



T.C. İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Mimarlık Anabilim Dalı

MİMARLIKTA İMGE VE ANLAM: İSTANBUL KÖPRÜLERİ
ÜZERİNE BİR İNCELEME

Yüksek Lisans Tezi

Halil İbrahim EROL

156101107

Danışman: Dr. Öğretim Üyesi Fikret ZORLU

İstanbul, 2019



T.C. İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Mimarlık Anabilim Dalı

**MİMARLIKTA İMGE VE ANLAM: İSTANBUL
KÖPRÜLERİ ÜZERİNE BİR İNCELEME**

Yüksek Lisans Tezi

Tezi Hazırlayan: **Halil İbrahim EROL**

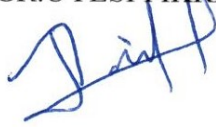
T.C.
İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ
TEZLİ YÜKSEK LİSANS SINAV TUTANAĞI

25/01/2019


Enstitümüz **Mimarlık** Yüksek Lisans Programı öğrencilerinden **156101107** numaralı **Halil İbrahim EROL** “İstanbul Arel Üniversitesi Lisansüstü Eğitim - Öğretim ve Sınav Yönetmeliği”nin ilgili maddesine göre hazırlayarak, Enstitümüze teslim ettiği “**MİMARLIKTA İMGE VE ANLAM: İSTANBUL KÖPRÜLERİ ÜZERİNE BİR İNCELEME**” konulu tezini, Yönetim Kurulumuzun **02.01.2019** tarih ve **2019/01** sayılı toplantısında seçilen ve Sefaköy Yerleşkesinde toplanan biz jüri üyeleri huzurunda, ilgili yönetmeliğin 39. maddesi gereğince (**60**) dakika süre ile savunmuş ve sonuçta adayın tezi hakkında ~~oyçokluğu/oybirliği~~ ile **Kabul/Red veya Düzeltme** kararı verilmiştir.

İşbu tutanak, 1 nüsha olarak hazırlanmış ve Enstitü Müdürlüğü’ne sunulmak üzere tarafımızdan düzenlenmiştir.

DANIŞMAN
DR.ÖĞR.ÜYESİ FİKRET ZORLU



ÜYE
PROF.DR. ABDULLAH UĞUR TANYELİ

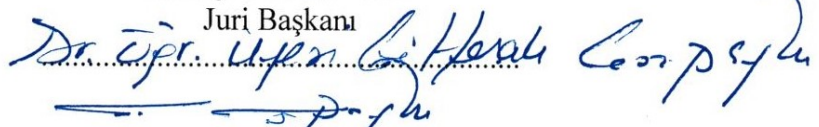


ÜYE
DR.ÖĞR.ÜYESİ GÜLFERAH ÇORAPÇIOĞLU



Tutanağı Tanzim Eden

Jüri Başkanı



Not 1: Jüri üyeleri söz konusu tezin kendilerine teslim edildiği tarihten itibaren en geç 1 ay içinde toplanarak öğrenciyi tez sınavına alır. Tez sınavı, tez çalışmasının sunulması ve bunu izleyen soru cevap bölümünden oluşur. Sınav süresi en az 45, en çok 90 dakikadır.

Not 2: Tez sınavının tamamlanmasından sonra, jüri tez hakkında salt çoğunlukla (kabul), (red) veya (düzeltme) kararı verir. Bu karar ilgili anabilim dalı başkanlığınca tez sınavını izleyen 3 gün içinde ilgili Enstitüye tutanakla bildirilir. Tezi reddedilen öğrencinin Enstitü ile ilişkisi kesilir. Tezi hakkında düzeltme kararı verilen öğrenci en geç 3 ay içinde gereğini yaparak tezini aynı jüri önünde yeniden savunur. Bu savunma sonunda da tezi kabul edilmeyen öğrencinin Enstitü ile ilişkisi kesilir.

YEMİN METNİ

Yüksek lisans teziolarak sunduğum “Mimarlıkta İmge ve Anlam: İstanbul Köprüleri Üzerine Bir İnceleme ” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ahlak ve geleneklere uygun şekilde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini ve çalışmanın içinde kullanıldıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

25/01/2019

Halil İbrahim EROL

ONAY

Tezimin kağıt ve elektronik kopyalarının İstanbul Arel Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım:

- Tezimin/Raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.
- Tezim/Raporum sadece İstanbul Arel yerleşkelerinden erişime açılabilir.
- Tezimin/Raporumun 1 yıl süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.

25/01/2019

Halil İbrahim EROL

ÖZET

MİMARLIKTA İMGE VE ANLAM: İSTANBUL KÖPRÜLERİ ÜZERİNE BİR İNCELEME

Halil İbrahim EROL

Yüksek Lisans Tezi, Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğretim Üyesi Fikret ZORLU

Ocak, 2019-141 sayfa

Mimarlık ürünleri imge ve anlam yüklüdür. Kentsel mimarlık ürünlerinin üretiminde anlam ve imge; yalnızca mimar ve işverenin etkisi ile değil, tarihsel açıdan her toplumun kültürel, politik, ekonomik ve ideolojik yaklaşımlarını içinde barındıran göstergelerle dolmuş ve bu faktörlerin hepsinden etkilenmiştir. Bu bağlamda mimarlık ürünlerine ait anlam ve imgenin üretim sürecine ve bu ürünlerin kent mekânına yansımalarına odaklanılmıştır. Çalışma, mimarlıkta imge ve anlamkonusuna odaklanarak, küresel ve yerel ölçekte yaşanan kentsel ve sosyo ekonomik dönüşümleri, İstanbul Boğazı üzerinde inşa edilen köprüler üzerinden incelemeyi hedeflemektedir.

Mekânın göstergesi haline gelen imgelerin ve anlamların, nasıl meydana geldiği, kendisini hangi şekillerde sunduğu tezin problem alanını oluşturmaktadır. Bu tez altı bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde çalışmanın önemi, amacı ve kapsamı yer almaktadır. İkinci ve üçüncü bölümde tezin literatür kısmını oluşturan kavramlar ve yaklaşımlar yer almaktadır. Bu bağlamda, mimaride anlama dair önemli kavramlar olan, imge, simge ve ikonik yapı kavramları derinlikli olarak araştırılmıştır. Çalışmanın amaçlarından biri de mimarlık ürünlerine yönelik anlamlandırmanın tahlilinin, hangi yöntemlerle ele alındığı olmuştur. Bu anlamda karşımıza çıkan yapısalcılık, göstergebilim, postyapısalcılık, fenomenolojik ve hermeneutik yöntemlerinin de araştırılması ve literatüre katkı sunması çalışmanın hedefleri

arasında yer almıştır. Dördüncü bölümde İstanbul'un tarihsel dönüşümü, beşinci bölümde ise inceleme alanı olan İstanbul Boğazı'nda inşa edilen köprülerin imgesel ve kentsel üretim süreci irdelenmiştir.

Bu tez, bilgi nesnesi olarak ele alınan, İstanbul Boğazı üzerinde inşa edilen köprüleri, özellikle köprüyü inşa eden üretici güçlerin uygulamalarını, söylemlerini ve üretime olanak veren ilişkilerini araştırmıştır. Köprülerinimgelerinin, zaman içerisinde üretilen söylemlerden, uygulamalardan ve deneyimlenen mekân olarak yaşanan olaylardan nasıl etkilendiği ve değişime uğradığı ortaya koyulmaya çalışılmıştır. Bu tez, köprülerin imgesel ve simgesel değerinin, kısaca anlamının zaman içerisinde nasıl değiştiğini ve hangi faktörlerden etkilendiğini ortaya koymayı hedeflemektedir. Bu çalışma, İstanbul Boğazı'nda inşa edilen köprülerin imgesel ve anlamsal dönüşümünün yaşanan zamanın gerekliliğine göre şekillendiğini ortaya koymuştur. Aynı zamanda, inşa edilen köprülerin, kentin fiziksel mekânınıbüyük ölçüde etkilediğini gözler önüne sermiştir.

Anahtar kelimeler: Anlam, İmge, İstanbul Köprüleri

ABSTRACT

IMAGE AND MEANING IN ARCHITECTURE: AN ANALYSIS OF BRIDGES IN ISTANBUL

Halil İbrahim EROL

Master Thesis, Department Of Architecture

Supervisor: Assist. Prof. Dr. Fikret ZORLU

January, 2019- 141 pages

The products of architecture resonate with images and meanings. The image and meaning of urban architecture productions are not only influenced by the developer, but they are also formed by the cultural, political, economic and ideological features of a community. Thus, this study focuses on the production of image and meaning of architecture and its reflection on urban spaces. By focusing on the image and meaning of architecture, this study aims to investigate urban and socio-economic transformations from local and global perspectives and this aim will be pursued by investigating the bridges of Bosphorus.

The problem of this thesis is about the construction of image and meaning, which are the indicators of the space, and the way they present themselves. This study consists of six chapters. In the first chapter the significance, the objective and scope of the study are identified. Literature review, concepts and theories can be found in the second and the third chapters. The concepts of image, symbol and iconic building are widely discussed as they are important concepts in the context of meaning in architecture. One of the goals of the study is to understand which methods are used in the analysis of the meaning in architecture. For this purpose constructivism, semiotics, phenomenology and hermeneutic are also mentioned within the literature review. In the fourth chapter the historical transformation of Istanbul is given and in

the fifth chapter the production of image and urban processes of Bosphorus bridges are discussed.

This thesis focuses on the bridges built on Bosphorus, the practices of the power holders in the production process, their discourses and the relationships that allow the production. Considering the power holders of the production, this thesis aims to investigate the representations, meanings and the images which are left out on purpose by the power holders. This study tries to draw a picture of the changes in the images of bridges through the discourses, practices and as places that are experienced and lived in. This thesis aims to show the transformation of image and meaning of the Bosphorus bridges through the time and the factors that contributes to this transformation. In the end it is found that these transformations are shaped by the necessities of the time in which they live. Additionally, it is also shown that the bridges affect the physical space of the city at macro scale.

Key Words: Meaning, Image, Bridges of Istanbul

KISALTMALAR LİSTESİ

FSM	:Fatih Sultan Mehmet
YSS	:Yavuz Sultan Selim
DPT	:Devlet Planlama Teşkilatı
IMF	:International Monetary Fund
AET	:Avrupa Ekonomik Topluluğu
UNİCEF	:United Nations International Children's Emergency Fund
TMMOB	:Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TEM	:Trans European Motorway
İMP	:İstanbul Metropolitan Planlama
TBMM	:Türkiye Büyük Millet Meclisi
AP	:Adalet Partisi
ANAP	:Anavatan Partisi
AKP	:Adalet ve Kalkınma Partisi
İBB	:İstanbul Büyükşehir Belediyesi
ABD	:Amerika Birleşik Devletler
AVM	:Alışveriş Merkezi
TRT	:Türkiye Radyo Televizyon Kurumu
TDK	:Türk Dil Kurumu
ODTÜ	:Orta Doğu Teknik Üniversitesi

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1. Lacan'ın Benlik Yapılanması Şeması	15
Şekil 2.2. Lacan-Bakış şeması	16
Şekil 2.3. Guggenheim Müzesi –Bilbao/İspanya	30
Şekil 2.4. Atina Olimpiyat Spor Kompleksi /Atina	31
Şekil 2.5. Erasmus Köprüsü –Rotterdam/Hollanda	31
Şekil 3.1. Sassure'ün gösterge şeması	41
Şekil 3.2. Peirce'ün Göstergesi	42
Şekil 3.3.Greimas'ın değer Şeması	44
Şekil 3.4. Parthenon, Atina	47
Şekil 3.5 Agrest ve Ganselsonas öncesi mimari gösterge şeması	51
Şekil 3.6 Agrest ve Ganselsonas sonrası Mimari Göstergebilim Şeması	52
Şekil 3.7. Jencks tarafından geliştirilen Göstergebilim Şeması	54
Şekil 4.1. Günümüzde İstanbul Kent Silüeti (2014)	80
Şekil 4.2. İstanbul silüetini etkileyen Büyükdere Cad.-Maslak aksı	81
Şekil 4.3. Tarihsel olarak İstanbul'un imgesel ve kentsel dönüşümü	82
Şekil 5.1. İstanbul Boğazı Köprüleri ve Bağlantı Yolları	84
Şekil 5.2: 1958 yılında United States Steel firması tarafından inşa edilecek köprü'nün Mayıs ayında imzalanacağına dair haber.	89
Şekil 5.3. Dönemin Başbakanı Menderes Boğaziçi Köprüsü için hazırlanan köprü maketi ile	90
Şekil 5.4: Boğaziçi Köprüsü temel atma töreni	92
Şekil 5.5. Basında Boğaziçi Köprüsü'nün temel atma töreni	93
Şekil 5.6. Boğaziçi Köprüsü	94
Şekil 5.7. Seçimlerde Boğaziçi Köprüsü İmgesi ve Süleyman Demirel	95
Şekil 5.8. Seçimlerde Boğaziçi Köprüsü İmgesi ve Süleyman Demirel	95
Şekil 5.9. Açılış öncesinde Boğaziçi Köprüsü'nün Sağlayacağı Gelirin Medyada Vurgulanması	96

Şekil 5.10. Amerikan polisinden örnek alınan yeni polis kıyafetlerinin Boğaziçi Köprüsünün açılışına yetiştirilmesi	96
Şekil 5.11. Milliyet Gazetesinde Boğaziçi Köprüsü Açılış Töreni	97
Şekil 5.12. Hürriyet Gazetesinde Boğaziçi Köprüsü Açılış Töreni	98
Şekil 5.13. Severn Köprüsü (İngiltere- Gloucesterhire)	99
Şekil 5.14. 1977 Genel seçimlerinde Boğaziçi Köprüsü İmgesinin Kullanımı	100
Şekil 5.15. AP'nin Kuruluş Yıldönümünde Boğaziçi Köprüsü'nün "Pasta" Olarak Araçsallaştırılması	100
Şekil 5.16. Basında Deneyimlenen Boğaziçi Köprüsü İmgeleri	101
Şekil 5.17 Gazetelerde Köprü (Boğaziçi Köprüsü) Tahvillerinin Kar Marjı	102
Şekil 5.18. Boğaziçi Köprüsü'nden Sonra Kent Silüetinin Değişimi	103
Şekil 5.19 Fransız Yönetmen Lelouch'un İstanbul çekimleri	105
Şekil 5.20. Boğaziçi Köprüsü'nün Simgeleşmesine Yönelik Çabalar "Emel Sayın'ın Boğaz Köprüsü Albümü"	105
Şekil 5.21. Boğaziçi Köprüsü'nün İmaj Olarak Yayılması, "Bin TL" Para Banknotunda Boğaziçi Köprüsü	106
Şekil 5.22. Boğaziçi Köprüsü'nün İmaj Olarak Yayılması, Posta Pullarında "Boğaziçi Köprüsü"	106
Şekil 5.23. 2000'li Yıllardan Sonra Boğaziçi Köprüsü İmgesi	107
Şekil 5.24. Boğaziçi Köprüsüne iliştilen İmgeler-1973-2015	108
Şekil 5.25. 2017 yılı uzaydan görüntü -Fatih Sultan Mehmet Köprüsü	109
Şekil 5.26. Boğaziçi Köprüsü Gelirlerinin Satılması	110
Şekil 5.27. Uluslar arası Arenada FSM Köprüsü'nün İhale Rekabeti	111
Şekil 5.28. FSM Köprüsü'nün İnşa Süreci	113
Şekil 5.29. FSM Köprüsü'nde Son Tabliye Töreni	114
Şekil 5.30. Cumhuriyet Gazetesi'nde FSM Köprüsü Açılış Töreni	115
Şekil 5.31. Hürriyet Gazetesi'nde FSM Köprüsü Açılış Töreni	115
Şekil 5.32. Haritada YSS Köprüsü ve K. Marmara Otoyolu ve Bağlantı Yolları	119
Şekil 5.33. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Adaylarının Seçim Vaatleri	121
Şekil 5.34. Gazetelerde YSS Köprüsü'nün Temel Atma Töreni	123
Şekil 5.35. Gazetelerde YSS Köprüsü'nün Açılış Töreni	126

Şekil 5.36. T-Engineering Firmasının inşa ettiği köprüler	128
Şekil 5.37. Sosyal Medyada YSS Köprüsü	129
Şekil 5.38. İstanbul Boğazı Köprüleri	130
Şekil 5.39. İstanbul Uydu Görüntüsü, 2017	132



ÖNSÖZ

Lisans ve yüksek öğrenim sürecim boyunca bana her konuda yardımcı olan değerli tez danışmanım Dr. Öğretim Üyesi Fikret Zorlu'ya, gösterdiği ilgi ve sabırdan dolayı teşekkür ederim. Ayrıca, tezin araştırma konusunu belirlemede bilgileri ile bana yol gösteren Prof. Dr. Uğur Tanyeli'ye ve son olarak mimarlıkta imge ve anlam konusuna yönelmemi sağlayan Prof. Dr. Belkıs Uluoğlu'na teşekkür ederim.

Bu zorlu süreçte desteklerini esirgemeyen sevdiklerime, aileme ve dostlarıma teşekkür ederim. Bu çalışma sevgiye, eşitliğe ve özgürlüğe adanmıştır.

İÇİNDEKİLER

YEMİN METNİ	ii
ÖZET	v
ABSTRACT	vii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	ix
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	x

I.BÖLÜM

GİRİŞ

1.1.Çalışmanın Amacı	7
1.2.Çalışmanın Yöntemi.....	8
1.3. Çalışmanın Kapsamı	9

II. BÖLÜM KAVRAMLAR

2.1. Giriş	10
2.2. İmge.....	10
2.3. Simge.....	19
2.4. İkonik Yapı.....	25

III. BÖLÜM

ÇÖZÜMLEMEYE YÖNELİK TEORİK ÇERÇEVE

3.1. Yapısalcılık.....	33
3.2.Göstergebilim	38
3.2.1. Mimarlıkta Göstergebilimsel Yaklaşım	45
3.2.2.Agrest ve Gandelsonas' a göre Mimarlıkta Göstergebilim	50
3.2.3. Charles Jencks'e Göre Mimarlıkta Göstergebilim	53
3.2.4. Umberto Eco'ya Göre Mimarlıkta Göstergebilim	55
3.3. Postyapısalcılık.....	56
3.4.1. Derrida-Yapı-bozumculuk (Yapı-sökümcülük)	60
3.4.2. Michel Foucault ve Soykütüğü	62

3.4.3. Mimarlığı Anlamada Postyapısalcı Yöntem	64
3.5. Fenomenoloji.....	65
3.5.1. Mimarlığa Fenomenolojik Bakış.....	68
3.6.Hermeneutik	70

IV. BÖLÜM

İSTANBUL'UN YAKIN DÖNEM TARİHİ

4.1. Giriş.....	73
4.2. 1950-1980 Yılları Arasında İstanbul.....	74
4.3. 1980'li Yıllardan Günümüze İstanbul (Küreselleşme süreci).....	76

V.BÖLÜM

İSTANBUL BOĞAZI KÖPRÜLERİNİN İMGESEL ANALİZİ

5.1. İnceleme Çerçevesi	83
5.2. Boğaziçi Köprüsü.....	86
5.2.1. Boğaziçi Köprüsü Tartışmaları (1950-1968)	88
5.2.2. Köprünün Projelendirilmesi ve Açılışı (1968-1973).....	91
5.2.3. Boğaziçi Köprüsü'nün Proje Mimarı Dr. Brown'ın Görüşleri	98
5.2.4. Boğaziçi Köprüsü, 1973-2015 yılları arası	99
5.2.5. Boğaziçi Köprüsü'nün İnşasının Kente etkileri	102
5.2.6. Boğaziçi Köprüsü'nün Simgeleşmesindeki Etkiler	104
5.3. Fatih Sultan Mehmet (FSM) Köprüsü.....	109
5.3.1. FSM Köprüsü İnşa Edilmeden Önce, 1973-1985 Yılları Arası .	110
5.3.2. FSM Köprüsü'nün İnşa Edilme Dönemi, (1985-1988).....	112
5.3.3. FSM Köprüsü, Açılış Sonrası.....	117
5.4. Yavuz Sultan Selim (YSS) Köprüsü	119
5.4.1. YSS Köprüsü İnşa Edilmeden Önce, 1988-2013 Yılları Arası..	120
5.4.2. TMMOB Şehir Plancıları Odası'nın 3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu	122

5.4.3. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün İnşa Dönemi	122
5.4.4. YSS Köprüsü Açılış Töreni.....	125
5.4.5. YSS Köprüsü'nü İnşa Eden Firmanın Görüşleri.....	128
5.4.6. Açılışından Günümüze Yavuz Sultan Selim Köprüsü	130
5.5. Bölüm Değerlendirmesi	132

VI. BÖLÜM

SONUÇ

138

KAYNAKÇA	142
----------------	-----

I.BÖLÜM

GİRİŞ

Mimarlık ürünleri ilk bakışta sadece mimarın eseri olarak görülür. Oysa kent içinde yer alan mimari bir ürünün ya da yapının tahlili yapıldığında, onun toplumsal süreçlerin bir ürünü olduğu anlaşılacaktır. Özellikle kentin yapısını köklü değişikliklere uğratabilecek otoyollar, köprüler, havalimanları, devasa büyüklükteki alışveriş merkezleri ya da kulelerin üretim sürecinin karmaşıklığı, analiz yapılırken birçok faktörün dikkate alınmasını gerektirir. Modernleşme bağlamında yapı üretim süreci, her ülkede kendine özgü, çok aktörlü ve toplumsal ilişkiler yumağından oluşur (Jameson, 2002). Dolayısıyla, yapının bağlamından kopuk bağımsız bir tasarım ürünü olmaması; onu tarihsel, kültürel ve sosyo-ekonomik açıdan incelenmesini gerektirir.

Mimarlık aynı zamanda bir iletişim biçimi ve bir simgedir. Tüm sanat dalları gibi iletişimsel ve simgesel bir söylem kipi olan mimarlık, insan düşünce ve özleminin fiziksel bir temsili, ürettiği kültür değerleri ve inançlarının kayıdır (Roth 2006; akt: Erarslan, 2015: 18). Modernleşme öncesinde dini kurumların, siyasi, askeri veya ekonomik gücü elinde bulunduran iktidarlar tarafından üretilen mimari ürünler (yönetim binaları, cami, kilise, vb anıtsal yapılar), iktidarı ya da dini kurumu yücelten ihtişamlı yapılar olarak inşa edilmiştir. Bu mimarlık ürünlerinin, işveren kurum tarafından gösteri yapma, seyirlik veya geleceğe iz bırakma amacıyla inşa edildiğini iddia edebiliriz. (Uzunkaya ve Erkartal, 2017: 2). Günümüz küresel dönemde ise değişen ekonomik ve toplumsal normlar, ikonik olarak adlandırabileceğimiz yapılar üzerinden kendisini açığa vurmaktadır. Sonuç olarak her dönemde iktidarlar, ideolojilerini ve arzularını mimari ürünler üzerinden oluşturduğu kentsel çevre ile kendi imgesini aktarmaya çalışmıştır. Mimari ürünlerin taşıdığı bu imge, sadece temsil etme anlamında değil kent hayatının bütününe etki ederek, toplumların yaşam alanlarıyla birlikte yaşamını da dönüştürmüştür (Yaşar, 2017: 27). Dolayısıyla mekân, ilişkilerden yalıtık, bağımsız ve nötr değildir; yer aldığı tarih ve bağlamı içinde taraflıdır ve politiktir (Öztürk, 2012:19-24).

Devlet, tarihsel şehirlerin üzerinde yükselir; yapı ve kod yağdırır (Lefebvre 2014, 76). Lefebvre, iktidarın söylemini ve bilgisini içeren olarak tanımladığı soyut mekânı, araştırma ve anlama konusunda sadece, mekânı temsil eden kodun oluşumu, yerleşmesi, çöküşü ve parçalanması gibi durumları incelemenin yetersiz olduğunu belirtir (Lefebvre, 2014,76, 314). Bu bağlamda Lefebvre'nin belirttiği gibi, mekânın üretim sürecinde kentin ve toplumun tarihi, olayları, üretim tarzı, tekillikleri, üretici güçler olarak kurumlarıyla ve bu üretime olanak veren ilişkileriyle birlikte irdelenmelidir. Bilgi nesnesi olarak ele alınan mimarlık ürünlerinin bulunduğu coğrafyada konumlandığı yer ve bağlamı ile ilişkisi farklılaşsa da ait olduğu dönemin, kentsel, ekonomik, sosyal, siyasal ve toplumsal birçok imgesini bünyesinde barındırır. Dolayısıyla mekânın, mekâna kazanmış bir tarihi vardır. Bu tarih, soyutlamalar, semboller, anlamların ötesinde, bütün bunların birbirleriyle ilişkisi ve toplumsal pratikleriyle bağlantılıdır (Avar, 2009: 8). Bu bağlamda ülkemizde, mimari ürünün imgesinin farklı çerçevelerde teorik, söylemsel ve pratik olarak nasıl cereyan ettiğini göz önüne sermek, bu tezin hem araştırma konusu hem de amaçlarından biridir.

Tanyeli'ye göre mekân toplumsallıktan başka bir şey değildir ve toplumsallık ancak mekânda varlık kazanır (Tanyeli, 2016: 23). Lefebvre'ye göre mekân, bir toplumsal üretim sürecidir ve toplumun üretiminin hem sonucu hem de önkoşuludur. Fiziksel olarak bilinen mekânın temsilleri, mekân üzerinde söz sahibi kişiler tarafından kodlarla kurulmuş, tasarlanmış ve indirgenmiş olan mekândır. Mekân aynı zamanda, üretim ilişkilerini ve bu ilişkilerin çelişkilerini de içinde barındırır. Toplumsal olarak deneyimlenen, yaşanan mekân ise karmaşık semboller ve anlamlarla kurulan, hâkim kodları kıran pratikleri de içinde barındıran mekândır (Lefebvre, 2014; Avar, 2009:4). Lefebvre'ye göre, mekân nötr bir sahne değildir, denetimi ve iktidarı üretir (akt: Tanyeli, 2016: 22)Castells ise kentsel mekânın ekonomik, siyasal, ideolojik düzlemde ekonominin belirleyiciliği ile oluştuğunu söylemektedir (Castells, 2002: 34-44). Castells'e göre kent; tarihin ürünüdür, toplumsal yapının yansımasıdır. Kent koşullarında sosyal süreçlerle mekân arasındaki ilişki kapital birikim süreçlerine oturtularak açıklanmalıdır (Castells, 1997: 32). Mekân, insanı biçimlendiren ve onun tarafından biçimlendirilen toplumsal bir boyuttur. Harvey, mekânsal biçimleri, cansız nesnelere değil, toplumsal

süreçler ve bu süreçlerin mekânsal olmasıyla ilişkili görmektedir (Harvey, 2003: 11). Soja (1996) ise mekânın sosyal bir realite içinde olduğunu, sosyal realitenin de rastlantısal bir mekânsallığının olmadığını söylemektedir (Soja, 1996: 46). Soja'ya göre mekân iç içe geçmiş, katlanmış, kırılmış ve karmaşıktır, dolayısıyla ona göre mekân hem sosyal bir yaşamın aracı hem de sonucudur. Bu karmaşa ve iç içelik durağan değil; sürekli yenilenen, *bazı anlamlar yüklenirken bazı anlamlarını kaybeden mekânlar kümesidir* (Soja, 1989: 80).

Yırtıcı (2005), çağdaş kapitalist mimarlığın mekânsal analizini yapabilmek için, toplumsal yapının hangi değerler üzerinde kurulu olduğunu ele alınması gerektiğini belirtir. Ona göre günümüz mimarlık ürünleri; içi boşaltılmış, soyut nitelikler kazandırılmış ürünlerdir. Kapitalizmin, üst ölçekte “coğrafya” üzerindeki planlaması, bölgesel farklılıklar yaratma ve bu farklılıkla kendi kârlılığını artırma üzerine kuruludur. Alt ölçekteki “yer” ise, bu değişimlerden etkilenerek, sadece yakın çevresi ile değil uzaktaki ekonomik ve toplumsal etkiler ile kurulan düğüm noktalarını oluşturur. Sermayenin ve iktidarın kendi akışkanlığını ve sürdürülebilirliğini kolaylaştırmak için eski çevreler sürekli olarak bir değişim ya da dönüşüm içinde yer almaktadır. Bu değişim ve dönüşüm, sadece fiziksel değildir; gündelik hayatta eşitsizliklerle birlikte sosyal çözülme de meydana getirir. Metropolitan kentlerdeki bu mekânsal süreksizlik, mekânın sermayenin ve iktidarın nesnesi haline gelmesinden kaynaklıdır (Yırtıcı, 2005, 2-84).

Mimarlık/mekân ile toplumsallık bitimsizce didişirler (Tanyeli, 2016: 23) Siyasi, sosyal, kültürel vb. müdahalelerle sürekli değişime uğrayarak yeniden şekillenen kentler, aynı zamanda hangi tarihin, kimin mirası olduğunu belirleyen güncel iktidar mücadeleleri içinde biçimleniyor. Bu bağlamda Öncü ve Weyland (2005:12): “küresel ilişki ağının, hangi grup ve kesimler için ekonomik, sosyal ve kültürel fırsat alanları yarattığını, bu fırsat alanlarını ele geçirmek için ne tür siyasi gündem ve stratejiler geliştirildiği” vb. soruların önemine değinmiş ve anlamı yakalamak için, mekânın tarihsel olarak gelişimini, değişimini ve dönüşümünü izlemenin gerekliliğini vurgulamıştır.

İktidar ve küresel sermayenin eliyle oluşturulan mekânsal temsiller, mekâna dair anlamları belirler; sınırlar, içerdikleri ve dışarıda bıraktıkları öğelerle mekânı tanımlarlar. Batuman'a göre mekânın bu temsilleri, kolektif hafızada yeri olan dilsel/metinsel, imgesel temsilleri de içerir. *“Politik açıdan, mekânı kimin kontrol ettiğinden daha önemlisi, mekânın nasıl ve kim tarafından tanımlandığıdır”* (Batuman, 2014: 46-51). Mekân, siyaset üzerine düşünmenin bir kipidir ve farklı mekan imgeselleri farklı siyaset anlayışlarını besler (Dikeç, 2016: 36-45)

Kentsel mekânda yaşanan ve deneyimlenen mekân olarak köprüler, kent üzerinde yarattığı fiziksel ve toplumsal izdüşümleri ile tarihsel, toplumsal ve kentsel çelişkileri barındırmaktadır. Buradan yola çıkarak, mimari ürünün tasarlanmış simgesi ile deneyimlenen ve yaşanan imgeleri arasındaki bu farklılıkları irdelemek tezin araştırma konusuna dair amacını oluşturmaktadır.

Küreselleşme ile beraber kapitalizm, her kentte kendi mekân ve zaman anlayışını empoze etmeye çalışmıştır. Farklı coğrafyalarda, farklı sosyokültürel sistemin içinde olsa da metropoliten kentlerde şekillenen mekânın üretimi, küresel ekonominin gerekliliği olarak benzer ilişkilerle meydana gelmiştir. Kapitalist toplumun mekân üretimi nitelikten çok nicelik üzerinden tanımlanmıştır. Niceliğin, niteliğe göre ön planda olduğu bir mekânsal yapılanmayı anlayabilmek için, arkasında yatan maddi güçlerin, ideolojik kültürel, sosyal, ekonomik ve kişisel yaklaşımların derinlemesine irdelenmesi gerekmektedir. Marx'ın belirttiği gibi: *“Üretim basit bir teknik süreç değil, verili toplumsal ilişkilerin yeniden üretimidir. Her üretim aynı zamanda belirli bir etik, estetik, kültürel, sosyal ve politik değerler bütünüünü temsil etmektedir.”*(Marx, 1858; akt: Yırtıcı 2005: 51).

Küreselleşmenin etkisinde kentler, kapitalizmin çarkına girebilmek için sıklıkla “marka kent” ve “dünya kenti” kavramları üzerinden tanımlanır. Küresel dönemde “dünya kenti” adına inşa edilen, mimarlığın ötesinde anlamlar ve değerler yaratan sembolik ya da ikonik yapılar, kentlerin değerini artıracak, turistik etki ile insanları çekip ulusal sermayeye de katkı vereceği varsayılarak inşa edilmektedir. Dolayısıyla mimarlık ürünleri hiçbir dönem sosyoekonomik açıdan iktidarın arzusu

olmaktan kurtulamamıştır. Günümüzde mimarlık üretimi, kentsel bağlama uygun işlevler bütününe hizmet etme amacından çok, yapı üzerinden fayda sağlanılan araca dönüşmüştür (Uzunkaya ve Erkartal, 2017: 2).

Türkiye, 1950'lerden itibaren siyasal karar mekanizmalarının öncülüğünde, dünya ekonomik ve kültürel yapısına eklemlemeye çalışan bir yapıya sahip olmuştur. Bu eklemleme çabasının sonucu olarak ortaya çıkan simgesel ve ikonik mimarlık ürünleri, fonksiyonel işlevi ve niteliğinden çok, dolaylı olarak yapının ürettiği imkânlar ve niceliksel özellikleri ile dünyaya sunulmuştur. Özellikle İstanbul'da yeni üretilen her ikonik kentsel mimari ürün, kentin daha önce simgesi olan yapısını, dokusunu ve doğal coğrafyasını gölgede bırakarak, İstanbul'u temsil etme arzusu ile üretilmiştir. İstanbul'un kent silüetine ve yaşantısına diğer bir deyişle imgesel, simgesel temsiline büyük etki eden ikonik yapıların (köprüler, kuleler, AVM'ler, havalimanı vb.) inşası özellikle 1980'li yıllardan sonra büyük ivme kazanmıştır. Küreselleşmenin etkisiyle siyasal iktidar ve küresel firmalar, İstanbul'un tarihsel geçmişinin ve coğrafi konumunun getirdiği avantajlardan faydalanarak yeni mekânların üretilmesine öncülük etmiştir. Aynı zamanda bu tarihi ve coğrafyayı baskılayıp, nesne olarak kentin simgesi olma arzusunu taşımıştır. Kentin simgesi olma adına inşa edilen köprülerin, simgesel değerinin yükselişine ve düşüşüne neden olan kentsel değişimler, tarihsel olarak ele alınarak tezin inceleme alanına dair çerçeveyi oluşturmaktadır.

Yeni üretilen her bir kentsel mekânın popüler olma ya da bilinme isteğinin altında yatan nedenler çok karmaşık olsa da; kimlik ve temsil etme anlamında popüler olma, üretici güçlerin inşa edilen mekândan pragmatik beklentileri, tarihe ve coğrafyaya iz bırakma isteği, imaj ve ekonomik fayda göze çarpan nedenler olarak sıralanabilir. Bu bağlamda, birçok çalışmada ikonik mimari ürünlerin, küresel firmaların ve siyasal mekanizmaların arzu nesnelere olarak inşa edildiği belirtilmektedir. Bu yaklaşım genel olarak bu ürünlerin aslında toplumun gerçek anlamda ihtiyaç duymadığı ama kapitalizmin aygıtları tarafından kamuyu ikna etme adına yapay ihtiyaçlar şeklinde kurgulanarak, kapitalizmin ihtiyacını karşılayacak mekânlar olarak inşa edildiğini savunmaktadır (Uzunkaya ve Erkartal, 2017: 6).

İstanbul'da dason dönemde inşa edilen birçok simgesel yapı, yerel değerleri ve çevresel etkileri göz ardı eden, sosyal ve fiziksel bağlamıyla ilişkisi zayıf, niceliksel (biçimi, büyüklüğü, yüksekliği vb) imgeleri ön plana çıkartılarak inşa edilmiştir. Bu yapılar, siyasal karar mekanizmaları ile birlikte küresel firmalar tarafından kurgulanarak inşa edilmiştir. İnşa edilen bu mimari ürünlerin gerçek ihtiyaç nesnesi olarak kurgulanıp, büyük reklam organizasyonu şeklinde takdim edilmesi, inşa edilen mimari ürünün simgesel ya da ikonik yapı haline gelmesi adına sergilenen çabalar dır. Bu büyük organizasyonlar arasında İstanbul Boğazı üzerinde inşa edilen köprüler önemli bir yer kaplamaktadır. İstanbul Boğazı üzerinde 1973, 1988 ve 2016 yıllarında faaliyete geçen köprüler, kentin fiziksel doğasına ve halkın günlük yaşantısına etkilerinin yanı sıra, farklı dönemlerdeki siyasal iktidarlar ve küresel sermaye sahibi firmalar için de büyük önem taşıyıp; onlar tarafından benzer söylemlerle kurgulanıp üretilmişlerdir. Bu bağlamda, İstanbul Boğazı üzerinde inşa edilen köprüler, fonksiyonel ihtiyacı giderme özelliğiyle değil; araçsallaştırılmış nesne olarak taşıdığı imgesel ve simgesel özellikleri ile kamuya sunulmuştur.

Kentin imgesinde önemli rolü olan yapıların zamandan ve çevresel etkilerden bağımsız, sınırsız bir etkiye sahip olması mümkün değildir. İkonik yapıların arzusu olan gözde olma veya gündemde kalma başarısı, genelde diğer yapıları unutturmasına ve diğerlerinin arasından hızla fark edilmesine bağlıdır. Yapının fiziksel olarak aykırı olması ya da ölçeği ile öne çıkması sık olarak rastlanan bir durumdur. Bu açıdan inşa edilen ikonik yapıların, uzun süre boyunca gündemde kalma başarısı, yapının kentle kurduğu fiziksel ve toplumsal bağlamın niteliğine bağlıdır. Boğaziçi üzerinde inşa edilen köprüler, yapı tipi açısından biçimsel olarak güçlü, tekil bir imgeye sahip oluşu, konumu, ölçeği ve kentin coğrafi dokusundan aldığı destekle doğal olarak ön plana çıkmayı başarmaktadır diyebiliriz. 1973 yılında İstanbul Boğazı üzerinde inşa edilen ilk köprü olan Boğaziçi Köprüsü; İstanbul'un silüetini oluşturan eski tarihsel kent dokusuna ve yoğun kentleşme alanına yakın konumda inşa edilmesinden dolayı, kentin imgesinde önemli değişiklikler yaratmıştır. Boğaziçi Köprüsü'nün inşa edilmesi İstanbul'un kısa süre içinde fiziksel olarak geniş alanlara yayılmasına, büyük toplumsal ve kentsel değişimlere kaynaklık etmiştir. Tüm bu faktörlerle beraber Boğaziçi Köprüsü inşa edildikten sonra, İstanbul'un en güçlü simgesel ürünü olmayı uzun süre boyunca başarmıştır.

Türkiye'nin, Batı'ya entegreolma çabalarınınkentsel göstergelerinden biri haline gelen Boğaziçi Köprüsü, daha sonrasında Fatih Sultan Mehmet (FSM) Köprüsü ve Yavuz Sultan Selim (YSS) Köprüsü'nün inşa edilmesine zemin hazırlamıştır. Aynı şekilde FSM Köprüsü ve YSS Köprüsü'de dönemin birçok imgesini bünyesinde barındırmakta ve kentin biçimlenmesinde önemli rol oynamıştır. Bu tez mekânın tarihi ile kent tarihi arasındaki bağlantıya odaklanarak, ortaya çıkan fiziksel ve sosyolojik çatışmaları göz önüne sererek, kentin imgesel, simgesel dönüşüm sürecini ortaya çıkarmaya amaçlamıştır. Bu bağlamda bu değişim sürecini, üretim sürecinde etkili olan siyasal aktörleri ve küresel sermayeyi merkeze alarak; kenti temsil etme konusunda iktidar tarafından üretilen imgeler ile yaşanan ve deneyimlenen imgelerin çelişkisini irdelemeye çalışmaktadır. Bu çaba coğrafi, fiziksel etkileri açısından bilimsel araştırmalara; toplumsal, sosyolojik bağlamda ise tarihe not olarak düşen metinler üzerinden gerçekleşecektir.

1.1.Çalışmanın Amacı

Mimarlık ürünleri imge ve anlam yüklüdür. Mekânın göstergesi haline gelen imgelerin ve anlamların nasıl meydana geldiği, kendisini hangi şekillerde sunduğu tezin problem alanını oluşturmaktadır. Bu bağlamda, mimaride anlama dair önemli kavramlar olan imge, simge ve ikon kavramları derinlikli olarak araştırılmıştır. Çalışmanın amaçlarından biri de mimarlık ürünlerine yönelik anlamlandırmanın hangi çerçevelerle/yaklaşımlarla ele alındığı olmuştur. Bu anlamda karşımıza çıkan yapısalılık, postyapısalılık, fenomenolojik ve hermeneutik yaklaşımları incelenmiştir. Yapılan bu araştırmaların literatüre katkı sunması hedeflenmiştir.

Köprülerin üretim sürecini irdelemek, küresel güç ve siyasal karar mekanizmalarının bu mimarlık ürünlerini inşa etme arzusunu ve bunu nasıl gerçekleştirdiğini araştırmak, bu çalışmanın amaçlarından birini oluşturmaktadır. Bu bağlamda inşa edilen köprülerin simgesel etkisi, dönemin koşulları ve yaşanan gelişmelerden etkilenecek, değişimini günümüzde de sürdürmektedir. Bu tez, köprülerin imgesel ve simgesel değerinin, anlamının zaman içerisinde nasıl değiştiğini ve hangi faktörlerden etkilendiğini ortaya koymayı hedeflemektedir.

Kısaca bu çalışma, İstanbul Boğazi'nda inşa edilen köprülerin imgesel ve anlamsal dönüşümünü ve aynı zamanda köprülerin, kentin fiziksel mekânının nasıl etkilediğini ortaya çıkarmayı amaç edinmiştir.

1.2.Çalışmanın Yöntemi

Mimari, bir düşünme şeklinin ürünüdür. Eğer mimarinin problemlerinin köküne inilirse, dikkatin üretimi bildiren düşünce ve düşünceler üzerine yoğunlaştırılması gerekir (Adorno, 1997: 2).

Araştırma alanını oluşturan köprüler; imge, simge, ikonik yapı ve gösterge kavramları ekseninde tartışıldığı için öncelikle bu kavramların detaylı olarak açıklanması gerekli görülmüştür. Bu kavramlardan yola çıkarak, anlamaya dair yöntemler/yaklaşımlar olan yapısalcılık, göstergebilim, postyapısalcılık, fenomenolojik ve hermeneutik yaklaşımlarının mimari ürünlere ait imgeyi, anlamı ne şekilde ele aldığı araştırılmaya çalışılmıştır. Bu yaklaşımlardan elde edilen farklı bakış açılarının senteziyle, mimari üründe imgeye ve anlama yönelik inceleme yapılmıştır.

İstanbul boğazı üzerinde inşa edilen köprüler inşa öncesi, inşa dönemi ve inşa sonrasında sermaye ve siyasal iktidar tarafından birçok mekân temsili olarak, söylem, metin ve uygulamalarla yeniden üretilmiştir. Bu tez, inceleme konusu olarak seçtiği köprülerin üretim sürecinde meydana gelen söylemleri ve kentin fiziksel değişimini tarihsel açıdan ele alarak incelemiştir. Bu bağlamda kentin yapılanmasını ilgilendiren siyasal süreçler ve siyasal otoritenin ürettiği metinler veri olarak ele alınmıştır. İnceleme konusu olan köprülere ilişkin elde edilen veriler arasındaki ilişki, yeri geldiğinde karşılaştırma yeri geldiğinde ise birbirini tamamlama olarak ele alınmıştır. Bu verilerin kaynağı olarak internetten erişilebilecek gazete arşivleri ön plana çıkmıştır. Gazete verileri dışında bildirimler, makaleler, reklamlar, bilimsel araştırmalar ve kitaplardan faydalanılmıştır.

1.3. Çalışmanın Kapsamı

Mekânı kentsel ve toplumsal yaşamı etkileyen kuvvetler üzerinden anlamaya çalışmak, ortaya çıkan geniş yelpaze karşısında sınırlar koymayı kaçınılmaz kılmaktadır. İstanbul da tarihin her döneminde birçok açıdan, bulunduğu geniş coğrafya alanında rakipsiz bir kent olmuştur. İstanbul Boğazı ise kentin coğrafi yapısını ve kimliğini oluşturan en önemli özelliği olarak ön plana çıkmıştır. İstanbul'un bu eşsiz doğası ve tarihsel geçmişi, onun kentsel ve politik açıdan birçok gelişmeye tanıklık etmesine yol açmıştır. Bu tez, İstanbul'un imgesel ve fiziksel karakterinin hızlı değişim süreci olan 1950'lerden sonrasına odaklanmıştır. Bu değişim sürecinin en önemli bileşenlerinden birini İstanbul Boğazı'nda inşa edilen köprüler oluşturmuştur. Bundan dolayı İstanbul ve İstanbul Boğazı'nda inşa edilen köprülerin konu olarak seçilmiştir. Aynı zamanda siyasi otorite ve sermaye tarafından araçsallaştırılan köprülerin, tartışma alanı olarak güncelliğini koruması, tezin inceleme alanını oluşturmasına katkı sunmuştur.

Tez mimaride “anlam” ve “imge”ye dair inceleme alanını, İstanbul Boğazı üzerinde inşa edilen köprüler olarak sınırlandırmıştır. Kentin tarihsel geçmişinde yer alan diğer köprülerin kapsam dışı bırakılmasının sebebi, ele alınan örneklerin karşılaştırma açısından eş değer olması, benzer coğrafya üzerinde inşa edilmesi ve tarihsel olarak farklı veriler sunmasıdır. Bu çalışma, kentin tarihsel geçmişinin simgesel ve anlamsal yapısını ortaya çıkarmak üzere, İstanbul kent tarihini ele almıştır. Geçmişten gelen bu simgesel ve anlamsal yapı çerçevesinde, 1950, 1980 ve günümüz yakın tarihinde meydana gelen sosyo-ekonomik ve kentsel değişim sürecine odaklanmıştır.

II. BÖLÜM

KAVRAMLAR

2.1. Giriş

Tarihsel açıdan toplumun kültürel, politik, ekonomik ve ideolojik yaklaşımlarını içinde barındıran mekân, göstergelerle dolmuş ve bu faktörlerin hepsinden etkilenmiştir. Dolayısıyla, mimarlık simgesel bir söylem tarzıdır ve iletişim aracı olarak mimarlık, durağan bir imgeye ve anlama sahip değildir. Bilgi nesnesi olarak mimarlık ürünleri yapıtın kendisi ve arkasındaki kuramdan oluşur. Vitruvius (1990: 4): “Mimarlıkta iki nokta vardır; kendisine anlam verilen ve ona anlamı veren.” der. Vitruvius’a göre mimarlık dâhil her sanat türü, yapıtın kendisi ve ardındaki kuramdan oluşur (Vitruvius, 1990: 9). Ünlü kuramcı Pevsner: “Her yapı algılayan için bir mesaj yaratır ve her yapının bize anlatmak istediği bir hikâyesi vardır.” der (akt: Erarslan, 2015: 18).

Bir kentin ya da kenti oluşturan yapı elamanlarının imgesinin ne olduğu ve nasıl oluştuğu, tarihsel ve mekânsal bağlamda farklılık göstermektedir. Siegfried Kracauer’in belirttiği gibi mimari form daha derin kaygıların bir sonucu olarak görülebilir: “Mekânsal imgeler toplumun hayalleridir. Mekânsal bir imgenin hiyeroglifleri her nerede deşifre edilirse, bu deşifrede sosyal gerçekliğin temelleri ortaya çıkar.” (akt: Adorno, 1997: 14). Araştırmalar ışığında, mimarlık ürünleri üzerinden bilginin nasıl üretileceği sorusuna cevap vermek adına; imge, simge ve ikonik yapı kavramlarının anlaşılması gerekli görülmüştür. Bu kavramlar sadece mimarlık alanı özelinde değil; felsefede, psikolojide, sanat dallarında ve diğer bilim alanlarındaki anlamları ile birlikte irdelenmeye çalışılmıştır.

2.2. İmge

“İmge” kavramı şiir, resim, felsefe, psikoloji, sinema, edebiyat, görsel sanatlar, plastik sanatlar ve mimarlık gibi alanlarda yoğun olarak kullanılan ve

tartışılan bir kavramdır. İmge kavramı bu farklı alanlarda, farklı yaklaşım ve farklı tartışma konularına sahip olmuştur. Bu geniş tartışma yelpazesinde imgenin kavramsal olarak nasıl tanımlandığı, mimarlık ve kent ile ilgili konularda nasıl ele alındığı aktarılmaya çalışılacaktır.

İmge, her yerde, her estetik formda karşımıza çıkmaktadır; gazetelerde, televizyonlarda, duvarlarda, ilanlarda, afişlerde, giderek insan bedenine egemen olarak, giysilerde, nesnelere, çevrede, iç-dış dekorda vb. alanlarda yaygınlaşarak, insanı kuşatır duruma gelmiştir. İmgeler, görmeye ve gözlemlemeye dayanan bir alan içerisinde, görüntünün ne anlama geldiğini ve aynı zamanda kültür, tarih ve toplumla şekillenmesi nedeniyle belli bir sosyo-kültürel ortamı gösterirler. (Bayav, 2009: 108) Şklovski: “İmge değişebilir konular için değişmez bir yüklem değildir.” der. Ona göre imgenin görevi, taşıdığı anlamı anlayışımıza daha yakın kılmak değil, nesnenin özel bir algılanışını sağlamaktır; tanınmasını değil, görüntüsünü yaratmaktır” der (akt: Cengiz, 2009: 20).

İmgenin Türkçe karşılığı, ‘im’ yani işaret sözcüğünden türemiş olup, TDK sözlüğünde üç tanımı bulunmaktadır; Zihinde tasarlanan ve gerçekleşmesi özlenen şey, hayal, hülya; *ruh bilimi*: Duyu organlarının dıştan algıladığı bir nesnenin bilince yansıyan benzeri, hayal, imaj; *ruh bilimi*: Duyularla algılanan, bir uyaran söz konusu olmaksızın bilinçte beliren nesne ve olaylar, hayal, imaj olarak yer almaktadır.

Kant’a göre imgeler, öznel bir temsil biçimidir ve ona göre imgeler aşkın önsellikler çerçevesinde üretilen kurgulardır. İmgeler, göndermesini yaptıkları şeyi temsil edeceklerine, onu yeniden inşa ederler. Yani bir şeyin imgesi onun aslı değildir ve imge ile gönderme yaptığı şey arasındaki bu kırılma, imgeyi tartışmasız bir biçimde özgürleştirmiştir. Kant, göstergeyi göndermesinden, göstereni gösterilenden koparır; bu “özgöndersellik” durumuyla imge artık özgürleşerek sadece kendini imler (akt: Sayın 2004: 178). Bachelard’ a göre ise “İmge, imgelemin dolaysız bir ürünü olması dışında başka bir şey değildir.” (Bachelard,1996: 25).

İmgenin bir nesne olmadığını söyleyen Sartre, imgenin bir şey olarak metafizik bir durumun içine düştüğünü ifade eder. Sartre'a göre imge, düşünce ile değişken olan bir şeydir. İmge ile nesne arasındaki ilişkide imge, kendi varoluşuna göre daha az şeydir diyen Sartre: “*İmge kendini bilince herhangi bir şey gibi sunar ve imgesi olduğu şeyle dışsal ilişkiler sürdürür.*” der (Sartre, 2009).

Özne ve nesne arasındaki dualiteyi (ikilik) reddeden Husserl ise imgenin, başka bir şeyin imgesi olduğunu düşünür. Husserl'e göre imge, bilincin amaçlılığı tarafından deneyimlenen nesne tecrübelerinden oluşur. Ona göre imge, bilinçteki kurucu unsur ya da önsel bir şey değildir (Husserl, 2003: 20-21). Merleau-Ponty'e göre ise imge; dışsal olanın içi, içsel olanın dışıdır (Merleau-Ponty, 1996 s:33-34).

Baudrillard (2011) imgeyi, tüketim toplumunda gerçeklik ile ilişkisi bakımından dört aşamada ele almıştır. İlk aşamada imge, gerçekliğin bire bir yansıması olan evredir; ikinci aşamada göstergeler artık hakikati süslemekte, gerçekliği çarpıtmakta ve olduğundan farklı sunmaktadır. Üçüncü aşamada ise imgenin işlevi görünüm oluşturmaktır. Bu aşamada, gerçeğin yerine imgeler ve simülasyonlar geçmeye başlar. Dördüncü aşamada sembolik topluma geçiş ile gerçekliğin hiçbir çeşidiyle ilişkisi olmayan, kendi kendine saf simülakrı (Bir gerçeklik olarak algılanmak isteyen görünüm) olan imge vardır. “Ele geçirilebilecek” tek gerçeklik biçimi artık hiper-gercektir. Baudrillard için, simülasyon ve simülakra, orijinal ya da gerçeklik olmadan, bir gerçekliği modelleriyle yaratmayı ifade eder. Gerçek ile model, orijinal ile kopya arasında hiçbir fark kalmamıştır (Baudrillard, 2011: 12).

Deleuze (2014), imgeyi daha çok sinemada zaman ve hareket kavramları ile birlikte ele alır. Deleuze'e göre sinema filmleri, imge üreten küçük birer makinedir ve aynı zamanda doğal imgelerden daha çeşitli ve güçlü imgeler sunarlar. Deleuze sinemayı öteki sanatlardan ayırmakta ve sinema ile birlikte, “bir imge dünyaya dönüşmez, dünyadır kendi imgesine dönüşen” diyerek, imgenin temsil ettiği nesnenin dışında bambaşka bir yeni gerçeklik yarattığını vurgular. İmgenin kendinde varoluşunu, hareket-imge olarak açıklayan Deleuze, imgenin diğer biçimlerini;

algılanım-imge, duygulanım-imge ve eylem-imge olarak ele alır. Deleuze, algılanım-imgeyi nesnel ve öznel yaklaşımlar olarak açıklamakta; öznel-nesne, nesnel-öznele bir salınım olduğunu, yani, bir birlikte olma hali olduğunu vurgulamaktadır. Duygulanım-imgeyi ise yakın plan olarak tanımlamakta ve bu tipi, aynı zamanda bütün imge tiplerinin bileşeni olarak açıklamaktadır. Eylem-imge tipini ise ortamlar ve davranışlar, gerçek hale getiren ortam ve cisimleştiren davranışlar olarak açıklamaktadır (Deleuze,2014).

Cengiz (2009: 9) imgeyi, şey hakkında etkin bir bilgi edinme yolu olarak açıklamaktadır. İmgenin şiir ile bağımlı açıklamaya çalışan Cengiz, şiirde imgeyi dış dünyanın, varlığın, gerçek ya da gerçektışı bir şeyin ya da olgunun zihindeki tasarımı olarak açıklamaktadır. İmge, kendinde bir varoluş olan nesnenin, başka bir şey olarak var olabilme özelliğinden yararlanır (Cengiz, 2009: 23). Nesne hakkında bize sunduğu bilgi, kavramlaşmış, kesinleşmiş bir bilgi değil, bulutumsu, çok anlamlı, çağrışımlı bir bilgidir. Anlam, nesnenin yalnızca bir ya da birkaç yönüyle ilgilidir. İmge en genel anlamıyla, bir nesne bir varlık hakkında, başka nesne ve varlıklarla ilişkili olarak, onu seçkinleştiren, onu gözümüzde canlandırmamıza yarayan tikel tanımlamadır (Cengiz, 2009).

Berger'egöre imgeler insanların kendileri tarafından oluşturulmuştur. Kişinin yaşadığı ve etkilendiği durumlar imgenin görüntüsünü değiştirir. İmge yaşanan tarihsel süreçten etkilenir; imgenin manası sadece bugünün değil dünün, bugünün ve yarının manasıdır. Baktığımız görüntülerden görmeyi seçtiklerimizi ulaşılabilir kıldığımızı ifade eder.“İmge ilk kez ortaya çıktığı yerden ve zamandan birkaç dakika ya da birkaç yüzyıl için kopmuş ve saklanmış bir görünüm ya da görünümler düzenidir.” (Berger, 2017: 10).Adorno'ya göre: “Nesneye ilişkin bilgi edinme isteği, öznenin nesneyi çevreleyen şalı kaldırıp atma eylemidir. Özne, nesnenin oluşturucusu değil, onun bir organıdır.” (akt: Jay, 2001: 94).

Kişinin içinde bulunduğu toplumsal yapı ve yaşantısal deneyimlerine göre imge değişir. Cengiz, bu konuyu verdiği şu örnekle açıklamaktadır: “Örneğin deniz konusunda konuşan üç kişiden boğulma tehlikesi atlatana göre deniz imgesi farklı,

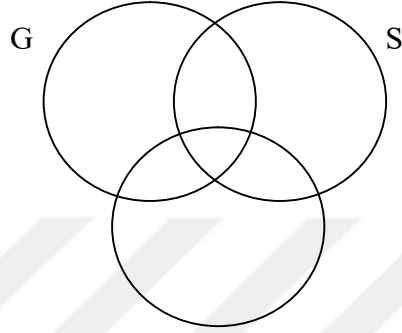
yüzmek için geleninki farklı ve balıkçınıninki farklı olacaktır. Hepsi bedeni üzerinden açıklamaktadır ama mekanik nedenler ve anıları farklı olunca imgeleri de farklılaşmaktadır. Anı ve imgelem yoluyla bilgilerimiz farklı olsalar da birbirinden tamamen kopuk değildirler.” (Cengiz,2009: 29).

İmge bize nesneyle, varlıkla ilgili akla gelmedik düşüncelere ulaşma, onları herkesin tanıdığı dışında anlama olanağını sunmaktadır. Marin (2013), “İmgenin İktidarları” kitabında, “Batı” felsefesinin, imgenin varlığını eksik bir varlık, bir suret, bir kopya, daha az gerçekliğe sahip ikinci bir şey diye ele aldığını belirtir. Marin, imgenin aynı zamanda, şeyleri yalıtarak onların bir yanılması, zayıf bir yansıması, bir var olma görüntüsü, yanıltıcı bir peçe olduğunu söylemektedir. Marin’e göre imgeden varlığa götüren ilişki, taklit edimiyle yönetilmeye başlar. Sonuçta, imgenin varlığı, imgeyi var olana, şeyin kendisine göndererek, imgeyi bir temsile, ikinci dereceden –ikincil-bir mevcudiyete dönüştürmektedir. Marin’e göre imgenin varlığına sorulması gereken “*imge –benzeşmeyle ve tezahürle-bize varlığın nesini tanıtır (nesini tanımamızı engeller) ?*” sorusudur. İmgenin varlığı, tek sözcükle onun gücüdür ve gücü ancak etkilerini (=temsili) tanıyarak bilebiliriz. Marin için imge, hazır bulunmayanı hazır bulunmuşçasına bir etki (temsili) yaratan olarak ve bu durumu da nesnenin imgesel gücü yani o şeyin üretici kaynağının gücüne bağlı olarak değiştiğini ifade etmektedir (Marin, 2013: 12).

Jacques Ranciere, görsel sanatlarda imgeyi, “şeylerin doğrudan bedenleri üzerine yazılı olan imlemdir, deşifre edilecek görülebilir dildir” diye aktarmaktadır (Ranciere, 2008; 16). Leppert’a göre, “İmgeler maden cevheri gibi kazılıp çıkarılan şeyler değil, belli bir sosyo-kültürel ortam içerisinde belli bir işlev görmesi için inşa edilen şeylerdir.” Rose ise, imgenin eleştirel olarak incelenmesini; imgenin üretim süreci, imgenin kendisi ve imgenin farklı okurlar tarafından algılanması olarak sıralamaktadır. Üretim sürecinin ise kendi içinde teknolojik, kompozisyonel ve sosyal bağlamda ele alınması gerektiğini belirtmiştir (akt: Parsa,2004: 5).

Freedberg, “İmgelerin Gücü” kitabında çeşitli yüzeyler üzerine saptanan imgelerden korkulduğunu, çünkü imgelere gerçek(miş) gibi davranıldığını belirtir ve

imgenin bu aslına tıpatıp olan benzerliğiyle, egemenliğini nasıl kurduğunu şöyle açıklar: “Bizans İmparatoru’nun imgesi dolaştığı kent ve köylere aslında imparatorun kendisini götürürdü. Yani imparator imgesiyle orada var olurdu, o imgeye zarar vermek kuşkusuz ona karşı gelmekti. İmparatorun imgesinde onun düşüncesi (eidos) ve biçimi (morphé) vardı. İmgeye tapan aynı zamanda imparatora tapınırdı.” (akt: Türkoğlu, 2000: 51). İmgenin bu aslına olan benzerliği ve gücü her dönemde farklı gelişme göstermiştir.



G: Gerçek

S: Simgesel

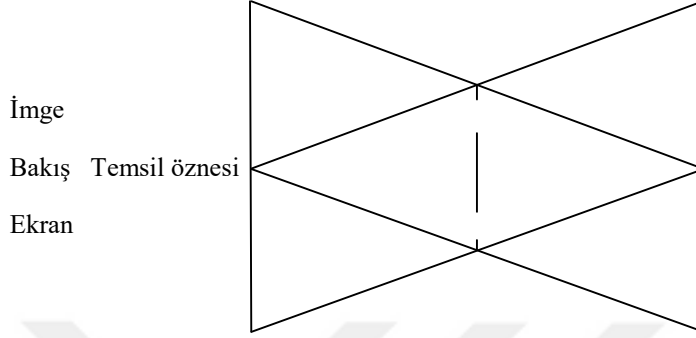
I I: İmgesel

Şekil:2.1 Lacan’ın Benlik Yapılanması Şeması. Kaynak: Balkaya, 2005: 33

Psikoloji alanında ise Lacan, benliğin ve insan gerçeğinin üç düzlemde grift halinde olduğunu belirtir ve bunları imgesel, simgesel ve gerçek terimleriyle ifade eder. Lacan bu üç düzlemin birbirinden bağımsız şekilde ele alınamayacağını, biri ortadan kalktığında diğerleri arasında bağlantının kopacağını belirtir.

Lacan imgesel kavramını benliğin ilk oluşum halleri olan ayna evresinde tanımlar. Ayna evresini özdeşleşme olarak tanımlayan Lacan, bu evreyi öznenin bir imgeyi benimsediği zaman öznedeki meydana gelen dönüşüm olarak açıklamaktadır (akt: Varolun, 2014: 6). Lacan “anlam imgeseldir” demiştir. Lacan’a göre anlam, neyi görüp, neyi görmediğimizle ilişkilidir dolayısıyla anlam; benlik-imgemize uymayan şeylerin dışarıda bırakılmasıdır der (Fink,2016). Hays, “Mimarlığın Arzusu” adlı kitabında Lacan’ın imgesel-simgesel düzenini şöyle açıklamaktadır: *Lacan iki düzlemin çakışmasını “imge-ekran” ya da “maske” olarak isimlendirir; neyin görülüp neyin görülemeyeceğini, görülenin nasıl görüleceğini belirleyen ve*

bize şeyleri kendimize, kendimizi de başkalarına gösterirken kullanabileceğimiz bir imgesel-simgesel sistem yaratmıştır (Hays, 2015: 95).



Şekil2.2.Lacan-Bakış şeması Kaynak: Hays, 2015 s:94)

Nesnenin izleyicisi olan özne ile nesnenin nazarında, onun “bakışı” tarafından görüntülenen özne (Hays, 2015: 94).

Tanyeli, bir söyleşisinde imgenin yanıltıcı özelliğini olduğunu vurgular ve üç başlıkta ele alır. Birincisi; dilsel olma özelliği, ikincisi; teknik olma (her imge teknik araçlarla üretilir) ve üçüncüsü; ekonomik olması (imgeler alınır satılır bir metadır). Tanyeli’ne göre imgeler bu yönleri ile varolur ve ona göre imgeler, daha çok modern dünyaya aittirler. Bunun nedenini ise; modern öncesi dönemde imgelerin bir meta olmadığını belirterek açıklar (Tanyeli, 2012).

Bütev (2007), imgenin tarihsel olarak, modernite öncesinden günümüz postmodern toplumlarına kadarki değişimine değinmiştir. Bütev, imgenin modernite öncesi dönemlerde sorgulanmadan gerçekliği temsil ettiğini; ancak modernite ile birlikte imgenin gerçekliğe olan tekabülünde bir çözülme meydana geldiğini belirtmektedir. Postmodern toplumlarda ise imgenin gerçeklik ile ilişkisinin tamamen koptuğunu aktarmaktadır (Bütev, 2007:2). Guy Debord ise, günümüzde görülenlerin metaların dünyası olduğunu belirterek; gösteri ile imge arasındaki bağı şu şekilde açıklamaktadır: “Gösteri, bir imge (imaj) haline gelinceye kadar birikmiş sermayesidir.” (Debord, 1996: 23).

Bachelard, imgenin “düş kuran bilinç”in ürünü olduğunu ifade ederek bir yandan onun kaynağını, insanı çevreleyen olgulardan arındırır, diğer yandan ise ona “düşsel” bir nitelik kazandırır (Bachelard, 2008: 28). Bu nedenle de Bachelard’a göre, “İmge, imgelemin dolaysız bir ürünü olması dışında başka bir şey değildir.” Bachelard’a göre mekân fiziksel ve düşünsel bir bağlama oturmaz. Mekân, doğrudan doğruya şiirsel imgenin alanındadır. Mekânlar, öncelikle “sevilen”, “övülen”, “nefret edilen” ve “yaşanmış” uzamlardır (Bachelard, 2008: 28). Dahası, imgelemin “tüm taraf tutuculuklarıyla” yaşanmıştır. İmgelem ile mekânın bağı iki yönlü kurulabilir: “Biz onların içinde olduğumuz kadar, onlar da bizim içimizdedir.” (Bachelard, 2008: 31). İnsanın iç dünyası ile dış mekânı iç içe koyan Bachelard’a göre, mekândan bahsetmek insan imgeleminden bahsetmektir (Bachelard, 2008: 30).

İmgenin bir kurgu olduğunu dile getiren Sarılioğlu’na göre; *iktidar, imgeyi kullanarak kendi erkini pekiştirmiştir ve imge, çoğu zaman iktidarın suç ortaklığını yaparak “varlık” kazanır* (Sarılioğlu, 2012: 26). Bu suç ortaklığı mimari yapının simgesini meydana getirecek imgeler oluşturulurken de geçerli bir durumdur. Belli bir amaca ve pragmatist yaklaşımlara hizmet edecek şekilde sunulan mimari imgeler ile mimari nesne arasında, bilinçli olarak nesnenin gerçekleştiremeyeceği misyonlar nesneye yüklenerek, artı değer oluşturulur. İmgenin, mimari nesnede kurgu olarak sunulması simülasyonlar, fotoğraflar, dergiler ve benzeri medya yayın organlarının aracılığıyla desteklenir, mimari ürünün en güçlü hissettirilmek istenen imgesi, farklı slogan ve görsel efektlerle birlikte, yapının bütünü temsil edecek şekilde pazarlanır. Aynı şekilde inşa edilmek istenen ürünün satışına ikna etmek için yapıdan, yani üründen bağımsız şekilde üretilen imgesel faydalar ile bu kurgu desteklenir.

Gregotti (2015), mimarlık alanında imgenin rolüne değinirken, özellikle mimarların günlük dilinin, imgenin inşa edilmesi ile iletilmesinin, tasarımda başat bir hedef olduğunu, hatta projenin niteliğinin bir ölçütü haline getiren ısrarlı bir söylemi içerdiğini belirtmektedir. Gregotti, yüzyılımızda yaratıcı üretimin artık gerçekliğe değil, sadece teknolojik- bilimsel imgeye doğrudan erişebildiği ve imgelerin kurucu ilişkiler üzerindeki egemenliğinin bu gelişmeye dayandığı hipotezini ileri

sürmektedir. “Mimarlığın içinde” adlı kitabında imge ile pazar ilişkisine değinen Gregotti; yenilik, gerçeklik ve deneyim yoktur artık, imgeler gerçekliğin yerini almıştır ve elimizde sadece bilgi medyası tarafından yaratılan sonsuz ve özerk yorumlanabilirlik kalmıştır. Böylece imge tamamen pazarın bir işlevi olarak varolur (Gregotti, 2015: 127-132).

Pallasma (2005), mimarlığın günümüzdeki rolünü, mimarlığın varoluşta temellenen plastik ve mekânsal deneyim yerine, reklamcılık ve anında ikna stratejisini benimsediğini; binaların varoluşsal derinlik ve içtenlikten kopuk imge ürünlerine dönüştüğünü ifade etmektedir. Mimari anlamın, tepkilerden oluştuğunu ifade eden Pallasma; mimari imgeleri diğer sanat yapılarındaki imgelerden ayıran yönünün onun eyleme yönelik bir amaç ve işlev vaadi olduğunu belirtir (Pallasma, 2005: 38).

Alemdar (2011), fenomenolojik ve hermenötik yaklaşım ile kentin dinamiklerini betimleme çalışmasında, kentin bir metin olma potansiyelini barındırdığını ifade eder. Deneyimler, yazılar, tarihe ve literatüre dayanan kaynaklar, daha önceki araştırma yazıları nesne hakkında bir imge oluşturur. Kentteki imgelerin okunabilirliğini irdelerken, kendiliğinden oluşmuş ve bilinçli olarak oluşturulmuş imgeler ayrımı yapan Alemdar, bu imgelerin kentin kimliğini oluşturduğunu belirtir (Alemdar,2011). Kent bir metin olarak ele alındığında; fiziksel, fenomenolojik, tarihsel, politik, mitolojik birçok katmanın birlikte okunabilmesini sağlar. Bu okuma, kentin imgesini ortaya çıkarır (Frisby, 2002: 15-31).

Değişen ve dönüşen çevrenin etkisiyle, işlev, nitelik gibi özellikler, nesneye etki eden faktörler, kısaca nesnenin bağlamı zamanla değişebilir. Mimari nesnenin ilk üretiminde inşa edildiği imge, en güçlü imge olmakla beraber zamanla nesne ile beraber imge de değişime uğrar. Nesne ile imge arasında ki farkın artması, diyalektik açıdan imgenin gücünü zayıflatır.

Kevin Lynch, kentlerin birey tarafından algılanması ve okunabilirliği konusunda çalışmalarında, kentsel imge bileşenleri ve kentsel imge öğeleri olarak bir sistem yaratmıştır. Lynch'e göre kentsel imge, çift yönlüdür. Bu çift yönlülüğün bileşenlerini özne ve kent olarak açıklar. Ayırıştırma ve bir varlık olarak kabul edilmesi için "kimlik", nesnenin gözlemci ve diğer nesnelere ile uzamsal ve dokusal ilişkisi için "yapı" ve son olarak gözlemci için duygusal bir veri sunması anlamında "anlam" olarak, kent imgesinin bileşenlerini üç başlıkta ele almıştır. Lynch, "yollar", "sınırlar", "bölgeler", "odaklar" ve "nirengi noktaları" olarak sıraladığı beş kavramı da kentsel imge öğeleri olarak sunmuştur (Lynch, 2014).

2.3. Simge

Simge, herhangi bir şeyi, kendisinden başka bir şeyle belirtme işlemidir (Hançerlioğlu 1989). Taşkiran'a göre ise simge; bir nesnenin birbiri ile sıkı bağlar içeren parçalara bölünmesi, her biri ayrı yerlerde saklanmış bu imgelerin tekrar bir araya gelerek nesnenin yeniden üretimi anlamına gelir (Taşkiran, 1997).

"Simge" genel olarak bir şeyi temsil etme ya da anlamlandırma durumu olarak açıklanmaktadır. Simge:

"Kendisiyle doğal ve doğrudan ilişkisi olmayan başka bir düşünceyi, nesneyi ya da kavramı göstermek, belli bir anlam taşıyan; görülmez bir gerçekliği zihinde canlandıran, kendisinden başka bir şeyi yansıtarak ya da temsil ederek görünebilir kılan; biçimsel yapısı aracılığıyla kendinden daha karmaşık bir anlamı niteliği, soyutlamayı çağrıştıran; kendisinden başka bir kendiliğin varlığını anlamlandıran her türlü biçime, nesneye, betiye, işarete ya da göstergeye verilen ortak ad" olarak tanımlanır." (Ulaş ve Güçlü, 2002).

İmge ve simge arasındaki ilişki incelendiğinde, ikisinin birbirleriyle iç içe geçmiş kavramlar olduğu görülmektedir. Kahraman; iki kavram arasındaki farkı "imgeler postmodernizmin, ama simgeler modernizmin göstergeleri" olarak açıklamaktadır (Kahraman, 2002: 103). Dolaş (2010) ise "imge" kavramının özne

merkezli anlamının olduğu ve imgelemin bireysel referanslar üzerine şekillendiğini, “simge” kavramının ise nesne odaklı olduğunu aktarmaktadır.

Demircan (2014), imge ve simge kavramlarının bir birinin yerine kullanılan kavramlar olduğunu, aralarındaki farkı ise simge kavramının genele, anlamın son hali olarak ele alındığını; imgenin ise özele gönderme yaptığı ve anlamsal olarak dönüşüme açık oluğu olarak açıklamaktadır. Bağlamsal olarak ortaya çıkan farklılığa ek olarak, simgenin her zaman bir imgeyi içinde barındırdığını; ancak imgenin her zaman bir simgeyi bulundurmadığını belirtmektedir. Simgenin toplumsal, imgenin ise özne düzeyinde karşılık bulduğunu belirten Demircan, örnek olarak orak ve çekiç imgelerinin birlikte komünizmin genel simgesi haline gelmesini göstermektedir. Orak ve çekiç birer imge olsalar da bu netleşmiş ve yerini bulmuş imgelerinin temsildeki başarısı olarak simgeleştirdiğini açıklamaktadır. Simge, imgenin genelleştirilebilir bir sonuç yorum içeriğine ulaşması durumudur (Demircan, 2014: 20).

Çetin’e göre (2011) her çeşit nesne simgesel bir değer taşıyabilir. Çetin, imge ile simge arasındaki farkı; imge anlamın taşıyıcısı, gerçeğin yaklaşık bir sunumudur. İmge gerçeği yeniden üretmez ama nadiren, gerçeklikle çakışarak bir yanılısama yaratır; simge ise anlamı yaratacak bir göstergedir. Anlam imgede gizlidir, simge ise başka bir şeyi işaret eden veya başka bir şeyi ifade etmeye çalışan, kısaca imgeyi taşıyan bir göstergedir. Çetin, simgenin Freudyen bir yaklaşımla ele alındığında, dolaylı bir şekilde, mecazlı ve çözülmesi çok kolay olmayan arzu ve çatışmanın ifadesi olduğunu belirtir. Freud’a göre simge, bir sözün, bir düşüncenin, bir davranışın gizli kalmış anlamıyla, açıkça belirlenmiş içeriğini bağlayan ilişkidir. Örneğin; bir davranışa en az iki anlam verilebiliyorsa, anlamların bir tanesi diğerinin yerine onu maskeleyerek geçebiliyorsa ve onu ifade edebiliyorsa, aralarında simgesel bir ilişki vardır (Çetin, 2011: 26). C.G. Jung’a göre ise simge, ne bir istiare ne de basit bir imgedir. Simge, ruhun varsayılan ve gizli kalmış doğasını iyi ifade eden imgedir. Jung, Freud’un tersine, simgeleri başka bir şeyin maskelenmiş hali olarak görmez. Onun için simgeler, doğanın bir ürünüdür. Simgeler anlamsız değildirler ama taşıdıkları anlam da mutlaka sansür konusu değildir (Çetin, 2011: 26).

Simge kavramını, “toplumsal, kültürel, uzlaşımsal im” olarak tanımlayan Bobaroğlu (2014), psikoloji alanında simge ve imge kavramları arasındaki bağa odaklanmıştır. Simge, insanın “kavrama ve imgelem gücü”nü uyarır. Ona göre simge, nesnenin temsil ettiği şeyi anlamayı sağlayan anahtardır. Aynı zamanda Lacan’dan alıntı yapan Bobaroğlu’na göre imge eyleme yönelik, imlediğine yönelir; simge ise düşünmeye (cogito) yöneliktir.

“Simgesel olmayan hiçbir şey cogito nesnesi olamaz.” (J. Lacan, b.t.) İnsan bilincinin nesne, olay ve olgularla ilişkisinde elde ettiği algılar, “imgeler” olarak saklanır ve kullanılır. Başka bir deyişle, imgeler, gerçeklik dünyası ile bilinç arasında ilişkiyi sağlar (Bobaroğlu, 2014: 2).

Eco’ya göre Lacan “Seminer I” ’de, düşünmenin filleri kelime olarak “fil” kelimesiyle, güneşi de çemberle değiştirmek anlamına geldiğini söyler. Fakat bir daire ile belirtilmiş olduğu haliyle güneş, bu daire bütünüyle bir sembolik düzeni oluşturan bir başka biçimselleştirme sisteminin içine yerleştirilmediği müddetçe bir anlam ifade etmez. Bir sembol, semboller dünyası içerisine yerleştirildiğinde anlamlandırıcı bir varlık haline gelir. Bu bağlamda Lacan’ın ilgi duyduğu sembolik model sözlü olsa da, sözcüklerden bahsederken hem fil için kullanılan bir kelimedenden hem de görsel işaret olarak güneş dairesinden bahseder (Eco, 1986).

Psikolojide Lacan, imgesel düzeni; daha önce değinildiği gibi anne ile bebek arasındaki ikili ilişkiye “ayna evresi” demektedir; bu ilişki felsefede “özdeşlik” diye nitelenir. Lacan, çocuğun anne ile yaşadığı bu özdeşlikten ayrışıp kendi “ben”ini kurabilmesinin olanağının ise üçüncü bir ilişkiye, simgesel ilişki olarak babanın ilişkisine (Oidipus) bağlı olduğunu açıklamaktadır. Çocuk, simgesel baba ilişkisi ile topluma bağlanır; babanın (toplumun) yarası, kültürün düzenidir (Bobaroğlu, 2014). Kısaca Lacan’da simgesel olan, yani gösterenler, insan gerçeğinin ancak bir kesitidir. Üzerinde konuşulan, çözümlenmeye çalışılan şeylerin hepsi simgesel olanın sınırları içerisindedir (Çetin,2011).

Simge kavramı mimarlık alanında da yaygın şekilde kullanılır. Göstergibilimci olarak anılan Eco’ya göre mimari unsurlar “düz anlamlarının”

ötesinde “yan anlamlara” sahiptir. Eco, tahtı buna örnek olarak verir. “Bir koltuk olarak taht bana üzerine oturabileceğimi söyler fakat taht olarak bundan daha fazlasına sahiptir. Taht yan anlamı ile hükümdarlığı simgeler” (Eco, 1986). Hattenhauer (1984) ise taht örneğinde olduğu gibi mimarlıkta simgesel anlamın, yapının gerçek işlevsel kullanımından daha önemli olduğu durumlara değinmiştir. Ona göre mahkeme salonlarında kullanılan çitler (zanlı ve tutukluları ayırmak için kullanılan) artık işlevsel bir anlamı olmasından çok mekânın mahkeme salonu olduğunu simgeleyen bir mimari biçimdir. Hattenhauer, nesnenin ilk işlevini kaybetmiş olsa da halen simgesel anlamda kullanılması durumuna, sadece işlevin değil, formun da anlamı takip ettiğini açıklayacak şekilde değinir (Hattenhauer,1984). Günümüzde, mimari yapının bir parçası olan taht ya da çit obje olmanın ötesinde, işlevinden ziyade simgesel vurgu yapma amacıyla inşa edilmiş olduğunu görmekteyiz. Adorno’nun (1997) belirttiği gibi işlevsel olan dahi sembolü kendine çekebilir. Simgeler insanın çevresi ile tanımlanma gereksiniminden ortaya çıkar ve insanlar uçak ya da araba gibi en teknolojik nesnelere bile simgesel bir önem atfederler (Adorno, 1997).

Rattenbury’e göre tasarım aşamasında inşa edilmiş olan simgeleme; bizim neyin iyi, neyin moda, neyin popüler olduğunu tarif eder. İnşa edilmiş simgelemeye basit bir seviyede bakıldığında, mimarların onun vasıtasıyla neyi simgeleyeceklerini ve neye ayrıcalık vereceklerini seçtikleri şeydir. Simgeleme, daha karmaşık seviyede ise mimariyi nasıl yorumladığımızı ve mimariye nasıl değer verdiğimizizi etkiler (Rattenbury, 2002). Bu karmaşık seviyeyi etkileyen konulara Agrest ve Gandelsonas tarafından şu şekilde değinilir: “Bir yapıya anlam kazandıran boyutlar arasında inançlar, etik, sanat, felsefe, ekonomik ilişkiler, hukuk ve ideolojik tutumlar sayılabilir” (Agrest ve Gandelsonas 1996, 112). Simgelerin” ikonik” ve “dışavurumcu” olabileceğini belirten Lazutina’ya göre (2016) ise mimaride kullanılabilir simgeler: “rasyonel ve mantıklı” (soyut fenomenlerin sembolleri, felsefi kategoriler, geometrik şekiller: çarpı, kare, nokta, daire) ve “duygusal” semboller; “anlaşılır” ve “akla uygun”, “gerçek” ve “gerçek dışı” olarak sıralamaktadır. Aynı zamanda mimarlıkta anlamı semiyotik olarak inceleyen Lazutina, mimarlıkta kültüre ait simgeler; çağa ait simgeler, stil; ulusal özgünlük simgeleri; beklenti karşılama

ifade eden simgeler; işlevsel simgeler ve diğerleri olarak simgesel gösterge tipolojisi kullanımını önermiştir (Lazutina, 2016).

Mimari yapının anlamı, toplumun değer sisteminin somutlaştırılmasının altında yatar (Emiroğlu, 2002). Farklı sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel grupların farklı gereksinimlere sahip olabileceği durumlarda, mimari ve mekânsal simgeler de görelî olarak önem kazanır (Ünlü, 2011). Mimari yapılar, sadece yapının fiziksel biçimi, malzemesi, tekniği, organizasyonu hakkında soyut ya da somut veriler sunmaz. Mimari yapılar inşa edildiği dönemin ideolojik, ekonomik, toplumsal şekillenışı, yaşamsal tarihçesini, örgütlenişini, kısacası mimari mekân ona yüklenen imgesel ve simgesel anlamın hepsini ifade eder. Bu tezin konusu, biçimden kaynaklı kodların çözülmesi ya da farklı biçimlerin farklı toplumlar arasında farklı bir anlamsal içeriğe sahip olabilmesi üzerine yoğunlaşmamakta olup, daha çok evrensel olarak her yerde, hemen hemen aynı arzu ile üretilen yapıların imgesel gücünün, simgesel olarak nasıl kullanıldığı, hangi söylemlerin üretildiği ile ilgilenmektedir.

Mimari yapı, belirli bir zamanda belirli bir toplum için kazanılmış olan değerleri ve anlamları ifade edebilir. Simgesel değer taşıyan bu anlamlar, bir nesnenin çevresel değerini ve işlevine ait sosyal ve kültürel anlamlarını da yansıtmaktadır (Aydınlı, 1993). Simgesel anlam, içeriksel bazı değerler taşır ve anlamın çağrıştırdığı imge geleneğın, geçmişin veya ortak bir hafızanın izlerini içinde barındırmaktadır (Esin, 1999).

İnşa edilen simgesel yapılar, nesneyi üreten imgeler tarafından temsil edilmektedir. Siyasal iktidarlar ve ekonomik olarak nemalanmak istenen güçler tarafından, medya ve çeşitli simge üretim organları ile inşa edilmesi planlanan mimari yapının pazarlama teknikleri ile kamunun ikna edilmesi ve toplumun belleğinde simge yapıların kendisi değil, üreteceği imkânlar kısacası onu temsil eden imgeler canlandırılmaktadır. Bu çaba, farklı şekillerde uluslararası arenada da sürdürülmekte ve dünyanın yapıdan haberdar olması, küresel firmaların dikkatlerini bu mekân üzerine çevirip, istenilen tarzda ulusal bir imaj yaratma gayreti amaçlanmaktadır.

Küresel anlamda, simge yapılara ait imgelerin tüketilmesi benzer şekilde gerçekleşmekte ve ülkemiz de bu tüketim tarzına benzer bir yaklaşım sergilemiştir. Boğaziçi Köprüsü ve sonrasında Boğaziçi üzerinde inşa edilen diğer köprüler tarihsel ve sosyal açıdan incelendiğinde, gazete, televizyon, reklam, haberler, para, pul, sinema, gösterişli etkinlikler, müzik, kartpostal, tanıtım broşürleri, minyatürleri, hediyelik eşya gibi çeşitli yöntemler geliştirilerek, arzu edilen imgenin güçlenmesini sağlama ve güncelliğini koruma çabaları görülmektedir. Bu etkinlikler küresel alanda dünya kenti imajını güçlendirmenin yanı sıra ulusal kimlik, ekonomik, ticaret ve turizm faaliyetlerinin artırma çabaları olarak da değerlendirilebilir. Jenks’inde değindiği gibi, simgesel mimari ürünler ekonomik faaliyetlerle doğrudan ilişkilidir. İktidarın veya sosyal gücün talebi ile üretilen ün, ekonomik gelişme ve etkileyici yapılar, anıtsal mimarinin tanımını değiştirmiştir (Jenks, 2005). Simgesel yapılar, geniş kitleler tarafından çok bilinen, biçimsel farklılığı ya da etkisi ile odak olmaları, inşa aşamasında ve sonrasında medyada yeniden farklı imgeler ile üretilen mimari ürünlerdir. Harvey, bu duruma; görsel imgelerin metaya dönüştürülmesi olarak değinmektedir. Mekânlar, kitle iletişim araçlarıyla görüntüye dönüştürülmüş ve görüntü furçası oluşturulmuştur (Harvey, 2010).

Mimari yapının anlamı ve temsil ettiği simgesel değerlerin dışında, farklı ve tekil formu, konumu, kolaylıkla görülebilir, görsel açıdan güçlü bir nesne olarak sunulması, özgünlüğü ile çevreden ayırt edilebilir özelliklerinin olması, simge yapının imgesel gücünü etkileyen önemli faktörler olarak sıralanabilir. Simgesel mimari yapı üretiminin, günümüz kapitalist toplum anlayışında ekonomik güçlenmeyi, iktidarın kültürel ideolojik gücünü pekiştirmek amacıyla yapıldığı ve inşasının fonksiyonel özelliğinin dışında bu vurguların öne çıkması kaçınılmaz olmuştur. Sargın’ın da belirttiği gibi pazar, mekân özelinde hem estetik hem de politik bir boyut içerir. Mekân, politika ve egemen ekonomik yapıyla karşılıklı bir uzlaşma sergiler ve yeni döneme ait “estetize” edilmiş bir tüketim kültürünü de meşru kılmaya çalışır(Sargın, 2002).

2.4. İkonik Yapı

İkon kavramı, TDK tarafından bilişim anlamında: “*Bilgisayarda kullanılacak herhangi bir programı simgeleyen küçük resim*” olarak tanımlanmaktadır. Hasol ise ikon kavramını “Ortodoks Hıristiyanlığında, hem tapınmak hem de dini halka öğretmek amacıyla yapılmış kutsal tasvirler” olarak açıklar (Hasol, 2005). Genel olarak kilise süslemelerinde kullanılan özel resimleme yöntemi ile ilişkilendirilen ikon kavramı (Erbey, 2014), Ortaçağ’a gelindiğinde, “resim” anlamıyla beraber “temsil” anlamını da taşımaya başlamıştır.

Oskay (1980), ikon kavramını; kendisine karşı eleştirisiz bir saygı ve bağlılık duyulan nesne anlamında tanımlamaktadır. İkonların anlam ve değerleri, ikonların kendilerinden değil, onlara anlam atfeden insanların kişiliklerinden; bunun da ardında, kişilerin toplumsal yaşamlarından kaynaklanmaktadır (Oskay, 1982: 180). Yılmaz (2009), benzer şekilde ikon kelimesini görsel temsil anlamında “imge” kavramına bağlamaktadır, ancak imgeyi ikonlaştıran temsil ettiği nesne ya da kavram ile kurduğu ilişkidir der. Yılmaz’a göre ikon; “*90’ların pop ikonu*” ya da “*Amerikan yaşam tarzının ikonu*” kullanımlarında olduğu gibibenzerlik ilişkisi üzerinden bir kavrama ya da olguya işaret edebilir. Burada kullanılan benzerlik ilişkisi açık bir görsellik değildir. Daha çok temsil edilen olgunun temel niteliklerini en iyi yansıtan örnek şeklinde kurulan bir benzerliktir. Porter, mimarlıktaki ikonları bestelerin kısa müziğine (Jingle) benzetir. Ona göre nasıl ki “*kısa müzik*” uygun tını, ses yüksekliği ve aralıkla çalındığında tüm eseri hatırlatan birkaç notanın karakteristik diziniyse” *ikonik yapı da temsil ettiği mimari stil, tip ya da tarzın öze en yakın halidir* (Porter, 2005: 99). Kısaca, ikon kavramı artık din ve resim alanının dışında birçok alanda kullanılmaktadır. İkon kavramının resim, teknoloji, dini, popüler kültür, görsel sanat, felsefe ve mimarlık alanlarında bağlamsal olarak birçok anlamı mevcuttur.

Coğrafya, sosyoloji, mimarlık ve kentsel anlamda seçkin iktidarın dili olarak ikonik mimarlık üzerinde fikir üreten birçok çalışma olmuştur. Tafuri'nin (1999) çalışması modernist hareketin ortaya çıkmasını, kapitalist modernleşmenin yükselmesine bağlar. Twombly'nin Amerikan gökdelenleri üzerindeki çalışması, bu

bina tipolojisinin kapitalist ideolojinin, diğ er bir deyiş le ABD sermayesinin küreselleş mesinin göstergesi olarak alır. Jameson, postmodern mimariyi geç kapitalizmin ideolojisi olarak incelerken, mimarlık ve güç arasındaki ilişkiyi, yani ikonik mimarlığın üretimini ve kapitalist uygulama arasındaki etkileş ime de Sklair ve Jencks gibi birçok araştırmacı değ inmiştir (akt: Kaika, 2010).

Jencks (2005) mimarlık alanında ikonik kavramına, yapıları hem temsil etme, hem de benzerlik bakımından birçok özelliğ i kendi yapısında eriten yapılar olarak açıklamaktadır. Jencks ikonik yapı özelliklerini, alışılmış ın dışında ş aşırtıcı biçimlere sahip olması, büyük olma isteğ i, yeni olan her şeyi kutsaması, belirsiz anlamlar ve kodlamalar içermesi (imge ile nesne arasındaki ilişkide belirsizlik olması), son olarak ş öhret faktörü olduğunu sıralamaktadır. Ek olarak Jencks, önemli olanın her şeyin geçici olduğ u günümüzde, yapının ikonik hale erişmesi, sürekli olarak gündemde kalmayı başarabilmesidir der (Jencks, 2005). Jencks'e benzer şekilde bu özellikleri açıklamaya çalış an Cleo Broda (2006) ise ikonik yapı özelliklerini, büyük ölçekli olması, yıldız (tanınmış) mimar tarafından tasarlanması, ş aşırtıcı ve yenilikçi tasarım özelliğ ine sahip olması, toplum içinde çok bilinen yapı olması olarak sıralar. Ek olarak bu yapıların genel olarak küresel firmaların yönetim binası olarak, bazı durumlarda ise belli bir stratejiyi temsil etmek için tasarlandığ ını belirtmektedir (Broda, 2006). Adam (2008) ise "Globalleş me ve Mimarlık" adlı çalış masında, ikonik yapıların kavramsal, sıra dışı biçime sahip, yıldız mimarlar tarafından tasarlanmış ve yerel yerleş im dokusuna veya kültürüne yönelik herhangi bir detaylı çalışmaya dayandırılmamış olduğunu belirtir. "*Nitekim, yapının ikonik bir küresel ürün olması hedeflendiğ i için de, yerel özellikler genellikle arzu edilen bir parametre değildir. Sarmal ya da burulmuş formlar, globüler cam, düzlemsel kesiş im ve benzeri özelliklerin sıklıkla kullanılan küresel formlardır*" (Adam, 2008: 28). Tanyeli'ye göre "Yıldız (star) mimar" çoğ u zaman bir mimari ürünün halkla ilişkiler meselesini kolay halletmeyi sağ lar (Tanyeli, 2016: 71). Domosh'a göre 1970'lerden sonra erken ikonik yapılar, modernist estetikten uzaklaş mış ve sadece yükseklik için değil, aynı zamanda yenilikçi tasarım özellikleri için de yarışarak, değ er kazanmaya başlamışlardır (Domosh, 1992). "Bugün şehir kendi aş ırılıklarının altında batar. Mimarın öldüğ ü ve iş adamının doğ duğ u yer burasıdır." (Brott, 2017).

İkonik yapılar sadece fonksiyonları ile değil, kente sundukları yüzleri, yani imgeleri de önem kazanmaya başlamıştır. İkonik bina imgesinin kalıcılığını ele alan Charles Jencks, ikonik binanın kısa ömürlü bir fenomen olduğunu ve yok olacağını iddia eden Deyan Sudjic'in aksine, ikonik binanın güçlü kalacağını savunur. Jenks, ikonik binaların, kudretli güçlerin egemenliğini, diğerlerinin ise düşüşünü yansıtırlar diye ifade etmektedir. İkonik mimarlığın hızla anıtın yerini aldığını belirten Jenks, anıtın düşüşünü, modernleşmenin yükselişinden ve pazardaki sürekli ayaklanma hareketlerinden kaynaklandığını belirtir. Jencks, yapıların kapitalizm sürecince görevinin arttığını, mimarların ve ticari ürünlerin dikkat çekmek için rekabet etmek zorunda kaldığını belirtir (Jencks, 2006).

Morrison, mimarlıkta her yapının ikonikliğe erişmeye, hatırlanması, kalıcı olma arzusuna dair uygulamaları incelemiştir. Bu yapıların gereksiz, karmaşık şekillere bükülmüş sıradan yapılar olduğuna ve aynı zamanda şiirsel merak hissi uyandıran isimlere (örneğin anaför, bulut, koza vb.) sahip olmasına dikkat çekmiştir. Yapıyı bu şekilde üreten güçlerin, yapıda hatırlanması imgeler üretme, popüler olma arzusunun yapının ikon olma başarısına katkı sağlamadığını ve silinip gitmeye mahkum olduğunu belirtiyor (Morrison, 2004). Sklair de benzer şekilde ikonik olma durumunun tarihsel olarak değişebileceğini ve yapının bu misyonu sonsuza dek sürdüremeyeceğini savunur (Sklair, 2006).

İkonik yapıyı inşa eden üretici güçlerin (küresel firmalar, uluslar vs) ekonomik, sosyal ve kültürel sermayesini kullanarak, kendi hükmünü, gücünü gizli bir şekilde yapı üzerinden; öteki olarak adlandırdığı uluslara, uluslararası gruplara, sınıflara ifade etme, etkisini genişletme arzusu vardır. İkonik yapı olarak anılan mimari yapılar, belirli akım ya da stilleri temsil etmenin yanında, inşa edildiği dönemin toplumsal yaşamına paralel olarak, o zamanın ruhunu ve eğilimlerini de yansıtırlar. Fiziki bir nesne olmanın ötesine geçen ikonik yapıların, kültürel, politik, sosyolojik, ekonomik ve sosyal açıdan anlam değişimine belirleyici etkisi önemli veriler sunmaktadır.

İkonik yapı haline gelme sürecinin çoğu zaman ikonik olma arzusu ya da, bir sipariş üzerine gerçekleşemediğini belirten Yılmaz (2009), ikonik yapıya yıllar içerisinde yüklenen anlamlar ve yapının bağlamı gereği yansıttığı mesajlar aracılığıyla ikonlaştığını aktarır. Ho (2006), bu bağlamsal açıyı, anlamlı olma durumuna göre, ölçekselsel olarak ikon olma durumu ve ikonu üreten gruplar açısından ele almıştır. İkonik yapıların ölçek olarak; yer (sokak, meydan, mahalle, semt bağlamında), şehir ya da ulusal kimliğin şekillenmesinde etkili olduğunu belirten Ho, yapıyı özel iş birliği ile inşa eden global şirketler, devletler ve yerel topluluklar olarak sıralamaktadır. İkonikliği, yapının hitap ettiği grup için anlamlı olma yeteneği olarak açıklayan Ho, özel olarak incelediği alan olan, topluluğa ait yapıların belirli gruptan destek alınarak inşa edildiğini, toplumun paylaşılmış hafızasını, kimliğini ve dayanışmasını sembolize ettiğini savunur (Ho, 2006).

Sklair (2010), ikonik mimarlığın üretiminin 1960 yıllardan önce genel olarak devlet ya da din tarafından gerçekleştirildiğini, sonraki yıllarda ise ulusötesi kapitalist sınıf tarafından bu bayrağın devralındığını söyler. Sklair, 1960'lı yılların elektronik, teknolojik, malzeme kullanımı açısından önemli olduğunu ve bu fırsatların form açısından zenginlik yaratılabileceği bir tarih olarak ele alır. Sklair mimaride ikoniklik kavramının yapıya ve mimara şöhret, sembolik/estetik anlam açısından tanımlanmakta olduğunu ve bu tanımlamanın ulus ötesi kapitalist sınıfın hegemonik bir projesi olarak kavramsallaştırıldığını belirtmektedir. Sklair'e göre, günümüz toplumunda ikonik yapının başarısı, tüketimciliğin ideolojisini temsil etme ve ona hizmet etme düzeyine bağlıdır (Sklair, 2010).

Yargıç'a (2009) göre son dönemde sayısı hızla artan bu ikonik yapıların içinden pek çoğu istenilen ilgiyi, temsil başarısını sürdürmekte yeterince başarılı olamamıştır. Şekil ve boyutun, tek başına yeterli olmadığını aktaran Yargıç (2009), tezinde kültürel ikonlara dönüşmüş yapıların, genellikle medya tarafından desteklenen, toplum için manevi değer kazandırılmış öğeler olduğuna değinmektedir. *"Örneğin, Empire State binası, ilk kez 1933 yılında King Kong filminde ekranlarda görülmesiyle birlikte New York'un simgesi haline gelmiştir."* (Yargıç, 2009).

Sklair (2006), başka bir çalışmasında “ikonik yapı” kavramının binanın ya da mekânın sembolik/estetik özelliklerine odaklanan açıklamalara dayanılarak açıklanamayacağını belirtmiştir. Sklair’e göre, odaklanılması gereken konunun ikonik yapının üretim aşamasında; ulusötesi kapitalist kurumların; binaları, mekânları ve mimarlığı ikonik kılan zamanı, yeri ve izleyicileri nasıl belirlediğini anlamaya çalışmaktır. İkonikliğin anlam ve mesaj gönderme yeteneğinin güç için mücadele kaynağı olduğunu belirten Sklair, ikonik yapıya yönelik anlam ve güç hakkında sorular sorarak; yapının ya da mekânın üretiminin ulusötesi kapitalistlerin çıkarlarına uygun hizmet etme adına nasıl bir bağlam içinde olduğuna odaklanmaktadır. Sklair, günümüz postmodern dönemde ikonik yapıların, reklam görevini üstlendiğini ve amacının reklamı yapılan ürünler gibi satın almaya ikna etme olduğunu açıklamaktadır. Hiçbir yapının kapitalist ilişkiler açısından bağımsız olarak düşünülemeyeceğini vurgulayan Sklair, yapı ya da mekânların imgelerinin estetik değer ya da işlevlerinin dışında bir şeyi sembolize ettiği ve kurumsal çıkarlar doğrultusunda amacının satın almaya ikna etmek olduğunu belirtmektedir. Yapı ikoniklik misyonuna; müşteri tarafından tanıtım, moda, reklam gibi yöntemlerle veya mimar tarafından geliştirilen imgeler üzerinden erişir. Sklair, ikonik olanın yapı ya da mimarın olmadığını, sadece ikonik imgelerin var olduğunu belirtir (Sklair, 2006).

İkonik yapıların simgesel etkisi kenti aşarak, çoğu zaman küresel ortamda ulusal imaja da anlamlar yükler. Bu bağlamda Bilbao kenti (İspanya), küresel rekabette, pazardan turistik ve ekonomik fayda sağlama üzerine kurduğu yatırım planlamasını “yıldız” mimar ve ürünleri olan ikonik yapılar aracılığıyla geliştiren en ünlü örnektir. “Yıldız mimar” olarak anılan Frank Gehry tarafından tasarlanan Guggenheim Müzesi, Bilbao kentinin ikonik yapısı olarak, kente büyük ekonomik başarı sağlamıştır. Bu başarısı birçok kente ilham kaynağı olmuş ve literatüre “Bilbao etkisi” olarak geçmiştir. Akbalık (2017), “Kent, Mimarlık ve Kimlik Üretimi Üzerine” adlı çalışmasında Bilbao etkisini şöyle açıklamaktadır:

“Bilbao etkisi yalnızca kentsel gelişim ölçeği süreçlerinde değil, mimarlık pratiğinin kentsel marka yaratma ve ekonomik kalkınmada bir araç ve aracı olma pozisyonuna işaret etmektedir.” Dovey’in de vurguladığı gibi, “Logosuz şirketler gibi, ikonsuz kentler de pazarda yer almazlar.” (Akbalık, 2017: 35).



Kaynak :<http://www.kilsanblog.com/mimarlik-farkli-olginc-yapilar/guggenheim-muzesi-bilbao/>

Şekil 2.3. Guggenheim Müzesi –Bilbao/İspanya

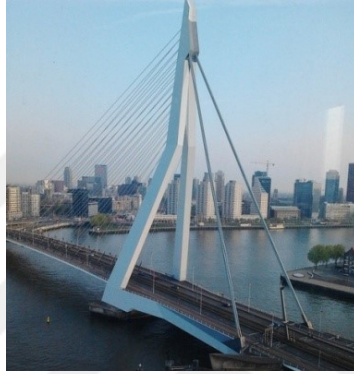
İkonik yapıların kente sağladığı avantajlar ya da yükler birçok araştırmaya konu olmuş ve güncelliğini sürdürmektedir. İkonik yapıların başarısı medya alanında yoğun olarak işlenirken, ikonik olması ve kente fayda sağlaması adına inşa edilen iddialı yapıların, beklenen etkiyi göstermediği durumlar da ise yapıyağır eleştirilere maruz kalmıştır. Brott (2017) “İkonik Şehirler ve Finans Olarak Mimarlık” adlı çalışmasında, günümüzde çağdaş ikonik mimarinin kamusal alanda baskın hale geldiğini ve bu mimari üretimin amacının turizmi çekme, iş alanı sağlama, ekonomiyi canlandırma olarak sıralamaktadır. İkonik mimari ürününekonomik gelir üreten bir varlık olarak kurgulandığını dile getiren Brott, aynı zamanda bu üretimin ancak büyük sermaye borçlanmalarıyla gerçekleşebileceğini belirtmiştir. Bu duruma örnek olarak da Calatrava’nın Atina yaz olimpiyat oyunları için tasarladığı projeleri vermiş ve bu projelerin uzun süreli bütçe krizine etkisini açıklamaya çalışmıştır. Brott, şehirlerin kimliğini kökten değiştirecek olan bu projelerde, 3 önemli aktörün olduğunu iddia etmiştir. Birincisini yönetim (hükümet), ikincisini kreditorler ve küresel bankalar, üçüncüsünü ise sanayiciler: mimarlar, teknisyenler, inşaat ve kalkınma firmaları olarak sıralamıştır (Brott, 2017).



Kaynak:Bayhan, 2015:<http://www.arkitera.com/haber/25070/yunanistani-2004-olimpiyatları-mi-bitirdi>

Şekil 2.4. Atina Olimpiyat Spor Kompleksi

Heijnsdijk ise altyapı projelerinin ikonik değeri adlı çalışmasında Rotterdam'daki Erasmus köprüsünün sosyal fayda-maliyet analizi çalışması yapmıştır. İkonik değeri estetik, sembolik ve yer işareti değeri olarak tanımlayan Heijnsdijk, Erasmus köprüsünün analiz çalışmasında Rotterdam sakinleri ve turistler açısından iki farklı grup ile yaptığı araştırmanın sonucunda köprü'nün simgesel değerinin şehri aşan ulusal düzeyde olduğunu ve köprüyü hiç kullanmayan ve görmeyen kişilerde dâhil, bir imgesel ikonik değerinin olduğunu ortaya koymuştur (Heijnsdijk, 2015).



Kaynak: Bayhan, 2015: <http://www.arkitera.com/haber/25070/yunanistani-2004-olimpiyatleri-mi-bitirdi>

Şekil 2.5. Erasmus Köprüsü –Rotterdam/Hollanda

Kaika (2010), ikonik mimarlık yapılarının yalnızca refah ve istikrar dönemlerinde inşa edilmediğini ve mimarlığın kriz dönemlerinde devletin enstrümanı olarak, yani mimarlığın bir araç olarak çeşitli şekillerde kullanıldığını belirtmektedir. Nazi mimarisinin bir gözdağı, Tiananmen Meydanı'nın komünist gücün övgüsü, Olimpik Köy'ün Barcelona'nın simgesi, Tony Blair'in Millenium Dome (Gösteri Merkezi) ve Wembley Stadyumu ise Londra'nın endüstriyel kent geçmişinden uzaklaşmasının simgesi, ikonlu olmuştur. Kriz ya da değişim dönemlerinde ikonik mimarinin inşası sadece totaliter ve sömürgeci ülkeler tarafından uygulanmadığı, tersine; çeşitli politik, tarihsel ve coğrafi ortamları da kapsadığını belirtmektedir (Kaika, 2010).

Kentlerin imgeleri ile birlikte (yerel kültürel değerler anlamında) pazarlandığı günümüz dünyasında, “ikonik mimarlık” sektörü bir tür imge fabrikası olarak

çalışmaya başlamıştır. Kamusal ikonik yapılar kent için sadece işlevi ile değil kente sunduğu imgeleriyle öne çıkmaktadır. “İkonik mimarlık” sektörünün yoğun üretimine Yılmaz (2009); günümüzde kentlere artık tek bir ikonik yapının yetmediğini ve kentler için küresel ölçekte başarı; artık fazla sayıdaki ikonlarını bir arada nasıl düzenlendiğine, yani planlamasında olduğunu belirtmektedir.



III. BÖLÜM

ÇÖZÜMLEMEYE YÖNELİK TEORİK ÇERÇEVE

3.1. Yapısalcılık

Yapısalcılık bir felsefe, açıklama ya da teori değildir; yapısalcılık genel olarak bir yöntemdir. Yapısalcılık, birçok düşünür ve disiplin tarafından farklı şekillerde kendine has bir yaklaşım ile ele alındığı için, genel bir çerçeve ile öne çıkan yaklaşımlara değinilecektir.

Yapısalcılık adından da anlaşıldığı gibi yapılarla ilgili ilgilenebilir. “Yapı” kavramı, Latince’de ‘stvere’, Fransızca’da ‘construire’(inşa etmek) fiilinden türeyen ve İngilizce’de olduğu gibi ‘structure’ kavramından gelmektedir (Bayrakdar, 2008: 3). Kavramın kendisi mimarlık alanından inşa etmek/kurmak/yapmak fiilinden türemiş ve dilbilim, psikoloji, sosyoloji, biyoloji ve farklı birçok alanda farklı bir şekilde kullanılmıştır (Bayrakdar, 2008: 3). 17.yüzyıla kadar kendi kökensel anlamını koruyan ‘yapı’ kavramı, bu y.y.’da insan bedeni ile karşılaştırılmış ve bedenin öğeleri olan organların uyumu kavramının kullanım çerçevesini belirlemiştir. Bu açıdan Herbert Spencer, toplumu, yaşayan bireysel bir organizmaya benzetmiş ve ona ait ‘organizma’ terimi, yapı ile özdeşleşmiştir (akt: Ritzer, 1983: 223). “Yapı” kavramı olarak mimari açıdan fiziki ve somut bir madde olma unsurundan çıkıp, bedensel açıdan “organizma” kavramına, dilbilimsel açıdan dizge kavramına ve sosyolojik yaklaşımlar açısından toplum kavramına işaret eden farklı şekillerde ele alınmıştır (Bayrakdar, 2008: 5).

Yapısalcılık 1960’lar ve 1970’lerin başlarında oldukça popüler olmuştur ancak kökenini İsviçreli dilbilimci Ferdinand de Saussure’e ait Genel Dilbilim Dersleri (1916) adlı yapıtına borçludur (1857–1913). ‘Yapısalcı’ ilk çözümleme örneğini veren Saussure, öncelikle dil olgusunu ve özelliklerini açıklayıp, dilin öğelerini belirlemenin yöntemini geliştirmiştir (Nar, 2014). Saussure, dilin dizgesel bir boyutu olduğunu ve dilin kendi başına bir nesne olarak incelenebilecek bir konuma sahip

olduğunu belirtmiştir. Saussure, dil dizgesi ile söz arasında, yani bir sistem olarak dil ile kişisel sözler arasında bir ayrım yapmıştır. Saussure'un derdi altta yatan sistemi anlamaktır; yani anlaşılması gereken şey dil dizesinin sadece edebi sistemi kastetmediğidir. Yapısalcılara göre tüm kültürel formlar dil analogisi ile analiz edilebilir ve böylece "okunabilirler". Yapısalcılık birçok farklı disiplinde popüler olmuş, özellikle de Clade Levi-Strauss, Mary Douglas ve diğerlerinin araştırmalarını benzerlik şablonuna temellendirdiği antropolojide oldukça popülerdir (Adorno, 1997).

Parsa (2008), yapısalcılığın farklı düşünür ve disiplinlerde nasıl ele alındığını şöyle açıklamaktadır:

"Yapısalcılığı dilbilimin sınırlarından dışarı çıkaran Lévi-Strauss'a göre yapısalcılık değişmez öğelerin araştırılmasıdır. Ardından Fransa'da G. Dumézil ve F. Braudel yapısalcılığı tarihe, Jacques Lacan ise psikanalize uygulamışlardır. Lacan bu yöntemle Freud'un kuramını yeniden yorumlamış, bilinçaltının yapısı ile dilin yapısı arasındaki benzerlikleri belirlemiştir. Michel Foucault felsefeye, bilgi ve kültür sorununa yapısalcı yöntemle yaklaşmıştır. Jacques Derrida, felsefe tarihini ve felsefe metinlerini yapısalcı yöntemle analiz etmiştir. Derrida, Lacan ve Foucault'un yapısalcılık anlayışına Post-Yapısalcılığa kadı verilmiştir (Moran 1991: 169). Daha sonraları yapısalcılığı Louis Althusser toplumbilime, Christian Metz sinemaya, Umberto Eco, John Fiske, Arthur Asa Berger ise televizyona uygulamışlardır. Yapısalcılığın çıkış yeri dilbilim olsa da, daha sonraları A. J. Greimas'ın geliştirmesiyle göstergebilimle özdeşleşmeye ve onunla anılmaya başlamıştır. Göstergebilim bünyesinde sayılan yapısalcı çözümlerler sinemaya, televizyona, reklamlara, tiyatroya, tıp alanına, mimariye, iletişime ve enformasyonla ilgili pek çok alana uygulanabilmektedir." (Parsa, 2008: 3)

Yapısalcılık, yaklaşımının amacı yığınsal durumdaki öğelerin, çözümlenip ayrıştırılması ve derindeki yapının göz önüne serilmesidir (Yücel, 1977). Yapısalcılık, metinlerin çözümlenmesinde, metni parçalara ayırarak yeni bir düzene göre eseri yeniden kurmaya çalışır. Metin içinde çözümlenme işlemini anlatıcı, kişiler, zaman ve mekân gibi başlıklar altında toplayan bir yaklaşım benimserler. Bu yaklaşım fark edilmeyen ya da yüzeysel yaklaşımlardan dolayı göz ardı edilmiş anlamları ortaya çıkarmayı amaçlar (Furtana, 2014: 41).

Yapısalcılık, yapı kavramından türetilmiş bir sistem ve onun parçaları (alt birimleri) arasındaki ilişkileri inceleyen yaklaşımdır. Yapısalcılıkta, ögeler ve ögeler arasındaki ilişkiler birbirinden bağımsız hareketler olmadığı gibi yapının kendisinden de ayrı tutularak anlaşılamazlar. Yapının herhangi bir ögesinde meydana gelen değişim, diğer ögeler arasındaki ilişkide bir değişiklik oluşturur ve bundan dolayı yapının bütününde meydana gelen denge değişikliği, yapı bütününe yeniden örgütlenmesiyle sonuçlanır. Bu anlayış içinde yapısalcılık, alt birimler arasındaki karşılıklı ilişkiden bütüne doğru yönelimi açıklayarak, teorisyene kültürel sistemi bir bütün olarak inceleme olanağı verir. Kökenini dil bilim kurallarından alan bu düşünce, kültürel yapıyı temelinde dil ve onun işlevi üzerine kurgulanmış bir model ile açıklamaya çalışır. “*Yapı, birleştirilmiş, organize edilmiş bir bütündeki unsurlar, parçalar ya da modellerin temellerini oluşturan ve onların arasındaki nispeten durağan olan ilişkidir...Yapı, anlamlı bir şekilde organize edilmiş gerçekliktir.*” (Dhavamony, 2004:173).

Yapı kavramı farklı disiplinlerde farklı kavram isimlendirilmeleri (organizma, dizge, model, biçim, örgüt vs.) ile alınmış olsa da, ‘yapı’ yapısalcılıkta iki farklı yaklaşım olan eş zaman (aynı anda ve soyut) ve art zaman (tarihsel ve somut) şeklinde ele alınmaktadır. Art zaman yani *tarihsel unsurlar, farklı yapılar ya da yapının parçaları arasındaki diyalektik ve organik ilişkiler bu anlayışın artzamanlı niteliğini vurgulamaktadır*. Yapısalcı anlayış ise genellikle eş zamanlı bir yaklaşımı benimser, gözlenebilir verilerin ötesine geçerek, saklı sistemleri bulmaya çalışır. Yapısalcı yaklaşım bir yapıyı analiz ederken, yapının oluşumunu içeren ögelerin tarihsel anlatımını ya da yapı bütününe betimlemek yerine, yapının etkin, belirgin ögelerini ön plana çıkararak hangi kurallara uyduklarını, ne şekilde bir araya geldiklerini, yapısal özelliklerini ve bu yapısal düzenin anlama olan katkısını bulmaya çalışır (Yüksel, 1995).

Yapısalcı yaklaşım bu anlamda soyut olana yönelir; bütünü mantıksal açıdan öne çıkan, belirgin olan parçalara ayırır, sınıflandırır ve yeniden inşa etme yoluna gider. Yapısalcılık; yapıyı maddi ya da somut olanda değil, soyut olanda; açık seçik olanda değil, örtük düzeneklerde gerçekliği bulup ortaya çıkarmayı hedefler. Ögelerin

arasındaki ilişkilerin oluşturulmasında, anlamı ikili karşıtlıklar oluşturur. İncelenen şeyi yapı, kod, kural ve sistem çerçevesinde ele alarak değerlendirici ya da yorumlayıcı değil; analitik bir yöntem ile analize etmeye girişir.

Yapısalcılık, yapının derinlikli anlamını ortaya çıkarmaya çalışan yöntemsel yaklaşımlardan biridir. Yapısalcılığı diğer yöntemlerden ayıran iddiası, onun evrensellik, nesnellik, kesinlik gibi gerçeği ifade eden sonuçlara ulaşmaya çalışmasıdır. Bu yaklaşımlar çerçevesinde yapısalcılık; özneyi toplumun, kültürün, dilin, bilinçdışının belirlediğini kabul etmiş ve dolayısıyla yöntem olarak özneyi merkez olmaktan çıkarmıştır. Bu sebeple yapısalcılıkta insanın davranışları, toplumsal yapının ürünüdür. Yapısalcılık, özneyi önemsiz kılan materyalist bir analiz etme yöntemidir. Bayrakdar (2008: 16) bu durumu: “*Simge sistemlerinin, bilinçdışının ve toplumsal ilişkilerin önceliğini vurgulayan yapısalcılık, öznellik ve anlamın türevsel olduğunu kabul eder*” diyebiliriz.

Dilbilimde kullanılan gösterge kavramı yerine yapı kavramını öne çıkaran yapısalcılık yönteminin öncülerinden Piaget’e göre, yapı, dönüşümler dizgesidir. Piaget, yapı kavramına üç başlıkta açıklamaya çalışır. İlk başlığı olan yapının ‘bütünlük düşüncesi’; yapı ile kümeler arasındaki karşıtlık fikri üzerinden temellenir. *Yapı bütünlük içerirken, küme içine girdiği karışımlardan bağımsız olarak, öğelerin oluşturdukları bileşenlerdir.*” (Piaget,1982: 12). “*Bütüncül*” ilkesi, yerine göre bir kültürü yerine göre bir topluluğu ya da bir söylenin tümünü temsil edebilmektedir (Piaget, 1982: 17). Piaget, ikinci başlıkta ele aldığı ‘dönüşüm’ düşüncesi ile de yapıların durağan olmadığını ifade eder. Son başlıkta ise yapının yasa koyucu özelliği olan, ‘özkurallama’ düşüncesidir; diğer bir adıyla özde-düzenleme, yapıyı açıklayan kurallardır; yapının işlevsel yönüdür. (Piaget, 1982: 18).

Lévi-Strauss, bilimin iki şansı olduğunu ve bunu “ya indirgemecidir ya da yapısalcıdır” diyerek, yapısalcılığın iddiasını evrensel ilke ve yasalara ulaşmaya çalışmak olarak açıklamaktadır. Saussure’ün dilbilimindeki çalışmalarından yola çıkan Lévi-Strauss’a göre, dil düşünmeyi sağlayan bir modeldir; düşünme ise toplumsal ilişkiler kurmamızı sağlayan simgesel kategorilerdir. Lévi-Strauss

dilbilimden aldığı yöntemsal yaklaşıma ek olarak, Freud'e ait id, ego, süperego kavramları ile psikanalitik kavramlardan da faydalanarak; varlığın merkezine insanı almış ve onu çözümlenmeye çalışan disiplin olan yapısal antropolojiyi kurmuştur. Lévi-Strauss, insanın bilinç dışını, dilin zıtlık ve dizgesel olma özelliklerine dayandırmıştır. Ona göre her grubun ya da topluluğun da kendisine ait *aklın bilinç dışı yapısı; bir temaya, bir içeriğe karşı gelmekte* ve buradan yola çıkarak topluluğun sosyal, kültürel, ekonomik özelliklerine erişmeye çalışmıştır. Lévi-Strauss yapısalci antropolojiyle, tüm kültürlerde benzer şekilde tezahür eden, insanın bilinçdışı doğasına ait değişmez yapıları ortaya çıkartmaya çalışmıştır (Lévi-Strauss, 1987: 26). Lévi-Strauss, yapısalcılığa psikolojik anlamlar yükleyip bunu toplumsal çözümlenmeler açısından kullanarak, yapısalcılığa yeni bir boyut kazandırmıştır.

Lévi-Strauss, toplumsal yapının, tıpkı dil gibi bir bağıntılar demeti olarak ele alınabileceğini ifade etmiştir. Lévi-Strauss, gerçeğe erişmede öznenin yaşadığı yanılsamalar nedeniyle fenomenoloji ve varoluşçuluk yaklaşımlarını eleştirmiş ve ona göre varlık özne ile ilişkisinde değil; kendi ile ilişkisinde anlaşılmalıdır (Lévi-Strauss, 1992: 59).

Yapısalcılığın mimarlık dünyasında, semiyoloji disiplini (işaretler bilimi) aracılığıyla bariz uygulamaları vardır. Semiyoloji, inşa edilmiş çevrenin “okunması” ve “çözülmesi” için bir mekanizma sunar. Umberto Eco ve Roland Barthes'in çalışması ve genellikle mimarların “şehirleri” okuma çabaları bu çerçevede gerçekleşmiştir. Bunun en iyi örneği, mimari özelliklerin herhangi bir semantik anlayışından ziyade okunabilirliğine odaklanan Kevin Lynch tarafından ortaya konmuştur. Diana Agrest, Mario Gandelonas ve Françoise Choay'ın daha sonraki çalışmaları ise semiyoloji alanıyla doğrudan ilişki kurmaya yönelik çalışmalar olmuştur (Adorno, 1997).

Özneyi, üstyapı tarafından belirlenen olarak ele alması, aktörü yok sayması, mekanik nesnel yaklaşımı ile esnek olmaması, yöntemsal olarak dilsel çözümlenme yöntemiyle tarihsel yaklaşımı reddetmesi, toplumsal alanlarda kesin ve evrensel sonuçlara ulaşamayacağı gibi başlıklar yapısalcılığa karşı geliştirilen eleştirilerdir.

Bu eleştirilerden yola çıkılarak; yapısalcılığın derinlemesine analiz edip çıkarmaya çalıştığı şeyin ‘anlam’ değil ‘kullanım’ olduğu vurgulanmıştır.

Bir sistem olarak yapısalcılık metodolojisinin sınırlayıcı uygulamaları, bu yöntemin aleyhine düşünceler ortaya çıkarmaya başlamıştır. Postyapısalcı teorisyenler, evrenselleşme eğilimine dayanarak, yapısalcılığın zamanın veya yerin özgünlüğünü açıklayamayacak kadar katı bir sistemi temsil ettiğini ileri sürdüler. Yapısalcı anın tükenmesi, Barthes’in “Göstergebilim ve Şehircilik” (1997) makalesinde belirgindir. Barthes bu makalesinde, okumaların her zaman geçici olduğunu ve zamanla nasıl değişeceğini vurgular. Yapısalcılık, Lefebvre gibi ontolojik düşünürler tarafından da saldırıya uğramıştır. Lefebvre, dünyanın bir “metin” değil, bir “doku” olarak algılanması gerektiğini, çevrenin bir anlam sistemi olarak anlamlandırılmasının, göze diğer duyuların üzerinde bir ayrıcalık tanıdığını ileri sürmüştür. Tüm bu eleştirilere rağmen, Adorno, semiyolojinin; mimarlara mimarlığın tam anlamsal potansiyeli görme konusunda bir bakış açısı sunduğunu ifade eder (Adorno, 1997).

3.2.Göstergebilim

Göstergebilim terimi; Eski Yunancadaki semeion sözcüğüne dayanır ve farklı dillerde semiotik (Almanca), semiotique ve semiologie (Fransızca), semiotics (İngilizce) terimleri ile anılır. Eski Yunancada *semeion*, daha çok tıp alanında hastalığın belirtisi manasında kullanılıp, gösterge, işaret anlamına gelir ve tıp alanında bu kavram aynı anlamda kullanılmaya devam etmektedir. John Locke, *semeiotike*, Charles Sanders Peirce, *semiotic*, Ferdinand de Saussure ise *semeologie* terimini kullanmayı tercih etmiştir. Türkiye’de 1960’larda belirtibilim, imbilim gibi karşılıklar kullanılmış; ancak sonraları göstergebilim terimi yaygın olarak kabul edilmiştir (Erkman Akerson, 2016, s 51-76).

Temelleri Platon ve Augustine’e kadar uzansa da göstergebilim kuramının kendini bilerek ortaya çıkışı, Charles Sanders Peirce ve Ferdinand de Saussure’un yazılarıyla meydana gelmiştir. 1958 de yayımlanan ve Saussure’un prensiplerinin

ilkel kültürler üzerinde uygulayan Claude LeviStrauss'un çabaları göstergebilim için taze bir itici güce sahip olmuş fakat psikanalizle pekiştirildiği noktada olgunluğa ulaşmıştır. Bu pekiştirme Jacques Lacan'ın etkisiyle olmuştur. Göstergebilim anlam üzerinde çalışmayı içerir ve anlam özne, nesne ya da bunu oluşturan kültürel sistemden soyutlanamaz. Silverman,“anamlama”, “özne” ve “sembolik düzen” gibi göstergebilimle özdeşleşmiş terimlerin aslında uzun yıllardır Freud ve Lacan tarafından kullanıldığını belirtirek, göstergebilimin psikolojik kökenine dikkat çekmiştir (Silverman, 1983: 3).

Göstergebilim belli başlı ilkelere sahip bir inceleme yöntemi olarak, yapısalcılığa temel oluşturmuş ve özellikle dilbilimcileri etkilemiştir. Genel olarak bu ilkelere en önemlisi nesnellik olmakla birlikte; bu ilkesinden taviz verdiği öznel yorumlara da yer verebilmektedir. Göstergebilim adından da anlaşılacağı gibi göstergelerle ilgilenmektedir. Göstergebilimde gösterge durağan, sabit tamamlanmış bir birim olmaktan öte, her an ortaya çıkıp kaybolacağı gibi, her kullanımda değeri de değişebilir. Gösterge tek başına duran birim olarak değil, kendisini meydana getiren dinamiklerle birlikte ele alınır (Erkman Akerson, 2016: 18).

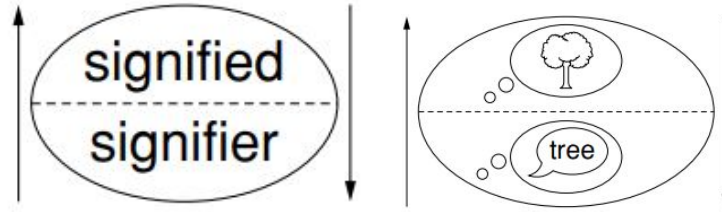
Magritte, elma ve pipo resimlerinin altına sırasıyla “bu bir elma değildir” ve “bu bir pipo değildir” diye yazarak, resmin kendisinin bir elma ya da pipo olmadığını, sadece görüntünün zihnimizde temsili olan çağrışımı ya da kavramı olduğunu belirtmiştir (Erkman Akerson, 2016 s:23). İnsanın kendisi ve kendi dışındaki evrende, çevresiyle ilgili algıladığı öğelerin karşılığında zihninde kavramlar oluşur. Göstergebilim, insanın içinde bulunduğu tüm dinamikleri kapsayan imgelem evreninde bu dinamikleri anlamayı, anlamlamayı, şifreler aracılığıyla okumayı inceleyen bir yöntemdir. Saussure, göstergebilimi, göstergeleri inceleyecek bilim olarak tasarlamıştır. “*Göstergebilim, göstergelerin öz niteliğini, hangi yasalara bağlı olduğunu öğretir*” (Guiraud, 2016 s:17). Greimas ve Courtes’a göre *göstergebilim, dilsel ve dil dışı göstergelerin iletişimdeki yerini göstermekle kalmaz, onların anlam üretme süreçlerini ve bu süreçte gelişen eklemlenmeleri ve bu göstergelerin kazandıkları değerleri inceler* (Greimas ve Courtes, 1979:339-341).

Eskidengösterge kavramı denilince, ilk önce aklımıza bir araç gelirdi. Eski Türkçe Sözlük'te gösterge kavramının karşılığı: “*Bir aygıtın işlemesiyle ilgili kimi ölçümlerin sonucunu kendiliğinden gösteren araç*” diye açıklanmaktaydı. Bu tanımda gösterge, tıpkı bir otomobildeki benzin deposunda benzinin ne kadar var olduğu hakkında bilgi veren, yani depoya bakmadan, depo ile aramızda bir iletişim kurmamızı sağlayan benzin göstergesi gibi, bir takım durumun sonuçlarını kendiliğinden göstermeyi başaran bir somut, cansız bir nesnedir. Erkman-Akerson verdiği bu örnekle, göstergenin iletişime yaradığını, başka bir şeyin yerini tuttuğunu (bir başka şeyi temsil eden), bu göstergenin doğru anlaşılabilmesi için, kullanma kılavuzunu bilmemiz (ön bilgi sahibi olmayı) veya o göstergeyi okuyabilme becerimizin olması gerektiğini açıklar (Erkman Akerson, 2016: 19-22). Gösterge, mübadele değerine sahip “imge-ürünlerdir (Foster, 2004: 35)

Göstergebilimde gösterge dışında diğer önemli kavram olan *dizge*, göstergelerin bir arada nasıl uyumlu şekilde işlediklerini açıklayan sistem demektir. Türkçe sözlük dizgeyi şöyle açıklıyor: “Bir bütünü oluşturacak biçimde karşılıklı olarak birbirine bağlı öğelerin tümü...” (Türkçe Sözlük:1983). Erkman-Akerson dizge kavramına örnek olarak trafik ışıklarını göstermektedir. Trafik ışıklarının somut olarak var olan her renk (gösterge) farklı soyut birer işleve denk gelerek, trafiği düzenleme aracı olarak biçimsel bir bütün olan düzenlemeyi (dizge) oluşturur (Erkman Akerson, 2006 s:27-28). Eco'ya göre “bir göstergenin yorumu kültürel ya da anlamsal bir birimdir. Herhangi bir kültürde bu birimler bir karşıtlık dizgesi içinde düzenlenir. Bu ilişki durumu genel anlamsal dizge olarak adlandırılır” (Eco, 1988:154) Kültürel göstergeler, diğer göstergeler gibi farklılıklar, zıtlıklar içinde anlam kazanırlar. Bir kültüre ait göstergeler kendi aralarında ilişki kurduğu gibi, diğer kültüre ait olan göstergelerle de ilişki içindedirler (Günay ve Sönmez 2012 s:108).

Gösterge ve dizge kavramlarına kısaca değindikten sonra, göstergebilimin öncüleri arasında bu kavramların nasıl bir şekilde ele alındığını açıklamaya çalışırsak; Ferdinand de Saussure'egöre gösterge; bir kavramla bir işitimi imgesini birleştirir. İşitimi imgesi göstergenin ses yapısı, kavram ise anlamsal içeriğidir. (akt:

Guiraud, 2016 s:8) Saussure'e gösterge, birbirinden ayrılmayan (paranın iki yüzü gibi) "gösteren" (örn: sözcük, imgeleyen) ve "gösterilen" (kavram, konsept) olarak iki düzlemlili (dyadic) bir birim olarak görür(akt: Parsee, 2015). "Gösteren" ögesi, somut dışavurum biçimi olarak aracı olma görevini üstlenerek, düşünceyi ya da anlamı dile getirmede kullanılan sözcük ya da olgulardır. Gösterenler ögesi, insan tarafından ses, görüntü veya ikisinin birlikte olduğu farklı şekillerde dile getirilebilir (Sayın, 2014). Göstergebilimde, temsil etme yeteneği olan "gösteren" (signifier) ögesinin işaret ettiği ya da temsil ettiği öge ise gösterilen (signified) olarak ifade edilir. Saussure'e göre soyut dışavurum biçim olan gösterilenler, gösterenin işaret ettiği zihinsel anlam ya da düşünce olarak açıklanabilir. Saussure'e göre gösteren ve gösterilen arasındaki bu ilişkinin anlaşılması için o dili konuşanlar arasında bir uzlaşma olması gerekir. Gösteren ve gösterilen kavramlarına örnek olarak; köprü kelimesi, "köprü" kavramının taşıyıcısıdır. Ağaç(tree) sözcüğü, anlatım düzlemi olarak gösteren(signifier), bağıntının diğer yanı olan ağaç kavramı ise içerik düzlemini meydana getiren gösterilendir (signified).

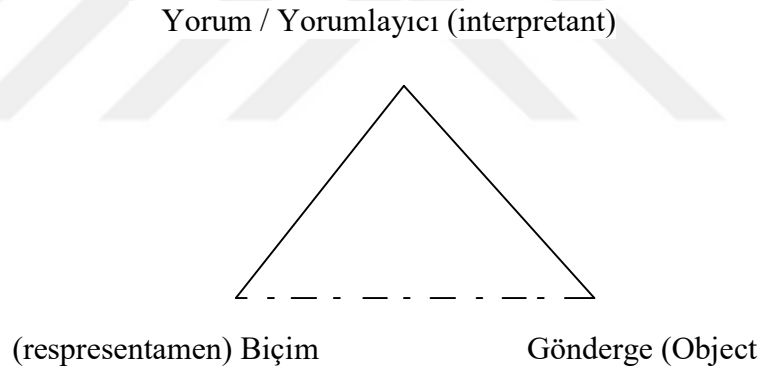


Kaynak: Daniel, 2002 s:14

Şekil 3.1. Saussure'ün gösterge şeması (signifier: gösteren, signified: gösterilen)

Erkman Akerson, Saussure'ün gösterge anlayışını ifade eden şemayı ile şöyle anlatmaktadır: Aşağı-yukarı yönlü işaret okları, alıcı ve göndericiyi ifade eder. Gönderici, zihnindeki kavramı ses dalgaları oluşturarak; kavramı dile getirecek o sözcüğü dile getirir. Alıcı, bu sesi algılayarak, zihninde o kavrama ulaşır ve söyleneni anlar. Alıcı ve gönderici arasındaki uzlaşma ile hangi gösterenin hangi gösterilene karşılık geldiğini anlamak, ancak aradaki şifreyi bilmek ile mümkün olur (Erkman Akerson, 2016: 90).

Saussure göstergebilimin toplumsal işlevini, Peirce ise mantıksal işlevini vurgulamaktadır (Guiraud 2016, s:18). Peirce'e göre, her gösterge başka bir göstergeye gönderme yapar. Ona göre göstergebilim sadece dilbilime değil, tüm yaşam alanlarına uyarlanabilecek evrensel bir yöntemdir. Her çeşit olguyu inceleyecek bir dal olarak gördüğü göstergebilimi, dilbilim, gerçek anlamıyla mantık ve sözbilim olarak üç sınıfa ayırmıştır (Rıfat, 2009: 34). Saussure'ün iki düzlemlili göstergebilim anlayışı, Peirce'de üç düzlemlili (triadic) bir anlayış içerisinde tanımlanır. İlklik (firstness) dediği birinci düzlemde somut bir şeyle (representamen) karşılaşırız ve bu bizi ikinci (secondness) düzleme (thing, object) yönlendirir. Bu iki düzlem arasındaki bağıntıyı anlamamanın ve bilmenin üçüncü aşamaya (thirdness) bağlı olduğunu ve bu aşamayı yorumlama (interpretant) dediği süreç olarak açıklamaktadır. Göstergeleştirmenin sonsuz bir zincir olduğunu ve ilk göstergeye ulaşmanın imkânsız olduğunu belirten Peirce'e göre, her gösterge daha önceden edinilmiş bir göstergedir ve ona göre yorumlanır (akt: Erkman Akerson, 2006:104).



Şekil 3.2.Peirce'ün Göstergesi Kaynak: Erkman-Akerson, 2016 S:104

Peirce'ün göstergebilimsel iç ilişki mantığına ait şemayı Erkman-Akerson şöyle açıklamaktadır; alt çizginin aralıklı çizgi gönderge ile biçim arasındaki bağıntının nedensiz ve uzlaşımsal olduğunu, kesintisiz çizginin ise yorumlayıcının görece olarak yaptırımcı olmasından kaynaklı olduğunu belirtir (Erkman Akerson, 2016: 104). Peirce'ün göstergebilim anlayışını temsil eden bu şema; temsil edenden, temsil edene doğru işlediğini, göstergenin herkes için farklı bir anlam içerebileceğini işaret eder. Gösterge temsillerin koordinasyonu, nesne ve nesnenin yorumu ile oluşturulan eylem veya etkilerdir (Parsae vd., 2015). Peirce'nin üç parçadan oluşan

formülasyonunu hatırlatacak şekilde; gösteren ile gösterilen arasındaki ilişkiyi Lacan şu şekilde tanımlamıştır: “Bir gösteren, bir özneyi başka bir gösteren için temsil eden şeydir.” (Lacan, 1968).

Peirce, bilgiye ulaşma yöntemi olarak göstergelerin; öznel ve nesnel dünya arasında bir köprü kurduğunu belirtir. Dış dünyayı göstergeleştirerek anladığımızı vurgularken bunun öznel ama özneler arası yanını belirterek bilginin toplumsal olduğunu açıklamaktadır. Buradan yola çıkarak, bilmeyi ve tanımayı mümkün kılan, onu meydana getiren koşullar olarak çerçeveyi belirleyen bu özelliklere pragmatics (kullanım ya da uygulama) demektedir (Erkman Akerson, 2016: 65).

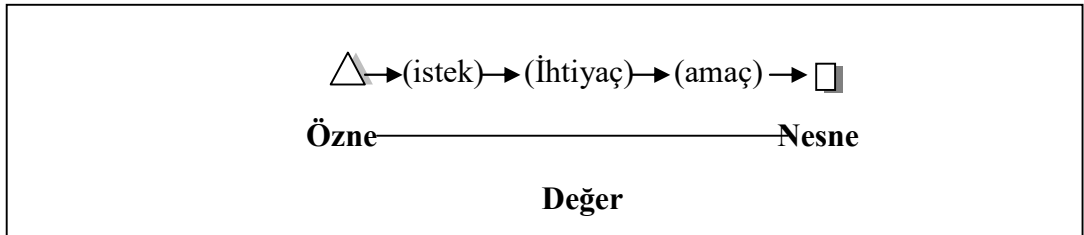
Silverman’a göre (1983) ; Peirce, bilinçdışına çok dikkat etmemiştir ve anlamı tamamen bilinçli bir fenomen olarak görmeye meyillidir. Fakat Lacan’ın ünlü açıklamalarından biri (“Bilinçdışı tıpkı bir dil gibi yapılanmıştır.”) anlamlama sürecini, öznenin farkındalığının olmadığı bir süreç olarak vurgulamıştır. Buna rağmen Peirce, öznenin gösterenlerin aşkın üreticisi olmaktan ziyade, gösterenler tarafından belirlendiği düşüncesini öne çıkararak bu tip sorgulamaların zeminini oluşturmuştur. Peirce’nin “ikon” kavramı, Freud’un “şey-sunumu” (thing-presentation) olarak adlandırdığı ve “kelime-sunumu” ile birleşerek anlamı oluşturan ve o olmadan dilbilimsel bir anlamın olamayacağı, nesneye ait zihinsel imgeyle benzerlik taşır. Peirce’nin ikonası ayrıca Lacan’a ait bir fikir olan ve bir çocuğun tecrübesinde dil ediniminden önce gelen, sonrasında birlikte var olan görsel imgelerin bir izgesi anlamındaki “imgesel” fikrini de öngörmektedir (akt: Silverman, 1983: 18).

Lacan’ın Genel Dilbilimdeki Sorunlar isimli eserinde bilgisini verdiği bir başka öğretisi de öznelliğin tamamen bağlantısal olduğudur: sadece farklılık prensibi ile yani “diğeri” ya da “sen” in “ben” e karşı çıkmasıyla ortaya çıkar. Başka bir deyişle öznellik bir varlık değil, bir dizi ilişkidir. Dahası, sadece söylemle, bireyden önce var olan ve onun kültürel kimliğini belirleyen anlam sisteminin etkinleşmesiyle harekete geçirilebilir (akt: Silverman, 1983: 52).

Fransız göstergebilim okulunun öncülerinden Greimas'ın (1970) geliştirdiği göstergebilim kuramı, edebi metinlerin; yüzeysel boyut, sözdizimsel boyut ve temel anlamsal boyut (derin yapı) olmak üzere üç ana boyuta dayanır. Greimas, yüzeysel boyut ile metnin yüzeyde nasıl dile getirildiğini, dilsel ve biçimsel boyutuna değinirken sözdizimsel boyut ile olay örgüsüne, akış planına yani kurguya değinir. Temel anlamsal boyutta ise ilk boyutun gerisinde yatan, derin yapıyı-anlamı işaret eder. *Derin yapı, insanın bireysel ve toplumsal varoluş sorunlarıdır*(akt: Erkman Akerson, 2016 s:134-138).

Greimas'a göre (1979) metin, içinde kipsel nesne ve değer nesne olmak üzere, iki tür nesnenin varlığı üzerine kurulur. Değer kavramı; Felsefi Terimler Sözlüğünde “*Kişinin, isteyen, gereksinme duyan, erek koyan bir varlık olarak nesne ile bağlantısında beliren şey*”(Akarsu, 1984: 35) olarak açıklanmaktadır. Yıldız (2012), bir çalışmasında nesnenin varlığını belirleyen bağlantıyı, öznenin isteği arayışı olabileceğini ve değerın tamamen öznel bir yükleme olduğunu belirtir. Değer kavramına değindikten sonra, Greimas'ın değer nesne kavramına geri dönersek; değer nesne, öznenin sahip olmaya çalıştığı, karşı özne ile arasında çekişmeyi ve çatışmayı yaratan eylemdir.

Çatışma, değer nesnenin el değıştirme kabiliyetinden kaynaklanmaktadır. Kipsel nesne ise, öznenin eylemini yapabilmesi için, yani değer nesneyi elde edebilmesi için kendisinde var olup olmadığı kontrol ettiği kipsel durumları belirtir. Öznenin kipsel nesneyle olan bağlaşım ve ayrışım durumları öznenin eylemine başlamasını/başlamamasını, eylemindeki başarısını/başarısızlığını belirleyecek bir dönüşüme karşılık gelir (akt: Yıldız, 2012:125)



Şekil 3.3.Greimas'ın değer Şeması(Kaynak: Yıldız, 2012 s:125)

Guiraud (2016), ‘Göstergebilim’ adlı kitabında günümüzde göstergebilimin dilbilimin yapısalcılık ilkesine bağlı kalsa da farklı arayışların olduğunu ve dilbilim, gösterge kavramının varlığına tepki olarak geliştiğini belirtmektedir. Bu durumun Anna Henault’nun anlatımında : “*Göstergebilim, ilk bakışta çelişkili gelecek biçimde, Saussure’ün gösterge sorunsalından ayrılmaktadır: Bugünün göstergebilimi için anlamları incelemek, ne bir göstergeler öğretisi oluşturmak, ne de göstergeler ilgilenmektir; göstergelerden kurtulmaktır.*” diye aktarıldığını belirtmektedir (Guiraud, 2016: 11).

3.2.1. Mimarlıkta Göstergebilimsel Yaklaşım

Mimariyi ve şehri analiz etmek ve yorumlamak için kullanılan, mimarının soyut bir kavram olan dil ile ilişkilendirilmesine dayanan stratejiler son zamanlarda yapılan tartışmaların önemli bir unsuru olmuştur (Chapman, 2004). Rıfat, çeşitli dizgelerin bir araya gelip anlamlı bir bütün olarak tanımladığı mimarlığın, göstergebilimin ilgi alanına girdiğini savunur (Rıfat, 2009: 58). Mimarlığı anlama ve yorumlama çabaları, özne-nesne ilişkisine bağlı olarak farklı eksende farklı biçimlerde kendini gösterir (Sağocak, 1999: 26).

Roland Barthes (1997), “Göstergebilim ve Şehircilik” adlı çalışmasında, mekânı harita aracılığıyla, yazılı metinle benzeştirmeyi önererek (doğal olarak dilin kavramlarına başvurarak), *şehrin okumasını* yapmaya çalışmıştır. Barthes, çağdaş bir gereklilik olarak “şehrin göstergebilimsel bir taslağını çizmek” olarak listeler ve ona göre: mimarın “aynı anda (göstergeler konusunda uzman) bir göstergebilimci, bir coğrafyacı, bir tarihçi, bir şehir planlamacısı ve muhtemelen bir psikanalist olması gerekir (Barthes, 1997).

Gawlikowska, “Anlambilimden Göstergebilime. Mimarlığın iletişimi” adlı makalesinin girişinde, mimari yapının bir anlatı olduğunu ve binanın anlatısının da bir hikaye gibi, yapının doğumundan ölümüne kadar yaşanan süreçte gerçekleşen deneyimler, olaylar, dönüşümler olduğunu ifade eder. Mimari kendi özel doğasıyla

bir anlam taşır (Gawlikowska, 2013). Anlam nesnelere, olayları ve göstergeleri olan varlıkları bağlayan süreçtir; fakat mimari öncelikle bir işleve hizmet etmek için inşa edildiğinden (Eco, 1997), bu alanın iletişimi sembolik dönüşümleri içermelidir. Mukayese (analoji) ve mecaz oluşumunu sağlayan bu yetenek, mimarinin iletişimi için karmaşık anlamların taşınmasına izin verir.

Mimari yapılar, bilinçli olarak belli başlı aktivitelere olanak sağlama amacıyla tasarlanırlar. Bu aktiviteler yerin mekânsal, sosyal ve kültürel karakterini ortaya koyarken, o yerin işlevselliğini de tanımlarlar. Bir binanın herhangi bir zaman dilimindeki halinden, uygarlık içerisinde meydana gelen tüm karmaşık süreçler ve değişiklikler okunaklı bir şekilde görülebilir ve keşfedilebilir. Bu nedenle binalar basit nesnelere değil, kullanımı ve kullanıcı hakkında mesaj taşıyan nesnelere sahiptir. Dahası, nesne algısı işlevsel yararlılığın ötesine geçerek ifade, anlam ve sembolik boyut kazanabilir (Eco, 1976). Bjorklund için (1983), inşa edilmiş çevreler kent ortamının toplumsal imajını yansıtır. Kısacası, tıpkı yazılı metinler gibi inşa edilen çevre de insanın etkileşime girebileceği göstergelerden oluşur (Ferwati,2010).

Mimarinin dile benzetilmesi, mimariyi retorik olarak keşfetmeden önce, bir iletişim olarak mimarinin ele alınmasını gerektirir. İşlev ilk önce iletişimi takip eder: bir kişi mimari bir imgeleyiciyi kullanmadan önce onun ne anlama geldiğini anlamalıdır. Buna göre sembolik anlam bazen gerçek kullanımdan daha önemlidir. Bu nedenle bir bina parçasının sembolik niteliği o bina parçasının ana işlevi olabilir (ve sembolün imgelediği şey olmadan, hiçbir işlevi yoktur). Bu yüzden sadece işlevin anlamı takip ettiğini görmeyiz, o formun da anlamı takip ettiğini görürüz. Diğer büyük sanat eserleri gibi yapıda birbirini takip eden farklı nesiller için farklı anlamlar sağlayabilir. Çünkü yapının formu, birebir belirtilen değil, birçok olası belirtileni işaret eder (Hattenhauer, 1984).

Tarih boyunca mimari biçimin göstergesi birçok olası değişikliğe uğrar. Olasılıklardan biri formun (mesela bir binanın) “birincil anlamını” kaybetmesi, ama “ikincil anlamını” korumasıdır. Örneğin, Parthenon tapınağı artık bir tapınak olarak görülmemektedir; fakat ikincil anlamı olan mükemmeliyet, güzellik ve Yunan

Tanrıları ile ilişkilendirilmesi gibi göstergelerini korumaya devam etmektedir. Başka bir durumda ise hem “birincil” hem de “ikincil” anlamlar değişmiş ve başka anlamlarla yer değiştirmiştir. Buna da örnek olarak Mısır Piramitleri verilebilir. Piramitlerin anlamı artık Firavunların bedenlerinin ölümünden sonraki evi değildir ve “ikincil anlamları”olan, insan kaderi ve ölümünden sonraki sonsuz hayat da değildir. Bunun yerine Piramitler sergi alanları, turist cazibe merkezleridirler; Mısır’ı ve ülkenin tarihe kök salmış mirasını sembolize ederler (Moustafa, 1988).



Kaynak ⁵:. <https://en.wikipedia.org/wiki/Parthenon>

Şekil 3.4.Parthenon, Atina

Moustafa (1988), “Mimari temsil ve Anlam” (Architectural Representation and Meaning) adlı çalışmasında, mimari biçimlere ait çağrışımların, anlamların zaman içerisinde değişen sosyal bağlamlarla bağlantılı faktörlere göre değiştiğini ifade etmiştir. Moustafa (1988) yan anlamın aynı zamanda farklı kültürlerde farklı anlamlara gelebileceğini şöyle ifade eder:

Bir taht ya da onun temsilini (bir fotoğrafını, bir taht modelini, vs.) görmek zihinde “hükümdarlık”, “prestij” ve “otoriteyi” çağrıştırabilir. Fakat Britanyalılar için taht “otoriteyi” temsil etmek zorunda değildir. Onlar için “demokrasiyi” temsil edebilir. Aynı şekilde Kuzey İrlandalı mücadele veren bir Katolik için taht “bağımlılık”, “güç” ve “zulüm” anlamına gelebilir (Moustafa, 1988).

Taurens (2008); göstergebilimsel yöntem ile mimarinin anlambilimi konusunda iki yaklaşımın söz konusu olduğunu belirtir. Bu iki yaklaşımın “anlam” ve “bağlam” terimleriyle ilgili olduğunu belirtir. Birinci yaklaşımı: “Binayı (yapı) başlıca mimari ifade olarak görmektedir. Diğer ifadeler binanın anlamını belirlemedeki rolleri ile tanımlanmaktadır. Bu yaklaşım, anlamın pragmatik yönlerini göz ardı eder. Aynı bir bina, daha küçük anlamlı mimari ifadelerle, daha derinlemesine analiz edilebilir. Ancak ayrı ayrı yapı unsurları 'eksik ifadeler'dir; bu

yaklaşımında yalnızca yapı açısından komple bir mimari dil ifadesi olarak konuşabilir, diğer kurucu unsurları mimari değişkenlerin değerleri olarak görebiliriz. Taurens'in ikinci yaklaşım olarak gösterdiği "bağlam" ise, kavramın gösterdiği gibi, mimari anlam bağlama bağlı olarak anlaşılır. "Bağlam" kavramı sadece daha büyük bir mimari ifadenin mekânsal bağlamı olarak değil; daha geniş anlamda kent içinde bulunduğu dönemi, kültürü, stili, durum ve koşulları vs. ifade eder (Taurens,2008).

Taurens, dilbilimsel yaklaşımda olduğu gibi dizgeyi (yapıyı) oluşturan öğeleri mimarlığa uyarlama da sorunların olduğunu ifade eder. Mimarlıkta "bir binanın en küçük anlamlı öğelerini nasıl belirleyebiliriz?" sorusundan yola çıkarak, mimarlık ve sözlü dil arasındaki farkları göz önüne alınmasını belirterek, dil ile mimarlık arasındaki ayrıma şu şekilde değinir: 1) Mimaride (hatta tek bir stil içinde bile) sözel dilden daha fazla eksik ifade türleri vardır; 2) Mimari bir nesnede aynı türden birkaç ifade olabilir; bu, cümle örneğinde olduğu gibi bu nesnenin birkaç temel tam ifadeye (cümleye) bölünebileceği anlamına gelmez; 3) Sadece tek bir analizin olduğuna dair varsayım şüphelidir; 4) yapı materyalleri, binanın şekli vs. ifade şekli olarak kabul edilebilirler ve mekânsal olarak her ifadenin doğrusal cümle düzenlemesinde sahip olduğu ifadelerde olduğu gibi ayırt edilebilir özellikte olmayabilirler. Taurens bu sorunların dışında, mimarlıkta öznel yaklaşımlar olduğundan dolayı göstergebilimin mimarlık alanına uygulamada problem yarattığını ifade eder (Taurens, 2008).

Bremner'e göre (1992) mimari ürüne göstergebilimsel yaklaşımda, sadece binaları değil, ayrıca binalardan önce ya da sonra yazılanları ve şemaları ya da mimari sistemi içerisinde önemsiz kabul edilen temsil edilen şeylerin şekil kodlarını da dikkate alınması gerekir:

"Anlamları taşımak için nesne inşa etmek nasıl mümkün olabilir? Eğer araştırmacı mimarlık üzerine çalışıyorsa, mimari içerisinde iletişim için kullanılan (mimari hakkında yazılanlar, mimari için çizilenler ve mimari için inşa edilenler gibi) farklı unsurları dikkate almak zorundadır. Ele alınacak unsura göre, sistem farklı bir şekilde ifade edilir. Bu yüzden mimarinin göstergebilimi için ilk problem, hangi mimari üzerine çalışıldığının tanımını yapmaktır." (Bremner, 1992).

Kuznetsova(2011), mimariyi, Greimas'ın göstergebilimsel yaklaşımı üzerinden ele almaya çalışmıştır. Kuznetsova'ya göre, mimarın göstergebilimi, bir mimari eseri her şeyden önce, tek bir otonom nesne olarak görür ve onun belirli dışavurumu ile ilgilenir. Ona göre yapı, iki süreci birleştirmektedir. Birincisi, yapının ne şekilde vücut bulduğu; ikincisi ise mimarın nasıl oluştuğudur. Kuznetsova, Greimas'ın yöntemiyle “söylemsel yapılar” başlığı altında mimari de takip edilmesi gereken yöntemi şöyle açıklamaktadır:

“İçeriğin formunu analiz eden kişinin, üretim sürecinin kademelerini takip etmesi gerekir. Bu nedenle söylemin şekil bulabilmesi için, söylemsel seviye analizinin yapılması gerekir. Bu yapılırken üç eksen incelenir: eylemi yapan, zaman ve yer. İlk olarak mimari söylemde eylemi yapan kişiyi belirlerken, mimar ve yapı ustasının kullandığı “ben” ile patron ve müşterinin kullandığı “ben” arasında bir ayırım yapmak gerekir. Aslında, bir yapının yapı ustası veya mimarın imzasını taşıması oldukça ender görünen bir durumdur. Genellikle yapıya patronun adı yazılır. Mimari söylemde, edebi söylemde olduğu gibi bir “ben” kopuşu (ayrılığı) olup olamayacağı bir sorudur. Bu daha çok beyan eden kişinin kendini üçüncü şahıs olarak söze yansıttığı katılımlara benzer” (Kuznetsova, 2011).

Kuznetsova, “alıcıyı” söylemin öznesi olarak dikkate almak önemlidir der ve yapının adandığı aktör ya da aktörlerin de “alıcı” olarak görülebileceğini belirtir. Örneğin; caddelere, parklara, yapılara genelde öne çıkan bireylerin isimleri verilir ya da bu kişiler heykel veya anıtlar ile hatırlanırlar. Kuznetsova'ya göre, mimaride göstergebilimsel söylemi yansıtan bazı bileşenler vardır: Yapının biçimi, tekniği, zamanı işaret etmesi, yer de söylemsel sözdiziminin inşa ve organizasyonuna girebilecek, bir başka kutuptur (Kuznetsova, 2011).

Lukken'e göre, eyleyene ait roller hiyerarşik olarak organize edilmiş programlar olarak tanımlanabilir. Bu durumda da gönderici ve özne eylemin sırasına göre analiz edilebilir:” a) Yapının ana göndericisi (mimar, müşteri) vs. b) Yapının organizasyonu c) Belirli mahalli düzenleme (yapıyı kullanan insanlar tarafından başlatılır).” (Lukken, 1993: 30).

Moustafa (1998), mimari bir yapının anlam katmanlarını üç seviyede incelemiştir. İlk seviye; yeni inşa edilmiş bir yapının (henüz geniş çevre tarafından bilgi sahibi olunmamış); tasarımcısı, yapı sahibi ve eleştirmenler tarafından sunulan bilgilerin, tanınma öncesi olarak ele alınmasıdır. İkinci seviyeyi ise, paylaşılan bu bilgilerden güçlü olanın, geniş çevrede kabul edilebilir bir yorum seviyesine ulaşabilmesidir ve bu durum çok uzun yıllar boyunca ciddi bir efor gerektirmektedir.

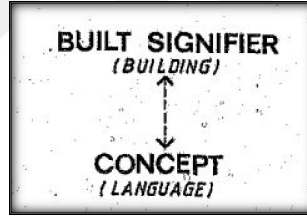
“Ortak veya kabul edilmiş yorum” ise “yorum tarihinin” üçüncü evresidir: *Ortak anlam insan kitlelerinin mimariye verdikleri günlük reaksiyona karşılık gelir. Biçimler kanun veya kriter gibi okunur. Arada bozulmalar olsa da insanlar, formu nasıl kabul edeceklerini öğrenirler ve kısa sürede, bina kimlik bulur. Kabul edilmiş yorum, tanınma aşamasındaki reaksiyonların tekrarlarla elde edilmiş ve en basit haline indirgenmiş halidir. Bu nedenle kabul edilme durumu, gelişen bir süreç değildir; daha çok indirgenmiş ve filtrelenmiştir* (Moustafa, 1998).

3.2.2. Agrest ve Gandelsonas’ a göre Mimarlıkta Göstergebilim

Agrest ve Gandelsonas’ın mimarlıkta anlam üzerine yaptığı çalışmalar birçok araştırmaya kaynak olmuştur. Agrest ve Gandelsonas ‘ın 1973 yılında yazdığı, mimarlık ve göstergebilim (Semiotics and Architecture: ideological consumption or theoretical work in opposition) adlı çalışması ve Bremner’in 1992 yılında yazdığı tezi (A critical assessment of the work of Diana Agrest and Mario Gandelsonas) bu konu başlığının kuramsal çerçevesini oluşturmaktadır. Agrest’e göre göstergebilim, göstergenin içerdikleri ve kuralların onlar için belirlediklerinin bir çalışmasıdır. Anlam hiçbir zaman göstergenin soyutlanmış bir indirgemesi değildir; diğer göstergelerle ilişkisinin bir sonucudur. Göstergeler anlamlarını, göstergeler sistemindeki değerlerine göre yüklenirler (Bremner, 1992). Agrest ve Gandelsonas göstergebilimin, gösteren ve gösterilen arasındaki ilişkinin nedensizlik (keyfilik) ilkesi üzerinde oldukça durmuş ve mimarinin öğeleri olarak ele aldığı form-işlev-anlam arasında bu ilişkiyi sorgulamıştır. Agrest ve Gandelsonas, göstergebilimin odağı olan dili, mimari ile karşılaştırırken şöyle bahsetmektedir:

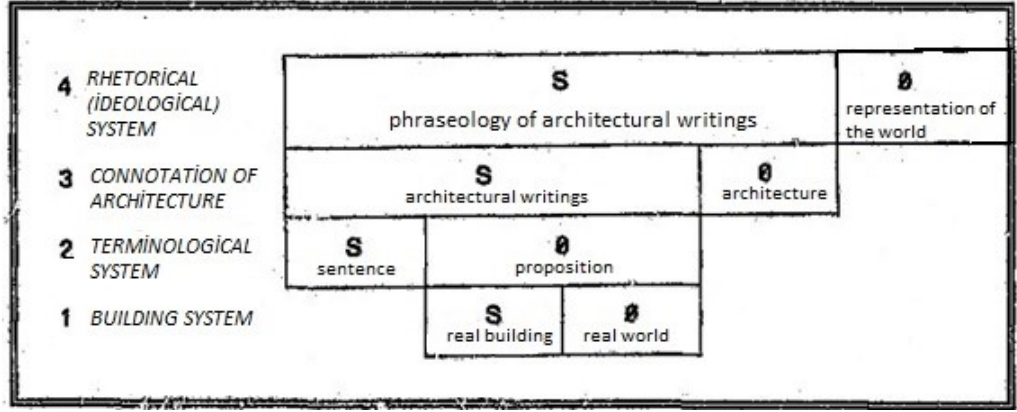
Dili altta yatan kuralların karmaşık sistemi olarak kabul etmek ve dili mimarideki açık veya ima edilen sistemlerle karşılaştırmak mümkün olsa bile; dil, genel olarak herkese ve özel olarak kimseye ait değilken, mimari kurallar belli bir sosyal sınıfa ait olan belli bir cemiyet tarafından belirlenir. Bu mimari kurallar sistemleri, dile ait olan özellikleri taşımazlar, sonsuz değildirler, basit bir şekilde organize edilmemişlerdir ve sistemin ortaya koyulmasını belirlemezler. Dahası mimari kurallar sürekli bir değişim halindedir ve köklü bir şekilde değişirler (Agrest ve Gandelonas, 1973:10).

Agrest ve Gandelonas'ın analizlerinde mimari sistemin anlamsal olarak çekirdeğini yazılı ya da kuramsal mimari oluşturur. İnşa edilen nesnelere doğal dilleri içerisinde ifade ederek, onlara anlam verirler. Mimari sistemde binalar, doğal dilin işaretlerinde yaptığı şekliyle ve doğal dil aracılığıyla, konseptler yoluyla "iletişim kurarlar". Saussure'ün göstergebilim anlayışını mimarlığa yönetsel olarak uygulayan bu sistemde, mimari gösterge melezdir ve dilbilimsel olmayan bir göstereni (bir bina ya da inşa edilmiş unsur) ve dilbilimsel bir gösterileni (dille söylenen bir konsept) içerir.



Şekil 3.5. Agrest ve Ganselsonas öncesi mimari gösterge şeması (The Architectural sign) Kaynak: Bremner, 1992)

Agrest ve Gandelonas, mimari bir sistemin olasılıklarının dört faktörle sınırlandırıldığını ileri sürmektedirler. Bu faktörler: teknoloji, işlev, resmi kurallar ya da gelenek ve dildir. Aynı zamanda Agrest ve Gandelonas'a göre mimari göstergeler, biri mimari diğeri mimari olmayan iki ya da daha fazla anlamlandırma sisteminin birleşiminden oluşurlar. Bu oluşumda kurucu göstergeler azaltılırlar. Bu da bir mimari unsurun göstereni (imgeleyicisi) mimari olmayan bir sistemin gösterileni (belirtilen) ile birlikteliğiyle sonuçlanır (Agrest ve Gandelonas, 1973:264).



(Kaynak:Bremner, 1992, s:41)

Şekil 3.6. Agrest ve Gandelsonras Sonrası Mimari Göstergebilim Şeması

Agrest ve Gandelsonas (1971:112) göre, metnin tek bir üreticisi yoktur ve metin, tanımlanmış bir kurumsal çerçevede kurulmuş olan söz bilimsel (retorik) bir sistem değildir. Bunun yerine, heterojen bir anlamlandırma süreci içerisinde birbirleriyle kesişen birçok türlü söylemler içerir. Agrest ve Gandelsonas metnin analizi için, mimari analizi için geliştirdikleri teknikten tamamıyla farklı bir teknik geliştirirler. Bu teknik “üretken okuma” olarak adlandırılan bir süreci içerir:

Okuma nesnesi olarak inşa edilmiş çevre, bazı sistemleri ifade eden küçük bölümler veya “okuma birimleri” dizisidir. Böyle bir birim içerisinde ayrılış imgeleyicisinden başlayarak, bu imgeleyicinin ifade edildiği çeşitli sistemler okunur. Okuma bu tip bir sistem içerisindeki imgeleyici zincirinin bir ucundan başlayarak, imgeleyicilerden biri, başka bir ayrılış imgeleyicisi oluncaya kadar devam eder; bu da okumayı başka bir sisteme doğru açar. Başka sistemlere açılışı sağlayan bu imgeleyicilere, “değiştirici” denir. “Bu değiştiriciler anlamın bir sistemden diğerine sürülmesini sağlar. Bu da inşa edilen çevre ile ilgili farklı okumaların üretilmesine neden olur.” (AgrestveGandelsonas,1977:116).

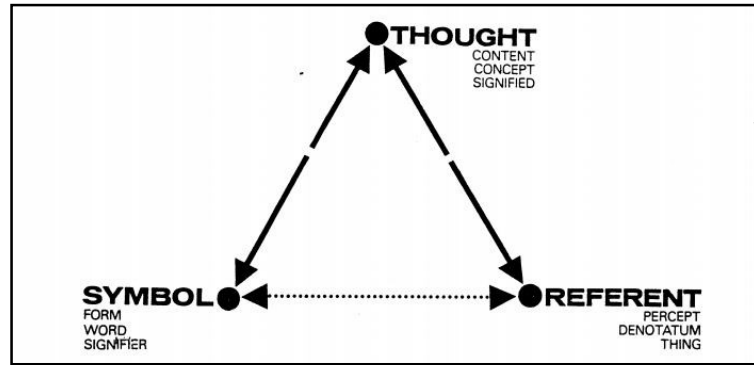
Dilin arabulucu yolu, nesnenin sosyal hayat içerisinde kaynaşmasına izin verir. Bremner’e göre mimarların yazıları; formu ister işlevsel, ister teknik veya soyut olsun; çoğu zaman yapıyı, yapı ile ilgili olmayan fikirlerle ilişkilendirerek tarif eder. Bu yazılarda belirli formlar tanımlanmış ve onlara anlam veya anlamlar

yüklenmiştir. Bu dil belirli binaları “mimari” olarak kabul ederken, diğerlerini kabul etmez (Bremner, 1992).

3.2.3. Charles Jencks’e Göre Mimarlıkta Göstergebilim

Göstergebilim ve mimarlık alanında en fazla bilinen çalışmalardan biri, Charles Jencks’e aittir. Jencks, doktora teziyle başlayıp, daha sonra Georges Baird ile birlikte “Mimaride Anlam” (Meaning in Architecture) isimli kitabın editörlüğünü yapmıştır. Chapman (2004), “Göstergebilim, Yorum ve Mimaride Politik Direniş”(Semiotics, İnterpretation and Political Resistance in Architecture) adlı makalesinde, Jencks’in mimariye göstergebilimsel yaklaşımını; keşfedilmemiş güç yapılarını yeniden düşünme ve kurulu geleneklerin altını oymayı önerme olarak açıklamaktadır (Chapman, 2004).

Jencks’in “Göstergebilim ve mimari” makalesinde, göstergebilimsel analizin nerdeyse tüm alanlarda kullanılması gerektiğini ileri sürer. Jencks, insanlar tarafından kaçınılmaz olarak her şeye ve duruma anlam verildiğini belirtir: “Yeni bir biçim icat edilir edilmez, kaçınılmaz olarak, anlam edinecektir.” der. Ayrıca belirli toplumlarda, belirli nesnelerin işlevlerinin kendi göstergeleri haline dönüştürüldüklerini söyler. Jencks makalesinde, sık sık gösterge yaratma sürecinin kaçınılmaz olduğunu vurgular ve toplumu sıklıkla anlama “mahkum” olarak tarif eder (Guermazi, 2014).



(Baird ve Jencks, 1970)

Şekil 3.7. Jencks tarafından geliştirilen Göstergebilim Şeması

Jencks'in üçgenindeki noktalar "sembol" (symbol), "düşünce"(thought) ve "gönderge"dir(referent). Üçgenin üç elemanı eşdeğer, fakat manipülasyona açıktır. Jencks;"Her göstergebilimci okları inandığı yönde yerleştirir; ama şemanın da gösterdiği gibi ilişkiler mutlak değil, her zaman iki yönlüdür." demektedir (Baird ve Jencks, 1970: 16). Jencks'in bu tavizi önemlidir; çünkü mekânın göstergebilimsel okumalarının meşruiyetini istikrarsızlaştırarak, söylemsel pratiklerin ortaya çıkmasına izin vermektedir. Jencks'in göstergebilimsel üçgeni, Peirce ve Saussure'un bir birleşimi olarak görülebilir. Bu üçgen özellikle, Saussure'un işitimi imgesinin şematik açıklamasında bulunan iki dualitenin evrimi olarak görülebilir. Gönderge, göstergenin "gerçek" ve dilbilimsel olmayan yönlerini ifade etmek için, Saussure tarafından icat edilen bir terimdir ve akla ikiliğin diğer ucu olan "zihinsel imge"yi getirir. Chapman'a göre Jencks'in üçgeni, Saussure terminolojisine bağımlı olsa da esasen uygulamaya koyduğu şey, yorum pratiğinin kendisidir (bir şey üzerine düşünme eylemi). Jencks'in ilgilendiği şey birey değil, eylemin kendisidir. Bu mimarinin yaratılması ve oturmasının yanında, tanımını (ya da yorumunu) yapmayı da sağlar (Chapman, 2004).

Jencks'in yaklaşımı, üretilen dil ve onun bağlı olduğu anlam ile bizim gerçeklik algımız arasında, sürekli devam eden bir etkileşim olduğunu ifade eder. Tüm oklar iki yönü gösterir ve sonuç olarak şemanın gerçek bir başlangıcı ya da sonu yoktur. Jencks, anlamı teşkil eden unsurlar arasında bir hiyerarşi bulmanın zorluğunu açıkladıktan sonra, kendisinin "yapı içi ve yapı dışı izahat" olarak adlandırdığı açıklamayı öne sürer. Jencks'e göre yapı içi anlam, şeylerin nesnel bir "platonik" anlayışı ile ilgilidir. Guermazi'ye göre, bu Kant'ın tabiriyle anlam şeyin kendisine ait içsel doğası ile bağlantılıdır. Anlamın bu "netlik" ve nesnelliği nedeniyle, insanların bu anlamı anlaması daha kolaydır. Bunun aksine anlamın yapı dışı bir izahatı, şeylerin "kendi başlarına" belirli birer anlamı olmadığını; fakat dışarıdan sosyal gelenek, bağlam ve yerel kanunlardan anlam elde ettiğini varsayar (Guermazi, 2014).

Jencks'in bu üçgeni, birçok araştırmada tartışma konusu olmuştur. Moustafa (1988), Jencks'in bu üçgeninin kullanışsız bir yöntem olduğunu kapı örneği

üzerinden ele almıştır. Eğer bir kapı bir sembol olarak görülürse, bu kapı “içeri girme olasılığını” (gönderge) ifade eder ve bu durumda gönderge tanımlanması zor bir şeydir. Eğer kapı “yerine getirdiği işlevi işaret ederse”gönderge ile sembol arasında bir ayrım kalmayacaktır. Bu modeli, bir zafer takına uyguladığımızda ise problem çok daha zor bir hale gelir. Zafer takı bir semboldür; fakat diğer taraftan bir geçişi de göstergelerken, bu geçişin “zaferi” ve “kutlaması” anlamına da gelir. Bu örnekte, gönderge imlemin yerine geçmeden dallanacaktır; aksi halde gönderge sembolün ta kendisi olacaktır. Bu nedenle göstergebilimsel üçgen, bizim mimari göstergeleri nitelendirme yolu arayışımızda yardımcı olamaz. Mimaride göstergeler bağlama göre sürekli değişim içerisindedirler (Moustafa, 1988).

3.2.4. Umberto Eco’ya Göre Mimarlıkta Göstergebilim

Eco, ünlü denemesi “İşlev ve Gösterge: Göstergebilim Açısından Mimari”de; mimarinin göstergebilim için özel bir sorun olduğunu ileri sürer. Eco’ya göre, mimari ve göstergebilim arasındaki ilişki çok açıktır; çünkü “birçok mimari nesne iletişim kurmaz, ama bir işlevi yerine getirir.” Sonuç olarak Eco’ya göre, göstergebilimin yüzleşmesi gereken sorulardan biri, “işlevin iletişimle bir alakası olacak şekilde yorumlanabilir” olup olmadığı sorusudur (Eco, 1980: 56-65).

Eco mimaride işlevin rolünü vurgularken, birincil işlevlerle (işaret edilen, düz anlam) ikincil işlevleri (ima edilen, yan anlam) birbirinden ayırır (Eco, 1980: 56-65). Eco’ya göre de mimari nesne, kendi başına anlam iletme yetisine sahip bir göstergedir. Mimari nesnenin düzanlamı, kültürel bir şifreyle belirlenmiş olan işlevdir. Ancak bu anlam üzerinde mimari nesneye “iletişimsel ve simgesel” nitelikli bir işlev veren ve işlev ve mimari nesnenin gösteren olarak birleştikleri bir yan anlam düzeyi vardır (Erarslan, 2014).

Eco (1980: 56-65), için yananlam ve düzanlam, bir nesnenin işlevi veya mimari unsur ile ilgilidir. Düz anlamda; bir merdiven, yukarı çıkmayı; taht ise oturmayı işaret eder. Yananlam bu işlevin doğası ile ilgilidir ve bu yüzden bir taht

itibarını ve “krallığı” ima eder. Bu bağlamda yananlam, düzenlamadan daha önemlidir; çünkü bu tahtın birincil işlevidir.

Eco ya göre bir sözlü dil, her çeşit mesajın, en çeşitli ideolojileri (ve aslında bir sınıfın ya da belli bir ekonomik tabanın üstyapısını) ilgilendiren mesajların formulasyonuna hizmet eder (Eco, 1980). Eco, söylem ve mimari yapı arasında bir benzerlik olduğundan bahseder ve “mimari söylem, kabul edilmiş önermelerle işe başlar ve bu önermeler üzerine ünlü veya çoktan kabul görmüş “argümanlar” inşa edilir ve böylece mimari söylem belli bir tür onaylamayı temin eder” der (akt: Hattenhauer, 1984).

Eco’ya göre anlambilimsel, teknolojik ve sözdizimsel düzenekler, çeşitli okumalara maruz kaldıktan sonra anlamı taşıyan iletişimsel bir sistem meydana getirirler. Eco, çoğul formu (okumalar) bilinçli bir şekilde kullanır; çünkü bu şekilde düzenekler ve onların işaret ettikleri keşfedilecek anlamları tarafından oluşturulan sistemin çok seviyeliliği ve karmaşıklığı daha net ifade edilir (Eco, 1980: 56-65).

3.3. Postyapısalcılık

1970'lerin sonlarında popüler olan postyapısalcılık, kavram olarak yapısalcılıktan sonra gelen ve onun etkisi altında Fransız entelektüel çevresinde gelişen akımdır. Postyapısalcılık, anti-yapısalcılıktan çok, yapısalcılığın yeniden gözden geçirilmesidir. Postyapısalcılık, yapısalcıların öznenin dil ve kültür tarafından belirlendiği fikrini benimsememektedir; diğer bir deyişle yapısalcılığın yaptığı gibi özneyi, yapının altına yerleştirmez. Postyapısalcılar açısından önemli olan, ne öznenin kurucu içselliği ne de yapıların kurucu dışsallığıdır. Önemli olan hem öznelere, hem de yapıları üreten olumsal pratiklerin ağıdır (Canpolat, 2003). Güler’e göre ise; postyapısalcılık, özneye önem vermekle beraber onu merkeze almaz. Postyapısalcılık metni merkeze alarak, özne ile metin arasındaki karşılıklı etkileşimi bir üretkenlik olarak ele almaktadır (Güler, 2013: 48). Sağocak (1999) ise, “Mimarlığı Anlama ve Yorumlama Bağlamında, Kavramsal Bir Model” adlı çalışmasında, postyapısalcılığın: “Anlam konusuna eleştirel açıdan yaklaşan, belli

strüktürlere dayalı düşünme biçimine karşı açık strüktürü benimsemektedir. Ayrıca, merkez konumuna getirilmeye çalışılan “anlam” yerine anlam yayılmasını, biçimde sınırlı anlamı aramak yerine çoğul okuma yoluyla geçici anlamları yakalamayı öngörmektedir.” şeklinde aktarmaktadır (Sağocak, 1999).

Ritzer’a göre, yapısalcılık modern dünyaya odaklanırken, post-yapısalcılık kendine konu olarak postmodern toplumu alır; dolayısıyla gerçekte, önde gelen çoğu post-yapısalcı aynı zamanda postmodernizm olarak bilinen düşünce hareketiyle de bir şekilde ilişki içindedir (Ritzer, 1992). Adorno’ya göre (1997), postmodernizm ve modernizm arasındaki ilişkide olduğu gibi, postyapısalcılık ve yapısalcılık arasındaki ilişki de ilk bakışta görüldüğünden daha karmaşıktır. Postyapısalcılık, kendini net tanımlamaya dayandıramaz. Bununla birlikte, kabaca ifade edecek olursak; postyapısalcılık, belirli bir özgünlüğü söylem içine sokarak, yapısalcılığın evrenselleştirici eğilimlerini düzeltmeye çalışmıştır. Böylece postyapısalcılık, yapısal ve evrensel modellere karşı, zaman ve farklılık kavramlarını ortaya atmıştır. Göstereni, gösterilenden ayıran çizgi postyapısalcılar tarafından farklı bir biçimde ele alınıp; gösterenin öncülük ettiği birim olarak görülmüştür. Başka bir deyişle, anlam asla sabitlenmemiştir ve her zaman anlam kaymasına tabi olmuştur. Benzer bir şekilde postyapısalcılık, yapısalcılıktaki ikili karşıt yorumuna meydan okumuştur ve bu türden çekişmelerde, bir terimin diğeri üzerinde daima ayrıcalıklı olduğunu vurgulamaya çalışmıştır (Adorno, 1997: 268).

Post-yapısalcı yaklaşımlara göre, kimlikler söylemler aracılığıyla inşa edilirler. Kimlik, hiçbir ontolojik gerçekliğe dayanmadığı ve her kimlik inşa edilmiş olduğu için “hiçbir kimlik gerçek kimlik değildir.” Aydın Düzgit (2015: 155), postyapısalcı yaklaşımın, dilden bağımsız bir sosyal gerçekliğin olmadığını ve dilin sosyal gerçekliği teşkil ettiğini vurgular. Bu durumdan hareketle yorumlama aracılığıyla, sosyal dünyanın farklı temsillerinin incelenmesini mümkün kıldığını belirtir. Söylem, içinde barındırdığı güç ile belli bir konuda belli bir anlamın ortaya çıkmasını sağlayarak, sadece bireyler ve gruplar üzerinde değil; dünyanın farklı “yapıları” arasında da “siyasi bir mücadele” barındırır.

Söylemler ifade edileni sınırlayabilir ve belirli olasılıkları mümkün kılan yorumsal pratikleri engelleyebilirler. Söylemlerin gücü, devlet yetkilileri gibi güçlü kurumlarca dile getirilmeleri durumunda daha da artmaktadır. Postyapısalcılar, analizlerinde söylem ya da metnin sahibine yönelik niyetin ya da alguların ortaya çıkarılmasından ziyade, metni ya da söylemi doğal ve inanılır kılan biçimi inceler. Temsili pratiklerde dışlanan alternatif dünyaların hayal edilebilmesi için hâkim söylemleri, doğallaştırılmış durumlarından çıkarmaya çalışırlar. Post-yapısalcı yaklaşımlar, rasyonalist çalışmalarda benimsenen ve evrensel kurallar olarak sunulan nedensel açıklamaları kesin bir dille reddederek; onun yerine belirli söylemsel formasyonların ne şekilde inşa edildiği, sabitlendiği ya da değiştirildiğiyle ilgilenirler (Aydın Düzgüt, 2015: 156).

Postyapısalcılara göre, özneyi belirleyen derin yapılar var olsa da öznelere, bu yapıların dışına çıkma olanaklarını, sabit anlam ufkunu açan bir yeni mekân ve ilişkilendirme biçimi bulmaya veya oluşturmaya girişmektedirler. Saygın'a göre post-yapısalcı gelenek, Nietzscheci yaklaşımı hareket noktası olarak benimseyip; özneye bir oluş alanı açmaya girişir: "Yapısalcılık kesin bir bilme modeli ve bu kesinliğin ilkeleri bütünlüğü olarak görünürken; postyapısalcılık, daha kaotik bir tarzda öznenin oluş imkânı için alternatifler bütününe olumsuzluğunu savunan bir yaklaşım olarak karşımıza çıkar." (Saygın, 2010: 31). Derrida, Foucault, Deleuze, Lacan ve Lyotard önemli post yapısalcılardan bazılarıdır. Post-yapısalcılık salt bir felsefi düzlem olmaktan öte, dilbilimden yazın kuramına, toplumbilimden insanbilime, ruhbilimden göstergebilime pek çok disiplinin bir araya getirildiği bir düşünce düzlemi olarak alınabilir (Kotlu, 2007).

Lacan'a göre gösterilen diye bir şey yoktur ve bu durumu şöyle ifade eder: "Bir gösteren bir başka gösteren için bir nesneyi temsil eder." (Lacan, 1977: 232). Bilinçdışının öğeleri -istek, arzu vb.- bir göstergeler zinciri oluşturur ve anlam, gösterendeki "birleşme" ve "yerdeğiştirmeler" sonucunda belirlenir. Lacan, yapısalcılıktaki göstergeyi yapısöküme uğratarak; gösterenin sabit bir anlamı olmadığını ve gösterenin devamlı olarak diğer gösterenlerle ilişkilerinde akışkan bir şekilde var olduğunu söyler. Dolayısıyla, anlam sözcüklerin ötesindedir, ancak dil yinesimgesel düzen tarafından üretilir (Canpolat, 2003: 280).

Post-yapısalcılık, okuyucu ile metnin karşılıklı etkileşimini, başlı başına bir üretkenlik olarak görmektedir. Post-yapısalcı yaklaşım, merkeze metni almaktadır. Bu anlamda post-yapısalcılığın özne-merkezli anlayışı reddettiği söylenebilir. Post-yapısalcı görüş metnin anlamını yazarın değil de okuyucunun belirlediğini ifade etmektedir. Birden çok okuyucunun olduğu yerde metnin de birden çok anlamı vardır. Murdock (2006), post-yapısalcı analizde anlamın ve eylemin geniş bir ilişkiler ağı bağlamında oluştuğuna dikkat çekmektedir. Post-yapısalcılıkta sistemler, kapalı değil açık kabul edilmektedir. Anlamlar ve eylemler de yapıların basit birer göstergesi değildir. Sistemin içerisinde kurulan ilişkiler önemlidir. Çünkü anlamlar ve eylemler, bu ilişkiler sayesinde, kompleks ve beklenmedik yollarla gelişebilmektedir. Yeni yorumlar ve tanımlamalar olduğunda, değişim de mümkün hale gelmektedir (Güler, 2013: 51).

Şimşek'e göre postyapısalcılık nesneyi anlamak için, nesnenin kendisini ve nesneyi oluşturan bilginin nasıl üretildiğini araştırma sorunsalı olarak kabul eder. Bu sorunsalı ele alırken, yapısalcılığın aksine tarihsel anlayışı benimseyip; zaman içinde kültürel kavramların nasıl değiştiğini, aynı kavramların şimdiki zamanda bağlamsal olarak nasıl anlaşıldığını bulmaya çalışır (Şimşek, 2014).

Postyapısalcı yaklaşımlar, yaygın olarak soykütüğü (genealogy) ve yapıbozum (de-construction) yöntemlerini kullanırlar. Soykütüğüne yaslanan analizler, çalışmalarda tarihsel bir perspektif benimserler. Bu bağlamda bugün doğru ya da gerçek olarak bildiklerimizin, tarihsel bağlamda ne şekilde üretildiğine odaklanarak günümüzün hâkim temsillerini sorgularlar. Yapıbozum ise yerleşmiş kavramsal zıtlıkların arasındaki ilişkinin eşitsizliğine ve birbirine olan yapısal bağımlılığına dikkat çeker. Yapıbozumcu analizler, kavramsal zıtlıkların değişkenliğini ve istikrarsızlığını göstererek bütünlük iddialarını sorunsallaştırırlar (AydınDüzgit, 2015: 157).

3.4.1. Derrida-Yapı-bozumculuk (Yapı-sökümcülük)

Fransa’da yapısalcılığın hâkim görüş olarak benimsendiği 1960’larda, Derrida’nın fikirlerini temsil eden “yapı-sökümcülük” (De-construction): dışarıda bırakılanı, metnin içinde bastırılmış olan anlam katmanlarını ya da gözden kaçırılanı bize gösteren bir şeydir. *Yapısöküm, Norris “in deyişiyile metnin söylemeye zorlandığı şey ile söylemeye çalıştığı şey, retorik ile mantık arasındaki gerilimin ister istemez ele verdiği çıkmazları (aporias), kör noktaları ve kendisiyle çeliştiği anları arayıp bulmadır. Bu anlamıyla yapısöküm metnin bir parçasıdır (Norris, 1987: 19). Karşıtlıkları yapısökümüne uğratmak her şeyden çok verili bir anın hiyerarşisini altüst etmektir. Bu altüst etme evresini göz ardı etmek, karşıtlığın çelişkili ve madum yapısını unutmaktır.”*(Derrida, 1982: 41). Yapı-söküm, metinsel kurguları inceleyerek, içsel çelişkileri ortaya çıkarmaya çalışan bir okuma biçimidir. Derrida, metnin, aslında söylediğinden farklı şeyleri söylediğini, farklı okumalar ile farklı yorumlara ulaşıldığını göstermeyi amaçlar. Sağocak’a göre postyapısalcılıkta bu farklılık, öznenin ya da öznenin farklı bakış açısından değil de, metnin kendisinden kaynaklanır (Sağocak, 1999). Yapısöküm, anlam, kimlik ve farklılık nedir sorularına verilecek yanıtları içerir ve bu zincir halinde sürekli devam eder (Altuğ, 2008: 11).

Bir bütünün nasıl yapılandığını anlamaya çalışan Derrida’ya göre, dili dil yapan şey, özdeşlikler değil, farklılıklardır. Söz konusu bakış açısı, üretilmiş bir göstergenin mutlak, değişmez bir anlamı olmayacağını ve dil kullanımının konuşanın/yazanın bir işlevi olmadığını ileri sürer. Diğer bir deyişle, anlam artık onu konuşanın/yazanın elinden alınarak dinleyenin/ okuyanın eline teslim edilmiştir (akt: Aysever, 2003: 127).

Derrida için ‘bütün’ün tamamen bütünsel olması, yani kapsayıcı olması imkânsızdır. Bu nedenle ‘bütün’den söz edilemez, gerçekte sadece bir kesit/kesim söz konusudur. Anlamsal statikliliğin oluşturduğu bu ‘bütün’lülük metafiziksel yapı, yapısöküme uğratılır (akt: Şimşek, 2014). Derrida’ya göre ‘karşıtlığın yapısökümünü yapmak, öncelikle verili bir anda hiyerarşiyi tersyüz etmektir. Sonra da şeyleri onun etrafında yeniden bütünleştirmeye çalışarak bu tersyüz etmeyle yetinmek yerine,

çeşitliliğe, yani “indirgenemez ve türeyici bir çokluk” olarak anlaşılan “yayılmaya” [dissemination] açılmaktır (akt: Say, 2013: 344).

Derrida’ya göre metin, çifte okuma yöntemi ile ele alınmalıdır. Bu yöntem, bir metnin iki farklı okumadan geçirilmesi anlamına gelmektedir. Metnin ilk okuması, hâkim yorumlamaların tekrarından oluşur. İkinci okuma ise metindeki iç çatışmalara, istikrarsız noktalara ve bunların metinde nasıl örtbas edildiğine odaklanır (akt: Aydın Düzgit,2015: 158).

Derrida’ya göre düşünceye ilişkin soyut ve somut her türlü gerçeklik; ifade edilmek, yazılmak, benzetilmek, ayırt edilmek, bir anlamda dili nesne edinmek zorundadır. Derrida göstergeyi bir ayırma yapısı olarak görür, bir yarısı her zaman “orada bulunmaz”, diğer yarısı ise her zaman “ kendisi değildir” (akt: Sarup 1995: 80-88). Gösterge kavramının ve kullanımının kendisiyle birlikte, içinde yer aldığı kültür uygarlığını da dönüşüme uğrattığını ortaya koymak isteyen Derrida, “ayırım” kavramına dayalı bir yapı stratejisi önermiştir. Saussure’ün ortaya koyduğu gösterge kavramında, gösteren-gösterilen arasında süren egemenlik yarışına son veren bu yaklaşımda gösterilen önemini kaybetmektedir. Anlam; yüzeye, duygusal olana çekilerek, “gösterenler ile gösterilenler sürekli olarak yeni birleşimler (combination) içinde bulunmalarına bağlı olarak ya birbirlerinden koparlar ya da bir araya gelirler.” (akt: Sarup, 1995: 78). Böylece gösterilenin ağırlıklı konumu, yapıbozma yoluyla sarsılmakta; yapı, merkezini yitirmektedir. Yapıbozucu akımda merkez, sabitlenmiş bir yer olmayıp; içerisinde sonsuz sayıda göstergenin birbirinin yerini alma oyununa girdiği bir tür mevkisizlik/yersizlik olarak düşünülmektedir. Bu nedenle Derrida’ya göre anlam, daima hakkında “kararverilemez” olandır. Derrida’ya göre (1994), anlamlamanın öğeleri, onları birbirinden ayıran ve onları birbirine bağlayan karşıtlıklar şebekesi sayesinde işlevde bulunurlar. Derrida’nın yapıbozumu bu anlamda, metni parçalama değil; metinsel mekanizmaları inceleyerek, olumsuzladığı, dışladığı terimlere bağlılığını göstermeye çalışan bir yaklaşımdır. Diğer bir deyişle yapı içinde pozitif konumdaki egemen terim, varlığını olumsuzlayarak tanımladığı karşıt terime borçludur. Derrida’ya (1994) göre,

zincirleme bir yapısal ilişki sergileyen metinde, hiçbir öge kendi olmayan “öteki” öğeye gönderme yapmadan işlev göremez.

Derrida herhangi bir göstergeyi okuduğumuzda, göstergenin anlamının bizim için apaçık olmadığını söylemektedir. Göstergeler yokluğu gösterirler, dolayısıyla bir anlamda anlamları yoktur. Anlam sürekli olarak bir gösterenler zinciri boyunca devinir, asla kesin “yerlem”inden (location) emin olmayız, anlam hiçbir zaman kendisine özdeş değildir; çünkü gösterge asla birbirinin aynı olmayan başka başka bağlamlarda geçer. Bir gösterge bir göstergeye yol açar/gönderir ve böylece bu zincir sayılarla anlatılamayacak bir biçimde sonsuza dek sürer. Derrida’ya göre gösterge-göstergibilimin yaptığı gibi- bir başlangıç (gönderge) ile bir sonu (anlam) birbirini bağlayan türdeş bir birim olarak ele alınamaz (akt: Sarup, 1995 s:53).

3.4.2. Michel Foucault ve Soykütüğü

Fransız filozof Michel Foucault geçmişin, bugünü incelemekte bir teşhis aracı olarak kullanılabileceğini belirtmektedir. Foucault için “şeylerin” ardında temel bir düzen ya da anlam yoktur ve her şey sonsuza dek değişen bir bilgi çerçevesine göre yargılanmak zorundadır. Foucault entelektüel bakış açısındaki geniş değişimleri epistem, bilgi periyodu olarak ele almaktadır ve Foucault’ya göre tarih, geçmişin epistemlerine ve söylemlerine göre anlaşılmalıdır. Foucault günümüzün nasıl “üretildiği”ile ilgili bilgiyi, geçmişin “kalıtımsal” analizi aracılığı ile elde edebileceğimizi ifade etmiştir (Foucault, 2011: 80).

Foucault; birçok kaynak tarafından, tarihselci analiz yaklaşımı nedeniyle postyapısalcılığın öncüsü olarak geçer. Foucault’a göre bilgi, her zaman iktidar ilişkilerinde güce dayalı ilişki biçimiyle, söylem içinde anlamlandırılmaktadır (akt: Say, 2013). Söylemsistematik olarak çeşitli “özne pozisyonlar” yaratarak; bu pozisyonların imkân verdiği davranışlara iten sosyal pratiklerde varlık kazanmaktadır (Aydın Düzgüt, 2015: 155).Foucault söylemi sınırlayabilen, ona bazı biçimler

empoze edebilen veya ona söylemi ifade etmeye zorlayan dış ilişkilere işaret eder (Foucault, 2011).

İktidar gerçekliği üretir, nesne alanlarını ve doğruluk ritüellerini belirler. Foucault, iktidar ilişkilerinin egemenden ya da devletten yayılmadığını belirtir. Ona göre iktidar daha çok ele geçirilemez olan bir ağ niteliği taşıyarak her yere yayılır. *Foucault herhangi bir iktidar çözülmemesinin bilinçteki niyet düzeyine yoğunlaşmakla değil; iktidarın uygulanması üzerine yoğunlaşarak yapılması gerektiğini öne sürer. Başka bir deyişle, dikkatleri “İktidar kimin elinde?” ya da “İktidar sahiplerinin niyetleri ve amaçları nedir?” gibi sorulardan, iktidarın yol açtığı sonuçlara bağlı öznelerin oluşum süreçlerine yöneltir (akt: Sarup, 1995: 111-112).*

Foucault’un düşünce sisteminin merkezinde mekân sorunu vardır ve bu yüzden eserinin mimariyle özel bir ilgisi bulunmaktadır. Foucault, mekânı iktidar yapılarının kurumsallaşmış bir ayrımı olarak ele alır. İktidarın gözü olarak ele aldığı panoptikon tartışması, Foucault’nun güç kullanımı konusuyla daha ayrıntılı bir şekilde meşgul olduğu bir döneme aittir. Panoptikon, disiplin üzerine kurulu bir toplumun özelliklerini içinde barındıran bir model sunar. Gözetimin önemli rol oynadığı bir sistemi somutlaştırır ve bu sistemde bilgi ayrılmaz bir şekilde güç kullanımına bağlıdır. Panoptikonun mimari düzeni, birçok kontrol tekniğini bünyesinde barındırır. Foucault bu tekniklerin, neredeyse otomatik bir şekilde öznelerin iktidara itaatini garanti altına aldığını düşünür (Foucault, 2011).

Foucault, 1961’de akıl hastalığının akıl hastanesiyle olan içsel ilişkisini ortaya koyduktan sonra, hapishaneleri modern suç ve suçluluğu inşa eden mimari gerçekler olarak tanımlamıştır. Suç hapishaneyi, akıl hastalığı da akıl hastanelerini var etmiyordu durum tam tersineydi. Ona göre suçluluk ve akıl hastalığı bir grup insanın “ötekileştirilmesi” süreci inşa ediyordu ve ötekileştirilme pratikleri mimari içeriklidir (Tanyeli, 2016: 22).

Foucault, mimarinin tek başına özgürlük ya da baskı uygulayamayacağını ifade eder. “Bence özgürlüğün uygulanması, şeylerin yapısında doğal olarak var olacak şekilde garanti altına alınamaz. Özgürlüğün garantisi yine özgürlüğün kendisidir.” (Foucault, 2011). Foucault’a göre mimari form bu tip sorunları hedef alamaz; ama “mimarın özgürleştirici niyetleri” ile “insanların özgürlüğü uygulama pratikleri” birbirleriyle denk düştüğünde “pozitif etkiler” yaratabilir. Davranışı kontrol eden şey panoptikonun formu değil; gardiyan ve mahkûmlar arasındaki güç farkıdır. Mimarinin verimli düzeni sadece gücün uygulanmasını desteklemektedir. Bu nedenle Foucault bu örnekte, mimarinin insan davranışını etkileme kapasitesine önemli bir bakış açısı getirir (akt: Adorno, 1997).

3.4.3. Mimarlığı Anlamada Postyapısalcı Yöntem

Adorno’ya göre yapısökümcülük kavramları “sökmesine” rağmen, mimari ile ilişkisi yalnızca mecazidir. Derrida’nın kullandığı anlamıyla yapısökümcülük bir üslup değildir ve mimaride “yapısökümcülük” için geçen şeylerle çok az ortak noktası vardır. Bununla birlikte, mimari dünyasında bariz uygulamalara sahiptir ve mimariye güçlü bir kavramsal araç sunar. Mimari çevreler arasında “yapısökümcülük” kavramı konusunda çok fazla kafa karışıklığı vardır(Adorno, 1997). Derrida (1986) “Arzunun Yaşıyor Olabileceği Yer: Mimari” isimli çalışmasında, bu durumu yok etmeyi dener. Derrida burada mimari anla ilgili bir düşünme şekli olasılığını keşfeder ve anlamın geçiciliğini vurgular. Yapısökümcülük sorununu ele alırken, bu kavramın “mimari bir metafora benzediği” gözlemine yapar. Derrida’ya göre yapısökümcülük bir “taramadır” ve bu tarama mimari metafor üzerinden tekniğe dokunur. Mimariyi bir yazım çeşidi olarak gören Derrida’ya göre hiçbir söylem, metin ya da yapıt tamamlanmamıştır; her metin “kendiiçinden yeni bir metnin doğmasına olanak tanır” ve bu sayede kendini yaşatır (Derrida, 1986).

Mimari mekanizma ile sosyal kültürel özellikler arasındaki ilişkiyi anlamsal olarak inceleyen Parsaee ve arkadaşları, postyapısalcı bir yaklaşımı benimsemiştir (2015):

İnsanlar, mekânların bileşenlerini kendileri için anlamlı göstergelere dönüştürürler ya da o mekâna dışarıdan bir gösterge eklerler. Bu yüzden, mekânla sürekli olarak devam eden interaktif bir ilişkileri vardır. Bir yeri tanımak sosyal bir olgudur ve bu yere ait kimlik de sosyal ilişkilerin bir birleşimidir. Yer içerisinde olayları barındıran bir konteynır gibidir; fakat bu konteynır aynı zamanda zaman içerisinde edinilen önemli ve gerekli tecrübeleri de içerir. Bir yerin yapısı her zaman sabit ve ebedi bir durumda değildir ve genellikle bir değişime uğramıştır. Bir yere ait kimlik tarih boyunca devam eden evrim nedeniyle sürekli tanımlanır ve yeniden tanımlanır. Bu nedenle şartlar ne kadar belirlenmiş de olsa, her yerin “farklı içeriklere” maruz kalma becerisine sahip olması gerekir (Parsaee vd. 2015).

Derrida'nın metni çift okuma yöntemine benzer şekilde mimaride anlam için, “mimari mekanizmanın” ve onun içinde bulunduğu “sosyo-kültürel” alanın tahlilinin yapılmasını öneren Parsaee ve arkadaşları (2015), bu iki başlık altında yeni parametreler oluşturmuşlardır. Mimari mekansal parametreleri; fonksiyonel olarak mekansal organizasyon, sirkülasyon sistemi, ölçek, fiziksel yapıyı oluşturan renk ve materyal gibi başlıklar halinde sınıflandırmışlardır. Kültürel parametreleri de; tarih, din, ideoloji, inançlar, idealler, gelenekler, sosyal parametreleri ise aile yapısı, komşuluk organizasyonu, kamusal, ekonomik, politik değerler gibi başlıklar altında ele almıştır.

3.5. Fenomenoloji

“Gerçek, kurulamaz ve inşa edilemez, betimlenir.”

(Merleau-Ponty, 2016 s:13).

Merleau-Ponty, “fenomenolojinin birliğini ve gerçek anlamını ancak kendi içimizde bulabiliriz” derken, Jeanson da “fenomenoloji için nesnel bir tanım talep etmenin saçmalığını belirtir (Lyotard, 2007). Merleau-Ponty (1962) tarafından “Özlerin araştırılması”, Polkinghorne (1989) tarafından “insan deneyiminin keşfedilmesi”, Seamon (2003) tarafından ise “içtenlikle görmek” olarak tanımlanır. Birçok kaynakta fenomenoloji hakkında tanım yapılırken, fenomenoloji her bir

fenomenolog tarafından farklı şekilde ele alındığı için, fenomenolog sayısı kadar tanım yapılabileceği belirtilir.

Fenomenoloji (phénoménologie), Grekçe kökenli fenomen ve logos sözcüklerinin bileşiminden meydana gelir. Fenomen (phainomenon) sözcüğü, Yunancadaki “kendini göstermek” anlamına gelen phainesthai fiilinden türetilmiştir. Buna göre “fenomen” kavramı, Heidegger’in de birçok yapıtında farklı biçimlerde tanımladığı gibi “kendini gösteren şey”, “kendini-kendinde-gösteren şey”, “kendisi olan şey” ya da “duyularla algılanabilen her şey” vb. anlamlara gelir. Fenomenoloji ise fenomen bilimi (görüngübilim, görüngüler bilimi, görüngüler öğretisi) demektir (Aydoğdu, 2010: 38). Fenomen, bir şeye hangi özellikler eklenip/çıkarıldıktan sonra anlamını yitiriyor ve şey olmaktan çıkarak başka bir şeye dönüşüp yok oluyorsa, o şeyin değiştirilmemesi gereken özelliği yani “öz”üdür (Eyce, 2011: 16).

Fenomenoloji bir felsefedir ve metafizik sistemleştirmelerden sakınmaya çalışır. Günümüzde birden çok fenomenolog vardır ve terimin anlamı da hala oluşum halinde olup tarihsel olarak tamamlanmamıştır. İlk fenomenolog olarak geçen Husserl’den sonra Heidegger, Merleau-Ponty, Ricoeur, Levinas gibi birçok fenomenologun, fenomenoloji anlayışında birçok farklı vurgulama nüansları vardır (Lyotard, 2007:8-11). Lyotard’a göre Fenomenoloji terimi; “fenomenlerin”, yani bilince görünen şeyin, “verilmiş” olan şeyin varsayımlar kurmaktan kaçınarak, derinlemesine incelenmesi anlamına gelir (Lyotard, 2007). Merleau-Ponty’e göre ise “fenomenoloji”, özlerin incelenmesidir ve ona göre bütün sorunlar özleri tanımlamaya ilişkindir (Merleau-Ponty, 2016: 9). Merleau Ponty “Algının Fenomenoloji” adlı kitabında metinlerin dilbilimsel yorumunun bize bir şey kazandırmayacağını şöyle belirtir:

Onların içinde sadece kendi koyduklarımızı buluruz ve eğer tarih bizim yorumumuzu çağırıyorsa, bu çağırışı yapan elbette felsefe tarihidir. Fenomenolojinin birliğini ve hakiki anlamını kendimizde buluruz. Önemli olan, metinlerin aktardıklarını tek tek saymak değil, bu fenomenolojiyi bizim için saptamak ve nesneleştirmektir (Merleau-Ponty, 2016: 10).

Fenomenoloji, deneyimimizi olduğu haliyle doğrudan betimleme girişimidir; yaşanan mekânın ve zamanın hesabının verilmesidir. Husserl'in ifadesi ile fenomenolojik indirgemenin (réduction) hakiki anlamı, tam da burada görülmektedir(Merleau-Ponty, 2016: 19). Fenomenolog, fenomenin durumlarını beş duyardan herhangi birine indirgmeden anlamaya ve onları betimlemeye çalışır (Hisarlıgil, 2007: 12).

Fenomenolojik yöntem, özü görmek ve kavramak için iç içe geçmiş fenomenolojik tavır, yönelimsellik, paranteze alma (fenomenolojik indirgeme), fenomenolojik redüksiyon ve fenomenolojik refleksiyon olmak üzere birçok adımdan oluşan karmaşık ve zor bir yöntemdir. Fakat fenomenolojik yöntemde, bu adımlar her zaman sırasıyla takip edilmez (Aydoğdu, 2018: 89). Bu bölümde, bu kavramlardan en önemlisi olarak anılan yönelimsellik ve paranteze alma kavramları kısaca açıklanmaya çalışılacaktır.

Fenomenolojide yönelimsellik, kavramı Meleau-Ponty tarafından şöyle açıklanmaktadır: Yönelimsellik kavramı, sık sık fenomenolojinin başlıca keşfi olarak anılsa da ancak indirgeme yoluyla anlaşılabilir “Her bilinç bir şeyin bilincidir”. Yönelimsellik kavramı sayesinde fenomenolojik “anlama”, “hakiki ve devinimsiz doğalarla” sınırlı olan klasik “idrak”ten ayrılır ve fenomenoloji bir oluşum fenomenolojisine dönüşebilir. Söz konusu olan ister algılanmış bir şey, ister tarihsel bir olay, isterse de bir öğreti olsun, “anlamak” toplam yönelimi yeniden yakalamaktır. Sadece algılanan şeyin “özellikleri”nin, “tarihsel olguların” kalıntılarının, öğretinin getirdiği “fikirler”in temsil için ne olduklarının değil; camın, taşın ya da bir parça balmumunun özelliklerinde, devrimin bütün olaylarında, filozofun bütün düşüncelerinde kendini dile getiren biricik varolma tarzının kavranmasıdır (Merleau-Ponty, 2016: 23). Fenomenoloji her türlü bilimsel “temalaştırma”dan önce gelen ve onu geçerli kılan dolaysız veriyi araştırırken, bu verinin bilincinin temel üslubunu ya da özünü açığa çıkarır ki bu yönelimseliktir (Lyotard, 2007: 10).

Merleau-Ponty (1964)'ün bakışıyla fenomenolojinin hedefi, insan deneyimini betimlemektir. İnsan deneyimi, anlam tabakalarından oluşur ve fenomenolojideki bu

betimlemenin amacı da bu tabakaları birer birer soymaktır. Fenomenolojik indirgeme yoluyla önvarsayımlar ve ortak duyular, özgün farkındalığı yeniden elde etmek için “paranteze” alınırlar. Fenomenoloji, fenomenoloğun kendi bilgi, ortak duyum, inanç ve alışkanlıklarını askıya alması ya da parantez içine alması ile mümkün görünmektedir(Hisarlıgil, 2007: 9).Parantez içine almanın dokunamadığı tek varlık alanı ise salt ben'dir. Parantez içine alınamayan salt ben, gerçek dünyadan, bu dünyanın nesnelere çeşidinden bir varlık değildir; aşkındır (Hisarlıgil, 2007: 7).

Fenomenolojinin en büyük kazanımının, aşırı öznelcilik ile aşırı nesnelciliği bir araya getirmek olduğunu söyleyen Merleau-Ponty, fenomenolojinin uğraştığı şeyi şöyle aktarmaktadır:

“Tarihi, ideolojiden mi yoksa politikadan mı ya da dinden yahut ekonomiden mi yola çıkıp anlamak gerekir? Bir öğretiyi ortada görünen içeriğiyle mi yoksa yazarın psikolojisi ve yaşamındaki olaylar üzerinden mi anlamak gerekir, hepsinin de bir anlamı vardır; bütün ilişkilerin ardında aynı varlık yapısını buluruz. Marx'ın da dediği gibi, tarih baş üstü yürümez, ama ayaklarıyla da düşünmediği ortadadır. En iyisi, onun “başı”yla ya da “ayakları”yla değil de gövdesiyle uğraşmaktır.” (Merleau-Ponty, 2013: 25).

Fenomenolojinin öncülerinden etiğin filozu olarak anılan Levinas'a göre; “ötekini anlamak, ötekinin başkılığına son vermek ve öteki üzerinde iktidar kurmaktır”. Ötekinin, ontolojik olarak ne olduğunu bilmek mümkün olmadığını belirtir ve “yapılması gereken tek bir şey vardır; o da, öteki ile eşit ilişkiler geliştirerek, öteki hakkında bilgi toplamak olabilir” der (Levinas, 1986: 348).

3.5.1. Mimarlığa Fenomenolojik Bakış

Fenomenoloji, mekân-insan ilişkileri açısından; mekânın somut ifadesi olan mimari formun ve insan-mekân ilişkilerinin anlamını sorgulamaya yönelik bir yaklaşım olarak kullanılmaktadır. Bununla birlikte fenomenoloji, kentsel mekânı anlamada kaynağa ulaşmak, özü yakalamak ve bazı kavramlara açıklık getirmek amacıyla son yıllarda, özellikle kuram ve pratik arasındaki ilişkiyi güçlendirme

abasinda olan tasarımcılar tarafından başvuru, felsefi olduğu kadar psikolojik dayanakları da olan bir yaklaşım olarak kabul edilmektedir (Solak, 2017).

Mimarlıkta yerin anlaşılmasına yönelik sembolik, yapısalcı, marksist, psikolojik, fenomenolojik ve hermeneutik yaklaşımlar sergilenmiştir. Hisarlıgil (2007), fenomenoloji ve hermeneutik dışındaki yaklaşımların, genellikle özne ve mekânı birbirinden ayrı tutarak ele aldığını ve bu yaklaşımların, fenomenolojik yaklaşıma göre eksik kaldığını şöyle anlatır:

“Sembolik ve yapısalcı çalışmalar, sembolik bir üretimle oluşturulan dış dünya içerisindeki yerin anlamını bulmaya çalışır. Bu durumda dünya, dışarıda olan ve semboller yüklenen bir anlam taşır. Ya da Marksist çalışmalarda yer sosyal etkilerin bir sonucu olarak kabul edilir ve yerin sosyal yaşamda kullanılma durumu önemsenir. Yere psikolojik bakış da yeri bir bileşen ve kimlik oluşumunda bir neden olarak görür. Oysa yere ilişkin fenomenolojik çalışmalar, yeri maddeleştirmeden ya da idealize etmeden anlamaya çalışan araştırmaları içermektedir. Bu durumda yer soyut bir düşünce ya da deneyimden bağımsız bir “orada olan”, varlıktan ayrı olan olarak kabul edilmez. Yere fenomenolojik ve hermeneutik olarak yaklaşmak, yerin dünyanın bütünü ya da deneyimleyen kişi için önemini ortaya koyan “deneyimleme”yi anlamaya çalışmaktır.” (Hisarlıgil, 2007: 6).

Mimari yapı görme, dokunma, duyumsama gibi atmosferik bütüncül bir algının nesnesi iken diğer yandan zamansaldır; zamanın içinde dönüşür ve değişir (Merleau-Ponty, 1964). Mimarlıkta anlamı fenomenolojik yaklaşım ile ele alan Juhani Pallasmaa (2011); Tenin gözleri: Mimarlık ve Duyular (The Eyes of The Skin: Architecture and the Senses) adlı kitabında beden, mekân ve nesneye dair şunları söyler:

“Bir bahçede çim üzerine yerleştirilmiş basamak taşları birer ayak izi imgesi ve baskısıdır. Bir kapıyı açtığımızda bedenimizin ağırlığı kapının ağırlığı ile buluşur; merdiveni çıkarken bacaklarımız basamakları ölçer, elimiz tırabzanı okşar ve bütün bedenimiz mekânda çaprazlamasına ve dramatik biçimde hareket eder.”(Pallasmaa, 2011: 77)

Pallasmaa'ya göre bir bina kendinde amaç değildir, bina; çerçeveler, eklemler, yapılandırır, anlamlandırır, ilişkilendirir, ayırır ve birleştirir, kolaylaştırır ve yasaklar (Pallasmaa, 2011: 78). Dolayısıyla temel mimarlık deneyimleri birer ad değil, daha ziyade birer fiil formuna sahiptir. Mimarlığı, diğer sanat formlarından ayıran özelliğinin bu eylem olanağı olduğunu belirten Pallasmaa:

“Anlamlı bir mimarlık deneyimi yalnızca bir dizi retinal imge değildir. Mimarlığın “öğeleri”, görsel birimler ya da gestalt değildir; bellekte etkileşim içindeki karşılaşmalar, yüzleşmelerdir. Mimari mekân, fiziksel mekândan çok yaşanan mekândır ve yaşanan mekân geometriyi ve ölçülebilirliği daima aşar (Pallasmaa, 2011: 79).

Şengün (2018), “Sokak Pazarının Poetikası: Geçici Yapının Zamansallığı Üzerine Fenomenolojik Bir İnceleme” adlı çalışmasında, Perce'in mekâna fenomenolojik yaklaşım şeklini şöyle aktarır:

“Etrafımızı saran, bizi içine alıp sarmalayan tek bir mekân yoktur, her yer mekân kırıntıları ile doludur. Perce (1974); alışageldik algımızı modern kentin işlevsel parçalara böldüğü sınırlarla kavramak yerine, mekânı iç içe geçmiş yerler ve zaman/mekân adalarından menkul bir bütün olarak anlamaya ve okumaya çağırır.” (akt: Şengün, 2018: 7)

3.6.Hermeneutik

Hermeneutik, Yunanca'da “açıklamayla ilgili”; açıklayıcı” anlamına gelir. Bauman, hermeneutiği “açıklığa kavuşturma”, çapraşık olanı anlaşılır, açık olmayanı açık hale getirme anlamında kullanmıştır. Bauman'a göre anlama, döngülere girmektir: *Daha iyi ve daha az narin bilgiye tek doğrultulu bir ilerleme yerine, kolektif hatıraların sonsuz bir tekrarlanması ve yeniden değerlendirilmesinden oluşur; her zaman daha çok ama daima seçicidir (Bauman, 2017:22.)*

Heidegger, insanın bir “varlık” olma hali olarak kabul ettiği “anlama” yetisini, “iletişim” kavramı bağlamında, insanın “dil” ve “yorumlama” yetisi olarak ontolojik temelde kabul eder. Heidegger’e göre “anlama”, yorum imkânını anlaşılan şey içinde bulur: özne, “yorumlanması gereken şeyi önceden zaten anlamıştır (Heidegger, 2002: 319).

Yorumda anlama, anlama yolunda anladığı şeyi kendine maleder/içselleştirir. Yorum ontolojik olarak anlamaya dayanır. Yorum anlaşılan şeyin kabulü değil, tersine, anlamaya sunulan imkânların geliştirilmesidir (Heidegger, 2002: 313).

Heidegger’e göre, inşa edilmiş şeyler –her şey gibi- dokunsal ve imgesel deneyim yoluyla kavranmalıdır. Yapı, salt bir hayranlık nesnesi veya bir inşaat yönetim süreci ürünü olarak algılanmamalıdır. Aslında bina, öncelikle süregiden inşa ve iskân deneyiminin bir parçasıdır (Sharr, 2013, s:48). Heidegger, mekânı saf yapı olarak görme eğilimini dönüştürmüştür ve mekânı bir etkileşim ve deneyim yeri olarak kabul etmiştir. Heidegger’in “Dünya içinde olmak” kavramı, insanların yerle olan ilişkilerinin anlaşılmasını sağlamaktadır. Heidegger’e göre yorum, kişinin geçmiş deneyimlerine, onun tarihselliğine dayanmaktadır. Anlama karşılıklı bir eylemdir; bugün ancak geçmişle birlikte, geçmiş de bugünle birlikte anlaşılabilir. Heidegger bu karşılıklı ilişkiyi “hermeneutik döngü” olarak adlandırmaktadır (Heidegger, 2008). Heidegger’in teorik yaklaşımını açıklaması açısından önemli bir yere sahip olan “Köprü” yazısı, Sharr tarafından şöyle yorumlanmaktadır:

“Heidegger’göre köprünün mevcudiyetinin, varlığının insanların dolaysız deneyimi üzerindeki etkisi ilk bakışta görüldüğünden çok daha fazladır. Teknokratik dünya kavrayışında köprü yapımı çok da önemli bir mesele değildir: Yapısal, lojistik ve ekonomik zorluklar içerebilir, ama bunlar nispeten kolayca çözülebilir. Ancak Heidegger için, köprü yapımının teknik çözümlerin hepsinden çok daha önemli olan fenomenolojik bir anlamı vardır. Mesafe matematiksel olarak ölçüldüğünde kıyılar birbirinden çok uzakta değildir. Oysa geçişin günlük hayattaki yansımaları açısından bakıldığında öyledir. İnsanlar köprü olmadan karşı yakaya geçmek için yürüyerek ya da arabayla çok daha fazla yol katetmek zorunda kalacaktır.

İnsanların o noktadan suyun öte yakasına geçmesine izin vererek, köprü onların günlük hayattaki davranış kalıplarını geri dönülmez bir biçimde değiştirmiştir: Kişiler işlerini daha kolay görebiliyor, yeni ticari bağlantılar kurabiliyor, yeni dostlar edinebiliyor ve âşıklar birbirlerine kavuşabiliyordur. İnşa nesnesi ile inşa edilmiş şey arasındaki ayrım burada ortaya çıkar: Köprü öncelikle görsel bir nesne olarak hayran olunası bir şeydir; ne var ki Heideggerci anlamda bir şey olarak köprünün önemi, onun fiziksel varlığının insanların günlük hayatındaki koşulları ne şekilde değiştirdiğine bağlıdır.” (Sharr, 2013,S:50).



IV. BÖLÜM

İSTANBUL'UN YAKIN DÖNEM TARİHİ

4.1. Giriş

İstanbul kent yapılanması ilk çağlara dayanmaktadır ve kentin en etkin eski yerleşim yerleri, Haliç kıyıları ve Tarihi Yarımada'nın güneyi olarak gösterilmektedir. İstanbul, günümüze kadar birçok farklı isim ile anılmıştır. Dönemsel olarak yoğun kullanılan başlıca isimler Bizantion, Nova Roma, Konstantiniye, Konstantinopolis, Megapolis, Eistanbul, Darülhilafe, İslambol, Asitane, İstimbal, Dersaadet, Estefanya ve İstanbul olmuştur (Tali, 2009: 9-12). Kente verilen isimler genel olarak imparatorlukların, hükümdarların ya da belli bir topluluğun ideolojisini ya da kültürünü temsil edecek isimler olmuştur.

İstanbul'un kent yerleşiminin tarih öncesine dayanan geçmişi, farklı tarihsel dönemlerde, farklı kentsel değişim ivmeleri yaşamış ve her dönemin egemen gücünün mekânsal, toplumsal ve kültürel varoluşuna tanıklık etmiştir. İstanbul'un mekânsal yapılanması, tarihin başlangıcından 19. yüzyıla kadar daha çok hükümdarlar ve dini kurumlar tarafından saraylar, yönetim binaları ve ibadet yerleri olan kilise ve cami yapıları gibi simgesel mimari ürünlerin inşa edilmesiyle şekil almıştır.

İstanbul, stratejik konumundan dolayı sürekli ele geçirilmek istenen bir kent olarak, tarihteki birçok savaşa ve olaya tanıklık etmiştir. Egemenliği ele geçiren imparatorluklar bir önceki hâkim ideolojinin ve kültürün mekânlarını da büyük ölçüde ya değiştirmiş ya da yıkarak günümüze ulaşmasını engellemiştir. Farklı dönemlerde farklı ideolojilerin ve kültürlerin mekânsal izlerini taşıyan İstanbul, 1950'lerden sonra ise mekânsal değişimde büyük ivme yaşamıştır. Bu süreçten sonraki değişim imparatorlukların ya da dini kurumların eliyle değil; ulus devletinin ve kapitalist sistemin işleyişiyle gerçekleşmiştir. İstanbul'daki bu değişimler sadece kenti ilgilendiren bir mesele olmaktan çıkıp; ulusal ve uluslararası bir mecraya taşınmıştır. 1950'lerden sonra inşa edilen ya da yıkılan yerler, İstanbul'u

temsil eden mekânsal göstergelerle birlikte, toplumsal olarak gündelik yaşamın rutinlerini de değiştirmiştir. 1980'lerde değişen ekonomik sistemle beraber, kentsel yapılanmadaki değişim ise günümüzde de devam etmektedir. Bu bölümde, 1950'li yıllardan günümüze kadar olan süreçte İstanbul'un kentsel değişimi, imgesel, simgesel ve anlamsal değişimleri birlikte ele alınması amaçlanmaktadır.

4.2. 1950-1980 Yılları Arasında İstanbul

1945 yılında biten İkinci Dünya Savaşı'na katılmasa da sonuçlarından doğrudan etkilenen Türkiye, savaş sonrası ortaya çıkan iki süper güç olarak tanımlanan Sovyetler ve ABD ya da sırasıyla temsilcileri olan, komünist ve kapitalist ideolojik yapılanma arasından, tercihini kapitalist ideolojiye sahip ABD ile yakınlık kurarak kullanmıştır (Arda, 2018: 36). Bu tercih ilk olarak, savaş sonrası ekonomik yönden zayıf düşen Avrupa ülkelerinin de dâhil olduğu, ekonomik ve teknolojik ürünlerden faydalanmak amacıyla, 1947 yılında ABD'nin "yardım vaadi" olan Marshall Planı'nı imzalanması ile başlamıştır. ABD, bu yardım planı ile kapitalist anlayışı benimsetme, dünya çapında güvenilir bir pazar alanı oluşturma, dış satım imkânlarını artırma ve hızlandırma amacına ulaşmayı hedeflemiştir (Arda, 2018: 55-56). Aynı zamanda yardım ettiği ülkelerin kendisine ekonomik, siyasal ve ideolojik anlamda bağımlı hale gelmesini sağlamayı hedeflemiştir (Güler, 2009: 57). Marshall planı ile birlikte Türkiye'de ideolojik, politik, ekonomik, güvenlik, kentsel ve yaşamın birçok alanında köklü sayılabilecek değişimler yaşanmıştır (Delipınar, 2011: 57, 119).

Demokrat Parti'nin iktidar olduğu dönemde İstanbul büyük bir mekânsal değişime uğramıştır. Marshall Planı yardımlarıyla İstanbul'u modern bir Amerikan kenti gibi inşa etme çabaları, yoğun olarak görülmektedir (Karakuyu ve ark. 2010). Dönemin iktidarı devlet kaynaklarının önemli bir kısmını, imalat ağırlıklı sanayi ile İstanbul'a yatırmış ve İstanbul'un ülke genelinde ticaretin ve sanayinin merkezi haline gelmesini sağlamıştır (Keyder, 1999). Kuban'a göre bu dönemde yapılan operasyonlar, yarı kırsal bir toplumun modern kent yorumunu yansıtmaktadır (Kuban, 1996).

Marshall Planı ülke genelinde büyük değişimlerin yaşanmasına yol açmıştır. Makineleşme ile tarımda işgücüne duyulan ihtiyacın azalması; başta İstanbul olmak üzere büyük kentlere göç silsilesini başlatmıştır (Delipınar, 2011: 49). Dolayısıyla uluslararası güçler ve devlet politikalarının etkisinde İstanbul nüfusu büyük ölçüde artmıştır. Uzun yıllar boyunca iktidarlar tarafından siyasal ve kentsel bir mesele haline gelen göç, kentin gecekondulaşmasına ve kaçak yapılaşmanın önünü açmıştır (Özakbaş, 2015: 417).

Uysal (2001), 1970’li yıllardan sonra ekonomik krizle birlikte, değişimin küreselleşme şeklinde ortaya çıktığını belirtir. Küreselleşme olgusunun kentlerin kurtuluşu, küreselleşme dışında kalmanın uluslararası toplumdan dışlanma anlamına geleceği varsayımıyla; İstanbul küresel kent yarışına soyunduğunu belirtir. Dolayısıyla İstanbul’un kurtuluşunun Türkiye’nin kurtuluşu olarak lanse edilmiştir (Uysal, 2001: 64),

Bu dönem aralığında kentsel anlamda Amerikan imgelerinin İstanbul’a girişi devlet yetkililerince inşa edilmesine onay ve destek verilen Hilton oteli ile gerçekleşmiştir. Hilton Oteli barındırdığı imgeler ile değişimin önemli bir simgesi olmuştur (Yavuz, 2008: 38). Kentin biçimlenişinde ve kimliğinde en büyük değişimi yaratan Boğaziçi Köprüsü ise, İstanbul kent yapılanmasının kuzeye doğru ilerlemesine yol açmıştır. Siluetini anıt eserlerin ve yeşil alanın oluşturduğu Boğaziçi, bu dönemde sayfiye mekânı özelliğini kaybetmeye başlamış ve kent merkezinde yeşil alanların giderek azalıp, sanayi ve ona bağlı düzensiz konut alanlarının hâkimiyetine dönüşmüştür. (Eryazıcıoğlu, 2012: 54).Günümüzde yüksek yapıların kendisini gösterdiği alan olarak öne çıkan Levent, bu dönemde etrafında gecekonduların yoğunlaştığı bir sanayi alanı olmuştur. 1950-1980 yılları için yapılan araştırmalar ışığında İstanbul kent imgesini oluşturan anahtar kavramlar; Amerikanlaşma, göç, gecekondulaşma, sanayileşme, kentsel dönüşüm, geniş cadde ve bulvarlar, rant ve Boğaziçi köprüsü olarak özetlenebilir.

4.3. 1980’li Yıllardan Günümüze İstanbul (Küreselleşme süreci)

1980’den günümüze kadar olan süreç, İstanbul kent yapılanmasının en hızlı ve en büyük değişime uğradığı süreç olmuştur. Bu başlık altında, liberal politikalara geçiş ile küresel sürecin etkisinde İstanbul’da gelişen kentsel politikalar irdelenecektir. Son dönem politikaları ile İstanbul’un değişimine sebep olan ideolojik arka planın ortaya çıkarılması amaçlanarak, yaşanan ve temsil edilen mekânın; imgesel, simgesel ve anlamsal değişimlerine odaklanılacaktır.

Türkiye’de piyasa mekanizmasının ulusal politika olarak benimsenmesinin önemli adımı 24 Ocak 1980 İstikrar programıdır. 24 Ocak Kararları olarak anılan, IMF’nin az gelişmiş ülkelere önermiş olduğu bu sistemin amacı, bu ülkelerin küresel ekonomiye eklenmesidir (Karaçor, 2006: 379-391). Turgut Özal tarafından hazırlanıp, açıklanan ve dönemin Başbakanı Süleyman Demirel tarafından imzalanmasıyla ülkemiz serbest piyasa ekonomisine, başka bir deyişle neoliberal ekonomi sistemine geçiş yapmıştır (Sipahi, 2011: 149). Bu istikrar programının amacı, ekonomide devlet müdahalesini minimum seviyeye indirmek ve piyasa ekonomisinin önünü açmaktır (Karaçor, 2006). Dolayısıyla makro ve mikro dengelerde, fiyat mekanizmasını belirleyen özel sektör olması amaçlamıştır. 1980 askeri darbe sürecinde bu programın uygulanması kolaylaştırılmış ve daha sonra seçimlerle iktidara gelen Turgut Özal, büyük sermaye gruplarının desteği ile küreselleşme politikalarına hız vermiştir (Öztürk, 2011). Turgut Özal tarafından İstanbul’u bir “Dünya Kenti” haline getirme söylemleri ve çabaları, neoliberal politikalara derinlik katmıştır (Keleş, 2016). Küreselleşme etkisi ile İstanbul kent formunun oluşmasına etki eden dinamikler de değişmiş, küresel sermayenin kıyasıya rekabet ettiği bir alan olmuştur.

1980 sonrasında üretilen politikalarla kentler sermaye birikimi bakımından yeni fonksiyonlar kazanmış ve bu dönemdeki ekonomik politikalarla ithalat ve ihracat teşvik edilmiştir (Öztürk, 1992: 39-40). Ortaya çıkması muhtemel ticaret açığının da turizm gelirleri ve yabancı yatırımlarla aşılması planlanmıştır. Yüksek katlı yapıların inşa edilmesine teşvik edici yasal düzenlemeler; dönemin iktidarları

tarafından yerli ve yabancı yatırımcılar için finans desteği, arsa tahsis etme ve vergi erteleme gibi kolaylıklar sağlama olarak sıralanabilir (Şencan, 1991). Dolayısıyla İstanbul Boğazı çeperlerinde hızla büyük ölçekli yapılar inşa edilmeye başlanmıştır.

1980-1986 yılları arasında tarihi şehir yapılanması içerisinde yer alan sanayi yapılarının dönüşümü ve kent dışına taşınması ve yeni sanayinin de kent dışında inşa edilmesi amaçlanmıştır. Bu dönemde göçün yoğun olarak devam ettiği İstanbul'da, gecekondulaşma devam etmekle beraber lüks konut ve villalar inşa edilmiş; yüksek katlı iş merkezlerinin yapılmasına başlanmıştır. Bu yüksek katlı yapılar finans, turizm, reklamcılık vb ticari faaliyetlerin merkezi olmuştur (Öztürk, 1992). Bu dönemde, zengin sınıfın şehirden uzak kendine yeten uydu kentler inşa etmesi, şehrin genişlemesine yol açmış ve aynı zamanda kent merkezi çöküntü alanlarına dönüşmüştür.

Şirketler açısından uluslararası konumlanma ile gerçekleşen küreselleşme düzeni, az gelişmiş ülkelerde büyük mekânsal değişime yol açmıştır (Uz Sönmez,2007: 82). Küresel firmaların ekonomik büyüme isteği ve iktidarların uluslararası çapta ekonomik gelir olarak pay alma iştahı, ikonik binaların ve ona hizmet edecek altyapısal düzenlemeler olan yolların inşasını gerekli kılmıştır. Bu iştah kentlerin bir 'pazar' alanı olarak kullanılmasına yol açmıştır. İstanbul'da da biçimiyle ikon olma iddiası taşıyan, mekânsal olarak soyutlanmış ve kapalı/korumalı olarak anılan bu yapılar, kentintopoğrafik silüetini oluşturantarihsel mekânların üzerinde yükselerek yerini almıştır. Bu ikonik yapılar, fonksiyonunu karşılama amacından çok, mekânı üretenlerin imgesel ve simgesel arzularını taşıyarak yükselmişlerdir. Gücün ve iktidarın mekânsal nesnesi olan yüksek katlı yapılar, diğer mekânlarla birlikte İstanbul'un küresel kent olma çabalarının sembolü olma çabasıdır.

Günümüzde kentlerin uluslararası alanda ekonomik rekabette olma isteği ve turistik etki ile ekonomik başarı sağlanması, ikonik yapıların inşası ve altyapısal düzenlemelerin yerine getirilmesi ile sağlanmaya çalışılmaktadır. Her şeyin bir meta haline dönüştüğü kapitalist sistemde, metropollerin tarihsel ve kültürel yapısı da

alınır satılır bir değere dönüşmüştür (Öncü ve Weyland,2007). Finans, sigorta ve iletişim alanında yoğunlaşan bu çok uluslu şirketler sermayeyi çekme hedefine; stratejik coğrafi konumu olan kentlerde, stratejik konumlarda güç ve prestijin göstergesi olan yüksek yapılarla ulaşmaya çalışmıştır (Öncü ve Weyland, 2007). Farklı kıta ve ülkelerde yapılan bu benzer uygulamalar ve yapılar, küresel firmaların iktidardan aldıkları destek ile bu kentleri bir “pazar” alanı olarak kullanmasına yol açmıştır.

Toplumsal ve ekonomik açıdan çağdaş düzeye ulaşma gayreti olarak benimsenen bu kentsel politikalar, İstanbul özelinde, sanayi kentinden hizmet sektörüne geçilmesi olarak özetlenebilir. Yapısal olarak büyük arsalarla sahip olan sanayi alanlarının yoğun olduğu, Büyükdere Caddesi –Maslak aksı 1980’li yıllardan itibaren büyük finans ve şirketler aracılığıyla ulusal çapta yüksek yapıların yoğunlaştığı alan olmuştur (Nurdoğdu, 2008). Bu aks aynı zamanda Boğaziçi Köprüsü ve Fatih sultan Mehmet Köprüsü’nün de yer aldığı, TEM ve E-5 karayolu arasında kalmaktadır. Bu yapıların burada yoğunlaşmasının sebebi sadece arazi yapılanması değil; kentin en prestijli stratejik konumuna sahip olmasıdır. Dolayısıyla 1980 sonrası liberal politikaların ihtiyacı olan mekânsal yapılaşmalar, kent silüetini değiştiren birçok yüksek yapının inşası ile sonuçlanmıştır. Bu tarihi kentsel silüetin tahribatına sebep olan yapılar, aynı zamanda yeşil alanların da tahribatına sebep olmuştur (Akman, 2009).

Tarihi Yarımada için Prost tarafından hazırlanan ve 1939 yılında onaylanan, nazım imar planı ile kent silüeti 1980’li yıllara kadar korunmuştur (Eryazıcıoğlu, 2012: 94). Başka bir deyişle bu tarihe kadar kent silüetini etkileyen yapılar arasında, özel sektörün önemli bir rolü olmamıştır. 1980’li yıllardan sonra özel sektör tarafından inşa edilen yapılar, kent silüetini büyük ölçüde değiştirmiş ve zaman zaman ülke gündeminde tartışma konusu olmuştur. Yakın geçmişte bu tartışmaya “16/9” gökdelenleri konu olmuştur. 16/9 gökdelenleri, Sultan Ahmet Camii tarafında tarihi kent silüetini etkilenmesine sebep olmuştur. Her ne kadar bu yapıların “tırışlanacağı” (fazla katların yıkılacağı) (<https://www.sabah.com.tr/gundem/2013/04/18/erdogan-silüete-kizdi-gokdelencilerle-kustu>) belirtile de

herhangi bir düzeltmenin yapılmadığı ve telafisi imkânsız olduğu gerekçesiyle 2018 yılında alınan mahkeme kararı ile yapı yasal hale kavuşmuştur. (<http://www.hurriyet.com.tr/gundem/16-9-tirastan-kurtuldu-silueti-bozan-kuleler-yasallasti-40714741>)

1980’li yıllardan itibaren aralıklarla ekonomik krizler yaşanmış olsa da küreselleşme olgusu etkisini giderek artırmış ve günümüzde tartışılan en önemli kavramlardan biri olmuştur. 2002 yılında yapılan seçimlerde tek başına iktidar olan Adalet ve Kalkınma Partisi döneminde; İstanbul, Türkiye’nin tanıtım yüzü olmuş ve pazarlanan simgesel bir değere dönüşmüştür (Öktem, 2006). AKP dönemindeki uygulamalar, özellikle uluslararası etkinliklere ev sahipliği yapılarak; küresel kültür endüstrisinden pay almaya çalışma gayreti olarak özetlenebilir. Tanıtım ve reklam yüzü olan İstanbul’un, bir “Dünya Kenti” olması adına yapılan fiziksel değişimler ile kent geniş alanlara yayılmıştır. Bu dönüşüme karşı yapılan eleştiriler;“hızlı ve plansız gelişmenin sonucu olarak İstanbul’un kentsel sürdürülebilirliğini riskli hale getirmesi” olarak özetlenebilir (<https://kuzeyormanlari.org/2014/03/21/kuzey-ormanlari-savunmasi-3-havalimani-raporu-nereden-baksan-katliam-yagma-saibe-guncellendi-3-2-2014/>).

“Günümüzde büyük kentlerin tarihsel geçmişi, uluslararası turizm piyasasında ‘seyirlik’ mekânlar ve yapılarda somutlaştırılıp pazarlanıyor ve tüketiliyor. Bir kentin ne denli uzun ve zengin tarihsel geçmişi varsa, o denli kolayca fotojenik görüntülere dönüştürülüp, renkli broşürlerde, cep kitapçıklarında, dergi sayfalarında, televizyon ekranlarında satışa sunulabiliyor.” (Öncü, 1997: 27)

İstanbul kenti baz alınarak küreselleşme bağlamında yapılan değerlendirmelerde, küreselleşmenin etkilerini kent başarısı olarak gören Keyder’in (2000) aksine Öktem, küreselleşmenin olumsuz yanlarını; ekonomik ve sosyal kutuplaşmanın artması, mekânsal ayrışmanın derinleşmesi, kentsel gerilim ve yoksulluğun yaygınlaşması ve gelirin adaletsiz dağıtımı olarak sıralamaktadır (Öktem,2005). İstanbul’un küreselleşmeye hizmet eden mekânsal gelişimi 2000’li yıllardan itibaren hızlanarak artmış ve günümüzde İstanbul’un kent silüetinin kısa sürelerle güncellenmesini gerektiren bir dönemin yaşamasına yol açmıştır. Bu dönem

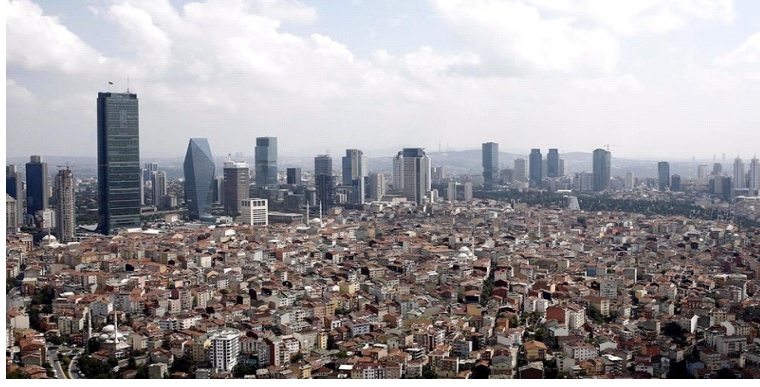
kısaca devletin ve küresel sermayenin ortaklığıyla, İstanbul'u uluslararası iş merkezi haline getirme çabaları olarak özetlenebilir.



Kaynak:(Atik, 2014)

Şekil 4.1.Günümüzde İstanbul Kent Silüeti (2014)

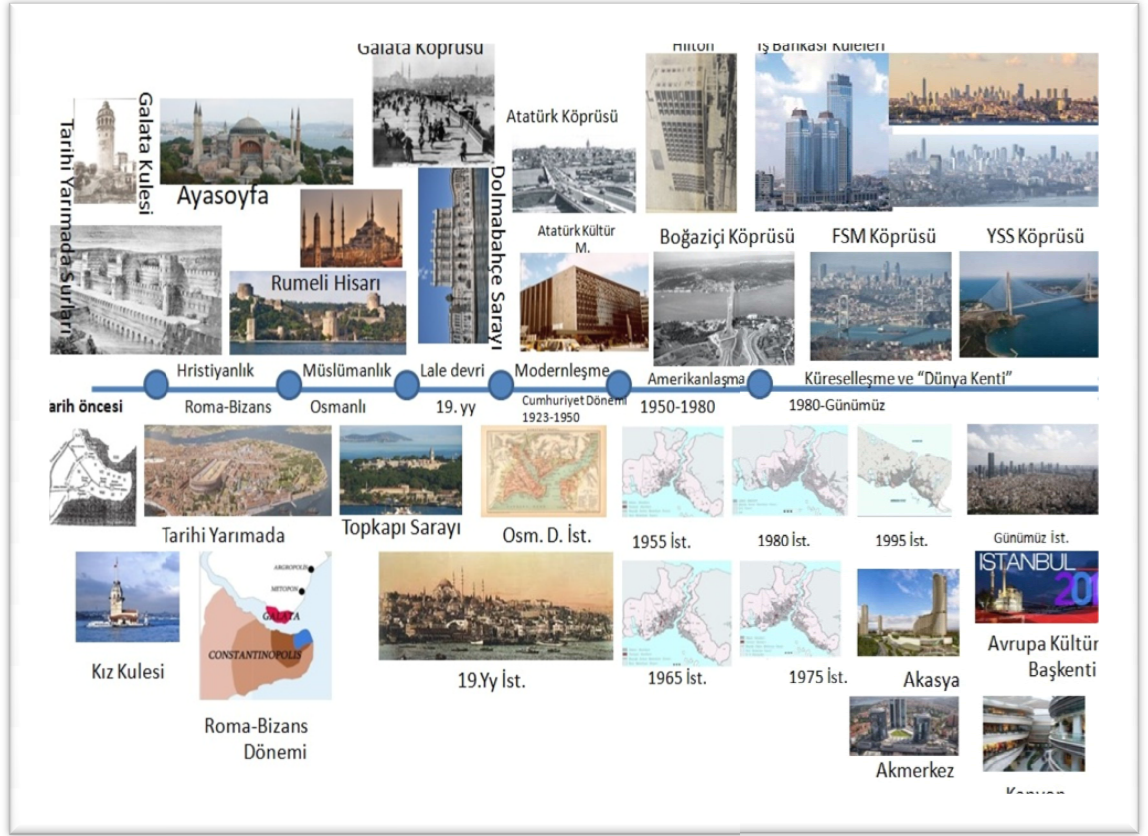
2002 yılından günümüze kadar iktidar olan Adalet ve Kalkınma Partisi'nin İstanbul'da uyguladığı ya da uygulamak istediği birçok kentsel proje uzun süre ulusal gündemdeki yerini korumuştur ve hala da tartışılmaya devam etmektedir. Bu dönemde, İstanbul Boğazı'nın altından geçen Marmaray ve Avrasya olmak üzere iki tüp tünel inşa edilmiştir. 2013 yılında faaliyete geçen Marmaray; tren ile Kazlıçeşme-Ayrılık Çeşmesi arasında toplu taşımaya, yap-işlet-devret modeliyle inşa edilen Avrasya Tüneli ise Zeytinburnu –Göztepe arasında sadece özel araç sahiplerine (yalnızca otomobil ve minibüslere) hitap etmektedir. Özellikle iktidar tarafından “ustalık dönemi” olarak adlandırılan süreçte, İstanbul'da uygulanan kentsel politikalar ülke gündemini uzun süre meşgul etmiştir. Yapılması planlanan ya da yapılmış olan bu projelerin başında, Gezi Parkı (Topçu Kışlası Projesi), Taksim Meydanı düzenlemesi, 3.Havalimanı, Kanal İstanbul Projesi, Çamlıca Camii, alışveriş merkezleri, gökdelenler, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu en çok tartışılan projeler veya uygulamalar olarak gündemdeki yerini almıştır.



Kaynak : <https://www.artigercek.com/haberler/istanbul-da-nefes-alani-kalmadi>

Şekil 4.2. İstanbul silüetini etkileyen Büyükdere Cad.-Maslak aksı

2013 yılında İstanbul'un kuzeyinde temelleri atılıp, 2016 yılında faaliyete geçen Yavuz Sultan Selim Köprüsü; günümüzde İstanbul Boğazı üzerinde inşa edilen 3. köprüdür. Bu köprü ile beraber Kuzey Marmara Otoyolu ve 3.Havalimanı'nın inşasının etkileri, önümüzdeki yıllarda daha net ortaya çıkacaktır.Son olarak kısaca 3. Havalimanın bahsetmek gerekirse; bu havalimanı 2014 yılında inşa edilmeye başlanmış ve yakın tarihte kısmi olarak “İstanbul Havalimanı” ismiyle faaliyete geçmiştir. İstanbul Yeni Havalimanı,büyüklüğü ve ekonomiye yapması beklenen katkısıyla devlet yetkilileri tarafından “Zafer Anıtı” olarak takdim edilmiş ve milli övünç kaynağı olarak sunulmuştur (<https://www.aksam.com.tr/ekonomi/turkiyenin-zafer-aniti-istanbul-havalimani/haber-788020>). Bu yeni havalimanın,yeşil alan ve su kaynaklarını büyük tahribata uğratacağı, çevre ve şehir sağlığı açısından zararları olacağıbirçok sivil toplum kuruluşu ve uzman tarafından dile getirilmektedir(<https://www.yesilist.com/ucuncu-havalimaninin-beraberinde-gelen-7-felaket/>).



Şekil 4.3. Tarihsel olarak İstanbul'un imgesel ve kentsel dönüşümü

Bu bölümde İstanbul'un, kentsel imgesini etkileyen gelişmelere ve tarihsel geçmişe odaklanılmıştır. Tezin inceleme alanını oluşturan Boğaziçi, FSM ve YSS köprülerinin üretim sürecinin özellikle hangi siyasal, ekonomik, kentsel ve toplumsal atmosferde gerçekleştiğini anlamak amacıyla, özellikle 1950 yılından günümüze kadar olan sürece dikkat çekilmiştir. Zaman içinde değişen kentsel bağlamın simgesel dönüşümü, 1980'li yıllara kadar kamunun, yerel güçlerin egemenliğinde gelişmiştir. 1980'li yıllardan sonra ise İstanbul'un simgesel dönüşümüne küresel ölçekteki özel sektörün kendi imgesini yayma adına ürettiği yapıların hâkimiyeti söz konusudur. Diğer bir deyişle kamusal mekânın simgesel egemenliği 1980'lerden sonra yerini özel sektörün ürettiği ikonik yapılara bırakmıştır. Bu bölümde yapılan araştırma, ülkemizde ki yerel gelişmelerle beraber, geniş coğrafya üzerinde yaşanan sosyo ekonomik değişimlerin etkisi de göz önünde bulundurularak aktarılmaya çalışılmıştır.

V.BÖLÜM

İSTANBUL BOĞAZI KÖPRÜLERİNİN İMGESEL ANALİZİ

5.1. İnceleme Çerçevesi

Köprü bir şeydir ve yalnızca odur. Yalnızca mı? (Heidegger, 1971).

İstanbul Boğazı Asya ve Avrupa'yı birbirinden ayıran ve aynı zamanda ulaşımın sağlandığı su yolu olmuştur. İstanbul'un tanıtımının, birçok kitapta Boğaz üzerinden yapıldığı dikkate alınır; Boğaz, İstanbul'u İstanbul yapan en önemli coğrafi değerlerinden biridir. Bu çalışma, İstanbul Boğazı üzerinde inşa edilen Boğaziçi Köprüsü (15 Temmuz Şehitler Köprüsü), Fatih Sultan Mehmet Köprüsü (FSM Köprüsü) ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün (YSS Köprüsü) üretim sürecini ve yeniden üretimini tarihsel olarak ele alıp; mekân üzerinde birikmiş anlamları, güç ilişkilerini ortaya çıkarmayı amaçlamaktadır. Bu çalışma, köprülerin imgesel analizini yaparken; mimarlığın içindeki vedışındaki dinamikleri farklı çerçevelere oturtturarak, mekânı ve bileşenlerinin anlamsal bütünlüğünü yakalamaya çalışmaktadır. Bu anlamda tez, piyasanın belirlediği simgeleri parçalara ayırarak; imgeler zincirinin kökenini bulmayı, fenomenleri nedenleştirmeyi, içsel bağlarını ortaya çıkarmayı hedeflemektedir. Dolayısıyla yapıyı anlamlandırmak için, yapı ile ilgili bağlantılar çoğaltılmıştır. Bu bağlantılar mekânın niteliği, kimin yaptığı, ne için yaptığı, hangi koşullarda yaptığı, hangi ideolojik argümanlarla desteklendiği ve nereye yapıldığı gibi sorularla desteklenmiştir.

Üstün ve Onur'a göre her zaman tanımlanan mekânın bir anlatımının olması, en azından beğenilmesi amaçlanmıştır, yani fonksiyonunu karşılamaının ötesinde, mimarlıktan belli anlatımlar beklenmiştir; yönetimin gücünü, tekniğin gücünü, insanı ve dinsel otoriteyi simgelemesi gibi (Üstün ve Onur, 1999: 123). İlgili meslek kuruluşları ve akademi ortamında, köprülerin ulaşım fonksiyonu (trafik sorunu) ve kent yapılanması üzerine yaptığı etkileraraştırmanın ve eleştirinin odağını

oluşturmaktadır. Buna karşılık, devletin güç aygıtları tarafındandaha çok yan anlam ve fonksiyonları üzerinde durulduğu görülmektedir.



Kaynak : <https://www.cnnturk.com/turkiye/yavuz-sultan-selim-koprusunun-giris-cikis-yollari?page=13>

Şekil 5.1. İstanbul Boğazı Köprüleri ve Bağlantı Yolları

İstanbul hakkında, Boğaziçi üzerinde inşa edilen köprüler hakkında yeni bir metin ortaya çıkartmıştır. Ulaşım alanındaki fonksiyonu ile beraber daha çok neyi temsil ettiği ve özellikle seçim süreçlerinde propaganda haline dönüşen bu köprülerin, süreç içerisinde hangi söylemler ile anılmış olduğu, ikonik yapı olma durumunun zamanla nasıl etkilendiği irdelenmiştir. İstanbul Boğazı üzerinde yapılan köprülerin isimlendirilme süreci de, yapının imgesi açısından önemli yer tutmaktadır. Köprülerin inşa sürecinde farklı isimler öne çıkmış ve dönemin siyasal iktidarının istediği isimler köprülere verilmiştir. Farklı isimler içerisinde, birinin seçilip diğerlerinin kullanım dışı bırakılması, söylemler üzerinden hangi niteliklerinin ön plana çıkarıldığı, o nesneye nasıl bir kimlik inşa edildiğini gösterir (Tutal, 2006). Bu bağlamda köprülere verilen isimler, köprüler üzerine üretilen söylemleri de incelemek, bu tezin araştırma konusuna dâhildir.

İstanbul Boğazı'ndaki üç köprü, mülkiyet ve kullanımı açısından "kamusal alan" olarak, hem mekânın yeniden üretiminin bir aracı hem de kentsel ve ulusal kimliği temsil edici bir "milli simge" olarak tanımlanmaktadır. Günümüz toplumunda gösteri bekleyen kitlelere hitap eden bu mimari ürünler, iktidarlar tarafından egemenliğini sürdürme girişimi olarak görülmüştür. Köprülerin yeri olan,

İstanbul Boğazı'nın doğal coğrafi ve tarihsel mekânlarının büyüleyici özelliği, onu gösterinin yapılması için en uygun yerlerden biri haline getirmiştir. Yer in bu özelliklerinin yanı sıra köprülerin yapı tipi olarak boyutları, malzemesi ve teknolojisi onu doğallığında uzaktan görülen bir simge haline getirmiştir. Bu anlamda çağ atlama söyleminin simgesi olarak inşa edilen ilk köprü (Boğaziçi Köprüsü) güçlü simgesel özellikleri barındırmaktadır. Boğaziçi Köprüsü, üretiminin gerçekleştiği zamanda bu coğrafi mekânda tek olmasının avantajı ile yaratılmak istenen simgeye kolaylık sağlamıştır. Bu simge üretimi, ulusal sınırlar içinde inşa edilmesine rağmen; ulusal sınırların dışından da pek çok farklı dinamiğin etkili olduğu görülmektedir (Aslan, 2011). Küresel sermaye ve iktidar dinamikleri, kendi akışkanlığını ve sürdürülebilirliğini İstanbul'da kolaylaştırmak için, kenti sürekli olarak bir değişim ya da dönüşüm içine sokmuştur. Bu dinamiklerin söylemsel pratikleri ve uygulamaları, köprünün inşasına zemin hazırlaması, inşa edilmesi ve sonrası açısından önemli bir role sahiptir. Tüm bu dinamikler İstanbul Boğazı üzerinde yeni köprüler ve çeperlerinde ikonik yapıların inşasını gerçekleştirmiştir. Köprülerin inşasıyla değişen kent dinamikleri, İstanbul kentini temsil eden tarihsel mekânların simgesel değerini etkilemiş ve etkilemeye devam etmektedir. Aynı zamanda köprülerin simgesel gücü de yeni inşa edilen köprülerle değişmektedir.

Lefebvre'nin dediği gibi (2014), kentin nasıl olması gerektiğini planlayan iktidar, devletin işleyişinden sorumlu güç merkezleri, gündelik hayatın içerisindeki düşünme biçimlerini de yeniden üreterek kenti dönüştürmektedirler. Köprüler de fiziksel bir nesne olmanın dışında, toplumsal bir inşa olarak ele alındığında, mekânın üretimi ile kimlik arasında güçlü bir bağ olarak ortaya çıkar. Bu tezin inceleme konusu, köprülerin üretim sürecinde meydana gelen kentsel değişimi tarihsel açıdan ele alıp, kentin yapılanmasını ilgilendiren siyasal süreçleri ve siyasal otoritenin ürettiği metinleri veri olarak ele almaktır. İnceleme konusu olan köprülere ilişkin elde edilen veriler arasındaki ilişki, yeri geldiğinde karşılaştırma yeri geldiğinde ise birbirini tamamlama olarak ele alınarak incelenmiştir. Bu verilerin kaynağında internette erişilebilecek gazete arşivleri ön plana çıkmıştır. Gazete verileri dışında; bildiriler, makaleler, reklamlar, bilimsel araştırmalar ve kitaplardan faydalanılmıştır. Bu bölümde yapılan inceleme tek bir teori çerçevesinden değil, yaklaşımlardan (göstergebilim, fenomenolojik, hermeneutik, postyapısalcı) elde edilen bilgi sentezi

ile irdelenmiştir. İnceleme, zaman içinde bağlamı değişen köprülerin, imgesel ve anlamsal dönüşümü ortaya koymaya çalışmıştır. İmgesel çağrışımları ortaya çıkarmak için, üretim sürecinin sosyolojik, siyasal, politik, kentsel verileri tarihsel olarak dikkate alınarak özellikle 1950 sonrası gelişmelerin arka planına odaklanmıştır.

5.2. Boğaziçi Köprüsü

Boğaziçi Köprüsü (15 Temmuz Şehitler Köprüsü) 1968 yılında FreemanFoxandPartnersadlı İngiliz firması tarafından projelendirilmiştir. İnşaataın uygulaması ise "Hochtief AG" adlı Alman ve "Cleveland Bridge andEngineeringCompany" adlı, İngiliz firmaları tarafından gerçekleştirilmiştir. Boğaziçi Köprüsü, Beylerbeyi ve Ortaköy sırtlarında 1560 metre uzunluğunda, 33 metre eninde ve 64 metre yükseklikte inşa edilmiştir. 20 Şubat 1970 yılında temeli atılmış ve 29 Ekim1973 yılında, Cumhuriyet'in 50. Yılı kutlamalarına denk getirilerek açılışı yapılmıştır (İMO, b.t.).

Boğaziçi Köprüsü'nün inşasında, yerel ve küresel alandaki sosyo-ekonomik değişimlerin etkili olduğu görülmektedir. Ülkemizdeki bu sosyoekonomik değişimlerin büyük bölümü, Amerika ve Avrupa ülkelerinin tavsiyeleri ve ikna süreçleriyle gelişmiştir. Boğaz üzerinde bir köprünün inşa edilmesine yönelik ihtiyaç tavsiyeleri, yabancı ülke ve küresel firmalar tarafından özellikle 1900'lü yıllardan itibaren, dönemin yerel iktidarlarına birçok defa teklif edilmiştir. Köprünün inşa edilmesine yönelik piyasada oluşturulan "ihtiyaç" kavramı, özellikle 1950'li yıllardan sonra ulusal düzeyde siyasetçilerin, yüksek sesle tartışma alanına dâhil olmuştur. Dışarıdan gelen ihtiyaç tavsiyeleri ile birlikteülke yönetimindeki siyasetçilerin söylemi genellikle köprünün inşasıyla sağlayacağı ekonomik getiri, estetik ve teknolojik seviyesiyle de "milli gururu" yükseltecek bir nesne haline geleceği söylemleri yaygınlık kazanmıştır.

Boğaziçi köprüsü, farklı ölçek ve yaklaşımlarda farklı imgelere sahiptir. Değişen özne ve gruplara göre farklı imge, anlam ve sembollere sahip olan Boğaziçi

Köprüsü, uluslararası ölçekte ülkenin tanıtımı; ulusal anlamda batılılaşma, ekonomik gelir, doğu ve batı arasında ticari transit alanın merkezi olma, İstanbul için turist çekme, dünya kenti olma iddiası, siyasetçiler için iktidarda kalma adına icraatın reklamı, muhalefet için eleştiri alanı, projenin mimarı için prestij ve ekonomik kazanç, küresel firmalar için dolaylı olarak rantsal alan yaratılması gibi bir çok farklı, geniş konu yelpazesine sahiptir.

Boğaziçi köprüsü imgesini ya da bu mekânın üretimini etkileyen bileşenler sadece siyasi, ekonomik ve kültürel yaklaşımlar değildir. Bu mekânı deneyimleyenlerin etkisi de bu mekânı yaratan unsurların başında yer alır. Boğaziçi Köprüsü, fonksiyonundan kaynaklanan avantaj ya da sorunlar ile birlikte farklı eylemlerin ve söylemlerin meydana geldiği bir mekân haline de gelmiştir.

İstanbul'un "Dünya Kenti" olması adına gerçekleştirilen en önemli uygulama olan Boğaziçi Köprüsü, bu mekânı yaratmak isteyen güçlerin stratejisi, değişen kent dinamikleri ve yerli halkın deneyimleri sonucu farklı imgeler oluşmuştur. Ulusal alanda küreselleşmenin sembolü olan İstanbul, tüketim kültürü, turizm ve finans etmenleriyle hızlı dönüşümün yaşandığı bir alan olmuştur. Boğaziçi Köprüsü'nün İstanbul'u ve ulusu temsil alanında güçlü bir simge haline gelmesi için birçok farklı yöntem uygulanmıştır. Boğaziçi Köprüsü'nün imgesel dolaşımında pulu, para, gazeteler, tanıtım filmleri, klipler, şarkılar, resimler, fotoğraflar, ulusal ve uluslararası etkinliklerin düzenlendiği mekân ve dolayısıyla TV haberleri vb. yöntemlerle desteklenmiştir. Siyasetçilerin iktidarını güçlendirmesinde ya da sürdürmesinde araç olarak görülen Boğaziçi Köprüsü; siyasetçilerin söyleminde daha çok milli gurur, turizmin ve ticaretin etkisiyle sağlayacağı ekonomik getiri, modernleşme, batılılaşma imgeleri ile sunulmuştur. Egemenlerin eliyle dolaşıma sokulan Boğaziçi Köprüsü'nün imgeleri, yerli halk için bu güçlü imgesel anlamlarla beraber, halkın bu mekândaki deneyimleri; intihar, kaza ve trafik sıkışıklığı gibi haberler olarak medyada yer almıştır.

Değişen dünya düzenini anlamada mekânsal dönüşüm, parola görevini görmektedir. Boğaziçi Köprüsü, tarihsel olarak İstanbul'un ve geniş ölçekte ulusun

yaşadığı fiziksel ve sosyal ekonomik değişimlerin büyük bölümünü bünyesinde bilgi olarak taşımaktadır. Boğaziçi Köprüsü yapıldığı dönemde yerel sanayi ve tarım üretiminin mekânı olan kent, üretiminden sonraki yıllarda yeni bir yaşam tarzının, siyasal-ekonomik ve sosyokültürel gelişmelerin olduğu, medya ve reklamlarla tüketimin teşvik edildiği, kısaca küreselleşme olarak tanımlayabileceğimiz bir evreye geçişin ön adımı olmuştur. Yine devletçi ekonomi yapılanmasından neoliberal politikaların uygulanmasına geçişin, yani kapitalistleşmeye doğru yol açan en önemli kentsel gelişmelerden biri, Boğaziçi Köprüsü'nün inşası olmuştur. Köprülerin kullanım değerinden çok, onun simgesel değeri ön plana çıkmıştır. İstanbul'da yaşanan küresel kentsel gelişmeler; daha çok küresel sermaye için dikkat çekici bir mekânsal alan yaratma ve kenti yeniden pazara sunma olarak ortaya çıkmıştır. Bu anlamda Boğaziçi Köprüsü, hem İstanbul için hem de ulus için yeni dönemi ifade eden en güçlü simge olmuştur.

5.2.1. Boğaziçi Köprüsü Tartışmaları (1950-1968)

Menderes dönemi ile başlayan bu süreçte, köprünün inşasına yönelik tartışmalar dönemsel olarak 1950-1960 ve 1965-1968 aralıklarındayoğun bir şekilde gündeme gelmiştir. Araştırmalar ışığında Menderes'in köprüye dair fazlaca bir söylemine erişilememiş olsa da köprüyü inşa etme isteğinin fazla olduğu ve bu konuda ısrarcı olduğu anlaşılmıştır. Bu dönem aralığında, en yoğun tartışmalar 1954 yılında başlamıştır. Küresel firmaların İstanbul Boğazı üzerinde bir köprünün "yapılmasının farz olduğu" yönündeki tavsiyeleri, yereldeki hükümet yetkilileri tarafından kamuoyuna aktarılmıştır. Ülkede meydana gelen sosyoekonomik değişimin "Amerikancılık" kavramı ile anıldığı bu süreçte, hükümet tarafından görüşme yapılan firmaların yoğunluğu da Amerikalı olmuştur. ABD'li firmalara ait (Royal George, D.B. Steinman, United State Steel) yetkililer, firmalarının çalışmalarına yönelik talebin hükümet yetkilileri tarafından olduğunu belirtmişler ve dünyanın en yüksek köprüsünü inşa etmek için zemin etütleri yaptıklarını ifade etmişlerdir (Milliyet Gazetesi, 17.04.1954: s:1, 20.11.1957.: s:1, 05.04.1958.: s:1). Bu dönemdeki gazete arşivlerinde, inşa edilmesi planlanan Boğaziçi Köprüsü ile ilgili haberler üzerinden, modern konut ve arsa satış reklamları

yapılmıştır. Boğaziçi Köprüsü'nün imgesinden faydalanarak satış rakamlarını yükseltme çabası gazetelerde tam sayfa reklam şeklinde yer almıştır. Bu zaman zarfı içerisinde yapılması planlanan yerler üzerinden tahminler (Kanlıca gibi boğazın en dar noktaları) yürüterek arsa fiyatları üzerinden spekülasyonlar yapılmıştır (Milliyet Gazetesi 04.06.1955, s:6, Milliyet Gazetesi 02.07.1955, s:6).



Kaynak: Milliyet Gazetesi 05.04.1958 S:1

Şekil5.2: 1958 yılında United States Steel firması tarafından inşa edilecek köprü'nün Mayıs ayında imzalanacağına dair haber.

Araştırmalara göre 1957 ve 1959 yılları arasında köprü'nün inşa edilmesine yönelik yeniden yoğun bir gündem yaratılmıştır. Türkiye'nin Avrupa Ekonomik Topluluğu'na (AET) ilk başvurusunun (1959) yapıldığı bu dönemde köprü'nün inşa edilmesine yönelik ciddi girişimler olmuştur. Dolayısıyla Avrupa ile bütünleşme ve ekonomikbüyüme isteğinin karşılığında kentsel değişimler gündeme gelmiştir. Bu kentsel ihtiyaçların başında İstanbul Boğazı üzerinde bir köprü'nün yapılma fikri olmuştur. Hükümet yetkilileri tarafından köprü'nün yapılması kamuya, fonksiyonel ihtiyaçlardan çok turizme ve ticari gelire yapacağı katkı ile sunulmuştur (Milliyet 02.11.1959 s:5).Bu dönemde birçok yabancı firma tarafından anlaşmahaberleri basında yer almıştır. Daha çok Amerikan, Alman, Fransız ve İngiliz firmaların bu projenin inşasını üstlenme adına yaptıkları açıklamalarda, köprü'nün yapılması ile kendi ülkeleri ve Türkiye arasında bir dostluk bağının gelişeceğine yönelik söylemler geliştirmişlerdir. İki kıtayı birleştirme üzerine sembolleştirilen Boğaziçi Köprüsü'nün, ABD'deki Golden Gate Köprüsü'nden sonra en uzun 2. asma köprü olacağı ve maliyetleri üzerinden değerlendirmeler yapılmıştır.



Kaynak: Milliyet Gazetesi 29.05.1958

Şekil5.3.Dönemin Başbakanı Menderes Boğaziçi Köprüsü için hazırlanan köprü maketi ile

Genel olarak 1950-1968 arasındaki süreç içerisinde, batılılaşma girişimleri hız kazanmış ve yatırımlar başlamıştır. İnşa edilen kentsel mimari ürünler batılılaşma imgelerini içinde barındırmış ve kent kimliğinde önemli değişiklikler yaratmaya başlamıştır. “Amerikancılık” anlayışı kentleri biçimlendirmeye başlamış; tarihi yarımada içerisinde yıkım yapılarak açılan geniş cadde ve bulvarlar bu ilerleyişin ilk fiziksel habercisi olmuştur. Bu süreç içerisinde Amerikan firmaları ile iktidar arasında yakın işbirliği olduğu görülmektedir. İstanbul bu yıllar arasında, yaratılmak istenen kapitalist düzen için dönüşüme uğramış ve uygulamalar sonucunda araç trafiği artmıştır. Bu düzene karşı sorgulayıcı yaklaşımlar olsa da bu yöndeki beyanların gazete arşivlerinde yok denecek kadar az olduğu göze çarpmaktadır.

D. B. Steinman firmasının 1960 yılında projesini çizdiği köprünün, 16 Şubat 1960 yılında ihale süreci başlamıştır (Hürriyet Gazetesi, 09.02.1960). 25 Mayıs 1960 yılında bu çalışmaların sonucunda, Adnan Menderes hükümeti ile İngiliz bir firma arasında, inşa edilmesine yönelik sözleşme imzalanmıştır. Ancak, 27 Mayıs 1960 sonrasında köprünün inşa edilme süreci durmuştur. Daha sonrasında ise bu projeyi gerçekleştirme adına girişimler, 1965 yılında Süleyman Demirel öncülüğünde iktidara gelen AP ile tekrar hız kazanmış ve 1968 yılında Demirel’in Başbakanlığı’ndaki köprünün inşa edilmesi ihaleye açılmıştır.

5.2.2. Köprünün Projelendirilmesi ve Açılışı (1968-1973)

1968-1973 yılları Boğaziçi Köprüsü'nün projelendirme ve inşa edilme sürecini kapsar. Bu dönem içerisinde köprünün inşasına yönelik tartışmalar devam etmiştir. Ana akım gazetelerde yer alan belgeler, genel olarak köprünün inşasının, ülke için nasıl bir gurur kaynağı olacağını açıklamaya yönelik söylemleri işaret etmektedir. Devlet yöneticileri, köprünün teknik bilgilerinden yola çıkarak; ülkenin ekonomik yükselişine hizmet edeceğine, inşa edilmesi planlanan asma köprünün uzunluk bakımından Dünya'da dördüncü, Avrupa'da ise birinci olacağı konusu en çok vurgu yapılan konulardan biri olmuştur.

Köprünün inşa edilmesinde 1963 yılında imzalanan Ankara Anlaşması'nın önemli bir rolü vardır. AET ve Türkiye ilişkilerini kapsayan bu anlaşma, 9 yıllık geçiş süreci ("hazırlık", "geçiş" ve "nihai") ile planlanmıştır. Bu anlaşma ile daha çok; Gümrük Birliği'ne uyum sağlama ve yüksek ekonomik büyüme hedeflenmiştir. Avrupa'ya uyum sağlama ve ticaretin hızlandırılmasının kentsel göstergelerinden biri de Boğaziçi Köprüsü'nün inşa edilme arzusu olmuştur. Süleyman Demirel'in (1968), bu dönemdeki söylemleri genel olarak yukarıdaki hedefleri farklı bir dil ile anlatmaktadır. Demirel, yapılması planlanan köprünün yaratacağı başarılarından söz ederken; "Büyük eserlerin milletlerin bütünlüğüne hizmet edeceğini, köprünün ekonomi için bir yük değil, ona hizmet edecek bir tesis olduğunu..." belirterek köprünün inşasını savunmuştur. Demirel dolaylı olarak köprünün inşasının, ülkemizi batılı ülke seviyesine getireceğini belirterek köprünün inşa edilmesini milli bir mesele haline getirerek köprünün inşasının bir zaruret olduğunu savunmuştur. Ecevit ise 1968 yılında verdiği demeçte; "Boğaziçi Köprüsü, televizyon ve otomobil endüstrisi gibi lükslere harcanacak milyonlarca paranın, ormanlara yönlendirilerek, bölge halklarının sefaletten kurtarılabilceğini" savunmuştur (Milliyet Gazetesi 23.04.1968 s:7).

Boğaziçi köprüsünün inşa edilmesine yönelik eleştiriler ise daha çok; ilgili meslek kuruluşları ve akademisyenler tarafından dile getirilmiştir. Bu eleştiriler yoğun olarak dergilerde ya da meslek odaları tarafından bildiri şeklinde

yayınlanmıştır. Mimarlar Odası'nın, Boğaz Köprüsü ile ilgili hazırladığı 36 sayfalık raporunda; köprünün şehir yapılanmasında yaratacağı olumsuz etkiye dikkat çekerek, tutarsız ulaşım projesi ve devlet planı, alternatif ulaşım yöntemlerinin değerlendirilmemesi, dış etkenlerle hareket edilmesi, usul ve maliyeti gibi konular üzerinden yapımına karşı çıkmıştır (1969). Raporda; “Boğaz köprüsü İstanbul şehrinin rasyonel gelişimini olumsuz yönde etkileyecek,” “Hem kendi çelik varlığıyla hem de kıyılarda sebep olacağı yüksek yapılarla Boğazın tabii güzelliğini, cazibesini yok edecektir “ açıklamalarına da yer verilerek Boğaz Köprüsü projesi eleştirilmiştir. Mimarlar Odası 1971'deki açıklamasında köprünün yapılmasına; dış çıkarlara hizmet ettiği, tüketimci yatırımlara yol açıp bunun süreceğini ve yabancı hizmet ithalinin sömürücü etkisini vurgulayarak inşasına karşı çıkmıştır (Mimarlar Odası, 1971). Koçaş, Süleyman Demirel'in daha önce Türkiye temsilcisi olarak çalıştığı yabancı şirketin (Morrison-Knudsen Şirketi), köprünün inşa edilmesinde önemli rolü olduğunu aktarmıştır (Koçaş, 1971). Dolayısıyla “iktidar yetkilileri için köprünün inşa edilmesi milli değil, şahsidir” diyen Koçaş; daha 1968 yılında, yabancı firmaların dışarıdan telkinlerini şöyle aktarmaktadır: “Birinci Asma Köprü, şehiriçi trafiğine yarayacaktır. Boğazın daha kuzeyinde yeni bir asma köprü düşünülmeli ve kıtalararası ulaşımına tahsis edilmelidir.” Koçaş; “sosyal, ekonomik, politik ve şehircilik açısından olumsuz yanları ağır basan yatırım” olarak tanımladığı projenin, “hızla büyüyen İstanbul'a, yakın zamanda bir değil birkaç asma köprünün tezgâhlanacağını” belirtmiş ve bu meseleyi “köprüler tuzağı” olarak adlandırmıştır. Aynı zamanda köprünün yapılmasına yönelik, olumsuz rapor veren yetkili teknisyenlerin(Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Temmuz 1967 tarihli, İstanbul Çevre Yolu ve Boğaz Köprüsü Ekonomik Etüdü adlı raporu hazırlayan)görevlerinden uzaklaştırılması eleştirilere yol açmıştır (Hasol, 1996).



Kaynak: Akşam Gazetesi 21.02.1970 s:1 Erişim:28.12.2018

Şekil 5.4: Boğaziçi Köprüsü temel atma töreni

Yıllar süren tartışmalar sonunda, Süleyman Demirel liderliğinde Boğaziçi Köprüsü'nün inşa edilmesine karar verilmiştir. 1968 yılında, köprünün yapılmasına yönelik ihaleye katılacak firmaların ön seçimi ile ilgili ilan verilmiş ve 20 Şubat 1970 tarihinde temel atma töreni gerçekleştirilmiştir. Temel atma töreninde dönemin Cumhurbaşkanı Sunay, Boğaziçi Köprüsü'nün Cumhuriyet'in 50. Yıl dönümüne denk getirilerek açıldığını belirtmiştir. Sunay; "Boğaziçi Köprüsü'nün geleceğe yönelik imkân ve ihtiyaçlar karşısında, memleketin kalkınmasına büyük katkıda bulunacağını, bununla birlikte memleketin Avrupalı olma niteliğinin çok kuvvetleneceğini" belirtmiş ve "Avrupa ile bağların artmasını" temenni etmiştir. Boğaziçi Köprüsü'nün temellerinin atıldığı dönem DPT Müsteşarı olan Turgut Özal ise köprünün inşası ile İstanbul fethi arasında bağ kurarak, köprüye "Fatih" ismini önermiş ve bu isimlendirme ile köprünün fonksiyonunun ötesinde bir anlama işaret etmiştir. Süleyman Demirel ise konuşmasında, Boğaziçi köprüsü'nün inşasını bir "vatan yaratmakla" ilişkilendirmiş, bir buçuk milyar lira paranın buraya yatırıldığını belirtmiştir. "Siyasi bir yatırım olsa çok daha iyi neticeler alınacak başka işler yapılabileceğini", "artık tahta köprü devrini geride bıraktık, inşasına başladığımız Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları, lüks değildir, Türkiye'yi bu eserlerle büyüteceğiz." söylemlerini dile getirerek Boğaziçi Köprüsü'ne ulus adınateknolojik ve ekonomik açıdan çağ atlatma gibi bir imge yüklemiştir. "Bu tesisin büyük katkılarının ve ilave değerlerinin olacağını" belirten Demirel, konuşmasının devamında: "Göreceksiniz, bir on sene içerisinde, iki on sene içerisinde bu tesis de kâfi gelmeyecek. Bunun tadını aldıktan sonra Boğaz'ın bir tarafından diğer tarafına yeni geçiş imkânları arayacağız. Ülke huzur içerisinde, istikrar içerisinde gelişmeye devam edecektir..." diyerek yapılacak diğer köprülerin işaretini, henüz ilk köprünün temel atma töreninde belirtmiştir (Milliyet Gazetesi, 21.02.1970).



Kaynak: Bugün Gazetesi, 21.02.1970

Şekil5.5. BasındaBoğaziçi Köprüsü'nün temel atma töreni

Üstünel, köprünün inşaatına başlanmadan önce projelerin Belediye'ye tasdik edilip inşaat ruhsatının alınmadığını ve dolayısıyla olması gereken kanuni işlemin gerçekleşmediğini belirtmektedir (Üstünel, 1970: 9-20). Üstünel ve Nadi (1970), köprü maliyetinin 1,5 milyar liraya çıkmasının iktisadi bir problem yaratacağını, İstanbul kültürel mirasına estetik açıdan zarar vereceğini ve aynı zamanda gelecekte köprülerin Karadeniz kıyılarına dayanacağını belirterek projeyi eleştirmişlerdir. Boğaziçi Köprüsü'nün projelendirmesini yapan Freeman and Fox şirketine yönelik eleştiriler ise firmanın tasarımını yaptığı iki köprünün (Yarra (Avusturalya) ve Milford (İngiltere) Köprüsü) çöküşü üzerinden olmuştur (Yiğit, 1970). İ. Selçuk (1970) ise, "Altın Köprü ve Sırat Köprüsü" adlı yazısında, köprünün inşasının sınıflar arası eşitsizliği artıracacağını, dönemin koşullarını dile getirerek eleştirmiştir. Selçuk'un başlıca eleştirileri, İstanbul'un kanalizasyona sahip olmaması, nüfusun neredeyse yarısının gecekondualarda yaşaması, emekçilerin önemli bir bölümünün elektrik ve sudan yoksun olduğu evlerde yaşaması şeklinde özetlenebilir. "Bu köprüyle ne biz övünebiliriz, ne çocuklarımız", "zenginlere tüketim malları taşıyan kamyonlara yol açmak için çare: Boğaz Köprüsü" diyen Selçuk, köprünün inşa edilmesini en sert eleştirenlerde biri olarak öne çıkmıştır. ODTÜ Mimarlık fakültesinin yayınladığı bildiri ise Milliyet Gazetesi'nde "İhanet Abidesi" başlığıyla ise şu şekilde aktarılmıştır:

"Boğaz Köprüsü'nün Türkiye'nin genel ekonomik düzenine yarar değil, zarar getireceği, İstanbul şehrinin bozuk düzen gelişmesine yol açacağı apaçık ortaya kondu. Bu köprüye yapılacak yatırımla Türkiye'nin bütün köylerine içme suyu götürmek, 600.000 insanın mesken ihtiyacını karşılamak, yıllık kapasitesi 1 milyon tonluk demir-çelik tesisler kurmak mümkündür" (Milliyet Gazetesi, 21.02.1970, s:11).



Kaynak: Milliyet Gazetesi 25.04.1973 s:1

Şekil5.6.Boğaziçi Köprüsü

Köprünün bitimine yakın bir süreçte yapılan seçimlerde, Boğaziçi Köprüsü Demirel tarafından, propaganda amaçlı olarak yoğun bir şekilde kullanılmıştır. Demirel, 1973 yılındaki genel seçimler öncesi düzenlenen mitinglerde seçmenlere vaatlerini gerçekleştiren aday imgesini yaratma adına Boğaziçi Köprüsü'nün imajını seçim afişlerinde “Olmazı gerçekleştiren Boğaz Köprüsünün büyük mühendisi Süleyman Demirel” (Milliyet Gazetesi, 27.09.1973, s:9)sloganı ile birlikte kullanmıştır.



Kaynak:https://cdn1.ntv.com.tr/gorsel/turkiye/turk-siyasetinden-demirel-geciti/D_msENcr1E2epE30PsvfQ.jpg?w=960&mode=max&v=20150617071138855

Kaynak:<http://www.ispartaliisadamlari.com/dosya/suleyman-demirel-1970-yilinda-bogazici-koprusunu-7424679-6595-m.jpg>

Şekil 5.7. (Sol imaj) ve Şekil 5.8. (Sağ imaj) Seçimlerde Boğaziçi Köprüsü İmgesi ve Süleyman Demirel

Boğaziçi köprüsünün temeli atıldıktan sonraki süreçte de köprünün Türkiye ekonomisine etkisi üzerinde tartışmalar devam etmiştir. Köprünün özellikle Avrupa'ya sebze –meyve ihracatını geliştireceği ve trafiğin rahatlaması gibi olumlu yaklaşımlara karşılık Tekeli (1970) şunları belirtmiştir:

Boğaz Köprüsü projesinin gerek sınıflar arası, gerek bölgeler arası gelir eşitsizliklerini kışkırtıcı etkisi olacaktır. Boğaz Köprüsü İstanbul'un bugünkü trafik sorununu çözmeyecektir. Uygulamada kamu yararını maksimize etmeye yönelmiş bir uygulama biçimi görülmemektedir. Projenin metropoliten planlamayla ilişkileri de tam olarak kurulamamıştır (Tekeli, 1970: 9).



Kaynak: Hürriyet Gazetesi, 10 Ekim 1973 s:1

Şekil5.9.Açılış öncesinde Boğaziçi Köprüsü'nün sağlayacağı gelirin medyada vurgulanması

Köprü'nün tamamlanmasıyla, ülkenin ve İstanbul'un tanıtımında Boğaziçi Köprüsü'nün gözde mekân haline gelmesi için çabalar sürmüştür. Köprü'nün temel atma töreni gibi kullanıma açılış töreni de büyük bir organizasyonla gerçekleştirilmiştir. 30 Ekim 1973 yılında kullanıma açılan Boğaziçi Köprüsü'nü tanımlayan dilin göstergeleri ağırlıklı olarak köprü'nün sayısal verileri, büyük ekonomik getiri, milli gurur, modernleşmeve Avrupa'ya bağlanma olarak özetlenebilir.



Kaynak: Hürriyet Gazetesi, 28.10.1973

Şekil 5.10.Amerikan polisinden örnek alınan yeni polis kıyafetlerinin Boğaziçi Köprüsü'nün açılışına yetiştirilmesi

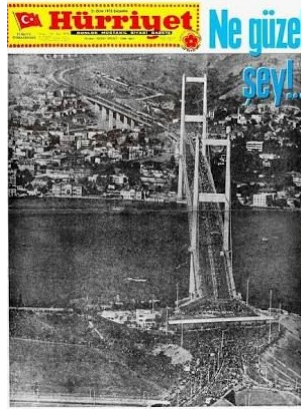
Köprünün açılış töreni, Başbakan Naim Talu ve Cumhurbaşkanı Fahri Korutürk döneminde gerçekleşmiştir. Cumhurbaşkanı Fahri Korutürk, köprünün ulaşım fonksiyonundan çok sosyal ve ekonomik faydalarına, bütün insanlığa hizmet edeceğine vurgu yapmıştır. Köprünün tasarımını:“İstanbul Köprüsü ayrıca dünyanın tabii güzellikleri içinde müstesna bir yeri olan İstanbul’a, cihanın dikkatini çekecek yeni bir estetik sanat eseri kazandırmıştır.” şeklinde ifade etmiştir. Naim Talu ise, Anadolu ve Rumeli Hisarlarının inşası ile İstanbul’un ebediyen Türk kalacağına dair göstergeler olup ve Boğaziçi Köprüsü’nün Cumhuriyetin 50. yılında büyük gayret ve fedakârlıklarla inşa edilmesinin detarihi anlamı ve değeri olduğunu belirtmiştir. Naim Talu aynı zamanda köprüyü; uluslararası dostluğun candamarı olarak tanımlamıştır. Bayındırlık Bakanı Nurettin Ok ise Boğaziçi Köprüsü’nü “Asya’yı Avrupa’ya bağlayan inci bir gerdanlık” olarak tanımlar. Nurettin Ok konuşmasının devamında “Sanıyorum İstanbul’u fetheden Fatih’in, fetih sırasında kadırgalardan bir köprü halinde geçtiği boğazı, bugün çelikten bir gerdanlık şeklinde aşan torunlarının başarısı karşısında büyük huzura kavuşmuştur” ifadelerini kullanmıştır (Milliyet Gazetesi, 31.10.1973 s:6).



Kaynak: Milliyet Gazetesi 31.10.1973 s.1

Şekil5.11.Boğaziçi Köprüsü’nün Açılışı

Köprünün açılışı gazetelerde “Boğazdaki Çelik Kolye”, “50. Yılda Türk İşçisinin Dev Eseri”, “Atalarımızın Asırlar Boyu Hayallerini Süsleyen Boğaziçi Köprüsü”, “Cumhuriyetimizin 50. Yılı Kutlarken Ulusa Armağan Edilen Bu Dev Eser”, “Türk İşçisinin, Türk Mühendisinin Başarısı”, “Atatürk Ülküsünün Sembolü” “Türk Milletinin İnsanlığa 50. Yıl Armağanı” gibi başlıklar atılarak köprünün fonksiyonundan çok, imgesinin yüceltildiği görülmektedir (Aslan, 2011).



Kaynak: Hürriyet Gazetesi 31.10.1973 s.1

Şekil 5.12.Boğaziçi Köprüsü Açılış Töreni

5.2.3. Boğaziçi Köprüsü'nün Proje Mimarı Dr. Brown'ın Görüşleri

Dr. Brown, İpekçi'ye verdiği röportajında kendisini, Freeman Fox and Partners firmasında başmühendis ve Boğaziçi Köprüsü'nün tasarımcısı olarak tanıtmıştır (İpekçi, 1973: 9). Brown, Boğaziçi Köprüsü'nü, 1960'ların başında İngiltere'de inşa ettikleri Severn Köprüsü'nün daha gelişmiş örneği olarak tanıtmıştır. Brown, Boğaziçi Köprüsü'nün asma köprüler kuşağının en yenisi olduğunu ve Dünya'da bu tip ile yapılan en gelişmiş köprü olduğunu belirtmiştir. Köprü'nün finans desteği ve parçalarına dair bilgi veren Brown; finans desteğini İngiltere, İtalya, Almanya, Fransa ve Türkiye olarak sıralamış; aynı şekilde köprü parçalarını İngiltere, İtalya, Almanya, Fransa ve Hollanda olarak sıralamıştır. Brown bu yönü ile Boğaziçi Köprüsü'nün uluslararası işbirliği ile inşa edilen ilk köprü olarak da önemli bir yer tuttuğunu ifade etmiştir. Daha önceki asma köprülerin kaba görüntüsü ile manzarayı bozduğunu ifade eden Dr. Brown, Boğaziçi Köprüsüne yönelik yaptığı tasarımı ise şöyle ifade etmektedir:

“Boğaziçi'nin topoğrafik durumuyla uyum halinde, zarif, Boğaz'a uygun bir yumuşaklıkta ve tabilikte bırakılmıştır. Her büyük köprü daha önce yapılmış olandan değişik olmalıdır. Köprü yapımı gelişen bir sanattır ve hiç şüphesiz Boğaziçi Köprüsü daha önceki benzerlerinden daha gelişmiş bir köprüdür. Köprü'nün Boğaziçi'nin doğal güzelliğini bozduğu görüşüne karşı Brown: “Meydana gelen

köprü narin görünüştüdür, hiçbir zaman şatafatlı değildir. Kendini empoze etmemiş, Boğazın görüntüsünü bozmamıştır” diyerek cevaplamıştır (akt: İpekçi, 1979: 9).



Kaynak: Hürriyet Gazetesi, 03.02.1968

Şekil 5.13. Severn Köprüsü (İngiltere- Gloucesterhire)

Köprüyü bütün bölgenin kalkınmasını sağlayacak bir proje olarak tanıtan Dr. Brown, köprünün yapılmasıyla diğer Avrupa şehirleri gibi İstanbul'un dadesantralizasyonunu gerçekleştirmesi gerektiğini ve sanayinin Anadolu'ya yayılması gerektiğini belirtmiştir. Çanakkale'de de bir köprü yapmanın şart olduğunu belirten Brown, köprünün 1990 yılına kadar İstanbul'un trafik akışına cevap verebileceğini, daha sonrasında ise Boğaz'a ikinci bir köprünün yapılması gerektiğini savunmuştur (Milliyet Gazetesi, 08.10.1979, s.9).

5.2.4. Boğaziçi Köprüsü, 1973-2015 yılları arası

Boğaziçi Köprüsü'ne yönelik basında yer alan eleştiriler genel olarak: “köprünün özel araç sahiplerine yönelik inşa edildiği ve köprünün üzerinden tren geçilecek şekilde tasarlanmamış olması” şeklindedir. Diğer eleştirilerden biri ise köprünün inşa edilmesinde iş gücü ve malzemelerin büyük bir bölümünün yabancı kaynaklı olmasıdır. Köprünün inşa edilmesine yönelik para kaynağının İngiltere, Fransa, İtalya, Almanya ve Türkiye; köprünün taşıyıcı parçalarının İngiltere, İtalya, Almanya ve Fransa'da imal edilmesi, aydınlatma malzemelerinin de Hollanda'dan getirilmiş olması eleştiri konusu olmuştur (Cumhuriyet Gazetesi, 25.10.1973). Köprünün tamamen ithal kaynaklı inşa edilip milli gösterge haline getirilmesi, eleştiri konuları arasında yer almıştır.

Kentin kuzey yönünde gelişmesine neden olan Boğaziçi Köprüsü, aynı zamanda kutlama ve gösteri nesnesi olarak yoğun şekilde kullanılmıştır. İstanbul'un tanıtım reklamlarında şehrin en gözde mekânı olarak yansıtılmış ve siyasi propaganda aracı olarak en çok tartışılan konulardan biri olmuştur.



Kaynak: Milliyet Gazetesi 24.05.1977 s.9

Şekil5.14. 1977 yılında Demirel'in Boğaziçi Köprüsü biçiminde yapılan kürsüyü propaganda nesnesi olarak kullanması

Boğaziçi Köprüsü, Demirel tarafından 1977 yılında yapılacak seçim döneminde yine propaganda aracı olarak kullanılmıştır. Köprü'nün kendi döneminde yapıldığını ve büyük eserlerin kendileri tarafından yapılabileceğini uzun yıllar boyunca vurgulamıştır (Milliyet Gazetesi 24.05.1977 s.9).



Kaynak: Milliyet Gazetesi, 13.02.1977 s.1

Şekil5.15. AP'nin Kuruluş Yıldönümünde Boğaziçi Köprüsü'nün pasta olarak araçsallaştırılması

Köprü'nün inşasından sonra daha çok anıldığı haberler yoğunluklu olarak köprüden geçen araç sayısı, köprü geçişlerine yapılan zam, elde edilen gelir, Avrasya Maratonu, trafik sıkışıklığı, kaza ve intihar haberleri olmuştur. Diğer yandan Boğaziçi Köprüsü'nün intihar haberleriyle anılmaması için insanları köprü üzerinde

intihardan vazgeçirmeye yönelik çeşitli fikirler ortaya atılmış ve bu fikirlerden bazıları gerçekleştirilmiştir (Milliyet Gazetesi, 15.09.2001: s:5). Köprüye ait olan gri renginin, mavi ya da pembe rengi ile değiştirilmesinin intiharı önleyebileceği fikirleri ortaya atılmış olsa da bu konuda herhangi bir uygulama söz konusu olmamıştır (Milliyet Gazetesi, 02.11.1999: s:3, Milliyet Gazetesi, 19.08.2001: s:22). Daha sonraki yıllarda köprünün intihar imajını değiştirebilmek adına, köprünün İstanbul'da doğan her bebek için, köprü üzerinde bir ışık ile aydınlatma projesi gerçekleştirilmiştir. Köprünün imgesine yönelik bu girişim başarılı olamamış ve köprünün intihar haberleri ile anılması günümüze dek aralıklarla devam etmiştir.



Kaynak: Milliyet Gazetesi, 19.08.2001s:22, Kaynak: Milliyet Gazetesi, 18.01.1990 s:2

Kaynak: Milliyet Gazetesi 15.09.2001 s:5

Şekil5.16. Deneyimlenen Boğaziçi Köprüsüİmgeleri

1980'li yıllardan sonra Turgut Özal liderliğinde, Boğaziçi Köprüsü için tahvil senetleri hazırlanıp satışa sunulmuştur. Ülkemizde neoliberal politikaların uygulanma biçiminin ilk örnekleri, barajların ve köprünün gelirlerinin, gelir ortaklığı adı altında (tahvil senedi) 3 veya 5 yıl gibi sürelerle satışa sunulması olmuştur (Milliyet Gazetesi, 06.12.1984 s:4). 1984 yılında ikinci köprünün (FSM) inşasına ekonomik kaynak yaratma adına, Boğaziçi Köprüsü'nün işletme gelirleri, gelir ortaklığı adı altında tahvil senedi şeklinde satılmıştır. Boğaziçi Köprüsü bu dönemde tahvil senetlerini satın alanlar için kar marjını karşılaştırma göstergesi, Alman Mark'ı ve altın olmuştur (Milliyet Gazetesi: 12.12.1987 s:5). Köprünün gelir ortaklığı adı altında satışı ile ilgili belgeler incelendiğinde, bankalar en büyük kazancı sağlayan kurumlar olarak kayıtlara geçmiştir.

BU YIL NE NE KADAR VERDİ?	
DOLAR	
Tahakkale	%48.12
Bankada	%48.48
Merkez Bankası	%51.79
MARK	
Tahakkale	%75.57
Bankada	%84.36
Merkez Bankası	%55.98
İsviçre Frangı (Tahakkale)	
	%79.70
Hollanda Florini (Tahakkale)	
	%76.08
İngiliz Sterlini (Tahakkale)	
	%83.11
Cumhuriyet Altını	
	%81.88
24 ayar altın	
	%84.45
Köprü senedi A tipi	
	%86.33
Köprü senedi B tipi	
	%76.74
Kaban senedi A tipi	
	%82.66

Köprü

Altın

Mark

- Yılın yatırım şampiyonu Boğaziçi Köprüsü Gelir Ortaklığı'nın A tipi senedi oldu. Köprü'nün A tertibi senedi bir yılda yüzde 86.33 kâr verdi
- Yılın en az gelir getiren tasarruf aracı ise banka falzi oldu. Yıl ortasında serbest bırakılan banka faizine geçen yılın Aralık'ta para yatırımları net yüzde 40.56 kâr elde ettiler

Kaynak: Milliyet Gazetesi 12.12.1987, sayfa:5

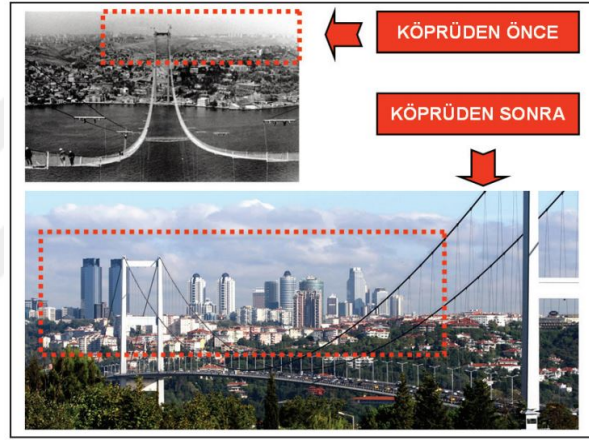
Şekil5.17.Gazetelerde Köprü (Boğaziçi Köprüsü) Tahvillerinin Kar Marjı

5.2.5. Boğaziçi Köprüsü'nün İnşasının Kente etkileri

İstanbul'un hızlı şekilde fiziksel değişimi, daha önce değinildiği gibi 1950'li yıllarda yaşanan sosyo ekonomik dönüşümler ile başlar. İstanbul'un sermaye tarafından şekillendirilmesi hem kent planlaması, hem de bu planlamaların uygulaması adına kredilerle sağlanmıştır. Köprü'nün inşası ile kent hem Doğu-Batı ekseninde, hem de kentin ormanlık alanı olarak bilinen kuzeye doğru yayılmıştır. Boğaziçi Köprüsü fonksiyonel olarak hızlı ulaşımın sağlanması adına inşa edilmiş; ancak bu hızlılık kısa bir süre sürmüş ve trafik sorunuyeniden ortaya çıkmıştır. Boğaziçi Köprüsü, 1970-1980 yılları arasında kentsel gelişimi yönlendiren en önemli etkidir. Bu etkenlerin sonucu olarak; Boğaziçi'nde arazi değerlerinin artışı, tarihi kentsel mekânın tahribatı, kentin yayılması ve tarım alanlarının kentsel alana dönüştüğüne vurgu yapmıştır (Karaoğlu, 2016:168).

Boğaziçi Köprüsü'nün ulaşımına açıldığı yıl olan 1973'te, Dünya Bankası aracılığıyla İstanbul'a ait kent planlaması, yatırım kararları ve finansman konularında yetkiler bir İngiliz Amerikan ortaklığı olan Institute of Public Administration ve bir İngiliz şirketi Colin Buchanan and Partners'e verilmiştir (Mimarlık Dergisi, 1973). Bu planlama ile uluslararası finans kredisi ve uygulama işbirliği sadece Boğaziçi Köprüsü'nde değil kentin bütününde etkili olmaya başlamıştır.

Boğaziçi Köprüsü'nün inşasının, kentin ulaşım ağlarına büyük etkisi olmuştur. Bu ulaşım ağı ile birlikte, toplu taşıma politikaları desteklenmemiş ve dolayısıyla özel araçların artışına zemin hazırlanmıştır (Yüksel ve Akbulut, 2009). Bu anlamda küresel firmalar aracılığıyla üretilen kent planlaması, tüketime sevk eden bir biçimde olmuştur. Aynı zamanda Boğaziçi Köprüsü ve devamında oluşan diğer dinamiklerin yarattığı cazibe, kentin kuzeye doğru büyümesine kaynaklık etmiştir (Yüksel ve Akbulut, 2009). Benzer şekilde Aktan, Boğaziçi Köprüsü'nün inşası ile kent merkezinde yapılaşmanın yoğun olarak arttığını, açılan yeni yolların ekseninde kentin büyüdüğünü, kent yapılanmasının ormanlık alan olan kuzeye doğru ilerlediğini ve yeşil alanların hızla azaldığını belirtmektedir (Aktan, 2006).



TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi,
(2010):http://www.mimdap.org/images/dosya/spoist_3.koprurapor.pdf

Şekil 5.18. Boğaziçi Köprüsü'nden Sonra Kent Silüetinin Değişimi

Köprü'nün inşasından sonra, sanayi ve konut alanları büyük değişime uğramıştır. Daha önce yerleşimin yoğun olduğu yer Avrupa yakası iken, bu süreçten sonra Anadolu yakası da hızlı bir yapılaşmaya açılmıştır. Anadolu yakasında 1970-1975 yılları arasında %48'lik nüfus artışı gözlenmiştir (Erdem, 2005: 60) Bu gelişmeler ile birlikte Boğaziçi Köprüsü, taşıt trafiğini karşılayacak bir köprü olmaktan çıkmıştır. Dolayısıyla, köprü'nün inşasından sonra ikinci köprü'nün yapılmasına yönelik tartışmalar başlamış ve yeni bir köprü'nün inşasına zemin

hazırlamak adına Boğaziçi Köprüsü'nün sağlamlığı ile ilgili güvenlik tartışmaları gündemde yer almıştır (Milliyet Gazetesi, 19.02.1980. s:5).

Boğaziçi Köprüsü'nün inşa edilmesiyle beraber, İstanbul Boğazı çevresi küresel sermayenin en çok ilgi gösterdiği alan olmuştur. Köprü'nün inşasıyla, kent merkezinde yüksek katlı binalar inşa edilmiş ve bu alan hizmet sektörünün odak noktası haline gelmiştir. İkonik olma iddiası ile tasarlanan bu yapıların, İstanbul'un simgesel mekânı haline gelme arayışı ile üretilmiş olduğu ve üretimine yönelik referansını Boğaziçi Köprüsü'nden almış olduğu gözlemlenmektedir. İnşa edilen yapıların satışında, prestij göstergesi olarak Boğaziçi köprüsüne yakınlık-uzaklık ya da manzaraya sahip olma gibi birçok faktör ile satış hasılatını yükseltilmeye çalışılmıştır (Hoseinpournader,2013: 87,97).

5.2.6. Boğaziçi Köprüsü'nün Simgeleşmesindeki Etkenler

Boğaziçi Köprüsü'nün simgeleşmesine yönelik çabalar yoğunluklu olarak batılılaşma ile ilgili imgeler barındırmaktadır. Boğaziçi Köprüsü'nün imaj olarak yayılması, ulusal bir proje olarak görülmüş ve simgesel bir mimari ürün haline gelmesi için birçok yöntem kullanılmıştır. Temel atma ve açılış törenlerinin düzenlenme şekli bu konuda önemli ipuçları vermektedir. Hükümet yetkilileri tarafından Boğaziçi Köprüsü'nün açılışına yabancı ülkelerden birçok sanatçının katılması sağlanmıştır. Aynı zamanda Türkiye'nin tanıtımı için (Cumhuriyet'in 50. Yılı olarak) Turizm bakanlığı tarafından, Fransız yönetmen Lelouch'tan bir dokümanter film çekilmesi istenmiştir (Milliyet Gazetesi, 04.08.1973 s:9). Bu filmin, Avrupa ülkeleri sinemalarında gösterime girmesi için de özel bütçe harcandığı belirtilmektedir (Milliyet Gazetesi, 28.10.1973 s:6). 15 dakikalık filmde, Boğaziçi Köprüsü'nün ve İstanbul Boğazı'nın ulusal düzeyde tanıtımın odak noktası olduğu görülmektedir (Lelouch, 1973). Hükümet yetkilileri tarafından Lelouch'un seçilmesinin nedeni sorgulandığında, Lelouch'un 1966 ve 1967 yılında Cannes ve Oscar ödülleri bir filmi (Bir Erkek Bir Kadın - 1966) ile kazanıp, o dönemin popüler yönetmeni olması görülmektedir (Mutluay, bt.) . Aynı zamanda, Lelouch'un

iyi bir kameraman olması ve dolayısıyla kendisinin tanımlamasıyla; gösterişe önem vermesinden kaynaklı olduğu düşünülmektedir.



Kaynak: Hürriyet Gazetesi 25 Temmuz 1973

Şekil5.19. Fransız Yönetmen Lelouch'un İstanbul çekimleri

Uluslararası alanda Lelouch'un filmleri ile imgesel dolaşım sağlanmaya çalışılırken, yerelde de Emel Sayın'ın müzikleri ile bu etki sağlanmaya çalışılmıştır. Dönemin ünlü müzisyeni Emel Sayın, albüm çıkartmış ve Boğaziçi Köprüsü'nün simgeleşmesine yönelik yerelde katkı sağlamıştır.



*Semada nazlı bir heybetle dınır
Sahili sahile bağlayan bunu
En büyük mutluluk en büyük gurur
Cennet İstanbul'ımın en güzel süsü
Başında taç sanki boğaz köprüsü
Emel Sayın – "Boğaz Köprüsü"*

Kaynak: Milliyet Gazetesi 04.11.1973 s:23, Kaynak: <http://www.sarkisozlerihd.com/sarki-sozu/emel-sayin-bogazici-koprusu/>

Şekil 5.20. Boğaziçi Köprüsü'nün Simgeleşmesine Yönelik Çabalar "Emel Sayın'ın Boğaz Köprüsü Albümü"

Müzik alanı dışında, yerelde dönemin ünlü aktristi Filiz Akın'a "turizm elçisi" görevi verilerek, proje bağlamında Bodrum ve Boğaziçi Köprüsü gibi tarihsel ve turizm değeri olan yerlerde, başrolde oynayacağı film çekmesi istenilmiştir(Milliyet Magazin, 03.02.1980 s:14). Filiz Akın ve Emel Sayın gibi sanatçıların seçilme nedeni ise Türkiye'nin "Avrupalı" ülke imgesini güçlendirmeye uygun kişiler olduğu şeklinde yorumlanmaktadır.



<https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/TR/TCMB+TR/Main+Menu/Banknotlar/Cumhuriyet+Donemi+Banknotlari/Emisyon+Gruplari/6.+Emisyon+Grubu/Emisyon18>

Şekil 5.21. Boğaziçi Köprüsü'nün İmaj Olarak Yayılması, "Bin TL" Para Banknotunda Boğaziçi Köprüsü

Türkiye'de televizyonun toplum hayatına henüz girdiği 1970'li yıllarda, Boğaziçi Köprüsü'ne ait imajın yayılması için para, posta pulları, gazeteler ve dergiler ön planda olmuştur. 1973'te Boğaziçi Köprüsü resmi, "Bin Türk Lirası" banknotlarının arka yüzünde yer almıştır. Ulusu temsil eden bu banknotlar, Boğaziçi Köprüsü'nün simgesel bir mimari ürün olarak algılanmasına yönelik en önemli adımlardan biri olarak kayıtlara geçmiştir. İmgesel dolaşıma diğer en önemli katkıyı posta pulları tarafından olmuştur. Pullar üzerindeki Boğaziçi Köprüsü imgesi, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan grafiklerle sunulmuştur.



Kaynak:https://mcdn01.gittigidiyor.net/27700/tn30/277003271_tn30_0.jpg

Şekil 5.22.Boğaziçi Köprüsü'nün İmaj Olarak Yayılması, Posta Pullarında "Boğaziçi Köprüsü"

Küresel pazarda rekabet edebilmek adına, İstanbul'un tarihsel geçmişi, finans ve turizm merkezi adına inşa edilen yüksek yapılar ve Boğaziçi Köprüsü'nün imajları ulusun tanıtım yüzü olmuştur. Boğaziçi Köprüsü imajları müzik kliplerinde, tanıtım ve reklam filmlerinde, sinema ve televizyon programlarında yoğun olarak kullanılmış ve İstanbul'un en güçlü mekânsal simgesi olmuştur. Sinema filmleri üzerinden analiz yapıldığında; Boğaziçi Köprüsü yapılmadan önce İstanbul'a varış-giriş mekânsal olarak Haydarpaşa Garı ile işlenirken; köprünün inşasından sonra bu varış imgesi Boğaziçi Köprüsü simgesi ile sağlanmıştır.

İlerleyen yıllarda, Boğaziçi köprüsünün imajından ulusal düzeyde faydalanma arayışı, çeşitli programlar ve gösteriler ile devam etmiştir. Bu programların Boğaziçi Köprüsü'nün üzerinde yapılmasının sebebi, ülkenin ne kadar gelişmiş olduğunu göstermek ve köprünün milli gurur kaynağı olarak sunulduğunu göstermek olarak açıklanabilir.



Kaynak: Milliyet Gazetesi 17.07.2005 s:9 (Sol üst), Milliyet Gazetesi 11.05.2005 s:9 (Sağ Üst), Milliyet Gazetesi 16.05.2005 s:11 (Sağ Alt) Kaynak:<http://www.medyagundem.com/tiger-woodstankitalararasi-tarihi-atis/> (Sol alt),

Şekil 5.23. 2000'li Yıllardan Sonra Boğaziçi Köprüsü İmgesi

2004 yılından sonra turizm gelirlerinin artırılması ve küresel sermayeyi çekmeye yönelik yapılan etkinlikler içerisinde, trafiğin büyük sorun olduğu

İstanbul'da, Boğaziçi köprüsü kullanılan alanlardan biri olmuştur. 2005 yılında *Formula 1* yarışı için, 2013 yılında dünyaca ünlü golf sporcusu TigerWoods'un vuruşu, dünyaca ünlü tenis sporcusu Venüs Williams'ın 2005 ve 2015 yıllarında katıldığı gösteri maçı gibi, İstanbul'da düzenlenen büyük organizasyonlar için Boğaziçi Köprüsü tanıtım mekânı olarak kullanılmıştır. "Dünyanın ilgi ile takip ettiği" şeklinde basına yansıyan bu organizasyonların milli gururu yükselten bir dil ile yazıldığı görülmektedir.

15 Temmuz 2016 tarihinde, Boğaziçi Köprüsü'nde yaşanan olaylardan sonra, Bakanlar Kurulu'nun kararı ile Boğaziçi Köprüsü'nün ismi "15 Temmuz Şehitler Köprüsü" olarak değiştirilmiştir. Yaşanan bu olaylar, Boğaziçi Köprüsü'nün imgesinde önemli değişikliklere yol açmıştır. Aşağıda Boğaziçi Köprüsü'nü temsil eden imge ve kavramlar için hazırlanan görsel, 2015 yılından önceki veriler göz önüne alınarak hazırlanmıştır.



Şekil 5.24. Boğaziçi Köprüsü'ne iliştilen imgeler: 1973-2015

5.3. Fatih Sultan Mehmet (FSM) Köprüsü

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, İstanbul 2. Çevreyolu (TEM) üzerinde, Boğaziçi Köprüsü'nden yaklaşık 5 km kuzeyde, Boğazın Rumeli yakasında Hisarüstü ile Anadolu yakasında Kavacık mevkiileri arasında yer almaktadır. Köprü'nün projelendirilmesi, yine Boğaziçi Köprüsü'nün mimari projesini hazırlayan firma tarafından yapılmıştır. Dönemin Başbakanı Turgut Özal liderliğinde, 29 Mayıs 1985 yılında temeli atılmış ve 4 Temmuz 1988 yılında, kısmen trafiğe açılmıştır. 1090 metre uzunluğunda, 64 metre yüksekliğinde, 39.4 metre genişliğinde inşa edilmiştir. İnşaatını Türkiye'den STFA, Japon Ishikawajima Harima Heavy Industries Co. Ltd., Mitsubishi Heavy Industries Ltd. ve Nippon Kokan K. K. adlı şirketlerin oluşturduğu konsorsiyum 125 milyon dolar karşılığında üstlenilmiştir (Sabah Gazetesi, https://www.sabah.com.tr/galeri/yasam/fatih_sultan_mehmet_koprusunun_oykusu Erişim:10.06.2018).



Kaynak: <https://earthobservatory.nasa.gov/images/91014/bridging-the-bosphorus>

Şekil 5.25.2017 yılı uzaydan görüntü -Fatih Sultan Mehmet Köprüsü

Biçimsel olarak Boğaziçi Köprüsü'nün kopyası sayılan FSM Köprüsü, tarihsel olarak Türkiye'nin neoliberal politikalara resmi olarak geçişinden sonra inşa edilen ilk köprüdür. Boğaziçi Köprüsü küreselleşme sürecine zemin hazırlayan bir köprü iken, FSM Köprüsü küreselleşme döneminin bir ürünü olarak üretilmiştir. Aslan (2011), Boğaziçi Köprüsü'nün dünya petrol kriziyle, FSM Köprüsü'nün ise Japon şirketlerinin otomotiv sektöründeki ağırlığıyla ilişkili olduğunu savunmaktadır.

5.3.1. FSM Köprüsü İnşa Edilmeden Önce, 1973-1985 Yılları Arası

Boğaz'a ikinci bir köprü inşa etme çabaları, Boğaziçi Köprüsü'nün inşa sürecinden hemen sonra başlamıştır. 1978 yılında Arnavutköy-Vaniköy arasında köprünün inşa edilmesine yönelik ciddi girişimler olsa da bu proje gerçekleşmemiştir (Milliyet, 23.09.1977 s:11). 1980 yılında henüz inşa edilmemiş olan köprünün ismi üzerine (Menderes Köprüsü mü, Fatih Köprüsü mü?) TBMM'de tartışmalar çıkmıştır. Tartışmalar köprü ismi ile birlikte, köprünün yerel teknoloji mi yoksa ithal teknoloji mi olduğu üzerine kayıtlara geçmiştir (Milliyet 15.06.1980). FSM Köprüsü'nün inşa edilme süreci, daha çok artan trafik sorunu ile beraber, Boğaziçi Köprüsü'nün dayanıklı olup olmadığı tartışmaları üzerinden başlamıştır. Turgut Özal'ın liderliğinde gelişen bu süreç(özellikle 1980 darbesinden sonra)ikinci köprünün inşa edilmesine zemin hazırlamıştır. Daha önce de değinildiği gibi Turgut Özal, köprünün inşa edilmesi için gerekli sermayenin Boğaziçi Köprüsü'nün gelir ortaklığı adı altında işletme gelirlerininin satılması ile sağlanacağını belirtmiş ve bu konu ulusal gündemde büyük tartışmalara sebep olmuştur. İtirazlara rağmen, 3 Aralık 1984 tarihinde Boğaziçi Köprüsü'nün gelirleri, gelir ortaklığı adı altında satışa sunulmuştur (Milliyet Gazetesi 04.12.1984 s:3).



● Gelir ortaklığı senetlerinin kısa sürede tükenmesini Başbakan Özal memnurlukla karşıladı

Köprü bir saatte satıldı

DUN sabahın itibaren İş Bankası şubelerinde satışa çıkarılan Boğaziçi Köprüsü gelir ortaklığı senetlerinin tamamı, birkaç saat içerisinde satıldı. 10 milyar lira tutarındaki gelir ortaklığı senedi İstanbul ve İzmir gibi büyük illerimizde satışa sunulduktan bir saat sonra tükenirken, diğer illerde de satış işlemlerinin öğle saatlerine kadar tamamlandığı açıklandı.

“Hepsi satıldı”

Boğaziçi Köprüsü gelir ortaklığı senetleri, İstanbul'da 10 milyar 500 bin araç geçiş yaptı. Yetkililer, her gün ortalama 104 bin araç geçişi köprünün, 11 yıllık aradan sonra önümüzdeki yıl içerisinde yerli ve yabancı uzmanlarca kontrolden geçirileceğini belirtti.

Calp: “Kim almış?”

Seçim kampanyası sırasında ANAP lideri Turgut Özal ile TV'de “Köprüyü sattırırım” diye tartışan HP Genel Başkanı Necdet Calp, bu konuda Anayasa Mahkemesi'ne kararını beklediğini söyledi.

● İş Bankası'nın 900 şubesinde aynı anda başlayan senet satışı, bir saat gibi çok kısa bir sürede tamamlandı

● Sanayi ve Ticaret Bakanı Aral, eşinin de desteğiyle “kârlı yatırım” dediği senetlerden üç milyon liralık aldı

Boğaziçi Köprüsü gelir ortaklığı senetleri, İstanbul'da 10 milyar 500 bin araç geçiş yaptı. Yetkililer, her gün ortalama 104 bin araç geçişi köprünün, 11 yıllık aradan sonra önümüzdeki yıl içerisinde yerli ve yabancı uzmanlarca kontrolden geçirileceğini belirtti.

Kaynak: Milliyet Gazetesi 04.12.1984 s.3

Şekil 5.26.Boğaziçi Köprüsü Gelirlerinin Satılması

Köprünün inşasına talip olan yerel firmalar ihale aşamasında her biri başka bir ülke veya ülkelerden alacağı destek ile bir grubu temsil etmiştir. Köprü ihalesinde yarışan yerel firmalar ABD, İngiltere, Japonya ve Almanya'yı temsil edecek şekilde katılım sağlamışlardır (Milliyet Gazetesi 16.04.1985 s.4).Boğaziçi Köprüsü'nün tamamen uluslararası firmalar tarafından inşa edilmesi ve o dönem yoğun eleştirilere

maruz kalmış olması FSM Köprüsü'nün ihale sürecinde dikkat edilen bir konu olmuştur. FSM Köprüsü'nün ihalesi Boğaziçi Köprüsü'nün ihalesinden farklı olarak, gündem küresel firma olma iddiası taşıyan yerel şirketler üzerinden gelişmiştir. Ancak, yerel firmalar görünürde olsa da, ihaleye katılan her bir yerel firma başka bir yabancı ülkenin desteği ile köprünün yapım ihalesini almaya çalışmıştır. Dolayısıyla köprünün inşasında asıl mesele yine uluslararası alanda gerçekleşmiştir. FSM Köprüsü'nün ihale sürecinde, köprünün inşasına talip olan ülkelerin (özellikle Japonya ve İngiltere)arzuları diplomatik düzeyde gerilimin yaşanmasına neden olmuştur.



Kaynak: Milliyet Gazetesi 11.05.1985 s:3

Şekil 5.27. Uluslar arası Arenada FSM Köprüsü'nün İhale Rekabeti

İngiltere ve Japonya arasındaki diplomatik gerilim, Bonn zirvesinde de sürmeye devam etmiştir (Milliyet Gazetesi, 06.05.1985 s:12). Bu zirvede İngiltere Başbakanı Teacher ve Japonya Başbakanı Nakasone arasında, FSM Köprüsünün inşası tartışma konusu olmuştur. Teacher: "ilk köprünün inşasının kendileri tarafından yapıldığını ve ikincisinin kendi ülkeleri açısından ulusal gurur meselesi olarak algılandığını" ifade ederek, "Japonya'nın verdiği teklif ve kredi oranı ile ilgili uluslararası ihale kurallarını ihlal ettiğini"iddia etmiştir (Milliyet Gazetesi 06.05.1985 s.12). Ülkelerin başkanlık düzeyinde açıklamalarına sebep olan bu ihale, köprünün inşasından elde edilecek maddi gelirin ötesinde; farklı kazanç elde edilebilecek şeylere ve öte anlamlara işaret etmektedir. Japonya'nın uluslararası düzeyde ticari ve teknolojik olarak kendisini ispatlama ve kendi ülkesinde üretilen

araçlarının pazarlanmasına yönelik yeni kanallar açma çabası olarak yorumlanabilir. Benzer şekilde İngiltere'nin arzusunun da, köprünün inşasından kazanç ve küresel gücünü pekiştirme isteği olarak yorumlanabilir.

İkinci köprünün yapılmasına yönelik eleştiriler gazetelerde “İkincisine de karşılar” başlığıyla yer alır (Milliyet Gazetesi 29.05.1985 s:2). Bu eleştiriler köprü fikrinin yanlışlığını, maliyeti ve yerleşimi gibi konu başlıkları üzerinde ağırlık kazanmıştır. Nezih Neyzi: ”İktidarın doğru bir proje değil, gösteriş için görünen bir proje istiyor” olduğunu ifade ederek; “Boğaz üzerinde inşa edilecek yeni geçidin tüp geçit olması gerektiğini” ifade etmiştir (Milliyet Gazetesi 29.05.1985 s:2). İlhan Selçuk'un eleştirisi ise gazetede:

“İlk köprü yapılırken uzmanlar her şeyi görmüşlerdi: Köprü trafik sorununu ağırlaştıracak, petrol kaynaklı ulaşımı pompalayacak, yerleşim yerlerini Boğaz tepelerine tırmandıracak, korular ve tepeler halka değil, belirli ellerin yağmasına açılacak ve Karadeniz'e doğru uzanan yeni “Köprüler tuzağı” kurulacak demişlerdi. Hepsi çıktı” diye yer alır(Milliyet Gazetesi 29.05.1985 s:2).

1980-1985 yılları arasındaki gelişmeler genel olarak, köprüyü inşa etmek için maddi kaynak arayışı üzerinden olmuştur. Neoliberal politikaların benimsendiği bu süreç, kamu mallarının satılması tartışmaları ile geçmiştir. Köprü gelirlerinin tahvil adı altında ilk satışından sonra, Özal hükümeti tarafından yap-işlet-devret modeli piyasaya sunulmuş ve köprü yeniden dış kaynaklarla (%100 dış kaynak) inşa edilmiştir. İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı'nda, Boğaziçi'ne ikinci köprünün 1995 yılından önce inşa edilmesi uygun görülmemiştir (Ayazlı, 2011: 37). Buna rağmen Turgut Özal liderliğinde bu tarihten on sene önce inşa edilmeye başlanmıştır.

5.3.2. FSM Köprüsü'nün İnşa Edilme Dönemi, (1985-1988)

FSM Köprüsünün inşa sürecinde gazeteler incelendiğinde, hâkim söylem Boğaziçi Köprüsü'nde de olduğu gibi milli bir söylem olmuştur. Köprünün inşa

edilme nedenleri ve nitelikleri Boğaziçi Köprüsü'ndeki söyleme ek olarak "dini" motiflerin devreye girdiği görülmektedir. Boğaziçi Köprüsü'nün inşasındaki batılılaşma vurgusu ise yerinitarihsel referanslara bırakmıştır. Aslan, bu söylemin, 1980 sonrası neoliberal politikalar ile ilgili olduğunu ifade etmektedir (Aslan, 2011).

FSM Köprüsü'nün temel atma töreni ise 29 Mayıs 1985 yılında, İstanbul'un Fatih Sultan Mehmet tarafından fethedilişinin yıldönümünde gerçekleştirilmiştir. Temel Atma töreninde, Süleyman Demirel'in Boğaziçi Köprüsü için yaptığı konuşmaya benzer şekilde, Kenan Evren de bir süre sonra bu köprünün de ihtiyaca cevap vermeyeceğini belirterek; İstanbul Boğazı'na üçüncü köprünün ve Çanakkale Boğazı'na bir köprünün inşa edilmesinin gerekliliğine işaret etmiştir(Milliyet Gazetesi,30.05.1985 s:2). Temel atma töreninde Özal: "12 Eylül'den önce Türkiye'ye Boğaz'ın hasta adamı diye bakıyorlardı. Şimdi ise Boğaziçi'nde üstelik %100 dış krediyle büyük bir yatırım başlatıyoruz.", "bu köprü ile yeniden kalkınma hamlesini başlatıyoruz" ifadeleri ile köprünün inşasını mevcut ekonomik krizden çıkış yolu olarak sunmuştur. Özal konuşmasının devamında ise, başarının 12 Eylül 1980 Askeri Darbe sürecinden sonra, Cumhurbaşkanı olan Kenan Evren ve arkadaşlarının önderliğinde temin edildiğini belirtmiştir (Milliyet Gazetesi,30.05.1985 s:2). Aynı zamanda, köprünün yüzde yüz dış kredi ile sağlanmasını iktisadi başarı olarak sunan Özal; Türkiye'nin uluslararası arenadaki kredi gücüne işaret etmek istemiştir.



Kaynak: Milliyet Gazetesi 21.06.1986 s:13

Şekil 5.28. FSM Köprüsü'nün İnşa Süreci



Kaynak: Milliyet Gazetesi 19.10.1987 s:2

Şekil 5.29.FSM Köprüsü'nün Seçimlerde Propaganda Nesnesi Olması

3 Temmuz 1988 tarihinde açılışı yapılan FSM Köprüsü'nün açılış töreninde devlet yetkilileri tarafından yapılan söylemler incelendiğinde, ulaşım fonksiyonundan çok manevi milli değerlere vurgu yapılmış olduğu görülmektedir. İstanbul'un trafik ve ulaşım sorunlarına yönelik tek konuşma, dönemin İskân ve Bayındırlık Bakanı Giray'a aittir. Diğer konuşmaların tamamı Turgut Özal'ın söylemleri başta olmak üzere "milli gurur" ve dini övünç ile ilişkilendirmiştir (Hürriyet Gazetesi 04.07.1988). FSM köprüsünün açılışı gazetelerde "gururumuz", "heybet ve zarafet abidesi", "2.Gerdanlık", "Türk ulusunun göğsünü kabarttı", "FSM Köprüsü Türk işçisinin alın terinin eseri oldu", "Fatih rekordur" gibi başlıklar ile yer almıştır (Aslan, 2011) . Dönemin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan ise "Bu köprü ile İpek Yolu tekrar hayata döndü." değerlendirmesini yaparak köprü'nün ticari yönüne vurgu yapmıştır. Genel olarak gazetelerin söylem dilini, Türkiye'nin bu köprüyü inşa ederek başarı düzeyini vurgulaması olarak özetleyebiliriz. Köprü'nün trafiği rahatlatması üzerine inşa edilip, törende ulaşım fonksiyonu üzerine herhangi bir söylem olmaması köprü'nün inşa edilme sebebinin yan anlamları olduğunu göstermektedir. Cumhuriyet gazetesi, açılış töreninin olduğu alanındaki pankartların içeriğine ("Fatih'ten İstanbul, Özal'dan Köprü" ve "Yüce Allah'ım Başbakanımızı ve eserlerini koru") dikkat çekerek; töreni FSM Köprüsü'ne yönelik olmaktan çok Özal'a yapılan şükran töreni olarak yorumlamıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 04.07.1988 s:1).

Boğaziçi ile FSM köprülerine ait gazete haberleri incelendiğinde, yukarıda bahsedilen farklara ek olarak dini övünç meselesi göze çarpmaktadır. Kurban kesilmesi ve nazar duası gibi dini motiflerin yanı sıra, Osmanlı Devleti'nin tarihsel geçmişine de yapılan vurgu; Turgut Özal'ın söylemlerinde: “Sevgili Peygamberimizin övgüsüne layık olmuş büyük hakanın anısına yapılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, vaktinden önce bitirildiği için yüce Allah'a hamdediyorum” diye yer almıştır. Özal, dönemin hâkim kültürel yapısına uygun olarak; milli gururu, dini motiflerle harmanlayarak Osmanlı dönemine vurgu yapmıştır. Turgut Özalve eşi, kendisinin kullandığı otomobille, köprüden ilk geçen kişiler olmuştur. Hemen ardından ise köprü girişinde hazır tutulan 100 otobüslük hacı kafiləsi geçmiştir (Kaynak: Cumhuriyet gazetesi 04.07.1988 sayfa:1).



Kaynak Cumhuriyet Gazetesi 04.07.1988 s:1,

Şekil 5.30. Basında FSM Köprüsü'nün Açılış Töreni



Kaynak: Hürriyet Gazetesi 04.07.1988 s:1

Şekil 5.31. Basında FSM Köprüsü'nün Açılış Töreni

Turgut Özal'ın köprü ile kurduğu anlamsal bağ incelendiğinde, köprünün son birleşme bölümündeki tabliyenin kendisinin huzurunda yapılması ve ilk geçen kişi olmayı planlaması, köprü üzerine geliştirdiği propaganda söylemlerinden çok daha fazlasını ifade eden güçlü göstergelerdir. Özal'ın köprü ile kurduğu ilişki; tarihe adını yazdırma, unutulmama isteği, dahası ölümsüz olma duygularına cevap vermesi adına gerçekleştirdiği eylemler şeklinde yorumlanabilir. Nesne ile özdeşleşme gayreti, FSM Köprüsü'nün Özal ile anılması amacına yönelik bir programla sunulan bu tören, Baudrillard'ın deyimi ile ürünün kimlik değeri, neredeyse kullanım değerinin önüne geçmiştir (Baudrillard, 2004).

FSM Köprüsü'nün açılış törenine ait belgeler incelendiğinde; Boğaziçi Köprüsü'nün törenlerinde kullanılan milli söyleme ek olarak, kullanılan dil ve uygulamalarda da farklılıklar göze çarpmaktadır. Boğaziçi Köprüsü'ne damga vuran söylemlerden Avrupalılaşıma söylemleri, FSM Köprüsü'nde uzak doğu ülkelerinden Japonya ile dost ülke olarak gündemde yerini almıştır. Boğaziçi Köprüsü Cumhuriyet'e hediye edilirken, FSM Köprüsü ise Osmanlı Devleti sultanlarından Fatih Sultan Mehmet'e atfedilmiştir. Boğaziçi Köprüsü'nün açılış töreninde Amerikan ve Avrupalı medya mensupları büyük ilgi gösterirken (Milliyet Gazetesi,30.10.1973 s:1), FSM Köprüsü yerel ve Japon medya mensupları tarafından takip edilerek haberler servis edilmiştir (Milliyet Gazetesi, 04.07.1988 s:1). Boğaziçi Köprüsü'nün açılış törenine büyük kitlesel bir katılım olurken, FSM köprüsü çok daha küçük bir kitle tarafından ilgi görmüştür. Boğaziçi köprüsü İngilizler ve Severn Köprüsü ile gündeme gelirken; FSM Köprüsü ihaleyi alan Japon firmalar ve kardeş köprü ilan edilen Seto Ohashi Köprüsü ile gündeme gelmiştir. Boğaziçi Köprüsü Amerikan araçlarının reklamları ile gündeme gelirken; FSM Köprüsü Japon firmaların araçları ile reklamlarda yer almıştır. Boğaziçi Köprüsü'nün açılışında daha çok Avrupalı sanatçılar ve UNİCEF etkinlikleri damga vururken (Milliyet Gazetesi,30.10.1973 s:1); FSM Köprüsü'nde Japonya geleneklerine ait folklorik düzenlemeler yer almıştır (Milliyet Gazetesi, 04.07.1988 s:1). FSM Köprüsü'nün açılış töreni, iki farklı tören alanında gerçekleşmiş, halkın olduğu alana dönemin ünlü arabesk şarkıcıları İbrahim Tatlıses ve Orhan Gencebay'ın müzik dinletisi, protokol tribünlerinde ise Rimski Korsakov'un klasik müzik dinletisi damga vurmuştur (Milliyet Gazetesi, 04.07.1988 s:1). FSM Köprüsü'nün yapıldığı dönemde köprünün

büyüklüğü dünyanın en büyük 6. Köprüsü olduğu yönündeki haberler, Boğaziçi köprüsünün bu konudaki haberlerine oranla daha az vurgulanmıştır.

Köprü'nün inşa edilmesinden siyasi fayda elde etme çabaları, FSM Köprüsü'nün inşasında da sürmüştür. Süleyman Demirel, muhalefette olduğu bu dönemde, ilk köprüde olduğu gibi ikinci köprü'nün inşasının da kendisi sayesinde olduğunu savunmuştur. Bu savunması gazetelere şöyle yansımıştır: “FSM köprüsünün asıl mimarı Süleyman Demirel'dir.” (Milliyet Gazetesi, 04.07.1988 s:10). Demirel, ikinci köprü'nün projesinin 1975 yılında yaptırdığını; ancak 1978 yılında Ecevit hükümeti tarafından bu projenin iptal edildiğini iddia etmiştir. Demirel, FSM Köprüsü'nün finansmanı için gereken kaynağın, Boğaziçi Köprüsü'nden elde edilen gelirlerle sağlandığını belirterek; bu köprü'nün inşasında dakendisinin önemli payının olduğunu iddia etmiştir (Cumhuriyet Gazetesi 04.07.1988).

5.3.3. FSM Köprüsü, Açılış Sonrası

Bilan'a göre Fatih Sultan Mehmet köprüsü, İstanbul'un küreselleşmeye ve büyük yatırımlara altyapı olması amacıyla yaptırılmıştır (Bilan, 2012: 152). Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, kentin yüksek katlı yapılaşmasına yönelik arzuyu arttırmış ve kent yapılanmasının kuzeye doğru genişlemesine yol açmıştır. Bu yapılaşma, orman ve tarım alanlarını yok ederek genişlemiştir. Ayrıca, bağlantı yolları (TEM) etrafında gelişen yapılaşma alanları, kentin dinamiklerini etkileyen önemli bir faktör olmuştur (Uz Sönmez, 2007: 35). Katırcıoğlu, yüksek yapılaşmaların kent merkezinde yarattığı dezavantajları; nüfus yoğunluğunun artması, trafik ve ulaşım sorunları, alt yapı sistemlerinin mevcut yoğunluğu kaldıramaması, psikolojik sosyal sorunlar ve iklimsel sorunlar olarak sıralamaktadır (Katırcıoğlu, 2016: 51-62).

FSM Köprüsü'nün inşası adına medyada yer alan köşe yazılarında, köprü'nün inşasının sorunlu olduğu kabul edilse de köprüye yönelik yüceltici nitelikte yorumlardan ve analizlerden kaçınılmadığı görülmektedir. Bu analizler, köprü'nün

fonksiyonu olan; ulaşım, trafik vb. işlevlerinden ziyade, diğer işlevlerinin daha önemli olduğu açıkça vurgulanarak yapılmıştır. Bu açıdan Ekşi'nin yazmış olduğu metinde öne çıkan söylemler şu şekilde yer alır:

“Neticede ortaya çıkan eser karşısında şapka çıkarıp, saygı duruşunda bulunmak gerektiği açıktır.”, “Köprüünün, tam amacına uygun şekilde hizmet vereceğini söylemenin imkânı yoktur. Hatta köprüünün, İstanbul’un Zincirlikuyu-Dört Levent arasında ciddi bir trafik sıkışıklığı yaratacağı da bellidir; ama yine de doğru olan bu dediğimiz sıkışıklığı ön plana almak değil, yeni köprüünün İstanbul’a ve ülke ekonomisine neler getireceğini (ve varsa neler götüreceğini) görmektir.” (Ekşi, 1988).

FSM Köprüsü'nün inşası 1988 yılında, çevre yolları ise 1993 yılında tamamlanmıştır. FSM Köprüsü'nün inşa edilmesiyle, kentin makro-formunda büyük değişiklikler; yeni yerleşim yerlerinin meydana gelmesi, kent yapılanmasının kuzeye doğru ilerlemesi ve özel araç sahipliği oranının artışı olarak göze çarpmaktadır. FSM Köprüsü ve bağlantı yollarının meydana getirdiği yeni ulaşım ağında stratejik konumlanma, yeni iş merkezleri, konut alanları, sanayi ve ticaret alanları üzerinden ekonomik bir kademelenme şeklinde olmuştur (Eryılmaz, 2013: 5).

Karaoğlu (2016), ANAP döneminin İstanbul'un mekânsal gelişimine büyük etkileri olduğunu ve ANAP dönemindeki uygulamaların Amerikan kentlerinin örnek alınması ile şekillenmiş olduğunu söylemektedir. Bu örnek alma uygulamalarının işaretlerini; gökdelenler, geniş otoyolları, lüks otel ve konutlar ve AVM'ler üzerinden görülebileceğini belirtmiştir. Boğaz üzerinde inşa edilen köprüler bu uygulamaların hızlanmasını ve kentsel yayılmanın önünü açmıştır. Büyük sermaye gruplarının etkisiyle, Mecidiyeköy ve Maslak ekseninde gökdelenlerin yapılaşması da köprüünün inşasından sonra hız kazanarak günümüzde de etkisini sürdürmektedir. Köprülerin inşası ile beraber; merkeze uzak alanlarda, yüksek ve orta gelirli toplulukların, konut alt kentlerini inşa etmesi İstanbul'un kent dokusunu önemli ölçüde şekillendirmiştir (Karaoğlu,2016: 183).

İstanbul'un neoliberal politikalara eklenme süreci, kent yapılanmasını da “para, mal ve imaj” sarmalı içinde şekillendirmiştir (Hacısalıoğlu, 2001). Hacısalıoğlu'na göre İstanbul, özellikle 1980'lerden sonraki uygulamalar sonucunda, geleneksel tarihkent dokusu yıpratılmış, küresel sermaye tarafından kimliksizleştirilmiş ve diğer küresel metropollere benzer anıtsal yapılar ile süslenmiş bir kent olmuştur (Hacısalıoğlu, 2001). FSM Köprüsü inşasından sonra, medyada daha çok hâsılatı ve üzerinden geçen araç sayısı ile gündemde olmuştur. Gündemde yer alma şekli ise, genellikle Boğaziçi Köprüsü ile karşılaştırma şeklinde olmuştur.

5.4. Yavuz Sultan Selim (YSS) Köprüsü

YSS Köprüsü, 1408 metre açıklığında, 59 metre genişliğinde, üzerinde raylı sistemin olduğu, Avrupa yakasında Sarıyer ilçesine bağlı Garipçe köyü ile Anadolu yakasında Beykoz ilçesine bağlı Poyrazköy arasında inşa edilmiştir. T Engineering firmasının tasarladığı YSS Köprüsü, Yeni İstanbul Havalimanı (3. Havalimanı) ile Sabiha Gökçen Havalimanı'nı Kuzey Marmara Otoyolu ile birbirine bağlamaktadır. 10 yıl 2 ay boyunca özel sektörün işleteceği köprü sözleşmesi, hazine tarafından günlük 135.000 “otomobil eşdeğer” araç geçişi ile elde edilecek gelir garantisi ile yapılmıştır. YSS Köprüsü'nün tanıtımı asma köprüler arasında genişliği açısından rekor genişlikte (59 metre) ve kule yüksekliğinin 332 metre olması gibi teknik özellikleri ön plana çıkartılarak yapılmıştır. Ayrıca, üzerinde raylı sistem bulunan en uzun asma köprü olarak kamuoyuna tanıtılmıştır (<http://www.arkiv.com.tr/proje/yavuz-sultan-selim-koprusu-projesi/6708>).



Kaynak: <http://finans.mynet.com/haber/detay/ekonomi/yavuz-sultan-selim-koprusu-acildi/121961/>

Şekil 5.32. YSS Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu ve Bağlantı Yolları

Köprünün inşa edilmesinden önceki süreçte, proje ile ilgili ortaya çıkan tartışmalar, sunulan inşa edilme gerekçesi, ilgili meslek odalarının konu hakkındaki eleştirileri, köprünün temel ve açılış törenleri, köprünün ismi, bu süreçler içerisinde ne tür söylemler üzerinden inşa edildiği ve kente etkileri bakımından ele alınmaya çalışılacaktır.

5.4.1. YSS Köprüsü İnşa Edilmeden Önce, 1988-2013 Yılları Arası

Boğaza 3. Köprü inşa etme tartışmaları, FSM Köprüsünün inşa edilmesinden hemen sonra başlamış; genel seçim ve yerel yönetim seçim dönemlerinde tekrarlar halinde gündeme gelmiştir. Planlanan köprünün inşa edileceği yer konusunda iki köprünün arası, Boğaziçi Köprüsü'nün güneyi ve FSM Köprüsü'nün kuzeyi olarak, farklı yerler olmak üzere çeşitli alternatifler tartışılmıştır. Bu bölümde daha çok köprünün inşa edilmesi veya edilememesi gerektiği yönünde karşıt görüşler savunan siyasi liderlerin açıklamaları üzerinde durulacaktır.

3. Boğaz köprüsü tartışmaları FSM Köprüsü'nün açılışı gerçekleşmeden önce başlamıştır. Dönemin İBB Başkanı Bedrettin Dalan; “İstanbul’u Avrupa’nın en düzenli kentlerini aratmayan çağdaş bir kent haline getireceklerini”, ve “3.Boğaz köprüsünün temelini önümüzdeki yıl Boğaziçi Köprüsü'nün 500 metre güneyinde atacaklarını” belirtmiştir (Milliyet Gazetesi 22.12.1986 S:2). Dalan’ın Belediye Başkanlığı döneminde gündeme düşen belgeler incelendiğinde; ağırlıklı olarak “Avrupalı” bir kent vurgusu, “tüp geçit mi yoksa köprü mü” tartışmaları, İngilizlerin köprünün inşası için sağlayacağı kredi ilgili haberler gündeme gelmiştir (Milliyet Gazetesi 14.09.1987 s:2, 14.04.1988 s:5 ve 05.01.1988 s:2).

1994 yılındaki yerel yönetim seçimleri öncesinde, Boğaza 3. köprünün inşa edilmesi ya da edilmemesi gerektiği konusu, çoğu adayın seçim vaadi olarak yer almıştır. Adaylardan Bedrettin Dalan ve İlhan Kesici, Boğaza 3. köprü yapılmasını savunurken; diğer adaylar daha çok su altı tüp geçidi, toplu ulaşımı, deniz otobüsleri

ve raylı sistemleri savunmuştur. Adayların İstanbul'a dair çözmek istediği sorunlar genel olarak benzerlik göstermiştir. Ulaşım, su, hava kirliliği, göç, çarpık kentleşme, çöp ve planlama gibi sorunlar ortak kullanılan konu başlıkları olmuştur (Kaynak: Bayram Gazetesi 13.03.1994 s:4).



Kaynak: Bayram Gazetesi 13.03.1994 s:4

Şekil 5.33. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Adaylarının Seçim Vaatleri

1996 yılında, hükümet tarafından Boğaz'a yeniden bir köprü yapılması için çalışmalar başlatmıştır. 1997 yılında İBB belediyesi yetkilileri, "3. köprü'nün inşa edilmesi durumunda İstanbul'un kuzeyinde yer alan yeşil kuşağın tahrip olacağını, FSM Köprüsü'nün inşasından sonra köprü üzerinden geçen insan sayısının dikkate alınacak kadar artmadığını ancak geçen araç sayısında büyük artışlar gözlemlendiğini" söyleyerek tüp geçit projesini savunmuşlardır (Milliyet Gazetesi, 31.03.1997, s.5).

2006 yılında Kadir Topbaş öncülüğünde İMP ve Kentsel Tasarım Merkezi'nin hazırladığı planda, doğrudan olmasa da 3. köprü'nün inşa edilmesi için gerekli düzenlemeler yer almıştır (Kaynak: <http://www.mimdap.org/?p=436>). "2009 yılında İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda 3. köprü'nün bulunmadığı; ancak köprü'nün inşa edilmesine zemin hazırlayacak İkitelli'nin kuzeyinde bir yolun önerildiği" belirtilmektedir (Bayhan,2013).

5.4.2. TMMOB Şehir Plancıları Odası'nın 3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu

TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, 3. köprü hakkında bir rapor hazırlamış ve 2010 yılında yayınlamıştır. Köprülerin kent mekânına ve nüfus yapılına etkisine dikkat çeken raporda; “Ne kadar köprü yapılırsa yapılsın, köprüden geçen insanların değil araç sayısının artan değer olduğu” belirtilmiştir. Raporda; Boğaziçi ve FSM köprülerinin, İstanbul’un ulaşım dinamikleri ile birlikte arazi kullanımını etkilediği, faaliyete geçtikten kısa süre sonrasında köprülerin kendi trafiklerini yarattığı ve dolayısıyla kısır döngünün olduğu vurgulanmıştır (TMMOB, 2010). “3. köprünün inşa edilmesinin kente bir yararının olmayacağı” belirtilen raporda; “kuzeydeki orman alanları, su havzaları, tarım alanları, önemli bitki alanları ve canlı çeşitliliği üzerinde telafisi mümkün olmayan tahribatlar yaratacağı” iddia edilmiştir. Rapor aynı zamanda; hükümet yetkilileri tarafından köprünün inşa edilmesinin en önemli gerekçesi olarak transit trafiğin dışa aktarılması ve mevcut köprülerin trafiğinin rahatlaması savunmasına da karşı çıkmıştır. Transit trafiğin, mevcut köprüleri %2-3 dolayında etkilediği ve bu oranın köprünün inşa edilmesini gerektirmeyecek bir önemde olduğu şeklinde yer almıştır. Raporda; “3. Köprü projesinin toplumun ulaşım ihtiyacını karşılamayı değil, sermayenin birikim olanaklarını genişletmeyi amaçladığı” belirtilmektedir. Rapor, köprünün inşa edilme projesini “hiçbir temel soruna çözüm olmayacak” diye özetlemiş ve bu projeyi “ihtiyaç olmayan bir projenin, ihtiyaçmış gibi sunulması” olarak değerlendirmiştir (TMMOB, 2010).

5.4.3. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün İnşa Dönemi

YSS Köprüsü, iktidar partisi olan Adalet ve Kalkınma Partisi döneminde inşa edilmiştir. İktidar partisinin ulusal açıdan birçok konuda değişim yapma isteğinin başında mekânsal değişimin olduğu görülmektedir. Bu mekânsal değişim aynı zamanda kültürel değişim isteğinin göstergelerini barındırmaktadır.

YSS Köprüsü'nün temelleri FSM Köprüsü'nün temellerinin atıldığı tarihin yıl dönümünde, yani İstanbul'un fethedilişi olan 29 Mayıs'ta, atılmıştır. Köprü“üzerinde demiryolu bulunan en uzun, en geniş tabliye ve en yüksek kuleye sahip asma köprüsü” olarak tanıtılmıştır. Temel atma töreninde, köprü'nün ismi dönemin Cumhurbaşkanı Abdullah Gül tarafından:“3. Köprü, mukaddes emanetleri bize devreden Yavuz Sultan Selim'in adını taşıyacak.” İfadesiyle açıklanmıştır (Kaynak:<https://www.3kopru.com/haberler/3-KOPRUNUN-TEMELLERI-GORKEMLI-BIR-TORENLE-ATILDI/8>).

Köprü'nün inşa edilme gerekçelerinin fonksiyonel özellikleri basında genel olarak; trafik yoğunluğundan dolayı ortaya çıkan ekonomik kayıpların önlenmesi, diğer iki köprü üzerinde ki trafik yoğunluğunu azaltma hedefi, estetik ve teknik özellikleri ile dünyanın sayılı köprüleri arasına girmek şeklinde sıralanmıştır.



Kaynak: Takvim, Star, Sabah, Anayurt, Yeni Akit, Milliyet, Habertürk (Sol alt), Hürriyet, Türkiye 30.05.2013

Şekil 5.34. Gazetelerde YSS Köprüsü'nün Temel Atma Töreni

Köprü'nün temel atma törenini gazetelerde; “Dualarla” (Takvim Gazetesi, 30.05.2013 s.1), “Boğazın ikinci sultanı” (Star Gazetesi, 30.05.2013, s.1) , “Yavuz geliyor Yavuz... Boğazı yara yara...” (Sabah Gazetesi, 30.05.2013. s.1), ”Tarih

yazmaya devam ediyoruz” (Anayurt Gazetesi, 30.05.2013. s.1), “Hoş geldin Yavuz” (Akit Gazetesi, 30.05.2013. s.1), “Avrupa’dan Asya’ya Yavuz Sultan Selim” (Habertürk Gazetesi, 30.05.2013. s.1), “Yavuz Köprüsü” (Hürriyet Gazetesi, 30.05.2013. s.1), “Dünyanın 1’İncisi” (Türkiye Gazetesi, 30.05.2013. s.1) başlıkları ile köprünün haberine manşette yer vermişlerdir. Bu haberlerin içeriği incelendiğinde; dini, milli, Osmanlı dönemini ve Yavuz Sultan Selim ismini övünç kaynağı olarak aktarılmıştır. FSM Köprüsü ile benzer kültürel atmosferde gerçekleşen törende, dini motiflerin daha baskın olduğu görülmektedir. Temel atma töreni dualar, mehter marşları ve Osmanlı dönemine ait folklorik göstergeler ile düzenlenmiştir. Basında köprünün inşa edilmesine yönelik eleştirel yaklaşımlarsa, tören organizasyonunun kültürel kodları ve köprüye ismi verilen ‘Yavuz Sultan Selim’ başlıkları ile ön plana çıkmaktadır. “Yavuz Sultan Selim” ismi basında, Alevi inancına sahip kesimlerin tepki ile karşıladığı bir isim olarak yer almıştır (Sözcü Gazetesi, 30.05.2013 s:1, Yeniçağ Gazetesi, 30.05.2013 s:1, Posta Gazetesi, 30.05.2013 s:1).

Dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan ise konuşmasına İstanbul’un fethedilişinin 560. yılı kutlamasına, Arapça okuduğu hadis ile İstanbul’un önemine değinerek başlamıştır. Fetih ruhu ile birlikte, köprünün inşa edilme motivasyonu, halkın övünç kaynağını kazanma gayreti olarak açıklamıştır. Medeniyet projesi olarak takdim edilen YSS Köprüsü’nün temel atma töreninde, İslami motiflerle birlikte Osmanlı Devleti’nin mirası olan fetih ruhuna işaret edilmiştir³⁴. Recep Tayyip Erdoğan, Osmanlı Devleti döneminde Edirne, İstanbul, Hicaz, Medine, Beyrut, Diyarbakır ve Bosna şehirlerinde inşa edilen yönetim binaları, camiler ve köprülerden örnek vererek inşa edilen bu mimari anıtlarla halkın gönlünün kazanılmasına işaret etmiştir. Mimari eserlerle geniş coğrafyada sağlanan övünç kaynağını, milli ve İslami kültürün eseri olarak açıklamıştır. Mimari eserler ile medeniyet arasında kurulan bu ilişki, fetih duygusu ile harmanlanmıştır.

Dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan, köprünün temel atma töreninde konu yelpazesi geniş bir konuşma gerçekleştirmiştir. Yaklaşık 30 dakika süren konuşmanın odak noktalarını; Osmanlı Devleti’ningeçmişteki faaliyetleri, YSS

Köprüsü, Yeni İstanbul Havalimanı, Kanal İstanbul Projesi, Marmaray, Avrasya Tüneli, Taksim Meydanı Projesi, Gezi Parkı'na Topçu Kışla'sı projesi veülke gündeminde olan diğer konular oluşturmuştur (Kaynak: <https://www.youtube.com/watch?v=neP8mE9r9XA>). “Dünyanın en önemli finans merkezi olmaya hazırlanan İstanbul”, “taşımacılık ve ticari açıdan Marmara Bölgesinin büyümesine katkı”, “İstanbul'a kazandıracığımız her bir dev proje ile Türkiye'nin itibarını artıracak, Türkiye'yi 2023 hedeflerine ulaştıracaktır” (Kaynak: <https://www.youtube.com/watch?v=neP8mE9r9XA>) söylemleri konuşmanın proje üzerine vurgulanan önemli noktalarıdır. Konuşma bir bütün olarak analiz edildiğinde, YSS Köprüsü'nün birçok proje ile birlikte anılması projenin biricik olma iddiasının zayıf olduğuna işaret etmektedir. Köprünün fonksiyon olarak hizmet edeceği konudan çok yan anlamları üzerine geliştirilen söylemler; milli, dini, kültürel, kentsel, bireysel gurur kaynağı olması üzerine geliştirilen söylemlerdir. Osmanlı Devleti dönemine öykünme ve projenin inşası ile İstanbul'u yeniden fethetme iması, taşımacılık ve ticari açıdan dünya kenti olmasına katkısının olacağı üzerine yoğunlaşmıştır. Kentsel anlamda projenin ortaya çıkışının, 3. havalimanı projesinin gereği üzerine geliştiği ve prestij göstergesi olarak da bu projenin gölgesinde kaldığı ifade edilebilir.

Köprünün temel atma töreninden yaklaşık 3 sene sonra 6 Mart 2016 yılında, son tabliye töreni gerçekleştirilmiştir. YSS Köprüsü, bu törende de Recep Tayyip Erdoğan tarafından 'yıldız' proje olarak tanıtılmış ve “Asya ve Avrupa'yı YSS Köprüsü ile birleştireceğiz ve bu bizim dünyaya en büyük mesajımız olacak” (<http://www.milliyet.com.tr/rekor-surede-tamamlanan-koprunun-gundem-2205035/>) diyerek köprü ulaşım fonksiyonu dışında bir mesajla köprüyü araçsallaştırmıştır.

5.4.4. YSS Köprüsü Açılış Töreni

YSS Köprüsü, 26 Ağustos 2016 yılında Cuma günü düzenlenen tören ile açılmıştır. Köprünün bu tarihte açılma sebebini, Recep Tayyip Erdoğan: “26 Ağustos 1071 Malazgirt zaferinin 945.yıldönümü ve 1922'de Büyük Taarruz'un başladığı tarih” olmasından kaynaklı olduğunu belirtmiştir.

“Bu köprü hem tekerlekli, hem raylı geçişi sağlaması açısından öncü bir köprü, bu köprü dünyada birçok yayınlara öncü olacak. Dünya filmleri buralarda çekilecek, bunu göreceksiniz. Biz bunlarla anılacağız. Bütün bunlarla birlikte dünyada Türkiye, farklı bir konuma yerleşecek.”(https://www.ntv.com.tr/ekonomi/yavuz-sultan-selim-koprusu-acildi3-kopru-31-agustosa-kadarucretsiz,rWt_GwKyX0ew5ID5mWVu8w).

“Şu anda Avrupa’dayız, Asya’ya geçeceğiz.”,“Muasır medeniyetler seviyesinin üstüne çıkmak öyle lafla olmuyor, icraatla oluyor”, “Eşek ölür; kalır semeri, insan ölür; kalır eseri, biz bunlarla anılacağız.”(<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/son-dakika-ucuncu-kopru-duzenlenen-torene-aciliyor-40209008> Erişim Tarihi 25.08.2018). Açılış töreninde Erdoğan’ın köprü hakkındaki açıklamaları basında daha çok bu söylemlere vurgu yapılarak aktarılmıştır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü, dönemin Diyanet Başkanı Mehmet Görmez’in yaptırdığı toplu dua ile açılmış (<https://m.bianet.org/bianet/siyaset/178207-istanbul-bogazi-nda-3-kopru-acildi>) ve açılış töreni dini motiflerin yoğun olduğu göstergelerle gerçekleşmiştir. Köprü’nün simge haline gelmesi adına yoğun propaganda söylemleri dile getirilmiş ve köprüye biçilen misyon; İstanbul’u dünyaya tanıtan simgelerden biri olmasıdır. Köprü’nün inşası ile ülkenin, uluslararası arenada farklı bir konuma erişeceği belirtilmiştir.



Kaynak: 27 Ağustos 2016 Tarihli Gazete Manşetleri (Habertürk, Hürriyet, Vatan, Takvim, Yeni Şafak, Sabah, Akit, Star, Milli Gazete, Milliyet, Akşam)

Şekil 5.35. Gazetelerde YSS Köprüsü’nün Açılış Töreni

YSS Köprüsü'nün açılış töreni Şekil 5.37. de gösterildiği gibi gazetelerde: “Dünya'nın Lideri” (köprüye ve Cumhurbaşkanı Erdoğan'a ithafen), “Gurur Köprüsü”, “Tarihe Mühür”, “Türkiye'nin Gururu, Dünyanın Harikası”, “Geçmişten Geleceğe”, “Büyüksün Türkiye”, “Yavuz Kavuşma”, “Türkiye'nin Gerdanlığı”, “Alayına Yavuz Tokadı” gibi manşetler ile yer almıştır. Dönemin Başbakanı Binali Yıldırım törengerçekleştirilme tarihini; “Bugün günlerden Türk'ün gücünün tüm dünyaya gösterildiği gündür” (<https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-37199643>) söylemi ile tanımlamıştır. Yıldırım, İstanbul'u ise; kıtaları, medeniyetleri, kültürleri birbirine bağlayan "köprüler şehri" olarak tanıtmıştır (<https://www.haberler.com/yavuz-sultan-selim-koprusu-acilis-toreni-8731656-haberi/>)

Köprü'nün açılış tarihi ve köprüye verilen isim hakkında sorgulamalar yapıldığında; tarihin İstanbul ile anılan bir tarih olmadığı ve Yavuz Sultan Selim'in İstanbul ile ilgili ciddi bir bağının olmadığı gözlemlenmektedir. Ancak, köprü'nün açılış töreninde köprü ismine değinen dönemin TBMM Başkanı Kahraman: “Çok güzel bir isim bulundu. Muhteşem bir padişahımızdır Yavuz Sultan Selim. Mısır'a gitti, hilafeti aldı, mukaddes emanetlerle döndü.” (<http://www.hurriyet.com.tr/tbmm-baskani-kahraman-acilista-konustu-insalla-40209174>) demiştir. Köprü'nün isimlendirilmesi daha önce değinildiği gibi Alevi inancına sahip insanlar açısından tartışmalara yol açmıştır. Köprü, Osmanlı Devleti'nin 1512-1520 yılları arasında padişaholan Yavuz Sultan Selim'in ismini taşımaktadır. Mizacı sert biri olarak anılan Yavuz Sultan Selim'in başarı olarak tarihe geçme şekli, Asya kıtasındaki (Doğu ve Güneydoğu Anadolu, Musul, Kerkük, Suriye ve Mısır'ın fethedilmesi) ilerleyişi, İpek Yolu ve Baharat Yolu'nun bir bölümünün kontrolünü sağlaması ile ticari ve ekonomik gelir sağlaması olarak özetlenebilir. Ancak Yavuz Sultan Selim'in en önemli başarısı bu fetihlerle beraber halifeliğin kazanılması olmuştur (<http://www.biyografya.com/biyografi/6641>). Köprü'nün inşa edilme döneminde, Yavuz Sultan Selim tarafından fethedilen bu topraklarda yaşanan iç karışıklık, rastlantısal bir bağlantı olarak ele alınmıştır. Yavuz Sultan Selim dönemindeki bu gelişmeler ele alındığında Recep Tayyip Erdoğan'ın köprü'nün temel atma ve açılış törenlerinde, genel olarak bu gelişmelere işaret ettiği görülmektedir. Ticaret yollarına hâkimiyet, İslami geleneği yayma arzusu, fetih

ruhuna işaret ve zenginleşme konularının tarihsel bağlantıları, köprüye bu ismin verilmesindeki simgesel sebepler olarak açıklamak mümkündür.

5.4.5. YSS Köprüsü'nü İnşa Eden Firmanın Görüşleri

Köprü'nün yapımı IC İtaş ve Astaldi JV, tasarımı ise köprü'nün tanıtım sayfasında “Fransız köprü ustası Michel Virlogeux” ve İsviçreli T-Engineering firması tarafından üstlenilmiştir. YSS Köprüsü'nün resmi internet sayfasında, köprü'nün tasarımcısı olarak öne çıkan M.Virlogeux, köprü tasarımlarından aldığı ödüller ile tanıtılmıştır. YSS Köprüsü'nün teknik bilgileri dışında, M.Virlogeux'un öne çıkan söylemleri şunlar olmuştur:“3.Boğaz Köprüsü çok özel ve eşsiz bir yapı olacak”, “Büyük bir projede yer almak önemlidir, bu da öyle bir proje. Şunu anlamalısınız: Bu köprü, şu an dünyada yapım aşamasında bulunan en önemli köprü.” (<https://www.3kopru.com/haberler/3-KOPRU%E2%80%99NUN-TASARIMCISI-DR-MICHEL-VIRLOGEUX-%E2%80%9CESSIZ-BIR-ESER-YAPIYORUZ%E2%80%9D/98>).



Kaynak^{42,43,44,45}: <https://plus.google.com/108230885074033367550/posts/1pA4A4Jfbs1>

Şekil 5.36. T-Engineering Firmasının inşa ettiği köprüler

YSS Köprüsü'nün tasarımcısı Michel Virlogeux'un diğer köprü tasarımlarını incelediğinde; farklı coğrafyalarda benzer taşıyıcı sistem tasarımlarını uyguladığı görülmektedir. Projelerinin ikonik olma iddiası ve farklı ülkelerde benzer

formda tasarım uygulamalarını çoğaltması, kendi stili ile tanınma çabası olarak yorumlanabilir.

Diğer köprülerden farklı olarak, YSS Köprüsü'nün işletmesine ait resmi tanıtım sayfası ve sosyal medya hesapları vardır. Sanal medya ortamında işletmenin amacı, köprüden geçiş sayısını artırma çabaları olmuştur. Firmanın sosyal medya ve internet sitesinde yer alan söylemlerinde “Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Çevre Otoyolu’nu kullanarak trafikten kazandığınız zamanı, alışveriş yapmaya ayırabilirsiniz” ile köprünün kullanımıyla doğacak boş zamanların, tüketim yapabilme avantajına dönüştürülebileceği üzerinden, köprünün kullanımı özendirilmeye çalışılmıştır (Şekil 5.39).



Kaynak: <https://twitter.com/YSSKopruOtoyol/>

Şekil 5.37. Sosyal Medyada YSS Köprüsü

“Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Çevre Otoyolu ile Bana Kalan Zaman’da” kalıbı ile birlikte; “günün en keyifli kahvesini içebiliyorum”, “çocuklarıma daha fazla vakit ayırabiliyorum”, “güne sağlıklı ve keyifli bir başlangıç yapıyorum”, ”ailem ile keyif dolu anlar yaşayabiliyorum”, “eğlenceli aktivitelere vakit ayırabiliyorum” ve “iş çıkışı kendime ayıracak vaktim oluyor” gibi reklam görselleri hazırlanmıştır. Bu görsellerin, daha önce görmeye alışık olduğumuz pahalı konut satış reklamları ile ortak özellik taşıdığı görülmektedir. Köprünün kullanımına

ikna etme yöntemi olarak, kişinin köprüyü kullanımı ile yaşanan mutluluk hazzı, prestij sahibi olma ve zengin imajı vurgulanmaktadır. Köprünün daha çok kullanıma özendirilmesi meselesine doğacak boş zaman ile vurgu yapılan bu görseller; genellikle genç, mutlu, zengin iş adamı –iş kadını, mutlu aile, tüketim, akıllı telefon ve kahve gibi imgeler ile desteklenmiştir. Sosyal medya üzerinden verilen diğer paylaşımlarda ise çoğunlukla manzaraya ait ‘sakin’ ve ‘dingin’ kavramları, şehir merkezinin kalabalığı ve gürültüsünden uzaklaşması üzerinden varolmuştur. Köprünün inşa döneminde ağaç kesimleri ile gündeme gelmesine yönelik imaj düzeltme gayreti, köprü işletmesinin sosyal medya platformunda yer alan diğer gündem konularından biridir.

5.4.6. Açılışından Günümüze Yavuz Sultan Selim Köprüsü

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, inşa edilmesinin öncesi ve sonrasında, ormanlık alandan geçişi ve ağaç kesimlerine sebep olması nedeniyle çeşitli kesimlerce büyük tepkilerle karşılaşmıştır. İstanbul’un “Dünya Kenti” olması adına inşa edilen bu köprünün önümüzdeki yıllarda kentin dinamiklerine nasıl etkide bulunduğu daha net anlaşılacaktır. Akademisyen ve kent plancılarının öngörüsü ise “kentin kuzeye doğru genişlemesi, nüfus yoğunluğunun artması ve kentin ekolojik dengesinin bozulması” yönünde olmuştur.



Kaynak: https://twitter.com/Astro_Jeff/status/760857151585726464

Şekil 5.38. İstanbul Boğazı Köprüleri

FSM Köprüsü'nün inşası ile beraber Boğaziçi Köprüsü üzerinden kamyon gibi yük araçlarının geçişiyasaklanmıştır. Aynı şekilde YSS Köprüsü'nün kullanımını artırmak amacıyla benzer yasaklar uygulanmıştır. Köprü açılışından sonra, ağır vasıtaların geçişine sadece YSS Köprüsü üzerinden izin verilmiştir. Köprü'nün inşa edilmeden önce olduğu gibi, inşasından sonraki dönemde de tartışmalar devam etmiştir. Kentin trafik yoğunluğuna etkisini ölçmek adına, 2015-2017 yılları arası navigasyon teknolojisi kullanılarak bir rapor hazırlanmıştır. Bu rapor, trafik yoğunluğunun ciddi oranlarda değişmediğini göstermektedir. 2017 yılı diğer yıllara göre ortalama hız; akşam saatlerinde %2, gün ortasında %5, sabah saatlerinde ise %4 oranında yükselmiştir. (Kaynak⁵²:<https://www.cnnturk.com/otomobil/istanbulun-3-yillik-trafik-analizi>). Hız ortalamasının yükselmesinin sadece YSS Köprüsü sayesinde olmadığı, bu dönem içerisinde “asrın projesi” olarak adlandırılan Avrasya Tüneli ve yeni yapılan diğer alternatif yolların da etkili olduğu belirtilmektedir.

YSS Köprüsü'nün inşa süreçleri üzerinden yapılan atıflar incelendiğinde, milli ve dini söylemler ön plana çıkmaktadır. Kente milli ve İslami bir kimlik kazandırma gayreti ile birlikte tarihe adına yazma motivasyonu, köprü'nün inşasına etkili olmuştur. Simgesel yapı olma iddiası ile inşa edilen bu köprü, aynı firmanın başka ülkeler ve İstanbul'da benzer tasarımlar ile köprüler inşa etmesi, YSS Köprüsü'nün biricik olma iddiasını zayıflatmıştır. Kentin simgesel yapıları adına girme gayreti ise daha çok sosyal medya üzerinden yapılan reklamlar üzerinden sürmüştür. YSS Köprüsü'nün kentin kuzeyinde, merkezi yerleşim alanından uzak olması belli bir kullanıcı kitlesine hitap etmesine neden olmuştur. Ağır yük vasıtalarının mecburi olarak kullandığı bu köprü, kullanıcıların güzergâh ve yüksek geçiş fiyatlarından duyduğu rahatsızlık haberleri ile gündeme gelmiştir (<https://www.iha.com.tr/foto-kamyoncular-yavuz-sultan-selim-koprusu-yolunda-eylem-yapti-8226/>). Bu rahatsızlıklar 2018 yılı seçim döneminde de gündem olmuştur. YSS Köprüsü'nün pahalı olması üzerinden eleştirilere; Erdoğan "Parası olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden geçer, diğerleri diğer iki köprüden geçer" (http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/siyaset/1005545/Erdogan_Parasi_olmayan_Yavuz_Sultan_Selim_Koprusu_nden_gecme_sin.html) söylemi ile köprüler arası kullanımı ekonomik duruma göre sınıflandırmıştır. Aynı zamanda 2018 seçimlerinde Cumhurbaşkanı adaylarından olan Muharrem İnce;

seçim sürecinde 4. köprünün inşası ile ilgili ilk tartışmayı başlatan kişi olarak kayıtlara geçmiştir. Daha sonrasında bu söyleminden vazgeçse de "1. köprüyü Demirel yaptı, 2. köprüyü Özal yaptı, 3. köprüyü Erdoğan yaptı, 4. köprüyü de Muharrem İnce gelir yapar. Ne olacak, bu kolay iş. Önemli olan gönüllerin köprüsünü kurmak"(<https://www.dunya.com/gundem/muharrem-inceden-4-kopru-sozu-haberi-415323>)diyerek seçim gündeminde önemli tartışmaların yaşanmasına yol açmıştır.



Kaynak: <https://twitter.com/AstroKomrade/status/939789930108252161>

Şekil 5.39.İstanbul, 2017

5.5. Bölüm Değerlendirmesi

Köprülerin anlamlandırılmasında, ortaya çıktığı koşullar ve bağlam en önemli etkenleri oluşturmaktadır. Köprülerin üretim süreci dikkate alındığında, köprülerin inşasının ülkenin genel olarak ekonomik ya da siyasal değişim evresinde olduğu dönemlere denk geldiği göze çarpmaktadır. Dolayısıyla bu bölümde yapılan değerlendirmeler, İstanbul'un tarihsel dönüşümü ile birlikte ele alınmasını gerektirmiştir.

İlk köprünün yapım fikri 1950'lerden itibaren olgunlaşmaya başlamıştır. Bu anlamda, Türkiye'nin politik olarak 1950'li yıllarda Marshall Planı, NATO vb anlaşmalar ile Batı ve özellikle Amerika'ya yakınlaşmış olması önemli bir başlangıçtır.1950'lerden itibaren, İstanbul'un küresel kent olma yolunda çevresel, tarihsel ve özgün kimliği göz ardı edilen politikalar ile ilerlediği, birçok araştırmacı

ve akademisyen tarafından dile getirilmektedir. Bu politikaların kentsel anlamda karşılığı ise modernizm ve sanayileşme arzusu şeklinde olmuştur. İstanbul Boğazı'nın Avrupa yakası çeperleri, özellikle 1950'li yıllardan 1980'lere kadar, siyasi ve ekonomik açıdan batılılaşma, kapitalist anlayış ve modernizmin etkileriyle birlikte, aktif olarak sanayi ve sanayiye bağlı büyük göçün yaşandığı alan olmuştur. Bu koşullar içinde inşa edilen Boğaziçi Köprüsü, imgesel ve anlamsal olarak birçok bilgiyi bünyesinde barındırmaktadır. İnşa edilme motivasyonunu başta siyasal karar mekanizmaları ve yabancı sermayeden alan Boğaziçi Köprüsü; milli gurur, ekonomik fayda ve Avrupa ile sosyo-ekonomik açıdan bütünleşme isteğinin göstergesi olmuştur. İnşa edildiği dönemden günümüze kadar kentin en önemli simgelerinden biri haline gelen Boğaziçi Köprüsü, yaşanan kentsel deneyimi, fiziksel ve sosyal anlamda değiştirmiş, yarattığı etkiler ile farklı imge ve anlamalara sahip olmuştur. Boğaziçi Köprüsü'nün inşası, diğer köprülerin inşasına olanak vermesi gibi birçok kentsel ve toplumsal gelişmenin başlangıç işareti olmuştur.

Boğaziçi Köprüsü'nün inşası özel araç sahiplilik oranını arttırarak trafik yoğunluğuna yol açsa da FSM Köprüsü'nün inşa motivasyonu gerçek anlamda trafik sebepli olmamıştır. Henüz ilk köprünün inşasında dile getirilen ikinci köprünün inşası belli bir program ve gereklilikten çok, dönemin siyasetçileri ve küresel sermayenin talepleri ile inşa edilmiştir. FSM Köprüsü'nün inşa edilmesi yönünde gereklilik daha çok Boğaziçi Köprüsü'nün sağlam olmadığı yönündeki haberler ile işlenmiş ve köprünün sağlayacağı ekonomik getiri ile süslenmiştir. FSM Köprüsü'nün inşası uluslar arası ölçekte İngiltere ve Japonya arasında gerilim yaratmış; ve Japonya'nın inşa etmesiyle sonuçlanan köprü batı imgelerinden ziyade Japon kültürüne ait imgeler ve ekonomik ticaretin (otomotiv) göstergesi olmuştur. Aynı zamanda köprünün inşasında dini imgelerin ağırlığı göze çarpmaktadır.

1980 yılında neoliberal politikalara geçiş ile birlikte, küresel sermayenin 'dünya kenti' yaratma adına tavsiyeleri karşılığını bulmuş ve yeni bir kentleşme dönemi başlamıştır. Küreselleşme süreciyle birlikte, siyasal iktidar ve küresel firmalar, İstanbul'un tarihsel geçmişinin ve coğrafi konumunun getirdiği avantajlardan faydalanarak; yeni ikonik mekânların üretilmesine öncülük etmiştir.

Şehir merkezinin desantralizasyonu, sanayi alanlarının kentin çeperlerine yayılması ile gerçekleşirken, FSM Köprüsü'nün inşa edilmesiyle bu alanlar; ağırlıklı olarak finans, turizm, reklam ve hizmet sektöründe yer alan küresel firmaların yer seçtiği gökdelen yapılarıyla dolmuştur. Sermayeyi çekme adına küresel ölçekteki yarışa çekilen İstanbul, bu iddiadaki kentlerle benzeşen yüksek katlı yapılar ile donatılmıştır. Mimari ürün olarak kentin simgesi olma arzusunu taşıyan bu kentsel ikonik yapılar; kentin simgesi olan tarihi yapısını, dokusunu ve doğal coğrafyasını gölgede bırakacak şekilde üretilmiştir. İstanbul'da inşa edilen bu zenginlik göstergeleri, aynı zamanda kentsel, ekonomik ve sosyal kutuplaşmanın sembolü haline gelmiştir.

1980 sonrası küreselleşme süreci ile birlikte özel sektör kurumlarının kendi simgesini ikonik kuleler olarak üretmesi, kenti temsil eden yapılar grubunda kalabalıklık ve karmaşa yaratmıştır. Kurumsal şirketlerin ikonik yapı üretmeleri, tarihsel ve kamusal belleğin anlamını düşürmüştür. Aynı şekilde bu yapılar, küresel ürün olarak ortaya çıkan köprülerin de simgesel gücünü zayıflatmıştır. Dolayısıyla küreselleşmenin etkisiyle Boğaz'da inşa edilen köprüler ve köprülerin oluşmasına zemin hazırladığı bu yeni kentsel çevre; İstanbul'un kimliğinde simgesel, anlamsal ve imgesel bir karmaşa yaratmıştır.

Sermayenin ve siyasal iktidarın kenti biçimlendirmesi, 2000'li yıllardan sonra daha çok kentsel dönüşüm ile devam etmiş ve 2013 yılında YSS Köprüsü inşa edilmeye başlanmıştır. YSS Köprüsü, dünya kenti yaratma çabasının devamı olmakla birlikte, daha çok 3. havalimanı projesi ile şekillenmiştir. Kentin en kuzeyine inşa edilen YSS Köprüsü, fiziksel açıdan İstanbul'un değişimine yol açabilecek en güçlü uygulama olarak görülmüştür. Genel olarak YSS Köprüsü'nün inşa edilme sebepleri, diğer köprülerden farklı olmamakla beraber; diğer köprüler gibi sembolik anlamda, siyasal iktidarın ideolojik imgeleri, hâkim sınıfın ekonomik ve kültürel sermayesi ile özdeşleşmiştir. YSS Köprüsü'nün üretim süreci Avrupa ve Asya arasındaki ticaretin hızlandırılması ve yabancı sermayenin yatırım alanı olarak Türkiye'yi tercih etmesinin arzusunu taşımaktadır. Köprü'nün üretim sürecinde dile getirilen söylemler

ise batılılaşma göstergeleri barındırmamış olup FSM Köprüsü'nde de olduğu gibi, milli ve dini vurgular ön plana çıkmıştır.

Boğaziçi Köprüsü inşa edildikten sonra, İstanbul'un en güçlü simgesel ürünü olmayı uzun süre boyunca başarmıştır. FSM Köprüsü'nün tasarım olarak, Boğaziçi Köprüsü ile aynı tasarım anlayışına sahip olması ve Boğaziçi Köprüsü'ne yakın konumda inşa edilmesi; Boğaziçi Köprüsü'nün simgesel etkisini zayıflatmış, onun biricik olma özelliğinin kaybolmasına yol açmıştır. FSM Köprüsü'nün inşası yukarıda anlatıldığı gibi daha çok küreselleşme sürecinin bir göstergesi olarak ortaya çıkmıştır. FSM Köprüsü işlevsel ve yapı tipi açısından bir yenilik sunmamış olup, simgesel gücünü Boğaziçi Köprüsü ile paylaşmıştır. FSM Köprüsü aynı zamanda imgesel olarak yeni bir heyecan yaratamamış ve 2. köprü olarak akıllarda yer edinmiştir. 3. köprü olarak anılan YSS Köprüsü de benzer şekilde bu anlamı pekiştirmiştir.

Köprülerin anlamlandırılmasında ortaya çıkan geniş yelpaze, köprünün tekil bir anlam ya da simge olarak öne çıkmasına imkân vermemektedir. Boğaziçi Köprüsü, küreselleşme sürecinin ön ayağı olmuş ve inşa edilmesinde kullanılan batılılaşma iddiası ile öne çıkmıştır. *Boğaziçi Köprüsü'nün üretim süreci incelendiğinde, Avrupa ile bütünleşmenin, AET adaylığının ve Avrupa ile ticarete hazırlığın simgesi olarak ön plana çıkmaktadır.* FSM Köprüsü ise neoliberal politikalar ve küreselleşme döneminin simgesi olarak inşa edilmiş ve milli söyleme ek olarak, dini övünç kaynağı olarak yer almıştır. FSM Köprüsü'nün üretim sürecindeki imgeler incelendiğinde; küresel sisteme entegre olma, bölgesel ticarete etkin olma amacıyla öne çıkmaktadır. YSS Köprüsü ise İstanbul'un küresel kent olma özelliğini pekiştiren bir köprü olmuştur. YSS Köprüsü'nün üretim sürecindeki söylemler, batılılaşma iddiası taşımazken; Avrupa'ya ve bölgedeki diğer ülkelere meydan okuma ve gücünü ispat etme imgeleribarındırmaktadır. YSS Köprüsü her ne kadar bu imgelerle sunulmuş olsa da Avrupa ve Asya arası hızlı taşımacılığın simgesi olan son köprü olmuştur. Son olarak YSS Köprüsü'nde, FSM Köprüsü'nde kullanılan söylemlere ek olarak Osmanlı Devleti dönemine, fetih ruhuna ve daha fazla dini övünç kaynağına göndermeler olması gazetelerde yer almıştır.

Kapitalist toplumun mekânı; imgeler, küresel pazarlar ve niceliksel tanımlamalardan aldığı destekle “metin” tarafından kuşatılmıştır (Yırtıcı, 2005). Bu metinler iktidar ve sermaye tarafından, mekânı basitçe deneyimlenen bir veri olmaktan çıkarıp; daha geniş, süreç odaklı tanımlar ve yan anlamsal kodlar barındırmaktadır. Büyük tören organizasyonları ile takdim edilen köprülerin simge haline gelmesi adına geliştirilen kodlar, fonksiyonel özelliğinden çokağırlıklı olarak ulusa sağlayacağı itibar, ekonomik getiri ve medeniyet olguları olmuştur. Bu kodlar dönemin iktidarının kültürel imgesini taşımaktadır. Benzer söylemler ile üretilen köprüler, İstanbul’un kentsel ve dönemsel koşulları neticesinde farklı simgeleştirme uygulamalarına maruz kalmıştır.

Köprülerin inşası, dönem iktidarları tarafından ortak bir şekilde İstanbul’un “dünya kenti” olabilmesi üzerinden savunulmuştur. Ancak, inşa edilen köprüler zamanla Dünya Kenti olma özelliklerini ve işlevini karşılama noktasında yetersiz kalmış ve yeniden benzer argümanlarla yeni köprüler inşa edilmiştir. Aynı zamanda üretim sürecinde, inşa edilen mekânın niteliklerinden çok sayısal yönleri ile tanımlanması, kapitalist tarzın küresel dönemdeki izlerine işaret etmektedir. Daha çok nicelikleri ile takdim edilen köprülerin, büyüklüğü, biçimi, köprü ayakları arasındaki mesafe açıklığı, köprü ayaklarının yüksekliği, köprünün genişlik mesafeleri, geçen araç sayısı, köprülerden elde edilen gelir gibi karşılaştırma maddeleri oluşturulup, farklı coğrafyalar üzerinde inşa edilen köprüler arasındaki sıralaması ön plana çıkarılmıştır. Tanyeli’ye göre sayısallık mekânın boyutlarını tanımlamakla kalmaz, parasal değer sayısallığıyla da buluşur. Bunun nedenini ise sayısal boyut ve değer birimlerinin yerötesi geçerliliğe sahip parametrelere oluşu olarak açıklamaktadır (Tanyeli, 2016: 47).

Boğaz üzerinde inşa edilen her üç köprüde de vurgulanan “milli gurur” vesilesi olma durumu, köprülerin üretim sürecindeki ortak yön olarak gözlemlenmiştir. Aynı zamanda akademik çalışmalar ve basındaki veriler incelendiğinde, köprülerin siyasi parti liderleri tarafından propaganda aracı olarak çok fazla kullanıldığı görülmektedir. Bu söylemler genel olarak, köprülerin inşasının

kente olan olumsuz etkilerinin gündemleşmesini zayıflatma amacı yönünde yorumlanabilir.

Köprülerin inşasına karşı çıkan eleştirel görüşlerigenel olarak ortak bir paydada toplamak mümkündür. Bu görüşler; kamu yararının gözetilmediği, toplu ulaşım yerine özel araç sahipliğinin artmasına zemin hazırlandığı, köprülerin inşa edilmesinin sebebinin ulaşım ihtiyacını rahatlatma değil rantsalihtiyacın karşılanması olduğu şeklinde sıralanabilir. Bu görüşlere ek olarak; kentin geniş alana yayılmasına yol açan köprülerin, İstanbul'un yeşil dokusuna, su kaynaklarına ve doğal tabiatına zarar vermesi dikkat çekilen konular olmuştur.

Sonuç olarak, tarihsel geçmişi ile birçok anıtsal, simgesel yapıya ev sahipliği yapan İstanbul, özellikle 1950'li yıllardan sonra büyük kentsel değişimler geçirmiştir; bu değişimler sonucu kentin simgesini oluşturan yapıların ya da yapı alanlarının anlamsal ve simgesel değerleri de değişime uğramıştır. İstanbul'un ilk yerleşim yeri, yüzyıllar boyunca yönetim, ticaret, sanayi ve konut alanlarının merkezi olan Tarihi Yarımada ve İstanbul Boğazı; büyük fiziksel değişimlere uğramış olsa da yapıları ve tarihsel geçmişi ile halen İstanbul'un en güçlü simgesel alanı olma özelliğini korumaktadır. İktidarların ve küresel sermayenin ideolojilerini, arzularını kentsel anlamda gerçekleştirdiği alan olan İstanbul Boğazı; sadece fiziksel değişim ve bu imgeleri temsil anlamında değil, toplumun yaşam biçimini, kültürel, politik, ekonomik ve ideolojik göstergelerini de dönüştürmüş ve aynı şekilde bu değişimlerden karşılıklı olarak etkilenmiştir. Kentsel alanda yaşanan tüm bu gelişmeler, kentin sembolü ile özdeşleşebilecek birçok yapı veya yapı bölgeleri yaratmıştır. Bu yeni üretimler kent ile özdeşleşen tarihsel ve kültürel güçlü simgesel yapıları zayıflatmış ve anlam kaybına yol açmıştır.

VI. BÖLÜM

SONUÇ

Mekân imgeleri, toplumsal ilişkiler ve etkileşimler aracılığıyla kurulur. Sermaye ve iktidar tarafından üretilen mekân, kimliği şekillendirilmiş bir yer olarak, onun imgesi ve aracıdır (Massey, 2016: 37). Mekânın imgeleri sabitlenmiş ya da tamamlanmış bir anlama sahip değildir, anlam ve imgenin dönüşümü toplumsal ilişkiler ile sürekli olarak devam eder. Dolayısıyla mekân, değişen zaman ve kentsel bağlamda, farklı toplumsal grup ve öznelerle göre farklı anlam ve imgelere sahiptir. İktidar ve sermaye, mekânı basitçe deneyimlenen bir bilgi nesnesi olarak atamaktansa, daha geniş, süreç odaklı bir açıdan tanımlar ve kendisiyle özdeşleşen bir simge haline getirmeye çalışır. Dolayısıyla bu üretici güçlere ait yapılardan istenilen simgesel anlam, egemen olanın zaferini ve gücünü yansıtmaya anlamı taşımaktadır (Jameson, 1998: 108).

Bilgi nesnesi olarak ele alınan İstanbul Boğazı'nda inşa edilen köprüler, özellikle köprüyü inşa eden siyasi aktörlerin ve sermaye sahiplerinin söylemleri ve uygulamaları üzerinden incelenmiştir. Bu inceleme yapılırken; tarihsel açıdan üretime olanak veren ilişkilere ve bağlama odaklanılmıştır. Bu çalışmada inşa edilen köprülerin toplumsal üretim süreci incelenerek, köprülerin sosyal anlam katmanları gözler önüne serilmiştir. Bu çalışma; üretici güçlerin köprülere yağdırdığı kodları ve bilinçli olarak dışarıda bıraktığı imgeleri araştırıp ortaya koymuştur. Tezin inceleme alanı, siyasal karar vericilerin ve üretimde rolü olan yetkililerin söylemleri ve pratikleri, mekânın (köprünün) fiziki üretiminden çok, mekânın imgesel üretimine odaklanıldığını göstermiştir. Dönemin imgesel izlerini bünyesinde barındıran köprülerin anlamsal değişimi, zaman içerisinde yaşanan sosyo-ekonomik değişimlerden ve olaylardan etkilenerek, anlamsal değişimi yaşamaktadır. Bu anlamda köprülerin üretim süreci aynı zamanda Türkiye'nin sosyo-ekonomik değişimlerinin bir göstergesi olarak ortaya çıktığı görülmektedir.

Kentin imgesinde önemli rolü olan yapıların, zamandan ve çevresel etkilerden bağımsız, sınırsız bir etkiye sahip olması mümkün değildir. İkonik yapıların arzusu olan gözde olma veya gündemde kalma başarısı, genelde diğer yapıları unutturmasına ve diğerlerinin arasından hızla fark edilmesine bağlıdır. Bu açıdan inşa edilen ikonik yapıların, uzun süre boyunca gündemde kalma başarısı, yapının kentle kurduğu fiziksel ve toplumsal bağlamın niteliğine bağlıdır. Köprülerin tip olarak tekil formu, konumu, çevreden ayırt edilebilir özellikleri, onu görsel açıdan güçlü bir nesne haline getirmektedir. Aynı zamanda bu köprülerin imgesel gücünde, inşa edildiği konum, kentin coğrafi ve tarihi dokusundan aldığı destek önemli bir yer tutmaktadır. Bu güçlü görsel ve fonksiyonel imge, iktidarın kültürel ve ideolojik değerleri ile donatılarak kamuoyuna sunulmuştur. Gerçek işlevinin dışında, estetize edilerek meta haline gelen köprüler; zaman içerisinde deneyimlenen yer olarak farklı imgelere sahip olmuş ve anlamsal dönüşümünü sürdürmüştür.

Köprüler üzerinden gerçekleşen söylem ve uygulamalar incelendiğinde, siyasi aktörlerin ve küresel firmaların ekonomik, sosyal ve kültürel sermayesini kullanarak; kendi hükmünü, gücünü, yapı üzerinden öteki olarak adlandırdığı yerel ve küresel gruplara, ifade etme ve etkisini genişletme arzusu görülmektedir. Üretici aktörlerin köprülerden pragmatik beklentileri, tarihe ve coğrafyaya iz bırakma arzusu; kentin sosyal, kültürel, ekonomik, tarihsel, siyasal, demografik, çevresel ve fiziksel anlamını da doğrudan ya da dolaylı şekilde etkilemiştir. İktidar tarafından tasarlanan imgelerde, inşa edilen köprünün simgesel değerinin yükseltilmesi amacıyla artı değerleri ön plana çıkarılmıştır. Söylemler, fotoğraflar, simülasyonlar, gazeteler, dergiler, televizyon programları ile iletilen bu artı değerler; köprünün fonksiyonunu ve dolaylı olarak gerçekleştirebileceği işlevleri aşan şekilde meydana gelmiştir. Dönemin koşullarına göre farklı slogan ve efektlerle kurgulanan bu güçlü imgeler, zaman içerisinde gücünü kaybetmiş ve köprülerin gerçek anlamı; köprülerin kentsel niteliği ve kent hayatına olan etkisi öne çıkarak simge haline gelmiştir.

İstanbul Boğazı üzerinde inşa edilen köprülerin, İstanbul'un kent kimliğini etkilemesi açısından güçlü bağları olduğu görülmektedir. İhtiyaç kavramı üzerinden kurgulanan bu köprülerin imgesel anlamı da var olan sosyo-ekonomik ve kentsel

gelişmelerden diyalektik şekilde etkilenmiştir. Köprüler; mimari ürün olma özelliğinin dışında, ticareti hızlandıracağı, kentin değerini artıracacağı ve turistik etki ile insanları çekip ulusal sermayeye katkı sağlayacağı varsayılarak inşa edilmiştir. Araştırmalar neticesinde, köprülerin; uzun yıllar öncesinden planlanmış yatırımlar olmaktan çok, ideolojik, ekonomik ve siyasal bir yapılanmanın ürünleri olarak inşa edildiği görülmektedir. İnşa edilen köprülere karşı verilen önemli tepkilerden biri de; planlamanın eksik ya da yasal olarak yerinin tartışmalı olmasıdır. Dolayısıyla araçsallaştırılan mimari ürünlerin üretim sürecindeki toplumsal ve siyasal çelişkileri, kentin ve köprülerin çelişkileri haline gelmiştir. İnşa edilen bu köprüler hem kentsel yapıda birçok değişime kaynaklık etmiş hem de İstanbul'un kentsel imgesinde karmaşa yaratmıştır.

Boğaziçi Köprüsü'nün imgesel gücü, Türkiye'nin bu ölçekte ürettiği ilk köprü olmasıdır. Aynı zamanda ülkenin en büyük kenti olan İstanbul'un simgesini ifade eden Tarihi Yarımada'yayakın konumda inşa edilmesidir. Dönemin koşullarına göre büyük heyecan yaratan köprü modernleşme, batılılaşma ile birlikte birçok hayalin ve beklentinin göstergesi olmuştur. Boğaziçi Köprüsü'nün üretim süreci, özellikle Süleyman Demirel tarafından geliştirilen güçlü söylemsel vurgularla birlikte, köprünün simge haline gelmesi adına birçok aktivite ile desteklenmiştir. Bu aktiviteler modernleşme imgelerini bünyesinde barındırarak, Türkiye'nin batılılaşma hedeflerinin simgesi olmuştur.

FSM Köprüsü'nün üretim süreci, Boğaziçi Köprüsü'ndeki gibi güçlü söylemsel ifadelerle gelişmiştir. FSM Köprüsü üretilmeden önceki süreçte ve sonrasında medyada daha çok 2. köprü olarak anılmıştır. Dolayısıyla yapı tamamlanmadan önce, kendi imgesi Boğaziçi Köprüsü üzerinden ifade edilmeye başlanmıştır. Köprünün dile getiriliş şekli gibi, FSM Köprüsü işlevsel olarak da yeni bir çözüm ve bağlantı sunamamıştır. Dolayısıyla FSM Köprüsü'nün imgesel gücü farklı bir beklenti ve hayal sunamamıştır. Tip olarak Boğaziçi Köprüsü'nün tekrarı olan FSM Köprüsü, güçlü bir imge ve anlama sahip olamamıştır.

YSS Köprüsü'nün üretim süreci öncüllerindeki köprülerin üretim süreci ile benzerlik taşımaktadır. Güçlü söylemsel vurguların odağı teknolojik düzey, ekonomik fayda ve temsil gücü olmuştur. Bu söylemsel vurgularla birlikte YSS Köprüsü bünyesinde; köprü ismine ait tarihsel referansları, kültürel, ideolojik ve ticari faaliyetlerin imgesini barındırmaktadır. Bu köprünün üretim sürecinde batılılaşma söyleminden ziyade yerel değerler (milli ve dini) ön plana çıkmaktadır. Aynı zamanda Avrupa'dan Asya'ya transit geçişin lansmanı olarak sunulan YSS Köprüsü, yabancı yatırımcıların (Avrupa ve Asya) ülkeye davetini sağlama amacı taşımaktadır. YSS Köprüsü her ne kadar güçlü söylemsel ve mesajlar taşısa da kısa zaman içerisinde gündemdeki yeri 3. Köprüye dönüşüvermiştir. FSM Köprüsü'nde olduğu gibi YSS Köprüsü'nün de anlamı ve imgesi, öteki köprüler üzerinden ifade edilmeye başlanmıştır. Aynı zamanda YSS Köprüsü'nün üretim sürecinde daha çok 3. Havalimanı ile birlikte anılması, köprünün imgesel gücünün zayıf olduğunu işaret eden bir diğer faktördür.

İstanbul Boğazı'nda inşa edilen köprüler yaşanan zamanın imgelerini içinde barındırmaktadır. Mekâna ait imgeler, geçmiş imgelerin ve bir arada var olan mevcut imgelerin mirasına dayanarak, onların bağlamında ve hatta onların kalıntıları üzerinde oluşur. Kentsel alanda mimari ürünün, biçimsel ve işlevsel tekrarı bir yandan önceki yapının imgesini ve anlamını zayıflatırken, bir yandan da kendi anlam ve imgesini zayıflatmaktadır. Köprülerin anlamı ve imgesi elbette çok daha fazlasını ifade etmektedir. İmge ve anlam konusunun öznel yanının güçlü olması, farklı özneler ve gruplara göre çeşitli imgeye ve anlama da olanak tanır. Bu açıdan çalışmanın nesnel olma arayışı, konunun geniş yelpazede ele alınması ile sağlanmaya çalışılmıştır.

KAYNAKÇA

- Adam, R. (2008). Globalisation and architecture. *Architectural Review-London*. Çeviren: Dündar, Ş.G. 2008
- Adorno, T. W. (1997). Rethinking Architecture: A Reader in Cultural Theory. Psychology Press.
- Agrest, D.,& Gandelonas, M. (1973). Semiotics and Architecture: Ideological consumption or theoretical work. in OPPOSITIONS, 1.
- Bachelard G. (1996), Mekânın Poetikası, Çev.: Aykut Derman, Kesit Yayıncılık, İstanbul 1996. s. 7-30
- Barthes R. (1979). Göstergebilim İlkeleri, çev. Berke Vardar-Mehmet Rifat, Ankara: Kültür Bakanlığı
- Batuman, B. (2012). Mimarlığın ABC'si. Say Yayınları, İstanbul
- Baudrillard, J., (2004). *Tüketim toplumu*. Çev: Deliceçaylı, H., & Keskin, F. Ayrıntı Yayınları., İstanbul
- Baudrillard, J. (2011). Simülasyon ve Simulakrlar. Çev. Oğuz Adanır, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 199.
- Bauman, Z. (2017), Hermenötik ve Sosyal Bilimler- Anlama'ya Dair Yaklaşımlar., Çev:Hüseyin Oruç, Ayrıntı Yayınları, İstanbul
- Berger, J. (2017) Görme Biçimleri. Metis Yayınları. İstanbul
- Broadbent, G. (1977). "A plain man's guide to the theory of signs in architecture." 474-482.
- Bobaroğlu, M. (2014). Simge Kavramı ve Simgesel Düşünme. Anadolu Aydınlanma Vakfı Yayınları
- Baird, G.,& Jencks, C. (1970). Meaning in architecture. George Braziller.
- Canpolat, N. (2003). Kadife Karanlık.21. Yüzyıl İletişim Çağını Aydınlatan Kuramcılar.Su Yayınları
- Castells, M., (1997) Kent, Sınıf, İktidar, Çev. A. Erendil, , Ankara: Bilim ve Sanat Yayınevi, s. 32.
- Castells, M., (2002), The Urban Ideology, In Ida Susser (Ed.), The Castells Reader on Cities and Social Theory, (34-44), Blackwell.

- Cengiz, M., (2009) İmge nedir?. Şiirden Yayıncılık 2009 s1-50
- Debord, G. (1996). Gösteri toplumu. *İstanbul: Ayrıntı Yayınları*.
- Deleuze, G. (2014). Hareket imge. Çev. S. Özdemir, Norgunk Yayıncılık, İstanbul:
- Derrida, J. (1982). Margins of Philosophy, Çev., A. Bass. Chicago: The University of Chicago Press.
- Derrida, J. (1997). Architecture where the desire may live. *Rethinking architecture. A reader in cultural theory*, 319-323.
- Derrida, J., (1994). Göstergebilim ve Gramatoloji: Jacques Derrida ile Julia Kristeva Arasında Söyleşi. Çev: Akşin, T. AFA Yayıncılık. İstanbul
- Erkman- Akerson, F. (2016). Göstergebilime Giriş, Bilge Kültür Sanat, İstanbul 1.
- Ertürk, H., (1997). Kent Ekonomisi. Ekin Yayınları. Bursa,
- Eco, U. (1986). Semiotics and the Philosophy of Language (Vol. 398). Indiana University Press.
- Eyice, S., (2007), Bizans Devrinde Boğaziçi, Yeditepe yayınevi, İstanbul.
- Fink, B. (2016). Lacancı Psikanalize Bir Giriş: Klinik ve Kuram, (Çev. Ögütçen Ö.). Encore Yayınları. İstanbul
- Foster, H. (2004). Tasarım ve Suç. *İletişim Yayınları. İstanbul*.
- Foucault, M., & Urhan, V. (2011). *Bilginin arkeolojisi*. Ayrıntı Yayınları. İstanbul
- Frisby, D., (2002). The Metropolis As Text, Otto Wagner And Vienna's Second Renaissance, The Hieroglyphics Of Space: Reading And Experiencing The Modern Metropolis içinde, pp.15-31, ed. Neil Leach, Routhledge, NY.
- Gregotti, V. (2015). Mimarlığın İçinde. Janus Yayıncılık. Çev: Atilla Erol (s:127-132)
- Hasol, D. (2005). Mimarlık ve Yapı Sözlüğü: İngilizce, Fransızca, Türkçe: Türkçe, Fransızca, İngilizce. Yapı Endüstri Merkezi Yayınları.
- Guiraud, P. (2016). Göstergebilim. Çev: Yalçın, M. İstanbul: İmge Kitabevi Yayınları.
- Harvey, D. (2010) Postmodernliğin Durumu. (çeviren: Sungur Savran). İstanbul: Metis Yayınları.

- Hattenhauer, D. (1984). The Rhetoric of Architecture: A semiotic approach. *Communication quarterly*, 32(1), 71-77.
- Hays, K. M. (2015). Mimarlığın Arzusu: Geç Avangardı Okumak. (V. Atmaca, & B. Demirhan, Çev.)(2010, 'Architecture's Desire: Reading the Late Avant-Garde') İstanbul: YEM, 2015.
- Heidegger, M. (1971). *Building Dwelling Thinking*. Poetry, language, thought, 154.
- Heidegger, M. (2002). *Anlama ve Yorum*. (Çev. Hüsamettin Arslan), İnsan Bilimlerine Prolegomena, Paradigma Yayınları, İstanbul.
- Heidegger, M., (2008). *Varlık ve Zaman*. Çev:Ökten, K. H Agora Kitaplığı.
- Husserl, E. (2003). *Fenomenoloji Üzerine Beş Ders*, çev. Harun Tepe, Ankara: Bilim ve Sanat Yayınları.
- Jameson, F.,(2002) *A Singular Modernity: Essay on the Ontology of the Present*, London & New York: Verso,
- Jay, M., (2001), Adorno, çev. Ünsal Oskay, Der Yayınları, İstanbul.
- Jencks C., (2005) "The Iconic Building" ,Rizzoli International Publications,Inc.
- Kahraman, Hasan Bülent (2002), *Sanatsal Gerçeklikler Olgular ve Öteleri..*, İstanbul: Everest Yayınları
- Keyder, Ç. (1999). *The Setting*. İçinde Ç. Keyder (editör) İstanbul: *Between The Global and The Local* (s. 3-30). Oxford: Rowman and Littlefield
- Levinas E. (1986). "The Trace of the Other," translated by A. Lingis, in M. Taylor (ed.), *Deconstruction in Context* (Chicago: University of Chicago Press).
- Lukken, G.; Searle, M. (1993) *Semiotics and Church Architecture*. Kampen, Kok Pharos Publishing House,
- Lynch K. (2014), *Kent İmgesi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları
- Keleş, R. (2016). *Yerinden Yönetim ve Siyaset*. İstanbul: Cem Yayınevi,
- Kuban, D. (1996). *İstanbul'a Güzelleme*. Dünya Kenti İstanbul-Habitat II, Türkiye Ekonomik ve Tarihsel Toplum Vakfı Yayınları
- Lacan, J., & Wilden, A. T. (1968). *The Language Of The Self: The Function Of Language In Psychoanalysis*. Johns Hopkins University Press.
- Lefebvre, H. (2014). *Mekânın Üretimi*. İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Liotard, J. F. (2007). *Fenomenoloji*.(Çev. İsmet Birkan), Ankara: Dost Kitabevi Yayınları.
- Marin, L., (2013) *İmgenin İktidarları*.Ankara: Dost Kitabevi Yayınları 2013 s:1-23

- Merleau-Ponty, M. (1996). Göz ve Tin. (Çev. Ahmet Soysal). İstanbul: Metis Yay.
- Merleau-Ponty, M. (2016). Algının Fenomenolojisi. (Çev:Emine Sarıkartal ve Eylem Hacımuratoğlu) İstanbul: İthaki Yayınları
- Murdock, J. (2006), Post-structuralist Geography, Sage Publications, London
- Mimarlar Odası, Boğaz Köprüsü Üzerine Mimarlar Odası Görüşü, Mimarlar Odası Yay. İstanbul, 1969 s.1-33
- Oskay, Ü. (1992). Kitle Haberleşmesi Teorilerine Giriş: Seçilmiş Parçalar. Der Yayınevi.
- Öncü, A., Weyland, P. (2007). Mekan, Kültür, İktidar: Küreselleşen Kentlerde Yeni Kimlikler.İstanbul: İletişim Yayınları
- Öztürk, S. (2012). Mekân ve İktidar: Filmlerle İletişim Mekânlarının Altpolitikası. İstanbul: Phoenix Yayınevi.
- Pallasma, J. (2005). Tenin Gözleri: Mimarlık ve Duyular. İstanbul: Yem yayınevi
- Parsa A. F. ve Günay D.(2012). Görsel Göstergibilim ve İmgenin Adlandırılması.İstanbul: Es Yayınları
- Piaget J. (1982). Yapısalcılık. Çev: F. Akatlı Dost Kitabevi Yayınları Ankara
- Porter, T. (2005). Archispeak: An Illustrated Guide to Architectural Design Term. Taylor & Francis, London-New York, s:99.
- Polkinghorne, D. E. (1989). Phenomenological Research Methods. In Existential-Phenomenological Perspectives in Psychology (pp. 41-60). Springer, Boston, MA.
- Rancière, J. (2008). Görüntülerin Yazgısı. İstanbul: Versus Kitap
- Rattenbury, K. (Ed.). (2002). This is Not Architecture: Media Constructions. Psychology Press.
- Rifat, M. (2009). Göstergibilimin ABC'si. Say Yayınları.
- Ritzer, G. (1983). Sociological Theory, Alfred Knoph Inc., NewYork.
- Sartre, J. P. (2009).İmgelem. İstanbul: İthaki Yayınları
- Soja E. W., (1996), Thirdspace, Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places, Blackwell, Cambridge
- Soja, E.W. (1989). Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory .London: Verso.
- Tafuri, M. 1999 (1973) Architecture and Utopia: Design and Capitalist Development MIT Press, Cambridge MA

- Taşkıran, H. İ. (1997). Yazı ve Mimari. İstanbul: Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık.
- Ulaş, S. E., & Güçlü, A. B. (2002). Felsefe Sözlüğü. Bilim ve Sanat Yayınevi.
- Sarup, M., & Güçlü, B. A. (1995). Post-yapısalcılık ve Postmodernizm. Ark Yayınevi.
- Sayın, Ö. (2014). Göstergebilim ve Sosyoloji. İstanbul: Anı Yayıncılık.
- Sharr, A. (2013). Mimarlar için Heidegger. (Çev: Volkan Atmaca) YEM Yayınları. İstanbul
- Silverman, K. (1983). The subject of semiotics. Oxford University Press. New York
- Tanju, B. (1997). Mimarlıkta Göstergebilim. Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi 2, s. 1257-1258.
- Tanyeli, U. (2017). Yıkarak Yapmak: Anarşist Bir Mimarlık Kuramı İçin Altılık. Metis Yayınları. İstanbul
- Tutal, N. (2006) Söylemler ve Temsiller. Ankara: Phoenix,
- Türkoğlu, N. (2000). Görü-yorum Gündelik Yaşamda İmgelerin Gücü. İstanbul: Der Yayınevi.
- Ulaş, S. E., & Güçlü, A. B. (2002). *Felsefe sözlüğü*. Bilim ve Sanat Yayınevi.
- Usta, A. (1999) Popüler Kültür Bağlamında Mimar-Anlam-Beğeni Tartışmaları. (Mimar, Anlam, Beğeni 193-203) YEM Yayınevi, İstanbul
- Üstün ve Onur, (1999) Mimaride Anlam ve Sınırlı Örneklerle 1980 Sonrası Türk Mimarlığı (Mimar, Anlam, Beğeni 120-132) YEM Yayınevi, İstanbul
- Yıldız, U. F. (2012). “Nesnenin Değer Kazanım Süreci. Karşı Öznelerin Mücadelesi: Müzayede Örneği”. 119-133 (Görsel Göstergebilim: İmgenin Adlandırılması: Ed: Güney ve Parsa) Es Yayınları, İstanbul
- Yırtıcı, H. (2005). Çağdaş Kapitalizmin Mekânsal Örgütlenmesi. Bilgi Üni. Yay. İstanbul
- Yüksel, A. (1995). Yapısalcılık ve Bir Uygulama, Gündoğan Yayınları, Ankara, 1995, s.52
- Yücel, T. (1977). “Yapısalcılık”, İstanbul : Ada Yayınları, s:10.

Sürelî Yayınlar ve Makaleler

Adam R. (2008). "Globalisation and Architecture", *The Architectural Review*, February 2008, çev. Dündar, Ş.G., *Ege Mimarlık* 2008/3.

Agrest, D. ve Gandelsonas, M. (1996). *Semiotics and Architecture: Ideological Consumption or Theoretical Work. Theorizing A New Agenda for Architecture: An Anthology of Architectural Theory 1965-1995.* ed. Nesbitt, K. New York: Priceton Architectural Press, pp. 110-122

Akbalık, E. (2017) "Kent, Mimarlık ve Kimlik Üretimi Üzerine: Yıldızlar ve İkonlar". *mimar•ist* 2017/2

Akman, K., (2009) İstanbul'da Kentsel Farklılaşmalar ve Mekansal Yansımaları, *ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 5, Sayı 9, 2009 ss.117-127

Alemdar, Z. Y. (2013). *The Role of Image in Understanding Environment.* *International Journal of the Image*, 2(4).

Ali, M. H., (2016) "Contemporary Iconic Architecture in Amsterdam: Bilbao Effect hunting the City?."

Aslan, Ş. (2011) "Birleştiren ve Ayrıştıran İşlevleriyle İstanbul'da Boğaz Köprülerinin Toplumsal Dili", *İ.Ü Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Mart 2011

Anonim, 1973 "Yabancı Tekeller İstanbul Planlamasına El Attı Yılı" *Mimarlık Dergisi*, 1973 yıl:1 Sayı:7 s:30-31

Ataoglu, N. C. (2017). Bakü Kent Kimliği, İkon Yapılar ve Küreselleşme. *Journal of Black Sea Studies*, 55.

Avar, A. A. (2009). Lefebvre'in Üçlü-Algılanan, Tasarlanan, Yaşanan Mekân-Diyalektiği. *Mimarlar Odası dergisi*, Ankara. S, 17.

Aydın-Düzgıt, S. (2015). Post-Yapısalcı Yaklaşımlar ve Uluslararası İlişkilerin Temel Kavramları. *International Relations/Uluslararası İlişkiler*, 12(46).

Aydinli, S. (1993), "Mimarlıkta estetik değerler. 1." Baskı, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul (1993).

Aydoğdu, H. (2018), *Fenomenoloji ve Bilimler.* Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 22(2), 1313-1344.

Aysever, R. L. (2003). Dil felsefesinin geleceğine bir bakış. *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 20(2), 127-140.

Barthes, R. (1997). *Göstergebilim ve Şehircilik.* çev. Bilgin, İ. And Gümüş, K., org: AA, (153/71), 11-12

- Batuman, B. (2006). "Mimarlar, Plancılar ve Ankara: 1960'ların İkinci Yarısını Kentsel Politika Aktörleri Açısından Düşünmek" *Planlama Dergisi*, 2006/1
- Botwina, R.,& Botwina, J. (2012). Looking for Meaning in Architecture: Getting Closer to Landscape Semantics. *Studies in Logic, Grammar and Rhetoric*, 28(41), 221-231.
- Broda, C.(2006), "Alternatives: An Axamination of A Series of Small Structures Against The Criteria for Defining Iconic Architecture", *City*, 10 -1, april 2006.
- Brott, S. (2017). Calatrava in Athens. The Architect as Financier and the Iconic City. *The Journal of Public Space*, 2(1), 15-32
- Çeçener, B. (1995). İstanbul'un Kültür ve İmar Sorunları, İstanbul: Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi
- Daniel, C. (2002). *Semiotics: the basics*.
- Demircan, H. (2014) "PlastikSanatlarda İmge- Biçim- Anlam Etkileşimleri" *Hacettepe Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Sanat Yazıları Dergisi*, sayı:31 2014 Kasım s:65-78
- Dhavamony, M., (2004). Dinin Tarihsel Fenomenolojisi: Alanı ve Metodu. Çeviren: Aydın, F. *Sakarya Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 6(10).
- Dikeç, M., (2016), *Siyaset Üzerine Düşünme Tarzı Olarak Mekân.*, Cogito Dergisi, Sayı 84, s.45-68 Yapı Kredi Yayınları, İstanbul
- Eco, U. (1980). *Function and sign: the semiotics of architecture*. Signs, Symbols and Architecture by Broadbent, 11.
- Erarslan, A. (2014). Mimaride Anlam; Yapıdaki "Sembolik Dil" Üzerine Bir Değerlendirme. *Tasarım+ Kuram*, 10(18), 18-35.
- Ferwati, M. S. (b,t.) *Semiotics as a Guide For Architectural Formation*.
- Furtana, F. (2014). Yapısalcılık Kuramı Bağlamında Kiraz Adlı Hikâye Üzerine Bir Değerlendirme. *Mavi Atlas*, (3), 39-52.
- Gawlikowska, A. P. (2013). From semantics to semiotics. *Communication of architecture. Architecturae et Artibus*, 5.
- Güler, N. (2013) *Kitle İletişim Araçları, Post-Yapısalcılık ve Çoğul Olanaklar*. Karadeniz Teknik Üniversitesi İletişim Araştırmaları Dergisi Yıl:3 Sayı:56
- Guermazı, I. (2014). *An Archeology of Postmodern Architecture: A Reading of Charles Jencks' work (Doctoral dissertation)*.
- Günay ve Sönmez, (2012) "Reklam Bildirilerinin Kültür Göstergebilimi açısından Değerlendirilmesi"
- Hacısalıhoğlu, İ.Y, (2001) "Küreselleşmenin Gerçek Yüzü ve İstanbul" , *Mimarist dergisi* Sayı:3, 2001 s:89İstanbul

- Hasol, D., (1996), Boğaz Köprüsüne Hayır! Yapı Dergisi, sayı :181
- Heijnsdijk, R. (2015). The Iconic Value of Infrastructure Projects: A case study to the iconic value of the Erasmus Bridge.
- Ho, K. C. (2006). “Where do community iconic structures fit in a globalizing city?”. *City*, 10(1), 91-100.
- Jameson, F. (1998). Mekan Politik midir?. *Any Seçmeler, Rana Nergis Öğüt (Çev.), Mimarlar Derneği Yayınları, Ankara*, 108-121.
- Jencks, C. (2006). The Iconic Building is Here to Stay. *City*, 10(1), 3-20.
- Juodinyte-Kuznetsova, K. (2011). Architectural Space and Greimassian Semiotics. *Socialiniu Mokslu Studijos*, 3(4).
- Kaika, M. (2010). Architecture and Crisis:re-inventing The Icon, re-imag (in) ing London and re-branding the City. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 35(4), 453-474.
- Karaçor, Z. (2006). Öğrenen Ekonomi Türkiye: Kasım 2000-Şubat 2001 Krizinin Öğrettikleri. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (16), 379-391.
- Karakuyu, M., ve diğerleri. (2010) Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, Cilt 8, Sayı 16, 2010, 33-60
- Koçaş, S. (1971), Boğaz Köprüsü, *Mimarlık Dergisi*, Yıl: 9, S:6-7
- Kuban, D. (1970). İstanbul'un Tarihi Yapısı. *Mimarlık Dergisi*, 5, 25-48.İstanbul
- Lazutina, T. V. ve diğerleri (2016). Semiotics of Art: Language of Architecture as a Complex
- Massey, D. (2016). “Radikal Demokrasiyi Mekan Üzerinde Düşünmek” *Cogito Dergisi*, Sayı 84, s.36-44 Yapı Kredi Yayınları, İstanbul
- Mimarlar Odası, (1971), Boğaz Köprüsü Konusunda Araştırma Yapılmalıdır, *Mimarlık Dergisi*, 1971, Yıl: 9, S:6-7
- Morrison, G. (2004) Look at Me. *Guardian* (12.07.2004)
- Munro, C. F. (1987). Semiotics, aesthetics and architecture. *The British Journal of Aesthetics*, 27(2), 115-128.
- Mutluay, R. (b.t.) “Fransız yönetmen Lelouch “Türkiye” Adlı Film Yapacak” *Varlık Dergisi*
- Nar, M. Ş. (2014). Yapısalcılık Kavramına Antropolojik Bir Yaklaşım: Levi-Strauss ve Yapısalcılık. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Antropoloji Dergisi*, 27, 29-46.
- Nadi, N. (1970), Köprü ve Kültür, *Mimarlık Dergisi*, Yıl:8 sayı:2 s:12-20 (Olaylar ve Yankıları)

Nurdoğdu, M.(2008), Büyükdere Yükseliyor, İcon, sayı:15, s.42-51

Öncü, Ayşe (1999), “İdealinizdeki Ev Mitolojisi Kültürel Sınırları Aşarak İstanbul’a Ulaştı, Birikim Dergisi, Sayı 123, ss. 26–34

Özakbaş, D. (2015), “1950 Yılı Sonrası İstanbul’da Konut Alanlarının Oluşumu Ve Sorunları”, Tarih Okulu Dergisi (TOD) , Haziran 2015

Parsa, A. F. (2004). İmgenin Gücü ve Görsel Kültürün Yükselişi. *Fotografya Dergisi*, 19, 1-10.

Parsa, A. F. (2008) ‘Mutluluk Paradoksu’ Greimas’ın Eyleyensel Örnekçesiyle.’ Ege Üniversitesi İletişim Fakültesi

Parsaee, M., Parva, M., & Karimi, B. (2015). Space and Place Concepts Analysis Based On Semiology Approach In Residential Architecture: The case study of traditional city of Bushehr, Iran. *HBRC Journal*, 11(3), 368-383.

Riza, M., Doratli, N., & Fasli, M. (2012). City branding and identity. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 35, 293-300.

Sargın, G. A. (2002). Aklın Bir Anlık Durgunluğu Sanallık ve Mekanı Üzerine Tezler. Mimarlık ve Sanallık, Boyut Yayın Grubu, İstanbul.

Say, Ö. (2013). Yapısalcılıktan Post-Yapısalcılığa Çoğulculuğun İnşası. *Akademik İncelemeler Dergisi*, 8(2).

Sayın, Z., (2004). Adorno’da İmge Yasağı, Theodor Adorno (1903-1969), Aydınlanma Ve Sanatın Diyalektiği, İstanbul, 17.Nisan.

Seamon, D., (2003). Fenomenoloji, Yer, Çevre ve Mimarlık: Literatürün değerlendirilmesi, çev. S. Serim, TOL Mimarlık Kültür Dergisi, 3, 36-53.

Selçuk İ., (1970). “Altın Köprü ve Sırat Köprüsü” Mimarlık Dergisi, 1970 Yıl 8, Sayı:10 s:13-24

Sklair, L. (2010). Iconic architecture and the culture-ideology of consumerism. *Theory, Culture & Society*, 27(5), 135-159.

Sklair, L. (2006). Iconic Architecture and Capitalist Globalization. *City*, 10(1), 21-47.

Şencan, S., (1991). İstanbul’un Geleceği ve Gökdelenler, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul.

Şişman, M., (1996). Postmodernizm Tartışmaları ve Örgüt Kuramındaki Yansımaları. *Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi*, 7(7), 451-464.

Taurens, J., (2008). Meaning and Context In The Language Of Architecture. Place and Location: Studies in Environmental Aesthetics and Semiotics. Institute of Art History, Estonian Academy of Arts, Tallinn, 353.

TMMOB, (2010). "TMMOB Şehir Plancıları Odası 3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu" TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Eylül 2010 İstanbul

Uygar, Y. ve Akbulut.T. (2009) "Tüketim odaklı mimarlığın son yıllardaki yeni ürünleri: Rezidanslar." Megaron/Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi E-Dergisi 4.2 (2009): 110-118.

Uysal, Y. (2001). "Yeni Küreselleşmenin Kıskaçında Kent ve Planlama" Mimar.ist Dergisi, Yıl:1, Sayı:3 TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi

Uzunkaya, Ö. G. A., & Erkartal, P. Ö., (2017) "Mimarlık Ürününün Gösterge Olma Durumu: Tüketilen Mekân." Yakın Mimarlık Dergisi, 2017 cilt 1

Ünlü, F. (2011). Günümüz Turizm Yapılarında Simgesel Biçimlenmeler.. Sanat-Tasarım Dergisi, 1(2), 25-30.

Üstünel, B. (1970), Köprü ve Türkiye'nin içinde Bulunduğu Koşullar, Mimarlık Dergisi, Yıl:8 sayı:2 s:12-20 (Olaylar ve Yankıları)

Yaşar, Ö. G. D. (2017) İktidar İdeolojilerinin Mekânsal Temsiliyeti: 1950'lerden Günümüze İstanbul Üzerine Bir Değerlendirme. Editor-Editör, 26.

Yılmaz, A. (2009). İkonik Bellek Mimarlığı: İmge Olarak Yapı, Anı Olarak Mekan [The Architecture of Iconic Memory: Building as Image, Space as Memory], Mimarist 33: Dosya, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi, Eylül 2009 İstanbul

Gazete Kaynakları

Akit Gazetesi, "Yavuz Sultan Selim Gururumuz Oldu", 27.08.2016, s.1

Akit Gazetesi, "Hoş geldin Yavuz", 30.05.2013, s.1

Akşam Gazetesi, "Tarihi Temel Atıldı" 21.02.1970 s.1

Akşam Gazetesi, "Alayına Yavuz Tokadı", 27.08.2016, s.1

Anayurt Gazetesi, "Tarih Yazmaya Devam Ediyoruz", 30.05.2013, s.1

Bayram Gazetesi, "Adaylar Konuşuyor", 13.03.1994, s.4

Bugün Gazetesi,, “Köprünün Temeli Dün Sabah Atıldı, Avrupa’nın En Büyük Köprüsüne Türkiye Sahip Olacak” 21.02.1970

Cem, İ. 1973, “Köprü” Milliyet Gazetesi, 30.10.1973, s:2

Cumhuriyet Gazetesi, “Boğaz Artık İki Köprülü, İstanbul’da Büyük Şov” 04.07.1988, s:1,

Cumhuriyet Gazetesi, “ Köprünün Açılışı”, 25.10.1973, s.1

Cumhuriyet Gazetesi,“Erdoğan’ın Köprü Çelişkisi”, 02.10.1998, s.9

Dalan, B. 1986, “1987’de Boğaz’da Üçüncü, Haliç’te Dördüncü Köprü Yapılacak” Milliyet Gazetesi 22.12.1986, s.2

Habertürk Gazetesi,, “Avrupa’dan Asya’ya Yavuz Sultan Selim”,30.05.2013, s.1

Habertürk Gazetesi, “Dünyanın Lideri”, 27.08.2016, s.1

Hürriyet Gazetesi, “İstanbul Boğaziçi Köprüsü İhaleye Çıkarıldı”, 09.02.1960

Hürriyet Gazetesi, “Altın Yumurtlayan tavuk,, Açılışa Hazır”, 10.10. 1973, s.1

Hürriyet Gazetesi,“Köprü Polislerinin Kıyafetleri 1175 Liraya Mal Oldu”,28.10.1973, s.1

Hürriyet Gazetesi, “1968 yılında Boğaziçi Köprüsü, Severn Köprüsü'nün bir benzeri olacakmış!” 03.02.1968

Hürriyet Gazetesi, “İstanbul 1973 Lelouch” 25.07.1973

Hürriyet Gazetesi, “Boğaz’a 2. Gurur” 04.07.1988, s.1

Hürriyet Gazetesi, “İngiliz Firması Planları Hazırlıyor” 03.02.1968

Hürriyet Gazetesi “Köprü Polislerinin Kıyafetleri 1175 Liraya Maloldu” 28.10.1973

Hürriyet Gazetesi, “Yavuz Köprüsü”, 30.05.2013, s.1

Hürriyet Gazetesi, “Ne Güzel Şey!..” 31.10.1973, s:1

Hürriyet Gazetesi, “Gurur Köprüsü”, 27.08.2016, s:1

İpekçi, A. 1973, “Her Hafta Bir Sohbet, Boğaz Köprüsü, Konuğumuz Dr. William Brown” Milliyet Gazetesi, 08.10.1979, s.9

Milli Gazete, “Üçüncü Gerdanlık Hayırlı Olsun”, 27.08.2016, s.1

Milliyet Gazetesi “Boğaziçi Güzelhisar’da Modern Bir Site Kurulmaktadır” 04.06.1955, s.6, 02.07.1955, s.6

Milliyet Gazetesi, “Boğaziçi Köprüsü Tahakkuk Safhasında” 05.04.1958 s.1

Milliyet Gazetesi, “Meclis Bayar’ın Nutku İle Açıldı” 02.11.1959

Milliyet Gazetesi, “Boğaziçi Köprüsü”, 29.05.1958

Milliyet Gazetesi, “Boğaziçi Köprüsü 3 Yılda Bitecek”, 09.05.1958 s.1

Milliyet Gazetesi, “Ecevit” , 23.04.1968 s.7

Milliyet Gazetesi, “Temel Atıldı”, 21.02.1970, s.11

Milliyet Gazetesi “Boğaz Köprüsü Avrupa ile Birleşti”,25.04.1973, s.1

Milliyet Gazetesi, “Demirel Samsun Hava”, 27.09.1973, s.9

Milliyet Gazetesi, “Asya’yı Avrupa’ya Bağladık”, 31.10.1973, s.6

Milliyet Gazetesi, “Asya’yı Avrupa’ya Bağladık” 31.10.1973, s.1

Milliyet Gazetesi, “Demirel İzmirliere Boğaziçi Köprüsü’nün Maketinden Hitap Etti”, 24.05.1977, s.9

Milliyet Gazetesi, “AP 17 Yaşına Bastı”,13.02.1977, s.1

Milliyet Gazetesi, “İntihar Köprüsü”, 18.01.1990, s.2

Milliyet Gazetesi, “Her Bebek İçin Bir Işık”,15.09.2001, s.5

Milliyet Gazetesi, “Köprü, Altın, Mark” 12.12.1987, sayfa.5

Milliyet Gazetesi, “Başarının Abidesi”, 28.10.1973, s.6

Milliyet Gazetesi, “Emel Sayın Boğaz Köprüsü İçin Plak Yaptı”,04.11.1973 s.23

Milliyet Magazin, “Filiz Akın Turizm Elçisi Oluyor”, 03.02.1980, s.14

Milliyet Gazetesi, “Boğaziçi Köprüsü mü, Sırat Köprüsü mü?.” 19.02.1980, s:5

Milliyet Gazetesi, “Fatih Köprüsü mü, Menderes Köprüsü mü?”, 15.06.1980, s.6

Milliyet Gazetesi, “Köprü Bir Saatte Satıldı” , 04.12.1984, s.3

Milliyet Gazetesi, “350 Milyarlık Yarış”, 16.04.1985, s.4

Milliyet Gazetesi, “2. Köprü için Diplomatik Savaş”, 11.05.1985, s.3

Milliyet Gazetesi, “Boğaz İlk Gerdanlığına Böyle Kavuştu” 29.05.1985, s.2

Milliyet Gazetesi, “Köprüdeki Boşluğu Özal Kapatacak”,19.10.1987, s.2

Milliyet Gazetesi, “İkinci Köprüye Doping” 21.06.1986 s.13

Milliyet Gazetesi, “Milletçe Gururlandık, Bu Başarı Sizin Eseriniz”, “Hedef 3. Köprü”, 30.05.1985,s.2

Milliyet Gazetesi,“Özal’dan Ortadireğe Acı Reçete, Seçim Çıkarması”, 01.05.1985, s:6

Milliyet Gazetesi, “FSM köprüsünün asıl mimarı Süleyman Demirel’dir”, 04.07.1988, s.10

Milliyet Gazetesi, “Bedrettin Dalan ve Yusuf Özal’ın Projeleri Çekişiyor, İstanbul’a 2 Dev Proje”, 14.09.1987 s.2

Milliyet Gazetesi, “3. Köprü 500 Metre Daha Güneye Çekildi” 05.01.1988, s.2

Milliyet Gazetesi, “İstanbul’un Patronluğuna Soyunan Başkan Adaylarının Teşhis ve Tedavi Yöntemleri Farklı Değil”,17.03.1994, s.14

Milliyet Gazetesi, “Erdoğan:Boğaz’a Tüp Geçit Yapacağız”,08.03.1994, s. 6

Milliyet Gazetesi, “Erdoğan: Tüp Geçiti Beş Yılda Bitireceğiz”, 04.06.1994, s.5

Milliyet Gazetesi, “Erdoğan, Boğaz’a Raylı Köprü”, 26.12.1996, s.3

Milliyet Gazetesi, “Hayali Cihan Değer” , 31.03.1997, s.5

Milliyet Gazetesi,“Boğaz’a Demirel Köprüsü”, 04.09.1997, s.1

Milliyet Gazetesi,“İstanbul’a Milliyet Gazetesi,Tramvaylı Köprü”, 04.09.1997 s.11

Milliyet Gazetesi, “Üçüncü Köprü Cinayettir” , 06.08.1998, s.16

- Milliyet Gazetesi, “Köprüde F1 Şov”,17.07.2005, s.9
- Milliyet Gazetesi, “Boğaz Köprüsü’nde Tenis Gösterisi”, 11.05.2005, s.9
- Milliyet Gazetesi, “Dünya Bu Maçı İzledi” ,16.05.2005, s.11
- Milliyet Gazetesi, “Boğaz’a bir Sultan Daha”,30.05.2013, s.1
- Milliyet Gazetesi, “Türkiye’nin Gerdanlığı”, 27.08.2016, s.1
- Sabah Gazetesi,“2 Yılda Tamam”, 30.05.2013, s.1
- Star Gazetesi, “Boğaz’ın İkinci Sultanı”, 30.05.2013, s.1
- Star Gazetesi , “Yavuz Kavuşma”, 27.08.2016, s.1
- Takvim Gazetesi, “Gurur Köprüsü”, 27.08.2016, s.1
- Takvim Gazetesi, “Dualarla”,30.05.2013, s.1
- Tekeli, İ. (1970). Köprü, Ortak Pazar ve Dış Yaşam 11.04.1970 Milliyet Gazetesi s:9
- TMMOB, 1988, “İstanbul’un Ulaşım Sorunu Ancak Metro İle Çözülür”, 3. Köprüye Sert Tepki” Milliyet Gazetesi 14.04.1988, s.5
- Türkiye Gazetesi, “Dünyanın 1’İncisi” 30.05.2013, s.1
- Türkiye Gazetesi, “Geçmişten Geleceğe”, 27.08.2016, s.1
- Türkiye Gazetesi, “Türkiye’nin Gurur Dünyanın Harikası”, 27.08.2016, s.1
- Vatan Gazetesi, “Tarihe Mühür”, 27.08.2016 s.1
- Yeni Şafak Gazetesi, “Dünya Liderleri Geliyor”, 27.08.2016, s.1
- Yiğit, N., (1970) “Boğaz Köprüsünün Planını Çizen Firmanın 2 Asma Köprüsü de Çöktü” Hürriyet Gazetesi 19 Ekim 1970)

Tezler

- Arda, F. (2018), “1950-1960 Döneminde Türkiye-ABD İlişkilerinin İncelenmesi”, Trakya Üniversitesi, SBE Yüksek Lisans Tezi, Edirne
- Atik, M., (2014), Yenilenen Kentler, Dönüşen Kentliler: İstanbul-Zeytinburnu Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, S.B.E. Aydın.

- Aydoğdu, H. 2010 “Maurice Merleau-Ponty’nin Fenomenolojik Ontolojisi” Atatürk Üniversitesi, Felsefe Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Erzurum
- Ayazlı, İ.E. (2011),“Ulaşım Ağlarının Etkisiyle Kentsel Yayılmanın Simülasyon Modeli:3.Boğaz Köprüsü Örneği” YTÜ, FBE. Doktora tezi, İstanbul, 2011
- Aktan, Ö.A. (2006), “Kent Biçimi-Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel ve Güncel) Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği” YTÜ., Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul, 2006.
- Balkaya, D. (2005) “Lacan’ın Psikanalizi ve Bir yazınsal Yapıt Çözümlemesi” Atatürk Üniversitesi, Doktora Tezi, 2005
- Bayav, D. (2009) “Resim Sanatında ve Sanat Eğitiminde İmge” Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Aralık 2009 Cilt 11 Sayı 2 (105-122)
- Bayrakdar, S. (2008) “Yapısalcılığa Saussure ile Dilsel İletişim Açısından Eleştirel Bir Yaklaşım” Yüksek Lisans Tezi Atatürk Üniversitesi, SBE, Erzurum
- Bremner, L. J. (1992). A critical assessment of the work of Diana Agrest and Mario Gandelsonas.
- Bilan, S., (2012) “Kentın Mekansal Dönüşümü ve Toplumsal Gerilimler:İstanbul Örneği, İstanbul Üniversitesi, Sosyoloji Ana Bilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul,2012
- Bütev, S., (2007) “İmaj Üretimi ve Kimliğin Metalaşması” Gazi Üni. SBE Sosyoloji Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi
- Çetin, A. “19.Yüzyıldan Günümüze Plastik Sanatlarda İmgelerin Temsiliyeti” Sanatta Yeterlilik Tezi, M.Ü Güzel Sanatlar Enstitüsü, İstanbul, 2011
- Delipınar, M. (2011), “Çok Partili Siyasal Hayata Geçiş Ve Demokrat Parti Döneminde İstanbul: Bir İktisadi Ve Sosyal Analiz” Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, İktisat Anabilim Dalı, İstanbul s 4-18
- Dolaş, H., (2010) “İmgenin Modernizm ve Postmodernizm Bağlamında Değişim Sürecinin Resim Sanatı Üzerinden İncelenmesi” Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Resim Anasanat Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Hatay, 2010
- Sağocak, D. M. (1999) “Mimarlığı Anlama e Yorumlama Bağlamında Kavramsal Bir Model” Doktora tezi, İTÜ, FBE, İstanbul,
- Emiroğlu, E. (2002). Kurumsal Kimlik Oluşumunda Mimari Ürüne Yansıyan Simgesel Anlamların İncelenmesi (Doctoral dissertation,İTÜ, FBE.
- Esin, S. (1999). Kültürel Bağlamda Simgesel Anlamın Mimariye Yansıması Ve Farklı Kültürlerde İncelenmesi (Doctoral dissertation, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü).
- Erbey, E. 2014 “Günlük Hayatta Piktogram ve İkonların Önemi ve Kullanıcı Üzerindeki Etkileri” Haliç Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi

Erdem, D., (2005) “İstanbul Boğazı’ndaki Köprülerin Kent Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi”, Y.T.Ü, FBE, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2005

Eryılmaz, Y., (2013) Ulaşım Altyapılarının Arazi Değer Artışına Etkileri-Tem Otoyolu İstanbul Anadolu Kesimi Örneği. Diss. YTÜ, FBE İstanbul, 2013 s:5

Eryazıcıoğlu, M.E. (2012), “Kültürel Peyzaj Alanlarının Korunmasına Yönelik İlkeler: İstanbul Boğaziçi Örneği” MSGSÜ, Yüksek Lisans Tezi, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul)

Eyce, N. 2011 “Çağdaş Mimarlıkta Mekân, Yer ve Mekânsallık Tartışmaları – Cermmodern Örneği” Gazi Üniversitesi FBE Yüksek Lisans tezi, Ankara.

Güler, Y., (2009) “Marshall planı ve Türkiye’de Marshall Planı’nın Uygulanışı”, Gazi Üniversitesi, Doktora Tezi, Ankara, 2009

Hisarlıgil, B. B. (2007). “Yer”leşmenin Düş (üm) lenmesi: Geleneksel Anadolu Yerleşmelerinde “ara” lar (Doctoral dissertation, Fen Bilimleri Enstitüsü). S:5-13

Hoseinpournader, S., “Mecidiyeköy-Zincirlikuyu Aksında Turizm, Hizmet, Ticaret ve Konut Alanlarının Tarihsel Gelişim Sürecinin İrdelenmesi” Yıldız Teknik Üniversitesi, FBE, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2013

Işık, İ.E., (1994) “Dilbilimsel Model Claude LEVİ-Strauss ve Yapısalcılık” Yüksek lisans Tezi, 1994, MSGSÜ, İstanbul

Katircioğlu, N., (2016) “Yüksek Yapıların Avantajlarının ve Dezavantajlarının İstanbul Örneği Üzerinde İrdelenmesi”, Haliç Üniversitesi, FBE, Yüksek Lisans Tezi

Karaoğlu, E. 2016, “İstanbul’da Kentsel Gelişimin Modern ve Postmodern Yaklaşımlar Bağlamında İrdelenmesi” YTÜ, FBE. Şehir Bölge Planlama Doktora Tezi

Kotlu, E. (2007). Yapısalcı ve Post-yapısalcı Sosyal Teoride Dil (Sosyal teoride bir model olarak dil) (Master's thesis, Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).

Öztürk, M., (1992) Kentsel Toprak Rantı ve İstanbul’da Arsa Değerleri” Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İktisat Ana Bilim Dalı, 1992

Sarılioğlu, R. I. (2012) “Ezilenlerin Yüzleri “Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Resim Anasanat Dalı, Ankara, 2012

Sipahi, E.S., (2011) “1980 Sonrası Yeni-Liberalizm ve Küreselleşmenin Etkisinde Yeni Bir Kentsel Gelişme Biçimi Olarak Güvenlikli Siteler: Konya Örneği” Ankara Üniversitesi, Doktora Tezi, SBE.

Tali, Ş. (2009), “Osmanlı Dönemi İstanbul Camilerinde Şadırvanlar” Doktora Tezi Cilt I Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Atatürk Üniversitesi SBE, 2009

Şimşek, M. E. (2014). Moderniteden Postmoderniteye Uzanan Bir Köprü: Zygmunt Bauman (Doctoral dissertation).

Şengün, H.T. (2018), “Sokak Pazarının Poetikası: Geçici Yapının Zamansallığı Üzerine Fenomenolojik Bir İnceleme” İTÜ, Mimarlık Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul

Uz Sönmez, F., (2007) Seksenler İstanbul’u Kentsel Söylemini Popüler Yazılı Medya Üzerinden Okumak”, İstanbul Teknik Üniversitesi, FBE, 2007, İstanbul

Varolun, O. (2014) “Slavoj Zizek: İdeoloji Kavramına Lacancı Psikanalizden Bakışın Felsefi Bir Değerlendirmesi” Mersin Üniversitesi, SBE Felsefe Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Mersin, 2014

İnternet Kaynakları

1: <http://www.kilsanblog.com/mimarlik-farkli-iliginc-yapilar/guggenheim-muzesi-bilbao/> Erişim:14.10.2018

2,3: Bayhan, B. (2015), “Yunanistan’ı 2004 Olimpiyatları mı Bitirdi?”
<http://www.arkitera.com/haber/25070/yunanistani-2004-olimpiyatleri-mi-bitirdi>
Erişim:14.10.2018

4: Parthenon <https://en.wikipedia.org/wiki/Parthenon> Erişim Tarihi:10.10.2018

5: Anonim, 2013, “Erdoğan silüete kızdı gökdelencilerle küstü”
<https://www.sabah.com.tr/gundem/2013/04/18/erdogan-silüete-kizdi-gokdelencilerle-kustu> Erişim:30.05.2018

6: Anonim, 2018, “16/9 tıraştan kurtuldu... Silüeti bozan kuleler yasallaştı”
<http://www.hurriyet.com.tr/gundem/16-9-tirastan-kurtuldu-silüeti-bozan-kuleler-yasallasti-40714741> Erişim Tarihi: 30.05.2018

7:Anonim, 2014, “Kuzey Ormanları Savunması 3. Havalimanı Raporu: Nereden Baksan Katliam, Yağma, Şaibe” Erişim:
01.01.2018 <https://kuzeyormanlari.org/2014/03/21/kuzey-ormanlari-savunmasi-3-havalimani-raporu-nereden-baksan-katliam-yagma-saibe-guncellendi-3-2-2014/>

- 8:Anonim, 2017, 'İstanbul'da nefes alanı kalmadı'<https://www.artigercek.com/haberler/istanbul-da-nefes-alani-kalmadi>Erişim Tarihi: 05.06.2018
- 9: Anonim, 2018, “Türkiye’nin Zafer Anıtı İstanbul Havalimanı Erişim: <https://www.aksam.com.tr/ekonomi/turkiyenin-zafer-aniti-istanbul-havalimani/haber-788020> Erişim Tarihi:06.06.2018
- 10: Anonim, 2014, “Üçüncü havalimanının beraberinde gelen 7 felaket” Erişim: <https://www.yesilist.com/ucuncu-havalimaninin-beraberinde-gelen-7-felaket/> Erişim Tarihi:07.08.2018
- 11:Anonim, b.t. “Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün çıkış yolları” Erişim: <https://www.cnnturk.com/turkiye/yavuz-sultan-selim-koprusunun-giris-cikis-yollari?page=13> Erişim Tarihi:1.01.2019
- 12:İMO, b.t. “Boğaziçi Köprüsü” Erişim Tarihi:25.12.2018
http://www.imo.org.tr/resimler/dosya_ekler/b50332e2258c45c_ek.pdf?tipi=67&turu=X&sube=0
- 13: “Türk Siyasetinden Demirel Geçti” 01.06.2018https://cdn1.ntv.com.tr/gorsel/turkiye/turk-siyasetinden-demirel-gecti/.D_msENcr1E2epE30PsvfQ.jpg?w=960&mode=max&v=20150617071138855
- 14:<http://www.ispartaliisadamlari.com/dosya/suleyman-demirel-1970-yilinda-bogazici-koprusunu-7424679-6595-m.jpg> Erişim:24.04.2018
- 15: Bridging The Bosphorus
<https://earthobservatory.nasa.gov/images/91014/bridging-the-bosphorus>Paylaşım tarihi:03.08.2016
- 16: TMMOB Şehir Plancıları Odası, 2010, “3.Köprü Değerlendirme Raporu” s:8, Erişim: http://www.mimdap.org/images/dosya/spoist_3.koprurapor.pdf Erişim:10.10.2018
- 17: Emel Sayın- Boğaziçi Köprüsü (Şarkı Sözleri)
<http://www.sarkisozlerihd.com/sarki-sozu/emel-sayin-bogazici-koprusu/>
- 18:<https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/TR/TCMB+TR/Main+Menu/Banknotlar/Cumhuriyet+Donemi+Banknotlari/Emisyon+Gruplari/6.+Emisyon+Grubu/Emisyon18>
- 19: https://mcdn01.gittigidiyor.net/27700/tn30/277003271_tn30_0.jpg

- 20: “Tiger Woods’tan kıtalararası tarihi atış”<http://www.medyagundem.com/tiger-woodstan-kitalararasi-tarihi-atis> Erişim: 06.08.2018
- 21: “Yavuz Sultan Selim Köprüsü Projesi” <http://www.arkiv.com.tr/proje/yavuz-sultan-selim-koprusu-projesi/6708> Erişim:06.09.2018
22. “Yavuz Sultan Selim Köprüsü açıldı” Erişim: 06.10.2019
<http://finans.mynet.com/haber/detay/ekonomi/yavuz-sultan-selim-koprusu-acildi/121961/>
- 23: “Recep Tayyip Erdoğan’ın İstanbul Projeleri”, 1994,
<http://www.trtarsiv.com/izle/120178/recep-tayyip-erdogan-in-istanbul-projeleri>
Erişim tarihi:26.07.2018 (Ali Baransel’in Yönettiği Açık Yorum Adlı TV Programı)
- 24: “İstanbul Çevre Düzeni Planı tamamlandı; İstanbul Metropolü gerçekten bir plana kavuştu mu?” (2006) <http://www.mimdap.org/?p=436> ErişimT.:05.05.2017
- 25: “3. Köprü Temel Atma Töreni” 30.05.2013, Video Kaynak:
<https://www.youtube.com/watch?v=iGlqPsEI4IY> Erişim Tarihi:20.08.2018).
- 26: Milliyet Gazetesi “3.Köprüde Son Tabliye Yerleştirildi”, 06.03.2016 kaynak:
<http://www.milliyet.com.tr/rekor-surede-tamamlanan-koprunun-gundem-2205035/>
Erişim Tarihi:24.08.2018).
- 27: NTV, “Yavuz Sultan Selim Köprüsü Açıldı” 2016,
(Kaynak:https://www.ntv.com.tr/ekonomi/yavuz-sultan-selim-koprusu-acildi3-kopru-31-agustos-a-kadar-ucuz,1rWt_GwKyX0ew5lD5mWVu8w Erişim Tarihi:01.10.2018)
- 28: Hürriyet Gazetesi “Son Dakika Haberi: 3: Köprü Törenle Açıldı 26.08.2016
Kaynak: <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/son-dakika-ucuncu-kopru-duzenlenen-torenlere-aciliyor-40209008> Erişim Tarihi 25.08.2018
- 29:“İstanbul’un 3 yıllık Trafik Analizi“ Erişim Tarihi:10.10.2018
<https://www.cnnturk.com/otomobil/istanbulun-3-yillik-trafik-analizi>
- 30: “TBMM Başkanı Kahraman açılışta konuştu" İnşallah bu eserlere daha nicelerini katacağız" <http://www.hurriyet.com.tr/tbmm-baskani-kahraman-acilista-konustu-insalla-40209174> Erişim:30.07.2018
- 31: “ İstanbul Boğazı'nda 3. Köprü Açıldı” Erişim: 24.07.2018
<https://m.bianet.org/bianet/siyaset/178207-istanbul-bogazi-nda-3-kopru-acildi>

- 32:” Yavuz Sultan Selim Köprüsü açıldı” Erişim:24.07.2018
<https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-37199643>
- 33: “Yavuz Sultan Selim Köprüsü Açılış Töreni” Erişim: 26.07.2018
<https://www.haberler.com/yavuz-sultan-selim-koprusu-acilis-toreni-8731656-haberi/>
- 34: Yavuz Sultan Selim <http://www.biyografya.com/biyografi/6641>
- 35: “3. Köprü’nün Tasarımcısı Dr. Michel Virlogeux: “Eşsiz Bir Eser Yapıyoruz”Kaynak: <https://www.3kopru.com/haberler/3-KOPRU%E2%80%99NUN-TASARIMCISI-DR-MICHEL-VIRLOGEUX-%E2%80%9CESSIZ-BIR-ESER-YAPIYORUZ%E2%80%9D/98> Erişim Tarihi:10.09.2018
- 36: Millau Viyadüğü Erişim: <https://www.shutterstock.com/tr/video/search/millau-viaduct> Erişim Tarihi:11.09.2018
- 37:Normandiya Köprüsü:
Erişim:Tarihi:02.01.2019http://www.arioglu.net/Dokumanlar/EA2011/tmmob_esk.pdf
- 38: Haliç Metro Köprüsü: Erişim:<http://www.milliyet.com.tr/halic-metro-girisi-icin-geri-sayim/gundem/detay/1776359/default.htm> Erişim Tarihi:11.09.2018
- 39:Vasco De Gama Köprüsü: Erişim
Tarihi:11.09.2018<https://plus.google.com/108230885074033367550/posts/1pA4A4Jfbs1>
- 40: “Günü keyifli geçirmenin sırrı trafiksiz ulaşımdan geçiyor. #banakalanzaman”
<https://twitter.com/YSSKopruOtoyol/status/1012265141566615552> :28.06.2018
- 41: <https://twitter.com/YSSKopruOtoyol/status/101483992376820940>
- 42:“Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Çevre Otoyolu’nu kullanın, ailece kahvaltı keyfinin tadını çıkarın. #banakalanzaman”
<https://twitter.com/YSSKopruOtoyol/status/105507027801810124824> .10.2018
- 43: “Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Çevre Otoyolu kullanın, trafikte geçirdiğiniz vaktinizi sevdiklerinize ayırın.”
<https://twitter.com/YSSKopruOtoyol/status/1047457168780349442>03.10. 2018

- 44: Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Çevre Otoyolu'nu kullanın, keyifli zamanlar size kalsın.<https://twitter.com/YSSKopruOtoyol/status/1045284651001151488>27.09.2018
- 45: <https://twitter.com/YSSKopruOtoyol/status/1017377884799930370>
- 46:https://twitter.com/Astro_Jeff/status/760857151585726464Paylaşım tarihi:03.08.2016 Erişim Tarihi:01.01.2019 (ekran alıntısı)
- 47: Erdoğan: Parası olmayan Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden geçmesin http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/siyaset/1005545/Erdogan_Parasi_olmayan_Yavuz_Sultan_Selim_Koprusu_nden_gecmesin.html Erişim Tarihi:22.08.2018
- 48:”Muharrem İnce'den 4. Köprü Sözü”
Erişim:<https://www.dunya.com/gundem/muharrem-ineden-4-kopru-sozu-haberi-415323> Erişim Tarihi: 11.05.2018
- 49:<https://twitter.com/AstroKomrade/status/939789930108252161> Erişim Tarihi:10.12.2017
- 50: “3. Köprü'nün Temelleri, Görkemli Bir Törenle Atıldı”
<https://www.3kopru.com/haberler/3-KOPRUNUN-TEMELLERI-GORKEMLI-BIR-TORENLE-ATILDI/8> Erişim Tarihi:08.07.2018
- 51:Lelouch C. 1973 Türkiye Tanıtım Kampanyası -
<https://www.youtube.com/watch?v=X2oJf-h3qKs> erişim tarihi:28.12.2018
- 52: Öztürk, Y. (2011), “24 Ocak Kararları: 12 Eylül Askeri Darbesinin Ekonomi-Politigi” Erişim:<http://www.soldefter.com/2011/01/25/24-ocak-kararlari-12-eyul-askeri-darbesinin-ekonomi-politigi/> Erişim Tarihi:15.06.2018

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı ve Soyadı: Halil İbrahim EROL

Doğum Yeri ve Tarihi: Muş, 1987

Medeni Hali: Bekar

E-Mail: archalilerol@gmail.com

Adres: Koza Mah. Koza Park, Sedef Blok 0. Kat, No:14,
Esenyurt, İstanbul

Telefon: 05442103433

EĞİTİM DURUMU

2015-2019: İstanbul Arel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Bölümü (Yüksek Lisans)

2013-2017: İstanbul Üniversitesi/Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi/Sosyoloji (Lisans)

2006-2013: Mersin Üniversitesi/Mimarlık Fakültesi/Mimarlık (Lisans)

2002-2005: Bahçeşehir Atatürk Lisesi

YABANCI DİL:İngilizce

İŞ TECRÜBESİ:2013-2018 Teknik Method Yapı Denetim Şirketi

2018- Halil İbrahim Erol Mimarlık /İstanbul

