## Şube'den

Yaşamın her alanında, planlı, dengeli ve doğru politikalar ortaya konmadığı sürece kentlerin ve ülkenin sorunlarının artması, giderek çözümsüzlük sınırına yaklaşması da kaçınılmaz olmaktadır. Kentlerimizin hızlı büyümesi, sosyal, kültürel, ekonomik ve mekansal alanda önemli tıkanıklıklar yaratmaktadır.

18 Nisan 1999 tarihinde yapılacak olan genel ve yerel seçimlerin bu anlamda bir fırsat olduğu, ülke ve kent sorunlarının çözümünde önemli bir sürecin başlatılabileceği düşünülebilir. Ancak mevcut seçim yasasında ve siyasi partiler yasasında demokratikleşmeyi ve katılımı artıracak çağdaş yasal düzenlemeler yapılamadan seçime gidiliyor olması bir eksikliktir.

Türkiye'nin ve kentlerimizin sorunlarının çözümüne yönelik politikaların oluşturulmasında, var olan siyasi yapılanmalara bakıldığında fazla umutlu olunamadığı da ortadadır.

Bütün bu olumsuzluklara rağmen, yerel yönetimleri yönetmeye talip olan adayların ve partilerin, kentimizde yaşanan sorunlara dikkatini çekmek, çözüm önerilerinde bulunmak ve katılımcı demokrasinin yerelden başladığı tespitinden hareketle, imar, ulaşım, sağlık vb. politikaların kentimizde uygulanan pratiklerini ve sonuçlarını değerlendiren bir kitapçık şubemizce hazırlanıp siyasi partilere, adaylara ve basına dağıtılmıştır.

Bütün adayların tv oturumlarında şubemiz görüş ve önerilerine referanslarla kente bakışlarını ifade ediyor olmaları, yapmış olduğumuz çalışmanın önemli yansımalarıdır.

Yaklaşık 7 yıldır İzmir'in gündemini işgal eden ve geldiği son aşamadaki haliyle bütün kentlinin tepkisini alan Kordonyolu, Mimarlar Odası İzmir Şubesi ve İzmir Barosu'nun açtığı davada Danıştay Altıncı Dairesi'nin almış olduğu bir kararla yeni bir sürece girmiştir. Alsancak Konak arası Kordonun Tarihi Sit olması nedeniyle Koruma Planı yapılmadan herhangi bir çalışma olamayacağını bildiren Danıştay kararına rağmen, dolgunun mevcut yol kotuna indirilme çalışmalarına başlanmıştır. Bir çok belediye başkan adayı kordon konusunda Şubemizce önerilen proje seçeneklerini uygulamaya kararlı olduklarını beyan etmektedirler. Yönetim Kurulu'muz da Koruma Kurulu'na başvurarak, katılımla Koruma Amaçlı İmar Planı yapılması talebinde bulunmuştur.

Seçimler öncesinde kentimizde çok önemli imar planı tadilatları yapılmakta, birçok alan ve bölgenin yapı yoğunlukları artırılmaktadır. İnciraltı-Bahçelerarası Bölgesi'de bunlardan biridir. Şubemizde bölgede yapılan İmar Planı Revizyonu hakkında bir rapor hazırlanarak ilgili Bakanlıklara gönderilmiş ve söz konusu İmar Planı Revizyonunun iptali talep edilmiştir. Yine seçimler öncesi yasadışı yapılaşan alanlarda elektrik ve su bağlanması kararları, yasadışı yapılaşmayı teşvik etmekte, özendirici olmaktadır. Görev dönemi biten yönetimlerin böylesine yanlış kararlarla popülist politikalarla oy kaygısıyla hareket ediyor olması oldukça düşündürücüdür.

Türkiye'yi ve kentimizi 21.yüzyıla çağdaş, laik, demokratik bir hukuk devleti kimliği ile taşıyacak, arabesk, yağmacı kentleşme politikalarını terk etmiş, yağma kültürünü ve kent toprakları üzerindeki rant ekonomisini reddeden yerel yönetim anlayışlarının göreve gelmesi hepimizin ortak özlemi ve beklentisidir.

Bu nedenle 18 Nisan'da yapılacak genel ve yerel seçimlerin bir başlangıç olmasını, yeni bir ufuk açmasını diliyoruz.

Saygılarımızla

YÖNETİM KURULU

## Ege Mimarlık'tan

Cumhuriyetimizin 75.yıl kutlamaları her alanda "bilanço çıkarmak, genel değerlendirme yapmak" açılarından önemliydi. Bu bağlamda 6 Kasım'98 de düzenlediğimiz "Cumhuriyet Dönemi Türkiye Mimarlığı" tartışma toplantısının oturum başkanlığını Gürhan Tümer üstlenmiş, konuşmacı olarak Doğan Tekeli, Uğur Tanyeli, İhsan Bilgin ve Haluk Pamir katılmıştı.

75 yıl nedeniyle bir kez daha çeşitli yönleriyle değerlendirilen Cumhuriyet Dönemi Mimarlığının belirleyici tartışma ekseni, İhsan Bilgin'in altını çizdiği gibi 'modernleşme' oldu. Bir "Modernite projesi' olan Cumhuriyet ve Cumhuriyet Dönemi Türkiye Mimarlığı kaçınılmaz olarak, 'modernizm, modernite, modernleşme, modern' kavramları ekseninde ele alındı.

Uğur Tanyeli'nin "hızla modernleşen ama modernleştiğinin bilincine varamayan bir toplum olduğumuz" saptaması tartışmayı oldukça hareketlendirdi.

Türkiye'de mimarlık bürosu kavramının Cumhuriyet'le yaşıt olması ve Türkiye'nin ilk mimarlık bürolarından biri olan Tekeli-Sisa'nın ortaklarından Doğan Tekeli'nin toplantıda konuşmacı olması, geniş bir uygulama sürecine tanıklığı yansıtması açısından önemliydi.

"Cumhuriyet Dönemi Türkiye Mimarlığı" Dosya kapsamında Orol Ataman'ın '75 Yılda Kentleşme ve Planlama' ve Cengiz Bektaş'ın 'Mimarlık Cumhuriyeti' makaleleri konuyu farklı boyutlarda ele almamızı sağlaması açısından tamamlayıcı oldu. Bu çok kapsamlı "75 yıl" çalışmasını oluşturmamızda emeği olan Gürhan Tümer, Doğan Tekeli, Uğur Tanyeli, İhsan Bilgin, Haluk Pamir, Orol Ataman ve Cengiz Bektaş'a bir kez daha teşekkürler.

"İzmir ve Ege'de 75 Yılda Mimarlık" sergisi çalışmalarında ilginç bir belge elimize geçmişti. 1941 yılında yayınlanan Belediye dergisi, o yıl hizmete giren Türkiye'nin ilk Otogar'ı olduğundan sözedilen İzmir Otogarı'nın uzun yıllar kente hizmet etmesinin beklendiğinden söz ediyordu. Geçen süreçte Otogar iki kez yer değiştirdi. 1998 yılında Işıkkent'e taşınan yapımı kısmen tamamlanan yeni Otogar'ın proje müellifi Merih Karaaslan. Yapı Tanıtım bölümünde bu yapıyı, Şükrü Kocagöz'ün proje ve yapım sürecini aktardığı yazısı eşliğinde tanıtıyoruz.

Gelecek sayımızda "İzmir'de Sanayi Yapıları" temasında ağırlıklı Dosya oluşturacağız. Geç Osmanlı, Erken Cumhuriyet Dönemi'nden günümüze sanayi yapılarını ele alacağımız dergimize katkılarınızı bekliyoruz.

YAYIN KOMİTESİ

## Yerel yönetim adaylarıyla protokol imzalandı

18 Nisan 1999 tarihinde yapılacak olan Genel ve Yerel Seçimlere katılacak parti ve adaylar belirlendi. İzmir'de Büyükşehir ve İlçe Belediyelere talip olan başkan adayları kendilerini tanıtmak ve kentle ilgili yaklaşımlarını anlatmak üzere şubemizle görüşmelerde bulunuyorlar. Yerel seçimler öncesi şubemiz Yönetim Kurulu'nca, Şubat ayı içinde hazırlanarak siyasi partiler ile adaylarına ve basına dağıtılmış olan "İzmir'de Sağlıklı Kentleşme – Parti ve Adaylara Uyarı ve Önerilerimiz" başlıklı broşürde İzmir'in önemli sorunlarının tespit ve çözüm önerileri yer almaktadır.

Ayrıca şubemizce kent ve imar sorunlarına yönelik rapor ve görüşlerimizin bulunduğu ayrıntılı bir dosya hazırlanmıştır. Başkan adayları ve parti temsilcilikleri ile yapılan görüşmelerde bu raporlar ve dosyalar kendilerine verilerek önerilerimiz ve beklentilerimiz anlatılmaktadır.

Bu kapsamda 1 Şubat 1999 tarihinde DSP Büyükşehir Belediye Başkan adayı Ahmet Piriştina, 10 Mart'ta ÖDP Büyükşehir Belediye Başkan adayı Nurettin Akbaş, 16 Mart'ta CHP Büyükşehir Belediye Başkan adayı Yüksel Çakmur, 20 Mart'ta ANAP Büyükşehir Belediye Başkan adayı Kutlu Aktaş, 23 Mart'ta FP Büyükşehir Belediye Başkan adayı Kamil Duman ve 24 Mart'ta DYP Konak İlçe Belediye Başkan adayı Canan Balkır şubemizi ziyaret ettiler.

Mimarlar Odası Genel Merkezi 17 Mart'ta ülke genelinde Belediye Başkan Adaylarıyla "seçimden önce işbirliği ön protokolü" imzalanması tavsiye kararı alarak protokol metnini şubelere iletti. Şubemizce de bu tarihten itibaren görüşme yaptığımız adaylara bu işbirliği protokollerini imzalama önerisinde bulunduk. Kutlu Aktaş, Kamil Duman, Ahmet Piriştina ve Nurettin Akbaş ile protokol imzalandı. Yüksel Çakmur, Burhan Özfatura'ya da protokol önerileri iletilecek.

İmzalanan ön protokolün örneği aşağıdadır:

1- Belediye Başkan adayı seçimi kazanıp görevi üstlendiği taktirde;

a) Kentin genel imar sorunlarını ve "önceliklerini" Mimarlar Odası ve diğer ilgili demokratik uzman kuruluşlarla diyalog ve "mutabakat" içinde belirleyecektir.

b) İmar planı yapımı ilkeleri de aynı diyalog ve mutabakatla belirlenecek, plan değişikliklerinde Mimarlar Odası'nın ve Şehir Plancıları Odası'nın uygun görüşü "alınarak" meclisin onayına sunulacaktır.

c) Her türlü plana ve projeye onay verilmeden önce ilgili meslek odalarının da "onayı" aranacak, uygunsuz imar koşulları ya da kentsel toplumsal hak ve değerlere saygısız yapılaşma önerileri hakkında Mimarlar Odası'nca düzenlenen "ÇED raporları" dikkate alınarak, gerekli düzeltmelerin yapımı sağlanacaktır.

2- Mimarlar Odası da bu ön protokolü imzalayan aday seçimi kazandığı taktirde;

a) Başkan'ın bilgi ve görüş almak istediği konularda uzman üyelerini görevlendirerek gerekli raporların hazırlanmasını sağlayacaktır.

b) Kentin imarındaki öncelikle ve önem taşıyan konularda belediyeyi bilgilendiren ve yol gösteren çalışmalar yapacaktır.

c) Yapıların denetlenme sürecinde teknik sorumluluğu üstlenmiş üyelerinin, mesleki etik ve ilgili yasalara uygun görev yapmalarını denetleyecek ve gereğinde mesleki yaptırım uygulayacaktır.

3- Bu ön protokol, seçimden sonra yerel özelliklere göre daha ayrıntılı olarak düzenlenecek ve taraflar yükümlülüklere uydukları sürece dönem sonuna kadar (5 yıl) yürürlükte tutulacaktır.

## Kordonyolu için Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'na başvuru...

İzmir 1 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Müdürlüğü İzmir

Konu : İzmir Kordonu dolgu işlemleri ve yargı kararları hakkında.

Bilindiği gibi İzmir'de 1991 yılından bu güne "Kordonyolu" konusu gündemdedir. Kordonyolu projesi ise, İzmir Çeşme Otoyolunun "İkiztepeler–Konak–Alsancak– Halkapınar" kent içi geçişi olarak 2x3 izli bir hızlı trafik yolu olarak önerilmektedir.

Kordonyolu gündeme geldiğinden bu yana Odamızca açılan bir dizi Mahkeme ve yargı süreci yaşanmıştır. Bu konuda hazırladığımız bir kronoloji yazımız ekindedir. Yine yargı aşamalarında Kordonyolu' nun yapılamayacağını ortaya koyan kararlar ile İzmir 1.nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu' nca alınmış, Konak Meydanı, Konak Meydanı Gümrük Binaları Pasaport mendireği, Cumhuriyet Meydanı Alsancak Limanı arasında kalan bölümlere ait Tarihi Sit kararları bulunmaktadır.

Son olarak Danıştay Altıncı Dairesi'nin 24.11.1998 tarihinde almış olduğu ve 23.2.1999 tarihinde Odamıza tebliğ edilen Esas No: 1997/3489 Karar No:1998/5794 nolu kararında ".... Koruma Kurulu kararlarının, imar planı örneklerinin, haritalarının bir bütün olarak incelenmesinden bu davada iptali istenilen imar planlarındaki yol güzergahının 'Konaktan başlayarak Alsancak limanına kadar uzanan' bölümünün tarihsel sit alanı olarak tescilli olduğu sonucuna varılmaktadır.

2863 Sayılı yasanın 17. Maddesinde, bir alanın Koruma Kurulunca Sit olarak ilanının bu alandaki imar planı uygulamasını durduracağı, 'Koruma Amaçlı İmar Planı' yapılıncaya kadar Koruma Kurulu tarafından bir ay içinde geçiş dönemi yapı şartlarının belirleneceği kuralı yer almaktadır.

Bu durumda dava konusu planların Konak'tan başlayarak Alsancak Limanına kadar uzanan bölümün Sit İlanı ile uygulaması duracağından ve bu yerde koruma amaçlı imar planlarının yapılması zorunlu olduğundan dava konusu planların bu kısmına yönelik olarak karar verilmesine gerek bulunmamaktadır.... yol güzergahının bir bütün olması nedeniyle 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planının Alsancak Limanından Halkapınar'a kadar olan bölümünde bu nedenle mevzuata uyarlık bulunmadığı sonucuna varılmıştır." denmektedir.

Kordon konusunda ilgili yasal mevzuat "Koruma Planı" yapılmasını öngörmektedir. Bu aşamada Koruma Kurulu kararlarına, bilirkişi raporlarına ve yargı kararlarına uygun bir 'Koruma Planı'nın kentin uzmanlık alanlarıyla, üniversiteler ve meslek odaları ile de tartışılarak yapılması çağdaş bir yaklaşım olacaktır.

## "İstanbul Metro Projesi ve Uygulaması Gün Işığında"

İstanbul'un bugününü ve geleceğini etkileyecek Metro Projesi'nde tamamlanma aşamasına gelen Taksim-Levent hattında deneme seferleri düzenlenirken; Beyoğlu, Galata ve Tarihi Yarımada'yı kapsayan Taksim-Şişhane-Haliç Geçişi-Yenikapı hattında kazı çalışmalarına başlandı. Ancak Metro Projesi'nin kamuoyunda tartışılması gereken yönleri bulunduğu; basında çıkan kazı, açılış, deneme seferleri gibi duyuru amaçlı haberlerin dışında kamuoyunun sağlıklı bir biçimde bilgilendirilmediği, projeye katılımlarının sağlanmadığı yakınmaları ve bu konuda kentlilerde, konuyla ilgili meslek kuruluşların da, üniversitelerde ve bilim çevrelerinde oluşan tepkiler ve eleştirilerin yeterince tartışılmaması durumundan yola çıkan Yapı Dergisi ve Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi 27 Mayıs 1999 günü 10:00 - 18:00 saatleri arasında Maçka'daki İTÜ Sosyal Tesisleri Konferans Salonu'nda bir sempozyum düzenliyor.

Sempozyumda "Metro: Geçmişi ve Bugünü", "Soru ve Sorunlarıyla Metro" ana başlıkları altında metro çalışmalarının gelişimi, fiziksel çevre, ulaşım ve şehircilik, kent sosyolojisi, kent görünümü ve sanat, kent tarihi ve arkeolojisi açısından tartışılacak.

# Doğu'da Petrolün Yarattığı Bir Başkent
# Bakü

Hasan Topal

Türkiye Mimarlar Odası ile Azerbaycan Mimarlar İttifakı arasında "Dünya Mirası Boğaziçi İçin Dayanışma ve Protokol Toplantısı" 4-5-6 Ocak 1999 tarihlerinde Bakü'de yapıldı.

Azerbaycan'ın başkenti Bakü, kuruluşu M.Ö.200'lere tarihlenen ve Kafkas sıradağlarının doğusunda Hazar Denizi'ne uzanan Apşeron Yarımadası'nın güneyinde aynı adı taşıyan geniş körfezin çevresinde yer almaktadır.

Kafkas dağlarının güçlü Kuzey rüzgarlarından koruduğu körfezin çevresinde amfitiyatro şeklindeki topografyası ile yerleşmeye uygun konumdaki kent 2 milyona ulaşan nüfusu ile ülkenin en büyük sanayi ve üretim merkezi durumundadır.

12. yüzyılda, Şirvanşahlar Devleti'nin idare merkezi ve en önemli yerleşme durumuna gelen, kentin çekirdeğini oluşturan ve günümüzde "Köhne Şehir – İçeri Şehir" diye anılan bölüm yüksek sur duvarları ile çevrilidir. 19. yüzyıl başında Ruslar tarafından onarılmış duvarlar ve müze olarak kullanılan Kız Kalesi, geçmiş uygarlıkların izlerini taşımaktadır. Yine bu bölgede Şirvanşahlar Sarayı 11. yüzyılın, Aga Mikayıl Hamamı 15. yüzyılın, Kervansaray 18. yüzyılın, Cuma Mescidi 18. yüzyılın günümüze yansıyan mimarlık anıtlarıdır.

15. yüzyılda lambalarda kullanılmaya başlayan petrolün çıkarılması için yüzeyde kuyular açıldığı bilinmektedir. Modern yöntemlerle ticari amaçlı petrol çıkartılmaya 1872'lerde başlanmış, talebin artması ile 20. yüzyılın başında dünyanın en önemli petrol üretim bölgesi olmuştur.

Kent 1897-1913 tarihleri arasında 500 bin nüfusa ulaştığında, Moskova 68 bin, St.Petersburg 71 bin nüfusa sahiptir. İkinci Dünya savaşı sonralarına kadar Sovyetlerin en büyük petrol alanı olma kimliğini ve özelliğini korur.

19. yüzyıl sonu 20. yüzyıl başlarında, dünyanın en büyük petrol rafinerilerinin yapılmasıyla, önde gelen petrol şirketlerinin temsilciliklerinin yapıları Bakü'nün en önemli değişim ve gelişme dönemini başlatır. 1883 tarihinde bütün Yakındoğu'da ilk tiyatro binasının yapıldığı şehirdir Bakü.

Bu dönemde petrol şirketlerinin prestij binaları ile rafinerilerde çalışan işçiler için konut mahalleleri oluşturulur. Petrol şirketlerinin binalarında H.Z.Tagiyev, M.Nagiyev, M.Muhtarov gibi mimarların imzaları vardır.

Bakü'nün ilk planlarının 18. yüzyılın ilk yarısında askeri yönetim tarafından yaptırıldığı bilinmektedir. 1911 yılında Alman mühendislerce yapılan kentin kanalizasyon sistemi günümüzde iki yüz kilometreye ulaşmıştır. Sovyet döneminde metronun inşası ile kent yatayda büyümüştür.

Bakü'nün bir bölümü 1950'lere kadar petrol rafinerilerinin is ve atıkları nedeniyle kara şehir olarak; işçi mahalleleri olan kenar bölgeler ise beyaz şehir olarak anılır.

1930'larda geniş caddeler açılmış, açılan bu caddeler ve bulvarlar üzerinde büyük işyerleri ve yönetim yapıları inşa edilmiştir.

Bu dönemde Bakü diğer Avrupa ve Rusya şehirlerinde olduğu gibi büyük bir değişiklik göstermiş, yapılan yeni binalar klasik stilde gerçekleşmiştir. Petrole dayalı endüstri ve bilim şehri olması bu değişikliğin ve gelişmenin nedenidir.

Petrol endüstrisinin finanse ettiği büyük apartmanlar, konut binaları, köşkler, halk evleri yapılır.

Yüksek katlı toplu konutlar ve idare binaları ile sosyalist dönem yapılarının birçoğu 20. yüzyılda inşa edilmiş ve bu binalar Bakü'de önemli yenilikler getirmiştir. Bu yapılarda geleneksel öğelerin kullanılması "Bakü Stili"ni yaratır.

Ağaç yetişmeyen Apşeron Yarımadası'nda, step iklimi nedeniyle, 1890'larda çok az yeşili olan bir kent iken; 1909 yılında toprak taşınarak ağaçlandırma ve yeşillendirme yapılmış.

Bakü çok sayıda meydanın, anıtların, heykellerin, ağaçlandırma ve peyzajıyla ünlü park tasarımlarının bulunduğu bir kenttir. Nizami Parkı, Nizami heykeli, Fuzuli heykeli, 28 Nisan Anıtı, Azatlık Meydanı, Neftçiler Meydanı bunlardan bazılarıdır. Sovyet yönetiminin çekilmesinden sonra bu meydan ve parklarda dönemi yansıtan anıt ve heykellerin yıkıldığı-söküldüğü görülmektedir.

Khrushev döneminde yapılan işçi konutlarının bulunduğu büyük tip apartmanları halk "Khrushev evleri" diye adlandırmaktadır.

1910 yıllarında Bakü'de inşa edilen yapılarda mimari anlayışta kullanışlılık "fonksiyonalizm" ön plandadır. Prestij binalarında ve şirket yöneticilerinin binalarında ise kullanıcının zevkine uygun olarak, Yeni Rönesans, Yeni Gotik vb. versiyonlar uygulanmıştır. Genel olarak Klasisizm; ampirik ve modern üsluptaki yapılar Bakü'nün kimliğini oluştururlar. Bu yapılarda ulusal motiflerin uygulanması başarı ile gerçekleşmiştir.

Bir mimari yapıda birden çok mimari üslup görülebilmektedir. Bazılarında başarılı kompozisyonlar izlenebilirken, birçok binada üslupların orijinal uygulamalarını da görmek mümkündür (Şehir Duması 1910, Tren İstasyonu 1914, Bilimler Akademisi 1930, Türkiye Büyükelçiliği 1916, Halk Kütüphanesi 1960).

Yapılarda taş kullanımında, heykel vb. öğelerle süslemelerde başarılı, mükemmele yakın uygulamalar görülmektedir. Kentte çok sayıda tiyatro, kültür merkezi, kütüphane ve müze binası bulunmaktadır. Nizami Edebiyat Müzesi, Devlet Müzesi (eski Lenin Müzesi), Halk Kütüphanesi, Komedi Tiyatrosu, Drama Tiyatrosu, Gençlik Tiyatrosu bunlardan bazılarıdır.

1952-54'te Devlet Planlama Bürosu kurulmuş, 1976'ya kadar Bakü nazım planını ve uygulama planlarını geliştirmiştir. Mimarlık tarihi ve teorik çalışmaları Mimarlık Bilimler ve Sanat Akademisi yürütmüştür. Halen yapılaşma eylemi Başmimar denetimindeki Şehir İdaresi İmar Birimi tarafından yönlendirilmektedir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Hitler karşıtı koalisyon üyeleri Rusya'nın kentsel ve ekonomik restorasyonuna başlamışlardır. Bakü'nün savaş sonrası restorasyonunda da petrol rafinerilerinin önemli rolü olmuş; şehrin merkezi bölümlerinde çeşitli dönemlerde yenilemeler ve yeni binalar yapılmıştır. Yeni binaların yapımında; komşu binalar ve kentin geleneksel dokusunun oluşturduğu kompozisyon örnek alınarak çevreye uyumlu yapı yapmak için çaba gösterilmektedir. Birçok yapı restore edilerek iş merkezi gibi yeni işlevlerde kullanılmaya başlanmıştır.

Azerbaycan mimarlığını zenginleştirme çabası içinde olan M. Hüseyinov ve S. Dadashov klasik Avrupa mimarlığını örnek almışlardır. Azneft (1935), Artist House Building ve Halk Kütüphanesi (1960) binaları bu mimarların tasarladıkları yapılardan bazılarıdır.

Bakanlıklar Binası ve Azatlık (özgürlük) Meydanı 1989 yılında yaşanan olaylarda önemli hasarlar görmüş, bir yarışma ile ye-

1 Şehir Meclisi (Duma), 1910
2 Halk Kütüphanesi ve T.C. Büyükelçilik yapısı, 1916
3 Konut yapısı, 1930
4 Azneft 1935
5 Nizami Edebiyat Müzesi 1930

Hasan Topal

6

7

8

niden düzenlenmiş ve kullanıma açılmıştır. Meydandaki Apşeron Oteli, Azerbaycan Oteli, İçerişehir kenarındaki Eski Komünist Partisi Merkez Binası (Yeni Başkanlık Sarayı) tarihi çekirdek içerisinde 1970-80'lerde inşa edilmişler, geleneksel doku içinde "ezici" ağırlıkları ile ön plana çıkmışlardır.

1990'larda uluslararası sermaye öncülüğünde yine geleneksel kent dokusu içerisinde plazalar, Azerbaycan Milli Bankası vb. yapıların yapılmasıyla kentin kimliğinin zorlanmaya başlandığı izlenebilmektedir.

Son yıllarda kentte eski petrol rafinerilerinin taşınmasıyla boşalan bölgelerde yeni kentsel değişim projeleri, iş-alışveriş merkezleri vb. uygulanmaya başlanmış olup, hızlı bir toplumsal değişim içerisinde olunduğu görülmektedir.

Azerbaycan mimarlarının "çok mertebeli teze tikintileri" yani, çok katlı yeni yapıları ilgi ve övgü ile anlatmaları, kentin geleceği açısından düşündürücü bulunmakla birlikte, Bakü doğuda bir batılı Başkent olarak daha uzun yıllar kimliğini ve kültürünü koruyacak gibi görünmektedir ●

9

10

6 Restorasyon çalışmasıyla İş Merkezine dönüşen yapı
7 Azerbaycan Oteli, 1972
8 Azerbaycan Milli Bankası, 1990'lar
9 Başkanlık Sarayı -Eski Komünist Parti. Merk. Binası
10 Azerbaycan Bilimler Akademisi, 1930
11 Bakanlıklar Binası
12 28 Nisan Anıtı - Tren İstasyonu, 1914
13 26 Nisan Parkı

11

12

13

# İzmir Körfezi Kıyısı 9 Kattan 30 Katlı Yapılara Doğru Yükseliyor...

## KSK Plaza ve Spor Tesisleri Raporu

**Karşıyaka Spor Kulübünce kullanılmakta olan ve İzmir İli, Karşıyaka İlçesinde Orman Bölge Müdürlüğü fidanlık ile Yalı Caddesi arasında bulunan alanda yapılmak istenen KSK Plaza ve Spor Tesisleri Projeleri hakkında değerlendirmelerimizi aşağıda sunuyoruz:**

### Proje Alanı

Mülkiyeti Gençlik ve Spor Bakanlığına ait olup ve KSK Spor Kulübünce kullanılmaktadır. Gençlik ve Spor Bakanlığınca 49 yıllığına KSK Spor Kulübüne kiralandığı ifade edilmektedir. KSK bu alanda öneri proje ile Plaza ve Spor Tesisleri inşa etmeyi planlamaktadır. % 49'u halka açılacak, % 51'i KSK'de kalacak, bir şirketle yatırımın tamamlanacağı belirtilmektedir.

### Yürürlükteki İmar Planı Verileri :

İzmir İli, Karşıyaka İlçesi, 24L-IIb imar paftasında "STADYUM" olarak belirlenmiş olan alan konut adaları ile Orman Bölge Müdürlüğüne ait fidanlık arasında bulunmaktadır. Bu konumu ile stadyum "**Semt Spor Tesisi**" niteliği taşımaktadır. Alanı yaklaşık 23.000 $m^2$ dir.

**Sosyal Tesis** olarak belirtilen alan ise arsa sınırlarından 5'er mt. çekme mesafesi ile yapılacak yapının kitlesi belirtilmiş durumdadır. Sağ yanında A-8, A-5 sol yanında B-8, BL-5 imar planı koşulları bulunan parsellere bitişik durumdadır. Alanı toplam yaklaşık 4020 $m^2$ dir.

### Önerilen Mimari Projede Fonksiyonlar:

**1 Stadyum (Futbol – Atletizm)**

Bodrum, zemin, 1. ve 2. katlardan oluşmaktadır. Kapalı tribün üst kotu + 11.60 mt'ye, örtü elemanı üst kotu ise yaklaşık +21.20 mt'ye ulaşan Kapalı Stadyum olarak öngörülmektedir. Bodrum, zemin 1. ve 2. katlar toplamı, brüt 21.685 $m^2$ dir. Stadyumun seyirci kapasitesi 10.000 (onbin) kişi olarak projelendirilmiştir. Projeye göre futbol oyun sahası dışında bir başka spor olanağı (Atletizm pisti vb.) bulunmamaktadır. Bodrum katında 200 araçlık otopark önerilmiştir.

**2 Kapalı Spor Salonu**
**(Basketbol ve Kapalı Yüzme Havuzu)**

Bodrum, zemin ve 1. Kattan oluşmaktadır. Yaklaşık h = 21.20 mt. yüksekliğinde basketbol ve yüzme havuzu olarak iki blok şeklinde önerilmektedir. Toplam brüt alanı 8160 $m^2$ dir. Stadyum ile Plaza arasında konumlandırılmıştır.

**3 Plaza**
**(Alışveriş Merkezi – Otel – Rezidans)**

Bodrum katında 90 araçlık otopark ve diğer fonksiyonlar, zemin katında alışveriş, idare ve otel – rezidans giriş lobileri 1. ve 2. katlarda alışveriş üniteleri, 3. katında konferans ve sinema salonları, 4. katında restaurant ve mutfak, 5. katında teknik servisler, 6. ve 10. katlarında otel odaları, 11-26. katlarında rezidans üniteleri, 27-28. katları penthouse,

29-30. katlar Healt Center, 31-32-33. katların teknik katlar olarak projelendirilmiştir. Sosyal Tesis olarak belirtilen alanda 5'er mt çekme mesafeleri içinde 5 kat + 28.00 mt, üst katlar geri çekilerek 28 kat + 119.90 mt olarak önerilmektedir. Toplam alan 50.750 m².dir.

Tesisin toplam alanı 82.212 m² dir.

### Önerilen Tesis Otopark İhtiyacı

İzmir BŞB Otopark Yönetmeliğine göre global olarak hesaplandığında;

**1 Stadyum** için ; 10.000 oturma yeri kapasiteli stadyumda 30 oturma yeri için bir araç olmak üzere 333 araçlık otoparka, 6660 m² otopark alanına ihtiyaç vardır.

**2 Kapalı Spor Salonu + Yüzme Havuzu** için ; tribün kapasitesi belirtilmemiş ancak 450 kişi olarak hesaplanabilmiştir. 15 araçlık otoparka ve 300 m² otopark alanına ihtiyaç vardır.

**3** Toplam 700 kişilik, Konferans ve Sinema salonları için ; 24 araçlık otoparka ve 480 m² otopark alanına ihtiyaç vardır.

**4 Otel Fonksiyonu** için ; 140 araçlık otoparka ve 2800 m² otopark alanına ihtiyaç vardır.

**5 Rezidans Fonksiyonları** için ; 200 m²'den büyük her katta 4 bölümden toplam 64 bölüm için 64 araçlık otoparka, 1280 m² otopark alanına ihtiyaç vardır.

**6 Ticari Fonksiyonlar** için ; 170 araçlık otoparka 3400 m² otopark alanına ihtiyaç vardır.

Toplam olarak 606 araçlık otoparka ve 12.120 m² otopark alanına ihtiyaç vardır.

Önerilen projede ise toplam 290 araçlık otopark yeri ayrılmıştır. Bunun da 200 araçlık kısmı stadyuma, 90 araçlık kısmı plaza işlevine yönelik önerilmiştir. Bu öneri ise İBŞB Otopark Yönetmeliğinin öngördüğü sayının yarısını dahi karşılamadığı için çok yetersizdir ve yakınında bu ihtiyacı karşılayacak bir başka alan da yoktur.

Bölge otopark sıkıntısını bugünkü yapılaşmış şekliyle bile çok yoğun yaşamaktadır.

### Planlama ve Ulaşım – Yerleşim Kararları Açısından

**Stadyum** : 10.000 kişi kapasiteli bir kapalı stadyuma imar planı ve projeye göre bakıldığında 6 ve 8 mt.lik iki sokaktan ulaşım sağlanmaktadır. Stadyum işlevine göre çözülememektedir. Yetersizdir.

Özellikle kullanış fonksiyonu FİDANLIK olan bu alan İmar Planında yeşil alan – park gibi gösterildiğinden, oradan giriş önerilmiştir. Bu öneri fidanlığın işlevi ve statüsü açısından hem uygun değildir, hem de kabul edilemez bir karardır.

Stadyum kapalı bir hale getirilmemelidir. Konut bölgesinde yapıların ortasında stadyum kararı verilemez. İmar planının kuralları içinde emsal yoktur. Mevcut plan burada herhangi bir yapılaşma önermediği halde bu proje ile yapılaşma önerilmektedir. Bu ise bölgesel nitelikte olmadığı için yanlıştır.

Karşıyaka İlçesinde bir yandan "Faydalı Ağaç Projesi" gibi bazı olumlu arayışlar yapılırken, fidanlık işlevinin de sürdürülmesi gereklidir. Stadyum ve plaza projesi ilerde bu işlevin yokedilmesine sebep olacağından son derece yanlıştır ve idari olarak da çelişkili bir arayıştır.

Mahalli ölçekte, semt ölçeğinde **"Semt Spor Tesisi"** olması gereken alanda **Stadyum** yapılması mahallin donatıları ile ve kentsel altyapı olanakları ile çelişmektedir.

Özet olarak spor alanlarının (stadyum) giriş, çıkışları ve ulaşımı etüd edilmeden karar verildiğinde büyük yanlışlar yapılacaktır.

Ayrıca çevrede bulunan 5-7-8 katlı yapı adalarının ortasında bu yapılarla plan ilişkisi açısından yeterli çekme mesafeleri sağlanmadan kapalı stadyum yapılması **"kütle"** yaratılması örtüsü ne olursa olsun bölgenin konumuna aykırıdır. Bu alanda kapalı onbin kişi kapasitede bir stadyum çok yanlış bir plan kararı ya da ifadesi olacaktır. Bu karar ise teknik ve bilimsel bütün standartlarla çelişmektedir. Spor alanının bugünkü işlevi Karşıyaka'nın ihtiyacına daha uygundur, değiştirilmemelidir.

### Plaza

Karşıyaka yalısında teşekkül etmiş yapılar genel olarak 24.80 mt. gabaridedir. Girne caddesi köşesinde ve Nikah Sarayı karşısındaki iki yapı bu gabariyi aşmış durumdadır. Ancak her ikisi de planlama ilkeleri açısından tartışılması gereken kararlardır.

Buradan hareketle h=119.90 mt. gabaride **Plaza** yapısı öngörülmesi, yapılar arasındaki çekme mesafeleri ile birlikte kentin silueti etüd edilmeden yanlış olacaktır. Ayrıca proje alanı bu yüksekliği karşılayacak ve yapı yoğunluğunu verecek bir parsel alanına sahip değildir.

Önerilen çok fonksiyonlu plaza binasının yol, su, kanalizasyon, otopark, yeşil alan, enerji vb. kente her açıdan yeni altyapı sorunları ve yeni ihtiyaçlar doğuruyor olması yapı yoğunluğunun arttırılarak (ayrıcalıklı imar hakkı yaratılarak) yapılacak olması şehircilik ve planlama bilimi açısından sakıncalıdır, yanlıştır. Kentin bu bölgesinde bir sorunlar yumağı oluşturacaktır.

Önerilen yapı ve yapılar grubu ile ayrıcalıklı imar hakları elde edilmesi ayrıcalıklı rantlar yaratılması, planlamanın kamu yararı ilkesi ile çelişen bu nedenle de hukuka uygun olmayan bir planlama kararıdır.

### Sonuç

Karşıyaka ve İzmir'de yeşil alan azlığı önemli kentsel sorunlardan birisidir. Önerilmekte olan proje ise bu bölgenin açık alan kimliğini tamamen ortadan kaldıracak, fidanlık ve çevresini yokedecektir. Bu bakımdan yeni sorunlar yaratılacaktır.

Projede önerilen yapıların "spor amacı" ya da ifadesi plazayı (rant tesisini) meşrulaştırmaya yönelik bir spekülasyondur. Yapılacağı ifade edilen yüksek kitle çevresinde önemli sorunlar oluşturacaktır. Karşıyaka İmar Planlarında, bu alanda hiçbir zaman bir gökdelen öngörülmemiştir.

Yapılar grubu bu bölgede çekim merkezi (cazibe) olacağından otopark ihtiyacı mevcut yönetmeliklerin öngördüğü standartlardan daha fazla olacaktır. Öneri proje ise kendi otopark ihtiyacının yarısını bile karşılamamakta, bu açıdan da önemli sakıncalar içermektedir.

Planlama ve şehircilik ilkelerinde, önce imar planı, sonra imar durumu hazırlanır. Bu verilere göre yapı – yapılar projelendirilir. Burada ise hiçbir planlama ilkesine uymadan önce proje hazırlanmış, projedeki ranta yönelik ihtiyaçlara göre İmar durumu ve İmar Planı tadilatı yapılmaya çalışılmaktadır. Talep edilen yapı yoğunlukları ve kararları ise hiçbir planlama standardına uygun değildir.

Yerel seçimlerin yaklaştığı bugünlerde, kentin önemli bölgelerinde bu türlü plan tadilatlarının yapılması, giderilmesi zor kamu zararlarına yol açmaktadır, açacaktır.

Yürürlükteki 3194 sayılı İmar Kanunu ve eki yönetmelikleri açısından, yapılacak olan bu plan tadilatı ve ayrıcalıklı imar hakkı yaratma kararı yasadışı olacaktır ve iletildiğinde yargı bu gelişmeyi iptal edecektir.

### Öneriler

**1** Karşıyaka Spor Kulübünce kullanılmakta olan Karşıyaka Semt Spor alanı, mevcut İmar Planının verileri ve öngördüğü mesafeler içinde ıslah edilip çağdaş bir düzenlemeye kavuşturulmalıdır.

**2** Mevcut İmar Planının verileri ile bu alanda mevcut yoğunluktan daha fazla yoğunluk verilmeden de Karşıyaka Spor Kulübüne rant elde edilebilir. Bölgeye de yeni altyapı yükleri ile yeni olumsuzluklar getirilmemiş olur.

**3** Önerilen Proje KSK'nin Çiğli'de bulunan alanında o bölgeye uygun koşullarla ve programla yapılmalıdır. Böylece Karşıyaka'ya yeni kentsel altyapı yükleri gelmeyeceği gibi, Çiğli'deki alanda çağdaş bir spor kompleksi elde edilmiş olacaktır.

**4** KSK Spor alanında planlama ve şehircilik ilkelerine aykırı olarak spor tesisi adı altında rant tesisine yönelik ayrıcalıklı İmar hakları yaratılması yasalara aykırıdır, ısrar edilmemelidir ●

**MİMARLAR ODASI İZMİR ŞUBESİ**
**KENT VE ÇEVRE KOMİSYONU**

# KSK Plaza ve Spor Tesisleri

**Bülent Turan***

İzmir, Karşıyaka, Aksoy mahallesi, Yalı caddesine cepheli şu anda "KSK Sosyal Tesisi" olarak kullanılan yaklaşık 4000 m² büyüklüğündeki, mülkiyeti tahminen Gençlik ve Spor Bakanlığına ait olan arsa için, Amerikan Cannon proje şirketince, Kasım 1998 tarihli bir öneri avan proje hazırlanmıştır. Bu proje, sosyal tesisin arkasında mevcut stadyum için de önerileri kapsamaktadır.

1/500 ölçekli avan projesi ve maketi kamuoyuna duyurulan proje, mevcut imar planına ve imar haklarına aykırı unsurları içerdiği için Karşıyaka Belediye Meclisine ayrıcalıklı imar hakkı talebi ile onay için sunulmuştur. Ancak hem meclis imar komisyonu, hem de bazı meclis üyeleri önerilen bu projeyi bu durumuyla uygulanamaz bulmuşlar ve meclisten geçmesine izin vermemişlerdir. Ayrıca Mimarlar Odası İzmir Şubesi Kent ve Çevre komisyonu da bu proje ile ilgili olarak olumsuz bir raporu kamuoyuna açıklamıştır.

Plaza için önerilen arsa bugün KSK sosyal tesisleri olarak kullanılmakta olup, mevcut bina iki katlı ve tahminen toplam 1500 m² lik yapı alanına sahiptir. İncelendiğinde arsanın emsal imar hakkı, en aşırı yoğunlukta 8 katta 23000 m² dir. Arkadaki mevcut stadyum ise 23000 m² lik bir arsayı kapsamaktadır.

Amerikan Cannon proje şirketince önerilen KSK Plaza projesi, 60000 m² yi aşan bir yapı alanı ile 34 katlı bir yapılaşmayı önermektedir. Bu proje içinde; alışveriş merkezi, otel ve konut (Rezidans ve penthouse olarak adlandırılmaktadırlar) fonksiyonlarını içermektedir. İlk üç kat alışveriş merkezi, 4ncü kat konferans salonları ve sinemalar, 5inci kat restoranlar olarak proje hazırlanmış olup, bunların üzerindeki 6 kat otele, bunun üzerindeki tüm katlar da (22 kat) konut için ayrılmıştır. Plazanın arkasında ayrıca üç katlı 8160 m² lik kapalı spor salonu önerilmiştir. Arka arsada bugün stadyum olarak kullanılan alan ise, aynı amaçla 10000 kişilik kapalı tribünlü olarak projelendirilmiştir.

Bu öneri projenin en önemli noktası, arsanın mevcut imar hakkının yaklaşık üç misli bir yapılaşmayı öngörmesidir. Projeyi hazırlayan American Cannon proje firması, kamuoyunca İzmir Basmane'de inşaatı süren "Dünya Ticaret Merkezi"nin de projesini hazırlanmış olmakla tanınmaktadır. O projede de mevcut imar haklarının iki misli bir yapılaşma öngördüğü için Mimarlar Odasının olumsuz rapor vermesine rağmen Büyükşehir Belediyesinden bu projeye ruhsat alınmıştır.

Amerikan Cannon proje firmasının, Türkiye'deki projeleri için bazı Türk Mimarlık şirketleri ve mimarlarını da proje işinde ve uygulama kontrolünde aracı veya ortak olarak kullanmakta olduğu görülmektedir. Bu firmanın ürettiği projelere bakıldığında, Amerikan menşeli firmalar olmasının dışında bir özellik görülmemektedir. Yani bu projeler, Türkiye'ye ve İzmir'e ileri teknoloji ve estetik tasarımlar getirmemektedir. Avan projelerinin bütününde tasarım hataları olduğu gibi, teknik hataları da içerdiği Mimarlar Odası İzmir Şubesi'nce tespit edilmiştir. American Cannon proje firmasının getirdiği projelerin çok çok mükemmellerini Türkiye'de ve hatta İzmir'de yapabilecek birçok mimarlık ve şehircilik proje şirketi vardır. Yerel gazetelerin birinde KSK projesi için 400.000 dolar harcandığı yazılmaktadır. Yani Amerikan Cannon firması ve onun Türk ortağı veya aracısı olan proje firması, hazırlanmış olan 1/500 ölçekli avan proje için bugünün parası ile 135 milyar TL. aldığı tahmin edilebilir. Hazırlanmış olan projenin hem şehircilik ve imar koşullarına uymaması, hem de içerik ve niteliği açısından yetersiz oluşu nedeniyle böyle büyük miktardaki bir projenin ücretinin, yalnızca Amerikan menşeli proje firması olması dolayısıyla tercih ve ödenmiş olabilirliği ihtimali düşündürücüdür.

Öneri proje ile, KSK'nin spor dışı amaçlar için kullanılmış olma ihtimali de akla gelebilir. 1998 yılının 30 Eylül'ünde yürürlüğe giren yeni vergi yasası ile daha önce spor kulüpleri ile yasallaştırıldığı tahmin edilen vergi dışı kazançların artık aynı yöntemle aklanamayacağı ve bazı işadamları ve holdinglerce madden desteklenen spor kulüplerinin maddi sıkıntılara girmiş olduğu da ayrı bir gerçek olarak karşımıza çıkabilir. Spor kulüplerinin bazı işadamları ve holdinglerce madden desteklenerek ayakta durabilmeleri yerine daha kalıcı ve sürekli maddi kaynakların yaratılması ve kulüplerin halk tabanına ulaşması için çözümler üretilmesi gerekmektedir. Ancak bu çözümler; hiçbir zaman kent halkının zararına olabilecek arsa ve araziye dayalı ayrıcalıklı imar hakları ile elde edilen rantlara dayalı olmamalıdır. Ne yazık ki Beşiktaş Plaza ve GS Stadyumu örnekleri spor camiasında bu tür girişimlerin meşrulaştırılması yönünde teşvik edici olmuşlardır.

KSK'nin Gençlik ve Spor Bakanlığı'ndan kiralamış olduğu bu arsa üzerinde; şehircilik ilke ve koşullarına uygun çözümler oluşturularak da çok daha yararlı tesisler elde edilebilir. Bu tesisler ayrıca, kent silüetini de olumsuz yönde etkileyemecek şekilde tasarlanabilir.

Yaklaşık 4000 m² büyüklüğündeki arsa üzerine yeni bir yapı yapılması düşünüldüğünde, aynı sahil şeridi üzerinde emsalleri görüleceği üzere, yasal emsal haklarını aşmamak şartıyla yüksek bir yapı tasarlanması söz konusu olabilir. Ve hatta bu yükselmenin sağlayacağı olumlu faktörlerde olacaktır. Bu öneriyi rakamlara dökersek; mevcut arsa imar planındaki 5'er metrelik bahçe çekme mesafelerinin 15'er metreye çıkarılması ile aynı yapı, yoğunluk hakkını geçmeyecek şekilde 20 katlı zarif ve estetik yüksek bir yapı oluşturulabilir. Bu şekilde hem komşu binalarda daha aynk hem de zemin katta arsanın 3/4'ne yakın bir kısmının açık yeşil alan olarak düzenlenmesi imkanı oluşacaktır. Yine "KSK PLAZA" adı verilebilecek olan bu projenin bu şekilde yüksek yapı olarak düzenlenmesi de, bilimsel kentsel tasarım ilkeleri açısından, kentsel bir odak noktası (landmark) ve kentsel prestij binası oluşturması yönünden de karşı çıkılabilecek bir durumu söz konusu olmayacaktır. Bu yüksek yapı için de; KSK için idari bölümler, kafeterya, restoran, lokal, konferans, kapalı yüzme havuzu, cep sineması, tiyatro salonu, sağlık ve spor merkezi, eğitim ve spor salonları, sportif amaçlı konaklama birimleri gibi benzer sportif sosyal ve kültürel fonksiyonları düşünülebileceği gibi, ayrıca merkez niteliğinde olmayacak büyüklükte alışveriş birimleri de (spor malzemeleri satışı, müzik market, ... vb.) önerilebilir. Bunun yanında plaza binasının zemin katı boş bırakılarak, stadyuma ulaşım için rahatlık sağlanabilir.

Bu projenin arkasında yeralan stadyumun tribünlerinin de genişletilerek 10.000 kişilik hale getirilmesi de olumlu bir yaklaşım olarak değerlendirilebilir. Gerçek de, Karşıyaka halkı için tek olan uzunca yıllardır kullanılan bu stadyumun yapıldığı yıllardaki kentli nüfusu ile bugünkü kentli nüfusu arasındaki artış gözönüne alındığında, böyle bir yerde 10.00 kişinin toplanabileceği bir stadyumun elde edilmesi gecikmiş bir proje olarak düşünülebilir. Karşıyaka halkı hala resmi törenleri ve geleneksel festivalini yapabilecek bir toplanma alanına sahip değildir. Ancak bu stadyumun bu şekilde geliştirilmesi önerisi, kentsel alt yapıya zarar verecek ve çevresindeki yeşil dokuyu olumsuz olarak etkileyecek bir yaklaşımı da reddetmelidir. Nüfusu yarım milyonu geçen Karşıyaka'nın, bu tip spor ve prestij binalarının çok daha güzel ve kapsamlı olanlarına layık olduğu da gözönünde bulundurulmalıdır.

Bir sahil kenti olan Karşıyaka'nın denizle barışık olan geçmişi; kentli ve deniz ilişkisinin geliştirilerek çok daha iyi duruma getirilmesi ve teşvik edilmesi amacıyla, bugünkü imar planında "Yelken bannağı - çekek yeri ve kayıkhane" olarak tanımlanan alanın küçük ve şirin bir "marina"ya dönüştürülmesi de kentsel kıyı kullanımı ve kentsel tasarım ilkelerine aykırı olmayacak bir şekilde çok olumlu bir proje önerisi olarak geliştirilmelidir. Karşıyaka, denizin öbür yanında yer alan Üçkuyular Levent Marina'dan daha güzel ve kapsamlı bir marinaya sahip olmalıdır. Bu marina da kapalı restoran ve kafeteryalardan oluşan büyük hacimli binaları önermekten kaçınılmalı, amatör denizcilik ve yelken sporlarının uygulama alanı olması özelliği başta olmak üzere, tipik bir Akdeniz kimliğini pekiştirecek kentlinin rekreasyon (dinlence) gereksinimine cevap verecek sahil kafeteryaları, gezinti alanları, sehir terasları, toplanma ve gösteri alanlarını da içermelidir. Özellikle çocuklara deniz sevgisini aşılayacak girişimler de teşvik edilmelidir. Bu alan ve marina için detaylı ve kentsel tasarım projesi hazırlanarak uygulamaya bir an önce geçilmesi ile de, Karşıyaka sahilinin genelde köpeklerin gezdirildiği bir gezinti yolu olmaktan da kurtulacaktır.

Böyle bir marinanın yatay silüeti arkasında yükselecek zarif ve estetik "KSK PLAZA PRESTİJ BİNASI" da kent silüetine olumlu yönde katkı koyabileceği gibi metropol bir kent de önemli bir odak noktası olma özelliğini de kazanacaktır.

KSK Plaza ile Amerikan menşeli Cannon proje firmasının hantal önerisi bir kenara bırakılarak yukarı da anlatılan kapsamda, kente ve kentliye saygılı ve yararlı yasal mevzuata uygun, detaylı bir kentsel tasarım projesi geliştirilmeli, bu konuda özellikle yerli mimarlık ve kentsel tasarım proje firmaları tercih edilerek, yeni bir KSK Prestij binası ve marina projesi hazırlatılmalıdır. Bu çözüm, kente ve spora duyarlı tüm kesimlerce de teşvik edilerek desteklenmelidir. Böyle bir projenin gerçekte başta Karşıyakalılar olmak üzere tüm İzmirliler için de bir kazanım olacağı bilinmelidir ●

* Yüksek Mimar, Şehir Plancısı

# İzmir'de Ulaşım ve Trafik Sorunları Çözüm Önerileri•

Yıldırım Oral••

Siyasi söylemlerin seçim öncesi ve sonrası farklılıklar göstermesi ayrıca genellikle de seçim sonrası uygulamalarının önceden öne sürülenlerle çelişkiler taşıması ülkemizde de sıklıkla rastlanan bir olgudur.

Şehirlerdeki ulaşım sorunlarının çözümünde kullanılması gereken bilgi ve deneyim birikimi, karar ve uygulamalara gerektiğince yansımamaktadır. Dolayısıyla, siyasal tercihlerle bilimsel doğrular arasındaki uçurumun ortadan kaldırılması amacıyla bir düşünce ortamı yaratılmalıdır.

İzmir'de yerel karar ve uygulamalara bakıldığında, ayrıca konu başlığı ile de çok yakından ilgili olması nedeniyle bu durumu saptayarak söze başlamak yararlı olacaktır.

**Genel olarak;**

• Günümüz dünyasında, aklın, mantığın, tekniğin getirdiği yöntemlerle her sorunun çıkış yolları vardır.

• Ne var ki bunun tersi olan yaklaşımlarla, aklın ve tekniğin gerektirdiğinin dışında kalan uygulamalar üst üste yığıldıkça, sorunların iyice içinden çıkılamaz hale geldiği gözlenmektedir.

• Bütün akıl ve tekniğe aykırı olarak yapılan uygulamalar nedeniyle çözümsüzlükler dibe vurduğunda, zaten imdat haykırışları ile akla ve tekniğe başvurmak zorunlu bir duruma gelmektedir.

• Bu nedenle teknokratların ve bilim insanlarının temel görevi gerekli uyarıları zamanında ve sürekli olarak yapmak ve sorunlar yığın hale gelmeden çözüm yollarını ısrarla savunabilmektir.

**Şehirlerde Ulaşım ve Trafik Sorunları;**

• Bu sayılanlar tümü ile şehirlerdeki ulaşım ve trafik sistemleri açısından da geçerlidir.

• Şehirlerin büyümesine ve yayılmasına paralel olarak, ulaşım sorunlarının çözümü için gereken önlemler, yerinde, zamanında ve yeterli ölçüde alınamazsa bunların giderek yığınlaşıp çözümsüzlüğe ulaştığı bilinmektedir.

• Ne yazık ki, ulaşım sektöründe büyük maliyetlerle yapılan altyapı yatırımlarının arkasında dahi plansız ve akıldışı yaklaşımların kötü izleri görülebilmektedir.

• Şehirlerde ulaşım ve trafik sorunları iç içedir. Birinin sorun hali diğerinin durumunu doğrudan etkiler. Bir şehirde ulaşım sorununun çözülüp çözülmediği, günlük trafik keşmekeşine bakılarak rahatlıkla anlaşılabilir. Ulaşım sistemindeki sorunlar trafik düzeninin de sorunları olarak kemikleşip ortaya çıkar.

Burada ilk önce sorunları sayıp sonra bunlara çözüm önerileri getirmek yerine, çağdaş ve geliştirilmiş yöntemlere dayalı olarak ilkesel düzeyde, yapılması gerekenleri sıralayıp bunların İzmir'de ne ölçüde var olduğunu sorgulamak daha doğru bir yaklaşım olacaktır.

Ayrıca uzun uzadıya şehirler için gerekli ulaşım ve trafik planlaması yöntemleri hakkında konuşmak söz konusu değildir. Ancak özellikle şehirlerin ölçek değiştirerek büyümesi ve yayılmasıyla birlikte yapılması gerekli olanlar aşağıdaki gibi sıralanabilir;

**1** Şehir ulaşım sistemlerinin yatırım, bütçe , finansman, muhasebe ve işletme - organizasyon - karar mekanizmalarının çok merkezlilikten olabildiğince tek merkezliliğe doğru yönlendirilmesi.

**2** Her türlü yer seçim kararlarıyla, ulaşım sistemine ait altyapı kararlarının birlikte ve bütünlük içinde oluşturulup uygulanması.

**3** Genel olarak şehirsel ulaşım sisteminin, toplu ulaşım ve özel ulaşım olarak ikiye bölünüp ele alınması, ancak bunların birbirlerini tamamlayacağı ve dengeleyeceği uygulamaların yapılması.

**4** Bu ayrımda, tamamen toplu ve tamamen özel ulaşıma ait güzergahlarla, toplu ve özel ulaşımın birlikte paylaşım içinde kullanılacağı güzergahların tanımlanması.

**5** Toplu ulaşım sistemlerine öncelik verilerek, özel otoların sağladığı hizmet düzeyi ile yarışabilen hız ve konfor koşullarının toplu ulaşım sistemlerine kazandırılması. Böylece ulaşımda tercihlerin, özel oto sahiplik oranı artmakta olsa dahi, ağırlıklı olarak toplu ulaşıma özendirilmesi.

**6** Şehirlerde yol şebekesi kurulurken, her arazi kullanış kademesinde, bir üst kademeye ait olan geçiş trafiğinin alanın dışına çıkartılması... Örneğin, mahalleyi ilgilendirmeyen trafiğin mahalle dışına, iş merkezini

Hakan Akdemir

Hasan Topal

ilgilendirmeyen trafiğin iş merkezi dışına ve giderek şehri ilgilendirmeyen trafiğin şehir dışına çıkartılması. Ulaşım sisteminin her noktası üzerine aynı zaman kesiti içindeki yolculuk ve trafik yüklerinin hesaplanarak proje önerilerinin ve kapasite atamalarının bu hesaplara dayandırılması.

**7** Bütün taşıtlar için yeterli düzeyde ve sıklıkta, depolama, durma, park etme ve taşıt değiştirme alanları yaratıp, maksimum yaya güvenliği sağlayarak günlük toplam yolculuk hızının artırılması.

**8** Bilgisayarların yaygınlaşarak bilgi işlem olanaklarının iyice gelişmiş bulunduğu günümüz ortamında, bu kapasiteden yeterince yararlanarak ulaşım ve trafik düzeninin doğru kurulması amacıyla karar ve reaksiyon gücünün artırılması ve hızlandırılması.

Yukarıda sayılanlar ulaşım planları ile elde edilmesi gereken hedeflerdir. Şehirlerde, bunların var olduğu izlenimlerini yaratan görüntüler bulunabilir. Bu nedenle, yetersiz ve yanıltıcı durumların saptanarak sözü edilen hedeflere zaman içinde mükemmellik kazandırılması, şehir ulaşım planlamasının esasıdır.

### İzmir'de Durum;

**1** Yıllardan beri ülkemiz ölçeğinde ve şehirlerimizde tutarlı, sürekliliği olan ve kamu yararlı bir ulaşım siyasetinin ve buna bağlı bir yönetim ve uygulama anlayışının kurulamadığını artık hepimiz üzülerek görmekteyiz. Bu durum İzmir için de geçerlidir. İzmir'de günlük olarak yaşanmakta olan, ayrıca son yıllarda giderek arttığı görülen trafik sıkıntıları, şehirdeki çözülmemiş ulaşım sorunlarının en temel göstergesidir.

**2** Bütün çabalara rağmen yatırım, finansman, bütçe, program, öncelik sıralaması, işletme ve organizasyon açılarından karar ve uygulama mekanizmasının çok merkezli bir görünüm içinde bulunduğu izlenmektedir. Bunun sonucu olarak çıkan dengesiz ve tutarsız uygulamaları bir şehirli olarak yapılacak günlük turlarla saptamak mümkündür.

Örnek vermek gerekirse, Kordon'da dolgusu devam eden ekspres yol geçişini, batı aksında gerçekleştirilen Çeşme otoyolunu, İzmir-Çiğli-Menemen-Aliağa aksında bir türlü tamamlanamayan, ne zaman bitirileceğini kimsenin de bilmediğini düşündüğümüz demiryolu bağlantısını, yine aynı güzergahta bir türlü hızlandırılıp çift hatta çıkarılamayan ve bu nedenle de kapasitesinin altında kullanılan demiryolu güzergahını; çeşitli girişimlere karşın yeterince kullanılamayan, körfezdeki denizyolu kapasitesini anımsatabiliriz.

**3** İzmir'de bugün ilgili yönetimlerin kurumsallaşması içinde, çağdaş niteliklerde, güvenilir, ulaşım-trafik karar süreçleri içinde kullanılan, sürekli güncel tutulan, teknik ve yazılım donatısıyla bir ulaşım bilgi ve değerlendirme sistemi oluşturulmamış bulunmaktadır.

**4** Altınyol olarak bilinen İzmir ekspres yol geçişi, kuzey-güney aksında tek karayolu bağlantısıdır.

1980'lerin başında yapılan hesaplamalara göre anılan güzergahın teorik kapasitesinin, kavşaklarının tamamlanmasından sonra 1985-1990 arasında, doyum noktasına geleceği bilinmekteydi. Bugün adı geçen yoldan, kapasitesinin çok üzerinde bir hizmet beklendiği görülmektedir.

**5** İzmir, tarihsel olarak yakın çevresiyle taşıdığı alansal etkileşimler nedeniyle, ülkenin en başta gelen metropoliten şehridir. Aliağa-Torbalı demiryolunun, bu etkileşimlerin yarattığı gereksinimler nedeniyle, çift hatlı elektrifikasyonlu hızlandırılmış sistem olarak bir master-proje kapsamında geliştirilmesine karar verildiği bilinmektedir. Ulusal kaynakları da en iyi şekilde kullanması beklenilen adı geçen projenin ön yapılabilirlik etüdleri ve avan proje çalışmaları, Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD Genel Müdürlüğü tarafından tamamlanmıştı. Bu projenin önemli bir merkezi olarak uygulama imar planına da işlenen Çiğli'deki triyaj tesisleri, marşandiz garı ve trafo merkezleri alanının tek yanlı bir kararla ve yeni bir yer önerilmeden kaldırılmış olması yukarıda sayılan genel ilkeler açısından son derece olumsuz bir davranıştır.

**6** Durma, park etme ve taşıt değiştirme sorunları yığınlaşarak İzmir'de bugün şehrin iş ve sosyal yaşamı açısından, gerek merkezde gerekse de konut alanlarında, kabul edilebilirlik sınırlarını geçmiş durumdadır. Yol şebekesinde yaya güvenliği ve taşıt-yaya güzergah ayrımları yoktur.

**7** İzmir'de yerel siyasetin gündemine bakıldığında merkezi yönetimle ilişkilerde özgürlükçü beklentilere ait söylemlere sıkça rastlanmaktadır. Yerel sorumlu siyasetçilerin "gölge etmesinler başka ihsan istemeyiz" türünden açıklamaları gazetelerde zaman zaman göze çarpmaktadır. Ne var ki yine aynı siyasetçiler Kordonyolu dolgusuna karşı gelişen sivil toplum baskıları nedeniyle, gerçekte kendi tercihleriyle çakıştığı için, adı geçen yola ilişkin kararın kendilerine değil merkezi yönetime ait olduğu şeklindeki açıklamaları rahatlıkla yapabilmektedirler.

Genel olarak görülmektedir ki İzmir henüz, şehirler için ulaşım ve trafik planlaması çalışmalarından beklenilen sonuçlardan ve bu çalışmaların getireceği mükemmelliklerden çok uzakta bir noktadır.

Ülkemizde konuya ilişkin yeterli teknik bilgi birikiminin var olduğunu düşünürsek, sorunların doğru çözüm yollarına oturtulması için esas gerekli olan, kamu yararı gözeten, tutarlı ve güçlü bir yönetim ve siyaset iradesinin ortaya konulmasıdır ●

•Bu bildiri CHP İzmir İl Başkanlığı tarafından 19-20 Aralık 1998 tarihlerinde düzenlenen "Yerel Yönetimler ve İzmir'in Sorunları" Sempozyumunda sunulmuştur.

**•• Dr., D.E.Ü. Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, öğretim Üyesi**

Hakan Akdemir

# Kente Karşı Suç
# Kent Suçluları ve Önlemleri*

Güney Dinç**

Mimarlar Odası Merkez Yönetim Kurulu, 30 Eylül 1998 günü Adana'da yaptığı toplantıda, bize ışık tutacak önemli bir karar almıştır. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın yasalar karşısında suç oluşturan bir konuşmasından ötürü hakkında verilen cezanın kesinleşmesi üzerine belediye başkanlığı görevinden de uzaklaştırılması kararını, mimarlık, şehircilik ve kent yönetimindeki yasal ve toplumsal sorumluluklar açısından değerlendiren' metinde;

"Birçok Belediye Başkanı, yasalar önünde görevli ve sorumlu oldukları kente, çevreye ve topluma karşı yükümlülüklerini yerine getirmedikleri halde, hatta bu yasal yükümlülüklerinin çoğu kez tersini yaparak kente ve topluma karşı yasalarda açıkça tanımlanmış "suçları" da sürekli işlemelerine rağmen, haklarında etkin ve caydırıcı bir yasal denetim ve soruşturma yapılmadığı gibi, hemen tümü de görevlerinin başındadır ve işledikleri suçları sürdürerek yeni seçimlerde aday bile olmaya hazırlanmaktadırlar.

Özellikle ihale hukukunu ayaklar altına alan birçok belediyenin, siyasal yandaşlarına ya da çıkar birliktelikelerine kamu kaynaklarını aktaran "iş dağıtım merkezlerine" dönüştüğü ileri sürülen Duyuru'da, yasalara saygılı, kentinin değerlerini koruyan az sayıdaki belediye başkanının ise, genel deki olumsuz tablo içinde sadece birer "olumlu örnek" olmanın ötesinde etkinlik yaratamadıkları, "demokratik kuruluşlar dışında kendi partilerinden bile destek bulamadıkları..." vurgulanmaktadır.

Duyuru, aşağıdaki önerilerle son bulmaktadır:

"Kente karşı suçları sorgulanmayan belediye başkanlarının sadece "siyasal söylemleri" nedeniyle yargılanıp görevlerinden alınmaları, hukuk devletine değil, yağmacılığı koruyor...

İmar, koruma, çevre ve ihale yasalarını açıkça çiğneyen ve kentle birlikte toplumun da geleceğini yok eden davranışlar sergileyen kimi belediye başkanlarına yasal yaptırımların uygulanmadığı bir süreçte, bu yasadışı tutumları yerine sadece düşüncelerini sorgulamakla sınırlı bir yargılama anlayışı da demokrasiye zarar verici siyasal polemiklere ortam hazırlamaktadır...

Temel görevleri kente ve kent halkına hizmet olan belediye başkanlarının görevlerine son verilebilmesi için geçerli olabilecek yasal gerekçenin ise; siyasi söylemlerine ya da düşüncelerine göre değil, aynı görevleriyle doğrudan ilgili yasal sorumluluklarını kente ve kent halkına karşı yerine getirip getirmediklerine göre belirlenmesi, demokratik bir hukuk devletinin çağdaş uygarlıkla da kucaklaşabilmesi için temel zorunluluklar arasındadır..."

### Kent Suçu Nedir?

Yasalarımızda böyle bir tanım yer almamaktadır. Belediye yöneticilerinin yargılanmalarına neden olan suçlar, genellikle tüm devlet memurlarına da uygulanabilen görev suçlarıdır. Ceza yasalarında çok çeşitli görev suçları bulunmasına karşın, açılan davalar, bazı belirli suç türleri üzerinde yoğunlaşmaktadır.

Bunların başlıcalarını şöyle sıralayabiliriz:

- Görev sınırlarını aşan keyfi işlemler, (TCK 228).
- Görevi savsama, (TCK 230).
- Görevi kötüye kullanma, (TCK 240)
- Devlet ihaleleri ile bağlantılı suçlar, (2886 sayılı yasa, 83 ve 86. maddeler, TCK 205, 208 ve diğerleri).

Bu suçların sorumluları hakkında ceza davaları açılabilmesi için, 1913 yılında, Osmanlı İmparatorluğu döneminde yürürlüğe konulan Memurin Muhakematı Hakkında Kanunu Muvakkat'ın öngördüğü, yerine göre İlçe İdare Kurulları'ndan başlayıp Danıştay'a kadar uzanabilen soruşturma süreçlerinden geçilmektedir. İşlemlerin çok uzun zaman alması nedeniyle, birçok belediye başkanı, ancak görev süreleri dolduktan sonra yargılanabilmektedir.

3628 sayılı Mal Bildiriminde Bulunulması, Rüşvet ve Yolsuzluklarla Mücadele Yasası kapsamındaki suçlarda ise, Memurun Muhakemat Yasası uygulanmamaktadır.

Bu suçları da şöyle sıralayabiliriz:

- Mal bildiriminde bulunmama, (Md. 10)
- Gerçeğe aykın bildirimde bulunma, (Md. 11)
- İrtikap, (TCK 209).
- Rüşvet (TCK 211)
- Zimmet (TCK 202)

3628 ve 1609 sayılı yasalarda belirtilen suçlar nedeniyle Cumhuriyet Savcıları doğrudan soruşturma başlatıp, koşulları oluşmuşsa, kamu adına ceza davaları açabilmektedirler.

Yürürlükteki yasalara baktığımız zaman, gerçekte çok önemli suçları içeren bazı maddelerin hiç işletilmediğini, adeta uygulamadan kaldırdığını görmekteyiz. İşte birkaç örnek:

- "Hükümet memurları tarafından bir kimsenin emval ve emlaki cebren iştira ve fuzuli iddia ile haksız yere zaptolunmak yahut sattırılmak ve menafii amme için lüzumu sabit olmadıkça ve kanunu mucibince pahası peşin verilmedikçe tasarruf hakları iptal olunmak..." (TCK 246).

Kamulaştırma işlemi yapılmadan, yol, otopark, yeşil alan, hizmet binası gibi gereksinimlerle, kişilerin tapulu taşınmazlarına el konulduğu çok sık görülmektedir. Özellikle 18. madde uygulamasından sonra önceki maliklerin üzerinde kalan eski yapılar, kendiliğinden yıkılma tehlikesinden söz edilerek hukuk dışı uygulamalarla yıkılmakta, kalan arsa parçalarına el konulmaktadır.

- "Memurlardan biri veya her nevi varidatı devleti maktuan deruhte edenler ile adamları, kanunen ve nizamen muayyen olan vergi, rüsumat ve sair aldatın miktarından ziyade bir şey alırlarsa..." (TCK: 246)

İmar planı değişikliği için arazöz, ambulans, itfaiye aracı alınması, yapı ruhsatı için hizmet binasına klima, toplantı salonuna ses düzeni kurulması, yapımı tamamlanan binalara oturma ruhsatı verilmesi için, ruhsat harçlarından ayrı olarak her bağımsız bölüm için bağış adı altında paralar istenmesi, açıkça suç oluşturmaktadır.

- "Memurlardan her biri görevini yaptığı sırada görevine ilişkin olarak kamu adına kovuşturmayı gerektiren bir suç işlendiğini öğrenipte ilgili daireye bildirmede ihmal ve gecikme gösterirse..." (TCK: 235)

Hangi memur, üstünün görev suçu işlediğini görünce, olayı savcılığa, soruşturma organlarına iletebiliyor?

Kendisinin yasa önünde suçlu duruma düşmemesi için böyle bir girişimde bulunursa başına neler gelmez?

1997 yılı Ağustos sıcağında dev makineler gece gündüz demeden Kordonboyu'nu doldururken, yerel televizyonlarda, gazetelerde ilginç bir olay yaşanıyordu. İzmir milletvekillerinin, meslek odaları yöneticilerinin katıldıkları canlı yayınlarda, Kordon'daki lokanta, birahane gibi yerlerin kaldırımlara masa sandalye yerleştirmelerine getirilen kısıtlamalar tartışılıyordu. Hemen karşılarındaki İzmir Kordonu'nun toz duman içinde yok oluşunu görmüyorlardı bile.

Daha pek çok örnek verebiliriz. İzmirliler, İzmir'e sahip çıkmamışlardır. Kente sahip çıkmaya çalışanları yalnız bırakmışlardır. Tepkileri, etkisiz ve cılız kalmıştır.

Hepimiz, birer kent suçlusuyuz.

Çok sık tekrarlandığı için, herkesin kolaylıkla paylaştığı bir görüş var. Halkın demokrasiye katılımı, seçimden seçime sandık başına giderek oy vermesi değildir. Demokrasi, sürekli katılımdır. Sürekli etkileşimdir.

Bireylerin tek tek varlıklarını duyumsamaları, etkinliklerini sergilemeleri yeterli olmuyor. Kişisel çabalar, örgütler eliyle etkinlik kazanıyor. Örgütlenme özgürlüğü, demokrasilerin temel taşıdır. Toplumu ilgilendiren yaşamsal konularda en etkili örgütlerin siyasal partiler olduğu, tartışılmayacak kadar açık bir gerçektir.

Olaylara bu açıdan baktığımız zaman, siyasal partilerin de, genellikle, seçim ekseninde örgütlendiklerini görüyoruz. Siyasal partilerin, iki seçim arasında, kendi listelerinden kamusal organlara seçilen temsilcilerini bile yeterince denetlemedikleri, onlar üzerinde etkili olamadıkları gözlenmektedir. Siyasal partiler, iktidar olma, ya da en azından iktidarı paylaşma temel amacına yönelmektedirler. Oysa, toplumu yönlendirmek, doğru uygulamaları gerçekleştirmek bakımından, iktidarda olmasalar da, yapabilecekleri çok şeyler vardır. Yerel örgütler için, yerel kent sorunlarının öncelik taşıması gerekmektedir.

Konuyu çok fazla uzatmamak için, tüm siyasal partilerin, yönetici ve örgütleriyle birlikte, örgütlü kent suçluları konumunda olduklarını vurgulamak zorundayım ●

* Bu bildiri CHP İzmir İl Başkanlığı tarafından 19-20 Aralık 1998 tarihlerinde düzenlenen "Yerel Yönetimler ve İzmir'in Sorunları" Sempozyumunda sunulmuştur.

** Avukat, Mimarlar Odası İzmir Şubesi Hukuk Danışmanı

# Demokratik Sokaklar

Bülent Turan*

Sokaklar, alışveriş, gezme, öğrenme, araştırma aktivitelerinin ve halkın diğer insanlarla ilişkilerinin yaşandığı toplumsal mekanlardır. Toplumsal yaşam ve paylaşım sokaklarda başlar.

Yirminci yüzyılın başına kadar, yayaların kullanımında egemen olduğu, halkın yaya olarak yaşamlarının büyük bir kısmının geçtiği sokaklar; otomobilin icadı ve otomobilin teknolojik gelişmelerinin getirdiği avantajlar sonucu, yayalardan çok otomobillere hizmet etmeye başlamıştır.

Otomobil, insanları evlerine ya da işlerine, kısa sürede ve doğrudan ulaştırmayı hedeflese de; otomobili günlük yaşamda kullanan insanların sokaklara olan katılımından alıkoyduğu söylenebilir.

Günümüzde Ulaşım Mühendisliği ulaşım ile ilgili kararlar üretirken bu kararlarla da kent formunun etkili bir yönlendiricisi olmaktadır. Halkın ulaşım hızını artırmak, bu yönden ilgiyi ve yatırımları yönlendirmek Ulaşım Mühendisleri tarafından öncelikle ele alınmaktadır. Bunun sonucu olarak, halkın sokakta geçirdiği zaman ve toplum içindeki sosyal hareketlilik azalmaktadır. Sokak ekonomisi küçülmekte, market ekonomisi büyümektedir.

Sokaklardaki halkın hareketliliği ve sokakta geçen zamanın azalması, geleneksel sokak alışveriş ekonomisinin ve sermayesinin halkın içinde dönüşümünün azalmasına yol açmaktadır. Perakende alışverişte dönen sermaye artık, market ekonomisinin büyümesine yol açan ve her geçen gün sürekli sayıları artan hipermarketlerde kendini göstermektedir. Bu durum toplumsal yaşam açısından sakıncalı bazı faktörlerin öne çıkmasına yol açmaktadır.

1 Ekonomik açıdan; piyasada halk içinde karşılıklı olarak dönen sermaye, artık hipermarketler vasıtasıyla, halktan bankaya şeklinde tek taraflı olarak dönmeye başlamıştır. Paranın bankadan halka geriye dönüşü ise, kredi şeklinde faizi ile birlikte halkı borçlandırarak olmaktadır.

2 Sokakların en önemli sosyal faktörlerinden biri olan; toplumun her kesiminin hür ve demokratik olarak, zengin ya da fakir, birbirleri ile alışveriş yapan ve her statüden aynı mekanları paylaşabilme özgürlüğüne sahip halkın hipermarketlerin artması ile; girişte ve alışveriş sırasında sürekli gözlenen ve denetlenen; alışverişte satıcıları değil, malları ve malların bulunduğu raflarla, fiyatları belirten etiketlerle yüzyüze geldiği soğuk, tek taraflı yalnız ve edilgen bir ortama itildiği sosyal mobilitenin en aza indirgendiği ortamlar yaratılmaktadır. İnsanların en azından pazarlık edebilme bahanesiyle satıcı ile direkt ilişki kurabilmeleri ortamı ortadan kalkmaktadır. Kişiler sürüler halinde kasalar önünde sıraya girerek ödeme yapmakta, neredeyse robotlaşmış bir şekilde sadece kasiyerler ile muhatap olmaktadır.

3 Sokak ekonomisinde; halk doğrudan üreticiden mal satın alabilmekte iken, market ekonomisinde halk malı, ikinci, üçüncü elden alabilmekte, yerli üretimden ziyade ithal üretim mallarına halkın talebini yönlendirmektedir. Bu da sokak ekonomisindeki üreticiden tüketiciye doğrudan ilişkiyi ortadan kaldırarak, üreticinin zayıflamasına ve sayısının azalmasına, halkın daha ucuz ve birinci elden malı satın alabilmesine olanak tanımamaktadır.

4 Sokak ekonomisinde farklı statülerde olsalar dahi, o ekonominin içinde bulunan kişiler, birbirleriyle iletişim kurabilmekte, en azından toplumsal bir ilişki düzeyi yaratılabilmektedir. Ancak market ekonomisinde böyle bir ilişki yaşanmamaktadır. Marketlerin hitap ettiği ekonomik sınıflara göre müşterileri de farklılaşmakta ve gruplaşmaktadır.

5 Sokakta perakende alışverişinizi çeşitli yerlerden yaparak evinize gidebilirken, marketlerde otomobil ile gidiş geliş özendirilmekte, marketten ihtiyacımız olmayan malları da almamız teşvik edilmektedir. Bu durum aynı zamanda otopark ve trafik yoğunluğu problemini artırmaktadır.

Hele hele, imar planlarında farklı fonksiyonlara sahip alanlar, plan tadilatı ya da oldu bittiler ile bir anda hipermarket alanlarına dönüşmekte; bundan ötürü plan elde edilirken saptanan öngörüler ve kapasiteler aşılmaktadır. İmar planlarında üniversite alanı olarak ayrılan alanlar, katlı otoparkların zemin katları, fuarın içindeki yeşil alanlar, fabrika ve depo alanları, hatta rekreasyonal ve yeşil alanlar da hızla hipermarketler ile dolmaktadır.

Ekonomik potansiyelin gelişmesi, sermayenin kent halkı içinde dönüşümü, halk içinde sosyal mobilitenin artırılması, insancıl ilişkilerin gelişmesi için, kenti yönetenlere ve plancılara düşen görev; kenti, sokakları, yeniden keşfetmeye çalışmak, kent merkezleri ve kent sokaklarının yaya merkezli olarak halka tekrar kazandırılması amacıyla daha büyük ilgi ve araştırma gayreti içine girmeleridir.

Bu amaçla kentlerimizde bazı yöntemler kullanılmakta; ancak çoğunda başarısız olunmaktadır. Otomobil merkezli planlama anlayışı sonucu ikinci plana itilen yayaların, yeniden sokaklarına kavuşturulması için bazı formüller oluşturulmaktadır.

Bunları şöylece sıralayabiliriz:

### 1 YAYALAŞTIRILMIŞ SOKAKLAR

Kesin olarak otomobil trafiğine kapatılan yollar tamamen yayalara tahsis için düzenlenmektedirler. Ancak yapılan düzenlemeler bazı durumlarda hem o sokakta işyeri olanları, hem o sokakta ikamet edenleri, hem de o sokağı kullanan yayaları tedirgin etmektedir. Hele hele yayalaştırılmış bazı sokaklar, artık açık otopark alanlarına dönüşmüştür. Araçların arasından yayalar bile zorla geçebilmektedirler. İtfaiye ve servis araçları bu sokaklara girememektedirler. Bu sokaklarda yaşayan hasta, yaşlı ya da özürlüler, mağdur olmakta, araçlara zorlukla ulaşabilmekte ya da ulaşamamaktadırlar. Kapatılan bu sokaklara yakın yerlerde otopark düzenlemeleri yapılmadığı için, otopark sorunu gittikçe artmaktadır. Bu sokaklardaki yeni yapılarda Belediye otopark zorunluluğu aramakta, otopark giriş ve çıkışı istenmekte, ancak özel otopark olarak yapılan bu alanlar sonradan yayalaştırılmış yol üzerinde olduğu için otopark amaçlı olarak kullanılamamaktadırlar.

### 2 YAŞANABİLİR SOKAKLAR

Sosyal ilişkileri daha yoğun, özellikle ikamet ağırlıklı, daha emniyetli, daha güvenli, trafik hızının bariyerler ya da farklı zemin kaplamaları ile azaltıldığı, sokak oyunları ile sosyal aktivitenin artırıldığı, oturma ve komşuluk mekanlarının ortak kullanıldığı sokaklardır.

### 3 KAPALI SOKAKLAR

Tamamen yayalara ayrılmış, kapalı mekanlar haline dönüştürülmüş kapalı çarşı benzeri sokaklardır. Burada girişte seçici emniyet personeli vardır. Halkın işyeri girişi kontrol altındadır. Bu tip merkezler ve sokaklar, alt merkezlere ve diğer sokaklara olan ilgiyi azaltır, odak noktası oluştururlar. Buralarda, markalı butikler, fastfood zincirler ve lüks restoranlar da yer almaktadır. Bu tip çarşılar ve sokaklar alışveriş gücüne göre toplumun sınıflaşmasına yol açması nedeniyle eleştirilmektedirler. Geleneksel, alışveriş alanları, komşuluk alanları, ikamet alanları yoktur. Sosyal ve ekonomik çeşitlilikler yoktur.

### 4 DEMOKRATİK SOKAKLAR

Sokak demokrasisi ve toplumculuk kavramının gelişmesi temeline dayalı olarak oluşturulurlar. Demokratik sokakların bazı özellikleri şunlardır:

- Tarihselliği içinde barındırır. Anıların yok olmasına izin vermez.
- Sosyal ve ekonomik çeşitliliği içerir. Sosyal ve ekonomik hareketliliği artırır. Sosyal adaleti yansıtır.
- Ekolojik olarak canlıdır, havası temiz, gürültüsü azdır. Görsel kirliliği barındırmaz.
- Otomobili dışlamaz, fakat sokağın diğer kullanıcıları olan yayalar ve bisikletler ile daha eşit bir paylaşımı sağlayarak, araçlar için de yeterli mekanı barındırır.
- Toplumun çeşitli kesimlerine açıktır. Otokontrolü dolayısıyla güvenlidir, konforludur. Özel mülkiyet kullanıcısı, önündeki sokağın bakımı ve denetimini yaparak kent yönetimine katkı koyar. Katılımı özendirir. Bu ortam değişim ve yenilikler için fırsat yaratır.
- Halk içindeki kullanıcı uyumluluğunu, kullanıcı yönetimini ve değişim içinde gelişimi teşvik eder.
- Anlam ve sevgi yüklüdür. Geçmişle gelecek arasındaki bağları yansıtır.

Modern toplum anlayışı içinde kişisellik kavramı çok iyi geliştirilmiş, teşvik edilmiş ve yasalarca korunmuştur. Buna karşıt olarak toplumculuk kavramı, halk mekanlarına herkesin serbestçe girebilme ve kullanabilme hakkını tanır.

Toplumculuk, sokak demokrasisinin temelidir, gerçek kent kültürü gelişmesinin çerçevelerini oluşturur.

Halkın içinde yaşatarak ve büyük bir özlemle; yayalaştırılmış sokaklara "Sevgi Yolu" adını takmış olmaları da, toplumun demokratikleşme ve toplumculuk anlayışının hakim olduğu planlamaya yatkın olduğunun ve yukarıda özelliklerini belirtmeye çalıştığım "Demokratik Sokaklar" özleminin en güzel bir işareti değil midir? ●

*Yüksek Mimar, Şehir Plancısı

# Kent ve Engelliler•

M. Levent Gedizlioğlu••

Geçenlerde Cumhuriyet Gazetesi'nde okudum, özürlüler (ben "engelliler" demeyi yeğliyorum) haftası nedeniyle ülkemizde bulunan, Almanya Basketbol Milli Takım Baş antrenörü Jochan Trawinsky, "... Eğer ben bedensel engelli olsaydım, dünyada oturmayı istemeyeceğim tek şehir İstanbul olurdu" demiş. Bu anlamda, ülkemizin bütün büyük kentlerinde olduğu gibi, İzmir'in bir fotoğrafını ortaya koyacak olursak, durumun, İstanbul'dan pek farklı olmadığını görürüz. Engelli hemşehrilerimizin ya da bebekli annelerin bebekleriyle birlikte, Üçkuyular'dan, Alsancak'a doğru, güzel ve güneşli bir havada şöyle bir dolaşmaya çıktığında karşılaşacağı zorluklar, onları bu geziden -ki bu arzu, onlar için bir HAKtır- alıkoyacaktır. Kentimizin sahiline, gezi alanlarına ulaşımın güvensizliğinden kaynaklanan olanaksızlıktan, kaldırımların olumsuzluğuna, helaların bırakın engellilere uygun olmasını, yeterli sayıda olmamasından, telefon kabinlerinin yeterli ve uygun olmamasına, engelliler için yeterli sayıda ve nitelikte toplu ulaşım araçlarının olmayışından otobüs duraklarının, vapur iskelelerinin uygun olmayışına güvenlik görevlilerinin ilgisizliğinden, toplumumuzun rahatsız edici tuhaf ilgisine kadar bir çok şey yukarıda andığım geziyi olanaksız kılacaktır.

Hemen burada bir parantez açmak istiyorum: Bütün hepimizin, yöneticisinden sıradan yurttaşına kadar, cumhurbaşkanından, belediye başkanına kadar hepimizin unutmaması gereken şey, hepimizin, ama hepimizin her an birer engelli adayı olduğumuzdur. Kendi irademiz dışında, hayat, hepimiz için akla hayale gelmedik risklerle doludur.

Ülkemizde, haklı olarak, engelli çocuk ve gençlere eğitim veren kurum sayısının yetersizliğinden söz edilir. "Onlar, değil eğitim almak, sokağa çıkmak hakkına bile sahip değiller. Oysa çok iyi biliniyor ki , eğitim alabilen, benzerleriyle bir arada bulunan, yaşamın içine giren engelli çocuk ve gençler, inanılmaz gelişmeler gösterebiliyorlar." Sağır Dilsiz Futbol Milli Takımı'mız geçen yıl Dünya Şampiyonu oldu.

(Toplantı öncesi, siyah dans giysileri giymiş, bir ortopedik engelli, iki tekerlekli sandalyeli, iki de engelsiz gençten oluşan dans grubu, salondakilerin tamamını duygu seline kaptıran bir gösteri sundular) Gençlerin siyah dans giysileri, yüreğimde, kırlarda açmış papatyaların taze heyecanını yarattı. Kareograflar, çabalarlarsa, tekerlekli sandalyenin de estetiğini yaratabilirler, gereksinim, yalıtılmış özel alanlar değil, yeni anlayışlarla PAYLAŞILAN alanlardır; bu gösteri, bunu kanıtlamış oldu. Burada "alan", mekanı da içine alan daha geniş bir çerçeveyi kapsamaktadır.

Amaç, engellilerin de bizler gibi, sokakta, kafede, parkta, otobüste, havuzda, plajda, okulda, sinemada ve her yerde, ama her yerde olabilmeleri, farklılıklarına karşın, kabul edilebilmeleridir. Herkes, hepimiz, farklı olanla birlikte yaşamayı öğrenmeliyiz. Oysa, hala en basit mimari sorunlar bile çözümlenmiş değil. Kaldırımdan asansöre ulaşan basit bir rampa, sayısı ne olursa olsun, her basamakta bir tutamak yapmak o kadar basit ve o kadar da zor ki...

Bütün kentlerimizde olduğu gibi İzmir'imizde uygun alanlarda uygun rekreasyon alanlarının varlığı, yeterli sayıda ve nitelikte tuvaletler, telefon kabinleri, engelliler için uygun tasarlanmış iskeleler, engelliler spor siteleri, engelliler için eğitim kurumları, kütüphaneler... bütün bunlar, engellilerin yaşantılarını kolaylaştıracağı gibi, onların kendilerine güvenmelerini ve toplumla kaynaşmalarını sağlayacaktır. Amaç da bu olmalıdır. Uygarlığın göstergelerinden biri de budur; engellilere karşı tutum ve onlara sağlanan olanaklardır.

Bütün bunların mekansal düzenlemeler olarak sağlanabilmesi demek, PLAN, YÖNERGE ve YÖNETİM demektir. Günümüzde kentler "PROFİTOPOLİS", yani çıkar kentleri haline gelmiştir. Her şey, alınır satılır hale getirilerek, sağlayacağı RANTa göre düşünülmektedir. Planlar, yoğunlaşan trafiğin akışını sağlamaya yönelik, trafik yolu güzergah planları haline gelmiştir. Yönetim de öyle: Trafik polisi, özellikle günün pik saatlerinde, yayayı gözetmek yerine, trafiği akıtmak çabasındadır.Trafik polisi, kaldırıma park etmiş otomobile müdahale etmeyi, görevi saymaz. Oysa planda en önemli unsur, KAMU ÇIKARI, KAMU HAKKIDIR. Kamu,

Hakan Akdeniz

Bayraklı yaya köprüsü

Güzelyalı yaya köprüsü

yani kentli kimdir? Yaşlısı, genciyle, engellisi, engelsiziyle ("engelsiz" kavramı çok tartışma götürecek bir kavramdır. Bir diyabetli kişi diyabetli olmayana göre, miyop bir kişi, hiç bir görme engeli olmayan kişiye göre "engelli" durumundadır.), kadını erkeğiyle, işçisi, memuru, patronuyla, o kentte yaşayan tüm hemşehrilerdir. Kamu çıkan da, en genel deyimiyle YAYA HAKLARInda ifadesini bulur. Ve her özel durum, genelin bir parçasıdır. Engellilerin kentte yaşama hakkı, yaya haklarının bir parçasıdır. Genelde yaya hakları, bir hak olarak kullanılmadıkça, özelde, engellilerin kentte yaşama hakkı sağlanamaz.

Yukarıda söylediklerimin çerçevesinde, planın öznesi, tüm farklılıklarıyla, hemşehrilerin tümüdür. Yani plan insan içindir. Bu anlayıştır ki, örneğin, kent içi rekreasyon alanları için şunlar kural olmuştur: Bu alanlara,

**1** Bütün farklılıklarıyla tüm hemşehriler,

**2** Güven içerisinde,

**3** Kullanımını özendirecek şekilde kolaylıkla

**4** Günün her saatinde ulaşabilmelidir.

Örnek olması bakımından İzmir'de, rekreasyon alanı olarak Mustafa Kemal Sahil Bulvarı'nın deniz tarafındaki gezi yolu ve Bayraklı'daki Altın Yol'un deniz tarafındaki rekreasyon alanı, yukarıda dile getirilen, kurallar açısından doğru alanlar mıdır, bakalım. İzmir'li çocuklar, yaşlılar, bebekli anneler, engelliler, bu iki alana, diledikleri zaman kolaylıkla ve güven içerisinde ulaşabilmekteler midir? Bu sorunun yanıtı, maalesef HAYIRdır. Çünkü, her iki alanı da önünden geçen üç gidiş üç gelişli, araçların hızlı seyrettiği, yoğun trafik yolu, kentin yaşantısından koparmaktadır. Büyükşehir Belediyesi yetkilileri, böyle bir eleştiri karşısında, Bayraklı'da yaptıkları, rampalı yaya üst geçidini olumlu bir uygulama olarak göstermektedirler. Aynı türden yaya geçidini, Güzelyalı'da da yapmışlardır. Bu geçitlerin, özellikle Bayraklı'da olanın, rampa şeklinde olmasından başka bir olumluluğu yoktur. 2-3 kilometrelik rekreasyon bantını, Bayraklı'ya bağlayan tek yaya geçidi, bu geçittir. İstenmektedir ki, bu semtteki çocuklar, yaşlılar engelliler, Büyükşehir Belediyesi yetkililerinin ortaya koydukları bu disipline uysunlar ve bu alana gitmek isterlerse, örneğin Çiçek Mahallesi'ndeki tekerlekli sandalyeli bir hemşehrimiz 3 kilometrelik reaksiyon bantının tek yaya geçiş noktası olan geçitin başına gelsin (yani gelebilsin) ve buradan o alana ulaşsın. Çocuklar böyle bir disipline uyarlar mı, onlar zaten böyle bir disipline gelmedikleri için çocuk değiller midir?

Bir tekerlekli sandalyelinin, Karataş'ta sahil yürüme yoluna geçebilmesi nasıl mümkün olacaktır, düşünebilir misiniz? Bu iki yolda, her yıl, taşıtların yayalara çarpması şeklinde cereyan eden, çoğu ölümle sonuçlanan kazaların sıklığı, söylediklerimizin -maalesef- kanıtıdır.

Eğer birileri, herhangi bir konuda, "hepimiz sorumluyuz" ya da "hepimiz birlikte başaracağız" gibi genel ifadelerle yetiniyorsa, bilinmelidir ki, o kişi, o konuda samimi değildir. Bu genel söylem doğru olsa bile, herhangi bir sorunun ikincil sorumlularından başka esas sorumlusu ve sorumluya bağlı olarak atılacak ilk adım, yapılacak birinci iş vardır. Bu konunun esas sorumlusu DEVLET ve BELEDİYElerdir. Esas olarak da Büyükşehir Belediyeleridir. Konu, kişilerin, yöneticilerin vicdanına bırakılmamalıdır; yasalara, yönetmeliklere birer yaptırım olarak mutlaka girmelidir. Engellilerle ilgili pek çok mevzuatın bulunduğu söylenmektedir. Ama biliyoruz ki, kent içi yapılaşmaları yönlendiren imar yönetmeliklerinde, bu türden yaptırımlar yoktur. Örneğin, İzmir Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği'nde,

- Daire sayısı belirli bir sayıdan fazla olan apartmanlarda, kaldırımdan asansöre ulaşım için, uygun eğim ve ölçüde rampa, asansör kapısında ve kabin içinde uygun kotta tutamak ve uygun menteşe sistemi zorunluluğu,
- Sayısı ne olursa olsun, her basamak ya da her merdivende, uygun yükseklikte trabzan zorunluluğu,
- Aynı yapılarda, genel mahallerde dik duvar köşelerinin yuvarlak yapılması,
- Stadyumlarda, sinemalarda, üniversite amfilerinde engelliler için oturma yerleri,
- Nüfusu belirli bir sayıyı aşan kentlerde engelliler için spor siteleri, eğitim kurumları,
- İskelelerde, biniş-iniş rampaları, özel telefon kabinleri,
- Otoparklarda engelli kontenjanı,
- Okullarda, sinemalarda, stadyumlarda, özel engelli helaları zorunluluğu, vb...

gibi şartlar olmalıdır. Bu yatırımların neler olması gerektiği, kuşkusuz, ilgili uzmanlardan oluşacak bir ekip çalışmasıyla belirlenmelidir. Önemli olan, bu iradenin ortaya konması ve bir an evvel yaşama geçirilmesidir.

Yapı ruhsatlarına esas projelerde bu şartların aranması gibi, yapıların oturma raporları alınırken bu yaptırımların yerine getirilmiş olmaları aranmalıdır. Projesinde öngörülmemiş ise, o yapı için inşaat ruhsatı verilmemeli, öngörülmüş de yapılmamış ise, o yapı oturma raporu (İskan Ruhsatı) alamamalıdır. İşin çözümü de ceza ile değil, öngörülenin mutlaka yapılmasıyla sağlanmalıdır.

Basit bir rampa zorunluluğu küçümsenmemelidir. Küçük bir rampanın yapılır olması, büyük bir kazanım olacaktır. Bunu yapacak olan BELEDİYEdir, arkasını arayacak ve yaptıracak olan engelliler başta olmak üzere halktır.

Son söz olarak şu söylenebilir: Konumuzla ilgili olarak, engelliler, doğru bir planlama ve bu planlamaya uygun uygulama için demokratik müdahale ve başkaldırı haklarını kullanabilmeliler ve bu amaçla da örgütlenmeli ve de örgütleri aracılığıyla siyasi ve politik arenaya katılmalıdırlar; arkasını aramak ve yaptırabilmek buna bağlıdır. Planlamanın kendisi de, her şeyiyle, politik bir faaliyet alanıdır. Politik ve siyasi arenada, özellikle, Mimarlar Odası, Şehir Plancıları Odası, Baro ve Tabip Odaları gibi meslek kurumlarıyla işbirliğine gidilmelidir ●

• Bu yazı, yazarın, İzmir Multipl Skleroz Derneği'nin onuncu kuruluş yıldönümü kutlamaları çerçevesinde yapılan toplantılardan birinde yaptığı konuşmadan hazırlanmıştır.

•• **Mimar**

# Cumhuriyet Dönemi Türkiye Mimarlığı

**Mimarlar Odası, Cumhuriyetimizin 75.yılını, genel bir "bilanço çıkarmak" ve "durum değerlendirmesi" yapabilmek için tarihsel bir yıldönümü şeklinde görmeyi ulusal bir sorumluluk olarak ele aldı. Bu bağlamda Mimarlar Odası İzmir Şubesi tarafından 6 Aralık'98 tarihinde düzenlenen "Cumhuriyet Dönemi Türkiye Mimarlığı" toplantısının oturum başkanlığını Gürhan Tümer üstlendi. Doğan Tekeli, Uğur Tanyeli, İhsan Bilgin, Haluk Pamir'in konuşmacı olarak katıldığı toplantı, bir "modernite" projesi olan Cumhuriyet'in 75.yılına bugün nasıl baktığımızı göstermesi açısından önemliydi.**

Derleyen: Nilüfer Çınarlı

**Gürhan Tümer:** 75 yıl için, Armstrong'un aya ayak bastığı zaman söylediği gibi; "insan için aslında bir ömür, normal bir ortalama yaşam süresi, toplumlar için hiçbir şey" denilebilir. Oysa ki 75 yıl, bir ulusun yaşamında, o kadar da az değil gibi görünüyor.

Tabii 75, 50, 25, 100; bunlar nesnel dönüm noktaları değil, öznel; metrik, kullandığımız ondalık sisteminin bir cilvesi. Asırla belirlenen bir sürenin 3 çeyreği geçmiş Türkiye Cumhuriyeti kurulalı beri.

"Türkiye Cumhuriyeti'nin 75. Yılında Türkiye Mimarlığı?.." elbette ki birçok biçimde ele alınabilir; uygulamalarla ele alınabilir, "neler yaptık, neler yapamadık, yaptıklarımız neye benziyor, neye benzemiyor?" diye sorabiliriz. "Mimarlık literatürüne neler ekledik, yayıncılıkta neler yaptık, neler yapamadık?" diye sorulabilir. Bir değerlendirme, ayrıca bir eleştiri yapılabilir, bir sorgulama yapılabilir ya da bunların hepsinden bir karışım getirilebilir. Biz, galiba biraz öyle yapacağız.

Bu 75. yıl kutlamalarında işte neredeyse doğduğumuzdan beri, "biz adam olmayız, herkes aya gidiyor biz buralardayız" gibi eleştirilerden sonra bir bakıyoruz, meğer neler başarmışız. Burada bir çelişki var mı, yok mu, 75. yıl kutlamaları başlamadan önce söylenenler mi doğru, yoksa kutlamalarda söylenenler mi doğru?

Belki bunu mimarlık alanına da taşıyabiliriz. 75 yılda, güncel olan söylemle; korumayı beceremedik mi, çok kullanıldığı için benim çok hoşlanmadığım, "beton yığınına çevirdik" söylemi mi doğru, yoksa onun dışında, artık mimarlık bilgisini, know-how'ı ihraç eden bir toplum haline mi geldik?.. Cumhuriyet'in ilk başlarındaki iki ayağı üzerinde duramayan bir mimarlık ortamımız vardı, yabancı mimarlara teslim olmak durumunda kaldığımız bir ortam vardı; gerek eğitimimizi korumak için, gerekse binalarımızı yapmak için; o ne kadar aşıldı, nereye kadar gelindi?..

Türkiye Cumhuriyeti'nin 75. yılında Türk mimarlığı nasıl ele alınmalı, neler söylenebilir?..

**Doğan Tekeli:** Bu 75 yıllık yapı faaliyetinin 5 yılını öğrenci, 46 yılını da meslek içinde geçirmiş bir meslek adamı olarak 51 yılını; yani, 2/3'ünden fazlasını yaşamış bulunuyorum. Zaten, yaşamak, sistemli olarak etrafında ne olup bittiğini bilmek demek de değil; yaşamak başka bir şey; bu daha ziyade akademisyenlerin, araştırıcıların, tarihçilerin işi.

Ben sistemli olmaya çalışmadan, kendi köşemden uygulama alanında gözleyebildiklerimi, deneyimlerimi, bir genel bakış halinde yansıtmak istiyorum.

Mimarlık, dünyada son yıllarda iki anlamda ele alınıyor. Biri, özel anlamda mimarlık. Hatta bunu büyük harfli (M), Mimarlık; yani bir nevi akademik mimarlık olarak; diğerini de tüm yapı faaliyeti olarak tanımlayabiliriz.

Bir mimar, "tek oda yapmak bile mimarlıktır, çünkü tasarımdır" diyor.

Mimarlığı ikinci ve geniş anlamı ile ele aldığımız zaman, Cumhuriyet dönemi müthiş bir yapı faaliyeti olarak ortaya çıkıyor. 13 milyon nüfus devralmış Cumhuriyet ve yaklaşık yüzde 15'i kentlerde yaşıyor. Bugün 65 milyon nüfus, yüzde 55'ten fazlası kentlerde yaşıyor; aile yapısının bölünmesi, hizmetlerin artması, kentleşme gibi faktörlerle, özellikle kentlerde müthiş bir yapı ihtiyacı ortaya çıkmış. Dolayısıyla, adeta "bugünkü yapı stoğumuzun yüzde 90'ı Cumhuriyet döneminde yapılmış" denebilir. Kesin rakamlar yok elimde ama, öyle tahmin ediyorum. O zaman Cumhuriyet'in, bu büyük yapı faaliyetini, her ne kadar sonuçtan tam memnun olmasak da, iyi kötü gerçekleştirebildiğini, ihtiyacı karşıladığını gözlüyoruz, tespit ediyoruz.

Bu büyük yapı faaliyetinin bileşenleri var; sermaye, mimar, işçilik, teknoloji, malzeme, şehircilik vs. gibi. Bütün bu bileşenlere teker teker baktığımızda; mimar yetiştirilmiş, yapılar yapılmış, kentleşmenin yanında, sanayileşme önemli bir faktör olarak gelişmiş. Bütün bu yapılar yapılmış ama, özlediğimiz gibi olmamış; ne devraldığımız Osmanlı dönemindeki kaliteye, ne de yeni girmek istediğimiz Batılı dünyanın kalitesine ulaşamamışız.

Acaba ulaşabilir miydik; içinde bulunduğumuz koşullarda bu mümkün olabilir miydi? Eğer, "mümkün olabilirdi" dersek, neden olamadığını iyi analiz etmek ve sebeplerini iyi bulmak lazım ki, ondan gereken dersleri çıkarabilelim.

Sanıyorum ki, belki de dünyada aynı dönemde bu kadar büyük bir yapı gereksinmesiyle karşılaşmış, ama kaynakları bu kadar kıt bir toplum yoktur.

Bu bakımdan, adeta böyle iyimserle kötümser arasında bir yerde duruyorum ve tespit ediyorum ki; Türkiye, birçok alanda olduğu gibi, yapı işini başarmış, ama tam başarılı olamamış. Bir şeyimiz var, ama yok gibi. Birçok alanda olduğu gibi, yapı alanında da böyle bir durumdayız; ama, yapı alanında "yok idi" diyemeyeceğimiz şey, belki de sermaye. Çünkü, bu kadar yapı için parayı bulabilmişiz, yatırımı yapabilmişiz; ama bu yatırımı, yeterince akıllı, yeterince planlı yapamamışız. Ama, yapabilir miydik de, yapamadık?..

Cumhuriyet; sanıyorum 400-450 civarında mimar devraldı. Bugün çoğunluğu kamu sektöründe çalışan 30 bini aşkın mimarımız var, ara elemanlarımız var, şehircilerimiz var. Cumhuriyet, eğitim alanında da gereksinmeleri karşılamaya çalışmış bir ölçüde.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında; yabancı meslek adamlarının desteğine, özellikle önemli kamu yapıları için ihtiyaç duyulurken, bir dönem gelmiş ki, 1950'den sonra, -1950-1970 arası bilhassa- Türkiye'nin mimarlık pazarı yabancı mimarlara tamamiyle kapanmış, tamamen Türk mimarları ve Türk malzemesiyle inşaat faaliyeti yürütülmüş.

Bugün içine girdiğimiz yeni dönemde, tekrar bir yabancı mimar faaliyetine şahit oluyoruz. Bu noktayı, belki ileride "Türkiye'deki yabancı mimarlar" başlığı altında ayrıca açmak ve açarak konuşmak doğru olur diye düşünüyo-

Prost'un Suriçi Planı

Jansen, Ankara Planı

rum. Çünkü, son yıllarda, özellikle İstanbul'da gördüğümüz, 1950-1970 döneminin aksine ve "belki, sınırlı sayıda, önemli yapıda yabancı mimar katkısı yararlı" diye düşünülebilecekken, şimdi adeta bir istila haline dönüşmüş; çok miktarda yabancı mimar hak etmeden yapı alanında faaliyet gösteriyorlar.

Cumhuriyet döneminde mimarlığın gereksinimi olan kent planlaması da iyi kötü ele alınmış, bununla ilgili örgütlenmeler, kanunlar ortaya konmuş, İller Bankası kurulmuş, kent planları yapılmaya çalışılmış, Cumhuriyet'in ilk yıllarında ve birinci dönem yöneticilerinin büyük vizyonlarıyla Jansen gibi bir önemli şehirci Ankara'da imar planı yapmış, İstanbul'a Proust, İzmir'e Le Corbusier'nin imar planı yapmak için davet edildiğini biliyoruz. Böyle üst seviyede meseleler ele alınırken, 1950'den sonra girdiğimiz dönem içerisinde, bu kent planlaması alanında da büyük bir disiplinsizlik ve yetersizlik ortaya çıkmış.

Cumhuriyet döneminde, Yapı İmar Kanunu, Emlak Bankası'nın kurulması, İmar Bakanlığı'nın kurulması gibi birçok örgütlenme çalışmaları var. Özellikle, ilk yıllarda daha yoğun olan bu yasal çerçeve çizme çalışmaları, daha ileriki yıllarda tamamiyle yok olmuş. Ama, son yıllarda, Özal döneminde iki önemli yasal örgütlenme çalışması var benim çok önem verdiğim; tutum olarak önem verdiğim, ama, sonuçta tam başarıya ulaşamayan. Bir tanesi, Toplu Konut Fonu ve İdaresi'nin kurulması; bir diğeri de, gecekondu bölgelerinin ıslahı.

Toplu Konut Fonu ve İdaresi'nin kurulması ve bu alana özel kaynak bulunması, bence çok başarılı bir düşünce. Fakat, sonradan toplanan fonlar konut sorununun çözümüne önemli katkı yapabilecek boyutlara geldiği halde, idarenin ve fonun politik maksatlarla kullanılması ve burada kalitenin ele alınmaması, kaliteden ziyade sayıya bakılması, fonların başka alanlara sarfedilmesi ve idarenin politize olması dolayısıyla, tam başarı sınırlı kalmış. Ama, gecekondu bölgelerinin ıslahı, kanunu ve düşüncesi, son derece yerinde bir düşünce olduğu halde, bu, hemen hemen tamamen politik amaçlarla, belki gecekonduları meşrulaştırmak için kullanılmış ve beklenen, daha doğrusu, bizlerin beklediğimiz sonucu vermekten uzak kalmış.

Cumhuriyet döneminin büyük ve çok miktarda yapı yapmak göreviyle karşı karşıya olduğundan bahsetmiştim. Bu, birinci dönemde, özellikle 1950'ye kadar belli bir seviye içerisinde yürütülmüş. Yabancı mimarlar önemli kamu yapılarında görevlendirilmiş ama, Türk mimarları da, sayıları ve imkanları oranında görev yapmışlar.

Gerek kent planlaması bakımından, gerek yapı planlaması bakımından belirli bir ciddiyet gözleniyor; hatta ciddiyetin ötesinde. Orada Atatürk'ün vizyonu; çağdaş medeniyet seviyesinin üstüne çıkmak. 1950'de gelen idarenin vizyonu ise, "Küçük Amerika" olmak. Bugün vizyonumuz, Ortak Pazar üyeliğine 12. aday olabilmek.

Bu vizyon düşmesi, kalite düşmesini de, sanıyorum izah ediyor.

Bu dönem içerisinde bazı satırbaşı gibi tespit etmek istediğim gözlemler var.

Mimarlık toplumu; büyük sayısına rağmen mimarlıkla ilgili sorunları topluma anlatmada başarılı olmamış, olamamış. Gerçi, son yıllarda çok sayıda mimarlıkla ilgili yayın görüyoruz, bu yayınların satıldığını da görüyoruz. Görsel basın organlarında mimarlıkla ilgili konuşmalar oluyor, fakat, benim gözlediğim bir şey var; bu tarz konuşmalar, sanki mimarların kendi aralarındaki bir özel dille yapılıyor ve bunların topluma anlatılabilmesinde, sanki kendi içimizden yeterli bir lider çıkaramamışız.

Bunu her zaman örnek olarak veriyorum; Ertuğrul Muhsin'in vaktiyle tiyatroyu, Türkiye'nin gündeminin başına oturttuğu gibi, hatta son yıllarda Hayrettin Karaca'nın erozyonu, toplumun gündeminin başına oturttuğu gibi; biz, mimarlık meselesinin, mimarlığın kalitesinin toplumun üretkenliğine, refahına, barışına ne büyük ölçüde katkıda bulunduğunu, bulunacağını anlatmakta yeterli başarı sahibi olamamışız.

Birçok değerli mimarımız, bizim öğrencilik yıllarında yeteneğine, kabiliyetine hayran olduğumuz o zamanki asistan neslimiz içerisinden ve çok büyük başarılarını beklediğimiz, gerçekten de değerli mimarlar yeterli şekilde kendilerini ifadeye, eser yapmaya imkan bulamamışlar. Bir bakıma, Türkiye'de büyük bir ihtiyaç var, yetenekli insanlar da var; ama, bunların birbirleriyle buluşmasına imkan verecek toplumsal düzeni kuramamışız.

Yapıyla ilgili bürokratik işlevleri gitgide içinden çıkılmaz bir hale getirmişiz ve sonucunda, büyük kentlerimizde yüzde 60'a, yüzde 70'e varan oranda kontrolsüz, ruhsatsız yapılar teşekkül etmiş.

Bunlar yeterli parayla inşa edilmiş yapılar; ama ne bir plana bağlı, ne de kamu kontrolünden geçmiş. Ama, "kontrol edelim" derken, "kontrol altında tutalım" derken, bürokrasiyi o hale getirmişiz ki, gerçekten sade vatandaşın bir ev ruhsatı almasını fiziki olarak, fiili olarak imkansız hale getirmişiz.

**Gürhan Tümer:** Gerçekten de Cumhuriyet'in 75 yılının ilk 20-25 yılı yabancı mimarlar sorunuyla geçti. Çok önemli bir konuydu; bütün dergiler, Arkitekt'ler, mimarlık dergileri onunla çalkalanıyordu, hayat meselesiydi. O zaman kendileri geldiler, şimdi dergilerle geliyorlar...

Mimarlığı gündeme oturtmak; gerçekten çok önemli. 75 yılda birtakım kişiler ya da kurumlar ülkenin gündemini belirlediler, "Mimarlar bu gündemi belirleyemediler" dedi Sayın Tekeli; doğrudur.

Mesela koruma konusunda gündemi belirledi mimarlar; hatta biraz fazla bile, artık ne olduğu belli olmadan konuşuluyor. Yani, "mimarlık" deyince, "koruma" neredeyse anlaşılır oldu gibi geliyor bana.

**Uğur Tanyeli:** Ben, 75 yılda ne olup bittiğini, anlatmayı düşünmüyorum. Bu, böyle 15 tane panelin konusunu oluşturabilir, aslına bakarsınız. Onun yerine, soruna biraz farklı biçimde bakmayı deneyeceğim. "75 yılda ne olup bitti"yi değil de, aslında, "75 yılda olup bitene biz nasıl baktık ve şu anda nasıl bakıyoruz"u, biraz kurcalamakta yarar var. Yani, tarihin olgularını tartışmak yerine, bizim tarihe nasıl baktığımızı ele almakta ve bakışımızın ne kadar sağlıklı olduğunu tartışmakta yarar var gibi geliyor bana.

Böyle bir yöntemle, böyle bir açıdan bakarsam, şunu görüyorum ki, biz, aslında tuhaf bir biçimde kendi yakın geçmişimize olumsuz bakan bir toplumuz. Daha da önemlisi, biz, kendi modernleştiğinin bilincine varamayan bir toplumuz. Bu oldukça ender görülen bir durum; çünkü modernleşme çoğu zaman Modernite'nin bilincine varmakla ortaya çıkar; ama, Türkiye böyle değil. Türkiye, çok hızlı biçimde modernleşen, çok hızlı biçimde "modernlik" dediğimiz duruma doğru evrimleşen bir toplum. Buna karşılık da, tam tersine, modernleştiğinin bilincinde olmayan, hatta modernleşmediğini düşünen, modernleşmede yol almadığını, ya da oldukça az yol aldığını düşünen, bundan ötürü de ciddi sıkıntılar duyan bir toplum.

Oysa, 18. yüzyıldan beri çok hızlı bir biçimde modernleşiyoruz. Modernleşmenin ne anlama geldiğini ayrıntısıyla söylemem kolay değil; ama, kısaca birkaç başlık halinde, "nedir modernleşme ve niye biz modernleşiyoruz" u şöyle bir incelemekte yarar var.

Birkaç başlık: Örneğin, mimari bilgi alanının yapısını değiştiriyoruz. Mimari epistemoloji, Türkiye'de çok hızlı bir biçimde değişiyor. Ne oluyor? En azından vernaküler kalıplar yıkılıyor. Artık, yaklaşık 1950'li yılların sonundan veya 1960'lardan bu yana Türkiye'de vernaküler, yani halk mimarisinin kalıpları doğrultusunda bina inşa edilmiyor. Bu, modernleştiğimizin en önemli belirtilerinden biri.

Başka? Mimari bilgi alanında sözelden yazılı bölgeye geçiyoruz. Modernöncesi bütün toplumlarda mimarlığın bilgi alanı sözlüdür. Oysa, modernleşen bir toplumda yazılı hale gelir ve Türkiye bunu son 75 yılda yaşadı büyük ölçüde. 19. yüzyılın son 25 yılında başla-

Doğan Tekeli

**Bugün içine girdiğimiz yeni dönemde, tekrar bir yabancı mimar faaliyetine şahit oluyoruz. Bu noktayı, belki ileride "Türkiye'deki yabancı mimarlar" başlığı altında ayrıca açmak ve açarak konuşmak doğru olur diye düşünüyorum. Çünkü, son yıllarda, özellikle İstanbul'da gördüğümüz, 1950-1970 döneminin aksine ve "belki, sınırlı sayıda, önemli yapıda yabancı mimar katkısı yararlı" diye düşünülebilecekken, şimdi adeta bir istila haline dönüşmüş; çok miktarda yabancı mimar hak etmeden yapı alanında faaliyet gösteriyorl**

yan bir süreç; ama gerçek anlamıyla yoluna girişi Cumhuriyet çağının 75 yılı içinde olup bitmiştir.

Başka bir başlık; mimarlığın kamusallaşma biçimleri değişti. Modernöncesi Türkiye'de "mimarlığın kamusallaşma biçimi" diye bir kavram bile söz konusu değildi; oysa, artık mimarlık, ne kadar yetersiz bulursak bulalım, gerçekte kamusal bir nitelik kazanmıştır. Artık kamuda tartışılıyor; ne kadar yanlış tartışılırsa tartışılsın -ki, "yanlış tartışma" sözcüğünün kendisi bile, aslında ciddi tartışmaları davet eden bir şey- tartışılıyor. Koruma üzerine, artık gündelik gazetelerde bile yazı okuyabiliyoruz, imar suçları üzerine her gün birkaç yazı okuyabiliyoruz. Bunlar, kısır tartışmalar gibi gözükse de, gerçekte mimarlığı kamusallaştıran, kamuoyu oluşturan ve bizim son 75 yılda, hatta bırakın son 75 yılı, son 25 yılda tanıdığımız kavramlar. Bu açıdan bakarsak, çok ciddi biçimde, çok hızlı biçimde modernleştiğimiz söylenebilir.

Başka? Mimarın kimliği modernleşiyor. "Gerçek mimar" denilen insanla, modern mimar tipiyle, bireyleşmiş mimar tipiyle Türkiye

**UğurTanyeli**

**Biz, aslında tuhaf bir biçimde kendi yakın geçmişimize olumsuz bakan bir toplumuz. Daha da önemlisi, biz, kendi modernleştiğinin bilincine varamayan bir toplumuz.**
**Bu oldukça ender görülen bir durum; çünkü modernleşme çoğu zaman Modernite'nin bilincine varmakla ortaya çıkar; ama, Türkiye böyle değil. Türkiye, çok hızlı biçimde modernleşen, çok hızlı biçimde "modernlik" dediğimiz duruma doğru evrimleşen bir toplum. Buna karşılık da, tam tersine, modernleştiğinin bilincinde olmayan, hatta modernleşmediğini düşünen, modernleşmede yol almadığını, ya da oldukça az yol aldığını düşünen, bundan ötürü de ciddi sıkıntılar duyan bir toplum.**

aslında, 1910'lardan bu yana tanıştı. 1910 öncesinde Türkiye'de bireysellik sahibi, "mimar" diyeceğimiz bir meslek adamı yok; müslim ya da gayrimüslim. Sinan'ı düşünerek, kendimizi genellikle yanlış koşullandırıyoruz; ama, modern mimar tipi, Türkiye'de gerçek anlamıyla son 75-80 yılın oluşturduğu bir tiptir.

Mimari talebin ve arzın yapısı modernleşti. Artık mimarlık talebi, kişisel olmaktan çok, büyük şirket boyutlu hale gelmektedir. Kapitalist talebin ve de mimari emeğin kapitalist arzının bütün biçimleriyle biz son 75 yılda tanıştık. Türkiye'de "mimarlık bürosu" dediğimiz modern bir mimarlık eyleminin ayrılmaz bileşeni olan şey bile, neredeyse Cumhuriyet'le yaşıt; bırakın Cumhuriyet'le yaşıtı, "Modern mimarlık arzının yaratıcılarından biri şu masada oturuyor" bile diyebilirim. Türkiye'de mimarlık bürosu kavramı; büyük oranda Doğan Tekeli ve Sami Sisa ile 1950'lerde belirir. Bunun kökeni, Batı'da en azından 16. hatta 15. yüzyıla kadar gider, ama Türkiye'de 1950'lerde başlar. Biz, bu kısa aralıkta tasavvur edemeyeceğimiz kadar uzun bir yol aldık. Bugün geldiğimiz nokta, Batı'nın hızıyla kıyaslarsak, "müthiş" denebilecek kadar hızlıdır.

Başka? Türk insanının mekanı kavrayış biçimi modernleşti. Bunun ne demek olduğunu uzun uzun anlatmak istemiyorum. Bütün bu modernleşme yolunda alınan uzun mesafeye karşın biz, Türkiye'nin genelde kendi modernleşme yolunda çok az yol aldığını düşünüyoruz ve geldiğimiz noktanın bilincine varmış değiliz. Değişimi kavramaya yönelik bir ters tarihsel bilinç geliştirdiğimiz söylenebilir; değişiyoruz, ama bunu yanlış anlamlandırıyoruz. Türkiye, mimari bağlamda değişiyor, modernleşiyor; ama bunun modernleşme ve olağan bir değişme olarak değil, tam tersine "bozulma, çarpık biçimlenme" olarak adlandırmaya eğilim gösteriyor; özellikle de bunun yetersiz bir modernleşme olduğunu düşünüyor.

Bu algılama biçiminin nedenlerinin sonuçlarını tartışmadan önce, nasıl belirdiğini, ne gibi belirtilerle ortaya çıktığını kısaca söylemek gerek. Nasıl yanlış ve ters bir bilinç geliştiriyoruz kendi modernleşmemize ilişkin; onun üzerinde biraz durmakta yarar var.

Birkaç tane örnek not aldım. Çok yaygın, hepimizin kolayca onaylayabileceği, ama ciddi biçimde yanlışlık içeren sayısız yargılar geliştiriyoruz. Örneğin, Türkiye'de mimarlık adına yapılanların taklitten öteye gitmediği gibi bir yargı Türkiye'de son derece kolay onay derleyebiliyor. İnanılmayacak derecede çabuk, herkesin üzerinde uzlaşabileceği bir zemin oluşturuyor; oysa, ciddi bir yanlış bu.

Türkiye'nin çağdaş mimarlık üretiminin kayda değmez olduğunu düşünüyoruz. Batı'da yapılanlarla sürekli kıyaslayarak, bizde yapılanların, aslında hiç de kaliteli olmadığını düşünüyoruz. Yine, ciddi bir tarihsel ters bilinç örneği; gerçek hiç de böyle değil.

Çok yaygın bir kalıp yargı türümüz var: Örneğin, ben öğrencilere her yıl genellikle soranım; "mimarlık okuluna başladınız, evden ne gibi bir tepki geldi?" diye. Genellikle şöyle tepkiler gündeme gelir: "Eskiden burada Sinan gibi mimarlar varmış; şimdi hiç böyle mimarlar yok. Bu memlekette bir şeyler kötüye gidiyor değil mi?" Bütün mimarlık öğrencilerine ailelerinden ve çevrelerinden en yaygın biçimde gelen soru, ya da spekülasyon biçimi bunu eksen alır. Bu, çok yaygındır. Herhalde buradaki pek çok kişinin de başına gelmiştir. Bu, o kadar yaygın onay derleyen bir bakıştır ki, iki yıl önce Ankara'da bir toplantıya, Sinan'la ilgili bir toplantıya katılmıştım; İlber Ortaylı gibi, ünlü bir Osmanlı tarihçisi de vardı. Şöyle diyordu: "Siz burada mimarlar, oturdunuz toplandınız, ama bu memlekette 16. yüzyılda öyle binalar yaparlar, öyle olağanüstü organizasyonlar gerçekleştirirlerdi ki, siz bugün mimarlar olarak bunun onda birini bile beceremiyorsunuz. Hala da oturup boşuna konuşuyorsunuz. Bırakın böyle mimar mimar konuşmayı." Bu 'mimar mimar konuşmayın' ifadesi onun dilinde biraz 'aptal aptal konuşmayın' anlamına da geliyordu.

Bu, tipik bir tarihsel ters bilinç örneği idi ve Türkiye'de de çok yaygın, kolayca neredeyse herkesin altına imzasını atabileceği bir yargı oluşturuyordu. Bu, Türkiye'nin modernleştiğine ilişkin ciddi bir kavrayış bozukluğu yaşadığını gösteren, bence tipik bir örnek.

Başka bir örneği, İstanbul'da İhsan Bilgin'le konuşurken o bana anlatmıştı. Bilgin bir toplantıya katılıyor, toplantıda Türkiye'de konut problemi, konutun bugünü tartışılıyor. Orada da İhsan Bilgin diyor ki, artık tartışmalarımızı yeni bir baza oturtalım, çünkü Türkiye'de bugün artık hane halkı boyutu, çekirdek aileye doğru evrimleşmiştir. Son yapılan bir hesaplamaya göre, yaklaşık olarak 3,4 kişidir Türkiye'de hane halkı büyüklüğü. Bu da zaten Batı'daki değerlere büyük ölçüde yakın bir değerdir. Dolayısıyla, artık Türkiye'ye bir geçiş toplumu değil, Modern bir toplum demek yanlış olmaz.

Gelen tepkiler şöyle: "Yok canım, olamaz. Türkiye'de asla hane boyutu 3,4 kişi olamaz, mutlaka bir yanlışlık vardır. Biz, asla o kadar modernleşmiş olamayız; herhalde bir hata var."

Başka bir örnek; Doğan Kuban'ın "kırsal kültür kenti işgal etti" örneği.

Türkiye'de, son yıllarda çok sevilen bir kırsallık antipatisi var. Kentlerimiz niye bozuluyor? "Çünkü, köylüler kente geliyor, bu nedenlerle kentlerimiz köyleşiyor, Türkiye kentsel kalitesini kaybediyor." Bu, yine tipik bir tarihsel ters bilinç örneği. Çünkü, gerçekte kentlerimiz köyleşmiyor. Eskisinden daha çirkin oluyor olabilir; ama, Türkiye'nin kentleri de modernleşiyorlar. Türkiye ilk kez modern kenti tanıyor. Türkiye ilk kez gerçek metropolleri tanıyor ve biz durumu, gerçek bir metropolle tanıştığımızı farketmek yerine, kentlerimizin köyleştiğini düşünerek anlamlandırmayı deniyoruz. Bu, çok ciddi bir sağlıksızlıktır aslında. En yetkili ağızlardan bile bunu duyabiliyorsunuz. Doğan Kuban gibi Türkiye'nin en önemli beyinlerinden biri çok kolayca "Türkiye'nin modernleşmediği" biçimindeki bu tuhaf önyargı sisteminin içine katılabiliyor. Ve kolayca, "kırsal kültür kenti işgal etti, dolayısıyla yolunda gitmeyen her şey köylülerin kente inmesinden ötürüdür" diyebiliyor. Tersini düşünmek kimsenin aklına gelmiyor. Bunun tersi modernleşmemektir. Köylüler kente gelmiyor olsaydı, Türkiye, hala yüzde 15 kentlilik oranıyla, Afganistan düzeyinde bir kentliliği temsil ederdi ve bu, "gelişmemişlik" demekti. Tersi, gelişmedir. Tabii ki problemleri yaşanır; ama o problemler, Modernöncesi dünyanın problemleri değil, tam da Modern dünyanın problemleridir. Biz şimdi, artık Manhattan'ın problemleriyle tanışıyoruz, Londra'nın, Berlin'in problemleriyle tanışıyoruz. Ve bunu fark etmeyip, tam tersine, kendimize özel bir çarpıklığı yaşadığımızı düşünüyoruz. Aslında modernleşen her toplumun yaşadığını yaşıyoruz; ama onu fark etmiyoruz.

Bunların hepsi ters tarihsel bilinç örnekleri. Neden böyle bir ters tarihsel bilinç gelişmiş?

Doğrusu bunu da bir çırpıda anlatmak mümkün değil; belki haddimi aşıyorum, gereğinden fazla basitleştiriyorum belki de problemi; ama yine de, en azından birkaç söz söylemek durumundayım.

Biz Türkiye'yi, Türk kentini, Türk mimarlığını anlamak için daima iki tane referansa başvuruyoruz. O iki referansa başvurduğumuz için de, yaşadığımız gerçeği kendisi olarak anlamıyoruz; aksine, başka bir durumun tanımladığı değer yargılarına göre anlamlandırıyoruz. Durumun ne olduğunu kavramak yerine, o durumun iyi mi kötü mü olduğunu, bizi rahatsız edip etmediğini temel alan ve onu da çok basit iki parametreye göre tanımlayan bir zihniyet yapısı geliştirdiğimizi düşünüyorum. Bu, bizim yaşadığımız tarihsel süreci kendisi olarak kavramamızı engelliyor ve başka tarihsel süreçlerle, başka tarihsel konumlarla bugünü açıklamak gibi bir çarpıklığı gündeme getiriyor.

Birincisi, kendi idealize edilmiş geçmişimizle sürekli olarak yarışmak gibi bir eğilimimiz var. Hep dünü, bugünkünden çok daha iyi olduğunu varsaydığımız, öyle olduğuna inandığımız bir dünü referans alıyoruz. O referans alınan dün her durumda değişebilir; ama genellikle o dün 16. yüzyıldan daha geriye gitmiyor, çeşitli açılardan 20. yüzyılın başına kadar sarkabiliyor. Bu genelde, kendi geçmişimizi "Altın Çağ" diye nitelendirebilecek dönemleri, çağları, kişilikleri -Sinan gibi- referans alarak, bugün niye öyle olmadığımızı düşünme eğilimi. Niye Sinan kadar iyi bina yapamıyoruz? Böyle bir sorunun, sorulmaması gereken bir soru olduğunu düşünmüyoruz. Bu, çok ciddi bir çarpık bakış, ama çok olağan gibi geliyor Türkiye'ye.

Demek ki, idealize edilmiş bir "dün" imgesi, bizi yoldan çıkarıyor. Bir de, en az onun kadar ciddi ve onun ayrılmaz bileşeni olan şey şu: Batı'nın idealize edilmiş bugünüyle kendimizi sürekli karşılaştırıyoruz. Mükemmel, hiçbir bozukluğu olmayan bir Batı var; biz de onun gibi olacağız. Dolayısıyla, biz asla kazanılamayacak bir yarış içindeyiz, kendi geçmişimizle ve idealize edilmiş, mükemmel, bozuklukları olmayan, herşeyin yolunda gittiği bir Batı'nın bugünüyle... Bunların ikisi de gerçekdışı referanslar. Hele hele, modernleşen bir toplum için bu bakış açısı vahim. Ne dünümüz yetkindi, ne de Batı'nın bugünü yetkin, mükemmel.

Farklı tarihsel durumları birbiriyle karşılaştırmak gibi bir yanlışa oturuyor yaptığımız. Modernöncesi dünyadaki mimarlık kalitesiyle, Modern dünyadaki mimarlık kalitesini karşılaştıramayacağımız gerçeği kavranamıyor. Modernöncesi dünyada Kanunî'nin yapı yaptırırken gündeme gelen güdüleriyle, TARİŞ'in genel müdürünün yapı yaptırırkenki güdülerinin farklı olduğunu anlamamakta direnmemiz ilginç. Ve üstelik, bu karşılaştırmayı yaptığımızda her seferinde de, ilginçtir, hep Kanunî ile Sinan üstün geliyor, Batı'nın bugünü üstün geliyor; hiçbir zaman TARİŞ'in müdürü üstün gelmiyor, hiçbir zaman bir banka müdürü üstün gelmiyor. Oysa, kendi çağı bağlamında, onun da kendisine biçilen bir toplumsal rolü oynadığını ve üstelik o rolün de düpedüz Modern bir rol olduğunu, o rolün bütün Modern toplumlarda, üç aşağı beş yukarı, hemen hemen benzer nitelikler taşıdığını görmek istemiyoruz. O roller, oysa, bizim de içinde konumlandığımız dünyada Modern bireylerin oynadığı roller. Hepimiz o rolleri oynuyoruz, ama hep başka bir çağın, tam anlamıyla da bilmediğimiz rollerine öykünüyoruz.

Böyle bir bakış açısıyla, kendi bugünümüzü yanlış anlıyoruz. "75 yılda geldiğimiz nokta ne?" diye sorarsak, aslında geldiğimiz nokta, büyük ölçüde tuhaf bir tarihsel ters bilinç noktası. Modernleşiyoruz, ama modernleşmediğimize ilişkin bir inanç geliştirerek, modernleşmemizin sonuçlarını heba ediyoruz. Bu, aslına bakarsanız, kendi yarattığımız başarının sonuçlarını devşirmemizi engelleyen bir zihniyet freni Türkiye için. Sürekli fren yapıyoruz. Birçok şey başarıyoruz, ama bunların başarı olduğunun farkında olmaksızın fren yapmak eğilimindeyiz. Bu, üzerinde ciddi biçimde düşünmemiz gereken tuhaf bir durum bence. Çünkü, kendi başardıklarımızı küçümsememize yol açan bir durum.

Bunun mimari sonuçları ne olabilir? Bunun mimari sonuçlarından biri belki de olumlu gibi gözüküyor, rehaveti engelliyor. Çünkü, sürekli bir şeyler başaramadığınızı düşünerek, "demek ki başarmamız gereken daha çok şey var, almamız gereken çok yol var" diyerek, hiç rahat edememek gibi bir toplumsal saplantımız var. Bu, işin olumlu tarafı; ama bence olumsuz taraflan da var. Mimarlık bağlamında bakarsak, şöyle düşünmemize yol açıyor: Alınacak daha çok mesafe var; o kadar çok mesafe var ki, olağan yollardan gidersek, asla başaramayacağız. Bize özel, hızlı gidebileceğimiz bir otoyol lazım. Aldığımız yolun miktarını bilmediğimiz için, hep önümüzde çok bir yol var ve oraya da tabii ki ya kestirmeden, başkalarının geçmediği yollardan gitmemiz gerekiyor ya da çok hızlı giderek ötekilere yetişmemiz gerekiyor. Sanki böyle bir yarış var dünyada. Ne böyle bir yarış var, ne de varsa bile biz bu yarışın içinde çok gerilerde nal toplayan bir yerdeyiz. Ama, kendi konumumuzu tayin etmediğimiz için, hep özel yollar arama eğilimindeyiz. Bu, dolaylı biçimde şunu getiriyor: Mimarlığı, mimarlık olarak tartışamıyoruz; sürekli olarak mimarlık Türkiye'nin hiç giderilemeyen bir "leitmotiv"i olarak siyasal, toplumsal problemlerin bir bileşeni olarak karşımızda duruyor. Asla mimarlık, mimarlık problemleri çerçevesinde tartışılmıyor, Türkiye'nin dertlerinin bir yansıması olarak tartışılıyor. Başka alanlarda aldığımız yola oranla, mimarlığın bu özerkliğini kavramamız açısından, daha geride kalıyoruz. Demek ki, bu geri kalmışlık ve de "yavaş gidiyoruz" psikozu, bilimde, sanatta, mimarlıkta, her etkinlik ve bilgi alanında, o alanın özgül sorunlarını tartışmayı ikinci plana atıyor, Türkiye'nin genel sorunlarını tartışmayı ön plana getiriyor. Bir tıkanıklık oluşuyor. Bu, bizim düşünce dünyamızın bence çok önemli bir tıkanıklığı Türkiye'nin kendi olağanlığının farkına varması lazım. "Burada olan şeyler, özetleri itibariyle her yerde olan şeylerdir" gerçeğini, artık Türkiye anlamak zorunda. "Bize özgü problemleri, dertleri yaşadığımız" psikozundan kurtulup, olağan bir toplum olduğumuzu, olağan bir şekilde geliştiğimizi, büyük kopuşlar yaşamadığımızı, olağan biçimde evrildiğimizi, değiştiğimizi, herkes gibi evrildiğimizi ve değiştiğimizi, herkesin yaşadığı çetrefil dertleri yaşadığımızı, herkes gibi bunları çözemediğimizi, üzerinde tartıştığımızı ve ancak herkes kadar havanda su dövdüğümüzü artık bence anlamamız lazım.

**İhsan Bilgin:** Konu bana doğru daralarak geliyor, ben biraz daha daraltmayı deneyeceğim ve arkama, benden önce söylenmiş sözleri de alarak biraz daha spesifik bir konuya değinmeye çalışacağım. Türkiye'deki mimarlar olarak bugün yaşadığımız sorunları, bugün geldiğimiz noktayı anlamak bakımından önemli bulduğum bir döneme, bir kırılma noktasına değinmek istiyorum. 75 yılı o dönemi eksene alarak değerlendirmek istiyorum.

Üzerinde durmak istediğim, 1950'lerin sonunda başlayıp 1980'lerin başında biten yaklaşık çeyrek asırlık bir zaman dilimi. 75 yılın ortalarında yer alan bir çeyrek asır. Ne oldu bu dönemde, öncesinden ve sonrasından farkları nelerdi?.. Benden önce dile gelen sorunları da anlamak bakımından önemli olduğunu düşünüyorum bu sorunun yanıtının.

Konumuzu yapılı çevre üretimiyle sınırlı tutacak olursak, 1923'ün, yani Cumhuriyet rejimine geçişin değil de, 1950'lerin önemli bir dönüm noktası olduğunu göreceğiz. Yönetim biçimi açısından, hukuk açısından, dil açısından, daha birçok açıdan 1923'ün; yani aslında kendi içinde de kayda değer dönüşümler yaşamış olan 600 yıllık imparatorluğun yıkılarak yerine Cumhuriyet'in kurulmasının ne kadar önemli olduğunu tekrarlamaya gerek yok. Ancak ben geniş anlamıyla yapılı çevre üretimi açısından Cumhuriyet'in kurulmasının belirleyici bir dönüm noktası olduğunu düşünmüyorum. Cumhuriyet rejimi ideolojik tercihler açısından, özellikle kamusal imar ve yapı programları açısından mimarlık alanına da dikkate değer yenilikler getirmiş olsa da, mimarların konularına ve faaliyetlerine yeni gündemler getirmiş olsa da, daha sonra yapılı çevre üretiminin kazanacağı boyutların yanında bunların kısmi bir nitelik taşıdığını düşünüyorum.

Modernleşme tarihini Osmanlı'dan itibaren şöyle bir gözümüzün önünden geçirecek olursak, 18. yüzyılın ikinci yarısında başlayan yapılı çevre üretimindeki modernizasyonun öznesinin hep kamu olduğunu, kamu iradesi olduğunu görürüz. Kamu bile işi olduğundan fazla göstermek oluyor. Bunun adına açıkça merkezi devlet demek lazım. Yapı üretimi alanında karşımıza çıkan modernleşme projeleri büyük oranda devlet girişimleridir.. Nelerdir bunlar?..

Öncelikle eskisinden farklı bir altyapı donatısına, programa, fiziki ve estetik özelliklere sahip sirkülasyon şebekesi; yani yeni türden bir kentsel yatırımlar dizgesi.

Fiziki modernleşme programının ikinci ayağı ise kamu yapıları. Yeni kamu yapılarına olan ihtiyaç devletin hem kendini, hem de kamusal yaşamı yeniden örgütleme programının doğrudan sonucu olarak ortaya çıkmıştı. Örneğin İstanbul'u 19. yüzyıl sonrasında camilerden sonra domine eden ikinci bir tarihsel katman olan kışlalar dizisi doğrudan doğruya ordunun modernleşmesinin sonucu idi. Sonra okullar... Tepeden tırnağa değişen bir eğitim düzeni, medreselerden tamamen farklı bir yeni yapı stoğu ihtiyacı anlamına geliyordu. Hastaneler, çeşitli resmi daireler..; hepsi kamusal yaşamın ve sistemin eski bina tipolojileri ile karşılanamayacak yeni biçimleri idi. Bu yeni kamu yapıları kalıplarının modern ulus-devletlerin kurulmasında öncülük eden ülkelerdekilerden, örneğin Fransa'dakilerden farklı olmadığını görüyoruz.

Yeniden yapılanma sürecine giren devlet bu yapım programını nasıl örgütlüyor, nasıl yaptırıyor, mimarla nasıl ilişkiye giriyor? Bu ayrıntılara girmek istemiyorum. Önemli olan şu ki, bu noktada bir sorun yok: Yaptırmak istiyor, programlıyor, ve bütçe elverdiği ölçüde de yaptırıyor. Üstelik de bu binalar sadece plan kalıpları açısından değil, fasad kalıpları, kütle kurguları, hatta kısmen stilistik özellikleri açısından da Avrupa'daki karşılıklarıyla uyum ve benzerlik içindeler; bu açılardan bir eşzamanlılık var. Öylesine bir eşzamanlılık ki bu, bizim genellikle "Art-nouveau" olarak adlandırdığımız eğilim farklı isimler altında ve farklı tonlarla Avrupa'nın çeşitli ülkelerine çığ gibi yayıldığında, buraya da gelmiş oluyor.

"Nasıl geliyor?" ayrı mesele; ama gelmiş olduğu kesin. Üstelik bu devam da ediyor: Bizde "1. Ulusal Mimarlık" olarak adlandırılan eğilim, Almanya'da "Heimatstil" olarak anılan ve Almanya ile sınırlı olmayan daha genel bir yüzünü geçmişe dönme eğilimiyle de eşzamanlıdır. 20'lerin modernizminin bize erken Cumhuriyet dönemi mimarisiyle, 30'lar monumentalizminin ise "2. Ulusal Mimari" eğilimiyle temsil edildiğini biliyoruz. Her birinin kendi iç dinamikleriyle kendi tonlarını aldıklarına kuşku yok. Bunun otomatiğe bağlanmış bir belirlenme olmadığına da kuşku yok. Burada altını çizmek istediğim "biz" ve "onlar" diye bir şey olmadığı -ya da bu ayrımın her yer için geçerli olduğu-, dünyaya egemen olan atmosferden bir biçimde payımızı aldığımız. Tıpkı diğer ülkeler ve coğrafyalar gibi. Dolayısıyla bu eğilimlerin dünya ile eşzamanlı olarak ortaya çıkması "taklit" veya "kopya" olarak adlandırılamaz. Çünkü böyle adlandırılması, dışımızda homojen bir dünya olduğu varsayımına dayanır.

Oysa moderleşme sürecine dünya ölçeğinde ve kompleks bir bütün olarak baktığınızda başka bir manzara görürsünüz. Herşeyden

**İhsan Bilgin**

**Mimarlık düşüncesinin belki de tarihindeki en zengin tartışmalara, en derin ve yaratıcı sorgulamalara sahne olduğu bir dönemde 1960'larda, bu ortamın mevcudiyeti bile farkedilmedi Türkiye'deki meslek kamuoyunda. Bu hareketliliğin yavaş yavaş stabilize olduğu 1970'lerde bile Türkiye hala çok uzaktı dünyadaki yeni ve can alıcı mimarlık gündemlerine.**

**Kuşkusuz Türkiye'nin bu sosyal alt-üst oluşuyla, dünya mimarlığındaki köklü yenilenmenin zamansal olarak çakışması müthiş bir fırsat anlamına da gelmiş olabilirdi. Toplumsal yenilenme ortamlarının taze ve enerjik fikirlerle buluşması çok heyecan verici olabilir bazen.**

önce "onlar" olarak adlandırılanlar da heterojendir; yani kendi içinde bir çok karmaşık ve çok katlı etki-tepki ilişkisi vardır. Öte yandan da bu bir kaos değildir; bütün bu karmaşık yapı bir takım hiyerarşi eksenlerine göre kuruluyordur. Örneğin İngiltere Almanya için, tıpkı bizim için olduğu gibi biraz idealize edilmiş bir "onlar"dı; bütün Alman aydınları geleceklerini görmek ve örnek almak için İngiltere'ye gidiyorlardı. Öte yandan Amerika bütün Avrupa için "onlar"dı. Yani işin içine Amerika'yı katınca, bu kez Avrupa'nın ton farkları azalıyor birbirine yaklaşıyordu. Her biri Avrupa'daki gençlik yıllarını birer modernist öncü olarak geçiren Wachsmann'ın, Mies'in, hatta Loos'un Amerika'dan nasıl derinden etkilendiğini biliyoruz. Herhalde Amerika onlara da, neredeyse bize olduğu kadar uzaktı oraya gitmeden önce.

Aradaki farkları silikleştiren böylesi bir perspektif modernleşmenin, kendi içinde çok katlı hiyerarşi eksenleri barındıran topyekün bir süreç olduğunu, Anadolu coğrafyasının da buna bir yerlerinden katıldığını, eklemlendiğini hatırlatır. O zaman başka bir perspektiften baktığımızda "taklit" olarak gözükenler, iç dinamiklerden de beslenen, kendi tonunu alan, kendine özgü bir eklemlenme süreci olarak gözükmeye başlar. Çok belirleyenli, karşılıklı etkileşimli, aynı zamanda da hiyerarşik bir sembiyotik yapı olarak gözükür.

Gelelim başta sözünü ettiğim kırılma noktasına; yapılı çevre üretimi, dolayısıyla da mimarlık açısından, 18. yüzyılın ortasından beri yaşananlardan daha önemli olan, özellikle de bugün yaşadığımız sorunlar açısından daha belirleyici olan dönemece. Bu dönemeç, Anadolu'nun tarihinde ilk kez piyasa ilişkilerinin egemenliği altına girmesidir. Hep devletin, devlete yakın aydınların inisiyatifiyle gerçekleşmiş bir sürecin yerini, piyasa reflekslerinin öncülüğünün aldığını görüyoruz. Kuşkusuz önceki dönemlerden kalma alışkanlıkların tortularını taşıyarak; onlara yaslanarak. Ancak bu tortuların, alışkanlıkların ağırlığı ne denli fazla olursa olsun -ki hala hem bunlardan şikayet ediyoruz, hem de vazgeçemiyoruz- egemen olan piyasa ilişkileridir. Bu kırılma sonrasında, hem geri dönülmez bir eşiği geçmiş olmanın, hem de onu tam olarak sindirememiş olmanın sorunlarını, belki de başka hiçbir alanda görülmeyecek kadar net bir biçimde yapılı çevre üretimi alanında görüyoruz.

Demin çizdiğim çerçeve açısından piyasa toplumuna, piyasa ilişkilerinin egemenliğine geçiş, devletin modernleşme süreci içinde oynadığı rolün farklılaşması anlamına gelir. Modernleşme süreci artık merkezi otoritenin programları ve reflekslerinin yanı sıra, irili ufaklı insan gruplarının ve insanların piyasa içindeki davranışları ve refleksleri tarafından da belirlenmeye başlamıştır. Bu eskisine oranla, en azından daha karmaşık çapraz ilişkilere ve denklemlere işaret eder. Uğur Tanyeli'nin de bir başka eksen üzerinden değindiği problemlerin temelinde bana kalırsa bu geçişin hala yeterince sindirilememiş, bununla yüzleşilememiş oluşu yatıyor; merkezi otoritenin yönlendiriciliği altındaki iş yapma alışkanlıklarının yerini piyasa içinde iş yapma alışkanlıklarının ve disiplininin alamamış olması yatıyor. Bu nedenle ya bu kırılma noktasından önceki dönemleri özlüyoruz ve de idealize ediyoruz; ya da piyasanın disiplinini bir biçimde edinmiş toplumları ve onların ilişkilerini idealize ediyoruz; sanki bir biçimde o disiplin edinildikten sonra geride hiç sorun kalmıyormuş gibi, ya da eski dönemlerde hiç sorun yokmuş gibi. Bu tipik bir arada kalmışlık hali: Bir yerden uzaklaşılmış, ancak öteki yere de varılamamış. Bu durumda her ikisi birden aslında olduklarından farklı, birer illüzyon olarak gözüküyorlar.

Yapılı çevre üretimi ve mimarlığın bu arada kalmışlık halinden en fazla etkilenen alanlardan biri olduğunu söylemiştim. Çünkü bu değişimle birlikte artık işveren öznenin niteliği, işin programı, iş yaptırmanın motivasyonu, iş yapma koşulları vs. topyekün bir değişime uğramıştır. Yapı üretimi sürecine katılan tüm öznelerin, bu arada da mimarın altındaki zemin köklü bir biçimde eskisinden farklılaşmıştır.

Bu durumda, bütün dipten doruğa değişim durumlarında olduğu gibi iki temel tutum seçeneği vardır herkes gibi mimarın da önünde:

**1** Yaptığını, yeni koşullara uydurarak eskiden yaptığı gibi yapmaya devam edebilir,

**2** Eskisinden farklı bir biçimde yapmaya başlar.

Türkiye'deki mimarlık ortamının 1960'lardan sonra -çünkü 50'lerdeki değişimin sonuçları 60'larda belirginleşmeye başlamıştı- içine düştüğü krizi tam da bu nokta üzerinden anlayabiliriz: Türkiye'deki mimarlık ortamları yaptıklarını eskiden olduğu gibi yapmaya devam edemediler; ancak yeni bir tutum da geliştiremediler. 1960'larla 80'ler arasındaki o derin boşluğu, ideolojik ve düşünsel sessizliği, kararsızlığı ben böyle anlamlandırabiliyorum.

150 yıldır yeni ortaya çıkan durumlara, belki düşünerek, bilinç süzgecinden geçirerek değil ama sezgiyle, adeta koklayarak, hani o "piyasanın görünmez eli" denilen türden sinyalleri alımlayarak, onlarla bir zanaatkar gibi haşır neşir olarak adapte olunuyordu. Sezginin ve benim "zenaatkar empatisi" diye adlandıracağım bir içselleştirme becerisinin sonucu olarak "taklit" veya "kopya" anlamına gelmiyordu bu tutumlar. Kısacası inisiyatifin devlet katında olduğu bir toplumsal değişimle mimarların ve inşaat sürecine katılan diğer aktörlerin duyarlılığının birleşmesi, değişimin "yumuşak bir geçiş" olarak yaşanabileceği bir zemin yaratıyordu. Ancak 1950'lerdeki kırılmanın 18. yüzyıldakinden de, Tanzimat'tan da, hatta Cumhuriyet'ten de daha keskin sonuçları olduğundan söz etmiştim. 1950'lerin, herbiri yukarıdan aşağıya gerçekleşen öncekilerden farkı, toplumu en küçük hücrelerine kadar harekete geçirmiş ve dipten doruğa sarsmış olmasıdır. Adına "çarpık" da desek, "alaturka" da bulsak, daha önce olmayan boyutlardaki bir piyasa toplumudur bu artık. Eh, toplumda hiç bir şey eskiden olduğu gibi olmayınca, eski durduğu yerde durmayınca, mimarlar da işlerini eskiden yaptıkları türden yapamaz oldular. Çünkü eskiden yaptığı gibi yapmayı sürdürmek artık ancak bilinçli bir "direnç" anlamına gelebilirdi; yani eskiden doğal saiklerle yapılanı sürdürmek artık ancak bir "pozisyon" alınarak sürdürülebilirdi. Yakın tarihimiz bunun yapılmadığının, belki de yapılamadığının örnekleriyle doludur. Öte yandan bu büyük toplumsal dönüşüm karşısında yeni tutumlar, yeni pozisyonlar da üretilemedi. Adeta hazırlıksız yakalanılmıştı; öncelikle de düşünsel açıdan...

Öyle ki, mimarlık düşüncesinin belki de tarihindeki en zengin tartışmalara, en derin ve yaratıcı sorgulamalara sahne olduğu bir dönemde, 1960'larda, bu ortamın mevcudiyeti bile farkedilmedi Türkiye'deki meslek kamuoyunda. Bu hareketliliğin yavaş yavaş stabilize olduğu 1970'lerde bile Türkiye hala çok uzaktı dünyadaki yeni ve can alıcı mimarlık gündemlerine.

Kuşkusuz Türkiye'nin bu sosyal alt-üst oluşuyla, dünya mimarlığındaki köklü yenilenmenin zamansal olarak çakışması müthiş bir fırsat anlamına da gelmiş olabilirdi. Toplumsal yenilenme ortamlarının taze ve enerjik fikirlerle buluşması çok heyecan verici olabilir bazen. Ancak her nedense böyle olmadı. O dönemin enerjisi büyük oranda doğrudan politik alanda ve genel politik konular içinde tüketildi. Ve, belki biraz şaşırtıcı gelecek ama, tam da bu ortam nedeniyle o yılları büyük ideolojik boşluk yılları olarak niteliyorum; üstelik tam da en çok ideolojiden konuşulduğu, en çok ideolojinin içinde olunduğu düşünülen yılları. Politik olunduğu için değil; tam tersine dünyanın enerjisinin Türkiye'ye de geçtiği, her şeyle birden ilgilenildiği ilginç bir dönemdi o. Ancak her şeyin cevabının hazır gibi olması bir tür içe dönüklüğe ve rehavete de yol açıyordu. Dolayısıyla da enerjiyi ortaya çıkaran dinamik, paradoksal bir biçimde onu yatıştırıyordu da. Böylece de başka arayışlara, üstelik de o genel hareketliliğin uzantısı olan arayışlara kapalı olunabiliyordu. Mimarlık dünyası içinde geçen tartışmalardan, populist ve elitist, historisist ve teknolojist, dil ve varlık vs. kanallar üzerinden giden spesifik tartışmalardan uzak kalınması da bunun uzantısıydı bence.

Dolayısıyla, eskiden yapıldığı gibi yapılmaya devam edilemediği gibi, yeni kanallar da açılamamış oldu. Ne kastettiğimi daha iyi anlatabilmek için ters yöndeki üç örneğe başvuracağım. Çağdaş Türkiye mimarisine damgasını vurmuş mimarlar bunlar. 60'ların ve 70'lerin yukarıda sözünü ettiğim trendlerinin tersine, yaptıklarını eskiden olduğu gibi sürdürmüş, o izleri kaybetmemiş üç mimar: Birincisi Sedad Hakkı Eldem. İkincisi Doğan Tekeli-Sami Sisa grubu. Üçüncüsü de Mehmet Konuralp. Her üç grubun da birbirinden farklı kaynaklardan beslendiklerini, farklı motivasyonları olduğunu, dahası işlerinin epeyce farklılıklar taşıdığını biliyoruz. Ortak yanları ise, 50'lerle 80'ler arasını izlenebilir, başkaları tarafından da anlaşılabilir bir süreklilikler çizgisi içinde yaşamış olmaları. İkincisi bu sürekliliği, yani yaptığını eskisi gibi yapmayı sürdürmeyi bir otomatik refleks ile değil de, kendilerini kendi içlerinde yenileyerek sürdürmüş olmaları. Ancak benim okumama göre bu yenilenme yatay bir yayılma ile, yani dışarısıyla yoğun bir alışveriş sonucunda değil, kendi içine doğru derinleşerek gerçekleşmiştir her üçü için de. Yani bir alışveriş ortamının etkilerinin sonucunda değil de, adeta kendi içinde daha sıkı durmaya çalışarak, kendi kendini daha sıkılaştırarak sağlanmıştır bu süreklilik. Yani, ağırlıkla dışarıdan değil, kendi içinden beslenen bir enerjiyle.

Şimdi bu olağanüstü enerji sahiplerine, onların yaptığı işlere çok şey katar. Onları ilgilenilmeye, izleri sürülmeye değer kılar; en azından benim için. Ancak demin çizdiğim ortamın boşluğunu dolduracak, o boşluğa karşı çalışacak bir şey de olmamıştır. Yeni kurulmakta olan piyasa toplumu içinde bir yerlere savrulmuş, savrulduğu yerin tarifini yapamamış, bu duruma karşı anlamlı bir refleks geliştirememiş bir ortam içinde yalnız adacıklar olarak kalmıştır bunlara benzer kendi izlerini süren tutumlar; o ideolojik boşluk ortamına kayda değer bir şerh bile düşememiştir -kuşkusuz kendi özyaşamlarından ve işlerinden başka-.

Bu çeyrek asırlık boşluk, 1980'ler sonrasına da izini bırakmayı sürdürüyor. 80'lerin ikinci yarısından itibaren çeşitli nedenlerle dünya ile daha fazla senkrona girildi. Ama o boşluk, bir hamlık şeklinde izini sürdürüyor. Kaçırdığınız şeyi yakalamak kolay olmuyor. 80'lere kadar piyasa ilişkilerinin farkına bile varılamadığından söz etmiştim. 80'lerin ikinci yarısında farkına varıldı. Ancak bu kez de ya piyasa ilişkilerine koşulsuzca, adeta kendi formasyonunu feda ederek girme eğilimi belirdi, ya da piyasayı bir gayrı meşru ilişki sistemi olarak kavrama. Eğer o boşluk yaşanmasaydı, daha donanımlı girilseydi 90'lar kuşağına, bu iki savrulma biçiminin birden işaret ettiği hamlığa düşülmezdi gibi geliyor bana. Hamlık diyorum, çünkü bunların ikisi de anlamlı duruşlar değil, daha doğrusu duruş bile değiller: Biri kendinden vazgeçiyor, öteki bulunduğu ortama arkasını dönüyor; dolayısıyla ne birincisi anlamlı bir kabullenme, ne de öteki anlamlı bir yadsıma. Olumlayıcı veya reddedici olsun, realiteyle sağlıklı bir ilişki kurmak demek, her şeyden önce ona karşı belli bir mesafe alabilmeyi, onun bizden bağımsız olarak ne olduğunu görebilmeyi gerektirir. Piyasa toplumu ile ilişkiler açısından böyle bir sorunu yaşamayı sürdürüyoruz bence bir biçimde. Belki bir sonraki kuşak - kişi olarak değil, kuşak olarak- biraz daha yetişkin bir biçimde yerleşebilir bu ilişkilerin içine.

**Haluk Pamir:** Hangi ortamda modernleşiyoruz?

Modernleşmenin en önemli boyutlarından biri; bürokrasisi. Zaman çok önemli bir öğe, o hayatı düzene sokuyor; hatta hani bildiğimiz, yumuşak, güzel hayatı bozuyor, yaşamı kendi kurgusunda bir bürokrasi olarak çalıştırıyor. Çünkü, o sistemin, modern sistemin ürettiği kurumların kendi içinde ve birbirleriyle ilişkili olarak iyi çalışması için, o mekanik bürokrasi şart.

Cumhuriyet öncelikle yeni kamu, yarı kamu ve yarı özel alanlar oluşturmaya; bireyi ve gruplarını böyle bir alanda yeniden tanımlamaya çalışmıştır diye düşünüyorum. Bu oluşturulmaya çalışılan kamu alanları belli bir güç ilişkisini yansıtacaktır ve kaçınılmaz olarak fiziki bir boyutu da olacaktır. Bu fiziki kamu alanlarının kapalı olanları belli bir kurumu ve onun davranış alanlarını ifade edebilir. Halkevleri, sergievleri gibi. Açık alanları ise bu kamu alanlarının farklılaşmaya yol açacak yan kamusal noktaları olarak görüyorum. Bu türlerin biraraya geldiği ortamlarda değişik yarı kamu alanları aracılığı ile kimlikler arası ilişkiler oluşarak bunların kurallarından kamu alanları ortaya çıkar. Yoksa bir grubun ortak alanlardaki davranışları ancak o grubun kendi özel alanı dışındaki davranışı olarak kabul edilebilinir. Gruplar dışında ve kurumlar arasındaki ilişkiler de kamu alanları oluşturabilir. Avrupa şehirlerinde kilise, ticaret odası ve prensin sarayı arasındaki açık alanların kamu alanı olabilmesi kurumların bu kadar farklı olabilmesi sayesindedir. Adı geçen kurumların fiziki olarak ifadelerini bulmaları hem yapı dili olarak hem de yapı kurumları etrafındaki sosyal mekanın fiziki dili olarak mümkündür. Bu sosyal mekanlara yarı-kamusal alan diyebiliriz. Yani kamunun gücünün hissedildiği ancak o özel grubun davranış özünün de görüldüğü bir mekan. Yarı özel mekan ise alanın denetimini yapan kurumun veya grubun gücünü kabul etmesi şartıyla diğer grupların normunda davranışta bulunanların da kabul gördüğü alan. Bu alanları tasarımcılar önerebilir veya devletin kamu alanı projesi içinde fiziki kamu alanı olabilir. Her dönemde o dönemin güç ilişkilerini fiziki mekansal ortama yansıtan bir tasarım süreci oluşur. Cumhuriyet döneminde bunu izlemek iyi bir araştırma projesidir. Cumhuriyet ortamı değişmediğine göre bu ortamların bazı değişikliklerle hala

Sedat Hakkı Eldem, Taşlık Kafıve, 1947

Doğan Tekeli-Sami Sisa,Halk Bankası Genel Müdürlüğü(TC.Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı)1983-84

Mehmet Konuralp, Medya Plaza Tesisleri, 1989-90

sürdürülebiliniyor olması gerekiyor. Böyle bir anlayışı 75 yılda geliştirebildiysek bunun iyi bir göstergesi olarak şunu sorabiliriz. Acaba 75. yıl için yapılan kutlamalarda oluşan mekanlar bu anlayış çerçevesinde oluşturulabilmiş midir? Örneğin başşehir Ankara'dan 75. Yıl için bazı açık alanlarda kutlamalar, törenler yapıldı; ama acaba bunlardan geriye kamu alanları örnekleri veya geçici kamu alanı üretme örnek süreçleri kaldı diyebilir miyiz? Hayır. 75. Yıldan Ankara kamu alanları için hiçbir iz kalmadı. Çünkü Türkiye'de ve Ankara'da artık bilinçli bir kamu alanı (sosyal, kurumsal ve fiziki olarak) üretme projesi yoktur. 75. yılda düşünebilinecek ileriye dönük bir dönüşüm projesi ve buna ait yapılaşma modelleri de oluşturulmamıştır. Halkevleri, kültür evleri, gençlik merkezleri gibi. Bunların yerine popülist pazar yaklaşımları geçerlidir. Pazarın bilinçsizliği ise toplumu ileri götürecek değil ancak dışarıdaki bazı toplumsal ürünleri ithal edecek durumdadır.

Eğer yeni kurumlarımız olsaydı veya eski kurumlarımızı güncelleştirip, güçlendirebilseydik; onlara ait yarı-kamusal alan ve bunların ilişkilerinden de kamusal alanlarımız oluşurdu. Düzenlemeleri ile ilgili farklılaşma olabilirdi. Oradaki davranışları düzenleyebilirdik. Ve bu davranışların dönüşümüne göre kamu alanlarımızı yeniden dönüştürebilirdik.

Bütün bunların yerine, Atatürk'ün doğumunun 100. Yılında olduğu gibi yalnızca duvarlara ve giriş portikolarına "75. Yıl" diye yazıyoruz. Belki bu arada parklara, konut alanlarına, apartmanlara "75. Yıl" adı verilecek ama 75 yılın kültür ortamını, sosyal yapılaşmasını, güç ilişkilerini yansıtan, yorumlayan bir çevre kurulmamış olacak.

İstanbul'daki Cumhuriyet sergileri bile hala Cumhuriyet'in başşehrine gelecek mi, belli değil. Bu durumda; törenler için özel düşünülmüş ortamımız, gösteriler için tasarlanmış özel sahnemiz veya eğlenceler süresince destek verecek sabit veya hareketli birimlerin çevreleyeceği bir anlamlı mekanımız bile yok. Kısacası, Cumhuriyet'in 75. Yılında başşehrimizi kamusal alanlar konusunda benim koyduğum çerçevede etkileyecek bir girişim yapamadık.

Belki bu tartışmalara da olanak verebilmesi için, alanlar konusu; hem teorik tartışma alanları olarak, hem de fiziki mekanlar olarak şöyle sınıflanabilir mi? Kamu alanı, yarı-kamu alanı, yarı-özel alan ve özel alan. Çünkü, biz bugüne kadar yalnızca kamu alanı ve özel alandan söz ediyoruz. Bu alanlarda önemli olan, hangi gücün, hangi davranışı yönlendireceği.

Yani, "kamu alanı" dediğimiz zaman, o kamu alanındaki güç, oraya gelen herkesin, her alt grubun, her alt kültürün davranışlarını ve değerler sistemini kontrol ediyor, onların ifade bulmasını önlüyor.

Yarı kamu alanlarında ise, yine kamu alanlarının normatif açılımı içinde kalmak şartıyla, alt kültür grupları, oraya kendi kimlikleriyle girebiliyor; ama, bunu bir davranış biçimine veya bir güç gösterisine dönüştüremiyor.

Özel alan; biliyorsunuz, o gurubun veya kişinin kendi gücünü istediği gibi kullanabildiği bir alan.

Yarı özel alan ise; kendi değerlerini ifade ederken ya kamunun veya yarı-kamu alanının normatif güç ilişkisini, (belli bir güç ilişkisi olabilir, ama, bu güç ilişkisinin normatif açılımları tek boyutlu olmayabilir) onların işine gelen bazı boyutlarında da kabul edilebilir bir şekilde kullanmalarıdır.

Bir de kamu alanların açılımında sivillik konusu önemi kazanıyor.

"Sivil olmak acaba ne demek?" deyince; bir kere, kamusal alandaki değer bir kent görgüsüne dayanmalı. Buradan yavaş yavaş ben şuna geleceğim: Ankara, Cumhuriyet'in başşehri, kurulduğu zaman, nasıl kuruldu ve acaba o kurulduğunda bu tür kamu alanlarına bir yer ayrılmış mıydı? Özellikle Jansen planında ve daha sonra da bunun gelişimi ne şekilde oldu?

Bu kent görgülüğü için 4 tane kriter veya sınır tanımı koyabiliriz. Bir tanesi; şiddet davranışı olduğu zaman bile o mekanda; -bu hani, sizi sağdan geçip, önünüzü kesmeye çalışan bir otomobilin şiddeti de olabilir veya işte bir kent mekanı içinde hareket ederken başka bir grubun sizin rahat hareketinize karşı davranış şiddeti olabilir- buna karşı hala tolerans ve nezaketle yanıt verebiliyor olmak. Çünkü sivil olmayanlar kızınca, sahip oldukları bazı şeyleri kullanabilirler; mesela silahlarını kullanabilirler, vs.

İkincisi; kurallara içten gelerek uyabilmek. Bu da şu demek: Korkarak, sivil kurallara, kamu kurallarına baş eğmek değil, içten gelerek, inandıkları için, onu hakikaten üretmek, onu değer boyutu olarak görmek istedikleri için, bunu kullanırlar.

Üçüncüsü de; tabii bunları yaparken, bu dar bir çerçevede olursa, uyulacak kurallar az olursa; yani, sivil alana dar bir eylem bölgesi bırakılırsa, problem yok. Ama bilakis, sivilliğin özelliği şu olmalı: Kamu alanları içinde karmaşıklığı arttırmak olmalı. Yani siviller, diğerleri gibi tekdüze veya aynı şekilde giyinen, aynı şekilde davranmaları beklenen bir grup değil. Onun için, bu davranış karmaşıklığını arttıracak ve onun getirdiği gerilime de nezaketle, toleransla ve içten gelerek uyacak.

Bu şartlarda, biz sanıyorum bir kere, sivil olma şansını yakalayabiliriz. Bunun için de bu sivilliğin, hem kamu alanında, hem yarı kamu alanında, hem de yarı özel alanda sürdürülebilir olması lazım; belki dördüncü bir prensip de; sivil sürdürülebilirlik. Yani insan, özel alanda diyelim ki; aile ve apartman içinde farklı davranıp, kamu alanına çıktığı zaman farklı davranmamalı.

Bu kamu alanının şöyle bir küçük şematik örneğini göstermek istiyorum; yani bu bir meydan gibi algılanabilir. Üç tane kurum var diyelim; bir tanesi prensin sarayı olsun, öbürü kilise, öbürü de ticaret odası olsun. Bunların hepsinin kendi içlerinde özel davranış biçimleri var muhakkak; değil mi?.. İşte, ticaret odası belli şekilde toplanıyor, kilisede belli bir davranış var; fakat onların belli bir alanında bu, yarı özelliğe geçiyor. Yani, dışarıdan kişiler o alana geliyor, onları izleyebiliyor, fakat hala onların normlarına uymak zorunda; ama katılmak zorunda değil, vb. Peki acaba Ankara'da hiç bu çerçevede kamu alanı oldu mu, olabilir miydi? Ankara'da Cumhuriyet 1923'de ilan ediliyor. Ancak devletin Ankara'yı başkentleştirmesi 1925'te başlıyor.[1] Önce haritalar çıkarılıyor. Alman harita firmasının mimarı Löscher yolların açılması istenen verilerde biraz ileri gidiyor ve Ulus-Çankaya aksı ile bakanlıklardaki kamu ve özel parselleri oluşturuveriyor.

1927'de yarışma açmaya karar veriliyor. 1919'da 25 bin olan nüfus bu tarihte 70 bin olmuş. Yarışmaya Herman Prix, Herman Jansen, Ludwig Herman ve Leon Josli davet ediliyor. Bunlardan ilk üçü bence Cumhuriyet'in dinamizmini kestirip yaşatacak güçte değil. Josli ise Baron Hausman'dan etkilenmiş. Kazansaydı belki Ankara'da daha etkileyici bir bulvar ve meydanlar kurgusu olacaktı. Jansen ise Löscher'i de yasallaştırarak bir bahçeşehir öneriyor. 1929'da yarışma bitiyor. Jansen kazanıyor. Kendisi Ebenezer Howard ve Camillo Sitte hayranı. O günün öncülerini tanımıyor. Yeni bir yorum yapmıyor. Böylece başlarken yaratıcılığın önü kapanıyor.

Jansen'den 300 bin nüfuslu bir şehir planlaması isteniyor. O ise 150 bin nüfus için planlıyor. 1932'de kendisine itiraz ediliyor. Sonra yoğunlukları arttırırsınız diye yanıtlıyor. Kentin tasarlanan sınırları içinde yoğunluk arttırmak ne demek? Ya kat arttırmak, ya da arsalarda enine boyuna daha büyük yapılar yapmak. Spekülasyonun önü böylece açılıyor.

1927'de yarışma için sağa sola bakınılırken kale etrafında gecekondular başlıyor. 1932'de plan yürürlüğe girerken mecliste "3 Ankara var" deniliyor. Eski, yeni ve gecekondu.

Ankara için şehir meydanı önermiyor. Ankara'daki bir Alman dostuna Almanya'dan yazdığı mektubunda "Türkler meydanlara bakamaz" diyor. İçişleri Bakanlığı önündeki alanın yeteceği görüşünde. En formal tasarlanmış

**Haluk Pamir**

**Cumhuriyet öncelikle yeni kamu, yarı kamu ve yarı özel alanlar oluşturmaya; bireyi ve gruplarını böyle bir alanda yeniden tanımlamaya çalışmıştır. Bu oluşturulmaya çalışılan kamu alanları belli bir güç ilişkisini yansıtacaktır ve kaçınılmaz olarak fiziki bir boyutu da olacaktır. Bu fiziki kamu alanlarının kapalı olanları belli bir kurumu ve onun davranış alanlarını ifade edebilir. Halkevleri, sergievleri gibi. Açık alanları ise bu kamu alanlarının farklılaşmaya yol açacak yarı kamusal noktaları olarak görüyorum. Yoksa bir grubun ortak alanlardaki davranışları ancak o grubun kendi özel alanı dışındaki davranışı olarak kabul edilebilir.**

Deniz Onaran Ayaklı

İzmir-Alsancak, Mustafa Bey Meydanı, 1960

bakanlık yapılan arasında bile resmi meydan yok. Hipodrom bir şekil; havameydanı (şimdiki Tandoğan) da öyle; bir daire olarak planda yer alıyor. Çevresi yok, ilişkiler yok.

Bence bunlar Cumhuriyet'in başşehrinin baştan beri hep tekrar eden sorunlarını simgeleyen durum ve tutumlar:

- planı ve tasarımı yapacak doğru kişiyi bulamama,
- günceli yakalayamama,
- spekülasyona yol açacak serbestliği önleyememe,
- yavaş hareket ederek gecekondulara olanak verme
- kamu alanına sahiplenmeyi fazla görme.

Aslında Cumhuriyet başlarken, başkentini doğru dürüst kurma çabasında çok başarılı değil.

Çünkü, bir kere yapılan yarışma düzeni de yanlış; ama, herhangi bir şekilde Türk toplumunu yaşamadığı için ve demin sözü edilen bu Batı ilişkilerinin de Türk toplumuna; o dönemdeki fakirlik içindeki topluma girişinin çok zor olduğu kanısında olduğu için, kurumlar arası bir kamu alanı üretme çabasına da girmemiş.

Ankara tamamen bir bahçe şehir olarak kuruluyor. Bunun dışında bakarsanız,buraya tamamen bahçeşehir şekliyle, herhangi yani bir yarı-kamu alanı veya kamu alanı olabilecek bir parçası yok. Amaç burada farklı kamu kurumlarını karşı karşıya getirerek birbirlerinin kültürlerini ve birbirlerinin davranış biçimlerini algılamaları ve ona göre kendi davranışlarını arayarak bir kamu alanı üretmeleri olmalı. Yoksa kamu alanı öyle bir meydan çizmekle olmuyor, değerlerin içerilmesi ve görgünün oluşması sürecinde oluyor.

## 75 Yılın Ardından

**Aydan Balamir:** Haluk Pamir'in kamusal alanlara yaklaşımındaki kuramsal birikimin önemini ve yerindeliğini saklı tutarak, çıkış noktasında değindiği bir gözleme bir düzeltme yapmak istiyorum.

75. yıl kutlamalarında nasıl bir mucizeydi bilmiyorum; çok sivil, hem asker karşıtı sivil, hem de "sivilize" anlamında sivil bir eğlence oldu.

Ortada asker yoktu, sivil polis biraz vardı, olması gerekiyordu tabii. Siz; nezaketle ve içtenlikle karşılama gibi bir becerinin gelişmesine değindiniz- ben, tam da işte bunu hissettim orada. Hani her zaman birbirinin ayağına basan, birbirine nefretle bakan insanlar, inanılmaz bir şekilde, "buyrun efendim, rahatsız etmeyeyim, şöyle alayım" diyorlardı. Ertesi gün öyle değildi Kızılay. Ertesi gün, yine insanlar birbirilerine kötü kötü bakıyorlardı; ama o gün bir mucize oldu.

"Mimarlığı, mimarlık olarak tartışmıyoruz genellikle, hep yansıma olarak tartışıyoruz" dedi Uğur. Ben bu düşünceye abone olanlardanım. Bu abone olduğum düşünce çerçevesinde de, İhsan Bilgin'in konuşması, "acaba yansıma teorilerinden hareketle bir okuma mıydı?" diye, doğrusu içime bir kurt düştü. Çünkü, yine bir piyasa ekonomisi döneminin "kırılma" olarak tariflenip, o değişimi onunla açıklama gayreti vardı. Kuşkusuz; bireylerin, öznelerin kendi düşünsel yapılarından, epistemolojik alışkanlıklarından tutun da, maddi değişikliklere, maddi alt yapıya kadar her şey etkendir değişimde ama, daha çok mimarlığın içinden, mimarlığın kendi dinamiğinde olan değişimler, bu sizin anlattığınız kırılmayı oluşturmadı mı? diye sormak istiyorum.

Mesela, üç örnek verdiniz; Sedat Hakkı Eldem, Tekeli - Sisa ve Konuralp.

Orada Konuralp'ı zaten anlamadım. Çünkü, Konuralp'ın karşılaştırma yapabileceğimiz bir zemini yok; onun piyasa ekonomisine geçişten önceki kariyeri yok; yaşı itibariyle zaten 1960'larda kariyerine başlamış olsa gerekir. Ama, öbür ikisi çok yerinde, güzel bir tartışma çerçevesi ve karşılaştırma oluşturabilirdi. İhsan Bilgin, gerek Sedat Hakkı, gerek Tekeli-Sisa ile ilgili, "Eskiden yaptıkları gibi devam ettiler" dedi yanılmıyorsam. Eskiden yaptıkları gibi devam etmeleri pek çok şeye bağlanabilir; bu bir tutarlılık, iç rasyonelite hasletine de bağlanabilir, bilgi kuramsal alışkanlıklarına, bilgi birikimlerine de bağlanabilir.

**Haluk Pamir:** Şöyle düşünelim: 75. yıl bitti diyelim; geriye ne kaldı?.. Yani, fiziki izi olarak hiçbir şey kalmadı. Ve şu anda yine biraz plastik 75. yıl yazıları var; bayraklar var, başka hiçbir şey yok. Halbuki, istenildiği gibi çevreye yayılmalı; benim dediğim sivillik, sürdürülebilinir olan bir şey olmalı. Bunun için de bu kutlamalar; mesela mahalleler bazından başlayabilirdi. Kullanılmayan yarı kamu alanlarının, mahallelinin katılımıyla bir şekilde dönüştürülüp fiziki olması, hem o gün, hem de ondan sonra yapılacak birçok şeye taban olabilmesi sağlanabilirdi. Bu kaynağı harcarken, bu kaynağın bir kısmının kalıcı olmasında yarar var.

**İhsan Bilgin:** Ben de söylediklerimi spotlar halinde geçtiğimin farkındayım. Üzerlerine epeyce uzun konuşulacak, yazılacak şeyleri böyle hızla geçmenin bedeli de, açmaya çalıştığınız konulara da haksızlık etmek oluyor. Benim fikirlerim bir yana, konular harcanıp gitmiş oluyor...

Aydan Balamir'in soruları üzerinden gidelim: Önce yansıma meselesi: Bildiğim kadarıyla bir fenomeni, bir durumu, bir vakayı başkalarıyla ilişkilendirmenin, onlarla ilişkisi içinde örerek sergilemenin, bilgi ve bilme süreci açısından bir sorunu yoktur. Hatta tam tersine her şeyi bağlamı içinde, bağlamı ile ilişkisi içinde kavramak epistemolojik olarak istenir bir şeydir. Bilgi kuramı açısından problem, bir şeyi "gölge fenomen" olarak görmekle birlikte başlar; yani örneğin bir alanı kendi iç gerçekliği olmayan, başka şeylerin bağımlı değişkeni olarak görmekle. İkincisi, olmuş olanı tek olabilecek şeymiş gibi gösterme tehlikesi vardır zincirleme reaksiyonların; "kader ağlarını öyle bir örmüştür ki, yapılacak başka bir şey kalmamıştır!" gibi gösterir biraz; yani geçmişteki olasılıkları ortadan kaldırma, başka türlü olabilirlikleri yadsıma eğilimi taşıyabilir. Ben her ikisini de yaptığımı zannetmiyorum. Öncelikle mimarinin "iç" dünyasının "dışarıdaki" köklü değişimle karşılaşmasının tarihsel olarak nasıl bir şiddet anlamına geldiğinin altını çizmeye çalıştım. İkinci olarak da, vardığım her sonucun nasıl tersine de çalışabileceğini, dolayısıyla tarihsel olasılıkları hatırlatmaya çalıştım. Aceleden bunların hakkını iyi verememişim herhalde.

Benim yaptığım saptamanın özeti şu idi: Türkiye'deki mimarlar 1950'lerden itibaren, dünya ortamına 150 yıldır eklemlenegeldikleri gibi "yumuşak" bir bi çimde eklemlenemeyeceklerdi. Ya daha aktif olacaklar, ağırlıklarını koyacaklardı -bu gerçekleşmediği için nasıl bir şeye benzeyeceğini bilemeyiz kuşkusuz-, ya da marjinalize olacaklardı -bu gerçekleştiği için nasıl bir şey olduğunu gayet iyi biliyoruz-.

Öne sürdüğüm hipotezi anlatabilmek için bir "ortama", yani bir "dışa", bir de "içe" başvurdum. Burada altını çizmeye çalıştığım tek başına her ikisi de değil, birbirleriyle "karşılaşma" biçimleriydi. "İçi" anlatmak için de, dönem için aykırı olduklarını düşündüğüm üç kişiliğe başvurdum. Kuşkusuz başkaları da seçilebilirdi; bunlar benim tercihlerim. Her üçünün de dönemin basıncıyla "içeriden" başa çıkma güçleri olmasına rağmen, nasıl ortamı belirleyemediklerine işaret etmiş oldum. Örneğin Sedad Hakkı Eldem, tipolojik çözümleme ve onu bir tasarım metodolojisine dönüştürme konusunda dünyadaki öncülerdendir, hatta ilktir. Bunu 1940'larda, yani dünyada gündeme gelmesinden 20 yıl kadar önce öylesine güçlü bir bilinçle yapmıştır ki, yaşamı boyunca dış koşullardan etkilenmeden izini süreceği bir varoluşa dönüştürmüştür. Ancak bu güç, çevresinde bir tutuma dönüşecek etkileri yapamamıştır. Keza Tekeli-Sisa ikilisinin, tarihin yüklerinden arınmış soyut formları ve düzenleri, 60'larda çok dejenere olacak nedensiz kompozisyon ve form arayışlarına yönelmeden, erken modernizmin sadeliği ve disiplini içinde kullanmaya devam etmeleri de bu yıllarda yeterince alımlanamamış ve verimli bir mesaja dönüşememiştir.

Konuralp'e gelince: Gerçekten de meslek pratiğine 1960'larda başladığı doğrudur. Ancak ben bunu bilmeme rağmen kattım grubun içine. Çünkü Konuralp'in meslek pratiği boyunca sürekli döndüğü, dönmekten vazgeçemediği yerin 1950'lerin ikinci yarısında Londra'da aldığı eğitim olduğunu biliyoruz. O bakımdan belki de verdiğim örneklerin en tipik olanı. Yakında Yapı grubunun bir derlemesinde kendisi hakkında kısa bir değerlendirmem çıkacak. Orada izlediğim temel izlek "regression", yani başlangıca dönüştü. Bunun nedeni yalnızlığıdır; tanımsız çizgilerin, zeminsiz arayışların içinde kaybolmamanın çaresini sürekli başlangıca dönmekte bulmuş, içsel bütünlüğünü ancak böyle koruyabilmiştir.

Kişiler olarak zamanın yönsüzlüklerine karşı kendilerini ayrı ayrı koruyabilmişler, ancak bunu çevrelerinden beslenmeden, dolayısıyla da çevrelerini besleyemeden yapabilmişlerdir...

Ben bu üç profil üzerinden anlatmayı seçtiğim bu kırılmanın, bu boşluğun sorunlarını hala yaşadığımızı düşünüyorum.

**Güngör Kaftancı:** Sayın Tanyeli'nin söz ettiği "biz Türkiye'nin modernleşmediğini düşünüyoruz" diyen "biz" kim? Mesela dedi ki: "Biz, Avrupa'nın bugün ulaştığı şehirleşme düzenini, onun problemlerini düşünmeden benimsiyoruz."

Neden?.. Herkes böyle düşünmüyor. Artık Avrupa'nın ne olduğunu çoğu kimse biliyor; en azından, düşünürler ve bu konuda fikir yürütenler biliyor.

Keza, Türkiye'de, sadece geçmişte yitirdiğimiz değerlere, -bunlar fiziki değerler olabilir, toplumsal değerler olabilir- bağlı kalmış insanlar da değiliz. Hayır, onları özlüyor olabiliriz; ama, hepimiz böyle değiliz, daha gerçekçi düşünebiliyoruz.

Bütün bunlara rağmen, Türkiye'nin çağdaşlaştığını, normal, mutlu, güzel bir ortama büründüğü düşüncesine katılmıyoruz.

Ben mesela, Doğan Kuban'ın, "köylüleşiyoruz" ya da "kentlerimiz köye benziyor" saptamasına tamamen katılıyorum. Eğer, Tanyeli gibi değişimi kastediyorsak, hiç kuşkusuz Türkiye değişiyor, çağdaş birçok olanaktan yararlanmaya başlıyor; çok büyük kentlerimiz oluşuyor.

Niceliksel olarak çok önemli bir kentleşme dönemi geçirdi bu 75 yılın büyük bir bölümünde Türkiye. Kentleşmeyle, insanlarımızın daha mutlu kentlerde oturmasını arzuluyoruz. Bu dönemde, bu çok hızlı kentleşme döneminde, kentlerimiz çağdaşlaşamamıştır. Tam tersi, kentli olmanın getirdiği yararlara kavuşamamıştır; kentli kültürü oluşamamıştır.

O nedenle, "çağdaşlaşmayı" hangi anlamda kullandı Sayın Tanyeli? Ben anlayamadım, bunu açıklamasını bekliyorum.

**Uğur Tanyeli:** "Modern insan ve modernleşme nedir?" diye sordunuz. Siz aslında yanıtını da verdiniz. Sizsiniz. Modern insan, rahatsız insandır. Bu şikayetiniz modern. Modern olan, şu bana yönelttiğiniz tepki. Modern olmayan insan bu tepkiyi yöneltmez.

Sevdiğim bir deyim var: her toplantıda kullanıyorum; artık müstamel bir laf haline geldi.

---

**İhsan Bilgin**

**Sedad Hakkı Eldem, tipolojik çözümleme ve onu bir tasarım metodolojisine dönüştürme konusunda dünyadaki öncülerdendir, hatta ilktir. Bunu 1940'larda, yani dünyada gündeme gelmesinden 20 yıl kadar önce öylesine güçlü bir bilinçle yapmıştır ki, yaşamı boyunca dış koşullardan etkilenmeden izini süreceği bir varoluşa dönüştürmüştür. Ancak bu güç, çevresinde bir tutuma dönüşecek etkileri yapamamıştır.**

Bir Osmanlıca şiirde, "Ol mahiler ki, derya içredir, derya bilmezler" denir. Modernöncesi insan böyledir, deryanın içinde yüzer ve kendi koşullarının, şikayetlerinin, durumunun bilincine varmaz. Modern insan, bunun bilincine varır. Ne yapar? Kentten, çevresinden şikayet eder, eğitimden şikayet eder, politikadan, başbakandan, çetelerden şikayet eder. Peki, bütün bunlar eskiden olmamakta mıdır? Her şey mükemmel midir? Hayır, her dönem yine olumsuzluklar içerir; ama Modernöncesi insan bunların hiçbirinden şikayet etmez. Kanuni çağında hiçkimse, bilin ki sizin söylediğiniz gibi, "bu İstanbul'un hali ne olacak, nedir bu kepazelik?" ya da "İzmir ne kadar kötü hale geldi" demez. Modern insan şikayet eder. Bu, bir kere temel ölçümüz. "Modernleşme nedir?" diyorsak; modernleşme, çok da kolay anlatabileceğim, basit birkaç sözcükle açıklayabileceğim bir olgu değil; dev bir toplumbilimsel literatürden söz ediyorum; ama, temelde söylemek istediğim şu: "Modernleşme nedir?"e cevap veremem, ama ne olmadığını söyleyebilirim. Modernleşme, değer yargılarıyla tanımlayabileceğimiz bir şey değil. Yani, "sonuç iyi mi oldu, kötü mü? " modernleşmeye ilişkin bir soru değildir. Bu, modern insana ilişkin bir sorudur; modern insan bu soruyu sorar. Ama, Modernite'yi, modernleşme olgusunu anlamak için "dünya, daha mı iyi oldu, daha mı kötü?" sorusunun yanıtı, Modernite'nin kendi problematiğinin içinde yok. "16. yüzyılda daha mı mutluyduk, şimdi daha mı mutsuzuz?" Bu sorunun yanıtı, tamamen değer yargılarına ilişkin, öznel, herkesin farklı farklı cevaplar verebileceği bir şey.

Bana sorarsanız, ben, böyle bir dünyada yaşamaktan kesinlikle mutluyum. Bütün şikayetlerine rağmen, 1998 yılının İstanbul'unda yaşamaktan, 1898 yılının İstanbul'unda yaşamaya göre, yüz kat daha memnunum. Çok daha modern bir kentte yaşadığımı biliyorum; ama çok daha rahatsız bir kentte yaşadığımı tabii ki biliyorum. Ama, ille de seçmem gerekseydi, yine bunu seçerdim. O, bugünkünden çok daha korunmuş olabilirdi, tabii ki bugünkünden çok daha fazla tarihsel yapılarını koruyor olabilirdi; ama, daha iyi olduğuna ilişkin inancımız nereden kaynaklanıyor? Herhalükarda, şu iki soruyu birbirine karıştırmamak lazım: "Modernleşme nedir?" başka bir sorudur, "modernleşme iyi midir, kötü müdür?" başka bir sorudur.

Birisinin yanıtını verebilirim. "Modernite nedir, modernleşme nedir?" Ama, modernleşme iyi midir, kötü müdür; bunun yanıtını veremem. "Bu kaçınılmazdır" diyebilirim olsa olsa. Tıpkı "Ortaçağ iyi midir, kötü müdür?" gibi, bunun da yanıtı yok. Ortaçağ yaşanır, Modernite de yaşanır. Bir durumdur, toplumun yaşadığı bir durum; biz de bunu yaşıyoruz. Bunun sayısız rahatsızlığını duyarız; rahatsızlığını duymamız da, işin ilginç tarafı, modernleşmenin bir parçasıdır. Çünkü, Ortaçağ insanı, o rahatsızlığı duymaz, çünkü onu ancak modern insan duyabilir.

**İhsan Bilgin:** Ben de kısa bir şey eklemek istiyorum. Uğur, "cevap verilemez" dedi. Verilse bile ancak şöyle verilebilir: "Ne iyidir, ne kötü; hem iyidir, hem kötü." Yani, buradaki ikircikliklik halinde gizlidir cevap. Doğan Bey bunu ilk konuşmasında çok güzel vurguladı "hem var, hem yok!" diyerek. "Var" dediğiniz anda "yok" oluyor, ya da olmayanı, eksikleri görüyorsunuz; "yok" dediğiniz anda da "var" oluyor, bu seferde olanları seçmeye başlıyorsunuz. Emin olun ki, bu New York'ta da, Los Angeles'te de, Berlin'de de böyle. Berlin, İstanbul'dan çok daha ağır bir şekilde hırpalanmış bir şehirdir 20. yüzyılda örneğin.

**Gürhan Tümer:** Roma'da, o büyük Roma'da kapıların önleri pisliklerle dolup, kapılar açılmaz hale geliyormuş. Ve Jakobs'un bir sözünü hatırlıyorum, diyor ki: "Bugün komalardan, arabalardan şikayet ediyorsunuz ama, at arabaları, o takır tukur yollarda çok daha fazla gürültü yapıyor diyorlardı" der. Uğur Tanyeli'yi dinlerken aklıma geldi. Fuzuli rüşvetten yakınıyor; o zaman demek ki, o modern bir şey yakalamış orada, ama orada kalmış.

**Deniz Orhun:** Binaların iyi ya da kötü olduğuna nasıl karar veriyoruz? Bu bina iyi bir bina, çalışır bir bina ya da kötü bir bina, çalışmıyor... Nasıl karar veriyoruz? İçinde yaşayarak ve zaman içinde; hayat karar veriyor aslında. Aynı şeyi kent ölçeğine büyütemez miyiz? Modern kent iyi mi, kötü mü? O zaman nasıl bir cevap verecektik?

**Uğur Tanyeli:** Tabii ki, "modern kent iyi mi, kötü mü?" diye tartışırsınız, ama şunu tartışmamalısınız: Modern kent olmasaydı, eskide yaşasaydık, ne kadar iyi olurdu? "Modern kent iyi mi, kötü mü?" sorusunu zaten insanlar sürekli sorar. Sağlıksız bir şey değil bu sorgulama. Ama, şu sağlıksız: "Kent büyüyor, kötü bir şey; kente köylüler geliyor, kötü bir şey." Başka yöntem yok ki; dünyanın her yerinde kent büyüyorsa, köylüler geldiği için büyüyor; doğal nüfus artışıyla modernleşip büyüyen bir kent yeryüzünde mevcut değil.

Daha geçen hafta Yıldız Üniversitesi'nde Fehl adlı bir Alman profesörün konferansı vardı; orada da konferanstan sonra bir tartışma gündeme geldi. O da, "Almanya'da da bunlar aynen oldu, hatta şakaları bile aynıdır" dedi. "Kente gelen köylüye ilişkin şakalar bile aynıdır, buradakilere benzer." Tabii ki, başka ne olabilirdi? Bunun, sağlıksız olduğunu düşünmeyelim. Modern kenti tartışmak başka bir problem; o, sistematik bir tartışmadır. Bizim, yapmadığımız da o. Biz modern kenti tartışmıyoruz; biz her seferinde dönüp dolaşıyoruz, "kente köylüler geldi, kırsal kültür egemen oldu, ne kadar kötü oldu" diyoruz. Bu, modern kenti tartışmak değil; bu, "Modernite olmasaydı ne kadar iyi olurdu" gibi bir sonuca varan çok sağlıksız bir tartışma biçimi.

**Haluk Pamir:** Burada modern ortamın ve kişinin bir özelliği; hurafeler dışında daha çok belki teknolojinin gerekliliği olarak akılcı bir planlamayla olayları yönlendirmeye çalışması. Yani, olayın önceden olup sonra ona çözüm bulmak değilde, mesela şehire gelen köylüleri veya herhangi bir grubun yerleşeceği yerleri daha önceden hazırlamak... Bu yalnızca o olmayabilir; eski şehirin içinden ilerici güç olarak çıkan yeni burjuvaziyi hem Fransa'da, hem İngiltere'de şehir dışına "suburbia", "banliyö" dediğimiz yerlere taşımak için altyapıyı önceden kurma; onları oraya çekme, şehir içini farklı kullanımlara açmak gibi.

Bu "planlama" kavramı galiba bu modernliğin önemli bir boyutu. Bizim başaramadığımız, gecekondu içinden çıkması beklenen bir tipin ve onun sürüklediği şehrin yüceltilmesinin iyi değerlendirilememesi.

**Nevzat Sayın:** Uğur Tanyeli, modernleşmenin iyi mi, kötü mü olduğu meselesinden değil, kendisi olarak değerlendirilmesinden söz ederken, aslında onun bütün parametrelerini; yani sayının artması, kentlere göç edilmesi, kalite meselesi; bütün bunları arka arkaya sayarak, belki de eksiksiz bir biçimde bütün bu listeyi verdi.

Bu meselenin nasıl cereyan ettiğine dair parametreler; ama bunların hızı, bunların sayısı ve bunların hangi aralıklarla arka arkaya cereyan ettiği, sayısal bir şey olmaktan çıkıp, bir

zaman sonra, doğrudan doğruya niteliksel bir farklılık oluşturmuyor mu?..

Dolayısıyla, bu parametrelerden söz ettiğimiz zaman, dünyanın her yerinde modernleşmeden söz ettiğimiz gibi, burada da söz edebiliriz; ama bunların, biraz önce söylediğim gibi, aralıklarını, sıklıklarını, büyüklüklerini, hızlarını bir kere daha düşündüğümüz zaman, galiba başka değerlendirme kriterleri kullanmamız gerekiyor. Bu konuda ne düşündüğünü, açıkçası bilmek istiyorum.

İkincisi; İhsan Bilgin'in söylediği, 1950'lerin bir kırılma noktası olduğuna yüzde yüz katıldığımı söylemeliyim.

Acaba şöyle düşünülebilir mi?.. Dünyanın her yerinde modernleşme, belki de başlangıçta bir protest hareket gibi başlayıp, daha sonradan programları oluşturulan ve ama asıl oluşma süreci içerisinde kendiliğindenliği ve önceki dönemlerin içinden çıkıp gelişiyle ilginç bir gelişme izliyor. Bizde ise, iktidarların bir projesi halinde dayatılıyor; ama o zaman bu, aralarında çok ciddi bir fark oluşturmuyor mu? Dolayısıyla bunu, biraz önceki soruma ekliyorum; kriterleri birbirine benziyor olsalar da, bu nedenlerle oldukça birbirlerinden ayrılan, Türkiye'ye özgü yapısal bir farklılık çıkarıyor mu?

**Uğur Tanyeli:** Ben konuşurken, panelin kapsamı içinde kalmaya çalıştım; yoksa modernleşmenin tüm boyutları, modernleşme olgusu nasıl yorumlanır, nasıl algılanır; bunların üzerinde durmaya doğrusu hiç çalışmadım. Modernleşmenin somutlaşma alanlarının da çok küçük bir bölümünü; o sırada aklıma geldiği, kabaca not aldığım kadarıyla söyledim. Yoksa, bu çok daha kapsamlı, üzerinde odaklanan koskoca literatürün bulunduğu bir alan.

"Türkiye'ye özgü yönleri var mı?" diyorsak, tabii ki var. Türkiye'ye özgü sayısız yönü olduğunu biliyoruz; ama, Türkiye Modernitesi'ne şu gerçeği kabul ederek yaklaşalım: Türkiye'ye özgü yönleri olduğu gibi, Almanya'ya özgü yönleri de vardır, İngiltere'ye, Amerika Birleşik Devletleri'ne, Mısır'a özgü yönleri de vardır. Bizim durumumuz, bunların içinde istisnai, rastlanmadık, çok özel bir durum değil. Biz de herkesin geçtiği yoldan geçiyoruz. Kendi durumumuza bu kadar soğukkanlı bakalım.

Aslında konuşmamın özü, bizatihi modernleşme değil. Kendi geçmişimize, bugünümüze olağan biçimde bakalım diyorum. Biz, ona olağan biçimde bakmıyoruz. Bence, hiç olağanlaştırmıyoruz kendi durumumuzu; her seferinde çok özgül bir durumdaymışız gibi yaklaşmaya çalışıyoruz. Tarihimize böyle yaklaşıyoruz, Cumhuriyet'i böyle bir kopuş olarak düşünüyoruz, Atatürk'ün varlığını bir kopuş olarak düşünüyoruz... Herşey bizim için keskin bir kopuş...Oysa, gerçekte hiç böyle olmuyor; herkes gibi adım adım, olağan, herkesin geçtiği yollardan geçerek; kimi zaman çok daha hızlı, kimi zaman çok daha yavaş, kimi zaman çok daha çileli, kimi zaman şaşırtıcı derecede problemsiz bir yoldan, modernleşme yolundan geçiyoruz ve "Modernite" denilen duruma doğru, bütün dünyanın evrildiği bu duruma doğru evriliyoruz.

Bunun özgül sorunları üzerine benden konuşmamı herhalde beklemiyor Nevzat Sayın. Çünkü bu, çok karmaşık, saatlerce konuşabileceğimiz ve yine de biraz lüzumsuz konuşacağımız, dediğim gibi, literatüre de biraz dayanmak gereken bir konu olacaktır. Buna hiç girmiyorum; ama, bizim için özgül olan durum, bize özgü değil, onu anlatmaya çalışıyorum. Bize özgülüğü de olağan; onu anlatmaya çalışıyorum. Bütün toplumlar kendi özgül Modernitelerini yaşarlar. Türklere özgü bir durum değil, dünyayla paylaştığımız bir olağanlık içinde yaşıyoruz.

**İhsan Bilgin:** Ben "köken" meselesiyle ilgili bir genelleme yapabiliyorum ancak. O da şu: Bütün Modern toplumların bugün durdukları yerin hakikati, onların işin en başında ne olduklarının değil de, bu sürece, bu modernleşme kervanına nasıl katıldıklarının hikayesinde gizli bence. İşin sırrı bence burada. Oysa genellikle tersi yapılıyor ve derinleşme adına toplumların bir zamanlar ne olduklarıyla ilgili kısmen efsanevi senaryolar yazılıyor. Buradan da "biz bize benzeriz", "Türkler şunu becerir, bunu beceremez" gibi yaşadığımız hayat tarafından doğrulanmayan yargılara varılıyor.

Oysa benim önerdiğim gibi süreç üzerinden anlaşılmaya çalışıldığında, mesela Alman ve İtalyan modernleşmesiyle İngiliz modernleşmesinin; Avrupa modernleşmesiyle Kuzey Amerika modernleşmesinin; Kuzey Amerika modernleşmesiyle Güney Amerika modernleşmesinin; hiçbir zaman sömürge olmamış Ortadoğu modernleşmesiyle, mesela sömürge olmuş Hindistan modernleşmesinin; kendine göre başka bir izole yol çizmiş olan Japon veya Çin modernleşmesinin birbirinden çok farklı yollar izlemiş olduğu ortaya çıkıyor. Yani bütün dünyanın ortaklaşa bir modernleşme hikayesi varmış ta, bizimki bir sapmaymış gibi gözükmekten uzaklaşıyor bu parçalı resmin üzerinde.

Şikayetler konusuna gelince: Sadece fiziki sorunlar dile getirilmez; haleti ruhiye belki daha önemlidir. Bu anlamda modernlik duygusu bir huzursuzluk hali olarak da tanımlanabilir. 19. yüzyıldan başlayarak Baudelaire'nin, ardından Joyce'un, Kafka'nın edebiyat üzerinden dile getirdikleri bundan başka bir şey değildir.

Modern insanı belki şöyle anlatabiliriz: İssız bir yolda gidiyordur; birden bir tedirginlik hisseder, arkasından gelen bir tehdit algılamıştır; dönüp bakar, kimse yoktur. Tekrar önüne döner. Ancak huzursuzluğu, tedirginliği geçmemiştir. Huzursuzluğun görünürdeki nedeni ortadan kalkmıştır, ancak kendisi yerli yerinde durmaktadır. Bir kere ortaya çıkmıştır ve telafi edilememektedir. İşte modern insanı böyle bir şeye benzetiyorum ben en çok.

**Uğur Tanyeli:** Madem böyle bir noktaya geldik, şunu ekleyeyim: Bir araştırmacının söylediğine göre, Modernite, şizofrenik bir durumdur. Modernite, bir kişilik parçalanması demektir. Onu mükemmel bir dünya diye düşünüyorsak yanlış. Böyle bir değer yargısıyla değerlendiremeyiz; tam tersine, şizofrenik bir durumdan söz ediyoruz. Bir parçalanmadır Modernite; tek tek bireylerde, toplumsal yapıda, kentsel dokuda, herşeyde parçalanmadır, çözülmedir. O ünlü kitabın adı niye, "Katı Olan Herşey Buharlaşıyor"? Modernite'yi en iyi anlatan kitaplardan biri bu. Marx'ın bir sözünden yola çıkıyor: "Katı olan herşey buharlaşıyor."

Modernite bunu yapar işte; katı olan her şeyi buharlaştırır. Onun için burada havanda su dövüyoruz. Niçin? Katı olan herşey buharlaştığı için. Osmanlı Türkiye'sinde, 14.yüzyılda asla buharlaşmıyor, katı kalmaya devam ediyor.

**Gürhan Tümer:** Bence, bunun modernleşmede düğümlenmesi çok doğru oldu; çünkü "Cumhuriyet" demek, "75 yıl" demek, eğer "hiçbir şey" demek değilse, modernleşme çabası demektir. Dolayısıyla, biz burada modernleşmeyi sorgularken, Türk modernleşmesini sorguluyoruz. Ben de şuna inanıyorum: Batı'nın modernleşmesi, inanın ki, çok daha acımasız olmuştur, biz çok daha yumuşak modernleşiyoruz. Bu, hem kentte, Batı'nın kendisinde daha acımasız olmuştur; hem de, adam "modernleşiyorum" derken, başkasının da, Afrika'nın da canına okumuştur.

Bir de huzursuzluktan söz edildi. Hatta hatta modernleşmede, biraz da metafizik huzursuzluk da gerekli. Yani, eğer siz "köylü kenti kirletiyor, sokağa tükürüyor" diye huzursuz oluyorsanız; o, bence somut, daha ilkel düzeyde bir huzursuzluk. Oysa ki, daha entellektüel düzeyde huzursuzluğa biz henüz varabildiğimizi sanmıyoruz.

**Boğaçhan Dündaralp:** Uğur Tanyeli yazılarında hep okuduğumuz biçimiyle, Türkiye'deki pek çok problemin, Türkiye'nin kendi modernite projesini gerçekleştirememiş olmasından kaynaklandığını söylüyor. Bugün modernleşme olarak ortaya koyduğu bu bakış açısıyla, acaba bazı şeyler çelişmiyor mu?

**Uğur Tanyeli:** Ben buna, "çelişmiyor" diye cevap vereceğim doğal olarak.

Bir kere ben asla, "Türkiye, Modernite projesini başaramadı" demiyorum. Türkiye, modernleşme yolunda bir noktada. Bu noktanın, Amerika Birleşik Devletleri'nin bulunduğu nokta olmadığını hepiniz biliyorsunuz; bu noktanın, Almanya'nın bulunduğu nokta olmadığını da hepiniz biliyorsunuz. Bunun sancılarını da tabii ki yaşıyoruz.

Pek çok alanda yeterince modernleşmediğimizi söylemek, yanlış bir şey olmasa gerek. Ama, "Modernite projesinde başarısız olduk" demek, o çok kestirmeden giden bir şey ki, onun söylenmemesi gerektiğine inanıyorum. Böyle bir şey yok. Modernite projesinde niye başarısız olalım? Şu anda bu konuyu tartışıyor oluşumuz bile, başarısız olmadığımızı gösteriyor. Bunu insanlar, inanın ki, Mısır'da tartışmıyorlar böylesine canlı bir biçimde. Sadece bu bile, geldiğimiz yolda önemli bir mesafe aldığımızı gösteriyor. Ama, "daha yol yok mu?" diyorsanız; daha tabii ki çok yol var. Ama, "bundan rahatsızlık duymayalım" diyorum. Tabii ki çok yol var; ama, bu sadece görece olarak çok yoldur; başkalarına göre daha çok yol var. Fakat, nihai bir nokta var da oraya ulaşmak için gidiyor değiliz. Öyle bir nihai mükemmeliyet noktası yok. Hayır, biz de bir akışın içinde ilerliyoruz. Sanmayalım ki, öyle bir mükemmel nokta gelecek ve başarmış olacağız. Hiçbir zaman öyle bir başarı noktasına ulaşmayacağız. "Tamamen başardık; işte, tam anlamıyla Modernite projesi ha-

---

**Uğur Tanyeli**

**Modernleşme iyi midir, kötü müdür; bunun yanıtını veremem. "Bu kaçınılmazdır" diyebilirim olsa olsa. Tıpkı "Ortaçağ iyi midir, kötü müdür?" gibi, bunun da yanıtı yok. Ortaçağ yaşanır, Modernite de yaşanır. Bir durumdur, toplumun yaşadığı bir durum; biz de bunu yaşıyoruz. Bunun sayısız rahatsızlığını duyarız; rahatsızlığını duymamız da, işin ilginç tarafı, modernleşmenin bir parçasıdır.**

yata geçti ve artık düze çıktık." Yok öyle bir nokta; hiçkimse düze çıkmıyor. Hep ayaklarımız suyun içinde olarak yola devam edeceğiz. Bir salın içindeyiz tam anlamıyla; o, asla bir gemiye dönüşmeyecek. Hep yarım suyun içinde, yarım ıslak, yarım kuru sürdüreceğiz yaşamımızı. Modernite bu işte.

**İhsan Bilgin:** Modernite, modernlik hali; modernizasyon, modernleşme demek. Modernizm ise, bilinçli bir tepki anlamına geliyor. Dolayısıyla modernleşme bir sürece, Modernite ise bir condition'a, yani duruma işaret eden kavramlar. Modernizm ise bu sürece ve/veya duruma -pozitif veya negatif- bilinçli bir yanıttır.

**Haluk Pamir:** Bir de modernleşmenin bilgi işlemeyle ilgili bir boyutu da var; o konu da önemli. Hem saydam, açık bir şekilde bilgiyi işleme, hem de o bilginin üzerindeki işlemlerin tipolojisi eskiye göre farklı. Bir de, kendi kendini de sürekli yeniliyor bu tanım; çünkü içeriği değişiyor

**Ergun Unaran:** Mevzuat yapmak, iyimser olmak için yeterli değildir. İyimserliğin kesin belirtisi, sonuçlarla ölçülür; mevzuat, bir sonuca ulaşmanın aracıdır.

Uğur Tanyeli'nin konuşması "Olacağı buydu, başka ne bekliyordunuz?" a geliyor.

Cumhuriyet'in 50'nci yılından sonra doğmuş ve şu anda Türkiye'de kentlerimizin ve yapılarımızın oluşmasında rol sahibi olmakta olan kişileri uyandırmak gerekecek bir husus var. Olacağı bu idiyse, neden o zaman Atatürk'ün devrimlerini, Cumhuriyet coşkusunu yeniden canlandırma ihtiyacını duyduk? Olağanı olduğu gibi kabul ediyor durumda kalmamak için; yani, olağana müdahale etmek de, bence, yine bir modernliktir, olağana müdahale etmek lazım. "Olacağı buydu" demek, "plan yapmaya lüzum yok, program yapmaya lüzum yok, hatta bütçe yapmaya da lüzum yok; kente gelenler geliyor, yaşar, işte kent de böylece oluşur gider" demektir.

**Doğan Tekeli:** Mevzuat alanında, eleman yetiştirilmesi alanında, hatta çok büyük yapı yapılması görevi karşısında Cumhuriyet bazı şeyler başarmıştır, bazı şeyler ortaya koymuştur; ara elemanlar yetiştirilmiştir, şehirciler yetiştirilmiştir. Ama, bunların sonucunda tam olarak tatmin olamıyoruz, "aman ne iyi yaptık, fevkalade oldu" diyemiyoruz. Bir yola girdik; yani batılılaşıyoruz, modernleşiyoruz, orada beklediğimiz başarıya da ulaşmış değiliz, övündüğümüz geçmişimizde var olduğunu saydığımız başarıyı da yakaladığımızı söyleyemiyoruz.

---

**Haluk Pamir**

**Cumhuriyet'in bir önemli sorunu, özellikle bu planlı dönemde yapı sektörünü örgütleyememiş olması. Bizim, bir şekilde bu yapı sektörü örgütlenmesine çok hızla gitmemiz lazım. Ve yapay bir şekilde bir teknolojiyi kullanmak değil, hakikaten o teknolojiyi üreten sektörü kurup, o teknolojiden yararlanarak Türkiye'nin, yapı teknolojisini de geliştirmesi lazım.**

Bunu söyleyemiyorsak, işte o zaman bunun sebepleri üzerinde, "bu koşullar içinde daha başarılı olunabilir miydi?" yi iyi analiz ederek sebeplerini bulmalıyız ve ancak, sebeplerini bulduktan sonra daha başarılı olmanın yollarına ulaşabiliriz.

**Gürhan Tümer:** Türk modernleşmesinin, aslında başından, batı modernleşmesiyle çelişen bir yönü var. Batıda modernleşme birey eliyle olmuştur; oysa ki Türkiye'de -az gelişmiş, sonradan modernleşen ülkelerde ki buna "periferi ülkeleri" deniliyor -modernleşme, devlet eliyle olmuştur. Yani hiçbir yerde; Batı'da "bu şapkadır" denmemiştir kıyafet modernleşmesi için veya yarışma açılmamıştır.

Yarışmalar açısından bakıldığında, Cumhuriyet dönemi hakkında ne söylenebilir?

**Doğan Tekeli:** Bizim meslek dönemimizden önce iki önemli yarışma var Türkiye'de, bize yakın. Bir tanesi Büyük Millet Meclisi yarışması, uluslararası bir yarışma; bir tanesi Anıtkabir yarışması.

Bu yarışmalar birkaç bakımdan önemli. O zamanki Bayındırlık Bakanlığı, çok az elemanına rağmen, bu yarışmaları organize edebilmiş ve başarıyla sonuçlandırmış, sonucunu ayrı tutuyorum.

Bunu, neden "başarı" diye nitelendiriyorum? Sonraki yıllarda Ankara'da Bayındırlık Bakanlığı, çok önemli yapılar için uluslararası yarışma açmak istediği halde ve mesela çok kudretli Milli Güvenlik Konseyi, Evren ve arkadaşları tarafından istendiği ve önerildiği halde, uluslararası bir yarışma açmaya gücü yetmemiştir. Onu organize edebilecek elemanı yoktu. Halbuki, 1950'de İzmir Belediyesi bile uluslararası şehircilik yarışması açabildi.

Ben, kamuda çalışan elemanların kalitesinin, yeteneklerinin giderek düşmüş olmasına bağlıyorum bunu.

Bugün bir kısmımızın, belki de üzerinde çokca durduğumuz kimlik sorununu çok önemle gündeme getiren bir yarışma, Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne nasıl bir yapı yapılacak, nasıl bir kimliği, nasıl bir dili olacak? Anıtkabir de öyle; Cumhuriyet'in kurucusuna nasıl bir yapı yapılacak?

Büyük Millet Meclisi Yarışması, daha evvel 1938'de; Anıtkabir Yarışması 1942'de. 1938'deki yarışmaya katılan projelerin, hemen hemen hiç birinde Anadolu kökenli olmaya çalışan bir proje yok, tümü, günün evrensel dilini kullanıyor. Katılan ve kazanan Holzmeister'in projesiyle, Türk mimarlarının projeleri arasında önemli bir düzey farkı yok; en azından. Bugün, acaba aynı düzeylilliği gösterebilir mi Türk mimarlığı bir yarışmada diye soruyorum.

Anıtkabir yarışmasında da kimlik sorunu çok önemli; ama jüri, orada yerel kökenli projelere itibar etmemiş. Etmemiş ama, gene de kesin bir sonuca varamamış; 3 proje seçmiş, değişik anlatımlı 3 proje. Hükümete bırakmış karar vermeyi; jüri otonom olduğu halde, kendi yetkili kılındığı halde, Hükümet de, belki Atatürk ideolojisini en iyi temsil ettiğine inanılan Onat ve Arda Projesini birinciliğe seçmiş.

Bundan sonra iki önemli yarışma var; gene bizim okul dönemimizden hemen evvel. Çanakkale Anıtı yarışması, İstanbul Radyoevi yarışması; her iki yarışmada da Bonatz jüride ve etkin jüri üyesi ve Bonatz'ın etkisinin açıkça egemen olduğu "akademik klasik" denebilecek, ama bu dil içerisinde Türk mimarisi yaratmaya çalışan bir tarz kazanıyor; İsmail Utkular, Doğan Erginbaş bir de mühendis arkadaşları var yanlarında. Bunlar da, özellikle Radyoevinde, mesela Bonatz'ın Basel Müzesi'nin etkilerini filan görmek mümkün.

Ankara Fen Fakültesi'nde, İstanbul Fen ve Edebiyat fakültelerinde Eldem ve Bonatz'ın projelerinin "İkinci Milli Mimari" diye sanıyorum adlandırdığımız, projelerinin de etkisinde olan projeler. Bu dönem, kanaatimca 1949'daki İstanbul Adliye Sarayı yarışmasıyla nihayete eriyor; tam anlamıyla olmasa bile, bir nokta konuyor.

Bu yarışmada, Sultan Ahmet Meydanı'nda bugünkü yerinde Adliye sarayı yapılacak. Jüri de İsveç'li Tengbon Hollanda'lı Dudoc gibi iki uluslararası uzman var, Türkiye'den de bir çok katılım var; bu katılımlardan sadece Sedat Eldem ve Emin Onat'ın projeleri modern çizgide ve milli mimari üslûbunda. Ama, bundan 2-3 sene sonra açılan İstanbul Belediye Sarayı yarışmasında, bu sefer Nevzat Erol birinci oluyor; yani Adliye Sarayı'nın ikincisi modern bir projeyle birinci oluyor. Dolayısıyla, 1950'deki kırılma, yani bu şekilde yarışmalarda da kendisini göstermiş oluyor.

1950'deki bu belirli kırılmaya rağmen, daha ileriki yıllardaki yarışmalarda, yine "akademi klasik" diyeceğimiz taş yapıların kazandığı projeler de var ama, özellikle Maruf-Affan ikilisinin yaptığı proje yarışmaları, tamamıyle modern arkelekol müzeyi falan tanımış ve onlardan esinlenmiş projeler olarak ortaya çıkıyorlar.

Biz, 1952'de Teknik Üniversite'den mezun olduk.

Bonatz, Corbusier'den bahsetmeyi istihfafla karşılardı; küçümseyerek karşıladığı örneklerini biliyorum, "kendinizi dahi mi sanıyorsunuz böyle yapmakla?" diye. Biz 1952'den sonra askerlik dönemimizde tanıştığımız arkadaşlarla falan Corbusier'den direkt haberler almaya başladık; yani iletişim de yoktu tabii dünyada.

Ama, bir şey var; bizim o dönemde, yine o zamanki asistanımız Bolak'la beraber katıldığımız İzmir Merkez Bankası yarışması 1950'de oldu, o da ağır bir taş yapı sayılırdı. Onu uygulamaya geçirirken, bir sonraki yılda çalışırken, hafifletmeye çalıştığımızı, dönemin etkisinde kaldığımızı gayet iyi hatırlıyorum.

**Haluk Pamir:** Modernleşme sürecinde aydınlanma döneminde, biliyorsunuz ansiklopedik bir bilgi biriktirme ve dolayısıyla, ortak, herkesin kabul edebileceği ortak bir bilgilenme, referans sistemi oluşuyor. Bizim de buna ihtiyacımız var. Bizim tartıştığımız konu, çok boyutlu bir konu.

Eğer biz, "diğerlerinden çok farklı değiliz" diyorsak, onlarla bazı konuları; yapı kotları, yapı standartları konusunda bazı şeyleri paylaşmalıyız. 1960'lı yıllara haksızlık etmemek lazım; 60-70'lerde böyle bir dönem geçirdi Türkiye, TÜBİTAK Yapı Araştırma Kurumu aracılığıyla. Şu anda Türkiye'nin elinde standartlarla ilgili bir doküman yok; gençlerin özellikle bilmesinde yarar var, birazcık rastgele giden bir meslek.

Cumhuriyet'in bir önemli sorunu, özellikle bu planlı dönemde yapı sektörünü örgütleyememiş olması. Kayıplara yol açan tasarım çabalarının da maalesef, dolayısıyla göz ardı edilmesi.

Bizim, bir şekilde bu yapı sektörü örgütlenmesine çok hızla gitmemiz lazım. Ve yapay bir şekilde bir teknolojiyi kullanmak değil, hakikaten o teknolojiyi üreten sektörü kurup, o teknolojiden yararlanarak Türkiye'nin, yapı teknolojisini de geliştirmesi lazım.

# Mimarlığımızın Cumhuriyeti

## Cumhuriyet dönemine bir bakış

Cengiz Bektaş•

### BAKIŞ AÇISI

Ürünlerini beğenseniz de beğenmeseniz de mimarlık, toplumun aynasıdır.

Bir sanat işi olan mimarlık yapıtı, şiir, resim, yontu gibi yalnızca yaratıcısının çabalarıyla gerçekleşemez. Onun yaratılışında, kültür bilinci, teknolojik düzey, ekonomik olanaklar gibi pek çok etken, ayrıca mimarla birlikte daha pek çok uzmanın çabası vardır. Mimarlık yapıtıyla yalan söylenemez.

Kimi esen yele göre çalışan mimarlar, kimi yöneticiler (kral, başkan v.b.) buna kalkışsalar bile, ortaya çıkan iş, onların doğruyu söylemediklerinin kanıtı olur çıkar...

Mimarlık ürününün bir biçimi vardır. Genellikle, mimarlık tarihçilerince, bu biçimiyle tanımlanır, bugün bile... Oysa yalnızca "biçim" değildir mimarlık ürünü... Yalnızca biçimiyle değerlendirilemez...

Yapının bir içi vardır (Dışının da bir iç olduğunu unutmamalı... Kentin oylumlarından birinin içi, ya da içinin bir bölümü...) İçinde birileri yaşar, kimi gereksinimlerini giderir. Kısacası bir işe yarar, bir işlevi vardır... Ve bu herkese, her topluma, yaşama kültürüne, coğrafya, iklim koşullarına göre az ya da çok değişir. İçi olmayan yapıları, kimi eleştirmenler mimarlıktan bile saymazlar... Örneğin piramitleri... İçine rahipten başka kimsenin giremediği Hellen tapınağı bile bu konudaki tartışmaya sokulabilir.

Biçimle işlevin, şu yalın söylemdeki ilişkileri her şeyden önce ilk davranışı ortaya koyar:

**Biçim işlevi izler...**

Bu söylem, mimarlık tasarımındaki işleyişin zamanlamasını, yapıtını etkileyecek olan girdilerin sırasını, doğru koymaya çalışmaktadır.

Önce gereksinimin karşılanması için neler gerektiğinin saptanması, buna göre istenen alanların, oylumların, büyüklüklerinin, sayılarının birbirleriyle ilişkilerinin, kısacası yapının işlevinin belirlenmesi... Sonra, kültür bilincinin, yapım yöntemi (teknoloji)-araç-gereç olanaklarının, daha pek çok girdinin değerlendirmesiyle çözüme ulaşma...

Çözümün sonucu elbette bir biçimdir. Ama biçim çözümden önce gelemez, gelmemelidir. Anadolu'nun binlerce yıllık geçmişinde, son yıllara dek sivil mimarlık örneklerinde, ilginçtir ki, bir de uluslararası "Modern" mimarlığın çıkışındaki söyleminde bu böyledir: Biçim (form) işlevi izler...

Gereksinimin saptanması gücün kimde olduğuna bağlıdır. Kimin gereksinimi giderilecek?

Halkın mı, yönetenin mi, çıkarcıların, soyguncuların mı?

Batının mimarlık tarihçilerinin konusu olan yapılara baktığımızda, çoğunluğunun, kilisenin, kralın, imparatorun istekleriyle gerçekleştirilmiş olduğunu görürüz.

Oysa, örneğin Sinan'ın yaptıklarının, neredeyse tümü kamunun yararına yapılardır. Ama Osmanlı'nın son dönemindeki saraylar, yalnızca erki elinde tutanın keyfi uyarınca, camiler de, "ad" bırakmak için yapılmışlardır. (Borçla, ölçüsüz, hesapsız) Üstelik camilerin artık ne kitaplıkları, ne okulları, ne sağlık evleri, ne halk mutfakları, ne hamamları, ne konuk evleri vardır...

Kısacası Osmanlı mimarlığının son dönemi, biçimi, hem de kopya biçimleri öne almıştır. Ama bu yapılar, böylece bizim üstyapımızın durumunu da yadsınamaz biçimde yansıtmaktadırlar...

Planına bakarsanız, Dolmabahçe Sarayı, önünde sonunda ölçüleri kaçırılmış, büyük bir Osmanlı evidir. Ama rüküş bir hanım gibi sürmüş sürüştürmüş takmış takıştırmıştır... Büyüklük taslamaktadır, yoksul halkın sırtından...

Hitler ya da Stalin de böyle yapmışlar, yaptırmışlardır. Biçim öne konmuştur, sonra mimarlar, kent tasarımcıları, mobilyacılar bile buna göre çalışmaya zorlanmışlardır. Hem de halkın ortalama olanaklarının çok çok üstünde harcamalarla...

Mimarlık tarihi diye yazılanlarda da bu temel ayırım etkilidir. Biçime göre yapılan sınıflandırmalarla, yayınlarla, genelde yanlış bir mimarlık tarihi oluşturulmuştur.

Mimarlık elbette bir "dekor" değildir. Yalnızca pencere, kapı, kolon biçimleriyle tanımlanamaz, sınıflandırılamaz, değerlendirilemez.

### CUMHURİYETE GELMEDEN HEMEN ÖNCE

Osmanlı döneminin son yüzyılında, özellikle ikinci yarısında, İstanbul batı kopyacılığının, seçmeciliğin (eklektizmin) alanı olmuştur. Başkentte, 18. yy. da başlayan batı etkisinin sonucu, mimarlığımız, Avrupa'da eğitim görmüş, levanten ya da doğrudan yabancı mimarların eline kalmıştır.

Hatice Sultan'ın mimarı Melling'tir. Kaufer, Castellan, Préault, M. Lel Roi öteki mimarların adları...

Rönesans, Barok, Rokoko yüzey süslemelerine boğulmuş yapılara, ince ayrımlara girmeden, kabaca bakıldığında da, üst katmanlarda kültür savaşımının çoktan yitirildiği görülmektedir.

Bir mimarlık tarihçimize göre, örneğin, İstanbul, Aksaray'daki Valide Sultan Camisi (1871. Mimarı: İtalyan Montani Efendi) bunun açık kanıtıdır.

19. yy. ın ikinci yarısında Sultanların bütün önemli yapılarının mimarlık işleri, Balyan ailesinden gelen mimarların elindedir.

Dolmabahçe Sarayı (1856) Karabet ve Nikogos Balyan'ın, Beylerbeyi Sarayı (1865), Çırağan Sarayı (1871) Sarkis Balyan'ın işleridir. Ayasofya'nın onarımını (1847-49) İsviçreli Fossati yapmıştır. İstanbul'da, İzmir'de J.Barbieri, P.Vitalis, Campanalci gibi mimarlar çalışmaktadırlar. Sirkeci Garı Alman Jachmund'un... Haydarpaşa Lisesi (hastahane olarak yapılan bu yapı, lise olarak kullanıldı uzun yıllar, şimdi Marmara Üniversitesinin) İstanbul Erkek Lisesi (Düyûn-u Umumiye yapısı olarak yapıldı.) Levanten Valaury ile İtalyan Raimondo D'Aranco'nun; Eski Şark Eserleri Müzesi (eski Sanayi-i Nefise Mektebi), Yüksek Ticaret Okulu (eski Ziraat Nezareti, şimdi Marmara Üniversitesi Rektörlüğü...), Beyoğlu Kaymakamlığı yapısı Valaury'nin işleridir.

Yabancıların yaptıkları yapıların birinin karşısına geçip baktığınızda, bu mimarların, İtalyan Raimondo D'Aranco dışında, bizim kültürümüzle bir ilişkileri olmadığını hemen görürsünüz. En küçük bir tanıma çabaları bile yoktur... Olanaklar akıl almaz bir biçimde zorlanmaktadır. Ülkenin ekonomik durumu onları hiç mi hiç ilgilendirmemektedir. Toplumla, hele hele Anadolu'yla hiç bir bağları yoktur. Toplumun mimarı gereksinimi diye bir kavram söz konusu değildir.

### ETKİYE TEPKİ

XX.yy.ın ilk çeyreğinde Jachmund'un öğrencisi, 4. Vakıf Hanın mimarı Mimar Kemalettin, İstanbul toplumuna, "Bizim de mimarımız var, bizim mimarlarımız da Avrupa mimarları gibi yapılar yapabilirler, onlara yarışabilirler!" dedirtmesiyle bir çıkıştır.

Kendi geçmiş mimarlığımızın klasik döneminin süslerini, kimi mimari öğelerini kullanarak, batı karşısında moral arar bir bakıma...

Ama gerçek değerlerimizin ne olduğu konusunda yeterli araştırma ve bilgisi olduğu söylenemez.

Paris'te eğitim gören Mimar Vedat için de bütün bu söylenenler geçerlidir. Örneğin Sirkeci'deki Yeni (ya da Büyük) Postahane yapısı, bu neoklasik tutumu belgeler... Cephesine yapıştırılmış, taşıyıcı öğe olmalarına karşın, kendileri bile, yerlerinde, düşecekmişler gibi duran kolonlar, yalnızca bir "gösterim" dir.

Bu yapılarda, yeni, çağdaş yapı tekniklerinden bilgisizlik görülür. Bu yeni yapı teknikleri karşısında anlamlarını, geçerliliklerini yitirmiş kubbeler (üstelik yalancı), kemerler, giderek saklı katlarla (dört katı üç katmış gibi göstermek), çiniler, saçaklarla yalnızca biçimsel bir gösteriş ya da bir tepkidir bu... Yalnız biçimle, mimarlık, hele hele ulusal kimlik yaratılamayacağını bilmeyenlerin, çağı beceremeyenlerin geçmişe özlemlerini (nostalji) gösterirler bu yapılar. Gene de bu, önünde sonunda kendi değerlerine dönüş çabasıdır. Ama, bu mimarların da, toplumun gereksinim içindeki katmanlarıyla ilişkileri yoktur (Bu ilişkisizlik elbette işverenden gelmektedir). Doğru bir mimarlığın gerçek girdilerinden yoksundurlar.

binanın tüm detaylarında, 16. ve 17. yy.ların dini ve sivil mimari özelliklerinden esinlenme anlayışı) çok benzer bir tutum içinde yükselirken, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin "genç ve yeni" olma niteliğine karşın "yaşlı ve eski" görünüşleri ile, başta Atatürk'ün gözünde ters düşmeye başladılar."

Mustafa Kemal, "Bu mimarlar, bizim ne yaptığımızı, ne yapmak istediğimizi görmüyorlar" der gibidir.

Bakın Ahmet Haşim eskiye özlem konusunda ne diyor:'

"Maziye ait şekillere fazla rağbetin şu ahlaki fenalığı vardır ki, yaşayanları hayatlarından zevk alamaz bir hale getirdikten başka, gelecekten de ümidini keser. Arkaya baka baka, yere yuvarlanmaksızın, istenilen istikamette kaç adım gidilebilir? Ecdada hürmet, onları taklit etmekte değil, fakit azim, zekâ ve kabiliyette, onlardan hiç de aşağı olmadığımızı ve bize bıraktıkları şeref mirasını omuzumuzda taşıyacak kuvvette olduğumuzu göstermekle mümkündür. Kasım veya Sinan'a hayran olmaktan başka yapacak bir hüneri olmayan bir mimar; Fuzuli, Baki veya Nedim'i taklit eden bir şair bu şanslı ecdat silsilesine torun olma-

1927'ye dek süren bu evreye "1. Ulusal Mimarlık Dönemi" denildi sonradan... Anadolu da nasibini bir parça alıyor bundan. Gazi Mustafa Kemal ya da İsmet İnönü İlkokullarını anımsayın...

## 1927'DEN SONRA

1927'den sonra, çaresizlikten, kimilerin aymazlığından, yeniden batıya dönülüyor. Oradan kimi mimarlar çağrılıyorlar gene... Ama bu kez batı, eski batı değil...Endüstri devrimini yaşamış, bu devrim karşısında durumunu tartışmış kimi mimarlar yetişmişler, çoğalmışlar... Bizde de onları doğru anlayabilecek, az da olsa, kimi yeni mimarlarımız yetişmekte... Cumhuriyetimizin onuncu yılında mimar sayısı 300'ü buluyor.

Batıdaki örneğimiz bu kez modernizm... Ve modernizmden aktarılanları, toplumumuzun en azından çok küçük de olsa, bir kesimi, artık daha kolay kavrayabilecek durumda.

O yılların Avrupa'sında geçerli olan modernizmin ilkeleri şunlardı: İlerleme, gelişme düşüncesi, eşitlik, akılcılık, teknolojiye-araştırmaya inanç, sağlık, ergonomi, yalınlık, kolaylık, dürüstlük, açıklık, gerçekçilik.

İstanbul Sirkeci Garı, Jachmund

Ankara Ziraat Bankası, Mongeri

Ankara Etnografya Müzesi, Arif Hikmet Koyunluoğlu

## CUMHURİYETİN İLK ÜÇ-DÖRT YILI

Cumhuriyet döneminin daha iyi anlaşılabilmesi için, böyle bir dergi yazısının gerektirdiği ölçüde özetlediğim Osmanlı İmparatorluğunun son döneminin ardından Cumhuriyete gelindiğinde, durum dünden bugüne değişecek değildi elbette...

Ankara'da olan, ya da oraya gelen mimarlar bir elin parmaklarıyla sayılabilecek denli azdı. Mimar Kemalettin, Mimar Vedat, Muzaffer, Arif Hikmet (Koyunluoğlu), Mongeri... Ve gene "biçim" yaratma başlıca kaygılarıydı... Yalancı kubbeler, kemerler, (Ankara Palas, Gazi Eğitim Enstitüsü) saçaklar, çiniler, Osmanlı kolonları ve başlıkları, silmeleri, alınlıkları, kapı-pencereleri, bezemeleri...

Kemalî Söylemezoğlu'nun dediği gibi:

"Yeni başkent Ankara'da, 1923-27 döneminde yapımına başlanılan Hariciye Vekaleti, Etnoğrafya Müzesi, Halkevi, Ziraat Bankası, Adliye Sarayı, Ankara Palas Oteli gibi binalar, betonarmenin ileri bir yapı tekniği olarak ortaya koyduğu olanaklardan gereği kadar yararlanma yolları aramadan, özellikle belirtilen anlayışa ("Milli Karakter" ifadesinin özellikle bina kitlesinin ve dış görünüşlerinde pencere kapı boşluklarının biçimlenişinde ve genel olarak

ya layık değildir. Cami, türbe ve medrese mimarisi -dediğimiz gibi- eski hayatın bütün hususiyetleriyle birlikte artık ebedi olarak maziye karışmış bir şekildir. Bu ölüyü diriltmeye kalkışmak, hayatı bir mezarlığa ve yaşayanları da ölülere döndürmek istemek gibi uğursuz ve boş bir hevesten başka nedir? Yeni insanla birlikte her şey yeni bir çehre almış ve yeni bir istikamete doğru çevrilmiştir. Esrarengiz bir şafak kızıllığıyla ruhları aydınlatan bu feyizli ve heyecan verici 'yenilik'i anlamak, geri getirilmesi mümkün olmayan bir mazi için, boşuna inlemekten, daha kolay değilse bile, daha faydalı ve daha güzel değil midir?"

Kısacası, kapkacağını eriterek mermi üretip, iç donunu ceviz kabuğu ile boyayarak üniforma diye üstüne geçirip savaşmış bir ordu ve onun kurtardığı tüm sorunlarıyla geri kalmış, yüzyıllarca ihmal görmüş bir yurt, onun yoktan var edilecek başkenti bir yanda, frenk eğilimli, eskiye özlem içindeki bir kaç Türk 'sanatçı' mimarı bir yanda... Akıl almaz bir mimarlık mirası üzerinde olmamıza karşın, savaş alanlarında canımıza kastedenleri alt ettiğimiz yengilerimize karşın, ne yazık ki çağdışılıkla yenik düştüğümüz bir kültür savaşı sürmektedir...

Mimarlık dışındaki alanlarda da, bugün katılmaktan çekinmeyeceğimiz, giderek kimilerine katılmamayı ahlak sorunu sayabileceğimiz ilkeler...

Ne varki, bu ilkelerin en azından kimilerinin, sivil mimarimizin ilkeleriyle pek güzel çakıştığının yeterince ayırımında değildi mimarlarımız... Çünkü Halkın Yapı Sanatını tanımıyorlardı. (Böyle olduğunu daha sonraki davranışlarıyla kanıtlamış oldular ne yazık ki...)

Örneğin Sedat Hakkı Eldem'in, bugün Başbakanlık olarak kullanılan yapısı, yalnızca modernizmin ilkelerine uyularak yapılamazdı... Bunun için, sivil mimarlığımıza da duyarlı olmak gerekiyordu gerçekten... Sivil mimarlığımızı en iyi bilen de oydu. Bu konuda, daha sonra Devlet Güzel Sanatlar Akademisinde bir birim de kurmuştu.

Ondan bir çeyrek yüzyıl sonradan başlayarak, yıllar yılı Halk Yapı Sanatımıza, ilkelerini belirleyebilmek için baktım...

Ve onları şöyle saptadım:

Yapısal açıklık, içtenlik, yalınlık, olduğu gibi görünme, çözüme içten başlama, iç oylumlarla dış oylumların uyuşurluğu (yapının içinin güzelliğinin dışa vurması, ya da dışının güzelliğini içten alması), tutumsallık, kolaylık, ge-

reçlerini yakından seçme, esneklik, katılım) Modern mimarlık ilkeleriyle, halkımızın yapı sanatının ilkeleri karşılaştırılınca şu söylediklerim daha iyi anlaşılacaktır:

1930'larda, halk yapı sanatımızla, modernizmin ilkelerinin çakışır olmalarının etkileri olumlu bir yolu açabilir, yapılanlar gene bir biçim aktarması düzeyinde kalmayabilirlerdi. Ne yazık ki mimarlığımız, kendi insanını, toplumunu, gerçek köklerini yeterince tanımıyordu bir bakıma... Öyle olsaydı, batıdan gelen modernizmi eleştiriden geçirebilir, yepyeni yollar açabilirdi... Bir bakıma daha sonra Japon mimarlarının yaptığı gibi, dünyaya da önemli örnekler sunabilirlerdi...

Ne var ki endüstri devrimini yapamamıştık. Modernizmi, toplumumuz yaşamıyordu elbette... Mimarlarımız, gene ancak bir moda olarak, batının biçimlerinden etkileniyorlardı... 1940'lara dek yapılanlar, gene de, toplumumuz için daha anlaşılır, daha yalın, daha onaylanır şeylerdi. Yalnız Ankara'da, İzmir'de, İstanbul'da değil, Adana, Eskişehir, Bursa, Antalya gibi, Anadolu'daki belli başlı kentlerimizde, giderek kimi kazalarımızda bile, Bauhaus[3] etkisinde yapıların yaygınlaşmasının nedenleri arasında bunun da olduğuna inanıyorum.

Ankara Sergievi, Şevki Balmumcu, 1936

Sedad Hakkı Eldem, Seyfi Arıkan gibi kimi "yıldız"ların yanında, toplumun adlarını pek ötekiler kadar duymadığı kimi genç mimarlar, gerçekten ilginç örnekler yarattılar.

Ne var ki bu dönem de pek uzun sürmedi... Bu kez de Avrupa'nın faşist ülkelerinin etkileri, toplumumuzun kimi kesimlerinde, özellikle kimi yöneticilerde görüldü...

Atatürk'ün ölümünden sonra bunlar iyice su yüzüne çıktılar...

Faşist Partisinin çağrılısı olarak İtalya'ya giden Recep Peker başkanlığındaki bir CHP kurulu üyeleri (içinde Yakup Kadri Karaosmanoğlu da var) orada gördüklerinden pek etkilenirler... CHP'de yeni bir faşist yapı için öneri tüzük hazırlarlar... Atatürk'ün masasına bıraktırırlar... Atatürk okuyunca sinirlenir, sorar: "Bunlar neler zırvalıyorlar, İsmet gördü mü bunları?" İsmet İnönü'nün de gördüğünü öğrenince, Hasan Rıza Soyak'a der ki: "Görüyorsun en yakınlarım bile beni anlamamışlar!"

Atatürk'ün ölümünden sonra olanlara, mimarlık alanında en çarpıcı örneklerden biri, bugünkü Opera yapısının öyküsüdür. Bunu eski yazılarımdan birinden olduğu gibi aktarıyorum:[3]

"1934'de Ankara'da Uluslararası bir yarışma sonucunda Sergievi Binası gerçekleştirilmiştir. Yapı çağdaştır... İşlevseldir, yalındır. Pencere oranları gibi ayrıntılarıyla da, ayaklarını bastığı yerin verilerinin bilincine yönelme isteği vardır. Mimarı Şevki Balmumcu, Cumhuriyetin yetiştirdiği yetenekli bir mimardır. Cumhuriyetin, çağdaş kültür yorumunda, kendi dalında yararlı olacağı, yol açabileceği umudu beslenen sayılı gençlerindendir.

Şimdi size, ülkemizde çalışmaya çağrılan, ünlü Alman mimarı Paul Bonatz'ın günlüğünden, 1946'lardan söz eden bir bölümü olduğu gibi çevireceğim:

"Türkiye'deki üçüncü ödevim Ankara Devlet Operası'nın yapısıydı. Bu bir "yeni yapı" değildi: 12 yıl önce inşa edilmiş, o çağın bilinen internasyonal moda akımının, son derece ciddi, betonarme iskelet yapısı olan sergi holünün değişikliği (tadilatı) işiydi. Kültür Bakanı bu değişiklik için öneriler yapmamı bildirdiğinde çok şaşırdım:

– Ekselans, siz beni oldukça çirkin bir kadınla evlendirmek istiyorsunuz.

Bir kaç hafta sonra yeniden karşılaştığımızda sordu:

İstanbul Fen-Edebiyat Fakültesi, Sedat Hakkı Eldem - Emin Onat, 1944

– Ee... Çirkin kadından ne haber?

– Ekselans, bana inanmayacaksınız ama, bu arada onu sevmeyi öğrendim; artık öyle çirkin kalmayacak."[4]

Ünlü Alman mimarı Bonatz, bundan sonra bir akıl evlenmesi yapar, tam yetkiyle ve kendi kendinin denetleyicisi olarak çalışır. (İşin itici gücü ve ruhu olarak gösterdiği Kültür Bakanlığı Güzel Sanatlar Genel Müdürü Halid Vedad Fıratlı olmasaydı, hiçbir şey olmazdı, diyor.)

Ortaya bugünkü, Osmanlı kopyası başlıklarıyla, neoklasik giysileri içinde, opera binamız çıkar.

Şevki Balmumcu mu?

Daha sonra ruh hastalığı geçirdi... Hiçbir zaman doğru dürüst çalışamadı. Epey oldu yitirdik...

Kimi kişiler, örneğin şiirde, yazıda, resimde, başka alanlarda, çağdaş, giderek ilerici gibi görünebilirler. Ama mimarlıkla bunu yapmak hemen hemen olanaksızdır.

### 1940-1950 ARASI

1940 - 1950 arası "İkinci Ulusal" diye anılıyor. Faşist Avrupa'nın etkileri pek açıktır. Gerçekte, gene, geçmişten kimi ögeleri aktaran biçimci bir yaklaşımdır. 1930'larda, bana göre, çok önemli bir yolu açacak gibi görünen Sedad Hakkı Eldem 1940'larda yönetenlerin, politikanın etkisiyle, ulusal (?) ögeler arayarak (Almanlar gibi) yeni resimler, biçimler arayarak, neoklasik, bir yola girer... Alman Paul Bonatz da (Saraçoğlu Mahallesi) Emin Onat da (Cenap And Evi) aynı yoldadırlar... E. Egli (Ankara'da Ulus'ta Sümerbank) modernin içine kimi yerli ögeleri koyarken, çok daha dikkatli, uluslararası çizgiden gerilere dönmeme kaygısındadır... Ama çok kaba özetlenirse bu dönemde de yeterli, temelli bir araştırma yoktur. Halkı tanımadan, bu kez sivil mimariden biçimler, ögeler aktarılmaktadır. Kökler derine gitmemektedir. Bunun kanıtı, mimarların, bugünden yarına biçim değiştirivermeleridir. Kimi mimarların bir yıl arayla yaptığı işlerde bile görülür bu... Aynı konuyu, bir yarışmada, kemerlerle, eski mimarimizin ögeleriyle çalışanlar, yarışma yenilenince, sundukları yeni önerilerinde, uluslararası akımın elbiselerini giydirivermişlerdir yapılarına...

1948'de Missouri zırhlısının ülkemize gelişinin ne önemli bir tarih olduğu çok sonraları anlaşıldı. 1950 seçimleri, bir bakıma, bir halk davranışını simgeliyordu... Ama dışta, uluslararası bölünmenin, iki yakasından birinin korkusundan ikincisinde yer alarak, gerçekte, bağımlılığa doğru adım atıyorduk.

Cenap And Evi, Emin Onat

Bu dönem, mimarlıkta da, bugünkü globalleşme öyküleri gibi, güya uluslararası geçerliği, çağdaşlığı, gene batıda eskitilmiş biçimlerle, modernizmin, kötü, köksüz kopyalarıyla yakalamaya çalışanların dönemidir... Uluslararası üne kavuşmuş mimarların biçimlerini (çözümlerini, felsefelerini doğru dürüst anlamadan...) elde edilebilen yöresel teknik ve gereçlerle kopyalanarak yapılıyordu pek önemli işler. Bu değişmeye en çabuk uyan da gene Sedad Hakkı Eldem'di.

1950'lerde en önemli gelişmelerden biri, mimarlık eğitiminin artık İstanbul'la sınırlı kalmamasıdır. Ankara'da, daha sonra pek çok yerde, Mimarlık Eğitiminin başlaması, iyi değerlendirilseydi, mimarlığımızın kendi insanını tanımada bir çıkış yolu olabilirdi. Mimarlar, mimarlık sorunları olan kitlenin içinden gelmiyorlardı. Onlar hala "sanatçı"lardı... Paris'li moda terzilerinin kesimlerine göre çalışıyorlardı. Halkın gerçek sorunlarını da hiç mi hiç tanımıyorlardı,... 1950'lerde başlayan göçün ardından gecekondu gibi sorunların ardından bilgileriyle, araç-gereçleriyle yetersizdiler.

Halk kendi çözümünü, hiç bir teknik yardım, sağlıklı yol önerisi alamadan, kendisi bulmak durumundaydı. Bu dönemin kimi mimarları için, örneğin halkın konut sorunuyla uğraşmak, neredeyse mimarlığın konuları dışındaydı... Bu türlü mimarların arasında tutunabilmek bile bir beceri işiydi... Kendi ülkelerine, batılıların ölçütleriyle, bir anlamda duyarsız bakıyorlardı. Bu yalnız mimarlıkta böyle değildi... Şehircilik planlarıyla kentlerimizi de yıkıma uğratıyorduk. Ve bugün şunu açıklıkla söylemek gerekir ki bunun Cumhuriyetle filan ilişkisi yoktu... Hatta bir anlamda Cumhuriyetin temel kavramlarına ihanetti... Cumhuriyetin temel çıkışı, halkçıydı, devrimciydi, kopyacı değildi...

Bu dönemin yapıları, elbette kimileri dışında, tüm eleştirileri haklı çıkaracak işlerdir. Kültür, kimlik, kişilik sorunları vardır...

1960'lar yayın yasaklarının kalktığı, mimarların da toplumun sorunları üzerine düşünmeye, okuyup yazmaya başladıkları bir dönem... Sorunlar artık yalnızca biçim değil... Anayasanın doğrudan tartışılıp, tümüyle gözden geçirildiği bir dönemde, buna duyarsız kalmak elbette olanaksızdı... Keşke daha doğal yollardan gelinseydi buralara...

1960'lar genç mimarların "Şimdi neredeyiz?" hesaplaşması için olağanüstü bir fırsattı. Faşist dönemin kimi yasakları bile bu dönemde aşıldı, aşılmaya çalışıldı, en azından tartışılabildi...

Bu aynen mimarlıkta da böyle oldu... Özellikle 1960'ların sonunda Halkın Yapı Sanatına biçimsel olarak değil, daha içtenlikli, ilkesel bakış açıları arandı. Çağdaşı yakalama yolunda kimi ilginç örnekler de verilebildi. Ama yeterli bilince, senteze, gerekli yaygınlıkta ulaşamadan, bilinen sosyal ve politik kesintiler ardarda geldi...

Bu karmaşa içinde mimarlık, son dönemde, büyük bölümüyle, temelde, gene kopyacılığa dayanan bir çoğulculuğa girdi...

Modernizmin eleştirilecek yanları, kimilerince görüldüğü, yaşandığı için, onu aşma çabaları yanında, bu tartışmayı 30-40 yıl önce yapıp, çözüm bulamadan, yalnızca eleştirel bir davranış olarak kalmış batıdaki postmodernizm, bizde de, gene yalnızca biçim aktarmacılığıyla kopyalandı...

Aynı yapı, hiç bir plan, kavram değişikliği olmadan elbise değiştirebiliyordu bütün bu dönemlerde... Ankara'da Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü yapısı böyledir örneğin... İki-üç kez elbise değiştirmiştir. Bu konuda sanırım en ilginç örneklerden biri, ilkokul yapılarıdır. Aynı planı, aynı kurguyu, Abdülhamit'ten bu yana, değişik giysiler içinde bulabilirsiniz... Antik kolonlu, Osmanlı kolonlu, betonarme kolonlu vb... Neyse ki özellikle 1930'larda Bauhaus etkisinde ilginç örnekler de gerçekleştirildi.

Bugün mimarlık alanında her şey var Türkiye'de... Sosyal sorunların içinde, Türkiye'nin bu coğrafyanın, bizim insanımızın, sorunlarına çözüm arayanlar... Dışarıdaki kimi örneklerden, eskisi gibi kopyanın kopyasını yapanlar... Hiç bir kimlik, kültür, kişilik tasası olmadan içten, dıştan kopya edenler... (Boğaziçi'nin varlıklı kesimleri, bir saçak bir cumba, ayakta pencereyle, Sedad Hakkı Eldem'ciklerle doldu örneğin.) Kemerli pencere yapınca, Sinan'dan bu yana bir milimetre ilerlememiş oldukları için, dört yüzyıl önceki yapıları kopyalayarak, İslam mimarlığı yaptığını sananlar...

Değerlendirmeler bile hala dış görünüşlere göre yapılıyor...

Ankara'da, Eskişehir yönünde uzanan İsmet İnönü Bulvarındaki yapılara bakılırsa, her birinin ayrı telden çaldığı açıklıkla görülür.

Bugün Türkiye'deki mimar sayısı 30.000 çevresinde... Ama mimarlık eğitimimiz tümüyle yetersiz... Mimarlık okullarının sayısı sanırım 29. Üçü, bilemediniz dördü dışında, taşıma suyla yürütmeye çalışıyorlar eğitimi. Hiç bir ülkede artık okullar, mimarlık diploması, serbest çalışma hakkı vermiyorlar. Aynı avukatlık yapmak isteyen hukukçular gibi staj dönemi isteniyor. Sonra, yine bir sınavla, serbest mimarlık yapabilme hakkı veriliyor. Bizde, hala, şöyle ya da böyle bu eğitime girmiş olanlar, dört yıl sonra yapı yapma hakkını alabiliyorlar.

Özellikle 1970'lerden sonra endüstri yapılarıyla uğraşabilmek, mimarlara verilmiş bir olanaktı... Bununla işlev, strüktür, biçim dengelerini sınayabildiler kimileri... Bu denklemin doğru kavranması, önlerindeki dönemde ve yapıtlarında işlerine yarayabilirdi... Belki bunun etkileri şimdiden sonra daha iyi görülecektir.

Bugün en önemli durum köy/kent oranındaki değişmedir. Kentlerimiz tıkanma noktasındadırlar. Artık sağlıklı yaşama ortamı değildirler... Bunun üzerine, yalnızca mimarlarla değil, tüm planlama yöntemleri ve uzmanlarıyla gitmenin zorunluluğu vardır. Bugün, Cumhuriyetin hiç bir döneminde olmadığı kadar geniş olanaklarımız var, her şeye karşın...

Osmanlı döneminde, Türkler, askere gittikleri için, süreklilik isteyen işleri yapamazlardı. Daha yetmiş-seksen yıl öncesine dek, Türk gençleri için, müslümanlara günah olan yapı işlerinde çalışmak, bir devrimi başarmak demekti. Özellikle Batı Anadolu'da, mübadeleden sonra, yapı işlerini yapacak kişiler bulunamadı. Berberdi, kaptandı, elektrikçiydi, eli biraz yatkın olanlar, bir de Balkanlar'dan göçmen gelenler bu işlere soyundular... (Balkanlar'da da örneğin Bulgaristan'da, Yunanistan'da, bizdekine benzer nedenden, özellikle kaba yapı işleri Türklere kalmıştı.) Kısacası Cumhuriyetin başında, daha yapı yapmayı bile bilmediğimizi çekinmeden söyleyebiliriz. Dışarıdan yalnız mimar değil, usta, giderek işçi bile getirttik.

Yapı gereçleri piyasası da yoktu bir bakıma. (Koç'un yükselişinin buna bağlı olduğunu anımsayın.) Ne gereç endüstrisi vardı ne de yapı üretim yönetimi (teknoloji)... Bütün bunlara, bugünden bakınca şöyle söylenebilir: "Nereden nereye?"

Anlattıklarımın kentsel yerleşmeler için giderek, onların belirli kesimleri için geçerlilikleri ortadadır.

Kırsal kesimde, 1950'lere dek, ne ondan öncesinde ne de Cumhuriyetle bir değişiklikten söz edilemez... Halk yüzyıllardır bildiği yöntemlerle, kendi sorunlarıyla başbaşa, gereksinimlerini karşılamaya çalıştı. (Bugün bile konut üretiminin yüzde ellisinin kerpiçle yapıldığına, batının kopyası yöntemlerle yetiştirilen genç mimarlar inanamıyorlar.)

İmar planları gelinceye dek, kasabalarımızda, küçük kentlerimizdeki durum da köydeki gibiydi... Özellikle imar planlarının, hem sosyal dokumuzu parçaladıklarını, hem de çok tanrılıktan tek tanrılığa (Hristiyanlığa) geçerken olduğu gibi Anadolu'ya büyük bir yıkım yaşattıklarını söylemek zorundayız. 1950'lerden bu yana yapılan imar planları, kaçak yapıları yasallaştırmaktan başka bir işe yaramadılar... Daha doğrusu zaten bunun için yapılmışlardı sanki...

Bu gerçekler artık bize şunu göstermeli:

Önünde sonunda, ülkemizin, kültürümüzün bilincine varmak zorundayız. Bunun yolu "tanımak", "sahiplenmektir". (Ayrı gayrı bilmeden...) Biçimi değil, özü... O öz bize kimlik, kişilik, insancıl ilkeler edindirebilir...

Benim pek çok yerleşmede yaptığım çalışmalardan sonra (çoğu kitaplaştılar) o özden çıkardığım ilkeleri yinelemek istiyorum:

**Gerçekçilik.**
**Akılcı davranış.**
**Çözüme içten başlanması, önce işlevin çözülmesi, için dışı vermesi, iç oylumlarla dış oylumların uyuşmaları, için güzelliğinin dışa vurması.**
**Yapısal açıklık.**
**İçtenlik.**
**Yalınlık, olduğu gibi görünmek.**
**Tutumsallık.**
**Kolaylık.**
**Esneklik.**
**Gereçlerini yakından seçme.**
**Katılım.**

## BUGÜN

75 yıl Cumhuriyet, her şeyden önce mimarlarımızı yetiştirdi... Şimdi yapı yapmayı biliyoruz diyebiliriz. Öyle ki yurt dışında da önemli yapı işlerini yapar olduk... Bu alanda ödüller aldık. Öyle başlangıçtaki gibi bir elin parmaklarınca değil, onlarca, yüzlerce, başarılı, yeryüzünün herhangi bir yerinde, saygı duyularak işini yapabilecek, uluslararası düzeyde ödüller alan, uygulamalar yapan mimarlarımız var... Az şey değil... Yeniden yabancı yapı gereçleri piyasaya doluşsa da, oralardan kimi kirişleri bile hazır olarak getirtsek de, görmemişlerin yabancı mimar şımarıklığı sürse de, artık tüm mimarlığımızı etkileyecek güçte değiller!

Halkımızı da biraz daha yakından tanıyorlar mimarlarımız.

Kısacası daha umutlu olmamız için nedenlerimiz var... ●

* Mimar

DİPNOTLAR

1 Mimarlık Antolojisi. Prof. Dr. Enis Kortan. YEM Yayınları Sf:19'dan alınmıştır.

2 Almanya'da 1919'dan 1933'e değin varlığını sürdüren tasarım okulu. Ünlü mimar Walter Gropius kurdu. Burada el sanatları öğretimi de yapılıyordu. Okulun genel anlayışı seri üretime göreydi. Gropius'a göre: Çağdaş tasarımcılar varlıklı seçkinler için tekil nesneler değil, toplumun çoğunluğuna yönelik işlevsel ve estetik nesneler üretmeliydiler. Bauhaus'da çok önemli sanatçılar ders verdiler. 1933'de Naziler okulu kapattılar. Bauhaus'un etkileri bütün dünyaya yayıldı.

3 Cengiz Bektaş. Kimin Bu Sokaklar, Alanlar, Kentler. Sf:78-79, Tasarım Yayınları, 1996.

4 Paul Bonatz, Leben und Bauen, Engelhorn Verlag Adolf Spemann Stuttgord, 1950

# 75 Yılda Kentleşme ve Planlama •

Orol Ataman••

Türkiye Cumhuriyeti, büyük bir çağdaşlaşma ve modernite projesidir. Başka ulusların, beş altı asra yayarak gerçekleştirdikleri çağdaşlık düzeyini, bir asırdan daha kısa bir sürede yakalamayı, buna ulaşmayı hedeflemiş büyük bir çağdaşlaşma projesidir.

Çağdaşlaşma projesinin dört önemli boyutu vardır.

**1** Bilgiye, ahlaka ve sanata akılcı ve evrenselci bir yaklaşımla bakmak,

**2** Kapitalist gelişme sürecinde sanayileşme ve özel mülkiyetin kurumsallaşması,

**3** Ulus devlet ve temsili demokrasinin kurumsallaşması,

**4** Kanun karşısında eşit, toplum içinde hak ve sorumlulukları dengelenmiş özgür yurttaşın yaratılması.

Bu, aynı zamanda bir kentleşme ve kentlileşme projesidir. Çağdaşlaşma projesiyle kentleşme ve kentlileşme projesi iç içedir. Çünkü, bir ülkede nüfusun kentlileşmesi, yurttaş olma bilincine sahip olabilmekle mümkündür.

75 yıla yayılan bu dönemi homojen bir dönem olarak adlandıramayız. Bunun da kendi içerisinde birbirinden farklı politikaların izlendiği, hem kentleşme, kentlileşme alanında, hem çağdaşlaşma alanında farklı politikaların izlendiği belirli dönemleri vardır. Bu dönemler

**1923-45 "Köktenci Modernite" dönemi,**

**1945-60 "Popülist Modernite" dönemi,**

**1960-80 "Planlı Modernite" dönemi,**

**1980 sonrası "Aşınmış Modernite" dönemi**

diye nitelendirilebilir.

## 1923-45 KÖKTENCİ MODERNİTE DÖNEMİ

Aslında Türkiye Cumhuriyetinin kurulması, geçmişle sürekliliği olan, ancak önemli bir kopuşu simgeleyen bir olaydır. Kopuş, imparatorluktan kopup ulus-devlete geçişin, Ziya Gökalp çizgisinin sentezci çağdaşlaşma yaklaşımından veya sıkılgan modernitеden kopup köktenci bir çağdaşlaşma yaklaşımına geçişin simgesidir. Başlıca iki mekansal strateji hedeflenmiştir bu dönemde:

**1** Ülke mekanının ulus-devlet mekanına dönüştürülmesi,

**2** Kentlerin bu çağdaşlaşmanın bizatihi yeri olarak yeniden düzenlenmesi, kentlerin, çağdaşlaşmayı yayan birer mekan haline dönüştürülmesi.

Bu mekansal stratejinin ögeleri de şunlar olmuştur : O güne kadar üç imparatorluğa başkentlik yapmış olan İstanbul bırakılarak, Anadolu'nun ortasında Ankara'da, yozlaştırıcı etkilerden uzak, gerçekten aydınlanmış bir ulus-devletin başkenti yaratılmak istenmiştir.

Ülkeyi demir ağlarla örmek diye özetlenen politikayla, gerek ülke mekanında denetimi artırmak, gerek ekonomik verimliliği artırmak amacıyla Ankara merkezli bir demir ağlar şebekesinin, bir demiryolu şebekesinin kurulmasına çalışılmıştır. İmparatorluk döneminde var olan, ağaç şeklindeki demiryolu şebekeleri geliştirilerek ve de buna yeni sistemler eklenerek, Ankara merkezli bir şebeke gerçekleştirilmek istenmiştir. Bu şebeke hem iç pazarın bütünlüğünü sağlayıp, hem de başkentin ülke üzerindeki denetimini güçlendirmek amacıyla yapılmıştır.

1929 dünya krizi sonrası gelişen devletçilik politikası sonucu uygulamaya başlanan sanayi planlarında, demiryolu güzergahı üzerindeki küçük Anadolu kentlerinin fabrika yeri olarak seçilmesi suretiyle gelişmenin tüm ülke sathına yayılması amaçlanmıştır. Nitekim aynı amaçla, bu kentlerin her birinde kurulan halk evleri de çağdaşlaşma projesinin ülke sathına yayılması isteminin bir diğer kanıtıdır.

Böylece, izlenen bu stratejiyle ülke bir ulus mekanı haline getirilmeye çalışılırken, kentlerin de çağdaşlık yayan bir nitelik kazanması istenmiştir.

Bu dönemin başlıca projeleri, Yunan ordusunun Anadolu'dan çekilirken yaktığı Batı Anadolu kentlerinin planlanarak imar edilmesi, Ankara'nın çağdaş bir başkent olarak kurulması ve Anadolu'da devlet işletmesinin kurulduğu kentlerin, Ankara'da gelişmekte olan modele uygun olarak çağdaşlaşmasının sağlanmasıdır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda şehir plancılığı genel olarak harita mühendisliğinin bir gelişimi, bir dalı olarak görülmüştür. Düz, cetvelle çizilmiş yollar projesi böyle bir gelişmenin sonucudur ve Batı Anadolu'daki kentlerin planlanarak imar edilmesi kavramı da buradan çıkmıştır.

Ankara'nın çağdaş bir başkent olarak kurulması için harita mühendisleriyle yetinilemeyeceği görülmüş ve bunun üzerine 1928 yılında 1351 Sayılı Yasayla Ankara Şehri İmar Müdürlüğü'nün kurulması gerçekleştirilip sınırlı bir yarışma sonucu elde edilen Jansen Planı uygulamaya konulmuştur.

Bu dönemin başlıca kurumsal gelişmeleri bu söylediğimiz stratejileri gerçekleştirmek için, 1930 yılında çıkarılan 1580 sayılı Belediye Kanunu, yine 1930 yılında çıkarılan 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu, 1933 yılında çıkarılan 2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu, 1933'te çıkarılan 2033 sayılı Belediye Bankası Kanunu, 1934 yılında çıkarılan 2722 sayılı Belediye İstimlak Kanunu, 1935 yılında çıkarılan 2763 sayılı Belediyeler İmar Heyeti Kanunu ve 38 yılında çıkarılan Mühendislik ve Mimarlık Hakkında Kanun'dur.

Böylece kent planlama, harita mühendisliğinin bir faaliyet alanı olmaktan çıkarılarak mimarlığın hüner alanı içinde görülmeye başlanmıştır. Bu dönemde, belli büyüklükteki kentlere plan hazırlama zorunluluğu getirilmiştir. Bu planlar merkezi kurumlar eliyle yapılmış veya yaptırılmıştır. Planlama faaliyeti yaygınlaşarak, yüksek öğretim ve üniversite programları içinde de ilk kez kent yönetimine ve planlamasına ilişkin dersler yer almaya başlamıştır.

## 1945-1960
## HIZLI KENTLEŞME ve POPÜLİST MODERNİTE DÖNEMİ

Bu dönemde tek partili bir siyasal rejimden çok partili demokrasiye geçilmiş, "halka rağmen halk için" yaklaşımından, popülist eğilimlere duyarlı, "halk ile beraber halk için" yaklaşımına geçilmeye çalışılmış, ekonomide liberalleşme politikaları öne çıkmış, demiryolu ağırlıklı altyapı stratejisinden karayolu ağırlıklı altyapı stratejisine geçilmiş, tarımda modernizasyon ve uluslararası pazara açılma yer almıştır. Bu kendi içinde tarımda modernizasyon ve uluslararası pazar için üretim yapma, derhal tarımda verimlilik artışına yol açmış ve tarımda verimlilik artışı da kırdan kopup kentlere göç etmeye neden olmuştur. Bunun sonunda 1945-1960 döneminin ortalaması olarak yıllık yüzde 6 düzeyinde bir kentleşme görülmüştür.

Bu dönüşümün çapı karşısında yönetimler yetersiz kalmış ve bunun üzerine spontan çözümler gelmiştir.

Kentlerin etrafında gecekondu kuşakları, kent içi ulaşımda dolmuş çözümleri, altyapı yetersizlikleri ve ikili bir kentsel yapı; bu dönemin başlıca özelliğidir.

Bu dönemde ortaya çıkan kurumsal düzenlemeler, 1945 yılında 4759 sayılı yasayla İller Bankası'nın kurulması, 1948 yılında 5237 sayılı yasayla Belediye Gelirleri Kanunu'nun çıkarılması, 1954 yılında 6235 sayılı yasayla Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği'nin kurulması, 1956 yılında 6875 sayılı İmar Kanunu'nun çıkarılması ve 1958 yılında 7116 sayılı yasayla İmar ve İskan Bakanlığı'nın kurulmasıdır.

Yaşanan dönüşümler karşısında yeni kapasiteler yaratmak için yapılan bu düzenlemeler, arkasında modernist çizginin korunması fikrini muhafaza etmiştir. Ancak, bu kapasiteler yetersiz kaldığından, popülist eğilimlere sahip siyasal düzenin bu gelişmeler karşısında yapabildiği, mevcut durumları yasallaştırmak için af yasaları çıkartmaktan ibaret olabilmiştir.

Kentleşme ve konut sorunlarının böyle içinden çıkılmaz bir hal alması üzerine yönetimler çok sayıda yabancı uzman çağırarak, bunlardan görüş alıp, "işleri acaba yabancı uzmanla çözebilir miyiz" diye denemeler yapmışlardır. Gelen yabancı uzmanların da büyük çoğunluğu, sorunun kendileriyle çözülemeyeceğini, bunu için gerekli kadroları Cumhuriyetin kendisinin yetiştirmesi gerektiğini hükûmete tavsiye etmişlerdir. Bu raporlar üzerine 1956 yılında, Kent Planlama Bölümü'nün öncülük ettiği Orta Doğru Teknik Üniversitesi kurulmuştur. Yine 1953 yılında Siyasal Bilgiler Fakültesinde ilk İskan ve Şehircilik Enstitüsü oluşmuştur.

Bunun sonucu kent planlama, mimarlığın bir hüner alanı olmaktan çıkıp, çok disiplinli, çok yönlü, kapsamlı, rasyonelist bir ekip çalışmasına dönüşmüştür. Bu dönüşüm, planlama süreçlerini önemli ölçüde ağırlaştıran, hızlı ve parçacı yaklaşımlara olanak vermeyen, dolayısıyla da esnek olmayan bir planlama yaklaşımı getirmiştir.

Bu nedenle, hızlı kentleşme karşısında bu kurumsal yapı yetersiz kalmış ve sorunları çözememiştir.

## 1960-80
## PLANLI MODERNİTE DÖNEMİ

1960 ihtilali, onu takiben çıkarılan 1961 Anayasası, demokrasinin ve devletin niteliklerinde önemli değişiklikler getirmiştir.

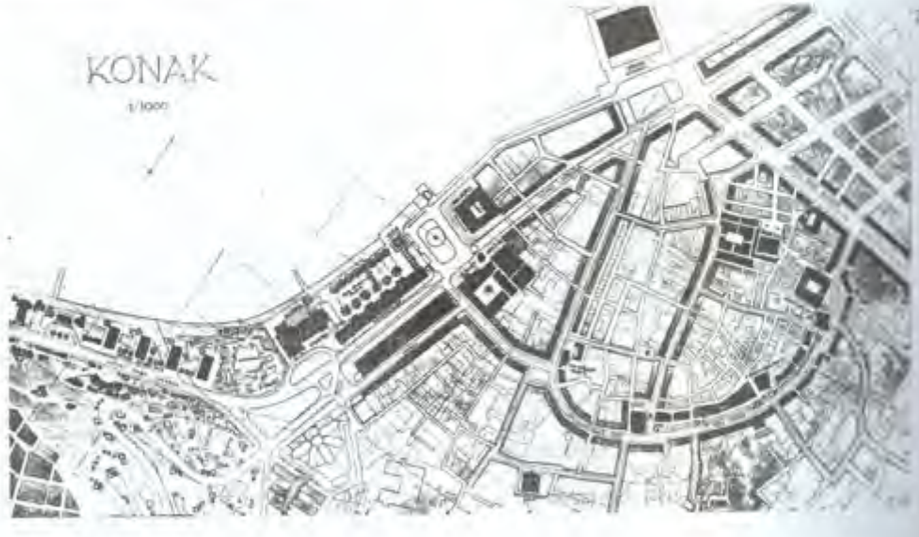
Türkiye'de siyasal yaşam ilk kez sol düşünceye açılmış, 1968 öğrenci hareketleri, Türkiye'de yoğun biçimde yaşanmıştır. Bu da Anayasanın getirdiği sol düşünceye açılmaya eklenmiştir. Yaşanmakta olan kentleşme deneyiminin toplumcu bir açıdan değerlendirilmesine ve yaygın biçimde eleştirilmesine tanık olunmuştur.

Yine 1961 Anayasası'nın getirdiği, planlı kalkınma ilkesi ve buna bağlı olarak Devlet Planlama Teşkilatı'nın kurulması ve planlı karma ekonomi anlayışının topluma egemen olmasıdır.

Kırdan kopan nüfusun göçü devam etmiş, ancak, bir önceki dönemden farklı yeni bir alan çıkmış; kırdan kopan nüfus sadece Türkiye'nin kentlerine göç etmekle kalmamış, 1960'lı yılların başından itibaren Avrupa'ya ve daha sonra dünyanın diğer yörelerine de büyük bir göç vermeye başlamış, bu, 1980'li yıllara kadar 3-4 milyonluk bir düzeye ulaşmıştır.

Hızlı kentleşme; hava kirlenmesi, su kirlenmesi ve benzeri çevre sorunları yaratmaya başlamıştır.

Yine hızlı kentleşmenin sonucu, büyük kentlerin çevresinde çok sayıda belediyeler oluşmuş, tek belediyenin denetimindeki kentlerden, birden çok belediyenin yönetimindeki metropolitan alanlara uzanılmıştır.




1 Ödemiş İmar Planı, 1944
2 İzmir Şehir İmar Planı, 1951

Yine bu dönemin özelliklerinden biri olarak, ilk yerli otomobil üretimi başlamış, mobilite artmış; yüksek gelirli grupların kent dışında, uydu kentlerde yaşama eğilimleri başlamıştır.

1960'ların ortalarına kadar merkezi iş alanları çevresinde yerleşen küçük üretim faaliyetleri, küçük sanayi siteleriyle büyük ölçüde çözülmüş, 1965 sonrasında merkezi iş alanları üzerindeki baskılar göreli olarak azalmıştır.

Sanayileşme yoğunlaşmış, organize sanayi bölgeleriyle üretim faaliyetlerinin kentin merkezinden ve yakın çevresinden uzaklaşması bir ölçüde sağlanmıştır.

Özel araba sahipliğinin yaygınlaşmasına paralel olarak trafik sorunları artmış, tahsisli otobüs yolları kent içi ulaşımda yaya bölgeleri ve servis otobüsleri uygulamaları bu dönemde başlamıştır.

Gecekondu, yap-sat ve konut kooperatifleri, yaşam kalitesini geliştiren nitelikli çevreler oluşturamadıkları için toplu konut çözümü üzerinde durulmaya başlanmış, ilk defa 1967 yılında "İkinci Beş Yıllık Plan" toplu konut uygulamalarını öngörmüşs, özel kesim ve yerel yönetimler bu uygulamalara ilk defa bu dönemde başlamışlardır. Merkezi yönetim, bir sonraki döneme kadar duyarsızlığını sürdürmüştür.

Kent merkezlerindeki yık-yap süreçleri tarihsel ve kültürel değerlerin tahribine, sürekli yoğunluk artışına, teknik ve sosyal altyapının yetersiz kalışına yol açmıştır.

Ulusal şehirleşme ve bölgesel adalet politikalarından sürekli söz edilmekle birlikte, hiçbir başarılı planlama müdahalesi olamamış, bölge planlamadan da bu dönemde çokça söz edilmiştir. Hazırlanan Zonguldak, Doğu Marmara, Antalya ve Çukurova bölge planları uygulanmamış, hatta, Üçüncü Beş Yıllık Planda, bölücülüğe neden olabileceği kuşkusuyla tüm bölge sözcükleri plandan çıkarılmıştır.

Ülkesel ve bölgesel düzeyde mekan organizasyonuna müdahale etkili olmasa da, kent planlama çalışmalarında üstten gelen çözümlerin gerekliliği düşüncesi iyiyce yerleşmiştir.

1960'lı yılların ikinci yarısında İstanbul, Ankara ve İzmir'de metropolitan planlama büroları açılmış ve disiplinler arası ekipler çağdaş planlama teknikleri kullanarak kent planları hazırlamaya çalışmışlardır. Arazi kullanım ve ulaşım modelleri ilk kez bu çalışmalar sırasında geliştirilmiştir.

Bu dönemde kent planlamanın bilimsel içeriğinin gelişmesinde etkili olan bir diğer faaliyet de, İller Bankasının kent planlama yarışmalarıdır.

1964 Konya, 1966 Adana, 1967 Sivas, 1968 Erzurum, yine 1968 Trabzon, 1970 İzmit, 1971 Zonguldak ve 1972 Gaziantep kent planlama yarışmaları bu dönemin başlıca yarışmalarıdır.

Bu dönemde Türkiye'de daha önce uygulaması olmayan iki yeni uzmanlık alanı ortaya çıkmıştır: Kentsel koruma planları ve turizm alanları planlaması.

Bu dönemdeki başlıca kurumsal ve yasal gelişmeler de, 1963 yılında çıkarılan 307 sayılı Belediye Yasası, 1969 yılında çıkarılan 1164 sayılı Arsa Ofisi Kuruluş Kanunu, 1972 yılında çıkarılan 1605 sayılı İmar Kanunu ve 1966 yılında çıkarılan 775 sayılı Gecekondu Kanununu'dur.

Bu dönemde çok önemli kentleşme sorunlarına karşın, yerel yönetimler siyasal açıdan güçsüz tutulmuşlardır. Çünkü, ilk defa bu dönemde merkezi yönetimle yerel yönetimler farklı siyasal partilerin eline geçmiştir. Bu, 1973 seçimlerinden sonra yeni belediyecilik hareketinin gelişmesini doğurmuştur. Bu hareketin demokratiklik, üreticilik, kaynak yaratacılık, toplumsal tüketimi örgütleyicilik, birlik ve bütünlükçülük ve kural koyuculuk ilkeleri daha sonraki yıllarda partiler üstü bir nitelik kazanmıştır.

## 1980 SONRASI AŞINMIŞ MODERNİTE DÖNEMİ

Nüfus artışı ve kentleşme artık belirli bir doygunluk düzeyine ulaşmış, dünya iki kutupluluktan tek kutuplu yeni bir dünya düzenine geçmiş, Türkiye'de 24 Ocak kararları ve 12 Eylül müdahalesi olmuştur.

1950 yılında yüzde 2.8 düzeyinde olan nüfus artış hızı 1997 yılında yüzde 1.4 düzeyine düşmüş, kentsel nüfus artışı hızı 1965-1970 döneminde yüzde 6.1'e çıkmış iken, 1990-1995 döneminde yüzde 4.1'e gerilemiştir. Kentlerde yaşayan nüfus oranı 1945 yılında yüzde 27.7 iken, 1994 yılında yüzde 74.6'ya çıkmıştır.

Kırdan kente göç azalmış ve 1980 sonrasının egemen gücü kentler arası göç olmuştur.

İç piyasaya dönük ithal ikamesi ve kalkınma modeli terk edilerek, dışa açık, ihracata yönelik bir kalkınma modeline geçilmiştir.

Altyapı politikalarında telekomünikasyon yatırımlarına çok büyük bir öncelik verilerek, Türkiye artık "Cyberspace"in bir parçası haline gelmiştir.

Küresel bir ekonominin gerektirdiği yeni kurumlar; sermaye piyasaları, serbest bölgeler ve bankacılık reformları oluşturulmuştur.

Kamu maliyesi açıkları önlenemediği için, daha önceki dönemlerde görülmemiş düzeyde bir yüksek enflasyon yaşanmış, ülkenin yerleşme yapısında da çok belirgin bazı değişiklikler daha önceki üç dönemden çok farklı olarak başlamıştır.

İstanbul'un göreli önemi artarak, MS. 330 yılından 1920'li yıllara kadar 1500 yılı aşkın bir süre bir dünya kenti olan İstanbul, 1990'lardan sonra yeniden bir dünya kenti olma yolunda önemli bir yol almıştır.

1980 sonrası turizm yatırımlarının teşvik edilmesi, dinlence faaliyetlerinin gelişmesi ve seracılığın yaygınlaşması sonucu ülkenin batı ve güney kıyıları kapitalin ve nüfusun mekanda yeniden dağılımından paylarını artırmışlardır.

Anadolu kentlerindeki girişimciler, doğrudan dış dünya pazarıyla üretim yapan sanayileri geliştirip dış dünya ekonomisiyle bütünleşmeye başlamışlardır.

Böylece Türkiye'nin önemli bir kesimi, küresel yerleşme alanının bir parçası olmak eğilimini göstermektedir, Doğu ve Güneydoğu Anadolu hariç.

GAP projesinin uygulanmasının ilerlemesiyle, bu kesimlerin de önümüzdeki çeyrek yüzyılda bütünleşmeyi göstermeleri beklenebilir. Türkiye'nin dünya ile birlikte yaşadığı bu dönüşümün 80'li yıllarda net olarak algılanması olanaksızken, bugün çok daha net görülebilmektedir.

Burada, 1980 sonrası Toplu Konut Yasası'nın çıkarılması, Toplu Konut İdaresi'nin kurulması, İmar ve İskan Bakanlığı'nın kapatılması ve 83-84 yıllarında çıkarılan yasalarla belediyelerin kaynaklarının ve yetkilerinin önemli ölçüde artırılması, başlıca kurumsal ve yasal gelişmelerdir.

Dört ayrı döneme ayırarak incelediğim Cumhuriyetin çağdaşlaşma projesi, Türkiye'nin sorunlarını her alanda nicel olarak çözmeyi, gerektiğinde spontan çözümler üreterek de olsa başarmıştır. Başarısızlıklar, daha çok gereksinmeler karşısındaki yaşam kalitesine ilişkin nitel yetersizliklerdir ve Cumhuriyetin önümüzdeki 25 yıllık hedefi, artık nicel olarak belirli hedefleri tutturmak değil, niteliksel olarak daha kaliteli bir yaşamı oluşturmak olmalıdır. Bunda yalnız mimarlara ve plancılara değil, bence toplumun bütün kesimlerine çok büyük görev düşmektedir ●

• Bu bildiri, Mimarlar Odası Genel Merkezi tarafından 4-5 Aralık tarihlerinde Ankara'da düzenlenen "75 Yılda Türkiye'de Planlama/ Kentleşme/ Koruma Politikaları ve Mimarlık" Paneli'nde sunulmuştur.

••Y.Mimar

# Piazza, Plaza, Square, Platz, Praça, Meidan, Meydan

**Toplum meydanda kendini gösterir ve kendi kendini seyreder.**
**Aymard, M.**

Seda Tönük • Ömür Barkul••

Meydan; kültürel, tarihsel ve siyasal olayları, binlerce yıl öteye uzanan bir geçmişiyle, çeşitli devletler, uygarlıklar, dinler ve ırklarla; anıtları, miting meydanları ile, gezi alanları, lokantaları, tavernaları, barları, kahveleri, seyyar satıcıları ve her türlü sanat dalları ve folklörü ile yaratılmış, kentsel tasarımda özenle korunması gereken bir imajdır.

1789, 1917, 1989 yıllarında devrimlerin gerçekleşme aşamalarının sahneleri olabilen meydanlar (Paris, St. Petersburg, Pekin, Varşova, Budapeşte, Prag, Sofya, Bükreş meydanları), kuzey ülkelerinin ılık gecelerinde aydınlatma ve ışık oyunlarıyla gençlerin toplanma ve eğlence mekanlarına dönüşebilmektedir. Tarih boyunca kimi meydanlar kimlik değiştirerek dönemden döneme devredilirken, bazı meydanlardaki bazı olaylar senelerce değişmeden kalabilmektedirler. Sienna'daki Piazza del Campo Meydanı'nda bulunan Mangia Kulesi'nin gölgesi, bir güneş saatinin göstergesinin kadran üzerindeki hareketleri gibi günlük yaşamın temposunun göstergesidir. Altıyüz yıldır bu kulenin gölgesinin hareketleri güneşli havalarda hep aynı yayı çizmektedir.

Şehir meydanları bir ailenin fertleri gibidir, hepsinin ayrı bir görüntüsü ve kişiliği vardır. Bu görüntü ve kişiliği belirleyen sosyal ve fiziksel özellikler değişik dönemlerde bir o kadar farklı, bir o kadar benzer tanımlarla özdeşleşmişlerdir. Bu bağlamda agoradan günümüz meydanlarına kadar farklı dönemlerdeki meydanlar için yapılan tanımlamalar incelenerek tanımlar içindeki anahtar kelimelerin vurgulanması ile bir meydan profili çıkarılmaya çalışılacaktır.

"Şehir meydanları; şehrin ve şehrin insanlarının **kimliğini** yansıtan kartvizitlere benzer."[1]

"Şehir meydanları **günlük yaşamın sahneleri**, şehirlilerin **buluşma noktaları**, yabancılar için çekim noktası, **kültürel ve tarihsel olaylar** için de bir **arena** olmuşlardır."[2]

"Meydan, tavanı gökyüzü olan bir **kamusal salon**dur."[3]

"Meydan şehrin kalbini oluşturan **yeşil** dokudur."[4]

" Meydanların konumunu belirleyen en önemli faktörlerden biri zamana karşı gösterdikleri dirençtir. Şehir tarihinin en ironik yanlarından biri, meydanların zamana karşı **binalardan daha fazla direnç gösterip, kimlik değiştirerek dönemden döneme devredilmeleridir**."[5]

"Metropolitan kentte meydan, çekiciliği olan bir **etkinlik alanı**dır. Gerçek anlamda bir meydan düzenlemesinde her şey için -**anıtlar** için de- yer olmalıdır... Meydandaki sınırlamanın karakterinde ve kullanımında göze çarpan bir değişiklik meydan kullanımında da önemli değişikliğe işaret eder... Özel **kapalı meydanlar**ın bir varyasyonu olan **açık meydan**lar az yüksek çitler ve kot farklılıkları ile oluşturulmuşlardır."[6]

"Meydan **mimari ve sanatsal bir anlamı** ve **kalitesi** olan **kamu mekanı**dır."[7]

"Ortaçağdaki başlangıçlarından bu yana meydan, hep **çevresini kuşatan yapılar**la tanımlanan bir **toplumsal yoğunlaşma odağı** biçiminde ele alınmıştır. Meydanda **dinsel ve dindışı törenler, kamuya açık cezalandırmalar** yapılır, **pazarlar kurulur**du."[8]

"Kamuya ait binaları ve meydanları olmayan bir yerleşme şehir olarak tanımlanamaz."[9]

"**Sanat eserleriyle donatılmış** ortaçağ ve rönesans meydanları; şehir ve şehirlilerin **gurur ve sevinç kaynakları, trafiğin düğüm noktası, kamuya açık tören ve kutlamaların, devletle ilgili kanun ve duyuruların ve benzeri aktivitelerin gerçekleştiği kamu alanlarıdır**."[10]

"Meydanlar kamu yaşantısının gökkubbe altında **açık mekan**a yansıdığı alanlardır."[11]

"Meydanlar şehir yaşamı içinde kaçınılması imkansız olan, önemli olan mekanlardır. Yaşam içinde yer alan en önemli fonksiyonlar olan **ticaret**, politik sistemlerin simgesi olan **güç, geleneksel ve kültürel düzeyin belirleyicisi olan yapılar** meydanların oluşumuna etki ederler. **İklim ve arazi yapısı** meydanların oluşumunda ikincil bir rol oynar, bazen de **fayda** ve **estetik değerler** ön plana çıkabilir."[12]

"Meydanlar insanların birbirleriyle **buluştuğu**, gevezelik ettiği hemşehrilerin **toplandığı**, kitle **gösteri**lerinin yapıldığı, önemli kararların alındığı ve suçluların idam edildiği yerdir."[13]

"Geleneksel şehrin **röper noktaları** olan meydanlar, şehirlerin oluşumundan bu yana insanların **paylaşma**yı hissedebileceği, canı çektikçe hiçbir gerekçe öne sürmeye gerek olmaksızın gidebileceği bir yerdir, ama tam bu keyfiyet yüzünden ilkçağlardan beri otoritenin gözü meydanların üzerinde olmuştur. **Otoriteye baş kaldırma**nın ilk işareti bir meydanda izinsiz bir kalabalığın toplanmasıdır... İtalyanca 'meydana inmek' halk hareketi anlamına gelmektedir. Tarih boyunca iktidarlar şehrin yönetimini ele geçirmekle kalmayıp, o değişimi şehrin kamu mekanlarına da işlemeye çalışmışlardır."[14]

"Meydan başlangıçta basit bir **toplanma yeri**dir... üzerinde toplanan insanları **güneş ve yağmurdan koruyan revaklarla, sıra kemerlerle çevrilir**."[15]

"Bir kamusal mekan veya bir meydan etrafında düzenlenmiş binalar ortaçağ kentinin ortamında en dikkat edici özellikti. Bu meydan **bir çok yolun birleşmesi** yanında her cinsten **halkın bir araya geldiği, etkinliklerin yapıldığı** yerdi. Yunan agorası veya Roma forumu gibi ortaçağ meydanı da sistematik olarak **binalarla çevrilidir**."[16]

"İtalya'da pekçok meydan hem salon hem de **trafik düğüm noktası** olarak ön plana çıkmaktadır."[17]

"Prag'taki meydanlar amacına uygun olarak planlanmış, **barış, devletin gücü ve devletin zenginliğini simgeleyen** meydanlardır."[18]

"Meydan, kentin **maddi ve siyasi başarısının ifadesini bulduğu yer**dir. Kent büyüdükçe meydan küçülür ve belli işlere ayrılır. Büyük meydandan sonra kentin yaşamını kademe kademe yansıtan küçük meydanlar oluşur. Her mahallenin bir meydanı vardır."[19]

"İnsanları bir araya getirici özelliklere sahip ve muhayyilenin uçup gideceği yerlere kadar insanı çekip götüren, onu saran, **günün her saatinde dalma canlı**, yaşayan, içinde çeşitli aktivitelerin, **kültür ve sanat olaylarının** geçtiği ve bu özellikleri ile insanlar arasında ilgi bağlarının kurulduğu, hatta insanlarla kuşların birbiri ile dost olduğu eski alanlar..."[20]

"Günümüzde Avrupa ve Amerika'da yapıların arasında kalmış **büyükçe bir boşluk** bile -bu **trafiğin kesişme noktası** veya **park** olabilir- meydan olarak adlandırılmaktadır; square, plazza, plaza, platz, praça, ... vb."[21]

"Meydanlarda **büyüklük, form ve fonksiyon açısından sorunsuz varyasyonlar** oluşturmak mümkündür, fakat bütün bu çeşitliliğin içinde meydanların ortak yönü **herkese açık ve kamusal aktivitelerin** yer aldığı bir mekan olmasıdır ki, bu, meydanları serbest girişin sınırlı olduğu bir sarayın veya bir manastırın avlusundan ayırır."[22]

"Kentsel mekan içinde bir yerden bir yere devinen kişilerin **paylaştığı**, içinden geçtiği, **trafiğin içinden geçerek** katıldığı bir mekan."[23]

"Küçük şehirlerin gerçek anlamda bir tek meydanı vardır. Bu meydan aynı zamanda **şehir trafiğinin kesiştiği noktad**ır ve diğer bütün fonksiyonları ve özellikleriyle **şehrin kalbi**dir."[24]

"Meydana en uygun fonksiyonlar nelerdir? Şüphesiz alışveriş gibi **ticari** aktiviteler. Fakat tüm etkinliklerden fazla **kültürel** ortamın üzerine kurulu **kamusal yapılar, gençlik merkezleri, kitaplıklar, tiyatrolar, konser salonları, kafeler, barlar**, ...v.b. gibi **günün yirmidört saati ortamı aktif kılacak fonksiyonlar**. Konut fonksiyonu bunlardan hariç tutulamaz."[25]

"Geleneksel anlamda, yani bir ortaçağ kentinin meydanı da **buluşma yeri**dir, ama tanıdık bir buluşma yeri. İnsanın önceden bildiği, bir önceki gün, daha önceki gün hep karşılaştığı olay türleriyle, yani ne olacağını bildiği bir yerdeki bir karşılaşmadır. Metropol meydanı ise tersine bilinmeyenin, tekinsizliğin yeridir, aynı zamanda **özgürleşme**nin ve **ferahlama**nın. Bu anlamda herhangi bir baskın öğe tarafından disiplin altına alınmamış bir **boşluk** olarak da tanımlanabilir."[26]

"Her etnik ve dinsel grup kendine bir meydan yaratır. Her görev, çarşı, inanç, toplantı, bayram için bir meydan vardır. Bir cadde genişliğinde meydanlar da vardır -corso- burada zenginlerin konutları ve lüks dükkanların önünde geçit törenleri yapılır. Nihayet her meydanın kibar sınıfa ya da halka ait olmasına göre **kendine özgü bir rengi** vardır."[27]

"Meydanlarda en az senede bir kere olmak üzere o şehir veya ülke için önemli bir **kutlama** yapılır."[28]

"Bazı meydanlar şehir ve ülke sınırlarını aşıp bütün dünyada bir **sembol** haline gelmişlerdir: Roma'daki St. Peter's dini, Buenos Aires'deki Piazzo del Mayo siyasi, New York'taki Rockefeller Center bir yaşantı biçiminin yansıması, Venedik'te St. Marco kitle turizmi, ... v.b."[29]

"Hiçbir çağdaş kamu meydanı Brüksel'deki Grand Place, Sienna'daki Piazza del Campo, Paris'teki Vendome, Barselona'daki Real meydanları kadar **fonksiyonel** ve kent planlarındaki **konum**ları açısından en uygun yerde değillerdir. Bu tür meydanlar yeniden keşfedilmeyi beklemektedirler."[30]

"Meydanı çevreleyen **form, strüktür** ve **binalar** ile bunların **renk** ve **doku** özellikleri gündüzleri insanı heyecanlandırdığı gibi gece de aynı duyguları uyandırması açısından **uygun aydınlatma** çok önemlidir."[31]

"Bir şehir meydanının çizimi genellikle çocukların çizdiği resimler kadar basittir: Bir **mekanı çevreleyen duvarlar / binalar, giriş ve çıkışlar için kapılar / açıklıklar ve tavan olarak da gökyüzü. Duvar**

Agora, M.Ö. 3. yüzyılın 2. yarısı

Forum, Roma, M.S. 2. yüzyıl

veya **bina yüzeyleri düz / eğrisel, yüksek / alçak, kapalı / boşluklu** olabilir. Meydanların mutlaka bina veya duvarlara çevrilmiş / sınırlanmış olmaları gerekmez. Meydanlar, türlerine göre ağaçlar veya **alçak mimari elemanları ile de sınırlanmış** olabilirler. Meydanlarda kullanım türünü betimleyen bir **sembol olarak havuz, anıt** v.b. gibi **mimari** ve **simgesel elemanlar** yer alabilir. Meydanın şehirle bağlantıları **arkad**lar yoluyla ya da **meydana açılan sokak ve caddeler**le yani **açık akslar**la gerçekleşebilir. **Yer döşemesi sert zemin** veya **yeşil** olabilir. Alan yeşil doku kullanılmadan tasarlanabildiği gibi ağaçlarla boşluğa bir doku da verilebilir."[32]

"Meydan kelimesi Latince'de -Pietea- **geniş sokak** anlamına gelen kelime ile ilişkilidir."[33]

"Agora başlangıçta tamamen geniş bir yol mekanı iken... daha sonraları ...etrafını çevreleyen yapı adalarına ve yapılara bağlı olarak **dikdörtgen** biçimine ulaşmıştır."[34]

"Antik kentte kapılardan birinden girildikten sonra yol kişiyi **kentin kalbine, agora**ya götürür. Agorada, büyük yapılar tek başlarına değil öteki sanat anıtlarının içinde yer alırlar."[35]

"Agora, halkın biraraya geldiği yer anlamındadır. Sözcük gerçekte toplanma anlamını taşır... Yunan kentinde agora ile akropol çifte çekirdeği oluştururlar. Zamanla ve siyasal değişimle birlikte ikisi arasındaki ilişki yeni bir görünüm kazanmıştır. Agora **kentin en canlı** ve **seçkin öğesi** oluncaya kadar akropolün zararına, sürekli **siyasi** ve **pratik bir önem** kazandı."[36]

Piazzo Campo, Siena, 13. yüzyıl

Katedral ve Saray Meydanı, Salzburg, 17. yüzyıl

Place Vendome, Paris, 18. yüzyıl

"Yunan şehrinde agora **merkezi** bir konumdaydı. Agoranın içinde **üstü kapalı stoa**larda **ticaret** fonksiyonu, **idari binalar** ve çeşili **tapınak**lar yer almaktaydı. Binaların çevrelediği meydan alanı çeşitli heykellerle süslenmişti. Meydan çeşitli **kutlamalar, aktiviteler** ve **eğitim amaçlı kullanımlar**, vb. için **çok fonksiyonlu** bir **sahne** görevini üstlenmişti."[37]

"Kentin tüm **kimliğini** yansıtan agoralarda, çeşitli amaçlarla gelen büyük kalabalıkları bir araya toplayabilecek, yağmur, rüzgar ve güneş gibi Akdeniz iklimi içinde sık karşılaşılabilen **hava şartlarına karşı koruma** sağlayabilecek, insanların işini görüp dinlenebileceği yapılara ihtiyaç vardır."[38]

"Mimari açıdan agoranın gelişimi özellikle M.Ö. 5.yy'la birlikte agorada odaklaşan **dini, siyasi, ticari ve kültürel kimlikleri** taşıyacak **anıtsal** nitelikte ve çok sayıda yapının inşa edilmesiyle gerçekleşmiştir. Böylece tapınak, bouluterion, pyritaneon, arşiv, çeşme, sunak, odeon, kitaplık gibi binalar inşa edilmiştir."[39]

"Forum, şehir için bir evin sanat değeri yüksek, pahalı ve gösterişli mobilyalarla tefriş edilmiş salonu gibidir."[40]

"Forum, her zaman sokağa komşu olan **dikdörtgen formu**nda yer alır. Fakat sokak direkt olarak forumun içine girmez."[41]

"Roma forumu dik açılı şehir planı içinde yer alan, genelde **dikdörtgen** bir alanı sınırlayan belediye binası, toplantı salonu, kapalı pazar yeri ve çeşitli tapınaklardan oluşmaktaydı. Agoranın çok fonksiyonlu meydan yapısı Roma forumunda az fonksiyonlu bir **prestij (politik) meydanı**na dönüşmüştür."[42]

"İtalya'da Ortaçağ meydanları, İtalya'nın arazi yapısından dolayı ve şehirlerin arazi yapısına uyum sağlamaları nedeni ile çok **çeşitli formlar**da karşımıza çıkarlar. Saf geometrik formlu -**kare, dikdörtgen, daire**- meydanlara İtalya'da ender olarak rastlanmaktadır. Ancak İtalyan meydanlarının biçimlenişinde meydanı şehre bağlayan ana akslar ve bu aksların kesişmesi ile **meydanın merkez noktası**nın belirlenmesi prensipleri genelde bütün meydanlarda aynıdır."[43]

Ortaçağ meydanlarının büyük popülaritesinin iki temel nedeninden biri hiçbir modern kentte taklit edilemeyecek olmaları, ikincisi ise **çevresinin zarif binalarla çevrilmiş** olmasıdır. Çağımız bu alanda geçmişle boy ölçüşemez."[44]

"Rönesans meydanlarında mimari görüntü obje, insan ise subje olarak ele alınmıştır. İdeal mimariyi aramak üzere **saf geometrik formlar** kullanılmış, gerek meydan gerekse de meydanı çevreleyen binalar için **geometrik düzen** ve **katı biçimleniş prensipleri** uygulanmıştır."[45]

"Barok meydanlarda Rönesans meydanlarının katı biçimleniş prensipleri biraz hareketlenmiştir. Genellikle meydanın **bir tarafı bina ile sınırlandırılmayarak** meydana derinlik kazandırılmaya çalışılmıştır. Meydan **simetrik**tir, meydanı sınırlayan binalar içindeki en önemli bina meydanın ana aksını oluşturur. Titizlikle uygulanan **biçimleniş prensipleri**ne rağmen, **çok çeşili meydan tasarımları** ortaya çıkmıştır. Barok meydanlar hükümdarlık binalarının ön mekanları şeklinde tanımlanabilir."[46]

"İngiltere'de yapıların arasında kalan alanların **yeşillendirilmesi** ile yeni bir meydan tipi ortaya çıkmıştır; **garden square**. Önceleri **dikdörtgen** formunda olan bu meydanlar gelişim sürecinde **daire** ve **elips** planı olarak da uygulanmışlardır."[47]

"Gökdelenlerin arasında kalan alanların düzenlenmesi ile ortaya çıkan ve günümüz **yaşantısını simge**leyen **şehirsel kamu mekanının** önemli bir örneği Rockefeller Plaza'dır. Rockefeller Plaza'nın kot farkı ile düşürülmüş orta kısmı, yazın **kafe**, kışın ise **buz pisti** olarak kullanılmaktadır."[48]

"Meydan; bizim ulus olarak farklı tarihsel deneyimlerimizden ötürü batıdakinden farklı tanımladığımız bir kentsel mekandır...Biz yüzyıllar boyunca meydan dendiğinde genellikle kentin hemen kıyısında konumlanan ve **çevresi** ya **tümüyle açık** ya da **gevşek biçimde** tanımlanmış bir kentsel alan düşündük. Ok Meydanı, Cirit Meydanı gibi eski sporlarla ilintili yer adları... ile özdeşleşmişlerdir."[49]

"Bizans'ta Hipodrom, Türklerce At meydanı; iki uzun ömürlü İmparatorluğun başkentlerinin yaşamında en önemli meydandı. Burada kültürel, toplumsal ve siyasal çok önemli olaylar yaşanmıştır. Bizans'ta araba yarışları, meşalelerle danslar, sirk gösterileri, danslar, yırtıcı hayvan gösterileri, zafer alayları gibi. Kent nüfusunun dörtte biri burada toplanarak imparator ve saray çevresi ile birlikte bunları seyrederdi. Burada politik bir işlev de vardı... Osmanlılara gelince, onlar da meydanı benzer işlevlerle kullanmışlardır."[50]

Meydanlar kamu yaşantısının gökkubbe altında açık mekana yansıdığı alanlar olarak insanın kent mekanını kullanmayı keşfettiği ilk yoldur. Konutlar arasındaki boşluk olarak ortaya çıkan meydanın sembolik bir anlamı vardır. Planlama olarak atrium çevresine dizilen odaların binalara dönüştüğü atriumlu ev planından ortaya çıkmıştır. Tarih boyunca kentin yaşamı ve biçimlenişindeki değişimlere paralel olarak "değişen" ve "gelişen" meydan, günümüzde de kent planlamasının vazgeçilmez öğesi olmaya devam etmektedir. Bu özelliklerinden dolayı sosyal ve fiziksel yönlerden analizi gerekmektedir.

**1 Meydanın Sosyal Özellikleri**

- Toplanma ve buluşma yeridir.
- Toplumsal yoğunlaşma odağı ve çekim noktasıdır.
- Şehrin kalbidir.
- Kamusal bir salondur.
- Kültürel ve tarihsel olayların yaşandığı bir sahnedir.
- Kamusal aktivitelerin mekanıdır.
- Kentin, halkın ve yaşantının sembolüdür.
- Kentin kimliğini tanımlar.
- Tanımlanmış bir karaktere sahip olmalıdır.
- Dönemin estetik değerlerini ve mimari stilleri yansıtır.
- Tasarım ve düzenlemesiyle belirli bir kaliteyi yansıtmalıdır.
- Maddi ve siyasi başarının ifadesidir.
- Otoriteye baş kaldırma mekanları da olmuştur.
- Dinlenme mekanıdır.
- Günün 24 saati aktif olacak şekilde fonksiyonlarla donatılmalıdır.

**1.1 Meydan Türlerine Göre Fonksiyonlar**

| | | |
|---|---|---|
| • Din | : | Agora - Ortaçağ Meydanları - Rönesans Meydanları - Barok Meydanlar - 19. Yüzyıl Meydanları |
| • Ticaret | : | Agora - İlk Dönem Forumları - Ortaçağ Meydanları - 19. Yüzyıl Meydanları - Günümüz Meydanları |
| • Politik | : | Agora - Forum - Ortaçağ Meydanları - Rönesans Meydanları - Barok Meydanlar - 19. Yüzyıl Meydanları - Günümüz Meydanları |
| • Eğitim | : | Agora |
| • Kültür ve Sanat | : | Agora - Rönesans Meydanları - Barok Meydanlar - 19. Yüzyıl Meydanları - Günümüz Meydanları |
| • Tören - Kutlama | : | Agora - Forum - Ortaçağ Meydanları - Rönesans Meydanları - Barok Meydanlar - 19. Yüzyıl Meydanları - Günümüz Meydanları |
| • Ulaşım | : | Agora - Ortaçağ Meydanları - Rönesans Meydanları - Barok Meydanlar - 19. Yüzyıl Meydanları - Günümüz Meydanları |
| • İletişim | : | Agora - Forum - Ortaçağ Meydanları - Rönesans Meydanları - Barok Meydanlar - 19. Yüzyıl Meydanları |
| • Rekreasyon | : | 19. Yüzyıl Meydanları - Günümüz Meydanları |

Çok fonksiyonlu bir meydan olan agoradan sonra, meydanda yer alan işlevler zaman içinde gitgide azalarak günümüzde az fonksiyonlu veya tek fonksiyonlu meydan özelliği kazanmışlardır. Genel olarak sosyal özellikleri açısından klasik meydan tanımlamalarına - kent halkının toplanma yeri, kamu yaşantısının kalitesinin temel göstergesi

Pompidou Kültür Merkezi önündeki meydan, Paris, 1977

Plaça dels Paisos Catalans, Barcelona, 1983

olma, vb. - uyan çağdaş meydan tasarımları; pazar meydanları, oyun meydanları, toplantı meydanları, trafik meydanları, prestij meydanların gibi tekil işlevlerin gerçekleştirildiği ortak kullanım alanları olarak tasarlanmış ve uygulanmışlardır. Ayrıca bugünün çağdaş kentlerindeki pek çok meydan kentte yaşayan tüm insanların özelliklerinden izler taşımakta, değişik ırk, din, sosyal gelir gruplarını, vs. bir araya getirecek şekilde planlamasına özen gösterilmektedir. Çeşitli ülkelerdeki farklı sosyal koşulların mekana yansıması sonucu değişik özellikler gösteren meydan planlamalarında artık değişik yorumlar yapılmakta ve tematik tasarımlar ağırlık kazanmaktadır.

**2 Meydanın Fiziksel Özellikleri**

- Çevresi (3 - 4 tarafı) binalar - duvarlar - arkadlar - alçak mimari elemanlar - ağaçlarla sınırlı açık bir mekandır.
- Kapalı (arkadlar) ve açık (sokak ve caddeler) akslarla kente bağlanır.
- Yaya ve taşıt trafiğinin kesişme ve düğüm noktasıdır.
- Kentte yer aldığı konum açısından bir röper noktasıdır.
- İçinde havuz, heykel, anıt vb. gibi semboller yer alır.
- Döşemesi sert zemin ve / veya yeşil olarak düzenlenebilir.
- Çevresindeki bina ve mimari elemanların biçim, renk ve doku özellikleri değişik dönemlerin mimari stillerini yansıtır.
- Biçimleniş prensipleri açısından çeşitli dönemlerde metrik düzende, simetrik, asimetrik, geometrik ve serbest formlarda, vb. tasarlanmıştır.

**1.2 Meydan Formları**

- Saf Geometrik Formlar
- Dikdörtgen : Agora - Forum - Ortaçağ Meydanları - Rönesans Meydanları - 19. Yüzyıl Meydanları - Günümüz Meydanları - vb.
- Kare : Ortaçağ Meydanları - Rönesans Meydanları - 19. Yüzyıl Meydanları - vb.
- Elips : Barok Meydanlar
- Daire : Rönesans Meydanlar - 19. Yüzyıl Meydanları - Günümüz Meydanları - vb.
- Karmaşık ve Serbest Geometrik Formlar: İlk Dönem Agoraları - Ortaçağ Meydanları - 19. Yüzyıl Meydanları - Günümüz Meydanları[51]

Meydanlarda büyüklük, form ve fonksiyon açısından sonsuz varyasyonlar oluşturmak mümkündür. Meydanların fiziksel biçimlenişlerinde kamu yaşantısının gereklilikleri yanında dönemin mimari stilleri de önemli rol oynar. Ortaçağın mütevazi, organik meydan mekanı ve öğelerine karşın, Rönesans meydanlarında metrik düzen esas olmuş, simetri, belirli bir aksa bağlı geometrik düzen kurguyu yönlendirmiştir. Modern mimarlık döneminde meydanlar Le Corbusier'nin Paris'te yüksek yapı projesini başlatmasıyla (sınırsız) yeşil alan düzenlemelerine (park tipi meydan) veya şehirsel kamu mekanı düzenlemelerine dönüşmüştür. Günümüzde farklılaşarak fiziksel ve sosyal değişimleri yansıtan geçmişten gelen organik meydanların yanında, çağdaş bir gelişimin veya değişimin temelini yansıtacak şekilde tasarlanan yeni meydanlar da mevcut şehir planlaması içinde yerlerini almaktadırlar.

## DEĞERLENDİRME

Yunanlıların Agorası Romalıların Forumundan bu yana kent tasarımının değişmez öğesi olan meydan, günümüzde kamuya açık şehir mekanları ile eş anlamlı olarak kullanılmaktadır. Bu eş anlamlı kullanım her zaman doğru bir tanımlamayı yansıtamamaktadır. Çünkü mimari elemanlar tarafından çevrelenmiş bir boşluğun meydan olarak tanımlanabilmesi için tanımlanmış bir karakterinin ve kalitesinin olması lazımdır. Ancak meydanı betimleyen kalite ve karakter gerek fiziksel, gerekse sosyal olarak genelde netleştirilemeyecek, genel geçer hale getirilemeyecek anlamların ve tanımların toplamını içerir. Bu nedenle yapılan ve / veya yapılmış olan meydan tanımları meydanın profilini tanımlamak için yeterli değildir; bunlar ancak bir puzzle'ın parçaları gibi "bütün"ün içinde yer almaktadır. Gerek günümüze kadar yapılmış olan gerekse de bundan sonra yapılacak konuyla ilgili çalışmalar bu bütünün sonsuza uzanan parçalarını bir o kadar farklı, bir o kadar benzer betimlemelerle tanımlayacaklardır.

Bu amaçla konuyla ilgili değişik kişilerin yaptığı genel meydan tanımları ve agoradan itibaren tarihsel süreç içinde yer almış farklı dönemlerin meydan tanımlamaları analiz edilerek bunların içinde yer alan anahtar kelimeler esas alınarak bir meydan profili oluşturulmaya çalışılan bu çalışma bir dökümantasyon çalışmasıdır. Bütün bu tanım zenginliği içinde meydanın özelliklerini vurgulayan çeşitli kriterlerden değişmeyen en önemlisi "kamuya açık toplanma yeri" olmasıdır. Diğer özellikler ve bu özellikleri betimleyen tanımlar çağlar boyunca değişiklik göstermiştir ve bundan sonra da göstermeye devam edecektir ●

**• Yrd.Doç.Dr.YTÜ Mimarlık Fakültesi Öğretim Üyesi**

**•• Yrd.Doç.Dr.YTÜ Mimarlık Fakültesi Öğretim Üyesi**

**KAYNAKLAR**

1 Tönük, S. Mihatsch, F., "Kriterien des repreasentativen Platzes", Semminar für Gebacaudelenre, TU Wien, Fakultaet für Arkitektur, 1993, s.2.
2 Reisinger, U., Schreiber, D., "Kommunikation braucht Platz", Wien Stadtraum, ISBN 3-901210-08-3 Wien, 1995, s.30.
3 Webb. M., "Die Mitte der Stadt", Campus Verlag Gmbh, Singapur, 1990, s.10.
4 İbid., s.10.
5 Bilgin, İ., Boysan, B., "Taksim Meydanı Üzerine Düşünceler", Mimarlık, TMMOB Mimarlar Odası, İstanbul, Mart 1997, s.38.
6 Cullen, G., "The Concise Townspaces", The Architectural Press, 1986, London, s.97 - 101.
7 İbid, s.12.
8 Anonim, "Meydanlar", Arredamento Dekorasyon, İstanbul Boyut Yayınları, 1995, Sayı:3, s.84
9 Sitte, C., "Der Staedtebau, nach seinen künsttlerischen Grundsaetzen", Friedrich Vieweg & Sohn, Braunschweig - Wiesbaden, Vierte Auflage, 1909, s.10.
10 İbid, s.13.
11 Webb, M., age. s.7.
12 İbid, s.20.
13 Braudel, s.140.
14 Bilgin, İ. - Boysan, B., age., s.36-37.
15 Aymard, M., "Mekanlar", Braudel, F., "Akdeniz; Mekan ve Tarih", Metis Yayınları, İstanbul, 1990, 1. Baskı, s.140.
16 Burke. G., "Townscapes", Penguin Books Ltd, New York, 1980, s.39-40.
17 Webb, M., age, s.22.
18 İbid., s.19.
19 Ersoy, A., "Agoralar ve Bir Ticaret Yapısı Örneği: Agora Stoaları", Ege Mimarlık, TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayını, İstanbul, 95/1, s.50.
20 Çinici, B., "Behruz Çinici, Meydanlar ve Sokaklar Üzerine Düşünce ve Çalışmaları", Arredemento - Dekorasyon, Boyut Yayınları, İstanbul, Ocak 1990, s.28.
21 Webb, M., age. s.9.
22 İbid., s.9.
23 Köksal, A., "Taksim Meydanı", Mimarlık, TMMOB Mimarlar Odası Yayını, İstanbul, Mart 1997, s.39.
24 Webb, M., age, s.9.
25 Krier, R., "Urban Space", Academy Editions, 4. Basım, Hong Kong, 1988, s.19.
26 Bilgin, İ., - Boysan, B., age, s.29.
27 Aymard, M., "Mekanlar", Braudel, F., "Akdeniz; Mekan ve Tarih", Metis Yayınları, İstanbul, 1990, 1. Baskı, s.140.
28 Webb, M., age, s.13.
29 İbid., s.13.
30 Krier, R., age, s.19.
31 Webb, M., age, s.13.
32 İbid., s.9.
33 Giritlioğlu C., "Şehirsel Mekan Öğeleri ve Tasarımı", İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul, 1991, s.49.
34 İbid., s.49.
35 Wycherley, R. E., "Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu", Arkeoloji ve Sanat Yayınları, Deneme, Eleştiri ve Tarih Dizisi: 3a, İstanbul, 1991, s.XV.
36 Wycherley, age, s.5-6.
37 Samsroth, K., "Grundlagen der Stadtraumgestaltung", Wien Stadtraum, ISBN 3-901210-08-3 Wien, 1995, s.13.
38 Ersoy, A., age, s.50.
39 İbid., s.50.
40 Camillo, S., age, s.10.
41 Krier, R., age, s.55.
42 Samsroth, K., age, s.13.
43 İbid., s.13.
44 Krier, R., age, s.31.
45 Samsroth, K., age, s.13-14.
46 İbid., s.14.
47 İbid., s.14.
48 İ., s.14.
49 Anonim, "Meydanlar", Arredamento Dekorasyon, Boyut Yayınları, İstanbul, 1995/3, s.84.
50 And, M., "Eski resimlerin ışığında At Meydanı ve bazı gerçekler", Arredamento Dekorasyon, Boyut Yayınları, İstanbul, 1995/3, s.110.
51 Meydan formları ile ilgili yapılan bu genel sınıflamanın dışında kalan istisnalar olabileceği de gözetilmelidir.

# Birgi

## Semboller ve Efsaneler
## Küpuçuranlar Kulesi - Çukur Yağhane

Ülkü Altınoluk*

Ege Bölgesi'nde Bozdağların ilk yükseltisinde yerini almış olan **Birgi**, Lydia'dan beri süregelen uzun geçmişinde çok önemli değişikliklere uğramış bir yerleşimdir.

Bu eski şehir 1308'de Aydınoğlu Beyliği'nin başkenti olmuş, 1580'lerde ise nüfusu en yüksek düzeye ulaşmıştır.

**Küçük Menderes Havzası**'nın bu özgün yerleşimi, kimi zaman deri, ipek ipliği ve dokumacılık konularındaki üretimi ve bunların ticaretiyle en zengin şeklini bulmuş, kimi zamanlarda depremler (1653, 1846-1850), veba hastalığı (1560, 1865)[1], yangın (1922) ve sel baskını (1939) nedeniyle en zor zamanlarını yaşamıştır.

Kurtuluş Savaşı'nda (1919 - 1922) Yunanlılar bölgeden çekilirken şehrin üçte ikisi yanmıştır.

Gezginlerin sözünü ettikleri [2] "türlü renklere boyanmış evleri" artık o renklerle yoktur; ama Birgi, dünya literatürüne geçmiş Birgi Ulu Camisi, Çakırağa Konağı, Güdük Minare Mescidi gibi önemli binalarının yanısıra, doğal özellikleriyle de gündemini, günümüzde de koruyan bir beldedir.

Birgi, sosyal ve yapısal açılardan ayrıntıdan-genele bir bütünü oluşturmaktadır. Durmuş-oturmuş kişiliklerle bir ağırbaşlılığın hakim olduğu **Birgi kahveleri**, kent belleği açısından sözlü tarihin en geniş okuludur. Yerleşim, sosyal dokunun yanısıra doğal ve yapısal anlamlarla da zengin bir potansiyeli içerir.

### Selvi ve Nar

Birgi'de bazı evlerin duvarlarının çatıya yakın bölümlerine kiremit ve beyaz çakmak taşları kullanılarak kimi tek kimi de çift **selvi** motifi işlenmiştir.

Bazı evlerin taş duvarlarında ise yuvarlak kolon parçalarının etrafına kiremit kırıkları dizilerek **"güneş"** oluşturulmuştur. Bu durum yuvarlak bir taşın kullanımından çok bir **"sembol"**dür.

Taş dokunun içinde, yuvarlak taşın etrafına kiremit konulmasıyla aynı zamanda yatay ve düşey hareketlerde taşın dönmesi engellenmiş de olmaktadır. Kimi dairesel formlu doğal taşlar da, "göz" sembolü niteliğiyle taş duvarlardaki yerini almıştır.

Hayat ağacı anlamına da gelen selvi kullanımı eski çağlardan beri yaygındır. Fakat Birgi'de selvi kullanımının bir başka simgesel anlamı daha vardır. Korsan denizciliğiyle ünlü Aydınoğlu Beyliği'nin (1308-1426) arması selvidir. Bölgedeki hakimiyetleri boyunca Osmanlı ile sürekli çatışma içinde olan Beylik ve donanması[3], Osmanlı egemenliğine girdiğinde, bütün selvi sembollerinin bir bir yokedilmesi için ferman çıkarılmıştır.

Birgi girişindeki anıtsal selvi ağacı, evlerin duvarlarındaki selvi desenleri, mezar taşlarındaki sanki hepsi de başka ustanın elinden çıkmış ya da her taşın sahibi için ayrı ayrı tasarlanmış ve uygulanmış gibi selviler, günümüze ulaşan örneklerdir. Dervişağa Medresesi'nin artık tek kalan kapı kanadında, -belki de Birgi'deki en son örnek- selvi biçimli bir de dikey menteşe bulunmaktadır.

Çukur Yağhane, Ağustos 1998

Çukur Yağhane'nin önünden geçen, Taşpazarı Mahallesine doğru giden patika yoldan çekilen fotograf. Karşıda Birgi Beyzadeler Sokağı dere görünüşü, Aralık 1998

İmam-ı Birgivi yolu üzerindeki bir evin duvarında çift selvi, göz, muska? Sembolleri ve kuş yuvası? Ekim 1998

Nar biçiminde yapılmış kapı açma - kapama mekanizması: Mandıraz, Aralık 1998

Bereket sembolü olarak kabul edilen nar da, Birgi'de sık olarak kullanılmıştır.

Çakırağa Konağı'nın tavan bezemelerinde, Sandıkoğlu Konağı merdiven trabzanında, yine neredeyse hepsi de sanki başka ellerden çıkmış gibi, kapıları açıp-kapamaya yarayan kapı -mandırazlarında-, anahtar deliğini çevreleyen demir çerçevelerde, Kerimağa evinin çıkmasını taşıyan dış payandaların herbiri heykele dönüştürülmüş alt uçlarında, nar çiçeği ve nar saptayabildiğimiz örneklerdir. Felsefesi olan bir inancın sembolü bu ögeler, Birgi halkının günlük işlerle yetinmeyip sürekli bir arayışın içinde olduklarını göstermektedir.

Yaşamın diğer renklerini görebilmek, yaşamı anlamlı ve özellikli yapan unsurları saptayıp yaşatabilmek, gelişmiş bir yapının sonucudur. Birgi halkı nesilden nesile anlatımlarla ve renklerle Birgi'deki bazı binalar için efsaneler üretmişlerdir:

## Küpuçuran Kulesi:

Birgi çayı yakınındaki ilk yüksek noktada;

taş ve yer yer tuğla kullanılarak onikigen planda yapılmış, alt bölümü daha geniş, çatıya yakın bölümünde ise havalandırma menfezleri olan bir kuledir.

Küpuçuranlar Kulesi ve çevresi 1922 öncesinde bir Rum'a ait meyhane olarak kullanılmış. Sonraki yıllar uzun süre depo olan çam ağaçlarının altındaki bu bina, günümüzde boştur. 1997'de çatısı sökülen binanın giriş kapısı yönü boydan boya yazın yeşil; sonbaharda gurup renklerini alan bir frenk sarmaşığı ile kaplıydı. Sarmaşık, onarım nedeniyle Ekim 1998'de kesilmiştir. İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Mimarlık Bölümü'nün çalışmasıyla, bu eski lokanta binası 1997'de genişletilerek lokanta olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Kule ile birlikte "bir bütün olarak" ele alınan projenin kule bölümündeki işlev dönüşümü uygulamalarına Eylül 1998'de başlanmış, Aralık 1998'de de bina kullanıma açılmıştır.

Halk arasındaki inanışa göre; burası islamiyeti kabul etmeyenlerin üssüymüş. Söylenceye göre bu Ortaçağ kulesinden küp uçurulur; bu küpler yakındaki Beyazitler köyüne kadar gidermiş.

Küpuçuranlar Kulesi'ni dergah olarak kullanan büyücü Kırbaçdede, kimi zaman bir küpün üzerine biner ve kırbacını sallayarak uçar gidermiş[4].

Ünlü İslam bilgini Birgili Mehmet Efendi'nin (1521-1573), Birgi'deki bu sıradışılığı önlemek ve "bir düzen" sağlamak için Birgi'de görevlendirildiği söylenir.

Küpuçuranlar Kulesi'ne yeni bir işlev kazandırılması, bu binanın "yaşatılarak kullanılmasını" sağlayacaktır. Yapılan çalışmalara bir katkı olmak üzere: burada, binanın öyküsünü de gözardı etmeyen tasarım yaklaşımları denenmelidir.

Bu kapsamda:

Küpuçuranlar Kulesi'nde belli zamanlarda, örneğin ayın görüntüsü dolunay halini aldığında; ses, müzik, aydınlatma teknikleri ve efektler kullanılarak; küplerin uçurulması, laser ışınlarıyla canlandırılabilir.

Bina aynı zamanda posta kartı, dia, kitap, broşür standıyla bir **"iletişim merkezi"** işlevini de görebilir. Bu kule çok özel bir hacimdir. Bu nedenle burada binayı ezmeyen, onu ikinci plana itmeyen tasarımlar üretilmelidir. Binaya ikincil bir işlev önerisi olarak; az sayıda masanın konulacağı, aydınlatmada mum ışığının kullanılabileceği bir lokanta için tasarım, bu mekanı turizm girdileri açısından da önemli bir konuma getirebilir.

Burada kimi zamanlarda aydınlatma tekniklerinden de yararlanılarak, şeffaf halatlarla kurulacak bir mekanizmayla ve görsel, işitsel efektlerle; Birgi çayı yönüne gönderilebilecek küpler, bu simge binanın ve efsanesinin yaşatılmasına olanak sağlayabilecektir. Buradaki çamlık ve Birgi çayı öğeleri de yapılacak tasarımda yeterince değerlendirilmelidir.

## Çukur Yağhane

Çukur Yağhane'nin diğer ismi Kırk Kızlar Hamamı'dır. Dere yatağında yapılmış olan ve zaman içinde harap hale gelen bu binanın ön avlusu, orijinal haliyle halen duran taş bahçe duvarıyla çevrilidir. Yakın zamana kadar

hayvan barınağı olarak kullanılan binanın bu avlusuna mevsimlik sebzeler ekilmektedir. Yakınında bir kavak ağacı koruluğu olan bu eski hamamın hemen yanında, büyük bir ceviz ağacı ve binanın duvarlarından çıkmış incir ağaçları bulunmaktadır. Bütün bina, özellikle arka cephesi yanına yaklaşılamayacak kadar sık böğürtlen çalılarıyla örtülmüştür. Binanın içerisinde yağ imalathanesi olarak kullanıldığı zamandan kalan yuvarlak masif ezici büyük taşlar ve bunlara ait temellerle büyükçe bir yağ küpü bulunmaktadır.

Efsaneye göre, bir gün bir düğün eğlencesi sırasında genç kızlar hamamda şarkılar söyleyip yıkanırlarken ansızın gök gürler, şimşekler çakar, gün ortasında hava kararır ve şiddetli bir yağmur başlar. Bozdağlardan büyük bir sel gelir. Dere yatağındaki bu hamam, hızla suların altında kalır. Kızlar kaybolur. Halk, sayılarının ne kadar olduğu bilinemeyen kızların anısı için hamama, "Kırk Kızlar Hamamı" ismini verir.

Bu sel baskınından sonra yağhane olarak kullanılan binanın sadece duvarları günümüze gelebilmiştir.

Bina peyzaj değerleriyle yüklü bir çevrede, programlanabilecek bir yürüyüş yolunun üzerinde bulunmaktadır. Evliya Çelebi'nin seyehatnamesinde sözünü ettiği Birgi Kalesi yolunun ve Taş-pazar mahallesine giden dereiçi patikasının üzerindeki bu bina temizlenerek, günümüze gelebildiği kadarıyla işlevlendirilebilir.

İç-dış mekanlarıyla görsel zenginlik içindeki bu hamamın üzeri için tasarlanacak bir branda sistemi ve çevre düzenlemesiyle bina, hem korunmuş olacak hem de Birgi için önemli bir girdi sağlanmış olabilecektir. Çukur yağhane, bir "**müze-cafe**" olarak işlevlendirilebilir. Birgi'deki endüstri arkeolojisine ait buluntuların sergileneceği, duvarlarına zeytin ve zeytinyağı ile ilgili posterlerin, resimlerin, gravürlerin asılacağı bina aynı zamanda cafe olarak da kullanılabilir. İç ve dış mekanlara ait mobilyalar, vitrinler, sergileme elemanları ve burada kullanılacak çay, kahve fincanı, vazo, menü, örtüler ve perdeler gibi servis materyali bu binaya özgü olarak tasarlanarak; Çukur Yağhane, kültür - tarih - doğa turizmine açılabilir.

Birgi'de daha başka binalar ve İmam-ı Birgivi için de efsaneler anlatılır. Kimi öyküsünü tarihten alan, bina ile veya kişi ile özleştirilen bu söylenceler zaman içinde dilden dile geçerek günümüze ulaşmıştır.

Kent tasarımı kapsamı içinde; yani insanlar nasıl - nerede karşılaşacaklar; biraraya gelecekler; birlikte neler yapabilecekler gibi konular için yerlerin belirlenmesi ve manzara -vista- noktalarının Birgi için de planlanması gerekmektedir.

Örneğin, Çakırağa Konağı'nı (1761) yaptıran "Çakırların Tahir"in yakınlarının mezarlarının bulunduğu makilerle kaplı dağdaki bu eski mezarlık; Dikencik Mezarlığı, "**nar koruluğu**" haline getirilebilir. Birgi'nin, manzara noktalarına açık bu dağı, hem mezarlık hem de bu yeni ek kullanımıyla ve her mevsim değişecek renkleriyle şehir zenginleştirilebilecektir.

Karakteristik özelliklerin saptanması ve bağlam -contex - anlamındaki çalışmalarla Birgi, çok yönlü olarak tarih, kültür, doğa ve eğitim konularındaki önemli bir yeri alabilecektir [5].

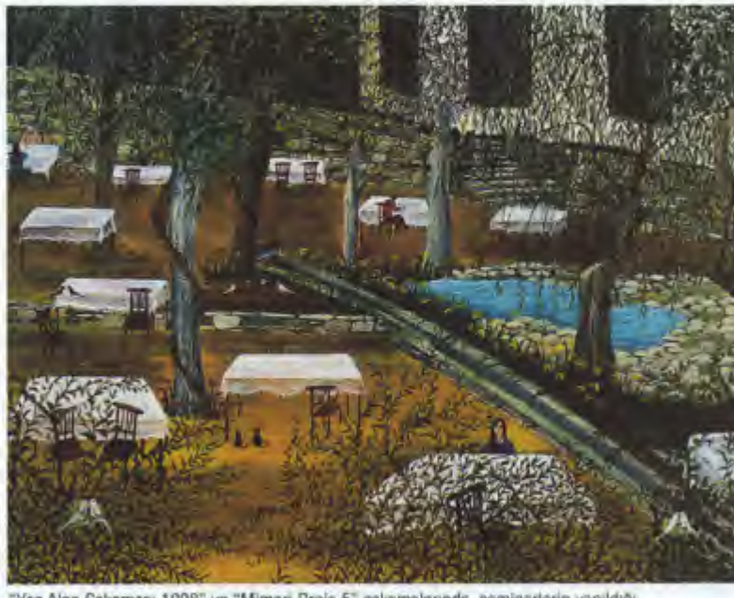
Yapılacak çalışmalarda çizimlerin renklendirilerek sunulması ve bunların klasifikasyonunun yapılması gereklidir. Birgi Çayı kıyılarının düzenlenmesi, Birgi için seçilecek veya tasarlanacak kent mobilyalarının yerlerine konulması bu eski şehri bir çekim merkezi haline getirebilecektir. Diğer yandan, Küpuçuranlar Kulesi, Çukur Yağhane, Çekül'ün yaptırmakta olduğu "İletişim Merkezi" binasının hemen yanındaki nar ağacı, nar, selvi, ..., bunlardan birisi bile yapılacak çalışmalarda eksik olursa; Birgi için en büyük yanlışlık yapılmış olur kanısındayız ●

**• Doç. Dr. Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Yönetim Kurulu Üyesi.**

**KAYNAKLAR**

1 Rafet Mülazımoğlu, Birgi (Pyrgion), İzmir, 1976, s.13.
2 Charles Texier, Asie Mineure, Paris, MDC CCLXXXII (1882), s. 250.
3 Himmet Akın, Aydınoğulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma, 2. Baskı, Ankara, 1968, s. 46.
4 Behiç Galip Yavuz. Birgi. Bülten 9. Ödemiş, 1986, s. 38.
5.Oktay Ekinci, "Birgi Artık 'Öğretmeye' de Başladı", Uygarlıkların izinde...., Cumhuriyet Gazetesi, 12 Kasım 1998

İşlev dönüşümü çalışması öncesi çekilen fotografta Küpuçuranlar Kulesi, Ağustos 1998



"Yaz Alan Çalışması 1998" ve "Mimari Proje 5" çalışmalarında, seminerlerin yapıldığı Küpuçuranlar Kulesi çevresi.
Akrilik boya ile yapılan resim: Ege Mine, 18 Ağustos 1998

# İzmir Otogarı'nın Seyir Defteri

Şükrü Kocagöz

| | |
|---|---|
| **Proje ve Müşavirlik** | : Karaaslan Mimarlık Ltd. |
| **İşveren** | : İzmir Büyükşehir Belediyesi<br>Ege Bölgesi Otobüs İşletmecileri Der. |
| **Tasarım** | : Merih Karaaslan (Y.Müh.Mimar)<br>İlker Aksu (Mimar) |
| **Tasarım Yardımcıları** | : Ayla Tüfekçioğlu (Mimar)<br>Serdar Aşçı (Mimar)<br>Sibel Okay (Mimar)<br>Güneri Irmak (Mimar) |
| **Proje Danışmanı** | : Şükrü Kocagöz (Y.Mimar) |
| **Program Danışmanı** | : Mehmet Niyazoğlu<br>Osman Bostancıoğlu<br>Mustafa Yıldırım<br>Sedat Baylan |
| **Statik - Betonarme Proje** | : Danyal Kubin (İnş.Y.Müh.) |
| **Elektrik Proje** | : Ali Gündüz (Elekt.Müh.) |
| **Tesisat Proje** | : Okan Yalçınozan (Mak.Müh.) |
| **Yapımcı** | : Obitaş (Ortadoğu Birlik Taahhüt A.Ş.) |
| **Yapım Koordinatörü** | : Osman Gündoğdu (Y.İnş.Müh.) |
| **Şantiye Şefi** | : Cemil Demirci (Y.Müh.Mimar) |

İzmir Büyük Şehir Belediyesi 1993 yılında yeni bir şehirlerarası otogarının projesini yaptırmak için bir proje ihalesi açtı. Çağrılılar arasında Karaaslan Mimarlık da vardı. Merih bana bir vekalet verdi ve ihale günü sabah onda büyük bir meslektaş grubu ile belediyede buluştuk. Pek çok büro vekalet verdiği çalışanlarını ihaleye yollamıştı. Zarflar verilecek ve ondan sonra Bayındırlık Komisyonu önünde açık pazarlık yapılacaktı. Ama ihale bir türlü saatinde başlamıyordu. O dönem başkanı Sn.Yüksel Çakmur'un gecikmeleri İzmir'lilerce malumdu; dışardan gelenler ise gecikmeyi bir türlü sindiremiyorlardı. Çok sıkıntılı bir oniki saat sonunda gecenin onbuçuklarında ihale başladı. Gün içinde iki defa uçuş saatini erteleten bir Ankaralı meslektaşın şu söyledikleri hala kulağımdadır: "Başkana ve komisyon üyelerine bu tutumdaki bir belediye ile çalışmayı düşünemiyeceğimizi ancak bu saate kadar bu çok alışılmadık tavrı gösterebilen kişileri merak ettiğimden kaldığımı söyleyerek çıktım."

Biz geri kalanlar da perişan ve uykulu, sabahın ikisine kadar komisyon önünde Başkanın gerçekten sersem edici pazarlığına maruz kaldık. Sanırım diğer büro temsilcileri benim kadar yetkili olmadıklarından bir yerden sonra inisiyatif kullanmaktan çekindiler ve ihale Karaaslan'da kalmış oldu.

Teminat mektubu ve yer tesliminden sonra işe başlandı. Arsanın resimlerini karşıdaki Çimentaş fabrikasının silolarına çıkarak (seksen metreye yakın) çektiğimi anımsıyorum. Çimento fabrikası buradan yıllarca ham madde aldığı için arsa altı metre kadar oyuk, meteor çukuru benzeri bir görünümdeydi. Ancak metropolün her yöne giden otoyollarının buluşma yoncasına bitişik olması az bulunur bir şanstı. Burada yapılan imar düzenlemeleri sonucu arsa kamusal alan olarak, terkler sonunda, belediyeye kalmıştı. Ve bürokrasi uygulama imar planları ile onama sürecini, yapı neredeyse bittikten sonra, yumurta kapıya gelince sonuçlandırdı. Bu nedenle istimlakler, ana yol bağlantıları hep yapının kullanıma açılmasından sonra yapılabildi.

Keza arsadaki yüksek gerilim hattının kaldırılması (iş programını en az iki ay aksatmıştır), kanalizasyonun yapımı, telefon bağlantısı (yine de bu işte en düzenli çalışan telefonculardı), hep bütün ilgi ve uyarılara karşın inşaatın gerisinde gitti. Sanırım müteahhidin dışında hiç kimse bu dev yapının bu kadar hızlı yapılabileceğine inanamadı.

İhale bir avan proje ihalesi olduğu için çalışmalar zamanında bitti.

Antalya Otogarı proje yarışmasında Merih "beton palmiyeler altında açık ve yarı açık" mekanlardan oluşan bir anlayış önermişti. Hatırladığım kadarı ile üçgenimsi ve biraz asimetrik olan bu elemanları Cem Açıkkol ile kazandıkları Bursa yarışmasında daha da geliştirmişlerdi. İzmir tasarımı da doğal olarak bu tavrın bir aşama daha öteye götürülmesi oldu ve sanırım başarısı da bir fikrin iyice bu yolla olgunlaşmış olması nedeniyledir. Avan proje tesliminden sonra bir süre unutuldu. Daha sonra pek çok kişi ve gruba (Sn.Çakmur'un ekibi ile veya onunla birlikte) sunuşlar yapıldı. Belleğimde kalan (eski) otogara giderek oradaki firma temsilcilerine yaptığım bir sunuş ile Küçük Yamanlar Gazinosu'nda Sn.Çakmur ile birlikte Ulusoy firması temsilcilerine (yanlış anımsamıyorsam Sn.Saffet Ulusoy'da vardı) yaptığım bir yemekli sunuştur. Bu her iki toplantıda da proje beğenilmekte ancak daha sonra da İstanbul'daki gibi garajın içinde her firmanın (matruşkalar gibi) kendi otogarının olması isteği gelmekte ve akabinde İstanbul, tam bir çelişki ile, olumsuzlukları sıralanarak yerden yere vurulmaktaydı.

Hakan Akdemir

Bugünlerden başlayarak İstanbul örneği işin sonuna kadar bizi en çok yoran konu oldu.

Seçimlerden sonra İzmir'de iş başına Sn.Burhan Özfatura geldi. Uzun bir süre sonra otogar yine gündeme geldi. Bazı kuruluşların, meslek odalarının "yap-işlet-devret" modeli içinde konuya talip oldukları söylenceleri yayıldı. Belediyenin sanırım bu modeli Devlet Planlamaya onaylatmasından sonra işler ciddileşti. Bu arada artık anımsayamadığım bazı küçük tanıtımlar da oldu galiba. Bir seferinde de İzmir Ticaret Odası'nda İzmirli otobüsçülerle bir toplantı yaptık. Yine bizim projemizdeki gibi "gişeler düzeni" değil "yazıhaneler" istediklerini söyleyerek ayrıldılar. Bir sonraki toplantıya, birincisinde işi olduğu için yardımcısını yollamış olan belediye yetkilisi Sedat Baylan'da katılmıştı. Bir önceki toplantıya bir atıf yapıldığında ilkinde bulunmadığını belirtince Ege Otobüsçülerinin başkanı devamlılığı sağlayamayan belediyenin şahsında kendisini bir güzel haşladı. İşte sert mizaçlı, ama kimsenin olamayacağı kadar kararlı ve tanıdığım kişiler arasında zeka düzeyi en yüksek kişilerden birisi olan Sn.Mehmet Niyazoğlu ile burada tanıştık. Bugün rahatlıkla kendisi olmasaydı bu projenin hayata geçmesinin veya yıllar ve yıllarca sürünmeksizin hayata geçmesinin mümkün olamayacağını herkese söyleyebilirim.

Bu toplantıda da görüş ve öneriler alındı. Daha sonra benim büromda Merih'in de katılımı ile bir toplantı daha yaptık. Burada Mehmet Bey yazıhane ve peron sayılarını dile getirdi ve yazıhanelerin, elinin baş parmağı ile işaret parmağını hilal gibi tutarak,"ay" gibi, eşit algılanır olması gereğini anlattı. Bu deyim bütün proje sürecinde kullanıldı, defalarca masaya geldi; hatta bir şantiye toplantısında üstlenici gruptan Osman Gündoğdu "yay" gibi bir düzenden bahsedince de Mehmet Bey kendisini "karyola yayı değil, ay" diyerek azarladı. Bu ve ilk toplantıda dikkatimi çeken Mehmet Bey'in sürekli çizimler üzerinde konuşmaktan, hatta onlara bakmaktan kaçınması oldu. Böylece bu iş benim ve Merih'in çizim dili iletişimini hiç kullanamadan bir işveren ile çalışma ortamını bulduğumuz bir iş oldu. Bu zorluk sayısız kez, kendimizi anlatma zorluğu ve yanlış anlaşılmanın içinde bulmamıza neden oldu.

Toplantıyı bir toplantı tutanağı yaparak noktaladık. Elbet ne belediye ne de otobüsçüler bizden bir proje revizyonu istediler, ne de bunun için bir ücret teklif ettiler.

Bu toplantıdan aylar sonra Sedat Baylan bana otobüsçülerin başka mimarlara projeler hazırlattığını söyledi. Biz de açıkçası artık işin bizden çıktığını düşündük. Bir süre sonra da bu projelerden bir tanesini görme fırsatım oldu. Karşılıklı iki dev "ay" dan meydana gelen yazıhaneleri altında barındıran inanılmaz devasa uzay kafes çatıdan oluşan bir projeydi. Gelen-giden yolcu keşmekeşi, şehir ve peron bağlantı sorunları ile zayıf denilemeyecek daha çok "naif" bir çizimdi.

Artık bizim açımızdan olayı iyice unuttuğumuz bir zamanda birgün gazetede gözlerime inanamayarak bir haber okudum ve hemen Merih'e telefon ettim; İzmir Şehirlerarası Otogarı inşaatı ihale edilmişti.

Birkaç gün sonra Sedat'ın belediyedeki odasında Merih'le birlikte ihaleyi alan Obitaş şirketinin sahibi Sn.Kaşif Gündoğdu ile tanıştık. Kendisi çekirdekten yetişme, sakin görünümlü son derece kibar bir kişiydi. İki dakika içinde bizde son derece olumlu bir intiba bıraktı. Ve bu inşaatın sonuna kadar böyle kaldı ve yaşam boyu kalacak.

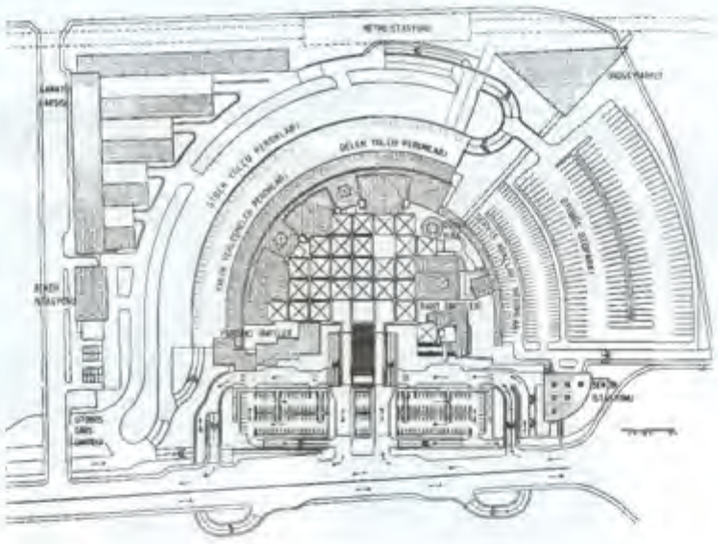
Yukarıda belirttiğim gibi nasıl Mehmet Bey olmaksızın bu yapının gerçekleşmesi olanaksızsa ona Kaşif Bey katılmamış olsaydı yine olanaksız olurdu diye düşünüyorum. Bu iki insan kağıt üstünde, planlama ile (mali yönden) imkansız gibi görünen bir olayı Karadenizli cesaretleri, ön sezileri ve inançları ile başardılar. Bu yolda Kaşif Bey'i oğlu Osman, onu da meslektaşımız Cemil Demirci bütünledi. Ki bu ikisinin şantiye katkıları "olmazsa olmaz" niteliğindeydi. Cemil Bey'in "sanki bütün yaşamım, mesleki birikimim bu yapıyı yapmak içinmiş" sözleri aklımdan çıkmayan anılarım arasında.

Temel atma günü çok yakındı ve hızla bir temel projesi isteniyordu. Ancak arsayı hatırlamak için tekrar gittiğimizde kötü bir sürpriz bizi bekliyordu. Geçen yıllar zarfında yapının yapılacağı çukura inanılmaz miktarda çöp ve moloz dökülmüştü. Oysa tasarım arsanın göçüklüğünden yararlanan, onu olumluya çevirip ekonomik kullanan bir tasarımdı. Şimdi bu gevşek hatta küçük gaz patlamalarının olduğu çöp yığınını kaldırmak gerekiyordu.

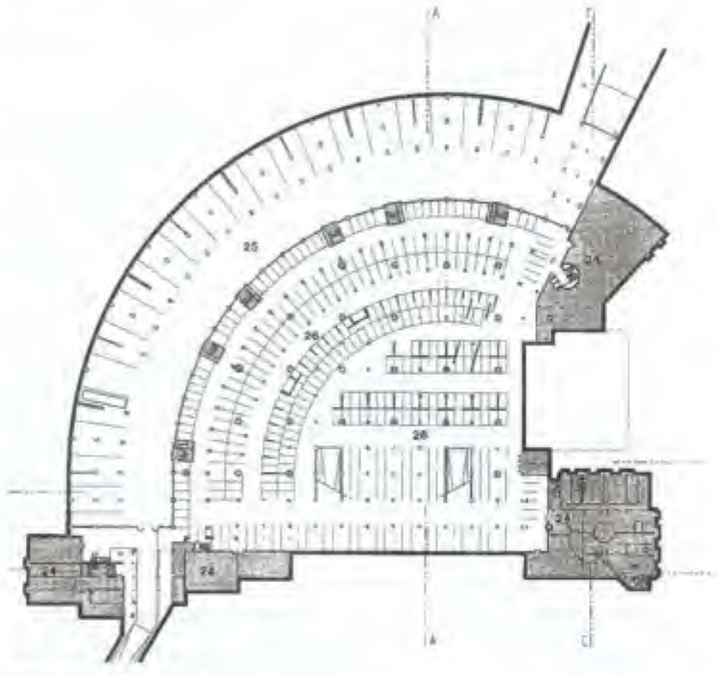
Çok yakın olan temel atma günü çabucak geldi çattı. Alışılmış törenden sonra İzmir Ticaret Odası toplantı salonunda Türkiye'nin bütün otobüsçülerinin katıldığı bir toplantı oldu. Merih projeyi anlattı. Sunuştan sonra söz alanlar bizim kavrayamadığımız gerilimli bir ortam yaratmağa başladılar. Bir süre sonra dertlerinin proje olmadığını kendi iç çekişmeleri ve bizim hala bilmediğimiz anlayamadığımız nedenler olduğunu sezinledik. Tam bu noktada Mehmet Bey kürsüye çıkarak sert bir tavır ortaya koydu ve duruma hakim oldu. Sezinlediğimiz Ege otobüsçülerinin bu girişimi biraz kıskanılıyor, biraz da konuya soğuk, itimatsız yaklaşılıyordu. Bu iç nedenlerle de girişimi durdurmak için proje üzerine binbir dereden su getiriliyordu. Ayrıca projenin Çakmur döneminden kalan proje olması, bu hali ile ihale edilmiş olması, İzmir'li otobüsçülerin aylar önceki toplantı memorandumundaki istek ve önerileri çizilmeksizin ihalenin yapılmış olması toplantıda zorluklar yaşanmasına neden oluyordu.

Bu temel atma ve zorlu toplantıdan sonra süratle istek ve eleştirileri içeren bir avan proje çizildi. Bunun şantiyede bir sunuşu yapıldı. İstanbul'dan gelenler (İstanbul Otobüsçüler Derneği mensupları) çok olumsuz tavırlarını sürdürüyorlardı. Yapının çöpler kaldırılmadan,çöp yığınlarının üzerine yapılmasında ısrar ediyorlardı. Bunun olamayacağını anlatmak için, (ki aralarında meslektaşımız danışmanları da vardı) Teknik Üniversiteden bilirkişi hocalara müracaat edildi. Bu gelişmelerin ışığı altında bir toplantı daha yapıldı. "Dert anlatmak" için İzmir'in tanınmış statikerlerinden Necati Uzakgören'de hatırımı kırmayarak geldi. Bu kez toplantının sonunda İstanbul grubu danışmanları Sn.Cihat Fındıkoğlu'nun bir fikir projesini çıkardılar. Proje tek katlı ve çelik bir yapıydı. Hafifliği (!) nedeni ile çöplerin üzerine konulabilirdi! Durum bir garipti. Sanki önce müellifin, giderek İzmirli organizasyonun yerini İstanbullular almak istiyormuş gibi de algılanabilecek bir durum oluşuyordu. Önce statik olarak böyle bir yapının dahi çöp tepelerinin üzerine konulamayacağı anlatıldı. Daha sonra Merih jürilerden de gelen deneyimi ile sunulan projenin bizim projemize göre zafiyet ve zayıflıklarını öyle bir açıkladı ki karşı çıkan gurubun söyleyecek sözü kalmadı. Ama bu gurubun sisteme, organizasyona ve finansmana da katılımı elzemdi. Bu noktada Mehmet Bey durumu toparlamak ve uzlaşmayı temin için akıllıca bir yöntem izledi. Çoğunluğunu muhaliflerin oluşturduğu bir proje denetim ve kabul komisyonu kurdu. Merih İstanbul Ankara arasında epey mekik dokudu. Gidip gelişlerinde Mehmet Bey'i bilgilendiriyor o da "sen gitme onlar senin ayağına gelsin" gibi tavsiyelerde de bulunuyordu.

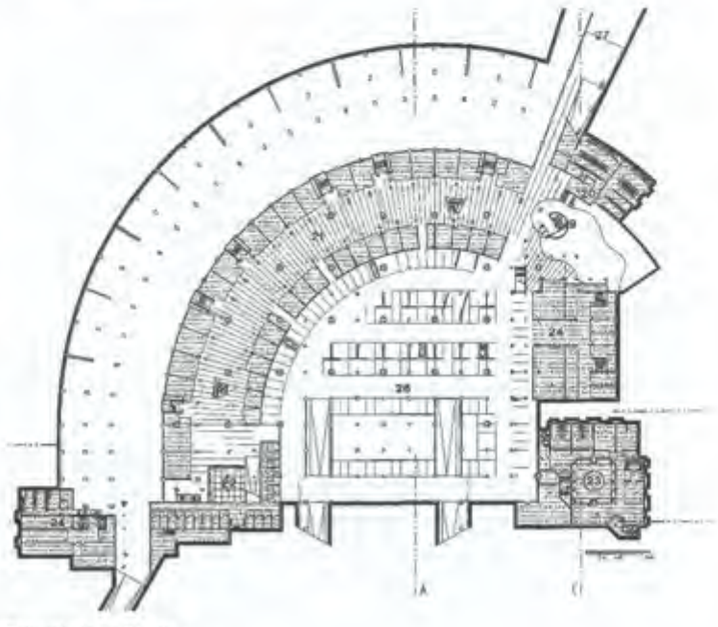
Sonunda konsensüs sağlandı ve bu heyet avan projenin kapak sayfasını bazılarının da çok övücü sözleri ile imzaladı. Gerçekten bu süreç kullanıcının isteklerinin projeye en doğru şekilde yansıması için



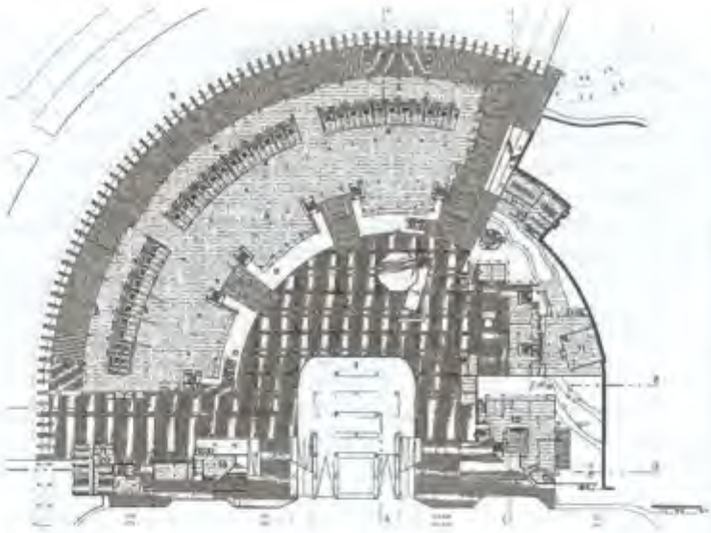
Vaziyet planı



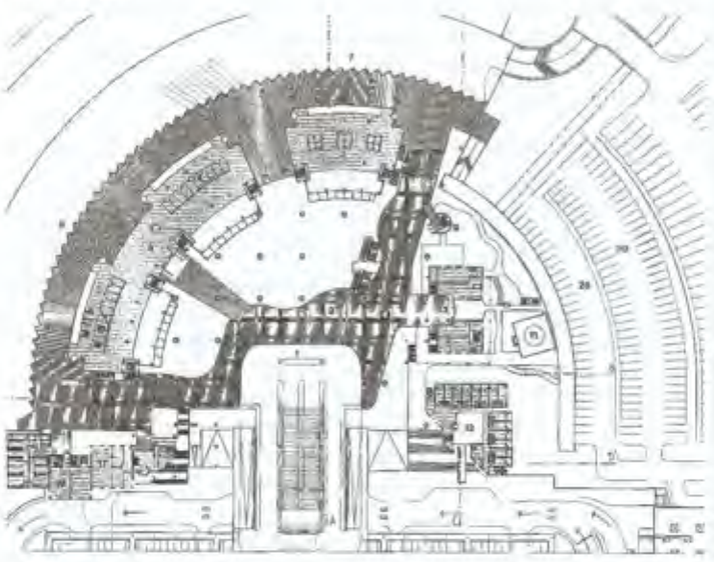
İkinci bodrum kat planı



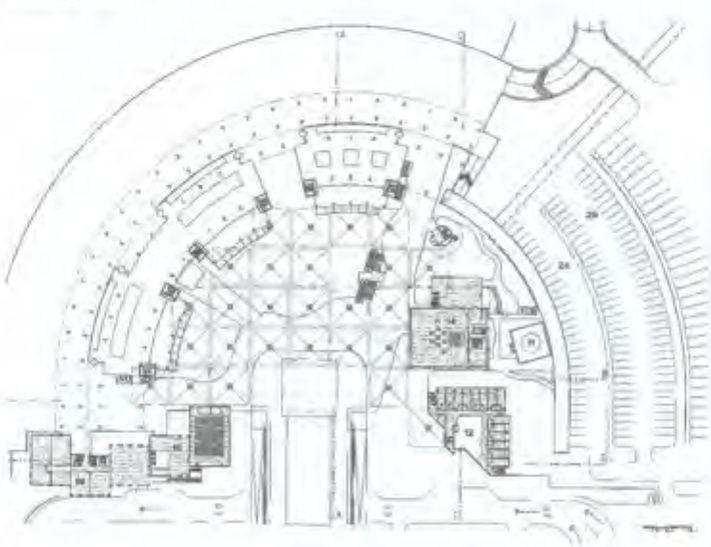
Birinci bodrum kat planı



Zemin kat planı



Birinci kat planı



İkinci kat planı

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 Kent içi yaşama şeritleri | 2 Terminal Holü | 3 Yolcu holü | 4 Firma gişe ve bürolar |
| 5 Bekleme holü | 6 Giden yolcu peronları | 7 Gelen yolcu peronları | |
| 8 Yakın yerleşme peronları | 9 Kule | 10 Lokantalar | 11 Camii |
| 12 Otel | 13 Bankalar | 14 Gar Gazinosu | 15 Emanet |
| 16 Güvenlik üniteleri | 17 İlk yardım | 18 Sinema toplantı | 19 Bürolar |
| 20 Tuvaletler | 21 Çarşı | 22 Kargo | 23 Hamam |
| 24 Teknik servisler | 25 Otobüs garajı | 26 Kapalı otopark | 27 Metro bağlantısı |
| 28 Servis aracı peronları | 29 Servis aracı otoparkı | | |

çok faydalı oldu. Bunda Ulusoy firmasının üst düzey yetkilisi Mustafa Yıldırım beyin aynı zamanda mimar olmasının da büyük katkısı vardır.

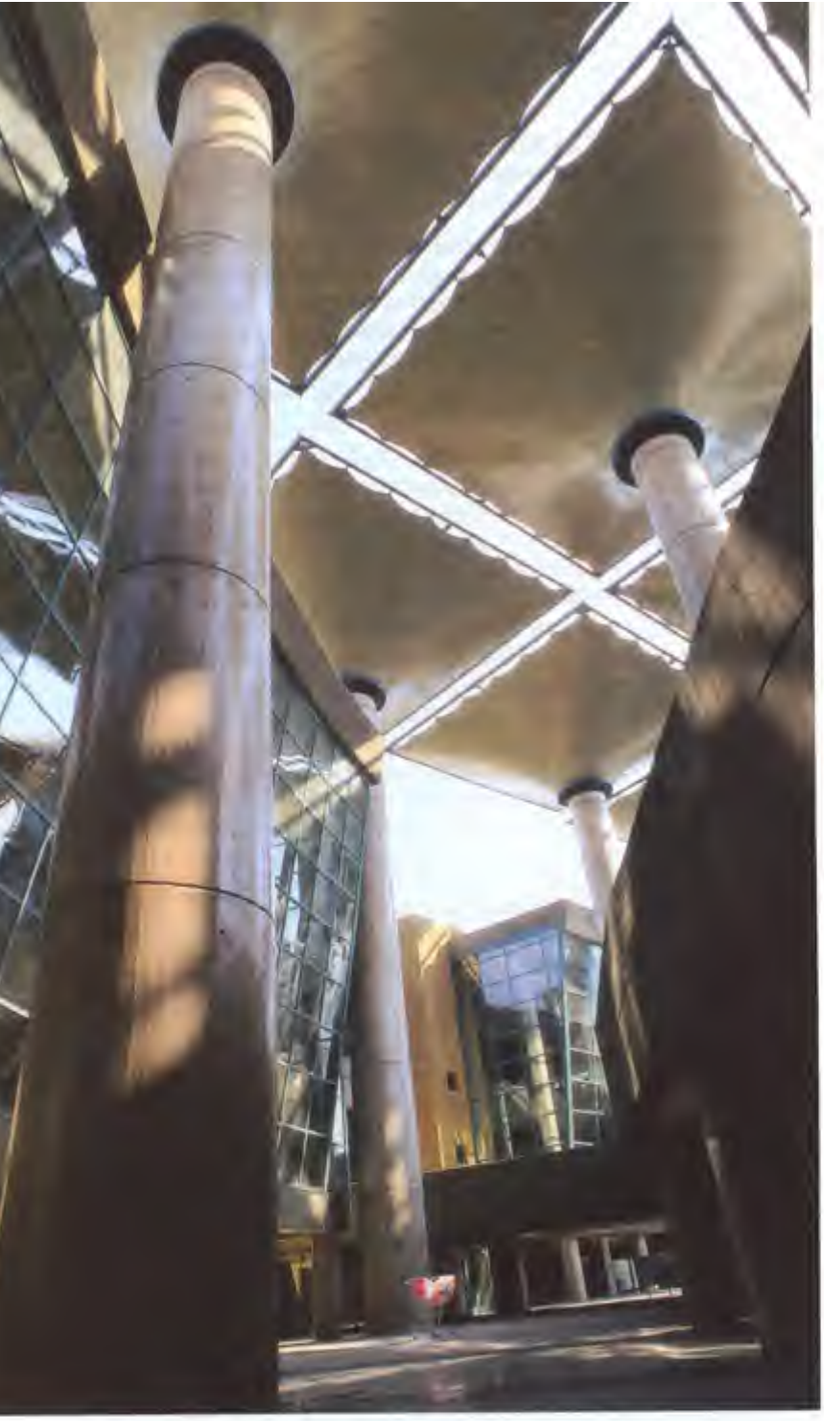
Bu çekişme uğraşma sürecinde daha sonra kimsenin hatırlamayacağını düşündüğümüz (ve nitekim işin sonuna doğru maalesef yanılmadığımızı gördüğümüz) çok kıymetli bir dörtbuçuk ay yitirmiş olduk. Ayrıca bu sürecin projenin ihale dönemindeki projeye göre çok gelişip büyüdüğü (ki bu büyümeyi hem Mehmet Bey, hem de kabul heyeti tanımlıyordu) ve yeni bir süreç olduğu işin sonunda unutulan hususlar arasına katıldı.

Etraf durulup proje bürosunun nihayet gerçek işini yapabilir hale gelmesi ile Cemil Bey'in katkıları başladı. Mimarlığının yanı sıra güçlü bir statiker olması (daha sonra bu konuda akademik deneyiminin de olduğunu öğrendik) yapının tasarımının prefabrikasyonla çok doğru bir bütünleşmesini getirdi. Bu ilk çizilen bazı statik paftaların çöpe gitmesine ve şantiyede bir dönem proje akışı stresi yaşanmasına karşın sonuçta çok büyük bir zaman tasarrufuna sebep oldu. Burada onaltı metre açıklıklı ön gerilmeli döşemeler ve prefabrik köprüler sanırım dokuz, on ay kadar bir zaman tasarrufu sağlamıştır. Zaman tasarrufu ve mimari anlayış olarak brüt beton kullanımı isteğimiz de Obitaş'ın geniş makina parkı ve deneyimi ile çözüm buldu; ithal kalıp malzemesi iyi çalışan beton santralı ve vinçler sayesinde yüksek nitelikli bir uygulamaya dönüştü. Bütün bunlar, yap-işlet-devret modelinde, yani önceden belirlenmiş bir süre sonunda işletmenin arsa sahibine iade edileceği bir model içinde çok önemli kararları oluşturmaktadır. Bu süreçte proje/yapı bir eyleme dönüşmekte bütünleşmektedir. Bunu ilgili herkese anlatmamız sanırım bütün ekibin ne yaptığını bilerek çalışmasını sağladı. Sürecimizin bir yerde Amerikalıların "fast track" dedikleri yönteme benzediğini, projenin de bu süreçte yapı ile birlikte biteceğini, bazı kararların çizili değil yazılı olacağını, dilimiz döndüğünce anlatmaya çalıştık. Bu nedenle de iyi işleyen bir haftalık yazılı kararlar sistemi oluşturuldu. Bütün ekip olaya yaratıcı olarak karıştırıldı. Daha sonra ekibe katılan eski otogar müdürü Sn.Osman Bostancıoğlu ve kontrol Ergüder Alpuğan'da bu ruhla çalıştılar. Osman Bey'in gençliğinde bir mimari büroda çalışmış olması deneyim ve isteklerini (bazan çizili) aktarmasında bizim için çok faydalı oldu. Bütün bu insanların, benim ve hele hele Merih'in en vaz geçemeyeceği, projedeki herşeyi bilen, arsa kordinatlarından detaylara bütün büroyu koordine eden Karaaaslan Mimarlık Bürosu'nun en kıdemlisi, Merih'in sağ kolu İlker Aksu'ydu.

Yapı ve projeler hızla ilerlerken işverenlerle ciddi iletişim sorunları yaşanıyordu. Şehirle bağlantılı kot gidiş, onun üzeri de geliş katıydı. Üst kat çekmeler nedeni ile daha küçük olduğundan yoğunluğu bünyesinde az barındıran gelişe ayrılmıştı. Ama bu Ankara terminalinde böyle olmadığı ve tam tersi olduğu için, otobüsçüler bunu anlayamıyor habire "alt geliş, üst gidiş" diye konuşuyorlardı. Bunu bir kere Mehmet Bey'e de çok basit bir şema çizerek anlattım. Birkaç hafta doğru telaffuz etti ama aradan birkaç ay geçince yine unuttu. Fevri mizacı karşısında da çevresindekiler yapı iyice oluşuncaya kadar bir daha düzeltme yapma cesaretini bulamadılar.

Yapının en kritik ögesi baştan beri yazıhanelerdi. Genişlikleri yapının da genişliğini belirliyor dolayısı ile yapının toplam maliyetini de arttırıp eksiltmekte baş rolü oynuyordu. Bu çok kritik konuyu kesinleştirirken Merih, Mehmet Bey'e özel bir brifing verdi. Kendisine "yazıhanelerin aynı insan vücudundaki hücrelere benzediğini, bunların büyüklükleri ile vücudun da büyüklüğünün belirlendiğini" anlatmaya çalıştı. Ve bu nedenle de genişlikleri 210 cm olarak önerdiğini söyledi. Bu ölçü Mehmet Bey'e çok az göründü. İçinde bulunduğumuz prefabrik şantiye binasının 120 cm lik duvar modüllerine bakarak bir pazarlık yaşandı. Kendisi 250cm leri önerdi ve 240 cm de uzlaşma sağlandı.

Ne varki yapının kaba inşaatının bitme safhasına yakın bir yazıhaneler krizi patlak verdi. Burada yer alması gereken pek çok seyahat şirketi henüz yer satınalmaktan imtina eder ve aylık ödemeler sistemine dahil olmak istemez veya bunu mümkün olduğu kadar geciktirme bahanesi arar konumdaydı. Bu neden ile de dernek ciddi kaynak sıkıntısı çekiyordu. Anlaşılan bu kesim tavırlarına bahane olarak yazı-



hane genişliklerini göstermeye başlamıştı. Sıkıntı ve stres içindeki Mehmet Bey'e biz dahil hiç kimse bu kararın kendi bilgisi dahilinde olduğunu anlatamadık. Zaten dinlemiyordu. Defalarca yerine gidildi, bilet satıcılarının sandalyeleri yerleştirilerek provalar yapıldı. Dört modülü üçe indirmek gibi çözümler öneriyorlardı. Kriz nedeni ile mimari büro, Merih işini yapamaz hale gelmişti. Daha temeller atılırken tanımlanmış bir ölçü olduğunu anlatmak mümkün olmuyordu. Mehmet Bey'in olmadığı bir toplantıda bir seyahat şirketi sahibi Merih'in üzerine o kadar geldi ki o da hiç beklenmedik bir tonda karşı çıkış yapmak zorunda kaldı. Ama bundan sonra bu konu projedeki gibi kaldı ve tekrar çalışmaların önü açılabildi. Ne var ki Mehmet Bey 'de bize o günden sonra eskisi gibi sıcak davranmadı. Ta ki Başbakan Sn.Mesut Yılmaz'ın katılımı ile yapılan açılış töreni gününe kadar.

Projenin ana kurgusu başlangıçtan sona hiç değişmedi. Şehir içi ulaşımı yani otobüsler, taksiler, özel araçlar yolcuları, en kısa yürüyüşleri sağlamak amacı ile, bir dairenin merkezine indiriyordu. Bu indirme işlemi de havaalanlarında olduğu gibi birkaç sıralı taşıt bantları ile gerçekleşiyordu. Yolcuların bu iniş kaynaşmalarının cereyan ettiği, ışınsal dağılımın başladığı mekan dev palmiyeler ile örtülmüştü. Bunların amacı güneşi ve yağmuru yarı kontrollü hale getirip (bu nedenle elemanların arası yarıktır) ışık hüzmelerine ve serpintilere imkan veren bir hem açık/hem kapalı kentsel mekan yaratmaktı. Bu dev palmiyeler yirmiiki metre yükseklik ve onbeşe onbeş ebatları ile aynı zamanda lokanta, çarşı, toplantı salonu, karakol, yönetim binası, otel gibi ayrı işlevli kütle ve kullanışları da bağlayan "tema"yı, "ortak mekanı", "orta mekanı", "yarı kapalı kentsel mekanı" (sizin yorumunuza hangisi daha uyuyorsa onu) oluşturuyordu. Bu mekanın karşısında ise, çemberin dörttebirini biraz aşan bir konumda yazıhaneler ve bekleme salonlarını barındıran kapalı, ısıtılıp soğutulan, mekan yer almaktaydı, Bir üst kotta ise kırsal alan gişeleri ve gelen yolcu salonları yine aynı özellikte yer almaktaydı. Bu iki kot arasındaki mezanin ve galeriler görsel bütünlüğü ve mekan zenginliğini sağlamaktadır. Bu uzun "yay" formundaki kütle iki ana giriş ile üçe bölündüğü için ondört metre yüksekliğindeki eğik giydirme cephesi kalabalıklarla uyumlu bir oranda kalır. Tasarımda hep konuştuğumuz, gözetmeğe çalıştığımız bu yapı için "insan ölçeği" ve giderek "kalabalıklar ölçeği" hiyerarşisinin kollanması oldu. Bu nedenle yer yer ikialtmış, üç metre civarında kesişen yaya köprü ve geçitleri ile ondörtmetrelere varan yolcu salonları dengeli olarak düşünüldü. Üç boyutlu mekanın algılanması, iç/dış bütünlüğü, kalabalıkların hareketinin algılanabilirliği için giydirme cepheyi yansıtıcı değil, düz şeffaf cam istediğimizi zorla anlatabildik. Ve öyle oldu. Ama bazı ayrıntılar da ne yapsak kontrolden kaçtı. Bir kolon dizisinden iki metre geride tasarlanmış olan lokanta vitrini kolonlar arasına kadar ileri çıkarılmak istendi. Finansman dar boğazının dorukta olduğu günlerde gerçekleşen bu satış işleticiyi kuvvetli bir konuma getirmişti. Tam doğru konuma ikna ettiğimizi sandığımız aşamada doğramaların bir "çıkartmasını" "de facto" olarak kabullendik. Sanırım bizden başkası da bu konumdan pek rahatsız olmayacaktır.

Tasarımın ilk aşamasında brüt beton olarak düşünülen palmiyeler ise iş programının ilk yapılması ile önce müteahhidi, beni, giderek Merih'i düşündürmeğe başladı. İlk aylarla birlikte pek çok "çelik palmiye" çizmeğe başladım. Bu arada statikçimiz Danyal Kubin beton çözümleri olgunlaştırmaktaydı. Cemil Bey'de bu çalışmalara eleştiri ve katkılarını getiriyordu. Kalıp firmaları yürütülebilen dev kalıplar ve hatta modellerini geliştiriyorlardı. Çünkü konvansiyonel sistemler ile palmiyeler yapı bittikten bir yıl sonra bitebiliyordu ki bu kabul edilemez bir durumdu. Cemil Bey bir ara prefabrik çözümler de geliştirdi. Ben öğrenciliğimde pek çoğunu görüntülediğim P.L.Nervi slaytlarını tarıyor, Madrid İstasyonu slaytlarına baş vuruyordum. Ama bütün bunlar kafamızdaki etki için ilham kaynağı olmaktan çok uzak kalıyordu. Bir ara uzay kafes bir sistemin ince beton plakalarla kaplanması üzerine bir çalışma bizi tatmin eder gibi oldu. Ne varki tam bu sırada yürürlüğe giren yeni deprem şartnamesi bu çözüm ve betonarme çözümleri iyice zor hale getirdi. Bu mühendislik çalışmalarını Osman Bey yürütüyordu. Benim dev bir ahşap kalıp yaparak palmiyeleri C.P.T den dökme ve tek parça olarak vinçle kaldırma önerimi araştırıyorduk ki bir gün bana bir membran gergi firmasının kataloğunu göstererek bu sistemi önerdi. Sevilla Expo'sunda bu firmanın işlerini

görmüştüm. İlk anda şeffaflığı dışında aradığımız etkiye uygun olduğunu düşündük. Yapımcı şeffaflığı da en aza indirme garantisini verip örnekler gösterince bütün endişelerimiz kalkmış oldu. İmalat resimlerinin koordinasyonunu yine Cemil Bey üstlendi. Havalandırma, otopark egzostları, yağmur suları, bakım platformu hep koordine edilecek konulardı. Yapım aynı zamanda da en ekonomik çözümü getiriyordu. Sonuç süreç içinde planlamanın çok başarılı bir örneği oldu. Tasarım, ithalat, Alman montörlerin çalışması hep arzulandığı şekilde yürüdü; bir tek çelik konstrüksiyon yüklenicisinden kaynaklanan gecikme ve imalat özensizliği iş programını zorladı. Çünkü kule vinçlerin bazı işlerin yapılabilmesi için kaldırılma zamanı gelmişti. Osman Bey bu aşamada kule sökümlerini daha da geciktirmeyerek Türkiye'nin en uzun bomlu mobil vincini kiraladı. Seksenbeş metreye ulaşan bu vincin varlığı ile montaj işleri daha fazla gecikme olmaksızın tamamlandı. Böylece palmiyeler katılımcı bir tasarım anlayışı ile her bakımdan, bizce, en iyi şekilde çözüldü.

Başlangıçtaki, daha küçük, fikir projesine göre bile zaten dar olan zaman hızla tükeniyordu. Ayrıca artık kimsenin hatırlamadığı konsensüs sağlamak için geçirilen aylar da buna eklenmişti. Yüksek gerilim hattının bir türlü nakledilememiş olmasının gecikmelerini ise kimse duyumsamıyordu. Bunların üstüne üstelik otobüsçüler için düzenlenen ilk geniş katılımlı brifingte Sn.Özfatura herkesin huzurunda Kaşif Bey'e planlanan zamandan da iki ay önce işi bitirme sözü verdirtmeğe kalkışmıştı. O da bu nedenle şantiyeyi zorluyordu. Bütün bunlar ortamı gerginleştiriyordu. Bu arada bazı projelerin de çok ciddi geliştirme zorunlulukları çıkıyordu. Çalışma sistemi içinde proje tetkik ve onay süreleri de çok hızlı oluyordu. Yazıhanelerin hiç penceresiz olmaları temel kabulü ile yapılan havalandırma projeleri üst katlarda doğrama ısrarı nedeni ile yeniden taşaron firma tarafından yapılıyor, kuru trafoları TEDAŞ red edince (aylar sonra niye öyle yapmadınız da dendi) yeni projeler üretiliyordu. EKE tesisat, ARMA elektrik projelerini defalarca elden geçirip koordinasyona sundular. Bu süreçte hoparlör sayısına kadar koordinasyonda denetimi sağlamaya çalıştık sanırım büyük ölçüde muvaffak olduk. Zaman zaman bir hava kanalı dirseğinin kordinasyon toplantısında kararlaştırıldığı gibi yapılmamış olması sorun yaratabiliyordu (neyse,şimdi bu bizim de gözümüzü tırmalamıyor). Osman Bostancıoğlu'da bir yandan işletme ile ilgili konuları koordine ediyor, elektronik akıllı kart sistemini (girişten çıkışa otobüslerin denetim ve ödemeleri), elektronik kalkış tablosunu, temizlik, çöp, güvenlik konularını başarı ile geliştirip koordinasyonunu sağlıyordu.

Son birkaç ay sekizyüzü aşkın insanın çalıştığı şantiyede artık yeni bir karar üretmek imkansızdı. Açılış stresi içinde müteahhidin bütün mali kaynakları da zorladığını hissediyorduk. İş, hakkı olan zamanın ve para akışının çok önüne geçmişti, Bazı ek kaynakların Başbakanın özel ilgisi ile sağlanabildiğini zaman zaman işitmiştik. Bazı malzeme üreticileri de önceden verdikleri sözlerini gerçekleştiremiyorlardı. Granit üreticisi bütün olanaklarını zorlamasına karşın gerekli miktarda mal veremedi. Yer döşemelerinde aşama aşama kontrollü bir değişiklik yaptık. Ama bizi en çok kent içi yol bağlantılarının açılışa yetişmeme ihtimali endişelendiriyordu. Ve nitekim öyle oldu. Buna metro çalışmaları nedeni ile eski otogarın da tahliyesi zorunluluğu eklenince tesis geçici bağlantılar ile açıldı. Bu yazının yazıldığı 99 Şubat ayında da bu şekilde hizmette olması hak etmediği haklı eleştirilere neden olmakta. Ayrıca otogar çevresindeki yol ve kanal çalışmaları da son aylarda hızlandı ve elbet açılıştan sonra da sürmekte.

Sanırım İzmir'liler istim gibi arkadan gelen devlet ve belediye çalışmalarının sona ermesinden sonra "yeni otogar" keyfini yaşamaya başlayabilecekler.

Bu yazı daha çok süreci, süreç içinde yapılan mimarlığı aktarmak amacı ile yazıldı. Umarız yapıyı görenler kullananlar da bu bağlam içinde değerlendirirler; bu sürecin geleneksel mimarlığımızın da süreci olduğunu anımsayarak ●

## İZMİR ŞEHİRLERARASI OTOBÜS TERMİNALİ İNŞAATI ALT YÜKLENİCİ VE TAŞERONLAR LİSTESİ

**PREFABRİK İMALATLARI:**
AFA PREFABRİKE BETON SAN. VE TİC.

**MERMER KAPLAMA İŞLERİ:**
AKTAŞ MERMER SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.

**ALÜMİNYUM DOĞRAMA / GİYDİRME CEPHE İŞLERİ:**
ALTES ALÜMİNYUM SAN VE TİC.LTD. ŞTİ.

**ELEKTRİK PROJE VE UYGULAMA İŞLERİ:**
ARMA MÜHENDİSLİK SAN VE TİC. A.Ş.

**ASFALT İŞLERİ:**
ASMEK ASFALT SAN. A.Ş.

**PALMİYELER PVC MEMBRAN PROJE VE UYGULAMA İŞLERİ:**
CENO TEC GMBH

**PALMİYELER ÇELİK KONSTRÜKSİYON İMALATLARI:**
NUROL ÇELİK MONTAJ TİC. A.Ş.

**MEKANİK VE TESİSAT İŞLERİ:**
EKE İNŞAAT VE TES. TİC. A.Ş.

**MUHTELİF DEMİR İMALATLARI:**
EFENDİOĞLU SAN VE TİC. LTD. ŞTİ.

**MOBİLYA İŞLERİ:**
FORM MOBİLYA DEKORASYON TURİZM İNŞ .SAN .TİC. LTD. ŞTİ.

**DOĞAL GRANİT KAPLAMA İŞLERİ:**
GRANİTAŞ GRANİT SANAYİ VE PAZARLAMA A.Ş.

**PRES BETON İŞLERİ:**
GÜSAY GÜZEL SANATLAR YAPILAŞMA TAHH. VE TİC. LTD. ŞTİ.

**İÇ BOYA İŞLERİ:**
HALİM GÜVEN MİMARLIK İNŞ. DEK. SAN. TİC.LTD. ŞTİ.

**ASMA TAVAN ALÇIPAN TAŞYÜNÜ İŞLERİ:**
HASAY İNŞ. MÜH. TES. SAN. LTD. ŞTİ.

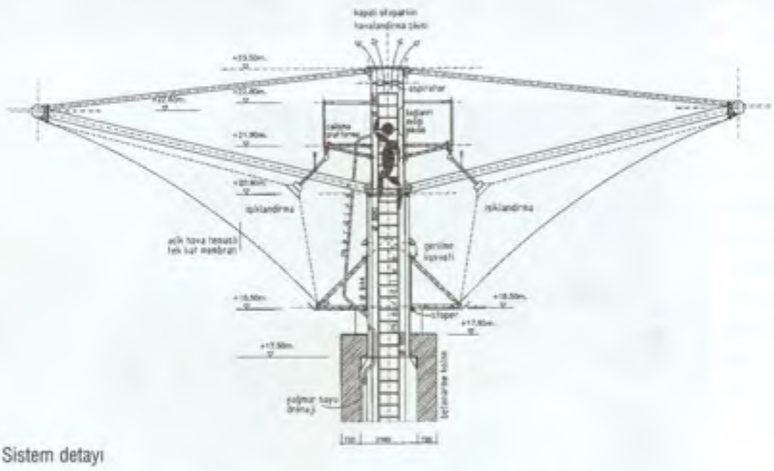
**GENEL WC ARA BÖLME SİSTEMLERİ:**
KALİTE AHŞAP MALZEMELERİ SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.

**KALIP VE BETON İŞÇİLİK TAŞERONU:**
SEZER İNŞAAT, SEZER PALABIYIK

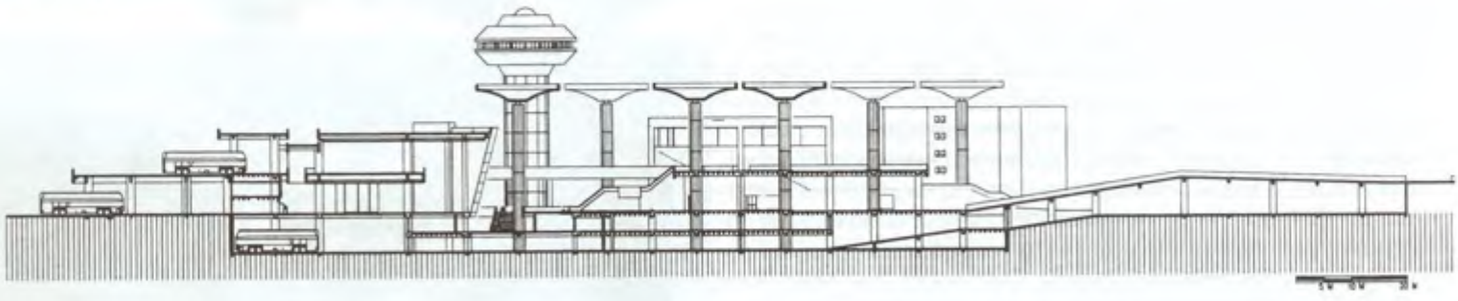
**DİLATASYON YALITIMLARI:**
SİKA - DETEKS

**DEMİR KALIP BETON İŞÇİLİK TAŞERONU:**
UYAR İNŞ. SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

**ISI CAM İMALATLARI:**
YORSAN



Sistem detayı



A-A kesiti

B-B kesiti