

Şube'den

ULUSLARARASI TAHKİM ve SOSYAL GÜVENLİK

Ülkemizin ve ulusal bağımsızlığımızın teminatı olan Lozan anlaşmasının 76.yıl dönümünde, Lozan'da, ulusal bağımsızlık savaşı sonucu elde edilen kazanımlar uluslararası sermaye ve şirketlerin dayatmasıyla yeniden tartışmaya açılmakta, bir anlamda çağdaş kapitülasyonlar gündeme getirilmektedir.

Yıllardır hayatın her alanında plansızlığın bir sonucu olarak ortaya çıkan ekonomik çarpıklıkların, iç ve dış borçların ödenmesi, yatırımların sürmesi için uluslararası finans kaynakları da tükenmiştir.

İşte bu sürecin sonunda uluslararası sermaye "Uluslararası Tahkim"i öne sürerek garanti ve teminatlar dayatmaya başlamıştır. Bu koşul, çokuluslu şirketlerin ülkede yapacakları ayrıcalıklı yatırımlarının ulusal hukuk düzeni dışına çıkartılması anlamına gelmektedir.

Yapılmak istenen Anayasa değişikliği ile Danıştay'ın işlevsiz kılınması, böylece Uluslararası Tahkim'in Türk hukuk sisteminin üzerinde karar erki olarak kabul edilmesi sonucunu doğuracaktır.

Bugüne kadar bir çok davada çokuluslu şirketlerin ülkemizde kamu yararına olmayan yatırımları "Danıştay"da açılan davalarla durdurulabilmiştir. Eğer bu değişiklik gerçekleşirse dünyanın en zengin, doğal, kültürel ve tarihi mirasına sahip Anadolu topraklarında, bu tür çarpıklıklar önlenemeyecek, ulusal hukuk düzeni içinde kamu hakkı aranamayacaktır.

Lozan'da konferansın kesintiye uğramasındaki en önemli neden, o dönemin müttefiklerinin ekonomik ve ticari hayata yönelik, kapitülasyonların sürmesini öngören baskıları ve yargıdaki ayrıcalık ısrarları olmuştur. Buna karşılık 1923 yılının Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti ve Atatürk, Türkiye'yi bir ekonomik köle durumuna düşürecek bu talep ve baskıları, tehditleri o günlerdeki yoksulluk koşullarına rağmen reddetmiş, ekonomik bağımsızlığın siyasi bağımsızlığın teminatı olduğunu bütün dünyaya kabul ettirmiştir.

Bugün de görevde olan kadrolardan Uluslararası Tahkim dayatmasına karşı aynı duyarlılıkla hareket etmelerini, ülkenin doğa ve kültür değerlerini, uluslararası yağmaya açacak yasal düzenlemeleri yapmamalarını, bu konudaki önerileri parlamento gündeminden geri çekmelerini talep etmek bir yurttaşlık görevidir.

Benzeri ekonomik gerekçelerle, ülkenin sosyal hukuk devleti niteliğini güçlendirmek yerine, çalışanların emeklilik haklarının sonsuza ertelenmesi anlamına gelen ve adına "Sosyal Güvenlik Reformu" denen yasa tasarisinin de geri çekilmesi, çağdaş, insanlara çalışarak geçen dönemleri sonunda insanca yaşam standartları sunabilen bir düzenleme yapılması toplumumuzun bütün kesimlerinin ortak talebidir.

Ülkemiz insanı, emeği, kültürü ve beklentileri ile ulusal bağımsızlığının ve geleceğinin karanlıklara gömülmesine karşı 76 yıl önce olduğu gibi bugün de duyarlılık ve kararlılıkla mücadele etmeye, yasal güçlerini kullanmaya kararlıdır.

YÖNETİM KURULU

Ege Mimarlık'tan

"İzmirde Endüstri Yapılan" bağlamında oluşturduğumuz bu sayımızda kentin sanayi yapılarının Geç Osmanlı Erken Cumhuriyet döneminden bugüne geçirmiş olduğu değişimi ele almaya çalıştık. Sanayi devrimiyle gündeme gelen, farklı dönemlerde farklı tasarım yaklaşımlarını yansıtan sanayi yapılarını, gerek kentin ekonomik durumuyla ilişkilendirerek gerek yeni kullanım önerileri geliştirerek çok boyutlu yansıtılabilmemize yardımcı olan Şeniz Çıkiş Ergeçgil, Cana Bilsel, Özen Eyüce, Sinan Akyurtlaklı, Didem Çaylan, Yüksel Pöğün, Funda Barbaros, Funda Altınçekiç ve Tayfun Taner'e teşekkür ediyoruz.

Dosyada ayrıntılı olarak ele alınan İzmir'in ilk endüstri yapılarından Elektrik Fabrikası'nın dergimiz baskıya girerken gelen çökme haberi üzücüydü kuşkusuz. Kullanım amacı değişen bu yapıların farklı işlevler yüklenerek dönüştürülmesi, kent belleği ve mimarlık ortamı açısından öncelikli olarak ele alınması gereken bir konu.

1930'lu yıllarda kapsamlı imar çalışmalarına başlayan İzmir Belediyesi, 1922 yangını sonrası René Danger ve Henri Prost'a 1924-1925 yıllarında imar planı hazırlatarak yangın alanını yeniden yapılandırmıştır. 1938 yılı sonlarında belediye Le Corbusier ile ilişkiye geçmiştir. 1948 yılında İzmir'e gelen Corbusier 1949 yılında öneri projelerini belediyeye teslim eder. Ancak proje uygulanamaz bulunur. Cana Bilsel yazısında Corbusier'nin İzmir için hazırlamış olduğu bu çalışmayı planlar eşliğinde oldukça detaylı olarak aktarıyor. İzmir'in endüstri yapılarını ele aldığımız bu sayımızda Corbusier'nin "Yeşil Endüstri Sitesi" önerisini ilginç bulacağınızı düşünüyoruz.

Mimarlık ortamında eksikliğinden sıkça söz ettiğimiz "mimari eleştiri" yaklaşımını, bu sayımızda Ahmet Eyüce'nin, Çınar Bilgin'in müellifliğini üstlendiği "Tırsan" fabrikasını değerlendirdiği yazısıyla biraz geride bıraktığımızı umut ediyoruz

Gelecek sayımızda ağırlıklı olarak ele almaya çalışacağımız tema "Mimarlar ve Konutları". Tasarım sürecini işverenle birlikte yaşayan mimarın aynı zamanda işveren olmasının yarattığı durumu değerlendirmek istediğimiz bu sayımıza katkılarınızı bekliyoruz.

YAYIN KOMİTESİ

DÜZELTME

Dergimizin 30. Sayısında yayınlanan Orol Ataman'ın "75 Yılda Kentleşme ve Planlama" başlıklı makalesinde kullanılan terimler, başlıklar ve yorumların büyük bir kısmı Tarih Vakfı tarafından yayınlanan "75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık" adlı kitapta yer alan, İlhan Tekeli'nin "Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması" yazısından alınmıştır.

Kordonyolu Yeşil Alan Olarak Düzenleniyor

Hasan Topal

Mimar, Mimarlar Odası İzmir Şubesi
Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi

İzmir'de Odamız ve duyarlı kentlilerin yaklaşık dokuz yıldır önemli gündemlerinden biri olan, İzmir Kordonu'nda 2x3 izli hızlı denizin doldurulması ile yaratılan fiili durum sonunda tamamlanmış olan dolgu, yeşil alan olarak düzenleniyor.

18 Nisan seçimleri sonunda önemli bir oy farkı ile göreve gelen İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Sn. Ahmet Piriştina, Yönetim Kurulumuzla Kordon dolgu alanının kentlinin kullanımına yönelik düzenlenmesi amaçlı bir dizi toplantı yaptı. Şehir Plancıları ve Peyzaj Mimarları Odalarının da bulunduğu toplantılarda fiili durum yaratılarak doldurulmuş olan İzmir Kordonu'nun kentlinin kullanımına açık yeşil alan olarak düzenlenmesi ve Kordon'da hızlı yol yapılmaması konusunda görüş birliğine varıldı. Danıştay kararları kapsamında, devam eden Kordonyolu amaçlı viyadük inşaatlarını da durduran Belediye, Kordon'a set oluşturan fazla dolgunun kaldırılması ve kentin öncelikle hava almasının sağlanmasına yönelik 1 Nolu KTVKK'na başvurarak gerekli oluru aldı ve dolgu fazlalığının kaldırılmasına hızla başlandı.

Kordon dolgusunun kentsel açık yeşil alan olarak kentlinin kullanımına sunulmasına yönelik daha önceden komisyon çalışmalarımızda oluşturulan yaklaşım ve görüşler Belediye'ye tekrar iletildi.

Hatırlanacağı gibi uzun zamandır Kordon dolgusunun, giderek trafikten tamamen arındırılacak bir Kordon düzenlemesine de başlangıç oluşturacak şekilde Kordon'daki mevcut trafik yolunun yalnızca gidiş-geliş kentiçi ulaşım yolu olarak düzenlenmesini, dolgu alanında ise yaya yolları, bisiklet yolları, koşu yolları, platolar, bitki dokusu, havuzlar ve açık yeşil alan olarak kullanıma açılması şubemiz ve diğer meslek odaları tarafından önerilmekteydi. Bu önerilerde; Kordon dolgu kotu, mevcut yol kotuna indirilerek, dolgu alanı üzerinde iskeleler ve sanatsal değeri olacak plastik öge ve kent mobilyaları dışında 50 cm'den yüksek mimari eleman bulunmaması, kesinlikle yol olmaması temel ilkeler olarak belirlenmişti.

İzmir 1 nolu KTVKK'nun son olarak almış olduğu 6.5.1999 gün ve 7934 sayılı kararında da "Tarihsel Sit Alanı olarak tescilli Kordon'da, dolgu fazlasının kaldırılarak Tarihi Sit Alanının ulusal bir yarışma ile düzenlenmesi önerilmekte, koruma amaçlı plan yapıncaya kadar geçici olarak yaya ve yeşil alan olarak düzenlenmesine, bu düzenlemenin gerektirdiği alt-yapı uygulamalarının yapılabileceğine" görüşü belirtilmiştir.

İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı ve teknokratlarının şubemiz ve diğer odaların da bulunduğu 4 toplantıda bütün konularda görüş ve yaklaşımların birleştiği sonucu alınmıştır. Belediye bu doğrultuda hazırlamış olduğu geçici düzenleme için öneri projeyi Odalara iletmiş, Oda'lar da proje üzerinde görüş ve önerilerini aktarmışlardır.

Dolgu fazlasının alınmasından sonra Kordon dolgusunda yeşil alan olarak geçici düzenleme çalışmalarına başlanacak ve Kordon dolgusu kentlinin kullanımına sunulacaktır.



Hasan Topal



Hasan Topal



Halkın Akademi



Halkın Akademi

6. Ulusal Mimarlık Sergisi ve Ödülleri Üzerine

6. Ulusal Mimarlık Sergisi'nin İzmir'de sergilenmesi sırasında, 5 Kasım akşamı sergi açılışının yanı sıra Sergi ve Ödül mekanizmasının değerlendirildiği bir forum yapıldı. Düzenleme komitesi üyesi Aydan Balamir'in yönettiği tartışmaya konuşmacı olarak 6. Ulusal Mimarlık Sergisi ve Ödülleri bağlamında, Gürhan Tümer (Seçici Kurul Üyesi), Ödül kazanan katılımcılardan Nezh Eldem (Büyük Ödül), Ahmet Eyüce (Proje Dalı Başarı Ödülü), Nevzat Sayın (Yapı Dalı Başarı Ödülü) katıldı.

Derleyen: Nilüfer Çınarlı

AYDAN BALAMİR: 1980'li yıllarda ilk kez Oda'nın kendisini yeniden yapılandırma ve yeniden varlık nedenlerini tartışmaya başladığı bir dönemde ortaya çıkmıştı Ulusal Sergi düşüncesi. Fikir babası, yanılmıyorsam Hasan Özbay'dı. 1986 yılında ilk defa yönetmeliği oluşturdu ve doğrusu, ilk oluşturduklarında çok da mahcup olmaktan korkar bir durumdaydılar hepsi; "Böyle bir şeyi biz yapıyoruz ama, acaba tutar mı; kimse yollamazsa mahcup olur, rezil olur muyuz?" gibi. Ama öyle olmadı, giderek artan bir ivmeyle, çok sevinerek görüyoruz ki, bu maya tuttu. Biliyorsunuz, sergi, gerek yurtiçinde, gerek yurtdışında gezdi pek çok yeri; katalogları çıktı. İyi bir belge oldu, zaten amaç da buydu. Hem mimarlığı kamuoyuna tanıtmak; ki, o amacı çok iyi gerçekleştirdiğini iddia edemeyiz, yine mimarlıkla kamuoyu arasındaki mesafe pek fazla aşılma bir şekilde devam ediyor ama, en azından mimarlar topluluğu içinde bir hareketlenme oldu; hiçbir şey olmadıysa.

Prosedür olarak çok kısa bir şey söyleyebilirim belki.

Merkez Yönetim Kurulu'nun atadığı bir komite oluyor ve bu komite iki yıllık bir süre içinde hazırlıkları yapıyor. Aslında 1986 yılında çıkan yönetmelik hâlâ devam ediyor. Biliyorsunuz, yönetmelik değişikliği Genel Kurul'da olduğu için, çok köklü değişiklikler yapamıyor komiteler; ama, oldukça da esnek ve akıllıca yazılmış bir yönetmelik. Sergi'nin çok aksayan yanları var kuşkusuz, daha geliştirilebilir ve daha profesyonel, daha üst düzeyde bir örgütlenme ile yürütülebilir.

Merkez Yönetim Kurulu bir jüri atıyor, bu jürinin kompozisyonunda şuna dikkat ediliyor: İki tane kıdemli mimar, yani 20 yılın üzerinde; bir tanesinin daha senyör olmasına dikkat ediliyor. Bir tane kıdemli, 10 yıllık, genç; mimarlığın duyulan asları arasında oluyor genellikle o. Bir tane, bir yıl önceki dönemden ödül almış kişi oluyor. Bir de, bir dönem önceki jüriden biri oluyor ki; devamlılığı sağlasın diye. Bu yıl, "Büyük Ödül, Sinan Ödülü; bir kuşağın temsilcisi olarak benimsediği mimari ve mesleki ilkelere, etik kurallardan hiç ödün vermesizin sürdürdüğü uygulamaları ve aynı doğrultuda eğitime yaptığı katkılarıyla mesleki tutarlılık ve süreklilik açısından referans konumu oluşturan Profesör Nezh Eldem'e oybirliğiyle verilmiştir." deniyor. Bunlar, sizin heyecanlarınızı ve mücadele-

nizi doğru yansıtan sözler midir, ve bu sergi hakkında ne düşünüyorsunuz.

NEZH ELDİM: Mimar olarak neyin peşinde olduğumuzun çok büyük önemi var. Biz tanınmış bir iş yapıyoruz. Biz neye karar versek, insanlar onu yaşıyor; yaşamsal senaryoları katlaşıyoruz. Daha geçen gün "MAI Sorunu" diye bir sorun gündeme geldi; mimarların başrolü oynamaları gereken bir sorun; çevrenin ebediyen yok edilmesi, kaybedilmesi gündemde. Bu aradaki hadiselerin hepsinde bizim rolümüz var. Çünkü bizim, bırakın başka boşluklara yansıyan yaşamsal teferruata sahip çıkmayı, onların hesabını vermeye talip olmayı, kendimize "konu" diye sınırladığımız; bilmeyerek, istemeyerek yanlışlıkla sınırladığımız binada bile pek çok şeyi umursadığımız söylenemez doğrusu. Gerçek o bina içerisinde yaşantının tamamını etkileyen sağlık sorunlarına, psikolojik sorunlara kadar varan meselelerde çok hassas olduğumuz söylenemez.

Mimari kusurlardan dolayı insanlar bedbaht; ayağı kırılanlar var, ölenler var.

Yaptığımızın kente yansıyan tarafıyla hiç mi hiç ilgilenmedik. Bütün bu boşlukların sorumlusu biziz ve bütün bu boşlukların sonunda kaybedilen dünya nimetlerinin de sorumlusu biziz ve yaratılmayan mutluluklar da bizim yüzümüzden kayboluyor. Şehircilikle ilgili kavramsal meselelerin hepsine yeniden girmemiz lazım.

Gözümüz arsada, gözümüz rantta, ama ne oluyor, ülke ne oluyor, kıyılar ne oluyor, deniz ne oluyor, hiçbir şeyin farkında değiliz ve bunların hepsinin sorumlusu biziz.

Herşey bizi bekliyor, her pislik de bizi bekliyor, düzeltilmek için.

Mimar olarak bizden başka entegre ederek, bütünleştirerek insan yaşantısını senaryolaştıracak bir insan yok; biz senaristiz, biz yaşamsal senaryolar yazarız, bunların gerçekleşmesi için koşulları araştırırız, sorarız.

Onun için, ne olursunuz, mimar olarak siz Tanrı'sınız, ötesi yok; insanlara yaşayacakları geleceği, yaşayacakları mekân içerisinde herşeyiyle tarif eden sizsiniz, kararlaştıran sizsiniz. İşiniz çok zor.

NEVZAT SAYIN: Her ne kadar yeni tanımlarla mimarlık imajının o tanınmış konumu biraz yerinden oynuyor olsa da, başka türlü bir organizasyonun içindeki bir adam olarak yine de ruhunu konduğunu söyle-

yebilirim. Ona daha sonra geleceğim, ben biraz sıkça bu değerlendirmelerde ödül almış biri olarak şunu söylemek istiyorum. Bütün yarışmalar ve değerlendirmeler gibi sonuçta bu bir jüri değerlendirmesi. Yani buradaki jüriyi değiştirseniz ya da başka bir jüri olsa bu projeler değil başka projeler ödül alır; ben ona içtenlikle inanıyorum. Ödül belki de bu işin, yani, dış kapının dış mandalı gibi bir bölümü. Asıl bu kadar projenin duvara asılabilmesi, altıncısına gelmiş bir sergide prezentasyonun giderek iyileşmesi, daha okunur bir hale gelmesi ve Türkiye'de üretilen mimarlığın aslında bütün yönleriyle ciddi bir biçimde bir arakesidi bu. Hiçbir şekilde orada niye olduklarını anlamadıklarım da var. Ama yine de iyi bir kesit ve çok iyi bir biçimde anlatıyor. Dolayısıyla, ben şunun eksikliğini hep görüyorum; aslında orada olması gereken projeler üretildiğini biliyorum. Ama o insanlar oralarla projelerini göndermiyor. Bunu bir çağın gibi alın. İkinci tarafı ise bunun çok daha kıyıcı olması gerekiyor. Katılım fazla olmalı, ama bunları değerlendirme kriterleri de daha sert, ince elelyp sık dokuyan nitelikte olmalı.

Jüri bu kez değerlendirme kriterlerini açıkladığı için çok hoş bir şey yaptı. Bu ev uğraştığımız sorunlardan birkaç tanesinin çok iyi bir karşılığı. Olabildiği kadar basit malzemelerle çalışılabilir mi acaba, ikincisi süre ne kadar hayati bir şeydir, proje için ve üretim için, kontrol mekanizmalarını nasıl kurmalısınız ki, proje sizin çizdiğiniz gibi, tasarladığınız gibi, düşündüğünüz gibi olabilsin... Bu proje üzerinde ölçü çizgisi yoktur, blok sayısı tariflidir, çok aza indirgenmiştir. Bütün gövde gazbeton bloklarla yapılıyor ve onun üzerinde de brüt beton vardır. Ciddi ciddi duvar örmesini bilen herkesin yapabileceği bir yapıdır. Bütün bunlar bittikten sonra da doğramaları taktığınızda yapı zaten bitmiştir. Herşeyi düzenlemek konusunda, herşeyi halletmek konusunda ne kadar istekli olursak olalım, bunun mümkün olmadığını en azından ben, biliyorum. Dolayısıyla, problemleri tanıyorum, ama başa çıkabileceğim problemleri önce öne çekiyorum ve başa çıkabileceklerimle uğraşmayı tercih ediyorum. Yani "800 metrekare bir yapıdır bu. 800 metrekare bir konut yapılı mı yapılmaz mı?" diye sorduğunuz anda, belki de hiç elinizi sürmemeniz gereken bir konu başlığı. Hiçbir zaman ağaçlandırılmamış, ama sonuç olarak, orman alanının içerisinde. "O, buna benzer yapıların önünü

açar mı, açmaz mı?" sorusuyla karşılaş-
yorsunuz. Buralara girdiğiniz zaman ger-
çekten de az önce söylediğim gibi, "en
hayırlısı bunu yapmamak" diyerek çıkabi-
lirsiniz işin içinden. Askeri bir bölge var,
bunlardan insanlar isteseler de çok sayıda
yapamayacaklardır. Burada bunu yapmak
için ağaç kesilmiyor; dolayısıyla sakınca
yok. Geriye kalıyor; "800 metrekare bü-
yüklüğünde bir konut gerekli mi, değil
mi?" Bence hiçbir gereği yok. Ama böyle
bir deneme yapmak için de böyle bir bina
gerekliyor. Dolayısıyla biraz oluşmuş ko-
şulları lehe çevirmek gibi görünse de, ben
böyle koyuyorum. Bu yapının neyi işaret
ettiği, benzerleriyle ilişkisinin ne olacağı
gibi bir problemin tamamen dışında tek
yapı bazında "malzeme nedir, ölçü nedir,
kalite nedir, üretim süresi nedir, maliyetler
nedir?" gibi bir takım sorunlarla tartışmak
için yapılmış bir projedir.

AHMET EYÜCE: İzmir Yüksek Teknolo-
ji Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Mimarlık
Bölümü, ikinci mimarlık okulu İzmir'de.
Çok genç bir okul. Ekibimizdeki arkadaş-
larımız da ilk yüksek lisans mezunlarımız
bizim. Değişik bir lezzet, değişik bir tavır
olarak, biraz dış dünyayla ilişkileri fazla
olan bir okul özlemimiz vardı. Böyle bir
eğitim politikasından hareket ettik. Şartlar
da buna yardımcı oldu. Ve bu akvaryum
projesi bizim okulda birlikte hazırladığımız
birçok projeden bir tanesidir. Dedik ki
böyle bir de mimarlık camiası var. Dolayı-
sıyla bir anlamda meslektaşlarımıza, diğer
mimar arkadaşlarımıza, öğretim üyelerine,
diğer okullara bir hesap verme ihtiyacını
duyuyoruz biz; doğru mu yapıyoruz, yanlış
mı yapıyoruz diye. Bu jüriden ödül alırsı-
nız, tabii çok doğru olduğu anlamına gel-
mez; başka bir jüriden alamazsınız. Ödül
kazanıp kazanmamaktan ziyade, böyle bir
oluşumun olması, böyle bir serginin olma-
sı, bu serginin dolaşması doğrusu keyifli
bir şey, hem de bence katkılan çok fazla
olan bir şey.

GÜRHAN TÜMER: Birkaç konuya de-
ğinmek istiyorum. Bir tanesi, doğrudan
doğruya yarışma ve sergi üzerine. Bu ya-
rışma konusu biraz ikircikli bir konudur.
Birçokları yarışmayı kategorik olarak red-
dederler, yarışmaların faydadan çok zarar
getirdiğini söylerler. Yalnız burada söyle-
yeceklerim -gerek yarışma gerek ödül-
ler için- geneldir. Bu gerekçelerin bir bölü-
mü bu yarışmalardaki öznelikten kaynak-
lanıyor. Yarışmadan ödül alamayan birçok
kişi oradan yola çıkarak bir teori geliştirir;
yarışmaların çok yararlı olmadığı, doğru
seçimler yapılmadığı doğrultusunda ve
bunu bir kuram haline getirir. Bazı alanlar-
da, bazı ülkelerde çok sayıda yarışma var-
dır. Ve bunların bir kısmı da son derece et-
kili olur. Mesela bizde edebiyatta çok ya-
rışma vardır. Onun için artık bir yerden
sonra bu çok itibar görmüyor. Mesela Yu-
nus Nadi Yarışması vardır. Cumhuriyet ga-
zetesi çok saygın bir gazetedir. Ama Yu-
nus Nadi Yarışması her yıl yapılır, en az 8-
10 kişi ödül alır; bir kişiyi hatırlamazsınız;
ben de dahil olmak üzere...

Ancak şimdi buradan bizim konuya döner-
sek; bir defa bunun adı sergi ve yarışma.
Orada bir incelik var mı bilmiyorum; "ser-
gi" lafı önce geliyor. Ama yine de ödülü de
çok kenara koyamayız, böyle birşeyde

ödül de son derece önemli. Türkiye'de mi-
marlıkla ilgili yarışmalar henüz doyum
noktasına ulaşmadı. Her köşe başında mi-
marlık yarışması açılmıyor; bir. İkincisi bu
Türkiye'deki bütün mimarları barındıran
tek kuruluş olan Mimarlar Odası'nın açtığı
bir yarışma. Bu bakımdan ben bu yarış-
manın en azından şimdilik -bu kısa geçmi-
şinde de- fonksiyonel olduğunu, yararlı ol-
duğunu düşünüyorum. Aslında, yeteri ka-
dar itibar gördüğünü sanmıyorum. Türki-
ye'deki mimarlığın kesitini verdiğini söyle-
mek çok zor; hem katılım sayısı olarak,
hem kentlere dağılım olarak.

Bu sergide bence olumlu olan; Büyük
Ödül. Çünkü, bir yerden sonra, artık in-
sanlar yarışmaya girmezler. Nezih Eldem
yarışmaya girmez ve "girmemeli" diye dü-
şünüyorum.

Onun için bu, iyi düşünülmüş bir şey.

Genç arkadaşlarımız dışarı çıktıklarında,
"Ben Tann'yım" diye dolaştıklarında sü-
küt-u hayale uğrarlarsa, "söylemedi de-
meyin" diye söylüyorum. Çünkü, kimse
kimseyi dinlemediği gibi, mimarı da hiç
kimse dinlemiyor artık. Kent, mimarın filan
olmaktan çok yöneticidir, yani belediye
başkanıdır; Vatikan da Papa'nındır,
Fransa da 14. Louis' nindir.

NEZİH ELDEM: Mimarliği bakın, İtalyan-
lar nasıl kullanıyor: "Mükemmel organize
edilmiş bir hırsızlık". Bütün bu Tanrısal
yanları, hepsini birden mükemmel bir şe-
kilde organize etmeye "Mimarlık" deniyor,
"Mimar" da, onu yapan adam.

GÜRHAN TÜMER: Bu "mimarlık" kav-
ramı, gerçekten metaforik olarak vardır;
yani, "Tanrının mimarı" denildiği gibi,
"soygunun mimarı" denildiği gibi. İşte,
"Kurtuluş Savaşı'nın mimarı Atatürk" gi-
bi... Mesela, "Türkiye'deki enflasyon can-
navarının mimarı Güneş Taner" diyebilirsiniz;
o da mimardır.

BOĞAÇHAN DÜNDARALP: İzmir
Yüksek Teknoloji Enstitüsü yaptığı bir pro-
jede ödül aldı ve bir eğitim kurumu olarak
ortaya koyduğu projeye mi, örnek bir pro-
jeyle mi ödül aldı.

AHMET EYÜCE: Bir eğitim kurumu pro-
je yapar. Bunlar, sınıf projeleri değil bili-
yorsunuz.

"Mimar"ın sözlükte karşılığında ne yazar?
Bir tanımı vardır onun. İster genişletin, is-
ter açın, ister daraltın, bir eylemi var mi-
marın. Peki, mimarlığın hocası nereden
olur?..

Benim proje yapmayan ve bunu kategorik
olarak reddeden hocalara da inanılmaz
saygım var; onlar başka bir şey yapıyorlar
çünkü orada. Yalnız, proje dersiniz var,
orada proje öğretiyorsunuz ve siz diyorsu-
nuz ki, "Ben proje yapmam arkadaşlar, hiç
de yapmadım bugüne kadar." O zaman,
öğrencinizden siz ne bekliyorsunuz?..

İkincisi; böyle bir korku olmasında inanıl-
maz derecede zarar görüyorum. Üçüncü-
sü; isterseniz biraz daha geniş perspektif-
te bakalım.

İyi binaları olan bir mimarın hocalık yap-
masında bir sakınca görmüyorsanız; iyi
hocaların bina yapmasında nasıl sakınca
görüyorsunuz? Şimdi bakın, tehlike şura-



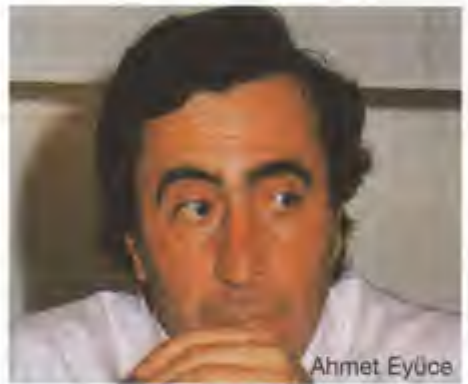
Aydan Balamir



Nezih Eldem



Nevzat Sayın



Ahmet Eyüce



Gürhan Tümer

da yatıyor: Üniversiteyi bitiririz, hayata atılırız, mekteple bağlanmayı koparız; ya da, biz mektepte kalırız, öğretim üyesi oluruz; piyasa bizi ilgilendirmez. Mimarlık bilgisi piyasa uygulamalarından farklı bir şeydir, mimarlık bilgisinin kirlenmemesi gerekir; o zaman hocamızın söylediği bütün şeylere ters düşmek gibi bir durumumuz çıkıyor. Böyle bir dünya düşünabiliyor musunuz?.. Bir mektep var, bir dış dünya var ve bunların en ufak bir alakaları yok birbiriyle.

Almanya'da başarılı bir meslek hayatınız varsa; iyi binalar yapmışsanız, yazılarınız, kitaplarınız varsa profesör olabiliyorsunuz ki; öyle bir şeye şahit de oldum ben orada; Karlsruhe Belediyesi'nin İmar Müdürü'nü getirdiler, Şehir Planlama Profesörü yaptılar; Karlsruhe Teknik Üniversitesi'nde.

NEZİH ELDEM: Bana kimse "nereden biliyorsun?" diye sormadı. Ben gittiğim zaman Ponti'nin bürosuna, orada tanıştığım kimseler, bana "Ne yaptın sen; yaptığın binaları görebilir miyiz?" dediler. "Ben pek bina yapmadım" dedim, "Sen hoca değil misin?" dediler, "Evet" dedim. "Peki, sen derse giriyor musun?" dediler, "Evet, tabii giriyorum" dedim, "Peki, 'nereden biliyorsun?' demiyorlar mı?" dediler. Hayatım boyunca yasaktı bize dışarıda proje yapmak; ama benim para, pul umurum değildi. Pir aşkına yapıyorum. "Bu, böyle yapılmalıdır" demiyorum, ama ben başka türlü yapamazdım ki; ya hocalığı bırakırdım ya bu işi.

Hocaların muhakkak "Nerden biliyorsun?" diye bir soruya muhatap olmamaları için; mutlaka yaparak, inşa ederek, gerçekleştirerek hem de; salt proje tasarlayarak değil, bilmeleri lazım.

NEVZAT SAYIN: Kimsenin, öğretim üyelerinin iş yapması konusunda bir şeye itirazı olamaz, böyle bir şey yok. Ayrıca, okulların dış dünyayla bir ilişkisi olması kaçınılmaz olarak doğuyor. Hatta, öğretim üyesi olmayan mimarların okullarda ders vermelerinin hayırlı bir şey olduğunu da biliyoruz.

Kimi, çok özel projelerin eğitim kurumları içerisinde çatır çatır yapılması da son derece anlamlı. Çünkü, dışarıda bunları çözemeyebilirsiniz; böyle konular var.

Bir mimarlık okulunun -biraz önce söylediklerimizi saklı tutarak- tıpkı bir piyasa bürosu gibi çalışarak proje üretmesinin,

reel olarak proje üretmesinin ben de sakıncalı olabileceğini düşünüyorum. Bu, inanılmaz iyi denetlenmesi gereken bir konu. Bu kurumsallaşmış, çok hızlanabilir.

AHMET EYÜCE: Yaptığımız projelere dikkat edin; planeteryum. Türkiye'de hiç yok daha. İş aldığınız zaman, siz de bilmiyorsunuz ne yapacağınızı. Akvaryum; ona keza öyle bir şey.

Mithatpaşa Sanat Enstitüsü'nün yangın sonrası restorasyonuna biz talip olduk, "bilücret yapacağız" diye. Mithatpaşa Sanat Enstitüsü'ne sözlü anlaşma yaptık; biz burada olduğumuz sürece, bizi işten atmadıkları sürece tüm işleri bilücret yapmak şartıyla...

NEVZAT SAYIN: Bu soru, konuya bağlı olarak bazen doğru, bazen de tamamen yanlış olarak ele alınabilir. Bu, mutlaka konuyla ilgili olarak düşünülmesi gerekir.

AYDAN BALAMİR: Aslında, güneşin altındaki her şeyi tartışabiliriz ama, ben, arkamda yazılı olan panonun ağırlığı altında ezilmemek için konuyu, yine isterseniz sergiye çevireyim.

Özellikle Nevzat Sayın'ın bir konuda çok hatırladığım ses getirmiş bir yazısı vardı.

Bir sergi, herhangi bir ödül programı toplumdaki her şeyi tartışabiliriz ama, ben, arkamda yazılı olan panonun ağırlığı altında ezilmemek için konuyu, yine isterseniz sergiye çevireyim.

Ben, güzel bir tepki olarak, çok düşünerek yazılmış bir tepki olarak Nevzat Sayın'inkini hatırlıyorum.

Böyle bir ayrıcalıklı imar hakları ya da ulusal değerlere saygılı, çevreyle uyumlu gibi bir kriterin olduğu bir yarışmayla, böyle bir kriterin olmadığı, daha serbest bir yarışma arasındaki farki biraz deşebilir misiniz?

NEVZAT SAYIN: Ne yazık ki, bizim için şöyle bir gerçeklik var: Biz, her işte dünyayı yeniden düzeltmeye kalkıyoruz.

Bu kabul; ama, işin bir de diğer yüzü var.

Siz, değerlendirme kriterlerinizi buralara taşıdığınız zaman, bu, mimarlık gibi bir konunun değerlendirilmesi için bence çok azaltılmış bir kurallar dizisi oluşturuyor. Ayrıca bunları koyuyorsanız; o zaman, en eli yüzü düzgün, en hizaya sokulmuş, en hiçbir şeye dokunmayan projeleri değerlendirmek gerekir. Böyle bir değerlendirme de olabilir; ama, bana öyle geliyor ki, bizim işimiz bu kuralları düzeltmek değil.

Ben yaptıkça şuna inanıyorum; Bütün olup bitenlerden sorumluyuz; ama buna rağmen, verili koşullar içinde yapılabilecekleri sonuna kadar zorlamıyoruz.

Böyle baktığınız zaman; mevcut imar yasaları, yönetmelikler, çevre koşulları, olanaklar, maliyetler gibi faktörlerin hepsi ters yüz edilebilir ve bunların içerisinde de çok iyi şeyler üretilebilir.

Açıkçası bu bir marifet değil ama, benim yaptığım hiçbir yapı imar kuralına uymuyor. "Böyle olsun" diye zorlamıyorum; gerektiğinde gidip bunun pazarlığını ediyorum, gerektiğinde bunu çaktırmadan iki tane çizim kullanıyorum; bunların hepsini yapıyorum. Ama sonuç olarak, yapı ortada ve çok zorlandığınız şeyler olabiliyor. Diyelim ki Bodrum'da bir otel yapıyorsunuz, 8 metreden sonra cephenin sürekliliği olmaz, mutlaka bir kere girip çıkacaksınız. Bundan daha tuhaf bir şey olabilir mi?.. Baca şöyle olacak, pencereler 80'e 120 olacak filan gibi... Ki ben, kurallar dizisinin olabildiği kadar ağırlaştırılmasına çok sıcak bakan insanlardanım; ama, bunlar kural sayılamaz.

Mimarlık eğitimi, doğal olarak sizin bunları gözetmeniz üzerine kuruludur. Çok akıllı uslu projeler sınıflamasına şiddetle karşı çıkmıştım, hâlâ da karşı çıkıyorum. Bu bir değerlendirme kriteri olamaz; ama siz, projelerden bir tanesi için, mesela şimdiki Gökkafe, dünyanın en iyi yapısı bile olsa, "Hayır, tamamen dibinden yanlış bir yapıdır, benim için değerlendirme dışıdır" der ve atarsınız projeyi. Ama bu, kural olamaz; yani, değerlendirmenin kriterlerinden bir tanesini siz böyle yazmazsınız ama, jüri böyle oluşur.

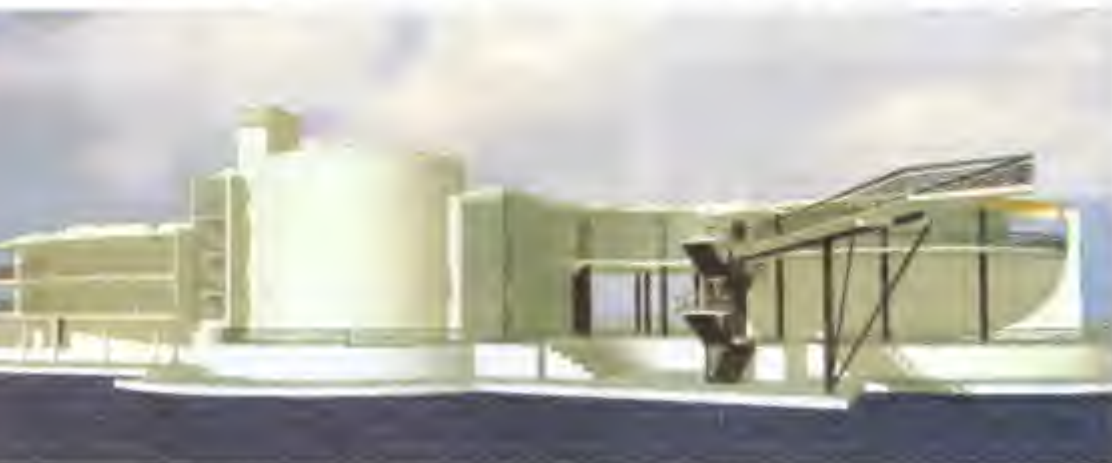
Ayrıca, bunun içinden değerlendirilip çıkıyorsa da, dönüp bakmak gerekiyor.

Buradaki soru; Mimarlar Odası'nın çerçevesi içerisinde böyle bir değerlendirmenin yapıyor olması ve Mimarlar Odası'nın ana faaliyetlerinden bir tanesinin de bu yasalar, yönetmelikler ve bunların yürütülmesi ve ayrıcalıklı imar kararlarıyla yapılmış olan yapıların, diğerlerinden daha başka statüde oldukları üzerineydi.

Bu, her zaman böyle değil. Ayrıcalıklı imar planlarıyla yapılmış olan felaket binalar var, ya da bir yapıyı değerlendirirken, önemsemeyeceğiniz kadar küçük bir detay haline gelebilir ayrıcalıklı imar kuralı.

YEŞİM ÖZGEN: Yapı Ödülleri verilirken, -adı üstünde Yapı Ödülü- acaba, gidip bu binaların nasıl yapıldığına bakıyorlar mı? Yoksa, verilmiş birkaç fotoğraftan ve birkaç detay resminden mi ödülü veriyorlar?

Gitmiyorlarsa, Yapı Ödülü'yle Proje Ödülü arasındaki fark; birisinin yapılması ötekinin yapılmaması mı?



Inçiraltı Akvaryum Projesi, Proje Dalı Ödülü

AYDAN BALAMİR: Bu, çok tartışılan bir konu. Aslında her jüri, bir diğer jüriye tavsiye kararları iletiyor ve o tavsiye kararlarında hep tekrar eden şeylerden bir tanesi ama, bunu yapacak kaynaklar yok. Yoksa "Ağa Han Ödülleri" gibi yapılırsa tabii doğrusu o. Orada bir teknik komite gidiyor 500 tane binayı geziyor; sayıyı 100'e indiriyor, ama yine de jüri gezmiyor, bir teknik komitenin sözüne güveniyorsunuz.

Ama benim jüri üyesi olarak bulunduğum iki jüride bunu şöyle yaptık: Binayı bilenlerin sözüne biraz önem verdik, bilenler anlattı. Harika bir bilimsel yöntem değil ama, bilenler, görenler olumlu olumsuz yönleri söylediler; bu da göz önüne alındı.

Bir son nokta daha var; yine o ödül programında, 1994'te, Yapı Ödülünü Millî Reasürans Binası aldı. Hatırlarsınız, o bina da daha önce proje olarak ödül almıştı. Ve ben çok iyi hatırlıyorum onun için, "Proje aşamasındayken verdiği vaadi yerine getirmiş olduğu anlaşılan bina" diye yazdık rapora. Çünkü, hakikaten görenlerimiz vardı, en azından ben de görmüştüm.

O projedeyken, bir vaat veriyor size, vaatle bulunuyor, yapıyor. Ama, hakikaten bazı yapılar bu vaadini yerine getiremiyorlar, yapılaştıklarında canavar oluyolar. Bu yapı, yapılaştığında bütün zerafetiyle yapılaşmıştı. Onun değerlendirilmesinde, ödül almasında bu en büyük ölçüttü. Bütün bunların olmadığı, görülemediği, görenin de olmadığı durumlarda, nasıl ki çok iyi bir müzisyen notalara bakarak bir senfoniye zihninde canlandırabilirse -dinlemesine hiç gerek yok- notalara bakıyor ve onu canlandırıyor bütün tonlarıyla; mimar da, onu canlandıracak kapasitede bir insan.

YEŞİM ÖZGEN: "Bu jüri üyeleri eğer değerlendirmeseydi, başka jüri değerlendirseydi, belki başka türü ödüller verilecek" deniyor.

AYDAN BALAMİR: Sadece bir jürinin kompozisyonu, o jürinin o andaki kimyasıyla da ilgili değil; tek bir kişinin, bir bireyin gellp, o kimyayı alt üst etmesi de söz konusu. Bunun sonu yok, bu tüketilemeyen bir problem. İki jüri yapılınsın, karşılaştırılınsın, ondan sonra bunun sonuçları yayınlansın... Ancak, birisi oturup bunun üzerine akademik kariyer yapar. Böyle lüzumsuz işlerde, hakikaten makaleler yayınlanıyor.

Elimizdeki en iyi sistem bu; nasıl elimizdeki en iyisi demokrasi, daha iyisini henüz keşfedemedik, bir sürü problemi varsa, elimizdeki en iyi sistem de bu.

ŞÜKRÜ KOCAGÖZ : "Yarışma" kavramı aslında burada çok yanlış kullanılıyor. Bizim ödüllerimizde, bir yarışmadaki gibi mansiyonu da belirlemek gibi bir gayretimiz yok. Bütün amaç, mimarlığın doğru yapılması, işini hakikaten çok ciddi yapanların bu sergi kapsamında ödüllendirilmesidir. Ve burada, bir başka jürinin, başka ödüller vereceği varsayımı, hep yarışmalara girerken benim de aklımdadır ama, sanıyorum Mimarlar Odası'nın bu etkinliği, biraz bunu da aşiyor. Çünkü, Nevzat Sayın, Haydar Karabey, Merih Karaaslan, değişik jüriler tarafından defalarca bu kapsamda ödüllendirildi.

NEVZAT SAYIN: Sonucun böyle çıkıyor olması, benim söylediğim konudaki ısrarımı değiştirmez. Bu bir değerlendirmedir. Hatta, bana göre her zaman örtülü başlık şudur: "Bu jürinin değerlendirdikleridir" adı. Hiçbir zaman değerlendirmeye bu anlamda benim bir itirazım olmamıştır.

Ödül, dış kapının dış mandalı. Bu değerlendirmede asıl olan, o kesitin tanımlanması. Çünkü, ben biliyorum, ellerinde çok iyi projeler, çok iyi yapılar olanlar da göndermiyor. Bir grup insan için vakit yok, bir grup insan için "ne gereği var?", bir grup insan çekinik, yaptığı işlerin bu şekilde ortaya çıkarılmasından hazzetmiyor falan gibi gerekçeler var ya da dibinden itirazı olanlar var.

İkincisi; "Değerlendirme mutlaka olmalı mı, olmamalı mı?.." Bence bunu tartışmak çok yersiz. Değerlendirme iyi bir şeydir. O sıradaki eğilimleri anlayabilirsiniz; o jüri raporlarından, o yapıların nasıl okunduğunu anlayabilirsiniz. "Sonuçta bu jürinin değerlendirmesi" diye aldığınızda, bence konu da biter. Ben, "keşke demeseydim" diyeceğim o lafı ama, çok sahip çıkıyorum. Evet, değişir sonuçlar, jüri değişince; ama, "aman ha, bu en önemli noktadır" demek için değil; "bu kadar önemsizdir" i anlatmak için söylemişim onu.

GÜRHAN TÜMER: Ödül konmalı mı, konmamalı mı? O, apayrı bir tartışma, tıpkı akvaryum gibi. Akvaryum bu yıla kadar İzmir'de yoktu, Türkiye'de de yoktu, ne oldu? Onun için mi geri kaldı? Hayır. Ama, olursa ne olur?.. Fena olmaz, iyi olur.

Bu mekanizma şöyle işliyor: Gönderiyorsunuz sergiye, gönderirken bunun değerlendirilmeye alınacağını da biliyorsunuz; bilmeden yollamıyorsunuz ki. Kaldı ki ödül dışı da yollayabilirsiniz. "Ben bu yapıyı buraya gönderdim, kazanırsa kazanır, kazanmazsa sergilenir" diyorsunuz; aslında bu kadar basit bir mekanizması var.

AHMET YOLDAŞ: Ciddi olarak mimarlık yapmak isteyen birinin; nerede yaparsa yapsın, ortaya çıkardığı ürünün -proje veya yapı- tartışmaya açmasının, başkalarının görüşlerine sunmasının bir görev olduğunu düşünüyorum.

Son sergiye katılımın listelerine göz attım. Bu katılım, iki büyük kent dışındaki illerden biraz daha artmış.

Ben, katılmama nedenlerinin başında, çekingenlik çok büyük rol oynuyor diye düşünüyorum. Bunun aşılması için de bu serginin ulusal olma niteliğiyle ilgili, her bölgeden, sergi öncesinde, belki ön jüriler oluşturularak bir ön sergi veyahut da bölgesel sergi düzenlenebilir.

Her iki yılda bir bu ülke mimarlığından kesit vermekse amaç, aslında oradan en iyisinin de, orta hallisinin de, kötüsünün de böyle bir katalogta yer alması doğrudur diye düşünülebilir. Ama amaç, salt bu anlamda bir belgeselcilik değil herhalde.

"Sürekli aynı kişilere aynı dalda ödül verilmesi, bu kez diğer katılımcıların motivasyonuna engel olabilir mi?" diye düşünüyorum. Bir de, "gönderilen eserin ortaya çıktığı koşulların da göz önüne alınması gerekir" düşünüyorum. Mimari eserin nerede yapıldığı, hangi tip müşteriye hitap ettiği, hangi kullanıcılara hizmet etmek üzere inşa edildiği; bulunduğu ortamla ürünün ilintisinin kurularak değerlendirilmesinin, yapısalcı bir yaklaşımla değerlendirilmesinin daha sağlıklı olacağını düşünüyorum.

AYDAN BALAMİR: Aslında, söyledikleriniz, tabii çok doğru şeyler ama, hep adaleti tesis etmeye yönelik şeyler.

Ama bence, adalet başka alanlarda aranmalı; iş alma koşullarında, ücretlerde. Mesleğimizin adil olmaya gerekli bir sürü alanı var; ama ödülde, eşyanın tabiatına aykırı olmaz mı adaleti korumaya çalışmak?.. Mesela, neredeyse "dar bölge kotaları" gibi bir şeye götürür bu insanı ki; çok bireysel ve yetenekler söz konusu olduğunda, çok başka bir süreç.

Bir güzellik yarışmasında bile bir adalet yapabilirsiniz; işte, dar bölge ve bölgelere kontenjan koyabilirsiniz; orada eşit dağılmış bir güzellik var sayılabilir; ama, bunda bir eşitlik nasıl olur?.. Zaten eşit dağılmamış; eşit koşullarda olmayan kişileri biraraya getiriyorsunuz. Bu, o kadar gerçek bir durum ki; "Buna adaleti zorla empoze etmeye çalışmak, bu sefer daha büyük adaletsizlik olur" diye düşünüyorum.

Bernard Shaw'un: "Herkesi memnun edebilecek bir şeyde köklü bir yanlışlık olsa gerektir" sözünü düşünürsek, nasıl olsa birilerimiz memnun olmayacağız ●



Tekirdağ Sarayı'nda Ev, Yapı Dahı Ödülü

Mimaride Doğal Taş Kullanımı

Nimet Öztank

DEÜ Torbalı Meslek Yüksek Okulu Mermercilik Bölümü Öğretim Görevlisi

Taş, dayanıklı ve kalıcı olma özelliği sayesinde insanoğlunun varoluşundan günümüze kadar insan yaşamının bir parçası olmuş ve yakın geçmişe kadar barınma gereksinimini karşılayan en önemli malzeme özelliğini korumuştur. Doğal veya insanın neden olduğu felaketlerle tahrip edilmediği sürece binlerce yıl ayakta kalabilen taş yapılar, uygarlıkların yeni nesillere taşınmasında ve eski uygarlıkların irdelenmesinde çok önemli bir rol oynamaktadır. Bu nedenle isimlerini ölümsüzleştirmek isteyen mimar, heykeltıraş gibi sanatçılar eserlerini çoğunlukla doğal taşlardan yapmışlardır.

Taş, 1800'lü yıllara kadar çoğunlukla "masif, strüktürel eleman" olarak kullanılmıştır. Bu tarihten itibaren tüm dünyada başlayan endüstri devriminin etkisiyle bu özelliğini yitirip "kaplama malzemesi" kimliğiyle ağırlıklı olarak kullanılmaya başlamıştır.

Endüstri devrimiyle gelişen yeni inşaat malzemelerinin çok sayıda ve çeşitte olması, daha kolay imal edilebilmesi, daha ucuz ve esnek olması gibi özelliklerinin cazibesine kapılan insanoğlu tarafından doğal taşların kullanımı bir süre unutulmuştur. Son yıllarda özellikle çevrecilik bilincinin gelişmesi ve doğaya geri dönüşün başlamasıyla tekrar hatırlanarak kullanılmaya başlanmış ancak hâlâ modern mimaride layık olduğu yere ulaşamamıştır. Bu nedenle özellikle endüstrileşmiş ülkeler, estetik, hijyenik, uzun ömür, ısıya ve kimyasal kirliliğe karşı dayanıklı olan doğal taş malzemenin tüketimini teşvik edebilmek için taşın işlenmesini kolaylaştırıp hızlandıran kompüterize sistemler geliştirdikleri gibi bazen de İtalya'da olduğu gibi her

yeni inşa edilecek binada, bina metrekaresinin belirli yüzdesinde (%10-15 gibi) doğal taş kullanımını zorunlu kılmak gibi yaptırımlara gitmektedirler. Böylelikle doğal taşların layık olduğu yere getirmeye çalışılmaktadır.

İnşaat sektöründe geniş kullanım alanına sahip doğal taşlar ticari anlamda genelde traverten, beyaz mermer, renkli mermer ve sert taşlar (granit, granodiorit, siyenit...) olarak dört grupta toplanabilir. Türkiye'de henüz sert taşların ocak ve fabrikaları yaygın olmadığı için özellikle yerli sert taşların inşaat sektöründe payı çok azdır. Buna karşın özellikle ithal edilen sert taşların sektörde payı fazladır. Bu taşlar başta İtalya olmak üzere Brezilya, İspanya, Güney Afrika ve Kanada'dan ithal edilmektedir. Taşlar cilalanmış, ebatlı ya da ebatsız plakalar halinde veya sert taş işletmesi yapan fabrikalarca blok halinde ithal edilmektedir.

Ticari anlamda doğal taşlar dört ana grupta toplansada, jeolojik, fiziksel ve kimyasal açıdan incelendiğinde her cins taşın kendine özgü özellikleri nedeniyle farklı sınıflandırmalarla grup sayısı artabilmektedir. Batılı ülkelerde büyük önem verilen ve özenle incelenen taşların teknik özellikleri ne yazık ki ülkemizde hâlâ önemsenmemektedir. Taşın kimyasal bileşimi, sertliği, kırılganlığı, don ve basınç gibi çeşitli fiziksel zorlamalar karşısında göstereceği reaksiyon bilgilerini içeren teknik bilgiler, doğru yerde doğru taşın kullanılması açısından önem taşır. Bu bilgiler irdelenmeden taş seçimi yapılması çeşitli olumsuzluklara yol açabilir.

Yüksek dayanımı ve estetik özelliği nedeniyle günümüz modern mimarisinde tercih edilen doğal taşların

- Kamu yapıları: Okul, hastane, terminal binaları, resmi daireler...
- Özel yapılar: Ev, iş merkezi, otel, banka...
- Açık alan yapıları: Park ve bahçeler, meydanlar, yaya yolları, çeşme, anıt ve heykeller,

de kullanımı yaygındır. Bu yapılarda doğal taşlar, kullanım yerinin özelliği ve tasarımda alınan kriterler doğrultusunda bir kısmı parlatılarak bir kısmı da parlatılmadan kullanılmaktadır.

Parlatılmadan kullanılan taşlar; granit, bazalt ve andezit parke taşları, tüf, tüfit ve mamlar, şist, gnays ve benzeri kayrak taşlarıdır. Bunlar özellikle açık alan yapılarında, şömine, barbekü ve dekoratif eşya yapımında çok kullanılmaktadır. Ülkemizde Foça ve Çanakkale tüflerinin bu alanda kullanımı yaygındır. Tüfler, volkanizma sırasında hızla dışarıya fırlatılan kül, küçük kayalar parçalarından oluşan malzemelerin çökmesiyle oluşur ve beyazdan kahverengiye giden bir renk armonisine sahiptir. Metamorfik kökenli şist, gnays ve kayrak taşları çekiçle vurulduğunda santimetre ve milimetre kalınlığında levhalara ayrılırlar. Genellikle boyutlandırılmadan cilalanarak kullanılır. Cephe kaplamalarında buzlanmaya, donmaya ve farlı meteorolojik koşullara dayanımı nedeniyle kuvarslı şistler kullanılmaktadır.

Parlatılarak kullanılan doğal taşlara işe, yasal ve ticari olarak "Mermer" denilmektedir (endüstriyel tanım). "Granit" ise ticari tanımıyla mermerden daha sert olan her türlü doğal taşta verilen ortak isimdir.



Süpre Salome



Marmara Beyazı



Giresun Vizon



Aksaray Nova



Balaban Yeşil

Mermer

25 Haziran 1985 tarihinde yayınlanan 3382 sayılı Maden Yasası'nda belirtildiği gibi kesilip parlatılabilen ve ekonomik değeri olan her türlü doğal taş endüstriyel anlamda mermerdir. Bu tanıma göre karbonat kökenli hemen tüm doğal taşlar mermer olarak tanımlanmaktadır.

Bilimsel anlamda kireçtaşı ve dolamitik kireçtaşlarının ısı ve basınç altında yeniden kristalleşmesiyle oluşan başkalaşım kayalarından mermer denir. Çoğunlukla kalsit kristallerinden meydana gelen mermerlerin kimyasal bileşimlerinde, yüksek oranda kalsiyum karbonat (CaCO_3), daha az oranda magnezyum karbonat (MgCO_3) ve silisyum dioksit (SiO_2) ile pigment olarak da değişik metal oksitleri bulunmaktadır. CaCO_3 dışında içerdiği metal ve bileşikler mermerlerin renk ve desen oluşumunu etkiler. Sertlikleri 2,5-4 mohs arasında değişir. Örnek olarak Mermer (Afyon Kaymak, Kemalpaşa Beyaz...), Traverten (Denizli travertenleri...), Oniks (Demirci oniks...), Mikritik kireç taşları (Çeşme bej, Ege kahve,...), Breş (Ege vişne, Elazığ vişne...) verilebilir.

Sert Taşlar

Ticari tanımıyla mermerden daha sert olan her türlü doğal taş granit denilse de bilimsel tanımıyla sert taşlar, silikat minerallerinden (kuvars, feldispat, epidot, amfibol, piroksen vb.) yapıları kayaçlar olup sertlikleri 5-7 Mohs dur. Örnek olarak, Granit (Aksaray Yaylak, Kırşehir Kaman...), Labradorit (Blue Pearl...), Siyenit, Serpantin (Çankırı Serpantin, Teos Yeşil...), Diyabaz (Gemlik Diyabaz...), Şist (Azul İmperyal), Gnays ve Migmatit (Multi-color Red...) verilebilir.

Yapılarda doğal taşlar, genellikle iç ve dış duvar, döşeme ve merdiven kaplamasında, denizlik, harpuşta, eşik yapımında kullanılmaktadır. Bunun dışında doğal taşın masa, sehpa, çiçeklik, separe, vazo gibi dekoratif amaçlı kullanımı ya da yaygındır.

Çeşitli renk, doku ve sertlikte doğal taş malzemeyle çok çeşitli ve estetik tasarımlar yapmak mümkündür. Ancak kullanımda taşın seçimine özen gösterilmeli ve kullanım yerinin özelliğine uygun taş seçilmelidir. Doğru cins taşın doğru yerde kullanımı, güzel ve uzun ömürlü sonuçlar verir-

ken, yanlış cins taşın yanlış yerde kullanımı tam tersi sonuçlara ve ilave maliyetlere neden olmaktadır. Bu açıdan kullanılacak malzemenin özelliklerinin bilinmesi doğru projeler ortaya çıkaracaktır. Genel olarak doğal taşın, yüzyıllar süren kullanımını sonucu bir takım kurallar saptanmıştır. Bunlar:

Mermerler İçin

1 Renkli, koyu renkli taşları cephe kaplaması olarak özellikle güneşe bakan bölümlerinde kullanılmamalıdır. Zamanla renkleri solar, daha doğru tanımlamayla taş doğadaki rengine döner. Ege Kahve, Elazığ Vişne gibi.

2 Organik kökenli renklemeye sahip olan bitümlü mermerler, genellikle siyah renkli, dış mekânlarda kullanılmaları durumunda, güneş ışığının etkisi ile kısa bir süre sonra gri, grimsi siyah renge dönüşerek kaplandıkları yapıya oldukça çirkin bir görüntü vermektedir. Bu nedenle de atmosfer koşulları ile karşı karşıya kalacak olan mekânlarda bitüm içerikli mermerler kullanılmamalıdır. Antik kentlerdeki mermerlerin beyaz ya da açık renk olması bu açıdan tesadüf değildir. Bitümlü mermerlere örnek Belevi siyah, Kaplan Postu, Karacabey Siyah verilebilir.

3 Yumuşak ve iri kristalli mermerler kolay aşındıklarından döşeme ve basamak kaplaması olarak kullanılmaz. Ayrıca ıslak hacimlerin döşeme kaplamasında kullanımı içerisine suyu emmesinden dolayı doğru değildir. Özellikle asitten daha çabuk etkilenmeleri nedeni ile banko olarak kullanılmaz. Örneğin, Kırşehir Beyaz, Sedef, Manyas Beyaz. Buna karşın iç duvar kaplamalarında kullanılmasında sakınca yoktur.

4 Hava kirliliğinin yoğun olduğu bölgelerde iri kristalli mermerlerin, önemle kristaller arası boşlukları yoğun olan mermerlerin dış kaplama malzemesi olarak kullanımı uygun değildir. Kemalpaşa Beyazı gibi.

5 Traverten, cephede gözenekli doğal haliyle kullanılabilir. Döşeme kaplamasında dolgulu olarak kullanılmalıdır; çünkü zamanla gözeneklere dolan pislikler çirkin ve kirliliği oluşturur. Ayrıca geç-gündüz ve mevsimler arası ısı farklılıklarının çok olduğu, don tehlikesinin bulunduğu, insan ve eşya sirkülasyonunun yoğun olduğu ortamlarda traverten kullanılması uygun değildir. Aksi takdirde kaplama

malzemesi kir tutar ve zaman içerisinde deforme olur.

6 Bol damarlı, kılcal çatlaklı ve breşik mermerlerin döşeme kaplaması olarak kullanılması sakıncalıdır.

Çünkü döşemedeki insan ve eşya sirkülasyonu nedeniyle kısa sürede çatlaklar ve kırılmalar meydana gelir. Aynı mermerlerin dış mekânda kullanımı da sakıncalıdır. Kılcal çatlaklardan giren yağmur suyu soğuk havada donarak genişler ve kılcal çatlakların büyümesine yol açar. Yine havadaki ısı değişimlerine bağlı olarak genişleme ve büzülmeyle hacimde meydana gelen değişim de kılcal çatlakların büyümesine neden olabileceği gibi kirliliği havadaki bir takım kimyasal maddeler bu çatlaklardan mermerin bünyesine işleyerek tahribatlara yol açabilir. Elazığ Vişne, Herreke pudingleri gibi.

7 Genelde bej mermerler sert ve dayanıklı olduğu gerekçesiyle zemin kaplaması olarak kullanılır. Ege Bej, Çeşme Bej, gibi.

Sert Taşlar İçin

1 Sert taşlar, diğerlerine nazaran daha sert ve dayanıklı olduklarından her yerde, özellikle yoğun sirkülasyonun olduğu binalarda, cephe ve dış mekân kaplamalarında kullanılır.

2 Asitten etkilenmezler, bu nedenle laboratuvar kaplamalarında ve banko yapımında kullanılır.

Mimaride doğal taş uygulamalarında yukarıda açıklanan maddeler dikkate alınmalı, ayrıca taşın porozite, basınç dayanımı ve benzeri özellikleri içeren fiziko-mekanik analizinin yapılması gerekir. Taşın kimlik kartı olan fiziko-mekanik özellikler bilinen mimaride doğru kullanımlar sağlanmalıdır ●

KAYNAKÇA

HASOL Doğan, Mimarlık Sözlüğü, YEM Yayınevi, 3. Baskı, İstanbul, 1988.

KUN Nejat, TÜRMEN Ferah, Türkiye'de ve Dünyada Mermer Cinsleri, Ders Notları, D.E.Ü. Torbalı Meslek Yüksekokulu (Yayımlanmamış).

YAVUZ A. Bahadır, Jeoloji ve Kayaç Bilgisi Ders Notları, D.E.Ü. Torbalı Meslek Yüksekokulu, İzmir, (Yayımlanmamış).

Verlag George D.W. Callwey, Naturstein und Architektur, Deutscher Naturwerkstein - Verband, München, 1992.

"Türkiye Mermerleri Afişi" D.E.Ü. Torbalı Meslek Yüksekokulu.



Gökürusu



Vize Pembe



Rosalya



Traverten



Sumozaik Çalışması, Almanya

KAYAKÖYÜ

“Barış ve Dostluk Köyü” Sürecinde 10. Yıl...

"KAYAKÖYÜ 2000" BİLDİRGESİ

Mimarlar Odası'nca 1988'de başlatılan "Kayaköyü Barış ve Dostluk Köyü Olsun" kampanyasının 10 yıllık deneyimi ışığında 30 Mayıs'99 tarihinde Kayaköyü'nde düzenlenen toplantıda "durum değerlendirmesi" yapıldı. Toplantı katılımcıları, görüşmeler sonucunda, ortaya çıkarılan düşünce ve saptamaları "Kayaköyü 2000" Bildirgesi olarak açıklamaya karar vermişlerdir. Şöyle ki:

BARIŞ ve DOSTLUK TEMASI KAYAKÖYÜ İLE BÜTÜNLEŞMİŞTİR

Geçen 10 yıllık süre içinde Kayaköyü'nün kendi kültürel geçmişiyi ve sosyal tarihiyle bütünleşen bir kavram olarak, ancak barışa ve dostluğa katkı yapabilecek ve bunu sürekli kılabilen bir kullanım anlayışı içinde değerlendirilebileceği, ulusal ve hatta uluslararası kamuoyunda kabul ve onay gören bir "çağdaş kimlik" tanımı şeklinde toplumsal belleğe de yerleşmiş durumdadır. Kampanya bu boyutuyla hedefini yakalamış ve Kayaköyü'nün sıradan bir turistik tesis projesiyle tarihsel kişiliğini yitirmesi tehlikesi önemli oranda ortadan kaldırılmıştır.

KÜLTÜR ve SANAT KAYAKÖYÜ'NÜN GELECEĞİDİR

Yine bu kampanyanın yarattığı genel imaj ve kültürel duyarlılık içerisinde, son yıllarda Kayaköyü'nün özellikle "sanat etkinlikleri" için yeğlenen bir mekan haline gelmesi; çok sayıda profesyonel ve gönüllü organizasyonun sanatsal ve kültürel içerikli eğitim ve dinlenme programlarını Kayaköyü'nde gerçekleştirmeye başlaması; yerli ve yabancı sanatçıların yine bu köy ve çevresini yurt edinmeleri; öğrenci gruplarının mimarlık, şehircilik, sanat ve uygarlık tarihi alanlarındaki "yaz okulu" ya da "eğitim kampları" şeklinde düzenledikleri etkinlikleri için de Kayaköyü'nü yeğliyor olmaları... barış ve dostluk köyü hedefinde or-

ganize bir proje için güçlü ve kalıcı adımlar atmaya henüz olanak bulunmasa bile, bu duygulu eski yerleşmeyi "filen" barış ve dostluk köyüne zaten dönüştürmeye başlamıştır. Bu süreç de kampanyanın kazandırdığı olumlu aşamalar arasındadır.

"KAYA ÇUKURU"DA KORUNMALIDIR

Bu olumlu sürecin yaratacağı kullanım potansiyelinin imar duyarlılıklarında Kaya Köyü'ne zarar verici plansız ve özensiz yapılaşmalara yol açmaması için "Kaya Çukuru" denilen tarihi "ovanın" da bir an önce SİT kapsamında koruma altına alınması gerekmektedir.

Özel Çevre Koruma Kurumu'nun, Kaya Çukuru ve çevresindeki Kaya bölgesi köyleri SİT kapsamında korumaya alınmadan yaptırmakta olduğu "İmar Planı'nın, hem koruma yasası açısından hem de kültürel hedef ve doğal mirasın yaşatılmasına yönelik bütüncül koruma ilkeleri bakımından ciddi sakıncalar taşıyacağı ortadadır. SİT güvencesi alınmayan ve Kaya Çukuru'nda tarih boyunca birlikte yaşayarak ovayı da birlikte kullanan çevre köylerini içermeyen bir koruma planlaması, sorumlu kurum Özel Çevre Koruma Kurumu ve Çevre Bakanlığı olsa bile sağlıklı sonuç vermeyecek, en azından geleceğin spekülasyon müdahalelerine karşı kendini bile koruyamayacaktır.

Bu nedenle toplantı katılımcıları, tüm Kaya Çukuru'nu, ova ve yamaç yerleşmeleriyle birlikte ve ivedi olarak Kayaköyü SİT alanı içinde değerlendirilmesi yönündeki dileklerini İzmir 2 Numaralı Koruma Kurulu'na iletmekte; ve Çevre Bakanlığı'ndan da bu SİT çalışması sonuçlanıncaya dek kendi planlama çalışmalarını durdurulmasını talep etmektedirler.

KORUMAYA DUYARSIZ İMAR UYGULAMALARI DA SİT KARARINA ve BUNA BAĞLI KORUMA AMAÇLI PLANLAMAYA KADAR DURDURULMALIDIR

Kaya ovasında Muğla Valiliği'nce (Bayındırlık ve İskan İl Müdürlüğü'nce) verilen ve koruma alanları dışında geçerli imar mevzuatına göre yapılaşma kuralları belirlenen inşaat ruhsatları, doğa doku, peyzaj ve kültürel değerler üzerinde ciddi tahribat yapmaya başlamıştır. Bu tür çevreye uyumsuz ve belli bir plan disiplinine bağlı olmayan yapılaşma izinlerine kaçak kat ilaveleri ve yasa dışı binalar da eklenmekte, tarihi Kaya Çukuru geleneksel ve doğal değerlerini hızla yitirmektedir.

Benzer durum, ovayı çevreleyen yamaçlardaki ve "Kayaköyü'nün tarihsel dostları" olan diğer köy yerleşme alanlarında da gözlenmektedir. Yine, koruma alanları dışında geçerli yerleşik alan yönetmeliklerine dayalı olarak verilen yüksek yoğunluklu yapılaşma izinleriyle, köylerin otantik ve Kaya Çukuru

kimliğini ve silüetini tamamlayan dokuları bozulmaktadır.

Bu nedenle toplantı katılımcıları, Muğla Valiliğinden de SİT çalışmaları sonuçlanıncaya ve Koruma Planı disiplini sağlanıncaya kadar, tarih, kültür, doğa ve sosyolojik değerler açısından çok özel ve çok önemli nitelikler taşıyan Kaya Çukuru, ovası ve çevre köylerde imar izinlerini durdurmasını ve kaçak yapılaşmayla daha etkin mücadele edilmesini talep etmektedirler.

PLANLAMA HEDEFLERİ

Toplantı katılımcıları, yukarıdaki durum değerlendirmesi ve saptamalar ışığında, SİT sürecindeki bütüncül koruma çalışmalarına ilişkin olarak, Kayaköyü'nü ve Kaya Çukuru'nu komşu köylerle birlikte 2000'li yıllara hazırlayacak koruma amaçlı planlama hedefleri konusunda ise şu saptamaları yapmışlardır:

- a) Barış ve dostluk köyü hedefi, planlanan eksenini oluşturmaktadır.
- b) Yeni yapılaşma gereksinimi, tarihsel yerleşme (1. derece SİT) dışında ve yöresel mimari kimliği ve dokuyu gerek mimari iyim, gerekse kütle ve konum açısından sürdürülebilir kurallar içinde ve olabildiğince düşük yoğunluklu, doğaya-peyzaja olumsuz etki vermeyecek şekilde tasarlanmalıdır.
- c) Ova'daki tarımsal faaliyetin sürmesi ve çevredeki turizm potansiyeline hizmet verebilecek ürün ve üretim türleriyle desteklenmesi temel alınmalıdır.
- d) Kaya Çukuru çevresindeki köy yerleşmelerinde pansiyonculuğu teşvik edici önlemler getirilmeli, mevcut binaların pansiyon türü kullanım ile yeni yapılacak yapıların da aynı tür ve boyutlara uygun olması sağlanmalıdır.
- e) Kayaköyü 1. derece SİT alanı içinde, eski kenti ve kültürel mirası inceleme amaçlı gezilme dinlenme güzergahları düzenlenmeli, mevcut kilise binalarının inanç turizmi kapsamında değerlendirilmesi yönündeki girişimler desteklenmelidir.

f) Kayaköyü ve çevresinin korunmasında en güçlü güvence, yöre halkının duyarlılığının ve tarihsel-kültürel-doğal mirasa sahip çıkması bilincinin örgütlenmesidir. Bu nedenle Köy Muhtarlığının koruma amaçlı çabaları desteklenmeli ve planlama sürecinde halkın katılımını güçlendirecek toplantılara önem verilmelidir.

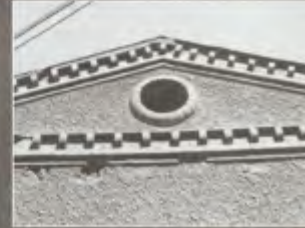
g) Mimarlar Odası'nın barış ve dostluk köyü kampanyasının 2000'li yıllara daha etkin ve sonuç alıcı girişimlerle taşınabilmesi için, ilgili ve duyarlı tüm kişi ve kurumlarla ilişki ve güçbirliği ağı geliştirilmeli, bu anlamda ulusal ve uluslararası kültür ve çevre kurumlarıyla bağların zenginleştirilmesi ve planlama sürecinde bu çalışmaların da ortaya çıkaracağı hedef ve projelerin dikkate alınması, toplantı katılımcılarının ortak dileğidir.

MİMARLAR ODASI



Hasan Topal

İzmir'de Endüstri Yapıları



“İzmir’de Endüstri Yapıları” Sayısı Üzerine

Şeniz Ergeçgil Çıkış

Bilkent Üniversitesi GSTMF, Öğretim Görevlisi

Ülke içinde daha çok bir sanayi ve ticaret şehri olarak nitelendirilen İzmir, bu ünvana ilk kez dokuzuncu yüzyılın ortalarında sahip olmuştu. Bu tarihten sonra cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte uygulamaya sokulan ulusal kalkınma politikalarının da etkisiyle İzmir’de sanayi ve ticaret nicelik olarak daima aşama kaydetmiştir. Buna karşın İzmir sanayisinin dünya ve ülke ekonomisindeki payı, cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte düzenli bir düşüş trendi göstermiştir.

Bu nedenden ötürü İzmir ve sanayi konusu gündeme geldiğinde cumhuriyet öncesi ve erken cumhuriyet dönemi sanayi oluşumlarının en az günümüz sanayii kadar önem taşımakta ve irdelenmesi gerekmektedir. Bu saptama göz önünde bulundurularak Ege Mimarlık Dergisi’nin bu sayısında sanayi yapılarının tarihsel gelişimi, 19.yüzyıl ve erken cumhuriyet dönemi ve günümüz sanayisi konularına eşit ağırlık verilerek ele alınmıştır.

İzmir için sanayi ve ticaretin altın çağı olan 19.yüzyıl gerçekten Avrupa’da kapitalizmin gelişmesiyle ortaya çıkan bir dizi dönüşümün kaçınılmaz yansımaları olarak değerlendirilmelidir. Bu dönemde Avrupa kapitalizmi ulus devletleri kurarak iktidarı merkezileştiriyor ve konumları ulusal ekonomiler içinde belirlenen Avrupa kentlerini yaratıyordu. Buna karşın koloniler ve Osmanlı İmparatorluğu gibi merkez karşısında çevreselleşen ülkelerin önemli liman kentlerinde siyasal iktidara rağmen özerk ekonomik ve politik gelişme dönemi başlıyordu. Global koşulların uygun olarak geliştiği bu dönemde bir çevre ülkesinin liman kenti olarak İzmir Doğu Akdeniz Ticaretinde önemli roller üstlenmiştir.

Ancak sanayi ve ticaretin altın çağında bile İzmir dünya ölçeğinde önemli bir kent olamamıştır. Dahası, sonraki nesillere korunabilmesi olası bir kentsel miras da bırakmamıştır. Özellikle sanayi ve ticaret yapıları söz konusu olduğunda sayılan bir düzineyi bile aşmayan mimari mirasıyla kentin görsel repertuarını etkileyememiştir. Buna karşın yarattığı ticaret ve sanayi geleneği sebebiyle daima potansiyel bir güç oluşturmuştur.

19.yüzyılda İzmir’de sanayi konusunun ağırlıklı olarak ele alındığı üç yazıdan, sayın Funda Barbaros’a ait “19.Yüzyılda

Çözüm Arayışları” adlı makalede, çevreleşme süreciyle gündeme gelen yeni global koşulların, kentin kendi iç dinamikleriyle etkileşerek oluşturduğu yeni sosyo-ekonomik yapı ele alınmıştır. Sayın Sinan Akyurtlu, Didem Çaylan ve Yüksel Pöğün tarafından hazırlanan “Olanaklar” adlı yazıda Erken Cumhuriyet Dönemi ve öncesinde yaptırılan önemli sanayi yapılarının bir bölümü ele alınmış, bunların tanıtımının yanı sıra, batıdan da örnekler verilerek yeni kullanım önerileri geliştirilmiştir. Tarafımdan kaleme alınan “Bir Ticaret Kentinde Sanayi” adlı yazıda ise İzmir’de sanayi ve ticaretin yükselişini ve tarihsel evrelerini mimari çevreye yansımalarıyla birlikte ele alan yazı ise daha çok toparlayıcı bir nitelik taşımaktadır.

Birinci Dünya Savaşı’nı takip eden altmış yıllık süre ulusal devlet olgusu ve onun politikalarının, ekonomik bakımdan az gelişmiş çevre ülkelerinde yayıldığı bir dönem olmuştur. Bu dönemde uygulamaya sokulan ulusal kalkınmacılık politikaları gereğince kentler ancak ulusal ekonomik modeldeki konumlarıyla önem kazanıyordu, dolayısıyla edilgen roller üstleniyorlardı. Modernite projesinin siyasal alana yansımalarıyla gelişen ulusal kalkınmacı politikaların yönlendirdiği çeşitli sanayi ve ticaret politikaları aynı zamanda kentsel mekân ve yapı stoğunu tarihin hiçbir döneminde rastlanmamış bir hızla şekillendiriyordu. Buna karşın başlangıçta yerel yöneticilerin kent ekonomisi üzerindeki inisiyatifleri çağdaş imgeler yaratma çabasından öteye geçemiyordu. Cana Bilsel’e ait “Le Corbusier’in İzmir Nazım Planı ve Yeşil Endüstri Sitesi Önerisi” adlı yazısı ulusal kalkınmacı politikaların uygulanmakta olduğu bir dönemde yerel yönetimlere kalan sınırlı hareket alanında uygulanmaya çalışılmış bir atılım projesi olarak değerlendirilebilir. Bu dönemin sonlarına yani 1960’lı yıllardan itibaren merkezi otorite tarafından desteklenerek kurulan İzmir Metropolitan Planlama bürosunca geliştirilen, sanayi planlama stratejileri sayın Yıldırım Oral tarafından hazırlanan, kişisel deneyimlerini de yansıttığı “İzmir’de Sanayi Alanları Planlaması” adlı yazıda ele alınmıştır.

1970’lerden başlayarak 1980’lere değin süren ulusal devletlerin ülke ekonomisi üzerinde gücünü yitirme süreci, globalleş-

me adı verilen olgunun yükselme sürecine paralel olarak gelişmiştir. Globalleşme kültür ve politika kapsamının yanı sıra esas olarak ekonomi alanında ortaya çıkmış bir kavramdır. Global ekonomi siyasal otoritenin de boyun eğmek zorunda kaldığı, büyüme, yatırım, teknoloji ve ürün birleşiminin global sermaye tarafından belirlenip yönlendirildiği bir ekonomi şeklidir. Böyle bir sistemde siyasal otoriteye ve yerel yönetimlere düşen en önemli görev; global sermayeyi özendirme, teşvik etmek olmalıdır. Ulusal ekonomilerin devlet eliyle inşa edilmediği böyle bir dönemde global sermayeye gerekli hizmetleri sunan kentlerin öne çıkması doğaldır. İletişim kanallarının hızla geliştiği günümüz koşullarında hizmet sektörlerinin de gelişmesiyle birlikte, kentler tarihin hiçbir döneminde görülmediği kadar geniş bölgelere hizmet sunabilmekte, birbirleriyle yarışmaktadır. Ancak bu nitelikteki kentler kaliteli işgücünü barındıran, global sermaye için gerekli iletişim odakları ve alt yapıya sahip kentler olmanın yanı sıra önemli coğrafi ve sosyal potansiyelleri de bünyesinde barındıran kentler olmak durumundadırlar. Globalleşmenin İzmir sanayisi ve ticareti üzerindeki etkileri ve bu etkilerin mekansal yansımaları Funda Altınçekiç tarafından hazırlanmış olan “Yeniden Yapılanmada İmalat Sanayi Kapitali ve Mekansal Dönüşümler” adlı makalede kapsamlı bir şekilde ele alınmıştır. Sayın Tayfun Taner’e ait “Organize Sanayi Bölgesinde Yapı Ruhsatı Almak” adlı yazı ise kentler yarışında sanayinin geliştirilmeye çalışıldığı günümüz İzmir’inde, sanayi tesisi kuruluşunda uygulanmakta olan bürokratik süreçler, bunların eleştirileri ve sanayii özendirecek çözüm önerileri yer almıştır.

Sayın Özen Eyüce’ye ait olan “Sanayi Yapılarında Biçimsel Değişmeler” adlı yazıda retrospektif bir bakış açısıyla sanayi devrimiyle gündeme gelen fabrika yapıları ele alınmıştır. Ayrıca bu çalışma, çeşitli dönemlerde İzmir’de yapılmış olan sanayi yapılarının dünyadaki örneklerle karşılaştırılması açısından önem taşımaktadır ●

Le Corbusier'nin İzmir Nazım Planı ve "Yeşil Endüstri Sitesi" Önerisi

F. Cana Bilisel

Doç. Dr. ODTÜ Mimarlık Fakültesi

Planın Öyküsü

İzmir Belediyesi 1930'lu yıllarda Dr. Behçet Uz'un önderliğinde kapsamlı bir imar etkinliği gerçekleştirmiş, kentin 1922 yangını ile yıkılmış olan alanları, Fransız şehirci René Danger tarafından Henri Prost'un danışmanlığı ile 1924-1925 yıllarında hazırlanmış ve daha sonra belediye yetkililerince revize edilmiş olan imar planına göre yeniden inşa edilmiştir.¹ Yangın alanlarının imarı tamamlandığında ise İzmir Belediyesi, Danger-Prost planının kentin gelişmesini yönlendirmek konusunda artık yetersiz kaldığı gerekçesiyle bu planı uygulamayı durdurmuştur. Ankara'dan Nafia Vekaleti'nin de müdahalesi üzerine İzmir Belediyesi kentin yeni bir imar planının hazırlanması amacıyla girişimlerde bulunur, aralarında o dönemde Türkiye'de planlama çalışmalarını sürdürmekte olanların da bulunduğu yabancı uzmanlar Prost, Jansen, Lambert, Royer ve Ehlgötz'den bu konuda görüş alınır.² Bu arada İzmir Belediyesi, Nafia Vekaleti'nin onayı dışında Le Corbusier ile ilişkiye geçer; 1938 yılı sonlarında belediye baş mühendisi Cahit Çeçen, mimarı Paris'te *rue de Sèvres*'deki atölyesinde ziyaret eder. Le Corbusier o sırada Cezayir kentinin planlaması üzerinde çalışmaktadır ve İzmir Belediyesi'nin önerisini büyük ilgi ile karşılar.³

Danger-Prost planının yeni gelişme alanlarını açılmasına yönelik düzenleme önerileri bulunmasına karşılık uygulanmasından vazgeçilmesinin ardındaki en önemli neden bu planın kentin yangından kurtulmuş olan tarihî kesiminin -ulaşım olanakları geliştirilerek- dokusunun olduğu gibi korunması düşüncesine dayanmasıdır. Daha sonra kentin imarı konusunda yeniden görüşlerine başvuru Henri Prost'un koruma konusuna verdiği önem, Dr. Behçet Uz'un kentin tarihi mahallerinin de çağdaş şehircilik ilkelerine uygun olarak yenilenmesi gereğine olan inancı ile ters düşmüş görünmektedir.⁴ Bu açıdan bakıldığında, İzmir Belediyesi'nin kentin imar planının

hazırlanması konusunda görüşlerine başvurmak üzere Le Corbusier ile ilişkiye geçmesi anlam kazanmaktadır.

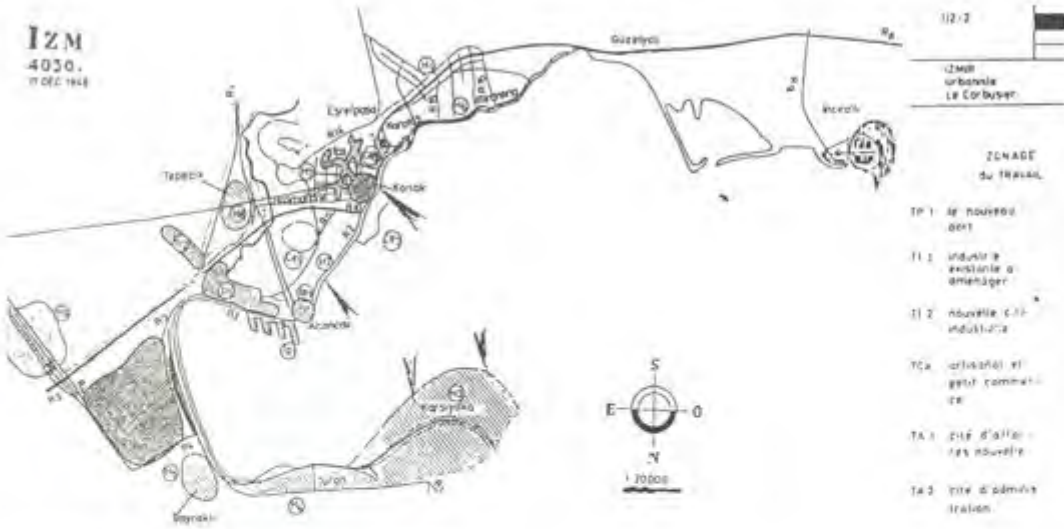
Belediye Başkanı Dr. Behçet Uz ve Le Corbusier arasında yapılan çok sayıda yazışma⁵ sonunda, Ankara'da bakanlık yetkililerinin muhalefetine karşın, Le Corbusier ile "kentin gelecekte alacağı biçim" konusunda düşüncelerini içerecek bir nazım plan şemasını belediyenin kuracağı şehircilik bürosu teknisyenleri ile görüş alış verişinde hazırlaması yönünde anlaşmaya varılır ve bir sözleşme imzalanır.⁶ Ancak bundan kısa bir süre sonra İkinci Dünya Savaşı patlak verecek ve Le Corbusier'in İzmir'e gelmesi savaş nedeniyle mümkün olmayacaktır. Dünya savaşının sona ermesinden hemen bir yıl sonra belediye ile yeniden ilişkiye geçen Le Corbusier olur.⁷ Bu kez Belediye Başkanı Reşat Leblebicioğlu ile yazışmaları sonunda daha önce belirlenen sözleşme esasları üzerinde yeniden anlaşmaya varılır. Le Corbusier 1948 yılı sonbaharında İzmir'e gelerek incelemelerde bulunur ve bir nazım plan şeması geliştirmek üzere çalışmalarına başlar. 1949 yılı Ocak ayında bir rapor ve 22 planştan oluşan önerisini teslim eder.⁸

Ancak Le Corbusier'nin nazım plan şeması gerçekçi ve uygulanabilir olmaktan uzak bulunur. Gerçekten de kentin tarihi kesimine karşı aldığı *tabula rasa* tavrı ve yeni gelişme alanları için önerdiği yerleşim şemasında toprak mülkiyetini tümüyle yok saymış / yadsımış olması bu planı "uygulanamaz" kılmaktadır. Bilindiği gibi bu plan rafa kaldırılır ve 1951 yılında kentin yeni imar planının elde edilmesi için uluslararası bir yarışma açılır. Kentin 1960'lara dek gelişmesini bu yarışma sonucunda seçilen Kemal Ahmet Arû, Emin Canpolat ve Gündüz Özdeş grubunun hazırladığı imar planı yönlendirecektir. Le Corbusier'nin İzmir nazım plan şeması, CIAM tarafından 1948 yılında benimsenen Şehircilik İlkeleri'nin örnek bir uygulaması olması ve Le Corbu-

sier'nin çeşitli projelerinde geliştirdiği yerleşim modellerini İzmir özelinde içermesi açısından önem taşımaktadır. Öte yandan, "ütopik" bulunarak gözlerden uzaklaştırılmasına karşın getirdiği bazı fikirler ve önerdiği "modern kent" imgesi ile kanımca İzmir kentinin 1950'lerden sonraki mekânsal gelişmesinde bir ölçüde etkili olmuştur.

Şehirciliğin 4 Temel Fonksiyonu ve İzmir İçin Bir "Yeşil Kent" Önerisi

Le Corbusier İzmir nazım planı projesini 400.000 nüfus için bir "yeşil kent" teması üzerinde geliştirmiştir (İzmir kentinin o dönemdeki mevcut nüfusu 180.000 kabul edilmiştir). Önerdiği yeni gelişme alanları yanında Le Corbusier bu projesinde mevcut kentsel alanı Atina Kartası'nın fonksiyonist şehircilik ilkelerine göre yeni baştan düzenlemekte, "güneş, temiz hava ve yeşil alan" sağlamak amacıyla kentin tarihi dokusunu tümüyle dönüştürmeyi öngören bir model önermektedir. İzmir kenti için bu nazım plan önerisini Le Corbusier CIAM'ın Uluslararası Yönetim Konseyi tarafından Nisan 1948'de kabul edilen CIAM Şehircilik İlkeleri Yöntemsel Çerçevesi'ni (*la Grille CIAM d'Urbanisme*) temel alan bir yaklaşımla geliştirmiştir. Planı oluşturan 22 planş ve raporun kurgusu bu yöntemsel çerçevede belirlenen işlevsel sınıflandırma/adlandırma (nomenclature) sistemine dayanmaktadır. Bu çerçevede kentleşme sorunsalına yaklaşımda kentin bölgesel ilişkilerinden, ayrıntıda yerleşime ilişkin mimari çözümlere ve planın uygulama etapları ve yasal çerçevesine kadar farklı kategoriler tanımlanmaktadır.⁹ İzmir nazım plan önerisi bu kategorilerden "çevre" (*le milieu*), "kentsel alan kullanımı" (*l'occupation du territoire*) -ya da Le Corbusier'nin deyimiyile "2 boyutlu şehircilik", "yapılaşma ve açık alanların kullanımı" (*volume bâti et utilisation des espaces ambiants*), "etik ve estetik" kategorileri altında düzenlenmiş planlar üzerinde geliştirilmiştir.¹⁰ Le Corbusier, plan raporunun ilk bölümünde bu kategorileri izleyerek



Le Corbusier'nin İzmir Nazım Plan önerisi-işlevsel dağılım şeması

proje oluşturulan planların tek tek tanımlamasını yaptıktan sonra, ikinci bölümde İzmir'in "gelecekteki kentleşmesi" konusundaki temel yaklaşımını "şehirçiliğin 4 temel fonksiyonu" çevresinde geliştirmektedir. Atina Kartası'nda belirlenen bu 4 temel fonksiyon, *habiter* (oturmak), *travailler* (çalışmak), *cultiver le corps et l'esprit* (beden ve tını geliştirmek) ve *circuler* (dolaşmak) işlevlerini temel alan bir sınıflandırma sistemi çerçevesinde kentsel alan kullanımı (*zoning*), donanımlar ve dolaşım sistemine ilişkin plan önerilerini getirmekte ve ayrıntıda yerleşim modellerine ilişkin mimari çözümler önermektedir.

"Çevre" kategorisi altında İzmir'in kentleşmesi sorununa kentin fiziksel ve beşeri coğrafyası açısından yaklaşılmakta, Türkiye coğrafyası, İzmir'in uluslararası ve ulusal ulaşım bağlantıları yanında, diğer merkezlerdeki nüfus yoğunlaşmaları, tarım, zanaat ve sanayi üretim merkezleri, "kültürel ve entelektüel" merkezleri farklı planlar üzerinde analiz edilmektedir. İkinci kategoride kentsel arazi kullanımı incelenmekte ve bu konuda öneriler geliştirilmektedir. Bu kategorideki ilk plan İzmir kentinin ulaşım bağlantılarını ortaya koymaktadır. İkinci plan ise 1/20.000 ölçekta arazi kullanımını belirleyen bir zoning planıdır. Bu plan üzerinde "tolere" edilebilecek mevcut konut alanları (bunlar İzmir'in 1930'lu yıllarda Danger-Prost planına göre yapılaşan alanlardır) ve çok kötü koşullarda oldukları için dönüştürülmeleri gerekli görülen konut alanları belirlenmiştir. Üçüncü bir plan üzerinde ise iş alanları gösterilmiştir: Le Corbusier'nin Alsancak'ta önerdiği o zaman mevcut olmayan yeni liman alanı, yeniden düzenlenmesini öngördüğü mevcut endüstri alanı ve önerdiği yeni "yeşil endüstri sitesi", zanaat etkinliğinin sürdürüleceği alan yanında yö-

netime ayrılan alanlar -Alsancak'ta İş Sitesi ve Konak'ta Yönetim Sitesi- bu planda belirlenmiştir. Dördüncü plan ise kültür ve spor etkinliklerine ayrılması önerilen merkezleri -İnciraltı'nda bir büyük spor sitesi, eski limandan dönüştürülecek olan yat limanı, Konak'ta çeşitli kültür yapılarından oluşan bir kültür merkezi ve kültürel etkinliklere ayrılmış bir alan olarak Kültürpark- ve ilgili donanımların konumlanacağı noktaları göstermektedir.

"3. boyutta şehirçilik" biçiminde adlandırıldığı üçüncü kategori, "yapılaşma ve açık alanların kullanımı" başlığı altında Le Corbusier, konut alanlarına, endüstri ve yönetim sitelerine ilişkin yerleşim modelleri önermektedir. Bu planlar arasında:

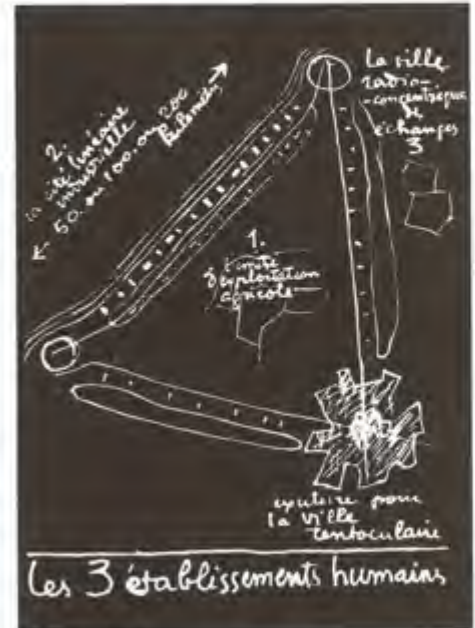
- Konak ve Basmane arasında kalan tarihi kesimin dönüştürülmesine ilişkin yöntem önerisi,
 - Karataş ve Karantina'nın üst kesimlerinde önerdiği 25.000 dolayında nüfus barındıracak yeni konut sitesinin (H1) yerleşim planı (o dönemde henüz bu alan yerleşime açılmamış bulunmaktadır),
 - Öneri H1 konut sitesinde konut gruplarına (*corps de logis*) ilişkin ayrıntıda çözüm önerisi,
 - Bu konut alanına ilişkin ulaşım/dolaşım şeması,
 - Yönetim ve iş siteleri, liman, zanaat ve ticarete ayrılan yapıların kentsel alanda yer seçimlerine ilişkin plan,
 - Bayraklı ve Alsancak arasında önerilen yeni "endüstri sitesi" yerleşimi,
 - Konak ve çevresinde yer alacak yeni kültür merkezine (*centre civique*) ilişkin düzenleme, ayrı planlar üzerinde sunulmuştur.
- Bunların dışında Le Corbusier raporunda, planı ayrıntıda geliştirecek ve uygulamasını gerçekleştirecek şehirçi(ler) tarafından gözönünde bulundurulması gerekli "süb-

jektif değerleri", "Etik ve Estetik" kategorisi altında, 3 ayrı plan üzerinde sunduğunu belirtmektedir.¹¹

Özetle, Le Corbusier'nin İzmir planı kentsel alanda bir işlevsel *zoning* ve ağır ve hızlı araç trafiği ile yaya dolaşımının ayrıldığı hiyerarşik bir ulaşım şeması yanısıra, İzmir özelinde -İzmir'in deprem bölgesinde olması ve iklim koşulları gözönüne alınarak- tasarlanmış konut grupları, endüstri sitesi, iş ve yönetim merkezlerine ilişkin yerleşim modelleri geliştiren, doğrudan birbir uygulamadan çok, planlamayı gerçekleştirecek olan yerel yönetim ve şehirçilik uzmanlarını yönlendirmek amacıyla taşıyan bir genel şema niteliğindedir. Le Corbusier'nin yeni konut yerleşimlerine ve tarihi kent dokusunun grid bir plan üzerinde "dönüştürülmesine" ilişkin önerileri mimarın meslek yaşamı boyunca geliştirdiği "modern kent" düşüncesi ve yerleşim modellerinin İzmir özelinde uygulaması olması açısından aynı bir çalışmanın konusunu oluşturacak niteliktedir.¹² Ancak bu makalede nazım plan önerisinin dayandığı genel yaklaşımı bu şekilde sunduktan sonra, şimdi Ege Mimarlık'ın bu sayısının temasına uygun olarak Le Corbusier'nin bu planda önerdiği *la Cité Industrielle Verte* (Yeşil Endüstri Sitesi) ve *Usine Verte* (Yeşil Fabrika) modeli üzerinde duracağım.

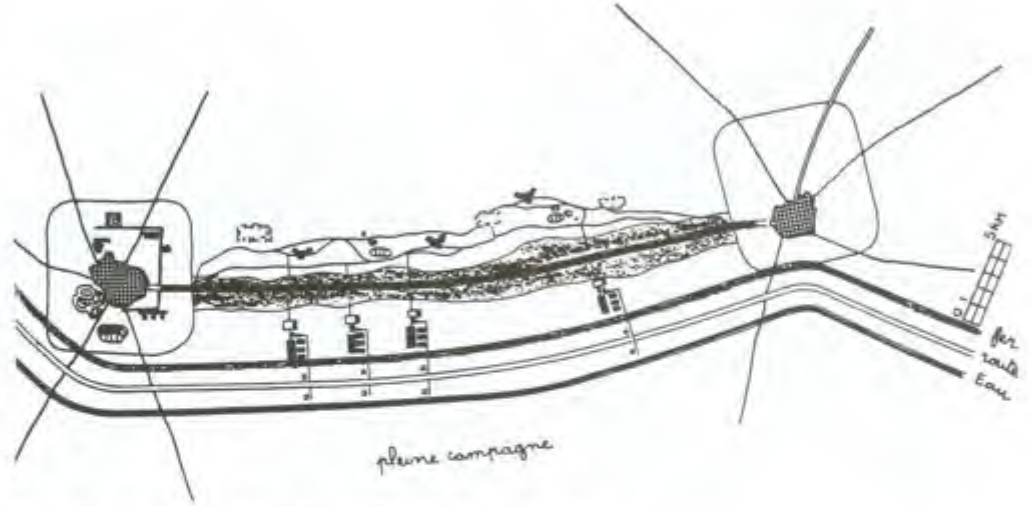
"3 Beşeri Tesis" ve "Lineer Endüstri Sitesi"

Le Corbusier'nin İzmir planındaki en ilginç önerilerden biri olan "Yeşil Endüstri Sitesi", ASCORAL grubu adı altında Le Corbusier'nin girişimi ile toplanan disiplinlerarası bir çalışma grubunun 1942 yılında yapmış olduğu *Les 3 Etablissements Humains*



Üç Beşeri Tesis
1 Tanımsal Üretim Ünitesi, 2 Lineer Endüstri Sitesi
3 Radyokonsantrikçe

ins ("Üç Beşeri Tesis") konulu araştırma içerisinde kuramsal olarak ortaya atılmış olan *la Cité Linéaire Industrielle* (Lineer Endüstri Yerleşmesi) modeline gönderme yapmaktadır. Le Corbusier'nin daha sonra yeniden ele alarak 1959 yılında bu kez kendi şehircilik çalışmalarından örnekleri de ekleyerek -bu örnekler arasında İzmir nazım planı da bulunmaktadır- yayınladığı bu çalışmada, yeryüzünde insan yerleşimleri fiziksel ve beşeri coğrafya açısından kuramsal olarak ele alınmakta ve "makina uygarlığı"nın gereklerine göre birbiri ile "organik" ilişki içerisinde üçlü bir yerleşmeler modeli önerilmektedir.¹³ Bu kuramsal çerçevede tarihsel olarak ulaşım yollarının kesiştiği yerde kurulmuş ve gelişmiş olan kentler, ulaşımın düğüm noktalarında konumlanmış olmaları dolayısıyla ticaret merkezleri olmalarının yanısıra kültürel ve entelektüel üretimin de merkezleri olarak gelecekte de varlıklarını sürdüreceklidir. Ancak bir yüzyıldır sürmekte olan makine uygarlığının kentler üzerinde yarattığı kaos ve aşırı büyümenin durdurulması, kentin saçaklanmış yapısından kurtarılması, bunun için de bir "parazit" gibi kente eklenmiş olan endüstri oluşumlarının ve işçi mahallelerinin kentten uzağa taşınması gerekmektedir. Endüstri büyük ölçüde hammadde ve işlenmiş ürünlerin taşınmasına bağımlı olduğuna göre, özellikle hammadde işleyen ya da işlenmiş maddeyi dönüştüren endüstriler kentlerde düzensiz bir biçimde toplanmak yerine, kentleri birbirine bağlayan ulaşım ağı -demiryolu, karayolları ve suyuolları- üzerinde, bunlar üzerindeki akışa uygun biçimde doğrusal olarak yeniden örgütlenebilirler.¹⁴ Böylece kentler endüstrinin ve sağlıksız, "toplumsal açıdan tehlikeli" işçi mahallelerinin yarattığı saçaklanmalardan kurtularak daha sağlıklı ve düzenli bir yapıya kavuşturulurken, ulaşım yolları üzerinde doğrusal bir düzende kurulacak olan yeni endüstri siteleri endüstrinin daha yaygın/örgün bir biçimde gelişmesini ve üretimin daha "ras-



Demiryolu, karayolu ve suyu üzerinde lineer endüstri sitesi ve işinsal kentler

yonel" ve "etkin" olmasını sağlayacaktır. Endüstri sitelerinin gerisinde endüstride çalışanlar için kırsal peyzaj ile içiçe yatay ve dikey (*unité d'habitation* tarzında) bahçe-kentler oluşturulması önerilmektedir. İşçiler için yapılmış bu konut sitelerinde okullar, sosyal merkezler ve spor olanakları, burada oturanların kültürel ve beden gelişimini (*cultiver le corps et l'esprit*) sağlayacak; endüstri çalışanları ulaşım olanaklarından yararlanarak kolayca kentlere ulaşabilecek ve kentlerin sunduğu olanaklardan da faydalanabileceklerdir.

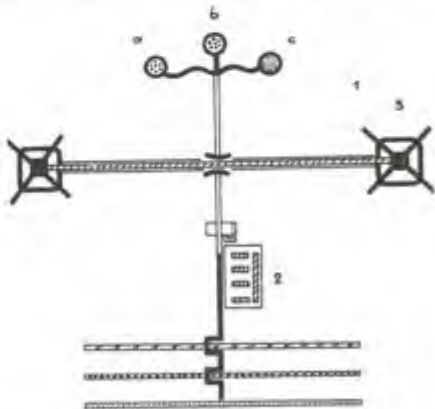
Bu üçlü yerleşmeler modelinin üçüncü ayağını ise tarımsal üretim merkezleri oluşturmaktadır. Yaygın bir biçimde kırsal alanda dağılmış olan köyler aralarında, tarımsal üretim kooperatifleri, silolar ve sosyal merkezlerin oluşturduğu tarımsal üniteler (*unités d'exploitation agricole*) çevresinde yeniden örgütlenecekler, zaman içerisinde diğer kırsal yerleşmeler de bu merkezler çevresinde toplanacaklardır. Le Corbusier kırsal nüfusun sağlıksız köy evlerini terk ederek ileride *unité d'habitation* türü konutlarda oturacaklarını düşünmektedir. Bu modelde "lineer endüstri sitele-

ri"nin kentlerle olduğu gibi tarımsal üretim üniteleri ile de organik bir ilişki içerisinde olacağı düşünülmektedir.

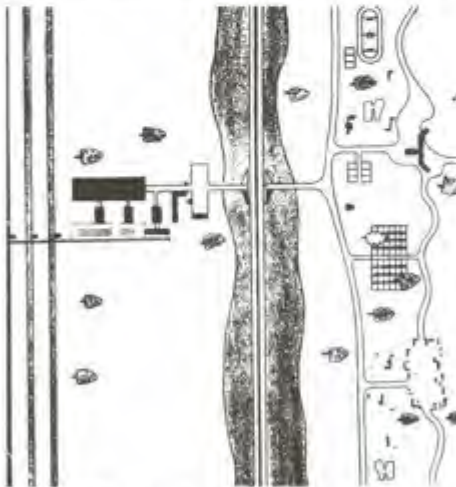
Coğrafya kuramlarının yerleşmeler sistemine ilişkin soyut modellemelerinden etkilendiği açık olan bu çalışmada soyut ve ütopyik bir yerleşim sistemi önermenin yanısıra, Le Corbusier özellikle lineer endüstri siteleri üzerinde durarak, modelin işleyişini en ince ayrıntısına kadar tanımlamıştır. Bununla "lineer endüstri sitesi" modelini tek başına uygulanabilir bir endüstri yerleşim tarzı olarak geliştirmeyi amaçlamaktadır. Lineer endüstri sitesi aynı zamanda "yeşil" bir endüstri yerleşmesidir. Makine uygarlığının ilk yüzyılı belirleyen "kara fabrika"ların yerini "yeşil fabrika"lar alacaktır.

İzmir'de "Yeşil Endüstri Sitesi" Önerisi ve "Yeşil Fabrika"

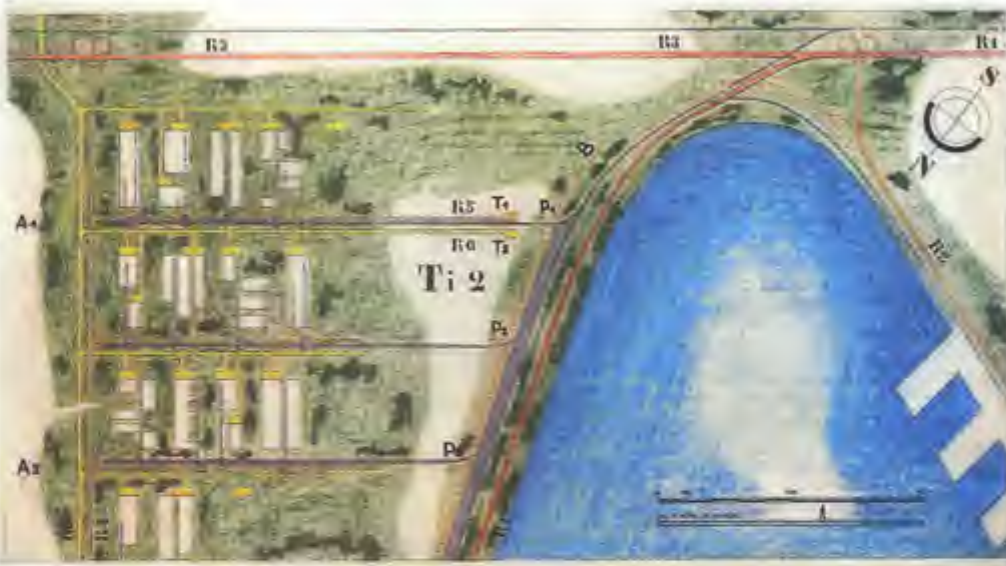
İzmir nazım plan raporunda Le Corbusier, ikinci temel fonksiyon *travailler* başlığı altında, önce İzmir'in ekonomik önemini ve ilişkilerini incelemekte ve kentin liman işlevi üzerinde durmaktadır : İzmir dışardan mal alan ve bunun ülkeye dağıtımını yapan, tüm Anadolu'dan ve kendi art bölgesinden hammadde ve işlenmiş ürünleri toplayarak "Avrupa Türkiye'sine" ve ülke dışına yollayan bir liman kenti olmanın yanısıra, aldığı hammaddeyi işleme olanaklarına da sahip bir kentsel merkezdir. Bu tanımdan yola çıkarak İzmir planında yeni bir liman alanı önermekte, bununla ilişki içerisinde endüstri bölgesini yeniden düzenlemekte ve öneri bir endüstri sitesi geliştirmektedir. Gelecekte kurulmasını düşündüğü ville radieuse tarzında, bir ya da birden çok yüksek yapıdan oluşacak "İş Sitesi" (*Cité d'Affaires TA-I*) de yine konumunun liman alanı ve endüstri bölgesi ile yakınlığı dolayısıyla Alsancak'ta -yangından kurtulmuş olan tarihi kesim üzerinde- yer almaktadır.



"Lineer Endüstri Sitesi" nde İlişkiler Sistemi, 1 Oturma, 2 Çalışma, 3 Beden ve tını geliştirme, a yatay bahçe-kent, b düşey bahçe-kent, c konutla ilişkili işlevler



"Lineer Endüstri Sitesi" Konut Alanları İlişkisi



Yeşil Endüstri Sitesi

"Yeşil Endüstri Sitesi" (*la Cité Industrielle Verte*) Le Corbusier'nin İzmir planında özellikle üzerinde durduğu önerilerden birini oluşturmaktadır. Mimar burada, ASCORAL grubunca geliştirilen "Üç Beşeri Tesis" (*les 3 établissements humains*) kuramında önerilen endüstri sitesi modeline uygun bir "yeşil endüstri sitesi" geliştirdiğini belirtmektedir.¹⁵ Limana yakınlığı ve demiryolu bağlantısı dolayısıyla öneri endüstri bölgesini modelin uygulanması için son derece uygun bulunduğunu belirtmektedir. Ancak, bölge ölçeğinde model karayolu, demiryolu ve suyulundan oluşan üçlü bir ulaşım bağlantısı üzerinde doğrusal olarak örgütlenmiş, kentten bağımsız bir endüstri yerleşkesi gerektirdiği halde, İz-

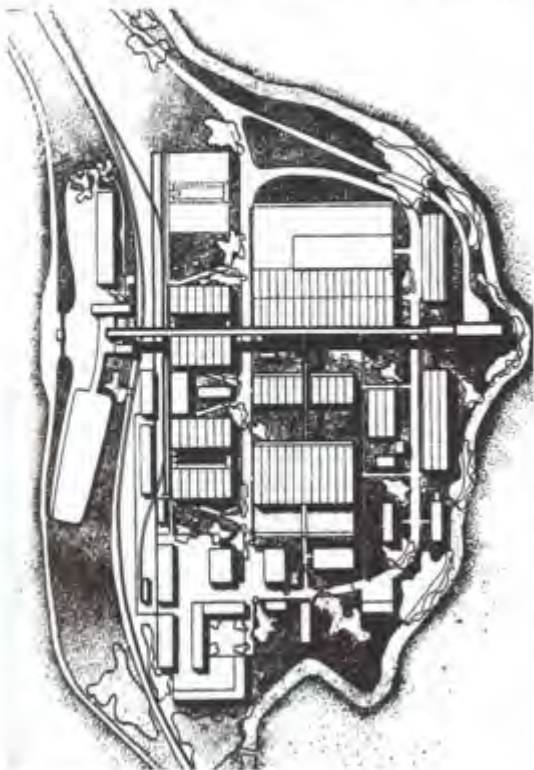
mir planında Le Corbusier yeni endüstri sitesini kentsel alanın hemen bitişiğinde, mevcut endüstri alanının devamında düşünmüştür. Bu "Üç Beşeri Tesis" kuramı ile önemli bir çelişkidir. Buna karşılık bu temel karşıtlığın ötesinde, öneri "yeşil endüstri sitesi", aynı kuramsal çalışma içerisinde Le Corbusier'nin bir yerleşim modeli olarak ayrıntıda geliştirmiş olduğu "lineer endüstri sitesi" ve "yeşil fabrika" modelinin doğrudan bir uygulamasıdır. Model, endüstri kuruluşlarının demiryolu, su yolu (burada öneri liman ve Bornova körfezi) ve karayolu üzerinde doğrusal olarak yerleştirilmesi düşüncesine, ve hammadde ve işlenmiş ürünün taşınacağı yollar ile işçilerin ulaşımını sağlayacak karayolunun birbiri ile kesişmemesi ilkesine dayanmaktadır. Farklı üretim türlerine göre tipleri ve büyüklükleri değişecek olan endüstri kuruluşları Le Corbusier'nin "Üç Beşeri Tesis" araştırmasında geliştirdiği "yeşil fabrika" tarzında gerçekleştirilecektir.

Bu yeşil endüstri sitesi Alsancak'ta önerilen liman alanının kuzeydoğusunda Alsancak ve Bayraklı arasında Bornova körfezi boyunca uzanmaktadır. Endüstri sitesinin limanla ve ana demiryolu bağlantıları ile ilişkisini kıyı boyunca uzanan bir öneri demiryolu hattı sağlamaktadır. R1, R2, R3 ve R-5 endüstri sitesine ulaşımı sağlayan mevcut ve öneri karayolu bağlantılarıdır. Bornova körfezi boyunca uzanan R-1 ve güneyden geçen R-3 endüstri sitesine teğet geçen otoyollardır. Endüstri sitesinin iç dolaşımını sağlayan R-5 bağlantıları salt, kamyonlarla yapılacak hammadde ve işlenmiş ürün taşımaya ayrılmıştır. Demiryolu bağlantılarının ve kamyon yolunun endüstri yapılarına göre konumuna bağlı olarak iki farklı dolaşım şeması alternatifi (A ve B) geliştirilmiştir: A1 ve A2 alternatiflerinde kamyon taşımacılığına ayrılmış

olan R-4 karayolu endüstri sitesinin kuzey doğusundan geçmekte ve R-5 kamyon yollarına bağlanmaktadır. B alternatifinde ise ana kamyon yolu demiryoluna paralel olarak kıyı boyunca uzanmaktadır. Bu durumda çok sayıda hemzemin geçit (P1, P2, P3) ortaya çıkmaktadır. ("Üç Beşeri Tesis" kuramına göre demiryolu hattı endüstri sitesine karayoldan daha yakın geçirilmelidir, ancak bu karayolunun demiryolunu sık sık kesmesi sonucunu getirmektedir). Endüstri sitesine diğer yönde - kuzey doğu yönünde- teğet geçen R-6 karayolu ve bunun endüstri alanı içindeki bağlantıları ise sitenin konut alanları ile ilişkisini sağlamaktadır. İşçilerin endüstri alanına ulaşımını sağlayan bu yol üzerinde kesinlikle yük taşımacılığı yapılmayacaktır. Endüstri sitesinin güneydoğusunda endüstride çalışanlar için bir işçi konut sitesi (H9) önerilmiş, ancak ayrıntıda alanın yerleşimine ilişkin çözüm getirilmemiştir.

Demiryolu bağlantıları, R-5 kamyon yolları ve personel dolaşımını sağlayan R6 yollarının sınırlandırdığı 400 m genişliğindeki doğrusal endüstri adaları denize dik olarak uzanmaktadır. Endüstri yapıları bir yanda demiryolu bağlantısı ve R-5 kamyon yolu, diğer yanda R-6 personel yolu olacak biçimde bu iki yol arasında konumlandırılmışlardır; büyük endüstri tesisleri için gerektiğinde 400 m. derinliğinde tek bir endüstri yapısı yerleştirilebilecektir ("Üç Beşeri Tesis"de farklı endüstri türlerine göre yapı tipleri ve dolaşım şemaları önerilmiştir).¹⁶ Le Corbusier'nin İzmir planında önerdiği bu endüstri sitesi, trafiğin türlerine göre ayrıştırıldığı dolaşım şeması, bu şemaya doğrusal olarak asılmış ve üretim zincirinin mantığına uygun olarak iç organizasyonu doğrusal olarak düzenlenmiş endüstri yapılarıyla "lineer endüstri sitesi" modelinin bir uygulamasını oluşturmaktadır.

Dolaşım şemasının yanısıra endüstri sitesinin gelecekteki yerleşimini belirleyen bir diğer ilke "yeşil fabrika" ilkesidir. Bu bugün çağınstırdığı anlamda bir "ekolojik" endüstri değil, endüstri yapılarının geniş yeşil alanların, ağaç gruplarının içerisinde yerleştirildiği ve personel dolaşımı ile hammadde ve ürün dolaşımının kesinlikle birbiri ile çakışmadığı bir yerleşim modeli önerisidir. (Öte yandan yaya ve motorlu araç dolaşımının ayrılması esaslı da "Yeşil Kent" modelinin önemli ilkelerinden biridir). Güneydeki konut alanlarından karayolu ile endüstri sitesine gelen işçiler ve personel için, fabrika alanına girişte sırasıyla, puantaj noktaları, daha sonra bisiklet ve araç park yerleri ve sosyal servis yapıları yer almaktadır. (Fabrika yönetim yapıları ise diğer yönde ürün giriş çıkışını de-



Yeşil Fabrika

netleyecek bir konumda bulunmaktadır). Fabrikaya gelerek giysilerini değiştiren işçiler üretim alanına -fabrika yapısına- üst kottan geçen korunaklı ve şeffaf galerilerden girecekler ve çalışma yerlerine ulaşacaklardır. Fabrikaya giren ve çıkan ham madde ve ürün dolaşımı ise üretimin biçimine göre üretim zincirini izleyen bir dolaşım şeması uyarınca zemin kotunda gerçekleşecektir.

Fabrika yapılan gün boyu fabrikada çalışan işçilerin buldukları yerden dışarıyı, doğayı görebilecekleri biçimde düşünülmelidir.¹⁷ Burada dikkatimizi çeken Le Corbusier'nin planda getirdiği diğer önerilerinde -örneğin konut alanlarında- olduğu gibi burada da insan-doğa ilişkisinin büyük ölçüde görsel bir ilişki olmasıdır. Le Corbusier İzmir nazım plan raporunda bu endüstri sitesi ile ilgili ayrıca fabrika yapıları çevresinde yaratılacak yeşil alanların korunabilmesi için özerk bir yönetim önermektedir: Çevresel yeşil alanlar, konut alanlarında¹⁸ olduğu gibi ortak mülkiyet konusu olmalıdır. Endüstri alanı içerisinde görsel engel oluşturan hiçbir bölücü duvar yapılmamalı, gerekli bölünmeler saydam ya da yeşil elemanlarla gerçekleştirilmelidir.¹⁹ Mimar nazım plan raporunda yeşil endüstri sitesinin dayandığı düşünceyi şöyle ifade etmektedir:

"Özette, yeşil endüstri sitesinin ana ilkesi önceden tasarlanmış bir düzen çerçevesinde, endüstri kuruluşlarının bölücü duvarlar gerisine kapanarak içeride her türlü düzensizliği yaratmakta kendilerini yetkili kılmalarına engel olarak işçilere temiz ve sağlıklı bir çevre, güneş, açık alan ve yeşilden yararlanma olanağı vermektir. Bu önlemlerin başından alınması İzmir'e örnek bir endüstri sitesini gerçekleştirme olanağı verecektir. Bunun için öngörmek ve istemek yeterlidir. Böylece etik ve estetik alanında çağdaşlık yolunda büyük bir adım atılmış olacaktır."²⁰

Sonuç

Le Corbusier'nin İzmir nazım plan şemasında yer alan kimi önerilerinin kentin gelişmesinde, özellikle kent merkezinde bir "modern kent" imgesinin yaratılmasında dolaylı da olsa belli bir etkisi olduğu düşünülebilir. Kanımca Konak ve çevresinde mimarın önerdiği gibi yüksek kütlelerden oluşan *ville radieuse* tarzı bir yönetim ve kültür merkezinin gerçekleşmiş olması projenin sürekliliğini göstermesi açısından ilginçtir. Le Corbusier'nin kentin tarihi kesimi için öngörmüş olduğu yıkımın gerçekleşmemiş olması ise İzmir'de Kemal Ahmet Arü, Emin Canpolat ve Gündüz Özdeş'in planlama çalışmaları ile başlattıkları koruma çabasının mutlu bir ürünü.

Endüstri bölgesi ise, konum olarak Le Corbusier'nin önerdiği alanda gerçekleştirildiği ve Alsacak-Bayraklı aksında körfez boyunca geçirilen otoyola bağımlı olarak lineer bir gelişme gösterdiği halde, her türlü trafik ile aşırı yüklenen bu otoyol dışında bu alanı besleyen alternatif bir ulaşım aksı yaratılmış değil. Endüstri çalışanları için sağlıklı bir yaşam çevresi oluşturacak, endüstri sitesi yakınında bir konut alanı düşünülmeyeceği gibi, endüstri alanına yaya yaklaşımı da ayrı bir ulaşım sistemi olarak çözülmüş bulunmuyor. Endüstri yapılarının oluşturduğu çevre ise -bu yapıların arasında oldukça başarılı mimarlık örnekleri bulursa da- Le Corbusier'nin düşlediği "yeşil endüstri sitesi" olmaktan uzak ne yazık ki ●

NOTLAR

- 1 Danger-Prost planıyla ilgili bir çalışma ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi'nde yayınlanmıştır; F. CÂNA BİLSEL, "Ideology and Urbanism during the early Republican period: Two master plans for İzmir and scenarios of modernization", METU Journal of Faculty of Architecture, vol. 16, n. 1-2, s. 13-30.
- 2 Ülker BAYKAN SEYMEN, "Tek Parti Dönemi Belediyeciliğinde Behçet Uz Örneği", Üç İzmir, (der. Enis Batur), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1992, s. 297-321
- 3 Le Corbusier'nin İzmir Belediye Başkanlığı'na yazdığı 7 Ocak 1939 tarihli mektup, Fondation Le Corbusier arşivi, Paris
- 4 Ulvi Olgaç'ın Güzel İzmir Ne İdi? Ne oldu? adlı kitabında Behçet Uz'un bir söyleviden yapmış olduğu alıntı bunu göstermesi açısından ilginçtir; Ülker BAYKAN SEYMEN, a.g.m., s. 311-312
- 5 Bu yazışmaların birer kopyası Le Corbusier arşivinde bulunmaktadır; Fondation Le Corbusier, Paris.
- 6 5 Temmuz 1939 tarihli ve Behçet Uz imzalı mektup ve sözleşme önerisi, Le Corbusier'nin 22 Temmuz 1939 tarihli sözleşmeyi onayladığına dair mektubu, Fondation Le Corbusier
- 7 Le Corbusier'nin İzmir Belediye Başkanına hitaben yazdığı 6 Mart 1946 tarihli mektup. Belediye ile eski sözleşme esaslarına göre anlaşma ise ancak 1948 yılı içerisinde gerçekleşir.
- 8 Le Corbusier 27 Ocak 1949 tarihli mektubu ile planı ve plan raporunu Türkiye'nin Paris Büyükelçiliği'ne teslim ettiğini İzmir Belediyesi'ne bildirmektedir. Plan ve raporun belediyeye ulaştırılmasına ilişkin yanıt ise 5 Temmuz 1949 tarihli, arada geçen sürede Le Corbusier mektuplarına belediyeden bir yanıt alamamıştır. Ne yazık ki belediyeye teslim edilmiş olan bu 22 planşin bugün nerede olduğunu bilmiyoruz. Bu dokümana en azından belge niteliği dolayısıyla değer verdiğimiz ve belediye arşivlerinde saklanmış olsaydı, uygulamaya konmamış da olsa Türkiye'de şehircilik tarihi açısından son derece ilginç bir yöneltimi yansıtan bu plan üzerinde araştırmacılara daha ayrıntıda çalışma yapma olanağı sağlanmış olurdu. Bu araştırma, Le Corbusier'nin özenle saklamış olduğu ve bugün Fondation Le Corbusier arşivlerinde bulunan İzmir nazım planı eskizlerine, plan raporuna ve İzmir Belediyesi ve mimar arasında yapılmış olan yazışmalara dayanılarak gerçekleştirilmiştir.

9 Bu kategoriler, 1948'de kabul edilen CIAM Şehircilik İlkeleri Yöntemsel Çerçevesi'nde "çevre", "kentsel alan kullanımı", "yapılaşma ve açık alan kullanımı", "donanımlar", "etik ve estetik", "ekonomik ve toplumsal özellikler", "yasal çerçeve", "finansman", "uygulama aşamaları" ve "diğer" biçiminde tanımlanmıştır.

- 10 Le Corbusier, Rapport Remis par M. Le Corbusier à la Municipalité d'İzmir sur un Projet de Plan Directeur d'Urbanisme concernant cette Ville, (İzmir kenti nazım plan projesi üzerine Le Corbusier tarafından İzmir Belediyesine sunulan Rapor), Fondation Le Corbusier
- 11 Le Corbusier, Rapor, s.4
- 12 Bu konuda ODTÜ Mimarlık Fakültesi dergisi'nde yayınlanmış olan, Erken Cumhuriyet Dönemi Çağdaşlaşma İdeolojisi ile ilişkili olarak İzmir'de Danger-Prost ve Le Corbusier'nin İzmir nazım planlarını karşılaştırdığım makale daha ayrıntıda bilgi içermektedir. CÂNA BİLSEL, a.g.m.
- 13 Le Corbusier, Les 3 Etablissements Humains, Editions de Minuit, Paris, 1959
- 14 Bu çalışmanın yapıldığı İkinci Dünya Savaşı yılları ve sonrasında endüstrinin kentlerde yoğunlaşması yerine -özellikle hava saldınlıklarından korunma amacıyla- bunların kırsal alana dağıtılması yönünde tartışmalar gündemdedir.
- 15 Le Corbusier raporunda plan ekleri arasında bu yayının bir kopyasının da bulunduğunu belirtmektedir.
- 16 Le Corbusier, Les 3 Etablissements Humains, s.110-113
- 17 Le Corbusier, "L'Usine Verte", Les 3 Etablissements Humains, s.106-113
- 18 Konut alanlarında konut grupları, zemin doğal halinde bırakılarak, pilotisler üzerine kaldırılmıştır; Le Corbusier, parsel bölünmelerine engel olacak ve böylece her yönde yaya dolaşımına izin verecek biçimde bu alanlarda toprak mülkiyetinin ortak mülkiyet konusu olması gerektiğini savunmaktadır.
- 19 Rapor, p.16
- 20 Le Corbusier, Rapor, p.17, (yazının çevirisi).

KAYNAKLAR

- BAYRAKTAR, Aysel, "Le Corbusier'nin Bir Şehir Planı Önerisi", Üç İzmir, (der. Enis Batur), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1992, s. 323-326
- BAYKAN SEYMEN, Ülker, "Tek Parti Dönemi Belediyeciliğinde Behçet Uz Örneği", Üç İzmir, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1992, s. 297-321
- BEYRU, Rauf, "Planlamada 1935-1950 Dönemi, Le Corbusier İzmir'den Geçmişti", Ege Mimarlık, 14:3, s.17-23
- BİLSEL, F. CÂNA, "Ideology and Urbanism During The Early Republican Period: Two Master Plans for İzmir and Scenarios of Modernization", METU Journal of Faculty of Architecture, vol. 16, n. 1-2, s. 13-30.
- DEMİREN, Şemsa, "Le Corbusier ile mülakat", Arkitekt, 1948, s.230-231
- LE CORBUSIER, Urbanisme, Flammarion, Paris, 1994 (ilk yayınlanma tarihi, 1925)
- LE CORBUSIER, Précisions sur un état présent de l'Architecture et de l'Urbanisme, Fondation Le Corbusier, Editions Altamira, Paris, 1994 (ilk yayınlanması, Collection de l'Esprit Nouveau, 1930)
- LE CORBUSIER, Rapport Remis par M. Le Corbusier à la Municipalité d'İzmir sur un Projet de Plan Directeur d'Urbanisme concernant cette Ville, 1949, Fondation Le Corbusier
- LE CORBUSIER, "Ufki Şehir, Şakulî Şehir", (çeviren: Şemsa Demiren), Arkitekt, 1949, s.162-165
- LE CORBUSIER, La Charte d'Athènes, Editions de Minuit, Paris, 1957
- LE CORBUSIER, Les Trois Etablissements Humains, Editions de Minuit, Paris, 1959
- SAMIH SAİM, "Lô Korbüziye'nin Muasir Şehri", Mimar, 1:2, 1931
- TANYELİ, Uğur, "Çağdaş İzmir'in Mimarlık Serüveni", Üç İzmir, (der. Enis Batur), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1992, s.327-338
- TÜMER, Gürkan, "Le Corbusier İzmir'de", Mimarlık, 254

Bir Ticaret Şehrinde Sanayi

Şeniz Ergeçgil Çıkış

Bilkent Üniversitesi GSTMF, Öğretim Görevlisi

Uzunca bir süredir, İzmir, sıkıştığı cendere-den kurtulmak ister gibi, arayış içinde görülüyor. Bir taraftan yerel örgütler yeni mekanizmalar oluşturmaya çalışırken, diğer yandan merkezi yönetimden çeşitli taleplerde bulunuyor değişik platformlarda. Belki de büyük şehir olarak sahnede görüldüğü uzun zaman sürecinden sonra, ilk defa bir taşra şehri davranışları gözleniyor. Bütün şehir ayakları altındaki zeminin çekildiğini hissediyor neredeyse 1930'lardan beri klişeleşmiş konum ve rol tanımları, Türkiye'de oluşan yeni ekonomik dengeler içinde olumsuz yönde değişiyor İzmir için. Bir yandan Bursa-Kocaeli-İstanbul sanayi eksenini, diğer yandan yapı değiştiren Anadolu sermayesi Türkiye'nin ekonomik yapısını yeniden çizerken İzmir bu çerçevede içindeki yerini bulmaya çalışıyor.

Oysa Cumhuriyet'le birlikte, sanayileşmeyi hedef alan İzmir tam da bu dönüşümü, yani ticaret şehrinden sanayi şehrine geçişi, başardığını sandığı anda kendini farklı bir konumda buldu. Yeni bir rol ayrımına gelmiş gözükken İzmir'in kendine özgü kimliğini oluşturduğu tarihsel döneme, ticaret şehrinin oluşumu ve sanayi şehrine geçiş sürecine notlar halinde bakmanın yararlı olacağını düşünüyoruz.

Sürecin başlangıç noktasını 16. yüzyılın sonlarında bulmak mümkündür. Bu dönemde gelinceye dek nüfus yapısı köy ölçeğinde olan İzmir, Doğu ile Batı arasında kara taşımacılığına dayalı kervan ticareti sisteminde "Liman şehri" olarak ortaya çıkmaktadır. Konjonktürel olarak Halep eksenli ipek ticaretinin İzmir'e kaymasıyla kaderi değişmiş gözükken şehir, aslında daha büyük bir değişimin içinde yeni rol dağılımının ilk ürünlerini toplamaktadır.

"...İzmir'in 17. yüzyılda gösterdiği gelişme Anadolu kent sisteminin geçirdiği önemli dönüşümü temsil eder...1620 yılı dolaylarında Osmanlı idaresi daha önce ticaret politikasının önemli bir unsurunu oluşturan pamuk ihraç yasağını kaldırmaya karar verdi. Bu tarihten sonra pamuk, pamuk ipliği ve Ankara tiftiği ticareti İzmir'in gelişiminde önemli rol oynamaya başladı".¹

Osmanlı ticaret politikasının değişimi, kısa dönemde gelirlerin artırılması nedeniyle olsa da, gerçekte büyük bir dönüşümün, Avrupa merkezli kapitalizmin doğuşu ve

batı Anadolu'nun bu sisteme eklenmesinin işaretlerini vermektedir. Bir yandan eşkiyalık, kaçakçılık olaylarıyla uğraşan merkezi yönetim, İstanbul'un inşa alanlarından biri olan İzmir hinterlandını kontrolde zorlanmaya başlamıştır. "Levant kıyılarında, Afrika Boynuzuna kapırdıkları baharat ticaretinin yerini alacak ürün ve pazar arayan Batılılar, Batı Anadolu'da yalnızca yeni gelişmekte olan sanayileri için pamuk ve yün, dokuma ürünleri için de olası müşteriler değil, ticari hünerlerini gösterebilecekleri kolay biçimlenir bir ortam da buldular. 17. yüzyıl ticaret devrimini başlatan Hollandalılar, İngiliz ve Fransızlar cenin halindeki bu ticari yapıyı keşfettiler, geliştirdiler ve kullandılar".²

17. yüzyılın başında, Halep yerine, bölgesel karşılıklar nedeniyle, İzmir'e doğru yönelen ticaret hareketi, bir yandan ürün çeşidini çoğaltarak, bir yandan da nüfus yapısını değiştirerek İzmir'i yeni döneme hazırlamıştır.

"İzmir tarihindeki ikinci büyüme evresi yaklaşık 18. yüzyılın ortalarında başladı ve hemen hiç kesintiye uğramaksızın 19. yüzyılın son çeyreğine dek sürdü. İki gibi bu büyüme dalgası da, başat olarak İzmir'in sakinlerinin ya da Osmanlı hükümetinin denetim ya da nüfus sınırlarının ötesindeki gelişmelerde biçimlendirildi".³

Osmanlı İmparatorluğu'nun periferileşme süreci içinde İzmir (ve diğer liman şehirleri) hazırlanmış alt yapısı ve nüfusuyla önemli rol oynamaya başladı. 1838 İngiliz Ticaret Anlaşması'yla kurumsallaşan bu eğilim eksen değiştirerek Atlantik kıyasına olan Dünya ticareti içinde İzmir'e farklı bir rol düşmekteydi. Goffman'ın belirttiği gibi, antik şehir, geniş bir hinterlandın tarımsal üretim ve tüketim pazarının merkezle bağlantı noktasıydı. Periferleşmenin mekanizmaları (ya da yöntemleri) İzmir'in biçimlenmesinde farklı biçimlerde etkili oldular. Bu mekanizmalar ticaret, dış borçlar ve doğrudan yabancı sermaye yatırımları olarak zikredilebilir.

Ticaretin en dolaysız etkisi, büyük bir liman şehrinin, bütün alt yapısıyla kurulmasıdır. Bu faaliyeti yürüten nüfus yapısı, İzmir çevresinde yerel tüccarlardan oluşan büyük bir gurupla birlikte yalnız malların değil, beğenilerin, modaların ve düşünce-

lerin yayılmasında rol oynadılar. Diğer bir deyişle, İzmir sakinlerini Güney Akdeniz ve Yakındoğu'nun diğer büyük ticari merkezlerinde benzer konuma sahip kişilerin görüş açılarıyla birleştiren belirli bir tür burjuva kültürünün yayılmasının araçları da oldular.⁴

Gelişen ticari yapıya göre yetersiz kalan tarımsal üretimi arttırmak için Batılıların doğrudan üretime yönelik faaliyetleri başarısızlıkla sonuçlandı ve yerel araçların sistem içindeki varlığı kesinlik kazandı. Diğer yandan pazarın taleplerinin biçimlendirdiği tarımsal meta üretimi hızlı bir gelişme gösterdi. Bu gelişmenin etkisi altında geleneksel üretimi zorlayan sanayi üretimi de ticaretin etkisi altında gelişti. Sanayi kuruluşu olarak tanımlanan yapıların çoğu gıda üretimi ile ilgili iç pazara yönelik kuruluşlardı. Bunların dışında yer alan bazı girişimler de bulunmaktadır. Bölgenin en önemli tarımsal meta ürünü olan pamuğun işlenmesi için kurulan 1795 tarihli Fransız yatırımı Basmane Pamuklu Dokuma ve Basma tesisi bilinen en erken örnektir.⁵ Yerli azınlıkların sanayi yatırımlarına gösterilecek en önemli örnek olan kağıt fabrikası 1847 yılında üretime başlamıştır.

"Şark Kağıthanesi diye tanınan İzmir Kağıt Fabrikası, Osmanlı ülkesindeki sanayi kuruluşlarının en gelişmiş olanlarından biriydi. Şimdiki Halkapınar Su Tesisleri'nin bulunduğu yerde olan fabrika, Halkapınar sularını denize akıtan kanalı düzenlemiş ve nakliye yolu olarak kullanmıştı. Duzoğlu, Hoca Karabit ve Hoca Mihran isimli üç Ermeni tarafından 15 sene için alınan imtiyazdan sonra başlanan inşaat 1846'da sona ermiş, 1847'de kağıt üretimi başlamıştır. ...15 yıllık üretimden sonra 1863'de fabrika kapanmıştır".⁶

Avrupa merkezli kapitalizmin periferisi olarak değişen Osmanlı devleti içinde, İzmir önemli bir ticaret limanı haline gelmiştir. Kendi hinterlandının, pazara göre üretimi yoğunlaşmış tarımsal ürünlerini merkeze aktaran şehir, merkezin sanayi ürünlerini aynı hinterlanda ulaştırmıştır. Geleneksel deve kervanları ve yolların hakim olduğu bu ticaret hareketi, Yabancı sermayenin dolaysız yatırımlarının liman ve demiryolu tesislerinde yoğunlaşmasıyla biçim değiştirdi.



İzmir Pamuk Mensucat

Periferileşmenin önemli araçlarından birisi olan dış borçlanmanın İzmir'deki etkileri birden görülmesi de bütün İmparatorluk için olduğu gibi çok önemli olmuştur. Bürokratik merkezîyetçiliğin güçlenmesine yol açan bir kontrol sistemi oluşturan Düyûn-u Umumiye İdaresi, İzmir çevresinde önemli rol oynayan yerel aracı sınıfın tasfiyesine yol açtı.

"19. yüzyılın son çeyreği, dünya ekonomisinin biçimlenişinde önemli değişimleri beraberinde getirdi. Bu dönemde uluslararası mali sermaye Düyûn-u Umumiye İdaresi ve yan örgütleri aracılığıyla, Osmanlı maliyesinin ve Osmanlı İmparatorluğundaki önemli üretim faaliyetlerinin çoğunu doğrudan denetlemeye başladı. Bir kurum olarak Düyûn-u Umumiye, hükümetler ve Uluslararası sermaye arasındaki iki yönlü bir ilişkiyi bünyesinde topluyordu. Kuruluş Osmanlı İmparatorluğu'na yapılan yatırımları güvenceye alırken, rakip güçlerin buradaki ortak çıkarlarını korumaya hizmet ediyordu".⁷

Uzun bir süre Osmanlı merkezi yönetiminin etkisinden özerk bir şekilde neredeyse açık pazar olarak periferileşen İzmir ve hinterlandı bu etkiler altında yeniden merkezîyetçi bürokrasinin etkisi altına girmeye başlamıştır. 19. yüzyılın ortalarında ticaret düzeni serbest ticaret doktrini altında yatan merkez-çevre ilişkilerini yansıtan bir bileşim göstermekteydi. İthalatın çok büyük bölümü mamul tüketici mallardan oluşmakta, hiç biri tek başına büyük önem taşımayan çeşitli gıda maddeleri ve hammaddeler ihraç edilmekteydi.⁸ Bu yüzyılın son çeyreğinde değişen dengeler Osmanlı İmparatorluğunun Avrupa merkezli dünya ekonomisiyle ilişkilerini etkilerken İzmir'de konum değiştirmektedir. Jön Türklerin iktidara yürüyüşüyle birlikte milliyetçi politikalar gündeme gelmeye başlamaktadır artık.

İzmir hinterlandının önemli ürünlerinden tütün ticaretinin denetimi için tütün işleme tesisleri çalıştırdığı işçi sayısı ve teknoloji ile gerçek ölçekte bir sanayi kuruluşuydu.

"Şehrimizde ... 120 maddesinde fabrika vardır. Fabrika dediğimize bakıp da bunların her birinin içinde binlerce amele çalışır

müessat-ı muazzanadan add ve telakki edilmemelidir. Böyle fabrika ancak reji idaresinde mevcuttur. Kısm-ı azamı hakkında imalathane tabirinin istimali daha caizdir".⁹

Periferileşmenin önemli araçlarından birisi olan doğrudan yabancı sermaye yatırımları büyük ölçüde belediye hizmetleri ve ulaşım sektöründe toplanmıştır. İlk demiryolu yatırımları, ülke ölçeğinde, İzmir'den başlamıştır. Diğer yandan liman yapımı da aynı şekilde bir yabancı sermaye yatırımıyla mümkün olmuştur. Şehrin su, elektrik ve tramvay donanımları verilen imtiyazlarla yabancı sermaye tarafından gerçekleştirilmiştir.

Demiryolu hatlarının kurulması için ilk imtiyaz İzmir-Aydın hattı için 1856 yılında alınmıştır. İngiliz sermayesinin hakimiyetinde olan yatırım 1890 yılında tümüyle işletmeye açılmıştır.¹⁰ İkinci anahat olan İzmir-kasaba demiryolu 1863 yılında imtiyaz alınarak inşaata başlamış; yatırımcılar İngiliz-Fransız ortaklardan oluşmaktayken, Osmanlı devletinin müdahalesiyle sonraları İngiliz sermayesi şirketten çekilmiştir. Merkezi yönetim Avrupa sermayesinin karnatları arasında dengeleri gözeterek bir tarafın egemenliğini engellemeye çalışmakta ve pazarlık şansını yüksek tutmaya çalışmaktadır.

1867 yılında yapılan anlaşmayla inşasına başlanan rihtim ve tesisleri kısa sürede hizmete girmiştir. Toplam 3245 metre uzunluğunda bir rihtim duvarına sahip olan liman büyük antrepolar da içermektedir. Daha sonraki tarihlerde ek sözleşmelerle Punta'ya kadar uzayan liman Alsancağ Garyla birlikte şehir içinde yeni bir merkez oluşturmaktadır. Bu gelişim şehrin geleneksel ticaret yapısına yönelik bir tehlike olarak da görülmüştür. Punta'ya doğru gelişen limanların özellikle 1908 sonrası güçlenen milli iktisat savunucuları tarafından müslüman nüfusun hakim olduğu Kemeraltı çevresi geleneksel ticaret dokusu üzerinde olumsuz etkileri olacağını söylemektedirler.

"Mevadd-ı ticariyenin Punta iskelesi tarihiyle sevki sahârâ-yı husus olunca evela şimdiye kadar şehir dahilinde emvâl-i" "ti-

cariye depoluğu vazifesi gören hanlara lüzum kalmayacak, yekûnû hayli bir miktar baliğ olan bu binalar ehemmiyet ve kıymetçe itibardan düşecek, binâenaleyh muattal kalmaları dolayısıyla eshâb-ı mutazarrın olacak, hâl-i hazırdaki icarları te-nezzül edecek, hazine bundan müteessir olacaktır".¹¹

Yeni taşıma ağı ticaretin ağırlığını demiryollarına kaydırsa da, kervanlar yine de varlığını sürdürmüşlerdir. Dolayısıyla geleneksel ticaret aksı olarak Kemeraltı emtia değiş tokuşunda önemini kaybetmemiştir.

İzmir'in Avrupa merkezli bu değişime eklenme sürecinde, kentsel yapı stoğu da biçim değiştirmiştir. Özellikle demiryolları yapılan ve liman depoları yeni yapı teknolojisinin izlerini taşımaktadır. Çelik yapı bileşenleriyle geçilen geniş açıklıklar, sanayi yapıları silüetini şehrin kimliğine taşımıştır. Bu dönemde birçok yapı malzemesi gibi, yapı projeleri de yurtdışında hazırlanmaktadır. Sanayi yapılarında, poligonal taş örgüleri, kesme taş işçilikleri, döküm kolonlar ve putrel döşemelerle birlikte kullanılmaktadır. Özellikle demir döküm yapı elemanları konut inşaatlarında da dikkat çekici oranda yer almıştır.

Dönemin sanayi yapılarında açıklık oranları değişse de, üslup açısından oryantalist etkilere çok nadir rastlanmaktadır. Halkapınar Su Tesisleri Yapısında izlenen kemerli pencereler dışında bu yönde vurgulamalar neredeyse yoktur. Basık kemerli, ya da düz lentolu söveli pencere ve kapılar, anonim bir Avrupa kimliğinde yapılar da yer alır. Neoklasik üslupta sade ve rasyonel yapılar 19. yüzyılın sanayi yapıları dokusunu oluşturur. İzmir'de Endüstriyel yapıların oluşturduğu bu yeni yapı stoğu, şehirde yeni sanayi akslarının çevresine yerleşmiştir. Punta Tren İstasyonundan başlayıp, Bayraklı yönüne doğru ilerleyen darıcağı bölgesi Şark Sanayi, un fabrikaları ve yağ fabrikalarıyla çevrilmiştir. Diğer yönde Basmane İstasyonu ile başlayan aksta ise yağ fabrikaları, deri atölyeleri Halkapınar su tesisleriyle noktalanmaktadır.



İzmir Pamuk Mensucat

Sonraki dönemlerde bu ana akslar aynı doğrultuda uzayarak şehrin sanayi eksenini oluşturmaya devam edeceklerdir. Dönemin sonunda istatistik sayımlarına baktığımızda sanayi üretimi yapan işletmelerin, çalıştırdığı işçi sayısı ve kullandığı enerji türü göstergeler ve işletmecilerin etnik yapısına baktığımızda: Tütün fabrikaları 8 işletmede 1500 kişi çalıştırmakta, incir paketleme tesisleri 10 işletmede 4000 kişi çalıştırmaktadır. Dört tersane 500 işçi istihdam ederken demiryolu tamirhanesi 394 işçi bulundurmaktadır. Toplam yedi adet pamuklu kumaş üretimi 590 işçiyle iş görmekteyken, su fabrikası 150 işçi, havagazı fabrikası 280 işçi, gıda paketleme tesisleri için ambalaj üreten tahta kutu fabrikası 12 imalathanede 495 işçi çalıştırmaktadır. Diğer fabrika olarak anılan tesislerde hane başına düşen çalışma sayısı küçük atölye ölçeğindedir.¹²

1918 yılı "Emlak-i Emiriye Mebani-i Umumiye ve Hususiye İstatistiğine" göre, İzmir'de yer alan üretim tesislerinin çoğu ecnebilere mülkiyetinde görülmektedir. Daha sonra Rumlar, Ermeniler ve İslamların uhdesindeki tesisler gelmektedir.

20. yüzyılın başında 1890 sonrası krizden yeni bir yapı arayışıyla çıkan Avrupa merkezli Dünya Kapitalizmi Liberal söyleme alternatif olarak gelişen milliyetçilik fikriyle tanışmaktadır.

"19. yüzyılın sonuna gelindiğinde dünyanın tüm az gelişmiş (fakat kapitalizmden etkilenmiş) bölgelerinde milliyetçilik hakim tepki ideolojisi konumuna gelmişti. Bu bölgelerde liberalizmin doğal müşterileri ne devlet elitleri, ne aydınlar, ne de halk kitleleri oldu. Liberalizm sadece dünya ekonomisiyle kârlı bir bütünleşme sürecine giren, bu süreç esnasında da "modern" bir yaşam tarzını özümleyen küçük tüccar, aracı, finans grubuna cazip geldi. Sözünü ettiğimiz gelişmeye kapitalist sistemin yayılma süreci açısından ve biraz da işlevci bir perspektifle bakarsak, milliyetçiliğin ve zamanla ortaya çıkan ulus-devletlerin yumuşatıcı bir görev üstlendiğini söyleyebiliriz. Nispeten durağan toplumların kapitalist dönüşümün yörüngesine girme süreci kendi haline bırakıldığında yüksek maliyetli olmaya adaydı. Toplumdaki katman ve fertlerin çoğu yeni piyasa mantığına ayak uyduramıyor, devletin veya cemaatlerin

yeniden dağıtımçı faaliyetleri devam edemiyordu. Bir yandan da eski gelir dağılımı normları radikal bir şekilde değişiyor, ortaya çıkan yeni para ve zenginlik toplumsal dengeyi altüst ediyordu. İşte kapitalizmin bu tür toplumlar üzerindeki yıkıcı etkisi ulus-devlet yoluyla kontrol edebilme ihtimali toplumsal dengelerin bozulmasını belli sınırlar içinde tutma şansı yarattı".¹³

Keyder'in tanımladığı bu sürecin Türkiye ve İzmir'deki etkilerini biliyoruz. İzmir'deki kitlesel göç, yaygın şehrin hem gelişme temposunu ve yönünü değiştirdi hem de nüfus yapısını. Savaş sonrası yabancı sermaye yatırımlarının kamulaştırılmasına girişilmiş, belediye hizmetleri, liman işletmesi, demiryolu tesisleri bu devirlere konu olmuştur. Özellikle imtiyaz nedeniyle sıkıntıya yol açan elektrik üretimi için 1927'de açılan termik santral kurulmuştur.

1923 yılında toplanan İzmir İktisat Kongresi yeni yönetimin yol arayışlarını içermektedir. Sanayi için alınan kararlar koruyucu altında bir sanayi yapısı hedeflerini göstermektedir. 1929 krizinin ağır baskısı altında yeni gelişme çizgisini oluşturmaya çalışan İzmir sanayisi 1933 yılına gelindiğinde 19. yüzyılın başından, sayısal olarak, çok farklı bir konumda değildir. Yine de kısa sürede İzmir savaş öncesi tarımsal meta ihracatı rakamlarına ulaşmıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan sanayi yapıları çoğunlukla dokuma sektöründedir. Şark Sanayi (1924), İzmir Pamuk Mensucat (1932), Kula Mensucat (1933) ve İzmir Yün Mensucat (1935) bu sektörde yer alırken, gıda üretimine yönelik kimi tesisler de görülmektedir.

Devletçiliğin iktisadi uygulamaları, sanayi üretiminin artmasına yol açarken bürokratlar ve yeni gelişen sanayi burjuvazisi birlikte davranmaktadırlar.

"Devletçilik, o sıralarda yeni sayılan bir uygulamanın tumturaklı adıydı. Üçüncü dünya milliyetçiliğinin 1960'lar ve 1970'lerdeki kalkınma modelinin verdiği ipuçlarından hareket ederek geriye bakıldığında, bu uygulamanın sonraları anahatlarıyla tekrarlanacak bir tecrübenin ilk örneklerinden biri olduğu anlaşılır. Bu model, siyasal bir elit ile emeklemekte olan bir burjuvazinin hızlı bir birikim sağlamak için güçlerini birleştirerek... yalıtılmış bir milli ekonomi alanı yaratmalarına dayanır".¹⁴

II. Dünya Savaşı sonrası döneme kadar kentsel altyapısını kısmen yenileyen İzmir, yeni yapılanma içinde Cumhuriyetin en önemli ticaret limanı ve sanayi şehri olmaya devam etmiştir. Bu yıllarda yeni dünya düzeni içinde hızla sanayileşen şehirde çimento fabrikası, metalurji tesisleri, otomotiv yatırımları başlayacaktır. İzmir'in sanayi aksları 19. yüzyılda başlayan çizgilerin devamında oluşmaktadır. Darağacı bölgesi aksı önce Bayraklıya kadar ilerlemiş daha sonra da Alağa'ya kadar ilerleyerek şehrin dışına taşmıştır. Basmane'den başlayan aks ise önce Pınarbaşı'na kadar varmış, buradan da Kemalpaşa'ya eklenmiştir. Hinterlandıya kurduğu pazar ilişkisini sanayi ölçeğinde de sürdüren İzmir, bütün niceliksel büyümelerine rağmen dünya ölçeğindeki büyümeye ayak uyduramamış gözükmektedir. Hızla değişen dünya sistemine eklenmekte yetersiz kalan şehir, tarihindeki her büyüme evresinde olduğu gibi merkezden dışarı doğru hareketine devam etmektedir. Merkez-çevre ilişkisi içinde alt merkezlerin atlanmasına imkan tanıyan her teknolojik gelişme İzmir'e bir darbe daha vurmaktadır.

Bütün bu hareketler içinde sanayi yapıları çoğalmakta, ama şehrin dışına taşmaları nedeniyle algılanmaları ve şehir yapısını etkilemeleri mümkün olmamaktadır. İzmir hinterlandında Manisa, Denizli, Söke, Kemalpaşa gibi yerleşmeler sanayinin yeni gelişme alanları olarak göze çarpmaktadır. Liman ise doğal gelişmesini sınırlarına varmıştır. Diğer yanda da şehir dokusunun çevresini sarmasıyla hinterlanda bağlantılan giderek zorlanmaktadır ●

KAYNAKÇA

- 1 FAROQHI, Suraiye, 1993, "Osmanlı'da Kentler ve Kentliler", İletişim Yay. Tarih Vakfı, İstanbul, s.43.
- 2 GOFFMAN, Daniel, 1995, "İzmir ve Levanten Dünya", Tarih Vakfı, İstanbul, s.43.
- 3 KASABA, Reşat, 1994, "Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi, Ondokuzuncu Yüzyıl", Bilge Yayınları, İstanbul, s.8.
- 4 a.g.e., s.11.
- 5 AKSOY, Yaşar, 1994, "İzmir'de İlk Ulusal Sanayiciler ve Sanayi Odası'nın Kuruluşu" s. 201.
- 6 a.g.e., s. 201.
- 7 KASABA, Reşat, 1994, "Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi, Ondokuzuncu Yüzyıl", Bilge Yayınları, İstanbul, s.19.
- 8 KEYDER, Çağlar, 1989, "Türkiye'de Devlet ve Sınıflar" İletişim Yayınları, İstanbul, s.48.
- 9 RIFAT, Hüseyin, 1997, "İzmir 1919", Akademi Kitabevi, İzmir, s. 17.
- 10 ATAY, Çınar, 1979, "Cumhuriyet Öncesi İzmir Kentinde Haberleşme, Ulaşım ve Etnik Gruplar" Yayınlanmamış, İzmir, s. 43.
- 11 RIFAT, Hüseyin, 1997, "İzmir 1919", Akademi Kitabevi, İzmir, s. 59.
- 12 SERÇE, Erkan, 1998 "İzmir ve Çevresi, Resmî, Özel Binalar İstatistiği, 1918" Akademi Kitabevi, İzmir, s. 52.
- 13 KEYDER, Çağlar, 1989, "Türkiye'de Devlet ve Sınıflar" İletişim Yayınları, İstanbul, ss.10, 11.
- 14 KEYDER, Çağlar, 1993, "Ulusal Kalkınmacılığın İflası" Metis Yayınları, İstanbul, s. 150.

	MÜSLÖMANLARIN	MUSEVİLERİN	ERMENİLERİN	RUMLARIN	ECNEBİLERİN	YEKÜN
RAKI FABRİKASI				22	20	42
BİRA FABRİKASI					2	2
BLUZ FABRİKASI				1	1	2
ÜN FABRİKASI	4			9	7	20
MAKARNA	1		2	1	4	8
HELVA	1			3	1	5
PAMUK					1	1
İPLİK					1	1
KERESTE	3		1	4	5	13
DEMİR I	2		1	5	9	17
TENEKE					1	1
GLİSERİN				1		1
HAVAGAZI					1	1
KİREMİTHANE	10			18	2	31
ŞİMENDÖFEİR					2	2
TERSANE	3			1		4

Not: Tablo seçilerek yeniden düzenlenmiştir. (E. Serçe, 1998)

19. Yüzyılda Çözüm Arayışları

R. Funda Barbaros

Yrd. Doç. Dr. Ege Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü

Avrupa kapitalizmi ile bütünleşme çabasını sürdürdüğü 19. yüzyıl boyunca Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik yapısını belirleyen temel değişkenler genel olarak incelendiğinde, merkez-çevre işbölümünü yansıtan bir bileşim açıkça görülebilmektedir. İç dinamiğin yabancı ve azınlıklara ait ticaret sermayesi ve ticarete dayalı olduğu, kırsal zanaatların hammaddenin tüccar tarafından sipariş sistemi ile pazara sevk edildiği bir sistemle örgütlendiği, ithalatın büyük ölçüde tüketici mallarına yöneldiği, ihracatın ise hammadde ve gıda ürünlerinden oluştuğu, merkezi otoritenin üretimi ve işbölümünü kontrol altına aldığı, iktisadi liberalizmin zaten yetersiz olan yerli sanayinin gelişme olanaklarını kısıtladığı sosyo-ekonomik yapı dönem boyunca büyük ölçüde değişmemiştir. Batı'nın sanayileşmiş ülkeleri için bir serbest pazar olarak yabancı sermayenin ilgisini yoğun olarak çekmiştir.

Yabancı tüccarlar iç ticaretteki sınırlar nedeniyle rahat hareket edemediğinden sistemde yeni kurumsal düzenlemelere ihtiyaç duymuşlardır. 19. yüzyılda geleneksel yapıda bir kırılma olmuştur. Bu kırılmanın başlangıç noktasını 1838 ticaret sözleşmeleri ve 1839 Tanzimat oluşturmaktadır. Avrupa kapitalizmi ile ticaret kesimi aracılığıyla başlayan tanışma, yabancı sermayeli yatırımlarla yaygınlaşmıştır.

Devletin, malların iç pazarda dolaşımını düzenlemek için yaptığı müdahaleler sonucunda karmaşık bir piyasa örgütlenmesi ortaya çıkmış, Avrupa ticaretinin genişlemesi sonucunda İmparatorluğun ticaret ve pazar yapıları dönüşme sürecine girmiştir. Bu süreç aynı zamanda Osmanlı'nın Avrupa kapitalizmi tarafından içerilme sürecidir de. Böylece Osmanlı İmparatorluğu, Avrupa pazarları için hammadde üreten ve bu pazarlardan sanayi malları alan bir bölge haline dönüşürken, iç ticaret ve iç pazarlar dış ticarete göre gerilemiş, ticaret iç merkezlerden kıyı kentlerine kaymış, yabancı tüccarların ve ülke içindeki temsilcileri olan azınlıkların gücü artmış, buna karşılık yerli tüccar sınıfı gelişimi tıkanmıştır.

1830'lu yıllarda Avrupa kapitalizmi ile bütünleşmeye yönelik çözüm arayışları başlamıştır. Bu tarihten sonra Türk insanı batılı anlamda "çağdaş" toplumu özlemine siyasi ve iktisadi düzeyde ifade etme imkânını bulmuştur. Çözüm arayışlarının başlangıç noktasını İngiltere ile yapılan 1838 ticaret sözleşmesi ve 1839 Tanzimat oluşturmaktadır. İktisadi liberalizm fikirlerinin etkili olmaya başladığı 1830'lu yıllardan itibaren bir değişim sürecine giren Osmanlı Avrupa kapitalizmi ile tuc-

carlar aracılığıyla tanışmış, dış ticarete yeni bir sisteme geçilmiştir.

Osmanlı ile ticaretin geliştirilebilmesi için ticari tekellerin ve iç gümrüklerin kaldırılması talep eden ve bu taleplerinin karşılanmasıyla piyasa egemenliğini ele geçirebileceklerini üman Avrupalı tüccarlar, 1870'lerden sonra mevcut tarımsal yapı nedeniyle - üretim miktarının yetersizliği, hammaddeye erişim problemleri vb. - aslında ticaretteki sınırların pek de geniş olmadığını farkına varmışlardır. Merkez-çevre ilişkisinde beklenenin ve diğer çevre ülkelerinde görülenin tersine, Osmanlı İmparatorluğu hiçbir zaman ihracat fazlası vermemiştir. İç ve dış ticaretin geliştiği, para-kredi kurumlarının ortaya çıktığı, etkin bir piyasanın oluşturulabilmesi için gerekli ulaşım ve iletişim ağının kurulduğu, banka, sigorta ve posta otoritenin güçlendirilmesine yönelik yeniden yapılandırma çabalarına bağlı olarak gerçekleştirilen idari reformlar ile yasal ve kurumsal düzenlemelerin yapıldığı 19. yüzyıl, Osmanlı için hızlı değişim ve dönüşümün yaşandığı önemli bir sürece tanıklık etmektedir. Tüm çözümlü işlevlerine karşın bu dönem, "Batı" türü bir sanayileşme dinamiğini gündeme getirmemiş, kapitalist üretim tarzına doğru bir dönüşüm yaşanmamıştır.

Izmir'in Farklılığı ve Sanayileşme

Osmanlı'da Avrupa kapitalizmi ile tanışma sürecinin yansımaları, iki şehirde - İstanbul ve İzmir - daha net izlenebilmektedir. Ancak özellikle İzmir'de merkezi otoritenin zayıf olması, İslamiyetin etkisinin baskın olmaması, yabancı ve azınlık nüfusun göreceli olarak yüksek oluşu, korunmalı bir limanın varlığı, yüksek verimli tarım vb. nedenler İzmir'i Osmanlı içinde farklı bir konuma, sistem dışına kaçabilen bir kent konumuna getirmiştir.

Osmanlı'nın, yabancı ya da azınlık tüccarlar aracılığıyla Avrupa kapitalizmi ile bütünleşme eğilimini taşıyan yapılar kopuk ve parçalanmış haldeydi. İzmir, "çevreleşme" öyküsünün yaşandığı başlıca bölgelerden birisidir ve Osmanlı topraklarında ilk kez - tarihsel arka planının katkısıyla- dış ticaret merkezi olma fonksiyonunu üstlenmiştir.

Izmir, Osmanlı İmparatorluğu'nda çoğunluğu Türklere oluşan homojen kentlerden farklı olarak, etnik, dini, kültürel farklılıkları içinde toplayan kozmopolit bir şehirdir. Önceleri yerel bir ticaret merkezi iken, 19. yüzyılda uluslararası işbölümüne ve ekonomik süreçlere uyum sağlamış ve sistemin bir parçası olarak tarıma dayalı ticaretin ağırlıkla yaban-

cı tüccarlar tarafından yürütüldüğü bir bölge haline gelmiştir. Tanzimat fikrinin ilk kez İzmir'de Fransızca olarak yayınlanan "Journal de Smyrnee" isimli gazetede ifade edilmiş olması bir tesadüfe değil, yabancıların bu bölgeye ilişkin uzun vadeli planlarının varlığına işaret etmektedir.

1850 yılından önce İzmir'de üretim basit araçlarla, el emeğine dayalı ve ekonomik faaliyet esas olarak tarıma yönelik iken özellikle İngiltere'nin bölgede kurduğu büyük tarım çiftlikleri ile Ege Bölgesi'ndeki verimli topraklar ihracata dönük tarımsal üretime yönlendirilmiştir. Azınlıklar çoğunlukla tarımsal ürün ihracatı ile ilgili iken tekstil, gıda, metal eşya sektörlerinde faaliyet gösterenler büyük ölçekli ve yabancı sermayeli firmalar olmuştur.

Üretim ve pazarlama alanları genişleyen İzmir 1850'li yıllarda başlayarak yeni bir ticari görünüm kazanmıştır. İzmir ve çevresinde genişletilen tarım alanları yanında, maden kaynakları yoğun olarak işletmeye açılmış, dolayısıyla İzmir limanı ülkenin dışa açılan ve Batı'nın gereksinimi olan gıda maddeleri, maden ve hammaddelerin yükleneceği bir liman haline gelmiştir. Batı ile ticari ilişkilerdeki artışa bağlı olarak, ticaret hacminin genişlemesi, taşıma işlemlerinde yenileşmeyi ciddi biçimde gündeme getirmiştir. İzmir'li tüccarlar, deniz yoluyla ülke dışına gönderilecek malları, İzmir'e daha sağlıklı taşımak ve gemilere kolayca yükleyebilmek, gemilerle gelen malları depolara düzgün bir şekilde aktarabilmek için çağın olanaklarından yararlanmak amacıyla, İzmir'in hinterlandı ile bağlantısını sağlayan düzenli bir ulaşım ve geniş kapasiteli bir rıhtım kurmaya yönelmişlerdir.

Demiryolu ve deniz yolu ulaşımını kontrol altına alan yabancı şirketler şehiriçi ulaşımını da gerçekleştirerek bu yolların liman ve gara çıkışını sağlamışlar, ulaşım sistemindeki köklü değişiklikler şehrin yerleşim düzeninde de yeniliklere yol açmıştır. Batı kültürüne uygun bir yaşam biçimi kentsel dokuda, depolar, büyük mağazalar, oteller, işhanları, tiyatrolar, eğlence yerleri, azınlıklara ait okullar, hastaneler, yayın kuruluşları gibi Osmanlı için yeni/farklı mekanların doğmasına neden olmuştur.

Rıhtım, demiryolu, şehiriçi ulaşımında tramvay hattının varlığı gibi ulaşım imkânlarının yanı sıra, Osmanlı'da ilk kez merkez-çevre (çalışma ve oturma bölgeleri) alanları ayrılmıştır. Avrupa tipi bir yaşam kalitesinin göstergesi olarak bu yerler mekânsal ölçekte Avrupa kapitalizmi ile bütünleşme çabalarının başarısını da vermektedir. Dünya ile yakın ilişki içinde bulunan İzmir modern dünyanın ya-

şam biçimleriyle tanışmış, ancak bu yaşam biçimi, üretim tarzını kapitalist üretim biçimlerine dönüştürmeye yetmemiştir.

İzmir, Osmanlı dış ticaretinde İstanbul'dan sonra sürekli ikinci olma niteliğini yüzyıllar boyunca korumuştur. Bazı yıllar özellikle ihracatta İstanbul'u geçmiştir. İstanbul'un beslenmesinde de İzmir'in payı bulunmaktadır (özellikle kuru meyve ve yemişte). Uygun bir liman ve zengin bir hinterlandın tek çıkış noktası olması nedeniyle, Osmanlı dış ticaretinde tarımsal ürün ihracatında (pamuk, incir, üzüm, ayon, zeytinyağı vb.) ağırlıklı paya sahiptir. İhracata yönelik tarımsal üretim genel tarımsal üretimden daha hızlı artmakla birlikte üretim ilişkilerinde ve teknolojik yapıda bir değişim yaşanmamıştır. Tarımsal üretimin ihracata dönük yapılması esasen bugün de devam etmektedir.

Osmanlı dış ticaretinde genelde ithalat ihracattan fazla iken İzmir'de (1878-80 yılları hariç) 19. yüzyılın ikinci yarısında (İtibaren darıma dış fazla verilmiştir. İzmir ihracatında İngiltere, ithalatında İngiltere, Fransa ve Avusturya önemli bir ağırlığa sahiptir. İzmir dış ticaretindeki canlılık gümrük gelirlerini de etkilemiş ve dış borçlarda teminat gösterilmiştir.

19. yüzyıl boyunca sanayi kuruluşlarının sayısı ve faaliyet kolları itibarıyla İmparatorluk genelinde sanayi kesiminin en yoğun olduğu bölgelerden biridir İzmir. Sanayi üretimi içinde ağırlıklı bir paya sahip olan dokuma sanayinde üretim geleneksel yöntemlerle yapılmaktaydı. Avrupa'nın ulaştığı düzeye göre geri teknoloji kullanımı, beceri sahibi işgücünün yokluğu, yüksek maliyetlere neden olan vergileme sistemi, geniş ölçekli kapasitelerin yaratılmamasına ve sanayileşmede geri kalınmasına neden olmuştur. Geleneksel zanaat yapısında, Avrupa kökenli mallarla rekabetin zorluğu nedeniyle, yaşanan çözülmelerden sonra devletin çağdaş donanımlı ordu ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik yerli fabrika üretimi gündeme gelmiş, bunlar da İstanbul ve civarı ile kısıtlı kalmıştır. Çünkü, girdileri, işgücünü, pazarlama ağını iyi bir zamanlama ile koordine etmeyi gerektiren fabrika sisteminin maddi alt yapı koşulları ve özel sektöre dayalı sermaye birikimi mevcut değildir.

İzmir'de, padişah fermanlarının verdiği imtiyazları kullanarak yabancıların ve azınlıkların kurduğu pek çok fabrika bulunmaktadır. 1838-1914 döneminde çok sayıda basma, kumaş boyama, tahta kasa, çirçir, zeytinyağı, sabun, meyve balı, un, iplik fabrikası kurulmuş, dönemin ileri teknolojilerine (buhar makinası, hidrolik kazanlar vb.) sahip bıçkıhaneler, döküm atölyeleri, gemi ve tekne bakım ve onarımı yapabilen tamirhaneler faaliyet göstermişlerdir. Kaza ve yangın halinde işçinin korunmasına ilişkin tedbirler İstanbul'da hiç konulmaz iken İzmir'de en son teknolojik sisteme dayalı bir korunma fabrikalarında çok önemsenmektedir. 1913 ve 1915 sanayi ve işyerleri sayımı istatistiklerine bakıldığında, gıda (değirmencilik, makarna, şeker, konserve, bira, buz, tütün), toprak (tuğla, çimento), deri (debagat), ağaç (marangozculuk ve doğramacılık, kutu, sair ağaç), Dokuma (yün iplik ve dokuma, pamuk ipliği ve dokuma, halı, sair dokuma), kırtasiye (sigara kağıdı, matbaacılık), kimya (yağ, sabun, palamut özü), madeni eşya sanayi sektörlerinde faaliyette bulunan 60'ın üzerinde firmanın ağırlıkta Rum ve yabancılarla ait oldukları anlaşılmaktadır. 19. yüzyılın sonunda sanayi kuruluşlarının varlığı açısından oldukça

ya yetersiz görünen Osmanlı İmparatorluğu genelinde İzmir, en çok sanayileşmiş kent konumundadır. Devletçe 30 yıl süreli olarak verilen bir imtiyazla kurulmuş olan tütün tekeli (Regie des Tabacs) en büyük işletmelerinden birini İzmir'de açmış, 1886 yılında faaliyete geçen fabrikada yaklaşık 500 işçi istihdam edilmiştir. İmparatorluk genelinde yaşanan ilk grev ve sendikal örgütlenme bu fabrikada gerçekleştirilmiştir.

Azınlıklar ve Yabancılar Bölgeyi Terk Ediyor

Bölgede ticaret ve sanayinin gelişmesinin yarattığı canlılık, esasen 19. yüzyılın başından beri devam eden Rum göçünü arttırmıştır. Osmanlı İmparatorluğu döneminde toplam nüfus kadar nüfusun içinde Türkler ve azınlıkların dağılımı da önemlidir. İzmir'e ilişkin nüfus verilerinde kaynağa göre çelişkili rakamlar mevcut olmakla birlikte Osmanlı'nın Asya'daki en kalabalık yerleşim yeri İzmir'dir. Tüm etnik gruplara ilişkin nüfus rakamlarını veren kaynaklar bazında yapılan bir karşılaştırmada, 18. yüzyılda azınlık nüfusun toplam nüfus içindeki payı %23 iken, Türk nüfusun payı %64 idi. 19. yüzyılda ise bu oranlar azınlık nüfus için %36, Türk nüfus için %40 olmuştur. 20. yüzyılda, İzmir'in işgal edildiği 1919 yılına kadar Rum nüfusun payı ilk kez Türk nüfusun üzerine çıkmış ve %59 olmuştur.

İzmir'de ticaret ve sanayi alanında sağlanan gelişmeler, yabancı ve azınlık tüccarlarla sınırlı kalmış, bu kesimin 1920'li yıllarda ülkeyi terk etmeleriyle birlikte özellikle sanayi kesiminde ciddi bir boşluk doğmuştur. Savaşın ve mübadelenin nüfusa yarattığı dramatik değişime sonucunda Türkiye, ticaret burjuvazisinin büyük bir bölümünü kaybetmiştir. Yabancı uyruklu sanayi kuruluşlarının varlığı bölgede yeni bir üretim tarzının gelişimini sağlayamamış, yabancı tüccarların bölgeden ayrılmasıyla geride, ne bir makina parkı ne de bir üretim tecrübesi kalmamıştır. Cumhuriyet kurulduğunda burjuvaziden arta kalan kısım, bir sınıf oluşturmayacak kadar zayıf, sermaye birikimi açısından yetersiz ve rekabet gücü bakımından deneyimsizdir.

1919'da başlayan İzmir'in işgal dönemi ile Milli Kuruluş Savaşı'nın başlatılmasını sağlayan ilk tepkinin İzmir'den gelmesinde müslüman asıllı Türk esnafın mücadeledeki etkisi büyük olmuştur. Bu kesimin, azınlık tüccarın yerini alma yönündeki şiddetli isteği Ege'deki sivil direniş hareketinin ulusal kurtuluş dönüşmesinde etkileyici olmuştur. Savaşın sona toplanan 1. İktisat Kongresi Batı'ya yeni ekonomik düzenin, kapitalizmin çıkarları ile çalışmayacağı mesajını vermiştir. Kongrenin toplanması yeri olarak İzmir'in seçilmesinde müslüman esnafın mücadeleye verdiği desteğin payı önemli olmuştur. Böylece, Cumhuriyet'in ilanından 100 yıl önce toplumsal gelişmeye farklı bir ivme kazandıran Tanzimat'ın ilanında, Ege'nin fikri düzeyde olduğu kadar ekonomik alanda yaptığı katkı ve yeniliğe açık Ege insanının dış dünya ile bütünleşme eğilimi Cumhuriyet'in kurulması ve yeni ekonomik düzenin işlerliğe kavuşmasında da kendisini göstermiştir.

Bununla birlikte, 19. yüzyıl boyunca İmparatorluğun en canlı ticaret merkezi olan, dünyanın pek çok ülkesi ile ekonomik ilişkisinin yaşandığı, çeşitli ülkelerden tüccarların çeşitli lisanslar konuşarak alış veriş yapabildiği İzmir, Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında eski günlerine göre oldukça sönük kalmıştır.

Yeni Düzen ve İzmir Sanayi

Cumhuriyetin kuruluş yıllarında İzmir'in İstanbul'a göre sermaye birikimi yetersiz olmakla birlikte 100 yıllık bir sanayi tecrübesi mevcuttur. Bu potansiyelin sonucu olarak İzmir'deki sanayi kuruluşları yeni dönemin teşvik ve imkânlarından yararlanmak üzere bir araya gelme ihtiyacını duymuş, sanayinin sorunlarına çözüm arayışı çerçevesinde kurumsal bir örgütlenmeye yönelmişlerdir. 1927 yılında kurulan İzmir Sanayi Birliği bu ihtiyacın sonucu doğmuştur. Sanayi kesiminin ticaret kesiminden ayrılarak kurumsal örgütlenmesine ilk kez İzmir'de gidilmiş ve bu alanda İzmir diğer illere örnek olmuştur. Osmanlı döneminde sanayi kesimi ekonomik faaliyetlerin içinde kendini ayırmıştır. Bu atılım Ege'nin tarihsel süreklilik içinde gösterdiği farklılık ile açıklanabilir.

1913 ve 1915 sanayi sayımlarında tesbit edilen firmalar ve iş kolları itibarıyla dağılımı ile 1927 yılında kurulan Birliğin üyeleri sanayi kollarına göre gruplandırması karşılaştırıldığında; değirmencilik, konserve, buz, sigara kağıdı, madeni eşya sanayilerinde 1913 ve 1915 yıllarında faaliyette bulunan firmaların ve bu iş kollarının bulunmadığı anlaşılmaktadır. Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında İzmir'deki sanayi kuruluşlarına ilişkin bilgi veren tek yazılı metin olan "Birlik Karar Defteri"nde toplam firma sayısını içeren bir veri bulunmamaktadır. Ancak toplantılara katılan firma temsilcileri ve üyelerin iş kollarına göre sınıflandırılmasına ilişkin kararlar incelendiğinde, mevcut sanayi kuruluşlarının ağırlıklı Türk tüccarlardan oluştuğu, birkaç yabancı firmanın da faaliyetine devam ettiği görülmektedir. 1929 Dünya ekonomik bunalımının öncesinde kurulan Birlik, fikri, idari, mali güçlüklerle uzun yıllar İzmir'li sanayicilerin mesleki bir grup olarak öneri, görüş ve beklentilerini ifade edebildikleri bir platform oluşturmuştur.

Sonuç

Osmanlı İmparatorluğu döneminde Avrupa kapitalizmi ile bütünleşme yönündeki sosyo-ekonomik çözümlenme arayışları çerçevesinde, İzmir'de İmparatorluk genelinden farklı olarak etkileşim alanlarının ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. Bu etkileşim alanları kendini, toplumsal-mekânsal-mesleki örgütlenmede göstermektedir.

Toplumsal örgütlenmede etkileşim; Tanzimat fikrinin ilk kez Ege'deki ifade edilmesi, Ege'deki sivil direniş hareketinin ulusal kurtuluş dönüşmesi ve yeni iktisadi düzenin ilkelerini tüm dünyaya duyuran İktisat Kongresi'nin toplanma yerinin İzmir olması, toplumsal alanda fikri gelişme tabanının bu kentteki varlığını ortaya koymaktadır.

Mekânsal örgütlenmede etkileşim; kenttsel gelişim sürecinde çalışma-oturma mekânlarının ayrılması, ulaşım sistemindeki yenilikler, yoğun dış ticaretin ihtiyaçlarına cevap vermeye yönelik yapılanma, etnik grupların yaşadıkları bölgelerde ortaya çıkan ve özellikle kültürel alanda hissedilen farklılaşma ile izlenebilmektedir.

Mesleki örgütlenmede etkileşim, sanayi kesiminin İmparatorluk genelinde ilk kez kendini diğer ekonomik kesimlerden ayırması, yabancı ve azınlıkların ülkeyi terketmesi ile ortaya çıkan boşluğun doldurulması için Türk müslüman esnafın İzmir'de yoğun bir çaba harcaması, bölgede yaşayan yerli tüccarın Avrupa kapitalizmi ile uzun süreli bir tanışıklığı olması ile açıklanabilir ●

Yeniden Yapılanmada İmalat Sanayi Kapitali ve Mekansal Dönüşümler

Funda Altınçekiç

DEÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Yeniden Yapılanmanın Global ve Yerel Söylemi

Hakim birikim ilişkileri ile mekanın organizasyonu arasındaki etkileşimi ele alan tartışmalarda önemli adımlar atılmaktaysa da, meselenin özellikleri nedeniyle bir çok sıkıntının varlığı hala devam ediyor. Öncelikle, tartışmaya konu olan toplumsal formasyonların birbirine görece farklılık ve özgüllükleri nedeniyle yaygın genellemeler yapmak güçleşiyor. İkinci olarak bu tür bir meselenin doğası gereği, disiplinler şeffaflık ve geçişliliğin gerçek anlamda işlemesi gerekiyor ancak, kuşkusuz bugünkü hakim bilim yapma biçiminde bu tarz geçişliliği kurumsallaştırmış pratikler yeterince yaygınlaşmış değil. Son olarak; nesnenin, öznenin durumundan bağımsız bir bilgisinin olabileceğine yönelik sterilize edilmiş bilimsel bakışın, sosyal bilimlerin kapsadığı meselelerde giderek yoğun biçimde sorgulanmaya açılmış olmasıyla, hem özne'ye bağlı çözümlenmelerin önemi artmış hem de alternatif çözümlenmeler çeşitlenmiş durumda. Dolayısıyla bu türden çeşitlenmelerle, mesele bir yandan zenginleşirken bir yandan yeni sorun alanları ile yüz yüze kalınıyor ve hala ciddi bir bulanıklık döneminin içinden geçiliyor.

Tüm bunlara karşın üçüncü dünyanın özgüllüğünde geliştirilebilecek en temel genellemeler, bugünkü ele alışılar çerçevesinde, mekanın özel bir biçimde öne çıktığı konusunda temelde çakışmış durumda. Bu gerçekliğe göre, mekan'a biçilen roller ve mekan kategorisinden beklentiler, çoğunlukla son derece ciddi müdahalelerle birlikte gelişen değişim süreçleriyle iç içe yürüyor ve mekan üzerine her türden çözülmeye yol açan kalıcı izler kazanıyor. Yeniden üretim ilişkilerinin son derece hassas biçimde işlediği bu tür coğrafyalarda, çizilen izlerin yoğunluğuna paralel olarak, söz konusu izlerin okunması meselesinin önemi de bu anlamda giderek artıyor.

Bu çerçeveden bakıldığında Türkiye'nin bir çok açıdan çarpıcı bir deneyim alanı olarak ele alınabileceği söylenebilir. Ulusal kalkınmacı paradigmalardan küresel eklemelenme paradigmasına geçişin getirdiği sonuçları izlemek açısından Türkiye'de iki temel koşul da bugün artık yerine oturmuş durumda. Birinci olarak, 1980 sonrası dışı açılma pratiğinin gerektirdiği düzenlemelerin kurumsallaşma ve bir norm

oluşturma süreci tamamlandı. İkinci olarak, bu süreçle uyumlu biçimde mekan'ın yeniden yapılandırılmasına dönük projeler de sonuç vermeye başladı. Ülke coğrafyasında bir çok bölge ve kentin hakim paradigmayla olan etkileşiminin sonuçları giderek daha da netleşiyor.

Ülkesel ölçekli düzenlemelerin iktisadi-mekansal izdüşümleri, bugün daha çok prestijini arttıran ya da kaybeden kent'ler söylemi eşliğinde gündemimizde. Kimi kentlerin yükselişinde sanayileşme hızındaki artış göze çarparken, kiminde merkezi bürokrasiyle yakınlaşma yoluyla bölgesinin politik odağı olarak öne çıkma çabaları prestijli görüntüyü tamamlıyor. Bu süreçte ilişkin olarak kamuoyunun bilgilendirilme biçiminin giderek meşrulaşmış biçimde hafızalarımızda yer ettirdiği söylem de özetle şöyle.

Liberal dışı açık model, sistem içindeki geleneksel merkezlerin hakimiyetini kırmak ya da diğerlerine alternatif olanaklar yaratmak suretiyle, yerel bir çok potansiyelin açığa çıkması konusunda önemli iktisadi ve politik fırsatlar içermektedir. Fırsatların olumlu kullanıldığı durumda sağlanacak uyum, yerel potansiyelleri harekete geçirerek gelişmenin önünü açacaktır. Kuşkusuz bu yorumun tersi de geçerlidir.

Türkiye coğrafyasında 1980 sonrasında yaşanan değişim süreçlerinin açıklamasını ve coğrafyanın farklı parçalarındaki uyum sağlama düzeyini bu tür "yerel ölçekli inisiyatif kullanımı" ve "becerisi" gibi bir söylemle temellendirmenin kuşkusuz rastlantıya dayalı bir anlamı olmamalıdır. Gerçekten de liberalleşmenin global ölçekli söyleminde, şu iki nokta sıklıkla gündeme getirilmektedir. Birinci nokta, karar süreçlerinin merkezden uzaklaştırılması ve bu yolla yerel olanın kendini ifade etmesinde yeni olanakların yaratılabileceğine ilişkindir. Dolayısıyla buna bağlı olarak da ikinci noktada, liberalleşmenin yeni bir demokratikleşme projesiyle birlikte hayata geçeceğine dahası ancak bu tür bir projeye ayakta durabileceğine işaret edilir. Kuşkusuz bu söylemin üçüncü dünya açısından anlamı şu olmalıdır. Ulusal kalkınma paradigması yerini "yerel" tabanlı yeni bir demokrasiye terk edecektir ve bu tür bir global hedefe uyum sağlama isteksizliği gösterebilecek olanlar ciddi bir dışlanmaya uğrayacaktır. Bu söylem, bir yandan bu alanda geliştirilecek tercihleri evrensel ilerleme-uyarlaşma meselesine bağlaya-

rak belirli bir manipasyonu olanaklı kılarak, bir yandan da yeniden yapılanmayı dışsal dayatmalardan kurtarıp, içsel tercihlerle bağlamak gibi özenli bir di kurmaya çalışır. Ancak ilerleme ölküsünün toplumsal formasyonların tercihine bırakılmış olmasına karşın, siyasi ve iktisadi boyutları ağır basan liberalleşme projesinin bir bütün olduğunu vurgulayan ve projenin bazı parçalarının reddinin global yönelimle ciddi uyum sorunlarını göze almakla eş anlama geldiğini sıklıkla hatırlatan günümüz gerçekliği göz önüne alınırsa, içsel dinamiklerin ulusal tercihler üzerinde söylendiği kadar belirleyiciliği olamayacağı da düşünülebilir.¹

Özellikle üçüncü dünya deneyimlerinde, yeniden yapılanma paketinin uygulamayla ortaya çıkan arzuların giderek artan yaygınlığı gözlenen kadar, yukarıdaki yaklaşım biçimlerinin neredeyse hayatın her alanını açıklamak gibi bir referans noktası işlevi gördüğü bilinir. Yeni dünya düzenine uyum sağlamada en ciddi ve yaygın sıkıntılardan üçüncü dünyadan bu türden yükselişi, uyum sorununun odağında gelişmiş batı'nın durmadığını geçmişte olduğu gibi bugün için de kesinleştirdiğinden, giderek yeni olanın batı için değil diğerleri için geçerli olduğu kanısı da güçlenmekte gecikmiyor.²

Gerçekten de uzunca bir dönem güçlü bir merkezi bürokrasi altında ulusal kalkınmacı paradigmaya bağlı bir gelişme senaryosu uygulayan pek çok ülke için³, yeni liberal düzenlemeler çok ciddi değişimleri gerektirmiş ve yapılar, kurumlar, normlar gibi birçok toplumsal süreç inanılmaz hızda çözümlenerek karşı karşıya kalmıştı. Düzenlemeler bir yandan yapı bozucu bir etkiyle ilerlerken, bir yandan da yeniden yapılanmanın kurallarını bu ulusal formasyonlara taşımak türünde bir misyonla yüküldüler. Global söylemle ulusal gerçeklikler arasında oluşan eklemelenme ilişkileri kuşkusuz her formasyona özgü çeşitlilikte sonuçlar getirdi ancak genel sıkıntılar da en az bu kadar yaygın bir gerçeklik olarak su yüzüne çıktı. Örneğin devletin küçültülmesi prensibine bağlı olarak gelişen her türden bürokratik basitleştirme, özelleştirme ve ortak tüketimin kısılanması pratiği ile beraber, yeniden yapılanmanın gereklerinin gerçekleştirilmesi konusunda bir çok ulusal formasyonda devlet yapılanının düzenlemeci yetki alanlarının ve merkezi erkinin güçlendirilmesi çabalarında artış

oluşturduğu gözlemlendi. Bir başka genel sonuç, yeni dünya düzenine uyum sağlama konusunda pek çok ülke coğrafyasında yeni olana uyum sağlayabilmek adına ciddi altyapı eksiklerinin tamamlanması gerekiyordu ve devlet kaynaklarının bu türden aktarımında mekansal adaleti gözetmek türünde bir hedef kurmak neredeyse olanaklı değildi. Kaynakların rasyonel kullanımı, belirli merkezleri güçlendirme ve iyileştirmeye sonuçlandı. Bir başka deyişle bu vb. süreçler ile pek çok üçüncü dünya ülkesinde karar ve kaynak dağılımı açısından "merkezleşme" arttı, ulusal coğrafyalar üzerindeki mekansal adaletsizlik daha da derinleşti ve yeni demokrasi paradigması söz konusu bu gerçeklik çerçevesinde üçüncü dünyaya özgü bir kimlik kazandı.

Global ölçekte oluşan bu gelişmelerden dünya coğrafyasının sadece bir bölümü etkilenecek değildi kuşkusuz. Gelişmiş ülke kategorisinde yer alan formasyonlarda da düzenlemelerin etkilerini izlemek olasıydı. Ancak bir çok düzenlemenin özellikle gelişmiş ülkelerde ciddi bir çözümlenmeyle sonuçlanmadığı ve çoğu örnekte tam tersine ağırlıklı bu grup ülkelerin global iktidar geometrisi içindeki mevcut konumlarını daha radikalleştiren oluşumlara neden olabildiği açıklıkla gözlemlendi. Gerçekte bir yeniden yapılanmanın kaçınılmazlığının odağında bu ülke gruplarının duruyor olması nedeniyle, söz konusu sonuç çok da beklenmedik değildi. Çünkü özellikle 1970'li yılların sonlarından başlayarak kapital ve emek gelirleri arasındaki fark giderek azalmış ve bu durum küresel ölçekte rekabetin şiddetini artırıp, kapitalin azalan karlılığına ciddi bir zemin oluşturmuştu. Dolayısıyla böylelikle gelinen 1980'li yıllarla birlikte açıklıkla su yüzüne çıkan aşırı birikim krizi ve karlılık düşüşlerine bağlı olarak global ölçekli düzenlemelere doğru gidişin ipuçları da netleşmeye başladı ve şu dört temel alan yeniden yapılandırmaya konu oldu. 1. Dünya pazarına yeni coğrafyaların katılımı, 2. Üretim süreçlerinin, işin mekansal olarak parçalanmasına olanak veren teknolojik yeniden organizasyonu, 3. Toplumsal yapıların, kurumların ve değerlerin yeni üretim süreçleri ve tüketim normlarına uygun olarak yeniden yapılandırılması, 4. İşbölümü ve emek gelirlerinin dünya coğrafyası ölçeğinde yeniden tariflenmesi.

Global ölçekli kapital birikim ilişkilerini, coğrafyaya bağlı yeni bir işbölümü senaryosu üzerinden yeniden düzenleyen söz konusu müdahaleler kapsamında kuşkusuz en temel değişim konularından birini sanayi meselesi oluşturmuştur çünkü kapital birikim ilişkileri açısından bu sektör hala öncü rolünü korumaktadır. Özellikle üçüncü dünya formasyonları kapsamında süreç içinde ortaya çıkan gelişmeler, çarpıcı oluşumlara işaret etmiştir. Bu tür ülke gruplarında hem ülkesel coğrafya hem de ülke içi bölgesel coğrafya ölçeğinde, sanayileşme pratiği açısından şu üç ayrı senaryonun bir arada yürüdüğü gözlenmektedir. 1. Ulusal kalkınmacı dönemden kalma sanayi mirasını "tüketerek" global arenada kendini ayakta tutanlar, 2. Geçmiş sanayileşme geleneğinin varlığına karşın,

bugünkü "sanayisizleşme"nin alternatif telifisini yeni yerel potansiyelleri üzerinden harekete geçerek kuranlar, 3. "Öğrenen bölge" statüsü kapsamında global işbölümü senaryosuna eklenilerek uyum sorununu aşanlar.

Uyum Sürecinde Türkiye Gerçeği

Üçüncü dünyanın kendi içindeki onca çeşitliliği ve zengin deneyim ortamı nedeniyle, yukarıda aktarılan genel tablonun her bir ulusal formasyonda farklı biçimde içselleştiği ve yaşandığı gerçeğinden hareketle, Türkiye coğrafyasının da özgül bir deneyim alanı olarak görülmesi gerekir. Öncelikle Türkiye'nin 1980 sonrasında gerçekleştirdiği düzenlemelerin global senaryolarla birebir çakışma içinde olmadığı, bazı alanlarda kendine özgü arayışları bulunduğu vurgulanmalıdır. Ancak kuşkusuz global senaryodan bu tür kopuşların, nihayetinde yeniden yapılanmanın temel rasyonellerinden kopmak anlamında bir hedefi olmamıştır, dolayısıyla özellikle yeni kapital birikim modelinin yapılandırılmasında, global senaryolarla ana hatlar itibarıyla daha çok bir çakışma içinde bulunduğu kolaylıkla söylenebilir.

Bu çerçeveden bakıldığında, 1980 sonrası ihracat merkezli modelin Türkiye coğrafyası üzerinde yarattığı değişimler üç kapsamda ifade edilebilir. Birinci olarak, 1980 sonrasında uygulamaya geçen liberal düzenlemeler kapsamında Türkiye coğrafyasında yeni bir mekansal işbölümü yaratılmıştır. Bu işbölümü kapsamında, bazı bölgeler daha da güçlenerek öne çıkarken, bazı bölgelerde duraklama hatta gerilemeler olduğu izlenebilmektedir.

İstanbul, Ankara, İzmir, Kocaeli, Bursa ve Adana 1980 öncesi ithal ikameci dönemin gelişme kutupları iken, 1980 sonrasında bu kutuplara Tekirdağ, Kırklareli, Kahramanmaraş, Gaziantep, Kayseri ve Denizli gibi kentler de katılmışlar ve Orta Anadolu lehine gelişen bir tablo yaratmışlardır. Coğrafya üzerinde mekansal anlamda daha adaletli bir dağılımın oluşumuna işaret edilecek bu durum, söz konusu gelişmelerin İstanbul merkezli olduğunun kavranışından sonra mevcut hegemonik yapının daha da keskinleşerek yeniden yapılandırıldığı biçiminde okunur hale gelmiştir. Bir başka deyişle, 1960'lı yıllardan başlanarak geliştirilmeye çalışılan tek merkezli ülkesel gelişme kurgusu, 1980 sonrası küresel eklemleme biçimi olarak yine İstanbul merkezli olmak üzere tescillenmiştir.

Türkiye'nin liberalleşme pratiğinin ikinci önemli ayağında bir başka önemli gerçek daha ortaya çıkmıştır ki o da şudur: Liberal bir dış ticaret politikası, iktisadi ve mekansal gerçekliği yeniden yapılandırarak düzeyde ciddi yatırım harcamaları ile desteklenmek durumundadır ve bu desteğin en açık ifadesi de kuşkusuz kamu kaynaklarıdır. 1980 sonrası iktisadi/siyasi momentler kapsamında gelişen kamu desteğinin, yine geleneksel gelişme kutuplarından vazgeçmemesi, dahası 1980 öncesi İstanbul odaklı kutuplaşmayı derinleştirilmesi bu anlamda kuşkusuz rastlantı değildir. İstanbul, 1980 sonrasında istikrar

önlemlerinin en yoğun uygulandığı bir konjonktürde Cumhuriyet tarihinin en büyük çaplı kaynak aktarımına sahip olmuştur ve 1983-92 dönemi içinde kente aktarılan kamu kaynağı tutarı yaklaşık 1 katrilyon liradır.

Liberalleşme sürecinin söz konusu bu iki ayağının kaçınılmaz bir sonucu olarak, ülkesel ölçekte ortaya çıkan üçüncü değişim alanı mevcut eşitsiz gelişmenin daha da derinleşmesi olarak ifade edilebilir. Ülkesel ölçekte 1940-1990 yılları arasında kapsayan döneme ilişkin olarak yapılan bir çalışmada, bölgelere göre değişen kentsellik oranları hesaplanmıştır. Buna göre, tüm bölgelerde ve eğilim olarak özellikle 1980 sonrasında kentselleşme hızında bir artış görülmektedir. Ancak burada çarpıcı olan sonuç şudur. Tüm bölgelerdeki kentsellik oranı en az % 33.7 (Karadeniz Bölgesi), en çok % 59.5 (Orta Anadolu) arasında değişen oranlar içerirken ve hatta Ege Bölgesi dahi % 53'lerde seyrederken, Marmara Bölgesinin kentsellik oranı 1990 yılı itibarıyla, bu değerlerden ciddi bir kopuşla % 75.1'e yükselmiştir. Bir başka deyişle, Marmara Bölgesi bir Avrupa ülkesi düzeyinde kentleşmişken öteki bölgeler kentsellik oranı bakımından oldukça geri kalmıştır.

Liberal model eşliğinde oluşan bu tür eşitsiz gelişme süreçleri kuşkusuz mekansal bir adaletsizliğin getireceği olası tüm sıkıntıları da yanında taşımaktadır. Özellikle merkezi bürokrasiyle yakınlaşma ve bu yolla kamu kaynaklarından pay olarak yeniden yapılanmanın ve eşitsiz gelişmenin maliyetlerini düşürme amaçlı bölge lobiciliği faaliyetlerinin artışı, olası sıkıntılara yönelik önemli bir ipucu olarak okunabilir. Öte yandan ülkesel artığın kontrol ve dağıtımında yeniden yapılandırılan İstanbul merkezli gelişme kurgularının yaratacağı yeni uzlaşma ve çatışmaların da dikkatle izlenmesi gerektiği, bunun coğrafya üzerindeki işbölümünde yaratacağı değişimleri anlamak açısından anlamlı olduğu da hatırlatılabilir.

İthal İkameci Yıllarda Ege Bölgesi Ekonomisinde Yapısal Durum

1980 sonrası düzenlemelere Ege Bölgesi ve İzmir sanayi yapısının nasıl eklemelendiğini kavramak açısından, bölgede 1980 öncesi sanayinin yapısal bazı unsurlarını hatırlamakta yarar bulunuyor. Burada vurgulanan yapısal özellikler, 1980 liberal yeniden yapılanma politikalarına uyum gösterme sürecinde, farklı düzeylerde belirleyicilikler taşımış ya da sınırlamalar oluşturmuştur. Yeniden yapılanma kimi yapısal dinamiklerin çözülmesini zorunlu kılarken, kimini de değişime uyarılma yolunu seçmiştir.

19. yüzyıl liberalleşmesinin bölge ve İzmir kenti coğrafyasında gerçekleştirdiği müdahaleler, görece bir sanayileşme yaratmışsa da, asıl etkisini bu coğrafyadan gerçekleştirilen ciddi boyutta kaynak aktarımı ve mevcut mekan organizasyonunu o dönemin liberal rasyonelleri doğrultusunda kalıcı bir biçimde yeniden yapılandırması konularında göstermiştir. Öyle ki, söz konu-

su mekansal müdahalelerin izlerini sadece o dönemi bağlamasıyla değil, asıl geleceğin olasılıklarını ciddi biçimde belirlemiş olması açısından değerlendirmeye almak durumunda kalıyoruz bugün. Bu anlamda bölgenin sanayileşme geleneğine sağlanan katkı açısından 19. yüzyıl pratiğinden çok, Cumhuriyet İdaresinin etkilerinden söz etmenin daha gerçekçi bir yorum olacağı kolaylıkla vurgulanabilir.

İzmir'in 1980'li yıllara kadar süren sanayileşme sürecinde, iki temel atılım döneminden söz edilebilir. Birincisi, Cumhuriyet'ten sonra özellikle 1929-35 yılları arasında gelişen devletçilik yıllarıdır. İkinci atılım dönemi 1972-77 yılları arasındaki ithal ikameci politikalar sürecinde oluşmuştur ve ağırlıklı kamu kesimi açısından bağlayıcı, özel kesim açısından teşvik edici nitelikli uygulamalar ile öne çıkmaktadır. Cumhuriyet İdaresinin bir ürünü olarak İzmir ve bölgesi imalat sanayinin temel özelliklerinin, özel ve yerel kapitale dayalı bir eğilimi olduğu ve bölgenin zengin tarımsal potansiyelleri nedeniyle ağırlıklı tarımın belirleyicilik taşıdığı bir sanayileşme geleneğine dayandığı vurgulanabilir.

Batı Anadolu topraklarının imalat sanayine oluşturduğu güçlü altyapı ve bu toprakların hızla katıldığı kapitalistleşme süreci, bölge kapitalinin niteliğinin oluşmasında da belirleyici olmuş ve kapital, bir ayağını tarım'a diğer ayağını sanayi sektörüne basan yapısal bir kimlik kazanmıştır. Kapitalin söz konusu bu kimliği, iki alanda cesaretlendirici bir rol oynamaktadır. Birinci olarak yerel kapitalin, sanayi üretimi alanında karşı karşıya kaldığı risk koşulları altında, riski telafi edebilecek alternatif bir kaçış alanı olarak tarım sektörü öne çıkmaktadır. Bunun tersinin de geçerli olduğu kolaylıkla söylenebilir. Söz konusu görece özerkliği, bir başka konuda da kapitali daha cesaretli tavrı alışlara götürdüğü söylenebilir. Buna göre yerel kapital, yapısal bu kimliğe dayalı olarak, merkezi bürokrasi karşısında görece bir özerkliğe kavuşabilmekte ve muhalif tutumlar geliştirme konusunda öne çıkabilmektedir. İzmir'in özellikle 1980 sonrasında merkezi bürokrasi ile girdiği çatışmada, bu faktörün belirleyici olduğu ve ciddi diyetlerle bu yılları kapattığı kolaylıkla hatırlanabilir.

Ege Bölgesi ve İzmir'de gerçekleştirilen kamu yatırımları dönemine kadar, üretim ve katma değerde ağırlık, özel sektöre dayalı tüketim malları grubundadır. Ancak, 1970'li yılların sonuna gelindiğinde, kamu'nun yatırımları sonucunda ara malı grubu belirgin bir farkla temel sektör haline gelmiş ve ara malı grubunda üretim yapan kamu işyerleri, hem gerçekleştirdikleri üretimin çıktı niteliği dolayısıyla, hem de üretimin iç pazara dayalı çapı açısından bölgenin ve kentin üretim yapısını da belirlemiştir. Tüm bu gelişmelerle 1970-80 döneminde imalat sanayi, oldukça çeşitlenmiş bir sektörel yapıya ulaşmıştır. İzmir imalat sanayinin geleceği açısından önemli bir potansiyele işaret etmektedir. 1980'li yıllara gelindiğinde bölge ve kent ekonomisinin sunduğu tablo gerek Ege Bölgesi gerekse İzmir metropolünün ülkesel ölçekte önemli bir sanayi odağı olduğu yönündedir.

İhracat Oryantasyonu Yapılanmaya Uyum Sürecinde Bölge ve Kent Kapitalinin Arayışları

Ege bölgesi ve İzmir metropolünün 1980'li yıllara girerken içerdiği söz konusu yapısal özellikler ve potansiyeller, 1980 düzenlemeleri kapsamında önemli değişimler geçirmiştir. Özellikle 1990'lı yıllara kadar sarkan genel bir durgunluk, bu değişimin en yalın ifadesidir. Dışa açılmanın gerektirdiği yeniden yapılanmaya uyum sağlama konusunda bölgede izlenen uzun süreli durgunluğun etkileri kuşkusuz sadece iktisadi alan ile de sınırlı kalmamıştır. Her tür iktisadi strateji ile yeniden şekillenen ve içerdiği potansiyel ve eşikler kapsamında stratejilerin olanaklılığının "limitlerini" oluşturan "mekan" kategorisi, bir başka ifadeyle İzmir kentinin de, iktisadi durgunluğun faturasını ödemede ciddi bir pay sahibi olduğu söylenebilir. Dolayısıyla iktisadi ve mekansal süreçler arasındaki bu etkileşimi çözümlenmek açısından önce kısaca imalat sanayi sektöründe yaşanan değişim ilişkilerine bakılacak, daha sonra bu süreçle kentin mekan organizasyonu arasındaki belirleyicilik ilişkileri tartışmaya açılacaktır.

Bölge imalat sanayinde temel göstergeler açısından geliştirilecek bir analiz kapsamında öne çıkan tesbitler özetle şöyle yorumlanabilir.

1980 sonrasında bölge imalat sanayinde ciddi bir kurumsallaşma sıkıntısı bulunuyor.

Bölge firmalarının _'ünün kuruluşu 1980 düzenlemeleri sonrasındadır. Toplam 5124 firmanın % 34'ü 1980-90 aralığında, % 43'ü 1991 sonrasında kurulmuş bulunuyor. Bir başka deyişle toplam firmaların yaklaşık % 80'i 20 yaşını doldurmamış durumda (Tablo 1).

Bölgede firma kuruluş yeri açısından ciddi bir merkezleşme süreci yaşanıyor.

İçerdiği firma sayısındaki artış açısından İzmir ili 1980 sonrasında 3.5 kat artışla önde gelirken toplam olarak 5124 bölge firmasının % 81.23'ünü kendinde barındırıyor. İzmir'den sonraki sıralamada ise Aydın % 10.5, Manisa % 3.57 ve Muğla % 5.15 ile sınırlı bir yüzdeyi paylaşıyorlar.

Bölgede 1980 öncesinin zengin sektörel çeşitlenmesinde ciddi bir daralma var.

Firmaların sektörel dağılımında ağırlık ara malları grubunda (% 46.60) ve bölgenin geleneksel ürünlerini oluşturan gıda (% 16.74) ve giyim (% 13.45) sektörlerinde ciddi bir yoğunlaşma söz konusu. Bölge neredeyse birkaç sektörle tanımlanabilir bir yapı gösteriyor ki bu, bölgenin krizlere karşı geleneksel telafi mekanizmalarında da bir zayıflamaya işaret ediyor (Tablo 2).

Bölgenin 1980 sonrasında ihracat potansiyeli düşüyor.

Geleneksel ürünlerde oluşan yığılma, 1980 sonrası ihracat beklentileri ile uyumlu bir açıklama kazanamıyor. 5124 firma içinde ihracat yapanların oranı % 6.5 düzeyinde

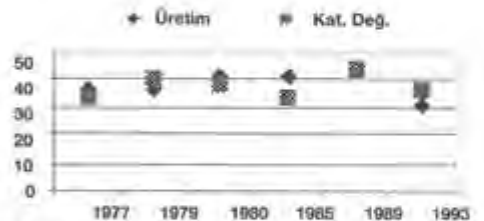
ve bu oran 1980 öncesinde ciddi ihracat geleneği olan bir bölge açısından oldukça düşük bir düzeyin ifadesi. İhracat yapan firmaların % 82.08'i yine İzmir ili merkezli ve bu firmaların % 60'ı anonim şirket statüsündeki büyük kapital kategorisinde yığılı. 1980 öncesi ithal ikameci dönemde bölge ihracatının Türkiye ihracatı içindeki payı % 20'ler civarında gezinirken ihracatın % 70'ini bölgenin geleneksel ürünleri olan gıda ve dokumanın oluşturduğu biliyor. Ancak 1980 sonrası ihracata teşvikli dönemde, bölge ihracatında geleneksel ürünler payını korumaya devam ederken, bölgenin Türkiye ihracatı içindeki payı gerileyerek % 10'a düşmüş durumda.

1980 sonrasında küçük kapital kategorisindeki firma sayısında belirgin bir artış var.

Firmaların kapital büyüklüğü açısından dağılımında 1980 sonrasında küçük kapital grubunun payı hızla yükseliyor. Bölge kapitalinin yaklaşık yarısını (%46) 100 milyondan az kapital büyüklüğüne sahip firmalar oluşturmuş durumda ve bu kategorideki firmaların % 77.54'ü İzmir ilinde, 5 milyardan büyük kapital büyüklüğüne sahip firma oranı ise % 22 ve bu değer bölgedeki toplam firmaların 1/5'ine karşılık geliyor. İzmir, bu kategorideki firmaların % 88.77'sini içinde barındırıyor. Bir başka deyişle büyüklerin neredeyse tamamı İzmir'de.

Bölgeyi hemen her dönem ayakta tutan faktör güçlü kamu yatırımlarının varlığı.

1972-1995 dönemini içeren veriler, bölgeye ait temel ekonomik göstergelerin yapılanmasında belirleyici olan iki temel dinamiğe işaret ediyor. Birincisi, 1980 öncesinde bölgede yer seçen kamu kesimine ait güçlü yatırımların varlığı. Üretimde ve katma değerde kamu kesiminin payının incelenen dönem boyunca ciddi bir ağırlığı var. Dönem boyunca bölge üretiminin ortalama olarak % 45'i, katma değer % 60'ı kamu kesimine ait ve bu eğilim 1990'lı yıllara kadar devam ediyor. Özel kesimin payındaki görece artış da bu yıllarla birlikte görece bir yükselme eğilimi içine girmiş durumda. Bölge üretim ve katma değerinin iller itibarıyla dağılımında İzmir açıkça görülen hakim bir pozisyona sahip.



Bölge imalat sanayi üretim değerinde kamu kesiminin payı

1980 sonrası devlet teşviklerinden yana bölge payında gerileme yaşanıyor.

İkinci belirleyici dinamik, 1980 sonrası düzenlemeler kapsamında, devlet desteğinin bir tür ifadesi olan kaynak aktarımından, bölgenin aldığı payın giderek düşüşü. Dışsal bir faktör olarak, 1980 sonrasında bölgenin kamu kaynaklarından aldığı pay ve merkezi bürokrasiyle ilişki açısından konu-

ya bakıldığında, yüksek risk koşulları karşısında bölgeye yapılan devlet yatırımlarının Marmara gibi gelişmiş bölgelere göreli olarak çok düşük kaldığı söylenebilir. 1983-1992 döneminde, devletin yaptığı yatırım harcamaları açısından İstanbul 59 Trilyon ile önde gelirken, İzmir kişi başına düşen devlet yatırımları açısından 9. Sırada 1990-1996 döneminde en çok teşvikli yatırım yapılan iller açısından yine Marmara bölgesi illeri başta gelirken, İzmir'in söz konusu dönemde toplam yatırımlardan aldığı pay ancak % 4,5 düzeyindedir. Yeniden yapılanmaya uyum sağlamada ciddi bir belirleyiciliği olan devlet desteğinden alınan pay konusunda yaşanan gerileme kendini büyük kentsel yatırım projelerinin hayata geçirilmesinde de yoğun biçimde gösteriyor.

Kamu kesimi yatırımları bölge sektörel gelişimini ve özel kesim yapılanmasını belirliyor.

1980 öncesinde bölge üretiminde ağırlık tüketim malları grubunda ve bu gruba ait gıda ve dokuma sektörlerinde ciddi bir ihracat potansiyeli bulunuyor. 1980 düzenlemelerine uyum sağlama sürecinde bölge üretiminde tüketim malları grubunun yerine ara malların payı artarken, bölge ihracat potansiyelinde Türkiye içindeki pay açısından ciddi gerilemeler yaşanıyor ki bu durum, ara malların iç pazara dayalı yapısı nedeniyle beklenen de bir sonuç. Kamu kesiminin etkinliğinde gelişen ve ara mali grubunda yer alan bazı sektörlerle özel kesimin iş yapma pratiğinde oluşan işbirliği ise özel kesim açısından yeniden yapılanma döneminin risklerini kısmen telafi eden güvenli bir işbirliği anlamına geliyor, dolayısıyla bu yapıyla da kamunun bölge özel kapitalinin tercihleri üzerinde ciddi bir belirleyiciliği oluşuyor.

Bölge istihdamı yaklaşık 25 yıldır 100 000 kişiyle sınırlı.

Bölge istihdamının dönem boyunca yaklaşık 100 000 kişi ile kilitlenmiş olması, yatırımlardaki durağan seyirle uyumluysa da, söz konusu süre boyunca stabilitesini hiç bozmadan sürdüren bu istihdam potansiyeli bölgedeki nüfus artışı kapsamında imalat sanayinin artık kesinlikle bir referans noktası olarak okunamayacağını açıklıkla gösteriyor. Dahası bu durum, özellikle 1980 sonrasında İzmir metropolünde kentsel arsa üzerinden yürüyen her ölçekte ve nitelikte tasarrufa da büyük ölçüde ışık tutuyor.

Üretimde söz büyük kapitalin, ama..

Bölge üretiminin ortalama olarak % 80'i dönem boyunca büyük ölçekli işletmelerin kontrolü altında gelişmekteyse de, 1980 sonrasında küçük ve orta işletmelerin üretimdeki payında belirgin bir artış var. Büyük ölçekli firma sayısına oranla, üretimde gerçekleşen bu denli yüksek bir kontrol düzeyi, hem bölgedeki tekelleşme gerçeğine hem de küçükler üzerinden yürüyen risk paylaşımına açıklama getiriyor.

Bölge cari değerler açısından büyürken reel olarak küçülüyor. Bölgeyi 1980 sonrasında ayakta tutan 1980 öncesinde yaratılan kazanımlar.



Temel göstergelere göre bölge imalat sanayinin Türkiye içindeki yeri

1980 sonrasında ülkesel ölçekte gelişen yeni birikim model kapsamında bölge ekonomisi, cari değerler açısından belirli bir gelişme eğilimi içinde görünmekteyse de, bu eğilimin Türkiye ekonomisi kapsamındaki reel görüntüsü; bir gelişmeden çok, duraklayan hatta bir çok göstergede 1970'li yılların gerisine düşen bir yapılanmanın varlığına işaret ediyor. 1980 sonrası uyum sürecinde bölge ekonomisinin dramatik bir biçimde gerilemesini engelleyen temel faktör de ağırlıkla kamu kesimi yatırımları ve 1980 öncesi oluşturulan kazanımlar.

1980 sonrası yüksek risk koşullarında bölge kapitalinin ilk tercihi kısa erimli korunma stratejileri.

Bölge imalat sanayi kapitalinin, bir yandan 1980 sonrası birikim ilişkilerinden kaynaklanan riskleri telafi etme, bir yandan da yeni ilişkilerle uyum sağlama konusunda 1990'lı yılların başlarına dek izlenmiş olduğu davranış biçiminin, kısa erimli bir hedef çerçevesi içerdiği ve ağırlıkla dışsal faktörlere bel bağlamış olduğu kolaylıkla söylenebilir. Bir başka deyişle bölge imalat sanayi kapitali neredeyse 1990'lı yılların ortalarına kadar (ya da şöyle de denilebilir, yaklaşık 15 yıla yaklaşan) ciddi bir uyum sorunu yaşıyor. 1990 sonrasında ise bir strateji olarak okunabilecek karar ve eylemlerde belirli bir yoğunlaşma var ve buna bağlı olarak da yerel/çölse arayışlar ve geleceğe ilişkin senaryolarda sistemli bir artış gözlenebiliyor.

VI. Mekansal İzdüşüme Yönelik Birkaç İpucu

Bölge imalat sanayinin 1980 sonrası düzenlemeler çerçevesinde yaşadığı değişimin bu kısa öyküsü gerçekte üç önemli noktada toparlanabilir. Birincisi, bölge kapitali son dönem liberal düzenlemeler karşısında yaklaşık 15 yılda aşımaya başlanan ciddi bir uyum sorunu içine girmiştir. İkincisi, bölge ekonomisi bu dönem boyunca iki yapısal unsurla ayakta durmuştur. Bunlar sırasıyla bölgede yer alan güçlü kamu kesimi imalat sanayi yatırımları ve 1980 öncesinde bölgede oluşturulan sanayi geleneğinin bugünlere sarkan mirası ya da kazanımları olarak özetlenebilir. Geçmişte merkezi bürokrasi ile yaşanan çatışmanın da yön verdiği bu süreçte, özellikle bugünü kavramaya dönük olarak bu kısa öyküye yeni iktidar geometrisini oluşturan tüm tarafların dahil edilmesinde kaçınılmaz bir gereklilik olduğu açıktır.

Öykünün önemli ve vazgeçilmez taraflarından bir tanesi kuşkusuz yerel siyasi organlar ve bunların kente yönelik gelecek tasarımları olmalıdır. 1980 sonrasında planlamaya yönelik olarak geliştirilen yasal düzenlemeler ile planlamanın olması gerektiği üzere teknik değil siyasi bir mesele olduğu konusu uygulamalar ile yeterince kanıtlanmış durumdadır. İzmir metropolü-

nün üzerinde yer aldığı tarihsel coğrafya da, daha önce vurgulandığı gibi çok önemli ve özgün siyasi müdahalelere sahne olmuştur ve bu yapıyla birçok şeye yabancısı değildir. Ancak tüm müdahalelerin de ortak bir yanı vardır ki o da şu biçimde özetlenebilir. İzmir kentinde hiçbir planlama çalışması, kenti geçmişten devraldığı artık-izlerin dışında farklı rasyonellere dayalı bir yeniden yapılanmaya doğru yönelmemiştir. Hemen her iktidar ilişkisinde kentin yerleşik ve kemikleşmiş mekan organizasyonu kurgusu varlığını devam ettirmeyi başarmıştır.

Bölge/ kent kapitali ve mevcut siyasi yapılanmanın sergilediği son 10-15 yıllık pratiğe bakarak, söz konusu artık-izlerden hızla uzaklaşamayacağı öngörüsü bugün için kolaylıkla yapılabiliyor. Kapitalin son yıllar içinde geliştirmeye çalıştığı desantralizasyon temelli arayışların ise siyasi otoritelerden ve planlama aygıtlarından yanıt bulacağı bugün için bile ciddi biçimde kuşku. Her türlü mega projenin ve planlama etkinliğinin hala merkez kentin iktisadi ve siyasi hegemonyası üzerinden geliştirildiği bugünün İzmir metropolünde, gerçekte hiçbir olgu veya sürecin kendiliğinden bir artık-iz oluşumu sergilemediği; olgu ve süreçlerin artık-iz niteliğine kavuşmasının bir çok alanda gelişen düzenlemelerin ve müdahalelerin sonucu olduğu da bugün açıklıkla görülmelidir. Bu noktada önemli olan, mevcut ve olası gerçekliklere hegemonik bir "iktidar giysisi biçme pratiği"nin kendisi olmalıdır kuşkusuz. Bu anlamda, bir yandan artık-izlere dönüştürülmüş gerçekliklerle nasıl mücadele edileceği, bir yandan da olası artık-izlerin oluşmasının nasıl önüne geçileceği yönünde geliştirilecek alternatif arayışlara her zamankinden daha çok gereksinim var ●

KAYNAKLAR

- Altınçelik F: (1998). The Role Of Accumulation, Connections in Re-Production of Spatial Organization: The Industrial Capital as an Apparatus for Regulations About the City, D.E.Ü., Fen Bil. Ens., Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir
- Amin, S., Chomsky, A.G. Frank: (1994). Düşük Yoğunluk Demokrasi, Yeni Dünya Düzeni ve Yeni Politik Güçler. Alan yay., İstanbul
- Castells, M: (1994). The Informational City, Information Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process, Blackwell, Oxford
- Hirst, P; Thompson, G: (1997). Globalization in Question. Polity Press, Oxford.
- Keyder, Ç; Öncü, A: (1993). İstanbul Yıl Aynında. İstanbul Dergisi, sayı 7.
- Kongar, E: (1998). 21. Yüzyılda Türkiye, Riemzi Kitabevi, İstanbul
- Sönmez, M: (1990). Grafiklerle 1990'larda İstanbul, İ.B.Ş.B yayını, İstanbul.
- Sönmez, M: (1995). İstanbul Meydan Okuyor, Ekonomik Forum, Nisan 15, TOBB yayını.
- Sönmez, M: (1997). En Zengin Den En Yoksula 910 ilçemiz, Ekonomik Forum, Mart 17, TOBB yayını.
- Yıldızoğlu, E: (1996). Globalizm ve Kriz, Alan, İstanbul
- Wallerstein, I: (1994). Tarihsel Kapitalizm, Metis, İstanbul
- World Investment Report: (1995).

için hazırlanacak imar planlarının yönlendirilip bu planlar kapsamında geliştirilecek sanayi alanlarının büyüklük ve iş kolları açısından kademelenme önerisine ve genel stratejiye uygunluk taşımalarının sağlanması.

D İzmir Büyük Şehir Bütünü sınırları içinde metropoliten aktivite merkezi oluşumuna yer açmak amacıyla, geniş alan kaplayan bazı sanayi tesislerinin teknolojik değişim fırsatlarından da yararlanılarak çepellere taşınmasının sağlanması, kuzey-güney doğrultusunda gelişmesi öngörülen şehrsel yayılmanın paralelinde organize sanayi bölgeleri yaratılması, çevre kirlilik etkisi olmayan kapital yoğun sanayi tesislerinin bu noktalara yönlendirilmesi.

Yukarıda belirtilenlerden (B) ve (D)'de gösterilen genel amaçlar, metropoliten gelişme çerçevesinde sanayi tesislerinin yer seçim ve iş kollarının belirlenmesiyle ilgilidir.

Değerlendirme merkezleri olarak kuzey-

• **Manisa.** (Organize sanayi bölgesi)

Tarım ürünleri ve yöresel hammaddeye dayalı tüketim ürünleri.

Tekstil ve tarım makineleri v.b.

• **Kemalpaşa.** (Organize sanayi bölgesi)

Tarımsal ürünün değerlendirilmesini amaçlayan sanayi kuruluşların yer seçmesi öngörülmüştür. Gıda sanayi, konservecilik, tekstil, kağıt, giyim eşyası, v.b.

• **Torbali.**

Tarımsal ürünlerin değerlendirilmesi.

Otomotiv sanayi, tekstil, gıda sanayi, makine, tarım araçları, v.b.

Tamamlayıcı sanayi ile **küçük ve orta boy** iş kollarının giderek bölgedeki yerleşmelerin imar planlarında gösterilecek sanayi alanlarına da denetimli ve sınırlı bir biçimde yaygınlaştırılması planlanmıştır.

Büyük ölçüde su isteği ve ortak arıtma-deşarj gereksinimi nedeniyle Gediz Nehri'ne yakın bir konumda yer seçmesi zo-

sağlıksız koşullarda, kendilerine ve çevresine zarara veren ortamlarda faaliyet yürüten küçük imalat birimlerinin yeni organize alanlara taşınması sürecini başlatmıştır. (Örneğin; Yeni Halim Ağa Çarşısı, Manifaturacılar Sitesi, Ayakkabıcılar Sitesi Vb.)

Ülkemizde genel olarak tüm yatırım kararlarının ortak bir politika ve strateji çerçevesinde yürütülmesini engelleyen genel davranışlar, araştırma – karar verme sürecinde ortaya çıkan bilimsel yetersizlikler ayrıca kamu yönetim düzenindeki bütünleşme ve eşgüdüm sorunları, İzmir'de sanayi alanlarının planlanması konusunda ki **bozuklukları da** yaratmaktadır.

Bunların İzmir'de bazılarını saptamak gerekirse;

- Geliştirilen stratejilerin önemli bir parçası olan alt yapı uygulamaları yaşama geçirilememiştir. (Örneğin; kanalizasyon ve pis su şebekesi ve arıtma tesisi gecikmiş, toplu ulaşım sistemi uygulamaları alt merkezleşme sürecinde özendirici rolü üstlenememiş, Basmane - Aliağa çifthat elektrifikasyon demiryolu bağlantısı kurulamamış, çevre yolları oluşturulamamış ve şehir içi trafiği için ana arterler alternatifli bir düzenlemeye kavuşturulamamıştır.)
- Metropoliten aktivite merkezi henüz yeterli organizasyonel ve mekansal mükemmellik düzeylerinden çok uzaktadır. İzmir'de, tüm metropoliten şehirlerde giderilmesi gereken merkezi örgütlenme ve eşgüdüm sorunları sürmektedir.
- Bölgesel altyapı unsurları olan liman, marşandiz garı, demiryolu ana yolcu garı, vb. kararları yaşama geçmesi konusunda ciddi adımlar atılamamıştır. (Bölgesel liman yeri belirsizliğe dönüştürülmüş, Çiğli'deki marşandiz garı ve triyaj tesisleri alanı yerine başkası da önerilmeden planda iptal edilmiş, Halıkapınar'daki ana garın adı bile geçmez olmuştur.)

Bütün bunlar büyük şehir planlamasının yokluğunun göstergelerindedir.

Bu nedenle de böyle bir aşamada sanayi alanlarının planlaması var demek mümkün olmamaktadır.

Yukarıda belirlenen sanayi planlama stratejisi etkinliğini yitirmiş bulunmakla birlikte bu yaklaşımın mekana ve kurumaşmaya getirdiği izlerden de yararlanılarak, yeni gelişen durumlar da değerlendirilip, metropoliten bölge ve İzmir Şehri için birlikte ve uzun erimli bir planlama stratejisinin yeniden araştırılıp bulunmasına, üzerinde oybirliği sağlanacak sanayi planlama ve uygulama politikalarının yeniden kurgulanmasına gidilmelidir ●



Çiğli Organize Sanayi Bölgesi

den başlamak üzere, **Aliağa, Manisa, Kemalpaşa ve Torbali** seçilmiştir. Bunların uzmanlaşma farklılıkları taşıması ve öncelikle buldukları metropoliten alt bölgelerin potansiyellerine yardımcı olmaları, organize sanayi bölgelerine dönüştürülmeleri, merkezdeki İzmir yerleşmesinin üzerindeki baskıların azaltılmasına yardımcı olmaları düşünülmüştür. Böylece bölgesel altyapının bu temele göre organize edilmesi, bu yerlerde çevre kirliliğine karşı önlemlerin ortak olarak alınması, ortak arıtma tesisleri aracılığı ile maliyetlerin düşürülmesi düşünülmüştür.

Değerlendirme merkezlerinin uzmanlaşması:

• **Aliağa.** (Nemrut Organize Sanayi Bölgesi ve Uzmanlaşmış Sanayi Limanı.)

Bu merkezde ağır ve büyük boy sanayi işletmelerinin konumlandırılması öngörülmüştür. Kimya sanayi, demir çelik üretimi, petrol ve petrol ürünleri, v.b.

runlu görüldüğünden, ilgi kamu kuruluşlarınınca oluşturulan ortak bir kararla Mene-men/Maltepe'de Deri Organize Sanayi Bölgesi'nin kurulması, yukarıdaki stratejiyi bozma zorunluluğu yaratan bir uygulama olarak hatırlanmaktadır.

Bölge'de sürdürülecek bu stratejik yaklaşımlar **merkezdeki İzmir yerleşmesini** rahatlatacak ve şehir içinde sağlıksız biçimde dağılım özelliği gösteren k.sanayi ve imalat birimleri de yeni organize edilen yerlere taşınarak şehrsel yapı olumlu yönde geliştirilecektir. Bu aynı zamanda, şehre ilk gelenlerin özellikle dikkatini çeken karayolu girişlerindeki çevresel kirliliklerin de (görüntü, koku, gürültü, vb.) düzeltilmesini sağlayacaktır.

Bu strateji İzmir'de Çiğli Atatürk Organize Sanayi Bölgesi'nin yaratılmasında etkili olmuş ayrıca İzmir Büyük Şehir Bütünü içinde yer alan Bornova, Çamdibi, Pınarbaşı, Çiğli, Gaziemir gibi çevre yerleşmelerinde k. sanayi sitelerinin ve şehrin merkezinde

Organize Sanayi Bölgesinde Yapı Ruhsatı Almak

Tayfun Taner

Prof. Dr. DEÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölüm Başkanı

Ülkemiz 1960'lı yılların başında yürürlüğe giren Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'ndan bu yana sanayileşerek gelişmeyi ilke edinmiştir. 1996 yılında, 54. Hükümet döneminde aynı söylem tekrarlanmıştır ve tekrarlanmaktadır. Bu doğrultuda Organize Sanayi Bölgeleri (OSB)'nin kurulması ülkesel ve bölgesel ekonomik kalkınma için yararlıdır. Çünkü sanayi tesislerinin birarada olmalarının getirdiği avantajların yanısıra, altyapının ortaklaşa kullanılabilmesi ve bir düzen içinde gelişmeleri ekonomi sağlamaktadır. Halen Türkiye'de küçümsenemeyecek sayıda OSB bulunmaktadır.¹ 1996 yılı Ekim ayında gazete haberleri inşa halinde 110 adet OSB bulunduğunu belirtmiştir. Aynı dönemde Türkiye'nin ilk özel OSB'nin İzmir Sasalı'da kurulacağı müjdelenmiştir.

OSB doğru yer seçimleriyle, iyi işleyen fiziksel düzenlemeleriyle, su, elektrik, arıtma tesisi gibi ortak altyapı olanaklarıyla ve yönetimleriyle endüstriyel yatırımların daha verimli ve etkin biçimde çalışmasını, sonuçta ülke ekonomisini etkilemektedir. Ancak OSB'nin yer seçimleri bilimsel yöntemlerle değil, çoğu kez politik yaklaşımlara bağlı olarak belirlenmektedir. OSB'nde bir fabrika inşaatı yapmak bugün uzun ve çile dolu bir süreç gerektirmektedir; zaman ve para kayıplarına neden olmaktadır. Oysa OSB'nin kuruluş amaçlarından biri bu süreçleri mümkün olduğunca kolaylaştırmak ve kısaltmak, böylece sanayi yatırımlarını teşvik etmektir. Bu yazıda işletmeyi hizmete açma aşamasına gelinceye kadar geçen etaplardan sadece "inşaat ruhsatı alma" süreci ve içerdiği sorunlar ele alınacaktır ve bunları aşmak için nasıl bir yol izleneceği üzerine bazı önerilerde bulunulacaktır.

Belediyeler ve OSB İdareleri

Halen OSB içerisinde yapılacak binaların ruhsatları o beldenin belediyesi tarafından verilmektedir. Belediye ve mücavir alanlar dışında ilgili mercî ise Bayındırlık Müdür-

lükleridir. Böylelikle yapı ruhsatı alma işi, bir konut yapısı için yapılan işlemlerin aynısını içermektedir. Ancak OSB içerisinde yönetimlerin devreye girmesi işlemleri kısaltacağına, arttırmaktadır. Bu şekilde OSB içinde değil de doğrudan belediye sınırları içerisinde bulunan bir parselde fabrika inşa etmek çok daha kolay olmaktadır. Örneğin İzmir'in Torbalı aksında, Yazıbaşı Belediyesi sınırları içinde bir fabrika ruhsatı çok daha kolaylıkla alınabilmektedir. Oysa toplulaşmayı teşvik etmek için bu durumun tersinin olması gerekmektedir.

OSB içerisinde parsel tapuları Ticaret Odaları adına oluşturulmakta ve yatırımcı şirketlere tahsis edilmektedir. Oysa tapu OSB dışındaki alanlarda şirket adındadır. Spekülatif tavırları önleyici yönüyle OSB içerisinde yapılan doğru bir yaklaşımdır. Böylelikle arsa kapatmak ve sonra daha yüksek fiyatlara satmak mümkün olamamaktadır. Ancak bu durumda şirket, Kadastro Müdürlüğü veya benzeri resmi kuruluşlardan doğrudan taleplerde bulunamamakta, bu talepler yukarıda değinildiği gibi OSB idaresi kanalıyla gerçekleştirilebilmektedir. Bu durum ise bürokrasiyi artıran bir süreçtir.

Proje ekibi ve şirket arasındaki sözleşmeden sonra hazırlanan proje paketi (mimari, betonarme-statik, elektrik ve sıhhi tesisat) önce OSB idaresinden "vize" almak durumundadır. Burada OSB yönetimi, doğal olarak, kendi altyapı, imar ve çevre koşullarına ilişkin verileri irdelemek istemektedir. Aynı yönetim projeleri kendi yapılanma koşulları (imar planı notları) açısından da irdelemektedir. Ancak burada irdelenen bazı imar koşullarının genel imar kuralları ile karşılaştırılması gerekliliği vardır. Örneğin parsel sınırı ile bina çekme sınırı arasındaki alanın kullanılabilme olasılıkları gibi. Çünkü sanayi parsellerinde bina dışındaki alanın da bina kadar önemli fonksiyonları bulunmaktadır ve açık alanlarda daha esnek davranılması gerekmektedir.

Diğer İşlemler

Her bir meslek odasının belediye veya ilgili devlet kurumları ile yaptığı protokoller gereği ve de odaların meslektaşlarını korumak amacıyla yaptığı işlemler, proje müelliflerinin özellikle mühendislik konularında geçirdiği ikinci büyük sınavdır. Bu aşamada yapılması gerekenler o kadar çok ve zahmetlidir ki bunları belki de ayrı bir yazıda ele almak daha doğru olur. Ancak kısaca belirtmek gerekirse sistem, herkesin açıkça bildiği gibi gerçek yaşama uyum sağlamayan işlemleri gerektirmektedir. Teknik Uygulama Sorumluluğu (TUS) adına yapılan işlemler, projelere imza atma yetkileri ve bu yolda alınan önlemler, onaylanan projelerin kalite ve uygulanabilirlikleri bunlardan bazılarıdır. Burada gözden kaçan projenin her aşamada canlı kaldığı, yani hiçbir projenin inşaatına başlama aşamasından önce tam anlamıyla "bitmiş" olmamasıdır. Yatırımcı şirketler zaman içerisinde, yeri geldikçe, aşama aşama ayrıntı kararlarını teknik ekip işbirliği ile üretmektedir. Oysa ruhsat aşamasında Belediye, imar açısından pek de önemli olmayan binanın dış rengi ile ilgili karar daha ruhsat öncesi istemektedir. Zaman içinde büyüyen ülke bürokrasisi, doğruyu bulma ve "şeytanlıkları önleme" çabaları üst üste yığılarak dev bir ruhsat bürokrasisi yaratmıştır.

OSB idaresinden ve meslek odalarından onaylanan projeler üçüncü aşamada belediye denetimine sunulmaktadır. Burada ilk etapta önceden diğer ilgililerin veya mimarın gözden kaçırdığı veya dosyadaki eksik belgeler listesi ortaya çıkmaktadır. Bunların bazıları, akıllara durgunluk veren, ancak yönetmeliklerle belirlenmiş olan yasal işlemlerdir. Sığınaklarla, otoparklar için belirlenen koşullar bunların başında gelmektedir.

Sığınaklar konusunda, eğer şirketin elinde bir devlet kurumu tarafından onaylanmış ve fabrikada kaç kişinin çalışacağını belirten bir belge yok ise, sığınak büyüklüğü

fabrika üretim alanının 1/20'si olarak alınmaktadır. Böylece, 20.000 metrekarelik bir fabrika için 1000 metrekarelik sığınak ve bunun her 25 metrekaresi için bir tuvalet yapmak durumunda kalınmaktadır. Oysa şirket, proje aranan 40 tuvalet için "fabrikada her bir vardiyada örneğin 80 kişinin çalışacağını ve toplam 20 personel bulunacağını" bilmektedir. Ancak beyana itibar edilmemektedir. Böylelikle konutlar için formüle edilen standartların benzeri fabrika yapılarına uygulanmış olmaktadır. Otopark ihtiyacı da yine bina metrekaresi üzerinden hesaplanmaktadır. Böylelikle belirlenen ihtiyaç hemen her zaman fabrikanın gerçek ihtiyaçlarının çok üzerinde çıkmaktadır. Bu hem ülke ekonomisi hem de yatırımcı için (eğer projedeki koşullar uygulanırsa) olumsuz bir para kaçağıdır.

"Yer seçim izin belgesi" bu aşamanın ikinci büyük konusudur ve çevresel etkiler ile ilgili denetimleri içermektedir. Çevre Bakanlığı'nın ülke düzeyinde örgütlenemediği tarihlerde ve illerde konuyla ilgili Sağlık Müdürlükleri ilgilidir. Bu belgenin elde edilmesi, yine yönetmelik gereği, bir dizi evrak ve hazırlığı gerektirir. Çevrenin kirlenme potansiyeli, fabrikanın iş akış şeması, beyanname, vaziyet planı vs. istenen belgelerden bazıdır. Eğer fabrika 50 H.P.(beygir gücü)'den fazla motor gücü kullanıyor ise, ki zaten mevcut fabrikaların çoğu bu sınırın çok üzerindedir, o takdirde belge ilgili Bakanlık tarafından verilmektedir. Bu takdirde belgenin düzenlenme işi Ankara'ya kadar uzanmaktadır.

Bu aşamanın üçüncü büyük konusu Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) raporunun hazırlanmasıdır. Belediyenin ilgili birimi tarafından ÇED raporu gerekip gerekmediği incelenmektedir. Eğer ilgili yönetmeliğe göre rapora gerek varsa, o zaman yatırımcının ve de proje müellifinin başı gerçekten derttedir. Çünkü usulüne uygun bir ÇED raporunun hazırlanması hem uzun hem de pahalı bir işlemdir. Dahası bu raporların etkinliği ve ciddiyeti de halen yeterince irdelenmiş değildir. Amaca ulaşmada ÇED sisteminin ne denli hedefine ulaşabildiği samimi bir yaklaşım ve araştırma gerektirmektedir. Oysa OSB içerisinde yer alacak üretim birimlerinin inşaat ruhsatlarının, en azından konumları gereği, daha kolay ve hızlı, dolayısıyla düşük maliyetle temin edilebilmesi gereklidir. Peki mevcut koşullarda neler yapılabilir?

Bazı Öneriler

Kanımızca tüm yetkilerin belediyelerde toplanması yerine, bunlar kısmen yeterli personelle donatılmış OSB idarelerine bırakılabilir. Böylece idare, bürokrasiyi uza-

tan değil, onu kolaylaştıran bir kuruluş niteliği kazanacaktır. Her OSB'nin bir imar planı olması zaten zorunludur. Bu planın da onaylanmasından önce zaten bir ÇED'e tabi olması gerekmektedir. OSB'nin kendisi ÇED'ne tabi olmuş ve içerisinde ne tür kuruluşların bulunacağı saptanmış bir yerde olası çevresel etkiler bilineceğinden, her bir tesise ayrı ayrı ÇED uygulamanın gereği yoktur. Böyle bir durumda imar durumunu, hatta giderek inşaat ruhsatını idarenin vermesinin bir sakıncası yoktur. Zaten OSB'nin plan uygulayıcısı ve denetleyicisi kendileridir. Yolları, kanalizasyonu, arıtma tesislerini onlar gerçekleştirmektedir. Bu yetki, belediyelerin üst denetim hakkı saklı kalmak şartı ile, bir protokol veya yasa ve yönetmeliklerle OSB idarelerine devredilebilir.

OSB'deki yapılanmalar onların kendi taleplerini ortaya çıkarmaktadır. Örneğin, bir elektronik fabrikası bir ağır sanayi tesisine göre daha az emek yoğunudur. Yani fabrikada çalışanların sayısı, tesislerin inşaat metrekareleri aynı olsa bile, farklılaşmaktadır. (20.000 metrekarelik bir elektronik fabrikasında 50 kişi çalışırken, aynı büyüklüğe sahip ziraat aletleri üreten bir fabrikada daha fazla insan çalışabilmektedir). Bu durumda örneğin, otopark ve sığınak ihtiyaçlarını genel, ancak gerçek dışı standartlara bağlı kalarak saptamak yerine, bunlar daha gerçekçi, uygulanabilir ve esnek olabilir. Zaten OSB idareleri tüm sorunları yaşayan ve gerçekleri çok daha iyi gören kurumlardır. Belediyeler ise konuya daha uzaktır ve kendilerinin dahi inanmadığı konularda aşırı yatırımcı olmaları beklenemez.

OSB idareleri, örneğin sığınak gereksinimini kendi alanları içerisinde, tesislerden katılım payları olarak, bir veya birkaç noktada ve gerçekçi koşullarda çözümlenip, uygulayabilir. Ancak pahalı olan bu tür yatırımların zorunlu koşullar dışındaki zamanlarda, başka amaçlarla kullanılabilmesinin de yolları bulunmalıdır.

ÇED raporu talebi de idarenin kendi bünyesinde çözümlenmelidir. Yukarıda değinildiği üzere OSB'nin tümü ÇED'ne tabidir. Zaten yer seçimi aşamasında kentsel gelişim, iklim faktörleri, jeoloji, toprak yapısı ve su temini gibi konular değerlendirilmiş olacaktır. Eğer OSB idareleri kendi sınırları içinde hangi tür işletmelerin/üretim birimlerinin yer alacağına karar verirlerse, ki vermelidirler, bu takdirde tesislerin inşası sırasında ve üretim süresince ortaya çıkabilecek çevresel etkilerin de önceden tahmin edilebilmesi mümkündür. Böylece yatırımcılara sadece etkilerin de önceden tahmin edilebilmesi mümkündür. Böylece

yatırımcılara sadece belirli önlemler alınmakla sorun gerçekçi bir çözüme kavuşacaktır. Aksi halde çevredeki kuşları ve böcekleri değerlendiren bir ÇED raporunun etkinliği ciddi bir tartışma konusu olarak kalacaktır.

OSB idareleri, yatırımcı ile daha büyük işbirliği içerisinde, ilgili devlet kurumları ile şirket arasında aktif koordinasyon rolü oynamalıdır. Oysa bugün tüm yük, en azından ruhsat aşamasında, yatırımcının sırtına yüklenmektedir. Özetle, enflasyonist bir ortamda hızla paraya dönüşen zaman kayıplarını ortadan kaldırmak gerekmektedir.

Yukarıdaki saptamalar OSB'nin resmi bir hüviyeti korudukları varsayımı ile gündeme getirilmiştir. Oysa halen gündemde olan özel OSB projesi işlerlik kazanırsa sorunlara başka bir perspektiften bakmak gerekebilir. Ancak bu konuda dahi "yetkilerin desantralize edilmesi" ilkesi geçerliliğini koruyacaktır.

Sonuç

Ülkemizin geleceğini sanayi yatırımları belirleyecektir. İçerisinde bulunduğumuz zorlu koşullara rağmen yapılmakta olan sanayi yatırımları şaşırtıcı ve sevinç verici düzeydedir. Ancak gerçekler yatırımcı gerçekleştirmeye yolunda bir şirketin izleyeceği yolun çetin, uzun ve pahalı olduğunu göstermektedir. Eğer yatırımcının inşaat ruhsatı dışında yapması gereken diğer işlemler düşünülürse, işin ne kadar zor olduğunu daha açıkça anlaşılabilir. Bir önceki aşamada arsa temini, sonradan yapıların inşası, varsa teşvik ve kredi için Ankara'da verilen uğraşlar, finansmanın organizasyonu, yeni üretim araçlarının temini ve daha birçok sorunlu iş. Mevcut koşullarda bir fabrika kurup, onu çalışır hale getirenleri bir mucize gerçekleştirdikleri için kutlamak gerekir.

Sanayinin gelişmesini teşvik etmenin yolu sadece arsa temin etmek, OSB kurmak, kredi ve teşvikler sağlamak değildir. Bürokrasiyi azaltmak, yasa ve yönetmeliklere gerçekçilik ve işlerlik kazandırmak, kıscası işleri kolaylaştırmak önemli bir teşvik biçimidir ●

NOTLAR

- 1 1990 yılı itibarıyla 18 adet tamamlanmış, inşaat halinde 15 adet ve proje ve kamulaştırma aşamasında ise 20 adet OSB bulunmaktadır (OSB Durum Tespit Raporu 1990, Ankara, s. 45-47).

Sanayi Yapılarında Biçimsel Değişimler

Özen Eyüce

Yrd. Doç. Dr. İYTE Mimarlık Bölümü, Öğretim Üyesi

Sanayi yapıları, kullanıcıdan çok makinaların biçimlendirdiği mekanlar olarak görülmeleri nedeni ile, mimarlık tarihçileri tarafından biçimsel değişimleri üzerinde diğer yapı tipleri kadar durulmayan tasarım ürünleridir. Ancak, ana çıkış noktası rasyonalizm ve fonksiyonalizm olan Modernizm için, üretimde makinalaşmaya geçişle başlayan, giderek değişen ve rasyonelleşen üretim araç ve süreçleri ile onlar için tasarımılanan mekanlar irdelenmeye ve hatta örnek alınmaya değer tasarım konularıdır. Nitekim, 20. yüzyılın ilk çeyreğinde, geleceğin kentlerini biçimlendirmeyi amaçlayan Tony Garnier, Antonio Sant'elia gibi ütopyistlerin, Chernikhof gibi konstruktivistlerin, ya da Le Corbusier gibi modernistlerin makina estetiğini tüm tasarım ürünlerine yansıttıkları ve üretim mekanları için tasarımlar yaptıkları görülebilmektedir. Kökeni 18.yüzyıla değin uzanan ve farklı dönemlerde farklı tasarım eğilimlerini sergileyen sanayi yapıları, fonksiyonel ve biçimsel değişimlerini anlamak açısından, incelemeye değerdir.

Sanayi Devrimi ve İlk Sanayi Yapıları

1750'lerden itibaren Batı'da yaşanan teknolojik değişimler sonucu toplumsal yapıda da köklü değişimler ortaya çıkmakta ve tarihte ilk kez, ağırlıklı olarak tarımsal nitelikte olan toplumlar artan bir hızla sanayi toplumuna dönüşmektedir. Enerjinin elde edilme ve kullanım biçimindeki değişimler, Rönesans'tan bu yana gelişen bilimsel bilginin gündelik hayata aktarılması ve artan iletişim olanakları sonucu yaşanan değişimler, kömür ve demir ile başlayan, çelik ve elektrikle devam eden, petrol ve plastikle üçüncü aşamasını yaşayan sanayi devrimine neden olur.

Yüzyıllar boyu az miktarlarla yakacak olarak kullanılan kömür, madencilik ve taşımacılık tekniklerindeki değişimlerle birlikte, çok miktarlarda elde edilebilir hale ge-

lir. Demirin işlenmesinde az ve kıymetli olan kok kömürünün yerini maden kömürü alırken, bir yandan, artan demir üretimi ile birlikte gelişen demiryolu taşımacılığının sağladığı mobilite, diğer yandan, yeni bir enerji elde etme biçimi olan buhar makinalarının yardımı ile geleneksel el dokuma tezgahlarının yerini alan makinalaşma sonucu, her türlü üretim, yeni enerjiye gerekli madenin işlendiği ocakların çevresinde yoğunlaşır. Hızlı nüfus artışının yaşandığı bu yerleşmeler, 19.yüzyılda yepyeni bir görünüm kazanır. Yeni kentsel çevrenin en karakteristik özelliği, artık, Gotik kilise kulelerinin yerini alan fabrika bacalarıdır.

Sanayi devrimi ve makinalaşma ile ortaya çıkmakla birlikte, ilk sanayi yapıları günümüzden çok farklıdır. Sanayi yapısı olarak adlandırılan, örneğin un elde etmek üzere geliştirilen değirmenler, ürün depolamak için yapılan silolar, üretim için gerekli suyun depolandığı kuleler gibi yapılar da sanayileşen kentsel peyzajı yaratan ilk örneklerdir. Ancak, sürekli yenilenen ve gelişen üretim biçimlerinin yanı sıra, sanayi devrimi ile birlikte gelişen yapı malzemeleri ve yapı sistemleri, farklı mekansal ve yapısal gereklilikler sergilemekte ve yeni yapı türlerinin geliştirilmesini zorunlu kılmaktadır. Hatta, tarihsel gelişimi mabet, bazilika, tiyatro, saray vb. yapı türlerine kıyasla oldukça kısa olmasına rağmen, çoğu ilk dönem sanayi yapıları artık aynı işlev için kullanılamaz durumdadır. Oysa ki Efes Antik tiyatro aynı işlev için hala bir metropole hizmet edebilmekte, ya da Notre-Dame hala yapılış amacına uygun kullanılabilir. Fonksiyonel eskime nedeni ile kullanılamayan sanayi yapılarının öncülleri, günümüzde, yeni bir işleve uygun hale dönüştürülmektedir. Sanayi yapılarının fonksiyonel ve biçimsel değişimini, görece olarak kısa ömrüne rağmen, yine de 200

yılı aşkın bir retrospektif içinde irdeleme olanağı vardır.

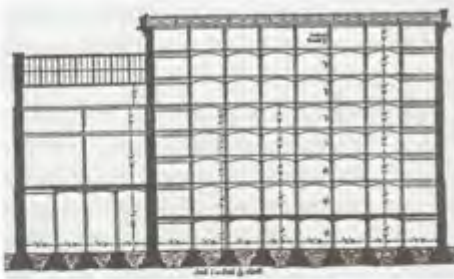
Makinalaşan üretimin gereklilik olarak ortaya çıktığı ilk dönemde, bilinen mimari çözümlere uygun olarak doğal taş ve tuğla gibi yapı malzemelerine dayalı yapı tektoniği ile yığma strüktürlü ve ahşap döşemeli çok katlı yapılar üretim mekanları olarak karşımıza çıkmaktadır. Yoğun kent dokusu içinde konumlanan bu mekanlarda, malzeme ve sistem gereği açıklıklar kısıtlı kalmasına rağmen, bilinen malzemelerle yapı yapma alışkanlıklarının, uzun deneyimlere bağlı olarak, yerleşmiş olması nedeniyle, aynı malzemelerin olanakları



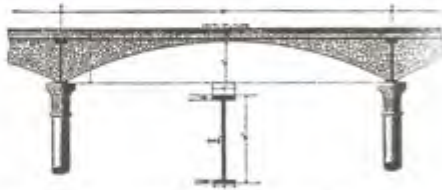
Sanayi kenti: Coketown



Su Deposu, Hans Poelzig 1911



Rafineri kesiti, W. Fairbairn, 1845



Rafineri döşeme sistemi, W. Fairbairn, 1845



Menier Çikolata fabrikası, J.Saulnier, Noisiel-sur-Marne, Paris, 1871, genel görünüş



Menier Çikolata Fabrikası, J.Saulnier, Noisiel-sur-Marne, Paris, 1871, görünüş



Menier Çikolata Fabrikası, J.Saulnier, Noisiel-sur-Marne, Paris, 1871, iç mekan



Buhar Makinası Binası, L.Persius, Berlin, Potsdam, 1845

ile inanılması güç biçimlenme zenginlikleri yaratılmıştır. Ancak, özellikle, ahşap döşeme ve ahşap çatı makaslı üretim mekanlarında sık sık karşılaşılan yangınlar nedeni ile, 1790 'lı yıllarda, tamamen dökme demir çerçeveler ile demir kirişler arasını örten tuğla döşemelerden (volta döşeme) oluşan yeni bir yapıım sisteminin zorunlu kılınması, üretim mekanlarının tasarımında yeni bir çağ başlatmaktadır: Demir çağı. Dünyanın ilk demir köprüsü Coabrookdale'e (1779) 15 km uzaklıkta Shrewsbury'de Charles Bage tarafından 1796'da yapılan keten dokuma imalathanesi uzun yıllar kullanılacak olan çok katlı, önceleri tuğla ile daha sonra beton dolgu ile yapılan volta döşemeli, metal çerçeveli üretim tesisi tipinin ilk örneğidir.

Sanayileşme ile birlikte gelişen yeni yapı malzemelerinin potansiyellerinin tanınması, sanayi yapılarındaki mekansal ve yapısal biçimlenme arayışlarında, tasarımcılara yeni olanaklar sunar. Yapı malzeme ve teknolojilerindeki gelişmeler paralelinde kısıtlamalar giderek ortadan kalkarak olanaklara dönüşmüş ve yapı biçimlenmelerini radikal biçimlerde etkilemiştir. Paris, Noisiel'de Jules Saulnier'in tasarımı olan Baba-oğul Menier'lerin çukolata fabrikası, çok katlı ve tüm yapı sisteminin metal çerçeveli olarak çözümlendiği ilk örneklerden biridir. Nehir üzerinde kurulu jeneratörlerin boşaltma kapaklarını taşıyan masif ayaklar üzerine oturan dövme demir levhalar ile oluşturulmuş dört boyuna ve iki enine tüp kirişin taşıdığı yapı, ilk kez metal taşıyıcı sistemin açıkta bırakıldığı bir tasarımdır.



Yenice Sigara Fabrikası, M. Hammitz, Dresden, 1907



Sanderson and Sons için Fabrika, C.F.A. Voysey, Londra, 1902

Bu avangard tutumu ile, çağın önde gelen tasarımcılarından Viollet-le-Duc tarafından 'construction remarquable' olarak nitelenen ve günümüzde hala işlevini Nestle firmasının Merkez binası olarak sürdüren yapı, sanayi devriminin ikonik yapılarından biridir. Oysa bu yıllar diğer yandan canlandırmacı ve hatta Oryantalist tutumların da sergilendiği yıllardır. Bir neo - klasisit olan K. F. Shinkel'in öğrencisi ve ortağı L. Persius tarafından Berlin, Sansouci parkında su düzenlemelerini sağlamak üzere içine buhar tribünlerinin yerleştirileceği ve Kral IV. Wilhelm'in bir Türk Camisi biçiminde olmasını istediği yapı (1845) bunlardan biridir. Bir diğer örnek, Viyana'da İran ile olan ilişkilerini sembolize etmek amacı ile J. Zaherl'in yaptırdığı, dökme demir taşıyıcıyı gizleyen, Selçuklu taş kapısı, soğan kubbe, çini işleme gibi aktarma detayları ile Böcek Tozu Fabrikası, ya da ürünün kaynağını belli etmek istemesine oryantalist üslubu kullanan Dresden Yenice Sigara Fabrikası, çelik strüktürüne rağmen eklektik tutumlar sergileyen ürünlerdir.

Aynı yıllarda, bir yandan mimaride ortaya çıkan rasyonel yaklaşımlar, diğer yandan üretim mekanlarında bol ışıklı ortamlara duyulan gereklilik sanayi yapısı tasarımlarını etkilemektedir. Örneğin, C.F.A. Voysey'in havalandırma bacalarını ana taşıyıcı payandalar olarak kullandığı, onlar dışında kalan tüm yüzeyleri şeffaf yüzeyler olarak öngördüğü tasarımı, adeta, 20. yüzyılın ilk yarısında ki iskelet sistemli rasyonel tasarım ürünlerine geçişi simgelemektedir.

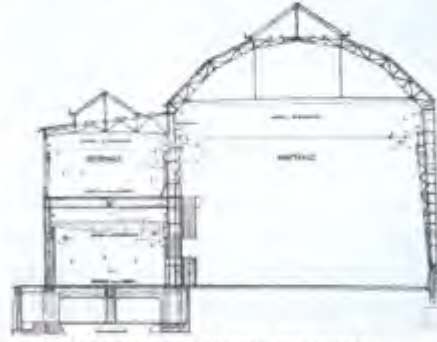
Sanayi Yapılarında Modernist Yaklaşımlar

20 yüzyılın ilk çeyreği, 19. yüzyılın son çeyreğinde yoğun uygulama alanı bulan metal strüktürler ile geleneksel malzeme ve biçim anlayışlarını birleştiren sanayi yapılarına sahne olur. Nitekim, P. Behrens'in 1908'de, Berlin'de gerçekleştirdiği AEG Türbin Fabrikası, geleneksel Alman çiftlik yapılarını anımsatan çatı biçimlenişi, üçlü cephe bölüntüsü ve kapalı köşe çözümleri ile klasik düzenleri anımsatır ise de, 'biçim kullanımı izler' görüşü doğrultusunda, cepheye de yansıyan ve kayar vinçleri taşıyan üç mesnetli metal strüktür sistemi ile modernizme geçişin örnekleri arasında olduğu kabul edilir. Yine, Behrens'in 1909'da, Berlin'de, AEG için tasarladığı Yüksek Gerilim Tesisi, ya da Hans Poelzig'in 1911'de Luban'da tasarladığı sülfirik asit fabrikası çağdaş sanayi toplumunu simgeleyen anıtsal sanayi yapılarıdır. Sanayi yapılarının çağdaş toplumsal yaşamın ürünleri olmaları nedeniyle daha önceki bina tiplerine ve kültürel kısıtlamalara bağlı kalmadan tasarlanmasını öngören Poelzig, bir yandan tuğla ve çelik iskelet sistem kurgusunu strüktürel kurgu ile de (taşıyıcı olmayan yüzeylerde dörtgen, taşıyıcı duvarlarda kemerli açıklıklar) bütünleştirirken, öte yandan, kesin doğrusal çizgiler ve yüzeylerde oluşturduğu girdi-çıkıtlar ile güçlü ritim'ler yakalamaktadır.

Poelzig gibi, Behrens'in bürosunda çalışmış olan Walter Gropius, Adolf Meyer ile birlikte 1910'da, tasarladığı Fagus Ayakkabı Bağı Fabrikası'nda çelik ve tuğla kurgusu ile, Behrens'in Türbin Fabrikasının detaylarını yeniden yorumlar. Klasik mimarinin simetrik kapalı köşeler anlayışından uzaklaşarak, modernizmin asimetrik cephe ve şeffaf köşe çözümlerini getiren tasarım, yeni bir kullanıma özgü, açık net ve malzemeden kaynaklanan güzellik anlayışı ile R.Rose tarafından "hergeçen gün daha açık ve net bir şekilde gelişen çağdaş sanatımızın ve düşünce biçimimizin bir sembolü" olarak nitelendirilir. Öte yandan, Gropius'un, yine Adolf Meyer ile birlikte, 1914'de, Köln'de yapılan Werkbund Sergisi'nde önerdiği Model Fabrika'da, Fagus'de olduğu gibi, şeffaf köşeler düşey sirkülasyon alanları olarak kullanılırken, her iki yanda yer alan iki kare'nin cephede Frank Lloyd Wright'ın cephelerini anımsatan çizgilerle kullanıldığı görülür. Yine aynı tasarım, 19. yüzyıl gar çözümlerini anımsatan üretim alanı ve ondan ayrılmış yönetim binası ile günümüz sanayi yapılarında karşımıza çıkan üretim alanı



AEG Türbin Fabrikası, P.Behrens, Berlin,1908



AEG Türbin Fabrikası, P.Behrens, Berlin,1908



AEG Yüksek Gerilim Tesisi, P. Behrens, Berlin, 1909



Fagus Ayakkabı Bağı Fabrikası, W.Gropius ve A. Meyer ve E. Werner, Alfeld,1910



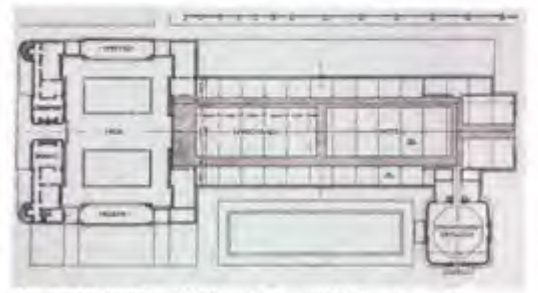
Model Fabrika, Werkbund Sergisi, W.Gropius ve A. Meyer, Köln, 1914

ve yönetim kısımlarını taşıyan 'kafa yapısı' ayrımının da prototipidir. Böylece, üretime yönelik mekanlar üç mesnetli çelik strüktürler ile sembolize edilirken, Behrens'in ya da Poelzig'in tasarımlarında sanayinin önemini vurgulayan anıtsallık artık, yönetim binasına indirgenmiş olur.

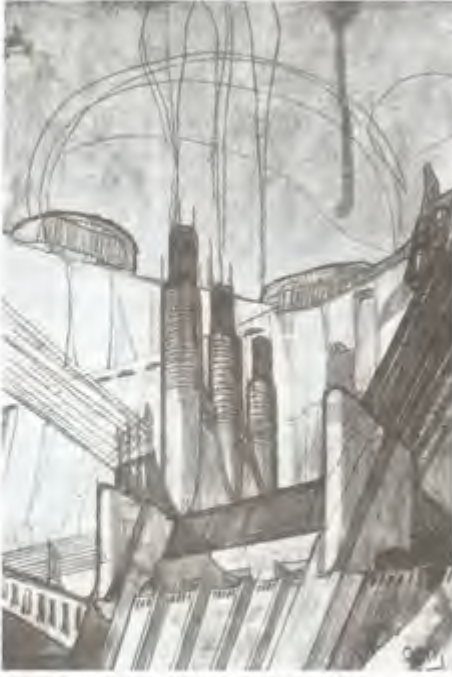
Öte yandan, sanayi toplumu olmanın ve yapılaşmış çevrenin tümünde bunu yansıtanın gereği üzerinde duran ütöplastler, Birinci Dünya Savaşı öncesinde sadece sanayi yapılarında değil, tüm ürünlerde tasarımlarında, makina estetiğini ön plana çıkarırlar. Metal konstrüksiyonların artan sorunlarının yanısıra azalan kaynaklar, diğer yandan 19.yüzyılın sonundan itibaren başlayan ve giderek artan betonarme deneyimleri ve bilgisi, tasarımcıların betonarme konstrüksiyonu çağın sistemi olarak görmelerine neden olur. A. Sant'elia'nın 1914'te tasarladığı Elektrik santrali projesi ya da Mendelsohn'un ekspresyonist otomobil fabrikasında, gerek sanayi ve gerek yeni yapı malzemesine ilişkin izleri görmek olasıdır.

Geleceğin çevresini biçimlendirmede, bir diğer yaklaşım da, teknolojik değişimlerle parçalanmış bir imalatın, belirli bir üretim bantı prensibi içindeki üretim sürecinin sonunda ortaya çıkan ürünü göz önüne alan tasarımlarda izlenir. Mimarın tıpkı bir makinanın bileşenleri arasında var olan uyumu göz önünde tutarak tasarım yapması gerektiğini, bunun binayı makina olarak ele almak olmadığını ancak binayı oluşturan bileşenler ile bütün arasında da var olan konstrüksiyonel uyumun çözümlenmesi gerektiğini savunan Chernikof'un konstrüktivist tasarımlarında da, sanayi toplumunun sembolleştirildiği görülmektedir.

Tasarımda, gerek yapı malzemeleri ve strüktürel gelişmeler ve gerek farklı yaklaşımlardan kaynaklanan değişimler yaşanmakla birlikte, üretim süreçlerindeki değişimler çok daha etkili olmaktadır. 18 yüzyıldan başlayarak Amerika'da da makinalaşma, geniş tarımsal alanlar ve yetersiz işgücüne rağmen etkin üretimi sağlamak



Model Fabrika Planı, Werkbund Sergisi, W.Gropius ve A. Meyer, Köln, 1914, plan



Centrale Elettrica, A. Sant'elia, Milano, 1914



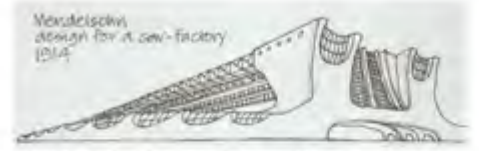
Chernikhof'un yeni anti-klasik uyum prensipleri içinde tasarımı olduğu bileşenlerin meydana getirdiği bütün



Fiat Otomobil Fabrikası, G. Matte-Trucco, Turin, İtalya, 1915

amacı ile, özellikle tarımda ve tarıma dayalı üretimlerde, hızla gelişmektedir. Dünyaya fuarları ile Avrupa'ya aktarılan gelişmelerin en önemlilerinden biri, üretim sürecine ilişkin 'sürekli üretim akışı' kavramıdır. 1793'te Oliver Evans'ın patentini aldığı sistem, düşeyde de ürünün hareketini sağlayan 'kesintisiz kayış' ile insan eli değmeden buğdayı un haline getirmektedir. Önceleri, ekme, bisküvi yapımında, kitlesel hayvan kesimlerinde ve et işleme imalathanelerinde kullanılan sistem, giderek gelişerek, daha sonraları 'aktarma bantı' ve 'kayar bant' kavramlarının gelişmesine yol açacaktır. Ancak, bugün anladığımız anlamda montaj bantı sisteminin elektrik motorlarındaki gelişmelere paralel olarak etkin hale gelmesi ve makinalaşmanın artması ile tüm üretimin senkronize bir bütün haline gelmesi ise 1920'li yılları bulacaktır. Nitekim, Matte-Trucco'nun Turin'de 1915 'te gerçekleştirdiği test pistine göre biçimlenen Fiat Otomobil Fabrikası, ya da A. Kahn'ın Michigan'da gerçekleştirdiği, Voysey'in tasarımını anımsatan iskelet sistemi ile tüm mekanları aydınlatmak üzere ışık yüzeylerini arttıran Ford Fabrikası gerek arkitektik özellikleri ile ve gerek parçalara ayrılmış üretimin 'montaj bantı' ile senkronizasyonunu sağlayan özellikleri ile, fonksiyonel ve rasyonel tasarım yaklaşımının önemli örnekleri olarak kabul edilmişlerdir. Öte yandan, sanayicilerin çok katlı üretim mekanlarını, üretim sürecinin gelişmesini ve üretim mekanlarının büyüebilmesini kısıtlaması nedenleri ile, uygun görmemeleri, sanayi yapılarında yeni bir biçimlenme anlayışının başlaması sonucunu getirir.

Artan makinalaşma ile gelişen ağır sanayi, artık, hammadde girişi ve çıkışını kolaylaştırmak üzere kent çeperlerinde, geniş araziler üzerinde yerleşirken, giderek artan üretimin gelişmesine olanak sağlamak üzere büyüebilme potansiyeline sahip, dolayısı ile tek katlı olarak tasarlanmaya başlayan sanayi yapıları yeni biçimlenme özellikleri kazanır. Tek katlı olarak yayılma özelliğindeki sanayi yapısında, geniş açıklıklar nedeni ile artan bina derinliği iç mekanın aydınlatılmasında da sorunlara yol açmakta, doğal aydınlatmayı sağlamak amacıyla üst örtüde önlemler alınması gerekmektedir. Üst kabuğun parçalanması şeklinde ortaya çıkan çözümler, yapıya mimari anlam ve estetik nitelikler kazandırırken, günümüze değin taşınan fabrika imajının da yaratılmasına neden olmaktadır.



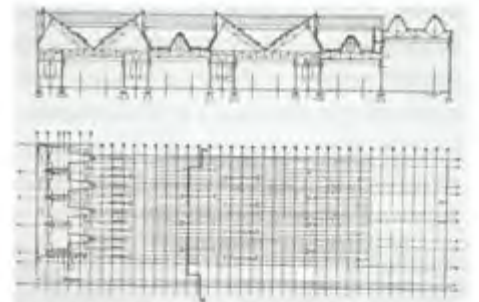
Mendelsohn'un Otomobil Fabrikası tasarımı



Ford Fabrikası, Albert Kahn, Michigan, 1924



Ford Fabrikası, Albert Kahn, Michigan, 1924



Ford Fabrikası, Albert Kahn, Michigan, 1924



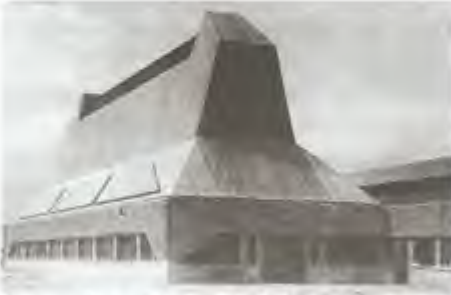
Şed Çatılı Fabrika, K. Ackermann ve R. Martin, Münih



Esders Hazır Giyim Fabrikası, A. ve G. Perret, Paris 1919



Hat Fabrikası, E. Mendelsohn, Luckenwalde, 1921



Boya ve Şapka Fabrikası, E. Mendelsohn, Luckenwalde, 1921



Boya ve Şapka Fabrikası, E. Mendelsohn, Luckenwalde, 1921

Çelik strüktürlü üretim mekanlarında, 19. yüzyıldan itibaren, önce çok katlı çözümlerde başlayan çatı aydınlatmaları, tek katlı olarak yayılan sanayi yapılarında orta mekanların günışığı sorunu sonucu giderek kaçınılmaz hale gelir. Işık alma çabası üst örtünün parçalanmasına neden olurken, özellikle, yaygın kuzey ışığını alma çabası aynı yöne açılacak biçimde şed çatıların geliştirilmesi sonucunu getirir.

Öte yandan, betonarmenin geniş açıklıklarda kullanılabilirliği arttıkça, geleneksel biçimlerle de olsa sanayi yapılarında çeliğe alternatif olarak görülmeye başlar. Örneğin, hemen savaş sonrasında Perret Kardeşlerin tasarladığı Esders Hazır Giyim Fabrikasında, üzerindeki örtü malzemesinin de cam olması nedeni ile ölü yüklerin azaldığı ve böylece hafifleyen yapıda betonarme ile geniş açıklığın aşıldığı görülür. E. Mendelsohn'un, 1921'de Luckenwalde'de yine betonarme ile gerçekleştirdiği Boya ve Şapka Fabrikası, sadece ışık değil, havalandırma amacı ile açılabilen parçali üst örtüye sahiptir.

Sanayi Yapılarının Biçimlenmesinde Çağdaş Eğilimler

Araya giren İkinci Dünya Savaşı sonrasında, geniş açıklıkların en az malzeme ile en verimli biçimde geçilmesi çabaları ve asma sistemlerdeki gelişmeler, ölü yükü azaltarak yapıyı hafifleten, böylece, hafifleyen yapının yeni strüktürel çözümler ile tasarlanması ve bunların mimari bir anlatım aracı olarak kullanılması sonucunu getirmiştir. Örneğin, P.L. Nervi'nin asma üst örtülü tasarımında, ya da Afra ve Tobia Scarpa'nın Treviso'da Benetton için tasarladığı sanayi yapılarında üst örtünün kulelere asılarak kesintisiz ve genişleyebilir üretim mekanları yaratılırken, anıtsallıktan uzaklaşmış, yeni bir sanayi yapısı imajı gelişir.

Öte yandan, betonarme ile birlikte prefabrikasyon tekniklerinin de gelişmesi, bir süre sanayi yapılarının tasarımını, sadece hazır kolon ve kirişlerin nasıl bir araya getirileceği ve ne kadar bir alan kapatılacağı sorununa indirger. Çağdaş sanayi yapılarında ise, bu yaklaşımdan uzaklaşan, günün tasarım eğilimlerini görmek olasıdır. Örneğin, Coop Himmelblau'nun 1988'de tasarladığı, Funders Fabrikası dekonstrüktivist yaklaşımların önemli örneklerinden biri iken, T.Herzog'un, Bad Mündel'de adeta doğa ile kucaklaşmak isteyen ve işlenmiş ahşap ile yaratmak istediği high-tech Mobilya Fabrikası, ya da dinamizm etkisini köprülerinden binalarına kullanan Van Berkel'in üretim ve yönetim mekanlarını bütünleştiren Amersforth sanayi yapısı çağdaş örneklerden bazılarıdır.

Günümüzde, değişen üretim eğilimleri sonucu, kent çeperlerinde ya da organize sanayi bölgelerinde toplu halde yer alan sanayi yapılarının yanısıra çevreyi kirliletmeyen ve hatta sürdürülebilirlik kavramını göz önünde tutarak doğal çevreyi zenginleştiren Fiat Fabrikası, Peichl'in fosfat temizleme tesisi gibi geniş yeşil alanlar yaratmak gereğini duyan sanayi yapıları 'çevre dostu sanayi' yaklaşımlarının simgeleri olarak görülebilirler.

Üretim mekanının üretimin kendine özgü gerekliliklerine bağlı olarak (kayar vinç, kayar bant vb.) ortaya çıkan strüktürel (ek vinç kirişleri vb.) ve yapımsal (zemin altı ve üstü tesisat vb kanalları gibi) zorunlulukların tasarımın bir parçası olarak ele alınması, üretimin getirdiği ekipmanların montaj ve operasyon özelliklerinin dikkate alınarak zemin ve temel prensiplerinin çözümlenmesi sanayi yapısının tasarımında kaçınılmaz gerekliliktir. Ancak ne varki, üretim mekanlarının mekansal niteliklerinin sadece üretimin işleyişi ile değil, çalışanların koşullarının da (giyinme soyunma, ye-



Inmos İşlemci Fabrikası, Richard Rogers Partners, London, 1982



Inmos İşlemci Fabrikası, Richard Rogers Partners, London, 1982



Benetton Fabrikası, Afra ve Tobia Scarpa, Treviso, İtalya



Benetton Fabrikası, Afra ve Tobia Scarpa, Treviso, İtalya



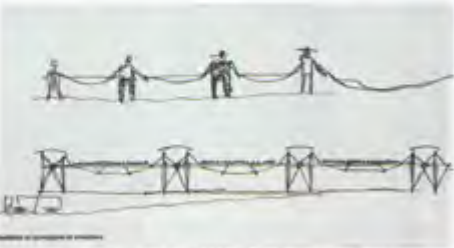
Funder Fabrikası, C. Himmelblau, Gian, 1988



Sanayi Yapısı, Van Berkel & Bos, Atnersfoort, Hollanda



Mobilya Fabrikası, T. Bad Münder, Almanya Herzog



Mobilya Fabrikası, T. Bad Münder, Almanya Herzog



Mobilya Fabrikası, T. Bad Münder, Almanya Herzog



Fiat Fabrikası, Fiat Engineering, Melfi, 1996



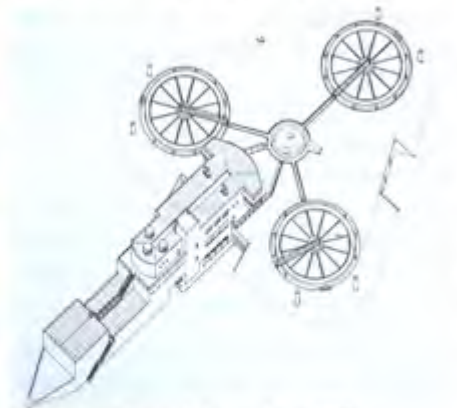
Fosfat Aritma Tesisi, G. Peichl, Berlin,1979



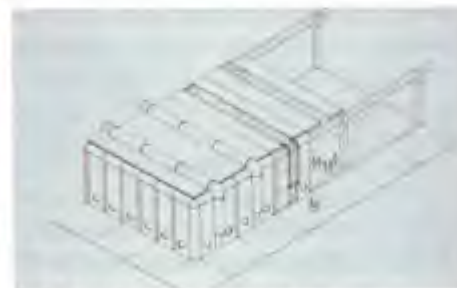
Doğan Tekeli-Sami Sisa Lassa Fabrikası

mek yeme dışında gün boyu kullanım için iyileştirilmesi, çevreye olan sorumluluklarının da en az üretime ilişkin sorunlar kadar önemle ele alınması gerekmektedir.

Sanayi yapılarının uzunca bir süre sadece üretim için tasarlanırsa olması sonucu çalışanların sağlıklı yaşam koşullarını olumsuz etkilemesi nedeniyle, günümüz tasarımlarında çalışanların da artık göz önüne alındığı görülmektedir. Nitekim, benzer nedenlerle, Doğan Tekeli-Sami Sisa'nın Lassa için 1975'te tasarladıkları sanayi yapısında, üretim mekanının gerekliliklerinin yanısıra insan faktörü göz önüne alınarak, çalışanların dış mekanla görsel ilişki kurmalarına yarayan açıklıklar bırakıl-



Fosfat Aritma Tesisi, G. Peichl, Berlin,1979



Doğan Tekeli Sami Sisa Lassa Fabrikası

mıştır. Çalışanların koşulları açısından önemli örnekler ise, ülkemizde sanayileşme çabalarının ilk yıllarında, gerek çalışanların verimliliğini artırmak ve gerek sağlıklı toplumsal yaşamı sağlamak amacıyla, çalışanlarının konut, okul gibi sorunlarının da birlikte ele alındığı iş / yaşam çevreleri öneren Nazilli Basma Fabrikası, Karabük Kömür İşletmeleri gibi, ya da son yıllarda gerçekleştirilen Aliağa, Petkim gibi sanayi yapılarıdır.

Oysa, sanayici gözü ile sanayi yapısı, geniş açıklıklı, yüksek tavanlı üretim ve depolama için gerekli alanı örten / kapatan bir yapıdır. Sanayicinin gündeminde her şeyden önce en fazla mekanı en ucuza kapatmak gibi, zaten tasarımcı için de üstesinden gelinmesi gerekli ama yeterli olmayan bir yaklaşım vardır. Ancak ürünün, ki günümüzde firma imajını da sağlaması söz konusu olan olan, mimari / biçimsel gereklilikleri ise, ya koşullar elverdiğinde düşünülmemekte, ya da maliyeti üzerinde ciddi hesaplamalar yapılarak ikinci plana itilmektedir. Bu süreçte, hazır betonarme bileşenlerin kolaylıkla kullanılabilir olması ve tıpkı Gropius'un Model Fabrikasında olduğu gibi, üretim mekanını ile yönetim mekanlarının ayrılması da kolaylık sağlamaktadır. Bu yapının kısa sürede gerçekleşmesi önemlidir. Çoğu zaman bu mekanların özel bir tasarım yapılmadan uygulandığı da bir gerçektir. Yönetim binalarında tasarımın bir gereklilik olarak ortaya çıkışı ise 'firma imajı' 'firma kimliği' (corporate identity) kavramlarının ortaya çıkışına bağlanabilir. Günümüzde, sanayi yapısını, Chernikhof'un deyişi ile kendi konstrüksiyonel iç ilişkileri olan bir bütün olarak görmek, ne yazık ki, ana üretim mekanından kopan bu 'kafa yapı' larının tasarımcılar tarafından imaj yaratmak çabası içinde tasarlanmalarını nedeni ile mümkün olamamaktadır ●

KAYNAKLAR

- Bolter, Jon (1998) The Works, Factories in London 1918-1939 Part 1, AA Files 36, Londra.
- Modern Architecture 1851-1919, Text by K. Frampton, GA Document Special Issue 2.
- Gössel, P., LeutHauser G. (1991) Architecture in The Twentieth Century, Tashen Books, Köln.
- Giedion, Siegfried (1969) Mechanization Takes Command, W.W. Norton Company, New York.
- Davey, Peter (1995) Arts and Crafts Architecture, Phaidon Press Limited, London.
- Batur, Afife (1996) Mimarlıkta Oryantalist Eğilimler, Mimari Akımlar 1, Yapı 8, s.22-35, Ankara.
- Mignot, Claude (1994) Architecture in the 19th Century, Benedikt Tashen, Köln.
- Risebero, Bill (1987) The Story of Western Architecture, The MIT Press, Massachusetts.
- Benevelo, Leonardo (1980) History of Modern Architecture, Vol. 2, reprint, The MIT Press, Massachusetts.
- (1996) Forma e Fuzione Factory / Architecture, l'Arca, June 1996, s. 40-47.
- (1997) Nestle Confection: Headquarters Building, AR, February 1200..

Olanaklar

Sinan Akyurtlaklı

Ar. Gör. İYTE Mimarlık Fakültesi

Didem Çaylan

Ar. Gör. İYTE Mimarlık Fakültesi

Yüksel Pöğün

Ar. Gör. İYTE Mimarlık Fakültesi

Sanayi yapısı mimarisi ve bu yapıların birer mimari tasarım objesi olarak ele alınmasının Türkiye'de hiç de yabana atılmayacak bir geçmişini bulmaktadır. Her ne kadar planlı bir gelişme içinde organize sanayi bölgelerinde yapılan yeni yapıların biçimlenişini ağırlıklı olarak belirleyen etmenler, ekonomi ve buna bağlı prefabrikasyon teknolojileri olsa da; gelişmiş finans olanağı bulunan bazı işletmeler ve özenli tasarımcıların bir araya geldiği durumlarda "nitelikli" olarak tanımlanabilecek yapılar gerçekleştirilmektedir. Bu durum Türkiye'deki mimari biçimlenişin değişimini endüstri yapıları kategorisinde de belirli bir süreklilik içerisinde gözlemleme olanağı sunmaktadır; ki geçmişten gelen böyle bir süreklilik vardır. Aslında Türkiye için yeni olan, bu sürekliliğin içinde yer alan ve ülkenin modernleşme projeleri sürecinde sembol değeri bulunan Geç Osmanlı ve Erken Cumhuriyet dönemi sanayi yapılarının birer korunacak değer olarak algılanmasıdır. Uzmanları için bu değer şüphesiz uzun zamandır vardı, ne var ki bu görüşün farklı toplumsal gruplarda kabul görmeye başlaması yenidir. Oluşmaya başlayan bu ortak bilincin yapıların korunması için yeterli düzeyde olduğunu söylemek imkansızdır.

Koruma bilincini oluşturacak etmenler içinde en önemlisi kültürel sürekliliğin varlığıdır. Koruma ancak yapının sunduğu değerler toplumsal grupların büyük çoğunluğu tarafından kabul görürse mümkün olmaktadır, böyle bir kültürel homojenlik durumu ise ancak uzun zamandır kesintisiz devam eden bir tarihsel süreçle mümkündür. Günümüz Türkiye'sini oluşturan toplumumuzda ise böyle bir sürekliliğe rastlanmaz. İzmir özelinde de durum şüphesiz aynıdır.

Tarihsel Süreklilik ve Kopuşlar İzmir'in Bir Sanayi Kenti Haline Dönüşmesi...

Akdeniz çevresinde tarihin en eski zamanlarından beri yoğun bir ticaret aktivitesi süre geldiği bilinmektedir, zaten tarih yazımının en önemli kaynakları da çoğu zaman bu ticaret aktivitesinden günümüze kalan belgelerden oluşur. Anadolu toprakları da tüm dönemlerde bu ticaret içinde doğu batı arası giden yolların en önemlilerinden birisi olagelmıştır. Osmanlı devrinde de bu durum devam etmiştir. Osmanlı, yabancı tüccarların kendi topraklarında faaliyet göstermelerine izin vermiş ve bu ticareti vergilendirme yoluyla gelir elde etmiştir. Osmanlı için önemli olan kendi toprağının ürünlerinden ordunun ve İstanbul'un ihtiyacını karşıladıktan sonra artakalan miktarın ihraç edilmesidir. Zaten ilk zamanlarda bu ticaret doğu mallarının batıya, batı mallarının ise doğuya geçişi şeklinde ortaya çıkmıştır. Bu ticari aktivitenin niteliği 18. yüzyılda sanayi devrimiyle büyük değişikliklere uğramıştır, yeni enerji kaynaklarının ve üretim metodlarının kullanımı, büyük miktarlarda üretimin gerçekleştirilmesini sağlamıştır. Bu zamandan itibaren batılı tüccarların Anadolu'da yaptıkları ticarete de değişiklik görülür.¹ Batının bu hızlı sanayileşmesine paralel olarak ortaya çıkan hammadde ve büyük miktarlarda ürünün satılacağı pazar ihtiyacı Anadolu'ya bu zamana kadar gelen yabancı tüccarlardan her yönden farklı bir girişimci grubunun akın etmesine sebep olmuştur. Büyük kapitallere sahip bu tüccarlar Avrupa sanayisinin ihtiyacı olan hammaddeleri uygun fiyatlara satın alarak, zamanla yerli üreticiyi de bu ürünlerin üretimine teşvik etmiştir. Osmanlı kontrolü ise çoğu zaman alenen yapılan kaçakçılık yoluyla devre dışı kalmıştır. Önceleri kendi ihtiyaçlarını dolaylı yoldan ürettiren bu tüccarlar imparatorluğun zayıflaması sürecinde toprak sahibi olma hakkını da kazana-

rak yerleşik bir düzene geçmişlerdir. Kendilerine özel Levant mahalleleri kuran bu insanlar sadece dış alım satım işleriyle uğraşan birer tüccar olmaktan çıkarak yöreye yatırımlar yapmaya başlamışlardır. Önceleri hammaddenin birer ön işleme atölyesi konumunda olan işletmeler, zamanla bitmiş ürün yapan fabrikalara dönüşmeye başlamıştır. Bu süreç içinde İzmir-Aydın demiryolunun yapılması da İç Anadolu'dan kaynakların İzmir limanına aktarılması amacıyla yine bir Levant yatırımı olarak ortaya çıkmaktadır. (İzmirli İngiliz tüccarlardan Robert Wilkin ve dört arkadaşının girişimiyle Osmanlı hükümetinden imtiyaz alınmış, şirketleşme sürecinde ortakların çoğaltılmasıyla 1866 yılında proje tamamlanmıştır.² Bu dönemden itibaren İzmir, Anadolu hammaddesinin ve batı ürünlerinin geliş gidişini sağlayan bir liman olarak öne çıkar.

18. ve 19. yüzyılda sanayi yapıları doğal kaynaklara (su, enerji vs.) ve pazara en yakın yerlerde kurulmuştur. İngiltere'de görülen ilk sanayi bölgeleri; Londra'daki Doklar Bölgesi gibi, belirli bir su kaynağının yakınında ve enerji kaynaklarından taşımının en kolay olduğu bölgelerde kurulmuş ve çevrelerindeki konut alanlarıyla bir kentsel yerleşim oluşturmuştur. İzmir için de durum benzerdir. Depolama alanları gümrük ve liman çevresinde yer alırken, fabrikalar Basmane ve Alsancak Garı çevresinde yoğunlaşır. Bugün Eski Balık Halı olarak adlandırılan gümrük binası çevresinde yoğunlaşan antrepo yapıları kurtuluş sonrası çıkan yangınlarda yok olmuştur. Basmane'ye bugünkü ismini veren ve Ermeni tüccarlara ait olduğu bilinen kumaş boyama atölyeleri de gümrük antropolan gibi kurtuluş sonrası çıkan yangınlardan günümüze ulaşamamıştır. Ancak, Alsancak Garı çevresinde yer alan ve Şehitler Caddesi boyunca Melez Çayına kadar uzanan Darağaç Bölgesi ve çayın diğer tarafında kalan Halkapınar'daki sanayi oluşumu büyük ölçüde günümüze dek ulaşmayı başarmıştır.

Ticari malların işlenmesi amacıyla kurulmuş tesislerden farklı olarak, kentin altyapısına yönelik enerji üretimi yapan Havagazı ve Elektrik Fabrikaları, Geç Osmanlı - Erken Cumhuriyet döneminde İzmir'in sosyal ve ekonomik yaşamında birer dönüm noktası olmuşlardır. 1860 yılında inşa edilen Havagazı Fabrikası, yaklaşık 22.000 m²'lik alana yayılan yapıları ile bir endüstriyel kompleks görünümündedir. Alan, ocakların yer aldığı ana fabrika binalarının yanısıra atölyeler, sayaç dairesi, idari yapılar ve lojmanlar gibi yapıları da barındırır. 1925 yılında Belçika kökenli bir şirket tarafından inşa edilen Türkiye Elektrik Fabrikası ise 3.300 m² lik taban alanda pres tuğla dolgu çelik karkas sistemle inşa edilmiş bir yapıdır. Bu yapının tüm mekanik donanımının ve yapı malzemelerinin yurtdışından geldiği bilinmektedir.



Her mimari eşerin mekansal değerini yaratan en önemli unsurlardan olan ışık bu yapılarda çok farklı bir anlam kazanır. Pek çoğunda çatı ışığı almak kullanılması şart olan bir kaynağın değerlendirilmesi olarak ortaya çıkar. Geniş cephelerdeki bu genişlikle orantılı açıklıklar, düşeyde ışık perdeleri oluştururken yatayda ise mekanın her noktasında algılanan bir ritim yaratır. Her yöndeki bu geniş açıklıklardan gelen ışığın günün farklı saatlerinde yarattığı kınımalar ve yansımalar bu mekanı yaşayan insanı bir görsel şölen sunar.

Kentin altyapısına yönelik bu tesislerin işler duruma gelmesiyle, İzmir'de özellikle II. Dünya Savaşı sırasında sayıları hızla artan küçük sanayi işletmeleri ve atölyelerin enerji ihtiyaçlarının büyük bölümü karşılanmıştır. Elektrik fabrikasının ve elektrik şebekesinin kurulmasıyla İzmir'de önemli semtler ve caddeler aydınlatılmış, toplu taşımada kullanılan atlı tramvaylar yerini elektrikli tramvaylara bırakmıştır.

Kurtuluş Savaşı, İzmir tarihi açısından bir kırılma noktasıdır. Kentin demografik yapısı neredeyse tümünden değişmiştir, ancak bu durum sanayi şehri olarak kimliğinde bir değişikliğe sebep olmamıştır. İzmir

genç Cumhuriyetin modernleşme projelerinin odağında yerini almış; sanayi ve ekonomisinin şehrin gelişimindeki önemi düzenlenen iktisat kongreleriyle daha da pekiştirilmiştir. (17 Şubat - 4 Mart 1923).

Sanayi Yapılarının Mimari Nitelikleri ve Restorasyon Olanakları:

Varoluşlarıyla kentin sosyal ve ekonomik belleğinde önemli yer edinmiş olan Geç Osmanlı ve Erken Cumhuriyet Dönemi sanayi yapıları; mimari bir bakış açısıyla da değerlendirilmeyi hakeder niteliktedir. İzmir'de bulunan koruma değerine sahip sanayi yapısı potansiyeli oldukça fazla ve değerlendirilmeye açıktır. Koruma bilincinin hayata geçirilmesi için bu yapıların restorasyonunun içerdiği sayısız olanakları gözardı etmemek gerekir.



Sanayi yapılarının en önemli özelliklerinden biri, hemen hemen tümünün oldukça sağlam strüktürelere sahip olmasıdır. Endüstriyelleşme sürecinde yapı teknolojilerinin gelişimi, geniş açıklıkların geçilebilmesi ve strüktürel imkansızlıkların aşılması yarışına sahne olmuştur. Taş kömürünün ilk kez İngiltere'de yaygın olarak kullanılmaya başlanmasıyla (1709) kolayca işlenen dökme demir öncelikle malzemenin doğal statik özelliklerinden dolayı döşeme ve çatı makaslarında kullanılmış daha sonra ise çekmeye çalışan tüm ahşap elemanların yerini almıştır. Yatay taşıyıcı elemanlar çoğunlukla yığma duvarlar üzerine oturur ancak ender olarak düşey taşıyıcı-

larıyla da çelik karkas olarak yapılmış yapılara rastlanır. İzmir Elektrik Fabrikası, bu yapı sistemine bir örnektir. Bu yapıların strüktürel elemanlarının hesabında öngörülen yükler kuşkusuz diğer mimari yapılardan çok fazla olduğu için kesit boyutları oldukça geniştir. Bu özellik yapıların yeni işlevler üstlenerek restore edilmesinde de esnek bir ortam sağlar. Yapıların sağlam strüktürleri hemen hemen tüm güncel işlevlerin statik gereklerini sağlayacak niteliktedir. Restorasyonun malzeme iyileştirme ve yenileme süreçlerinde de diğer yapı türlerinde görülen problemlere daha az rastlanır. Geniş kesitli ve yüksek dayanımlı malzemelerle yapılmış yapı elemanları zamanın getirdiği doğal bozulma süreçlerine karşı koymuş ve günümüzde sağlamlığından fazla birşey kaybetmeden ulaşmayı başarmışlardır.

Mekansal olarak ele alındığında, bu yapılarda çok yönlü bir mimari zenginlikle karşılaşmaktadır. Büyük boyutlarda kapalı mekanlar bu zenginliğin sadece bir yönüdür. Esas değer bu mekanların algısal özelliklerinde ortaya çıkar. Özel amaçlı üretimin gerçekleştiği ve makineler ile imalat yapılan salonlarda tümel mekanlar algılanırken, Alsancak Tütün Depoları gibi depolama amacıyla inşa edilmiş yapılarda geniş açıklıklar sayısız katlara bölünmüştür. İzmir Havagazı Fabrikası alanında yer alan farklı amaçlarla inşa edilmiş yapılarda da, işlevsel çeşitlilik sonucu ortaya çıkmış farklı karakterde mekanlara rastlamak mümkündür. Özellikle üretim yapılarında mekanik donanım için büyük ve tümel mekanlara ihtiyaç duyulduğu, idari binalarda ise bölüntülü mekan çözümlerinin tercih edildiği görülebilir. Elektrik Fabrikası yapısı ise, yüksekliği yer yer 27m'ye varan tümel mekanı saran bir dış kabuktur. Yapı, kütle ve forma ilişkin herhangi bir kaygı gözetilmeksizin, tamamen mekanik donanımın boyutlarından kaynaklanan işlevsel kaygılarla biçimlenmiştir. Özellikle tümel mekanlarda gizlenme gereği görülmemiş taşıyıcı strüktür, üst örtüden düşey taşıyıcılarla zemine kadar inen sürekliliğiyle mekana benzeri çok az anıta gözlenebilecek bir zenginlik katar. Restorasyon ve yeniden işlevlendirme sırasında bu geniş mekanlar kolay dönüştürülebilirlikleriyle her





Havagazi Fabrikası, İzmir

tür yeni işleve uyum sağladılar. Burada dikkat edilecek en önemli husus mekanın bütünsel niteliğini zedelemeyecek işlevlerin seçilmesi ve gerekli bölümlenimin bu ilke doğrultusunda yapılmasıdır.

Koruma değeri taşıyan sanayi yapıları, günümüzde aynı işlevle yapılan yapılarda görüldüğü gibi sadece büyük boyutlarda mekan sağlamanın ötesinde bir mimari değere sahiptirler. Her birinin döneminin mimari üslubunu yansıtacak ölçüde bezemeleri bulunmaktadır. Bezemeler kimi zaman, tüm yapıda, cepheden en küçük yapı elemanına kadar yansırken, kimi durumlarda düşey - yatay taşıyıcı bağları veya kapı kolları gibi daha detay elemanlarda kendini gösterir. Fabrika mimarisinin doğasından kaynaklanan bir özelliği olan

işlevsellik; İngiliz, Fransız ve Belçikalı şirketlerin yatırımıyla inşa edilmiş olan Havagazi ve Elektrik Fabrikalarında, 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başında bu ülkelerde görülen zanaate dayalı erken modernist malzemeleri ve bunların birleşim detaylarından oluşur.

Bu yapıların korunmasının sahip olduğu potansiyel, neredeyse herbirinin kent içinde birer anıt yapı, simge yapı konumunda olmasından da kaynaklanır. Bu durumlarını kuşkusuz ana yapı kitlelerinin veya yapı kompleksinin içinde bir parçanın vurgulu fiziksel büyüklüğüyle kazanmaktadır. İzmir Havagazi Fabrikası yatay çelik taşıyıcılarla taşınan yığma tuğla bacası ile kent içinde farkedilir. Büyük açıklıklar geçen çatı örtüleri, bu açıklıklar altında kalan geniş duvar yüzeyleri ve bu genişlikle orantılı birkaç kat boyunca devam eden büyük pencere açıklıkları ile İzmir Elektrik Fabrikası, çevredeki diğer yapılardan farklılaşır. Anıtsal boyutlardaki bacalar, hareketli gaz tankları ve su kuleleri, 19. yüzyıl sonunda Endüstri Devriminin etkilerini yaşayan Avrupa'da ortaya çıkmış "Makine Estetiği" kavramının Türkiye'deki ilk örneklerindedir. Bu tür yapılar, işlevlerini kaybetmiş olan sanayi tesislerinin kent içinde sembolik olarak varlıklarını devam ettirmelerini sağlar. Anıt yapıların onları yapan iradenin bir sembolü olduğu gözönüne alındığında, bu özellikteki sanayi yapılarının restorasyonunun, bunu gerçekleştiren toplumun ve kişilerin gelişmişlik düzeylerini tanımlayabilecek potansiyeli taşımakta olduğu söylenebilir.

Ne var ki, koruma değeri taşıyan sanayi yapılarını korumanın taşıdığı bu potansiyelin gözardı edilmiş olması nedeniyle, bu yapılar üzerindeki asıl bozulma insan kaynaklı olmuştur. Örneğin İzmir Havagazi Fabrikası; yakın zamanda bu kompleksin sahibi olan İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından belediye otobüsleri deposuna dönüştürmek amacıyla birkaç yapıyı hariç neredeyse tümünden "temizlenmiştir". "Temizlenmek" terimi belediyenin üst düzey yetkilileri tarafından kullanılan bir fiildir ve konuya yaklaşımlarını sergilemesi açısından ilgi çekicidir. Aslında gerçekleştirilen ihtiyaç duyulan alan kadar yapının herhangi bir tesbit çalışması yapılmadan yıkılmasıdır. Bu kısmi yıkım sonucunda Havagazi Fabrikası, eski harita ve fotoğraflarda görülen ana atölye binası ile bu alanı tüm bölge için röper noktası haline getiren biri 30, diğeri 20 metre çapında olan iki pistonlu gaz tankını kaybetmiştir. Fabrikanın üretimde olduğu döneme tanıklık edebilen tek eleman, yıkılmış olan ana fabrika binasının yanında yer alan ve adeta göstermelik bir şekilde bırakılmış olan tuğla bacadır. Ada sınırları içinde bulunan diğer yapılar

ve bu baca, artık çevreyle ilişki açısından kopuk ve tanımsız bir görünüm sunmaktadır. Bu yönüyle İzmir Havagazi Fabrikası'nın; kısmen de olsa korunmuş mekanik donanımı ile kent silüetinde hala kimliğini ortaya koyabilen Ankara Havagazi Fabrikası'ndan çok daha şanssız olduğu söylenebilir.

Elektrik fabrikasında da durum benzerdir. Yapı kütlesi yerinde durmaktadır, ancak içinde yer almış olan tüm teknik donanım T.E.K. tarafından hurdacı bir firmaya satılmıştır. Bu yapıların tarihsel değerini içlerinde bulunan ve yapıldıkları dönemin teknolojilerini belgeleyen makinelerle düşünmek gerektiğini bir kenara koysak bile yapıdaki acımasız bozulmayı açıklayamayız. Hurdacı şirket bir metal yığını olarak satılan bu donanımı sökerken yapının bazı döşeme ve duvar parçalarının yanısıra, yapının tüm yüksekliği boyunca devam eden pencerelerinde de ciddi boyutlarda hasara sebep olmuş, yapıya geri dönüşü olanaksız bir zarar vermiştir. Yapının çatıyı delecek gökyüzüne yükselen üç bacasının bu çalışmalar sırasında tamamen yok olması, iç mekanın hava koşullarından olumsuz olarak etkilenmesine sebep olmuştur.



Elektrik Fabrikası, İzmir



Sanayi Müzesi, İstanbul



Sanayi Müzesi iç mekanı, İstanbul



Alman Tasarım Merkezi, Essen

Kentsel Olanaklar

Anlaşılabileceği üzere oluştukları dönemde şehrin hemen dışında yer alan bu bölgeler zamanla hızlı kentleşme sonucu artık şehrin içinde kalmışlardır. Bu yüzden artık farklı kentsel dinamiklere tabidirler ve aktif birer sanayi bölgesi olarak kullanılmaları pratik sebeplerle mümkün değildir. Hammadde kaynakları değişmiş, ulaşım aksları farklılaşmış, en önemlisi de üzerlerindeki rant değeri sanayi amaçlı kullanımda ekonomik bir işletme sağlamayı imkansız hale getirmiştir. Yapı ölçeğinde de durum aynıdır. Gelişen teknoloji üretim biçimlerini ve buna ihtiyaç duyulan mekanları tamamen dönüştürmüştür.

İşlevini yitirmiş sanayi alanları, pek çok şehirde olduğu gibi İzmir'de de artık herhangi genişleme olanağı kalmayan kent çekirdeğinin yakınında bu amaçlara uygun birer potansiyel alan olarak yer almaktadırlar. Örneğin, Darağaç Bölgesi için İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanmış olan yeni imar düzenlemesinde bu alan artık bir sanayi bölgesi olarak değil, merkezi iş alanı kapsamında gözükmektedir. Hazırlanan revizyon imar planının koruma içeriği ne yazık ki oldukça zayıftır ve farklı branşlardan uzmanların katılımıyla yeniden gözden geçirilmesi bizce gereklidir. Ancak tüm planlama çalışmaları gibi bu çalışmanın da temel belirleyicisinin rant olduğu unutulmamalıdır. Burada kamu çıkarlarıyla bireysel çıkarlar arasında oldukça hassas bir denge sağlanmalıdır. Özel yatırımcının bölgeye yatırım yapması bir yandan teşvik edilirken diğer yandan da bu yatırımların koruma öncelikli bir planlama çerçevesinde yapılması sağlanmalıdır. Kuşkusuz bu sadece kağıt üzerinde bir plan olmamalı, yatırımcıya koruma öncelikli bir planın getirdiği avantajların tanıtılması da çeşitli sivil toplum örgütlerinin ön ayak olduğu kampanyalarla sağlanmalıdır. Meslek ve ticaret odalarının bu konuda koordinasyon içinde bulunması bölgenin geleceği için çok önemli bir adım olacaktır.

Yeniden işlevlendirme gerektiren bu düzenlemeler hiç kuşkusuz kent merkezi için tekrar ele geçmeyecek birer fırsattır. Özellikle İzmir gibi kent merkezinde yer alan kültür yapılarının son derece eksik olduğu bir şehirde planlama kararı içinde kalan bu tip sanayi yapılarının (ki Gaz Fabrikası ve Termik Santral zaten kamuya ait yapılar) kültürel fonksiyonlar kapsamında yeniden işlevlendirilmeleri gereklidir.

Türkiye ve Yurtdışında Sanayi Yapılarının Yeniden İşlevlendirilmesi

Avrupa ülkelerinde pek çok örneği bulunan endüstri yapısı restorasyonu çalışmalarının ülkemizde son birkaç yıl içinde gerçekleştirilmiş sınırlı sayıda örneği bulunmaktadır. Bunlar, tek yapı ölçeğinde çalışmalardır. Teorik altyapısı tam olarak oluşmamış bu sahada pratik problemlerin kursosuz aşılması beklenemeyebilir. Buna rağmen İstanbul'da Darphane ve Lengerhane restorasyonu gibi örneklerdeki başarı gelecek uygulamalara örnek oluşturmaları açısından umut vericidir.

Haliç'in kuzey sahilinde, Kasımpaşa semtinde bulunan Lengerhane binası Osmanlı donanmasının inşaa edildiği tersane kompleksinin bir parçasıdır. Yapı ismini içinde gerçekleşen gemi zinciri üretiminden almaktadır, ancak zaman içinde çok değişik işlevler üstlenmiştir. 1991 yılında Rahmi M. Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı yapıyı satın almış ve Garanti-Koza İnşaat tarafından restore edildikten sonra 1994 yılında müze olarak hizmete açılmıştır. "Sanayi Müzesi" olarak bilinse de, coğrafi ve astronomik ölçüm cihazları, motorsiklet, otomobil ve ilk buhar motorlu tarımsal makineler gibi Modern zamanlara ait bilimsel ve teknik içerikli her türlü objenin sergilendiği bir mekandır. Böyle çeşitli bir sergi için oldukça dar sayılabilecek bir alan sunan yapının her noktası optimum ölçüde kullanılırken, ne içte ne de dışta yapının özgün algısını bozacak bir müdahale yapılmamıştır. Müzenin başansı 1996 yılında aldığı Avrupa Müzeler Birliği Ödülüyle de tasdiklenmiştir.

İşlevini yitiren sanayi yapıları ve bölgelerinin bir kısmı ekonomik nedenlerle kaderlerine terk edilmiş olsa da, başta Almanya ve İngiltere olmak üzere Belçika, Avusturya ve Fransa gibi Avrupa ülkelerinde değişen kentsel dinamikler çerçevesinde pek çok başarılı restorasyon ve işlevsel dönüşüm uygulaması yapılmıştır. Almanya'da IBA (Uluslararası Yapı Sergisi) kapsamında tasarlanmış ve gerçekleştirilmiş olan Emscher Park'ın içinde Duisburg Sanayi Bölgesinin bir rekreasyon alanı haline dönüştürülmesi projesi, bu örneklerden biridir. Duisburg Sanayi Bölgesi, gerek yapıları, gerekse kentsel nitelikleri ile İzmir Havagazı Fabrikası ile benzerlikler gösterir. Alan, devlet ve yerel yönetimin ortak yatırımları sonucu yeniden işlevlendirilmiştir. Tiyatrolar ve konserler gibi aktivitelere ev sahipliği yapan ve yerel televizyonlar tarafından sıklıkla kullanılan bu alan, çevrenin kültür merkezi olarak kullanılmaktadır. Bölgede sportif ve rekreatif amaçlı açık alan düzenlemeleri de yapılmıştır.

Yine Almanya'da bir diğer örnek, Essen şehrindeki Zollverein Kömür Madenleri Kompleksinin bir bütün olarak "Alman Tasarım Merkezi" adıyla şehrin kültür merkezine dönüştürülmesidir. Yapının, endüstrileşmiş kent ve ülke için bir anıt olduğu kabul edilmiş, dolayısıyla, fonksiyonunu yitirmesinden sonra endüstriyel kültürün bir temsilcisi olarak yeniden işlevlendirilmesi ve canlandırılması uygun bulunmuştur. Kompleksin içinde barındırdığı yapılardan özellikle biri yapım teknikleri, malzemeleri ve teknik donanımı açısından İzmir'deki Elektrik Fabrikası'na benzerlikler göstermektedir. Eskiden kömür madeni olan bu yapı kompleksi, bugün bünyesinde bir görsel sanatlar merkezi, tiyatro, konser salonu, medya enstitüsü ve endüstri tarihi için bir araştırma merkezinin yanısıra restoran ve alışveriş birimlerini barındırmaktadır.

Kentsel yenileme projeleri kapsamında tümel dönüşüm geçiren sanayi bölgelerinin yanısıra restore edilip yeniden işlevlendirilen tekil sanayi yapılarıyla da karşılaşmak mümkündür. Karlsruhe şehrinde yer alan, 1918 yılında inşa edilmiş bir fabrika yapısının "Multimedya Fabrikası"na dönüştürülmesi, tek yapı özelindeki restorasyon projelerine önemli bir örnektir. Yapı, Alman Hükümeti tarafından tarihi bir anıt olarak tescillendikten sonra günümüzde de yaşamasını sağlayacak uygun bir fonksiyon ile yeniden işlevlendirilmiştir. Yapının yeni işlevi yine bir "fabrika" olarak tanımlanırken, sembolik olarak bir üretim sürecinin devam ettirilmesi ile kendi tarihine referans vermesi amaçlanmıştır.

Almanya'daki Oberhausen kentindeki Rheinische Endüstri Müzesi, tek yapı özelindeki bir başka yeniden işlevlendirme örneğidir. Eski bir çinko fabrikası olan yapı, 1979 yılında işlevini yitirmesi sonucu kapanmıştır. Bu yapı da Türkiye Elektrik Fabrikası gibi çelik ve pres tuğla kullanılarak inşa edilmiştir, ancak iki yapının strüktürel sistemleri farklıdır. Fabrika 1980'li yılların sonlarında endüstri müzesine dönüştürülmüştür. Yeniden işlevlendirme projesindeki amaç, yapının kendi hikayesini anlatabilmesi, bu yolla da endüstriyel gelişimleri ve bunların sonucu olan kültürel değişimleri bir süreklilik içinde ziyaretçilerine aktarabilmesidir. Bu amaçla yapının içindeki mevcut makina donanımı korunmuş, yeni işlev çerçevesinde sembolik anlamlar kazanmıştır.

Sanayi yapılarına görsel olarak endüstriyel bir kimlik kazandıran elemanlar, havagazi tankları, bacalar ve su depoları gibi fonksiyonu itiban ile insanların kullanımına doğrudan hizmet vermeyen yapılardır. Yapı ti-

polojileri açısından oldukça önemli yeri olan bu tip yapılar, işlevlerini yitiren sanayi bölgeleri ile birlikte kullanım dışı kalmışlardır. Ancak bu tür yapıların da insanları barındırmak amacıyla yeniden işlevlendirildiği örneklere rastlamak mümkündür. Pek çok dönüşüm projesinde, bu yapıların konut olarak yeniden işlevlendirilmiş olması oldukça ilginçtir.

Almanya'da Braunschweig şehrinde 1957 yılında inşa edilmiş olan bir su tankının konuta dönüştürülmesi projesi, bu tür yeniden işlevlendirme çalışmalarına bir başka örnektir. İşlevsel dönüşüm için yapının dış kabuğu korunmuş olmasına rağmen, eskiden tümü dolu olan dış cephenin bir kısmı boşaltılmış, içine eskiden mevcut olmayan döşemeler yerleştirilmiş, yapının dışına da bir merdiven kovası eklenmiştir ●

KAYNAKLAR

- 1 Goffman, Daniel; İzmir ve Leventen Dünya; 1994.
- 2 Gürsoy, Melih; Bizim İzmir'imiz; İzmir 1993.
- 3 Detail; No: 6; 1997.
- 4 Techniques & Architecture; No: 432; Temmuz 1997.



Rheinische Endüstri Müzesi, Oberhausen



Su Tankı, Braunschweig



Alman Tasarım Merkezi, Essen



Multimedya Fabrikası iç mekanı, Karlsruhe



Rheinische Endüstri Müzesi İç Mekanı, Oberhausen



Braunschweig Su Tankı'nın konuta dönüşümü

Türkiye Elektrik Fabrikası İçin Proje Önerisi

Yüksel Pöğün

TEK Fabrikası'na yeni bir kullanım önermek amacı ile, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Mimarlık Yüksek Lisans Proje dersi kapsamında, 1997-1998 Bahar yarıyılı süresince Prof.Dr. Ahmet Eyüce ve Öğr.Gör. Zeynep Durmuş yürütücülüğünde bir proje gerçekleştirilmiştir. Proje, kent belleği ve arşivi açısından sanayi ve kentleşme sürecindeki yeri ile büyük önem taşıyan İzmir Elektrik Fabrikası için yeniden işlevlendirme önerisidir. Çalışma için bu yapının seçilmesinde, fabrikanın iç mekan kalitesi ve kütleli etkisi belirleyici olmuştur. Yapının yeni fonksiyonunun seçiminde değişen kentsel koşullar içindeki yeri (makro ölçekte) göz önüne alınmış, yapının kendi iç dinamiğinin de sürdürülmesi hedeflenmiştir.

Bu proje TEK Fabrikası'nın bir sergi fuarı olarak kullanımını önermektedir. Sergi fuarı, Darağaç Bölgesinin merkezi iş alanı haline dönüşeceği öngörülerek ve sergi aktivitesinin yapıyı hem sosyal hem de ekonomik olarak yaşatacağı düşünülerek projelendirildi. Mimari özelliklerinden referans alınarak yapı, farklı işlevlerle de beslenen üç temel hacime ayrıldı.

Fabrikanın işler durumda olduğu dönemde idari amaçlarla kullanılan kütlenin iç bölüntüleri ve işlevi korunmuştur. Işıklı ve çatı maksallarıyla da desteklenen ikinci hacimdeki lineer mekan; dolaşım da ve yerleşimde esneklik sağlayan yatay düzlemde hareketli döşemeleri ile binanın kendi mimari dilinde de mevcut olan makine estetiği kavramına referans vermektedir. Üçüncü hacim, yapının çatı örtüsündeki hareketliliğe referans vermek amacı ile düşey ekseninde hareketli döşemeler tasarlandı. Mekanın ve insan hareketinin akışkanlığını sağlamak için döşemeler, her kademedan algılanabilen ve yapının tüm yüksekliği boyunca devam eden bir atrium çevresinde yerleşmiştir.

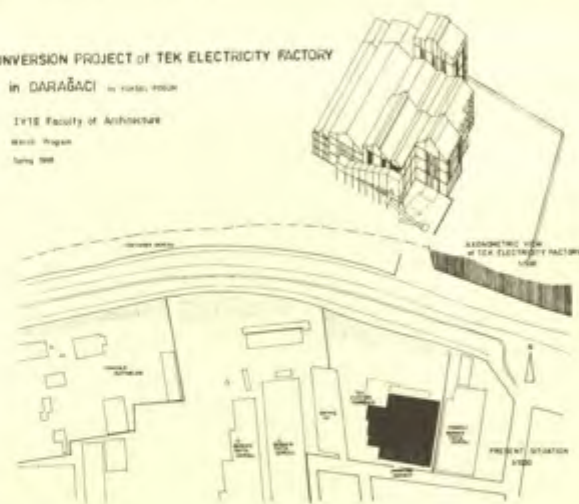
CONVERSION PROJECT OF TEK ELECTRICITY FACTORY

in DARAĞAÇI in urban region

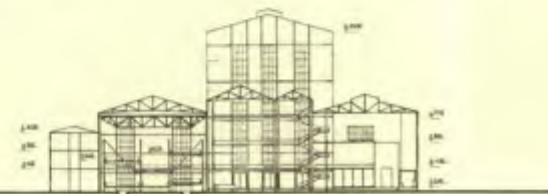
İYTE Faculty of Architecture

Mimarlık Bölümü

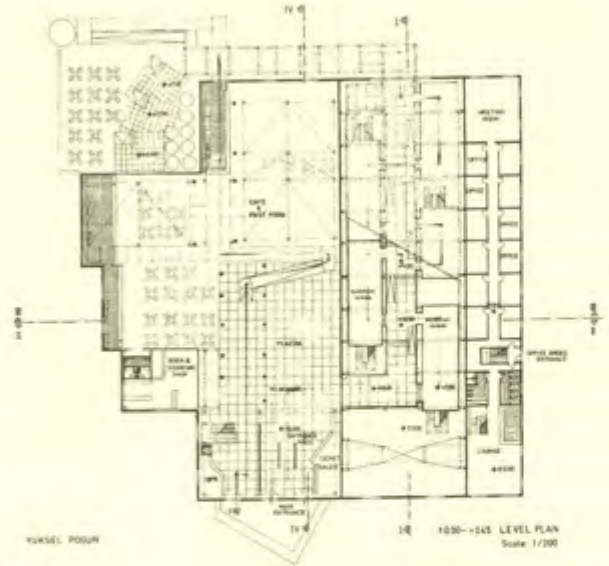
Temmuz 1998



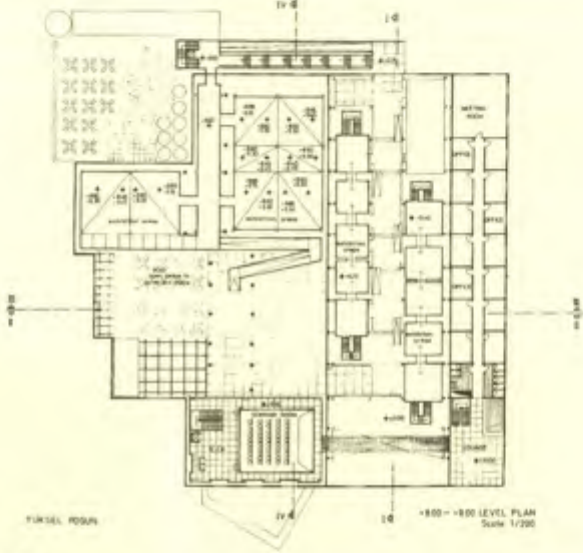
Vaziyet Planı



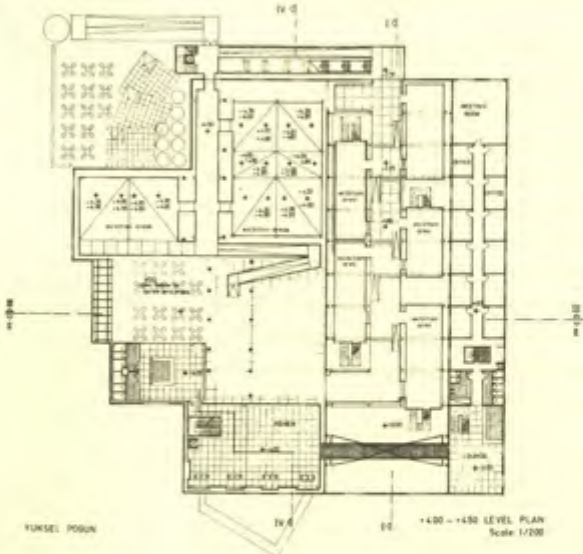
Kesitler



Zemin Kat Planı



1. Kat Planı



2. Kat Planı

Tirsan - Lenforder

Çınar Bilgin

Mimari Proje : Çınar BİLGİN (Mimar)

Çelik Proje : Nuri IŞIK (Y. İnş. Müh.)

Elektrik Proje : Raşit ERDEMİR (Y. Elekt. Müh.)

İç Mekan Çelik İmalatlar : Berk ÇELİK

Kagir İmalatlar : Ahmet GÜNGÖR

Proje + İmalat Süresi: 1996 - 1997

Yapı önemli sanayi yoğunluğu bulunan İzmir Atatürk Organize Sanayi Bölgesi'nde (Çiğli) bulunmaktadır.

Bölge kent ölçeğinde, firma boyut ve prestijlerinin fabrika yapıları ile dışa vurduğu bir alan. Bölgede sadece ekonomik etkenler etkisinde inşaa edilen fabrikalar olduğu gibi, prestij yapısı yaklaşımı da işverenler arasında bir girdi olmaya başladı.

Tirsan-Lenforder Fabrikası'nda bu duyarlılığa sahip bir işverenin yapısı

Fabrika Otomotiv sanayine parça üreten, yabancı ortaklı bir firmanın üretim noktalarından birisi.

Yapı taşıyıcı sistemi idari ve üretim holü çelik yapıdır. Sistemdeki fark; idari kısım "kompoze metal dek" sistemi ile oluşturulurken, üretim holünün poliüretan sandviç panel ile giydirilmesi.

Mimari tasarımda yapı üretimi fabrikada üretilecek parçaların üretim sistemi ve hattı dışında, doğal ve yapay çevre girdi çeşitliliğinin az olduğu teknolojik yakın çevre içinde; tasarım kriterlerinin fonksiyonellik dışında baskın bir öğesinin bulunmadığı bir çalışma. Bu da hem prestij, hem de üretim yapısı olacak binanın her iki özelliğini de koruyacağı, fonksiyonunu dışa yansıtan bir kitle amaçlamamızı getirdi.

Bu amaç için ara malzemeler azaltılarak daha yalın detaylar elde etmeye çalıştık. Estetik amaçlı gizleme elemanları gibi ikincil imalatlar yerine detay ve birleşimlerin olduğu gibi algılanması "Endüstri yapısına endüstriyel biçim" arayışımızın proje aşamasında olduğu kadar uygulamada da yaşamasını getirdi.

Yapı bütününde standardize-modüler bir taşıyıcı sisteme gidilerek maliyet ve üre-



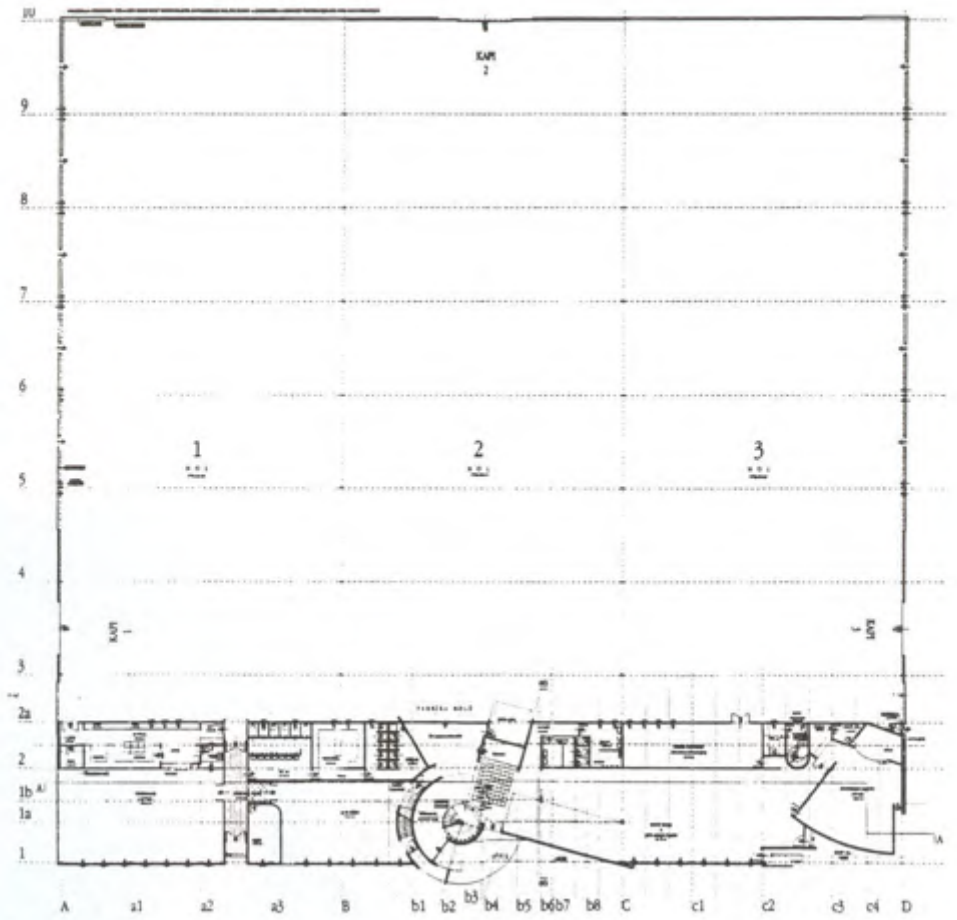
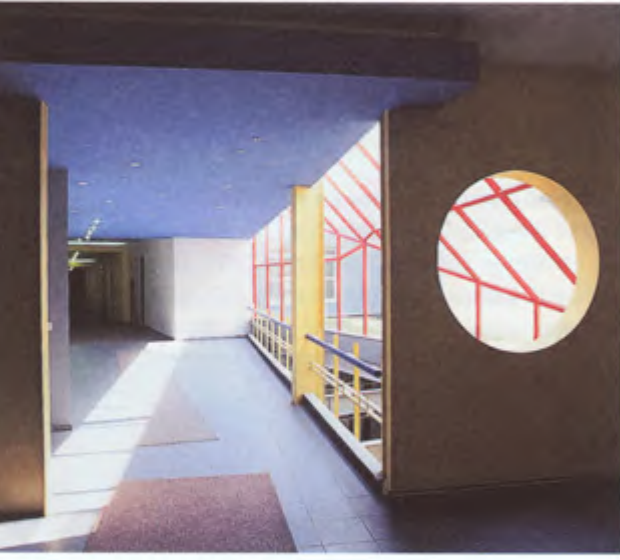
timde rahatlık aranmıştır. Bununla birlikte kitleyi boşaltan, yırtan ya da fırlatan yapı elemanları ile binanın kuru bir sanayi yapısı olması önlenirken, bu hareketlere fonksiyonel anlamlar yüklenmiştir.

Üretim holünün modüller tekrarı, makina yerleşim periyodunu dışa vuracak şekilde kare bloklar ile cepheye yansıtılmış, bloklar arası düşey yırtıklardan makina kullanımına uygun şekilde ışık alınmasına çalışılmıştır. Üretim holü üç mekanında ise idari bölümün aksine detayı ve malzemeyi azaltan çözümlere gidilmiştir. Bu örnekteki gibi tüm bölümlerin tasarım mantığı kullanım uygunluk ve kullanımı belli eden şekildedir.

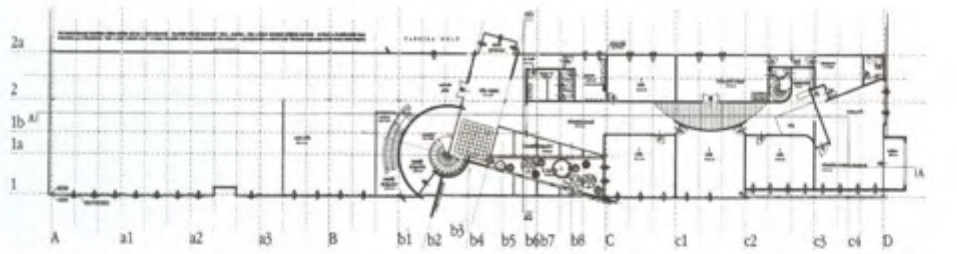
İdari bölümde taşıyıcı sistem modülasyonunu bozmamak için bütün kitle içinde yer almasına karşın farklılığını belirtecek, kompoze ama başka bir yapı niteliğini vur-

gulayacak şekilde kitleye yerleştirilip, bağlayıcı öğelerle bütünleştirildi. (tüm kitleyi saran sarı renkli çelik kiriş ve hammadde girişini sağlayan kapılar, holler) Üretim Holü - İdari Bölüm farkı mantığı; idare içinde de "Sosyal Mekanlar" "Kabul Mekanları" "Yatay ve Düşey Sirkülasyon Öğeleri", "Üst Düzey Yönetim" gibi farklı mekanların yapı kitesinde de farklı biçimde hissedilmesini getirdi. Yapının endüstriyel üretim yapan bir yer olma fonksiyonu dışa endüstriyel bir kabukla görüntüledi.

Bu yapı bir mimarın "Benim" bir mantık çerçevesinde (Biçimsel-Fonksiyonel - Yapısal Açıdan) yaptığı bir dizi sanayi yapısının (6 adet) ikincisi olması, dizideki gelişme, kendi içindeki farklılaşma ya da benzer olma durumu, uygunları elde etme çabasını görünür hale getirmesi açısından hala keyifli.



Zemin Kat Planı



1. Kat Planı



Doğu Görünüşü



Kuzey Görünüşü



Tirsan

Ahmet Eyüce

Prof. Dr. İYTE Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölüm Başkanı

Sanayi Yapıları, diğer yapılara kıyasla büyük boyutlu yapılardır. Büyük boyutlar, yüksek ve uzun yan yüzeyler, geçilmesi gereken büyük açıklıklar ve örtülmesi gereken geniş alanlar nedeni ile büyük çatı alanları anlamına gelmektedir. Bu özellikler sanayi yapılarının hantal ve çirkin yapılar olacağı anlamına gelmez. Nitekim mimarlık tarihinin sanayileşmeden sonraki dönemlerinde dönüm noktası olabilecek sanayi yapılarının sayısı hiç de az değildir. Özellikle sanayileşmenin ilk yıllarında sanayi yapıları ile ilgili önemli arayışlar olmuştur. Bu arayışlar günümüze dek devam edegelmiştir. Arayışların bir bölümü sadece stile yönelik arayışlar olurken bir diğer bölümü ise biçimlenme özelliklerini de strüktürel kurguların veya yapı teknoloji ve malzemelerinin dışı vurumu şeklinde olmaktadır. Başka deyişle geniş açıklığı kateden strüktürel sistem örtülerek veya yapı morfolojisine yansıtılarak nihai çözüme ulaşılmaya çalışılmıştır. Dökme demir teknolojisine dayalı ve emprovizasyon olanakları kullanılarak gerçekleştirilen 19. yüzyıl sanayi yapılarının ayakta kalan örnekleri günümüzde mühendislik sanatı ürünleri olarak çok farklı işlevlere hizmet vermek üzere değerlendirilmektedir.

Günümüzde, birçok ülkede izlenebileceği gibi, sanayi yapılarının beton prefabrikasyon ya da çelik sistemlere dayalı olarak gerçekleştirilmesi başta inşaat süresinin kısaltılması üzere birçok yönden sanayicilere cazip gelmektedir. Hatta sanayici çoğu kez mimardan önce prefabrikasyon firmalarına başvurmakta, mimar ancak bu aşamadan sonra devreye girebilmektedir.

Burada üzerinde durulması gereken en önemli konu işverenin (kendisi ya da prefabrikasyon imalatı yüklenen firma) ne tür bir mimarlık hizmeti talebi içinde olduğudur. İşveren üretim mekanları mı, yoksa örtülü üretim alanları mı talep etmektedir? Genellikle işverenin şu kadar metrekare ka-

palı alana gereksinmesi var, üretim holü yüksekliği, vinç kirişi, kanca altı mesafesi gibi kesin istekleri bulunmakta ve önceliği, bir an önce üretime geçebileceği alanın kapatılması olmalıdır. Bunu üretim holünün önünde yer alacak ve üreticiler arasında "kafa" olarak nitelendirilen bir idari yapı izlemektedir. Bazen idari yapı da ana karkas içinde çözülebilmektedir. Çoğu kez mimari hizmet talebinin karkası örtecek yan duvarların rengi ve idari yapının iç bölme ve dış ana cephesinin tasarımı ile kısıtlandığını söylemek bir abartı olarak görülmemelidir. Hatta bu hizmet için dahil, bazı hallerde mimara gereksinme duyulmadığı da bilinmektedir.

Büyük boyutlu yapılar, büyük yatırımlar gerektiren büyük maliyetli yapılar anlamına gelmektedir. Doğal olarak işveren bu yapıyı en az maliyetle çözmeye çalışacaktır. Yine de, burada birçok duyarlı işverenin baştan sona mimarlık hizmetlerini talep ettiğini söylemeden geçmek haksızlık olur. Yapılaşmış çevrenin ve mimari ürünlerin niteliklerinin yükseltilmesi açısından bu talebin artmasını dilemek şu anda yapılabilecek tek şey olarak gözüküyor. Aynı şekilde firma bünyesi içinde kendi mimari bürolarını oluşturmuş ve hatta bu hizmeti ücretsiz veren prefabrikasyon kuruluşları olduğunu da biliyoruz.

Gerek beton gerekse çelik prefabrikasyona dayalı sistemlerin, özellikle beton prefabrikasyonda kalıp maliyetleri nedeni ile mimara sunduğu olanaklar kısıtlıdır. Hatta, bu kısıtlılık çok fazla tekrar nedeni ile artık alışlagelmişlik haline dönüşmüştür. Kolon, kiriş, çatı makası vb. elemanlara dayalı ve farklı firmalarca da üretilse benzer elemanlardan oluşan sistemlerin farklı ölçütler ışığında tekrardan ele alınmasının artık zamanı gelmiştir. Bu yönde, birkaç firmada, kısıtlı da olsa bazı atılımlar izlenmektedir. Bu yönde, mevcut elemanlar ile üretime devam edilirken, belki de her fir-

ma bünyesinde kurulacak ahşap kalıp atölyelerinde az sayıda da olsa sipariş elemanlar üretilebilir. Mevcut elemanlar bu tür sipariş elemanlar ile desteklenerek hem biçimsel zenginliği artırmak hem de prefabrikasyonu bir sistem olarak daha cazip hale getirmek mümkün olacaktır.

Ancak günümüz koşullarında, işverenin mimari hizmet talebi ne olursa olsun, beton veya çelik sistemlerde mimarın tasarım olanakları, karkası tamamlanmış yapıyı oluşturacak çatı dışındaki yüzeylerin ele alınması ile kısıtlanmakta, hatta bu yüzeyler mimarın oyun yüzeyleri haline gelmektedir. Ana üretim holünde kısıtlanan mimar, işverenin de talepleri doğrultusunda, nerede ise bütün enerjisini idari binanın ana cephesinde tüketmektedir (İskeleti sarmak, paketlemek, örtmek).

Yukarıda açıklanmaya çalışıldığı gibi prefabrikasyon sistemlere dayalı çözümlerde çoğu kez yapı sistemlerinin öncelikleri yapının biçimlenme özelliklerini kazanma sürecinde öne çıkmakta ve ağır basmaktadır.

Bütün bu olumsuzluklara rağmen, az sayıda da olsa, mimarların arayış çabalarında yılmadığı ve kısıtlamaları aşabilmek için çeşitli yollar aradığı örnekler de yok değildir.

Çınar Bilgin'in tasarladığı Tirsan Çiğli Tesisleri birçok yönü ile bu örneklerden biridir. Günümüzde eleştiri geleneğinde, eleştirinin ne olduğu tartışmalarının nerede ise eleştirinin kendisinden daha ön plana çıktığı görülmektedir. Eleştiri yazılarının oldukça kısıtlı rastlandığı ülkemizde bu yaklaşım önemli bir boşluğun doldurulmasına hazırlık açısından oldukça yararlı olmaktadır. Bu ayrıntılara burada girmeden; bu yazı, tanıtmaya yönelik bir eleştiriyi amaçlamaktadır.

Bu yapıda sıradanlıkla en önemli mücadele yine çoğu kez izlediğimiz gibi idari bölümde görülmekte. İdari yapının kat plan-



ları düzenlenirken tasarımcının diğer yapılarında da izlediğimiz ortogonal plan düzene karşı çıkışlar ön planda yer almış. Açıklar ve eğrisel yüzeyler alışlagelmiş koridor tekdüzeliğini ortadan kaldırıyor. Bölme duvarları aralarında kalan alanlarda tanımlanan mekanların, işlevlerin gerektirdiği geometrik özelliklerden uzaklaştığı söylenemez. Bu tür plan düzenlerinde karşımıza çıkan ve birbirinden farklı iki mekanın ara yüzü olan bölücü elemanlar, ait oldukları her iki mekanın da tanımları açısından aykırılıklar sergilemiyor. Bir mekanın çepçapları diğer mekanda zorlamalar getirmiyor. Hatta üst kat planı 2 no'lu ofis mekânı önünde yer alan dairesele duvar parçası her ne kadar 2 no'lu ofisin mekansal niteliğine bir katkıda bulunmuyorsa da toplandı odası önünde bu mekana ait bir toplandı mekânı oluşturuyor denilebilir.

İlk bakışta ortogonal düzenden bu denli sapmalar, açılara ve eğrisel yüzeylere başvurular gelişigüzel gibi görünseler de, ortogonal düzenin sanıldığı kadar kaçınılmaz olmadığını kanıtlamaları açısından ilginç çözümler oluşturuyor.

Zemin katta girişlerin farklılaştırılması ve farklı karakterler kazandırılması çelik kar-

kas içinde oldukça başarı ile ele alındığını söyleyebileceğimiz çözümler.

Alt ve üst katları bağlayan ve görsel bağların da kurulabilmesini sağlayan galeri boşluklarının varlığı, idari yapıya, mekan düzeni açısından üç boyutlu bir nitelik kazandırıyor. Fakat üçgen galeri boşluğunun girişi üstüne isabet etmesi dışında biçimlenme özellikleri açısından tutarlılığı tartışılabilir. Plan düzenleme ilkeleri açısından, belki de çelik karkasın sınırlarını zorlama, aynı zamanda yapı kütesine özellikler kazandırmak için bu yapıda yanıl yüzeyler yer yer içeri çekilirken işlevsel bir gereksinim olmasa da (ki olması da gerekemeyebilir) karkas sınırlarından yer yer "seyir konsolu" ve "balkon" gibi elemanlarla çıkımlar oluşturuluyor.

Bu noktada doğal olarak bir soruyu ortaya atıp yanıtını okuyucuya bırakmakta da bir başka yarar umuyoruz. Sıradanlıkla mücadele acaba plan oyunlarına ve mimari ürünün gereğinden fazla tasarılanmasına mı yol açmış?

Çınar Bilgin tasarımlarında alışageldiğimiz yapı dış yüzeyi çalışmaları bu yapıda da en egemen niteliklerden biri olarak göze çarpıyor. Genellikle örtülü olan çelik kar-

kas herhalde girişler olduğu için belli alanlarda dışa vurulmuş. Yapının dış yüzeylerinin oluşturulmasında farklı düzlemler ve bu düzlemlerin farklı renkleri aracılığı ile dış kabuğu adeta üç boyutlu hale getirme, bazı derinlikleri kazandırma çabaları izleniyor.

Çınar Bilgin'in aşırı tasarımılamaya varan çabalarını ve duyarlılığını ne yazık ki çevre bahçe duvarlarında izlemek mümkün değil. Ne yazık ki bu duvar ve demir elemanlar bu yapı çevresinde oldukça sıradan ve gelişigüzel kalmışlar.

Eleştiri yazılarını bir sonuca bağlamak oldukça cüretkar bir tutum gibi görünüyor. Üstelik eleştiri açısından pek yararlı olacağı da söylenemez.

Yine de yazıyı bitirirken şu kadarını söylemenin yararlı olacağı kanısındayız. Bu yapı, sanayi yapıları ile ilgili tasarım kısıtlama ve olanaksızlıkları ne olursa olsun mimari tasarımın nihai sonuçlandırmaları arasında olan mekan organizasyonu, kütle düzenlemeleri, dış yüzlerin ritmik özellikleri, düzlemler, doku ve renkler açısından mimarın başarabileceği sonsuz olanaklar olduğu mesajını vermesi açısından güzel bir örnek oluşturmaktadır ●

PETER EISENMAN - TADAO ANDO**Doğu ve Batı Kültürlerinde İnsan-Mekan-Doğa İlişkileri**

Ayla Çevik

Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir, Nisan 1999, 106 sayfa, 48 siyah/beyaz fotoğraf, Karton kapak 16.5 x 22.5 cm

Peter Eisenman ve Tadao Ando'yu ele alan bu çalışma sadece günümüzün tanınmış iki mimarına değinmiyor, aynı zamanda bu iki mimar aracılığıyla Türk mimarlığının geçmişini ve geleceğini sorguluyor. 20. Yüzyılın başlarında 1. Ulusal Mimarlık akımının ortaya çıkmasıyla beraber Batı etkileri ve geleneksel birikim arasındaki ilişkiler Türk Mimarlığı için hep çözüm aranan sorun haline geldi. Çağdaş Türk devletinin kuruluşuna paralel olarak Türk Mimarlığının kimlik arayışı, kuramla ve/veya uygulama ile uğraşan mimarların her zaman ilgi odağı oldu. Anadolu'nun zengin mimarlık mirasına atıf yapan akımlar veya mimarlar kalıcı etkiler yapamadığı halde bu konu daima gündemde kaldı. Canlılığını hiç bir zaman yitirmeyen bu ilgi, Batı ve Doğu kültürlerinden izler taşıyan Anadolu mimarlığının geleceğe aktarılacak çok değerli nitelikler barındırdığının bir göstergesi. Bu konuya ilgi duyanlar için doğa-yapı-insan ilişkileri bağlamında kendi kültürlerine özgü farklılıklar barındıran biri batılı, diğeri doğulu iki mimar, Eisenman ve Ando çok ilginç özelliklere sahip. Eisenman'ın ve Ando'nun kimliklerinde Batı ve Doğu kültürlerinde insanın doğaya bakışının maddesel düzeyde bir ifadesi olan mimarlığın barındırdığı değişik olanaklar, geleneksel Anadolu mimarlığının özünde var olan değerlere taze bir bakış açısı getiriyor.

SELÇUKLU KERVANSARAYLARI KORUNMALARI, KULLANIMLARI ÜZERİNE BİR ÖNERİ

Cengiz Bektaş

YEM Yayın, İstanbul 1999, 160 sayfa, 250'ye yakın renkli fotoğraf ve çizim, Türkçe - İngilizce, Karton kapak 24 x 22 cm

Cengiz Bektaş'ın öğrencilik yıllarından beri aklında ve yüreğinde taşıdığı bir konu, Selçuklu Kervansarayları, mesleğinin olgunluk yıllarında UNESCO'nun desteğiyle bir kitaba dönüştü. Anadolu'nun erken tarihli İslam mimarisinin günümüze ulaşmış en önemli sivil yapı grubunu oluşturan kervansaraylar salt mimari özellikleriyle değil, aynı zamanda dönemin toplumsal ve ekonomik yaşamına ilişkin sundukları verilerle de tarihi birer belge olarak önem taşıyor. Cengiz Bektaş, 26 kervansarayı incelediği kitabında, yapıların bu özelliklerinin yanısıra mimari yapılarını da değerlendiriyor. Ayrıca bu yapıların çevreleriyle birlikte turizme kazandırılması için öneriler de sunuyor.

**MİMARİ PERSPEKTİF ve GÖLGE**

Harbi Hotan

YEM Yayın, Mayıs 1999, 188 Sayfa, 3. Baskı, Karton kapak 19.5 x 27 cm

Mimarlıkta tasarımın temel gereklerinden biri, düşünülünü üç boyutlu olarak kağıt üzerinde gösterebilmektir. Dolayısıyla perspektif bilgisi mimarlığın olmazsa olmaz koşuludur. Harbi Hotan'ın Mimari Perspektif ve Gölge adlı bu kitabı, perspektif konusunda özellikle mimarlık öğrenimi görenler için başvuru kaynağı olabilecek ender yayınlardan biridir.

İlk baskısı 1978'de yapılan ve kısa bir sürede tükenen kitabın YEM Yayın tarafından hazırlanan 3. baskısı bazı terimlerin öztürkçeleştirilmesi ya da yeni kullanılmaya başlanan terimlerin eklenmesi dışında, ilk baskısıyla aynı içeriği taşımaktadır.

Birinci bölümde perspektif, tarihçesi ve genel kuralları ile yer alırken, ikinci bölümde gölgeleme kuralları ayrıntılı bir biçimde işlenmektedir.



MİMARİ PERSPEKTİF ve GÖLGE

İNŞAAT TERİMLERİ SÖZLÜĞÜ

Aka Baldaş

YEM Yayın, Mayıs 1999, 334 Sayfa, 2. Baskı, Karton kapak 14.5 x 20.5 cm

İnşaat Terimleri Sözlüğü'nün ilk baskısı Eylül 1988'de Berlin Teknik Üniversitesi'nce yayımlandı. İnşaat sektöründe çok sık kullanılan önemli teknik terimlerin üç dildeki karşılıklarının hazırlanması çalışmasında, İngilizce karşılıkları Don Baerg, Türkçe karşılıkları da Aka Baldaş tarafından derlenmişti. Kitabın yeni baskısı Aka Baldaş'ın 1996 yılında yaşama veda etmesinin ardından YEM Yayın tarafından hazırlandı. Sözlüklerde kaçınılmaz bir çalışma olan dilin yeni sözcüklerinin sözlüklere aktarılması işi YEM Yayın tarafından gerçekleştirildi.

İnşaat Terimleri Sözlüğü, yaklaşık 6000 inşaat teriminin Almanca - İngilizce - Türkçe karşılıklarını sunuyor. İngilizce ve Türkçe dizinlerle, her üç dildeki soruların yanıtlarına kolayca ulaşma olanağı sağlıyor.

**TESİSAT TERİMLERİ SÖZLÜĞÜ**

Cavit Sıdal

YEM Yayın, İstanbul 1999, 120 Sayfa, Karton kapak 14.5 x 20.5 cm

Tesisat Terimleri Sözlüğü, Cavit Sıdal'ın üretken akademik geçmişi ve yapı sektöründe sürdürdüğü uygulamalardan edindiği deneyim ve bilgi birikimine dayanıyor.

Tesisat alanında kullanılan 908 adet Türkçe terimi; bunların Türkçe anlamlarını -eğer varsa- İngilizce ve Almanca karşılıklarını içeren bu sözlük, terimlerin dilimize hem doğru anlamlarıyla yerleşmelerine, hem de öteki dillerden doğru bir şekilde çevrilebilmelerine olanak sağlayacak önemli bir kaynak olma niteliğini taşıyor.

İlk basımı 29 yıl önce Türk Dil Kurumu tarafından gerçekleştirilen sözlük bu süre içinde tesisatçılık alanındaki gelişmeler doğrultusunda yeni oluşan terimler eklenip, kullanılmayan sözcükler çıkartılarak yenilendi. Sözlük, İngilizce ve Almanca dizinleri de içeriyor.

