

T.C.  
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ  
BİNA BİLGİSİ ANA BİLİM DALI

**TRANSİT OLARAK KULLANILAN MEKANLAR**  
MODERN MİMARİDE 'YERSİZLEŞEN' MEKANLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Arbil ÖTKÜNÇ  
Mimar (MSÜ)

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**  
Tez Yöneticisi: Prof. Nursel ONAT

İSTANBUL-HAZİRAN 2005

767807

Arbil ÖTKÜNÇ tarafından hazırlanan "Transit Olarak Kullanılan Mekanlar: Modern Mimaride 'Yersizleşen' Mekanların Değerlendirilmesi" adlı araştırmanın yüksek lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Yüksek Lisans tezi danışmanı

Prof. Nursel Onat



Bu çalışma, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Ana Bilim Dalı, Bina Bilgisi Programı'nda yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

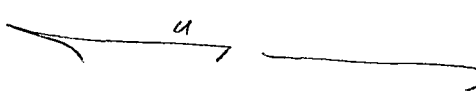
Danışman: Prof. Nursel Onat



Jüri: Prof. Dr. Güzin Konuk



Jüri: Yard. Doç. Dr. Oğuz Özer



## ÖNSÖZ

Modern yaşamda gündelik yaşam temposunun ve tüketimin artması sonucunda -özellikle büyük kentlerde- mekanın yerle ilişkisinin kopmasının etkilerinin incelenmesi bu çalışmanın ana konusudur. Yerel değerlerin kayboluşu, mekanda aidiyet problemi, kimliksizleşme, yersizleşme, transit gibi kavramlar sorunun tartışma alanında yer almaktadırlar.

Çevremizde yaşanan -farkında olduğumuz ama çoğu zaman nedenleri üzerine ayrıntılı olarak düşünmediğimiz- yere bağlı değişim, mekana bakışımızın farklılaşmasına neden olmakta ve yapısal çevrenin oluşumuna yansımaktadır. Bu süreç, özellikle transit kullanılan mekanlarda yoğun olarak yaşanmaktadır. Sunulan bu çalışma, modern mimaride 'yersizleşen' mekanların incelenip değerlendirilmesine yöneliktir.

Çalışma süresince, yardımları için danışmanım Prof. Nursel Onat'a ve katkıları için Bina Bilgisi Bilim Dalı'ndaki hocalarıma ve çalışma arkadaşlarıma teşekkür ederim.

Her zaman yanımda olan, çalışmalarımın zor zamanlarında destek olup yüreklendiren sevgili aileme teşekkür ederim.

## İÇİNDEKİLER

<b>RESİM LİSTESİ</b>	I-II
<b>ÖZET</b>	III-IV
<b>SUMMARY</b>	V-VI
<b>GİRİŞ</b>	1
<b>AMAÇ, KAPSAM, YÖNTEM</b>	3
<b>BÖLÜM 1. MEKAN, HIZ VE TÜKETİM İLİŞKİSİ</b>	6
<b>1.1. MEKANIN TANIMI VE YARDIMCI KAVRAMLAR</b>	7
1.1.1. Mekan	7
1.1.1.1. Mekan ve Hareket	8
1.1.1.2. Mekan ve Zaman	10
1.1.1.3. Mekan ve Bağlam	12
1.1.2. Yer	14
1.1.3. Yok-yer (Yersizleşme)	16
1.1.4. Transit	20
<b>1.2. MEKANLARDA YERSİZLEŞME OLGUSUNUN YAYGINLAŞMA SÜRECİ</b>	21
1.2.1. Modernizm	22
1.2.2. Mekanların Transit Kullanımını ve Tüketim Olgusunu Yaygınlaştıran Dönemsel Etkenler	40
1.2.2.1. Kültürel Etkenler	40
1.2.2.2. Teknolojik Etkenler	42
1.2.2.3. Sosyo-ekonomik Etkenler	45
<b>1.3. YERSİZLEŞME İLE İLGİLİ BÖLÜM SONUCU</b>	47



<b>BÖLÜM 2. MODERN MİMARİDE YERSİZLEŞEN MEKANLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ</b>	<b>48</b>
2.1. YERSİZLEŞEN MEKANLARIN ORTAK ÖZELLİKLERİ	50
2.1.1. Çevre ve Şartlar ile İlişki	50
2.1.2. Boyutlar ve Biçim	52
2.1.3. Altyapı	54
2.1.4. Dolaşım/ Akış	57
2.1.5. İşaret Sistemleri	59
2.1.6. Güvenlik	63
2.1.7. Teknolojik Araçların Yaygın Kullanımı	66
2.1.8. Tüketim Merkezli Kullanım Biçimi	71
2.1.9. Algı ve Deneyim Boyutu	74
2.2. İŞLEVE GÖRE DEĞERLENDİRME	80
2.2.1. Alışveriş Amaçlı Kullanılan Mekanlar (Tüketim Mekanları)	82
2.2.1.1. Hipermarketler	84
2.2.1.2. Alışveriş Merkezleri	93
2.2.1.3. Fast-food Restoran Zincirleri	108
2.2.2. Turizm ve Eğlence Amaçlı Kullanılan Mekanlar	110
2.2.2.1. Otel Zincirleri	112
2.2.2.2. Tatil Köyleri, Devre Mülkler	117
2.2.2.3. Temalı Lüks Konut Siteleri	119
2.2.2.4. Tema Parkları	122
2.2.3. Ulaşım Mekanları	126
2.2.3.1. Terminal Binaları	129
2.2.3.2. Servis Mekanları	139
2.3. YERSİZLEŞME OLGUSUNUN MEKANSAL NİTELİKSİZLEŞMEYE ETKİLERİ	148

<b>BÖLÜM 3. TRANSİT KULLANILAN MEKAN ÖRNEĞİ OLARAK ULUSLARARASI HAVALİMANLARI</b>	<b>151</b>
3.1. HAVALİMANLARININ TARİHSEL GELİŞİMİ	151
3.2. HAVALİMANLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ	154
3.2.1. Kentle İlişki	154
3.2.2. Boyutlar ve Strüktürel Yapı	157
3.2.3. Altyapı ve Planlama	161
3.2.4. Akış	165
3.2.5. Tüketim Olgusu	171
3.2.6. Yolcu Algısı	176
3.3. ÖRNEKLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ	181
3.4. HAVALİMANLARI İLE İLGİLİ BÖLÜM SONUCU	196
<b>SONUÇ</b>	<b>197</b>
<b>KAYNAKÇA</b>	<b>200</b>

## RESİM LİSTESİ

### 1. Bölüm:

Resim 1-1	Bauhaus (Dessau, Almanya), 1925-1926 Walter Gropius ve Adolf Meyer	27
Resim 1-2	Göl Kıyısı Apartman Kuleleri (Chicago), 1948-1951 L. Mies van der Rohe	29
Resim 1-3	SAS Royal Otel (Kopenhag, Danimarka), 1959 Arne Jacobsen	29
Resim 1-4	Borneo Adası Sıra Ev Dizisi (Hollanda), 1935-1990 Adriaan Geuze	36
Resim 1-5	Berlier Endüstri Binası (Paris, Fransa), 1985-1990 Dominique Perrault	37
Resim 1-6	Bregenz Kunsthaus (Avusturya), 1991-1996 Peter Zumthor	37
Resim 1-7	Signal Box (Bale, İsviçre), 1994-1997 Jacques Herzog ve Pierre de Meuron	37

### 2. Bölüm:

Resim 2-1	Uluslararası otellerde kullanılan yönlendirme işaretleri	60
Resim 2-2	Cakarta (Endonezya) Havalimanı iç mekanında danışma bankosuna yönlendiren levha	61
Resim 2-3	Carrefour Otopark Katı (Bursa)	62
Resim 2-4	Carrefour Alışveriş Merkezi (Haramidere), Güvenlik odası	64
Resim 2-5	Pudong Havalimanı çıkışındaki ATM ve otomatik içecek dağıtma makineleri	69
Resim 2-6	Terminal filminden bir sahne, 2004, Steven Spielberg	77
Resim 2-7	Hipermarket plan şemasının gelişimi	85
Resim 2-8	Carrefour Alışveriş Merkezi (Haramidere), Hava fotoğrafı	91
Resim 2-9	Carrefour Alışveriş Merkezi (Haramidere), Vaziyet planı	91
Resim 2-10	Carrefour Alışveriş Merkezi (Haramidere), Genel fotoğraf	91
Resim 2-11	Carrefour Alışveriş Merkezi (İçerenköy), Hava fotoğrafı	92
Resim 2-12	Carrefour Alışveriş Merkezi (İçerenköy), Vaziyet planı	92
Resim 2-13	Southdale Alışveriş Merkezi, 1954, Victor Gruen	96
Resim 2-14	Southdale Alışveriş Merkezi hava fotoğrafı	97
Resim 2-15	'Mall of America' Alışveriş Merkezi hava fotoğrafı	102
Resim 2-16	'Mall of America' Alışveriş Merkezi plan şeması	103
Resim 2-17	'Mall of America' Alışveriş Merkezi iç mekan fotoğrafı	103
Resim 2-18	'Bercy 2' Alışveriş Merkezi (Paris, Fransa), 1987-1990 Renzo Piano	104
Resim 2-19	'Bercy 2' Alışveriş Merkezi, iç mekan fotoğrafı	104
Resim 2-20	Tepe Nautilus Alışveriş Merkezi (Kadıköy), Vaziyet planı	105
Resim 2-21	Tepe Nautilus Alışveriş Merkezi, Vaziyet planı hava fotoğrafı	105
Resim 2-22	Tepe Nautilus Alışveriş Merkezi (Kadıköy), Hava fotoğrafı	106

Resim 2-23	Tepe Nautilus Alışveriş Merkezi, İç mekan fotoğrafı	106
Resim 2-24	McDonald's fotoğrafı	109
Resim 2-25	Hilton Oteli (Paris, Fransa)	115
Resim 2-26	Hilton Oteli (Rotterdam, Hollanda) ve otel zincirinin logosu	115
Resim 2-27	Hilton Oteli (Harbiye, İstanbul), 1952-1955, SOM	116
Resim 2-28	Hilton Oteli (Harbiye, İstanbul), Giriş saçağı, S. H. Eldem	116
Resim 2-29	Kemer Country (İstanbul), Fotoğraf	120
Resim 2-30	Kemer Country (İstanbul), Perspektif	121
Resim 2-31	Disneyland (Paris, Fransa), Vaziyet planı	122
Resim 2-32	Kuzey Garı (Gare du Nord), (Paris)	132
Resim 2-33	Saint-Lazare Garı (Paris)	132
Resim 2-34	Orsay Garı (Paris)	132
Resim 2-35	Kyoto İstasyon Binası (Japonya), 1991-1997, Hiroshi Hara	134
Resim 2-36	Avignon TGV Garı (Fransa), Jean-Marie Duthilleul	136
Resim 2-37	Aix-en-Provence TGV Garı (Fransa), Jean-Marie Duthilleul	137
Resim 2-38	Valence TGV Garı (Fransa), Jean-Marie Duthilleul	137
Resim 2-39	Çok Katlı Otopark Binası (Levent-İstanbul), 1999-2001 Levent Aksüt, Yaşar Marulyalı	143
Resim 2-40	Benzin İstasyonu Örneği (Amerika)	145
Resim 2-41	British Petroleum (BP), Şirket logosu	146

### 3. Bölüm:

Resim 3-1	Jet-Lag filminden bir sahne, Danièle Thompson	179
Resim 3-2	Kansai Havalimanı (Osaka, Japonya), 1988-1994, Renzo Piano, hava fotoğrafı	181
Resim 3-3	Kansai Havalimanı, özel üst örtü çözümüne ait kesitler	182
Resim 3-4	Heathrow Havalimanı Terminal 5 (Londra, İngiltere) Richard Rogers, vaziyet planı	183
Resim 3-5	Heathrow Havalimanı Terminal 5, maket fotoğrafı	184
Resim 3-6	Heathrow Havalimanı Terminal 5, iç mekan perspektifi	184
Resim 3-7	Stansted Havalimanı (Londra, İngiltere) Norman Foster, vaziyet planı	187
Resim 3-8	Stansted Havalimanı, kesit	187
Resim 3-9	Stansted Havalimanı, dış mekan fotoğrafı	188
Resim 3-10	Stansted Havalimanı, strüktür eskizi	188
Resim 3-11	Chek Lap Kok Havalimanı, hava fotoğrafı	189
Resim 3-12	Chek Lap Kok Havalimanı, eskizler	190
Resim 3-13	Chek Lap Kok Havalimanı, iç mekan	190
Resim 3-14	Paris Havalimanı CDG, Paul Andreu, hava fotoğrafı	191
Resim 3-15	Paris Havalimanı CDG, 2F terminali planı	193
Resim 3-16	Paris Havalimanı CDG, 2F terminali iç mekan görünüşü	193
Resim 3-17	Cakarta Havaalanı (Endonezya), Paul Andreu Fotoğraf, plan ve perspektif	194
Resim 3-18	İstanbul Havalimanı eski terminali, 1983, hava fotoğrafı	195
Resim 3-19	İstanbul Havalimanı yeni terminal vaziyet planı	195

## ÖZET

Gündelik yaşam temposunun artması ve biçiminin değişmesi ile -özellikle büyük kentlerde- farklı işlevlerdeki mekanların kullanım şekil ve sürelerinde değişiklikler olmaktadır. Bu değişiklikler, mekana bakışın farklılaşmasına neden olmakta ve yapısal çevrenin oluşumuna yansımaktadır. Modern yaşamda hızın ve tüketimin artması sonucunda mekanın yerle ilişkisinin kopmasının etkilerinin incelenmesi bu çalışmanın ana konusudur. Küreselleşmeyle birlikte yerel değerlerin kayboluşu, mekanda aidiyet sorunu, kimliksizleşme gibi kavramlar sorunun tartışma alanında yer almaktadırlar.

Çalışmanın birinci bölümünde mekan, yer, yok-yer, yersizleşme, transit kavramları tanımlanmıştır. Mekanı oluşturan nitelikler ve bunlardan hangilerinin kaybolduğu; geleneksel dünyada güçlü olan mekan ve yer ilişkisinin modernleşme sürecinde nasıl farklılaştığı belirlenmeye çalışılmıştır. Mekanın algılanmasında farklılaşmayı yaratan süreç, modernizmin başlangıcından, küreselleşme gibi kavramların tartışıldığı günümüze kadar kültürel, teknolojik, sosyo-ekonomik açıdan ele alınarak özetlenmiştir.

İkinci bölümde, yersizleşen mekanların ortak özellikleri araştırılmıştır. Çeşitli yapı tipleri ve kentler ele alınıp; fiziksel, işlevsel ve algısal açıdan incelenerek değerlendirme kriterleri belirlenmiştir. Teknolojik gelişmelerdeki, iletişimdeki, gündelik hayattaki hızın yapısal çevreye etkileri incelenmiştir. Farklı işlevlere göre üç ana başlık oluşturulmuştur. "Tüketim Mekanları"nda hipermarketler ve alışveriş merkezlerinden, "Turizm ve Eğlence Amaçlı Kullanılan Mekanlar"da otel zincirleri ve tema parklardan, "Ulaşım Mekanları" başlığı altında, terminal binaları ve servis mekanlarından bahsedilmiştir. İncelenen tüm bu örnekler arasında transit ve kitlesel tüketim amaçlı kullanılan havalimanları gözlem alanı olarak öne çıkmıştır.

Üçüncü bölüm yersizleşen bir mekan örneği olarak uluslararası havalimanlarına odaklanmaktadır. Belirlenen kriterler doğrultusunda, bu mekanlarda kitlesel kullanıma, hızlı akışa ve tüketim merkezli bakış açısının etkilerine bağlı olarak 'yersizlik' olgusunu irdelenmektedir. Havalimanları teknolojik gelişmelerin gerektirdiği hızlı değişimlere bağlı olarak gelişen karmaşık yapılardır ve bu çalışmada transit kullanımın gözlem alanı olarak seçilmişlerdir.

Çalışmanın sonuç bölümünde genel değerlendirme yapılmıştır.



**Anahtar Sözcükler:** Mekan, Yer, Yok-yer, Yersizleşme, Transit, Tüketim, Hız, Kimliksizlik, Havalimanı.

## SUMMARY

The use of space in cities and the duration that they are used for –especially in big urban cities– has been transformed with the increasing pace of everyday life and its changing style. These transformations affect how space is perceived and are reflected in the formation of the structural environment. The main topic of this research is the effects of fast transition and the increase in consumption on modern life. The thesis discusses loss of local heritage as a result of globalization, not being able to internalize the place, depersonalization, and alienation.

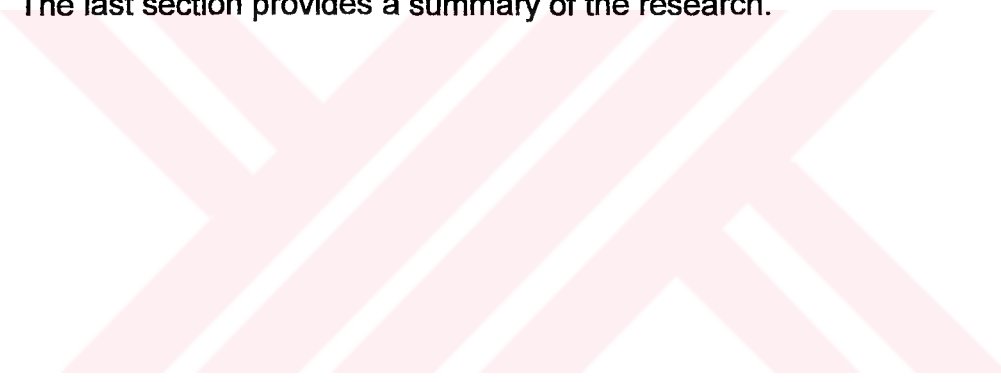
In the first section, concepts such as space, place, non-place, loss of identity, and transition have been defined. The thesis identifies the characteristics that define a space and which one of these have been lost; investigates how the strong relationship between space and place in the traditional world changed during modernization. The duration that created the difference in the perception of space is summarized starting from the beginning of modernization until today where disputes on concepts such as globalization still continues.

In the second section the characteristics of spaces that has lost identities are researched. The evaluation parameters for various types of structures and cities have been identified by analyzing their functional and perceptual aspects. The effects of the speed of technological advancements, communication, and everyday life on the structural environment are analyzed in this section. Three subtitles are defined based on functionality. Hypermarkets and shopping malls are discussed under the “Spaces for Consumption” subtitle. Hotel chains and theme parks are discussed under the “Spaces for Tourism and Entertainment” subtitle. Terminal buildings and service spaces are discussed under the “Spaces for Transportation” subtitle.

This section emphasizes the airports as spaces used by masses and for transport and consumption purposes.

The third section focuses on international airports as an example to spaces that lose their identity. The concept of “identity loss” is investigated in terms of the use of these spaces by masses, and the results of fast flow and consumption oriented approaches based on the characteristics identified in the first section. Airports are complex structures that are developing as a result of the immediate changes required by technological advancements and in this research they are chosen as the observation point for the use of transit spaces.

The last section provides a summary of the research.



**Keywords:** Place, Space, Non-place, Loss of identity, Transit, Consumption, Speed, Depersonalization, Airport.

---



## GİRİŞ

Moderniteden bu yana, dünyada yaşam hızının artmasına bağlı sosyo-ekonomik ve kültürel bir değişim süreci yaşanmaktadır. Mimarlık ve sosyal bilimler alanında yeni arayışları tetikleyen bu gelişmeler, mekana ve yere bakış açısında; mekanın tasarlanmasında, üretilmesinde ve kullanılmasında önemli değişimlere kaynak olmaktadır. Üretilen yeni mekanlar ve tarih boyunca alışılmış, konvansiyonel kavramlar hızlı değişim karşısında kısa sürede yetersiz kalırken, yerlerini bu değişen yaşam biçimlerine cevap verecek yenileri almaktadır.

Çalışmanın başlangıç noktası, 20. yüzyılda, mekanın yer ile ilişkisinin kopmasıdır. Küreselleşmeyle birlikte yerel kültürel ve mimari değerlerin erozyona uğraması, mekanda aidiyet sorunu, modernleşmeyle ortaya çıkan yabancılaşma, kimliksizleşme, bellek yitimi gibi kavramlar bu konunun tartışma alanında yer almaktadır. Geçmişte gündemde olmayan, ancak mekanların tüketim merkezli oluşturulması ve transit kullanımı arttığından beri gündelik yaşamımızda karşılaştığımız, mekan, yer ve bağlamla ilgili pek çok soru vardır. Cevap arayışı 'yersizleşme' gibi yeni kavramların doğmasına yol açmıştır.

Çalışmanın konusu, 'yersizleşen' bu mekanlardaki ortak özellikleri tespit etmektir. Bu amaçla, dönüşümün en açık haliyle gözlenebildiği transit ve kitlesel kullanılan mekanlara odaklanılmaktadır. Devingenliğin ve tüketimin ön plana çıktığı metropoliten yerleşmelerde, yer, mekan, işlev, form, kullanıcı bütünlüğünün bozulmasının yarattığı etkiler inceleme alanını oluşturmaktadır. Bu sürece karşı tavır alabilmek için, farklı işlevlerdeki bu mekanları değerlendirme kriterlerinin üzerinde önemle durmak gerekmektedir.

Kullanıcı kitlesi büyük ve değişken, kullanım süresi kısa, tüketimi merkez alan, yerle bağlantı kurmayan tasarım anlayışı, özellikle 20. yüzyılın son

çeyreğinde ve içinde bulunduğumuz 21. yüzyılın başında metropollerde yaygın olarak kullanılan pek çok yapı tipini etkilemiştir. Ulaşım, alışveriş, turizm ve eğlence amaçlı kullanılan mekanlar öne çıkan bazılarıdır. Ancak bu çalışma, bu dönüşümün gerçekleşme hız ve miktarının yoğun olarak gözlenebildiği, bir köprü olarak da değerlendirilebilecek havalimanlarına odaklanmaktadır.

'Yersizleşen' mekanlar yalnızca transit kullanılan ulaşım yapıları mıdır? Havalimanları, benzin istasyonları ve hipermarketlerin ortak özellikleri nelerdir? Neden kullanıcılar bu mekanlarda "aidiyet" hissetmiyor, bir "yerde" olduklarını algılayamıyorlar? Neden yeni inşa edilen binalar buldukları yer ve işlevleri farklı olmalarına rağmen giderek daha çok birbirlerine benziyorlar? Garlar alışveriş merkezlerine, havalimanları havaalanı kentlerine mi dönüşüyorlar?

Alışverişte gerçekten ihtiyacımız olan ürünleri satın almak için mi bu kadar zaman geçiriyoruz? Havalimanları gelirlerinin yarısından fazlasını mağazalardan ve reklam panolarından kazandıkları halde buraları hala sadece "uçığa binilen yer" olarak tanımlamak ne derecede doğrudur? Bir kentin yalnızca havalimanını gören kişi kendini o kenti görmüş sayabilir mi?

Aslında transit kullanılan mekanlar, günün giderek daha büyük bir bölümünün geçtiği ve daha çok insanın kullandığı 'yerler' haline mi gelmektedir? Gündelik yaşamda devingenliğin artması, mekanlarda ve onları birbirlerine bağlayan araçlarda akışı, iletişimi ve alışverişini kolaylaştıracak düzenlemeler getirecek midir?

Bütün bu sorular, bizi çevremizdeki mekanları başka bir gözle değerlendirmeye ve, modern zamanlara ait yeni durumlar üzerinden farklı bir biçimde düşünmeye sevk etmektedir. Çalışmanın amacı, kullanıcısı olduğumuz bu mekanlara dikkat çekmek ve 'yersizleşme' kavramının değerlendirileceği bir tartışma platformu oluşturmayı önermektedir.

## AMAÇ, KAPSAM, YÖNTEM

Mekan, mimarlık teorisi içinde uzun zamandır tartışılan bir kavramdır. Bu kavram, giderek kazandığı önem sayesinde farklı disiplinlerin de (sosyal bilimler, şehircilik, coğrafya vb.) kesişme noktası haline gelmekte; disiplinlerarası bölünmelerin aşılacağı bir tartışma platformu oluşturmaktadır. 21. yüzyılda, gündelik yaşam temposunun artması ve biçiminin değişmesi ile -özellikle büyük kentlerde- mekanların kullanım şekil ve sürelerinde değişiklikler olmaktadır. Bu değişiklikler, mekanın yerle ilişkisinin kopmasına neden olmakta ve yapısal çevrenin oluşumuna yansımaktadır. Modern yaşamda tüketimin eksenli düşünce ve transit kullanımının artması sonucunda mekanlarda oluşan farklılaşmaların ve mimaride 'yersizleşme' kavramının incelenmesi çalışmanın ana eksenini oluşturmaktadır.

Bu çalışma kapsamında, öncelikle, araştırmanın konusuna ilişkin bazı ana kavramlar sorun alanının belirlenmesi ve çerçevesinin gösterilmesi amacıyla tanımlanmıştır. Çoğu kez farklı anlaşılabilen mekan, yer, yok-yer, transit gibi kavramlarla nelerin anlatılmak istendiği böylece ortaya konmuştur. Transit ve tüketim olgularını yaygınlaştıran dönemsel etkenler kavramsal olarak irdelenmiştir. Mekanı oluşturan niteliklerin belirlenmesine ve bunlardan hangilerinin kaybolması, "yok olması" sonucunda aidiyet sorununun ortaya çıktığı analiz edilmeye çalışılmıştır. Mekanın algılanmasında farklılaşmayı yaratan süreç modernizmin başlangıcından itibaren ele alınmış; küreselleşmenin tartışıldığı, 'süpermodernizm' gibi yeni kavramların konuşulduğu günümüze kadar özetlenmiştir. Küreselleşmeyle birlikte yerel değerlerin erozyona uğraması, mekana ait hafızanın kaybolmaya başlaması, yabancılaşma gibi kavramlar transit kullanımının tartışma alanındadır.

Gelişme bölümünde, mimari tasarımda transit ve kitlesel olarak kullanılan mekanların ortak özellikleri araştırılmıştır. 'Yersizleşme' olgusu, fiziksel, algısal ve işlevsel açıdan, çeşitli yapı tipleri ve kentler ele alınarak, mimari açıdan incelenmiştir. Genel olarak teknolojik gelişmelerdeki ve iletişimdeki hızın yapısal çevreye etkileri değerlendirilmiştir. Çoğunlukla antropologlar, sosyologlar, coğrafyacılar, ulaşım mühendisleri tarafından tartışılan bu kavrama mimari bir bakış açısı getirilmeye ve özgün bir sınıflandırma ve değerlendirme yapılmaya çalışılmıştır. Yersizleşme olgusunun belirgin biçimde görülebildiği, farklı işlevdeki mekanlara göre üç ana başlık oluşturulmuştur: "Tüketim Mekanları"nda özellikle hipermarketlerden, "Turizm ve Eğlence Amaçlı Kullanılan Mekanlar"da otel zincirleri ve tema parklardan "Ulaşım Mekanları" başlığı altında, terminal binaları ve servis mekanlarından; bahsedilmiştir. Sonunda, özellikle, 'pazar merkezli' yaklaşım sonucunda üretilen, yerle ve içinde bulunduğu kültürel çevre ile bağlantı kurmayan, işlevi ve konumu ne olursa olsun birbirine benzeyen yapılar ve onların oluşturduğu tekdüze çevreye getirilen eleştiriler incelenmiştir. Zaman ve mekan algılayış biçimimizin değişmesi, teknolojik gelişmelerin yaygınlaşması, küreselleşme gibi nedenler sonucu oluşan kimliksizleşmeye karşı üretilen alternatifler önemlidir.

Son bölüm, bu dönüşümün gerçekleşme hız ve miktarının yoğun olarak gözlenebildiği havalimanlarına odaklanmaktadır. Amaç, birinci bölümde yapılan tanımlar ve ikinci bölümde belirlenen kriterler doğrultusunda, bu mekanlarda hızlı akışa ve tüketimin etkilerine bağlı olarak 'yersizlik' olgusunu irdelemektir. Havalimanları, kullanıcı kitlesi büyük ve değişken, kuruluşu insan ve araç akışına bağlı, kısa tarihi olan yapılardır. (Ancak bu çalışmada amaç, bu mekanların tarihsel gelişimini ve plan tipolojilerini inceleyip sınıflandırmak değildir.) Havalimanları teknolojik gelişmelerin gerektirdiği hızlı değişimlere bağlı olarak gelişen karmaşık yapılardır ve bu çalışmada transit kullanımın gözlem alanı olarak seçilmişlerdir. Çalışmanın sonuç bölümünde, genel değerlendirme yapılmıştır.

Çalışmanın temel aldığı yöntem, konuyla doğrudan ya da dolaylı yollardan ilgili kaynakların taranmasıyla kuramsal bir çerçeve oluşturup bunun mimarlık alanında, seçilen öne çıkan örnekler arasında somut karşılığını aramak, irdelenmek ve yorumlamak; gözleme dayalı mekansal analizler yapmak esasına dayanmaktadır. Karşılaştırmalar yoluyla genel özelliklerine, mekansal kuruluş, algılanış ve kullanılışlarına göre sınıflandırmalar yapılması hedeflenmiştir. Genel olarak, sosyal bilimlerde yapılan araştırmalardan faydalanılarak mimari bir bakış açısından değerlendirmeler yapılmaya çalışılmıştır. Konuyla ilgili kavramların tanımlanması, tarihsel sürecin irdelenmesi çalışmanın kuramsal inceleme bölümünü, örneklerin değerlendirilmesi ise uygulama alanındaki inceleme bölümünü oluşturmaktadır. Birbiriyle etkileşim halinde olan her iki bölümün çalışmayı bir bütün haline getirmesi amaçlanmıştır.

## 1 BÖLÜM

### MEKAN, HIZ VE TÜKETİM İLİŞKİSİ

*“Makineleşmiş uygarlığın evladı, hız, dünyayı değiştirdi.”<sup>1</sup>*

Günümüzde, özellikle kuzey yarımküredeki refah toplumlarında, yaşam temposu giderek hızlanmaktadır. Mekanların transit kullanılması ve giderek tüketim merkezli düzenlenmesi, iletişim teknolojilerinin (internet, uydu bağlantıları vb.) sürekli çoğalış ve yayılışı yeni yaşam biçimleri yaratmaktadır. Kişisel hareket alanımızın genişlemesine izin veren bu anlayışa dünyanın büyük bir parçası aşınadır. Bu hareket olanağı fiziksel olabildiği gibi sayısal teknolojilerin kullanılmasının yarattığı bilgi akışı şeklinde de olabilmektedir. Artık, toplumsal yaşama ve kültüre, giderek artan bir biçimde, geçicilik ve süreksizlik hakim olmaktadır. Yerel çevreye bağlanacak referans (nirengi) noktaları ya da mekana bağlanacak hatıra (hafıza) yitirilmektedir. Onun yerine küresel ve homojen olanlar yaygınlaşmaktadır. Modern çağ bir sistemler çağıdır. Aynı ürünler ve hizmetler, yerimiz neresi olursa olsun bize sunulmakta, hep aynı yollarla dağıtılmaktadır. Yaygınlaşmakta olan transit kullanılan mekanlar küreselleşme çağı olarak da tabir edilen içinde bulunduğumuz 2000’li yıllarda modern gündelik yaşamın karşılığı olarak görülmektedir.

Bu noktada, mekanda hız ve tüketim olgularının yarattığı nitelik farklılaşmasının tartışılabilmesi için mekan, yer vb. kavramlarına kısaca bakılacaktır. Böylece, buralarda mekanın belirleyici niteliklerinden hangilerinin farklılaşması/ kaybolması sonucunda transit olarak kullanılan mekanlar üzerine yeniden düşünmeye gereksinim duyulduğu açıklanacaktır.

---

<sup>1</sup> Le Corbusier (1928), “Yol: Doğanın Bağrındaki Plastik Araç”, Çev. Işık Ergüden, Cogito, Üç aylık düşünce dergisi, sayı: 24- güz 2000, Oto-mobil: Bir Röntgen Denemesi, YKY, İstanbul, s: 109.

## 1.1 Mekanın Tanımı ve Yardımcı Kavramlar

'Mekan' ve 'yer', mimarlıkta, felsefede, sosyolojide, antropolojide çok çeşitli tanımları olan kavramlardır. Bu bölümde amaç, günümüzde mekan ve yer ilişkisinin kopması sorununa tanımlar üzerinden bir kapı aralamaktır. Bu nedenle tanımlar, süreklilik, hareket, kimlik, hız, tüketim gibi kavramlar üzerinden ele alınmaktadır. Mekanın farklılaşması, yerle ilişki kurmaması, zaman kavramının değişmesi üzerinde durulmaktadır.

### 1.1.1 Mekan

Mekan sözcüğünün sözlükteki karşılığı "yer, bulunulan yer; ev, yurt"<sup>2</sup> anlamlarını içermektedir. Hasol'un, Mimarlık Sözlüğü'ndeki tanımına göre mekan "insanı çevreden belli bir ölçüde ayıran ve içinde eylemlerini sürdürmesine elverişli olan boşluk, boşun; mimari bir mekan yaratmak, geniş anlamdaki doğadan veya peyzaj mekanından insanın kavrayabileceği bir bölümü sınırlamaktır."<sup>3</sup> Burada, eylemin 'sürdürülmesi' kriteri önemlidir.

Kuban'a göre, mimari mekanın tanımı, onun biçimsel olduğu kadar insan yaşamına ilişkin özelliklerini de içermelidir. "...Mekan sınırlanan boşlukla, sınırlayan öğelerin ortak oluşturdukları bir olgudur." Ancak "sadece boşluk değerleri (derinlik, uzunluk gibi boyutlar, hareket yönü vb.), ya da sadece sınırlarıyla bir mekanı tanımlamak olası değildir."<sup>4</sup> Mekanın fiziksel nitelikleri dışındaki sosyal nitelikleri, mimarlığı sosyal bilimlerle ilgili kılmaktadır. Lefebvre "sosyal bir gerçek"<sup>5</sup> tanımıyla, mekanın iç ilişkilerini ve sosyal bağlarını vurgulamaktadır.

<sup>2</sup> Türkçe Sözlük (1983), *Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara*, cilt II, s: 818.

<sup>3</sup> Hasol, Doğan (1979), *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, YEM Yayın, İstanbul*, s: 344.

<sup>4</sup> Kuban, Doğan (1992), *Mimarlık Kavramları, Tarihsel Perspektif İçinde Mimarlığın Kuramsal Sözlüğüne Giriş, YEM Yayın, İstanbul*, s: 15.

<sup>5</sup> Lefebvre, Henri (2000), *La Production de l'Espace, Editions Anthropos, (4. ed.), Paris*.



### 1.1.1.1 Mekan ve Hareket

Mekan ve hareket ilişkisi mekanın tanımında önemli bir kriterdir. Yersizleşen mekanların nesnel olarak değerlendirilebilecek somut nitelikleri buraları sınırlandırmakta ve tanımlanabilir kılmaktadır. Genellikle görsel olan bu nitelikler, boşluğun biçimini ve boyutlarını açıklamakta ve herkes tarafından benzer şekilde algılanmaktadır.

Mekan, Roth'un belirttiği gibi farklı bakış açılarına göre sınıflandırarak incelenebilir: "Fiziksel mekan, algısal mekan, kavramsal mekan, davranışsal mekan vb."<sup>6</sup> Fiziksel özellikler ölçülebilir niteliktedir; metrekare ya da metreküp cinsinden kolayca ifade edilebilirler. Ancak algısal nitelikleri farklılaşmaktadır. Mekansal yaşantı yalnızca fiziksel bir boşlukta gerçekleşmemektedir. Uzunluk, alan, hacim ölçüleriyle mekanın gerçek değeri ortaya konamamakta, kullanıcının fiziksel ve duygusal yaşantılarının da değerlendirilmesi gerekmektedir. Mesela Jacques Tati'nin Playtime adlı filmde kentsel ve yapısal ölçekteki mekanların eleştirisi, insan göz önüne alınarak bu anlamda yapılmaktadır.

Zevi, mekanın fiziksel özellikleriyle ilgili şu saptamayı yapmaktadır: "Mimarlık, mekanı çevreleyen strüktürel elemanların genişliği, uzunluğu ve yüksekliğinden oluşmaz. Bunlar vasıtası ile mekan tanımlanmaya çalışılır. Gerçekte mekan, içinde yaşanan ve hareket edilen, bu elemanlarla çevrelenen belirlenen boşluktur. Fakat bu elemanlardan oluştuğu anlamına gelmemelidir."<sup>7</sup> Zevi'nin de belirttiği gibi, boyut, alt yapı vs. gibi başlıklar transit olarak kullanılan mekanları tanımlamada yalnızca araç olarak kullanılmakta, ancak yeterli olamamaktadır.

<sup>6</sup> Roth, Leland M. (2000), Mimarlığın Öyküsü, Çev. Ergün Akça, *Kabalıcı Yayınları, İstanbul*, s: 75.

<sup>7</sup> Zevi, Bruno (1993), Architecture as Space, How to Look at Architecture, *Da Cabro Press, New York*, s:15.



Kuban, .mekanı belirleyen öğeler arasında hareketin üzerinde özellikle durmaktadır: “Hareket ancak boşlukta olabilir. Böylece mekan, içindeki potansiyel hareket olanaklarına göre tanımlanacaktır. Bu hareket yalnızca yapının içinde bir yerden bir yere gitmekle değil, aynı zamanda içerdeki insanın bakışıyla yapı sınırlarına doğru uzanan görsel bir harekettir.”<sup>8</sup>

Giedion, mekan ve hareketle ilgili düşüncelerini, “Mekan, Zaman ve Mimari” adlı eserinde belirtmektedir: “Modern fizikte mekan, Newton’un barok sistemindeki gibi mutlak ve statik bir varlık olarak değil, hareket eden bir referans noktasına bağlı, görece bir şey olarak düşünülür.”<sup>9</sup>

Sennett, Giedion’un çağdaşı olan Scott’un hareketle ilgili düşüncelerini şu şekilde aktarmaktadır: “...Çevrede insan ölçeğini belirlemenin sırrı beden hareketiydi.” Scott’a göre, “kendimizin (bulduğumuz mekanın içine doğru) izdüşümünü alır, o mekanları hareketlerimizle ideal biçimde doldururuz.”<sup>10</sup>

Moore ve Yudell, eserlerinde mekan ve dolaşım ilişkisini vurgulamaktadırlar: “Bedenlerimizin dünyası ile barındığımız yerlerin dünyası arasındaki etkileşim daima akış halindedir... İster bu sürecin bilincinde olalım ister ondan habersiz, bedenlerimiz ve devinimlerimiz yaşadığımız binalarla sürekli bir diyalog içindedir.”<sup>11</sup>

<sup>8</sup> Kuban, Doğan (1992), a.g.e., s: 15.

<sup>9</sup> Giedion, bunun tam olarak kübizmle başarılı olduğunu da söylemektedir.

Giedion, Sigfried (1997), *Space, Time and Architecture, The Growth of a New Tradition*, 13. ed., Cambridge Mass: Harvard University Press, Massachusetts, s: 436.

<sup>10</sup> “Bir caddenin, bir meydanın, bir iç mekanın devasa boyutları bu mekan içinde yapılacak hareketle orantısızsa, beden kendini onun içinde kaybolmuş hissediyorsa o zaman o biçim ölçü dışıdır...”

Scott, Geoffrey, *The Architecture of Humanism: A Study in the History of Taste* (1914; yeniden baskı, New York: W. W. Norton, 1974), s: 169,170.

(Aktaran: Sennett, Richard (1999), *Gözün Vicdanı, Kentin Tasarımı ve Toplumsal Yaşam*, Çev. Süha Sertabiboğlu, Can Kurultay, *Ayrıntı Yayınları, İstanbul*, s: 217.)

<sup>11</sup> Moore, Charles; Yudell, Robert (1977), *Body, Memory and Architecture*.

(Aktaran: Ching, Francis D. K. (2004), *Mimarlık; Biçim, Mekan ve Düzen*, Çev. Sevgi Lökçe, *Yapı Yayın, İstanbul*, s: 227.)

### 1.1.1.2 Mekan ve Zaman

'Mekan', felsefe alanındaki pek çok tartışmanın temel kavramıdır. Zaman ve mekan ilişkisinin modernleşme sürecinde farklılaşması bu tartışmaların eksenindedir. Sennett "zaman ve mekan algılarının birbirinden ayrılmazlığının Kant'tan beri filozoflar arasında klişe haline geldiğini"<sup>12</sup> söylemektedir.

Koçak'ın da belirttiği üzere, "yeniçağın başlangıcından beri, filozoflar, zaman ve mekanın dünyayı kavramak ve insan yaşantısını anlamlandırmak için vazgeçilmez kavramlar olduğunu söylemişlerdir. Descartes'a göre, maddenin özü mekanda yayılmadır. Ama maddenin bir süresi de vardır: Bir andan ötekine geçerek varolur. Bunlardan zaman daha sorunsuz bir kavramdır, çünkü gösterilebilir ve nesnel olarak ölçülebilir." Descartes'ın felsefesinde zaman ve mekan eşit ağırlıklı kavramlarırken, modern felsefenin öncüsü sayabileceğimiz Kant'ta durum daha farklıdır: "Kant, her zaman ve mekanı öznelleştirir, insanın öznel yaşantısının boyutları olduklarını söyler, hem de zamanı açıkça mekana üstün kılar."<sup>13</sup>

Bachelard da "Mekanın Poetikası" adlı eserinde, zaman ve mekana ait düşüncelerini şiirsel bir üslupla ifade etmektedir: "Mekan, peteklerinin binlerce gözünde, zamanı sıkıştırılmış olarak tutar. Mekan bu işe yarar."<sup>14</sup>

Mekan kavramı, tarihte farklı dönemlerde, zaman kavramına oranla, farklı derecelerde öneme sahip olmuştur. Sosyal bilimlerde toplumsal kuram değişim ve ilerleme üzerine kuruludur. Işık'ın belirttiği üzere "Batı toplumlarının evrim çizgisini model alan bu anlayışa göre tarih, düz, geri dönüşü olmayan zaman çizgisinde her biri kendinden öncekine göre bir üst

<sup>12</sup> Sennett, Richard (1999), a.g.e., s: 217.

<sup>13</sup> Koçak, Orhan (1992), "Modernizm ve Postmodernizm", Defter, Sayı: 18: 15, *Metis Yayınları, İstanbul*, s: 15.

<sup>14</sup> Bachelard, Gaston (1996), *Mekanın Poetikası*, Çev. Aykut Derman, *Kesit Yayıncılık, İstanbul*, s: 36.

aşamayı temsil eden biçimlenişlerin (üretim tarzlarının) ardı ardına dizilmesidir.”<sup>15</sup> Genellikle sosyal bilimler (coğrafya haricinde) ‘ardışıklık’<sup>16</sup> üzerine yoğunlaşmaktadırlar, bunun sonucunda mekansal düşünme yetisinin getirdiği ‘eşzamanlılık’<sup>17</sup> ihmal edilmektedir.

Modernliğin zaman-mekan anlayışı, geleneksel toplumlardaki, toplumsal yaşama dahil olan anlayıştan farklıdır. Modernleşme süreci, Harvey’in de belirttiği gibi, mekanın ikincil bir konuma indirgenmesini, “zaman- mekan sıkışması, mekanın zaman tarafından yok edilmesi”<sup>18</sup> sonucunu doğurmuştur. Harvey, Soja gibi coğrafyacılar, zamanı mekandan kopararak öncelik tanıyan bu anlayışa karşı çıkmakta; ikisine de eş derecede ağırlık tanıyan bir bakış açısı ortaya koymaktadırlar.

Hız, zaman kavramını dönüştürmekte; zaman ise mekan kavramını sorgulamamıza neden olmaktadır.<sup>19</sup> Işık’a göre Giddens ve Harvey modernitenin zaman ve mekan kavrayışlarına etkisini üç başlık altında toplamaktadırlar:

- “1.Zaman ve mekan yerel bağlarından koparılmış ve homojenleştirilmiştir.
- 2.Hem zamanın hem de mekanın içi boşaltılmış, bu zamanın bölümlenebilmesine, mekanın da üzerinde nesnelere istenildiği şekilde yerleştirilebileceği pasif bir yüzey olarak görülmesine olanak tanıyan bir zaman-mekan kavrayışına yol açmıştır.
3. Zaman ve mekan birbirlerinden koparılmıştır.”<sup>20</sup>

<sup>15</sup> Işık, Oğuz (1994), “Değişen toplum/ mekan kavrayışları: Mekanın politikleşmesi, politikanın mekansallaşması”, *Toplum ve Bilim*, Sayı: 64-65, *İletişim Yayınları, İstanbul*, s:15.

<sup>16</sup> İngilizce’de ‘sequentiality’.

<sup>17</sup> İngilizce’de ‘simultaneity’.

<sup>18</sup> Harvey, David (1997), *Postmodernizmin Durumu*, Çev. Sungur Savran, *Metis Yayınları, İstanbul*, s: 270. (İngilizce’de ‘Annihilation of space by time’)

<sup>19</sup> 20 yüzyılın sonlarında ortaya çıkan enformasyon teknolojilerindeki gelişmeler günü 24 saatini biyolojik saate bağlı kalmadan yaşama olanağını getirmiştir. Mekanla olan ilişkinin farklılaşması, mesafe katsayısı kavramının anlamsızlaşmasına bağlı olarak değerlendirilebilir. Kısa ve uzak mesafelerle (özellikle elektronik ortamda) aynı sürede ulaşılabilir; iletişime geçilebiliyor olması mesafenin anlamını ortadan kaldırmakta; mekanın anlamını yeniden düşünmemizi gerektirmektedir.

<sup>20</sup> Işık, Oğuz (1994), a.g.e., s: 25.

### 1.1.1.3 Mekan ve Bağlam

20. yüzyılda, mekan kavramını yeniden düşünmemize neden olan en önemli değişiklik ekonomik küreselleşmeyle birlikte tüketim merkezli düşünce ve kullanım biçimlerinin yaygınlaşmasıdır.

Yırtıcı'ya göre, günümüzde mekan, kapitalist üretim ilişkileri ve örgütlenme biçimi nedeniyle araçsallaşmaktadır: "Araçsallaşan mekan, diğer tüm özellikleri göz ardı edilerek, ekonomik rasyonalitenin mantığı çerçevesinde altyapıya indirgenir, nesnelleşir... Nesnelleşen mekan, 'büyüklük', 'hız', 'verimlilik', 'miktar' olarak tanımlanan niceliksel değerler ile ifade edilmektedir."<sup>21</sup> Bu da yerel farklılıkları olmayan soyut bir mekan anlayışı yaratmaktadır.

"Bugün Batılılaşma, küreselleşme, sermayenin dolaşımı, kentleşme, sanayileşme, kitle iletişim sistemleri gibi modern dünyaya özgü gelişmeler aslında Batı'nın yerel farklılıkları ve coğrafi özellikleri dışlayan soyut mekan anlayışının bütün dünyaya yayılma sürecidir. Bu nedenle modernleşmenin tarihini aynı zamanda mekana karşı verilen bir savaş olarak görmek yanlış olmaz. Bu soyut mekan anlayışı, mekanın 'yer'e bağlı özelliklerini kendisine bir engel olarak görmektedir."<sup>22</sup>

Yırtıcı'ya göre, "mekan, orada bulunmanın kendisini saran gerçekliği, yani 'bağlam' ile çalışır. Bağlam, mekanı içinde bulunduğu koşulların yerelliğine bağlı kılar."<sup>23</sup>

<sup>21</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), *Çağdaş Kapitalizmin Mekansal Örgütlenmesi*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, s: 12.

<sup>22</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 160.

<sup>23</sup> "Sermaye mekanın yerel özelliklerini, bağlam kavramının temelindeki mekan ve yer ilişkisini ortadan kaldırır... Bağlam kavramının yerini soyut bir mekan-yer ilişkisi tarif eden 'alan' kavramı alır."

Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 111.

Modernizm, fiziksel mekanın yapılanmasını ve algılanmasını, gündelik yaşam alışkanlıklarını belirlemiştir. Bunun sonucunda tarih, gelenek, kimlik, aidiyet gibi kavramlar sorgulanmaya başlanmıştır. Geleneksel toplumlarda mekan ve yer aynı anlama gelirken, 21. yüzyılda yaşam biçiminin daha da değişmesiyle ve hızlı kullanımın artmasıyla, mekanların kimliği farklılaşmaya başlamış, aidiyet hissi uyandırmamaya başlamış ve giderek yerle ilişkileri zayıflamıştır. Yırtıcı, bu süreci şu şekilde özetlemektedir: "Kapitalist ekonominin mekan üzerindeki yıkıcı etkisi ve buna bağlı olarak geçicilik durumu, modern dünyada her şey gibi mekansal değerlerin de nicelleşmesi olgusu ile doğrudan bağlantılıdır. Nicelleşme olgusu mekanın en temel konvansiyonu olan 'yer' ile ilişkisini kopartır."<sup>24</sup>

Mekanın yer ve bağlam ile ilişkisinin kopması, mekana ait, tarih boyunca alışılmış konvansiyonların yeniden tartışılmasını gündeme getirmiştir. Bu dönüşüm, en açık haliyle, "küreselleşen ekonominin mekansal hareketliliği içinde niceliksel değerlerin ön plana çıktığı"<sup>25</sup> metropoliten yerleşmelerde görülmektedir. Yaygınlaşan bu yapılanışı anlayabilmek ve ona karşı tavır alabilmek için mekan ve yer kavramlarının üzerinde önemle durmak gerekmektedir.

---

<sup>24</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 13.

<sup>25</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 13.

### 1.1.2 Yer

Yer, sözlükte "bir şeyin, bir kimsenin kapladığı ya da kaplayabileceği boşluk, mahal, mekan; bulunulan, yaşanan, oturlan kent, kasaba, mahalle; durum, konum, vaziyet."<sup>26</sup> olarak tanımlanmaktadır. Mimarlıkta yer sözcüğü, kısaca, bir mekan ya da mekanlar topluluğunun bulunduğu alanın karşılığı olarak kullanılmaktadır.

Yer kavramı, gerek sözlük anlamıyla, gerek 'bir yer tutmak', 'yerini sağlamlaştırmak', 'yersiz yurtsuz kalmak' gibi dilimize yerleşmiş deyimlerdeki mecazi anlamları ile geniş bir kapsama sahiptir. Yerin bağlantılı olduğu pek çok olgu vardır: 'yerleşiklik, ikamet, toplum, süreklilik vb.' Yer, insan ilişkileri çerçevesinde düşünüldüğünde tarih boyunca hep bir paylaşımın sembolü olmuştur. Bu özellikler geleneksel toplumlarda korunurken, modernleşen toplumlarda küreselleşme, teknoloji, hız gibi kavramların gündelik yaşamın merkezine yerleşmesi sonucunda sosyal bağlar zayıflamakta ve yer kavramına bakış açısı değişmeye başlamaktadır. Buna göre, her boşluk mekan olarak tanımlanamadığı gibi her toprak parçası yer değildir.

20. yüzyılda, kuramcılar mimari ürün ve yer arasındaki ilişkiyi irdelemek amacıyla 'yer' kavramını gündeme getirmiş ve çeşitli tanımlar yapmışlardır. Bu alanda yaptığı çalışmalarla tanınan Norberg-Schulz, yerin analitik ve bilimsel kalıplar üzerinden açıklanamayacağını söylemekte ve fenomenolojik metotla 'yerin ruhunu' ortaya koymayı amaçlamaktadır. Heidegger'in mimari üzerine geliştirdiği düşüncelere dayalı çalışmasında, Norberg-Schulz mimarlığı "yerin ruhunun görünür hale getirilmesi" ve mimarın görevini de "anamlı yerler yaratmak" olarak tanımlamaktadır. Norberg-Schulz, "Genius

---

<sup>26</sup> Türkçe Sözlük (1983), a.g.e., s: 1304.

Loci” adlı kitabında yerin ruhunun kavranmasını sağlayacak üç önemli değerini “anlam, kimlik ve tarih”<sup>27</sup> olduğunu söylemektedir.

Mimarlık doğası gereği, bulunduğu yerin koşullarına bağlıdır. Yerin koşullarını doğal ve yapısal çevre kadar bulunduğu çevrenin sosyo-kültürel ve ekonomik yapısı da belirler. Yırtıcı, modern dünyadaki yer kavramını doğrudan kapitalist ekonomi ile ilişkilendirmektedir: “En büyük mekan ölçeği olarak ‘coğrafya’nın mekanı ele alındığında, kapitalist ekonominin akışkanlığının her türlü coğrafyaya yayıldığı, bölgeler arası farklılıklar yarattığı, bu farklılığı kendi karlılığını artırmak için kullandığı görülür. Diğer bir ölçek olan ‘yer’ kavramı da bu değişimden etkilenir. Bugün artık kendine özgü farklılıklar barındıran ‘yer’ler, sadece kendi yakın çevreleri ile değil, uzaktaki ekonomik ve toplumsal etkiler ile kurulan düğüm noktalarına dönüşmüştür.”<sup>28</sup> Toplumsal gündelik yaşam, bulunduğu ‘yer’in ekonomik, coğrafi ve kültürel özelliklerine, iklimine, yapısal ve doğal çevresine bağlıdır.

Mekanların buldukları yerle ve kültürel çevreyle bağ kurmamaları, transit olarak kullanılmaları, niteliksizleşmeye başlamaları, bu konuya dikkatimizi çeken, üzerinde düşünmemize neden olan yeni kavramların üretilmesine neden olmuştur: “Yok-yer” tanımlanacak bu yeni kavramlardan biridir.

---

<sup>27</sup> Norberg-Schulz, C. (1979), Genius Loci, Rizzoli Publications, New York.

(Aktaran: Deviren, A. Senem (2001), Mimaride Yer: Yapının Araziyle İlişkisinin Kavramsallaştırılması (1980-2000), Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s: 10.)

<sup>28</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 11.



### 1.1.3 Yok-yer (Yersizleşme)

Mimarlık tarihine bakıldığında, mimarlığın mekan yaratma eylemi olduğu konusunda çok az görüş ayrılığı vardır. Mimarlar, içinde yaşadığımız mekanları şekillendirmekte başlıca rolü oynarlar. Ancak günümüzde, bu yaratılan mekanlar gerekli fiziksel şartlara sahip olsalar da yine de 'mekan hissini' uyandırmayabilmektedir. Nesnel ihtiyaçlarımızı diğer mekanlar gibi karşılamakta, ancak 'nerede' olduğumuz sorusuna kendine özgüllükleriyle cevap üretememektedirler. Bunun nedenleri, mekanın bulunduğu yer ve bağlamdan kopması; tüketimi temel hedef haline gelen anlayışa bağlı olarak niceliksel değerlerin ön plana gelmesi; hızlı kullanım sonucunda mekanın tanımında bulunan 'eylemleri sürdürme'nin yaşanmaması ve aidiyet geliştirilememesidir. Bu gelişimi anlatmak için pek çok farklı kavram üretilmiştir. Önerilenlerin başlıcaları şunlardır: Geçiş mekanları<sup>29</sup>, geçici olarak kullanılan mekanlar<sup>30</sup>, kısa süreli olarak kullanılan mekanlar, hiç-mekan, mekan olmayan, kimseye ait olmayan mekanlar, yer-olmayanlar<sup>31</sup>, yok-mekanlar, yer olmayan mekanlar, hiçbir yer, yer dışı, yersizlik, yok-yer...

"Yok-yer" kavramı, ilk defa<sup>32</sup> Fransız antropolog Marc Augé<sup>33</sup> tarafından, ilk baskısı 1992 yılında yapılan "Non-lieux: Introduction à une Antropologie de

<sup>29</sup> İngilizce'de 'transit places'

<sup>30</sup> İngilizce'de 'transitory places'

<sup>31</sup> Fransızca'daki 'non-lieux' kavramının farklı bir çevirisi.

<sup>32</sup> Martinotti'ye göre ise bu kavramı ilk defa kullanan Melvin Webber, popülerleştiren ise Marc Augé'dir. Ancak, Augé eserinde Webber'e referans vermemektedir.

**Martinotti**, Guido (2003), "Space, Technologies and Populations in the New Metropolis", Position paper for the International Workshop of the Project MoVe, Università delgi studi di Milano-Bicocca, 26-06.2002. <http://shiva.uniurb.it/EUREX/syllabus/lecture1/Martinotti-lecture-1.pdf>, s:11 ve 27.

"It is interaction, not place, that is the essence of the city and the city life? The "non-place urban realm" takes over from the urban place."

**Webber**, M. M. (1964), "The Urban Place and the Non-place Urban Realm", M. Webber (ed.), Explorations in Urban Structures, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, s: 79-153.

<sup>33</sup> Augé 1935'te Fransa'da doğmuştur. Lisans ve doktora eğitimini toplumbilim üzerine yapmıştır. Başlıca eserleri: Un Ethnologue dans le Métro (Metroda bir Etnolog) (1992), Pour



Surmodernité<sup>34</sup> adlı kitabında ortaya konulmuştur. Augé, eserinde, günümüz dünyasında iki tür mekan olduğu saptamasını yapmaktadır: Kendi sözcükleriyle “lieu” ve “non-lieu”. Bu kavramların karşılığında, İngilizce’de “place” ve “non-place” sözcükleri kullanılmaktadır. Türkçe’de ise, 1997 yılında kitabın çevirisini yapan Turhan Yıldız tarafından “yer” ve “yer-olmayan” sözcükleri seçilmiştir. Ancak bu çalışmada, “yer” ve “yok-yer” çevirisi uygun görülmüştür; çünkü Türkçe’de, özellikle mimarlık terminolojisi incelendiğinde görülmektedir ki “yer” kavramında öncelikli belirleyici “konum”dur<sup>35</sup>. “Yok-yer”de tartışılan ise konum ya da yer değil, mekanın kavramsal boyutu ve yerle olan ilişkisidir. Bu kavramın çeşitli çevirileri arasında, Türkçe’ye en uygun olan karşılık ‘yok-yer’ gibi gözükmemektedir. Yok sözcüğü burada bir ön ek haline getirilmiş, ‘bulunmayan’, ‘olmayan’ nitelikleri belirtmek için kullanılmıştır. Diğer çeviriler incelendiğinde dilimize yabancı bu kavramı tam olarak anlatmadıkları görülmektedir. Mesela ‘geçiş mekanları’ hol, koridor vb. dolaşım alanlarını, ‘geçici mekanlar’ kullanıldıktan sonra sökülüp ortadan kaldırılabilen yapıları çağrıştırmaktadır. ‘Kısa süreli olarak kullanılan mekan’ tanımı ise kullarımdaki hızı ve bazı örnekleri dışlamaktadır. ‘Yersiz-yurtsuzlaşma’ kavramı bu mekanların kullanıcılarının durumu anlatılırken kullanılmaktadır.

Temelde, tarihi, kültürü olan “yer” ile tarihsiz, zamansız, yersiz, kimliksiz bir biçimde varolan “yok-yer” arasında önemli bir ayrım vardır. Modern öncesi dönemde yer belirlenmiş sınırlar içerisindeki toplumsal ilişkileri de kapsar. Geleneksel toplumlardaki mekan ile yerin çakışması durumu, her coğrafyaya tek defaya özgü, benzersiz bir nitelik kazandırmaktadır. Ancak, Yırtıcı’nın da

---

une Anthropologie des Mondes Contemporains (Çağdaş Dünyalar Antropolojisi, Kesit Yayıncılık 1995) (1994)...

<sup>34</sup> Augé, Marc (1992), Non-lieux, Introduction à une Anthropologie de la Surmodernité, Paris, Editions du Seuil.

Augé, Marc (1997), Yer Olmayanlar, Üstmodernliğin Antropolojisine Giriş, Çev. Turhan Yıldız, Kesit Yayıncılık, İstanbul.

(Bu kitap, Augé’nin mimarlık ve şehircilik alanında en tanınmış eseridir.)

<sup>35</sup> İngilizce ve Fransızca’da location.

“Konum: Bir biçimin çevresine ve onu çevreleyen görsel alana göre bulunduğu yer.”

Ching, Francis D. K. (2004), a.g.e., s: 35.

belirttiği gibi, “toplumlar arasındaki ilişkiler değişip, mekansal hareketlilik artmaya başladığında, bir mekan ölçüğü olarak ‘yer’in toplumsal örgütlenmesi sadece yakın çevresindeki ilişkiler tarafından belirlenen bir etkinlik olmaktan çıkıp, farklı ve uzak ilişkilerin bu etkinliği belirlediği bir durum”<sup>36</sup> ortaya çıkmıştır. Yok-yerler insanların ve metaların hızlandırılmış dolaşımı için zorunlu mekanlardır.

Antropolojik bakış açısından yapılan geleneksel ve modern arasındaki ayrımın fiziksel karşılığını mimari ürünlerde gözlemek olasıdır. Augé’ye göre yok-yerler, insanların ve malların (metaların) hızlandırılmış dolaşımı için zorunlu mekanlardır; “ekspres yollar, bankamatikler, hava alanları olabildikleri kadar taşıma araçlarının kendileridir..., ya da büyük alışveriş merkezleridir.”<sup>37</sup>

Augé’ye göre, “yer-olmayanlar dönemin ölçüsüdürler”. Bu tanıma “hava, demir ve karayollarını ve devingen mekanlar denilen taşıtları (uçaklar, trenler, arabalar), havalimanlarını, uzay uçuşları için hazırlanmış gar ve istasyonları, büyük otel zincirlerini, eğlence parklarını...”<sup>38</sup> dahil etmektedir. Özetle, mekanlarla yok-yerler arasındaki farklılık, yerlerin uzamla<sup>39</sup> olan karşıtlığından geçmektedir.

“Weber, Jacobs, Cox, Relph gibi kent sosyologları yok-yer kavramını öncelikli olarak Amerikan kentlerinin dışının otantik olmayan, kendini tekrar eden, biçimsiz, kişilsiz durumunu anlatmak için kullanmışlardır.”<sup>40</sup> Bu kavram,

<sup>36</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 71.

<sup>37</sup> Augé, Marc (1997), a.g.e., s: 41.

<sup>38</sup> Augé, Marc (1997), a.g.e., s: 87.

<sup>39</sup> 1. Algılanan nesnelerin temel niteliği. 2. Bir nesnenin uzayda kapladığı yer. (Türkçe Sözlük, 1983)

İngilizce’de ‘space’ olarak kullanılan kavram Türkçe’ye hem mekan hem de uzam olarak çevriliyorsa da aralarında fark vardır: Mekan fiziksel bir olguya işaret etmek için kullanılırken uzam daha çok onun insan tarafından algısının temsiline yönelik bir sözcük olarak kullanılmaktadır.

<sup>40</sup> Parker, Ken W. (2002), “Making Connections: Travel, Technology, and Global Air Travel Networks”, Paper presented to the Social Change in the 21st Century Conference, Centre for Social Change Research Queensland University of Technology.

bizim de aşına olduğumuz, özgün biçimlerde üretilmeyen, transit kullanılan mekanları anlatmak için de kullanılmaktadır.

Martin ve Thierry ile yaptığı bir röportajda<sup>41</sup>, Augé, yok-yer teriminin, tüm mekanları kapsamadığını ancak dünyada hızla yayılan, iletişim, ulaşım, tüketim mekanlarına dikkat çektiğini ve “ampirik bir değeri”<sup>42</sup> olduğunu söylemektedir. Ancak, bazı mekanların yer, diğerlerinin yok-yer olduğuna dair kesin bir ayırım ya da ideal bir tanım yapmamaktadır; çünkü bazı insanlar için yer olanın diğeri için yok-yer olabileceğini göstermek olasıdır. Sosyal boyutuna bakıldığında, yok-yer, “mutlak yalnızlığın olduğu ya da kendiliğinden davranışları kodlayan hiçbir sosyal ilişkiyi belirlemeyen mekanlar anlamında kullanılmaktadır.”<sup>43</sup>

Bu çalışmada, ‘non-lieu’ kavramın birebir tercümesi olarak ‘yok-yer’ kelimesi; kavramın içeriğini yansıtmaya açısından ‘yersizleşme’ kelimesi tercih edilmiştir.

<sup>41</sup> **Martin**, Corinne; **Thierry**, Paquot (2004), “L’invité: Marc Augé”, Revue Urbanisme, No: 337, Juillet-Aout.

<sup>42</sup> Augé, röportajında, kelimelerle oynamasına izin verdiği için kullandığı yok-yer teriminin kendi beklentisinin de üzerinde yaygınlaştığını; bunun da -kaçınılmaz olarak- başlangıçta hedeflenenenden fazla sayıda yoruma neden olduğunu da belirtmektedir.

<sup>43</sup> Augé’ye göre, yok-yerlerde, kimliğiniz size anonimliğinizi garanti etmektedir. “Bir havalimanında 50.000 kişi olabilir, ancak birbirleriyle hiçbir ilişki geliştirmek zorunda değildirler. 4 kasabaya aynı uzaklıkta konumlanmış bir süpermarket mükemmel bir yok-yerdir; ancak kasabaları gençleri orada buluşup orayı bir yer haline getirebilirler.” Augé, meseleye antropolojik açıdan yaklaşmakta, yer/ yok-yer çiftini, mekanın sembolik ve sosyal kapasitesini tasvir etmek için kullanmaktadır. Ancak, yerlerin iyi, yok-yerlerin kötü olduğu gibi öznel bir yorum yapmamaktadır.

**Martin**, Corinne; **Thierry**, Paquot (2004), a.g.e.

### 1.1.4 Transit

Transit<sup>44</sup> sözcüğü geçiş, akış anlamında kullanılmaktadır. Sözlükteki karşılığı “bir yerden, dinlenmeden, beklemeden, durmadan geçme”dir.<sup>45</sup>

Bu çalışmada, bu kavramla anlatılmak istenen, yerin içinde bir noktadan diğerine geçiş kadar gündelik yaşamdaki geçişlerdir.

Transit kavramının vurgulanmasının nedeni yersizleşme olgusunun yaygın olarak gözlenebildiği alanların başında transit kullanılan mekanların gelmesi ve hızlı geçiş olgusunun yaygınlaşmasıdır.

Günümüzde, havalimanları, hipermarketler, benzin istasyonları, otoyollar vb. mekanlar bu kısa süreli kullanıma örnek olarak verilebilir. (Ancak, yersizleşme transit kullanılan mekanların yanı sıra, yerle ilişki kurmayan büyük alışveriş merkezlerinde (“mall”lar), turizm tesislerinde (otel zincirleri), otoparklarda vb.’de de görülmektedir.)

---

<sup>44</sup> Transit: Latince’de “transitus, in transitu”, “in transitu”; Fransızca’da “transit”. (Isim)

1. Bir malın veya bir kimsenin ülkeden ülkeye giderken yol üstünde bulunan bir ülkeden eğleşmeden geçmesi.

2. Bir katarın bir gardaki art arda gelen yol bölgelerinden durmadan geçmesi.

Transit geçmek: Bir geminin yalnızca su, yiyecek, akaryakıt ve malzeme vb. ihtiyaçlarını sağlamak üzere kıyıyla kaynaşma yapmadan bir limana uğrayıp geçmesi.

Transit Salonu: Hudut demiryolu istasyonları ile havaalanları ve havalimanlarında transit yolculara ayrılan bekleme yerleri.

(Tuğlacı, Pars (1980); Okyanus Ansiklopedik Sözlük, Cilt 9, Cem Yayınevi)

<sup>45</sup> “Transit yolcuları kasaba içinde hiç eğlenmezler, araba ile geçip giderler.” A. Nesin.

Transit geçmek: Bir yerden, dinlenmeden, beklemeden, durmadan geçmek.

Türkçe Sözlük (1983), *Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara*, cilt II, s: 1203.

## 1.2 Mekanda Yersizleşme Olgusunun Yaygınlaşma Süreci

Gündelik yaşamda, mekanların transit kullanımının artması ve tüketim olgusunun yaygınlaşması uzun bir sürecin sonucudur. Aydınlanma düşüncesi ile Endüstri Devrimi'nin ortak ürünü olarak değerlendirilebilecek Modernizm, tarihsel gelişimi incelemek amacıyla başlangıç noktası olarak ele alınacaktır. Bu çalışmada, modernleşme süreci tarihten günümüze kısaca değerlendirilecektir. Gündelik yaşam temposundaki, hızdaki ve teknolojik gelişmelerdeki artışın fiziksel çevreye yansımalarını incelemek için bir altyapı oluşturulmaya çalışılacaktır.

Modernleşme sürecinde, geleneksel üretim biçimlerinin yerini yenileri almış; teknolojik gelişmeler giderek artmış ve kullanımları yaygınlaşmış; 'üreten insan' yerine 'tüketen insan' model olarak gösterilmeye başlanmıştır. Sonuç olarak, bütün bunlar, mimarlığı ve kentleri hızlı ve köklü bir biçimde dönüştürmüştür.

Özellikle 21. yüzyılda, mekanların kullanım biçimlerini ve algılanışlarını değiştiren etkenler, 'dünyayı kökten değiştirme' niyetindeki modernist ideolojiye temellendirilebilmektedir. Bu çerçevede değinilecek olan, zamansal çerçevesi 20. ve 21. yüzyıl ile sınırlı etkenler iki ana başlık altında incelenmektedir. İlk başlık altında öncü mimari akımlar (de Stijl ve Bauhaus, fütürizm, postmodernizm, süpermodernizm vb.) yer almaktadır. İkinci başlık ise, İkinci Dünya Savaşı sonrasında 21. yüzyıla kadar olan dönemin kendine özgü düşünsel, sosyal, ekonomik, kültürel, teknolojik ve siyasal koşullarını içermektedir.

### 1.2.1 Modernizm

Modernizmi anlamak için “modern”<sup>46</sup> sözcüğünün etimolojisi büyük ölçüde fikir vermektedir. **Modern**, yaşadığımız zamana ait ya da uygun demektir. Kongar’ın da belirttiği üzere “kelime eski Latincedeki modernus kelimesinden alınmıştır. Modernus, Modo’dan türetilmiş bir kelimedir. Modo ise eski Latincede ‘hemen şimdi’ demektir. Görüldüğü gibi modern toplum günümüzdeki toplum demektir. Modernleşme ise eski zamanların toplum tipinden günümüzdeki toplum tipine doğru bir değişme anlamına gelir.”<sup>47</sup> Modern, ‘yeni’yi ‘eski’den ayırmak, çağdaş olduğunu vurgulamak için kullanılan bir sıfattır. Bu özelliği ile, ‘değişim’, ‘dönüşüm’, ‘yenilik’ kavramlarını çağrıştırmaktadır. Ancak, 1960’lı yıllarda, postmodern ya da modern-sonrası olarak isimlendirilen döneme geçiş sürecinde, ‘modern’ terimine yüklenen ‘yeni, bugüne özgü, eskinin karşısında olan’ gibi olumlu anlamlar tartışılmaya başlanmıştır.

**Modernite**<sup>48</sup>, modernlik durumu olarak ele alınabilir. Giddens’a göre “modernlik, on yedinci yüzyılda Avrupa’da başlayan ve sonraları neredeyse bütün dünyayı etkisi altına alan toplumsal yaşam ve örgütlenme biçimlerine işaret eder.”<sup>49</sup>

Berman’a göre ise modernlik durumunda, “Marx’ın deyişiyle, katı olan her şey buharlaşıp gitmektedir”. “Bugün, dünyanın her köşesindeki insanlarca paylaşılan hayati bir deneyim tarzı; başka bir deyişle uzay ve zamana, ben ve ötekilere, yaşamın olanakları ve zorluklarına ilişkin bir deneyim tarzı var”<sup>50</sup>.

<sup>46</sup> Fransızca’da moderne.

<sup>47</sup> **Kongar**, Emre (2002), *Toplumsal Değişme Kuramları ve Türkiye Gerçeği, Remzi Kitabevi, İstanbul*, s: 228.

<sup>48</sup> Fransızca’da modernité.

<sup>49</sup> **Giddens**, Anthony (2004), *Modernliğin Sonuçları*, Çev. Ersin Kuşdil, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, s: 11.

<sup>50</sup> **Berman**, Marshall (2004), *Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor*, Çev. Ümit Altuğ, Bülent Peker, *İletişim Yayınları, İstanbul*, s: 27.

Berman, insanlık tarihinde büyük bir kırılma noktası olan bu deneyimler toplamını modernlik olarak adlandırmaktadır. Bu tanımda vurgulanan en önemli nokta modernlikteki gerilim ögesidir: “Modern olmak, bizlere serüven, güç, coşku, gelişme, kendimizi ve dünyayı dönüştürme olanakları vaat eden; ama bir yandan da sahip olduğumuz her şeyi, bildiğimiz her şeyi, olduğumuz her şeyi yok etmekle tehdit eden bir ortamda bulmaktır kendimizi.”<sup>51</sup> Bu anlamda modernlik, modern-öncesi zamanların görece sabit, çelişkisiz, huzurlu ortamından, hareketli, çelişkilerle dolu bir yaşam biçimine doğru geri dönülemez bir farklılaşmayı ifade etmektedir. Modernlikle beraber insanın yaşam ortamı, dünyaya ve kendisine bakış açısı dönüşüm geçirmiştir.

Şair Charles Baudelaire’in modernlik tanımı, süreçteki gerilimin ‘modern’ bireyde uyandırdığı tekinsizlik hissini açıklamaktadır: “Modernlik, geçişsel olandır, kaçak olandır, rastlantısal olandır, diğer yarısı ebedi ve değişmez olan sanatın, yarısıdır.”<sup>52</sup>

Touraine’e göre “modernlik, salt değişim ya da olaylar silsilesi de değildir; akılcı, bilimsel, teknolojik ve idari etkinliğin ürünlerinin yaygınlaştırılmasıdır.”<sup>53</sup> Bu noktada, akıl sözcüğünün altı çizilmektedir. Akıl, bilinçli bir biçimde araç olarak kullanılmaya başlanması, modernliğin bir proje haline gelmesini sağlamıştır.

<sup>51</sup> Berman, Marshall (2004), a.g.e., s: 27.

<sup>52</sup> Baudelaire, Charles, “Modernlik”, Çev. Turhan Ilgaz.

Batur, Enis (derleyen), (1998), Modernizmin Serüveni, Bir Temel Metinler Seçkisi 1840-1990, YKY, İstanbul, s: 22.

<sup>53</sup> Touraine, Alain (2004), Modernliğin Eleştirisi, Çev. Hülya Tufan, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, s: 23.



**Modernleşme**, ansiklopedik tanımı ile özetlenecek olursa, “toplum bilimlerinde, insan uygarlığının genellikle sanayileşme ve laikleşme aracılığıyla uğradığı ekonomik, siyasal ve toplumsal dönüşüm”<sup>54</sup> anlamına gelmektedir. Çeşitli deneyimlerin toplamının oluşturduğu bir durumu tanımlayan ‘modernliğin’ aksine ‘modernleşme’ bir süreci ifade etmektedir.

Kongar’a göre, modernleşme “genellikle siyasal, ekonomik ve kültürel görüntüleriyle birlikte tüm toplumsal yapının, gelişen teknolojiye bağlı olarak endüstrileşmesinin etkileri olarak ele alınmaktadır.”<sup>55</sup>

Modernleşme, yani modernizasyonu<sup>56</sup> Endüstri Devrimi ile başlayan bir süreç olarak değerlendiren Berman şu noktalara işaret etmektedir: “Fiziksel bilimlerde gerçekleşen, evrene ve onun içindeki yerimize dair düşüncelerimizi değiştiren büyük keşifler; bilimsel bilgiyi teknolojiye dönüştüren, yeni insan ortamları yaratıp eskilerini yok eden, hayatın tüm temposunu hızlandıran, yeni tekelci iktidar ve sınıf mücadelesi biçimleri yaratan sanayileşme; milyonlarca insanı atalarından kalma doğal çevrelerinden koparıp dünyanın bir başka ucunda yeni hayatlara sürükleyen muazzam demografik altüst oluşlar; hızlı ve çoğu kez sarsıntılı kentleşme; dinamik bir gelişme içinde birbirinden çok farklı insanları ve toplumları birbirlerine bağlayan, kapsayan kitle iletişim sistemleri...”<sup>57</sup>

Koçak, modernleşmeyi üç boyutlu bir süreç olarak tanımlamaktadır: Birinci boyutu “sanayileşme ve buna bağlı olarak emek üretkenliğinin artması, yani insanın doğa üzerindeki hakimiyetinin büyük bir sıçrama geçirerek yeni bir evreye gelmesidir.” Modernleşmenin ikinci boyutu “laikleşme denen şey, yani dünyanın bir büyü bozumuna uğraması, dünyanın büyüülü ya da tanrısal güçlerden arındırılmasıdır.” Üçüncü boyutu ise rasyonalizasyon, yani “bütün

<sup>54</sup> Ana Britannica, (1989), Cilt 16: 164, *Ana Yayıncılık, İstanbul*.

<sup>55</sup> **Kongar**, Emre (2002), a.g.e., s: 240.

<sup>56</sup> Fransızca’da modernisation.

<sup>57</sup> **Berman**, Marshall (2004), a.g.e., s: 28.



insan davranışlarına, insan eylemlerine kapitalist firma ile bürokratik devletin modellerine göre düzenlenen amaçlı rasyonel eylemin hakim olmasıdır.”<sup>58</sup> Koçak’a göre, bu üç süreç birbirine doğrudan bağlıdır ve hepsinin temelinde sanayileşme ve insanın doğa üzerindeki hakimiyetinin artması yatmaktadır.

Modernleşme, özet olarak, Endüstri Devrimi sonrasında, modernite düşüncesi hayata geçirilirken kullanılan araçların, mekanizmaların, kuralların ve kurumların yaratılması süreci olarak ifade edilebilir.

Modernleşmenin modernizm ile aynı anlamda kullanıldığı durumlara sık sık rastlanmaktadır. Bu nedenle aralarındaki farkın ortaya konması kavram karmaşasının önlenmesi açısından önemlidir.

**Modernizm**, bir akım olarak, 19. yüzyılın son çeyreği ile 2. Dünya Savaşı arasındaki zaman dilimine yerleştirilmektedir. Ancak, düşünsel temellerini Aydınlanma düşüncesinde, fiziksel karşılığını ise Endüstri Devrimi’nin teknolojik ilerlemeleri ve seri-üretim nesnelere bulmaktadır. Kısaca, modernleşme sürecinde araçsal aklın eleştirel aklın yerine geçmesine bir tepki olarak ortaya çıkmıştır. Geniş ve yoğun bir etkinlik alanı olan bu tepki, modernitenin eleştirel yanını vurgulamaktadır.

Harvey, modernizmin<sup>59</sup> “özgül bir modernleşme süreci tarafından yaratılan modernite koşullarına verilen bir estetik cevap”<sup>60</sup> olduğunu söylemektedir.

Koçak’a göre, modernizm “bir kültürel olgu olarak, sanatsal, düşünsel bir atılım”dır. “Sosyal tarihsel modernleşmeyle” bağlantılıdır ve onun özeleştirisini ifade etmektedir. Koçak, modernizmi tarihte üç büyük evreye ayırmaktadır: Birincisi “19. y.y. başındaki romantizmdir. Romantizm,

<sup>58</sup> Koçak, Orhan (1992), “Çelişki ve Fark: Modernizm ve Postmodernizm Üzerine Söyleşi”, A. Akay, İ. Bilgin, O. Koçak, İ. Savaşır; Defter, Sayı: 18: 83, *Metis Yayınları, İstanbul*.

<sup>59</sup> Fransızca’da modernisme.

modernleşmenin ilk ifadeleri olan aydınlanma hareketinin ve Fransız Devrimi'nin bir eleştirisi olarak başlamıştır." İkinci evre otoriter, düşünsel olarak kapalı modernleşmeye bir tepki olan "19. y.y. sonundaki izlenimcilik, sembolizm gibi hareketlerdir." Üçüncü büyük evre ise "20. y.y.'da, 1920'lerde gerçekleşen, dışavurumculuk, ekspresyonizm, kübizm, sürrealizm vs. gibi hareketlerdir." Özetle, bunların ortak özellikleri "modernleşmenin 20. y.y. başında gelmiş olduğu ve yol açtığı tahripkar sanayileşmenin eleştirisiydi."<sup>61</sup>

Harvey modernizmin "patlamalı kentsel büyümeyle, kırdan kente yoğun bir göçle, sanayileşmeyle, makineleşmeyle, mimari çevrede devasa bir değişimle ve kentsel politik hareketlerle"<sup>62</sup> kentsel bir olgu olduğunu vurgulamaktadır.

Hasol'a göre, modern mimarlık "19. yüzyılın Endüstri Devrimi sonucunda ortaya çıkan gelişmelere dayanan, günümüzün gereksinmelerine, sanat anlayışına ve yapı teknolojisine" uygundur. Modern mimarlığın doğuşundaki önemli etkenler; "bilim, teknik ve endüstrinin gelişmesi, zevkin sade ve işlevsele yönelmesi ve yeni konuların ortaya çıkmasıdır." Hasol'a göre, özet olarak, 19. yüzyılın taklide dayalı akımlarının ardından, 20. yüzyılda, "Biçim, işlevi izler"<sup>63</sup> savından sonra, özellikle sanayi ve ticaret yapılarında yeni bir anlayış başlamıştır. "1920'lerde bir yandan W. Gropius'un öncülüğünde, Desaa'daki Bauhaus, öte yandan Le Corbusier ve Oud'un özellikle konut alanındaki düşünceleri etkili olmaya başlamıştır."<sup>64</sup>

<sup>60</sup> Harvey, David (1997), Postmodernizmin Durumu, Çev. Sungur Savran, *Metis Yayınları, İstanbul*, s: 120.

<sup>61</sup> Koçak, Orhan (1992), a.g.e., s: 83-84.

<sup>62</sup> Harvey, David (1997), a.g.e., s: 39.

<sup>63</sup> Modern Mimarlık Bildirgesi, L. H. Sullivan (1850-1924)

<sup>64</sup> Hasol, Doğan (1979), a.g.e., s: 358-359.



**Resim 1-1**

Bauhaus (Dessau, Almanya) 1925-1926  
Walter Gropius ve Adolf Meyer

(Aynı zamanda Gropius tarafından yönetilen tasarım okulu yeni, verimli ve nesnel mimari için model oluşturmuştur. Her yerde okulun yüzeyleri düzgün alçı siva ya da camdandır, tamamiyle saydamdır ve betonarme döşeme plağına asılıdır.)

Kaynak: Roth, Leland M. (2000), *Mimarlığın Öyküsü*, Çev. Ergün Akça, *Kabalıcı Yay.*, İstanbul, s: 612-617.

**De Stijl**<sup>65</sup> bireyselliği ve ulusallığı yadsıyarak tüm toplumlar için ortak ve evrensel olmaya; Endüstri Çağı'nın gereklerini yerine getirmeye çalışan bir akımdır. Van Doesburg, bu konu ile ilgili, 1924 yılında yayınladığı 'Plastik Bir Mimarlığa Doğru' isimli manifestosunda "yapılarda artık duvarların kendilerinin taşıyıcı olmadığını, sadece taşıyıcıların görünür kaldıklarını" vurgulamış, "iç ve dış birbirine geçtiği için zemin katın açık hale geldiğini"<sup>66</sup> belirtmiştir. Bu akım, daha sonra, Bauhaus'u kuramsal ve biçimsel olarak etkilemiştir.

Sennett'e göre; Gropius'un, van der Rohe'nin, Breuer'in yapmaya çalıştıkları "hareketin, yani kişinin binaya bağlantısının sağlayan, mekanın içindeki harekete göre özel türde bir bütünlük yaratan mekanlar"<sup>67</sup> oluşturmaktı.

**Bauhaus**<sup>68</sup>, 1919 yılında, Gropius tarafından kurulmuş, sanat, mimarlık ve endüstri alanları arasında bağlantı kurmayı ilke edinmiştir. "Makinelerin ve taşıtların oluşturduğu yaşayan çevreyi kararlılıkla onaylayan"<sup>69</sup> Bauhaus modern bir sanat dili oluşturmuştur. 20. yüzyılda, pek çok önemli endüstriyel tasarımda karşılaşılan soğuk, bireysellikten uzak, 'dilsizliğin' -ya da farklı bir bakış açısından evrensel dilin- kaynaklarındandır.

<sup>65</sup> De Stijl, 1917 yılında Theo van Doesburg tarafından yayınlanmaya başlayan aynı isimli derginin çevresinde gelişen, özellikle Hollanda'da etkili olan bir akımdır.

<sup>66</sup> Conrads, Ulrich (1991) (der.), a.g.e., s: 65.

<sup>67</sup> Sennett, Richard (1999), *Gözün Vicdanı, Kentin Tasarımı ve Toplumsal Yaşam*, Çev. Sûha Sertabiboğlu, Can Kurultay, *Ayrıntı Yayınları*, İstanbul, s: 126.

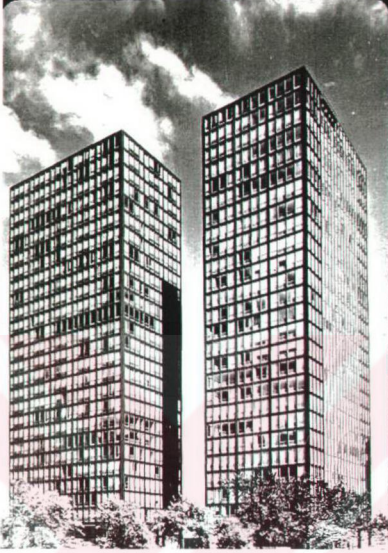
<sup>68</sup> "Bauhaus Weimar'da kurulduktan sonra, 1926'da Dessau'ya taşınmış, 1933'de kapanana kadar 20. yüzyılın endüstriyel estetiğinin oluşumuna önemli katkılar yapmıştır.

Özer'in, modernizmle başlayan (ve daha sonra ivme kazanarak günümüzdeki durumu oluşturan) süreçle ilgili yorumları şunlardır: "Yapı yöntemleri bakımından da Endüstri Çağı'nın yaşam koşulları birtakım zorunluluklar ortaya çıkaracaktır. Bunları esneklik, değişkenlik, oynaklık kavramlarına bağlayabiliyoruz. Gerçekten de, hayatın baş döndürücü bir hızla yepyeni durumlar yaratması, pek çok şeyi kısa sürede eskimiş hale sokması mimaride de yukarıdaki niteliklere öncelik tanınmasını kaçınılmaz kılmaktadır."<sup>70</sup> Bu yorumlardan da anlaşılacağı üzere, mekan planlamasında -özellikle modern yaşam temposuna uygun bir biçimde transit kullanılan mekanlarda- hız önemli bir faktör haline gelmiştir. Değişebilirlik, esneklik gibi ilkeler ise -yanlış kullanımlarda- mekanları anonimliğe ve kimliksizliğe doğru götürebilmektedir.

Modernizmin uygulamada görülen önemli bir özelliği, sürekli yeni teknolojik gelişmeler yaşayan toplumda, geçmişi sorgulama; tarihten, gelenekten kopma ve yeni bir başlangıç yapma özgürlüğüdür. Sonuç olarak, modernizm, tarihselci düşünceyi izleyerek, her çağın kendine özgü bir mimarlığı olmasını ahlaki bir gereklilik olarak ortaya koymaktadır. Modernist mimarlar, mimarinin işlevini ve teknolojisini yansıtmayı gerektiğini, mekanın onu yaratan teknikten bağımsız olmadığının ifade edilmesi gerektiğini söylemektedirler.

<sup>69</sup> Conrads, Ulrich (1991) (der.), a.g.e., s: 80.

<sup>70</sup> Özer, Bülent (1993), "Başlangıçtan Günümüze Mimarinin Gelişimine Genel Bir Bakış", Yorumlar; Kültür, Sanat, Mimarlık, YEM Yayın, İstanbul, s: 227.



**Resim 1-2**

Göl Kıyısı Apartman Kuleleri  
(Lake Shore Drive, Chicago)  
1948-1951  
Ludwig Mies van der Rohe

(Mies van der Rohe, bu cam kuleleri Amerika'nın sağladığı endüstriyel üretim olanaklarıyla gerçekleştirmiştir. Apartman blokian, zemin katındaki camla çevrilmış lobisiyle, serbest duran beton kaplı çelik kolonlarıyla, düz bitişiyile, işlevsel ve strüktürel olarak en yalın tanıma indirgenmiştir.

Kaynak:

<http://icar.poliba.it/storiaccontemporanea/seminari/delconte/delconte05/mg09.htm>



**Resim 1-3**

SAS Royal Otel  
(Kopenhag, Danimarka)  
1959  
Arne Jacobsen



Modern mimarlık hep stiller üstü olmaya, bir stil olarak formüle edilmemeye özen göstermiştir. Çünkü modern, her şeyden önce, yerleşik olana, kalıplaşmaya karşıdır. Ancak, bir süre sonra, geçmişten kopuş, niteliksel bir sıçrama olarak yorumlanmak yerine kendini tekrar etmeye neden olmuştur. Bunun somut sonuçları belirgin olarak, İkinci Dünya Savaşı sonrası görülmeye başlanmıştır. Modernist mimarlık, dönemin fiziksel yetersizliklerinden de ötürü, renklerini ve farklılıklarını yitirmiş, bütün dünyayı saran, tekdüze, kalıplaşmış, biçimsel reçetelere indirgenmiş bir 'Uluslararası Stil' halini almıştır.

Modernizm, eskiyi yadsımayla ilgili olan yeni yaratımları, yaratıcılıkları barındıran bir dönemdir. Akay'ın deyişiyle "modern dönem özellikle varolanı yok edip yenisini yapmak üzere oturmuştur... Yapılmayanı yapmaktır sözkonusu olan."<sup>71</sup> Bilinçli bir biçimde uluslararası olan modernist bakış açısı, geçmişi ölü bir yük olarak gördüğü, yerel kimliği düşman gibi değerlendirildiği için eleştirilmiştir. Buna karşın, modernizm tartışmaları gündemden düşmemiştir. Modernizm "Habermas'ın deyimiyle 'tamamlanmamış bir proje'"<sup>72</sup> olarak değerlendirilebilmektedir. Vurgulamak gerekir ki; modernizmle birlikte tartışılmaya başlanmış olan pek çok soru, günümüzde hala geçerliliğini korumaktadır.

<sup>71</sup> Akay, Ali (1992), "Postmodern Konumdaki Filozoflar", Defter, Sayı: 18: 25-26, *Metis Yayınları, İstanbul*.

<sup>72</sup> Koçak, Orhan (1992), "Modernizm ve Postmodernizm", Defter, Sayı: 18: 8, *Metis Yayınları, İstanbul*.

## Fütürizm

Teknolojik gelişmelerin yapısal çevreye olan yansımaları ve bunun kavramsal boyutu geçtiğimiz yüzyıldan beri tartışılmaktadır. Özellikle hız kavramı üzerinde duran Fütürizm, modern İtalyan sanatına 1910 yılından 1930'lu yıllara dek egemen olmuş önemli bir akımdır.

Hasol'a göre, İtalyan Fütürizmi<sup>73</sup> (gelecekçilik) "geçmişe, şimdiki zamana ve geleceğe değin durumları aynı zamanda gösteren sanat ve mimarlık akımıdır."<sup>74</sup> Objenin kendisinden çok hareket ve dinamizmine önem vermektedir. Özellikle hızı<sup>75</sup>, çağdaş endüstriyel gelişmeleri, motor ve makinenin gücünü yüceltmektedir. 1914 yılında, akımın sözcüsü Marinetti'nin yazdığı ilk manifestonun<sup>76</sup> önemli maddeleri, özetle, hayatta her şeyin hareket halinde olduğunu ve şekilden şekle girdiğini; geçmişteki sanat anlayışının terk edilip hayatın hızlı değişimine uygun yeni anlatım biçim ve yolları bulunması gerektiğini söylemektedir. Ayrıca, Sant'Elia sanatın her dalına dinamizm getirilerek, sanayide sağlanan hızın diğer alanlara da kazandırılmasının önemini vurgulamıştır.<sup>77</sup> Kent vizyonları, yaşam, ulaşım ve iletişim sistemlerinin birbirine kaynaştırılması ilkesine dayanmaktadır.

<sup>73</sup> Mimar Antonio Sant'elia (1888-1916) ve yakın arkadaşı Mario Chiattone mimarlık alanındaki ilk fütürist proje örneğini ortaya çıkarmışlardır. Gelecekçi kent adı altında sergilenen bu devrimci projenin ismi özgün adı "Città Nuova"dır.

<sup>74</sup> Hasol, Doğan (1979), Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, *YEM Yayın, İstanbul*, s: 193.

<sup>75</sup> "Dünyanın yeni bir güzellikle zenginleştiğini ilan ediyoruz: Hız güzelliği." **Marinetti**, Filippo Tommaso (2001), "Fütürizm", Çev. Kuyaş Örs, *Arredamento Mimarlık*, Sayı:2001/01:64.

<sup>76</sup> "Fütürist kenti yaratmalı ve yeniden inşa etmeliyiz: o, her parçası dinamik olan uçsuz bucaksız, kargaşalı, canlı ve soylu bir şantiye gibi olmalıdır; fütürist konut ise kocaman bir makineye benzemelidir. Asansörler, yalnızlık çeken solucanlar gibi merdiven kovalarında saklanmamalı, artık kullanılmayan merdivenler ortadan kalkmalı ve asansörler demir ve camdan yapılmaya yılanlar gibi bina yüzlerine tırmanmalıdır."

**Conrads**, Ulrich (1991) (der.), 20. Yüzyıl Mimarisinde Program ve Manifestolar, Çev. Sevinç Yavuz, *Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları, Ankara*, s: 22.

<sup>77</sup> "Artık kendimizi, katedrallerin ve meydanların adamı değil, büyük otellerin, demiryolu istasyonlarının, koskoca yolların, devasa limanların, kapalı Pazar yerlerinin, ışıklı pasajların, düz yolların, ve faydalı kenar mahalle yıkımlarının adamı olarak hissediyoruz."

**Sant'Elia**, Antonio (2001), "Yeni Kent", Çev. Kuyaş Örs, *Arredamento Mimarlık*, Sayı:2001/01:67.

### Postmodernizm

Postmodernliğin Durumu adlı kitabında Harvey, mimarlık ve kent tasarımı alanında modernizme bir tepki olarak doğan postmodernizmin "...planlama ve gelişmenin geniş ölçekli, metropol çapında, teknolojik bakımdan rasyonel ve etkin kent planları üzerine yoğunlaşması gerektiği konusunda ısrar eden ve bunu kesinlikle yapmaktan uzak bir mimari ile destekleyen (uluslararası üslup türü modernizmin sade işlevci yüzeylerini düşünün) modernist düşünceden kopuş anlamına geldiğini"<sup>78</sup> belirtmektedir.

Buna karşın Touraine'e göre, "parçalanma eğer tamsa, modernlik ortadan kalkmış demektir. Ama parçalanma aslında tam değildir... ve son yüzyılın durumu yalnızca modernliğin durumu olarak tanımlanmalıdır."<sup>79</sup> Böylece postmodernizmi değil modernliğin başka bir evresini yaşadığımızı ileri sürmektedir.

Kuban'a göre "Post-modernizm İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra kendisinden öncesini yadsımış olan enternasyonal stilin (işlevselciliğin) giderek sıkıcı hale gelen monotonisine karşı çıkışların daha köktenci bir düzeye ulaşmasıdır." Postmodernizmin uygulama alanındaki sonuçları olumsuz da olsa yarattığı kavramsal tartışma ortamı etkili olmuştur: "Post-Modernizm'in mimari düşünceye o zamana kadar görmediği bir düşünce serbestliği getirdiği, her tür klişeyi ve akademizmi tahtından indirdiği, anonim mimarlığa özel bir statü kazandırdığı ve mimarları bilinmeyi aramaya yönelttiği de bir gerçektir."<sup>80</sup>

Postmodernizmin başlangıcından bugüne değin postmodernistler modernizmin uluslararası niteliğini şiddetle reddetmektedirler. Postmodernizmin ve dekonstrüktivizmin mekanları kesin bir biçimde

<sup>78</sup> Harvey, David (1997), Postmodernizmin Durumu, Çev. Sungur Savran, *Metis Yayınları*, İstanbul, s: 84.

<sup>79</sup> Touraine, Alain (2004), a.g.e., s: 166.

<sup>80</sup> Kuban, Doğan (1992), "Modern ve Post-Modern Kuram ve Eleştiri Üzerine Gözlemler", Mimarlık Kavramları, Tarihsel perspektif içinde Mimarlığın Kuramsal Sözlüğüne Giriş, *YEM Yayın*, İstanbul, s: 93.



tanımlıdır. Postmodern mimarlığın özgün işaretleri: Çevreyi görme, çevre içinde bağlam oluşturma, bölgesel üsluplar ve yerel anlayışa saygıdır. Yapısal çevre gündelik yaşamın temel referans noktasıdır. Anıtlar, binalar, mahalleler ve kentler bireyler ve topluluklar için nirengi niteliği taşımaktadır. Postmodernizm tartışmaları 'yer, bağlam, kimlik, bellek, süreklilik' temaları çerçevesinde yoğunlaşmaktadır. Mimarlık, bu dönemde, mimarlık tarihine, binanın bağlamına ya da işlevine dair işaretlerle aşırı derecede dolmuştur. Ibelings bu sorunsalı "giderek binalar fikirler için araçlar haline gelmeye başlamış, mimarlık ile ilişkileri zayıflamıştır."<sup>81</sup> şeklinde ifade etmektedir.

Kuban'a göre "Bir yapıya verilen anlamın bir kültür ortamında oluştuğu genel bir yargı kabul edilebilir. Her kültür ortamı geçmişten sayısız izler taşır. Böylece tarih yapıya anlamsal içerik kazandırır. Bunlar işaret ve simge olurlar. Ne var ki bugünkü iletişim ortamında kültürel yargıların, uydu çağından önceki homojenliği kalmamıştır. Plüralizm bugün bir kader gibi gözüküyor."<sup>82</sup>

Ancak, bu söylenenlerin üzerinden yaklaşık on yıl daha geçtikten sonra içinde yaşadığımız yapısal çevre giderek homojenleşmiştir. Bunun nedeni, yeni teknolojik, sosyal, kültürel değişimler yaşanmasıdır. Bu süreç, modernizmle birlikte tartışılan soruların tekrar gündeme gelmesine ve yeni kavramların üremesine neden olmuştur. Bir sonraki bölümde tanımlanacak olan "Süpermodernizm" bu yeni kavramlardan biridir.

<sup>81</sup> Ibelings, Hans (2003), Supermodernisme, L'Architecture a l'ère de la globalisation, Traduction: Vincent Brunetta, NAI publishers, Rotterdam.

<sup>82</sup> Kuban, Doğan (1992), a.g.e., s: 96.

### Süpermodernizm

Bugün, iletişim ve bilgi teknolojilerinin inanılmaz bir hızda yenilediği, esnek üretim ya da post-fordizm olarak nitelenen yeni bir üretim tarzına geçildiği bir dönem yaşanmaktadır. Kültürel, teknolojik, sosyo-ekonomik ve siyasal alanlarda küreselleşme etkisini göstermektedir. Bütün bunlar, sosyal bilimler alanında en çok coğrafyacılar tarafından tartışılan, yeni bir zaman-mekan anlayışı yaratmaktadır. Teknoloji alanında ortaya çıkan gelişmeler özellikle iletişim alanında büyük dönüşümler yaratmış; zaman-mekan kavram ve sistemlerinin altüst olmasına neden olmuştur. Bu süreç, kuramcılar ve mimarlık tarihçileri tarafından "süpermodernizm", "ikinci modernizm", "üstmodernizm" gibi yeni kavramların üretilmesiyle sonuçlanmıştır. Bu kavramlar, genel olarak sorunsallarını yer üzerine değil zaman üzerine kurmaktadır.

Hans Ibelings<sup>83</sup>, 2002 yılında, bu yeni yaklaşımın tanımını, "Supermodernism, Architecture in the Age of Globalization"<sup>84</sup> isimli kitabında yapmaktadır: "1990'lı yıllardan beri gerçekleştirilen proje ve binaların büyük bir miktarı, soğukluk, düz bir görünüm ve kendilerine bir anlamın atfedileceği her türlü denemeyi başarısızlığa uğratan ve çevreleri ile özel hiçbir bağ kurmayan bir soyutlama ile karakterize olmaktadır. Bu, yalnızca hiç düşünülmeden gerçekleştirilen yapılarda değil, yetkin tasarımcıların mimarilerinde de geçerlidir."<sup>85</sup>

Elbette ki 21. yüzyılın başında geçerli olan tek anlayışın süpermodernizm olduğu söylenemez. Ancak, sürekli yenilenen teknolojinin kullanıldığı, çevresine dair bir bakış geliştirmeyen, küresel, tarafsız, nötr, tanımsız, genel, hatta alelade olarak sıfatlarla nitelenebilecek yapıların sayısı giderek artmaktadır. Bu mimari yaklaşım, biçimcilikten uzak durmaktadır; sembolik

<sup>83</sup> Ibelings Hollandalı bir eleştirmen ve yazardır.

<sup>84</sup> Kitabın orijinali İngilizce'dir. Bu çalışmada şu çevirisi kullanılmıştır:

**Ibelings**, Hans (2003), *Supermodernisme, L'Architecture a l'ère de la globalisation*, Traduction: Vincent Brunetta, *NAi publishers, Rotterdam*.

değildir. Somut olarak bakıldığında, hemen hemen tek renkli, sade ve temel geometrik formlar kullandığı görülmektedir. Genellikle kapalı ve yalın cepheleri bu mimariye anonimlik kazandırmaktadır. Bu homojenleşme, hijyen ve pürifikasyon aniden ortaya çıkmamakta, kısmen küreselleşmenin sonuçlarından biri olarak değerlendirilmektedir.

Mimari düşünce biçimlerinin ve tarzların küresel olarak uygulanabilmesi teknolojinin belirleyici olduğu bu çağa yeni bir anlam vermektedir. Süpermodernizm yalnızca modernizmin uzantısı değildir. İnsanların pek çok elektronik uzam deneyiminin teorik kapsamını ve sayısal teknolojilere bağlanmış bir yaşam biçiminin sonucu oluşan kültürü de içermektedir. Mekanları, kendinden önce gelen modernizmin, postmodernizmin, dekonstrüktivizmin mekanlarının belirli yapısından farklıdır. Modernizmden kalan mirasın izlerini kısmen taşımakla beraber, günümüz ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde biçimlenmekte, yeni teknolojilerin sonucu olarak ortaya çıkmaktadır.

Süpermodernizm, yapıların kendi başlarına yeterli olduğu, hiçbir şey taşımak zorunda olmadıkları alternatif bir yaklaşım üretmektedir. Aslında kendi dışında hiçbir şeye referans vermeden, zihne herhangi bir çağrı yapmadan, göndermede bulunmadan, mekanın doğrudan algısını öncelikli kılmaktadır. Bu, mimari bir tarz olarak süpermodernizme elektronik uzamla bütünleşme, beden merkezli sistemden algı ve deneyim merkezli bir sisteme doğru yaklaşma olanağı vermektedir. Ibelings'in de belirttiği gibi "...şeffaflığın ve hafifliğin, biçim ve ışığın, mekanın ilk algılanışı herhangi bir mesajın iletilmesinden çok daha önemlidir."<sup>86</sup> Süpermodernizm, -bir dönem modernizmin olduğu gibi- sınırsız ve tanımsız mekan ideali, bağlantı teknolojilerinin fiziksel olarak özgürleştirici yapısı sayesinde mimarlar için yeni bir model önermektedir.

<sup>85</sup> Ibelings, Hans (2003), a.g.e., s: 143.

<sup>86</sup> Ibelings, Hans (2003), a.g.e.

Artık postmodernizme ait, önceden varolanın güzel ve değerli olduğu, ve temiz bir başlangıçtan ahlaken daha doğru olduğu fikri değişmiştir. *Tabula rasa* üzerine mekanlar oluşturulmaya başlanmıştır. Geçmiş artık yeni yapılar için doğal bir başlangıç noktası değildir. Onun yerine, yeni mimarlık, kullanımın değişeceği ve kullanıcıların geçici olduğu beklentisi ile yaratılmaktadır. Bu nedenle, farklılıkların gözardı edilmesi, mekanların tekdüzeleşmesi ve kimlik sorunuyla karşı karşıya kalınmaktadır. Yapısal çevredeki homojenleşme, eleştirilmesi gereken en temel noktadır.

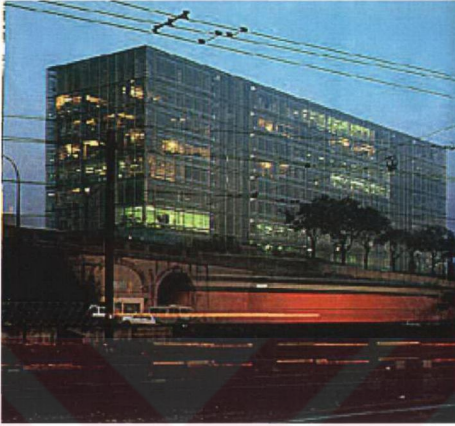
Ibelings'e göre, özellikle 1995'ten sonra, süpermodernizmde iki mimari eğilim görülmektedir: "Bir tarafta, özellikle Rem Koolhaas, Herzog&de Meuron, Jean Nouvel, Toyo Ito ve başka pek çok çağdaş tasarımcının çalışmalarında görülen bir süpermodern arkitektonik estetik vardır. Diğer tarafta, süpermodernizm, belirsiz bir biçimde, pek çok durumda yer nosyonunun erozyona uğramasına etkisi olan yapısal çevredeki çağdaş dönüşümlerden açığa çıkanları göstermektedir." İlk kategorideki binalar yapım niteliklerinin yüksekliğiyle dikkat çekmektedirler. Böylece, amaçları bu olmasa bile yere anlam katmaktadır. İkinci kategoride yer alanlar ise genel görünümüleriyle ve sıradanlıklarıyla aslında her yerde bulunabilecek binalardır. Elbette bunun istisnaları vardır: "Tarihe ve coğrafyaya referanslar veren konulu Las Vegas gazinoları, tarihi gerçeklik telkin eden alışveriş merkezleri, korunmuş bir kasabadaki hayatın yanılması yaratmaya çalışan tatil yerleri"<sup>87</sup>...



**Resim 1-4**

Borneo Adası  
Sıra Ev Dizisi  
(Hollanda)  
1985-1990  
Adriaan  
Geuze

<sup>87</sup> Ibelings, Hans (2003), a.g.e., s: 10-11.



**Resim 1-5**

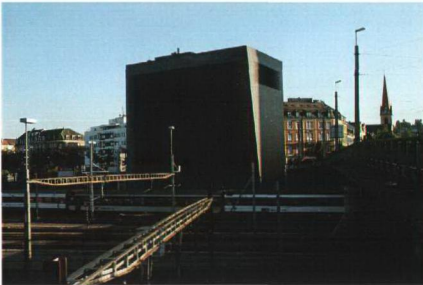
**Berlier Endüstri Binası**  
(Paris, Fransa)  
1985-1990  
Dominique Perrault

(Perrault'nun bu binası teknoloji ile sağlanan şeffaflığın örneklerinden biridir. Nötr cam cephenin altında ikinci bir çeper olarak güneş kırıcılar bulunmaktadır. Bina'nın içinde yaklaşık 40 adet endüstriyel firma ofisi, Perrault'nun kendi bürosu, atelyeler ve depolar vardır. Bu farklı işlevler dış kabuğu şekillendirmede rol almamış olsalar da kullanım sırasında algılanabilmektedirler.



**Resim 1-6**

**Regenz Kunsthau**  
(Avusturya)  
1991-1996  
Peter Zumthor



**Resim 1-7**

**Signal Box**  
(Bale, İsviçre)  
1994-1997  
Jacques Herzog  
& Pierre de Meuron

1990'lı yıllardan sonra yaşanan süreci anlatmak için teorisyenlerin ürettiği bir diğer kavram da "üstmodernliktir"<sup>88</sup>. Augé üstmodernlik kavramını, özetle, mekansal ve zamansal aşırılığın mantığını tasvir etmek için kullanmaktadır: "Karmaşıklık ve çelişkilerini gözardı etmeden üstmodernlik fikrini kavramayı mümkün kılan üç aşırılık figürü vardır: olayların aşırı bolluğu, uzamların aşırı bolluğu, atıfların bireyselleşmesi."<sup>89</sup>

Augé, günümüzde olayların ve enformasyonun aşırı bolluğunu şu şekilde değerlendirmektedir: "Tarihin "hızlanması" aslında ekonomistlerin, tarihçilerin ya da sosyologların çoğu zaman öngöremedikleri bir olaylar çoğalmasına tekabül eder... Bir yandan enformasyondaki aşırı bolluğu, öte yandan da bugün bazılarının "sistem-dünya" adını verdikleri şeyin getirdiği hiç görülmedik karşı bağımlılıkları dikkate alınmaksızın tam anlamıyla değerlendirilmesi mümkün olmayan bu aşırı bolluk, tarihçilere, özellikle de çağdaşçı olan tarihçilere yadsınmaz bir biçimde bir sorun çıkarmaktadır."<sup>90</sup> Artık bugün ve yakın geçmişe olaylar bolluğu içinde anlam vermek giderek zorlaşmaktadır.

Augé, çağdaş dünyaya özgü hızlı dönüşümde, ilk olarak dikkatimizi zamanın aşırılığına çekmektedir. İkinci olarak, mekanların aşırılığı "ölçek değişikliklerinde, görüntülendirilmiş ve imgesel gönderimlerin çoğalmasında ve de taşıma araçlarının şaşırtıcı hızlanışında"<sup>91</sup> dile gelmektedir. Augé, bu sürecin, mekanın algılanmasında dönüşümler yarattığını belirtmektedir: "...kentsel, yığılmalar, topluluğun bir yerden bir yere aktarımı ve, ...bütün bir etnolojik geleneğin zaman ve uzam içinde yerleşmiş kültür nosyonu ile birleştirdikleri sosyolojik nosyon "yer"e karşı, bizim "yer-olmayanlar" diye adlandıracağımız şeyin çoğalması."<sup>92</sup> Mekansal aşırılık, üzerinde yaşadığımız gezegenin daralmasını beraberinde getirmiştir. Mekansal aşırı

<sup>88</sup> Fransızca'da 'surmodernité'.

<sup>89</sup> Augé, Marc (1997), a.g.e., s: 47.

<sup>90</sup> Augé, Marc (1997), a.g.e., s: 35.

<sup>91</sup> Augé, Marc (1997), a.g.e., s: 41.



bolluk ölçek değişikliklerinde, iletişimin artmasında ve taşıma araçlarının artan hızlarında kendi ifadesi bulur. Bu süreç, somut olarak çok büyük fiziksel değişimlere yol açmaktadır: Bu durum, kentsel yığılmalar, toplulukların bir yerden bir yere aktarımı ve belki de en önemlisi geleneksel anlamıyla 'yer' kavramının karşısına 'yok-yer'ler olarak tanımlanacak yeni bir mekan duygusun ortaya çıkışıyla ilgilidir.

Augé, üstmodernliğin aşırılık figürlerinden üçüncüsünün bireyin (ve egonun) figürü olduğunu söylemektedir.



---

<sup>92</sup> Augé, Marc (1997), a.g.e., s: 41.

## 1.2.2 Mekanın Transit Kullanımını ve Tüketim Olgusunu Yaygınlaştıran Dönemsel Etkenler

Gündelik yaşam temposunun ve mekanların kullanım hızının artmasına; tüketim ve yersizleşme olgularının yaygınlaşmasına neden olan etkenler kültürel, sosyal, ekonomik, siyasal açıdan değerlendirilebilir.

### 1.2.2.1 Kültürel Etkenler

Günümüzde, teorik alanda yapılan çalışmalarda konu edilen, kültüre olan etkileri tartışılan en önemli kavramlardan biri küreselleşmedir<sup>93</sup>. Bu kavram akademik ve medyatik tartışmalara konu olmaktadır. Kuban'a göre, "Küreselleşmenin birincil tanımı finans kapitalin dünya egemenliği ve bu egemenliğin harekete geçirdiği bütün mekanizmaları kapsayan...ekonomik bağlamda bir örgütlenmedir...Fakat küreselleşmenin bir başka anlamı daha var. Bu bütün tarih boyunca varolan ve iletişim dünyasında ekonomik küreselleşmeden çok daha ötede, henüz finans kapital türünden kavramların varolmadığı bir dönemde ortaya çıktıktan sonra gerçekten küreselleşmiş bir olgular toplumu."<sup>94</sup>

Küreselleşmenin ekonomik, siyasal, teknolojik boyutlarıyla dünyada yarattığı etkiler kültürel ve mekansal açılımlarını mimaride bulmaktadır. Günümüzde, ülkesel, kentsel, mekansal oluşumlarda transit kullanım gerekliliği ve uluslararası kullanıcılar dikkate alınmakta; kültür ve yerle olan ilişki ikinci plana itilmektedir.

<sup>93</sup> İngilizce'de 'globalization' (küreselleşme) sözcüğü 'globe' (damlacık) kökünden türemiştir. Dünyanın kendisini oluşturan parçalarla bir araya gelip 'bütün'e ulaşmasını ifade etmektedir. Küreselleşme kavramı parçaları birbirlerinden ayıran sınırların ortadan kalkmakta olduğunu söylemektedir.

<sup>94</sup> Kuban, Doğan (2000), "Küreselleşme ve Mimarlık", Arredamento Mimarlık, Sayı: 2000/ 1: 78-80.



Virilio'nun küreselleşmeyle ilgili tespitleri ise şudur: "Demek ki bugün Küreselleşme'nin iki tamamlayıcı görünümünü dikkate almak gerekiyor: bir yandan, haberleşmenin ve ulaşımın Zamansal Sıkışma'sı nedeniyle mesafelerin aşırı ölçüde kısılması; diğer yandan, Tele-gözetim'in giderek yaygınlaşmakta olması."<sup>95</sup> Artık insan dünyanın herhangi bir yerindeki olaydan yanı başındaki olaya göre daha fazla ve hatta daha çabuk bilgi sahibi olmaya başlamıştır. Uzaklık ve yakınlık kavramları değişmiştir: Yakın uzak, uzaksa yakın algılanabilmektedir.

Çağımız kültürüne etki eden, küreselleşmeden ile birlikte en çok tartışılan sorun yaşam biçimimizin tüketim merkezli hale gelmesidir. Arendt, siyasi düşünce konulu denemesinde, toplum ile kitle toplumu arasındaki farklılıkları ortaya koymaktadır. "Başlıca farklılık, toplumun kültüre ihtiyaç hissetmesi, kültürel şeylere 'değer' verir, onları toplumsal metalar haline getirir, kendi bencil amaçları için kullanır ve istismar ederken, onları 'tüketmeme'sinde yatmaktadır...Oysa kitle toplumunun ihtiyacı kültür değil, eğlencedir ve eğlence endüstrisinin sunduğu eşyalar, toplum tarafından tıpkı diğer tüketim metaları gibi tüketilirler."<sup>96</sup>

"Modern koşullarda..., eğlence ile doldurulması gereken 'boş zaman' sürekli artmaktadır... Eğlence endüstrisinin sunduğu mallar, mükemmellikleri yaşam sürecine mukavemet yetenekleri ile ölçülen ve dünyanın demirbaşları haline gelen 'şeyler', yani kültürel nesnelere değildir; onların bu ölçütlere göre değerlendirilmemeleri gerekir. Kullanılmak ve mübadele edilmek için varolan değerler de değildirler. Onlar, tıpkı diğer tüketim malları gibi yazgıları kullanılıp bir tarafa atılmak olan tüketim mallarıdır."<sup>97</sup>

<sup>95</sup> Virilio, Paul (2003), a.g.e., s: 17.

<sup>96</sup> Arendt, Hannah (1996), "Kültürde Bunalım: Toplumsal ve Siyasi Anlamı", Geçmişle Gelecek Arasında, Seçme Eserler 2, Çev. Bahadır Sina Şener, İletişim Yayınları, İstanbul, s:242.

<sup>97</sup> Arendt, Hannah (1996), a.g.e., s: 243.

### 1.2.2.2 Teknolojik Etkenler

Teknoloji, "bilimin, pratik yaşam gereksinimlerinin karşılanmasına ya da insanın çevresini denetleme, biçimlendirme ve değiştirme çabalarına yönelik uygulamaları"<sup>98</sup> kapsamaktadır.

Touraine'e göre, "teknik, araçsal akıldır... Teknik dünya tecrit edilmiş durumda değildir; farklı kültürel evrenler arasındaki iletişimi sağlar..."<sup>99</sup>

Uygarlık tarihinin en önemli dönemeçlerinden biri olan Endüstri Devrimi "tarıma ve zanaatlara dayalı bir ekonomiden, sanayinin ve makine üretiminin egemen olduğu bir ekonomiye geçiş sürecini"<sup>100</sup> anlatmaktadır. Hem teknolojik, hem sosyo-ekonomik, hem de kültürel ve siyasal boyutları vardır. Teknoloji, aynı zamanda, modernitenin de bir aracıdır. Buhar gücünün günlük yaşamda kullanılması ilk kırılma noktasının oluştururken, elektriğin bulunması İkinci Endüstri Devrimi olarak nitelenmektedir. Endüstri Devrimi'ni başlatan buhar, kömür, demir ve demiryolu teknolojileri merkezci bir etki yaratmışlardır.<sup>101</sup> Buna karşın, İkinci Endüstri Devrimi'ni tetikleyen elektrik, içten yanmalı motor ve daha yakın tarihte telekomünikasyon teknolojisi bu merkezci etkiyi tersine çevirmişlerdir. Devingenliğin artması yoluyla kentin ve mekanların kullanımında insanlar daha serbest hale gelmişlerdir.<sup>102</sup>

<sup>98</sup> "Yunanca *tekhne* (sanat, zanaat) ve *logos* (söz, sözcük) sözcüklerinden oluşturulan teknoloji terimi, Eski Yunan'da 'sanatlar üzerine konuşma' anlamına geliyordu. Zaman içinde anlamı değişen sözcük, bilimsel araştırmalardan elde edilen somut ve yararlı sonuçları ve bunlara ilişkin ara, yöntem ve süreçlerin bütünü ifade eden bir anlam kazanmıştır."

Ana Britannica, (1989), Cilt 20: 494-495, Ana Yayıncılık, İstanbul.

<sup>99</sup> Touraine, Alain (2004), a.g.e., s: 166-167.

<sup>100</sup> Sanayi Devrimi 18. yüzyılda İngiltere'de başlamış, buradan öbür ülkelere yayılmıştır. (Ana Britannica, (1989), Cilt 19: 50, Ana Yayıncılık, İstanbul.)

<sup>101</sup> Özellikle hammaddeye yakın kurulan fabrikaların çevrelerinde yeni yerleşim bölgeleri kurulmuştur.

<sup>102</sup> Toplu taşımada, iletişimde elektrikle çalışan sistemler etkin olarak kullanılmaya başlanmıştır. Sokaklar ve caddeler elektrikle aydınlatılmaya başlanmış, böylece gün içinde kentin kullanım süresi uzamıştır. İçten yanmalı motorun kullanılması otomobil ve uçakların gelişimini etkilemiştir. Vb.

Endüstri Devrimi sonrasında makine estetiği kavramı ortaya çıkmıştır. Ekonomik ve işlevsel gerekliliklerin biçimlendirdiği makineler, sadece gerekli bileşenlerden oluşan, ve onların uyumları ölçüsünde güzel olan araçlardır.

Endüstri Devrimi'nin neden olduğu teknolojik gelişmeler mimarlıkta, kentlerde, gündelik yaşamda köklü değişikliklere neden olmuştur: Demir ve çelik öne çıkmıştır. Yakıt ve mekanik güç kullanımında kömür, buhar makinesi, elektrik, petrol gibi yeni enerji kaynakları devreye girmiştir. "Ulaşım ve iletişim araçlarında buhar lokomotifi, buharlı gemi, otomobil, uçak, telgraf ve radyoyu kapsayan önemli gelişmeler görülmüştür."<sup>103</sup> İnsan gücü gereksinimini düşürerek büyük miktarda üretim yapılabilen makineler icat edilmiştir. Uzmanlaşmayı gerektiren yeni iş örgütlenmeleri doğmuştur.

Bütün bu süreç, insanın zaman ve mekanı algılayışını değiştirmiştir. Giderek artan endüstriyel üretim, toprağın ekonomik önemini azaltırken uluslararası ticareti yaygınlaştırmıştır. Fabrikalar seri üretim yapılan yerler haline gelirken kentlerdeki yapılaşma çarpıklaşmaya başlamış, bilinçsiz ve hızlı tüketim temel eyleme dönüşmüştür.

Nesnel olarak gözlemlenebilen, somut teknolojik gelişmeler yaşam biçimimizi belirlemektedir. Kongar'a göre, "sadece teknoloji insanoğlunun dünya üzerinde varolduğu andan, günümüze kadar olan gelişmesini nesnel ölçütlere göre bize bildirebilir. Çünkü teknoloji bir birikim sonucu ortaya çıkmaktadır. Birikim ise bir ilerlemenin işaretidir. Böylece zaman içindeki gelişmeyi, geriye dönülmez şekilde belirler.

Teknolojik gelişmeler toplumların yapısını da etkilemektedir. Kongar'a göre "Teknolojinin toplumdaki belirtisi ise endüstrileşme düzeyidir. O halde modern toplumun tanımı ortaya çıkar. Günümüzde en ileri düzeyde endüstrileşmiş olan toplumlar modern toplumlardır. Modernleşme ise, geçmişteki

---

<sup>103</sup> Ana Britannica, (1989), Cilt 19: 50, *Ana Yayıncılık, İstanbul.*

endüstrileşmemiş toplum tipinden, günümüzde ileri düzeyde endüstrileşmiş toplum tipine doğru bir değişmedir...Görüldüğü gibi bu tanım, bütün değerlerde, ideolojilerden ve dolayısıyla öznellikten arınmış bir tanımdır.”<sup>104</sup>

Günümüzde, teknoloji toplumsal dünyamızın ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Gündelik yaşamımızın hemen her bölümünün temel ögesidir. Bilim ve teknolojiye 20. yüzyıl boyunca kaydedilen ilerlemeler, yeni malzeme ve yapım teknolojileri olarak mimarlık ve mühendislik alanlarına yansımışlardır. Beton, demir, betonarme, çelik, cam gibi yeni uygulama olanakları sağlayan malzemelerin üretim süreçlerindeki gelişmeler ve bu malzemelerin bir araya gelişlerini düzenleyen prefabrikasyon, modülasyon, standardizasyon gibi yeni yapım tekniklerinin oluşumu özellikle yapının strüktürünü ön plana çıkarmışlardır. Bu gelişmeler, mimarlık, mühendislik, kent tasarımı gibi disiplinleri de teknolojiye bağımlı kılmışlardır. Bilimsel yöntemler estetiğin belirleyiciliğinin önüne geçmişlerdir. Endüstri Devrimi'nin ikinci aşaması, bilişim devrimi olarak adlandırılmaktadır. Bilgisayarların endüstriyel üretim ve kontrol süreçlerine ve gündelik yaşama girmeleri, iletişim alanında belirleyici rol üstlenmeleri ile başlamıştır.

---

<sup>104</sup> Kongar, Emre (2002), *Toplumsal Değişme Kuramları ve Türkiye Gerçeği, Remzi Kitabevi, İstanbul*, s: 230.

### 1.2.2.3 Sosyo-ekonomik Etkenler

Ekonomide küreselleşme, sermayenin akışkanlığını artırarak uluslararası bir nitelik kazanmasının bir sonucudur. Aslında tarihsel olarak bakıldığında kapitalizmin dünya çapında hakim olması ve sermayenin dolaşımı yeni bir olgu değildir. Ancak yirminci yüzyılın son çeyreğinden itibaren dolaşımın hızı artmış ve niteliği farklılaşmıştır. Artık, sosyal bilimcilerin kullandıkları 'tüketim toplumu' tamlamasında da vurgulandığı gibi önemli olan üretim kadar tüketimdir.

Modern dünyaya hakim olan ekonomik devinim ilkesi, geçmişe göre daha kısa sürede insan yaşamını dönüştürmektedir. Son 10 yıl içerisinde, gündelik yaşamda alışveriş, iletişim, barınma ve çalışma alanlarında hızlı değişimler yaşanmaktadır. Yırtıcı'nın da belirttiği gibi, "iletişimin gelişmesi mekansal ve zamansal engelleri ortadan kaldırmış, insanlar fiziki olarak seyahat etmeden dünyanın her yerinde yatırım yapabilir hale gelmişlerdir. Dünya ekonomisi gündüz ve gecenin ritminden kurtularak, günün 24 saati sürekli işleyen soyut bir mekan ve zaman anlayışını yerleştirmiştir."<sup>105</sup>

Bugün, ekonomi ve üretimdeki 'postfordist' dönüşümü anlatan geniş bir literatür vardır. Mekansal dönüşümler yaratan bu sürecin kriterlerinden bazıları şunlardır: Üretim ve organizasyonun bir merkezden idare edilmeyişi, üretimden servis ekonomisine geçiş... Bütün bunlar ulaşılabiliğe ve devingenliğe<sup>106</sup> ihtiyacı artırmakta, mekanların transit olarak kullanılmasıyla sonuçlanmaktadır.

Kongar, modernleşmeyle başlayan süreçte yaşanan sosyo-ekonomik gelişmelerin toplumsal boyutunu şu şekilde anlatmaktadır: "Modernleşme modellerinin bir katkısı, modernleşmenin, bir anlamda, çözülme, çatışma ve

---

<sup>105</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 71.

çeşitli huzursuzluklara yol açtığını belirlemeleridir. Bu durum, geleneksel yapının bozulması sonunda kaçınılmaz olarak ortaya çıkar. Böyle bir durumun ortaya çıkması ise, toplumsal yapının çözülmesi değil, değişmesi anlamına gelir. Çözülen şey toplumsal yapı değil, geleneksel toplumun bütünlüğüdür.”<sup>107</sup>

Kongar, yaşanan sosyal gelişmelerin teknolojik gelişme ve endüstrileşmeye bağlı olduğunu belirtmektedir: “akılda tutulması gereken nokta ekonomik olarak kalkınma ve büyüme ile, toplumsal olarak modernleşme arasında çok yüksek bir korelasyon olduğu, yani çok yoğun bir etkileşim bulunduğu.”<sup>108</sup>

Bütün bu kültürel, sosyo-ekonomik, teknolojik ve siyasal etkenler sonucunda, 21. yüzyılda, mekanların kullanım hızı artmış, transit kavramı yaygınlaşmış, tüketimin artırılmasına yönelik planlama anlayışı yerleşmiş ve mekanıyerle ilişkisi kopmuştur.

---

<sup>106</sup> İngilizce ‘mobility’, Fransızca ‘mobilité’ sözcüğünün karşılığı olarak kullanılmıştır.

<sup>107</sup> Kongar, Emre (2002), a.g.e., s: 242.

<sup>108</sup> Kongar, Emre (2002), a.g.e., s: 244.

### 1.3 Yersizleşme ile ilgili Bölüm Sonucu

Mekan ve yer kavramlarının ayrıntılı incelenmesi, yalnızca fiziksel verilerin yersizleşen mekanların algılanışında belirleyici olmadığını, sosyal boyutun da göz önünde bulundurulması gerektiğini göstermektedir. Bu bölümde, kullanılan kavramlar tanımlanmış, çalışmanın teorik altyapısı oluşturulmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın ana eksenini oluşturan mekanların kullanımındaki hızın artması meselesi tamamen kentlere özgü bir durumdur. Modernizm projesinin oluşturduğu düşünsel sürecin yapısal sonuçlarından biridir. Hızlı geçiş ve tüketim amacı ile kullanılan binalar modernist düşünce biçimlerinin, uygarlığın modernleşme deneyimlerinin ve kentleşmenin dinamiklerinin parçasıdır. Tarihsel bir bakış, 'dünyayı kökten değiştirme' niyetindeki modernist ideoloji ve bu düşünce biçiminin mimarideki yansıması olan Modern Mimari'nin değerlendirilmesi bu bölümde incelenen kavramların günümüzdeki sonuçlarını kavramak açısından gerekli görülmüştür.

Modernleşme süreciyle, mekana ve yere bakışın farklılaşması yalnızca mimarlık alanıyla sınırlı değildir. Farklı alanlarda yaşanan gelişmeler bizi yersizleşmenin mimarideki karşılığını aramaya yöneltmektedir. Bu nedenle, ikinci bölümde, 20. yüzyılda, mimaride 'yerle ilişki kurmayan' mekanların değerlendirilmesi amacıyla transit ve kitlesel, tüketim amaçlı olarak kullanılan mekanlara odaklanılacaktır.

## 2 BÖLÜM

### MODERN MİMARİDE 'YERSİZLEŞEN' MEKANLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Marc Augé “Yer-olmayanlar, Üstmodernliğin Antropolojisine Giriş” adlı kitabının önsözünde, Pierre Dupont isimli bir karakterin, bir gün boyunca transit kullandığı mekanlarda yaşadıklarını ayrıntılı bir biçimde tasvir etmektedir. Bu tasvir, bize, yersizleşen mekanların genel özelliklerini göstermektedir.

Modern gündelik yaşamdan bir kesit sunan tasvirde karakter, önce bir bankamatik makinesini kullanır: *“...arabasına binmeden önce bankamatikten bir miktar para çekmek istedi. Makine, kartını kabul ederek bin sekiz yüz frank çekmesine izin verdiğini bildirdi. Pierre Dupont 1800 yazan tuşa bastı. Makine birkaç saniye sabretmesini bildirdi, sonra da saptanan tutarı teslim etti ve kartını geri almayı unutmamasını hatırlattı. İşlemi, “Ziyaretiniz için teşekkür ederiz” ifadesiyle sona erdirdi...”*

Daha sonra, otoyolu kullanarak havalimanına gider: *“Havaalanına kadar kolayca geldi: 11 numaralı otoyoldan Paris’e indi,..., Dourdan’daki gişelerde ödemeyi kredi kartıyla yaptı, Paris’i çevre yolu boyunca dolaşp 1 numaralı otoyoldan Roissy’ye ulaştı.”* Otoparkı kullanarak havalimanı binasına girer; gerekli işlemleri yapar: *“İkinci bodrumda (J koridoru) arabasını park etti, park kartını cüzdanına koydu, sonra da Air France’ın bilet kontrol gişelerine yöneldi. Elindeki valizden kurtulmak onu hafifletti, biletini yer hostesine uzatıp, mümkünse sigara içenler bölümünde ve koridor tarafında bir koltuk rica etti. Sessiz ve gülümser ifadeli hostes, bilgisayara baktıktan sonra, bir baş işaretiyle bu ricayı onayladı, ardından, biletini ve biniş kartını ona verdi. “Biniş, B kapısından saat 18’de” diye de uyardı.”*



Havalimanında dükkanların olduğu kısma geçer: *“Duty-free’den biraz alışveriş yapabilmek için polis denetiminden zamanından önce geçti... Bir süre şık vitrinlere –mücevherler, giysiler, parfümler- baktı...Bir yandan bagajından kurtulmuş olmanın, bir yandan da ve içten içe, kimliğini gösterip biniş kartını cebine attıktan sonra, şimdi artık “işlemlerini tamamlamış” olarak olayların devamını beklemekten başkaca bir işi kalmadığından emin olmanın verdiği özgürlük duygusunun tadına varıyordu...”*

Sonunda uçağa biner: *“Uçakta satılan duty-free ürünler listesine bir göz attı, uzun yol uçuşlarında kredi kartlarının kabul edildiğini gördü, firmasının akıllı cömertliği sayesinde yararlandığı “business class”ın avantajları hoşnutlukla okudu. “Charles de Gaulle 2 ve New York’taki Le Club salonları, dinlenmenize, telefon ve faks hizmetlerinden yararlanmanıza, ya da bir minitel kullanmanıza olanak vermektedir...” Uçakta, kişiye özel olarak ayarlanabilen “Espace 2000 koltukları”nda herkese verilen dergiyi inceler ve “birkaç uzun yol aracının aerodinamik profiline, uluslararası bir oteller zincirinin biraz şatafatlı bir şekilde ‘uygarlığın mekanları’ olarak sunulan büyük otellerinin fotoğraflarına beğeniyle bakar.”<sup>109</sup>*

Bu hayali kahraman aracılığıyla, Augé’nin anlatmak istediği, günümüzde, gelişmiş ülkelerdeki kentlerde, giderek artan bir oranda, mekanların yersizleştiği ve transit kullandığıdır. Mekanların ‘aynılaşması’, standartlaşması, insanların benzer biçimlerde davranmalarını getirmektedir. Aslında hikayenin geçtiği kentin ya da ülkenin bir önemi yoktur. Her gün, dünyanın pek çok metropolünde tekrarlanmaktadır. Farklı işlevlerdeki bu mekanların fiziksel bazı ortak yönlerinin bulunmasının yanı sıra algısal açıdan pek çok ortak noktası bulunmaktadır. Birey çoğunlukla “bir yerdeymiş gibi” hissetmemekte, aidiyet ilişkisi kuramamaktadır. Ancak kullanıcısı kim olursa olsun hızlı ve kolay kullanılabilmesi için işlevsel özellikleri benzeşmektedir.

<sup>109</sup> Augé, Marc (1997), a.g.e., s: 7-12.

## 2.1 Yersizleşen Mekanların Ortak Özellikleri

Mekanların yersizleşmesine neden olan pek çok etken vardır. Bu bölümde, yersizleşen mekanların ortak fiziksel özellikleri -işlevlerinden bağımsız olarak- sırayla çevre ile ilişkisinden başlayarak, kendisine ve iç işleyişine bakılarak belirlenecektir. Öncelikle, mekanın bağlamdan kopukluğu, yapı büyüklüğün getirdiği bağımsızlaşma, altyapının belirleyiciliği, yinelenebilirlik (niceliksel değerlerin öne çıkışı) incelenecektir. Daha sonra, kitlesel kullanımda akış olgusu, işaret sistemleri, güvenlik yöntemleri ve teknolojik araçların yaygın kullanımına bağlı olarak işleyiş biçimi değerlendirilecektir. Son olarak, bireyin bu mekanları algılayış biçimi ve deneyimleri incelenecektir.

### 2.1.1 Çevre ve Şartlar ile İlişki

Mekanın yersizleşmesinin temelinde, bulunduğu çevre ve şartlarla ilişkisinin kopması yatmaktadır. Modern dünyada, mekanlarda fiziksel çevre ve bulunulan coğrafyanın sosyo-kültürel yapısının belirleyiciliği azalmaktadır.

Yersizleşen mekanlar, kentle ilişkilerine göre değerlendirildiklerinde, kent dışı ve kent içine konumlanmış olmalarına bakılarak iki grupta incelenebilir. Kent dışındakiler buldukları fiziksel çevre ya da iklimsel verilerle ilişki kurmamakta; kent içindekiler mevcut dokuya bağlanmamaktadırlar. Bireysel kullanımda da kitleselde de bağlantısızlık hissi uyandırmaktadırlar. Bu bağlantısızlığın temel nedeni 'oranın binası' olmamalarıdır.

Günümüzde, mekanların buldukları yer -sadece büyüklük olarak değerlendirildiği için- 'alan' olarak tanımlanmaya başlamıştır. Bunlar, kapitalist düzenin kendine özgü mantığı içinde, oluşturulmuş alanlardır. Benzer kriterlere göre oluşturulmuş bu alanlar, uygun görülen yerlere, ülkenin

fiziksel şartları, iklimi, sosyo-kültürel düzeni gözetilmeksizin 'adeta yapııştırılmaktadır'.

Yırtıcı'ya göre, "alan kavramı, sermayenin soyutladığı, nicelleştirdiği mekansal düzenlemelerin her coğrafyada, bulunduğu yer ile konvansiyonel ilişkiler kurmadan kendisini tekrarlamasına; bu mekansal düzenlemelerin sadece ekonomik zorunluluklar çerçevesinde birbirlerine eklenmesine olanak verir. Böylelikle 'alan'sal ilişkilerin tekrarına ve mekanik eklenmesine dayalı yeni bir çevre ortaya çıkar."<sup>110</sup>

Yersizleşen mekanların -zaman içerisinde- çoğalması, tek defaya özgü çevrelerin yok olması, ve metropollerin birbirlerine benzemesi ile sonuçlanmaktadır.

---

<sup>110</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 111.

## 2.1.2 Boyutlar ve Biçim

20. yüzyılda meydana gelen teknolojik ve ekonomik gelişmeler, bu dönemin mimarlık ürünlerin taşıyıcı sistemlerinde, malzemelerinde, mekan kuruluşlarında ve dolaşım sistemlerinde önemli değişiklikler yaratmışlardır. Bu gelişmeler en çok, yapıların boyutlarında (büyüklüklerinde) ve cephelerinde (kabukta) değişikliklere neden olmuştur.

### **Büyüklik:**

Boyutlarda aşırılışma, mekanların yersizleşmesinin önemli nedenlerindedir. Ölçek, oran gibi alıştığımız kriterler büyük yapılar için farklılaşmaktadır.

Yırtıcı'ya göre, "sermayenin sürekli büyüme yönündeki eğilimi beraberinde yoğunlaştığı, örgütlediği mekanları daha karmaşık, büyük ölçekli yerler haline getirmiştir... Mekanın ölçeği belli bir sınırdan sonra nitelik değiştirir. Ölçek gibi niceliksel bir değer, belli bir sınırdan sonra mekanın niteliğini değiştirecek bir özellik kazanır."<sup>111</sup> Sonuçta, mekanda, büyüklüğün getirdiği yeni davranış biçimleri oluşur.

Transit ve kitlesel olarak kullanılan, boyutları aşırılışmış mekanlar, yapısal bileşenlerine ve çevre ile kurdukları ilişkiye göre değerlendirildiklerinde genellikle soyutlanmış (yalıtılmış) ve kendi içlerine dönük oldukları görülmektedir. Dışa kapalılık, her yapıyı kendi içinde kendine yeten bir mekansal örgütlenmeye yöneltmektedir. Aşırı büyümenin bir sonucu olarak, iç mekan cephelerden kopmaktadır, nitekim bu tip yapılarda dışarıya açılan geniş, şeffaf açıklıklar bulunmamaktadır. Kullanıcı çevre ile ilişki kuramamakta, zamanın akışını, hava durumundaki değişiklikleri takip edememekte; yerle bağlantı kuramamaktadır. Boyutların aşırılığı "sınırlanma" hissini ortadan kaldırmaya başlamaktadır.

<sup>111</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 121.

**Kabuk:**

Devasa büyüklüğü olası kılan mühendislik ve mekanik bilgisi, büyük yapılarda iç ve dışı bağımsız hale getirmiştir. Cephenin yerini kabuk almıştır. Bu da, yapının içinde bulunduğu çevreye, ya da kente 'yüzünü dönmemesi' anlamına gelmektedir.

Yırtıcı'ya göre, "biçim ile işlev arasındaki ilişkinin bu şekilde birbirinden koparılması, hem biçimi hem de işlevi birbirlerine karşı nicelleştirir. Gerek modernistler, gerekse postmodernler tarafından sorun edilen, üzerine çeşitli söylemler geliştirilen, temel bir sorun olarak mimarlığın en önemli nitelik kriterlerinden biri olan biçim, her türlü niteliksel değerlerinden arınır, basit bir kabuk olarak ele alınır... Artık bu kabuk, sadece içerdeki olayları örten, saran bir kılıftır ve en fazla metropoliten alanlara özgü yeni bir dış yapılanmanın parçası olarak varolurlar."<sup>112</sup>

Yapıların boyutlarının aşırılaşması ve içe dönmeleri; iç mekanın yerle, yapıların birbirleriyle ve kentle ilişkilerinin kopması sürecinde önemli bir etkidir.

---

<sup>112</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 127.

### 2.1.3 Altyapı

Yapılarda büyüklüğün artması ve boyutların aşırılışması altyapıyı (infrastrüktürü) strüktür kadar önemli hale getirmiştir. Altyapı; mekanda yinelenebilirlik, gelişebilirlik, esneklik arayışına izin vermektedir.

#### **Altyapı:**

Kitlesel olarak kullanılan büyük mekamlarda altyapının önemi artmıştır. Kapitalist ekonominin gereklerine göre düzenlenen mekan, Yırtıcı'ya göre sadece altyapı gibi algılanmaktadır: "Karlılık arayışındaki sermayenin farklı coğrafyalar ve mekamlarda kurduğu ekonomi temelli ilişki, mekansal değerlerin ve farklılıkların yok edilmesi ya da bu farklılıkların ekonomik determinist bir tavır içinde yeniden kurulması ilkesine dayanmaktadır." Anlatılmak istenen ticari süreçte mekanın araçsallaştırıldığıdır. "Sermaye tarafından bir araç olarak tanımlanan mekan, üzerinde altyapısal ilişkilerin kurulduğu bir alan olarak değerlendirilir. Kısacası mekan, sermaye tarafından kendi gereksinimleri doğrultusunda altyapıya indirgenir."<sup>113</sup>

Yersizleşen mekamlarda altyapının önemine dair pek çok örnek verilebilir. Buralarda, yapay ışık, yapay havalandırma yoluyla, yapıların buldukları coğrafyaya bakılmaksızın sürekli bir mikro klima<sup>114</sup> yaratılmaktadır. Sabit ışık, ısı ve nem değerlerine sahip, kendi kendine yeten bir ekolojik ortam hedeflenmektedir. Bu nedenle, içerde bulunan ve sürekli hareket halinde olan çok sayıda insan, havalandırma, iklimlendirme, aydınlatma gibi altyapısal işlevlere hizmet eden sistemlere bağ(ım)lıdırlar. İçerde bulunan insan ve işlev yoğunluğu nedeniyle kaçınılmaz olarak dış hava koşullarına kapalıdırlar. Ancak bu durumda, kullanıcı, güneşin hareketini takip edemediği için gece-

<sup>113</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 127.

<sup>114</sup> Özyaşam ortamı da denilen mikroklima, çoğu örnekte, ekolojik tasarım yöntemleriyle pasif olarak ya da dev iklimlendirme makineleriyle aktif olarak, Akdeniz iklimi hüküm sürecektir şekilde oluşturulmaktadır.

gündüz farklarını algılayamamakta, mevsimsel değişiklikleri izleyememektedir.

Özellikle alışveriş merkezlerinde, zamanın nasıl geçtiğini anlamadan alışveriş eyleminin sürekliliğinin sağlanması psikolojik olarak hedeflenmektedir. Mesela Baudrillard bu durumu "Onüç kilometrelik bir havalandırma kuşağını gerektirmiş olağanüstü bir iklimlendirme sistemi... (hipermarketlerde) kesintisiz bir ilkbahar hükmü sürdürür."<sup>115</sup> cümlesinde dile getirmektedir. Işık ve havanın yapay olması gibi ses de -kapalı devre müzik yayını, anonslar vb. ile kontrol edilmektedir. Bütün bunlar kullanıcının, yerle ilişkisini koparmaktadır.

#### **Yinelenebilirlik:**

Kullanıcı miktarının artması, işlevlerin çeşitlenmesi durumuna bağlı olarak yinelenebilirlik, gelişebilirlik, eklenenebilirlik, aranan kriterlerdir. Bunlar, yapıların mevcut doku içinde yer almaması durumunda kolaylaşmaktadır. Modüler yapım tekniklerinin kullanımı, standardizasyon, prefabrikasyon, seri üretim gibi modern inşaat malzemesi üretim ve montaj teknikleri mekanların birbirlerine benzeme sürecinde belirleyicidir. Modernleşmeyle olası olan, yerinde değil, fabrikada üretim yinelenebilirlik özelliğini sağlamaktadır. Ancak, farklı yerlerde aynı altyapısı olan mekanın yinelenebilir hale gelmesi yersizleşmeyi doğurmaktadır. Mekanın tipleşmesi tek defaya özgülüğünü ortadan kaldırmaktadır.

#### **Esneklik:**

Altyapının kapsamlı çözümüne bağlı olarak, özellikle ticari amaçlı kullanılan mekanlarda, tüketim alışkanlıklarının gelişimine göre maksimum derecede esneklik hedeflenmektedir. Bu mekanlar, çoğunlukla, planimetrik anlamda en yüksek esnekliğe ulaşmak amacıyla, geniş açıklığı geçen strüktürlerden

---

<sup>115</sup> Baudrillard, Jean (1997), Tüketim Toplumu, Çev. H. Deliceçaylı, F. Keşkin, *Ayrıntı Yay., İstanbul*, s: 21.

oluşmaktadır. Bu nedenle çoğunlukla ızgara plana oturan çelik, uzay kafes strüktürler ile inşa edilmektedirler. Bu sürecin sonunda, altyapı ile birlikte çözümlenen servis mekanlarının dışında kalan alanlar, kullanıcıların akışına bağlı olarak işlevlendirilmektedirler. Mekansal esnekliği sağlayan bu durum, aynı zamanda mekanın tanımsızlaşmasına, nötrleşmesine, içi tekrar tekrar farklı biçimlerde düzenlenen tek bir 'bütün' mekana dönüşmesine neden olmaktadır.

Yırtıcı, esnek kullanımın amaçlanmasının nedenlerini şu şekilde anlatmaktadır: "Mekanın, içinde bulunduğu bağlamdan ve yer ile olan ilişkisinden koparılıp, soyut bir alan haline gelmesi ve altyapısal ilişkilere olanak vermesi, piyasa ekonomisinin değişen koşullarına uygun olarak sürekli dönüşmesine, gerektiğinde yıkılıp tekrar kurulmasına olanak tanır. Kapitalizmin kendi içinde sürekli varolan düşük yoğunluklu değişim ve kırılmalar ya da kopuşlar şeklinde yaşanan yeni örgütlenmelerine paralel olarak, mekanda sürekli olarak yeniden düzenlenir."<sup>116</sup>

---

<sup>116</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 129.



## 2.1.4 Dolaşım/ Akış

Yersizleşen mekanlarda, kullanımdan çok hızlı bir insan akışı (trafiği) ya da tüketime bağlı dolaşım söz konusudur. Mekana ulaşım, mekanın kuruluşu, iç düzenlemeler adeta bir makinenin işleyiş düzenini andırmaktadır.

Özellikle, transit kullanılan mekanlarda dolaşım en belirleyici öğedir. Ching'e göre, "dolaşım yolu, bina mekanlarını ya da türlü iç ve dış mekan dizilerini birbirlerine bağlayan algısal bir bağ olarak anlaşılabilir. Zaman içinde mekanların ardışık sıralanışı boyunca hareket ettiğimizden, bir mekanı, nerede bulunduğumuz ve nereye varacağımız soruları ile ilişkili olarak deneyimleriz."<sup>117</sup> Transit kullanılan binaların dolaşım sistemleri, bina biçimlerini ve mekanları algılayışımızı ve kullanımımızı etkileyen elemanlardır. Kitlesele kullanımda mekanın içindeki hareket hızı arttıkça akış halini almakta; orada bulunma süresi azaldıkça yerle bağlantı kurma olasılığı azalmaktadır.

Devinim ve hızdaki artışın günümüz mimarisinin iç mekanlarına önemli etkileri olmuştur. Asansörün<sup>118</sup>, daha sonraları da yürüyen merdivenler ile yürüyen bantların devreye girmesiyle artan mekanik hareket mekanların transit olarak kullanımında önemli bir unsurdur. Hatta yapının iç dolaşım ağını, iç düzenlemesini belirlemektedir. Yapıların dolaşım sistemlerindeki gelişmeler, kitlesele olarak kullanılan mekanlar için insan ölçeğini aşan büyük boyutlara sahip yapıların tasarımı ve uygulamasına giden yolu da açmıştır. Modern mimari, devingen insanın mekanını asansörler, yürüyen merdivenler ve bantlar, esnek düzenlemeler aracılığıyla hareketlendirmiştir. Böylelikle

<sup>117</sup> **Ching**, Francis D. K. (2004), *Mimarlık; Biçim, Mekan ve Düzen*, Çev. Sevgi Lökçe, *Yapı Yayın, İstanbul*, s: 228.

<sup>118</sup> Elisha Graves Otis'in ilk örneğini 1853'te New York'ta sergilediği asansör özellikle ofis ve alışveriş yapılarında kullanılmaya başlanmıştır. Zamanla yapıların taşıyıcı sistemlerini ve biçimini belirleyecek kadar önemli bir öğe haline gelmiştir.

Virilio'nun "içine yerleşilebilir dolaşım"<sup>119</sup> kavramı ile tanımladığı durum ortaya çıkmıştır.

Yersizleşen, tüketimi merkez alan, kitlesel olarak kullanılan mekanlar için makine ve mekanizma<sup>120</sup> metaforu sıkça kullanılmaktadır. Yırtıcı'ya göre, "mekanizma, hızın akışın, dolaşımın, işlerliğin, performansın, hareketin ifadesidir. Hareket, modern dünyanın anahtar kelimelerinden biridir. İnsanların hareketi (fiziksel ve sosyal anlamda), malların ve nesnelerin hareketi (dünya pazarının kurulması), enformasyonun hareketi (telgraf, radyo, televizyon ve internete ulaşan çizgi) son iki yüzyıla ait olgulardır... Hızın, akışın, dolaşımın, işlerliğin, hareketin kendi ifadelerini buldukları yer ise mekanizmadır. Mekanizma hareketin temel mantığının, kurallarının, performansının belirlenmesinin ifadesidir. İşlerliğin ve hareketin, kullanım değerinin önüne çıktığı; daha doğrusu kullanım değerinin işlerlik ve hareket tarafından belirlendiği bir düzenlemedir."<sup>121</sup>

<sup>119</sup> (Fransızca'da) "Circulation Habitable", Virilio, Paul (1998), Hız ve Politika, Dromoloji Üzerine Bir Deneme, Çev. Meltem Cansever, Metis Yayınları, İstanbul, s: 12.

<sup>120</sup> "1. Mekanizma: Belli bir sonuç elde edecek şekilde düzenlemiş organlar veya parçalar bileşimi. 2. İşleme tarzı." (Meydan Larousse, (1972), 8. Cilt, Meydan Yayınevi, İstanbul, s: 559.)

<sup>121</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 128.

### 2.1.5 İşaret Sistemleri

Mekanın yersizleşmesi sürecinde, geleneksel dünyadaki deneyim ve hafızanın yerini işaret sistemleri (metin) almıştır. Çeşitli kullanım talimatnameleri mekandaki işleyişi belirlemekte ve fiziksel değişiklik yapmadan kullanımı farklılaştırmaktadır. Bu da insanın mekanla kalıcı bir ilişki kurmasını engellemektedir.

Kitlesel olarak kullanılan mekanlarda, herkesin anlayabileceği ölçüde basitleştirilmiş, standart, görsel (yazılı, çizimli), işitsel işaretler sisteminden yararlanılmaktadır. Bunun temel nedeni kolay algılamayı sağlayıp kullanım hızını artırmak, ve -duruma göre- tüketimi kolaylaştırmaktır. Kullanıcının geldiğini ülkenin, konuştuğu dilin, cinsiyetinin, dahil olduğu yaş grubunun farklılık yaratmaması hedeflenmektedir. Panolar, dijital ekranlar, afişler, işaretler, transit kullanılan mekanlardaki insanları yönlendirmektedir.

Standart kriterlere bağlı olan mekan, bir anlamda 'metnin istilasına' uğramıştır. Yırtıcı, bu süreci şu şekilde anlatmaktadır: "Mekanın her türlü yerel farklılıktan arındırılması, zamanın doğal ritminden kopartılarak soyutlanması, mekana yönelik davranış kalıplarını, gelenekleri, örf ve adetleri, toplumsal uzlaşımları da yok etmiştir. Modern toplumlarda, geleneksel toplumlarda olduğu gibi mekanın kullanımına yönelik gerçek bir hafıza yoktur..."

Modern mekanlarda, toplumsal uzlaşma ile deneyim ve hafızanın yerini metin alır. Havaalanları, otoyol sistemleri, alışveriş merkezleri gibi yerlerin kullanımı bu metinler üzerinden gerçekleşir... İmge teknolojisi, küresel pazarlar ve sayısal altyapı mekanın metin tarafından işgalini destekler. Günlük programlardan, kentsel mekana, giysilere, olaylara kadar her çeşit açıklığın üzerine yazılar yazılmış durumdadır."<sup>122</sup>

---

<sup>122</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 81.

Yırtıcı, günümüzde yazının mekandaki anlamını şu şekilde özetlemektedir: "Modern mekanlarda metin hafızanın, deneyimin ve kişiliğin yerini alır. Bu tür mekanlar kimliği olmayan, her yerde karşılaşılabilecek, buldukları yerler ile bağları kopmuş, hiçbir yerde bulunmayan yerlerdir. İşaret sistemi mekanın kullanımına yönelik bilgi verir. Mekanın metinselleşmesi, mekan içindeki olayların metin tarafından kurulmasını ve denetlenmesini sağlar. Metinler herhangi bir hafızaya sahip olmadıklarından, değişen ihtiyaçlar doğrultusunda kolaylıkla değişebilir, yeni durumları, yeni mekansal kullanımları işaret edebilirler."<sup>123</sup>



**Resim 2-1**

Uluslararası otellerde kullanılan yönlendirme işaretlerinden bir örnek

(Bu işaretlerde, grafik anlatım ile bulunulan ülkedeki dildeki yazının bir arada kullanıldığı görülmektedir. Başka örneklerde, anadildeki metne, İngilizce'deki çevirisi de eklenebilmektedir.)

Augé, kitabında, yaygın işaret sistemlerinden ayrıntılı olarak bahsetmektedir: "...Otoyolda arabamızı sürerken, süpermarkette alışveriş yapar, ya da Londra ya da Marsilya'ya uçmak için uçak beklerken kullandığımız yer-olmayanların şu özelliği vardır ki, kendilerini aynı zamanda da bize önerdikleri sözcük ya da metinlerle tanımlarlar: yani sonuçta, duruma göre örgütleyici (sağ şeridi izleyin), yasaklayıcı (sigara içmek yasaktır) ya da bilgilendirici (Beaujelais bölgesine giriyorsunuz) tarzda dile gelen, ve kâh doğal dile başvuran kullanma talimatlarıyla..."<sup>124</sup> Kullanılan metinler niteliği belirsiz, herhangi bir kullanıcıya hitap etmekte ve çoğunlukla emir kipinde yazılmaktadırlar.

<sup>123</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 81-82.

<sup>124</sup> Virilio, Paul (1998), Hız ve Politika, Dromoloji Üzerine Bir Deneme, Çev. Meltem Cansever, *Metis Yayınları, İstanbul*, s: 127.

Dünya üzerindeki yoğun devingenlik pek çok insana normal gelmenin ötesinde, organizasyonel açıdan şaşırtıcı da gelmemektedir. Bunun nedenleri arasında bu mekanları rahat ve hızlı kullanabilme olanağı yatmaktadır. Havayolu şirketleri, her gün farklı yaştan, dilden, dinden ve yaşam biçiminden insanı alıp, bir coğrafyadan diğerine taşımaktadırlar. Farklı algılamaların aksaklıklar yaratmaması için ortak ideogramlar oluşturulmaktadır.

Eriksen ve Doving işaret sistemlerine havalimanlarından şu örneği vermektedir: "Hareket salonlarındaki sembolizm ve ikonografi karakteristiği, havalimanının gündelik yaşamın sosyal bağlamından ayrı olduğunu ve işaretler sisteminde neredeyse yarı bağımsız bir varlığı olduğunu doğrulamaktadır. Tuvaletleri, bankları, gümrüksüz mağazaları, çıkış kapılarını, gümrükleri vs. gösteren ikonlar tüm dünya çevresindeki havaalanlarında hemen hemen aynıdır. Dilleri çoğunlukla yazısızdır ve kolay öğrenilir; trafik ışıklarını hatırlatan bir biçimde anlaşılabilir..."<sup>125</sup> Mesela, havalimanlarındaki işaretlerin çağrıştırdıkları yüksek hızda ancak yüksek ücrette seyahat, geniş yelpazede tüketim olanağı sunan hijyenik ve bürokratikleştirilmiş, kontrollü bir sosyal çevredir. Dildeki aynılık, standartlaşma anonimliği de getirmektedir.



**Resim 2-2**

Cakarta (Endonezya)  
Havalimanı içmekanında  
danışma bankosuna yönlendiren  
levha

(Özellikle uluslararası bir kitle tarafından anlaşılması gereken panolarda, genellikle bulunulan ülkenin dilinde, daha sonra İngilizce ve ayrıca grafiklerle anlatım yapılmaktadır.)

Danışma bankosuna yönlendiren işaretin arkasında uluslararası bir fast-food markası olan Mc Donalds'ın 'M' harfli logosu görülmektedir. )

<sup>125</sup> Eriksen, Thomas Hylland, Doving, Runar (1992), "In limbo: Notes on the culture of airports", <http://folk.uio.no/geirthe/Airports.html>.



Eriksen ve Doving, grafik ve yazıyla anlatıma şu örneği vermektedirler: “İngilizce konuşulmayan ülkelerdeki pek çok havalimanı (en az) iki dilde (İngilizce ve bölgesel dil(ler)) ve ikonlarla ve rakamlarla bilgi sunmaktadır (ki bunlar fiyatlar ve saatler gibi pek çok önemli bilgiyi kodlamaktadır).”<sup>126</sup>

Transit olarak kullanılan mekanlarda üç boyutlu (hacimsel) kullanım iki boyutlu grafiklerle kullanıcıya anlatılmaktadır. Bu grafikler kullanımı tanımlamakta, kullanıcıları bilgilendirmekte, kurallar koymakta, yasaklar getirmektedir. Özellikle otopark binaları gibi tekrar eden ve birbirine benzeyen mekanların bulunduğu yerlerde bu işaret sistemleri kullanımda vazgeçilmezdir.



**Resim 2-3**

Bursa Carrefour Otopark Katı  
(26.09.2001)

(Fotograf, bir hipermarket zinciri olan Carrefour'un otoparkında bulunan işaretler ve yönlendirmeler gözükmektedir. Özellikle otopark gibi 'yalnızca geçilen' mekanlarda, otomobil sahiplerine referans olacak harfler ve oklar kullanılmaktadır. Böylece, bu 'her yerin birbirine benzediği' mekanda yön bulmanın kolaylaştırılmasına çalışılmaktadır. Mesela İstanbul Havalimanı'nın çok katlı otoparkında bu ayırım renklerle yapılmaktadır.)  
(Fotograf: H. B. Erol, kişisel arşiv)

Bu ifade anlayışının sosyal ve psikolojik boyutları da vardır. Boswell'in belirttiği gibi, yersizleşen mekanlarda basit emirler gerçek sosyal etkileşimin yerini almıştır: “Yüzü olmayan metinler özel olarak birine hitap etmemektedir, çünkü yok-yerlerde konuşulacak bir şey yoktur.”<sup>127</sup> Bu nedenle, buralarda, bireysel kimlik ve ilişkiler sürekli olarak askıya alınmakta, yalnızca yalnızlık ve benzerlik hissi uyandırmaktadır.

<sup>126</sup> Eriksen, Thomas Hylland; Doving, Runar (1992), a.g.e.

<sup>127</sup> Boswell, Grant (1997), “Non-Places and the Enfeeblement of Rhetoric in Supermodernity”, Enculturation, Vol. 1:1, <http://enculturation.gmu.edu/1/boswell.html>

## 2.1.6 Güvenlik

Kitlesele ve transit olarak kullanılan mekanlarda, kullanıcı niteliği çeşitlilik göstermekte, sayısı artmaktadır. Kullanıcılar, güvenlik ve kontrol adına, bir panoptikon<sup>128</sup> misali her an gözetlenmekte, güvenlik kameralarıyla sürekli izlemektedir; o an gözetleniyor olmasa bile gözetlenebileceği hissi yaratılmaktadır. Bunlar, aslında kamuya tamamen açık alanlar gibi gözükseler de kontrollü, suç ve belirsizliğin ortadan kaldırılmasının hedeflendiği alanlardır. Bu kontrol mekanizması, benliğimizde olan, ancak modernleşmeden sonra kaybolan güvenlik duygusunun yeniden yaratılmaya çalışılmasının sonucu olarak da değerlendirilebilir.

Baudrillard alışveriş merkezlerindeki ve hipermarketlerdeki sürekli gözetlenme halini şu şekilde anlatmaktadır: "Hırsızlığı önlemek amacıyla konulan televizyon kameraları bu simülaklardan<sup>129</sup> oluşan dekorun bir parçası gibidir. Çünkü kusursuz bir güvenlik sistemi mağazanın maliyetinden daha pahalıya gelecek bir yatırım yapmayı gerektirecektir. Böyle bir güvenlik sistemi mağaza açısından verimli bir yatırım olmayacaktır. Öyleyse var olan güvenlik düzeni baskıyı anıştıran türden yani baskı simülasyonuna benzeyen bir şeydir. Bu göstergeleşmiş baskının diğer göstergelerle bir arada bulunmasında hiçbir sakınca yoktur. Hatta bu göstergenin tam tersi bir anlama sahip ve sizi rahatlatarak sakin sakin alışveriş yapmaya davet eden

<sup>128</sup> **Panoptik:** Mim. Mimarlıkta bütün içi görülebilecek biçimde inşa edilmiş yapı. (Meydan Larousse, (1972), 9. Cilt, *Meydan Yayınevi, İstanbul*, s: 854.)

**Panoptikon:** Filozof ve hukuk kuramcısı Jeremy Bentham'ın 18. yüzyılın sonlarına doğru ortaya koyduğu cezaevi modeli. Bu, üzeri camla örtülü, daire planlı bir yapıydı. Dış cephe boyunca dizili olan mahkum hücreleri merkezde, gene daire planlı bir odada tutulan gardiyanlar tarafından sürekli izlenebiliyordu. (AnaBritannica, (1989), Cilt 17, *Ana Yayıncılık, İstanbul*, s: 387.)

<sup>129</sup> İngilizce'de simulakrum; görüntü, simülasyon, hayal; taklit, put, idol. Simülasyon: Hipergerçek.



devasa panolar bile. Aslında bu panolar da sizi o 'polis görevi yapan' kameralar kadar iyi ya da kötü bir şekilde gözetlemekte ve izlemektedirler."<sup>130</sup>

Teknoloji alanındaki gelişmeler izleme sistemlerine de yansımaktadır. Özellikle internet aracılığıyla görüntü akışı uluslararası düzeyde yapılabilmekte, tek bir bina ile sınırlı kalmamaktadır. Paul Virilio, bu konuya, Enformasyon Bombası adlı kitabında dikkatimizi çekmektedir: "On dokuzuncu ve 20. yüzyıllarda geliştirilen ulaşım ağlarından sonra Internet yakın gelecekte dünyanın görüntülerini izleyen ağları hizmete sunacaktır. On-line kameraların görsel-işitsel enformasyonu beslenen bu otoyollar 21. yüzyılda tüm dünya üzerindeki yerlerin ve etkinliklerin PANOPTİK (ve sürekli) tele-gözetiminin geliştirilmesine katkıda bulunacak, bu gelişim de büyük olasılıkla sanal gerçeklik ağlarının işleme geçmesiyle sonuçlanacaktır. Bu SİBEROPTİK hem Avrupa modernitesinin yarattığı estetiği, hem de Batı demokrasilerinin etiğini parçalayacaktır."<sup>131</sup>



**Resim 2-4**

Haramidere Carrefour Alışveriş  
Merkezi Güvenlik Odası  
(29.11.2001)

(Hipermarketler, açık oldukları süre boyunca, pek çok kamera tarafından sürekli olarak izlenmektedir. Kameraların bulunduğu bir güvenlik odasının idari kısmında yer almasının yanı sıra, güvenlik görevlileri mekanın girişinde ve içinde görev almaktadırlar.)

(Fotoğraf: H. B. Erol, kişisel arşiv)

<sup>130</sup> **Baudrillard**, Jean (2003), Simülakrlar ve Simülasyon, Çev. O. Adanır, *Doğu Batı Yay.*, Ankara, s: 120-121.

<sup>131</sup> **Virilio**, Paul (2003), Enformasyon Bombası, Çev. Kaya Şahin, *Metis Yay.*, İstanbul, s:116.

Çağdaş eleştirmenler bu sürekli gözetlenme durumunu "Orwell'vari"<sup>132</sup> bulmaktadırlar. Ancak, şaşırtıcı biçimde, kullanıcılar güvenlik duygusu adına bunu durumu kabul edebilmektedirler.

Güvenlik ve kontrol, yapılar kadar, yapı toplulukları, kapalı yerleşimler vs. için de vazgeçilmez bir unsurdur. Ancak, bunun kamusal alanda kullanımı, yerin sürekliliğinde yaratılan kopukluğun somut göstergelerinden biridir. İstanbul'da, Beyoğlu'nda bir tema çerçevesinde düzenlenen 'Fransız Sokağı' yakın zamanda karşılaştığımız bir yersizleşme örneğidir. Köksal, bir Beyoğlu Sokağı'nın "tüketim nesnesi" haline getirilmesini eleştirdiği yazısında şu yorumlarda bulunmaktadır: "Ait olduğu bağlamdan (yani 'yer'in kendisinden) koparmak üzere sınırlandırılabilir olması yer seçimindeki ölçütlerden biri. Bu sınırlandırma ise kendisini 'güvenlik' üzerinden tanımlıyor: Güvenlik duvarları, güvenlik kapıları yalıtılmış mekanın sınırlarını belirliyor." Köksal'a göre, "sokağın görsel farklılaşmayla kapalı bir kompleks kimliği kazanması yeterli değildir. Burada da güvenlik kapıları, güvenlik görevlileri devreye girer ve sokak, sınırları tamamlanarak Beyoğlu'ndan tümüyle koparılır. Ayrıca yapılan müdahale, kamusal bir alanın özel bir alana dönüştürüldüğünü göstermektedir..."<sup>133</sup>

<sup>132</sup> Orwell, eserinde, devletin çeşitli teknolojik araçları da kullanarak her şeyi denetim altında tuttuğu, en güçlü bir aykırılığa ve bireyselliğe izin vermediği, resmi ideolojinin bütün tarih ve dili kendine göre kurguladığı ve topluma dayattığı bir düzenden bahseder. Bu baskı, insanları sürekli gözetleyip denetim altında tutan Büyük Ağabey (Big Brother) adında merkezi bir güç aracılığıyla yaratılmaktadır. **Orwell**, George (2001), 1984, Çev. Nuran Akgören, *Can Yayınları, İstanbul*.

<sup>133</sup> "Ama zaten Cezayir Sokağı, içinden geçilen, bir yerden bir yere ulaşmak için kat edilen bir 'sokak' değildir artık. Kentin kamusal mekanının bir parçası, kafelere tahsis edilmiş yarı özel bir açık mekana dönüşmüştür. Kısacası, 'Fransız Sokağı' kentin yerle kimlikleyici ilişkisi en fazla olan tarihsel bölgelerinden birinde bir 'yok-yer'in yaratılış öyküsünü anlatıyor."

**Köksal**, Aykut, 28.01.2005, [http://www.acikradyo.com.tr/default.aspx?\\_mv=a&aid=9526](http://www.acikradyo.com.tr/default.aspx?_mv=a&aid=9526)

### 2.1.7 Teknolojik Araçların Yaygın Kullanımı

Hızla ilerleyen medya teknolojilerinin mekanda yaygın kullanımı yersizleşmeyi getiren önemli bir unsurdur. Teknolojik araçlar, transit kullanılan ya da kullanılmayan tüm mekanlara girmiştir ve gündelik yaşam tarzımızı değiştirmektedir. Medya teknolojilerinin ilerlemesine doğrudan bağlı araçlardan en yaygın olanları ve transit olarak algılanıp kullanılanları bankamatikler, madeni para ile çalışan otomatik dağıtıcılar, telefon kulübeleri, reklam panoları, sayısal ekranlar vb.dir. Bu araçlar, kendi başlarına mekan olmasalar da yaşadığımız çevrede sıkça karşımıza çıkmakta, iç ve dış mekanların çehresini değiştirmektedir.

19. yüzyılda teknolojinin ilerlemesi, mesela asansör gibi taşıma araçlarının gelişmesi mimari tasarımlarda ve kentlerin silüetlerinde gökdelenlerin belirmesi gibi önemli değişikliklere neden olmuştur. Endüstri Devrimi'nin insanlığa getirdiği toplu dönüşümlere benzer bir süreç de 20. yüzyılın son çeyreğinde yaşanmaya başlanmıştır ve 'Bilişim Devrimi' olarak adlandırılmaktadır. Gelecekte, hemen her türlü faaliyetin temelinde bilginin yer alacağı; erişiminin ve kullanımının da herkese açık ve kolay olacağı varsayılmaktadır.

Bugün medyanın ışık hızında ulaştırdığı görüntüler, sesler vb. de günümüz kentlerin görünümünü değiştirmektedir. 1980'li yıllarda, özellikle bilimkurgu filmlerinde, kablo ağları üzerine kurulu, ekranlara bağımlı kent görüntüleri popülerleşmeye başlamıştır. Bu resimlere, her noktası bilgisayarlar tarafından kontrol edilen evler eklenmiştir. Kentlere yanıp sönen bilgisayar ışıklarının hakim olacağı, ancak insansız ve ruhsuz olacakları, yabancılaşma ve yalıtılmışlık hislerinin yaygınlaşacağı konusunda kehanetlerde bulunulmuştur. Bu görüşlerin bir bölümü elektronik endüstrisinin sofistike pazarlama teknikleri arasında yer alsada yaşadığımız mekanlarla ortak noktalar barındırmaktadır.

Elektronik dünyayla olan ilişkimiz bugün, bilgisayar ve televizyon ekranları, data alıcılar, on-line bağlantılar ile -evlerimizden- gerçekleşmektedir. Medya teknolojileri, giderek, içinde yaşadığımız fiziksel mekanların çoğunda bulunmaya başlamıştır. Giderek fiziksel olarak bulunduğumuz mekan değil, o esnada ekran başında olup olmadığımız önem kazanmaktadır.

Siber-ev, robot-konut gibi isimler, tamamen elektronik sistemlerin hakim olacağı konutlar için önerilmiştir. Ancak bu örnekler yaygın değildir. Ancak zaman öldüren araçlar evlere hakim olmaya başlamıştır. Bunlardan en önemlisi televizyondur. Kablosuz radyolar, el kameraları, HiFi müzik sistemleri, ses ve görüntü kayıt cihazları, VCR'lar, DVD'ler, Jacuzzi'ler ve zayıflama aletleri gibi araçların kullanımının giderek yaygınlaşmasından sonra insanlar kamusal alanlarda giderek daha az zaman geçirmeye başlamışlardır. Sosyal yaşamımızı şekillendirdiğimiz boş zamanların çoğu (gelişmiş ülkelerde günde ortalama 3-4 saat<sup>134</sup>) televizyon izlemekle geçmektedir.

İnternetin çevresinde, 1990'ların "dot com boom'u"<sup>135</sup> sırasında, geçmişini unutarak yeniden başlama anlayışı yaşanmaktadır. Çeşitli teknolojik gelişmeler, mütevazı yerleri olan az sermayeli küçük şirketlere, büyük çokuluslu şirketlere ayrılmış olan küresel ölçekteki işlerde rekabete girme şansı tanımaktadır. Bu süreç, kesin olarak ve hızlı bir biçimde mekanların kullanımını değiştirmektedir. Artık, bir zamanlar yatak odası olarak kullanılan yer şimdi küresel bir merkez, garaj olarak kullanılan yer ise dünya çapında bir dağıtım deposu olabilmektedir. Bunun sonucu olarak, yeni iş organizasyonu biçimleri ortaya konmaktadır. Konutlar ofis haline gelmektedir. Büyük yöneticiler olmasa bile basit ve rutin işleri yapanlar otelcilik mantığına göre düzenlenmiş büro alanlarda çalışmaktadırlar. Çalışmanın mevcut organizasyonundaki yapının bozulması, dengenin üretimden servislerin

<sup>134</sup> **Martinotti**, Guido (2003), a.g.e., s: 23.

<sup>135</sup> 1990'lı yıllarda internette web sayfalarının sayısındaki ani artışı anlatmak üzere kullanılmaya başlanan tamlamadır. 'Nokta com patlaması' olarak tercüme edilebilir.



lehine dönmesi ile olmaktadır. "Inrets'in 1995 kasımında yaptığı ankete göre, büro çalışanlarının %8'i evde, %11'i değişen bir mekanda, %40'ından azı sabit mekanda bulunmaktadır."<sup>136</sup> Sonuç olarak, konutun çalışma mekanı, büronun transit mekanı, terminal binalarının alışveriş alanı vb. olarak kullanıldığı örnekler çoğalmaktadır. Farklı eylemlerin hemen her yerde gerçekleştirilebiliyor olması mekanların ayırt edici özelliklerini azaltmakta; yersizleşmeye neden olmaktadır.

### ATM'ler:

Kentlerde, dış mekanlarda, insansız araçlar giderek çoğalmaktadır: ATM'ler<sup>137</sup> (bankamatikler) çevremizde gördüğümüz en yaygın örneklerdir. Bankalar, 20. yüzyılın sonlarında yaşanan teknolojik gelişmelere bağlı olarak, para verme işlevlerini ATM'lere bırakmışlardır. Böylece, insanların banka binaları ve çalışanları ile ilişkileri azalırken, -eskiden çalışma saatlerine bağlıyken- artık 24 saat içinde istenilen anda ve kısa sürede para çekilebilmektedir.

Makinelerin kullanımında, formel hale getirilmiş, sözleşmeye dayalı bir etkileşim vardır. Augé de, bu durumun incelenebileceği belirgin bir gözlem alanı olarak ATM'leri vermektedir: "...Daha doğrudan ama çok daha sessiz bir diyalog: bir kredi kartına sahip herkesin, kartını makinenin yuvasına yerleştirir yerleştirmez, genellikle cesaretlendirici ama kimi zaman da gerçek anlamda hizaya getirici uyarıları ("Kart yerleşmedi"; "Kartınızı geri alın", "Uyarıları dikkatle okuyun") ekrandan kendisine ulaştıran bankamatiklerle sürdürdüğü diyalog. Yollarımızda, ticaret merkezlerimizden ya da bankacılık sisteminin caddelerimizin köşesine yerleştirilmiş öncü kuvvetlerinden yayılan seslenmeler ("Ziyaretinize teşekkür ederiz", "İyi yolculuklar", "Güveninize teşekkür ederiz"), fark gözetmeksizin ve eşzamanlı olarak her birimizi, herhangi birimizi hedef almaktadırlar: bunlar, karayolu şebekesini, tecim ya

<sup>136</sup> Bellanger, François (1998), s: 84.

<sup>137</sup> İngilizce'de Automatic Teller Machine'in kısaltması.

da bankacılık sistemini kullananlar olarak tanımlanmış olan "ortalama insan"ı imal etmektedirler."<sup>138</sup>

Günümüzdeki kullanımı ile ATM'ler, kullandığımız, içinde dolaştığımız, yürüdüğümüz mekanları (kaldırımlar, meydanlar vb.) bir anlamda işgal etmektedir. Kullanmadığımız, hesabımızın bile olmadığı bankalar, bu araçlarla reklam ve güç gösterisi yapmaktadırlar.

Bu araçların ortak özellikleri, her yere aynı tasarımın uygulanabilmesidir. Bir mekanın varlığı bile tartışma konusudur. Mekanın bir alt başlığı olan yere özgülük dikkate alınmamaktadır.



**Resim 2-5**

Pudong Havalimanı çıkışındaki (sağda) ATM ve (solda) otomatik içecek dağıtma makineleri

[www.wangjianshuo.com](http://www.wangjianshuo.com) /.../ [pudongairport/ATM.htm](http://pudongairport/ATM.htm) 22.01.2005)

<sup>138</sup> Augé, Marc (1997), a.g.e., s: 108-109.

### Reklam Panoları:

Yol kenarlarına dizilen reklam panoları (billboardlar, ilan panoları), meydanlardaki dev elektronik ekranlar, binaların cephelerini kaplayan reklamlar giderek kentlerin görünümünde baskın olmaya başlamışlardır. Kamusal alanların çehreleri de teknolojinin gelişimine bağlı olarak değişmektedir.

Çehresi reklama göre şekillenmiş olan Las Vegas ilginç bir örnektir. Hem reklam panoları, ışıklı tabelalar yol kenarlarını, bina yüzeylerini mimari öğelerin algılanmasına izin vermeyecek şekilde kenti kaplamaktadır; hem de kentin varoluş amacı reklam ve tüketimdir. Baudrillard bu durumu şu şekilde tasvir etmektedir: "Gün batımında Las Vegas'a çöl tarafından baktığımızda reklam ışıklarının pırıl pırıl aydınlattığı bir kent görürsünüz. Gün doğarken çöle geri döndüğünüzde reklamın duvarları süsleyen ya da şenlendiren bir şey değil duvarların görülmesini engelleyen, sokakları, bina yüzeylerini, tüm mimari ve her türlü dayanakla her türlü derinliği ortadan kaldıran bir şey olduğunu görürsünüz."<sup>139</sup>

Havalimanına otoyol üzerinden gitmek reklam panolarının etkisini algılamak açısından ilginç bir deneyimdir. Genellikle çok şeritli bir yol yeri coğrafi olarak ikiye ayırmaktadır. Reklam panoları çoğunlukla bulunulan konumu hissettiren yegane verilerdir. Bununla beraber yolun iki tarafına dizili bütün ilan tahtaları küresel marka ve ürünlere referans vermekte ve gerçek bir yer hissi uyandırmamaktadır. Aslında, sürücüler o sırada dünyanın herhangi bir yerinde olabilirler.

<sup>139</sup> Baudrillard, Jean (2003), Simülakrlar ve Simülasyon, Çev. O. Adanır, *Doğu Batı Yay.*, Ankara, s: 142-143.



## 2.1.8 Tüketim Merkezli Kullanım Biçimi

Mekanların yersizleşmesindeki önemli bir diğer etken kullanıcılarının tüketici konumuna gelmesi, kimliksizleşmesidir.

Yırtıcı, kimliksizleşme sürecini şu şekilde anlatmaktadır: "Her şeyin tüketim olduğu bir dünyada, bu mekanın hizmet ettiği kullanıcı ya da insanın da niteliği değişmiştir. Daha doğrusu değişen, mekanı kuran irade ile mekanı kullanan insan arasındaki ilişkidir. Günümüzde gündelik yaşamın örüntüsünü oluşturan havaalanları, oteller, müzeler, alışveriş merkezleri ve hatta konut tüketimin kendine özel mantığı içinde oluşturulmakta, bu mekanı kullanan insanlar ile mekan arasındaki ilişki de artık kullanıcı ve fayda ilişkisi temelinde değil, tüketici kavramı üstünden oluşmaktadır."<sup>140</sup>

Yersizleşen mekanları kullanırken bireyler, geçici ve aslında anonim bir kimliği üzerinde taşımaktadırlar (çoğunlukla bankamatik kartı, kredi kartı, havalimanlarında biniş kartı<sup>141</sup> vb.). İnsanlar, yalnız olarak hareket etmekte ve tamamen birbirinin aynı davranış biçimlerini göstermektedir. Taşımakla yükümlü oldukları kimlikler aracılığıyla (üzerlerindeki numaralar ile) tanımlanmakta ve izlenilmektedir. Mesela, hızlı işleyiş için, havalimanlarında bekleyen yolcular pek az sayıda ancak önemli kişisel eşyalarını bavullarını teslim ettikten sonra yanlarında götürmektedirler: Biletler, pasaport, kartlar ortak paydalarıdır. Teknolojinin günümüzdeki seviyesine ulaşması ve hızın giderek artışından önceki dönemlerde sosyal ilişkiler kurmak olasıyken, artık bugün yok-yerlerde, birey yerle anlık bir sözleşme yapmakta, oraya özgü bir kullanım talimatnamesine uymak zorundadır.

<sup>140</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 134.

<sup>141</sup> İngilizce'de boarding card: Uçağa binebilmek için uçuş kuponu karşılığında yolcuya verilen kart.

Koerse'ye göre, "bu mekanların kendilerine özgü bir kimlikleri yoktur. İnsanlar buralarda, kimlikleri, pasaport, kayıt belgesi ya da kredi kartlarıyla kayıtlı olan nesnelere. Bu 'süzme' modern dünyada toplu eylem yoktur, herkes orada kendisi için bulunmaktadır. İletişim olmadan ortak bellek olası olmamaktadır."<sup>142</sup>

Augé, bu mekanlardaki işleyişin sözleşmeye bağlı olduğunu şu şekilde anlatmaktadır: "Tek başına ama tıpkı başkaları gibi, yer-olmayanın kullanıcısı da, yer-olmayanla (ya da onu yöneten güçlerle) sözleşmeye dayanan bir ilişki içindedir. Bu sözleşmenin mevcudiyeti, sırası geldikçe ona hatırlatılmaktadır (yer-olmayanın kullanma kılavuzu o sözleşmenin bir ögesidir): satın aldığı bilet, ödeme gişesinde göstermek zorunda olduğu kart, ya da hatta süpermarketin reyonları arasındaki boşlukta itelediği araba bile, o sözleşmenin az ya da çok güçlü işaretleridir. Sözleşme her zaman ona katılanın kişisel kimliğiyle ilişkidir. Bir havalimanında, biniş salonuna geçebilmek için önce biletini kayıt bölümüne göstermek gerekir (yolcunun adı burada kayıtlıdır); polis kontrolü sırasında biniş kartı ile bir kimlik kartının birlikte gösterilmesi sözleşmeye uyulmuş olduğunun kanıtını sağlar: bu bağlamda farklı ülkelerdeki mecburiyetler çeşit çeşittir (kimlik kartı, pasaport, pasaport ve vize) ve daha yola çıkarken bunların dikkate alınıp alınmamış olduklarından emin olunur. Dolayısıyla yolcu, anonimliğini, ancak kimliğinin kanıtını ortaya koyduktan, bir bakıma sözleşmeyi imzaladıktan sonra kazanır. Süpermarketteki müşteri de, eğer çek ya da kredi kartıyla ödeme yapıyorsa kimliğini gösterir, otoyolu kullanan için aynı şey geçerlidir..."<sup>143</sup>

Transit olarak kullanılan mekanlarda, kimlik ve güvenlik kartlarının kullanılmasının bir amacı da kontrolü sağlarken kullanım hızının azalmamasıdır. Ancak, bu mekanlar kamuya tamamen açık gibi görünseler bile aslında yalnızca gerekli kimlik kartlarına sahip insanlar tarafından

<sup>142</sup> Koerse Willem, "City and Memory"; Koerse, Willem (Editör) (1998), a.g.e.

<sup>143</sup> Augé, Marc (1997), a.g.e., s: 110.

kullanılmaktadırlar. Çoğunlukla kredi kartları bu kimlik kartlarının da yerine geçmektedir.<sup>144</sup>

Mimari mekan, biçimle ilgili fiziksel şartlar kadar insan eylemlerine ilişkin gerekleri de yerine getirmelidir. Transit olarak kullanılan mekanlarda bulunmak, hemen hemen her zaman, kısa sürede bir amacı gerçekleştirme ve orayı terk etmeye yönelik olarak gündeme gelmekte; buralara istisnai olarak yalnızca ziyaret ve zaman öldürme amaçlı gidilmektedir. Seyrek olarak yalnızca orada bulunmaktan keyif almak amaçlı olarak kullanılmaktadırlar.

---

<sup>144</sup> Yazar David Lodge, "Dünya Küçük" isimli romanında, akademik dünyanın küçülmesini ve herkesin kimliklere tabi olmasını şu şekilde tasvir etmektedir: "Dünya küresel bir kampus,...Amerikan Express kartı artık kitaplık giriş kartının yerine geçti."

Lodge, David (1998), Dünya Küçük, Çev. Abbas Örmən, Adam Yayınları, İstanbul, s: 80.

### 2.1.9 Algı ve Deneyim Boyutu

Yersizleşme olgusu, insanların algı ve deneyimlerine göre de tanımlanabilir. Bu açıdan bakıldığında, 'psikolojik özellikler' önem kazanmaktadır.

Mekanın algısal ve deneyimsel nitelikleri, genel olarak, beş duyu organımızın biri ya da aynı anda birkaçı tarafından algılayabildiğimiz ve yorumladığımız özellikleridir; öznel olarak değerlendirilebilirler. İnsan varoluşunun duygusal ve hatta ruhsal bileşenlerine bağlı olarak gelişirler.

#### **Hareket ve Hıza Bağlı Algılama:**

Mekan, yalnızca boşluk değerleri ve sınırlayıcı öğelerle değil hareketle de belirlenmektedir. Farklı zaman dilimlerinde, hareket halindeki kullanıcıya göre mekanın algısı farklı olmaktadır. Mimariyi algılayabilmek için deneyimlemek (içinde bulunmak, yaşamak) gerektiğinden, mekanı belirleyen faktörler arasında hareketin altını çizmek gerekmektedir. Hareketin hızı, mekanın ne kadar süreyle algılandığı, insanın mekanı algılaması ve içselleştirmesinde etkin rol oynamaktadır. Mekan artık sabit bir noktada duran göz tarafından değil hareket halindeki göz tarafından algılanmaktadır.

Tarihsel sürece bakıldığında, başlangıcını Aydınlanma Çağı'nın oluşturduğu modernleşme süreci içinde, insanın hareket hızının (mekanın içindeki, mekanlar arasındaki, kent içindeki, kentler ve ülkeler arasındaki vb.) devrimci olarak nitelenebilecek şekilde arttığı görülmektedir. Teknolojik gelişmeler, üretim hızının ve miktarının artışı, kapitalist ekonominin yaygınlaşması bu süreci hızlandıran etkenlerdir. Mekanları ve mesafeleri kat etme zamanının giderek küçülmesinin insanlarda uyandırdığı gerilim hissi 20. yüzyılın son çeyreğinde tartışılmaya başlanmıştır.

İçinde bulunduğumuz yüzyıldaki yeni teknolojik gelişmeler sonucunda giderek artan hız (insanların, malların, paranın ve bilginin akışındaki) bu

kavramı yeniden gündeme getirmektedir. Virilio bu değişimi “gerçekte, hızın mekansızlığının stratejik değeri kesin bir biçimde mekanın stratejik değerinin yerini almıştır”<sup>145</sup> cümlesinde özetlemektedir. Özellikle mekanların kullanımındaki hız, yani transit kullanım, algı açısından yakınlık-uzaklık kavramlarının yeniden tarifini gerektirmektedir. Aynı zamanda hız, iletişim ve ulaşım teknolojisinin ilerlemesini sağlamakta; mesafe kavramının içeriğini sorgulamamıza neden olmaktadır. Artık mekanlar arası mesafe göreceli hale gelmekte; zaman- mekan birlikteliği anlam değiştirmektedir. Ayrıca, büyük kentlerde yaşayan, çalışan insanlar için zaman yönetimi çok önemli hale gelmiştir. Özgürlükle aynı anlama geldiği düşünülen devingenlik toplumda yükselen bir değer haline gelmektedir.

Virilio'ya göre, üretim ve iletişim teknolojilerindeki (internet vb.) gelişim hızının şu boyutunu da ortaya kaymaktadır: “NASA'nın “Daha Hızlı, Daha Küçük, Daha Ucuz” sloganı yakın zamanda küreselleşmenin sloganı haline gelebilir. Bir farkla: Burada söz edilen küçüklük ve hız... zamansal sıkışma<sup>146</sup> yaşayan coğrafyamızın küçüklüğü ve hızıdır.”<sup>147</sup> Özellikle enformasyon teknolojisi ile gelen hız, mimari ürünlerde görülen değişiminin ivmesini artırmakta ve kent yaşamına dair sabit kavramların yeniden düşünülmesini gerektirmektedir.

### **İnsan İlişkilerine Göre Algılama:**

Günümüzde, transit ve kitlesel olarak kullanılan mekanlarda hız ve kalabalıktan ötürü, yerleşiklik hissi duyma, sosyal ilişkiler geliştirme olası olmamaktadır. Ne kadar kalabalık olurlarsa olsunlar, toplu olarak paylaşılan bir etkinlik gerçekleşmemektedir. Kullanıcı sayısı artsa da arada onları

<sup>145</sup> Virilio, Paul (1998), Hız ve Politika, Dromoloji Üzerine Bir Deneme, Çev. Meltem Cansever, *Metis Yayınları, İstanbul*, s: 127.

<sup>146</sup> Ulaşımında, ticarete, iletişimde hız, yaşamın her alanına girmiştir ve giderek de artmaktadır. Zaman-mekan sıkışması, iletişim ve bilişim teknolojilerindeki gelişmelerin sonucu olarak 24 saatin daha verimli kullanılması gerekliliği, yaşam hızının artması; kapitalizmin gelişim süreci içinde zamanın mekanı içine alarak tahrir etmesi anlamına gelmektedir.

<sup>147</sup> Virilio, Paul (2003), a.g.e., s: 66.



birleştiren bir bağ, sosyal bütünlük oluşmamaktadır. Birey kendi başına hareket etmektedir. Sosyal bağlar zayıflamıştır.

Yersizleşen mekanlarda, karşılaşmalar sonucu iletişim ve diyalog oluşmamakta, kısa, sığ ve nötr deneyimler yaşanmaktadır. İlişkiler sınırlı ve resmidir, biçimleri önceden tanımlıdır. Bu öngörülebilirlik, her yerde standart olan şeyler aracılığıyla güven uyandırmak amacıyla hedeflenmektedir. Buralarda, -bireylerin birbirleriyle ve görevlilerle aralarındaki- ilişkilerin nötr, kısa -hatta klişeleşmiş- olması bir tesadüf sonucu değildir. Her ne kadar işlevi gereği olası olduğu kadar işaret, tabela, dijital ekran vs. ile yönlendirme yapılsa da birey çalışanlarla (reyon sorumlusu gibi başka görevlilerle) karşılaşmaktadır. Benzer bir biçimde giyinen (üniforma vb.), benzer kalıplarla ve hep mesafe ile konuşan bu görevlilerin mekanın ve düzenin bir parçası olarak anonimlik taşıdığını söylenebilir. Bugün bir banka şubesini telefonla aradığımızda karşımıza çıkan bant kaydı kadar anonim ve renksiz oldukları bile söylenebilir. Bu ilişkilerin temel özellikleri işlevsellikleridir.

Andreu'ye göre, "akış her zaman karşılaşma anlamına gelmiyor." Mimar "garlar ve havalimanları kalabalık yerler, ama bu karşılaşma yerleri de oldukları anlamına geliyor mu?" sorusuna olumsuz yanıt veriyor. Çünkü "bir tren ya da uçağa binerken ya da inerken insanların yalnızca sırtlarını görüyoruz."<sup>148</sup>

Augé, yok-yerleri, "ne kimlik/ özdeşliğin, ne ilişkinin, ne de tarihin gerçek anlamıyla anlam taşıdıkları; yalnızlığın, aşma eylemi ya da hiç şüphesiz bireysellik olarak duyumsandığı"<sup>149</sup> mekanlar olarak tanımlamaktadır.

<sup>148</sup> Bellanger, François (1998), "Transit, ou un Nouveau Regard sur les Lieux de la Mobilité", *Mégalopole, Art, Architecture et Urbanisme, Cahier:17, Editions Institut Art et Ville, Givors et Rhone-Alpes*, s: 163.

<sup>149</sup> Augé, Marc (1997), a.g.e., s: 95.



Resim 2-6

Terminal  
Steven Spielberg (2004)

(Başrolünü Tom Hanks'in oynadığı filmdeki bu sahne tüm kalabalığına rağmen bireyin havalimanındaki yalnızlığını göstermektedir.)

Filmin konusu oldukça ilgi çekicidir. Bir Doğu Avrupa vatandaşı olan Viktor New York'a gelir. Bu büyük kente doğru havalimanından yola çıkmak üzereyken, yaşanan siyasal karmaşalar sonucu ülkesi hantadan silinir ve pasaportuna el konulur. O da çaresiz kalarak havalimanındaki, ne gelinen ne de gidilen ülkeye ait olan 'ara alanda' yersiz yurtsuz olarak yaşamaya başlar... Hikâye Charles De Gaulle Havalimanı'nda başlangıçta zorla ikamet ettirilen, daha sonra da orada yaşamayı seçmiş birinin gerçek macerasından esinlenilerek yazılmıştır.

Viktor orada bulunduğu aylar boyunca havalimanını 'kendine ait bir yer haline getirmek' için inşaat işçileriyle birlikte çalışmakta; hiç alışık olmadıkları halde, havalimanı çalışanları işçileri ve hosteslerle ilişkiler kurmaya uğraşmaktadır.)

Augé, insanların birbirleriyle ilişkiler geliştiremediğini şu şekilde anlatmaktadır: "Yer-olmayan terimiyle, birbirini tamamlayan ama ayrıışık, iki gerçekliği ifade ettiğimiz görülüyor: birtakım amaçlarla (taşıma, transit, tecim<sup>150</sup>, dinlenme) ilişkili olarak oluşturulmuş uzamlar, ve bireylerin bu uzamlarla sürdürdükleri ilişki. İki ilişki oldukça geniş bir şekilde ve her türlü şıkta resmen (bireyler seyahat ederler, satın alırlar, dinlenirler) örtüşürlerse de, bu yüzden birbirlerine karışmış değillerdir; zira yer-olmayanlar, kendiyle ve ötekilerle olan bir ilişkiler bütünü'nün tümüne birden ivedilik kazandırırılar. Bu ilişkilere kendi'nin ve ötekilerin amaçlarına ancak dolaylı yoldan bağlıdırlar: antropolojik yer'lerin organik toplumsalı yarattıkları gibi, yer-olmayanlar da münzevi sözleşme durumu yaratırlar."<sup>151</sup>

<sup>150</sup> Ticaret

<sup>151</sup> Augé, Marc (1997), a.g.e., s: 102.



Sevenant'a göre, "organik bir toplumun bulunduğu antropolojik yere karşın, yok-yerlerde insanlar kendileri ve başkalarıyla olan ilişkilerinin tamamı yalnızlığa ya da bir takım gereklere dayalıdır. Ekranlarımızın (televizyon ve bilgisayar) başında, arabalarımızda, istasyonların bekleme salonlarında, sinemada, süpermarket sırasında hep yalnızız."<sup>152</sup> Bu nedenle, etnologlar artık egzotik halkları değil, modern dünyadaki yabancılaşmayı inceler hale gelmiştir.

Günümüzde, özellikle transit olarak kullanılan tüketim yapıları kısa ömürlü olarak düzenlenmekte, sık sık yenilenmektedir. Bu geçicilik durumu bireyin bu mekanlarda "aidiyet hissi" geliştirmesini zorlaştırmaktadır. Baudrillard'a göre "geçmiş uygarlıkların tümünde dayanıklı nesnelere, araçlar veya binalar kuşaklarca insandan daha uzun yaşamışken, bugün onların doğmasını, gelişmesini ve ölmesini isteyen bizleriz."<sup>153</sup>

'İşaret Sistemleri' başlığında ayrıntılı olarak bahsedilen metne bağlı kullanımın bireyin yabancılaşmasına etkisi büyüktür.<sup>154</sup> Yırtıcı'ya göre, "mekana ait ilişkilerin orada bulunma durumundan uzaklaşması, uzaktaki etkilerden kurulu olması, mutlak mekanın çözülmesi ve mekanın nicelleşmesi, mekana ait her türlü deneyim ve hafızayı yok eder. Modern kapitalist toplumlarda, mekanın kullanımına yönelik toplumsal bir uzlaşma ve hafıza yoktur. Sermaye tarafından sürekli yeniden kurulan, gerektiğinde kendi karlılığını arttırmak amacıyla değiştirilen bir mekanın kullanımına yönelik bir hafızası olamaz. Bu durumda, mekan ile tanışıklık hissi ve bu ilişki üzerinden yaşanan deneyim ve hafızanın yerini 'metin' alır. Metin mekanın kullanım kılavuzu işlevini görür. Nereden girileceği, nerelerde dolaşılacağı, nasıl kullanılacağı kesin kurallara bağlanmıştır."<sup>155</sup>

<sup>152</sup> Sevenant, Ann van; "Commemorating the City"; Koerse, Willem (Editör) (1998), a.g.e.

<sup>153</sup> Baudrillard, Jean (1997), Tüketim Toplumu, Çev. H. Deliceçaylı, F. Keskin, *Ayrıntı Yay.*, İstanbul, s: 16.

<sup>154</sup> 2.1. Yersizleşen Mekanların Ortak Özellikleri/ 2.1.5. İşaret Sistemleri, s: 59.

<sup>155</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 136.

Günümüzde, büyük kentler giderek daha uluslararası olarak kullanılmaktadır. Yerleşik olmayan kullanıcılar genellikle üretime katılmamakta ancak servis sektöründen yararlanmaktadır. Ekonomik olarak gelişmiş ülkelerin orta ve üst gelir grubu üyeleri, aynı anda, bir değil birçok kentte yaşamakta ve buralardaki işlevleri değiştirmektedir. Kullanıcılar, çoğunlukla çok şubeli işletmelerin üst düzey yöneticileri, işadamları, özel ve kamusal büyük uluslararası organizasyonların çalışanları (BM, UNESCO, OECD, FAO, WHO vb.), danışmanlar, akademisyenler, sanatçılar, sporcular vs.'dir. Bu topluluk dünyanın her yerinde benzer servisler talep etmektedir: Oteller, restoranlar, alışveriş merkezleri, bürolar, toplantı yerleri... Bu talebin sonucu, pek çok dünya kentinde, geçiş sırasında (transit) kullanılan sektörlerde gelişim görülmektedir. Pek çok kentte otel zincirleri, çok katlı büro binaları, ticaret merkezleri aynı uluslararası şirketler tarafından inşa edilmektedir. Bu da belli bir standartlaşma getirmektedir. Yerel halka hizmet vermek için kurulmuş dükkan, restoran vb. mekanlar nitelik değiştirmeye, birbirine benzemeye başlamaktadır. Bu süreç, kent sakinleri için yersizleşme hissini doğurmaktadır.

Koerse'ye göre devingenlik ve kentlerin sınırsız hale gelmesi yakından ilişkilidir. "Büyük kentlerin yeni durumu hemen hemen kimliksizdir ve yalnızca havaalanlarının adı farklılaşmaktadır. Havalimanlarının, geniş istasyonların, alışveriş merkezlerinin (üzeri örtülü olmayan alışveriş caddelerinin yoğunlaşması ya da üzeri örtülü süpermarketler ya da 'mall'lar), otoyolların, otel zincirlerinin, tatil merkezlerinin ayrı dünyası giderek modern dünyanın bir parçası haline gelmiştir."<sup>156</sup>

<sup>156</sup> Koerse Willem, "City and Memory"; Koerse, Willem (Editör) (1998), a.g.e.

## 2.2 İşleve Göre Değerlendirme

Yersizleşme olgusu, tüketim ve hız kavramlarının yönlendirici gücüne bağlı olarak, modern yaşamda metropollerde kullanılan, farklı işlevdeki pek çok mekanda gözlenmektedir. Bu bölümde, bu mekanların, **işlevlerine göre** gruplanıp değerlendirilmesi mimari bir bakış açısı oluşturmayı kolaylaştırmak ve çalışmanın kolay anlaşılabilirliğini sağlayabilmek için tercih edilmiştir.

Günümüzde, mekanlar giderek artan bir oranda yersizleşmektedir. Mekanın yer ve bağlamla ilişkisinin kopması durumuna, konuttan büroya, müzeden üniversiteye kadar pek çok yapı tipinde rastlanmaktadır. Ancak bu çalışma, "Yersizleşen Mekanların Ortak Özellikleri" başlığında belirlenen kriterler doğrultusunda, bu dönüşümün gerçekleşme hız ve miktarının yoğun olarak gözleendiği alanlara odaklanmaktadır. Seçilen örneklerin ortak noktaları tüketim amaçlı ya da transit kullanılıyor olmalarıdır. Alışveriş, turizm, eğlence, ulaşım mekanları ana başlıklardır.

Kullanıcı kitlesi değişken, kullanım süresi kısa tasarım anlayışı, ulaşım alanıyla sınırlı değildir; servis, tüketim, eğlence, iletişim vs. gibi kullanımlarda da hız ve geçiş söz konusudur. Bu eylemler, hipermarketlerde, alışveriş merkezlerinde, uluslararası restoran zincirlerinde, otellerde, tatil köylerinde, tema parklarında, garlarda, terminalerde, havalimanlarında, otoyollarda, otoparklarda, benzin istasyonlarında gerçekleşmektedir.

Özetle, genel olarak, mekan bu yapı tiplerinde 'içselleştirilememekte', öznel olarak değerlendirildiğinde 'aidiyet hissi' uyandırmamakta, hızla niteliksizleşmekte, yalnızca belirli işlevlere ve sürelerine bağımlı olarak kullanılmaktadır.

Süer ve Sayar, farklı işlevlerdeki mekanların, tüketime bağlı olarak, benzer dönüşümler geçirdiğini şu şekilde ifade etmektedirler: "Tüketim süreçlerinde

ortaya çıkan dönüşümlerin mekan açısından sonuçlarına bakılacak olursa, mekanın da yeni yaşam tarzının ortaya konulmasına aracılık ettiği ölçüde metalaştığı ve bir tüketim nesnesi haline geldiği gözlemlenir. Bu mekanların kullanıcıları, tüketim kültürü olarak adlandırılan oluşumun hem üreticileri, hem taşıyıcıları, hem de tüketicileri olan, küresel sermayenin örgütlediği yeni 'üst orta sınıftır. Dönemin mekansal boyutta ayırt edici özelliği ise; üst orta sınıfın yaşam tarzlarına aracılık eden ve asal fonksiyonları alışveriş merkezleri gibi tüketim olmayan, barınma, sağlık, eğitim, kültür, çalışma vb. mekanlarının birbiri içine işlevsel geçişlerle ya da üst üste gelmelerle, tüketime endeksli mekanlar olarak kurgulanmalarıdır. Lüks konut siteleri, sağlık ve spor tesisleri, eğlence ve oyun merkezleri, tatil köyleri ve büyük otel zincirleri, müzeler, kültür merkezleri, üniversite kampüsleri, moda ile tetiklenen, sadece mal değil hizmet tüketimini de kapsayan yeni mekan kurgularıdır."<sup>157</sup>

---

<sup>157</sup> **Süer**, Dürrin; **Sayar**, Yasemin Yılmaz (2002), "Küresel Sermayenin Yeni Tüketim Mekanları", Çağdaş Mimarlık Sorunları Dizisi 3, Mimarlık ve Tüketim, *Boyut Yayın Grubu, İstanbul*, s: 42.



## 2.2.1 Alışveriş Amaçlı Kullanılan Mekanlar (Tüketim Mekanları)

Alışveriş amaçlı kullanılan çağdaş mekanlarda belirleyici olan kavram küreselleşmenin özellikle ekonomik boyutudur. Çağdaş kapitalist toplumlarda tüketim en önemli etkinliklerden biridir. Tüketim mekanları, 20. yüzyıl içinde pasajlardan, süpermarket koridorlarına, oradan da alışveriş merkezlerine hızlı bir gelişim göstermiştir. Günümüzde, bu mekanların ortak özelliği yersizleşmeleridir.

Bu bölümde, hipermarketlere, alışveriş merkezlerine, fast-food restoran zincirlerine odaklanılmaktadır. Bu mekanların kuruluş mantığının temeli tüketimdir; hatta -ulaşım mekanları kadar olmasa bile- servis mekanları gibi transit olarak kullanıldıkları söylenebilir. Çünkü -istisnalara rağmen- insanlar genellikle bu mekanlarda işlevin gerektirdiği kadar kalmaktadırlar. Reklam panolarının, ilanların, markaların hakim olduğu, dışarıdaki çevreyle hiçbir ilişki kurmayan, içe dönük bu yapılarda da kullanıcılarda, nitelikli, kimlikli bir mekanda olma duygusu uyanmamaktadır.

Benjamin'in 'Pasajlar'<sup>158</sup> adlı kitabı, 20. yüzyılın başında, teknolojik, kültürel, mimari, ekonomik gelişmelerin toplumsal ilişkileri ve yapısal çevreyi nasıl dönüştürdüğünü pasajlar örneği üzerinden ortaya koymaktadır. Büyük şehirlerdeki, kitlesel olarak kullanılan bu tüketim mekanları çalışma alanıdır. Deviren'in yorumuna göre, "bu tip yerler, başka bir deyişle -her anlamda- içinden gelinip geçilen yerler, her zaman hızlı bir değişim içinde olduklarından

<sup>158</sup> Pasajlar adlı kitabında, Benjamin, 19. yüzyıldaki teknolojik gelişmelere bağlı olarak demirin ve camın kullanımı; sanayi yapılarının, garların ve pasajların yaygınlaşması, mimari ve sanattaki tarzların değişimi, eğlenceden modaya tüketime dayalı süreçlerin yaşanması, reklamcılığın gelişmesi üzerinde durmaktadır.

**Benjamin**, Walter (2001), *Pasajlar*, Çev. Ahmet Cemal, Kazım Taşkent Klasik Yapıtlar Dizisi-8, 1. baskı: 1982, 3. baskı, *Yapı Kredi Yayınları, İstanbul*.

aynı anda hem 'yer' olma hem de 'yersizlik' hissi uyandırma özelliklerini bir arada taşımaktadır."<sup>159</sup>

Tüketim kavramına yönelik kuramsal çalışmaların önemli isimlerinden olan Jean Baudrillard, Tüketim Toplumu (1997) adlı kitabında günümüzdeki alışveriş işleyişini şu şekilde anlatmaktadır: "Artık gerçek ihtiyaçlarla sahte ihtiyaçlar arasındaki fark kalkmıştır. Bireyler tüketim mallarını satın almanın ayrıcalık yarattığına, belli toplumsal sınıflara ait olmayı sağladığına inanmaktadırlar."<sup>160</sup> Mimarlık alanında, bu amaçla üretilen binaların ve sosyal bilimler alanında, bu konuda yazılanların sayısı giderek artmaktadır.

Guattari, 1992'de yayınladığı 'Chaosmose' adlı kitabında kaderci ve biraz da sinik bir tavırla "Biz orada varolmak için değil, tüketici ödevimizi tamamlamak için bulunmaktayız"<sup>161</sup> demektedir. Çünkü alışveriş mekanlarında bireyin yaratıcı tekilliği ve konuşma olanağı ortadan kalkmıştır. Ancak düşünce adamlarından gelen noktasal eleştiriler dışında bu duruma dikkat çekilmemekte, ekonomistler, ticaretle uğraşanlar tarafından herhangi bir tehlike görülmemektedir.

21. yüzyılın başında, alışveriş amaçlı kullanılan mekanların dünyadaki yaygınlığı ve biçim, işleyiş ve anlayış bakımından birbirlerine benzerliği, öncelikli olarak bireyde ve buna bağlı olarak toplumda 'yerle bağlantısızlık/ yersizlik' duygusunu artırmaktadır. Deviren'e göre, diğer yönden bakıldığında, 'yok-yer' olarak da tanımlanabilecek bu yapısal oluşumlar 'bugünün yerini'<sup>162</sup> oluşturmaktadırlar.

<sup>159</sup> Deviren, A. Senem (2001), a.g.e., s: 31.

<sup>160</sup> Baudrillard, Jean (1997), Tüketim Toplumu, Çev. H. Deliceçaylı, F. Keskin, *Ayrıntı Yay., İstanbul.*

<sup>161</sup> (Aktaran: Charre, Alain (1996), "Le centre commercial, entre hangar et cathédrale", *Mégaloopole, Art, Architecture et Urbanisme, Cahier:13, Editions Institut Art et Ville, Givors et Rhone-Alpes*, s: 14.)

<sup>162</sup> Deviren, A. Senem (2001), a.g.e., s: 31.

### 2.2.1.1 Hipermarketler

#### Hipermarketlerde Planlama ve İşleyiş:

Marketler, perakende satış yapılan, kullanımı son 50-60 yıl içinde yaygınlaşan yerlerdir. Özellikle gıda ve temizlik ürünlerinin satıldığı marketler, zamanla nüfusun ve ihtiyacın artması ve tüketimin çoğalmasından sonra, ticari nedenlerden ötürü, süpermarketlere dönüşmüştür. Daha sonra boyut ve kapsamı daha büyük olan hipermarketler oluşmuştur. Marketlere yaya olarak ulaşılabilmesine ve satıcıyla bire bir ilişki kurulmasına karşın süpermarketler self-servis marketlerdir. Gilbour ve Stéphane'in tanımlarına göre "süpermarketlerin 400-2499 m<sup>2</sup> alanları vardır ve 3000-5000 çeşit ürün satılmaktadır. Yalnızca satışa ayrılmış alan yaklaşık 1000 m<sup>2</sup>'dir. Hipermarketler ise 2500 m<sup>2</sup>'den büyük bir alan kaplarlar ve buralarda yaklaşık 25000-40000 çeşit ürün satılmaktadır."<sup>163</sup>

Alışveriş yapılarının niceliğindeki artış, her zaman mekan niteliklerinin, estetik düzeylerinin ilerlemesi anlamına gelmemektedir. Alışveriş için biçimlendirilmiş mekanlar giderek milyonlarca metrekarelik 'tüketim tapınakları'na<sup>164</sup> dönüşüyor olmalarına rağmen mimarlık gündeminin merkezinden uzakta yer almaktadırlar. Holding ya da hipermarket zinciri sahipleri yeni yapıları için ünlü mimarlara başvurmamakta, yeni inşa edilen hipermarketlerin fotoğrafları ya da projeleri süreli yayınlarda yer bulmamaktadır. Çünkü bu yapıların tasarımının uzmanlık gerektiren, teknik bir meseleden ibaret olduğu kanısı yaygındır. Özen gösterilen binanın iç ve dış mekanı değil, yalnızca içindeki eylemdir. Bu binalar heyecan verici bulunmamakta; tasarımları, yalnızca bu amaçla kurulmuş ve çoğunlukla hipermarket firmalarının bünyelerindeki mimarlık bölümlerine bırakılmaktadır.

<sup>163</sup> Gilbour ve Stéphane (1998), "Les Stratégies de la Distribution", Urbanisme, Hors Série: 9, s: 24.

<sup>164</sup> Yırtıcı, Hakkı (2002), "Tüketimin Mekansal Örgütlenmesinin İdeolojisi", Çağdaş Mimarlık Sorunları Dizisi 3, Mimarlık ve Tüketim, Boyut Yayın Grubu, İstanbul.



Transit kullanılan bu yapı tiplerinin işleyişleri kullanıcıya fazla hareket alternatifini yaratmadığı gibi tasarımcıyı da kısıtlamaktadır. Özellikle hipermarket gibi yapıların işlevselliğinin getirdiği makineleşme mimarın ürünü tektipleştirmektedir. Mimar, tasarım sürecinde kullanıcınıninkinden çok daha karmaşık tasarım talimatnamelerine uymak zorunda kalmakta, tüketim mekanının planlaması salt teknik bir işe dönüşmektedir. Onun dışında yapılan müdahaleler yalnızca dekorasyona ve de cephelerin etkileyiciliğine odaklandığı için sahne tasarımı yapaylığında kalmaktadır. Aslında, yüksekteki strüktüre asılmış olan aydınlatma elemanları, gizlenmemiş havalandırma ve ısıtma sistemleri, yerdeki tekdüze karolaj tüm örneklerde hemen hemen aynıdır. Hatta çoğu zaman, hızlıca inşa edilip üstünkörü boyanan bu sağır cepheli kutular "her türlü mimarlıktan tasarruf eden"<sup>165</sup> antrepolara benzemektedirler. Büyük ölçekte satış bu devasa mekanların iç işleyişini de tamamen değiştirmiştir. Dolaşım 'caddeleri' iki yanda dikaçılı düzende yerleştirilmiş benzer ürünler tarafından belirlenmiş, ve birbirinin aynı olan kasalar tarafından sınırlandırılmıştır.



Resim 2-7

Hipermarket plan şemasının gelişimi

Hipermarketler, çevrelerinden kopuk, büyük, kapalı kutulardır. Dışarıya açılan büyük şeffaf yüzeyleri yoktur. İçerisi, dış mekandan tamamen soyutlanmıştır ve kendi kurallarıyla işlemektedir. İç mekanda mevsimsel döngüler ve gece gündüz farkı algılanmadığı için zaman istenildiği gibi yönlendirilmektedir. Yırtıcı'nın da belirttiği gibi, "asıl hedeflenen, zamansızlık ve mekansızlık daha

<sup>165</sup> Charre, Alain (1996), "Le centre commercial, entre hangar et cathédrale", Mègalopole, Art, Architecture et Urbanisme, Cahier:13, Editions Institut Art et Ville, Givors et Rhone-Alpes, s: 13.

doğrusu. 'yer' duygusunun yok edilmesidir."<sup>166</sup> Bu mekanlarda, zamanın geçişini anımsatacak saat konmaması da bunun bir göstergesidir.

'Yersizleşen Mekanların Ortak Özellikleri'<sup>167</sup> başlığında belirtilen kriterler tüketim mekanları için de geçerlidir. Baudrillard, hipermarketlerde bireylerin aidiyet geliştirememesine neden olan nitelikleri şu şekilde anlatmaktadır: "Hipermarket; düzenleme biçimi nedeniyle art arda gelen ve eşdeğerli göstergelere benzeyen reklam panoları ve ürünlerden oluşan total bir ekrana benzemektedir. Bu hipermarketlerde yalnızca ön sahne düzenlemesiyle uğraşan yani boşalan rafları düzenleme işinden sorumlu insanlar vardır. Bunlar tüketicilerin açtığı delikleri tıkamakla görevlidirler. Bu derinlikten yoksunluğa bir de "self-service" olayını ekleyin yani her yeri birbirine benzeyen, alıcıyla satıcının karşı karşıya gelmeyip, insanlarla şeylerin bir araya getirildiği dolaysız bir güdümlenme mekanını..."<sup>168</sup>

Yersizleşen tüketim mekanlarında 'asosyalleşme' yaygındır. Çünkü buralarda insanlar birbirleriyle değil, daha çok nesnelere ilişki kurmaktadır. Havaalanlarında olduğu gibi hipermarketlerde de tüm dünyada benzer işaretlerle yönlendirme yapılmaktadır. Bireyler bu yönlendirmelerden yararlanarak, başka insanlarla iletişim kurmak, danışmak ve hizmet almak gereği olmaksızın sadece satın alarak bu mekanlardan yararlanabilmektedir. Hipermarketlerin birbirlerinin aynı koridorları, logoların evrensel dili mekanları homojen hale getirmektedir. Bu tekdüzelik fiziksel olduğu kadar algısaldir. Bu mekanlardaki işaret sistemleri ve işleyiş oralardaki kullanım biçimini anlamamız açısından önemli bir göstergedir.<sup>169</sup> Augé, bu durumun incelenebileceği belirgin bir gözlem alanı olarak hipermarketleri vermektedir: "Uzamin metin tarafından istilasına ilişkin bir başka örnek: müşterinin sessiz

<sup>166</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 117.

<sup>167</sup> Bakınız: Bölüm 2. Modern Mimaride Yersizleşen Mekanların Değerlendirilmesi / 2.1. Yersizleşen Mekanların Ortak Özellikleri, s: 50.

<sup>168</sup> Baudrillard, Jean (2003), "Hipermarketler ve Hipermal", Simülakrlar ve Simülasyon, Çev. O. Adanır, Doğu Batı Yay., Ankara, s: 120.

<sup>169</sup> Bakınız: Bölüm 2./ 2.1.5. İşaret Sistemleri, s: 59.

bir şekilde dolaştığı, fiyat etiketlerine baktığı, tartı sonucuyla birlikte fiyatı da bildiren bir makinede sebzelerini ya da meyvelerini tarttığı, sonra, aynı şekilde sessiz ya da fazla geveze olmayan bir genç kadına kredi kartını uzattığı, onun, kredi kartının geçerliliğini kontrol etmezden önce alınan her malı kod belirleyici bir makinenin kaydından geçirdiği hipermarketler.”<sup>170</sup>

Hipermarketler, zaman içinde, yalnızca transit kullanılmamaları için yeni işlevler de üstlenmeye, alışveriş merkezlerine dönüşmeye başlamışlardır. Bu yeni işlevler, sinema ve tiyatro salonları, daha kapsamlı restoranlar, çocuk oyun alanları vb. olabilir. Aslında bütün bu kurgunun oluşturulmasının amacı kullanıcıların yalnızca kendi başlarına değil, farklı yaş grupları ve cinsiyetlerden aile üyeleri ile birlikte gelmeleri, günün daha büyük bir bölümünü bu mekanlarda geçirmeleri, böylece daha çok tüketmeleridir.

Baudrillard, bu farklı işlevlerin gruplanması durumunu şu şekilde anlatmaktadır: “Hipermarketler kendini besleyen ve bir buluşma merkezi haline getiren otoyollardan, otomobillerle örtülü bir alana benzeyen parkinglerden, bilgisayar terminalinden, -daha geride birbirlerine benzeyen halkalardan oluşan- etkinliklerin bütünü yansıtan işlevsel bir ekrana benzeyen kentten kopuk bir şekilde ele alınamaz...

Kapitalin genel kurumları ve fabrikanın ötesinde bir yerlerde bulunan hipermarket, gelecekte karşımıza çıkacak her türlü toplumsal denetim biçimi yani toplumsal yaşama ve birlikteliğin dağınık işlevlerini (iş, boş zamanları değerlendirme, beslenme, sağlık, ulaşım, medya, kültür) tek bir homojen çatı (zaman/ mekan) altında buluşturma modelidir.”<sup>171</sup>

<sup>170</sup> Augé, Marc (1997), a.g.e., s: 108.

<sup>171</sup> Baudrillard, Jean (2003), a.g.e., s: 121-122.

### **Hipermarket ve Kent İlişkisi:**

Hipermarketlerin kentlere göre konumları incelendiğinde, özellikle Amerika'da, büyük çoğunlukla kentin dışında yer aldıkları, etraflarındaki yerleşimlerle bütünleşemedikleri görülmektedir. Yırtıcı'ya göre, "hipermarketler bir bağlam içinde bulunmazlar. Buldukları yeri bir 'alan' olarak tanımlarlar. Bunlar her yerde, benzer kriterlere göre oluşturulmuş alanlardır. Bu alanlar sermayenin kendine özgü mantığı içinde uygun bulunan yerlere yapıştırılırlar."<sup>172</sup>

Günümüzde, tüketim alışkanlıklarında standart kalıpların oluşması, mekansal karşılıklarında benzerlikler yaratmıştır. Ancak hipermarketlerin inşası ve kullanımı küresel de olsa, boyutları farklı ülkelerde değişkenlik göstermektedir. Amerika kökenli bu yapı tipi, Avrupa'da daha az gelişmiştir ve şehrin dışından çok merkezine yakın konumlandırılmaktadır. Kullanım ülkeden ülkeye, gelir düzeyine, alışveriş alışkanlıklarına, ev kadınlarının yaşam biçimine, araba kullanımına göre değişmektedir. Hipermarketlerin inşa edilecekleri alanın seçilmesi sürecinde ekonomik ve teknik faktörler kadar kültürel ve politik olanlar da geçerlidir.

Baudrillard, hipermarketler ile kent ilişkisini şöyle anlatmaktadır: "Otuz kilometrelik alan içinde karşınıza çıkan ok işaretleri sizi, şu büyük seçip alma merkezleri olan hipermarketler yani bir çok bakımdan yeni bir toplumsallık biçimin gelişmekte olduğu şu hiperalanlara doğru yönlendirmektedir. Bir hipermarketin nasıl bütün bir yerleşim bölgesi nüfusunun merkezi haline geldiğine, çalışma ve alışveriş saatleriyle, güzergahları ve çeşitli günlük alışkanlıkları nasıl yönlendirdiğine bir bakalım -bu hipermarketler iş merkezleri tarafından belli saatlerde püskürtülen banliyö yolcularının tren, metro, otobüs aktarma istasyonlarında neden oldukları devasa gelgit olayına benzer bir olay yaratmaktadırlar."<sup>173</sup>

<sup>172</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 117.

<sup>173</sup> Baudrillard, Jean (2003), a.g.e., s: 119.

Hipermarketlere ulaşım, otomobile göre planlanmıştır ve yaya ulaşımı oldukça kısıtlıdır. Yaya olarak ulaşım istendiğinde, otoparkların içinden büyük anlamsız boşlukları geçmek gerekmektedir. Hipermarket modelinin doğduğu Amerika'da, yerleşim kriteri, otomobile göre belirlenen belli uzaklıkta, otoyol kenarında belli sıklıkta bu servis alanının bulunabilmesidir. Rant yaratmak amacıyla, şirketler tarafından önce otoyol kenarında, diğer hipermarketlere ve kente optimum bir uzaklıkta arsa alınmakta, üzerine yapı inşa edilmektedir. Kullanım yoğunluğu artınca, yerleşim başlamakta, bölgedeki rant yükselmekte, hipermarketin sahibi olan şirket marketçilikten çok bu yöntemle kâr elde etmektedir.

Hipermarketlerdeki, kentleşme konusunda da belirleyici olan bu yaklaşım konusunda, Baudrillard şunları söylemektedir: "Geleceği önceden haber veren bir model olarak hipermarket (özellikle de ABD'de) yerleşim bölgelerinin dağılımını belirlemektedir. Oysa geleneksel çarşılar kentin tam merkezine yerleştirilerek kentliyle köylünün buluşması sağlanırdı. Hipermarket kırsal kesimle kentin ortadan kalkarak yerini köyle-kent arası bir yere bırakan yeni bir yaşam biçiminin dışavurumudur -tüketim eşdeğeri, mikromodeli, tamamıyla işaretlerden oluşan işlevsel bir kent dışı- banliyö tipi alışveriş yeri."<sup>174</sup>

Zeytinoğlu, Baudrillard'ın kitabından yola çıkarak, hipermarketler ve kent ilişkisi üzerine şu yorumları yapmaktadır: "Seksenli yıllarda Baudrillard'ın anlattığı kent de sanki bir masal kentiydi ve endüstri toplumlarının modern kentlerini, onların çeşitliliğini, ardından da; modern sonrası dönüşümlerini yaşamayanların bu masalın içyüzünü anlayabilmeleri hayli zaman alacaktı: Hipermarket kenti... Bir kentin merkezi haline gelmiş ve tüm yolları kendi üzerinde toplayan hipermarketler (Baudrillard, hipermarketin "kentin çekirdeği" olduğunu söyler), ticari nesnelere "yaşamın anlamı" hakkında sorular ürettiği, aynı zamanda da ürettiği soruları yanıtladığı dönemin yaşam

<sup>174</sup> Baudrillard, Jean (2003), a.g.e., s: 122.

alanlarıdır. Burada raflardan seçilecek kod-nesnelere ile “yeni yaşam”lara (kategorilere) ulaşabilmek olasıdır (tüketimin belirlediği yaşam biçimi ya da “hazır yaşam konserveleri”: “Life Style”).<sup>175</sup>

Baudrillard’ın “hipermarket kenti” dediği yer pratikte kolayca betimlenebilecek bir alan değildir; bir ara-mekandır. Yalnızca kent ve hipermarketler arasındaki yolculuk sırasında kullanılan yerdir. Baudrillard’a göre; yeni kentler (özellikle banliyö yerleşimleri), hipermarketlerin ya da alışveriş merkezlerinin uydularına dönüşmüşlerdir. Ara-mekan bu iki alanın sınırında yer almaktadır; aslında hipermarket ve kent arasında bir “oluş” gerçekleşmemektedir.

Zeytinoğlu’na göre, “eğer hipermarket kenti diye bir şey ortaya çıkmışsa, bu hipermarket binasının bir “kent çekirdeği” olarak belirleyici kılınmasındandır. Bir kez daha yinelemeliyiz: Hipermarket binası ile kent, birbirleriyle hiçbir zaman bütünleşmezler ve kendi kurgularını (birbirlerine göre) değiştirmeksizin varlık nedenlerini ayrı ayrı sürdürürler. İki etken arasındaki bu boşluk bir gidiş-geliş ile kapanabilir ve hipermarket kenti de anlamını bu gidiş gelişin ara-mekânında bulur.”<sup>176</sup>

---

<sup>175</sup> Zeytinoğlu, Emre (2003), *Sanatın Suç Ortaklıkları*, Bağlam Yayıncılık, İstanbul, s: 25.

<sup>176</sup> Zeytinoğlu, Emre (2003), a.g.e., s: 105.



### Hipermarket Örneklerinin Değerlendirilmesi:

Haramidere Carrefour projesi hipermarket tip planının uygulandığı örneklerden biridir. Hava fotoğrafından da anlaşılacağı üzere, İstanbul'un konut yoğunluğunun yüksek olduğu Anadolu yakasında, otoyol kenarına, ana kavşaklardan yararlanacak şekilde konumlanmıştır. (Şekil 2-17, yuvarlak içine alınmış alan) Aynı yol üzerinde, transit olarak kullanılan mekanlara örnek olarak gösterilecek bir eğlence merkezi (Tatilya) vardır.



**Resim 2-8**

Haramidere Carrefour  
Alışveriş Merkezi  
(İstanbul)  
Hava Fotoğrafı

Hipermarket yapısının boyutsal olarak ve ulaşım açısından çevre dokudan kopuk olduğu görülmektedir. Konumlanıştaki tek kriter otomobil bağlantısıdır.)



**Resim 2-9**

Vaziyet Planı

(Alışveriş merkezi, Hipermarket, Açık otopark, Servis Alanı)

- ALIŞVERİŞ MERKEZİ  
BAGAZIMAR YIKILMA  
YETİLENTİ BÖLÜMÜ
- HİPERMARKET  
BÖLÜMÜ
- HİPERMARKET  
SERVİS BÖLÜMÜ
- AÇIK OTOPAK  
ALANI



**Resim 2-10**

Yapının fotoğrafı

(Hipermarket yapısının tip bir kutu olarak getirilip konumlandırıldığı, topografik verilerin bile dikkate alınmadığı açıkça görülmektedir.)

İçerenköy Carrefour projesi yine hipermarket tip planının uygulandığı ancak daha kapsamlı tüketim olanağı sunan örneklerden biridir. Burada, hipermarketin Bauhaus isimli, yapı malzemeleri satan bir marketle ortaklık içinde olduğu görülmektedir. Yapı, 1993 yılında, Carrefour market zincirinin Türkiye'de açılan ilk örneğidir.<sup>177</sup> Hipermarket dört ana bölümden oluşmaktadır (Resim 2-21): 1. geniş otopark alanıdır (Gri). 2. bölüm farklı markaların mağazalarının bulunduğu alışveriş merkezidir (Sarı). Her ne kadar mağazalar otoparka bakan tarafta yer alsalar da yüzleri içe dönüktür. 3. bölüm, hiçbir cephesi olmayan hipermarket alanıdır (Açık mavi). 4. bölümse farklı bir girişi olan depolama alanıdır (Koyu mavi).

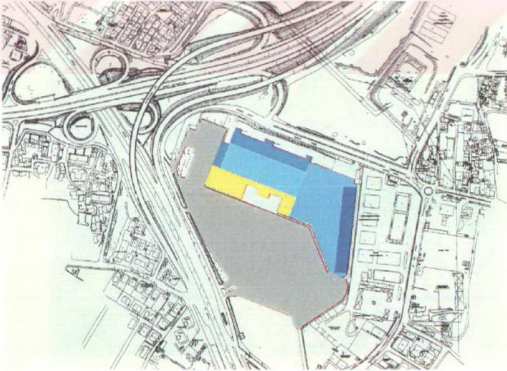


**Resim 2-11**

İçerenköy Carrefour  
Alışveriş Merkezi  
(İstanbul)

Hava Fotoğrafı

Fotoğrafta görülen, bölgedeki diğer yapılarla karşılaştırıldığı zaman, hipermarket lekesi "kolaj yapılmış gibi" durmaktadır.



**Resim 2-12**

Vaziyet Planı  
(Hipermarket, benzerlerinde olduğu gibi, otoyolun kenarında ve kavşaklardan kolayca dönülp ulaşılacak şekilde yerleştirilmiştir.)

- ALIŞVERİŞ MERKEZİ (MAGAZALAR VEYA ALIŞVERİŞ MERKEZİ)
- "HİPERMARKET" BÖLÜMÜ
- HİPERMARKETİN SÜPERMART BÖLÜMÜ
- OTOYOL KAVŞAĞI
- BAUHAUS MAĞAZASI

<sup>177</sup> Carrefour, Fransa'da alışveriş merkezleri arasında -pazar payı bakımından- ilk sıralarda bulunmaktadır.

### 2.2.1.2 Alışveriş Merkezleri

#### Alışveriş Merkezlerinin Tarihsel Gelişimi:

Eski Yunan'da, temel olarak alışveriş için kullanılan stoalar kentlerin (polislerin) en önemli yapılarındandır. Roth'a göre agoralar "İÖ üçüncü yüzyılda mallarını satan zanaatkarlara barınaklık yapan bir kenarı sütun dizileriyle açılmış uzun yapılarla"<sup>178</sup>, stoalarla tanımlanmaktadır.

İslamiyet'in etkisi altındaki coğrafyalarda ticaret kentlerin en önemli işlevlerinden biridir. Çarşı<sup>179</sup>, arasta<sup>180</sup>, bedesten<sup>181</sup>, kapalı çarşı<sup>182</sup> gibi ticaret mekanları geleneksel kentlerin merkezlerinin niteliğini belirleyen önemli, hatta vazgeçilmez öğelerdir. Kapalı çarşıların labirent etkisi yaratan dolaşım sistemleri, çok sayıda dükkanı bir araya getiren örüntüleri, kapalı sokakları ile batı ülkelerinde önce pasajların, daha sonra da alışveriş merkezlerinin gelişmesine ilham kaynağı olduğu düşünülse de kent ve yaya ile ilişkileri bakımından nitelik olarak birbirinden çok farklı iki yapı tipidirler. Mesela, İstanbul'daki ya da İsfahan'daki kapalı çarşılar pek çok dükkan barındıran büyük yapılar olmalarına rağmen örgüsel kuruluşları ve kapıları ile kentin farklı noktalarına bağlanmaktadır.

Geleneksel dünyadaki çarşılarda üretim ve tüketim mekanlarının dengeli bir dağılım ve işleyişi varken alışveriş merkezleri yalnızca tüketim odaklıdır. Yırtıcı'ya göre, "kapalı çarşı, insan ihtiyaçları ile belirli bir toplumsal

<sup>178</sup> "Agora Yunan kentinin komünal yaşamının kalbiydi; bu açık alanda ticaret ve öğrenim yapıyor, polis'in işleri (politik) tartışılıyordu. Atina'da başlangıçta agora, özel evlerle ve dükkanlarla tanımlıydı." Roth, Leland M. (2000), a.g.e., s: 267.

<sup>179</sup> Farsça cihar-suk (dört sokak) sözcüğünden gelmektedir. Dükkanların bulunduğu alışveriş yeri demektir. (Hasol, Doğan (1979), a.g.e., s: 121.)

<sup>180</sup> (Bu sözcük de Farsça kökenlidir.) 1.Eskiden çarşılarda aynı çeşit mal satan esnafın bulunduğu kısım. 2.Üstü örtülü veya dükkanlarının önü saçaklı çarşı. Eskiden arasta külliyelerin bir bölümünü meydana getirirdi. (Hasol, Doğan (1979), a.g.e., s: 43.)

<sup>181</sup> Bezesten (Farsça bezzazistan'dan) içinde değerli eşya satılan kapalı çarşı. (Hasol, Doğan (1979), a.g.e., s: 88.)

<sup>182</sup> Üstü örtülü eski çarşı yapılarına verilen ad: Bursa Kapalıçarşısı; büyük harfle yazıldığında İstanbul'daki kapalıçarşı. (Hasol, Doğan (1979), a.g.e., s: 258.)



örgütlenme sonucunda üretilen ve tüketilen nesnelere buluştuğu bir mekansal organizasyondur. Hipermarketin kendisi ise modern kapitalist toplumun hipergerçekliği içinde üretilen, bu hipergerçekliğin cisimleştiği bir mekansal organizasyondur. Bir kökeni yoktur. Sermayenin kendine özgü mantığı içinde sentetik olarak üretilmiştir. Bir soyutlama olarak sonsuz sayıda, her yer ve zamanda tekrar ve tekrar üretilir.<sup>183</sup>

Endüstri Devrimi sonrasında, üretim mekanları ile tüketim mekanları birbirlerinden tamamen ayrılmışlardır. Pazar, çarşı, dükkan gibi geleneksel, üretimle satışın aynı çatı altında birleştiği mekanların yerlerini kapitalist anlayışın ürünü olan mağazalar almışlardır. Batur'un tespit ettiği üzere, kapitalist tüketim mekanı olarak ilk modern mağaza, Paris'te, "Aristide Bouçicaud'un 1838'de küçük bir dükkan olarak hizmete açtığı, 1850'lerde "Bon Marché"<sup>184</sup> adıyla çalışan büyük perakende satış yeridir. Yırtıcı, - Sennett'in yorumları üzerinden- bu mağazanın tüketim alanındaki yeniliğe ve bunun kentin mekansal örgütlenmesi ile olan ilişkisine şu şekilde değinmektedir: "Mağaza üç temel yeni ilke üzerine kurulmuştur. Bu ilkeler, modern mağazayı, geleneksel alışveriş biçimlerinden ayırmaktadır: Parça başına kar oranı düşük olurken, satış hacmi geniş tutulacaktır; malların fiyatı sabit olacak ve açıkça belirtilecektir; isteyen herkes, satın alma zorunluluğu olmadan, mağazaya girebilecektir."<sup>185</sup>

Günümüzde kapitalist düzenin üretimi, kitlelerin -o zamana dek görülmemiş düzeydeki- tüketim taleplerine, miktarına ve hızına göre belirlenmektedir. Artık alışveriş eylemi de, talepler doğrultusunda kent dışındaki yeni alanlara itilmektedir. Bunun temel nedeni, eski kent çekirdeklerinin oluşan trafik yoğunluğunu karşılayamamasıdır. Yırtıcı'nın tespitine göre, "otomobil sektörünün gelişmesi ve otomobilin gündelik yaşamın bir parçası olarak

<sup>183</sup> Baudrillard, Jean (2003), a.g.e., s: 119.

<sup>184</sup> Batur, Enis (1995), "Dünya Bir Büyük Mağaza", Cogito, Üç aylık düşünce dergisi, sayı: 5-yaz 1995, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, s: 5.

<sup>185</sup> Yırtıcı, Hakkı (2002), a.g.e., s: 151.

bireysel tüketimin bir parçası haline gelmesi, altkentleşme bölgelerine özgü bir mekansal organizasyon olan yeni alışveriş merkezlerini olanaklı kılan gelişmelerin başında gelmektedir. Büyük kapalı alışveriş merkezlerinin bütün dünyada hızla yayılması ve neredeyse tek tüketim biçimi haline gelmesi, kapitalizmin mekan-zaman düzenlemesi aracılığıyla tüketimi yönlendirmesi ve denetim altına almasının bir aracıdır."<sup>186</sup>

1950'li yılların başından itibaren "mall"<sup>187</sup> kavramı ortaya çıkmıştır. Bu alışveriş yapısı modeli Amerika'da doğmuş, daha sonra Avrupa ve Türkiye tarafından ithal edilmiştir. Alışveriş merkezleri tek yapı ya da yapılar grubundan oluşmuş; kapsamında, programının gerektirdiği boyuta göre çağdaş alışveriş yapısı türlerinin birkaçı ya da hepsini barındıran kapalı bağımsız çarşılardır. İçe dönük planlama ve otomobille ulaşım iki temel tasarım kriteridir. Çevreyle fiziksel veya kavramsal bir ilişki kurmak çağdaş alışveriş merkezlerinde aranmayan bir kriterdir. Kentin dışında, her türlü ürünün bulunabildiği bir alışveriş merkezi, -tüketim miktarı açısından- kente yayılmış bir dizi mağaza ve dükkanda alışveriş yapmaktan satıcılar tarafından daha verimli bulunmaktadır.

<sup>186</sup> "...Bu düzenleme sayesinde tüketimin ritmi, miktarı, çeşidi denetlenebilir olmuştur."

**Yırtıcı**, Hakkı (2005), a.g.e., s: 78-79.

<sup>187</sup> İngilizce'deki "mall"un karşılığı ABD'de arabalara kapalı, açık ya da kapalı çarşı yeri; yayalar için gezecek, oturacak yerleri olan, etrafında arabalar için park sahası bulunan ve çeşitli mağazaları içine alan alışveriş yeridir.

Martinotti'nin tespitine göre "mall" "shopping mall"un kısaltılmışıdır. Bu sözcük, İtalyan Rönesansı dönemindeki "pallamaglio"dan gelmektedir. Pallamaglio dükkanların ve çeşitli eğlence mekanların bulunduğu bir oyundur.

**Martinotti** Guido (2003), "Space, Technologies and Populations in the New Metropolis", Position paper for the International Workshop of the Project MoVe, Università delgi studi di Milano-Bicocca, 26-06.2002, s: 10.

İlk inşa edilen alışveriş merkezi, 1954 yılında, Viyanalı Yahudi bir mimar olan Victor Gruen tarafından tasarlanan Southdale'dir (Amerika, Minnesota'nın dışı, Edina banliyösü). 1938 yılında, Nazilerden kaçarak Amerika'ya göç eden Gruen'in ideali hem işadamları hem de tüketiciler için kârlı olan ve bir toplumsal paylaşım hissi geliştiren birçok mağazanın toplandığı merkezler inşa etmektir. İlk projelerde alışveriş merkezinin konut, okul, hastane, park gibi olanaklar barındıran bir sistemin içinde yer alması öngörülmüştür. Böylece sivil yaşam niteliğinin, yapılı çevrenin niteliğinin iyileşmesiyle artması hedeflenmiştir. Ancak sonunda proje kısmi olarak inşa edilmiştir. Oluşan bu arketip, yıllar sonra felsefesinin dışına çıkarak yalnızca tüketime hizmet etmeye başlamıştır. Giderek Amerika, Avrupa ve Türkiye'deki kentlerin vazgeçilmez bir unsuru haline gelmiştir.



**Resim 2-13**

Southdale Alışveriş  
Merkezi (1954)  
Victor Gruen

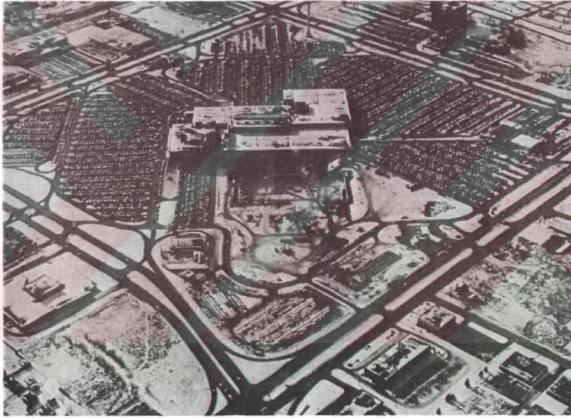
İç mekan Fotoğrafı

Mekan tamamen içe dönüktür. Katlar birbirlerine yürüyen merdivenle bağlanmaktadır. Ortada yapay bir peyzaj düzenlemesinin ve mekanı insan ölçeğine yaklaştıracak şemsiye, bitki vb. elemanların bulunduğu avluda bir de kafeterya bulunmaktadır.

(Gruen Victor, Smith Larry (1960), Shopping Towns USA, The Planning by Shopping Centers, Reinhold Publishing Corporation, New York, s: 147.)



"İçinde iki büyük perakende satış mağazası ve 72 adet dükkan barındıran ve 20 milyon dolara mâl olan bu kompleksin en önemli özelliği ilk defa içedönük olarak inşa edilmesiydi."<sup>188</sup> O güne kadar hep dışadönük olan, dükkanlarının kapıları ve vitrinleri kaldırımlara ve otoparka bakan, birbirlerine pasajlarla ya da dış geçitlerle bağlanan alışveriş merkezi ilk defa işleyişini içeriden gerçekleştirmeye başlamıştır. Bu örnekte, tek bir çatı altında toplanan kompleks iki katlıdır ve büyük bir otoparkın içinde bulunmaktadır. Dışarıdan kapalı bir beton kutu gibi algılanmaktadır. Bütün aktivite içeride yoğunlaşmaktadır.



**Resim 2-14**

Southdale  
Alışveriş Merkezi  
Victor Gruen

1970 aralık ayında, alışveriş merkezi ve çevresinin havadan görünümü. (Ön tarafta, ek bina inşaatı görülmektedir.)

(Gruen Victor, (1973), Center for the Urban Environment, Survival of Cities, Litton Educational Publishing, Inc., New York, s: 35.)

Fransa'da ilk alışveriş merkezleri, bugünkü durumlarına benzer bir biçimde, orta ya da büyük ölçekli kentlerin kenarında, "1963 yılında"<sup>189</sup> belirmeye başlamıştır. Dünya üzerindeki diğer prototipleri gibi büyük ulaşım akslarının yanında yer almaktadırlar ve geniş otoparkları vardır. Bu yeni oluşan yapı tipleri, o zamana kadar iki farklı şekildeki mekanlarda görülen geleneksel

<sup>188</sup> Aksoy, Zeynep (derleyen) (2004.03.28), "Neye Niyet, Neye Kismet?: Kapitalizmin Kalesi Devasa Alışveriş Merkezi", Radikal İki, Sayı: 390: 1, İstanbul.

<sup>189</sup> Charre, Alain (1996), a.g.e., s: 12.

tüketim biçimlerinde bir devrim yaratmışlardır. Basit mahalle dükkanları ve kent merkezlerindeki büyük mağazalar yerlerini her şeyin bir çatı altında toplandığı büyük komplekslere bırakmışlardır. Bu yeni arz ve talep durumuna göre, devasa bir hangarda büyük miktarda ürünün depolanması, böylece satış fiyatının düşürülmesi, hem işletmecilerin hem de tüketicilerin işine gelmektedir.

1960'lı yıllarda, önem kazanan ve nitelik değiştiren alışveriş merkezleri, günümüzde, temel elemanlarından biri olduğu kent çevresinin ayrılmaz parçası haline gelmişlerdir. Artık, kentin sınırlarında değil, dönüşen kent çevresinin kalbinde bulunmaktadırlar. Charre'in verdiği bilgiye göre "bugün dünya üzerindeki insanların 4/5'i merkezde barınmadığı"<sup>190</sup> ve alışveriş merkezlerinin de merkezde yer almadığı düşünüldüğünde, neden kent dışındaki alışveriş merkezlerinin basit satış alanları olarak değerlendirilemeyecekleri anlaşılmaktadır. Geçmişte, alışveriş merkezleri kentlerin çevrelerinde inşa edilirken artık onların çevrelerinde yerleşim alanlarının oluştuğu örnekler görülmektedir.

Alışveriş merkezi tamlaması –artık- büyük gayrimenkul kompleksleri için kullanılmaktadır. İçlerinde mağazalar, restoranlar, marketler ve çeşitli servisler barındırmaktadır. Bu yapıların yerlerinin seçilmesinde, tasarımında ve inşasında yalnızca mimarlar değil yerel yöneticiler, planlama uzmanları, ulaşım mühendisleri, işadamları, emlakçiler, avukatlar da çalışmaktadırlar. Genellikle bu konuda uzmanlaşmış şirketler tarafından ele alınmaktadırlar.

<sup>190</sup> Charre, Alain (1996), a.g.e., s: 16.

### **Alışveriş Merkezlerinde Planlama ve İşleyiş:**

Bir insanın alışveriş merkezinde geçirdiği zamanla, orada harcadığı para doğru orantılıdır. Alışveriş merkezlerinin iç işleyişlerine bakıldığında, mimari kuruluşunda, labirentvari dolaşım alanları bulunduğu görülmektedir. Böylece, müşteriler maksimum derecede ürünle ve alışveriş fırsatıyla karşılaşmaktadırlar. Özellikle düşey bağlantı için kullanılan yürüyen merdivenler ucucu eklenmemekte, diğer kota ulaşan bağlantı noktasını bulabilmek için insanların dolaşması, böylece daha çok mağaza görmesi sağlanmaktadır. Ancak bütün bu işleyiş sistemi yapının dış görünüşüne yansımamaktadır.

Buralarda, modern rasyonel düşünceye özgü bir biçimde nesnelerin işlevlerine göre gruplanıp satışa sunulduğu, benzer amaçlı ürünleri satan dükkanların bir araya gruplandığı düşünülebilir. Ancak pazarlama teknikleri, bugün, bundan çok daha ötesini yaratmıştır. (Moda söyleniş şekliyle), buralarda yeni yaşam biçimleri önerilmektedir. Mesela, yaratılan bir temaya bağlı olarak bir züccaciye reyonu düzenlenirken pekala cam servis tabakların yanında sağlıklı yemek kitabı, masa örtüsü, şamdanlar ve mumlar, en iyi yüz lokanta rehberi vs. bir arada sergilenabilmektedir. Aslında aranan şeyin bulunmasını zorlaştırıyor gibi gözükse de bu sistem sonuçta arz ve talebi aynı anda yaratmaktadır. Büyük alışveriş merkezlerinde, kıyafet mağazası ile evcil hayvan dükkanları, kitapçı ile hediyeelik eşya dükkanı satış miktarından başka bir kriter gözetilmeksizin bir araya gelebilmektedirler. Baudrillard'a göre, "drugstore tam bir kent olabilir: "Sanatın ve eğlencenin gündelik hayata karıştığı."<sup>191</sup>

Şehir merkezlerindeki çarşılarla oranla, alışveriş merkezleri, kullanıcılara daha kolay ulaşılabilir, temiz ve güvenli gelmektedir. Çünkü toplu taşıma yerine otomobillerin yayılması kentte işlev ayrışmasına neden olmuş ve kent merkezlerini ulaşılamaz hale getirmiştir. Transit kullanılan mekanlarda

<sup>191</sup> Baudrillard, Jean (1997), a.g.e., s: 19.

karşımıza çıkan, hızlı geçiş ve aidiyet geliştirememeye durumlarına aykırı olacak biçimde, günümüzde insanlar bu mekanlara boş zamanlarını değerlendirmek ve giderek olanakları artırılan sosyal aktivitelere katılmak için de gelmektedirler. Baudrillard, bu durumu, şu şekilde anlatmaktadır: "Drugstore (ya da yeni alışveriş merkezleri) tüketim etkinliklerinin sentezini gerçekleştirir; alışveriş, nesnelere flört, aylak gezinti ve bunları birleştirme olanakları bu etkinliklerde önemli bir yer tutar. Bu anlamda drugstore, ürünlerin niceliksel merkezizliğinin oyunculu keşfe pek az yer bıraktığı, reyolların, ürünlerin yan yana gelmesinin daha faydacı bir yol izlemeyi dayattığı ve doğdukları çağdan bir şeyler muhafaza eden büyük mağazalardan çok daha fazla modern tüketime özgüdür."<sup>192</sup>

Augé, bu ve benzeri mekanlarda, bireylerin anonimleşmesinin yarattığı rahatlama hissini şu şekilde anlatmaktadır: "...Geçici kimliğe bağlı görece anonimlik, bir süre için artık makamlarına, mevkilerine yapışmak, görüntülerini kollamak durumunda olmayanlar için bir özgürleşme gibi hissedilmiş olabilir."<sup>193</sup> Bu da, bazı kullanıcıların bu yok-yerleri yer gibi algılamalarını sağlamaktadır.<sup>194</sup>

Alışveriş merkezlerinin en çok eleştirildikleri nokta, eski meydanlar gibi kamuya açık niteliğe sahip olmamalarıdır. 'Piezza'larda<sup>195</sup> olduğu gibi ulaşım evrensel değildir, agora işlevi, (geçmişteki kamusal alanlarda tipik olan) politik tartışma alanı olma özelliği, artık ortadan kalkmıştır. Ancak,

<sup>192</sup> Baudrillard, Jean (1997), a.g.e., s: 18.

<sup>193</sup> Augé, Marc (1997), a.g.e., s: 109.

<sup>194</sup> Hipermarketler ve alışveriş merkezleri, yalnızca mimarlık ve sosyal bilimcilerin ilgi alanında değildir. Edebiyatçılar tarafından da konu edilmektedir. Calvino "Marcovaldo Süpermarkette" isimli öyküsünde, hiç parası olmadığı halde, kalabalık ailesiyle hipermarkete giden bir hamalın öyküsünü anlatmaktadır. Aile fertleri, alamayacaklarını bile bile -acıklı bir şekilde- tekerlekli arabalarını lüks ürünlerle doldurmanın çağrısına karşı koyamazlar. Öykünün bir bölümünde hipermarket mekanı ayrıntılı olarak tasvir edilmektedir. Sürekli sesin kontrol edildiği, kapalı devre müzik yayını verilen örneklerden biridir: "Hoparlörlerden neşeli bir müzik yayılıyor, tüketiciler müziğin temposuna ayak uydurarak yürüyor, duruyorlar, sırası geldiğinde de kollarını uzatıp bir nesneyi alarak arabaya koyuyorlardı, hepsini müzik sesiyle yapıyorlardı." (Calvino, Italo (2004), Marcovaldo ya da Kentte Mevsimler, Çev. R. Teksoy, YKY, İstanbul, s: 83-84.)



günümüzde, kamusal alanların, bakım ve onarımının ihmal edildiği ve şiddet olaylarına sahne olmaya başladığı durumlar görülmektedir. Alışveriş merkezleri, otel lobileri, spor ve eğlence merkezleri, kamusal alanlardan daha kamusal hale gelmektedirler. Sokakları ve meydanları boşaltan kalabalık bu özel mekanlarda toplanmaktadır. Ancak, burada sözü edilen her defasında dikkatle seçilen yeni bir topluluk tipidir. Değişken değil, belli bir gruba, sınıfa, kullanıcı ya da tüketici tipine bağlı olarak oluşmaktadır.

Friedman, Amerika'da alışveriş merkezlerindeki yaşamı şu şekilde anlatmaktadır: "Los Angeles'ta artık sokak yoktur. Megalopolisin yeni yayasının yürüdüğü yer, alışveriş merkezindeki koridorlardır. Sokak, doğası gereği, kentün tüm kesimlerinden insanları (evsizlerden zenginlere kadar) barındırma potansiyeline sahipken, alışveriş merkezleri dışlayıcıdır. Sadece içerdekileri satın alabilecek durumda olanlar içerisini deneyimlemeye hak kazanırlar. Sokaktaki çeşitliliğin olabildiğince süpermarkete/ alışveriş merkezine taşınmaya çalışılır; 19. yüzyılın *flaneur*<sup>196</sup> ünün dolaştığı yer artık sokak değil, markettir. Mekanı, teknolojiyle donatılmış ve korunma sistemleriyle yalıtılmış otomobili ile evidir. Sokakta olmak, bir yere ait/ sahip olmamayı ifade eder. Yürümek, eksiklidir."<sup>197</sup>

<sup>195</sup> Yaya meydanı.

<sup>196</sup> Fransızca'da boş gezen, aylak.

<sup>197</sup> Friedman, John (1997), Bülten/ Mimarlık Haberler- Temmuz/Ağustos, sayı: 57, TMMOB-Mimarlar Odası Yayını.

### Alışveriş Merkezi Örneklerinin Değerlendirilmesi:

Alışveriş merkezlerinin bütün karakteristiklerini taşıyan en büyük örnekler Amerika'da bulunmaktadır. "1992 yılında, Minnesota'da açılan 'Mall of America', 500'den fazla mağaza, 14 sinema salonu, yaklaşık 12.000 çalışanı, her yıl 40 milyon ziyaretçisi ile"<sup>198</sup> tipik bir örnektir.



**Resim**  
**2-15**

Mall of  
America

Alışveriş  
merkezi ve  
çevresinin  
havadan  
görünümü.

Yapının aşırılaşmış boyutları göz önüne alındığında, inşa ve kullanım kolaylığı amacıyla, temelde dikdörtgen biçimin tercih edildiği görülmektedir. Dikdörtgenin her köşesinde üçer katlı, her biri başka bir markaya ait olan dört büyük mağaza bulunmaktadır.

Alışverişten öte, burada insanlara çeşitli temalarda etkinlikler ve eğlenceler sunulmaktadır. Hava fotoğrafında, yapının ortasında görülen, çatıdan ışık alan bölüm 'Knott's Camp Snoopy'<sup>199</sup> isimli, temalı bir parktır. Hatta, bu alışveriş merkezine turistik gezi turlarıyla bile gelinmektedir. Vurgulanmak istenen alışverişin eğlenceli bir eylem -hatta eğlencenin kendisi- olduğudur.

<sup>198</sup> Yirtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 108.

<sup>199</sup> Mekan ve içindeki tüm oyuncaklar, Charles M. Schulz'un yarattığı çizgi roman kahramanı Snoopy'den esinlenilerek üretilmiştir.





Resim 2-16

Mall of America

Alışveriş merkezinin plan şeması

(Yapının doğu ve batısında otopark yapıları, ayrıca kuzey ve güney bölümlerinde açık otopark alanları vardır. Tema parkı yapının merkezinde yer almaktadır.)



Resim 2-17

Mall of America

Alışveriş merkezinin iç mekanı

(Yemek ve eğlence bölümü)

Yırtıcı'ya göre, "tıpkı lunaparkların eğlenmek için gidilen özel, sınırlı yerler olması gibi, 'Mall of America' da bir eğlence ve tüketim dünyası olma iddiasındadır. Modern dünyada mutluluk ancak tüketim yolu ile sağlanabilecek bir psikolojik ihtiyaç olmuştur. Mutluluk diğer insanlarla olan ilişkiler ya da insanın kendi iç huzuru ile ulaştığı bir duygu olmaktan çıkmıştır."<sup>200</sup>

<sup>200</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 108.

Alışveriş Merkezlerinde, prizmatik formlar yaygın olarak kullanılmaktadır. Piano'nun yaptığı Bercy 2 Alışveriş Merkezi<sup>201</sup> eğrisel formuyla dikkat çekicidir. Burada cephe ve çatı ayrı ayrı elemanlar olarak değil, bütün bir kabuk olarak ele alınmıştır. Ancak temel içe kapalılık ilkesi geçerlidir.



**Resim 2-18**

Bercy 2 Alışveriş  
Merkezi  
Renzo Piano  
1987-1990

(Dışarıya tamamen kapalı olan bu binanın eğrisel dış kabuğu yolun virajını takip etmektedir. Binanın dış yüzeyinin üzerinde ve çevresinde çok sayıda yönlendirici işaret görülmektedir.)

Piano, iç mekanı bir vadi gibi tasarlamıştır. Vadi tabanındaki bahçedeki ağaçlar 12 m.'ye kadar yükselmektedir. Katlar, bu iç bahçeye bakan yürüyen merdivenlerle birbirlerine bağlanmaktadır. Bu örnek, bize, iç mekanda tema parkları gibi 'doğal çevrenin tasarlandığını' göstermektedir.



**Resim 2-19**

Bercy 2 Alışveriş Merkezi  
(Charenton-le-Pont, Paris,  
Fransa)

(Fotoğrafta, eğrisel çatının iç boşluktan algılanışı görülmektedir. Toplam 25m. olan iç mekan yüksekliği 6 kat arasında paylaşılmıştır.)

<sup>201</sup> Yapının toplam kat alanı 100.000 m<sup>2</sup>'dir. İlk iki kat yeraltındadır. 2118 araçlık, yaklaşık 50.000 m<sup>2</sup>'lik otopark bu ilk iki kattadır. 3 ana kat, 10m. genişlikte ve 100m. uzunluktadır. Satış birimlerinin bulunduğu bu katlar 34.000 m<sup>2</sup>'lik bir alan kaplamaktadır.

**Asensio, Paco** (Editör) (2000), *The World of Contemporary Architecture*, *Könemann Verlagsgesellschaft mbH, Italy*, s: 520.

Türkiye'de inşa edilen ilk alışveriş merkezi, 1988 yılında, İstanbul'daki Galleria'dır. Günümüzde, bu piyasada onlarca isim yer almaktadır. (Akmerkez, Olivium, Profilo, Capitol, Metrocity, Karum, Carrefour, Migros vb.)

Kadıköy Tepe Nautilus Alışveriş Merkezi, yersizleşen mekanların yerle 'kuramadıkları' ilişkinin ve içe dönük yapılaşmanın gözlemlenebileceği ilginç örneklerden biridir. Yurt dışındaki prototiplerinin aksine, bu alışveriş merkezi yoğun ve tarihi bir yerleşim bölgesinin oldukça yakınında yer almaktadır. Hava fotoğrafında da görülebileceği gibi, mevcut dokuyla ciddi bir tezat içindedir. Her ne kadar yerleşim alanlarına yakın gibi gözükse de ulaşımı oldukça zordur. Yaya olarak ulaşım hiç düşünülmediği gibi, otomobille ulaşım da aksaklıklar vardır. Zaten trafik sorunu olan bir bölgeye fazladan yük getirmektedir. Yönlendirmeler eksiktir.



**Resim 2-20**

Tepe Nautilus  
Alışveriş Merkezi  
Vaziyet Planı  
(solda)

**Resim 2-21**

(Kadıköy,  
İstanbul)  
Hava fotoğrafı  
(altta)





Hava fotoğrafında da açıkça görüldüğü gibi, Tepe Alışveriş Merkezi denize ve kente yakındır. Ancak, burada, yapının içinde bulunduğu çevre ve kültür ile bir bağ kurmak yerine, yapay bir tema çerçevesinde düzenlemeler yapılması tercih edilmiştir. Türkiye'deki ilk temalı Alışveriş Merkezi'nin ismi, "Nautilus"<sup>202</sup>, mimarisi, dekorasyonu, deniz ve yelkencilik ile ilgilidir.



**Resim 2-22**

Tepe Nautilus Alışveriş Merkezi  
(2002) Hava Fotoğrafı

(Alışveriş Merkezi 170.000 m<sup>2</sup>'lik bir alana yayılmaktadır. İçinde 130 adet mağaza, boş yerlere yönlendiren 'akıllı' bir otopark, 8 salonlu bir sinema kompleksi, yeme-içme alanları, spor salonu vs. vardır. Hafta sonları ziyaretçi sayısı 50.000 kişiyi bulmaktadır.)



**Resim 2-23**

Tepe Nautilus Alışveriş Merkezi  
İç Mekan Fotoğrafı

(Soldaki fotoğrafta, galeri boşluğu içinde, deniz fenerini andıran bir düzenleme görülmektedir.

([www.tepeinsaat.com.tr/alsvrs01.html](http://www.tepeinsaat.com.tr/alsvrs01.html)  
06.05.2005)

<sup>202</sup> Alışveriş Merkezi'nin tanıtım metni, yerle yapay (hatta, adeta zorla denilebilecek) bir ilişki yaratılmaya çalışıldığının göstergesidir: "Tepe Nautilus, adını 500 milyon yıldır neslini sürdüren,...muhteşem deniz canlısı Nautilus'tan alıyor. Kadıköy'ün tarih boyunca denizle iç içe olması, denizin de yaşamın dinamiğini, değişimi, coşkuyu, tutkuyu ifade etmesi deniz konseptinin seçilmesinde önemli rol oynadı."

([http://www.biggllook.com/bigistanbul/alisveris/modern/Tepe\\_Nautilus.asp](http://www.biggllook.com/bigistanbul/alisveris/modern/Tepe_Nautilus.asp) 06.05.2005)

### “Hipermarketler ve Alışveriş Merkezleri” ile ilgili Başlık Sonucu:

Hipermarketler ve alışveriş merkezlerinin olumsuz örnekleri -mimarların ve sosyal bilimcilerinin tüm eleştirilerine rağmen- giderek yaygınlaşmakta; kentleri birbirlerine bağlayan otoyollar üzerindeki kavşak noktalarında olduğu kadar kent içlerinde de görmezden gelinemeyecek kadar çoğalmaktadırlar.

Günümüzde, tüketiciler ihtiyaçlarını satın alabilmek için harcadıkları zamanı en aza indirmeyi amaçlamaktadırlar: “1980’li yıllarda bu süre haftada iki kere 90 dakika iken 1996’da haftada bir kere ve 50 dakikadır. Alışverişlerin %88’inde araba kullanılmaktadır.”<sup>203</sup> Bu istatistik şunun göstergesidir: ‘Kent merkezi+ yaya yolu+ geleneksel ticaret’ denklemi, uygun taşıt ulaşımı ve park sorunu çözülmeksizin ticari işlem hacminin küçük bir yüzdesini oluşturmakta, yalnızca turizme yönelik olarak kalmaktadır. İnsanlar alışverişe arabayla gitmeyi tercih etmektedirler. Ancak ‘alışveriş merkezi+ otopark’ (boşluk içinde kutu gibi duran bir bina) denkleminin ortaya çıkardığı sıradan biçim bu soruna alternatif oluşturmaktan oldukça uzaktır.

Modern kapitalist dünyada tüketim bir takım gerçek ihtiyaçların ve isteklerin karşılanmasından ibaret değildir; boş zaman değerlendirme aracı olan eğlence ile birlikte düşünülmektedir. Bu nedenle tüketimin kendisi boş zaman geçirme aracı haline gelmiştir.

Alışveriş merkezleri, giderek boş zamanların geçirilmesine yönelik yeni işlevlerin eklenmesiyle (sinema, tiyatro, bowling salonu vb.); ürün yelpazesinin çeşitlenmesiyle ya da ‘indirimli ürünler’ ve onların sunumu üzerine daha fazla yoğunlaşmayla farklılaşmaya, yeni kent merkezleri halini almaya çalışmaktadırlar. Ancak, asıl sorun, çevreyle ve kültürle “kurulamayan” bağlantıdır. Önerilecek çözüm, yerin yeniden yaratılması değil, mevcut yerle bağlantı kurulması olmalıdır.

<sup>203</sup> Bellanger F., Marzloff B. (1996), Transit, Les Lieux et les Temps de la Mobilisation, Ed. l’Aube, Paris.

### 2.2.1.3 Fast-food Restoran<sup>204</sup> Zincirleri

Transit kullanılan tüketim mekanlarına bir diğer yaygın örnek fast-food restoran zincirleridir. Küreselleşmenin bir sonucu olarak, dünyanın doğusundan batısına, pek çok ülkede yaygınlaşan uluslararası markalar vardır. (McDonald's<sup>205</sup>, Burger King, KFC, Pizza Hut vs. bunlardan bazılarıdır.) Bu restoranlar, münferit yapı olarak inşa edildiklerinde, dünyanın neresinde, hangi kültür ve çevre içinde olduklarına bakılmaksızın, aynı tip projelere bağlı olarak yapılmaktadırlar. Kent dokusu içinde yer aldıkları zaman da onunla herhangi bir ilişki kurmaya çalışmamaktadırlar.

Günümüzde, Roma, Paris gibi pek çok Avrupa başkentinde, geleneksel, ulusal kimlikle, modern çokuluslu şirketlerin müdahalelerinin çatıştığı görülmektedir. Bu gerilimin en açık gözlemlendiği alan yemek kültürü ve onun mimari karşılığı olan restoranlardır. Kenti kullananların miktarı arttıkça, büyük kentlerin merkezlerinde, fast-food ve servis sektörü büyüyen ekonomik ve stratejik bir kentsel işlev halini almaktadır. Kentte, özellikle merkezde oturanların kentin ekonomisine katkısı, geçiş halinde olanlarınkinden daha azdır. Yerel yöneticileri seçme hakkına sahip olan bu topluluk aynı seçim hakkını kentin çehresini belirlemede kullanamamaktadır.

Uluslararası fast-food restoran zincirleri, dünyanın neresinde olurlarsa olsunlar aynı anlayışta yapılaşmakta ve benzer ürünleri satmaktadırlar. Çevredeki dokuyla ve yerel kültürle bağlantı kurmadıkları için eleştirilen bu

<sup>204</sup> İngilizce'den dilimize geçmiştir. Hızlı yemek yenilen, self-servis (kendi kendine hizmet verilen) lokantalar için kullanılmaktadır.

<sup>205</sup> "Adı 'Amerikan yaşam tarzı' ile özdeşleşen McDonald's zincirinin ilk halkası 50 yıl önce Illinois'de açılmıştır. Restoranın orijinali, 1948'de Richard ve Maurice McDonald kardeşler tarafından 'Hızlı Servis Sistemi' adıyla açılmıştır. Roy Kroc adlı bir girişimci bu fikri satın alarak 1955 yılında Illinois des Plains'de McDonalds zincirlerinin ilkinin açmıştır. Bu zincir, bugün 119 ülkede, 31000'i aşkın restoranda her gün yaklaşık 50 milyon müşteriye hizmet vermektedir." (Radikal, afp, 17.05.2005)

Küreselleşmenin Türkiye'deki kültürel etkisinin en yoğun tartışmaları McDonalds üzerinden yaşanmıştır.



restoranlar, geçici kullanıcılar için, uluslararası bir kurumsal kimlik sunmaktadırlar. Kullanıcı neredekine giderse gitsin, hiçbir algılama zorluğu çekmeden, ürünlerin isimlerini telaffuz etmeden, yalnızca numaralarını söyleyerek (menü 1 vb.) istediği ürüne ulaşabilmektedir. Satıcıyla ilişki en aza indirgenmiştir. İşletme mantığı ürün ve işgücü standartlaşmasına dayanmaktadır. Böylece hızlı tüketimi, en az zaman kaybını hedefleyen ve zaten geçici olan kullanıcıya ortalama bir hizmet verilmektedir.



**Resim 2-24**

Bir McDonald's Fast-food restoranı

(Fotoğrafta dünyanın her yerindeki restoranlarında aynı plan şeması, cephe düzeni, çatı, renkler ve logoyu kullanan zincirin bir tipi görülmektedir.)

Bu restoran zincirlerinin "drive-in" denilen ve otomobille kullananları da bulunmaktadır. Aruoba, otomobil merkezli bir yaşam biçiminin sonuçlarını şu şekilde anlatmaktadır: "Ulaşım düzenleri bir yana, şehir düzenleri, en küçük yerleşim yerlerine varasıya, otomobille gidilecek yerler olarak yeniden düzenlendi. Eski geleneklerin ağırlığını duymayan Amerika, daha da ileri giderek, 'drive-in' kavramıyla, sinemadan bankaya dek her şeyi otomobile uyarladı, onu bir yaşam biçimi haline soktu. Avrupa ve Japonya da geri kalamazdı tabii ki; sonra da dünyanın geri kalan bölümleri..."<sup>206</sup>

Restoran zincirlerinin yerel olanlarının nitelikleri farklılaşmaktadır. Kent kimliğiyle, yörenin kültürüyle ve yemek yeme alışkanlıklarıyla çelişmeden bir kurumsal kimlik yaratmaya çalışan yerel zincirlere 'Saray Muhallebicisi' örnek olarak gösterilebilir.

<sup>206</sup> **Aruoba**, Oruç (2000), "Nesi Auto, Nesi Mobile", Cogito, Üç Aylık Düşünce Dergisi, sayı: 24- güz 2000, Oto-mobil: Bir Röntgen Denemesi, *Yapı Kredi Yayınları, İstanbul*, s: 10.

## 2.2.2 Turizm ve Eğlence Amaçlı Kullanılan Mekanlar

Turizm amaçlı kullanılan mekanlarda belirleyici olan eğlence ve kültürün endüstrileşmesi, kültürün metalaşmasıdır. Bu mekanlardan, yersizleşme olgusunun yaygın olarak görüldüğü uluslararası otel zincirleri, tatil köyleri, devre mülkler ve tema parkları bu başlık altında incelenecektir. Kapalı site yerleşimleri de -uzun süreli konaklama amacıyla kullanılıyor olsalar da- bir tema çerçevesinde tüketim merkezli olarak düzenlenmeleri nedeniyle, aynı başlık altında değerlendirilecektir.

Çağımızda 'turizm' milyonlarca insanı, üretici ve tüketici olarak yakından ilgilendirmektedir. Turizm, bir seyahat deneyimi sağlayan endüstriler, hizmetler ve uğraşlar bütünüdür. Kapsamında, evlerinden uzakta seyahat eden kişi ya da gruplara sağlanan, ulaşım, konaklama, yeme-içme, eğlence vb. aktivite olanaklarıyla, diğer tüm ağırlama hizmetleri bulunur.

Urry, 'Mekanları tüketmek' isimli kitabında turistlerin gittikleri yerlerin tüketicileri haline geldiklerini söylemektedir:

"1. Turizm, karşıtını, yani düzenli ve örgütlü çalışmayı gerektiren bir boş zaman etkinliğidir. Turizm, 'modern' toplumlardaki toplumsal pratiğin ayrı ve düzenli alanları olarak çalışma ve boş zamanın nasıl örgütlendiğine ilişkin bir tezahürdür. Daha doğrusu, bir turist olmak, 'modern' olmayı tanımlayan niteliklerden biridir ve ücretli çalışmanın büyük dönüşümleriyle bağlantılıdır...

2. Turist bakışı, insanların, başka varış noktalarına doğru devinimlerinden ve oralarda konaklamalarından ortaya çıkar. Bu, zorunlu olarak mekan içinde bir devinimi yani seyahati ve yeni bir yer veya yerlerde konaklama süresini gerektirir.

3. Seyahat ve konaklama, normal ikamet ve çalışma yerlerinin dışındaki yerlere yöneliktir. Başka yerlerdeki ikamet süreleri kısa dönemli ve geçici niteliktedir...<sup>207</sup>

Sonuçta, turizm ve seyahat modern insanı dönüştürmektedir. Bu durum, Urry'ye göre, "yeni ulaşım teknolojileri, toplumsal olarak örgütlenen seyahatin yeni biçimleri, estetik bir düşünümün artışı, seyahat endüstrisinde 'yorumlama'nın gelişimi, tüketimin doğasındaki değişimler ve 'turizmin sonu'yla ilişkili"dir. Çağdaş insan giderek daha çok seyahat etmekte ve zamanının artan bir bölümünü turist pratikleriyle geçirmektedir. Urry, turizmin yeri dönüştürmesine dair şu tespiti yapmaktadır: "Turizm hiçbir yerdedir, yine de her yerdedir."<sup>208</sup>

---

<sup>207</sup> Urry, John (1999), *Mekanları Tüketmek*, Çev. Rahmi G. Ögdül, *Ayrıntı Yayınları, İstanbul*, s: 181-182.

<sup>208</sup> Urry, John (1999), a.g.e., s: 206.

### 2.2.2.1 Otel Zincirleri

Modern-öncesi dönemde, han, kervansaray gibi çeşitli geleneksel konaklama yapısı tipleri mevcuttu. Modern Çağ'da ise, yolcu sayısındaki artış ve yolculuk biçimlerindeki çeşitlenme, yolcuların konaklama gereksinimlerini büyük ölçüde artırmıştır. Konaklama biçimlerinin farklılaşması ve talebin artması, mimariye modern kentiçi ya da kent dışı otel planlaması şeklinde yansımaktadır. Bu plan şemalarının, aynı anlayış ile, tek elden tasarlanarak farklı kentlerde uygulanması sonucu otel zincirleri ortaya çıkmıştır.

Uluslararası otel zincirleri, konaklama mekanları olsalar da, pek çok özelliklerinden dolayı transit kullanılan mekanlar başlığı altında incelenebilirler. Oteller hiçbir zaman basit geçiş yerleri olmamışlardır. Kullanıcıları sosyal açıdan çeşitlilik gösteren bu yapı tiplerinde temel hedef, yapının dış görünüşüyle, işleyişiyle, iç mekan düzenlemesiyle tanıdıklık hissi yaratmak, standartlaşma sağlamak, kullanım hızı ve kolaylığını artırmaktır. Yaratılmaya çalışılan uluslararası kimlik bunu sağlamaktadır. Ancak bunu yaparken bulunduğu kentle, çevreyle ve kültürle -kısaca yerle- bağlantı kurmamaktadırlar.

Büyük otel zincirlerinin kurulması mimarlıkta uluslararasılığın ilk açık örneklerindedir. Ülkemizde örneklerinin görülme süreciyle ilgili Bozdoğan şu yorumları yapmaktadır: "Mimarlık çevrelerinde 'uluslararası üslup', modernizmin sterilliğinden ve kimliksizliğinden 'kurtuluş', tam da ülkenin iyice uluslararasılaşmış ve küreselleşmiş bir kapitalizme sonuna kadar açıldığı bir döneme rastlamıştır. Bu ortamın mimarlık ve şehircilik açısından en gözle görülür ürünleri, süratle sayıları artan beş yıldızlı oteller (İstanbul'da Conrad, Swiss, Mowenpick ve Ramada; Ankara'da Hilton ve Sheraton), süpermarketler ve dev alışveriş merkezleri, iş merkezleri ve 'atrium'lu ofis

binaları ile uluslararası zincirlere bağlı tatil köyleridir. (Club Med, Robinson gibi)<sup>209</sup>

Otel zincirleri, uluslararası yolculara, dışarıdaki farklı çevrelerden uzaklaşabilecekleri tanıdık bir sığınak ve belli bir biçimdeşlik (üniformite) sağlamaktadırlar. Kullanımın her aşamasında standartlaşma vardır. Odasının tasarımından havluların rengine kadar her şeyinin, dünyanın her yerinde benzer olduğu uluslararası otel tasarımları, iç dünyada tanıdıklık hissi yaratmayı hedeflemektedirler. Yabancı bir ülkede bulunan yolcular ve işadamları, otellerin lobi, bar ve odalarında; havalimanlarının gümrüksüz mağazalarında olduğu gibi, çok uluslu tüketim mallarına ulaşabilmektedirler. Otellerin lobileri ve sosyal alanları, havalimanlarının VIP<sup>210</sup> salonları gibi, kullanıcıları için özel olanaklar sağlamaktadırlar. Ayrıca, bu yapılar içinde buldukları mimari doku ile bütünleşmemekte ve genellikle çevrede yaşayan insanlar tarafından kullanılmamaktadır.

Uluslararası ticaret otelleri de havalimanlarına benzer bir biçimde işlemektedirler. Bu biçim Ulf Hannerz tarafından "küresel dağıtma tablosu" olarak tanımlanmaktadır. Bu mekanlar yalnızca ayrı toplumlardan gelen bireyleri bir araya getirmekle kalmamakta, kültürün daha farklı bir biçimini ortaya koymaktadır. Özetle, özellikle batılı yolcular arasındaki kültür farklarını en aza indirmekte, işadamlarına çevreden bağımsız hareket etme olanağı sunmaktadırlar. Dünyanın neresinde olurlarsa olsunlar, her zaman ellerinin altında iletişim olanakları (telefon, faks, internet vb.), uluslararası yayın yapan kanalları izleyebilecekleri televizyon ve uluslararası bir mutfak bulabilecekleri güvencesi taşımaktadırlar.

<sup>209</sup> Bozdoğan, Sibel, "Türk Mimari Kültüründe Modernizm: Genel Bir Bakış"; Bozdoğan, Sibel; Kasaba, Reşat (editörler) (1998), Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, *Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul*, s: 131.

<sup>210</sup> İngilizce'de "very important person"un kısaltması. "Çok özel şahıs" anlamında kullanılmaktadır.

Güzer'e göre, çağdaş otel yapıları şu şekilde algılanmaktadır: "Otelin öncelikli işlevi, bize ait olmayan bir dünya ile aidiyet ilişkisi kurmamıza yardımcı olmaktır... Klasik bir turizm sloganı haline gelen 'kendini evinde hissetmek' deyişi, her şeyden çok, yapı tipinin bu işlevini ve gücünü vurgular. Yerleşilen bir otel, sürgündeki bir ortamla ilişki kurmak için atılmış bir adım, geçiciliği önceden kabul edilmiş bir aidiyet ilişkisidir." Çelişki transit kullanılan bir mekanda aidiyet hissi uyandırmanın hedeflenmesindedir. Buralarda, "hiçbir yere ait hissetmemek kavramı ile her yere ait hissetmek kavramı, eşanlı hale gelmektedir."<sup>211</sup>

Otel zincirleri, özellikle otel odalarına göre değerlendirildiğinde, standartlaşmanın tek hedef olduğu görülmektedir. Odanın kapısından girildikten sonra, aslında nerede bulunulduğuna dair referans verecek ipucu kalmamaktadır. Güzer, otel odalarının iç mekanlarını şu şekilde tasvir etmektedir: "Aynı dijital telefon, aynı televizyon, aynı klima, hatta aynı tuvalet sifonu, minibarda benzer içecekler, duvarlarda aynı yazılar, masanın üzerinde üç aşağı beş yukarı aynı servis mönüsü. Telefonu kaldırdığınızda dünyanın her yeriyle konuşabiliyor, televizyonu açtığınızda sevdiğiniz diziyi kaldığınız yerden izleyebiliyorsunuz. Bilgisayar, internet, faks, hatta sekreter servisi ile işiniz ofisinizdeki gibi yürürken, toplantılarınızı yapabiliyor, davetlerinizi verebiliyorsunuz. Malzemelerin ve servislerin nitelikleri yalnızca yıldız sayısına göre değişiyor."<sup>212</sup>

Otel odalarında standartlaşma kaçınılmaz gözükmesine rağmen, otellerin ortak alanlarında farklı kimlik arayışları vardır. Lobiler, kahvaltı salonları ve restoranlar, spor salonları, havuzlar, iç bahçeler, giriş saçakları özellikle yerel mimariyle bağlantı kurulmaya çalışılan alanlardır. Güzer'in bu konudaki tespiti şöyledir: "Öte yandan garip bir çelişki olarak yerellik kavramının, mimarisinde en fazla temsil edilmeye çalışıldığı yapı türlerinden biri de otel yapılarıdır.

<sup>211</sup> Güzer, C. Abdi (2000), "Yer Kavramına Karşı Bir Yapı: Otel", XXI, 07-08, s: 60.

<sup>212</sup> Güzer, C. Abdi (2000), a.g.e., s: 60.



Giderek turizmin öncelikli tüketim malzemesi haline gelen 'yerellik kavramı', mimarinin yeniden kimlik üretme işleminin de başlıca malzemesi.<sup>213</sup>

Ülkemizde de örnekleri bulunan, "Hilton"lar uluslararası otel zincirlerinin tipik örneklerindedir. Bu oteller, sıklıkla uluslararası yolculuğa çıkan, hatta yılın büyük bir bölümünü evleri yerine şehir dışında geçirmek zorunda olan işadamları tarafından kullanılmaktadır. O nedenle, yaratılması hedeflenen temel his 'aşinalıktır'. Önemli olan kullanıcılara -ki birey olarak değil yalnızca müşteri olarak ele alınmaktadır- standart nitelik ve miktarda hizmet sunmaktır. Sonuç olarak, bu oteller çoğunlukla buldukları yere özgü nitelikler taşımamakta, uluslararası bir kimlik yaratmayı hedeflemektedirler.



**Resim 2-25**

Hilton Oteli  
(Paris, Fransa)



**Resim 2-26**

Hilton Oteli (solda)  
(Rotterdam, Hollanda)

Hilton otel zincirinin logosu (altta)  
(Logo da iç mekanda kullanılan ürünler ve yapının kendisi ile kurumsal kimlik oluşturmayı hedefleyen aynı tasarım ilkesine göre oluşturulmuştur.)



<sup>213</sup> Güzer, C. Abdi (2000), a.g.e., s: 60-61.

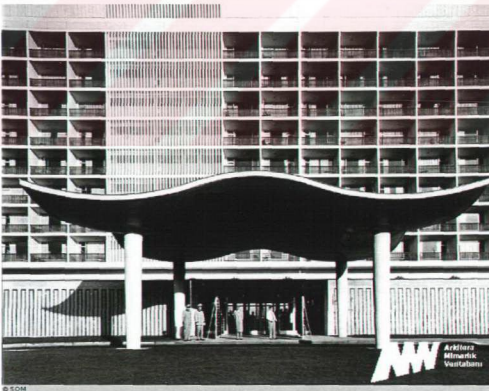
İstanbul, Harbiye'deki Hilton Oteli, Türkiye'nin ilk önemli uluslararası otellerindendir. Tasarım, SOM<sup>214</sup> ve Sedad Hakkı Eldem'e aittir. Tanyeli'nin de belirttiği gibi "otel ana kitle ve işlev çözümü bağlamında dönemin Amerikan büyük kentsel konaklama yapısı formatına uygundur. SOM grubunun ve yatırımcı firmanın Eldem'den beklentisi muhtemelen yapıyı 'yerelleştirecek' kimi ayrıntıları eklemek olmuştur."<sup>215</sup>



**Resim 2-27**

Hilton Oteli  
(Harbiye, İstanbul)  
(1952-1955)  
SOM

Türk mimarisine yeni ve yabancı olan bu kütle modernist anlayışının tüm özelliklerini taşımakta, ancak yerel kimlikle bağlantı kurmamaktadır.



**Resim 2-28**

Hilton Oteli Giriş  
Saçağı

(Zamanla binanın sembolü haline gelen giriş saçağı, Eldem tarafından eklenen, tek defaya özgü bir elemandır. Eldem'in saçağın yanı sıra yaptığı iç mekan düzenlemeleri de özgündür.)

[www.arkitera.com/AMW](http://www.arkitera.com/AMW)

<sup>214</sup> Skidmore, Owings, Merrill.

<sup>215</sup> Tanyeli, Uğur (2001), Sedad Hakkı Eldem, *Boyut Yayıncılık, İstanbul*, s. 94.

### 2.2.2.2 Tatil Köyleri, Devre Mülkler

Modern toplumda, tatil kavramı ve bu süreyi yaşanan kentin/ ülkenin dışında geçirme fikri neredeyse bir zorunluluk olarak algılanmaktadır. Güzer'e göre, "...tatil kavramının bir tüketim biçimi olarak kazandığı süreklilik, sürgün; yani evi terk etme kavramını özendirmekte, zorunlu bir sosyal olguya dönüştürmektedir."<sup>216</sup> Bu anlayış yapısal çevredeki yansıması ikinci evlerin (yazlıkların), tatil köylerinin, devre mülklerin vb. yaygınlaşmasıdır. Süer ve Sayar'a göre, turizm mekanlarında, "modern bireye ait bir kavram olarak üretilen 'boş zaman', sunulan hizmetler aracılığıyla tüketilir."<sup>217</sup>

Tatil köyleri, 2. Dünya Savaşı'ndan sonra tamamen yıkılan sayfiye kentleri yeniden inşa edilene kadar kullanılmak üzere, uygun alanlarda, hafif ve pratik inşaat malzemesinden kurulmaya başlanmıştır. Zamanla, hızla gelişen uluslararası turizm tesisleri içinde önemli yer işgal etmiştir. Tatil köylerinin işletme başarısı mimari özelliklerinin kent insanının özlemlerine cevap verebilecek nitelikte olmasından geçmektedir.

Diğer transit kullanılan ve birbirlerine benzer özellikler sergileyen mekanların aksine, tatil mekanlarında yerelle kurulan bağlantı özellikle aranmaktadır. Süer ve Sayar'a göre, "ulaşım teknolojilerinin gelişimi ile birlikte mekansal mesafelerin ve sınırların kaybolmasından en fazla yararlanan turizm sektörüdür. Burada asıl amaç turistin 'yerel imaj' beklentisinin tatmin edilmesidir. Mimar, bu tatminin "dekor"unu oluşturmakla görevlidir. Bu nedenle tatil köyleri ve büyük otel zincirleri, yer'e ve konuma ait mekansal göstergelerin, yerel ve yerli biçemlerin kullanıldığı/ simüle edildiği, eklektik ya da kolaj mekanlar kurgular, sunarlar."<sup>218</sup> Bu süreç 'yerin yeniden yaratılması' olarak değerlendirilebilir.

<sup>216</sup> Güzer, C. Abdi (2000), a.g.e., s: 60.

<sup>217</sup> Süer, Dürrin; Sayar, Yasemin Yılmaz (2002), a.g.e., s: 46.

<sup>218</sup> Süer, Dürrin; Sayar, Yasemin Yılmaz (2002), a.g.e., s: 43-46.

Turizm mekanlarının kimliği, mimarların gündemini uzun süredir işgal etmektedir. Bu konuyla ilgili yapılan çalışmalar, biçimsel çözümler üretme, yani geleneksel yapıları aynı şekilde taklit etme şeklinde olduğu gibi, meselenin özüne yönelik düşünülüp verilen ürünler de vardır. Özellikle, standart değil ama geleneksel yapı malzemelerini kullananlar, bölgenin iklim ve dokusunu, kültürü, çevresel verileri dikkate alan örnekler olumlu olarak değerlendirilmektedir.



### 2.2.2.3 Temalı Lüks Konut Siteleri

Dünyada, 1980'li yılların ikinci yarısından başlayarak yaygınlaşan lüks konut siteleri -özellikle temalı olanlar- yerle hemen hiç bağlantı kurmayan yerleşimlerdir. Turistik olmasalar da hizmet tüketimi en önemli kriterdir. Bu mekanlar adeta birer tatil köyü gibi (mimari ve işletme açısından) ele alınmaktadır.

Bozdoğan, ülkemizde, metropollerin çevrelerinde sitelerin yaygınlaşma süreci ile ilgili şu yorumlarda bulunmaktadır: "Üst sınıfların ve yeni 'yuppie' kuşağının yaşama modellerine gelince, kent merkezinden uzaklaşarak İstanbul'da Alarko-Alsit, Ankara'da Mesa Koru Sitesi gibi villa tipi yerleşmelere veya İstanbul dışındaki Bahçeşehir veya Kemer Country<sup>219</sup> gibi, doğa ve sağlık, yüzme havuzu, tenis kortu, golf sahası hatta binicilik alanları gibi imajları pazarlayan dört başı mamur ve pahalı banliyö kentlerine taşınmak, belki de son yılların en çarpıcı gelişmesi olarak tanımlanabilir."<sup>220</sup> Bütün bu mekan düzenlemelerinde temel amaç, bir yaşam biçiminin pazarlanmasıdır.

Lüks konut sitelerinde tema kullanımı yaygındır. Süer ve Sayar'a göre, "kentten yalıtılmışlığını vurgulamak ve yeni yer kimliğine bir özellik katmak

<sup>219</sup> "İstanbul metropoliten alanının dışında, 1200 dönümlük bir arazide kurulan ve 10 kilometre genişliğinde bir ormanla çevrili Kemer Country banliyösü özellikle ele almaya değer bir örnektir. Projenin başladığı 1991'den bu yana yayımlanan broşür ve tanıtım yazılarında, Kemer Country'nin... 'geleneksel mahalle tasarımı' yaklaşımını açıkça benimsediğini görürüz."

Kemer Country, Üçüncü Etap Tanıtım Broşüründe şöyle denmektedir: "Kemer Country eski bir yaşama biçimini hayata geçirmek için tasarlandı. Bu yaşama biçiminde anahtar kelime mahalleydi. Hepimizin bir mahallesi vardı... Ama aidiyet duygumuzu kaybettik ki onsu yaşayabilmemiz çok zor."

"Projenin üçüncü etabında, bu 'yitirilmiş aidiyet duygusunu geri getirme' işinin, ünlü Floridalı mimarlık firması Andres Duany ve Elizabeth Playter-Zyberk'e verildiğini açıklayan broşürlerdeki eskizlerde, geleneksel Türk evlerinden esinlenmiş villalar yer almaktadır."

Bozdoğan, Sibel, "Türk Mimari Kültüründe Modernizm: Genel Bir Bakış"; Bozdoğan, Sibel; Kasaba, Reşat (editörler) (1998), a.g.e, s: 131.

<sup>220</sup> Bozdoğan, Sibel; Kasaba, Reşat (editörler) (1998), a.g.e, s: 131.



için tema kullanımı yaygındır. Bu kurgusal dünyaların altlığı, çoğunlukla doğadır."<sup>221</sup> Tema, çoğunlukla orman, deniz, göl vb. gibi doğa başlığına ya da -tarihe referans vererek- Osmanlı evi, Türk evi ve mahalle yaşamı, Amerikan kasaba evleri gibi geleneksel yerleşimlere yönelik seçilmektedir. Hepsinin ortak özelliği, fiziksel olarak dış dünyadan yalıtılmış, içe yönelik düzenlenmiş olmalarıdır.<sup>222</sup>

Türkiye'de, lüks konut sitelerinin en bilinenlerinden biri olan 'Kemer Country', İstanbul'da, Avrupa yakasının kuzeyinde, Belgrad ormanı yakınında bulunmaktadır. Süer ve Sayar'a göre, "kente yakın ama kentin kötülüklerinden uzak, sterilize bir ortamda yaşanacağı teması, yani yalıtılmışlık, bu sitelerde tüketime sunulan yaşam tarzının temel yapıtaşlarından biridir."<sup>223</sup>



Resim 2-29

Kemer Country  
İstanbul

(Çarşı ve yerleşimin fotoğrafı)

<sup>221</sup> "Kentsel yaşamdan kaçış ve tekrar toprakla biraradalık isteği lüks konut sitelerini doğa temasında buluşturur. Sitelerin, isim ve yer seçimi, tasarım konsepti doğaya ve kırsala referanslıdır... Ancak, buradaki doğa, yapay göletleri, ithal ağaçları, çalıları ile simüle edilmiş bir ortamdır. Yapay şelale tasarımları gibi farklı coğrafyalardan alınan doğa parçalarının içiştirilerek kurulduğu örnekler de mevcuttur."

**Süer, Dürrin; Sayar, Yasemin Yılmaz (2002), a.g.e., s: 63.**

<sup>222</sup> "Bu fiziksel yalıtım, sitelerin etrafına tel örgüler ya da dışarıyla ilişkiyi tümüyle koparan duvarların örülmesi gibi engeller yaratma yoluyla sağlanmaktadır. Çoğu zaman sitenin yalıtımı için kalın duvarlar yetmemekte, site girişlerinin özel güvenlik sistemleri ve kameraları yoluyla sıkı sıkıya denetlenmesi yoluna gidilmektedir."

**Süer, Dürrin; Sayar, Yasemin Yılmaz (2002), a.g.e., s: 53.**

(Bkz. 2.1Yersizleşen Mekanların Ortak Özellikleri/ 2.1.6. Güvenlik)

<sup>223</sup> **Süer, Dürrin; Sayar, Yasemin Yılmaz (2002), a.g.e., s: 53.**





Resim 2-30

## Kemer Country

(Türk evi temalı yerleşimi gösteren perspektif)

([www.cemalmutlu.com/english/projects/kemer04.htm](http://www.cemalmutlu.com/english/projects/kemer04.htm))

"...bu pastel eskizlerde, dar sokakları ve küçük meydanları çevreleyen kiremit çatılı, avlulu, cumbalı, modüler pencere evlere tarihi Osmanlı sukemi de uygun bir arka plan oluşturmaktadır." (Bozdoğan, Sibel; Kasaba, Reşat (ed.) 1998, a.g.e, s: 132.

Sonuçta, Bozdoğan'a göre, bu tip yerleşimlerde, "yaratılan çevrenin, tanımı gereği, ancak yapay bir 'kamusal alan' oluşturacağı, 'aidiyet duygusunu restore etme' ihtiyacına karşın, böyle bir yere 'ait olmayan' pek çoklarını dışarıda bırakacağı düşünülebilir. Aslında, pahalı alışveriş merkezlerinden, iyi korunmuş duvarların gerisindeki villalara ve sitelere kadar, yakınlarda Türkiye'de geliştirilen pek çok mimari ve kentsel gelişmede, gerçek ve kozmopolit bir şehir ortamının, gerçek bir sınıfsal ve kültürel çeşitliliğin gereği olan herkese açık kamu mekanlarının erozyona uğradığını görürüz."<sup>224</sup> Özetle, mekanın yersizleşme sürecinde kamunun kamusal alanla ilişkisi de kopmaktadır.

<sup>224</sup> Bozdoğan, Sibel; Kasaba, Reşat (editörler) (1998), a.g.e, s: 133.

### 2.2.2.4 Tema Parkları

Tema parkları (Konulu Parklar) ya da eğlence parkları yersizleşen mekanların tipik örneklerindedir. Kent dışında ve içe dönük, kontrollü bir alan olarak inşa edilirler. İnsanlar buraya eğlence ve tüketim amaçlı gelip içerde buldukları kısa süre boyunca belli kurallara tabi olurlar. Disneyland dünyadaki tema parklarının en ünlüsüdür. Baudrillard, bu mekanı şu şekilde tanımlamaktadır: "Disneyland bütün simülakr düzenlerinin iç içe geçmiş olduğu kusursuz bir modeldir..."<sup>225</sup> Baudrillard, simülasyon (hipergerçek) kavramını, bir köken ya da gerçeklikten yoksun gerçeğin modeller aracılığıyla yeniden üretilmesi olarak tarif etmektedir.



Disney Resim 2-31

Disneyland  
Paris, Fransa

(Resim Amerika'daki Disneyland ile aynı anlayışta yapılmış tema parkının plan illüstrasyonunu göstermektedir. Çevredeki hiçbir verinin gösterilmediği plan aslında 'herhangi bir yerde' olabilir. Tamamen kontrollü olan bu alan neredeyse 'surla' çevrilidir ve içine dökülmür.

Baudrillard, tema parklarında bulunan kalabalığın mekanda herhangi bir sosyalleşme yaratmadığını, kullanıcının her durumda yalnız olduğunu vurgulamaktadır: "Aracınızı otoparka bıraktıktan sonra içerde kuyruğa giriyor ve sonunda dışarıya yapayalnız ve kendi halinize terk edilmiş bir vaziyette

<sup>225</sup> Baudrillard, Jean (2003), Simülakrlar ve Simülasyon, Çev. O. Adanır, *Doğu Batı Yay.*, Ankara.

çıkıyorsunuz... Bir konsantrasyon kampına benzeyen otoparkla içerdeki kalabalık arasında tam bir tezatlık vardır. Bir başka deyişle içerdeki bin bir çeşit oyuncak insanları bir nehir misali oradan oraya sürüklerken, dışarı çıkan insan yalnızlığa (oyuncağına), arabasına doğru ilerlemek zorunda kalmaktadır.”<sup>226</sup>

Ascher’e göre, eğlence ve tatil merkezlerinin başarısı yeni iletişim teknolojilerini yaygın olarak kullanmaları değil; “atlı karıncaların varlığı, doğrudan görülen, dokunup hissedilebilen şeyler, somut kalabalıktır... Telekomünikasyon sistemlerinin gelişimindeki paradoks iletilebilir olmayı değerli hale getirmeleridir.”<sup>227</sup>

Tema parklarda, zaman ve mekan açısından birbirine geçmiş dünyalar yaratılmaktadır. Amaç, tüketicileri çekmek ve daha fazla tüketmeye sevk etmektir. Özellikle Amerika’da, alışveriş ve eğlence merkezleri bir arada kurgulanmakta; tarihi kent merkezlerinin işlevi ‘tematik merkezlere’ taşınmaya çalışılmaktadır. Etrafları adeta surlarla çevrili olan, içe dönük bu yapılar özel alan gibi yönetilen kamusal alanlardır.

Süer ve Sayar, Euro Disney dünyasını bir gösteri dünyası olarak tasvir etmektedirler: “Euro Disney Dünyası beş tema parktan -Main Street USA, Adventureland, Fantasyland, Frontierland, Discoveryland- oluşmaktadır. Disney Dünyası’nda geçmiş ve gelecek, serüven ve fantezi, masal ve bilimkurgu arasında zamanın ve mekanın sınırlarını zorlayan yolculuklar, sistemin omurgasını oluşturan ve isminde de anavatanına gönderme yapılan, Ana Cadde ABD’de başlar ve biter. Simüle edilmiş insanlar (minie, mickey, pamuk prenses ve yedi cüceler vb.) ve simüle edilmiş mekanlar (geçmiş yüzyıla ait tipik bir Amerikan kasabasının ana caddesi, geleceğe ait uzay gemileri, şatolar vb.) aracılığıyla eğlencenin yanı sıra her şeyi tüketmemizi

<sup>226</sup> Baudrillard, Jean (2003), a.g.e., s: 31-32.

<sup>227</sup> François Ascher, şehirci; Bellanger, François (1998), a.g.e., s: 170.

sağlayan bir ortam sunulur. Eğlence ve alışverişin sınırları da birbirine geçmiştir.”<sup>228</sup> Bütün bu kurgu, daha fazla mal ve hizmet satmaya yöneliktir.

Tema Park anlayışı, yani bir senaryoya bağlı kurgu fikri, bazı durumlarda - mesela Baudrillard’ın bahsettiği gibi Los Angeles kentinde- artık münferit yapılarda, ya da sınırlı alanlarda kalmamakta, kentin genel kimliğini/ kimliksizliğini oluşturmaktadır: “Zaten Los Angeles’te Disneyland’a benzeyen Enchanted Village, Magic Mountain, Marine World vb. başka yerler vardır. Bu türden oyun ve eğlence merkezleri Los Angeles’i çepeçevre sarmış durumdadırlar. Bu türden merkezler aslında Los Angeles’in, gerçeğin enerjisinden yararlanan gerçek dışı, dur durak tanımayan bir hareketlilik (araç, insan devinimi, vb.) sisteminden başka bir şey olmadığını gösteren ve bunun kentin sahip olabileceği tek sır olduğunu belgeleyen kanıtlardır - muazzam bir alana yayılmış durumda bulunan bu kent aslında bir uzam ve boyuttan yoksundur.”<sup>229</sup>

Amerika’daki Las Vegas kenti de, tüketimi teşvik için düzenlenmiş konulu bir park gibi çalışmaktadır. Kentte, hemen her şey reklam ve dolayısıyla tüketim merkezli kurulmuştur. Kuban bu durumu şu şekilde tasvir etmektedir: “Las Vegas büyük bir reklamdır. Post-Modern ise kuramsal kaygısı çok olan bir tavidir. Fakat reklam niteliği onu Las Vegas’a yaklaştırır. Böylece slogan politikanın ve ekonominin olduğu kadar mimarlık söyleşisinin de aracı olmuştur.”<sup>230</sup> Burada, binalar çoğunlukla kumarhane ve onların kullanıcıların konaklayacağı otel ve kilise işlevindedirler. Kumarhanelerde, alışveriş ve eğlence merkezlerinde zamanın sınırlarının, gece-gündüz ayırımının, yok edilmesi hedeflenmektedir. Binaların cephe anlayışlarına bakıldığında yerel imajların turistlere yönelik tüketim nesnelere olarak kullanıldıkları görülmektedir. Süer ve Sayar’a göre, Las Vegas “dünyanın çeşitli coğrafyalarından alınmış kentsel-mimari simge yapılar aracılığı ile kendi

<sup>228</sup> Süer, Dürrin; Sayar, Yasemin Yılmaz (2002), a.g.e., s: 48.

<sup>229</sup> Baudrillard, Jean (2003), a.g.e., s: 33.

<sup>230</sup> Kuban, Doğan (1992), a.g.e., s: 94.

yerelliğini kurarken, insanda 'hiçbir yerde ama her yerde olma' hissini uyandırmaktadır."<sup>231</sup>

Bozdoğan, post-modern temalı yerleşimleri eleştirdiği yazısında şu çözümü önermektedir: "Modernizm adına yapılanların modernist bir eleştirinin, mimarlık kültüründeki mevcut tıkanıklıktan çıkmak için hala geçerli -ve belki de en anlamlı- yol olduğu kanısındayım. Ancak bu şekilde mimari postmodernizmin bize sunduğu iki popüler seçenekten, yani ya 'geleceğe dönüş' ya da Disneyland/ 'global tema parkı' (*global theme park*) seçeneklerinden başka seçeneklerin de olduğunu düşünmemiz mümkün olabilir."<sup>232</sup>



---

<sup>231</sup> Süer, Dürrin; Sayar, Yasemin Yılmaz (2002), a.g.e., s: 46.

<sup>232</sup> Bozdoğan, Sibel; Kasaba, Reşat (editörler) (1998), a.g.e, s: 121.

### 2.2.3 Ulaşım Mekanları

Ulaşım, en basit biçimiyle “iki yer arasındaki gidiş geliş”<sup>233</sup> anlatmaktadır. Endüstri Devrimi'nin dönüştürücü etkisinin en çok hissedildiği; çeşitli teknolojik buluşların birbiri ardına insanlığın hizmetine sunulduğu alanlardan biridir. Buhar enerjisinin demiryolu ulaşım alanındaki uygulamaları, sıvı yakıtlı ve içten yanmalı motorlar, elektrikli taşıma sistemleri, tarihteki kilometre taşlarıdır. Bu yeniliklerin etkileri yalnızca yolculuk eyleminin iyileştirilmesine yönelik olmamış; içinde yer alınan mekanlar ve çevre de dönüşmeye başlamıştır. Ulaşım artık kişisel olarak çözüm bulunması gereken bir yer değiştirme talebi olmaktan çıkmıştır. Özetle, Endüstri Devrimi'nin ulaşım alanında yarattığı teknolojik değişiklikler, transit kullanımı yaygınlaştırmış; ulaşım eyleminin algılanma biçimini değiştirmiştir. Artık ulaşım, kendi bilgi, araştırma, disiplin ve ekonomisi olan bağımsız bir sektör haline gelmiştir. Yolcu kapasitelerindeki artışla mimari ürün arasındaki ilişkiyi sağlamak zorlaşmıştır.

Urry'ye göre, “modern özne devinim halindeki öznedir. Modernlik düşüncesinin merkezinde devinim; devinimin ve seyahatin doğasında ve deneyiminde modern toplumların çarpıcı değişimlere yol açmış olduğu düşüncesi yatmaktadır... Modern dünya birçok bakımlardan, bu yeni uzun mesafeli ulaşım ve seyahat biçimleri olmaksızın düşünülemez. Modernliği simgeleyen yaya *flâneur* değil; daha çok tren yolcusu, otomobil sürücüsü ve jet uçaklarının yolcusudur...”<sup>234</sup>

<sup>233</sup> Ulaşım: Ulaşmak eylemi, bir şeyi bir yerden bir yere aktarma vb. ilgilerin tümü. (Meydan Larousse, (1972), 12. Cilt, *Meydan Yayınevi, İstanbul*, s: 413.)

Köyler, kentler, ülkeler, arasında bir yerden bir yere gidişgeliş. (Türkçe Sözlük (1983), *Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara*, cilt II, s: 1221.)

<sup>234</sup> “Paris'in Haussmannlaşması üzerinde duran Baudelaire, Berlin gibi bir metropolde yaşamın koşturmacası üzerine yazan Benjamin ve otomobilin kentsel yaşantıya etkisini araştıran Le Corbusier gibi birçok ufuk açıcı yorumcu modern kentlerin yeni seyahat biçimleri ve deneyimleri gerektirdiğinin tartışarak, bu konuyu incelemiştir.”

Urry, John (1999), a.g.e., s: 193-194.



Transit kullanılan mekanlarda temel özellik 'hız'dır. İşlevin getirdiği "aşırı hızlı" kullanım binanın kentle olan ilişkisinde, mekansal kuruluşunda, kullanıcıların ilişkilerinde belirleyicidir.

Geçiş mekanlarının kullanım yoğunluğunu anlamak için Bellanger'in "Transit" isimli makalesinde yer alan istatistiklere bakıldığında şu sonuçlarla karşılaşılmaktadır:

"Son bir yılda bir hava milinin bedeli altıya bir oranında azalmıştır. Bir telefon bağlantısının bedeli yüzden bire düşmüştür.

Son 30 yılda, yer değiştirmeler %40 oranında artmıştır. Bireyin kat ettiği ortalama uzaklık beş katına çıkmıştır. Tatil yolculukları %50 oranında daha fazla yapılmaktadır.

Her gün, Paris Disneyland'da 36.000 ziyaretçi, Parly II'de 50.000 ziyaretçi, 100 Total istasyonunda 50.000 araba, Roissy'de 110.000 yolcu, Kuzey Garı'nda 400.000 yolcu, RATP'de 9 milyon yolcu bulunmakta; Fransa'da 18.000 cep telefonu satılmaktadır.<sup>235</sup>

Verilen örneklerden anlaşılacağı üzere, insanların hareket miktarı her geçen gün artmaktadır.<sup>236</sup> Farklı biçimleri ve çağrışımlarıyla devingenlik yaygın bir sosyal fenomendir. Telekomünikasyon yöntemlerinin artışı - sanılanın aksine- harekette azalmaya yol açmamaktadır. Aslında, ilk bakışta yeni bilgi ve iletişim teknolojileri toplantı ve seyahatleri azaltacak gibi görünmüş olsalar da devingenlik artmaktadır. Bulduğumuz mekanlarda bu

<sup>235</sup> Bellanger, François (1998), "Transit, ou un Nouveau Regard sur les Lieux de la Mobilité", *Mégalopole, Art, Architecture et Urbanisme, Cahier.17, Editions Institut Art et Ville, Givors et Rhone-Alpes*, s: 78.

Bellanger bağımsız danışmandır ve geçiş mekanlarının gelişimi üzerine projeler geliştirmektedir. "Transit, Hareketin Yer ve Zamanları" (B. Marzloff ile) ve "Havayolcularının Yaşam Biçimleri" (M.Devos ile) üzerine önemli iki kitabı vardır.

<sup>236</sup> Yazar David Lodge, "Dünya Küçük" isimli romanında, haberleşme ve ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerin yaygınlaşmasının akademik gündelik yaşama etkilerini şu şekilde tasvir etmektedir: "...artık bilgi geçmişe göre daha kolay taşınır oldu. İnsanlar da öyle. Bu gerçeği çok az kişi algılamış olsa da son yirmi yıl içinde üç şey bilim dünyasında devrim yarattı: uçak yolculuğu, uluslararası otomatik telefon görüşmeleri ve fotokopi makinesi."

Lodge, David (1998), a.g.e., s: 58.

teknolojilerle ilgili aletler yer almaya başlamış ve kentler büyümeye devam etmiştir. Martinotti'nin de belirttiği üzere "yeni binyılın başından beri kentsel alanlar gezegen nüfusunun büyük bölümüne ev sahipliği yapmaktadır."<sup>237</sup> Çağdaş kent, devingenliğin maksimum dereceye kadar gelişeceği fiziksel ve kültürel çevreyi sunmaktadır. Havalimanları, garlar, benzin istasyonlarıyla ilgili rakamlar "göçebe bir toplumun doğduğu teorisinin"<sup>238</sup> ortaya atılmasına neden olmuştur. Çünkü, teknik bir işlevi yerine getiren basit araçlar (uçaklar, trenler, arabalar vb.) ve bunların bağlantılı olduğu mekanlar (havalimanları, terminaller, benzin istasyonları vb.) servisten çok tüketim, hatta çalışma mekanlarına dönüşmektedir. Buralarda, yolcular ve kullanıcılar (bu durumda müşteriler) aynı zamanda tüketebilmekte ve çalışabilmektedir.

Teknolojik gelişmeler o derecede yayılmıştır ki artık, ulusal sınırlar ve zaman dilimleri, en azından zihnen, karşılıklı etkileşime engel oluşturmamaktadır. Bölge, ülke gibi kavramlar yerlerini "yerlerin ve mekanların çoğulluğu" hissine bırakmaktadır. Coğrafyanın belli bir parçasına bağlanmak, oturlan yerle ya da yaşanan çevreyle ilgili kaygılar artık modern yaşam biçimlerinin temelini oluşturmamaktadır. Çeşitli taşıtlarla sürekli hareket ediliyor olunması, gelişmiş ülkelerdeki büyük kentlerde, gündelik yaşamı belirlemeye başlamaktadır.

---

<sup>237</sup> **Martinotti**, Guido (2003), "Space, Technologies and Populations in the New Metropolis", Position paper for the International Workshop of the Project MoVe, Università degli studi di Milano-Bicocca, 26-06.2002. <http://shiva.uniurb.it/EUREX/syllabus/lecture1/Martinotti-lecture-1.pdf>, s: 2.

<sup>238</sup> **Bellanger**, François (1998), a.g.e., s: 78.

### 2.2.3.1 Terminal Binaları

Terminal sözcüğünün ansiklopedik karşılığı “bir demiryolu, karayolu vb. hattının sonundaki durak”tır.<sup>239</sup> Günümüzde, özellikle havalimanlarında, yolculara hizmet veren mekanları anlatmak için kullanılmaktadır. Ancak terminal sözcüğü yalnızca bir başlangıç ve sonu ifade etmesi bakımından yanlış kullanılmaktadır; çünkü bu mekanlar aynı zamanda geçiş ve aktarma işlevlerine de sahiptirler.

### Garlar

Çağdaş kentleri ve mimarlığı anlamak için -hızlı tren, otomobil ve uçakların kullanıldığı bir çağda- öncelikli olarak hızın ve yoğunluğun kesiştiği mekanlar gözlenebilir. Transit kullanımının gelişiminin izlenebileceği önemli bir ulaşım yapısı garlardır.

James Watt'ın, 1769 yılında, buhar gücünü harekete çeviren makineyi icat etmesi ile trenle yolculuk olanaklı olmuştur.<sup>240</sup> Trenin sağladığı mekanik hareket, zamanla demiryollarının gelişerek endüstriyel üretim yapan ülkeleri bir ağ gibi sarmasını sağlamıştır.

Demiryolunun yaygın olarak kullanılmasının etkileri çok yönlüdür. Öncelikli olarak insan hareket hızı geometrik şekilde artmıştır. Ulaşım maliyetleri azalmıştır. İnsanlar, bir seferde, kitlesel olarak, güvenli ve dakik biçimde taşınmaya başlanmıştır. İnsan ve mal hareketinin kolaylaşmasıyla kentlerin

<sup>239</sup> İngilizce'de *terminal* (Meydan Larousse, (1972), 12. Cilt, *Meydan Yayınevi, İstanbul*, s: 79.)

Latince'de *terminus* sınır taşı anlamına gelmektedir. (AnaBritannica, (1989), Cilt 20, *Ana Yayıncılık, İstanbul*, s: 545.)

<sup>240</sup> İlk demiryolu isatasyonu, 1830 yılında, sanayi kenti Manchester ile Liverpool limanı arasında inşa edilmiştir. Tek bir hattı vardır ve gidiş geliş dönüşümlü olarak yapılmaktadır. Çatısı geleneksel ahşap ile örtülmüştür; duvar ve sundurmayla desteklenerek her iki tarafı açık bırakılmıştır.

erişebilirliği artmış; ulaşım kamusal bir uğraş haline gelmiş; toplu taşıma kavramı da bugünkü şekliyle ortaya çıkmıştır.

Bellanger'in ifade ettiği üzere, "1830'lu yıllarda garlar Avrupa'da yaygınlaşmaya başladıklarında, tarlaların içinde, içinden demiryolu geçen bir sundurmadan ibarettirler"<sup>241</sup>. Daha sonra, boyutsal olarak büyümeye ve kentlerin içine çekilmeye başlamışlardır. Garlar, kentin çevresindeki basit bir bina olmaktan daha önemli bir konuma gelmişlerdir. 19. yüzyıl boyunca, önemli mühendislik yenilikleri, demir-çelik inşa yöntemleri ve cam örtü sistemleri ilk olarak kenti büyük demiryolu istasyonlarında denenmiştir.<sup>242</sup> Cepheleri özenle ele alınmaya, çelik ve camdan geniş holler oluşturulmaya başlanmıştır. Garlar, modern kentlerde, eski surlarla çevrili kentlerin giriş kapılarının işlevlerini üstlenmişlerdir.<sup>243</sup> Yeni bir kentsel imge haline gelmiş ve "makine estetiği" olarak da adlandırılan yeni bir estetik anlayışı yaygınlaştırmışlardır.

Garların gelişim sürecini görmek için, başlangıç olarak, raylı sistemin yaygın bir biçimde kullanıldığı Fransa örneği incelenebilir. Paris'teki Kuzey Garı'nın inşa edildiği bu dönemde tren en hızlı ulaşım aracıdır. 1880'li yıllarda, kentler garların etrafının çevirmiş, soyluların değil halkın sarayı gibi ele alınmaya başlanmışlardır. Garlar, bekleme salonları, büfe, lokanta, kitaplık, özel dinlenme salonları gibi çeşitli yan işlevlerle zenginleştirilmişlerdir.

Paris'teki Saint-Lazare Garı ve Orsay Garı'nın inşası bu yapıların daha farklı olarak ele alındığı bir dönemdedir. 1900'lü yıllarda giderek büyüyen garların kentteki önemleri artmış, devlet binalarıyla ve dini yapılarla eşdeğer önemde

<sup>241</sup> **Bellanger**, François (1998), "Transit, ou un Nouveau Regard sur les Lieux de la Mobilité", *Mégalopole, Art, Architecture et Urbanisme, Cahier.17, Editions Institut Art et Ville, Givors et Rhone-Alpes*, s: 81.

<sup>242</sup> Garların en etkileyici kısımları çatılarıdır. Demir ve çelik, oldukça büyük açıklıkları örten, tonoz çatılar yapmaya olanak vermekte; aralara kolon koymayı gerektirmemekte; aralarda camın kullanılması aydınlık mekanların yaratılmasını sağlamaktadır.

konumlandırılmaya başlanmışlardır. (Lyon Garı bu gelişimi yansıtmaktadır.) Bütün bu süreçte belirleyici olan etken, endüstri devrimi sonucu malzeme ve strüktürdeki gelişim, geçilen açıklıkların ve mekanların büyümesidir. Ancak 1930'lu yıllardan sonra bir kırılma noktası yaşanmış, garlar kimliklerini kaybetmeye başlamış, daha az özen gösterilen mekanlar haline gelmişlerdir. 2. Dünya Savaşı'ndan sonra, tren toplum içindeki önemini kaybetmeye başlamış, yerini otomobile ve uçağa bırakmıştır.



---

<sup>243</sup> Demiryollarının aynı zamanda kentin yeni giriş kapıları haline gelmesinin en yakınımızdaki örneği Haydarpaşa Garı'dır. Yapılacak dönüşüm projesi ile gündemde olan, bu yapının, İstanbul'da, hatta tüm ülkede, toplumsal bellekte önemli yeri vardır.



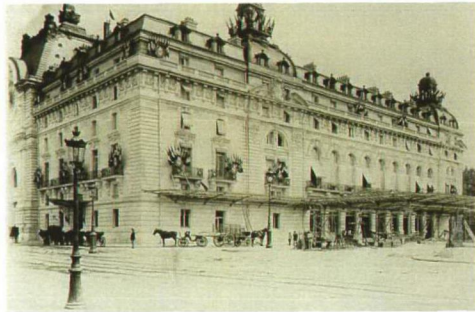
**Resim 2-32**

Kuzey Gari  
(Gare du Nord)  
(Paris)



**Resim 2-33**

Saint-Lazare Gari  
(Claude Monet'in  
empresyonist tablosu)  
(Paris)



**Resim 2-34**

Orsay Gari  
(Paris)



Günümüzde, ulaşımda, hızın gerekliliğinin artmasıyla raylı ulaşım tekrar önem kazanmıştır. Özellikle Avrupa'da, büyük şehirlerde, transit kullanılan aktarma noktalarındaki garlar giderek daha kapsamlı hale gelmektedir. Ancak yolcu kapasitendeki ve kullanım hızındaki artış nedeniyle, garların düzenlenmesinde taşımacılığa bağlı temel gerekleri yerine getirecek; diğer yandan, garı kentle ve kent yaşamıyla bir araya getirecek çözümler üretmek zorlaşmaktadır. Mesela, Fransa'da yapılan pek çok yeni TGV garının mimari değeri yüksek olmasına rağmen kentle bağlantıları oldukça zayıftır.

Ulaşım kent yaşamının önemli bir parçasıdır, basit bir yer değiştirme anı ve aracından ibaret değildir. Günümüzde, bu mekanların tasarımında hedef, özet olarak, yakın çevresine bağlı, çok işlevli yaşanacak mekanlar yaratmaktır. Trene binmek kadar, binerken neler yapılabildiği de önemli hale gelmiştir.

Garlar giderek tek işlevli mekanlar olmaktan uzaklaşmakta; servis alanlarının içlerinde kapladıkları alan ve oynadıkları rol giderek havalimanlarındakine benzemektedir. Mevcut merkezi garların gelir tabloları bu tespiti doğrulamaktadır. "Lyon Garı'ndaki 32 dükkanın üç yıllık cirosu 400 milyondur."<sup>244</sup> Garlar, devingenliğin bu kadar hakim olduğu bir dünyada, yalnızca "trene binilen yer" olmaktan çıkmaktadır. Alışveriş alanları ve gelirleri bu orandayken, tüketim mekanı olarak da gündeme gelmektedirler. Barrau'ya göre, "garlardaki alışveriş merkezlerindeki mağazalarla, aynı büyüklük ve ürün miktarına sahip kent merkezindekiler karşılaştırıldıklarında aralarında iki kat gelir farkı olduğu görülmektedir."<sup>245</sup> Bu durum, "akış arttıkça satış artar" şeklinde, basit bir sloganla özetlenmektedir.

Japonya'daki -mesela Tokyo'daki- çağdaş kent içi garlara bakıldığında büyük bir mağazanın ortasından trene binmenin oldukça sık rastlanan bir durum

<sup>244</sup> Bellanger, François (1998), a.g.e, s: 81.

<sup>245</sup> Gérard Barrau; Bellanger, François (1998), a.g.e, s: 179.

olduğu görülebilmektedir. Bu, Japon tren yolu sisteminin, ulaşım aksının bir ucunda yerleşim bölgesi, diğer ucunda bir gar ve bir alışveriş merkezi bulunacak şekilde gelişmesiyle ilgilidir. Bu Japon örneği, bir model oluşturmaktan çok gar kavramını sorgulamamıza neden olmaktadır.



**Resim 2-35**

Kyoto İstasyon Binası, Japonya,  
Hiroshi Hara

Tasarım (Yarışma sonucu):1991-94  
Uygulama: 1995-97

Kyoto İstasyon Binası, şehrin dokusundaki mevcut yapılara göre aşırı büyük boyutları ile tartışma konusu olan bir binadır. İçinde 5 ayrı işlev barındırmaktadır: Otel, alışveriş merkezi, kültür merkezi, otopark ve tren yolu istasyonu.

Resimde gann giriş holü görülmektedir. Mekanın üst örtüsü havalimanlarını, mağazalar ve yürüyen merdivenler ise alışveriş merkezlerini anımsatmaktadır. Burada, garlara bakış açısında önemli olan trene binmek kadar binerken neler yapılabileceğidir.

Japonya'da alışveriş alışkanlığı trenle yolculuğa bağlı olarak gelişmiştir. Kent içi ulaşımın önemli bir bölümü trenle yapıldığı için insanlar alışverişlerini günlük olarak, kolayca taşıyabilecekleri oranda garlardan yapabilmektedir. Buna karşın -Paris gibi- Avrupa kentlerinde insanlar araba ile ve haftalık olarak alışveriş yapmaktadırlar.)

SNCF baş mimarı Jean-Marie Duthilleul, garlardaki ek işlevler için şöyle söylemektedir: "Eğer insanlar garlarda ya da metroya giden koridorlarda zamanlarını daha iyi değerlendirebilecekleri günlük servisler bulabilselerdi, kentin dışında yaşayanlar için kentin imajı düzelebilirdi. Gar, kullanılan, ve insanın orada bulunurken kötü hissettiği bir geçiş mekanı değil bir yaşam yeri olmalıdır. Buralarda, karşılaşmaların ve görüşmelerin artırılması ve özellikle yeni hizmetler düşünülmelidir." Duthilleul, bu tespitinde, dikkatimizi transit kullanılan bu mekanların kimliksizliğine çekmekte ve farklı işlevlerin eklenmesiyle buraların niteliklerinin değiştirilmesini önermektedir.

İstatistiklere bakıldığında, "Paris garlarında, uzun mesafeye gidecek yolcuların trene binmek için en az bir saat önceden geldikleri, bu sürenin ulusal düzeyde 20 dakika olduğu" görülmektedir. Bu rakamlar, yeni ticaret olanakları ve hizmetlerinin düşünülmesindeki aciliyeti açıklamaktadır. "Aynı alana sahip kent merkezindeki bir mağazanın cirosu gardakinin yarısı kadardır. Mesela, Montparnasse Garı, artık tam bir alışveriş merkezine dönmüştür. Acelesi olan ve kentin dışında yaşayan biri hemen dükkanlardan gıda alışverişini yapıp trene atlayabilmektedir."<sup>246</sup>

Bellanger'in tespitine göre, Fransa'daki bazı garlar çalışma alanlarıyla donatılmaya başlamışlardır: "Yaklaşık 10 kadar 'euroaffaires' mekanı, küçük televizyonlar, telefon, internet, faks bağlantısı ile huzur ve çalışma ortamı sunmaktadır."<sup>247</sup>

Ulaşım mekanlarındaki değişimi taşıtlardaki büyük gelişim tetiklemektedir. Yolcular artık bir yerden diğerine giderken zaman kaybetmek istememektedir. Bu talebe verilen yanıt tren yolu işletmelerinden gelmektedir: "'SNCF' yetkilileri istikametine ve günün farklı saatlerindeki yoğunluğa göre rahat ve hızlı bir biçimde modüle edilebilir trenler düşünmektedirler."<sup>248</sup> Günümüzde, vagonların (ya da uçakların) iç düzeninde, sınırlı hacme rağmen, pek çok değişiklik yapılmaktadır. Rahatlığın artırılması, alışveriş olanağı sunulması vb. amaçlarla video ekranları, kişisel bilgisayar konsolları, özel telefon bağlantıları, özel servis vb. hizmetler yaygınlaştırılmaktadır. Ancak, bu araçların gerçek bir talep üzerine mi yoksa pazarlama ve reklam amacıyla mı kullanıldığı belli değildir.

<sup>246</sup> Bellanger, François (1998), a.g.e., s: 82.

<sup>247</sup> Bellanger, François (1998), a.g.e., s: 83.

<sup>248</sup> Bellanger, François (1998), a.g.e., s: 83.



**Resim 2-36**

Avignon TGV Garı  
(Fransa)  
1998-2001  
Jean-Marie Duthilleul

Üst örtüyü gösteren iç mekan fotoğrafı

(Resimde, 360m. uzunluğunda, lokomotifleri hariç 2 TGV treni içine alabilen salon gözükmemektedir. Mekanın aydınlığına rağmen yolcular doğrudan güneş ışığına maruz değildirler.)

Kaynak: Jodidio, Philip (Editör) (2002), *Architecture Now!*, Volume:1 ve 2, Taschen GMBH, Köln, s:168-173)

Günümüzde, özellikle orta mesafede, tren yolu havayoluna önemli bir alternatiftir. Fransa'da, son dönemde, Duthilleul'ün yaptığı TGV<sup>249</sup> garları, tren kullanımının yeniden önem kazandığını göstermektedir.

Augé'nin de belirttiği gibi, özellikle hızlı trenlerde işleyiş giderek uçaklardakine benzemektedir: "Yolcu, bir parça "uçak-tren"i andıran TGV'de, havayolu şirketlerinin müşterilerine sundukları dergilere oldukça benzeyen bir dergiyi karıştırabilir: bu dergi, röportajlar, fotoğraflar ve ilanlar aracılığıyla, ona, bugünün dünyasının ölçeğinde (ya da onun imajına uygun olarak) yaşama zorunluluğunu hatırlatmaktadır."<sup>250</sup>

<sup>249</sup> TGV, Fransızca'da "Train à Grande Vitesse" sözcüklerinin baş harfleri (Saatte 300 kilometre yapabilen hızlı tren için kullanılmaktadır.)

<sup>250</sup> Augé, Marc (1997), a.g.e., s: 108.



**Resim 2-37**

Aix-en-Provence  
TGV Garı  
(Fransa)  
1998-2001  
Jean-Marie  
Duthilleul  
Dış Görünüş

**Resim 2-38**

Valence TGV  
Garı  
(Fransa)  
1998-2001  
Jean-Marie  
Duthilleul

Dış Görünüş

(Kaynak: Jodidio,  
Philip (Editor) (2002),  
a.g.e., s: 174-175)

**Metro İstasyonları ve Otobüs Terminalleri**'nde yaşanan süreç garlardakine benzerdir.

Metro, büyük kentlerin içinde ya da banliyölerle kent merkezi arasında, toplu taşımacılıkta kullanılan elektrikli yeraltı trenidir.<sup>251</sup> 1900'lü yılların sonundan itibaren yaşam temposu geri dönülemeyecek kadar artmıştır ve metro ile ulaşım büyük kentler için vazgeçilmez hale gelmiştir.

Bernfeld'in belirttiği üzere, "eğer bir metro yolculuğu 20 dakika sürüyorsa bunun ortalama 10 dakikası istasyonda geçmektedir."<sup>252</sup> Bu da, transit kullanılan bu mekanlarda, tüketime yönelik düzenlemelerin artmasıyla sonuçlanmaktadır.

Günümüzde, özellikle gelişmiş ülkelerdeki büyük şehirlerde, transit kullanılan mekanlar arasında sayılabilecek diğer önemli ulaşım binaları özellikle aktarma amaçlı kullanılan otobüs terminalleridir. Buralarda da boyutların ve özellikle tüketime yönelik alanların artışı, giderek birbirine benzer (homojen) bir yapı kazanma, çevreyle ilişki kuramama gibi özellikler havalimanlarına ve garlardakine benzemektedir.

<sup>251</sup> "İlk şehir içi yeraltı metrosu Londra'da kuruldu. (1863'te 6,4 km.)" Maliyet yüksekliği ve insanların önyargıları metro inşasının önündeki önemli engellerdi. 1860'ların Londra'sında, insanlar başlangıçta karanlık tünellerde hızlı gitmek yerine, gün ışığında ve yavaş yolculuk yapmayı tercih etmekteydiler. Meydan-Larousse (1972), Cilt 8:684, *Meydan Yayınevi, İstanbul*.

<sup>252</sup> Guy Bernfeld, Denfert-Montsouris şirketi genel sekreteri, RATP; **Bellanger**, François (1998), a.g.e., s: 187.



### 2.2.3.2 Servis Mekanları

Otomobilin gelişimiyle birlikte yeni arazi kullanım türleri ortaya çıkmıştır: Otoyol, otopark, garaj, benzin istasyonu ve tamirhane vb.

Köksal'a göre, "otomobil belli bir yere (topos'a) bağlı değildir. Başka bir deyişle hem her yere aittir hem de hiçbir yere. Bu yüzden de belirli bir yerin taşıdığı tüm yüklerden (tarih, kültür...vb.) bağımsız bir anlam alanı oluşturur. Araba hareket eder, içindeki insan hareketsizdir."<sup>253</sup> Bu da, otomobile bağlı olan mekanların da yerle bağlantısızlığını getirmektedir.

### Otoyollar

Transit kullanılan mekanların niteliklerini incelemek için devingenliğin hakim olduğu alanlara bakmak gerekmektedir. Otomobil trafiğinin gerçekleştiği alanlar bunlardan biridir. Trafik, bir yer ya da mekandan çok bir akış alanıdır. Bugün yabancı dillerde 'hızlı ulaşım' kavramı, genişleyerek, her türlü 'gitme'yi içermektedir.<sup>254</sup> Bu terminoloji, otomotiv sanayinin kapitalist ekonomide önemli bir yer alması, araba tüketiminin artması için toplu taşımanın ikinci plana atılmasının sonucudur. Bütün bunlar, kentlerin içinde ve birbirleriyle bağlantılarında otoyolların gelişimini doğurmuştur.

Yırtıcı günümüzde otoyol kullanımının önemini şu şekilde vurgulamaktadır: "Tüm gelişmiş iletişim olanaklarına rağmen fiziksel olarak ulaşılabilirlik temel kriterlerden biridir. Zaten 20. yüzyılın başından itibaren kent dışı yerleşmelere bakıldığında kentten uzaklaşmanın aracı her zaman otoyol ve otomobil olmuştur. 19. yüzyılın önemli imgelerinden biri olan demiryolu sadece lineer bir hat üzerinden yerleşmeye olanak verirken ve her kent dışı yerleşmeye bir

<sup>253</sup> Köksal, Aykut (2001), "Otomobil Büyük Kenti Kurtarmalı", Arredamento Mimarlık, Sayı: 2001/07-08: 62.

noktadan dokunabilirken, otoyol ve otomobil homojen yayılmanın aracı olmuş ve her yer ulaşılabilir bir hale gelmiştir.”<sup>255</sup>

Çağdaş kentler yalnızca sakinleri tarafından değil, yerleşik olmayan topluluklar tarafından da kullanılmaktadır. Bu, sürekli bir gidiş geliş durumunu Virilio şu şekilde anlatmaktadır: “Şehir planlarının kesin bir biçimde göstermesine karşı şehir, öncelikle içinden geçen hızlı bir iletişim yolu (nehir, karayolu, sahil şeridi, demiryolu...) geçen bir insani yerleşim yeri olarak algılanmadı; öyle görünüyor ki sokağın bir yerleşim alanından geçen bir yoldan başka bir şey olmadığı unutuldu; halbuki, kentteki araçların “hız sınırlaması” ile ilgili yasalar, bir yerden bir yere gitmenin, hareket etmenin sürekliliğini ve yalnızca hız yasasına tabi olduğunu bize her gün hatırlatmaktadır. Kent, taşıtların yer değiştirme hızı ile bakışın birleştiği bir menzile, bir yörünge belirten karayolu çizgisinin üzerinde bir nokta, eski askeri tabya, doruğa giden yol, sınır ya da kıyıda başka bir şey değildir; uzun zaman önce söylediğim gibi yalnızca içine yerleşilebilir dolaşım vardır...”<sup>256</sup>

Friedman, hızın gözlemlenebileceği Los Angeles kentini, otoyolların varlığının belirleyici olduğu bir örnek olarak göstermektedir: “Los Angeles, yaşamın artık sokaklardan ‘freeway’lerde sürdürüldüğü, şehrin adeta, binaları yalıtılmak için inşa edilen ses bariyerlerinin ardında görünmez kılındığı, pencereleri mutlaka kapalı ve iç konforu eksiksiz (ısıtma-soğutma-havalandırma, vs.) çelikten ve camdan yapılmış kapsüllerde çılgın bir hızla yarışılan, bazen şehrin altında, bazen de çatıların üzerinde gidilen, ama hiçbir yerin uzak olmadığı bir ‘yer’dir.”<sup>257</sup>

<sup>254</sup> İngilizce’de “go” yerine “drive”, Almanca’da “gehen” yerine “fahren”, Fransızca’da “götürmek” yerine doğrudan çevrildiğinde sürmek anlamına gelen “conduire” sözcükleri kullanılmaktadır.

<sup>255</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 92.

<sup>256</sup> Virilio, Paul (1998), a.g.e., s: 11-12.

<sup>257</sup> Friedman, John (1997), Bülten/ Mimarlık Haberler- Temmuz/Ağustos, sayı: 57, TMMOB-Mimarlar Odası Yayını.

Mutman, "Üretilen Mekan, Yokolan Mekan" isimli yazısında, otoyolların kullanıcılar tarafından nasıl algılandığına dikkat çekmektedir: "Sürücü kendi için önceden hazırlanmış bir mekanda, sadece belli noktalar üzerinde odaklanarak, sadece belli şeyler görerek araba sürer. Otoyolun mekanı, bölümlenmiş, göstergelerle donatılıp okunur hale getirilmiş, bu mekansal kuruluş içinde özne de bir tek organa, göze indirgenmiştir."<sup>258</sup>

Augé otoyolların kentten kopuş sürecini, Fransa örneği üzerinden, şu şekilde anlatmaktadır: "Otuz yıl kadar önce, Fransa'da, ulusal yollar, il yolları, demiryolları gündelik hayatın mahremiyetine dalmaktaydılar... Çoğu kez kendileri de yerleşim bölgelerinin dışından geçmeye mahkum edilen il yolları, eskiden, her yerleşim merkezinde, düzenli bir şekilde, her iki yanı da evlerin cepheleriyle çizilmiş kent ya da kasaba caddelerine dönüşürlerdi..."<sup>259</sup>

Bugün, Renault gibi otomobil firmaları 'yaşanacak otomobillerin'<sup>260</sup> reklamlarını yapmaktadırlar. Çünkü kent içinde trafik sıkışıklıkları giderek artmaktadır. İnsanların çalışma alanlarıyla konutları arasındaki uzaklık büyümekte; yolda geçirilen süre artmaktadır. Artık bir ülkeyi, otoyolları kullanarak, neredeyse ülkenin kendisini hiç görmeden geçmek olası hale gelmiştir. Otoyol ve geçilen yer arasında kurulmaya çalışılan bağlantı görsel (bir peyzaj ya da kent silueti gibi) ya da fiziksel de (otoyoldan arada çıkışlar vermek şeklinde) olabilmektedir. Beauchard "otoyol yalnızca bir şehirden diğerine giden, makine ve hızın hakim olduğu en kısa yol mu, yoksa geçilen yer de önemli mi?"<sup>261</sup> sorusunu yöneltmektedir.

<sup>258</sup> Mutman, Mahmut (1994), "Üretilen Mekan, Yokolan Mekan", Toplum ve Bilim, Sayı: 64-65: 181, *İletişim Yayınları, İstanbul*, s: 191.

<sup>259</sup> Augé, Marc (1997), a.g.e., s: 106-107.

<sup>260</sup> Müşteriler diğer arabalarla, işyerleriyle, aileleriyle iletişime geçebilecekleri olanakları barındıran özel mekanlar beklemeye başlamışlardır. Böylece, arabada buldukları süre boyunca başka şeyler de yapabilmek istemektedirler.

<sup>261</sup> Jacques Beauchard, sosyolog; Bellanger, François (1998), a.g.e., s: 183.

## Otoparklar

Otopark alanları; gar, terminal, havalimanlarındaki, aktarma noktası olarak hizmet veren otoparklar; kent içinde yer alan münferit otopark yapıları bu başlık altında incelenebilir.

Transit kullanılan mekanlar içinde, otopark alanları insanın en az zaman geçirdiği yerler arasındadır. Günlük yaşamda yalnızca geçiş noktaları olarak kullanılmakta olan; çoğu zaman kullanışlı, temiz ve güvenilir olmayan, terkedilmiş alanlardır. Ancak günümüzde, giderek, konut, büro, alışveriş merkezi, terminal binası gibi pek çok farklı yapı tipine otoparklardan geçerek girilmektedir. Mimari ve işletme açısından sorun yaratan ikilem, binalarda çalışanların ve ziyaret edenlerin görkemli ana giriş hollerinden çok otopark girişlerini kullanmaya başlamış olmalarıdır. Bu gelişme de, bu mekanların basit geçiş noktalarından farklı ele alınmalarını gerektirmektedir.

İnsanlardan çok araçlar için tasarlanmış olan, otomatik (arabaların asansörlerle, şoförleri olmadan katlara çıktıkları) otopark yapıları yaygınlaşmaktadır. Ancak insanın insanla karşılaşmadığı bu binaların mekan olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği tartışma konusudur. Ayrıca, buraların yapısal çevre içindeki büyüklükleri dış mekanın belirlenmesinde önemli rol oynamaktadır.



**Resim 2-39**

**Çok Katlı Otopark Binası  
(Levent, İstanbul)  
1999-2001  
Levent Aksüt  
Yaşar Marulyalı**

(Levent'te, iş merkezlerinin yoğun olduğu bir bölgede yaşanan trafik ve otopark sorununun, çok katlı, tam otomatik bir otopark yapısı ile çözülmeye çalışıldığı görülmektedir.

Milli Reasürans T.A.Ş.'nin açmış olduğu sınırlı yarışma sonucunda, Mimari projesi UMO mimarlık tarafından yapılan proje, dünyadaki en gelişmiş teknolojik sistemleri içermekte ve yapı tamamen robotlar tarafından kontrol edilmektedir.

612 araç kapasiteli bu yapıda, araçlar, yapı içindeki yerlerine otomatik olarak yerleştirilmektedir. Bekleme süresi yaklaşık bir dakikadır. Kullanıcıların ya da görevlilerin içeri girmediği, 'insansız' ve transit kullanılan bir binadır.)

## Benzin İstasyonları

Benzin istasyonları, yerle ilişki kurmayan, yalnızca işleve yönelik bir makine gibi çalışan mekanların en yaygın kullanılanlarındandır. İlk kullanılmaya başlandıklarında, basit bir garaj ve benzin pompasının bulunduğu alanlar, yaklaşık 30 yılda<sup>262</sup>, pek çok hizmetin kısa zamanda alınabildiği yerlere dönüşmüşlerdir. Diğer transit kullanılan mekanlarda olduğu gibi, özellikle petrol tüketiminin yaygınlaşması, otomobillerin hızlanması, otoyolların belli standartlara kavuşmasından sonra dönüşüm geçirmişlerdir.

1940'lı yıllarda, benzin istasyonlarını şekillendiren tek eylem arabaların depolarının doldurulmasıydı. Benzin pompacısı ve garajdaki tamirci tek çalışanlardı. Yerleşim bölgelerine yakın konumlanmışlardı. Ancak zamanla, bağımsız olarak hizmet veren istasyonlar, petrol şirketlerinin müdahalesiyle, büyük şirketlerin bayrakları altında toplanmışlardır. Yeterli şartları sağlamayan, verimli olmayan ya da aynı yerde bulunan fazla istasyonlar kapatılmış; tek tipleşme yaratılmıştır. Mimari açıdan 'fakir' olarak nitelendirilebilecek bu yapıların biçimlenişinde işlev kadar dikkat çekicilik de gözetilmektedir.

1970'li yıllardan itibaren, benzin istasyonlarında, farklı servislerin de bulunmasına dikkat edilmeye başlanmıştır.<sup>263</sup> 'Self-servis' anlayışının yaygınlaşmasından sonra işleyiş kolaylaşmıştır.<sup>264</sup> Artık benzincinin arabaya gitmesi yerine, sürücü kendi kendine arabasına benzin koymaktadır. 1980'li

<sup>262</sup> "Bu hızlı gelişim 1945-1970 yılları arasında yaşanmıştır." Bellanger F., Marzloff B. (1996), *Transit, Les Lieux et les Temps de la Mobilisation*, Ed. l'Aube, Paris, s: 47.

<sup>263</sup> "1970'li yılların başında, otoyol Fransa'ya yerleşmiştir. Bu dönemde, Jacques Borel ilk otoyol üzeri lokantasını açmıştır. Bu gelişmeler, petrolcülerini yeni servisler sunma arayışına yönlendirmiştir. Fiyat kırarak ucuz yada özellikli (kurşunsuz vb.) benzin verme dönemi başlamıştır." Bellanger F., Marzloff B. (1996), a.g.e., s: 47.

<sup>264</sup> "80'li yıllarda tüm istasyonlara yerleşen self-servis anlayışı hızlı benzin almak isteyen, bahşiş ödemek istemeyen sürücüler tarafından çok uygun bulundu. Kadın nüfusun bağımsızlık anlayışına cevap verdi. Erkekler gibi, otomobil konusunda, kendi işlerini kendileri halledebilir hale geldiler. Artık benzinci istasyondan çıkmamaya, sürücü ödemeyi yapmak için istasyona gelmeye başladı." Sonuç olarak, bütün bu gelişmeler, benzin istasyonlarında ürün satışını (yiyecek, içecek vb.) geliştirmiştir. (Michel Blanc, Mobil satış geliştirme bölümü şefi); Bellanger F., Marzloff B. (1996), a.g.e., s: 199.



yıllardan sonra ise, otomobile değil, sürücü ve yolculara hizmet veren anlayış tamamen yaygınlaşmıştır.

Günümüzde, havalimanı terminal binalarında olduğu gibi, istasyonlarda araçlarla (arabalarla) ilgili teknik kısımların (benzin ve yedek parça satış, bakım, onarım vs.) kapladıkları alanları giderek azalmakta; market, yemek yeme, dinlenme, televizyon izleme, tuvalet ve duş, çocuk oyun, çalışma<sup>265</sup>, telefon ve faks ile iletişim vb. alanları artmaktadır. Bu istasyonlar tüketim alanlarıdır ve kârlarının büyük bölümünü yakıt ve otomobil harici alanlardan kazanmaktadırlar. Bellanger'nin de vurguladığı gibi, "total benzincilerinin kazancının %40'ı otomobile ilişkili olmayan satışlardan kaynaklanmaktadır."<sup>266</sup>



**Resim 2-40**

**Benzin İstasyonu örneği**

(Benzin istasyonları kentle ilişkilerine göre değerlendirildiğinde, Amerika gibi kent örgüsünün gevşek olduğu yerlerde otoyollar üzerinde konumlandıkları, bu nedenle her türlü alışveriş olanağının düşünülmediği görülmektedir. Buna karşın, küçük ve orta büyüklükte pek çok kent banndıran ülkeler için genelde kent içinde konumlandıkları görülmektedir.)

<sup>265</sup> "...Kentin dışında, otoyol kenarında, ilk iletişim alanı (Mobil Multicom), 1994 yılında, bir Essone istasyonuna yerleştirilmiştir. Yaklaşık 20 m<sup>2</sup>'lik bir alanda, gazeteler, telefonlar, faks, minitel, otomatik fotoğraf çekme kabini, fotokopi makinesi, yazıcı vs. bulunmaktadır ." **Bellanger F., Marzloff B.** (1996), a.g.e., s: 60

"Bu alanlar posta ve telefon idaresiyle ortak düzenlenmiştir... Amerika'da bu iletişim alanlarının yanında çalışma yerleri düzenlemesi örnekleri görülmektedir." Michel Blanc, s: 199.

<sup>266</sup> "...Bu %40'ın %70'ini yeme-içme harcamaları, %30'unu hediye, oyuncak, gazete vb. harcamalar oluşturmaktadır." **Bellanger F., Marzloff B.** (1996), a.g.e., s: 51.

Bu istasyonlar ve otoyol alanları, temel olarak, kentleşen alanların dışındadırlar. Temelde yola bağlı olmaları nedeniyle etraflarındaki bölge ile ilişkileri yoktur. Bu nedenle işaret ve yönlendirme sistemlerine; olası olduğunca sürücüler tarafından uzaktan algılanmalarına önem verilmiştir.



**Resim 2-41**

British Petroleum (BP)  
Şirket logosu

Şirket logosunun bulunduğu tabelalar ve işaretler, hızla ilerlemekte olan sürücüler tarafından kolayca algılanabilecek şekilde yol kenarlarına yerleştirilmektedirler. Aynı şirkete ait olan benzin istasyonlarının işleyişleri aynıdır. Kullanıcıların sürekli olarak tekrarladıkları benzin alma işini olası olduğu kadar hızlı yapabilmeleri, düşünmeden, alışkanlıkla hareket edebilmeleri için her şey aynı olarak düzenlenmektedir.

Özellikle 1990'lı yılların başından itibaren, benzin istasyonlarının mekan anlayışı ve yeni servis olanakları sorgulanmaya başlamıştır. Her ne kadar zaman içinde servis bakımından önemli gelişmeler olduysa da, bu mekanlar mimari ve iç düzenleme bakımından sıradan ve rahatsız yerlerdir. Ayrıca çevreyle hemen hiç ilişki kurmazlar.<sup>267</sup>

Benzin istasyonlarının kullanımının sosyal boyutu da önemlidir. Bir yılda bu noktalarda duraklayan insanların sayısı milyonları bulmaktadır. Bu mekanların insanların sosyalleşmesine izin verip vermediği tartışılmaktadır. Augé'nin 'yok-yer' tanımını kullanarak olumsuz görüş bildirmesine karşın Sompairac'a göre "benzin istasyonları ve otoyol alanları karşılıklı ilişki, buluşma, sosyalleşme; uzun yol şoförlerinin arkadaşlarıyla, bildikleri çalışanlarla karşılaşma yerleridir."<sup>268</sup>

<sup>267</sup> Mimmar Arnaud Sompairac'a göre "benzin istasyonları uçan daireler gibi tesadüfen komşulardır. Birkaç yıldan beri daha güzeldirler ancak yine de uçan daireler olarak kalmışlardır." Bellanger F., Marzloff B. (1996), a.g.e., s: 52.

<sup>268</sup> Bellanger F., Marzloff B. (1996), a.g.e., s: 53.

### **Ulaşım Mekanları (Terminal Binaları ve Servis Mekanları) ile ilgili Başlık Sonucu:**

Transit kullanılan ulaşım ve servis mekanları üzerine yapılmış gözlemler, taşıtların gelişiminin ve transitin doğasının birbirlerine bağlı olduklarını ve birlikte dönüştüklerini göstermektedir. Araç kapasitelerinin ve hızlarının artmasıyla birlikte, bu mekanlar yaygınlaşmakta ve çoğalmaktadırlar.

Ulaşım mekanları, çeşitlilik gösteren (ve uluslararası) kullanıcılarıyla, küreselleşmenin etkilerinin somut olarak gözlenebileceği alanlardır. Özellikle büyük kentlerde yer alan ve yıllık yolcu sayısının milyonları bulduğu terminal binalarının boyutları giderek aşırılaşmakta, iç mekanları ise homojenleşmektedir. Kullanımdaki hız, kalabalık, içinde bulunulan alanın sınırlarının algılanamayacak hale gelmesi, birbirlerine benzer nitelikte olmaları vb. nedenlerden ötürü insanlar bu mekanlarda "aidiyet hissi" geliştirememektedirler. Kullanım miktarının artmasıyla birlikte yersizleşme baş göstermektedir.

Diğer yandan, petrol kullanımının artmasıyla, benzin istasyonları gibi servis yapıları, birbirlerinin aynı olan işleyiş ve niteliksiz görünüşleriyle yaygınlaşmaktadır. Bütün bu mekanların temel kullanım şekli transit olsa da - çelişkili gibi görünebilecek şekilde- insanların buralarda daha çok zaman geçirmesi ve tüketimin artmasına yönelik düzenlemeler de yapılmaktadır. Artık alışveriş yalnızca bu amaçla tasarlanmış dükkanları, mağazaları terk etmekte; bu ve benzeri eylemler taşıtlarda, terminal binalarında, servis mekanlarında da gerçekleşmektedir. Transit olarak kullanılan mekanlarda, insanların buldukları kısa sürelerde, çalışma, iletişim kurma, boş zaman değerlendirme, alışveriş yapmaları için yapılan düzenlemeler artmaktadır. Mimarlar ve işletmeciler, kullanıcıların bu mekanlarda kendilerini 'bir yerde' hissetmeleri için çalışmaktadırlar.

### 2.3 'Yersizleşme' Olgusunun Mekansal Niteliksizleşmeye Etkileri

Bu bölümde, transit kullanıma ve tüketime bağlı yersizleşme olgusunun mekanlarda oluşan niteliksizleşmeye etkilerinden kısaca bahsedilecektir.

Yırtıcı'nın da belirttiği gibi, "Metropolleşen kentler kendilerinden önceki kentsel yapılardan tümüyle farklı niteliktedirler. Aralarında organik bir bağ ve evrimsel süreklilik olmadığı için bu yeni yaşam alanlarını mevcut mekan bilgisine dayanarak anlamlandırmak mümkün değildir. Yeni gelişen yaşam alanlarına ait sağlam bir mekan bilgisinin eksikliği, buralara ait kavramsal bir model oluşturulmasına engel olmakta, bu bölgelere ekonomik determinizmin kendine özgü kuralları içinde oluşmuş bir yığın görünümünü vermektedir. Bu açıdan bakıldığında, yeni yaşam alanlarının hangi maddi güçlerin etkisi altında olduğu, bu güçler ile mekansal biçimlenişler arasındaki ilişkinin niteliği, yeni modern mekanların ne tür bir değişim geçirdiği önemli bir sorudur."<sup>269</sup>

Mekanın tek defaya özgülük niteliği azalmaktadır. Yırtıcı'ya göre, "kapitalist örgütlenmenin nesnelere 'kitlesele üretim' mantığı içinde ürettiği ve tüketime sunduğu, buna bağlı olarak mekanın da benzer koşullarda üretildiği ve tüketildiği bir dünyada mimarlık ve onun mekanı üretme bilgisi halen tanıdık, bildik konvansiyonlar içinden gerçekleşmektedir. Günümüzde bu durumu sorunsallaştıran, kitle kültürünü kavrayan ve 'nicelik' kavramını konvansiyonel anlamı ile kullanmayan yeni bir zihin durumuna ihtiyaç vardır."<sup>270</sup>

Yersizleşen mekanlarda nitelik farklılaşmasına dikkatimizi çeken çalışmalardan biri, adeta bir slogan gibi yaygın olarak kullanılmaya başlayan

<sup>269</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), *Çağdaş Kapitalizmin Mekansal Örgütlenmesi*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, s: 10.

<sup>270</sup> Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e, s: 10.

'yok-yer' üzerinedir. Ancak Augé'nin bu mekan okuması soyuttur, kavramsaldır ve oldukça edebidir. Böyle bir bakış açısı dikkat çekici ve düşündürücü olabilir, ancak küresel hareketliliğin ve bunun somut olarak gözlemlendiği mekanların anlaşılabilir bir toplamını oluşturmak amacıyla teoriktir.

Transit kullanılan mekanlar, çoğu zaman, niteliksizlikleri, kimliksizlikleri, kişisel olmayan (anonim) ve tekdüze yapılarından dolayı eleştirilmektedirler. Bu mekanlar, düzensiz gelişmekte olan, piyasanın kapitalist ekonomik kurallarınca yönlendirilen tüketimin olumsuzluklarının somut sonuçlarının öncelikli olarak ortaya çıktığı alanlardır. Buralarda öne çıkarılması gereken insanı merkeze yerleştiren yaklaşımdır.

Çevremizdeki yapıların sınırlı bir bölümü uluslararası benzerleri gibi homojen niteliktedir. Ulaşım ve servis mekanlarının, konaklama yapılarının, alışveriş merkezlerinin, restoranların hepsinin kimliksizleştiği elbette ki söylenemez. Zeytinoğlu'na göre, "Baudrillard'ın kent yorumlarında; Batı'nın (özellikle de Amerika'nın) kayıtlı modelleri ile fazla ilgilenmesi ve tanımlarını genellikle bu izlenimlerle yapması, bizi (olası kentimizin turistik amaçların dışında kurulmuş semt pazarları, küçük berber ve bakkal dükkanları, patates-soğan sergileri, dar sokak kiraathaneleri, kuru yemiş, kestane, simit, sebze arabaları, el-ışi galerileri, açık tütün tablaları, yoğurtçu askıları, esnaf lokantaları, seyyar ayakkabı boyacılarının sandıkları, vs. ile karşılaştığımızda ve hipermarketlerle, göçmen mahalleleriyle, kimlik kaymalarının dışa vurulduğu yeni kamusal alanlarla, vs. hiç karşılaşmadığımızda) şaşkınlığa düşürebilir."<sup>271</sup> Zeytinoğlu'nun da belirttiği gibi, kentler transit kullanılan, niteliksizleşen mekanlardan ibaret değildirler. Çalışma gereği metropollerden seçilen örnekler homojen bir portre çizse de bu yalnızca soruna odaklanılmasından kaynaklanmaktadır.

<sup>271</sup> Zeytinoğlu, Emre (2003), a.g.e., s: 29.



Niteliksizleşme süreci dünyanın her yerinde aynı şekilde yaşanmamaktadır. Bunun tespit edilmesi, alternatifler geliştirilebilmesi açısından oldukça önemlidir. Doğan Kuban'ın "Küreselleşme ve Mimarlık" isimli yazısında bahsettiği üzere mekanların kimliksizleşmesinin öncelikli nedenlerinden biri olarak zaten belirleyici bir tarihin yokluğu görülebilir. Bu noktada farklı geçmişlere sahip ülkelerin şartlarının günümüzdeki benzer ve farklı durumlarını ayrı ayrı değerlendirmek gerekmektedir: "Tafari'nin Amerikan kentleri için yaptığı gözlemlerin bizim kentler için de aynen geçerli olduğunu (başlangıç süresi olarak) görüyoruz: Geçmişin yokluğu, göç ve bir tabula rasa üzerinde inşaat. Ne var ki Türkiye'deki kentlerin görkemli bir geçmişi vardı. Ve kentler boş topraklar üzerinde yükselmediler, Amerika'daki gibi. Amerikalı göçer Avrupa'dan geliyordu, bizimkisi Anadolu'dan."<sup>272</sup> Yapı modellerinin düşünmeden ithal edilmesinden önce, ülkenin şartları göz önünde bulundurulmalı, gelenekte mevcut olan çözümlerin özünün anlaşılmasına yönelik çalışmalar yapılmalı ve geçerliliğini koruyanlar değerlendirilmelidir. Böylece, yapısal çevrenin niteliği yükseltilebilecek ve özgünlüğü korunabilecektir.

Mimar, mekanı oluşturduktan sonra ancak başka uzmanlık alanlarındaki gelişmelerle ilişkilendirerek bu kavramsal konularla bağlantı kurabilmektedir. Asıl kullanıcılarının aklına da bu tür düşünceler ender olarak geldiği unutulmamalıdır. Biz o mekanları, transit kavramı, aidiyet sorunu vb. üzerinde düşündüğümüz, anlamını bildiğimiz için değil, bugün içinde yaşadığımız kentin tipik mekanları oldukları için tanıdık bulmaktayız. Büyük şehirlerde yaşayan insanlar transit kullanılan, yersizleşen mekanlarla bağlantı hissi geliştirmeye başlamaktadır. Pek çoğumuzun havalimanı kalkış salonu, otel, hipermarket gibi mekanlarda deneyimleri vardır.

---

<sup>272</sup> Kuban Doğan (2000), "Küreselleşme ve Mimarlık", Arredamento Mimarlık, Sayı:2000/1:78-80.



### **3 BÖLÜM**

## **TRANSİT KULLANILAN MEKAN ÖRNEĞİ OLARAK ULUSLARARASI HAVALİMANLARI**

Ulaşım sistemleri tipleri içerisinde, kazandırdığı zaman, sağladığı konfor şartları ve yüksek yatırım gibi konuları içermesi dolayısıyla en önemli yere sahip olan ulaşım şekli havayoludur. Bu nedenle, yolculuğun başlama ve bitiş ve -artık- aktarma noktası olan terminal binaları önemli tasarım, yatırım, ve işletme konularıdır. Terminal binaları, havacılık teknolojisindeki hızlı gelişmelere ve evrensel hareketliliğe uyum sağlama niteliğini üstlenmişlerdir.

Çalışmanın bu bölümü, transit kullanılan ve yersizleşen mekan örneği olarak -bir köprü gibi de değerlendirilebilecek- uluslararası havalimanlarına odaklanmaktadır. Çünkü bu mekanların kullanıcı kitlesi büyük ve değişken, kullanım süreleri kısadır. Tüketimi merkez alan, yerle bağlantı kurmayan anlayışta tasarlanmışlardır. Kuruluşları insan ve araç akışına bağlıdır. Teknolojik gelişmelerin gerektirdiği hızlı değişimlere bağlı olarak gelişen bu karmaşık yapı tipinin tarihi oldukça kısadır.

Bu bölümde, amaç, birinci bölümde yapılan tanımlar ve ikinci bölümde belirlenen kriterler doğrultusunda, bu mekanlarda hızlı akışa ve tüketimin etkilerine bağlı olarak 'yersizlik' olgusunu irdelemektir.

### **3.1 Havalimanlarının Tarihsel Gelişimi**

Hava ulaşımında ve havalimanlarındaki tarihsel gelişim, günümüze değin, üç aşamada gerçekleşmiştir. Havalimanlarının -görece kısa- tarihi, buralarda gerçekleşen eylemlerin gelişimiyle özetlenebilir.

**İlk aşama**, havaalanlarının ve havalimanlarının doğduğu, 1920'lerden 1940'lara kadar geçen süredir.<sup>273</sup> Havalimanları kullanılmaya başlandıklarında hedef uçaklara -hayati önemi olan- teknik hizmeti vermek, pilotlara gerekli bilgileri aktararak güvenli bir şekilde uçurmak, riskleri en aza indirmektir. Uçuş yolcular için seyrek yaşanan bir olaydı. Havalimanının temel amacı uçağa (yani araca) hizmet götürmektir.

**İkinci büyük aşama**, uluslararası havaalanlarının geliştiği ve yaygınlaştığı, 1940'ların ortasından 1980'li yıllara kadar geçen süredir. Başlangıçta, Andreu'nün de belirttiği üzere "1945 yılında, havalimanı günümüzdeki halinin antiteziydi: Havaalanında küçük bir yolcu bekleme ve eşya depolama alanı, rüzgarın yönü ne olursa olsun hizmet verebilmesi için yıldız biçiminde yerleştirilmiş yaklaşık bir düzine pistten ibaretti."<sup>274</sup> Ancak, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra uluslararası hava rotaları artırılmış; büyük miktarda kargo ve yolcu taşıma oranı yükselmiştir. Havayolu şirketlerinin önemi artmıştır. Terminaller, taşımacılık sistemleri arasında transfer sağlayan, basit barınaklar olmaktan çıkmıştır ve halen evrim geçirmeye devam etmektedirler.

Havaalanları ve havalimanı terminal binalarının gelişimi -bilimsel, teknolojik ve endüstriyel ilerlemelere bağlı olarak- uçakların gelişimiyle doğru orantılıdır. 1960'lı yıllardan itibaren kullanılan jet motorlu uçaklar ile insan ve yük taşıma hızı ve kapasitesinden artış olmuştur. Son 50 yıl içinde çok hızlı bir değişim yaşanmıştır. Pistler uzamış ve sayıları azalmıştır. Büyük havalimanları artık iki pistten fazlasını kullanmıyor olmalarına rağmen terminal binaları yüzbinlerce metrekareye ulaşmışlardır. Uçakların duraklama alanları ise hektarlarla ölçülmektedir. Hava yolculuğu yapan insan miktarı artmış; terminallerin çehresi kullanıcıya yönelik olarak değişmeye başlamıştır.

<sup>273</sup> Uluslararası taşımacılığın başlangıcı, 1919 yılında kurulan Paris Pakti kabul edilmektedir. İlk havayolları ise 1930 yılından sonra kurulmaya başlanmıştır.

<sup>274</sup> Paul Andreu, Paris Havalimanları baş mimarı; **Bellanger**, François (1998), a.g.e., s: 163.

Havaalanlarının gelişim tarihinde **üçüncü büyük aşama**, 1990'lı yıllarda başlayan ve günümüze kadar devam eden çağdaş havaalanlarının yapım aşamasıdır. Kargo taşımacılığının geri plana gidip insan taşımacılığının öneminin arttığı "Human Airport" kavramı bu dönemde ortaya çıkmıştır. Günümüzde yolcuya hizmet esastır. (Artık şirketlerin sorunu uçakları havalandırmak değil yolcuyla doldurmak haline gelmiştir.) Havalimanlarının planlaması ve işletmesi bu ilkeye göre geliştirilmektedir.

Son elli yıla bakıldığında, havalimanının çehresi teknolojiye bağlı olarak en hızlı değişen yapı tiplerinden biri olduğu görülmektedir. Bilgisayarlar ve uçakların gelişmesi ve yaygınlaşması 20. yüzyıldaki önemli teknolojik gelişmelerdir. Bu gelişmeler küreselleşmenin yayılması için kullanılmaya hazır bir kaynak oluşturmuşlar, hatta ontolojik durumumuzu yeniden tanımlamışlardır. Bununla birlikte uzamsal getirileri birbirlerinden çok farklıdır. Bilgisayar teknolojileri giderek artan bir biçimde küçülmenin estetiğine yönelirken uçaklar ve havaalanları giderek büyümekte ve büyük şehirlerin sınırlarında daha çok yer kaplamaktadır. Küreselleşme dünya çapında hareket olanağı ayrılmaz derecede birbirlerine bağlıdır. Holding'in de belirttiği gibi yolcu, diğer küresel akış elemanları gibi ele alınabilmektedir: "Onlar da para, mal ve bilgi gibi ulusal sınırları geçmektedirler."<sup>275</sup>

Havaalanları, bu süreç sonunda birçok işlevi barındıran, ülkelerin tanıtımında rol üstlenen, önemli gelir kaynağı olan şehircilik ve mimarlık konusu haline gelmişlerdir. Bir yılda havayolunu kullanan yolcu miktarının milyonlarla ölçülmeye başlamasından sonra, sosyologlar, psikologlar, antropologlar bu deneyimi yaşayan insan topluluklarını incelemeye başlamışlardır. Artık, havalimanı terminal binalarının nasıl işlediği kadar buralardaki yaşam biçiminin nasıl olduğu, nasıl algılandıkları da önemlidir.

<sup>275</sup> **Holding**, Eric (1998), "Airport/ The Heathrow Experiment, AA Exhibition Gallery/ Front Members' Room, 29 September-1 November 1997", AA Files, No: 35, s: 58.

## 3.2 Havalimanlarının Değerlendirilmesi

Bu bölümde, 'Yersizleşen Mekanların Ortak Özellikleri'<sup>276</sup> başlığı altında belirlenen kriterler doğrultusunda havalimanlarında yersizleşme olgusu irdelenecektir. Değerlendirme, havalimanlarının kent, çevre ve şartlarla ilişkisi; boyutları, planlaması, işleyişi, akış olgusu ve tüketim boyutu çerçevesinde yapılacaktır.

### 3.2.1 Kent ile İlişki

Havalimanlarının kent ile ilişkileri zaman içinde büyük bir dönüşüm geçirmiştir. Başlangıçta pistler, asfalt dökülmüş alanlar, terminal binası, bir bağlantı yolu ve kent vardı. Andreu'nün de belirttiği üzere "Bourget, Tempelhoff ve Berlin'de havalimanı kent tarafından sarılmıştı."<sup>277</sup> Ancak daha sonra, büyük uluslararası havalimanları arazi bulunması, güvenlik ve gürültü sorunları nedeniyle kentten uzaklaşmışlardır. Ayrıca, iki pistin ortasında konumlanmış terminal binalarının önceliği havalimanını kente değil uçak trafiğine doğrudan bağlamaktır. Bu nedenlerle, havalimanları kentin uyduları haline gelmiştir. Kentle bağlantıları otoyol ve (bazı örneklerde de) raylı sistemden ibarettir.

Havalimanları, kentlerdeki genel bölünme, dağılma, ayrılma sürecinin parçasıdır. Bu hareket, iş ve alışveriş merkezlerini, üniversiteleri, ulaşım yapılarını etkilemektedir. Bu yerlerin ortak özellikleri başlangıçta tek işlevli olmaları, tarihi kent merkezinden uzakta bulunmaları, geniş otopark alanlarıyla çevrili olmalarıdır. Bu işlevlerdeki mekanlar, kısmen kent içinde çözülebilir olsalar da havalimanlarının kente dönmesi söz konusu değildir.

<sup>276</sup> 2. Modern Mimaride Yersizleşen Mekanların Değerlendirilmesi/  
2.1. Yersizleşen Mekanların Ortak Özellikleri

<sup>277</sup> Paul Andreu; Bellanger, François (1998), a.g.e., s: 164.

Tam tersine, mesela, Stansted Havalimanı, Londra'ya 50 km. uzaklıkta bulunmaktadır. Andreu'nün de belirttiği gibi, "Paris'in üçüncü büyük havalimanı başkente 70 km. Roissy'den 50 km. daha fazla) uzaklıkta planlanmaktadır."<sup>278</sup>

Havalimanı bir anlamda kentin parçalanması sürecine katkıda bulunmaktadır. Eskiden kente birleşik olan (Hong Kong ve Berlin'de olduğu gibi) havalimanları daha sonra kentin uydusu haline gelmiştir. Günümüzde bu uydunun kentle bağlantısı tartışılmaktadır. Havalimanındaki eylemlerin değişimi, küresel olarak kentlerin, çalışma, hareket ve transit kullanımının değişimi ile birlikte değerlendirilmelidir. Holding'e göre yolcu deneyiminin niteliğini artırmak için yaratılan 'kent olarak havaalanı paradigması' bir sorunsal yaratmaktadır. Her ne kadar havaalanı kentle belli bir miktarda fiziksel benzerlik barındırsa da (dükkanlar, büro kompleksleri, bağlantı yolları vs.) aynı zamanda süreksizlikler de barındırmaktadır: Boyutları aşırı büyümüş iç-mekânlar, yarı-kamusal alanlarda artış, dolaşım sistemlerinin koreografisi vb. Havalimanları yalnızca belli işlevlerin mekansal karşılıklarını bulmaları nedeniyle doğrudan bir kent modeli üzerine kurulamamaktadır.<sup>279</sup> Havaalanlarının hizmet verdikleri büyük şehirlerden giderek daha bağımsız hale gelmelerinden sonra "havaalanı-kenti" haline gelip gelmedikleri sorusu gündeme gelmeye başlamıştır. Ascher'in bu soruya yanıtı olumsuzdur. 'Aerokent' kavramına karşı olan Ascher, sonuç olarak, "havaalanlarının buldukları etkinlik havuzuyla sınırlı olduklarını"<sup>280</sup> söylemektedir.

Bu yorumlardan anlaşılacağı üzere, havalimanlarının yersizleşme nedenlerinin başında kentten bağımsız ve kopuk olmaları gelmektedir. Bu

<sup>278</sup> Paul Andreu; **Bellanger**, François (1998), a.g.e., s: 164.

<sup>279</sup> Bir örnek üzerinden değerlendirmeye çalışıldığında, uluslararası bir havaalanına hangi kentin şehircilik anlayışının model oluşturacağı sorusuyla karşılaşılmaktadır: "Bir Amerikalı tarafından yol sorulan her Londra'lı bilir ki bloklara ve ızgara sisteme alışık birine şehrin planını ifade etmek zordur. 'Bizim' kendi okunaklılık versiyonumuzun 'başkaları' tarafından paylaşıldığını farz edemeyiz." **Holding**, Eric (1998), "Airport/ The Heathrow Experiment, AA Exhibition Gallery/ Front Members' Room, 29 September-1 November 1997", AA Files, No: 35, s: 59.

nedenle, kentlerden havaalanlarına ulaşımda kullanılacak alt sistemler (başta otoyol ve raylı sistemler) mimari tasarımın en önemli girdileri arasındadır. Havalimanları kentten uzaklaşmakta ve aralarında hiçbir organik bağ kalmamaktadır. Ulaşımın kolaylaşması, havaalanlarının 'bir yere bağlanması' için (fiziksel ve algısal açıdan) gereklidir.

### **Çevre ve Şartlar ile İlişki:**

Havaalanlarının yer seçiminde etkili olan çevre ve şartlara bağlı pek çok faktör vardır:

1. Mevcut karaalanının topoğrafya ve zemin durumu, büyüklüğü.
2. Çevredeki yüksek yapılar ve dağlar: Hava boşluğu ve havada seyir açısından operasyonel kapasitenin belirlenmesi.
3. İklim, sıcaklık, rüzgar durumu.
4. Çevresel etkenler: Ses, gürültü, ekosistem üzerinde olabilecek etki, kültürel etki, gelişme olasılığı.
5. Sosyal ve ekonomik etkenler: Toplum üzerindeki etki, iş dağılımları vs.
6. Planlama sonuçlarını etkileyebilecek etkenler: Kara kullanımı üzerindeki etkiler, tarım ve ormancılık, taşımacılık sistemleri.

Bu şartlar, havaalanını oluşturmaya başlamak için sağlanması gereken minimumlardır. Ancak fiziksel açıdan gereken şartların yerine getirilmesi algısal açıdan bir yere bağlanmak için yeterli olmamaktadır. Bugün, havalimanlarının havadan çekilmiş fotoğraflarına baktığımızda birer "tabula rasa" görülmektedir: Boş bir yerde, mevcut peyzaj içinde inşa edilmiş, devasa ölçülerde bir makine-yapı. Bu yapı, kavramsal anlamda çevre ve kültürle ilişki kurmamaktadır. Elbette ki, işlevsel ve boyutsal nedenlerden dolayı uygun bir topografyada konumlanmak zorundadır. (İnşa edildiği alandaki eğim, jeolojik durum, hakim rüzgar yönü vs. önemlidir.) Genellikle yerleşim olmayan çevrelerde inşa edilmesi tasarımcıyı belirleyici olan bağlamsal ve tarihi kısıtlardan bağımsız kılmaktadır.

---

<sup>280</sup> François Ascher, şehirci; Bellanger, François (1998), a.g.e., s: 169.



### 3.2.2 Boyutlar ve Strüktürel Yapı

#### Boyutlar:

Havalimanları, mimarlık, mühendislik, mekanik bilgisinin olanaklarını kapsamlı biçimde kullanan çok büyük yapılardır. Kitlesele kullanım için tasarlanmış mekanlarda boyutlar aşırılaşmıştır. Acimert'e göre, "önümüzdeki yıllarda, büyük ölçekli havaalanları yılda, otuz milyon yolcudan, elli milyon yolcuya hizmet verebilecektir. Bazı gözlemciler, yıllık yüz milyon ve daha fazla binişin olacağı havaalanlarının olacağını tahmin etmektedirler."<sup>281</sup>

Yapının ihtiyacı olan programın getirdiği boyutlar pek çok durumda megastrüktürleşmeyi gerektirmekte, bu da kendi içinde kentleşmeyi doğurmaktadır. **Megastrüktür** sözcüğü "bir yapıyı oluşturan, belirli ilke kurallarla, bir araya getirilmiş öğeler bütünü, ya da bir diğer deyişle yapının srüktürünün gerek inşai, gerekse anlambilimsel açılardan abartılı ya da aşırı boyutlara sahip olması durumu"<sup>282</sup> olarak tanımlanabilir.

Banham, megastrüktürler ile ilgili önemli bir başvuru kaynağı olan kitabının giriş bölümünde "tüm megastrüktürler büyük yapılardır; ancak tüm büyük yapılar megastrüktür değildirler"<sup>283</sup> yorumunu yapmaktadır. Maki, megastrüktür kavramını "bir kentin ya da kent parçasının tüm işlevlerinin içine yerleştirildiği büyük bir çerçeve" olarak tanımlamaktadır. Maki'ye göre

<sup>281</sup> **Acimert**, Mehmet Tansu (2003), *Çağdaş Havaalanı, Terminal Planlamasında Akış Olgusu, Plan Tipleri, Tip Seçimi ve Kriterleri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s: 19.

<sup>282</sup> " 'Megastrüktür' sözcüğü; biri Yunanca, diğeri Latince olan iki sözcüğün yan yana gelmesiyle oluşmuş bir bileşik sözcüktür. 'Mega', Yunanca 'büyük' anlamına gelen 'megas' sözcüğünden türemiş bir önektir. Latince 'inşa etmek' anlamına gelen struere sözcüğünden türemiş olan structura sözcüğünün Türkçe'deki karşılığı 'yapı' sözcüğüdür... 'Megastrüktür' kabaca büyük yapı olarak tanımlanabilir."

**Ceylan**, Erdem (2003), *Modern Mimaride Megastrüktürler; Megastrüktürlerin Oluşumu, Gelişimi ve Dönüşümü*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s: 10-11.

<sup>283</sup> **Banham**, Reyner (1976), *Megastructure, Urban Futures of the Recent Past*, *Thames and Hudson Ltd., London*, s:7.

megastrüktürlerin ancak “günümüz teknolojisi aracılığı ile gerçekleştirilmeleri olası olmuştur.”<sup>284</sup>

Tange'ye göre ise, megastrüktürler “insan ölçeğini aşan, Mega-form (büyük-biçim) olarak nitelendirilebilecek bir yapı ya da kişisel isteklere göre hızla değiştirilebilen işlevsel birimlerin içine yerleştikleri büyük çerçeve”<sup>285</sup>lerdir.

Büyük ve kapsamlı yapıları anlatmak için kullanılan, megastrüktür kavramını da kapsayabilecek bir diğer mimari terim de “omnibuilding”<sup>286</sup>dir. Rowan'a göre, bu kavramın tartışma alanında “metropolitan alanlarda gittikçe artmakta olan tıkanıklığın gerekli kıldığı büyük ölçekli, karmaşık yapılar”<sup>287</sup> vardır. Metropolitan alan “banliyöleriyle, uydu yerleşmeleriyle bir büyük kentin ekonomik ve toplumsal etkisi altındaki çevre arazisinin tümü”<sup>288</sup> anlamına gelmektedir. ‘Omnibuildingler’, hem bu ‘metropolitan alan’lardaki sorunları ortaya çıkaran, hem de onları çözme yolunda başvurulan yapılardır.

Koolhaas, S,M,L,XL<sup>289</sup> adlı kitabında, günümüzde, mimarlıkta değişen koşullarla beraber büyüklüğün ve ölçek kavramının bir sorun alanı tanımladığını vurgulamaktadır.

<sup>284</sup> “Appendix: Maki on Megastructure”; from *Investigations in Collective Form* (1964, *Washington University, St Louis*, pp:8-13.); **Banham**, Reyner (1976), *Megastructure, Urban Futures of the Recent Past*, *Thames and Hudson Ltd., London*, s: 217.

<sup>285</sup> (Tange, bu tanımlı megastrüktür sözcüğünü kullanmadan yapmaktadır.)

**Banham**, Reyner (1976), a.g.e., s: 8.

<sup>286</sup> “ ‘Omnibuilding sözcüğü; biri Latince, diğeri İngilizce olan iki sözcüğü yan yana gelmesiyle oluşmuştur. ‘Omni’, Latince ‘bütün’ anlamına gelen ‘omnis’ sözcüğünden türemiş bir önektir... ‘Building’ sözcüğü ise Türkçe’de ‘yapı, bina’ anlamına gelmektedir. Türkçe’de tam bir karşılığı bulunmayan ‘Omnibuilding’ sözcüğü için, sözcüğün altbileşenlerinin sözlük anlamlarından yola çıkarak, kabaca ‘bütünsel yapı’ ya da ‘tümel yapı’ tanımları yapılabilir.”

“Omnibuilding, Special Issue” (1968), *Progressive Architecture*, No: 7, *Reinhold Publishing Corp., New York*. (Aktaran: **Ceylan**, Erdem (2003), a.g.e., s: 14-15.)

<sup>287</sup> **Rowan**, Jan C., (editör), “Omnibuilding, Special Issue”, (1968), *Progressive Architecture*, No: 7: 91, *Reinhold Publishing Corp., New York*.

<sup>288</sup> ‘Metropolitan Alan’, ‘Metropol’ ya da ‘Metropolis’ olarak da bilinir. *Ana Britannica*, (1989), Cilt 16: 6, *Ana Yayıncılık, İstanbul*.

<sup>289</sup> **Koolhaas**, Rem; **Mau**, Bruce (1995), *S,M,L,XL, Smal, Medium, Large, Extra-large, Office for Metropolitan Architecture*, 010 Publishers, Rotterdam.

Koolhaas'a göre, büyüklük kuramı beş madde içermektedir:

“1. Kritik bir kütle için ötesine geçen yapı, büyük bir yapı halini alır. Kütle artık tek bir mimari davranışla, hatta herhangi bir mimari davranış bileşkesiyle denetlenemez. Bu olanaksızlık parçaların bağımsızlığına neden olur. Ancak bu, parçalanmadan farklıdır; parçalar bütüne tabi kılınırlar.

2. Asansör ve ona bağlı buluşlar ailesi, mimari ilişkiler yerine mekanik ilişkiler sağlama potansiyelleriyle mimarlığın klasik repertuarını sıfırladılar. Kompozisyon, ölçek, oran, detay sorunları artık varsayımsal hale geldi. Büyüklükte, “mimarlık sanatı” gereksizdir.

3. Büyüklükte, çekirdek ve kılıf arasındaki uzaklık o kadar büyüktür ki, cephe artık içeride olanları yansıtamaz. Hümanist dürüstlük beklentisi yok olur; iç ve dış birbirinden bağımsız iki proje haline gelir. Biri program ve ikonografinin belirsizliği ile ilgilenirken, diğeri kente bir nesnenin sözde birliğinin yanlış bilgi etkeni olarak sunar. Mimarlığın açıklık getirdiği yerde, büyüklük bulandırır. Büyüklük kenti bir kesintiler toplamından gizemler yığına dönüştürür. Artık görülen, varolan değildir.

4. Boylarıyla bu yapılar iyinin ve kötünün ötesinde, ahlak dışı bir alanın kapsamına girerler. Etkileri niteliklerinden bağımsızdır.

5. Ölçekle, gelenekle, saydamlıkla, etikle olan bu kopuşların hepsi birlikte; son ve en kesin kopuşu oluştururlar; büyüklük artık herhangi bir dokunun parçası olmaktan çıkar. Var olur, en fazla yan yana durur. İçinde bulunduğu bağlama aldırılmaz.”<sup>290</sup>

Koolhaas'a göre, ölçek artık o kadar büyümüştür ki, nüfus, yoğunluk, hız, boyut gibi gerçekler karşısında konvansiyonel mekan tanımı yetersiz kalmaktadır.

Boyutları aşırılaşan havalimanlarında iç-dış birliği yoktur. Dış, içeride ne olduğunu yansıtmaz, için ise dışarıyla bağlantısı çok zayıftır. Dışarıdaki

<sup>290</sup> Koolhaas, Rem (1996), “Büyüklük”, Çev. Zeynep Önen, *Mimarlık*, Sayı: 272: 20-26.

zaman ritminin yerini, binanın kendi iç ritmi almıştır. Terminal binasının boyutları ve biçimi, yolcu sayısına, bagaj miktarına ve uçakların boyutlarına bağlı olarak değişmektedir. Hava tarafında uçağın kanat genişliği, uçak boyu belirleyicidir. Terminalin içinde yolcu miktarı, bagajları ve onlara eşlik edenlerin kapladıkları alan; kara tarafında da taşıma araçlarının belirlediği kaldırım<sup>291</sup> cephesi önemlidir. Etkili bir terminal konsepti, boyutsal gerekleri yerine getirmeli ve 15-20 yıl için çözüm üretmelidir. Günümüz terminalleri birer buzdağı gibidir. Çünkü, arka planda yolcuların görmedikleri alanlar (bagaj ve taşımacılık bölgeleri) vardır. Acimert'e göre, "terminal alanlarının %85'ini, bagaj sistemi ve yolcuların direkt olarak bağlantısı olmayan, diğer havaalanı işletim fonksiyonları tarafından işgal edilmektedir."<sup>292</sup> Yolcular tarafından görülmeuyen bu kısımlar boyutların aşırılaşmasınınönemli nedenidir.)

### **Strüktürel Yapı:**

Günümüzde, yapım teknolojilerindeki gelişmeler sayesinde örtü sistemleri tek defada insan ölçeğini açan geniş açıklıklar geçebilmekte, özgün plastik etkiler elde edilmektedir. Strüktürün ön planda oluşu, yapının içinde yer alan tüm mekanların da, konstrüktif sisteme göre biçimlenmelerine neden olur. Strüktür kendi saf işlevselliğini yapının mekan kuruluşuna da yansıtır. Tüm yerleşim akıllı sistemler tarafından kontrol edilen tek ve büyük bir mekan halini almaktadır.

Mimarlar, havalimanlarında, özellikle üst örtü ile, yapılarına özgün bir kimlik kazandırmaya çalışmakta ve tek defaya özgülüğü aramaktadırlar. Binanın estetiğini, akılda kalıcılığını bu yolla oluşturmaya çalışmaktadırlar. Çatı, yolcular tarafından iç mekanda dolaşırken ve uçakla gelirken havadan izlenebilen beşinci bir cephe olarak ele alınmaktadır.

<sup>291</sup> İngilizce'de curb.

<sup>292</sup> Acimert, Mehmet Tansu (2003), a.g.e., s: 22.

### 3.2.3 Altyapı ve Planlama

#### **Altyapı:**

Mimarlık teorisinde havalimanlarının giderek daha önemli yer almasının nedeni biçimleri değil, değişik ve karmaşık bir sorun ortaya koymalarıdır. Havalimanı mekanı operasyonel bir süreç gibi biçimlendirilmektedir. Bu durumda, tasarımcı dikkatini matematiksel ve istatistiksel olarak hesaplanabilen ve uzamsal olarak tanımlanabilen genel yolcu hareketinin mekansal karşılığını bulmaya yoğunlaştırmaktadır. Yolcu akışının ve uçakların manevra için ihtiyaçları olan devasa alanların mantık diyagramı çıkarıldığında havaalanlarının temel kaygısının yolcuların bireysel deneyimlerine cevap verecek 'modaya uygun' mekanlar üretmek değil geometrik bir sorunu çözmek olduğu anlaşılmaktadır. Çözülmesi gereken sorun maksimum miktarda uçak yanaşma alanı ve minimum yolcu yürüyüş alanını optimize etmektir. Yapının aksamayan bir makine gibi çalışması gerekliliği havalimanlarının planlamalarını belirlemekte ve birbirlerine benzetmektedir.

Havalimanlarında zaten çok belli kurallara bağlı olan işleyiş birbirine benzeyen 'makinelere'<sup>293</sup> üremesine neden olmaktadır. Bu nedenle, tasarımcılar megalitlere yönelmektedirler. Havalimanları giderek gelişen, karmaşıklaşan, otoyoldan gelen yolcuları içine çeken ve uçaklara enjekte eden pompalar gibi çalışmaktadırlar. İçerideki her şey, kilometrelerce yürüyen yollar vs. akışın daha hızlı olabilmesi içindir. Bu anlayış tüm havalimanlarında birbirlerine benzemektedir. Makine ve mekanizma kavramları havalimanlarının işleyişini anlamak açısından önemlidir.<sup>294</sup>

<sup>293</sup> Yırtıcı'ya göre "20. yüzyılın en önemli imgelerinden biri olan makine, sadece bir aracı; üretim sürecini kolaylaştıran ve hızlandıran bir nesneyi ifade etmez. Daha önemlisi makinenin bir metafor olarak neler içerdiğidir. Makine metaforu, tüm dünyanın yeniden düzenlenebilir, yaşama ait akışın ve işleyişin yeni baştan tarif edilebilir olduğunu söyler."

Yırtıcı, Hakkı (2005), a.g.e., s: 128.

<sup>294</sup> 2.1. Yersizleşen Mekanların Ortak Özellikleri/ 2.1.4. Dolaşım/ Akış, s:57.

### Planlama:

Terminal binaları, apronla olan yapısal ilişkilerine ve akış kurgusuna göre 4 ana başlık altında incelenebilir: "Doğrusal, kollu, uydu, ulaşım araçlı"<sup>295</sup>.

1. Doğrusal (Lineer) Model: Basit ve eski bir çözümdür. Tek doğrultuda uzanan bir yapı ve ona doğrudan bağlanan uçaklar şeklinde açıklanabilir. Yolcu işlemleri doğrusal şemanın her biriminde tekrarlanır.<sup>296</sup> (Bu tekrarlar mekanda bir tekdüzelik hissi uyandırmaktadır.)

2. Kollu (Pier) Model<sup>297</sup>: Uçaklar terminallerin uzantılarına yanaştırılmaktadır. Bu uygulamanın ilk örnekleri 1950'li yıllarda ortaya çıkmıştır. En önemli avantajı iki katlı uygulanabilmesi; gelen ve giden yolcunun ayrılabilmesidir. (Heathrow Havalimanı bu planlamaya örnek gösterilebilir.) "Y"; "T" ya da "çekiçkafa"<sup>298</sup>; radyal konfigürasyonlu terminaller bu başlık altında incelenebilir.

3. Uydu (Satelit) Model: Yolcu işlemlerinin yapıldığı merkezi bir terminal binasından gidiş ve geliş bağlantıları kurulur. Yürüme mesafelerini azaltmak için yolcu bekleme salonlarına ulaşım mekanik veya otomatik olarak sağlanır. Ancak terminal hizmetlerinin yaygınlaşıp parçalanması işletmede zorluklar getirmektedir.

4. Ulaşım araçlı (Hareketli) Model: Merkezi bir tesis olan terminal binasından uçaklara yolcu araçlarla taşınmaktadır. Bu modelde, yolcular yine terminalde toplanmaktadır. Ancak uçağın terminale yanaşma zorunluluğu yoktur.<sup>299</sup>

<sup>295</sup> Pek çok farklı kaynakta, teorisyenler ve uygulamacılar tarafından yapılan sınıflandırmalarda bu dört başlık öne çıkmaktadır.

**Torum, Oya** (1989), Hava Ulaşım Terminallerinde Fonksiyonel Alan Büyüklüklerinin Saptanması ve Atatürk Havalimanına Yönelik bir Uygulama, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s: 50.

**Acımert, Mehmet Tansu** (2003), a.g.e., s: 42.

<sup>296</sup> Son yıllarda, büyük ölçekli terminaller için doğrusal yapı gelişmiş haldedir; çünkü uçağa olan mesafe kısadır. Ancak doğrusallık arttıkça maliyet artmakta ve daha fazla işlev gereksinimine ve zorlaşan güvenlik kontrolüne sebep olmaktadır.

<sup>297</sup> Pier'e parmak ya da iskele de denmektedir.

<sup>298</sup> İngilizce'de hammerhead.

<sup>299</sup> Terminalin yakınında, etrafı uçak park yerleri ile çevrili, bir veya bir çok yapı vardır. Bu tipin pierin ana terminalden kopmasıyla meydana geldiği söylenebilir. Genel olarak, ana terminalle uydu arasındaki bağlantı, yer altından ya da araçlarla sağlanır.



Bu temel konseptlerin bileşimi olarak nitelenebilecek örnekler de vardır. Bu sınıflandırma, temel olarak, terminal yapı tiplerini belirleyen yolcu akışını saptamak için yapılmaktadır.

Terminallerde, kara ve hava tarafındaki 'akış', apron geometrisine göre düşünülmeli ve değerlendirilmesi yapılmalıdır. Apron geometrisinin, büyük uçakların da dahil olabileceği esnekliğe sahip olması gerekir. Tasarımda sağlanan esneklik, terminal sistemi içerisindeki bileşenlerin istendiği gibi gelişmesini sağlar. Gelecekteki ihtiyaçlara bağlı olarak, bagaj alanları, kontrol alanları, uçak kapısı bekleme salonları, uçak park pozisyonları ve sayısı, havayolları işletme alanları gibi konular esnek olmalıdır. Tasarım programının geçerliliğinin değişebilirliği göz önünde bulundurulmalıdır. Ancak, yapılan değişikliklerin kullanıcıda bir hafıza oluşmasına engel oluşturacağı göz önünde bulundurulmalıdır.

Terminal yapılarının evrimi, anlayışta ve biçimde, tek ve büyük yapıdan, pek çok yapıdan oluşan bir komplekse kadar değişiklikler içermektedir. Merkez terminal kuruluşları ile uyduların birleşimi (hibritler), büyük havaalanlarında giderek önemli hale gelmektedir. Ancak uydular, yapılardan yolcu çıkış kapılarına direkt bağlantı yapılmasını ve hava yollarının operasyonlarını yoğunlaştırmalarını sağlayan apron park alanının artmasına neden olmaktadır. Bütün bu planlama süreci sonucunda oluşan yapı, kullanıcının kavrayamayacağı boyutlara ve karmaşıklığa ulaşmaktadır. Bu da yolcunun yapıyla bir bağ kurmasını engellemektedir.

Zaten belli olan, havalimanlarının işleyişinin getirdiği teknolojik gereksinimlerden başka, her uluslararası havalimanı kendisini kamuya açık olmayan karşılıklı iki bölgeye ayıran göçmenlik ve gümrük<sup>300</sup> bankoları barındırmaktadır.

---

<sup>300</sup> Gümrük, kanunen yargı yetkisi altında bulunan alanlarda, yolcuların bagajları ile ilgili bildirimde buldukları yerlerdir.

Kente dönük kısım, pek çok açıdan otobüs terminalini ya da tren istasyonunu andırmaktadır. Pek çok ülkede, bu bölgeye, mağazalarına, kafelerine ulaşım serbest ve kısıtsızdır. Yalnızca basit bir güvenlik kontrolünden geçtikten sonra buraya ulaşılmaktadır. Piste bakan taraf -sınırın diğer tarafı- kavramsal açıdan daha az tanımlıdır; bir anlamda hiçbir yerdir. Pasaportunuzu damgalattıktan, güvenlikten ve metal detektöründen tekrar geçtikten sonra kişi, teknik olarak konuşulursa, hiçbir yerdedir: Ne hareket edilen ülkede, ne gidilen ülkede. Ayrıca, havalimanları temel eylemi bekleme olan transit salonlarını da barındırırlar.

Eriksen ve Doving havalimanının parçalanmışlığını şu şekilde tasvir etmektedirler: "Her ne kadar havalimanın ikiye bölünmesi ilginç bir ayrım getiriyor olsa da kente bakan taraf kültürel anlamda konumlanamayan önemli noktalar içerir. Tren istasyonlarının aksine, havalimanları her zaman kent merkezlerinden uzakta konumlanmışlardır, zaten uzamsal konumları temsil ettikleri toplumdan kopmuş olduklarını ifade eder: Topluların kendilerine ait olmayan ayrı toplulukları birbirlerine bağlar gibi görünmelerinden dolayı aradaki düğüm noktalarıdır."<sup>301</sup>

Okunaklılık, mimar için açıkça tanımlanmış bir mekanın ürünüdür. Biçimin basitliği işlevin sürekliliğini sağlamaktadır. Bunun uygulamadaki karşılığı olarak, genellikle şeffaf malzemeler özel bölümler, korunaklı yerler sağlamak ve aynı zamanda görsel sürekliliği korumak amacıyla kullanılmaktadır. Havalimanı mekanında bu bir sorunsal olabilmektedir: Pasaport kontrol, check-in<sup>302</sup>, geliş, kalkış, transfer alanları gibi bölümler tanımsız, esnek alanlar olarak bırakılmamaktadır, ancak aralarına mafsal noktaları konulmasıyla legal olarak işlerlik kazanabilmektedirler.

<sup>301</sup> Eriksen, Thomas Hylland; Doving, Runar (1992), a.g.e.

<sup>302</sup> İngilizce'de check-in: Bilet ve bagaj için gerekli kontroller yapıldıktan sonra yolcunun uçak manifestosuna kaydolması ve taşıyıcı havayolu tarafından uçabilirliğinin onaylanması işlemi.

### 3.2.4 Akış

Bir havaalanı kompleksinde akış, üç önemli ve büyük alan içinde gerçekleşmektedir:

1. **Apron:** Pist, taksi yolu ile terminal arasında kalan alandır. Uçakların iniş ve kalkış hareketlerindeki başlangıç ve varış bölgesidir. Yolcu indirilmesi/ bindirilmesi, yük yükleme/ boşaltılması, uçak handling hizmetlerinin verilmesi, uçakların park ve manevra yapması için terminallerin hava tarafında ayrılan alandır.

2. **Terminal:** Uçağa geçiş kapıları ile araç yolu ve yaya kaldırımı arasında kalan kısımdır. Yolculara ve bagajın akışına hizmet etmektedir. Havalimanı yolcu terminali, yolcuların "kara tarafından"<sup>303</sup> "hava tarafına"<sup>304</sup> ya da hava tarafından kara tarafına geçişine yardımcı olan, yolculukla ilgili işlemlerin yapıldığı bina(lar)dır. Terminaller, uçağa binecek yolcuların bagajlarının kısa süreli olarak depolanıp sınıflandırıldığı, uçağa yüklenip indirildiği; yolcuların uçuş saatlerini bekledikleri ve çeşitli yan işlevlerden yararlandıkları; otoparkların, hava trafiğini yönlendiren kontrol merkezlerinin, hangarların ve atölyelerin bulunduğu büyük, karmaşık yapı sistemleridir.

Torum'a göre "bir havayolu terimi olarak terminal, yolcuların yerdeki sistem birimlerinden aprona geçiş yaptığı ya da tersine uçuş sisteminden yere geçtiği yapı olup tüm sistemin transfer bölümünü temsil eder. Yolcu açısından ele alındığında ise yolcu bagaj ve kargo sistemlerinin gerekli her türlü hizmetini karşılayan bina ve binaları tanımlar."<sup>305</sup> Kısaca terminal, hava ile yer ulaşım sistemlerinin ara kesitidir.

<sup>303</sup> (İngilizce'de land side) Terminal ve havalimanlarının kamuya açık kısımları.

<sup>304</sup> (İngilizce'de air side) Havalimanı kontrollerinin (polis ve gümrük) arkasında, uçuş için bekleyen yolcuların ve kargonun bulunduğu kısım, apron.

<sup>305</sup> Torum, Oya (1989), a.g.e.

**3. Yer taşımacılığı:** Terminal ile havaalanı giriş noktaları arasında yer almaktadır.

Esas olarak, terminal yapılarının planlamasını akış belirlemektedir. Birincil akış içerisinde yer alan yolcu, terminalin en önemli kullanıcıdır. (Bu çalışmada, havalimanları yersizleşme bağlamında ele alındığı için ikincil akış<sup>306</sup> incelenmemiştir.)

Hart'a göre, "Amerika'daki hava taşımacılığının %98'inden fazlasını insan hareketi oluşturmaktadır. Bu sebeple, havaalanlarındaki yolcu, bagaj, taşıt ve ekipman akışının çokluğu, uçak iniş ve kalkış programlarını meydana getirmektedir. Her bir iniş ve kalkış yolcu, ziyaretçi, taşıt hareketlerinin koordine edilmiş işlevler içerisinde, hızlı olarak devam etmesi demektir. Bu işlevler evrensel nitelikli, benzer karakterli ve üzerinde mutabakata varılmış eylemleri içermektedir."<sup>307</sup>

Büyük havalimanlarında, temel tasarım prensibi akışların kesişmemesine dayanmaktadır. Andreu'nün de, bir röportajda belirttiği üzere, havalimanlarının yöneticileri mimarlardan akışları birbirlerinden bağımsız şekilde düzenlemelerini istemektedirler. "Bildiğim hiçbir havalimanında insanların yollarını kesiştirmem istenmedi... Yeni havalimanları biraz da otoyollar gibidir. Nasıl arabaların çarpışma riskini azaltmak için bariyerler inşa ediliyorsa havalimanlarında benzer amaçla yönlendirmeler yapılmaktadır."<sup>308</sup>

<sup>306</sup> "Havaalanı kompleksinde ikincil akışı dört unsur oluşturmaktadır. Bunlar:

1. Terminal ile uçak arasındaki hava yükü akışı.
2. Posta merkezleri ile terminal/ apron arasındaki posta akışı.
3. Yemek üretim merkezleri ile terminal/ apron arasındaki yemek akışı.
4. Yakıt merkezleri ile apron arasındaki yakıt akışı."

**Acımert**, Mehmet Tansu (2003), a.g.e., s: 87-88.

<sup>307</sup> Hart W. (1985), The Airport Passenger Terminals, A Wiley-Interscience Publication, USA (Aktaran: **Acımert**, Mehmet Tansu (2003), a.g.e., s: 85.)

<sup>308</sup> Paul Andreu, Paris Havalimanları baş mimarı; **Bellanger**, François (1998), a.g.e., s:163.

Yolcu ve bagaj akışı, iç hatlar ve uluslararası seyahat süresi içinde üç başlık altında incelenebilir:

### I. Giden yolcu için:

1. Yer taşımacılığı: Otoyollar, trafik işaretleri ve yönlendirme sistemleri, otopark alanı ya da binasını kapsar. Hemen hemen bütün büyük kentlerde benzer bir süreçten geçilerek havalimanına ulaşılır. (Pierre Dupont örneğinde olduğu gibi.<sup>309</sup>)
2. Kaldırım: Kaldırım platformu, bilet gişeleri ve 'check-in' yapılan ofisler.
3. Terminal Bekleme Salonu: Bilet kontuarlarının bulunduğu, check-in işlemlerinin yapıldığı, konveyörlerle toplanan bagajların bagaj odasına gönderildiği salondur. Bir havalimanında, terminal bilet lobisi, halkın ortak kullanımında olan ve göze çarpan bölümlerin başındadır.
4. Uluslararası gümrük kontrolleri
5. Güvenlik kontrolleri
6. Büyük Hol (Konkors): Terminal binalarında beklenme, dinlenme, zaman geçirme, alışveriş, yemek yeme, eğlence vb. işlevlerin bulunduğu alanlardır.
7. Giden Yolcu bekleme salonları: Terminal içerisinde giden yolcu bekleme salonları, konkorsun içinde merkezi biçimde ya da uçak kapı pozisyonuna göre yerleştirilmektedirler.
8. Uçağa biniş köprüleri.

### II. Gelen yolcu için:

1. Yolcuların uçaktan inmeleri ve merdivenler aracılığıyla karaya çıkmaları.
2. İç hat yolcularının doğrudan; uluslararası yolcuların pasaport ve gümrük kontrolünden sonra çıkışı.
3. Bagajların alınması.
4. Ziyaretçilerin beklediği hole geçilmesi. (Ziyaretçi/ yolcu oranı havaalanının bulunduğu ülkeye göre değişmektedir. Avrupa'daki ve

<sup>309</sup> Bakınız bölüm 2: Modern Mimaride Yersizleşen Mekanların Değerlendirilmesi, s:48-49.

Amerika'daki havalimanlarında yolcu başına düşen ziyaretçi katayısı, Asya'dakilere göre daha düşüktür. Bu durum, sosyal, ekonomik ve kültürel farklılıklarla açıklanabilir.)

### III. Aktarma (Transfer) yapan yolcu için:

Gelen yolcunun bir uçuştan diğerine aktarılarak, yolculuğunun devam etmesidir. Eğer yolcu uluslararası uçuştan gelip iç hatlara aktarılacaksa bagajı havayolu şirketince tutulmaktadır. Yolcu, pasaport ve gümrük kontrollerinden sonra transit bekleme salonlarına geçmektedir. Daha sonra yolculuğuna devam etmektedir.

Sonuç olarak, terminal binaları düzenlenirken, akışın sürekliliği ve mekanın algılanış niteliğinin artırılması açısından dikkat edilmesi gereken unsurlar şunlardır:

1. Güçlü bir 'yer hissi' yaratılması: Hoş bir çevre, görsel ve akustik özellikler, kalkıp inen uçakların oluşturduğu hareketli manzaranın geniş ve akıllıca kullanımı.
2. Net, tutarlı işaret ve bilgi sistemleriyle desteklenmiş, mantıklı ve kolay anlaşılır bir dolaşım (akış) sistemi.
3. Terminal içerisinde harekete olanak tanıyan insan taşıyıcıları ve diğer sistemleri tasarımın parçası olarak ele almak.
4. Toplu taşıma ile doğrudan bağlantı kurulması.
5. Havaalanında bulunan otellere, servis mekanlarına (otoparklara vb.) kolay ulaşılabilmesi.
6. Yolcuların yürüme mesafelerinin en aza indirilmesi ve akışın kolaylaştırılması.

### Yürüme Koşulları:

Terminal yapılarında, yürüme mesafeleri minimum düzeyde, dolaysız; yapı içerisinde ve dışarısında yolcuya maksimum konfor sağlayacak şekilde olmalıdır.



Terminal yapısının ya da birden çok yapıdan oluşan komplekslerin boyutlarının artmasıyla, mekanik insan taşıma sistemlerinin<sup>310</sup> (yürüyen yollar, asansörler vb.) önemi artmıştır. Özellikle aktarma yapan yolcular için, büyük terminallerde, mesafeler 400-500 m.'yi bulmaktadır. Acımert'e göre, "bugünkü maliyetiyle, insan taşıyıcıları (people mover), havaalanı terminalleri sermayesinin %4-10'una malolmaktadır. Bu çok katlı yapılarda asansörlere yapılan yatırımlarla kıyaslanabilir. Şu anda, mevcut alternatif teknolojilerin (yatay asansörler ya da fünikülerler bir çok havaalanında kullanılmakta olan insan taşıyıcılardan (people mover) daha yavaş olmalarına rağmen, ekonomik ve güvenilir bir hizmet sağlayabilirler) kullanımı, insan taşıyıcıların maliyetinde gözle görülür bir düşüşe neden olabilir ve bir çok havaalanında bu araçların kullanımını daha pratik hale getirebilir."<sup>311</sup> Havalimanlarında, yürüme eyleminin ortadan kaldırılması olanaksızdır. Hızlandırılmış yaya yolları ve kablolu taşıyıcılar gibi, düşük hızlı ve maliyeti az ulaşım sistemleri havaalanları için geliştirilmektedir.

Havalimanında akış alanlarının (yürüme, mekanik araçlarla transfer vb.) doğru bir şekilde hesaplanıp boyutlarının bulunması ve düzenlenmesinin işleyiş açısından önemi büyüktür. Özellikle aktarma yapan yolcular bu mekanları adeta bir kaçış hızında kullanmaktadırlar. Kullanım yoğunluğunun arttığı pik saatlerde, sirkülasyon suyun akışına benzetilebilir. Bu nedenle akış alanları planlanırken ani yön değişiklikleri yapılmamalı, süreklilik sağlanmalı, yönlendirmelere dikkat edilmelidir.

---

<sup>310</sup> İngilizce'de transporter.

<sup>311</sup> Acımert, Mehmet Tansu (2003), a.g.e., s: 26.

### **İşaret istemleri:**

'Yersizleşen Mekanların Ortak Özellikleri'<sup>312</sup> başlığı altında ayrıntılı bir biçimde bahsedildiği üzere, havalimanlarında işaret sistemlerine -ve adeta bir kullanım kılavuzuna- bağlı olarak kullanım, işleyiş açısından belirleyicidir. Havalimanı terminal binalarında, farklı kültür, din, cinsiyet ve yaştaki yolcular, nerede olduklarını kolayca anlayabilmeli; gitmek istedikleri yere nasıl gideceklerini net olarak hissedebilmelidirler. İşaretler sistemleri, yolcuların daha etkili bir şekilde hareket etmelerini sağlayıp akışı kolaylaştırırlar; ancak bunlar terminal binası içinde yolcunun yön bulma kabiliyetini artıran yapı tasarımının yedekleri değildir.

Eriksen ve Doving, alan antropolojistleri gözünden, havalimanlarının günümüzde işleyebilmeleri için sahip olmaları gereken nitelikleri şu şekilde özetlemektedirler: "Havalimanlarının ve hareket salonlarının kültürel bağlamları, milletlerarası yardımcı dil olarak kullanılan karışık gelişmemiş dillerin anlam- bağlamlarına benzer minimal kültürler olarak görülebilir. Öncelikle, transit ve hareket salonları, kullanıcıları için birkaç temel ihtiyaca cevap vermelidir: Yiyecek ve içecek bulunmalı, tuvalet ve oturulacak uygun yerler olmalıdır. İkinci olarak, uçuşun kendisine bağlı olan pratik gerekler görülmelidir: Bunlar, uçuş bilgilerini, havayolu acentelerini, check-in bankolarını vs. kapsar. Üçüncü olarak bir miktar kültür komisyonculuğu sunulmalıdır."<sup>313</sup>

Havalimanlarında yaygın olarak kullanılan işaretler, yönlendirme ve bilgilendirme sistemleri, bu mekanları ilk defa kullananlar için yol göstermekte; aşina olanlar için ortak bir dil yaratmaktadır. Dünyanın her yerinde benzer sistemin olması, teknolojik araçların yaygın kullanımı, sıkı güvenlik önlemleri yersizleşme hissini pekiştirmektedir.

<sup>312</sup> 2. Modern Mimaride 'Yersizleşen' Mekanların Değerlendirilmesi/ 2.1. Yersizleşen Mekanların Ortak Özellikleri/ 2.1.5. İşaret Sistemleri, s:59.

<sup>313</sup> Eriksen, Thomas Hylland; Doving, Runar (1992)

### 3.2.5 Tüketim Olgusu

Havalimanları büyüyüp karmaşılaşırken doğaları da değişmektedir. Başlangıçta hava taşımacılığına bağlı ve esas olarak teknik alanlarken, günümüzde, buralarda pek çok eylem gerçekleşmektedir. İçinde restorantı olan küçük bir binadan hektarlarca alana yayılan ve içinde alışveriş merkezleri barındıran havalimanına geçiş 50 yıldan kısa bir sürede gerçekleşmiştir. Havalimanları yalnızca uçağa binilen yer olmaktan uzaklaşmış, bekleme sürelerinin değerlendirileceği çeşitli eylemlerin gerçekleştirilebileceği ve bol bol alışveriş yapılabilecek yerlere dönmüştür: Dükkanlar, iş merkezleri, spor merkezleri, havuz, kumarhaneler, gece kulüpleri, diskolar vs. Bütün bunlar yolcuları meşgul etmek, işlerini kolaylaştırmak, olası kaygılarını gidermek ve rahat ettirmek içindir. Havaalanları, aynı zamanda, kentten uzakta, üzerlerinde oteller, bürolar, ikmal merkezleri barındırmaya ve başlı başına bir iş ve aktivite kutbu olmaya başlamışlardır.

Günümüz terminallerinin nitelikleri, içerdikleri işlevler açısından gelişmektedir. Yolcuların terminal içersindeki bekleme süresinin artması işletmecileri reklam, çarşı vb. konulara yöneltmiştir. Terminaldeki kayıp zaman artık, çarşıya giden bir kişinin geçirdiği zamana eşdeğer olmaya başlamıştır. Kentlerde, çarşıya giden bir kişi, yemek yiyerek ve alışveriş yaparak yaklaşık 2-2,5 saat geçirmektedir. Bu süre, uçuş saatini bekleyen veya bir uçuştan diğerine aktarma yapacak yolcuların, terminalde geçirdikleri süre ile kıyaslanabilir. Acimert'e göre, "Yıllık otuz milyondan yüz milyona kadar yolcuya (buna ek olarak ziyaretçilere) hizmet vermekte olan büyük havaalanlarının trafiği, varlığını koruyabilmesi için, on iki milyondan on beş milyona kadar ziyaretçi kabul etmesi gereken çarşılardaki trafiği gölgede bırakır."<sup>314</sup> Birçok büyük markanın mağazaları, marketler, sanat galerileri,

<sup>314</sup> Acimert, Mehmet Tansu (2003), a.g.e., s: 24.

yiyecek .ve içecek hizmeti veren restoranlar havaalanlarını iyi iş yapacak alanlar olarak görmektedirler.

Daha önceden terminal yapılarının programında bulunan gazete bayii, büfe vb. satış birimlerine, özellikle büyük ölçekli terminal yapılarında, ek çarşı birimleri katılmaktadır. Yolcu servislerine ve hava yollarının hareket ve etkinliklerine karışmaksızın, restoran ve perakende satış bayileri, kara geçmekte ve havaalanı işletmecilerine gelir sağlamaktadırlar. Bu nedenle, bu tip işletmelere ayrılan mekanlar artırılmaktadır.

Satış birimleri, çoğunlukla, çıkış kapılarının yakınına yapılmaktadır, çünkü yolcular çoğunlukla uçağı kaçırma endişesi taşıyıp çıkış kapılarının etrafında zaman geçirmektedirler. Gazete, yiyecek, içecek vb. şeyleri satın almak için uzaklaşmak istememektedirler. Ancak işletmeler düzenlenirken, dolaşım, havayolları büroları ve kapı çıkışlarındaki sınırlı bekleme alanı ilişkisine dikkat edilmeli; yolcu konforu ön planda tutulmalıdır. Gelecekte, terminallerde, alışveriş eylemi, binanın içinde ayrı ve kapalı bir alışveriş merkezi içinde değil, planlama ile bütünleşmiş olarak kurulacaktır. Mesela, çıkış kapıları ile restoran ve bekleme salonları arasındaki aralıksız duvarlar, yolcu ve çıkış kapısı arasındaki görüşü kapatmayacak hale getirilmeye çalışılmaktadır.

Havalimanlarında yolcu sayısının artmasından sonra alışveriş önemli bir eylem haline gelmiştir. Havalimanı terminallerinde alışveriş mekanlarının organizasyonunda mimarların yanı sıra özel danışmanlık şirketlerine başvurulmaktadır. Mağazaların yerleştirilmesinde ve satılacak ürünlerin satışında yolcu akışı en önemli kriter sayılmaktadır. Mesela Brüksel Havalimanı'ndaki ticari alanların yarısının organizasyonunu (3000 m<sup>2</sup>) Architral<sup>315</sup> yapmıştır.

---

<sup>315</sup> Gérard Barrau, Architral'in başkanı: "Architral alışveriş merkezleri üzerine uzmanlaşmış ilk Fransız gruptur. Yılda ortalama 200-400 mağaza düzenlemektedir. Mimari, sosyal, psikolojik, satış ve pazarlamaya dair sorunlarla ilgilenmektedir. 1990 yılından itibaren transit olarak kullanılan mekanlar (metro istasyonları, garlar, havalimanları, otoyol kenarları) konusunda

Barrau'ya göre, "Taipei, Hong Kong, Frankfurt, Amsterdam, Heathrow gibi büyük havalimanları etraflarında uçaklar bulunan büyük alışveriş merkezleri gibi çalışmaktadırlar."<sup>316</sup> Her ne kadar, bu önyargıyla yaklaşılabılır bir tespit olsa da işletme gelirinin önemli bir bölümünün alışverişten geldiği aşikardır.

Havalimanlarının alışveriş merkezlerinde, dünyanın her yerinde benzer lüks tüketim ürünleri satılmaktadır. Bu aynılaştırma, herhengi bir yerde olma durumunu yaratmaktadır. Ancak tüm tekdüzeliğine karşın, yerel ürünlere dair bir takım örnekler gözümüze -anlık olarak- çarpabilir: "Bangkok Havalimanı'nda orkide satıcısı"<sup>317</sup>, İstanbul Havalimanı'nda lokum ve baklava satıcısı vb. Ancak yerel kültür, bu mekanlarda tüketime teşvik eden pazarlama aracı haline gelmektedir.

Eriksen ve Doving, Heathrow Havalimanı gibi dünyanın her yerinden gelen milyonlarca insanın, yılın her günü, gece gündüz ara vermeden kullanılan mekanlardaki tüketim potansiyeliyle ilgili şu örneği vermektedirler: "Oldukça önemli olan zaman darlığından havalimanı çevresinde ticari olarak istifade edilmektedir. Dizüstü bilgisayarların ve 'elektronik notebook'ların üreticileri reklamlarında yönetici işadamlarını 1. sınıf uçak koltuklarında bu ürünleri kullanırken göstermektedir."<sup>318</sup>

Andreu'ye göre, terminal binası hiçbir zaman bir ticari galeriden ibaret olmayacaktır. "Yolcular oralarda parfüm, şarap vb. 'uçucu' ve pahalı şeyler almaktadırlar. Gümrük vergisinden muaf olacak şekilde alışveriş yapılabilir olması bunun tek nedeni değildir. Asıl önemli nedeni bu tüketimin sembolik bir yanı olmasıdır. Bir terminal binasında alelade şeyler satılmaz. Bu nedenle terminal binası yalnızca alışverişten ve reklam panolarından ibaret bir

---

uzmanlaşmaya başlamıştır. Etüt edilen bölgeye gelen insanların tüketim biçim ve alışkanlıklarını gözlem esasına dayalı bir çalışma yöntemi vardır. Bu yöntemle, mesela havalimanlarında, klasik ürün yelpazesinin yanı sıra portatif ve yerel ürünleri önermektedir."

**Bellanger**, François (1998), a.g.e., s: 177.

<sup>316</sup> Gérard Barrau: **Bellanger**, François (1998), a.g.e., s: 177.

<sup>317</sup> **Augé**, Marc (1997), a.g.e., s: 106.

süpermarket haline gelmeyecektir. Terminal binası, alışveriş alanlarıyla, geçiş yerleriyle, serbest ve dinlenme alanlarıyla dengeli bir yer olarak kalmalıdır.”<sup>319</sup>

Havalimanlarını, az ya da çok miktarda, alışveriş merkezlerinden esinlenen işlevsel bir düzenlemeyle donatılmış nötr bir mimariden ibaret ve banal bir hale geldiğine dair eleştiriler vardır. Andreu, 1996 yılında yaptığı bir röportajda bu durumu anlatmaktadır: “Roissy l’i inşa etmeden önce, mimarlar bana havacılığın gelişmesi ve yaygınlaşmasından sonra güzel binalar yapma iddiasından vazgeçilmesi gerektiğini söylediler. Bana göre bu yaklaşım tamamen yanlış. Mekanların ve araçların standartlaşmasına tamamen karşıyım. Yaşam sonu olmayan mekanlarda durmadan tüketim yapmaktan ibaret değildir... Ticari faaliyet kentin önemli bir işlevidir. Ancak kentin kendisi değildir; kentin bir anı ve alanıdır. Terminal binası hiçbir zaman ticari galeriden ibaret olmayacaktır.”<sup>320</sup>

---

<sup>318</sup> Eriksen, Thomas Hylland ; Doving, Runar (1992)

<sup>319</sup> Paul Andreu, Paris Havalimanları baş mimarı; Bellanger, François (1998), a.g.e., s: 164.

<sup>320</sup> Paul Andreu, Bellanger, François (1998), a.g.e., s: 164.



### Boş Zaman Değerlendirme:

Devingenliğin sonuçlarından bir tanesi olarak, yolcuların transit kullandıkları havalimanlarında giderek daha çok zaman geçirmeleri, durağan konumda oldukları 'yerlerde' gerçekleştirdikleri eylemlerin buralara da taşınmasını doğurmuştur. (çalışmak, tüketmek, bilgiye ulaşmak, haberleşmek, kısa süreli konaklamak, yeme-içme vb. eylemler).

Havalimanı kullanıcılarıyla ilgili Eriksen şu tespiti yapmaktadır: "Zaman havalimanlarında oldukça az bulunur bir şeydir. Havayolu ile seyahat alternatiflerine nazaran çok daha hızlı ve pahalıdır; buradan sık hava yolculuğu yapanların önemli bireyler olduğu sonucunu çıkarabiliriz. Bir miktar istisna haricinde, kendi toplumlarının en varlıklı insanları sayılırlar; Hannerz'in tanımına göre kendilerini dünya vatandaşı olarak görürler ve bazen toplumlar arasında aracı olma işlevini görürler -diplomat, işadami, yazar, antropolog vs. olabilirler."<sup>321</sup> Bu yolcular, sıkışık zamanlarını, en verimli şekilde değerlendirmeye çalışmaktadırlar.

Havalimanlarının kullanım yoğunluğuyla ilgili Salat'ın tespiti şudur: "Yolcuların dörtte biri, son bir yılda en az 12 defa uçağa binmişlerdir. Bu sırada çalışmaya devam etmek için yoğun talepleri vardır."<sup>322</sup> Bu nedenle, havalimanlarında son dönemlerde yaşanan gelişmeler uçaklar ya da strüktürle ilgili değil, servis yöntemleriyle ilgilidir. Havayolu şirketleri, "koltuk mahkumu yolculuğa"<sup>323</sup> alternatifler getirmeye, çalışma ve alışveriş olanaklarını artırmaya çalışmaktadırlar. Bu amaçla düzenlenen mekanlar, ziyaretçi ve yolcuların kullanımı için oluşturulmuş, ev rahatlığına sahip, eğlence, alışveriş, yemek yeme, bar, ofis alanlarının tümüdür.

<sup>321</sup> Eriksen, Thomas Hylland; **Doving**, Runar (1992), a.g.e.

<sup>322</sup> Salat, Serge (1997), "L'aéroport, monument ou objet nomade?", *Mégalopole, Art, Architecture et Urbanisme, Cahier:15, Editions Institut Art et Ville, Givors et Rhone-Alpes*, s: 12.

<sup>323</sup> Jacques Attali, Devlet Danışmanı; **Bellanger F., Marzloff B.** (1996), a.g.e., s: 175.

### 3.2.6 Yolcu Algısı

Havalimanı yolcu terminalleri hava ulaşım sisteminin temel ögesi ve kullanıcıyla karşılaşan yüzüdür. Bu binaların kullanım ve algılanış biçimi yerle olan bağlantı hissini belirlemektedir. Terminallere, popüler basında ve profesyonel yayınlarda görüldüğü üzere gittikçe büyüyen bir ilgi vardır. Kullanıcı açısından bakıldığında da uçuş deneyiminin sıradışı niteliği azalmaktadır.

Ellili yıllara kadar havalimanları insanlar için karşılaşma yerleriydi. Az sayıdaki yolcular burada birbirlerini tanıyan bir elit<sup>324</sup> oluşturuyorlardı. Ancak günümüzde uluslararası yolculuk ve dünya çapında iletişim olanağı artık yalnızca "jet set"<sup>325</sup> olarak tabir edilen bir grubun tekelinde değildir. Uluslararası iletişime geçip ilişkiler geliştirme, milyonlarca insanın gündelik yaşamının bir parçası haline gelmektedir. Artık, zamanında bir önceki kuşağın hayal bile edemeyeceği bir biçimde, giderek artan bir hareketlilik vardır. Ancak eskinin doğudaki seyyahından, ve batıdaki *flaneur*'ünden farklı olarak, artık turiste dönüşmüş yolcular çalışan insana giderek daha az bağımlı olan ve her şeyin kayıtlı olduğu bir sistem içinde gezmektedirler. Ancak buldukları havaalanının konumu neresi olursa olsun 'hiçbir yer atmosferi' içindedirler. Yolcular, hiçbir güç sarf etmeksizin, dünyanın etrafında korunaklı, çevre ve kültürden tamamen kopuk, herhangi bir yerellik hissinden mahrum olarak dolaşmaktadırlar. Buralar, uluslararası yolcular için güvenli, homojen geçitlerdir. Artık havayolculuğunun modern yaşamın önemsiz deneyimlerinden biri mi yoksa, anonimliğe geçişteki büyük adımlardan biri mi olduğu tartışılmaktadır. Bu süreçte, havalimanları bir eşik gibi algılanmaktadır.

<sup>324</sup> (Fransızca'dan) Seçkin topluluk.

<sup>325</sup> Jet set sözcüğü hava yolculuğu terminolojisinden çıkmıştır. "Jet set" üyeleri, jet motorlu uçaklarla seyahat eden, havalimanlarını sık sık kullanan, varlıklı ve lüks malları düzenli tüketen bir gruptur.

Eriksen ve Doving, havayolculuğu ile ilgili şu yorumu yapmaktadırlar: “Şu açıktır ki, mesafenin psikolojik anlamı sık hava yolculuğu ve mesafenin uçuş saatlerine dönüştürülmesi ile ciddi olarak dönüşür ve bozulur. Kısaca, jet uçakları çağında hiçbir yer gerçekten çok uzak değildir; ya da daha doğrusu: kültür ya da psikoloji ile ilişkili olarak yerler yakın da olsa, mesafeli de olsa bu onların uzamsal mesafesi ile ilişkili değildir.”<sup>326</sup>

Havalimanlarındaki sosyal etkileşim geçici ve sınırlıdır; bu nedenle toplumsal bir birliktelik yoktur. Kuralları ve konvansiyonlar farklı havalimanlarında, geniş ölçüde türdeşlik göstermedir ancak yine de buraları sosyal yaşamın dışında konumlandırmaktadır. Havalimanı modern birey tarafından ‘uluslararası sembol’ olarak görülmektedir: “Eğer birini gördüyseniz, hepsini görmüşsünüzdür. Elbette bütün havalimanları birbirinin eşi değildir, ancak önemli ölçüde, aynı kural dizisine tabidirler; arenalardaki gibi mekanda sınırsız tek bir dil oyununa bağlıdırlar. Bu nedenle, bir havalimanında öğrenilen kurallar ve kabul edilen düzen muvakkaten bir diğerine aktarılabilir ve uygulanabilir.”<sup>327</sup>

Augé, hava yolculuğunun kültürel önemine sık sık değinmekte ve nötr etkisi üzerinde durmaktadır: Kişisel yolculuk deneyimi oldukça fakirdir: Girilen kuyruklar, uçağın içindeki kesin sınıfsal ayırım (1.sınıf, 2. sınıf, business class vb.), oturma alanının küçüklüğü, ‘*kendi kısa süreli, sınırlı, küçük mülk parçamız*’, televizyon ve kucakta akşam yemeğiyle tamamlanan keyifsiz süreç... Artık, yolcular için dünyanın etrafında hiç kimseyle karşılaşmadan ya da etkileşime girmeden dolaşmak olası hale gelmiştir. Uçağa binilen köprü üzerinde, yolcuları gülümseyerek karşılayan hostes aslında onları incelemekte ve uçuş sırasında düzenin sağlanmasında kullanmak üzere pek çok farklı kategoriden birine sınıflandırmaktadır. Ancak, bütün eleştirilere rağmen, hiç kimse kırsal alan otobüslerindeki gibi manzaralarla karşılaşmayı

<sup>326</sup> Eriksen, Thomas Hylland; Doving, Runar (1992), “In limbo: Notes on the culture of airports”, <http://folk.uio.no/geirthe/Airports.html>.

<sup>327</sup> Eriksen, Thomas Hylland; Doving, Runar (1992), a.g.e.

tercih etmediği için uçaklar radikal modernliğin mekanları haline gelmektedirler. Bireyin yalıtılmışlığının bu durumlarda ümitsizlik ve yabancılaşma hissi yaratmadığı görülmektedir. Aksine, bazı kullanıcılar sosyal sorumluluklardan azat edilme, sosyal kimliğin süreli olarak askıya alınması, anonimlik gibi avantajlar da sağladığını düşünmektedirler. Augé'ye göre havalimanı mekanının yarattığı ontolojik ayrılma bir çeşit özgürleşme olarak da deneyimlenebilmektedir. Buradaki paradoks, bilmediği bir ülkede kaybolan bir yabancıнын bu kimliksiz sınırlar içinde 'evindeymiş gibi' hissetmesidir.

Eriksen ve Doving, havayolculuğunun günümüzdeki durumuna dair şu yorumları yapmaktadırlar: "Zaman dilimleri arasındaki farklılık havayolunun gerektirdiği tanıdık zaman-mekan sürekliliğinde bozulma yaratır. Baudrillard'ın (1982) da dikkat çektiği gibi, bir Concorde yolcusu daha Paris'i terk etmeden New York'a varabilir. Jet lag<sup>328</sup> fenomeni, vücudun biyolojik saatinin kalkış ülkesi ile varış ülkesi arasındaki zaman farklılıkları vasıtasıyla bozulması, havayolculuğuna gerçek olamayan sihirli bir hava ekler, zaman ve mekanı parantez içine alır ve görelileştirir...Havalimanındaki insanlar, zaman ve mekan içinde sosyal bir sistem olarak, herhangi bir topluluktan nitelik olarak elbette farklıdır. Kalıcı, kendini yeniden üreten bir sosyal sınıf olarak kurulmamıştır. En belirgin özelliği geçişlilikidir. Söylenenin aksine, havaalanı büyük bir gemi ya da hapisanede olduğu gibi bir 'mikrokozmos' olarak görülemez. Temel kullanıcıları, yolcular içinden geçmektedirler. Orada bulunan ve havalimanını sosyal bir sistem olarak üreten personel birkaç saatte bir tamamıyla yenileriyle değişmektedir. Oluşan etkileşimler bir saatten diğerine, bir günden diğerine aynıdırlar. Bunlar öngörülebilir."<sup>329</sup>

<sup>328</sup> Jet-lag kıtalararası yapılan uzun uçuşlarda farklı zaman dilimleri ve iklimler nedeniyle vücudun biyoritminin şaşması; uyku, yemek düzeninin bozulması durumudur. Günümüzde kıtalararası yolcuların sayısının artmasının etkileri büyük ilaç şirketlerine kadar yansımış; jet-lag'in etkilerini gidermek amacıyla ilaçlar üretmeye yöneltmiştir. "Global Source şirketi tarafından geliştirilen 'No Jet-Lag' isimli ilaç, vücudun ritmini ayarlayarak gidilen noktada veya dönüşte yolcunun rahat etmesini sağlamaktadır." (Hürriyet, 6 Mart 2005, s: 15.)

<sup>329</sup> (Yazarlarının da belirttiği gibi, bu çalışmada havaalanının sürekli çalışanları ihmal edilmiştir.) Eriksen, Thomas Hylland; Doving, Runar (1992), a.g.e.



**Resim 3-1**

Jet Lag filminden  
bir sahne

(Orijinal Adı: D calage  
Horaire; Yönetmen: Dani le  
Thompson  
Fotoğrafta, uzun süre  
havalimanında beklemek  
zorunda olan, filmin iki başrol  
oyuncusu, Jean Reno ve  
Juliette Binoche  
görülmektedir. Filmin büyük  
bir bölümü havalimanının  
bekleme, alicveriş ve yemek  
yeme alanlarında  
gecmelemektedir.)

Eriksen ve Doving, havalimanlarının buldukları yer ve çevreyle ilişki kuramamaları; kullanan yolcuların 'bir yerdeymiş gibi hissetmemeleriyle' ilgili temel tartişmayı şu şekilde ortaya koymaktadır: "Bütün havalimanına bir transit salonu, iki mekan arasındaki bir bekleme odası olarak bakılabilir. Havalimanının kendisi bir yer değildir. Hepimiz, eğer biri yalnızca havalimanını gördüyse o şehri ya da ülkeyi ziyaret etmiş sayılıp sayılmayacağı konusundaki tartişmalara şahit olmuşuzdur. Pek çok durumda insanlar sayılmayacağı konusunda hemfikirdirler. Havalimanına girerek kişi, bir kültürel boşluğa, bir  c nc  k ltsel kültüre girer. Steril, gündelik yaşamın kalın bağlamalarına kıyasla böylesi yok-yerleri tasvir etmek için kullanılan bir kelimedir."<sup>330</sup> Uçarken aslında bir anlamıyla büyük bir yasak aşılmaktadır.

Havalimanlarının diğer bir önemli niteliği de, mimar ve teorisyen Paul Andreu'n n belirttiği gibi, sınır oluşturma/ sınırların anlamını değiştirme/ varolan sınırları kaldırmalarıdır. Buralarda, fiziksel, politik, duygusal açılardan geçiş eylemi gerçekleştirilmektedir. Bu geçiş bir ülkeden diğerine olduğu gibi karadan havaya da olabilmektedir: "Uçağın büyük yoğunlukta kullanımı ile beraber başka bir olgu da kökünden sarsıldı: Sınırların önemsizleşmesi ve simgesel anlamlarının yok olması. Bugünlerde, sınırların yeryüzünde aşıldığı

<sup>330</sup> Eriksen, Thomas Hylland; Doving, Runar (1992), a.g.e.



mekanlar usandırıcı bekleme mekanlarıdır –insanların el bagajlarını ayakları ile iteleye iteleye, çoğunlukla bilgisayar ekranının arkasına gizlenmiş ve olası olan en çabuk biçimde damgalama işlemini yürüten gümrük memuruna ulaşana kadar, kaplumbağa hızında ilerledikleri mekanlar. Bu geçit mekanları, kendi başlarına, herhangi bir simgesel nitelik barındırmamaktadır.<sup>331</sup> Bu nedenle havalimanlarının her zaman diğer ulaşım yapılarından farklı bir yapısı olacaktır.

Antropologların ve sosyologların havayolculuğu deneyimi üzerine yaptıkları yorumlardan da anlaşılabilceği üzere, havalimanlarının 'eşik', 'aşılan bir sınır' olma niteliği, dünyanın hemen her yerinde makine gibi çalışan aynı kullanım biçimiyle ve benzer bir yapıyla karşılaşıyor olunması buraları yersizleştirmektedir.<sup>332</sup>

<sup>331</sup> **Andreu, Paul** (2000) "Sınırlar ve Sınırlayanlar", Mimarlık, Sayı: 292: 40.

<sup>332</sup> Havalimanları, yalnızca mimarlığın ilgi ve inceleme alanında değildir. Sosyal bilimciler, sanatçılar tarafından sık sık konu olarak işlenmektedir. Sanatın pek çok dalında, bilinçli ya da bilinçsiz olarak bu konu ile ilgili ürünler verilmektedir. Edebiyat alanında, havalimanları gibi çağdaş mekanların günümüzdeki niteliklerini tasvir eden pek çok eserden biri, ünlü yazar Ursula K. LeGuin'in "Uçuştan Uçuşa" isimli bilimkurgu romanıdır. Yazar, bu kitabında, havalimanlarındaki bekleme eylemini ve bireyin bulunduğu mekana yabancılaşması durumunu ayrıntılı bir biçimde anlatmaktadır:

*"Uçaklar tıksık tıksık, gürültülü, mikroplu, telaşlandırıcı ve sıkıcıdır... Havaalanları daha geniş olsa da kalabalıkları, o berbat havaları, gürültüleri, amansız gerilimleri uçakları aratmaz ... Havaalanlarında elleri kolları bavul dolu insanlar nihayetsiz koridorlarda bir oraya bir buraya koşuşturur durur... Bu koşuşturan insanlar, yere sabitlenmiş plastik sandalyelerinde sandalyelerine sabitlenmiş gibi oturan insanlar tarafından izlenir..*

*Eğer hem siz, hem de uçağınız zamanında gelmişseniz, havaalanı sadece yoğun, uzun, perişan bir uçak yolculuğunun yaygın, kısa, perişan bir başlangıcıdır. Peki ya gelişiniz ile bağlantılı uçuşunuz arasında beş saat varsa; ya da uçağınız rötör yaptığı için bağlantılı uçuşunuzu kaçırdıysanız; ya da bağlantılı uçuşunuzda rötör varsa, ...; ya da uçaklarla bir yerlere giden insanların havaalanlarında oturup, oturup, oturup, bir yere varamamalarına yol açan binlerce başka nedenden dolayı beklemek zorundayız?*

*Daha gerçekçi olan bu açıdan bakacak olursak, havaalanları bir yolculuğun başlangıcı, bağlantı noktası değil de durak noktası oluyor. Bir tıkanma.... Havaalanı insanın başka bir yere gidemediği yer oluyor. Zamanın geçmediği, anlamlı bir varoluş ümidinin kalmadığı mevcudiyetsiz bir yer. Bir sınır, Son."*

**Le Guin, Ursula K.** (2004), Uçuştan Uçuşa, Çev. Çiğdem Erkal İpek, Metis Yayınları, İstanbul, s: 11-12.



### 3.3 Örneklerin Değerlendirilmesi

#### Kansai Havalimanı:

Osaka, Japonya'da bulunmaktadır. Renzo Piano Building Workshop tarafından, 1994 yılında yapılmıştır. Kapasitesi dış hatlarda 12 milyon yolcu/ yıl, iç hatlarda 13 milyon yolcu/ yıl olmak üzere toplam 25 milyon yolcu/ yıl'dır. Terminal tipi doğrusaldır. Çok katlı yolcu akışı ve çok katlı kaldırım yapısı vardır.

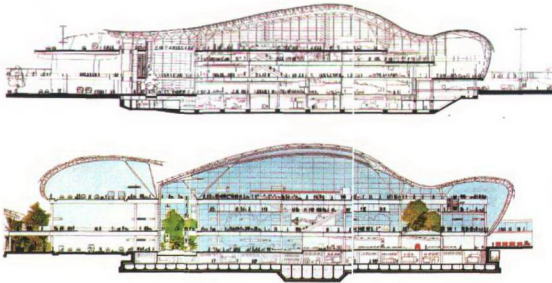
Kansai'de havalimanının inşasından önce, okyanus üzerinde yaklaşık 500ha alan güçlendirilmiş; ilk defa olarak yer fiziksel olarak yaratılmıştır. Ada ve üzerindeki -uzunluğu 1,5 km.'yi bulan- terminal, anakaraya ince bir yolla bağlıdır.



**Resim 3-2**

Kansai Havalimanı,  
Osaka, Japonya,  
Renzo Piano  
1988-1994

Vaziyet planını gösteren hava fotoğrafı (Kansai Havalimanı'nın önemli bir özelliği, önce suyun altında kalan kara parçasının yükseltilecek okyanus üzerinde bir adanın yaratılması ve havaalanının oluşturulması, daha sonra havalimanının inşa edilmesidir. Günümüzde bu yapının genişletilmesi çalışmalarını yürütülmektedir.)



Resim 3-3

Kansai Havalimanı,  
Osaka, Japonya,  
Renzo Piano  
1988-1994

Proje, Özel üst örtü  
çözümüne ait  
kesitler

(Piano, havalimanının ortasındaki galerinin oluşturduğu geniş yanığı "vadi" olarak isimlendirmektedir. Bu mekan alışveriş merkezlerindeki iç boşlukları anımsatmaktadır.)

Terminal yapısının -yolcu bakış açısından- en önemli özelliği şeffaflığı ve strüktürüdür. Üst örtü, iç mekanda işlevlerin gerektirdiği ölçülere göre bükülmekte, insan ölçeğine yaklaşmaktadır.

Havalimanı'nın mimarı Renzo Piano'ya göre, havalimanında transit kullanım esastır. Kansai Terminali'nde, "iç mekanda, doğal ışıkla kaplı ve doğanın içeri sızdığı biri hava diğeri kara tarafında iki vadi vardır. Binanın bu korunaklı çevresi içinde, bu iki vadi dışarıdaki doğayı yansıtmakta ve bina içinde hareket eden yolcuların içgüdüsel olarak yönlendirmelerini sağlamaktadır. Terminal içindeki akış basit ve doğrudan olmalıdır."<sup>333</sup> Bu vadi, bir meydan (adeta bir agora), karşılaşma noktasıdır.

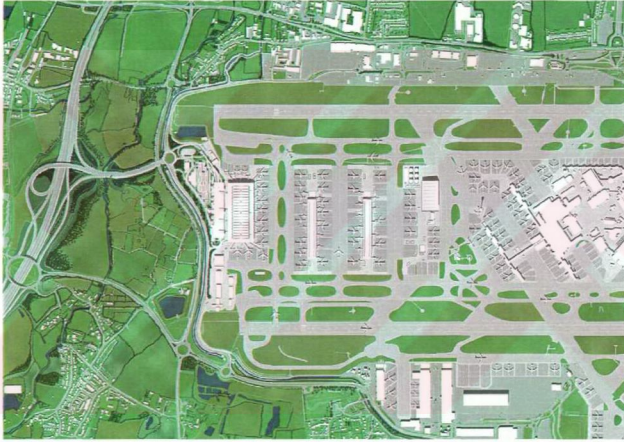
Piano, "havalimanının içinde hareket eden insanların diyagramı şeklinde inşa edilmesi ve strüktür, ışık ve hava hareketinin yolcu hareketinin mantığının tamamlayıcısı olması gerektiğini"<sup>334</sup> söylemektedir. (Genel olarak havalimanlarında uçak, yolcu, bagaj ve taşıt hareketlerinin tespiti grafikler yardımıyla yapılmaktadır. Böylece akış diyagramları ile plan ve kesit şemalarının olabirliği araştırılıp bulunmaktadır.)

<sup>333</sup> "International Kansai Airport" (1989), Domus, Numero 705: 38-39.

<sup>334</sup> Holding, Eric (1998), a.g.e., s: 58.

### Heathrow Havalimanı, Terminal 5:

Londra, İngiltere'de, açılan bir yarışma sonucunda (1989-2003), Richard Rogers tarafından yapılmıştır. Dünyanın en yoğun kullanılan uluslararası havalimanıdır. Etrafındaki yeşil alana en az derecede müdahale etmek için kompakt bir yapı olarak tasarlanmıştır. Girişteki geniş yeşil alan, nitelikli bir karşılama ve uğurlama mekanı oluşturmak için tasarımın parçası olarak kullanılmıştır.



**Resim 3-4**

Heathrow Havalimanı Terminal 5  
Londra, İngiltere  
Richard Rogers

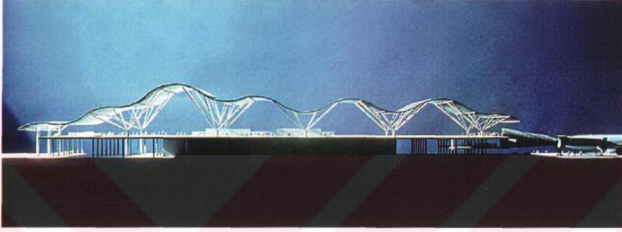
Vaziyet Planı

(Planın sol tarafındaki düşey konumdaki dikdörtgen yapı Terminal 5'tir. Sağ tarafta eski terminal vardır.)

Tasarım, içindeki devinimden ve yapılacak değişikliklerden etkilenmeyecek bütüncül bir anlayıştadır: "Terminal 5 için Richard Rogers'ın planları 'bir kent olarak havaalanı' analogisi üzerinden gidilmiştir; bir şekilde 'iç sokak' klişe nosyonu derin planlı bir binaya eklemeye yolu olarak kullanılmıştır. Strateji, yolcunun algısını grafiğin tekelinden kurtarmak, yok-yeri mekana dönüştürmek ve havalimanının kentleştirilmesine etkimektir."<sup>335</sup>

<sup>335</sup> Holding, Eric (1998), a.g.e., s. 58.

Terminal binası maksimum noktasında 40m. yükseklikte, 396 m. uzunlukta ve 176 m. genişliktedir.<sup>336</sup> 4 büyük ağaçvari kolon dizisi tarafından taşınan dalgalı bir çatısı vardır. Bu üst örtü için ayrı bir tasarımcı ekip ile işbirliğine gidilmiştir.



**Resim 3-5**

Heathrow  
Havalimanı  
Terminal 5  
Londra, R.  
Rogers

Strüktürün  
Maket  
Fotoğrafi

Bina boyunca devam eden ve onu işlevsel olarak üç parçaya ayıran 'kanyonlar' vardır. Bu kanyonlar planın esnek kullanımını etkilememektedir.



**Resim 3-6**

Heathrow  
Havalimanı  
Terminal 5  
Londra, R.  
Rogers

Strüktürün  
iç  
mekandan  
algılanışı

Attali'ye göre, "yeni göçebe toplumun merkezi"<sup>337</sup> olma konusunda öncüdür. Yolcu kapasitesinin büyüklüğü; içindeki barınma (oteller), çalışma (iş merkezi ve toplantı salonları), alışveriş (mağazalar) olanakları bu tanımı doğrulamaktadır.

<sup>336</sup> [www.google.com](http://www.google.com) (Richard Rogers Partnership)

<sup>337</sup> Jacques Attali, Devlet Danışmanı; Bellanger F., Marzloff B. (1996), a.g.e., s: 175.



Heathrow Havalimanı'nda, karmaşık bir programa dayalı gereksinimlerin tek bir strüktür altında 'orquestrasyonunda' önemli bir yaratıcılık olduğu görülmektedir. Rogers'ın Terminal 5'e yaptığı ek bina incelendiğinde, yolcu deneyimi seviyesinde, derin iç mekanlara günüşiğini ulaştırmak, etkileyici bir yükseklik deneyimi yaşatmak ilkesinin benimsendiği anlaşılmaktadır. Seçilen malzemeler değerlendirildiğinde, algılamada, strüktür, bölücü duvar kaplamaları, standart paneller ve cam bölmeleri kadar, estetikleri ihtiyaçtan gelen döşeme ve tavan kaplamalarının da belirleyici olduğu görülmektedir.

Bu mekanın transit olarak kullanılıyor olması, sürekli müthiş sayıda insanın buradan 'akmasına' neden olmaktadır. Martinotti'nin belirttiği üzere "Londra Havalimanı'nı yılda 60 milyon üzerinde insan kullanmaktadır. Önümüzdeki bir-iki yıl içinde bu rakamın iki katına çıkarılması hedeflenmektedir."<sup>338</sup> Bu kitlenin büyük bir kısmının Londra ekonomisine önemli bir katkıda bulunduğu anlaşılmaktadır.

Havalimanının önemli bir parçası mağazalar ve reklamlardır. Pek çok tasarımcı için bunlar havalimanı mekanını tehdit eden unsurlardır. Yolcular ilerlerken tüketiminin artması için dolaşım alanları üzerine konumlanan mağazaların yarattığı labirent etkisiyle karşılaşmaktadırlar.<sup>339</sup> Mimarın yaratmaya çalıştığı net mekanlar bir reklam bulutu tarafından gölgelenmektedir. Reklamcılık uzmanı D. Bernstein'in belirttiği üzere havalimanının temel varoluş amacını ikinci plana itmenin ötesinde "Heathrow Havalimanı'nın gelirinin yaklaşık %60'ı ticaretten gelmektedir".<sup>340</sup> Başka bir

<sup>338</sup> **Martinotti**, Guido (2003), "Space, Technologies and Populations in the New Metropolis", Position paper for the International Workshop of the Project MoVe, Università delgi studi di Milano-Bicocca, 26-06.2002. <http://shiva.uniurb.it/EUREX/syllabus/lecture1/Martinotti-lecture-1.pdf>, s: 2.

<sup>339</sup> Yazar David Lodge, Heathrow Havalimanı'nda gezinen kahramanının kahramanın yaşadıklarını şu şekilde anlatmaktadır: "...Merdivenlerden, yürüyen merdivenlerden bir aşağı bir yukarı gitti; yürüyüş yollarında, tünellerde, köprü üstlerinde gezindi. Rummidge'in kent merkezi gibi Heathrow da doğrudan ya da yatay hareketleri boşa çıkarıyordu. Yürüyenlerin çapraşık ve labirentimsi yollardan geçmeleri gerekiyordu..."

**Lodge**, David (1998), a.g.e., s: 141.

<sup>340</sup> **Holdings**, Eric (1998), a.g.e., s: 59.

kaynakta, Salat, "Londra Havalimanlarında, ciroda havacılıkla ilgili gelirlerin oranının yalnızca % 35 olduğunu"<sup>341</sup> belirtmektedir. Günümüzde havalimanı geliştirme projelerinin de emeğin büyük bir bölümü ticari alanların düzenlenmesine ayrılmaktadır. Artık günümüzde, mimar tarafından, reklama bir engel olarak bakılmamaktadır ve tasarımla bütünleştirme konusunda yeni arayışlara gidilmektedir. Bernstein güncel havalimanı tasarım rehberlerini değerlendirmiş ve reklamcılığa referans vermediklerini tespit etmiştir. Bu tespitin mimari kitaplardaki havalimanı fotoğrafları ile doğrulanması olasıdır: Çoğunlukla reklamları ve tüketicileri dışlayan, mimari mekanın 'kirlenmemiş' resimleri kullanılmaktadır. Bernstein'a göre yolcu aslında hedef seyircidir, havalimanı küresel etkisi olan değerli bir konumdur. "İngiliz yönetici işadamlarının % 90'ı Heathrow'u yılda en az bir kere kullanmaktadır."<sup>342</sup> Bu işadamları büyük bir satın alma gücüne sahip ve ulaşılması zor insanlardır. Bu noktada havalimanları gelirinin büyük kısmını, sattığı baskılardan değil bir hedef kitleyi reklamcılara pazarlamaktan elde eden bir yaşam tarzı dergisinin (Vogue, Elle vs.) uzamsal benzeri olarak değerlendirilebilmektedir. İngiliz havayolu yöneticileri dolaşım alanındaki satış birimlerinden ve reklamlardan hava trafiğinden kazandıklarından daha çok gelir elde etmektedirler.

<sup>341</sup> Salat, Serge (1997), "L'aéroport, monument ou objet nomade?", Mègalopole, Art, Architecture et Urbanisme, Cahier.15, Editions Institut Art et Ville, Givors et Rhone-Alpes, s: 11.

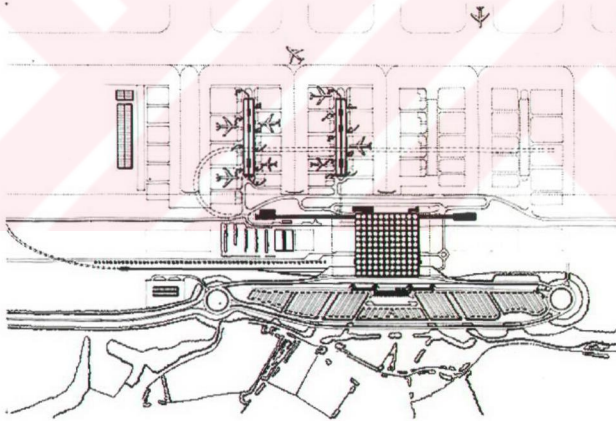
<sup>342</sup> Holding, Eric (1998), a.g.e., s: 60.



### Stansted Havalimanı:

Londra, İngiltere'de, 1981-1991 yılları arasında, Norman Foster tarafından yapılmıştır. Kapasitesi, dış hatlarda 8 milyon yolcu/ yıl, 2 uydü binasıyla 15 milyon yolcu/ yıldır. (2010 yılında 25 milyon yolcu/ yıl olması hedeflenmektedir.) 85.700 m<sup>2</sup> alana yayılan kare biçimindeki yapı, uydü terminal tipindedir.

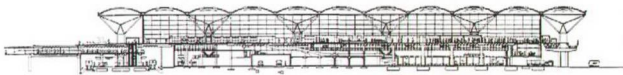
Stansted Havalimanı'nın tasarım prensibi basitliğe dayalıdır. Havayolculuğunun başlangıcında olduğu gibi, yolcunun arabasından inip hangar gibi yapının içinden geçerek, uçağa bindiği ve bu süre içinde uçakları hep görebildiği anlayış hedeflenmiştir. Akışın kesilmemesi için farklı bir kata geçiş gerektirmeyen bir şema tercih edilmiştir.



**Resim 3-7**

Stansted  
Havalimanı  
Norman  
Foster

Vaziyet  
Planı



**Resim 3-8**

Stansted  
Havalimanı  
Norman  
Foster  
(Kesit)

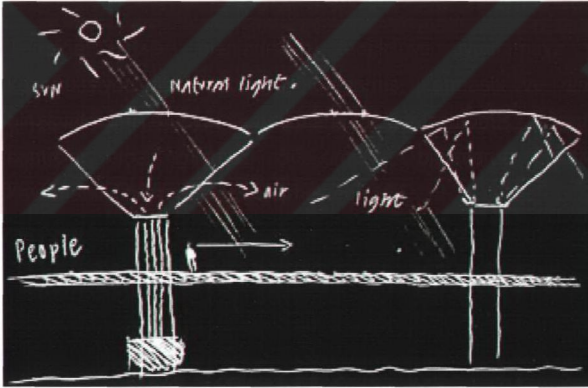
Çatı strüktürü, 6 fil ayak dizisi tarafından taşınmaktadır. Bu taşıyıcılar, aynı zamanda içlerinde teknik sistemleri de (ısıtma, havalandırma, aydınlatma, air-condition vb.) barındırmaktadırlar.



**Resim 3-9**

Stansted  
Havalimanı  
Norman Foster

Çatıyı taşıyan  
fil ayakların  
yapıya  
yaklaşılrken  
görünüşü



**Resim 3-10**

Stansted  
Havalimanı  
Norman Foster

Eskiz

Mimarın eskizi,  
tasarımının  
temelini  
strüktürün  
oluşturduğunu  
göstermektedir.

Terminal binaları planlanırken, teorik ve uygulamaya yönelik olarak konstrüksiyon ilkeleri ortaya konmamış, karmaşık ve dinamik işlevlere birleştirilmemiş; soyut kavramlarla yoğunlaştırılmış tasarımlarla başarılı sonuçlar elde edilemez. Bu örnekte, biçimlerde basitliğin ve kolay kavranabilirliğin arandığı görülmektedir.

### Chek Lap Kok Uluslararası Havalimanı:

Hong Kong, Çin'de, 'Norman Foster and Partners' tarafından, 1992-1998 yılları arasında yapılmıştır. Kollu ve doğrusal tipte terminaller hibrit (melez) olarak kullanılmıştır. 516.000 m<sup>2</sup> alanı olan bu havalimanının kapasitesi şimdilik ortalama 35 milyon yolcu/ yıldır.

Chek Lap Kok Havaalanı'nda da -Kansai'de olduğu gibi- önce mevcut kara altı katına büyütülerek deniz seviyesinin 6 m. Üzerinde yerin yaratılması gerekmiştir. Havaalanının üzerinde yer aldığı ada, demiryolu hattı, otoyol ve bir tünel sayesinde kente 20 dakika gibi kısa bir sürede bağlanabilmektedir.



**Resim 3-11**

Uluslararası  
Hong Kong  
Havalimanı  
Chek Lap Kok  
1992-1998  
Norman Foster

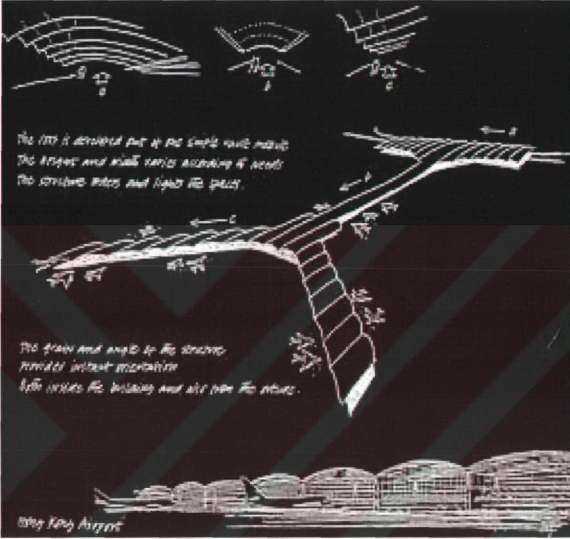
Hava fotoğrafı

(Bu havalimanının büyüklüğü ve Y biçimindeki formu çekilen uydur fotoğraflarından bile görülebilmektedir.)

"Foster, bu yapıda, çok daha geniş bir ölçkete Stansted Havalimanı'nda başarıyla uyguladığı konsepti kullanmıştır: aydınlık bir çatı, engelsiz bir zemin..."<sup>343</sup> İlerde yapılacak olası ekler için kolaylık sağlayacağı düşüncesiyle, yapı izgara bir plan üzerine oturmaktadır.

<sup>343</sup> Asensio, Paco (Editör) (2000), a.g.e., s: 30.

Bir dizi devasa metal tonozdan oluşan çatı bu büyük strüktürü birleştirmekte; yolcuların yönlerini bulmalarını sağlamaktadır.



**Resim 3-12**

Uluslararası  
Chek Lap Kok  
Havalimanı  
1992-1998  
Norman Foster

Eskizler

(Mimarın yaptığı eskizler incelendiğinde havalimanının üst örtüsünün hem içerden hem de havadan algılanışıyla ilgili etütler yaptığı görülmektedir. İnsanın hem yaya olarak dolaşırken, hem de kuşbakışı olarak gördükleri çizilmiştir.)



**Resim 3-13**

Uluslararası  
Chek Lap Kok  
Havalimanı  
N. Foster

Terminal'den İç  
Mekan Fotoğrafı



Charles de Gaulle 2 Havalimanı (Hall F):

Roissy'de (Paris, Fransa), mimar Paul Andreu tarafından 1989<sup>344</sup> yılında tasarlanmıştır. Havaalanının tümünde -adeta yaşayan bir organizma gibi- sürekli olarak hareket hakimdir. Akış başlıca planlama kriteridir.



**Resim 3-14**

Charles de  
Gaulle  
Havalimanı  
(Paris)  
Paul Andreu

Hava

Fotoğrafı

(Yeni eklenen terminal 400m uzunluğundadır; 4 farklı seviyede toplam 130 000 m<sup>2</sup> alana sahiptir. Schengen dahilinde, yılda 13 milyon yolcunun burayı kullanacağı ön görülmüştür. Terminalin yakınında bir otel, TGV Garı, otobüs ve otomobillere kolay ulaşım olanağı bulunmaktadır.)

<sup>344</sup> Tasarım 1989-1990; uygulama 1. aşama 1994-97, 2. aşama 1996-98.  
"Paul Andreu" (1999), GA Document, No: 56: 72-75.

Roissy Havalimanı, yıllar içinde farklılaşan beklentilerin ve teknolojik ilerlemelerin, havalimanlarının gelişimine olan etkilerinin izlenebileceği bir örnektir. Roissy l'in belirleyici özelliği, yolcuların sınırlı bir alanda gereken hizmetlere ulaşabilmesi amacıyla bütün servislerin merkezde toplanmasıdır. Ayrıca, 60'lı yılların sonunda insanların uzun mesafeleri yürümeden aşabilmeleri amacıyla kullanılan metrelerce uzunlukta yürüyen yollar vardır. Kara tarafı, merkezde mağazalar olacak biçimde düzenlenmiştir. Ancak bu kısımdan uçaklar görülememektedir. Hava tarafı uydu gibi ele alınmıştır. Minimum servis olanağı vardır.

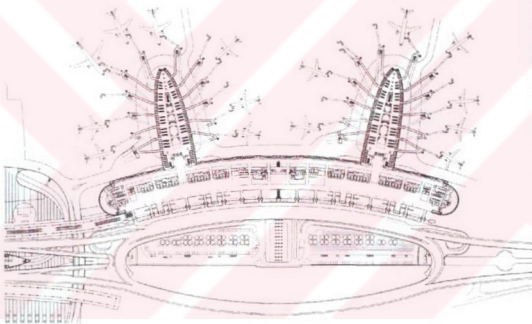
Roissy II için şartlar farklıdır. Her şeyden önce amaç, yolcunun indiği taşıtla uçak arasındaki mesafeyi azaltmaktır. Ayrıca havalimanına ulaşır ulaşmaz uçakları görme olanağı sağlayan bir şeffaflık arayışı vardır.

Roissy III yapıldığında, artık yolcuların havalimanına geldiği taşıt ile uçak arasındaki bağlantılar kadar uçak-uçak arasındaki akışlar da önemli hale gelmiştir. Andreu'nün de belirttiği gibi, "merkezi bağlantı politikası Amerika'da 80'lerin başından beri uygulanmaktadır. Denver ve Atlanta Havalimanları bu tip bir trafiğe yanıt vermek için inşa edilmişlerdir."<sup>345</sup> Ancak bu tür yatırımlar, bağlantı noktaları değiştiği zaman büyük zarara uğramaktadırlar. Bu nedenle mimarlar, havalimanlarını farklı kullanım mantıklarına uyum sağlayabilecek; kentle de, başka uçaklarla da bağlantılı olacak biçimde ele almayı hedeflemektedirler. Andreu'nün yaptığı Roissy'nin E ve F Terminaleri'nde temel hedef bağlantılı uçak sayısını artırmaktır. Ayrıca terminalin içinde Roissy-Pole adında alışveriş merkezi de bulunmaktadır. Mimarın buradaki amacı birbirini dik kesen caddeler ve uçlarında meydanların bulunduğu eski küçük Avrupa kentlerindeki anlayışı yaratmak ve insanların mekanları kolay okuyabilmesini sağlamaktır. Aslında süreç, kullanıcının mekanla ve mekanın yerle ilişkisinin güçlendirilmesine yöneliktir.

<sup>345</sup> Paul Andreu, Paris Havalimanları baş mimarı; **Bellanger**, François (1998), a.g.e., s: 165.



Roissy 2F'de hareket ve hıza farklı bir bakış açısıyla yaklaşıldığı görülmektedir. 'Mekandaki kimliksizliğe neden olan hızlı kullanıma mimarın vereceği tepki, hareketi hızlandırmak mı olacaktır, yavaşlatmak mı?' sorusunun cevabı aranmıştır. Mimarlık harekete bir anlam katmanın, yerleşik bir kimlik vermenin yolu olarak kullanılmaya çalışılmıştır. Böylece sürekli bir geçiş halinde olmanın getirdiği sıradanlığın önlenmesine çalışılmıştır. Çatıdan gelen doğal ışık, yolcu akışını yönlendirmek amacıyla kullanılmıştır. Havalimanları aslında bir ülkenin sembolü olabilme niteliğine sahiptir. Bu da bize yalnızca geçiş için kullanılmaktan başka bir işlevi daha olduğunu hatırlatmaktadır.



**Resim 3-15**

Charles de Gaulle Havalimanı Roissy 2F (Paris) Paul Andreu

Ek projenin planı

(Gelen ve giden yolcu, güvenlik ve hızlı kullanım amacıyla tamamen birbirlerinden ayrılmıştır.)



**Resim 3-16**

Roissy 2F Paul Andreu

Üst örtünün iç görünüşü

(Diğer terminallerde olduğu gibi Roissy 2F'de de çok miktarda cam kullanılmıştır. Yolcular, çıkışlara, uçak kanatları biçimindeki üst örtünün altından geçerek ulaşmaktadır.)

### Cakarta Havalimanı:

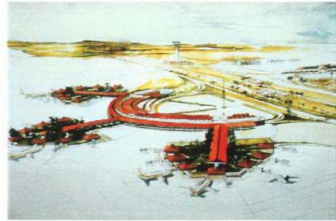
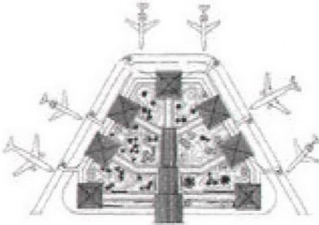
Paul Andreu tarafından Endonezya'da yapılmıştır. Benzerlerinden, iklim ve mevcut yapı geleneği ile kurduğu ilişkiyle farklılaşmaktadır.<sup>346</sup> Andreu'nün hedefi, yeni teknolojiyi kullanan bu yapıyı, çevre ve kültürle, onun renklerini, ışığını ve biçimlerini kullanarak (motiflerini taklit ederek) ilişkilendirmektir. Böylece yolcular kendilerini bir teknoloji merkezindeymiş gibi hissetmemekte, buldukları ülkeye dair bir fikir sahibi olabilmektedirler. Havalimanı fonksiyonları, benzerlerinin aksine, tek bir üst örtü altında toplanmamıştır. Parçalanarak, mevcut dokudaki binalar gibi çatı ile örtülmüştür. Burada, yolcu sirkülasyonunun hızı tek ilke olarak ele alınmamış, geçişler sırasında iç bahçelerdeki bölgeye uygun bitki örtüsünün izlenmesi de hedeflenmiştir.



**Resim 3-17**

Cakarta, Havalimanı  
(Endonezya)  
Paul Andreu

Üstte hava fotoğrafı, sol altta bir birimin planı, sağ altta, vaziyet planı perspektifi (Terminal 1'de, yapının tropik bölgede yer alması; sıcak ve rutubetli hava dolayısıyla, yalnızca üzeri örtülü bekleme salonları ve geçitler bulunmaktadır. Ancak, yapımı 1985 yılında tamamlanan Terminal 2'de, havalimanı yetkilileri, aşırı sıcak ve böcekleri gerekçe göstererek yapay iklimlendirme yapılmasını istemişlerdir.)



<sup>346</sup> (Proje, bölgeye uyumundan dolayı, 1995 yılında Ağa Han Mimarlık ödülünü almıştır.)

### Atatürk Havalimanı:

Eski terminal binası, Yeşilköy, İstanbul'da, Hayati Tabanlıoğlu tarafından, 1983 yılında yapılmıştır. Altın'ın da belirttiği gibi "çokgen üniteleri birbirine eklemlendirerek oluşturulmuş tasarımıyla ve yolcu ulaşım körükleriyle yapı, Türkiye'deki ilk modern havalimanı terminalidir."<sup>347</sup> İlk yapıldığında dış hatlar terminaliyken, bugün bu işlev yeni yapılan bir binaya taşınmış, eski terminal yalnızca iç hatlar için kullanılmaktadır.

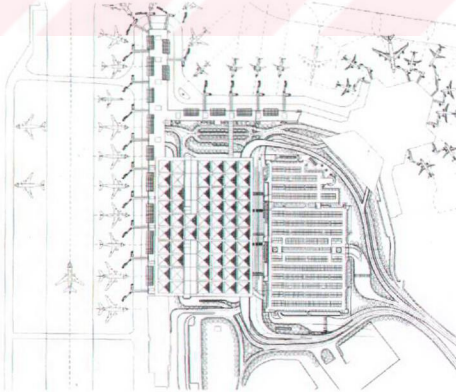


**Resim 3-18**

İstanbul Havalimanı  
(Eski Terminal,  
günümüzde iç  
hatlar Terminali)  
1983

Hayati Tabanlıoğlu

Hava Fotoğrafı



**Resim 3-19**

### **Atatürk Havalimanı Vaziyet Planı**

(1996 yılında ulusal bir yarışmaya sunulan ve birincilik kazanan projenin mimari tasarım ve uygulama danışmanlığını GMW (Londra) mimarlık ofisi yapmıştır. Dış hatlara hizmet verecek olan terminal 2000 yılında tamamlanmıştır. 180.000m<sup>2</sup> büyüklüğündeki yeni terminali yılda 14 milyon yolcu kullanmaktadır. Kollu+ doğrusal (hibrit) tipteki terminalin, çok katlı yolcu akışı, çok katlı kaldırım yapısı vardır.Yeni araç parkı 7000'den fazla park yeri sağlamaktadır.

Kaynak : Tasarım Dergisi, (1999), Sayı: 90: 99-100, *Tasarım yayın grubu ltd. şti.* )

<sup>347</sup> Altın, Ersin (editör), 2003, İstanbul, 1950-2003, Mimarlık ve Kent Dizisi 12, Boyut Yayın Grubu, İstanbul, s: 62.

### 3.4 Havalimanları ile ilgili Bölüm Sonucu

İncelenen, Asya, Avrupa ve Amerika'dan altı havalimanı terminali, benzer karakteristikler gösteren, benzer temeller üzerine kurulmuş, ortak paydayı paylaşan mekanlardır. Ancak aralarında ayrıntılı bir karşılaştırma yapma, benzerliklerinden sonuçlar çıkarmak hedeflenmemiş; örneklenmek istenen transit kullanıma bağlı olarak yersizleşme konusunun inceleme aracı ve birbirlerinin tamamlayıcısı olarak düşünülmüşlerdir.

Havalimanı terminal binaları, kentten uzakta konumlanışları, megastrüktürleşmeleri, karmaşık bir makine gibi işleyen sistemleri, kitlesel ve transit kullanılıyor olmaları, tüketim amaçlı düzenlemelerin boyutlarının giderek artması vb. nedenlerden ötürü yersizleşen mekanların inceleme alanındadırlar. Ancak mimarlar, yapının bulunduğu kentle, ülkesinin mimarisıyla, çevreyle, kullanıcıyla ilişki kurmadığının farkındadırlar. Bu nedenle, bugün havalimanlarına bakıldığında aynı işlevi gören farklı biçim arayışları görülmektedir. Havalimanlarının strüktürleri ve üst örtüleri, mekana kimlik veren başlıca unsur olarak kullanılmaktadır. Böylece, mimarlar tarafından özgün bir 'yer' yaratılması hedeflenmektedir.

Havalimanlarındaki, hareket ve hareketsizlik arasındaki temel gerilim mimarları heyecanlandırmaktadır. Çünkü havalimanları hem akış hem de bekleme alanlarıdır. Mimarların bu yapılar için çözümleri şekilsel müdahaleler şeklinde ya da sorunun özüne yönelik olabilmektedir. Yalnızca taklit biçimler kullanan müdahaleler (Atatürk Havalimanı dış hatlar terminali bekleme salonunda, postmodern bir tavırla, geçiş alanlarına ferforje tabelalar asıp, sokak isimleri yazmak gibi) anlam kaymaları yaratmaktadır. Kimliğini, transit kullanımdaki hıza rağmen kültürle, yerel mimariyle kurabildiği ilişkiyle kazanan örnekler özgün olabilmektedir. Günümüzde havalimanları, artık ne sadece anıt olarak ne de 'göçebe toplumun' kullandığı basit bir araç olarak değerlendirilmektedir.

## SONUÇ

Mekan ve yer arasındaki ilişkinin kavramsal bir çerçevede ele alındığı bu çalışmada, transit kullanımın sorunlu yapısının meydana getirdiği durumları ve farklılıkları gösterebilecek bir yol izlenmiştir. Konvansiyonel mekan ve yer tanımlarına bakıldığında somut, biçimsel, durağan niteliklerin belirleyici olduğu görülmektedir. Ancak, sosyal ve ekonomik boyut da fiziksel özellikler kadar önemlidir.

Küreselleşen ekonomi, sürekliliğini sağlayabilmek için yeni mekansal organizasyonlar kurmaktadır. Ortaya çıkan bu farklı duruma ait yeni bir epistemolojik yaklaşım gerekmektedir. Modern kapitalist dünyada mekanın anlamının geçirdiği dönüşüme bakıldığında, Augé'nin 'yok-yer'leri yeni bir kavramdır. Bu yaklaşım, artık eski kavramlar üzerinden okunamayacak kadar farklılaşan yerin yeni bir açıdan değerlendirilmesi amacıyla dikkat çekicidir. Bu yersizleşen mekanların ve içlerinde geçen yaşamların anlaşılabilmesi için, modern zamanlara ait yeni durumlar üzerinden, yeni kriterlerin belirlenmesi gerekmektedir.

Modern mimaride, yersizleşen mekanların değerlendirilmesinde, bağlamdan kopukluk, çevre ve şartlar ile ilişkisizlik, boyutların aşırılılaşması, içe dönük olarak yapılaşma, altyapının belirleyiciliğinin artması, transit ve kitlesel kullanımda akış yoğunluğu, hafızanın yerini metnin alması, teknolojik araçların yaygın olarak kullanımı belirleyici olan başlıca kriterlerdir.



1990'lı yıllardan itibaren, hız kazanan teknolojik ve ekonomik gelişmelerin etkisiyle, ulaşım ve iletişim olanakları hızla çoğalmakta ve mekanların kuruluş, deneyim ve algılanış şekli değişmektedir. Bir dönem Endüstri Devrimi mimarlık kültürünü nasıl etkilediyse, teknolojik devrim de radikal bir biçimde mekanların çehrelerini farklılaştırmaktadır. Bu gelişmelerin etkisiyle mimarlığın farklı disiplinlerle ilişkiler içine girmesi sonucu, transit kullanılan mekanların hızlı ve yoğun bir değişim geçirdiği ve yersizleştikleri görülmektedir.

Transit kullanılan ulaşım ve servis mekanları üzerine yapılmış gözlemler taşıtların gelişiminin ve transitin doğasının birbirlerine bağlı olduklarını ve birlikte dönüştüklerini göstermektedir. Araç kapasitelerinin ve hızlarının artmasıyla birlikte, bu mekanlar yaygınlaşmakta ve çoğalmakta; ancak birbirlerinin aynı olan işleyiş ve niteliksiz görünüşleriyle homojen bir nitelik almaktadırlar. Bütün bu mekanların temel kullanım şekli transit olsa da - çelişkili gibi görünebilecek şekilde- insanların buralarda daha çok zaman geçirmesi ve tüketimin artmasına yönelik düzenlemeler de yapılmaktadır. Hareket halindeki insanların buralarda buldukları kısa sürede, teknolojik araçlar yardımıyla, çalışma, iletişim kurma, boş zaman değerlendirme, eğlenme, alışveriş yapmaları için yapılan düzenlemeler artmaktadır. 'Yersizleşen' bu mekanlar modern dünyanın yeni 'yer'leri haline gelmektedirler.

Küreselleşmenin her alanda yaygınlaştığı son on yılda, mekanlarda olumsuz olarak değerlendirilebilecek genel bir nitelik farklılaşması gözlenmektedir. Transit kullanılan mekanlar bu süreçten hızla etkilenmektedirler. Yapılar, genel olarak, niteliksel açıdan iki kutupta toplanmaktadır. Ünlü mimarların yaptığı, süreli yayınlarda yer alan, yapı niteliğiyle öne çıkanlar; buna karşın dünyanın pek çok yerinde benzerlik gösteren, özensiz ele alınan, kısa ömürlü olanlar. Ancak her iki gruptaki örneklerin pek azı, çevreyle ve insanla ilişki kurmaya çalışmakta; ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir.



Kullanımdaki hız, (bazı yapı tiplerinde) kitlesel kullanım ve boyutların aşırılaşması sonucu içinde bulunulan alanın sınırlarının algılanamayacak hale gelmesi, yapıların birbirlerine benzer nitelikte olmaları vb. nedenlerden ötürü insanlar transit kullanılan mekanlarda aidiyet hissi geliştirememektedirler. Mimarların bu soruna ürettikleri çözümler yerle (yapının bulunduğu kentle, ülkesinin mimarisiyle) ve kültürle ilişki kurmaya yönelik olmalıdır. Tasarımlarında, şekilsel müdahaleler değil, sorunun özü ve hızın doğasını kavramaya yönelik çalışmalar yapmalıdırlar.

Bu çalışma, transit kullanılan mekanların güncel mimarisine yöneliktir. Günümüzde, bu mekanların anlaşılması ve geliştirilebilmesi için, sosyal, ekonomik, teknolojik ve kültürel alanlarla birlikte hareket edebilecek bir mimarlık ortamının oluşturulması ve disiplinler arasındaki etkileşim kaçınılmaz görünmektedir. Bu etkileşim süreci içinde, mekan kavramı ve yerle ilişkisi olgusunu gündemde tutmak; transit kullanımın doğasını kavramak, biçimci mimari yaklaşımlara direnen ve mimarının özüne yönelik çalışmaları daha etkin ve yaygın kılabilecek kavramsal bir düzeye yöneltmek açısından önemlidir.

## KAYNAKÇA

**ACIMERT Mehmet Tansu (2003)**

**Çağdaş Havaalanı, Terminal Planlamasında Akış Olgusu, Plan Tipleri, Tip Seçimi ve Kriterleri**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

**AKAY Ali (1992)**

**"Postmodern Konumdaki Filozoflar"**, Defter, Sayı: 18: 22-30, *Metis Yayınları, İstanbul.*

**AKCAN Esra (1994)**

**"İletişim ve Tüketim Toplumunda Mekansal Farklılığa Ait Çelişkiler"**, Toplum ve Bilim, Sayı: 64-65: 39-52, *İletişim Yayınları, İstanbul.*

**AKSOY Zeynep (2004.03.28)**

**"Neye Niyet, Neye Kısmet?: Kapitalizmin Kalesi Devasa Alışveriş Merkezi"**, Radikal İki, Sayı: 390: 1, *İstanbul.*

**ANDREU Paul (2000)**

**"Sınırlar ve Sınırlayanlar"**, Mimarlık, Sayı: 292: 40.

**ANDREU Paul (1997)**

**Paul Andreu: The Discovery of Universal Space**, *L'Arca Edizioni, Milano.*

**ARENDT Hannah (1996)**

**Geçmişle Gelecek Arasında**, Seçme Eserler 2, Çev. Bahadır Sina Şener, *İletişim Yayınları, İstanbul.*

**ARUOBA Oruç (2000)**

**"Nesi Auto, Nesi Mobile"**, Cogito, Üç Aylık Düşünce Dergisi, sayı: 24- güz 2000, Oto-mobil: Bir Röntgen Denemesi, *Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.*

**ASENSIO Paco (Editör) (2000)**

**The World of Contemporary Architecture**, *Könemann Verlagsgesellschaft mbH, Italy.*

**AUGE Marc (1997)**

**Yer Olmayanlar, Üstmodernliğin Antropolojisine Giriş**, Çev. Turhan Yıldız, *Kesit Yayıncılık, İstanbul.*

**Non-lieux, Introduction à une Anthropologie de la Surmodernité**, *Paris, Editions du Seuil, (1992)*

**BACHELARD Gaston (1996)**

**Mekanın Poetikası**, Çev. Aykut Derman, *Kesit Yayıncılık, İstanbul.*

**BANHAM Reyner (1976)**

**Megastructure, Urban Futures of the Recent Past**, *Thames and Hudson Ltd., London.*

**BATUR Enis (1995)**

**“Dünya Bir Büyük Mağaza”**, Cogito, Üç aylık düşünce dergisi, sayı: 5- yaz 1995, *Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.*

**BATUR Enis (derleyen), (1998)**

**Modernizmin Serüveni, Bir Temel Metinler Seçkisi 1840-1990**, *Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.*

**BAUDRILLARD Jean (1997)**

**Tüketim Toplumu**, Çev. Hazal Deliceçaylı, Ferda Keskin, *Ayrıntı Yayınları, İstanbul.*

**BAUDRILLARD Jean (2003)**

**Simülakrlar ve Simülasyon**, Çev. Oğuz Adanır, *Doğu Batı Yayınları, Ankara.*

**BELLANGER François, MARZLOFF Bruno (1996)**

**Transit, Les Lieux et les Temps de la Mobilisation**, *Editions de l'Aube, Paris.*

**BELLANGER François (1998)**

**“Transit, ou un Nouveau Regard sur les Lieux de la Mobilité”**, Mégalopole, Art, Architecture et Urbanisme, Cahier:17: 78-85, *Editions Institut Art et Ville, Givors et Rhone-Alpes.*

**BENJAMIN Walter (2001)**

**Pasajlar**, Çev. Ahmet Cemal, Kazım Taşkent Klasik Yapıtlar Dizisi-8, 1. baskı: 1982, 3. baskı, *Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.*

**BERMAN Marshall (2004)**

**Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor**, Çev. Ümit Altuğ, Bülent Peker, *İletişim Yayınları, İstanbul.*

**BOSWELL Grant (1997)**

**“Non-Places and the Enfeeblement of Rhetoric in Supermodernity”**, Enculturation, Vol. 1:1, <http://enculturation.gmu.edu/1/1/boswell.html>

**BOZDOĞAN Sibel, KASABA Reşat (editörler) (1998)**

**Türkiye’de Modernleşme ve Ulusal Kimlik**, *Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.*

**CALVINO** Italo (2004)

**Marcovaldo ya da Kentte Mevsimler**, Çev. Rekin Teksoy, *Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.*

**CEYLAN** Erdem (2003)

**Modern Mimaride Megastrüktürler**; Megastrüktürlerin Oluşumu, Gelişimi ve Dönüşümü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

**CHARRE** Alain (1996)

**“Le Centre Commercial, entre Hangar et Cathédrale”**, Mégalopole, Art, Architecture et Urbanisme, Cahier:13: 10-19, *Editions Institut Art et Ville, Givors et Rhone-Alpes.*

**CHING** Francis D. K. (2004)

**Mimarlık; Biçim, Mekan ve Düzen**, Çev. Sevgi Lökçe, *Yapı Yayın, İstanbul.*

**CONRADS** Ulrich (1991) (der.)

**20. Yüzyıl Mimarisinde Program ve Manifestolar**, Çev. Sevinç Yavuz, *Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları, Ankara.*

**ÇUBUKLU** Yaşar (2004)

**“Yer-Olmayanlar”**, Virgül, Sayı:72: 62-63, *Pusula Yayıncılık, İstanbul.*

**DEVİREN** A. Senem (2001)

**Mimaride Yer: Yapının Araziyle İlişkinin Kavramsallaştırılması (1980-2000)**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

**ERIKSEN** Thomas Hylland, **DOVING** Runar (1992)

**“In limbo: Notes on the culture of airports”**, <http://folk.uio.no/geirthe/Airports.html>

**FRIEDMAN** John (1997)

Bülten/ Mimarlık Haberler - Temmuz/ Ağustos, sayı: 57, *TMMOB- Mimarlar Odası Yayını.*

**GIBOUR** Isabelle, **STEPHANE** Luc (1998)

**“Les Stratégies de la Distribution”**, Urbanisme, Hors Série: 9: 24-29.

**GIDDENS** Anthony (2004)

**Modernliğin Sonuçları**, Çev. Ersin Kuşdil, *Ayrıntı Yayınları, İstanbul.*

**GIEDION** Sigfried (1997)

**Space, Time and Architecture, The Growth of a New Tradition**, 13. ed., *Cambridge Mass: Harvard University Press, Massachusetts.*

**GRUEN Victor, SMITH Larry (1960)**  
**Shopping Towns USA, The Planning by Shopping Centers, Reinhold Publishing Corporation, New York.**

**GRUEN Victor (1973)**  
**Center for the Urban Environment, Survival of Cities, Lutton Educational Publishing, Inc., New York.**

**GÜLMEZ Gülşen F. (1996)**  
**Boşluk Kavramı ve Mimari Tasarımdaki Yeri, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.**

**GÜZER C. Abdi (2000)**  
**"Yer Kavramına Karşı Bir Yapı: Otel", XXI, Temmuz-Ağustos, s: 60-67.**

**HARVEY David (1997)**  
**Postmodernliğin Durumu, Çev. Sungur Savran, Metis Yayınları, İstanbul.**

**HASOL Doğan (1979)**  
**Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.**

**HASOL Doğan (1998)**  
**Mimarlık ve Yapı Terimleri Sözlüğü, İngilizce, Fransızca, Türkçe, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.**

**HOLDING Eric (1998)**  
**"Airport/ The Heathrow Experiment, AA Exhibition Gallery/ Front Members' Room, 29 September-1 November 1997", AA Files, No: 35: 56-63.**

**İŞİK Oğuz (1994)**  
**"Değişen toplum/ mekan kavrayışları: Mekanın politikleşmesi, politikanın mekansallaşması", Toplum ve Bilim, Sayı: 64-65: 7-38, İletişim Yayınları, İstanbul.**

**IBELINGS Hans (2003)**  
**Supermodernisme, L'Architecture a l'ère de la globalisation, Traduction: Vincent Brunetta, NAI publishers, Rotterdam.**

**"International Kansai Airport" (1989)**  
**Domus, Numero 705: 35-51.**

**İstanbul, 1950-2003 (2003)**  
**Mimarlık ve Kent Dizisi 12, Altın Ersin (editör), Boyut Yayın Grubu, İstanbul.**

**JODIDIO Philip (Editör) (2001)**  
**Formes Nouvelles, Architecture des Années 90, Taschen GMBH, Köln.**

**JODIDIO Philip (Editör) (2002)**  
**Arhitecture Now !**, Volume:1 ve 2, *Taschen GMBH, Köln.*

**KOÇAK Orhan (1992)**  
**"Modernizm ve Postmodernizm"**, Defter, Sayı: 18: 7-16, *Metis Yayınları, İstanbul.*

**KOÇAK Orhan (1992)**  
**"Çelişki ve Fark: Modernizm ve Postmodernizm Üzerine Söyleşi"**,  
 A. Akay, İ. Bilgin, O. Koçak, İ. Savaşır; Defter, Sayı: 18: 82-99, *Metis Yayınları, İstanbul.*

**KOERSE Willem (Editör) (1998)**  
**Lectures, City and Memories**, *Utrecht School of the Arts, Faculty of Visual Arts and Design, Utrecht.*

**KONGAR Emre (2002)**  
**Toplumsal Değişme Kuramları ve Türkiye Gerçeği**, *Remzi Kitabevi, İstanbul.*

**KOOLHAAS Rem, MAU Bruce (1995)**  
**S,M,L,XL**, Smal, Medium, Large, Extra-large, Office for Metropolitan Architecture, 010 Publishers, Rotterdam.

**KOOLHAAS Rem (1996)**  
**"Büyüklik"**, Çev. Zeynep Önen, *Mimarlık*, Sayı: Kasım 272: 20-26.

**KÖKSAL Aykut (2001)**  
**"Otomobil Büyük Kenti Kurtarmalı"**, *Arredamento Mimarlık*, Sayı:2001/07-08:61-62.

**KUBAN Doğan (1992)**  
**Mimarlık Kavramları**, Tarihsel Perspektif İçinde Mimarlığın Kuramsal Sözlüğüne Giriş, *YEM Yayın, İstanbul.*

**KUBAN Doğan (2000)**  
**"Küreselleşme ve Mimarlık"**, *Arredamento Mimarlık*, Sayı:2000/1:78-80.

**"Kyoto Station Building" (1997)**  
**"Hiroshi Hara"**, GA Document, No: 52: 76-91.

**"Kyoto Station Building" (1997)**  
 The Japan Architect Year Book, No: 28: 72-75.



**LE CORBUSIER (1928)**

**“Yol: Doğanın Bağrındaki Plastik Araç”**, Çev. Işık Ergüden, Cogito, Üç aylık düşünce dergisi, sayı: 24- güz 2000, Oto-mobil: Bir Röntgen Denemesi, *Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.*

**LE GUIN Ursula K. (2004)**

**Uçuştan Uçuşa**, Çev. Çiğdem Erkal İpek, *Metis Yayınları, İstanbul.*

**LEFEBVRE Henri (2000)**

**La Production de l’Espace**, Editions Anthropos, (4. ed.), Paris.

**LODGE David (1998)**

**Dünya Küçük**, Çev. Abbas Örmən, *Adam Yayınları, İstanbul.*

**MARINETTI Filippo Tommaso (2001)**

**“Fütürizm”**, Çev. Kuyaş Örs, *Arredamento Mimarlık*, Sayı:2001/01:63-65.

**MARTIN Corinne, THIERRY Paquot (2004)**

**“L’invité: Marc Augé”**, *Revue Urbanisme*, No: 337, Juillet-Aout.

**MARTINOTTI Guido (2003)**

**“Space, Technologies and Populations in the New Metropolis”**, Position paper for the International Workshop of the Project MoVe, held at Università delgi studi di Milano-Bicocca,26-06.2002. <http://shiva.uniurb.it/EUREX/syllabus/lecture1/Martinotti-lecture-1.pdf>

**MONTANDON Adam (2003)**

**“Supermodern, Architecture for a Culture without Boundaries”**, MediaLab Arts, University of Plymouth, <http://x.i-dat.org/~am/new/content/texts/supermodern-pdf>.

**MUTMAN Mahmut (1994)**

**“Üretilen Mekan, Yokolan Mekan”**, *Toplum ve Bilim*, Sayı: 64-65: 181-196, *İletişim Yayınları, İstanbul.*

**ORWELL George (2001)**

**1984**, Çev. Nuran Akgören, *Can Yayınları, İstanbul.*

**ÖZER Bülent (1993)**

**Yorumlar; Kültür, Sanat, Mimarlık**, *YEM Yayın, İstanbul.*

**PARKER Ken W. (2002)**

**“Making Connections: Travel, Technology, and Global Air Travel Networks”**, Paper presented to the Social Change in the 21st Century Conference, Centre for Social Change Research Queensland University of Technology.

**“Paul Andreu”** (1999)

GA Document, No: 56: 72-75.

**ROTH Leland M.** (2000)

**Mimarlığın Öyküsü; Öğeleri, Tarihi ve Anlamı**, Çev. Ergün Akça, *Kabalıcı Yayınevi, İstanbul.*

**SALAT Serge** (1997)

**“L’aéroport, monument ou objet nomade?”**, Mégalopole, Art, Architecture et Urbanisme, Cahier:15: 10-17, *Editions Institut Art et Ville, Givors et Rhone-Alpes.*

**SANT’ELIA Antonio** (2001)

**“Yeni Kent”**, Çev. Kuyaş Örs, *Arredamento Mimarlık*, Sayı:2001/01:66-69.

**SENNETT Richard** (1999)

**Gözün Vicdanı, Kentin Tasarımı ve Toplumsal Yaşam**, Çev. Süha Sertabiboğlu, *Can Kurultay, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.*

**SÜER Dürrin, SAYAR Yasemin Yılmaz** (2002)

**“Küresel Sermayenin Yeni Tüketim Mekanları”**, Çağdaş Mimarlık Sorunları Dizisi 3, *Mimarlık ve Tüketim, Boyut Yayın Grubu, İstanbul.*

**TANYELİ Uğur** (2004)

**“Kitle Turizmi ve Yok-mekan Mimarlığı”**, *Arredamento Mimarlık*, Sayı:2004/07-08:74-77.

**TANYELİ Uğur** (2001)

**Sedad Hakkı Eldem**, *Boyut Yayıncılık, İstanbul.*

**Tasarım Dergisi** (1999)

**“Atatürk Havalimanı”**, Sayı:90, Nisan, *Tasarım yayın grubu ltd. şti, İstanbul.*

**TORUM Oya** (1989)

**Hava Ulaşım Terminallerinde Fonksiyonel Alan Büyüklüklerinin Saptanması ve Atatürk Havalimanına Yönelik bir Uygulama**, *Yayınlanmamış Doktora Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.*

**TOURAINÉ Alain** (2004)

**Modernliğin Eleştirisi**, Çev. Hülya Tufan, *Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.*

**TÜRKÇE SÖZLÜK** (1983)

*Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.*

**URRY John** (1999)

**Mekanları Tüketmek**, Çev. Rahmi G. Ögdül, *Ayrıntı Yayınları, İstanbul.*

**“Valence TGV Station” (2002)**

“SNCF/ AREP”, GA Document, No: 69: 42-49.

**VIRILIO Paul (1998)**

**Hız ve Politika, Dromoloji Üzerine Bir Deneme**, Çev. Meltem Cansever, *Metis Yayınları, İstanbul.*

**VIRILIO Paul (2003)**

**Enformasyon Bombası**, Çev. Kaya Şahin, *Metis Yayınları, İstanbul.*

**YIRTICI Hakkı (2002)**

**“Tüketimin Mekansal Örgütlenmesinin İdeolojisi”**, Çağdaş Mimarlık Sorunları Dizisi 3, Mimarlık ve Tüketim, *Boyut Yayın Grubu, İstanbul.*

**YIRTICI Hakkı (2005)**

**Çağdaş Kapitalizmin Mekansal Örgütlenmesi**, *İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.*

**ZARDINI Mirko (1996)**

**“Tout sous un même toit. Trente ans plus tard”**, Mégalopole, Art, Architecture et Urbanisme, Cahier:13: 44-47, *Editions Institut Art et Ville, Givors et Rhone-Alpes.*

**ZEVI Bruno (1993)**

**Architecture as Space, How to Look at Architecture**, *Da Cabro Press, New York.*

**ZEYTİNOĞLU Emre (2003)**

**Sanatın Suç Ortaklıkları**, *Bağlam Yayıncılık, İstanbul.*

---

## ARBİL ÖTKÜNÇ

Doğum Yeri ve Tarihi: İstanbul, 10.07.1978

### EĞİTİM

---

- 2002- Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Bina Bilgisi, Yüksek Lisans Programı (devam ediyor)
- 2002-2004 Bordeaux Üniversitesi, Mimarlık ve Peyzaj Fakültesi, Fransa "Tarihi Miras ve Doğal Afetler" (Patrimoine Bâti et Risques Naturels Majeurs) konulu Master Programı
- 1996-2002 Mimar Sinan Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü [Mezuniyet Derecesi: İkincilik]
- 1988-1996 Saint Benoit Fransız Lisesi, İstanbul

### İŞ TECRÜBESİ

---

- 2003- Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Bölümü, Bina Bilgisi Bilim Dalı, *Araştırma Görevlisi*
- 2000-2001 Norm Mimarlık (Tasarım, Uygulama), *Mimar*

### STAJLAR

---

- 2000 Vasıf Köksal-Mimarlık Bürosu
- 1999 1707-VEKO Mimarlık Bürosu (Tasarım, Uygulama, Danışmanlık)

### YABANCI DİLLER

---

- Fransızca
- İngilizce