگری باد که این فتح نصیب شان خواهد شد». و این پیروزی در سال 1453 میلادی به دست محمدی دیگر، سلطان محمد فاتح، متحقق شد، و او به شکرانه پیروزی مسجدی را به نام خود ساخت که هنوز در بخش قدیمی شهر قرار دارد. دومین پل بر فراز بسفر که در دوران آتاتورک ساخته شد نیز، به یاد او، «پل فاتح» خوانده می شود. این هنگامی که بود حکومت جمهوری در ترکیه برقرار شده و کشور جدید می کوشید تا میراث عثمانی خود را بازیابد. همین شهر بود که در 1922 شاهد خروج آخرین سربازان کشورهای متحد در پایان جنگ های استقلال شد و 29 ماه می هر سال را به عنوان جشن فتحی دیگر بر تقویم ترکیه نشانند.

در آن روز باند موزیک ارتشی، که اعضایش یونیفرم های عهد قدیم عثمانی را به تن داشتند، در حال نواختن شیپور و طبل، با قدم رو از موزه نظامی کنار مدرسه قدیمی عهد

عثمانی جنگ، بیرون آمد و از سراسر شهر گذشت. قدم روی ارتشیان عهد عثمانی شکل ویژه ای داشت؛ آن ها دو قدم به جلو و یک قدم به عقب برمی داشتند. این حرکت را می توان نشانهء نمادین تاریخچهء شهر استانبول دانست که در تاریخ رنگارنگ خود دائماً دو قدم به جلو و یک قدم به عقب برداشته است.

امروزه تبلیغ کنندگان این شهر ادعا می کنند که استانبول سرشار از فعالیت های بازرگانی، رسانه ای، و فرهنگی است. سیزده در صد از جمعیت ترکیه در این شهر زندگی می کنند. بیست و یک در صد جمعیت شهرنشین کشور، یازده در صد از کارگران ترکیه، سی در صد از کل سرمایه گذاری های صنعتی، چهل در صد از فعالیت های بازرگانی و بیست و یک در صد از تولید ناخالص ترکیه به این شهر مربوط اند.

استانبول بدون شک یک مادرشهر بزرگ است و، در عین حال، بیش از هر کجا و هر زمانی هر آنچه را ترکی محسوب می شود نمایندگی کرده و بهترین استعدادهای سراسر کشور را به خود جذب می کند. هنگامی که رژیم جمهوری در ترکیه برقرار شد اصلاحگران پر حرارت آن زمان استانبول را «فاحشهء بیزانس» خوانده و آن را متهم می کردند که منابع مردم فقیر اما صمیمی آناتولی را می بلعد. امروزه اما این شهروندان استانبول اند که از این شکایت دارند که آنکارا - به دست سیاستمداران و دیوانسالاران خودپسندش - از پیشرفت های آن جلوگیری می کند. اما واقعیت آن است که این گونه تفاوت گذاری ها کلاً اموری مصنوعی محسوب می شوند. شهروندان استانبول بخشی از جامعهء ترکیه هستند و در بد و خوب این جامعهء بزرگ شراکتی تام و فعال دارند. و یقیناً، زمانی که ترکیه بتواند توانایی های بالقوه خود را به فعل درآورده و تبدیل به کشوری ثروتمند شود، استانبول نیز به جمع شهرهای بزرگ جهان خواهد پیوست.

استانبول تا 1923 پایتخت ترکیه بود اما از مدت ها پیش، به خاطر تکیه بر پول و فکر و مدی که از مغرب زمین می آمد، یکی از استان های آن سرزمین محسوب می شد. هنگامی که آتاتورک، در نوامبر 1938، در قصر قرن نوزدهمی سلطان عثمانی به نام «دولما باغچه»، در کنار بسفر، چشم از جهان فرو بست، استانبول هنوز یک شهر متوسط و آرام به شمار می رفت. در آمارگیری سال 1922 که قبل از پایان دوران اشغال شهر به وسیلهء نیروهای متحده انجام شد جمعیت آن بالغ بر یک میلیون و صد هزار نفر اعلام شد. این تورم به خاطر ورود پناهندگان مسیحی گریخته از آناتولی و روس های سفید گریخته از دست بلشویک ها بوجود آمده بود. و پس از آن که این مهاجرین توانستند به زادگاه های خود برگردند جمعیت استانبول به ششصد و نود هزار نفر تقلیل یافت و آنگاه رشد آرام و طبیعی خود را از سر گرفت. در سال 1935، در آخرین آمار گیری پیش از مرگ آتاتورک، جمعیت آن به هفتصد و چهل هزار نفر بالغ می شد.

شهر، در دوران زندگی آتاتورک، تغییرات عمده ای نکرده بود و تعداد ساختمان های جدیدش اندک بود. از آن میان می توان به ویلای تابستانی آتاتورک در ساحل فلوریا، نزدیک

فرودگاه مدرن شهر، چند ساختمان یادبود به نام او و به نام جمهوری ترکیه، و چند بلوک آپارتمانی برای اسکان دادن طبقه متوسط جدید ترکیه اشاره کرد.

به جز این نوسازی ها، شهر و زیرساخت هایش همانی بود که سلاطین عثمانی بوجود آورده بودند. حتی می شود گفت که در آن سال ها استانبول از دوران عثمانی هم خالی تر و فقیرتر شده بود. در سراسر شهر کهنه، زمین های بزرگ پر از خاکروبه به چشم می خورد. بین شهر و حومه هایش، که دهکده های مستقلی محسوب می شدند، فاصله زیادی وجود داشت. نام هایی همچون دهکده آلبانی ها، دهکده جدید، دهکده میانه و دهکده سبز خود نشانه این وضعیت بودند. در سراسر شهر کمتر از پنج هزار اتومبیل وجود داشت و اهالی شهر بیشتر از تراموایی استفاده می کردند که بوسیله مقاطعه کاران خارجی ساخته شده بود و به خاطر آن شهر صاحب یکی از قدیمی ترین و کوتاه ترین راه آهن های زیرزمینی دنیا بود. همچنین یک شرکت دولتی عهد عثمانی مسئول اداره قایقرانی بود.

امروزه خانواده های قدیمی استانبول با حسرت به سال های گذشته می نگرند؛ سال هایی که اگرچه پول اندک بود اما برای زندگی کردن جای فراوان و فراخ وجود داشت. بسیاری از زندگی نامه های نوشته شده به دست ترکان با خاطره های کودکی در پشت دیوارهای بلند خانه های ویلایی چوبی عثمانی، با باغچه ها و آلاچیق های زیبایشان شروع می شود. علی نیزی، از اشراف زادگان استانبول (در ترکی به اینگونه اشخاص «استانبول افندی» می گویند) در خاطرات خود نوشته است:

«در باغ خانه اربابی محمدعلی آینه بیگ، که کودکی من در آن گذشت، اکنون دو مجموعه بزرگ آپارتمانی ساخته شده. اگر اشتباه نکنم هر مجموعه دارای دوازده آپارتمان است. به این معنی که دو مجموعه 24 خانواده را در خود جای می دهند. و اگر بگیریم که هر خانواده دارای چهار عضو است، در باغ قدیمی خانواده ما اکنون حدود 100 نفر زندگی می کنند. جاده ای که از میان این محل می گذرد کوچه ناهموار کودکی من است. باغ دارای در ورودی چوبی بزرگی بود که بر آن شماره 4 را نوشته بودند و از چهار لخته ساخته شده بود. وقتی که هر چهار لخته را می گشودند ورودی باغ چهار متر وسعت داشت. ورودیه کاشی کاری شده باغ خود شبیه خانه کوچکی بود. ما از بالا رفتن از درختان گردو و پریدن به روی سقف ورودی لذت می بردیم. در کنار ورودی ساختمان بلندی بود که سقفی کاشیکاری داشت. از آن به عنوان اسطبل استفاده می شد؛ درشکه را در آن جای می دادند و خدمه آن در اتاق های این ساختمان زندگی می کردند».

در استانبول پر جمعیت کنونی چنین باغی فقط می تواند در رویا وجود داشته باشد. شاعر ترک، چان یو چل، درباره یک باغ دورافتاده در ساحل آسیایی بسفر چنین سروده است:

همچنانکه از کنار دیوارهای خانه های ساحلی «کان لی چا» می گذشتم

سوراخی بر دیوار نظرم را جلب کرد  
چشمم را بر آن سوارخ نهادم:  
باغی دیدم،

نه، باغ نبود، استخری بود  
نه، استخر نبود، باغی بود  
پر از نیلوفرهای آبی  
با آن برگ های سبز تیره  
و آن گل های سفید و زرد.

و چه کس می دانست که آنها تا چه حد در آرزوی نگاه تماشاگری بودند؟  
اما در آن باغ کسی نبود، نه صاحبخانه ای و نه اربابی  
و بر گردادگردش چهار دیوار بلند ساخته بودند  
تا ما نتوانیم وارد بهشت شویم.

در سال 1936، یعنی دو سال قبل از مرگ آتاتورک، از «هانری پروست»، معمار و شهرساز  
فرانسوی دعوت به عمل آمد تا یک نقشهء توسعهء آیندهء شهری را برای استانبول تهیه کند. او در  
شروع کار فرض را بر آن گرفت که جمعیت شهر در حدود 800 هزار نفر متوقف خواهد شد. پیش  
بینی های این نقشه چند سالی هم رعایت شد چرا که با شروع جنگ دوم جهانی رشد جمعیت  
شهر متوقف شد، تعداد محدودی پناهنده به آن راه پیدا کردند و بسیاری را راه ندادند. سفارت  
خانه های خارجی - که اکنون به کنسولگری تبدیل شده بودند - پر از افسران اطلاعاتی بودند. در  
سال 1942 بر قرار کردن یک مالیات جدید بر ثروت، که گفته می شد علیه سود برندگان از شرایط  
جنگی وضع شده، مسیحیان و یهودیان شهر را از اکثر دارایی های خود محروم کرد. و آن ها هم  
که دیگر احساس امنیت نمی کردند به محض پایان جنگ کشور را ترک کردند و خانه هاشان به  
دست تازه آمدگان از آناتولی و پناهندگان مسلمان کشورهای بالکان افتاد.

در دههء 1950 استانبول شاهد آغاز دوره ای از رشد سریع شد. مهاجران فقیر آماده از  
روستاها، در حواشی شهر، زاغه ها متعددی را بوجود آوردند و خود در جستجوی کار در کارگاه ها  
و کارخانه ها، سراسر مرکز شهر و سواحل شاخ طلایی را (که هانری پروست، به اشتباه، به  
عنوان منطقهء صنعتی انتخاب کرده بود) پر کردند. زاغه ها را در ترکی «گه چه کندو» می خواندند  
به معنی «ساخته شده در شب»؛ چرا که صاحبان آن ها می بایست در ظرف 24 ساعت زاغه  
هاشان را صاحب سقف کنند. علت آن بود که اگر زاغه ای دارای سقف بود مقامات شهرداری  
بدون داشتن اجازه دادگاه حق خراب کردن آن را نداشتند. آن گاه سیاستمدارانی که به دنبال رای  
این مهاجرین بودند در راستای صدور سند مالکیت برای این زاغه ها و آوردن آب و برق به آن ها  
فعال شدند. و در پی آن شبکهء فاسدی که «مافیای ساختمانی» خوانده می شد بوجود آمد که

کارش فروش زمین های عمومی به مهاجرین تازه آمده بود. دولت نمی توانست بر این زمین ها نگاهبان بگذارد و سیاستمداران هم تمایل داشتند این امر را نادیده بگیرند.

لطیفه تکین، دخترچه ای که با خانواده خود از ده شان به استانبول آمده می نویسد:

«در یک شب زمستانی، در بالای تپه ای که خاکروبه های شهر در طول روز در آنجا ریخته می شد، در زیر نور فانوس ها، و اندکی دور از توده خاکروبه ها، هشت زاغه ساخته شد. مصالح ساختمانی جعبه های مقوایی چربی بود که با وام تهیه شده بودند. اسکلت زاغه ها هم از چوب هایی که با گاری به آنجا آورده شده بودند برپا شد. نخستین کسانی که این زاغه ها را دیدند مردانی بودند که شکارچی خاکروبه ها محسوب می شدند. آن ها با دیدن زاغه ها، بی آنکه سطل ها و بندیل هایی که بر پشت حمل می کردند را به زمین بگذارند به طرف زاغه ها دویدند و با سازندگان آن ها مشغول گفتگو شدند. در میان صحبت شان بادی قوی و سرد وزیدن گرفت. شکارچیان خاکروبه گفتند که این دیوارها و سقف ها در برابر باد مقاومت نخواهند کرد و، در نتیجه، سازندگان زاغه ها تصمیم گرفتند سقف ها و دیوارها را با طناب بر جای خود محکم کنند...»

در سال 1960 جمعیت استانبول به یک میلیون و نیم نفر رسید و بدینسان عاقبت از رقم اوج جمعیتی که در 1922 تخمین زده شده بود فزونی گرفت. همچنان که تعداد اتومبیل های شخصی افزایش یافت نخست وزیر وقت، عدنان مندرس، برنامه بهبود بخشی به خیابان های شهر استانبول را آغاز کرد. در این راستا دو خیابان قسمت قدیمی شهر را که به وسیله دیواری محصور بود در جنوب دماغه طلایی شکافتند. همچنین جاده های ساحلی عریض تر شدند. اما این عملیات باعث کاهش گرفتگی های ترافیک شهر نشد. به خصوص که خطوط تراموای شهری را برچیده و خدمات قایقرانی عمومی در بسفر را هم کاهش داده بودند و، در نتیجه، اتومبیل تبدیل به مهم ترین وسیله شهری شده و تقاضا برای آن همواره بیش از عرضه بود. بعداً، عدنان مندرس را متهم کردند که برای کشیدن دو خیابان جدید شهر نه تنها به حقوق ملکی افراد تجاوز کرده بلکه باعث خرابی ساختمان های تاریخی شهر هم شده است. اما روشن بود که بدون این اقدامات شهر کاملاً از نظر عبور و مرور فلج می شد.

در همان حال ساختمان های چشمگیری هم بر روی شیب تپه های ناظر بر بسفر و بر بالای کاخ دولما باغچه ساخته شدند که از جمله آن ها ساختمان هتل هیلتون بود که پس از پایان عصر عثمانی اولین هتل ساخته شده در شهر محسوب می شد. در نزدیکی آن هم ساختمان مخابرات، یک مرکز نمایشگاه ها، و یک استادیوم فوتبال ساخته شدند. البته انتخاب محل این ساختمان ها همچنان بر اساس نقشه ای بود که «پروست» آن را تهیه کرده بود و در دهه 1950 دو بار آن را مورد تجدید نظر قرار داده بودند. اکنون این نقشه جامع شهر به بایگانی سپرده شده است.

در دهه 1970 رشد بی برنامه شهر سرعت گرفت در حالی که هیچ گونه اقدامی در زمینه ایجاد زیرساخت های شهری انجام نمی شد. در این مورد یک استثنا وجود

داشت و آن ساختن نخستین پل بر فراز بسفر بود که یک شرکت معماری انگلیسی آن را طرح کرده و یک کنسرسیوم انگلیسی - آلمانی آن را ساخت. این پل در سال 1973 به پایان رسید. سیاستمداران دست چپی در ابتدا این اقدام را به دور ریختن پول مردم دانستند اما این پل به زودی تبدیل به نماد شهر استانبول شد و، در عین حال، موجب گردید تا حومه های سواحل آسیای شهر به سرعت توسعه یابند، به طوری که اکنون این حومه ها یک سوم از جمعیت شهر را در خود جای داده اند. توسعه شهر در دو سوی ساحل دریا موحی شد که حومه ها و دهکده های تماشایی قدیمی با خانه های تابستانی ثروتمندان جزیری از شهر شده و در محاصره موجی از ساختمان های آپارتمانی سیمانی قرار گیرند.

تورگوت اوزال هم که در سال 1983 به نخست وزیری رسید کار توسعه شهری را که به دست مندرس آغاز شده بود ادامه داد. شهردار پر کار استانبول، به نام «بدرالدین دالان»، کارگاه هایی را که در سواحل دماغه طلایی ساخته شده بودند برچید و دست به عملیات عظیمی در جهت تمیز کردن آبراهه ها، بهبود بخشیدن به نحوه جمع آوری زباله و توسعه جاده های ساحلی از طریق ایجاد سکوها جدید زد. به زودی در شمال پل اول بسفر پل جدیدی ساخته شد که به شاهراه مدرنی که «ادرینه»، در غرب را به آنکارا در شرق متصل می کرد وصل شد. البته بدرالدین دالان را به پارتی بازی به نفع حامیان سیاسی اش متهم کردند اما در هر حال او مهر خود را بر این شهر کوبیده است. جانشین او، نورالدین سوزان، که یک سوسیال دموکرات بود، با مشکلات بسیاری روبرو شد چرا که «مدیر عملیات» اش به شدت فاسد از آب درآمد. با این همه شهردار جدید کار ساختن مترو را آغاز کرد و نخستین خط مترو - که از میدان اصلی شهر استانبول به نام «تقسیم» آغاز شده و به حومه «لوان» در شمال شهر می رسید - در سال 1999 افتتاح شد.

در این زمان شورای شهر به دست اسلامیست ها افتاده و شهردار جدید استانبول، رجب طیب اردوغان، موجب هراس گسترده طبقه متوسط و سکولار شهر شده بود. اما به زودی طرح حزب او برای ساختن یک مسجد جدید بزرگ، که می توانست بنای یادبود جمهوری و مرکز فرهنگی آتاتورک در میدان تقسیم را تحت الشعاع خود قرار دهد - به تصویب نرسید. همچنین، تصمیم حزب او برای ممنوع ساختن الکل در استانبول تنها به میهمانی های شهرداری و کافه هایی که بوسیله شهرداری اداره می شد محدود گردید. اقدام دیگر او برای ممنوعیت صرف مشروب در کافه های پیاده روهای بازار رنگارنگ گل و ماهی در قلب محله قدیمی بیک اوغلو نیز به شکست انجامید.

بازار گل و ماهی در بیرون کنسولگری بریتانیا واقع بود که قبلاً سفارت آن کشور بشمار می رفت و در سال 1845 به سبک معماری دوران رنسانس ایتالیا به وسیله چارلز باری، که معمار ساختمان پارلمان انگلیس هم بود، ساخته شده بود. این ساختمان در آتش سوزی دهه 1990 به سختی آسیب دید و در نوامبر سال 2003 هم ورد حمله یک شخص انتحاری قرار گرفت. این شخص اتومبیل پر از مواد منفجره خود را در بیرون در اصلی ساختمان منفجر کرد. این انفجار

حوادث دیگری را نیز به دنبال داشت. نخست یک بانک انگلیسی که مرکز آن در لندن است در منطقه تجاری لوآن منفجر شد. سپس دو انفجار در دو کنیسه یهودیان شهر اتفاق افتاد و موجب کشته شدن 60 نفر، از جمله ژنرال کنسول بریتانیا به نام راجر شورت، شد. این اتفاقات بدترین عملیات تروریستی در تاریخ مدرن شهر استانبول محسوب می شوند.

بزودی ادوغان به وسیله شورای شهر از سمت خود برکنار شد و چند ماهی را هم به اتهام اقدام علیه سکولاریسم به زندان افتاد. اما اقدامات او در سمت شهرداری استانبول به او این امکان را فراهم ساخته بود که بزودی موقعیت یک سیاستمدار را پیدا کند. جانشین او در شهرداری استانبول «علی مفید گورتونا» بود که حتی رقبایش اعتقاد دارند اقدامات وسیعی را در جهت بهبود خدمات شهری به انجام رسانده است.

در سال 1984 اقدامات اصلاحی تورگوت اوزال در زمینه ایجاد بخش های مستقل شهرداری موجب شد تا شورای شهر استانبول بزرگ نیز، که سی و دو شهرداری منطقه ای کوچکتر اداره می کرد، بوجود آید. در سطوح پایین تر کار شهری هم سمت رییس سنتی محله، که «مختار» خوانده می شود، همچنان حفظ شد و او مسئول تصدیق اسناد و اداره پست محلی، که صدای همه را به خاطر کارکرد بد خود درآورده است، محسوب می شود.

در سال 2000 تعداد ساکنان استانبول بزرگ به 9 میلیون نفر رسید. این بدان معنا بود که در ده سال گذشته این شهر با نرخ سالیانه 3 درصد رشد جمعیت داشته است، حال آن که نرخ متوسط کل رشد کشور 1/8 بوده است. با این همه، واقعیت آن است که رشد جمعیت استانبول در دهه 1950 تا اوایل دهه 1970 به پنج درصد هم رسیده بود و، در نتیجه، در دهه 1990 از سرعت رشد آن کاسته شده است. پیش بینی می شود که با خروج تدریجی صنایع از داخل شهر استانبول جمعیت آن در حد ده میلیون نفر ثابت بماند.

امروزه اقتصاد شهر استانبول اکثراً از طریق بخش خدماتی تامین می شود. ادارات مرکزی بانک ها و شرکت های صنعتی در این شهر مستقر هستند، حال آن که کارخانجاتی که قبلاً در استانبول وجود داشتند بیشتر در سواحل خلیج «ازمیت» در شرق مستقر اند؛ همانجا که در زلزله ی سال 1999 خرابی وسیعی در آن رخ داد. بخشی از صنایع نیز در منطقه ی «تراس»، در سواحل شمالی دریای مرمره و در نزدیکی مرز بلغارستان متمرکز اند و بخشی دیگر نیز در نقاط دورتر آناتولی قرار دارند. البته هنوز تعداد زیادی از کارگاه های صنعتی در داخل فضای شهری استانبول وجود دارند اما آثار بد بوی کارخانجات بیرون دیوارهای شهر در منطقه «هفت قلعه» اکنون از میان رفته و کارگاه های موجد آن به بخش آسیایی شهر منتقل شده اند. در عین حال خروج صنایع از شهر استانبول موجب افزایش بیکاری در محله های فقیرتر شهر شده است. همچون دیگر شهرهای بزرگ جهان، در استانبول نیز بقالی های سنتی جای خود را به سوپرمارکت هائی داده اند که برخی از آن ها شعب شرکت های بزرگ بین المللی اند. اما هنوز این امکان وجود دارد که به مغازه ی کوچک محلی تلفن کرد و از صاحب آن خواست تا اجناس مورد

نظر را به وسیله «یکی از کارکنانش به در خانه ها تحویل دهد. در ساختمان های آپارتمانی که اغلب خانواده های طبقه متوسط در آن ها زندگی می کنند این خدمات را معمولاً سریدارهای ساختمان، که مهاجرین آمده از آناتولی هستند و با خانواده های خود در آپارتمان های کوچک زیرزمینی زندگی کرده و مسئول خدمات عمومی مثل حرارات مرکزی هستند، انجام می دهند. همچنین زن سرایدار می تواند از طریق انجام خدمات خانگی برای ساکنان آپارتمان ها تولید درآمد اضافه کند.

شهرداری استانبول بزرگ مسئول اداره خطوط مترو، اتوبوسرانی، آبرسانی، جمع آوری زباله، و تامین گاز طبیعی ساختمان هاست. در دهه 1990 لوله کشی برای گاز طبیعی - که از روسیه و کشورهای بالکان خریداری می شد - به اتمام رسید. اگرچه استفاده از نفت و ذغال برای تامین گرما هنوز هم مرسوم است اما استفاده از گاز طبیعی هوای استانبول را به طرز محسوسی تمیز تر کرده است.

در مقابل، یک میلیون و نیم اتومبیل و نیم میلیون اتوبوس، وانت و کامیونی که در سال 2000 از شهرداری استانبول اجازه ی حرکت در سطح شهر را داشتند تبدیل به مهمترین منبع آلودگی هوا شده اند.

در سال 2000 بودجه شهرداری استانبول بزرگ بالغ بر 3 بلیون دلار می شد که یک بلیون آن به سرمایه گذاری در طرح هایی نظیر گسترش مترو و افزایش تراموای روی زمینی در بخش قدیمی شهر اختصاص یافته بود. قسمت اعظم درآمد شهرداری استانبول بزرگ بوسیله دولت مرکزی تامین می شود. اما اگرچه استان استانبول سی و چهار درصد کل درآمد دولت در سال 1999 را تامین کرده است تنها شش درصد از بودجه دولتی به استانبول اختصاص داده شده است.

با این همه رشد و بهبود خدمات شهری کاملاً قابل مشاهده است. در میان جنگل سیمانی حومه های شهری می توان به رشد منطقه های تفریحی توجه کرد. هنگامی که توانستند آب رودخانه های کوه های منطقه ی تراس در نزدیکی مرز بلغارستان را برای تامین آب آشامیدنی استانبول مورد استفاده قرار دهند سلامت آب شهر به طرز محسوسی بهبود یافت. همچنین ایجاد خدمات کارآمدتر در زمینه جمع آوری زباله و نابود کردن آن ها شهر را تمیز تر از گذشته کرده است. اما جغرافیای شهر طوری است که هنگام باران های سنگین برخی از ناحیه های شهر دچار سیل می شوند.

استانبول بر روی هفت تپه ساخته شده است که همگی در داخل شهر محصور به دیوار قدیمی قرار دارند. بر این عدد «هفت» تاکید می شود تا به طور ضمنی شباهت استانبول به شهر رم جدید به خاطر بیاید. اکنون، تپه های دو طرف بسفر نیز بخش های جدیدتر استانبول را در خود گرفته اند و ساختمان های گوناگون، در جریان گسترش شهر، زمین های خالی بین تپه ها و



پشت آن ها را پر کرده اند. برخی از ساختمان ها نیز به طرز خطرناکی بر روی شیب تپه ها ساخته شده اند.

ثروتمندان شهر در خانه هایی زندگی می کنند که مشرف به دریای مرمره، بندر استانبول و ترعهء بسفر هستند. اما فقرا دید دریا را ندارند. هنوز در استانبول می توان به خانه های کوچک منفرد نیز برخورد که بازمانده کلبه های کوچک دهات قدیمی هستند و، در کنار با آپارتمان های بدساخت و بد شکلی که مهاجران آمده از دهات در آن ساکنند، تضاد خاصی را به نمایش می گذارند. طبقهء مرفه این مناطق را «واروش» می خوانند که اگرچه به معنی «حومه» است اما واجد معنای تحقیر کننده ای نیز بوده و به موقعیت فرودست این مناطق اشاره می کند. «واروش» واژهء جدیدی است که هنوز جایی در ادبیات پیدا نکرده است.

هر دسته از مهاجران که از نقاط مختلف ترکیه به استانبول می آیند در این شهر دور هم جمع می شوند. مثلاً، منطقهء فقیرنشین «غازی عثمان پاشا»، که در فاصله ای از دماغهء طلایی قرار دارد، طبق آمار سال 2000، دارای 750 هزار سکنه بود که بیشترین آنها مهاجران فرقهء مذهبی علوی از آناتولی مرکزی و شرقی محسوب می شدند. منطقهء فقیرنشین دیگری در ساحل آسیایی، به نام «عمرانیه»، که دارای 620 هزار جمعیت است، مسکن بنیادگرایان سنی محسوب می شود هرچند که مرکز دینی و معنوی آن ها در داخل شهر قدیمی و در محلهء «فاتح» قرار دارد.

برخی از حومه های استانبول مسکن مهاجران روستایی به شدت فقیری هستند. تحقیق انجام شده در سال 2002 در منطقهء پر جمعیت «باغچیلار» آشکار ساخت که نان آوران دو سوم از خانواده های این منطقه حداکثر دارای تحصیلات ابتدایی هستند، 18 درصد از بچه های این خانواده ها به مدرسه نمی روند، یک چهارم این خانواده ها حداقل یک کودک خود را از دست داده اند، یک پنجم از بچه های این محله دارای مشکلات جسمی هستند، و هفت درصد از چهل هزار ساکنین منطقه اصلاً دارای شناسنامه نیستند. بنابراین جای تعجب نخواهد بود اگر در سراسر این منطقه زنی که تحصیلات دانشگاهی داشته باشد یافت نشود. تقریباً نیمی از سکنهء این منطقه از شرق و جنوب شرقی ترکیه آمده اند که فقیرترین و عقب مانده ترین مناطق این کشور محسوب می شوند. یک سوم بقیه نیز از مناطق نزدیک به دریای سیاه آمده اند.

البته در هیچ یک کشورهای در حال توسعه وجود دهکده های عقب افتاده در کنار شهرها امر نادری نیست. استانبول نیز از این قاعده مستثنی نیست و اگرچه این پدیده نیز همواره دستخوش تغییر شکل است اما، در حال حاضر، فقر در این مناطق به صورت گسترده ای وجود دارد. مطالعه ای که در سال 2002 به وسیلهء شهرداری استانبول انجام شد نشان داد که نیمی از خانوارهای ساکن استانبول بزرگ دارای درآمد ماهیانه ای معادل کمتر از 250 دلار هستند. بر این واقعیت این نکته را هم باید اضافه کرد که وقتی در سال 1994 اعلام شد که میانگین درآمد

سرانه ملی در استانبول معادل 3100 دلار است، شصت درصد از اهالی این شهر مجموعاً تنها 20 درصد از درآمد استان استانبول را دریافت می کردند.

اما آنچه مهاجران روستایی را به استانبول می کشاند تنها فقر نیست بلکه به مشکلاتی نیز مربوط می شود که در محل سکونت آن ها وجود دارد. این مشکلات موجب می شوند که افراد عضو اقلیت هایی همچون کردها و علوی ها مجبور به خروج از موطن خود شوند.

در عین حال، خانه های فقیرنشین حومه استانبول محل امنی برای پنهان شدن تروریست ها، جنایتکاران و قاچاقچیان محسوب می شوند. همچنین، ماجراجویان جوان این مناطق به مرکز شهر آمده و به جیب بری مشغول می شوند. با این همه، و علیرغم حملات چشمگیر تروریست ها در نوامبر 2003، استانبول همچنان، و به نسبت شهرهای بزرگ، شهر امنی بشمار می رود. در آغاز قرن جدید نیروی پلیس شهر از سی هزار افسر تشکیل می شد (یعنی برای هر سیصد نفر ساکن استانبول یک پلیس) در عین حال اعلام شد که شهر هنوز به 10 هزار عضو جدید نیاز دارد.

وضعیت بد ترافیک خیابان های استانبول بصورت روزافزونی برقراری مقررات عبور و مرور بهتری را ایجاب می کند. در سال 2002، حدود 120 هزار تصادف اتومبیل در استانبول رخ داد که طی آن ها 200 نفر کشته و 5000 نفر زخمی شدند.

در ترکیه، 95 درصد سفرها از طریق جاده ها انجام می شود و سه چهارم مسافران را حدود 10 هزار اتوبوس بین شهری حرکت می دهند که استانبول مرکز عملیاتی آن ها محسوب می شود. در سال 2002 ایستگاه مرکزی اتوبوس ها، که در جنوب دماغه طلایی قرار دارد، عبور روزانه 80 هزار مسافر را ثبت کرده است. این اتوبوس ها نه تنها استانبول را به شهرهای اصلی کشور، که همچنین به کشورهای بالکان، روسیه، سایر جمهوری های شوروی سابق، اروپا و خاورمیانه متصل می کنند. بیشترین این سفرها جنبه جهانگردی داخلی دارند. مثلاً، در تابستان سال 2002، این شبکه اتوبوسرانی 20 میلیون نفر را جابجا کرده است.

اندکی پس از پایان جنگ دوم جهانی و سال ها پس از اعلام جمهوری، کار ساختن نخستین مسجد بزرگ استانبول آغاز شد. این مسجد که به سبک کلاسیک عهد عثمانی طراحی شده و در محله شیک آنزمان استانبول که «شیشلی» خوانده می شد ساخته شد نخستین علامت حضور اسلام در جامعه ای بود که آزادی آن را یافته بود تا شیوه زندگی خود را خود انتخاب کند. اما از آن به بعد مسجد بزرگ دیگری در داخل شهر ساخته نشده است چرا که مناطق قدیمی شهر پر از مساجد عهد عثمانی است. اما در حومه های شهر استانبول ساختن مساجد رونق یافت و هنوز هم رونق دارد و این امر یادآور موج کلیساسازی در انگلستان عهد ویکتوریاست. سبک معماری این مساجد نوساز چندان نوآورانه نیست و، از لحاظ شکل، تقلیدی از مدل های عهد عثمانی محسوب می شود با این تفاوت که اکنون در ساختن شان از سیمان استفاده

می گردد. با این همه تجربه نشان داده است که اغلب مناره های این مساجد در مقابل توفان چندان مقاوم نیستند.

در سال 2000 تعداد مساجد شهر استانبول به 2500 بالغ می شد. یعنی برای هر 4000 هزار ساکن استانبول یک مسجد وجود داشت. این البته رقم بالایی نیست. حال آن که به علت رفتن مسیحیان از این شهر، تعداد کلیساهای شهر بیش از حد مورد نیاز شده است. جمعیت یونانی شهر که پیش از جنگ اول جهانی به 300 هزار نفر رسیده بود اکنون به چند هزار نفر تقلیل یافته است و اکثر کلیساهای یونانی خالی و بلامصرف افتاده اند. در سال 2000 جامعه آرامنه استانبول دارای 35 کلیسا بود؛ یعنی برای هر 1000 نفر یک کلیسا. در عین حال برای جامعه یهودی استانبول، که تعدادشان به 25 هزار نفر تخمین زده می شود، شانزده کنیسه وجود دارند. مهم ترین این کنیسه ها، که در نزدیکی برج گالاتا و مشرف به دریا قرار دارد، تا به حال دو بار مورد حمله تروریست ها قرار گرفته است. یک بار به وسیله تروریست های فلسطینی و یک بار هم در سال 2003 به وسیله حمله کنندگان انتحاری ترک (یا بهتر است بگوئیم کرد) که در خدمت شبکه بین المللی تروریست های اسلامی عمل می کردند.

مرکز قدیمی منطقه «بیک اوغلو»، که زمانی محله اروپایی ها محسوب می شد، و نیز منطقه بندری «گالاتا» اکنون رفته رفته دستخوش تغییراتی در جهت بهبود وضعیت شان هستند. با این همه، بسیاری از خانواده های مرفه، به خصوص خانواده های مدیران جوان، از آن خارج شده و خانه های بزرگ خود را در لبه جنگل «بلگراد»، در غرب شهر، و نیز در زمین های گشوده پشت تپه هایی که به موازات ساحل آسیایی بسفر در شرق استانبول کشیده شده اند ساخته اند. این مدیران مدرن را شاهراه های مناسب از خانه هاشان به شهر می رسانند؛ اما آنها، به محض ورود به شهر، گرفتار شدن در ترافیک کند استانبول را تجربه می کنند.

مرکز تجاری شهر هم که قبلاً در مناطق گالاتا و بیک اوغلو قرار داشت به تپه «مسلک» منتقل شده است که مشرف به سواحل میانی بسفر است. در دهه 1990 تپه مسلک پر از آسمانخراش، خانه های بزرگ، دفاتر مرکزی بانک ها، و مجتمع های تجاری شد بطوری که آنجا را مانهاتان ترکیه خواندند. اما پس از بحران اقتصادی سال های 2000 و 2001 این منطقه بصورت نماد رشد سریع، بی حساب و کتاب و بحرانی زای اقتصادی ترکیه در آمده است. ترک ها در این مورد ضرب المثلی دارند مبنی بر این که عجله کار شیطان است. اکنون آسمانخراش های تپه مسلک کشتی هایی هستند که بر دریایی از وام و بدهی شناورند.

مهم ترین مساله استانبول حمل و نقل شهری است و بالاترین ترس آن به زلزله مربوط می شود.

ترافیک سنگین شهر ابداع راه حل های مختلفی را موجب شده است. مثلاً، استفاده مشترک از تاکسی ها و یا استفاده روزافزون از مینی بوس هایی که در مسیرهای ثابت حرکت می کنند، یا مینی بوس هایی که بچه ها را به مدرسه، کارمندان را به ادارات و کارگران را به

کارخانجات می برند. دو پلی که بر روی بسفر ساخته شده، و نیز جاده های منتهی به آن ها و جاده های ساحل اروپایی بسفر، اغلب دچار ترافیک سنگین هستند. اکنون طرحی در مرحله برنامه ریزی است که در زیر بندرگاه تونلی برای قطار ساخته شود. درباره ساختن یک پل سوم نیز حرف هایی زده شده است. اما به نظر می رسد تا زمانی که این شهر وابسته به خیابان و اتومبیل باشد هیچ کدام از این اقدامات نمی تواند مسئله اصلی را حل کند. به نظر می رسد که توسعه مترو و گسترش حمل و نقل دریایی راه حل های بهتری باشند.

زلزله ماه اوت 1999 موجب مرگ 17 هزار نفر شد و بخش عمده ای از خانه ها و نواحی صنعتی ورودیه های آسیائی شهر را از بین برد و روحیه اهالی استانبول را سخت تکان داد. عقیده عمومی آن است که هر صد سال یک بار زلزله بزرگی در استانبول رخ می دهد؛ و تازه مردم معتقدند که زلزله ماه اوت 1999 آن زلزله اصلی نبوده است. خط زلزله از زیر دریای مرمره به سطرف حومه آوچیلار، در فراسوی فرودگاه آتاتورک، کشیده شده است و زلزله ماه اوت 1999 موجب بیشترین مرگ و خرابی در این منطقه شد حال آنکه به بقیه شهر صدمه نزد. کاملاً آشکار بود که شهرداری های منطقه ای، بی اعتنا به وجود چنین خطری و همراه با پوشاندن واقعیات مربوط به آن و برای سودجویی، جواز های ساختمانی را به راحتی صادر مکرده بودند. اما پس از زلزله نظارت بر ساختمان ها به صورت موثری انجام می شود. با این همه میزان محوطه های ساختمانی زیر استاندارد بسیار گسترده است و، در نتیجه، ترس از یک فاجعه دیگر نیز همچنان در جان اهالی این شهر وجود دارد.

استانبول، علیرغم همه مشکلات و ترس ها، پر از انرژی است. در سال 1999 استانبول دارای 20 دانشگاه بود که بیش از 160 هزار دانشجو، که یازده درصد کل دانشجویان ترکیه را تشکیل می دادند در آن سرگرم تحصیل بودند؛ با 12 هزار نفر در کادر آموزشی که تقریباً یک پنجم آموزشگران ترکیه را تشکیل می دادند. بیشترین دانشجویان و مدرسان استانبول در دانشگاه های دولتی آن حضور دارند. «دانشگاه استانبول» اگرچه مدعی است که در 1435 - یعنی سال فتح قسطنطنیه - بنیاد نهاده شده اما، در واقع، کار خود را از 1863 شروع کرده و در 1933 دچار تحولات گسترده ای شده است. این دانشگاه در بالای فهرست دانشگاه های استانبول قرار داشته و دارای 3500 نفر کادر آموزشی و 60 هزار دانشجو است. دانشگاه بزرگ بعدی «دانشگاه مرمره» است که در سواحل آسیایی استانبول قرار دارد. اما جذابترین محیط دانشجویی به «بغازی چی» (دانشگاه بوسفر) تعلق دارد که در محوطه کالج قدیمی «رابرت» ساخته شده. این کالج را میسیونرهای آمریکایی یک قرن و نیم پیش بر فراز قلعه موسوم به «روملی حصار» در سواحل بسفر ساخته بودند.

دانشگاه های متعدد خصوصی که در سال های اخیر آغاز به کار کرده اند، عموماً کالج های هنرها و علوم انسانی محسوب می شوند. تنها استثنا دانشگاه «پلدی تپه» (هفت تپه) است که بدرالدین دالان، شهردار سابق استانبول، آن را بنیان گذاشته است. محوطه اصلی این

دانشگاه در حومه آسیایی دامنه تپه «کیش داغ» قرار دارد به سبک سلجوقیان آناتولی ساخته شده و دارای یک ورودیه بزرگ شیشه ای است. اندکی دورتر از محوطه مرکزی این دانشگاه یک بیمارستان دانشگاهی و یک بیمارستان دندانپزشکی - که گفته می شود بهترین بیمارستان های کشورند - قرار دارند. دو خانواده ای که مجتمع شرکت هایشان کنترل قسمت اعظم اقتصاد ترکیه را در دست دارند، یعنی خانواده های «کوچ» و «صابونچی»، دانشگاه های کوچکتر اما از لحاظ مالی غنی تری را در حومه های شهر بوجود آورده اند. خانواده کوچ برای دانشگاه مورد نظرش یک محوطه بسیار زیبا و چشمگیر را انتخاب کرده که بر روی تپه ای پر از درخت و مشرف بر ورودیه شمالی بسفر و دریای سیاه قرار دارد. این دانشگاه که از سبک معماری سنتی آنکارای قدیمی الهام گرفته بدان خاطر در این سبک ساخته شده که بنیان گذار آن - وهبی کوچ، سرسلسله این خانواده - روزگاری در آنکارای قدیمی دارای یک مغازه بقالی بوده است. محوطه گسترده این دانشگاه یکی از بهترین نمونه های توسعه مدرن موفق در داخل و اطراف شهر محسوب می شود. برعکس این دانشگاه، بنیانگذاران دانشگاه خصوصی بیلگی (علوم) یک پارکینگ چند طبقه موجود در یک محله از رونق افتاده شهر را به عنوان ساختمان اصلی این دانشگاه انتخاب کردند اما با جذب عده ای از بهترین استادان کشور پروژه ایجاد یک دانشگاه شهری بدون خوابگاه را با موفقیت به انجام رساندند.

«دانشگاهیان رسانه ای» یکی از پدیده های جدید ترکیه محسوب می شوند. آن ها علاوه بر تدریس در دانشگاه در روزنامه ها هم ستون های خود را می نویسند، در برنامه های تلویزیونی ظاهر می شوند، در بحث های عمومی شرکت کرده، و برای بحث های سیاسی دستور جلسه های لازم را تهیه می کنند.

استانبول مرکز رسانه ای ترکیه محسوب می شود و روزنامه های سراسری، رادیو - تلویزیون های تجاری، آژانس های تبلیغاتی، و شرکت های روابط عمومی در آن متمرکزند. در سال های اخیر بسیاری از این شرکت ها فعالیت بین المللی را به کار خود افزوده اند. و این راهی است که بازرگانی های بزرگ ترکیه نیز که در استانبول مستقرند در پیش گرفته اند.

روزنامه های سراسری استانبول زنده و خوش ظاهر به شمار می روند. در واقع این فعالیت تبدیل به یک صنعت سرمایه پذیری شده است که آن را مجتمع های قدرتمند اقتصادی می گردانند. در قرن جدید، مهم ترین این شرکت ها گروه رسانه ای «دوگان» نام دارد که ناشر پر فروش ترین روزنامه کشور، «حریت»، محسوب می شود. مجتمع مزبور، علاوه بر این روزنامه، تعدادی روزنامه دیگر را - که شامل روزنامه های مربوط به هنرپیشگان داخلی و خارجی و روزنامه های جدی همچون روزنامه موسوم به «رادیکال» می شوند - منتشر می کرد که جوانان ترکیه با سلیقه های مختلف خواننده آن هستند. همین گروه در عین حال صاحب دو کانال تلویزیونی ملی است و در انتشار کتاب و مجله نیز فعالیت دارد و همچنین تعدادی شرکت امور بازرگانی و تبلیغاتی را داراست. بالاترین تیراژ نشریات این مجتمع، هنگامی که برنامه های گسترده تبلیغاتی

در مورد آنها اجرا می شد، به یک میلیون می رسید. اما اکنون، علیرغم ارزان کردن نشریات این مجتمع، تیراژ این محصولات تقلیل یافته است.

از دید «گروه رسانه ای دوگان»، انتشار روزنامه یک فعالیت بازرگانی محسوب می شود. اما ناشران دیگر کار خود را وسیله ای برای اعمال نفوذ بر روی سیاستمداران و چهره های شاخص عمومی تلقی می کنند، و عده ای هم عقیده دارند که آنها، در این راستا، تا حد باج گیری پیش می رود. به عقیده یکی از ناظران این حوزه، نویسندگان ثابت روزنامه ها (که بسیاری از آن ها برنامه تلویزیونی هم دارند) اکنون به «اشراف جدید» کشور تبدیل شده اند. رشد روزافزون کانال های تلویزیونی، که به نظر می رسد اغلب ضرر می دهند، خود ناشی از این واقعیت است که گردانندگان آنها طالب قدرت و نفوذ اند. سه کانال از چهار کانال خبری ترکیه (که دو تای آن ها شعبات «سی.ان.ان» و «ان.بی.سی» ی آمریکا محسوب می شوند و به زبان ترکی برنامه اجرا می کنند) در استانبول قرار دارند. ترک ها و خارجی های ساکن ترکیه می توانند علاوه بر رسانه های محلی از برنامه های تلویزیونی خارجی نیز که از طریق «کیبل» در محله های طبقه های متوسط قابل دسترسی است استفاده کنند. در دو شهر استانبول و آنکارا میزان دسترسی به کانال های مجانی بین المللی حتی بیش از لندن و بسیاری از شهرهای اروپاست. یکی از دلایل زندگی اجتماعی پر جنب و جوش استانبول تمرکز مردمان ثروتمند، تحصیل کرده، و جهانپسند در این شهر است. طبقه صاحب فرهنگ استانبول حتی بیش از بورژوازی اروپایی نسبت به خارجی های مقیم شهر و یا مسافر روی گشاده دارند. اما این میهمان نوازی و علاقمندی به زندگی خوش باشانه تنها به بخش ثروتمند جامعه محدود نمی شود؛ به طوری که حتی در میانه بحران اقتصادی سال 2001 شهروندان استانبول تا آن جا که می توانستند از زندگی لذت می بردند و، در همان حالی که جوانان پولدار شهر با اتومبیل های اسپورت خود در خیابان ها مانور می دادند، دانشجویان کم بضاعت شهر نیز در کافه های ساحلی «اورتاکوی»، واقع در انتهای اروپایی پل بسفر، اوقات خود را به خوشی می گذراندند. آنها همچنان در داخل و خارج اماکن موسوم به «میخانه» در محله «بی اوغلو»، با ملغمه ای از موسیقی ترکی و پاپ، مشغول خواندن و رقصیدن هستند. و در این کار سخت فی البداهه و فارغ البال به نظر می رسند. این واقعیت که آدم بی پول زندگی سختی دارد مانع از استفاده از هر امکانی که برای خوشگذرانی دست دهد نیست.

با این همه، حتی افراد پولدارتر و تحصیل کرده تر شهر نیز زندگی را به سبکی که دوست می دارند آسان به دست نمی آورند. چرا که استانبول شهری سخت گران است و نان آور یک خانوار طبقه متوسط آن اغلب دارای دو شغل است و همسر او نیز باید کار کند. این گونه خانواده ها اغلب بیش از دو فرزند ندارند. اما هنوز خانواده های پر جمعیت در سراسر جامعه وجود دارند که زاد و ولد بیشتر را به مثابه ایجاد یک شبکه پشتیبانی اقتصادی برای بقای خانواده می بینند.

در عین حال، مشکلات حمل و نقل در استانبول موجب شده است که اقوام و فرزندان مستقل شده خانواده ها همگی در آپارتمان های یک مجموعهء ساختمانی زندگی کنند. با وجود رعایت مقررات کاری سفت و سخت به وسیلهء افراد، به خاطر ترس از بیکار شدن، استانبول نیز مثل هر شهر بزرگ دیگری رفتاری رفتارهای ضد اجتماعی اقلیت کوچکی از مردان جوانی را دارد که علیه جدی بودن سنتی زندگی ترک ها شورش می کنند. آن ها را «ماگاندا» می خوانند که از نام نام یک شخصیت شریر کارتونی گرفته شده است. آن ها در سال های رونق اقتصادی دهه های 1980 و 1990، که طی آن رسانه ها به معرفی و ترویج سبک زندگی غربی توجه داشتند، بوجود آمده و نظرها را به سوی خود جلب کردند. این جوانان به صورت پر سر و صدایی در اطراف مراکز سرگرمی حضور دارند و با شلوغ کاری پیاده روی خیابان ها را در تصرف خود می گیرند. در گذشته گروه های جوانان غوغائی شهر، که «کول هانبی» خوانده می شدند، دارای اصول اخلاقی خاص خود بودند حال آن که «ماگاندا» ها هیچ اصلی را رعایت نمی کنند و در واقع زانده های یک جریان دگردیسی فرهنگی محسوب می شوند که استانبول دستخوش آن است.

در دههء 1930 که سرچشمه های درآمد اهالی استانبول خشکید، شهر پر از دلال ها شد. آنگاه توسعه های تورم زای دههء 1950 به بعد نوع دیگری از معامله گران شهری را بوجود آورد که در اخذ اعتبار - که اغلب از طریق داشتن ارتباطات سیاسی ممکن می شد - و همچنین دور زدن مقررات مهارت خاصی داشتند.

استانبول در عین حال جذب کنندهء نوکیسه های شهرستانی نیز محسوب می شود که در زبان ترکی به آن ها «حاجی آقا» گفته می شوند و کسانی هستند که پس از ثروتمند شدن به زیارت مکه رفته اند. البته ساکنان قدیمی استانبول به این اشخاص چندان اعتنایی نمی کنند. آن ها در عین حال از مهاجرت دایم فقرای روستایی به استانبول سخت ناراضی اند و اغلب از آن ها شنیده می شود که می گویند این شهر دیگر دارای شهروندان اصیل خود نیست و از دهاتی های فقیر پر شده است. این نظر، حتی اگر اغراق شده باشد، دارای واقعیتی عینی است و کسی که به استانبول وارد می شود بلافاصله با بوی کبابی های شهرستانی و غذاهای روستایی مناطق آناتولی روبرو می شود. همچنین، در رستوران ها و کلوپ های استانبول موسیقی پاپ غربی و خواننده های کوچه بازاری مو بلوند کرده، رفته رفته، جای تانگوها و والس های ونیزی سابق را تسخیر کرده اند.

به موازات آن که مهاجران آمده از آناتولی خیابان های سابقاً شیک استانبول را تصرف می کنند، ترک های غرب گرا به مناطق دیگری می روند. این گروه اگرچه از فرهنگ ملی ترک لذت می برند اما در مجموعهء آن به اجزای دیگری توجه دارند. حتی، در اوج اصلاحات زمان آناتورک، بی علاقهگی نخبگان کمالیست به فرهنگ شرقی به موسیقی فولکوریک اصیل ترکی، یا موسیقی درباری عثمانی، کاری نداشت.

اکنون نخبگان جمهوری سرگرم کشف مجدد شکوه‌مندی های اغلب اغراق شده زندگی عهد عثمانی هستند و پایتخت قدیمی آن امپراتوری هم خودبخود مرکز طبیعی این عثمانی زدگی بشمار می آید. قصر قرن نوزدهمی «چیراگان» در کناره بسفر، و نیز یک زندان قدیمی عهد عثمانی در شهر کهنه، اکنون بهترین هتل های استانبول محسوب می شوند. خانه های چوبی قدیمی عهد عثمانی محافظت شده و اکنون از آن ها به عنوان هتل و میهمانخانه استفاده می شود. خانه های بزرگ چوبی ساحل بسفر، که «یالی» خوانده می شوند و زمانی رو به خرابی رفته بودند، اکنون تعمیر و بازسازی می شوند. باغات و ساختمان های پراکنده در قصر «پلدیز» متعلق به سلطان عبدالحمید عثمانی، و جنگل «امیرگان» بازسازی شده و به عنوان تفرجگاه عمومی بکار می روند. ضرابخانه قدیمی و اسکله های عهد عثمانی بازسازی شده و مرکز برگزاری نمایشگاه ها هستند و در میان ویلاهای بازرگانان ساکن «جزایر پرنسس» - که در دریای مرمره قرار داشته حدود یک ساعت با قایق از استانبول دارند - یک مرکز فرهنگی جدید در حال شکل گرفتن است.

عملیات نجات بخشی و احیای میراث عهد عثمانی، که با اقدامات «کلوپ اتومبیل رانی ترکیه» و با ابتکار رییس سابق آن، «چلیک گولرسوی» آغاز شد، اکنون به وسیله سازمان های داوطلبانه ای همچون «بنیاد وقفی تاریخ» تداوم می یابد. اما مشکلات ناشی از برقراری همکاری های مشارکتی بین دولت و بخش خصوصی پیشرفت کار را کند می کند. نمونه این کندی را می توان در جریان ساختن مرکز فرهنگی جدیدی که در شکارگاه سلطنتی سابق در دره پشت منطقه «مسلک» ایجاد می شود به خوبی مشاهده کرد. این مجموعه، که ساختمان آن را بنیاد فرهنگی استانبول آغاز کرده، شامل سالن تاتر، تالار کنسرت، و سالن های نمایشگاه می شود. اما منابع مالی تعهد شده به وسیله دولت به آسانی در دسترس نیستند. در واقع، اکثر طرح های دولتی نسبت به طرح های کاملاً خصوصی با موفقیت کمتری پایان می رسند.

برای حفظ زیبایی های ترعه بسفر، قانون خاصی از مجلس گذشته است و اگرچه این امر واقعیت دارد که در مناطقی بر روی سواحل مورد حمایت قانون، خانه سازی غیر مجاز هم می شود اما هنوز هم، هنگام اتومبیل رانی در پست و بلند تپه های مشرف بر این ترعه، می توان به مناظری برخورد که قابل مقایسه با مناظر شهر رم از فراز تپه های اطراف آن هستند. و اگرچه منظره شهری استانبول نظم چندانی ندارد اما ترعه بسفر اش بیش از رودخانه «تیر» در رم جذاب است. کشتی های رونده بر ترعه، همچنان که این آبراهه در مسیر خود پیچ و تاب می خورد، در افق ظاهر و گم می شوند. هنوز تعداد درختان تپه های مشرف به ترعه بسیار زیاد است و تعداد فضاهای باز بی درخت چندان نیست. پل ها هم با ظرافت تمام از فراز ترعه می گذرند.

در واقع، اگرچه ممکن است که اهالی استانبول به خوش سلیفگی اهالی رم نباشند اما این نقصه را جذابیت سرزنده بازارهای کنار دریا - با دکه های بی شمار و تنگاتنگ قرار گرفته



ماهی فروشی و کپه های میوه و سبزی، و کیفیت قابل تحسین انواع رستوران ها، و همچنین ازدحام جمعیتی که شهر خود را دوست می دارند - جبران می کند.

غذاهای کلاسیک ترکیه در استانبول و در اطراف قصر عثمانی ها پرورده شده اند و این توفیقی چند قومیتی محسوب می شود چرا که، تا همین اواخر، بهترین رستوران ها و آشپزهای استانبول یونانی هایی بودند که بهترین مهارت های خود در آشپزی را به ترک ها یاد دادند. آن گروه از آشپزهای ترکی که رستوران داران مشتاق استخدامشان هستند عموماً از یک منطقه خاص کشور به استانبول می آیند که «منگن» نام دارد و در ایالات «بلو»، مابین استانبول و آنکارا، قرار گرفته است.

مواد اصلی اغذیه ترکی استانبول ماهی، سبزیجات و روغن زیتون است که این روغن از زمان فتح جزیره «کرت» در قرن هفتم بوسیله عثمانی ها، به فراوانی در ترکیه مورد استفاده قرار گرفته است. در واقع رستوران های استانبول بکلی با کباب خانه های ترکیه تفاوت دارند. حال آن که در غرب اغذیه این کبابی ها را به عنوان غذای ترکی می شناسند.

ساکنان و مسافران خارجی استانبول، اگر چشم خود را از خانه های بزرگ حومه این شهر، که چندان هم به کار گردش آن ها نمی آیند برگیرند، خود استانبول را شهر مسحورکننده ای خواهند یافت.

هتل های استانبول اغلب نوسازند و این شهر در سال 2000 دارای 22 هتل 5 ستاره بود. برای غربیانی که به استانبول می آیند اقامت در بیرون از هتل های بین المللی بسیار ارزان تمام می شود، چرا که به خاطر وجود نیروی کار ارزان قیمت ها نسبت به مغرب زمین بسیار پایینند. هفده هزار تاکسی زردرنگ در خیابان های استانبول به مسافران خدمت می کنند. رانندگان آن ها معمولاً آدمیانی همراه و قابل اعتمادند، هر چند که، به خاطر ماجر بودن و آمدن از استان های دورافتاده کشور، تازه وارد محسوب می شوند و گاه چندان با جغرافیای شهر آشنایی ندارند.

استانبول دارای مدارس، بیمارستان های بین المللی و دکترها و داندانپزشکان درجه یکی است.

سطح نازل کیفیت کار صنعتگران و مکانیک ها - که به خاطر مهاجرت مسیحیان محلی پیش آمده بود - اکنون تا حد زیادی ترمیم شده است. اما بهر حال، صنعتگران استانبول «که «اوستا» خوانده می شوند)، مثل هر تاجر دیگری، بیشتر در جستجوی ارزان تمام کردن کارند تا یافتن راه حل های ماندگار.

گروه های ممتاز ترک در استانبول با خوشرویی مدیران و مسافران جوان خارجی را به میان خود راه می دهند. استانبول برای مدیران خارجی خدمات بازرگانی گوناگونی را عرضه می دارد که شامل مشاوران حقوقی، حسابداران، برگزارکنندگان کنفرانس ها، متخصصان روابط عمومی، کارشناسان تحقیقاتی، منشی ها و مترجمین می شوند. زبان انگلیسی در بین اهالی

استانبول به صورت گسترده ای رایج است. به خصوص که بسیاری از مدارس و دانشگاه های استانبول دروس خود را به زبان انگلیسی تدریس می کنند و، در نتیجه، جوانان بیرون آمده از این موسسات به خوبی با زبان انگلیسی آشنایی دارند. تلویزیون کابلی هم تقریباً همه کانال های بین المللی و خارجی را عرضه می دارد.

سفر به ترکیه و خروج از آن بسیار آسان است. ترمینال های فرودگاه آتاتورک در استانبول جزو بهترین های ترمینال های اروپایی محسوب می شوند و دسترسی به آن ها از مرکز شهر آسان است.

استانبول تا این اواخر شهری خودکفا بود. شهروندان ثروتمند آن کمتر به خارج سفر می کردند و تنها بنا بر ضرورت به آنتولی می رفتند. سفرهای آن ها عموماً محدود به نقل مکان سالیانه از مرکز شهر به خانه های تابستانی شان در کناره های بسفر و سواحل دریای مرمره بود. اما، همچنان که آب های گرداگرد استانبول آلوده شدند، خانه های تابستانی طبقه متوسط نیز از سواحل «آژه آن» و مدیترانه دوری گزیدند. اکنون، به هنگام تعطیلات، عده ی زیادی به این سواحل می آیند، به طوری که در این ایام راه های ورود و خروج به استانبول پر از صفوف اتومبیل های بی شمار می شود. رانندگان بی حوصله و یا بی تجربه عامل اصلی میزان بالای تصادفات جاده ها محسوب می شوند. اما این امر موجب نشده است که علاقه به سفر، کشف کشور و جهان، و استفاده از دریا، خورشید، و سواحل شنی به آسانی کنار گذارده شود.

وضعیت هوای استانبول را اینکه باد از کدام سو بوزد تعیین می کند. هنگامی که باد از جانب شمال بیاید هوای استانبول به هوای جنوب روسیه شباهت پیدا می کند، اما هنگامی که باد از جنوب بوزد هوای شهر مدیترانه ای می شود. بادی که از جانب مدیترانه می آید «لودوس» نام دارد و اعتقاد بر این است که با خود برخی بیماری ها را به شهر می آورد. استانبول در طول زمستان ها سرد، خیس و بادخیز است و آمیزه ای از مه دریایی و دود حاصل از اتومبیل ها گاه روکنشی خاکستری بر آن می کشد. در ماه ژانویه میانگین حرارت می تواند به سه درجه سانتیگراد برسد و میزان بارندگی نیز بیش از صد میلیمتر است. در ماه های تعطیلاتی جولای و آگوست اما میانگین درجهء حرارت بین 22 تا 25 سانتیگراد است و میزان بارندگی نیز از یک تا 80 میلیمتر تغییر می کند.

استانبول البته بدی های خود را هم دارد. زیرساخت های آن پاسخگوی نیازهای شهری به این گستردگی نیستند. و دیوانسالاری رسمی حاکم بر آن نیز، همچون بقیه نقاط کشور می تواند مردم را به جنون بکشد. استفاده شهروندان از خدمات شهری اغلب بستگی به داشتن پارتی دارد و اساساً داشتن روابط اجتماعی گسترده کلید حل مشکلات زندگی اجتماعی در این شهر محسوب می شود.

در عین حال، خود سرزندگی استانبول گاه آن را به شهری خسته کننده تبدیل می کند. مسافران اروپایی اولیه ای که به شهر آمده و خاطرات خود را نوشته اند همگی آرامش آن را

تحسین کرده اند اما به نظر می رسد که امروزه آرامشی که روزگاری در مشرق زمین یافت می شد از آنجا رخت بر بسته و به کشورهای ثروتمند غربی رفته است.

مسئلاً تا آن زمان که یک شهروند یا ساکن استانبول بتواند هفته ای سی و پنج ساعت کار کند و در سال چهار تا پنج هفته تعطیلات با در یافت حقوق داشته باشد راه درازی در پیش است. همچنین تا زمانی که او بتواند از همان گوتته خدمات شهری که در پایتخت های کشورهای غربی یافت می شود برخوردار گردد زمانی دراز مانده است.

یکی از رویاهای استانبول آن است که آن را برای انجام بازی های المپیک انتخاب کنند و عقیده بر آن است که این امر در قرن جدید اتفاق خواهد افتاد. اما هدف تحقق پذیرتر ساکنان شهر آن است که استانبول تبدیل به مرکز منطقه ای گردد که بین بالکان و آسیای مرکزی قرار دارد. هم اکنون هم بسیاری از شرکت های تجاری که در جمهوری های جنوبی شوروی سابق فعالیت می کنند به استانبول همچون مرکز مناسبی برای عملیات خود می نگرند.

ترک هایی که در آسیای مرکزی، قفقاز و خاورمیانه کار می کنند اغلب تعطیلات خود را در استانبول می گذرانند. و اگرچه بازرگانان استانبول به شدت هواخواه عضویت ترکیه در اتحادیه اروپا هستند به نظر می رسد که، در غیاب قوانین و مقررات این اتحادیه، شهر استانبول از توانایی رقابتی بیشتری برخوردار است.

با این همه شک نیست که خدمات شهری باید بهبود یابند و ترس از ناامنی شهر - که البته در مورد آن اغراق هم می شود - از بین برود. این دو اقدام مهمترین قدم ها برای تبدیل استانبول به مرکز تجاری منطقه محسوب می شوند.

استانبول اگرچه به دلایل گوناگون تحسین همگان را موجب شده است اما نمی تواند فقط به آن تحسین ها اکتفا کند.