

**İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**MİMARLIKTA MOBİLİTE KAVRAMI:  
GÖÇEBE ÇİNGENELE ve SİRK YAŞAMI ÜZERİNE BİR İNCELEME**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
Mimar Ayşegül AKGÜL  
(502031006)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 8 Mayıs 2006  
Tezin Savunulduğu Tarih : 13 Haziran 2006**

**Tez Danışmanı : Doç.Dr. Sinan Mert ŞENER (İ.T.Ü)**  
**Diğer Jüri Üyeleri: Doç.Dr. Belkıs ULUOĞLU (İ.T.Ü)**  
**Doç.Dr. Murat SOYGENİŞ (Y.T.Ü)**

**HAZİRAN 2006**

## ÖNSÖZ

Tez çalışmam süresince özgün önerileri, yapıcı yorum ve eleştirileriyle yardımlarını esirgemeyen Değerli Hocam Doç. Dr. Sinan Mert ŞENER'e,

araştırma konum için görüşmelerde bulunduğum Çingene Ailelerine ve Macar Sirki çalışanlarına, "Çadır" belgeseliyle ilgili gereken tüm görsel dökümanları ve bilgiyi sağlayan yönetmen Murat KOÇAK'a,

çalışmalarım süresince yorumlarını benimle paylaşan Sevgili Arkadaşlarım'a ve *tiger'a*,

ve hayatımın her döneminde olduğu gibi tez çalışmam süresince sevgisini ve hoş görüşünü esirgemeyen ve bana destek olan Sevgili Annem'e, Babam'a ve Ağabey'ime

çok teşekkür ederim.

Haziran, 2006

Ayşegül Akgül

## İÇİNDEKİLER

<b>TABLO LİSTESİ</b>	<b>V</b>
<b>ŞEKİL LİSTESİ</b>	<b>VI</b>
<b>ÖZET</b>	<b>IX</b>
<b>SUMMARY</b>	<b>X</b>
<b>1. GİRİŞ</b>	<b>1</b>
1.1. Amaç	2
1.2. Kapsam	2
1.3. Yöntem	2
<b>2. MOBİLİTE</b>	<b>3</b>
2.1. Giriş	3
2.2. Mobilitenin Tanımı	3
2.3. Mobilitenin Kapsamı	12
2.3.1. Sosyal Mobilite	13
2.3.2. Mobil Teknolojiler	16
2.3.1. Mobil İnsan ve Toplu Taşıma	17
2.3.4. Mobil Mimarlık	20
2.4. Günümüzde Mobil Olma Durumuna Bakış	35
2.5. Hareket Kavramının Algıya Etkisi	43
2.3.1. İçinde Hareket Edilen Mekanın Algısı	44
2.3.2. Hareketli Mekandan Edinilen Algı	46
2.6. Bölüm Sonucu	47
<b>3. İNSAN YERLEŞKELERİ ve BARINMA İHTİYACI</b>	<b>49</b>
3.1. Giriş	49
3.2. Barınma İhtiyacı	49
3.3. Barınma Kültürünün Tarihsel Gelişimi	50
3.3.1. Avcı - Toplayıcı Çağ	52
3.3.2. Tarım Çağı	55
3.3.3. Endüstri Çağı	58
3.3.4. Bilgi Çağı	62
3.4. Barınma İhtiyacının Bağlı olduğu Psikolojik Unsurlar	67
3.5. Barınma İhtiyacının Bağlı olduğu Sosyolojik Unsurlar	70
3.6. Bölümün Sonucu	71
<b>4. MOBİL YERLEŞKELERİ ve İNSAN TOPLULUKLARI</b>	<b>73</b>
4.1. Giriş	73
4.2. Mobil Yerleşkelerin Tanımı	73
4.3. Mobiliteyi Oluşturan Unsurlar	74

4.3.1. Kültürel ve Ekonomik Nedenlere Dayalı Mobilite	75
4.3.1.1. Göçebeler	76
4.3.1.2. Çingenerler	82
4.3.1.3. Yaylacılık	84
4.3.2. Zorunluluktan Doğan Mobilite	85
4.3.2.1 Afet Sonrası Geçici Yerleşkeler	86
4.3.2.2. Mülteciler ve Mülteci Kampları	90
4.3.3. Sosyal Bir Tercih Olarak Mobilite	93
4.3.3.1. Suyun Üstünde Yaşam	94
4.3.3.2. Tır Şoförleri	94
4.3.3.3. Karavan Kültürü	97
4.4. Bölümün Sonucu	102
<b>5. GÜNÜMÜZ TÜRKİYE’SİNDE MOBİL YAŞAM KAVRAMININ GÖÇEBE ÇİNGENE TOPLULUKLARI ve SİRK YAŞAMI ÜZERİNDEN İNCELENMESİ</b>	<b>103</b>
5.1. Amaç	103
5.2. Araştırmanın Konusu	103
5.3. Araştırmanın Yöntemi	104
5.4. Araştırma Konusunu Oluşturan Toplumsal Grup: Çingenerler	104
5.4.1. Çingenerlerin Genel Tarihi	104
5.4.2. Türkiye Çingenerleri	106
5.4.3. Çingenerleri Barınma Sorunları	107
5.5. Araştırmalar	108
5.5.1. Grup I. Ümraniye’de Bir Çingene Kampı	108
5.5.1.1. Konum	108
5.5.1.2. Kamp Hakkında Genel Bilgiler	109
5.5.2. Grup II. "Çadır" Belgeseli	117
5.5.2.1. Belgeselin Künyesi	117
5.5.2.2. Belgesele Konu Olan Yaşam Hakkında Genel Bilgiler	117
5.5.2. Grup III. Kadıköy’de Bir "Macar Sirk"	120
5.5.2.1. Konum	121
5.5.2.2. Sirk Yaşamı Hakkında Genel Bilgiler	121
5.6. Bölümün Sonucu	126
<b>6. SONUÇLAR ve TARTIŞMALAR</b>	<b>128</b>
<b>KAYNAKLAR</b>	<b>135</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ</b>	<b>145</b>

## TABLO LİSTESİ

	<b><u>Sayfa No</u></b>
<b>Tablo 4.1</b> : Dünyanın çeşitli ülkelerinde bulunan göçebe toplulukları	77
<b>Tablo 4.2</b> : Mülteci kamplarının çevre planlamasına ilişkin rakamsal veriler	92

## ŞEKİL LİSTESİ

	<b><u>Sayfa No</u></b>
Şekil 2.1 : Mobil göz hastanesi, (Akgül, 2006)	4
Şekil 2.2 : Beşiktaş Spor Klubü'ne ait mobil taraftar mağazası, (Akgül, 2006)	5
Şekil 2.3 : <a href="http://www.baxleystamps.com">Edo İmparatorluğun'da kullanılan tahtirevan</a> <a href="http://www.baxleystamps.com">www.baxleystamps.com</a> , Ocak, 2006	8
Şekil 2.4 : <a href="#">Yeraltı metrosunun güzergah şeması</a> , (Akgül, 2006)	10
Şekil 2.5 : <a href="#">Star Guitar video klibinden sahneler, 2002</a> <a href="http://www.director-file.com">www.director-file.com</a> , Şubat, 2006	11
Şekil 2.6 : Star Guitar, 2002 <a href="http://www.director-file.com">www.director-file.com</a> , Şubat, 2006	11
Şekil 2.7 : <a href="#">Mobilite Venn Diagramı</a> , (Hoete, 2003)	13
Şekil 2.8 : Homeless Vehicle, ( <a href="#">Wodiczko, 1998</a> )	15
Şekil 2.9 : Refuge Wear, (Orta, 1992)	15
Şekil 2.10 : Final Home, (Tsumara, 2000)	16
Şekil 2.11 : <a href="#">Şehirlerin panoramasını oluşturan yollar</a> , (Houben, 2003)	18
Şekil 2.12 : <a href="#">Deniz Taksi</a> , (Özler, 2005)	19
Şekil 2.13 : <a href="#">Aborjin ve Bedevi kamplarının yerleşimi</a> , (Rapoport, 2004)	21
Şekil 2.14 : <a href="#">Crystal Palace</a> , (Davies, 1998)	23
Şekil 2.15 : 1913 model Earl Travel, <a href="http://www.rvhometown.com">www.rvhometown.com</a> , Şubat 2006	25
Şekil 2.16 : Aerocar Land Yacht <a href="http://www.hindleysgarage.com">www.hindleysgarage.com</a> , Şubat, 2006	25
Şekil 2.17 : <a href="#">Dymaxion House, Henry Ford Museum</a> , <a href="http://www.hilferty.com">www.hilferty.com</a> , Şubat, 2006	26
Şekil 2.18 : <a href="#">Flat-pack projesi modülleri</a> , (Siegal, 2002)	27
Şekil 2.19 : <a href="#">Ville Spatiale ve Brugstad Straatsburg</a> <a href="http://www.classic.archined.nl">www.classic.archined.nl</a> , Ocak, 2006	27
Şekil 2.20 : <a href="#">Walking City, 1964</a> <a href="http://www.vitruvius.com">www.vitruvius.com</a> , Ocak, 2006	28
Şekil 2.21 : <a href="#">Cushicle, 1968</a> <a href="http://www.fabiofeminofantascience.org">www.fabiofeminofantascience.org</a> , Ocak, 2006	29
Şekil 2.22 : <a href="#">Habitat 67</a> , (Safdie, 1968)	29
Şekil 2.23 : <a href="#">Futuro yerleşkesinin üç farklı konumu</a> , (Suuronen, 1968)	29
Şekil 2.24 : <a href="#">Instant City</a> <a href="http://www.artnet.com">www.artnet.com</a> , Ocak, 2006	30
Şekil 2.25 : Plug-in City, (Kronenburg, 2002b)	31
Şekil 2.26 : Capsule Hotel, (Kronenburg, 2002b)	31
Şekil 2.27 : Aerial Paris <a href="http://www.gallery.mcneel.com">www.gallery.mcneel.com</a> , Ocak, 2006	31
Şekil 2.28 : Mechanical Wing, 1940 <a href="http://www.buckminsterfuller.info">www.buckminsterfuller.info</a> , Ocak, 2006	32
Şekil 2.29 : Markies karavan, (Kronenburg, 2002c).	32
Şekil 2.30 : Naked-House, 2000- Fukuoka Apartments, (Kronenburg, 2002c)	33
Şekil 2.31 : MDU konteyner birimleri <a href="http://www.flatrock.org">www.flatrock.org</a> , Mart, 2006	33
Şekil 2.32 : Su-Si birimi, (Richardson, 2004)	34

<b>Şekil 2.33</b>	: Mobil vinç yardımıyla kurulan Su-si Birimi, (Richardson, 2004)	34
<b>Şekil 2.34</b>	: “Fred” birimi, (Richardson, 2004)	34
<b>Şekil 2.35</b>	: Tekerlekli Anaokulu, <a href="http://www.radikal.com.tr">www.radikal.com.tr</a> , Ocak, 2006	37
<b>Şekil 2.36</b>	: Tekerlekli Villa, (Yılmaz, 2005)	38
<b>Şekil 2.37</b>	: Mobil dürümcü, (Akgül, 2006)	38
<b>Şekil 2.38</b>	: Mobil dürümcünün girişi ve iç mekanı, (Akgül, 2006)	39
<b>Şekil 2.39</b>	: Bed in business, 2000 (Rammler, 2002)	40
<b>Şekil 2.40</b>	: Cocoon Chair, 2000 (Strannegard, Dobers, 2002)	40
<b>Şekil 2.41</b>	: Double Decker Living <a href="http://www.topgear.com">www.topgear.com</a> , Mart, 2006	41
<b>Şekil 2.42</b>	: Mobil Kişisel Küre, (Anon., 2003)	41
<b>Şekil 2.43</b>	: Basic House, (Scheidl-Nennemann, 2004)	42
<b>Şekil 2.44</b>	: HOME.IN.1, (Latham, 2004)	42
<b>Şekil 2.45</b>	: Portable Timezone, (Richardson, 2004)	42
<b>Şekil 2.46</b>	: Cordoba Cami, (Adrichem, 2003)	45
<b>Şekil 3.1</b>	: M.Ö. 35 000- 8 000 yılları arasında yaşamış göçebe-avcı uygarlıkların barınak tipleri, (Özer, 1993)	54
<b>Şekil 3.2</b>	: Paleolitik Çağ mağara-kulübe modeli, İstanbul Arkeoloji Müzesi,	54
<b>Şekil 3.3</b>	: Tarımsal dönemin ilk konut örnekleri, (Özer, 1993)	56
<b>Şekil 3.4</b>	: Living Tomorrow, Amsterdam, 2003 (Anon., 2006a)	64
<b>Şekil 3.5</b>	: Wireless tea house, (Mankouche, 2004)	66
<b>Şekil 3.6</b>	: Domingo Şeker Fabrikası, (Checkwitch, 2004).	67
<b>Şekil 4.1</b>	: Yurt çadırlarının bağlantı detayları, (Küçükerman, 1995)	77
<b>Şekil 4.2</b>	: Kurulmakta olan bir yurt çadırı, (Küçükerman, 1995)	77
<b>Şekil 4.3</b>	: Tipi çadırının iç mekan kurgusu ve çevresi <a href="http://www.bigskytribes.com">www.bigskytribes.com</a> , Şubat, 2006	78
<b>Şekil 4.4</b>	: Fındık toplayan mevsimlik işçiler, (Kale, 2003)	79
<b>Şekil 4.5</b>	: Mevsimlik işçiler, Konya Ovası (Kale, 2003)	79
<b>Şekil 4.6</b>	: Bin çadırlık tarım işçisi yerleşkesi, Niğde-Bor arası (Kale, 2003)	80
<b>Şekil 4.7</b>	: Niğde’de kurulan bakkal çadır, (Kale, 2003)	80
<b>Şekil 4.8</b>	: <b>Edirne’de kamp kurmuş sepetçi çingeneler, (Aşar, 2003)</b>	81
<b>Şekil 4.9</b>	: Karavan, Yeni Delhi, 20. yüzyılın başı (Bunn, 2002)	82
<b>Şekil 4.10</b>	: Karaçadır örnekleri, (Bunn, 2002)	84
<b>Şekil 4.11</b>	: Mahruti kızılây çadırlarından oluşan bir çadır kent <a href="http://www.kizilay.org.tr">www.kizilay.org.tr</a> , Mart, 2006	85
<b>Şekil 4.12</b>	: Unfolding Tent, (Onur, 2005)	86
<b>Şekil 4.13</b>	: Melon Design tarafından tasarlanan geçici ev, (Onur, 2005)	87
<b>Şekil 4.14</b>	: Mobarch şematik plan, 2004, (Onur, 2005),	87
<b>Şekil 4.15</b>	: Afet sonrası mobil konut uygulaması, Amerika, (Çolak, 2005)	88
<b>Şekil 4.16</b>	: Katlanabilir konteynir deprem konutu, İtalya, 1987, (Çolak, 2005)	88
<b>Şekil 4.17</b>	: Kağıt Tüp Ev, (Ban, 2006)	88
<b>Şekil 4.18</b>	: Undercover Table 1999, (Flade, 2002)	89
<b>Şekil 4.19</b>	: Byumba mülteci kampı, Rwanda, 1999 (Anon., 2006b)	90
<b>Şekil 4.20</b>	: Flat-pack Refugee Housing,	90
<b>Şekil 4.21</b>	: KosovoKIT, (Edmiston, Gauthier, 1999)	90
<b>Şekil 4.22</b>	: Concrete Canvas kurulumu, (Crawford, Brewin 2005)	91
<b>Şekil 4.23</b>	: Somali Mülteci Kampı, (Anon., 2006b)	92
<b>Şekil 4.24</b>	: Arnavutluk mülteci kampı,	92

	<a href="http://www.columbus.k12.oh.us">www.columbus.k12.oh.us</a> , Mart, 2006)	
Şekil 4.25	: Bajo Deniz Göçebesi, Endonezya, 1997 (Bunn, 2002)	93
Şekil 4.26	: Yüzen Ev, Halong Koyu <a href="http://www.pupius.co.uk">www.pupius.co.uk</a> , Nisan, 2006	94
Şekil 4.27	: Yüzen Dupleks Villa, (Sivrioğlu, 2006)	95
Şekil 4.28	: Sillodam/MVDRV ve Watervilla, Herman Hertzberger <a href="http://www.archrecord.construction.com">www.archrecord.construction.com</a> , Mart, 2006	95
Şekil 4.29	: Yatların iç mekanlarından görünüm	96
Şekil 4.30	: Pakistan 1990, (Bunn, 2002)	97
Şekil 4.31	: Scania serisi tırın iç mekanı ve üst bölmeleri (Anon, 2005)	98
Şekil 4.32	: Airstream karavan ve içi (Waterson, 1998)	99
Şekil 5.1	: Çingene Kamp alanı, (Akgül, 2006)	108
Şekil 5.2	: Kamp alanının uzaktan genel görünümü, (Akgül, 2006)	109
Şekil 5.3	: 10 çadırdan oluşan kampın yakından görünümü, (Akgül, 2006)	110
Şekil 5.4	: Kampın diğer bir açıdan görünümü, (Akgül, 2006)	110
Şekil 5.5	: Toplanan çöpler çadırların yanına yığılmaktadır, (Akgül, 2006)	111
Şekil 5.6	: Çadırın içi, (Akgül, 2006)	111
Şekil 5.7	: Kampta bulunan ulaşım araçları, (Akgül, 2006)	112
Şekil 5.8	: Kampta bulunan ulaşım araçları, (Akgül, 2006)	112
Şekil 5.9	: Bacası tüten, renkli kumaşlarla kaplı çadırın girişi, (Akgül, 2006)	113
Şekil 5.10	: Renkli tek parça örtünün kullanıldığı bir çadır, (Akgül, 2006)	113
Şekil 5.11	: Çamaşır ipleri olarak kullanılan çadır ipleri, (Akgül, 2006)	114
Şekil 5.12	: Etekleri taşla tutturulan muşamba örtü, (Akgül, 2006)	114
Şekil 5.13	: Çankırı /Orta Mahallesinde geçen belgesel film, (Koçak, 2005)	116
Şekil 5.14	: Eğlence çadırı ve ailenin yaşadığı kamyonet, (Koçak, 2005)	117
Şekil 5.15	: Kamyonetin içi, (Koçak, 2005)	117
Şekil 5.16	: Kamyonetin içi ve dışı, (Koçak, 2005)	117
Şekil 5.17	: Eğlence çadırı, (Koçak, 2005)	118
Şekil 5.18	: Yolculuk öncesi toplanma hazırlıkları, (Koçak, 2005)	119
Şekil 5.19	: Yolculuk öncesi kamp alanı ve kamyonetin içi, (Koçak, 2005)	119
Şekil 5.20	: Macar Sirki, Kadıköy, 2006, (Akgül, 2006)	120
Şekil 5.21	: Çadırın sahne ve kantin kısmı, (Akgül, 2006)	121
Şekil 5.22	: Çadırı ısıtmak ve havalandırma cihazları, (Akgül, 2006)	122
Şekil 5.23	: Elektrik motorunu taşıyan treyler ve mobil wc birimi, (Akgül, 2006)	122
Şekil 5.24	: Gösteri yıldızının karavanı ve çalışanların tırı, (Akgül, 2006)	123
Şekil 5.25	: Üç kişilik bir ailenin yaşadığı tır bölmesi, (Akgül, 2006)	123
Şekil 5.26	: İki kişilik bir ailenin yaşadığı tır bölmesi, (Akgül, 2006)	124
Şekil 5.27	: Kamp alanının genel çevresi, (Akgül, 2006)	124



## **MİMARLIKTA MOBİLİTE KAVRAMI: GÖÇEBE ÇİNGENELER ve SİRK YAŞAMI ÜZERİNE BİR İNCELEME**

### **ÖZET**

Bu tez çalışmasında, son yıllarda mimarlık gündeminde sıklıkla yer alan mobilite kavramının barınma kültürüyle olan ilişkisi ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu amaçla, mobil barınmanın nelerden etkilendiği araştırılmış, barınmanın mobilitesini etkileyen unsurlar incelenmiştir. Mobil barınmaya ilişkin olarak, göçebe çingene topluluklarında ve sirk yaşamında geliştirilen barınma teknolojisi değerlendirilmiştir. Değerlendirmeye konu olan grupların mobilite dereceleri sorgulanmıştır.

Bu çalışma tanımlayıcı, geliştirici ve yarı deneysel yöntemler kullanılarak ve alan çalışmalarıyla desteklenerek yürütülmüştür. Çalışma, altı bölümde toplanmıştır.

Birinci bölümde çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemi belirtilmiştir.

İkinci bölümde mobilitenin tanımı yapılmış ve kapsamı dahilinde kalan çeşitli konular değerlendirilmiştir. Bu kapsam doğrultusunda iletişim teknolojileri, ulaşım ve yol ağları, sosyal yapı ve barınma kültürü konuları tartışılmıştır. Her biri bir diğerinin sebebi veya sonucu olan bu konular, mobilite kavramının tanımlanmasına yardımcı olacak altyapıyı sağlamak amacıyla incelenmiştir. Günümüzden mobil yaşam örnekleri verilmiş ve hareket kavramının algıya olan etkisi, hareketin gerçekleşme biçimi ve konumuna göre değerlendirilmiştir.

Üçüncü bölümde, insanın barınma ihtiyacı açıklanmış, tarihsel gelişimi mobilite odaklı incelenmiş ve bağlı olduğu sosyolojik ve psikolojik unsurlar tartışılmıştır.

Dördüncü bölümde, önceki bölümlerde aktarılan mobilite ve barınma kavramları arasındaki ilişkiyi somut örneklerle açıklamak amacıyla mobil yerleşkeler ve insan toplulukları incelenmiştir. Bu amaçla, öncelikle mobil yerleşkelerin tanımı yapılmış, mobiliteyi oluşturan unsurlar sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırmalar kültürel ve ekonomik nedenlere, zorunluluklara ve sosyal tercihlere bağlı mobilite olmak üzere üç başlık altında yapılmıştır. Sınıflandırmalarda yer alan yerleşke örnekleri mobiliteyi oluşturan unsurların o yerleşke üzerindeki etkinlik düzeylerine göre belirlenmiştir.

Beşinci bölümde, barınmanın mobilitesinin nelerden kaynaklandığını ortaya koymak amacıyla, göçebe çingene kampları ve sirk yaşamı hakkında bir alan çalışması yapılmıştır. Alan çalışması için seçilen konunun seçim nedenleri, yeri ve tarihsel geçmişi aktarılmış; araştırmanın amacı ve yöntemi açıklanmıştır. Araştırmada üç grup incelenmiş ve grupların mobil olma seviyeleri karşılaştırılmıştır.

Altıncı ve son bölümde, beşinci bölümde gerçekleştirilen araştırmadan elde edilen sosyal, kültürel ve teknolojik bulgular değerlendirilmiştir. Barınmanın mobilitesinin nelerden etkilendiği ortaya konulmaya çalışılmıştır.

## **MOBILITY IN ARCHITECTURE: AN EXAMINATION ON NOMAD GYPSIES and CIRCUS LIFE**

### **SUMMARY**

Mobility is one of the most popular subjects of the architectural surroundings in last few decades. In this study it has been tried to evaluate the relationship between the mobility and the dwelling culture. With this goal, the factors that cause mobile dwelling has been examined. Dwelling technology of nomad gypsies and circus people have been evaluated and the mobility level of these groups have been cross-examined.

This study has been conducted with the use of descriptive, developer and half-experimental methods and supported by field studies. These processes summed up in six chapters.

In the first chapter, the objective, the scope and the method of the study have been given.

In the second chapter, the definition of the mobility has been stated. In accordance with the defined scope; communication technologies, transportation and road networks, social structure and dwelling culture subjects have been discussed. Each of these subjects that give cause for or are consequent on each other have been examined. Present days mobile living examples have been given and the perceptual effect of the movement action has been evaluated throughout the realization form and location of the action itself.

In the third chapter, human's dwelling need and its historical development have been examined by focusing on mobility. At the following, sociological and psychological factors related with dwelling need have been discussed.

In the fourth chapter, mobile human settlements and groups have been examined. Firstly, the factors that cause mobility and mobile dwelling have been classified. These classifications have been done according to cultural and economic causes, necessities and social preferences. The examples in the mobile human settlements have been given according to importance of the factors.

In the fifth chapter, a research has been done on nomad gypsy camps and circus life in order to reveal the factors that effect the mobile dwelling. The reasons behind the choice of the subject, location of the field study and historical background of the chosen ethnic group have been expressed; the objective and the method of the study have been explained; the structure of the research has been stated. After all, three nomad groups have been investigated.

In the sixth and last chapter, the results of the dissertation have been evaluated. Social, cultural and technological inputs that have been found in the fifth chapter have been examined. It has been tried to reveal the factors that effect the mobile dwelling.

## 1.GİRİŞ

Çağımızda, bir yere bağlı olmak ya da sabit bir adrese sahip olmak kişinin yasal olarak varlığını ispatlayan, onu güvenilir ve tehlikesiz kılan özelliklerin başında yer almaktadır. Bu sebeple resmi yazışmalarda, banka işlerinde, okul kayıtlarında, alışverişlerde kalıcı bir adres göstermek bir zorunluluktur. Bununla beraber, gelişen teknolojinin etkisiyle değişen yaşam koşulları, sıklıkla ekonomik alanda kalkınmış ülkelerde, sabit bir yere bağımlı olmama durumunu gündeme getirmektedir. Hayatta kalabilme savaşının doğaya ve hayvanlara karşı verilen fiziki mücadeleden insanın kendisine ve topluma karşı verdiği beyin gücüne bağlı faaliyetlere geçişi, çalışma saatlerinin uzaması, ekonomik kaygılar ve teknolojik ilerlemeler, ulaşılacak mesafelerin artmasına, özel ve iş hayatları arasındaki sınırların belirsizleşmesine sebep olmaktadır. Mimar ve tasarımcıların bu problem alanlarını keşfetmeleri taşınabilir, sökülüp takılabilir ve giyilebilir ünitelerden oluşan, daha esnek barınma yöntemlerinin geliştirilmesine sebep olmuştur.

Barınma anlayışı teknolojik ilerlemenin sosyal hayata kattığı hız ve hareketlilikten etkilenmektedir. Sosyal hayatında sürdürdüğü aktiviteleri çeşitlenen ve değişen insanın yaşam alanları da aynı oranda çeşitlenmeye, değişmeye ve dönüşmeye başlamıştır. Bu nedenle, tasarımcılar günlük hayata mobil yaşam alternatiflerini adapte etmeye çalışmaktadırlar. Ayrıca, dünya nüfusunun önemli bir kısmının içinde bulunduğu ekonomik çıkmazların, doğal afetlerin ve savaşların sonucu olarak ortaya çıkan barınak ihtiyacının giderilmesi için hareketli, hafif ve taşınabilir yapılar kullanılmaktadır. İnsanların tüm bu beklentilerini ve ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla geliştirilen taşınabilir ve hareketli yapıların nasıl olması gerektiği sorusuna çözüm ya da kaynak olarak geçmiş göçebe kültürlerin yapı kültürlerinden yararlanılmaktadır.

Bu çalışma, günümüz teknolojileriyle üretilen mobil ve taşınabilir yapıları incelemek ve birer model olarak sunmak yerine; bu yapıların temel özelliği olan mobilitenin tanımlanması, mobilitenin barınma ihtiyacı ile olan ilişkisinin araştırılması ve mobilitayı oluşturan nedenlerin ortaya konulması için gerçekleştirilmiştir.

## **1.1 Amaç**

Bu tezin amacı, mobilitenin barınma kavramı ile olan ilişkisini ortaya koyarak, barınmanın mobilitesini oluşturan ilkelerin nelerden etkilendiğini belirlemektir. Bu amaçla, geleneksel göçebe bir toplum olan çingenerin barınma ilkeleri ve yaşam alışkanlıkları incelenmiştir. Böylece, çingenerin barınma alışkanlıklarının ve barınmaya ilişkin sorunlarının tartışmaya açılarak, çağdaş dünyanın mobilite yaklaşımı doğrultusunda değerlendirilmesi hedeflenmiştir.

## **1.2 Kapsam**

Çalışma kapsamında öncelikle, mobilite kavramı sosyal, kültürel ve teknolojik açıdan incelenmiş; hareket kavramının algıya olan etkisi tartışılmıştır. Çalışmanın üçüncü bölümünde barınma ihtiyacının tanımı, ihtiyacın tarihsel gelişimi, bağlı olduğu sosyolojik ve psikolojik unsurlar mobilite ile ilişkilendirilerek incelenmiştir. Çalışmanın dördüncü bölümünde mobil yerleşkeler, mobiliteyi oluşturan nedenler ile birlikte örneklendirilmiştir. Beşinci bölümde ise barınmanın mobilitesinin nelerden kaynaklandığını ortaya koymak amacıyla göçebe çingene kampları ve sirk yaşamı üzerinden bir araştırma yapılmıştır. Altıncı ve son bölümde, beşinci bölümde gerçekleştirilen araştırmadan elde edilen bulgular önceki bölümlerde aktarılan bilgiler ışığında değerlendirilmiştir.

## **1.3 Yöntem**

Bu tez, amaç ve kapsam bölümlerinde bahsedilen konu başlıkları doğrultusunda tanımlayıcı, geliştirici ve yarı deneysel yöntemler kullanılarak, alan çalışmalarıyla desteklenerek yürütülen bir çalışmadır. Bu çalışmada kullanılan dökümanlar araştırma kitaplarından, yerli ve yabancı dergilerden, internet sitelerinden, üniversite yayınlarından ve dijital kayıtlarından elde edilmiştir. Çalışma, araştırma kapsamında yer alan konularla ilgili kişilerle bire bir yapılan görüşmelerden elde edilen bilgilerle, fotoğraflarla ve belgesel film kayıtlarıyla desteklenmiştir.

## **2. MOBİLİTE**

### **2.1 Giriş**

Bu bölümün amacı, mobilite kavramının çok yönlü incelenip, kavram ile ilişkili başlıkların açıklanmasıdır. Konuyla ilgili gerekli bilimsel altyapı sunularak, hareket olgusu “estetik mobilite” bağlamında incelenecektir.

Hareketin gerçekleşme ve ifade edilme biçimi mobiliteyi kavramak için gereklidir. Zamana dayalı bir okuma mobilitenin mekanını, mekanın süresi olarak yapılandırmaktadır. Daha açık bir dille ifade edilecek olursa; estetik mobilite durağan bir mekanda geçen süreyi değil, sürekli ve devingen mekanlar dizinini tanımlamaktadır (Hoete, 2003). Hareket halindeki bir vagon, otoyolda giden bir araç ya da seyir halindeki bir geminin içindeki öznenin aktif veya pasif olarak gerçekleştirdiği hareketin zaman içerisindeki konumundan kaynaklanan değişim, mobiliteyi oluşturmaktadır. Bundan yola çıkarak, mobilitenin zamansal dağılımda kendini konumlandığı sosyal, teknolojik ve kültürel oluşumlar örneklerle açıklanacaktır.

Bu bölümde, mobilite A noktasından B noktasına rahat ulaşmak için bir yöntem geliştirmeye dayalı bir kavram olarak ele alınmayacaktır. Aksine iki nokta arasındaki sürecin değerlendirilme biçimi ve deneyimin nasıl ele alınıp tartışıldığı ortaya konulmaya çalışılacaktır. Mobilitenin kapsamında kalan konuların, hareketi gerçekleştiren özneye olan ilişkisi tartışılacaktır. Mekansal algının hareketlilikten kaynaklanan değişimlerinden kısaca bahsedilecektir.

### **2.2 Mobilitenin Tanımı**

Mobilite kelimesi, yalın bir dille, bir yerden ya da sosyal bir durumdan diğerine geçme hareketine verilen isimdir (Anon., 1990). Mobilite, sadece fiziksel bir durumu tanımlamayan, aksine zihinsel ve teknolojik gelişmeyi içinde barındıran çok yönlü bir kavramdır. Bunun nedeni, fiziksel hareketi oluşturan unsurların en az hareketin kendisi kadar önemli olmasından kaynaklanmaktadır. Hareketin doğmasına sebep olan çevresel etkenler ve hareketin gerçekleşme biçimini sağlayan teknolojik gelişmeler, mobiliteyi sadece yer değiştirmeye dayalı fiziksel bir eylem olmaktan

çıkarmakta ve onu günümüzde her alanda karşılaşılan sosyal bir olguya dönüştürmektedir. Örneğin hızla gelişen bilgi ve iletişim teknolojileri, daha esnek çalışma ve yaşam biçimlerinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. İnsanların yaşadıkları yerlerin bu sosyal değişimlerden nasıl etkileneceği oldukça önemlidir (Clews ve Henry, 1997). İnsanlar uzaktan kumanda ile yönettikleri iletişim ve görüntü sistemleri sayesinde, buldukları yerden kilometrelerce uzaktaki bir toplantıya katılabilmekte ve işlerini yürütebilmektedirler. Bilişim teknolojileri mesafe kavramının önemini neredeyse sıfıra indirgemıştır. Bu durum, ev-ofis-okul mekanlarının birbirinin içine geçerek tek merkezden idare edilmesine olanak tanımaktadır. İnternetin hızla yaygınlaştığı on yıllık sürede ev-ofis mantığı gelişerek insanın yaşadığı mekandan çıkmadan işlerini yürütebilmesini sağlamıştır. Bu durum evin kullanıcılarının beklentileri doğrultusunda yeniden yorumlanmasına sebep olmaktadır. Mutfak siparişlerini veren akıllı ev sistemleri, iletişim teknolojileriyle donatılmış duvar panoları, kullanıcısının ses tonundan günlük moral durumunu yorumlayan ses algılayıcıları gibi sistemler insanların günlük ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla, elektronik olarak geliştirilmektedir. Öte yandan hastaneler, mağazalar, kitapçılar gibi insanın sosyal ihtiyaçlarını karşılayan mekanlar, artık gidilecek bir nokta olmaktan çıkıp, çağrılacak bir nokta olmaya başlamıştır (Şekil 2.1, Şekil 2.2).



**Şekil 2.1** Mobil göz hastanesi



**Şekil 2.2** Beşiktaş Spor Klübü'ne ait mobil taraftar mağazası

Mobilite, kartezyen dünyanın x-y-z limitlerinin ötesinde işleyen çok boyutlu bir kavramdır. Tanım alanı içinde sosyal hareketlilik, mobil yaşam, eko-turizm ve otomobil kültürü gibi örneklerle artırılabilir biribirinden bağımsız, çok sayıda farklı disiplini içermektedir. Temelini oluşturduğu bilgi teknolojileri ve telekomünikasyon sistemleriyle, “aynı anda iki farklı yerde olma” durumunun yarattığı mekansal şizofreniyi tetiklemektedir (Hoete, 2003). Dünyanın farklı zaman dilimlerinde yaşayan insanların internet üzerinden aynı anda, ama birbirlerine göre farklı gün evrelerinde buluşmaları bu sistemler sayesinde gerçekleşmektedir. Birinin gece yarısını yaşadığı anda bir diğerinin sabah saatlerini yaşadığı bu buluşma, aynı deneyimin farklı zaman dilimlerinde yaşanmasından kaynaklanan eylemsiz ve sınırların ötesinde bir mobilitedir.

Bu durum, sanayi toplumunun içinden bilgi toplumunun doğmaya başlamasının bir sonucudur. Sanayi toplumunu doğuran teknolojik gelişmeler, insan kapasitesini adeta kaslarının uzantısı olarak geliştirmişken; bilgi toplumuna geçişte yaşanan gelişmeler, insanın kapasitesini beyninin uzantısında geliştirmektedir. Daha net bir ifadeyle, sanayi öncesi toplumlarda insanlar yaşamını kişi başına çok az miktarda enerji kullanarak düzenlemiştir. Bu enerjiyi insanın ya da evcilleştirdikleri hayvanların kasları sağlamıştır. Sanayi toplumlarında ise enerji sağlamak için kullanılmaya başlayan fosil yakıtlar ve geliştirilen makinalar insanların yaşamlarını düzenlemekte ve kişi başına harcadıkları enerji miktarını çok büyük oranlarda arttırmaktadır. Bu gelişmeler sayesinde insanın yapabilecekleri kaslarıyla yapabileceklerinin çok ötesine geçmiştir. Bugün ise insanların yapabilme kapasitesi bilgisayar teknolojisi sayesinde daha çok genişlemiştir. Bilgisayarın insan beyni gibi karmaşık süreçlerle

sembolleri işleme kapasitesini genişletmesi, bilgi stokları oluşturulmasına ve bu bilgi akımlarına bağlı olarak yeni kararlar üretilmesine sebep olmaktadır. (Tekeli, 2002) Böylece, insan günlük deneyimleri ve çevresiyle iletişimi için gerekli olan fiziksel aktiviteleri gerçekleştirmek için bilgisayarı ve bağlı olduğu sistemleri kullanmaktadır. İnsanın erişilebilirliği bilginin üretilmesi, işlenmesi ve aktarılması yoluyla sağlanmaktadır. Bu noktada mobilite, sürecin değerlendirilme biçimini ve deneyimin nasıl ele alındığını ortaya koyan bir rol üstlenmektedir. Teknolojik gelişmenin sağladığı ulaşılabilirlik ve erişilebilirlik sayesinde kazanılan hareket özgürlüğü insanı fiziksel anlamda edilgen, zihinsel açıdan ise etken bir hale getirmektedir. Kas gücü yerine beyin gücünün üretimde hakim olduğu bilgi çağında, insanın hareket özgürlüğü zihinsel boyutta artmıştır. Bu durum mobilitenin teknolojik bir değerlendirme üzerinden ele alınmasının sonucudur.

Teknolojiyle birlikte kimi deneyimler kaybolurken, yeni deneyimlerin önü açılmaktadır (Yeğen, 2002). Örneğin, atla yapılan yolculuğun deneyimiyle trenle yapılan yolculuğun deneyimi, aynı mesafeler katedilmiş olsa da farklıdır. Atla yolculuk ediliyorsa, hem geçmiş hem de güncel deneyimler yol göstericidir (Ahıska,2002). Güzergah seçimlerinden at binme yetisine, çevresel verilerden hedeflenmiş zamana kadar çeşitli unsurlar belirleyicidir. Oysa trenle yapılan yolculuk sınırları önceden belirlenmiş, kısacası yolculuk bilgisi tarife bilgisine indirgenmiş bir yolculuktur. Yolculuk deneyiminin ise iç dünyaya kapanmış bir anlamı vardır; içinden geçilen çevre, düşüncelere eşlik edilen bir manzaraya dönüşmüştür (Ahıska, 2002). Hareketin öznesi hareketi gerçekleştirme biçimi açısından aktif konumdan pasif konuma geçmiştir. Güçten ve zamandan sağlanan kazanım insanın doğa içindeki yetilerinin yitirilmesine denktir.

Bu kazanım ve kayıp ilişkisi dışında, insanın kendini konumlandıracağı bir yer arayışı mobilitenin oluşmasında etkili olmaktadır. Eski çağlardan beri insan kendisi için uygun bir yer arayışı içerisindeydi. Bu arayış, yani barınma ihtiyacı, insanın en temel gereksinimlerinden biridir. Bilgi çağı olarak adlandırılan günümüzde, insanın içinde bulunduğu bilgi kaosundan ötürü, kendisi için yer arama uğraşı farklı bir boyut kazanmıştır. Toplumsal çözümler ve yeniden yapılanmalar, savaşlar, felaketler ve kişinin giderek toplumdan kendini soyutlamasına sebep olan teknolojik gelişmeler aidiyet kavramının sorgulanmasına ve aidiyet arayışı içerisinde pek çok insanın hiçbir yere bağlı olamamasına sebep olmaktadır. Hiçbir yere bağlı olmamaktan kaynaklanan mobilite, bazı durumlarda bir tercih nedeni olurken bazen de zorunluluktan kaynaklanmaktadır. Evsizlik, göçmenlik, mültecilik ve felaketzedelik durumları ortaya çıkmaktadır. Bu kavramlar ileriki bölümlerde tartışılacaktır.



Günümüz mobilitesini kavrayışta, hareketin gerçekleşme biçimi önemlidir. Hareketin gerçekleşmesi sırasında geçilen yollar, değişen manzaralar ve coğrafya pasif konumdaki özne tarafından gözlemlenmekte, hissedilmekte ve algılanmaktadır. Modern toplumun bir parçası olan mobilite; konut, iş ve rekreasyon problemleri gibi takip edilmesi gereken bir durumdur. Hergün otoyollarda, tren yollarında seyahat eden milyonlarca kişi kent ve çevresindeki değişimi “manzaralı bir oda”dan takip etmektedir (Houben, 2003). Bu sebeple, mobilite kent ve kent planlaması açısından oldukça önemli bir araştırma konusudur. Hollanda başta olmak üzere pek çok Avrupa ülkesinde mobilite kavramının kentle etkileşimi üzerine araştırmalar yapılmakta ve yeni öneriler geliştirilmektedir.

Çağın karakteristik özelliği olan mobilite, sosyal ve fiziksel boyutta mutlak özgürlük hissi sağlamasından dolayı, toplumu birarada tutan unsurlardan biridir. Kent planlaması için hem sosyal hem de düzensel bir anahtardır. Bu açıdan mobilite sadece yollar ve caddelerle ilgili değildir; aksine hareketli ve parçalı bir toplumun ana konseptidir. Kendine öz disipline ve estetiği sahip ayrı araç ve yaya sistemleri, hareketin çeşitli biçimlerine izin vermektedir. Belirli bir çeşit hareket geliştirmek için sokaklar düz ve doğru olarak tasarlanmaktadır. Yaya kaldırımları ise rastgele yaya hareketlerine elverişli rotalar ve yerler sunabilmek için özgür ve düzensiz olarak düzenlenmektedir (Smithson, 1958).

Bu yaklaşıma rağmen, İstanbul’un hem yaya hem de araç trafiği değerlendirildiğinde son birkaç yıldır yaşanan ulaşım sorunları, sürekli tekrarlanan yol ve kaldırım çalışmaları, araç sayısının gittikçe artmasıyla aşırı yüklenen kara yolu ağları ve sınırlı deniz ulaşımı kentlinin hareket özgürlüğünü zorlamaktadır. Çeşitli alternatif ulaşım sistemleri üretilmeye çalışılmakla beraber mobilitenin araçları hareketi sınırlamaktadır. Dünyada İstanbul gibi diğer büyük metropollerde benzer ulaşım sıkıntıları yaşanmaktadır. Örneğin, 18. yüzyılda Tokyo’da hüküm süren Edo İmparatorluğu’nda ulaşımı sağlamak amacıyla, diğer Avrupa şehirlerinin aksine, at arabası yerine iki kişi tarafından çekilen hasır tahtirevanlar kullanılmıştır (Şekil 2.3). Tahtirevanların kullanılabilmesi için yollar dört metre genişliğinde yapılmıştır. Zamanla şehir gelişip büyürken yollar genişletilmediği için trafik Tokyo için önemli bir sorun haline gelmiştir. Bu sebeple, günümüzde Tokyo’da araba almak isteyen bir kimsenin öncelikle arabasını park edecek bir yeri olduğunu kanıtlaması gerekmektedir. Bu durum Tokyo için raylı taşımanın önemli bir ulaşım biçimi olmasına ve Japon arabalarının küçük ve hafif üretilmesine etki etmiştir. Tokyo’nun geçmişinden kaynaklanan mobilite kültürü Japonya’nın mobilite kültürünün tam göstergesi değildir (Ohno, 2003). Buna rağmen, bu örnekten yola çıkarak mobilitenin kent kurgusuna ve kentlinin o kurgunun içinde edindiği role etki ettiği

söylenmektedir. Hareketi gerçekleştirmek için geliştirilen araç mevcut olduğu kültürün içinde kullanımını yitirmiştir. Buna rağmen, kullanılan yollar genişletilmediği için küçük arabalar tasarlanmıştır. Bu durum mobilite kültürünün teknolojiye etkisini örneklemektedir.



**Şekil 2.3** Edo İmparatorluğu'nda kullanılan tahtirevan

Günümüzde insanların mobilitesi arabaların, uçakların ve trenlerin etkin kullanımından ötürü artmıştır. Bununla birlikte, insanlar bu taşıtlara binebilmek için uzun sıralarda beklemekte ya da araçların içinde trafik yüzünden sıkışık kalmaktadır. Çağın bilişim ve ulaşım teknolojilerindeki ilerlemeden kaynaklanan sınırsız hareket özgürlüğü söylemi, hareketi sağlayan araçların kontrolsüz artışından ve yetersiz alt yapıdan dolayı geçerliliğini yitirmektedir. Şehirlerin artan nüfus ve ticari faaliyetler karşısında gittikçe sıkışmasından kaynaklanan trafik problemi ve kuyruklar, mobilitenin yarattığı bir çeşit hareketsizlik (immobility) durumudur (Hoete, 2003). Uzun süreli uçuşlarda dar ve konforsuz koltuklarda oturan yolcu, kilometrelerce uzağa hareketsiz ya da hareketi çokca sınırlandırılmış olarak ulaşmaktadır. Ayrıca, internet üzerinden alışveriş yapan, fatura ödeyen, arkadaşlarıyla görüşen, film izleyen ya da müze ziyaret eden bilgisayar kullanıcısı fiziksel aktiviteye dayalı hareketini yitirmektedir. Her iki durumda da hareketsizlik (immobilite), mobiliteyi sağlayan araçların etkin kullanımından kaynaklanmaktadır.

Toplum ve toplumdaki bireyler, gündelik yaşam içinde çeşitli amaçlarla hareket etmekte, konuşmakta, kavga etmekte, dinlemekte ve sonra tekrar hareket edip, tekrar konuşup ve tekrar kavga etmektedirler. Tekrar etme durumu hiç durmaksızın, farklı biçimlerde kendini ortaya koymaktadır. Tüm bunların sonucunda, eylem dikkate alınırken “mekan” hareketin kendisiyle bir bütün oluşturmaktadır. Bir mekan için seyahat etmek ya da seyahat etmek için mekan bulmak gerekmektedir. Bir eylemi gerçekleştirirken bir sonraki adım sadece arada kalmışlık durumudur, çünkü

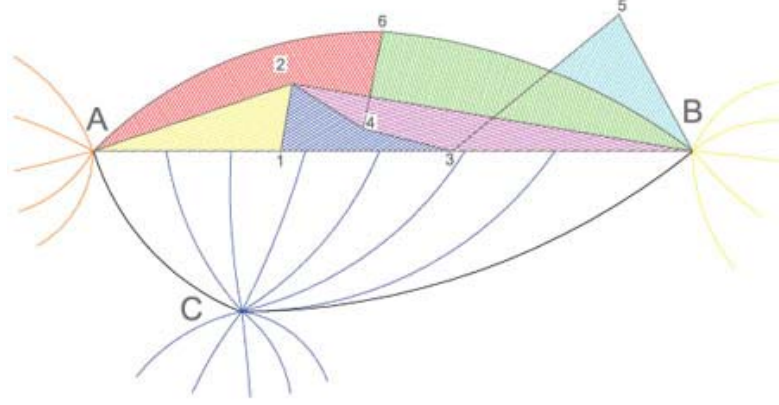
zamanın tamamı tanımlanmamış eylem için izin vermektedir. Özne parçalanmış ve deneyimlenmek için tekrar kurgulanmış zaman dilimlerinde hareketini konumlandırabileceği ya da tersten bir okumayla konumunu buna bağlı olarak değiştirebileceği bir yer aramaktadır. Bu yer bilinen normlarda tanımlanmış fiziksel bir mekan ya da bilgi teknolojileriyle yaratılmış sanal bir mekan olabilmektedir.

Mobilite çok biçimli bir kavramdır. Biçim (mode) mobilite için bir araçtır. Günümüzde mevcut olan araçların çeşitliliği ve karmaşıklığıyla ilgili pekçok sayıda biçim (mode) bulunmaktadır. Örneğin insanların, eşyaların ve bilginin gönderilmesi ya da aktarılması ile ilgili olarak biçim (mode) ulaşım ve iletişim sistemleridir. Yayaların bir yerden başka yere gitmesi ile ilgili biçim (mode) kaldırımlar, patikalar, asansörlerdir. Konuya otomobil dahil olduğunda ise biçim (mode) sokaklara, ana caddelere ve otoyollara dönüşmektedir. Verilen örneklerin aksine tüm biçimler (mode) görülür değildir. Uçakların uçuş rotaları görünmez biçime (mode) bir örnektir (Hoete, 2003). Zihinsel ya da fiziksel hareketi gerçekleştirmeye yarayan araçlar, mobiliteyi kolaylaştırmak için tasarlanmış ve uygulanmış olan biçimlerdir. Mobilite bu biçimlerin içinde, üstünde ya da altında gerçekleşmektedir.

Yerleşik düzene geçmemiş ilkel toplumların, göçebelerin ya da sürekli hareket halinde olan grupların bir yerden başka bir yere yolculukları sırasında kullandığı biçimler (mode), kendi zaman ve coğrafyalarından kaynaklanan veriler doğrultusunda şekillenmektedir. Örneğin bedeviler için develerin izlediği kum tepeleri birer biçim (mode) iken, ormanda yaşayan göçebe kabileler için ise ağaçlar ve mağaralar arasında bulunan dar geçitler birer biçimdir. Her topluluk kendi coğrafyalarından kaynaklanan referanslara göre hareketlerine bir yön vermektedir. Kısaca, kendi hareketlerinin ince detaylarını bilmeyen hiçbir göçebe topluluk yoktur. Bu özelliği, atalarından miras kalan yöntemlerle edinmişlerdir. Yabancı bir göz için çölde, çorak bir toprakta ya da yaylada yön bulmak zordur (Cecla, 1998). Buna rağmen, bir eskimo ya da Sahra çölü sakini yönünü büyük objeler yardımıyla değil, hakim rüzgarlar ya da bu rüzgarların ürünü olan kum ya da kar fırtınaları sayesinde bulabilmektedir (Lynch, 1960). Yelkenciler de hiçbir referans noktası olmayan uçsuz bucaksız denizlerin ortasında rüzgarın yönüne, dalgalara ve akıntılara bakarak rotalarını belirlemektedirler. Bu örneklerde, yere ait coğrafi veriler biçimleri (mode) oluşturmaktadır.

Şekil 2.4.'deki A, B ve C noktaları bir yeraltı metrosunun güzergahını oluşturan 3 durağı temsil etmektedir. A durağından B durağına gitmek için yola çıkan trenin olası kullanabileceği bölgeler renklendirilmiştir. A ve B durakları arasında geçen süre ve izlenen yol ne olursa iki nokta arasında kalan bölge, tren orada durmadığı için

tanımsızdır. Kent haritasında nereye geldikleri tam olarak belli değildir. Bu bölgelerin yolcuya bir anlam ifade etmesi ve zihinsel haritasında bir yer oluşturması için trenin bu bölgelerde belli sürelerde durması ve yolcu indirip bindirmesi gerekmektedir. Trenin bu hareketleri gerçekleştirmediği bölgeler yolcu için birer geçiş mekanıdır. Bu durum, mobilitenin biçimleri (mode) olan durakların bir yeri kimliklendirmedeki etkin rolünü örneklemektedir.



**Şekil 2.4** Yeraltı metrosunun güzergah şeması

Bir şey ya da bir kimse tarafından planlı ya da plansız bir şekilde yapılan küçük bir fiziksel hareket bir çeşit yolculuktur. Bu hareket, zamanda ve mekanda yer kaplamakta ve çevreyle etkileşime geçmektedir. Yolculuk sırasında katedilen yollar, değişen yeryüzü şekilleri, kişinin içinde bulunduğu ve gözlemlediği mekanla olan etkileşiminin sonucu olarak zihinde hareketin algılanmasını sağlamaktadır (Adrichem, 2003). Gözlemcinin hareket sırasında oluşan çevresel algısı bakış noktasındaki hızından etkilenmektedir. Örneğin hareketli bir trenden dışarı bakan gözlemci demiryolu boyunca sıralanmış elektrik direklerinin arasındaki mesafeyi, trenin hızına bağlı olarak, farklı algılamaktadır. Tren düdüğü çalıp hareket, yani yolculuk başladığı sırada net bir biçimde seçilebilen direkler ve aralarındaki mesafe, tren hızlandıkça kısalıp belirsizleşmeye başlamaktadır. Tren en yüksek hızına ulaştığında yol boyunca uzanan direkler, seri biçimde geçen ve yerini hızla bir diğerine bırakan imajlara dönüşmektedir. Bu durum, Chemical Brothers müzik grubunun Star Guitar isimli parçası için çektiği video klipte net bir şekilde hissedilmektedir (Şekil 2.5, Şekil 2.6). Tren penceresinden izlenen bir seyahati aktaran bu klipte, müzik kaydından gelen her ses manzaranın bir elemanı tarafından tasvir edilmektedir. O eleman manzarada her görüldüğünde ona ait ses eklenmiştir. Dolayısıyla tren hareketindeki hızlanma ve yavaşlamalara bağlı olarak manzaranın algılanmasında gerçekleşen her değişim duyulan müzikte hissedilmektedir.



**Şekil 2.5** Star Guitar video klibinden sahneler, 2002



**Şekil 2.6** Star Guitar, 2002

Mobilite kavramı kişinin mekanlar arasındaki süreyi nasıl geçirdiğiyle de ilgilidir. Kitap okumak, müzik dinlemek, telefonla konuşmak, uyumak gibi çeşitli aktiviteler bugün yolculuk sırasında zaman öldürmek için yapılan, ev ve iş arasındaki mesafeyi katlanılır kılan aktivitelerdir. Mobilite kendi problem alanı içinde sadece insanların, eşyaların, hizmetin ya da bilginin ulaştırılma biçimini çözmeyi amaçlamamaktadır. Aynı zamanda, yolcunun A noktasından B noktasına ulaşmak için geçirdiği sürenin ve bulunduğu mekanın, bu geçici deneyim içinde anlamlanması için yöntem geliştirmeyi hedeflemektedir (Hoete, 2003). Bu nedenle toplu taşıma sistemlerinde, metro duraklarında, havaalanlarında, uçaklarda o anki geçici kullanıcılarının hareket öncesindeki ya da hareket sırasındaki süreyi değerlendirebilmeleri için çeşitli uygulamalar yapılmaktadır. Genellikle reklam panoları ve renkli imajlarla donatılmış olan bu mekanlar, kullanıcının beğenisini çekmeye dayalı pazarlama stratejilerinin bir ürünüdür. Bununla birlikte, bu ve benzeri yöntemlerle günlük yolculuklarını gerçekleştiren binlerce insana kültürel anlamda bir katkı sağlamak da mümkündür.

2005 yılı İstanbul Bienali kapsamında gerçekleştirilen “İki Yaka Arasında” isimli sergide, şehirhatları vapurlarından birinin boş duvar panoları sergileme noktasına dönüştürülmüştür. Böylece kültürel, sınıfsal ve ekonomik farklılıklara bakılmaksızın ortak noktaları aynı anda A noktasından B noktasına gitmek olan yolculara sanat ürünü sunulmuştur. Aynı yıl bienal kapsamında Eve Sussman ve Loannis Savvidis’in ortak çalışması olan “Pek yakında Size Yakın Bir Nehirde” isimli bir video ve dia gösterisi Karaköy vapur iskelesinde dört kanaldan yayımlanmıştır. Böylece vapurda yolculuk eden veya iskelede bekleyen yolcuların görüntüleri izlenebilmiştir. Ayrıca,

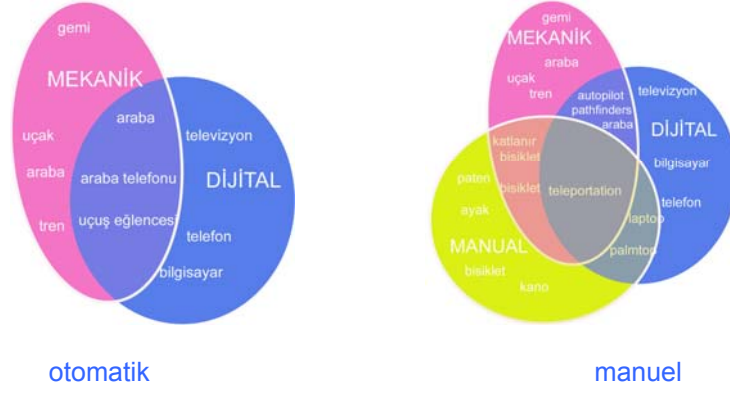
Avustralyalı Callum Morton “Gırtlığa Kadar” adlı bir çalışma gerçekleştirmiştir. Karaköy katlı otoparkında kaydedilen seslerden ve görüntülerden oluşan bu çalışmada, otoparkta amaçsız dolaşan yayaların film müziği yapılmıştır. Bu örnekler mobilitenin ve mobilitenin biçimlerinin, vapur iskelelerinin ya da otoparkların, hem toplumsal hem de sanatsal bir bakış doğrultusunda değerlendirilen çok biçimli bir kavram olduğunu ortaya koymaktadır.

Sonuç olarak, bir çevreden başkasına ya da bir durumdan başkasına rahatlıkla hareket edebilmenin yani mobilitenin en büyük yandaşı çevre koşullarına rahatlıkla uyum sağlayabilmektir (England, 2003). Aksi halde, hem geçmiş göçebe kültürler hem de günümüzün değişen ekonomik, politik ve sosyal değerlerinin neden olduğu bireysel ya da grupsal hareketliliğin varolması mümkün olamazdı. Göçebe topluluklar, yerleşkelerini kurarken kendi düzenleri içinde mevcut olan tekrar ve sürekliliği korumaktadırlar. Tekrar ve süreklilik, konaklanan yerdeki koşullara kendi toplumsal ve kültürel ilkeleri doğrultusunda uyum sağlanarak gerçekleşmektedir. Ayrıca, çevre koşullarına uyum sağlayabilme durumu kişinin hareket ederken içinden geçtiği çevreyle olan etkileşiminden kaynaklanmaktadır. Bu etkileşim, ilerleyen bölümlerde daha net bir şekilde ortaya konulacaktır.

### **2.3 Mobilitenin Kapsamı**

Mobilite, kent ve kent kültüründen bireysel yaşama ve ihtiyaçlara, mimariden sosyal ve ekonomik durumlara, fen bilimlerinden sosyal bilimlere kadar geniş bir yelpazeyi barındırmaktadır. Birbirine uzak gözükse her bir durum bir diğerinin sebebi veya sonucudur. Bu nedenle, bu tez çalışmasında konuyu tek bir yönden, bir ana başlık altında incelemekten kaçınılmıştır. Mobilitenin mimarlık ve göçebe yaşam kültürüyle olan ilişkisinin ortaya konulabilmesi için mimarlık dışındaki disiplinler açılarından incelenmesi ve ele alınması gerekmektedir. Bu amaçla, mobilite kavramı çeşitli konu başlıkları altında incelenerek birbirleriyle olan ilişkileri saptanacaktır.

Şekil 2.7’de yer alan venn diagramı, mobilitenin kapsamına giren manuel, mekanik ve dijital ulaştırma biçimlerini ve bunların birbirleriyle kesişimlerini göstermektedir. Kesişim şemasında günlük hayatta karşılaşılan pek çok kavram bulunmaktadır. Örneğin, elin anahtarı çevirmesiyle motoru ateşlenen ve bu sebeple mekanik bir form olan otomobil, otomatik sistemlerle donatılarak dijital bir forma dönüşebilmektedir. Bu sayede bugünün sürücüsü yarının yolcusu konumuna geçmektedir (Hoete, 2003). Mobilitenin bu çok biçimli etkileşimi, kapsamı dahilinde kalan konular aracılığıyla aktarılmaya çalışılacaktır.



Şekil 2.7 Mobilite Venn Diagramı

### 2.3.1 Sosyal Mobilite

Bir ferдин, ailenin veya sosyal grubun gelir, meslek, eğitim gibi sosyo-ekonomik yönden farklı bir hiyerarşide olan kişі, aile veya sosyal grupların değişik mevkilerine doğru aşıağı yukarı yönde geçebilirliğine sosyal mobilite denmektedir (Seyyar, 2005).

Mobilitenin sosyolojisi ikametle (residential) ya da yeniden konumlanmayla (relocation) ilgili mobiliteyi hedef almaktadır. Amerikalı sosyolog Sorokin'in 1964 yılında yayınlanan *Sosyal ve Kültürel Mobilite* isimli seminer çalışmasından beri mobilite, sosyal dinamikleri tanımlayan anahtar terimlerden biri olarak kabul edilmektedir. Sosyologlar toplumsal yapı analizlerinde dikey sosyal mobiliteyi, tüm bir grubun bir sosyal statüden diğereğine hareketi olarak ele almamaktadırlar. Bireylerin eğitim ve mesleklerinden kaynaklanan sınıfsal hareket üzerinde durmaktadırlar. İşçi bir ailenin çocuğunun iyi bir eğitim alarak sınıfsal açıdan yükseliş bu durumu örnekleemektedir. Genellikle yüksek derecede mekansal mobilite gerektirmektedir. Savaş ya da doğal afetlerden ötürü toplumu oluşturan bireylerin ya da grupların hareketinden kaynaklanan göç konusu ise yatay sosyal mobilite ile ilişkilendirilmektedir. Yaşam mekanının değişimi söz konusudur (Rammler, 2002). Hem dikey hem de yatay sosyal mobilite, mekansal anlamda bir değişim sunmaktadır. Kişilerin içlerinde buldukları düzenin dışına doğru, olumlu ya da olumsuz yönde gerçekleşen bu hareketlilik toplumsal nedenlerden kaynaklanmaktadır. Sınıfsal ayrımlar, savaşlar, felaketler oluşan sosyal mobilitenin başlıca nedenleridir. Bazı durumlarda yatayda gerçekleşen sosyal mobilite dikeye, dikeyde sağlanan da yataya dönüşebilmektedir. Örneğin iç savaş nedeniyle topraklarından sürülen bir doktor ve ailesi, mülteci olarak geldikleri toplumda doktorluk yapamadığı için fabrika işçisi olabilmektedir.

Gelişmiş ve endüstrileşmiş ülkeler bugün kendilerine göre daha az gelişmiş ülkelere sosyal ve demokratik anlamda refaha ulaşma kaygısı taşıyan pek çok insan tarafından göç almaktadır. Kimi zaman bu göçler ekonomik nedenlerden kaynaklanırken, kimi zaman ülke içindeki savaşlar, afetler ya da sürgünler bu göçlere sebep olmaktadır. Bu durumda hareketin asıl nedeni, hayatta kalabilmek için verilen mücadeledir. Mücadele ekonomik anlamda olabileceği gibi, kültürel ve siyasal alanda da gerçekleşmektedir. Bununla birlikte, göç alan toplumlar göç veren toplumlar kadar sosyal ve ekonomik kaygılar taşımaktadırlar. Dünya politikalarının küreselleşmeyi destekleyen tavrına rağmen, ülkenin kendi kültürünü ve ekonomisini koruma anlayışı bu endişelerin başında yer almaktadır. Bu endişelerin ayrımcılığa varan tutumlara ulaştığı durumlarda, göç edenler yaşadıkları toplumlara entegre olmakta zorlanmakta, iki farklı kültür arasında ve hiçbirine tam olarak ait olamadan, arada kalmış bir hayat sürmektedirler. Bu durum, göçmen sorununu ortaya çıkarmaktadır. McHugh'nun (2000) yaptığı sınıflandırmaya göre göçmenlik deneyimi iki koşulda oluşmaktadır:

1. Heyecan, meydan okuma, özgürlük, yeni başlangıçlar, mekandan ayrılmak,
2. Evsizlik, çatisızlık, ümitsizlik, köklerin kırılması, kaybolma ve başarısızlıktır.

Göçmenlik durumu, evsizlik ve yersizlik durumunu da kapsamaktadır. Kentlerde evsiz insanların sayısı giderek artmaktadır. Bu nedenle, mimarlık ve sosyoloji disiplinlerinin ilgi alanına girmektedir. Son yıllarda mimarlık alanında yapılan çalışmalar, evsizlik-yurtsuzluk sorununa sosyal bir perspektiften yaklaşan çözümler üretmektedir.

Sosyoloji bilimi yüzelli yıllık tarihi boyunca toplumu hep mekansal bir sabitleme üzerinden ele almıştır. Bununla beraber küreselleşmenin etkisiyle, toplumlar uzunca bir süredir yersiz-yurtsuz bir nesneye dönüşmüştür. Bu sebeple, sosyoloji artık yersiz-yurtsuzlaşmanın imkan verdiği deneyim biçimlerini hesaba katmaktadır. Mobilite kavramı toplumun yersiz-yurtsuzlaşma sürecine ilişkin olarak sosyoloji perspektifinden incelenmektedir.

Günümüzde mobilite insanoğlunun uzun zamandır mahkum olduğu yapılaşma anlayışı için en hızlı çözücülerden biri olarak kabul edilmektedir (Yeğen, 2002). Buna bağlı olarak statik ve dinamik olanı, mekanı ve zamanı hep tanıdığı olan ve bugüne kadar mekanın bilgisine yoğunlaşan sosyoloji bilimi hareketten kaynaklanan deneyim biçimlerine kayıtsız kalmamaya başlamıştır (Urry, 2000). Bu noktada mimarlık göçmenlik, mültecilik ve evsizlik sorunlarına bir çözüm üretebilmek



amacıyla mobil, taşınabilir ve hafif mimari tasarımlara yönelmiştir. Statik seçenekler sunan yere bağımlı mimarinin aksine mobil mimari; esnek, demokratik ve özgür mekanlar sunmaktadır (Kronenburg, 2002b).

Çeşitli nedenlerden dolayı sokaklarda yaşamak zorunda kalan ya da dünyadaki varoluşlarını ispatlamak için bunu bir tercihe dönüştüren evsiz insanların, daha iyi koşullarda yaşamalarını sağlamak amacıyla Krzysztof Wodiczko ve David Lurie bir araç tasarlamışlardır. "Kent göçebeleri" olarak adlandırılan evsizlerin barınabilmeleri ve topladıkları şişeleri depolayıp taşıyabilmeleri için tasarlanan bu araç, kullanıcılarının beklentileri doğrultusunda geliştirilmiştir. Ayrıca, şişe veya çöp toplayarak günlük geçimlerini sağlayan evsizlerin, bu araçlar sayesinde toplum içinde yasal bir konum kazanması hedeflenmiştir (Wodiczko, 1998), (Şekil 2.8).



**Şekil 2.8** Homeless Vehicle

Bir moda tasarımcısı olan Lucy Orta ise mülteciler ve evsizler için "Refuge Wear" adlı bir tasarım yapmıştır (Şekil 2.9). Bu tasarım, insanların içlerinde bulunduğu sıkıntılı ve elverişsiz sosyal çevre koşullarına bir cevap olarak geliştirilmiştir (Orta, 1992).



**Şekil 0.9** Refuge Wear

Kosuke Tsumura'nın naylon malzemeden tasarladığı ve giyilmediği zaman katlanıp taşınabilir bir çanta olan giysi evleri bulunmaktadır. Bu tasarımlar, insanın yaşayacak bir evi olmadığına giysiden başka koruyucusunun olmadığı fikrinden

yola çıkararak, hayatta kalma ve koruma sağlamak amacıyla üretilmiş; işlevselliğin ve dönüştürülebilirliğin ön plana çıktığı tasarımlardır (Tsumara, 2000), (Şekil 2.10).



**Şekil 2.10** Final Home

### 2.3.2 Mobil Teknolojiler

Çağdaş dünyada bilgi transferi telekomünikasyon sistemlerine dayanmaktadır. Bilgiye ulaşmak için mekanik yollar yerine, elektro manyetik sistemler tercih 407 milyon edilmektedir. İstatistiklerin gösterdiği rakamlara göre günümüzde aktif web kullanıcısı ve 1.03 milyar cep telefonu sahibi bulunmaktadır (Hoete, 2003). Bugün internet ve cep telefonları iletişim sağlamak amacıyla insanların hayatlarına girerek, 20. yüzyılın ilk yarısında çok tercih edilen telgraf, sabit telefon gibi önemli araçların yerini almıştır. Artık küçük bir tık ya da kısa bir çağrıyla, zaman dijital ağların içinde bölünüp çarpılarak, insanı istediği kişiye ve yere bağlamaktadır. Coğrafi sınırlar ve harekete bağlı geçikmeler, “aynı anda iki yerde olma” (Hoete, 2003) ya da “aynı yerde iki farklı zamanda olma” durumunun yarattığı bir sonuç olarak ortadan kalkmıştır.

Paul Virilio'nun “Yakınlık Yasası”nda belirttiği gibi, mekanik taşınmadan bugünün iletişim sistemlerine geçiş mekanın önemini zamana ve dolayısıyla ışığa bırakmıştır. Mekanikten elektromanyetiğe olan bu geçiş, eylemin sanallaşmasına sebep olmaktadır (Hays, 1998). Uzaktan kumandalı bilgisayar oyunları durumu tanımlamak için iyi bir örnektir. Oyuncunun oyun içinde ilerlemesi ve başarılı olması sadece iki parmağının hareketinden oluşan fiziki bir eylemin zihinle olan koordinasyonuna bağlıdır. Bu eylem sırasında oyuncu karşısına çıkan yeni mekanları bilgisayar ve telefon ağlarını oluşturan bitler arasında gezinerek keşfetmektedir. Durum sabit bir mobilitedir. Özne, yani kullanıcı sabit bir konumdadır. Nesne izlenebilmek ve görülebilmek için sürekli hareket halindedir. Nesne kendini güncellemekte ve kullanıcıyı bundan haberdar etmektedir (Hoete, 2003).

Özellikle internet ile iletişimin günlük yaşama etkili bir şekilde girdiği çevrelerde, yeni bağlantıların heyecanının kent sosyal yaşamını olumsuz yönde etkileyeceği endişesi yaygınlaşmaktadır. Çocukların ve gençlerin ilgi gösterdiği bilgisayar oyunları, kimi

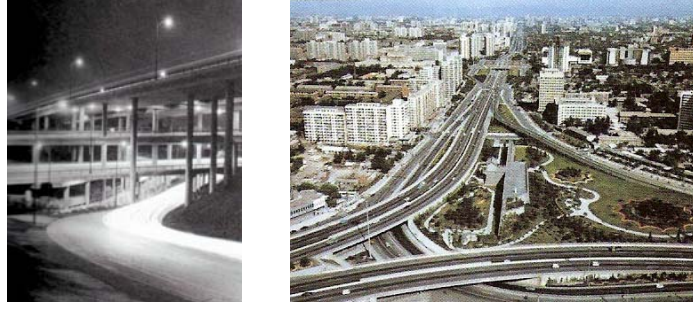
zaman gerçek ile sanalın yer değiştirmesine ya da gerçek dñyanın ihmal edilmesine sebep olmaktadır. Gençler arasında çok popñler olan “Counter Strike” adlı savaş oyunu, popñlerlięini bağımlılık yaratmasına borçludur. Oyuncular bir sonraki bölñme atlayabilmek için yemek yemeden, banyo yapmadan, gerçek dünya ile iletişime geçmeden günlerini bilgisayar karşısında geçirmektedir. Oyunun içinde sanal bir kişiliğe bñrñnen oyuncu, olası hareketlerini piksel bñyñklñkleri üzerinden tanımlanan ekranın sunduğu çözñnñrlñk kapasitesine göre sanal anlamda geğerleştirmektedir. Tñm bunların geğerliliği pilin sñresine ve erişilebilirliğin hızına bağlıdır. Pil bitince oyuna bağlı sanal yaşam bitmektedir.

Mobil teknolojilerin en gñncel örneklerinden biri olan cep telefonları, kilometrelerce uzaklıktaki bir kişiye sesli ve görsel erişilebilirlik sağlamaktadır. Cep telefonlarında kullanılan, video ve fotoğraf makinası gibi özellikleri destekleyen yazılımlar karşılıklı konuşma anını karşılıklı görñřme anına dönñřtürmektedir. Konuşmanın katılımcıları, kameranın vizörñ ya da hareketine göre sınırlandırılmış diğer mekana konuk olmaktadır. Yaşanan her an ve içinde bulunulan mekan birbirinin içine geçmektedir.

Kimliklerin gelişen teknolojilerle birlikte yapılanması, zaman ve mekanın algılanması ile yakından ilişkilidir. Bugñn bilgisayar teknolojilerindeki ve mobil iletişim teknolojilerindeki patlama, zaman ve mekanının değişik boyutlarının sosyal yapılanmasında öncñ rol üstlenmektedir (Green, 2002). İnsanların iş ve sosyal çevreleri teknolojik gelişmelerden etkilenmektedir. Bu gelişmeler elektronik ev ve iş mekanlarının ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. İletişim sistemleriyle donatılmış olan ve kullanıcısıyla etkileşimi geçen bu yeni mekanlar, aynı fiziksel çevre içinde farklı deneyim biçimlerinin yaşanmasına sebep olmaktadır.

### **2.3.3 Mobil İnsan ve Toplu Taşıma**

Dñnya nñfusunun hızla artan bñyñk çoğunluğu haftanın hergñnñ işlerine, evlerine ve okullarına ulaşmak için araba ve tren gibi çeşitli araçlarla bñyñk mesafeler katetmektedirler. Dñnya genelinde bñyñk bir hızla artan bu mobilite akımı, sadece yeni yol ağları ve toplu taşıma sistemleriyle kenti işgal etmekle kalmayıp, kenti ve coğrafyayı yeniden yorumlayıp, tekrar yaratmaktadır. Fiziksel çevrede ve insanların gñnlñk yaşamlarında bñyñk değişiklikler geğerleşmeye başlamıştır (Houben, 2003). Bu nedenle şehirlerin panoramasını oluşturan otoyollar, demir yolları, köprüler ve viyadñkler gibi mobilite rotaları kamusal birer iç mekan gibi dikkatle ve özenle tasarlanmalıdır (şekil 2.11). Bñylece, kent ve kentlinin fiziksel olarak birbiriyle bñtñnleřmesi sağlanabilmektedir (Calabrese, 2003).



**Şekil 2.11** Şehirlerin panoramasını oluşturan yollar

Bir şehrin büyümesine ve gelişmesine etkiyen en temel unsur ulaşım (Clark, 1957). Mekanik ulaşımın günlük hayata girdiği Endüstri Çağı'na kadar, bir yere ulaşmak için ata binmek ya da yürümekten başka bir alternatif bulunmamıştır. Motorlu araçların olmayışı şehrin büyüklüğünü yürüyüş mesafesiyle sınırlamıştır. Bugünün modern kentleri ise gelişmiş ulaşım sistemleriyle donatılarak ulaşılabilirliği güvence altına alınmış, sınırları tanımlanmakta güçlük çekilen ve toplumun sosyal, kültürel ve ekonomik faaliyetlerini içeren birer üsse dönüşmüştür. Ulaşım ağları kentin içini dışına, dışını içine taşımaktadır. Örneğin, Anadolu yakasının iki büyük caddesinden biri olan Minibüs Caddesi'nin ulaşımına açılmasıyla beraber geçmişin tarla ve bostanlarla dolu olan ve şehrin dış çeperlerine yakın olan Göztepe bölgesi, bugünün yüksek katlı apartmanlarının ve büyük bir üniversite kampüsünün yer aldığı işlek bir konut bölgesine dönüşmüştür. Gelişen ulaşım ağlarıyla mesafelerin azalması, yeni yaşam alanlarının doğmasına sebep olmaktadır.

Houben'e (2003) göre kentlerin mobilitesi; sosyal, ekonomik ve kültürel değerlerin bir yerden başka bir yere göre farklılık göstermesi gibi, bir kentten diğerine göre değişiklik göstermektedir. Örneğin, engebeli bir coğrafyası olan İstanbul'da bisikleti bir ulaşım aracı olarak kullanmak fiziksel anlamda büyük güç gerektirmektedir. Üstelik kentin kozmopolit yapısı, çarpık kentleşme ve trafik kurallarının ihlali gibi sorunlar bisikletin yaygın bir ulaşım aracı olarak kullanılmasına engel olmaktadır. Öte yandan, Milano gibi coğrafi yapısı engebesiz, daha az karmaşık ve trafik kurallarının daha çok dikkate alındığı bir kentte ulaşım aracı olarak bisiklet kullanımı çok yaygındır. İstanbul ve Milano örneklerinde görüldüğü gibi kentlerin fiziksel, toplumsal ve kültürel yapıları tercih edilen ulaşım araçlarını etkilemektedir.

Kentlerin suyla olan ilişkileri ulaşım sorununu gidermek için iyi değerlendirilmelidir. Bir su kenti olan İstanbul için yoğun kara trafiğine bir alternatif olarak, "T-Design" tarafından 60 duraklı bir deniz taksi projesi hazırlanmıştır. Deniz taksinin iç mekanında teknoloji donatıları dışında, çocuk ve engelliler için özel bölümler bulunmaktadır. Yolcuların taksiye iniş ve biniş güvenliği özel iskelelerle

sağlanmaktadır. Su kentlerinin yoğun trafik problemlerini çözmeye yönelik olan bu tasarımın günlük hayatta yerini alması beklenmektedir. Bu proje, insanların sudan kopuk yaşadığı İstanbul kentinin trafik sorununun çözülmesinde etkili olacak, sınırları genişletilmiş bir hareket özgürlüğü sunmaktadır (Özler, 2005), (Şekil 2.12).



**Şekil 2.12** Deniz Taksi

Ulaşım sistemlerinin etkilediği toplumsal ve kültürel değerlere rağmen, kentlerin toplu taşıma sistemleri genellikle sanatsal bir bakış açısından ele alınmamaktadır. Teknik bir konu olmasının ve mühendislik disiplinleriyle yakın ilişkili olmasının bir sonucu olarak, ulaşım sorunu tasarımcının üzerinde çalışıp fikir üretebileceği bir problem olarak değerlendirilmemektedir. Öte yandan, gün içinde toplu taşıma sistemlerini kullanan insanların sayısı düşünüldüğünde taşıtların, istemsiz olarak, bir çeşit kamusal toplanma noktasına dönüştüğü söylenebilir. İç mekan ve dış çevre arasındaki etkileşim, çoklukla kullanıcının bilinci dahilinde olmadan, taşıta inip binerken ve yolculuk süresince yaşanmaktadır. Yolcu içinde bulunduğu mekanı bir noktadan diğerine gitmek için, sadece bir araç olarak kullanmamaktadır. Araç, insanın dış dünyayla iletişim kurduğu manzaralı bir odaya dönüşmektedir (Houben, 2003). Aracın içindeki insan, dış dünyayı araçla beraber, onun izlediği yollar sayesinde algılamaktadır. Bir yere ulaşmak için yayanın izlediği yol ve hız, araçla yolculuk yapanın yolundan ve hızından farklıdır. Bu nedenle, yolcunun gördüğü ve algıladığı dış çevrede farklıdır.

Bir aracın içinde ve sürekli gidiyor olmak, dış dünyaya karşı hareket tabanlı bir algı yaratmaktadır. Hiçbir yerde olmamak, sadece gidiyor olmak fikri bile yolcunun hareket noktasından ayrılmadan, varış noktasına ulaşmasını sağlayan bir durumdur (Carlyle, 2003). Yolculuk sırasında yolcu, kendi fiziksel ve sosyal çevresinin farkına varmaktadır. Günlük sıradan deneyimlerde yolcuyla diğer yolcu, yolcuyla araç ve yolcuyla çevre arasında dolaylı bir iletişim kurulmaktadır. Bu iletişim, sadece mutlak beden taşınmasından kaynaklanmamaktadır. Yolcuyla beraber onun kimliği ve anıları da hareket etmektedir. Bu sebeple, toplu taşıma araçları gibi geniş kitlelerin birbirleriyle iletişime geçtiği kamusal mekanlarda gelişen kent kültürünün, Houben'in bahsettiği sanatsal bakış açısından araştırılmasının faydası bulunmaktadır. Hergün işlerine, okullarına giden insanların kendileriyle beraber taşıdıkları sosyal ve kültürel

altyapıları göz önüne alındığında, öznesi insan olan ulaşım konusunun hem psikolojik, hem kültürel, hem de fiziksel açıdan incelenmesi gerektiği söylenebilmektedir. İnsanların gün içinde yolda kaybettiği saatler aşırı yorgunluğa, strese ve çeşitli fizyolojik rahatsızlıklara sebep olmaktadır. Bu nedenle yolların fiziksel yapısı, duraklar, terminaller ve limanlar insan unsuru gözönünde bulundurularak tasarlanmalıdır.

#### **2.3.4 Mobil Mimarlık**

Mimari teorilerin çoğu insanın varlığının fiziksel objeler ve olaylar üzerinden değerlendirmektedir. Bu yaklaşım soyut anlamı somutlaştırırken, somut anlamı da soyutlaştırmaktadır. Basitçe, somut bir nesnenin algısı insan zihninde deneyimin her anında hissedilen hislere bağlıdır. Mimari açıdan açıklanacak olursa, insanın çevresiyle ve yapıyla olan ilişkisi kendi bilinçaltından ve psikolojisinden kaynaklanan gözlemlerin sonucudur (Krounenberg, 2002c). İnsan ve çevresi arasındaki etkileşim, insanın bulunduğu çevreden veriler toplamasına yol açmaktadır. Bu veriler insanoğlunun kendisi için, ona ait bir yer yaratmasını ve kişiselleştirip özümsemesini sağlamaktadır. Topografik ve coğrafi verilerden bağımsız olarak değerlendirildiğinde, bir yerin herhangi bir yerde olması mümkündür. Taşınabilir yapı anlayışı bu fikir üzerine kurulmuştur. Yapının kalıcılığından çok insanların duyguları, geçmişi ve kültürü yeri önemli yapan özelliktir.

Sürekli yerini değiştiren bir gemi, hiçbir araziye bağlı olmadan oradan oraya sürüklenen çingene çadırları ya da sirk kampları içlerinde birilerini barındıran birer yerdir. Tam anlamıyla bir kampın bir yerde olduğu söylenebilir, fakat kültürel olarak o kamp başka bir yerdir. Örneğin bir çingene kampı aynı yerde kamp kurmuş bir hint kampına göre, tüm coğrafi benzerliklere rağmen, farklı bir yeri tanımlamaktadır (Langer, 1953). Çingene kampı, çadırları ve yerleşme düzeniyle konakladığı yere kendi kültürünü ifade edecek biçimde konumlanırken; Hint kampı, kendine ait düzeniyle, aynı yeri diğerlerinden farklı biçimde yaratmaktadır. İki kampın da başka yerlerden gelmeleri, taşınabilir olmaları ve aynı yerde farklı zaman dilimlerinde konaklamaları onları benzer yapmamaktadır. Taşınabilir ve geçici olmalarına karşın kendilerine ait bir kalıcılıkları bulunmaktadır. Bu ve benzeri göçebe toplumlarda çadır, yani geçici yerleşke, hareketin merkezidir. Kalıcılık tekrarla sağlanmaktadır. Varılan her yeni yerdeki konaklama ritüelleri, yerleşim dizinleri hep aynıdır ve tekrar dizinleri tarih boyunca korunmuştur (Waterson, 1998), (Şekil 2.13). Farklı kamp yerlerinde, suyun ve yiyeceklerin geldiği kaynaklar değişiktir. Bununla birlikte, yemekler aynı ocakta pişirilmekte ve aynı kaptan yenmektedir. Dolayısıyla, kurulan yerleşkenin hiyerarşik iç düzeni her coğrafyada aynıdır. Mekan hissi sınırlı,

saptanmış ve süreklidir; fakat coğrafi yer sonsuz, saptanmamış ve geçicidir (Kronenburg, 2002b). Konaklanan her farklı coğrafyada, sınırları belirlenmiş ve tekrar dizinine göre kurulan mekanlar aidiyet hissinin gelişmesini sağlamaktadır.

Yerleşik düzene geçmemiş göçebe toplulukların sabit bir yere bağlı kalmadan hareket etmeye devam etmelerinde, hareketliliğe elverişli olan yapı kültürleri etkili olmaktadır. Yapıların kullanıcıları tarafından kurulması, yapı modellerinin soylar boyunca aktararak geliştirilmesi, yollarda geçen hayat koşullarına uyum sağlamalarına yardımcı olmaktadır (Kronenburg, 2002b).



**Şekil 2.13** Aborjin kampının yerleşimi - Bedevi kampının yerleşimi

Göçebe kültürlerin değişen yaşam koşullarına uyum sağlayabilecek nitelikte hafif, taşınabilir ve hem malzeme hem de planma açısından esnek olan yapı anlayışı, uygulama ve kullanım biçimleri mobil mimarlığın temel ilkelerini oluşturmaktadır. Mobil mimarlık taşınabilirlik prensibine dayanmaktadır. Yapının ya da yerleşkenin mobilitesi, kullanıcılarının ve içinde buldukları mekanın bir bütün ya da parçalı olarak başka bir yere taşınabilmesi sonucunda sağlanmaktadır. Bu sebeple, mobil mimarlık adı altında taşınabilir mimarlık ilkelerini incelemek gerekmektedir.

Mobil mimarlığın bir alt dalı olarak adlandırılacak taşınabilir mimarlık için yapıyı teşkil eden parçaların kolaylıkla birleştirilerek inşa edilmesi gerekmektedir. Parçaların kalıcı bir temel üzerine, modüler biçimde yerleştirilmesi taşınabilirliğin bir ölçütüdür. Taşınabilirliği oluşturan en temel unsur, bileşenlerin hafif ve sağlam olmasından kaynaklanan modüler yapısıdır. Yapının temel hatlarına göre modüller gerekli ölçüt ve kesitlerde oluşturulabilmelidir. Örneğin, “yurt” adı verilen Türkmen çadırları çok hafif ve hızlı kurulur bir yapı olmasını, bütünü teşkil eden taşıyıcı parçaların ve kaplamaların kendi aralarında boyut ve detay standardına sahip olmasına borçludur (Küçükerman, 1995). Küçükerman’ın geleneksel mimariyi örnekleyen Türkmen çadırları üzerinden yaptığı bu tanımlama günümüz teknolojileriyle üretilen prefabrike, pnömomatik, gerilebilir ve kinetik sistemli yapılar için de geçerlidir. Geleneksel kültürlerin yerleşke anlayışı günümüz yapı sistemleri için bir model oluşturmaktadır.



Günümüzde eğitim, sağlık, ticaret ve eğlence ile ilgili faaliyetlerin herhangi bir yere rahatlıkla uyum sağlayacak kadar esnek olmalarına ilişkin beklentiler artmaktadır (Kronenburg, 2002b). İnsanların yaşam biçimlerini derinden etkileyen teknolojik gelişmeler mekanın “zamana dayalı bir okuma” (Hoete, 2003) üzerinden yorumlanmasına sebep olmaktadır. Hoete’ye göre “zamana dayalı bir okuma” mobilitenin mekanını mekanın süresi olarak yapılandırmaktadır. Bu durumda mekanların değişen ihtiyaçlara ani ve etkili çözümler üretebilecek kadar esnek ve değişken olması durumu gündeme gelmektedir. Mekanın gerektirdiği bu özelliklerin sağlanabilmesi için malzemelerin hafif ve uygulama kolaylığı sağlayacak nitelikte olması gerekmektedir.

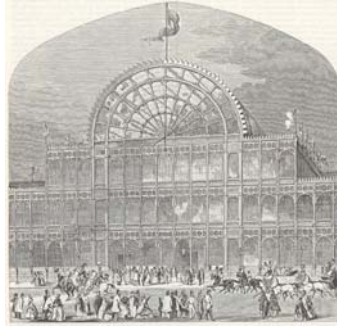
Mobil yerleşkeler konusunu incelemeyen ve günümüzden örnekler vermeden önce taşınabilir yapı anlayışının evrimleşme sürecini incelemek gerekmektedir. Taşınabilir ve mobil yapı anlayışı insanlık barınma tarihi kadar eskidir. Doğada hayatta kalmak için sürekli hareket halinde olan insan, barınağını kendi yanında götürebileceği niteliklerde oluşturmuştur. Yerleşik düzene geçilmesiyle başlayan stabil mimarinin yüzlerce yıllık hükümdarlığına rağmen, günümüzde değişen yaşam koşulları ve teknolojik gelişmeler mobil mimariyi yeni bir yaşam kültürü olarak insanların karşısına çıkartmaktadır. Çağın getirdiği yeniliklerin tekrar yorumlanmasının bir sonucu olan göçebe yaşama dönüş sürecinde, geçmiş göçebe kültürlerin yerleşke formları günümüz teknolojileriyle yeniden tasarlanmaktadır. Yerleşkelerin biçimsel özelliklerine ek olarak, kurulum ilkelerinde bulunan hafiflik, esneklik ve değişebilirlik özelliklerinden kaynaklanan standardizasyon birer kabul olarak kullanılmaktadır. Örneğin, Kuzey Amerika yerlilerinin geleneksel barınağı “tipi” çadırlarının doğal hava hareketi sağlayan çift yüzey sistemi, bugün membran sistemlerinin ilham kaynağı olmuştur (Kronenburg, 2003).

Geleneksel yapı biçimleri korunacak bir yer sağlamak, kültürel ve sosyal çabaları yansıtmak ve yer duygusu yaratmak anlayışı üzerinden şekillenmiş ve şekillenmeye devam etmektedir. Son yıllarda yapılan projelerde görülen çadırlar, hafif strüktür sistemleri, tekerlekli ve yüzen yapılar bu durumu açıklamaktadır. Yeni teknolojinin olanakları alanın gelişmesine yardımcı olmaktadır. Pnömatik, gerilebilir ve kinetik sistemler yeni mimari formların oluşmasını sağlamaktadır. Kullanılmadığında ya da bir yerden başka bir yere taşınmadığında hareketsiz kalan, fakat içinde birileri varken hacmi ve biçimi değişen, hem kullanıcısının hem de çevrenin ihtiyaçlarına cevap verebilen akıllı binalar günümüzde inşa edilmektedir (Kronenburg, 2002b). Bu ve benzeri yapı türlerinin geliştirilmesi için gerekli olan koşulların sağlanması ve teknolojinin gelişmesi endüstri çağının önünü açtığı bir süreçle başlamıştır.



Endüstri Çağının başlamasıyla makinaların ve makinalara dayalı üretimin hızla insan hayatına girmesi, otomobilin hem üretim hem de kullanım biçimi bakımından toplum üzerinde yarattığı etkiden mimarlık ve yapı kültürü etkilenmiştir. Prefabrike yapı endüstrileri geliştirilmiştir. İlk kez, 1850 yılında John Manning adlı İngiliz bir marangoz tarafından standart ve seri üretime dayalı endüstrileşmiş prefabrike konut üretimi gerçekleştirilmiştir. Taşınabilir bir kulübe olan bu tasarım, birarada nakliye edilebilecek kadar küçük ve standart boyutlardaki parçaların gerekli durumlarda birbirleri arasında değiştirilerek kısa sürede birleştirilmesiyle oluşan esnek bir yapıdır (Kronenburg, 2002b).

1850-51 yılları arasında ise İngiltere’de Great Exhibition için Joseph Paxton tarafından tasarlanan ve 6 ay gibi kısa bir sürede yapımı tamamlanan “Crystal Palace” inşa edilmiştir. İnşasında malzeme olarak ilk kez dökme demir kullanılan yapı, sahada birleştirilmek üzere bileşen sistemli olarak tasarlanan, hafif ve sökülebilir bir yapıdır (Siegal, 2002), (Şekil 2.14). Bu yapı, model olarak alternatif bir yapım tekniği kullanması ve geleneksel mimari anlayışı yerine endüstriyel teknolojiyi temel almasından ötürü, “High-Tech” mimarlığın öncü bir örneği olarak kabul edilmektedir. Yapının oluşmasında taşınabilirliği oluşturan ilkeler etkili olmuştur (Davies, 1988).



**Şekil 2.14** Crystal Palace

1876 yılından itibaren 20 yıllık süre içerisinde elektrik ampülleri, telefonlar, hidrolik jeneratörler, gökdelenler, elektrikli tramvaylar, yeraltı metroları, asansörler, sinemalar ve otomobiller ortaya çıkmaya başlamıştır. 1903 yılında mekanik güçlü ilk zeplin ve ardından uçağın ortaya çıkışıyla beraber, dikeyliği hala bozulmamış I. Dünya Savaşı öncesi görüngüsel ve jeopolitik yer kavramı paramparça olmuştur. Avrupa ve Amerika’da yaşam derinlemesine bir dönüşüme uğramıştır. Ulaşım ve iletişim alanlarındaki buluşların insan algısına sağladığı bilimsel doyum, vücudu ve onun dünya ile ilişkisini tekrar tanımlamaya başlamıştır (Kwinter, 2001). Yeniden tanımlama ve algılama sürecinden kent kültürü de etkilenmiştir. Makinaların ve dolayısıyla hızın günlük hayata girişinden etkilenen pek çok sanatçı ve mimar çeşitli

manifestolar yayınlayarak değişimin kalıcı etkisini ifade etmek istemişlerdir. Pek çok akımın ortaya çıktığı 20. yüzyılın başında hareket, hız ve zaman kavramlarını sorgulayan söylemleriyle Fütüristler ön plana çıkmışlardır.

Antonio Sant'Elia ve Mario Chiattone tarafından 1914 yılında gerçekleştirilen "Yeni Kent" projesinin çizim ve planlarının sergi kataloğunun önsözünde Sant'Elia tarafından ileri sürülen radikal düşünceler, İtalyan Fütürizminin sözcüsü Marinetti tarafından yorumlanarak, "Fütürist Mimarlığın Manifestosu" şeklinde yayınlanmıştır. Bu manifestoda fütürist kentin dinamik, uçsuz bucaksız, kargaşalı ve canlı bir şantiyeye; fütürist konutların ise büyük bir makinaya benzemesi gerektiği söylenmektedir (Conrads, 1991). Sant'Elia'ya (1913) göre insanlar, uzun süre anıtsal statik büyük binaların hafif geçici olan objelerle yapılabileceğine inanmamıştır. Bu nedenle, modern kentlerin aktif, mobil ve dev bir makina gibi dinamik olan binalarla tasarlanması gerektiğini önerilmiştir.

Fütürizmin kent kurgusu ve mimarlık için önerdiği bu mekanik yaşam, çağın getirdiği yeniliklere uyum sağlayan insanı ve onun geleceğini, geçmişten bağımsız olarak, kurgulayabilmek için ileri sürülmüştür. Böylece, insanın kendi yaratmış olduğu yeni dünya düzeninden etkilenerek yeni binalar tasarlaması öngörülmüştür. Geçmişin süslü ve uzun yıllar ayakta duran yapıları yerine geçici binalarla dolu olan kentler önerilmiştir. Geçici binalarla ilgili yapılan bu önerme, ilerleyen yıllarda gerçekleştirilen projelerin esin kaynağı olmuştur.

Fütürist manifestonun yayınlanmasını takip eden yıllarda makinanın getirdiği hız, hareket ve yolculuk kavramlarına olan ilgi sürmüştür. Otomobilin günlük hayatta yerini almasıyla beraber mobil mimarlık bir tercih sebebine dönüşmüştür. Otomobiller modern süreç içinde motorize bir anlayışın oluşmasına neden olurken, insan yaşamı için de hareketli olmanın önemi giderek artmıştır. Bu hareketlilik bir taraftan kentsel mekan anlayışını yeniden biçimlendirirken, diğer taraftan da mimarlık adına yeni mekansal tipolojilerin oluşmasına neden olmuştur. Modern mimarlık ve kent planlaması üzerine geliştirilen programlar ve manifestolar için otomobil, harekete ve insana ilişkin yaşamsal boyutlarıyla giderek modern anlayışın temel belirleyicilerinden biri konumuna gelmiştir (Marshall, 2001).

Ford fabrikalarının açılarak seri araba üretimine başlaması, arabaların günlük hayata hızla girmesine neden olmuştur. İnsanların kısa süreli yolculukları konforlu bir şekilde sürdürebilmeleri için çeşitli tasarımlar yapılmaya başlamıştır. Böylece, otomobillerin çektiği yaşama birimleri, treylerler, karavanlar günlük hayata girmeye başlamıştır. 1913'te üretilen "Earl Travel" adındaki treyler, bu amaçla tasarlanan dünyanın en eski çadırız yolculuk treyleri olarak kabul edilmektedir (Şekil 2.15).

Benzer nitelikte bir yolculuk treyleri, 1927 yılında Glenn Curtiss tarafından yapılmıştır. “Aerocar Land Yacht” adı verilen treyler, şehirler arası yollarda rahatlıkla yolculuk etmek amacıyla, uçak yapım prensipleri kullanarak yapılmıştır (Siegal, 2002), (Şekil 2.16).

Endüstri Çağıyla başlayan makineleşmenin etkisiyle, makina kavramı konut ölçeğinde de bir model olarak kullanılmıştır. Le Corbusier evi bir “yaşam makinasına” benzeterek, konut planlama ve üretim aşamalarında mekanik bir anlayışın olması gerektiğini savunmuştur (Çolak, 2005). Modernizmin mobiliteye yaklaşımı estetik anlamda olmuştur. Binalar, gemilerden ve arabalardan esinlenerek tasarlanmıştır. Binalardaki hareket kavramı biçimi oluşturan bir dinamikten öteye geçememiştir. (Hoete, 2003).



**Şekil 2.15** 1913 model Earl Travel



**Şekil 2.16** Aerocar Land Yacht

Paxton’un “Crystal Palace”ı tasarlamasıyla başlayan High-Tech mimarlık, “yaşam makinası” tanımını hem yapı bileşenlerinin üretim teknolojileri hem de form oluşumu açısından, kendine bir model olarak benimsemiştir (Davies, 1988). High-Tech mimarlığın gelişen yapı endüstrisindeki konumu taşınabilir ve hareketli mimarlığa ilişkin projelerin tasarlanmasını sağlamıştır.

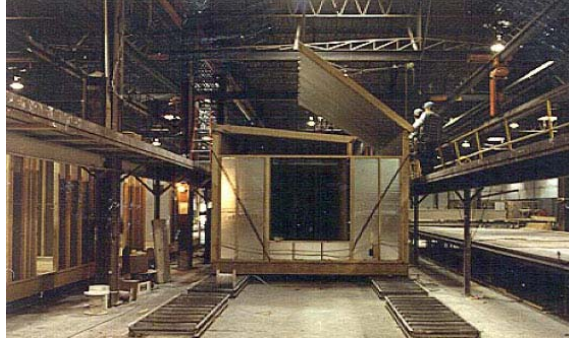
Paxton’dan sonra Buckminster Fuller da taşınabilir yapı tasarımında seri üretim, hafif malzeme ve minimal yapı yükü konularına odaklanmıştır. 1928 yılında patentlenen ve 1933 yılında Dünya Fuarı için üretilen “Dymaxion Evi” bu prensiplerin tekne ve uçak yapım teknolojileriyle birleştirilmesinin bir ürünüdür (Şekil 2.17). Yapı helikopter ile bir yerden başka bir yere taşınabilecek hafifliktedir.

Fuller'in 1940 yılında askeri ve endüstriyel işçi konutu olarak "Mechanical Wing" treylerini tasarlamıştır. Tasarım, ilk eklenip takılabilen (plug-in) ve kendi kendine yeten mobil konut örneğidir. Otomobilin arkasına takılıp çekilen bu treylerde mutfak, banyo ve jeneratör bulunmaktadır (Siegal, 2002). Fuller'in geleneksel mimari yaklaşımı reddeden ve teknolojik malzemeyi ön planda kullanan tasarım anlayışı, onun High-Tech mimarlığın öncüsü olarak kabul edilmesine neden olmuştur (Davies, 1988). Fuller'in planlama, malzeme seçimi ve uygulama yöntemlerindeki yenilikçi anlayışı ve yapının bir bütün olarak taşınabilme özelliği mobil mimarlığın temel ilkelerine uyum sağlamaktadır.



**Şekil 2.17** Dymaxion House

1930'lar ve sonrasında mobil girişimler teslimat, toplama, taşıma, dağıtım ve onarım işlerini kapsayacak şekilde genişlemiştir (Brinckerhoff, 1984). Otoyol ağlarının geliştirilmesiyle artan taşımacılık sektörü prefabrike yapı parçalarının üretim noktasından sahaya rahatlıkla ulaştırılabilecek seviyeye gelmesinde etkili olmuştur. Ardından kamyonculuğun gelişmesi ve savaş sonrası konut ihtiyacının artmasının bir sonucu olarak, yeni mobil konut stratejileri geliştirmek amacıyla belirli boyut, hacim ve ağırlıktaki bileşenlerin uzak bir mesafeye kamyon ve benzeri bir araç ile taşınıp kurulmasından oluşan "Flat-pack" projesi oluşturulmuştur. Parçalar kurulum alanında birleştirilerek, bir yaşam mekanı oluşturacak şekilde tasarlanmıştır. Tekrar sökülüp başka bir alana taşınabilmelerine karşın, bu çeşit yapıların %97'si fabrikadan çıkıp kuruldukları yerden bir daha taşınmamaktadır (Siegal, 2002). İlerleyen yıllarda, yapıyı oluşturan parçaların sahada birleştirilmesine ek olarak, prefabrike yapı endüstrisine dayalı seri üretim ile kapı, pencere, çatı, duvar panelleri, döşeme, dış duvar gibi çeşitli yapı parçaları üretilmeye başlamıştır. Bu üretim şeklinde, isteğe göre fabrikada birleştirilen parçalar birimler şeklinde araziye taşınmakta ve birimler birleştirilerek yapı tamamlanmaktadır. Şekil 2.18'de bulunan proje, Abacus Mimarlık tarafından tasarlanan bir "Flat-pack" projesidir.

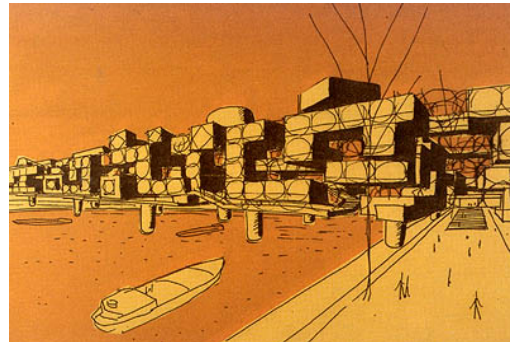
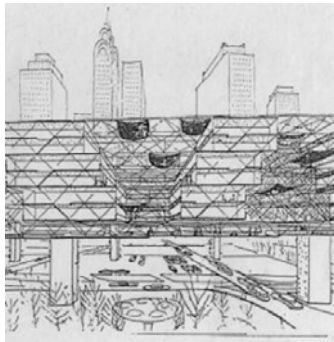


**Şekil 2.18** Flat-pack projesi modülleri, Abacus

1958 yılında Yona Friedman “Mobil Mimarlık” manifestosunu yayınlamıştır. Bu manifestoya göre binaların yerine, kendisine yeni bir çeşit özgürlük verilen kullanıcının mobilitesi sorgulanmaktadır. Mobil mimarlık, mobil toplum için uygun olan bir mimarlığı ifade etmektedir (Conrads, 1991). Friedman’a göre mobil şehirlerde binalar;

- zemine minimum değerde temas etmeli,
- sökülüp yerinden taşınmaya uygun olmalı,
- bina sakinlerinin ihtiyaçları doğrultusunda değiştirilebilir olmalıdır.

Friedman’a göre mobil toplumun ihtiyaçlarına cevap veren bir mimarlık oluşabilmesi için yukarıdaki ilkelere uyulmalıdır (Friedman, 1962). Friedman bu ilkelerden yola çıkarak “Ville Spatiale” ve “Brugstad Straatsburg” projelerini tasarlamıştır (Şekil 2.19).

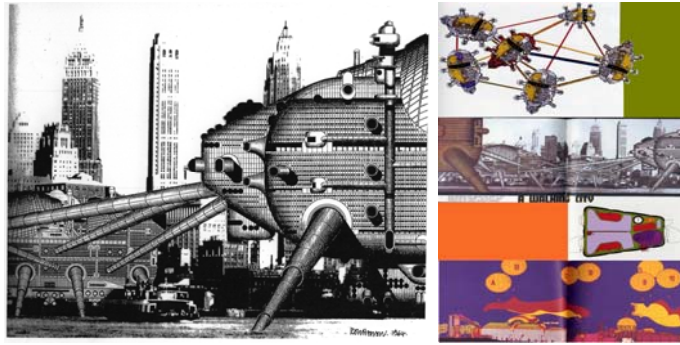


**Şekil 2.19** Ville Spatiale ve Brugstad Straatsburg

Hareket ve hız kavramlarının tetiklediği bu bildirilere paralel zaman aralığında çeşitli mimarlar, tasarımcılar ve üreticiler Endüstri Çağının insan hayatına soktuğu makinalaşma olgusunun mimarlık üzerine yansımaları ve hareketli yapı anlayışı

üzerine çalışmalarda bulunmuşlardır. Yapıların hareketli olmasının bağlı olduğu temel ilkeler hafiflik, esneklik ve seri üretime dayalı standartlaşmadır. Bu süreç içerisinde, Buckminster Fuller'ın Dymaxion Evi'nin başı çektiği bir dizi taşınabilir yapı tasarımının ardından, Archigram gibi genç tasarımcılardan oluşan gruplar kendi kurgusal mimarlıklarını geliştirerek ütopyik önermelerde bulunmuşlardır. Amerika'dan Ant Farm ve EAT, İtalya'dan Archizoom, UFO ve Superstudio, Avusturya'dan Coop Himmelbau, Haus Rucker Co. ve Missing Link, Fransa'dan Utopie, Japonya'dan Metabolist ve İngiltere'den Archigram olmak üzere genç mimarlardan oluşan gruplar geleneksel mimari anlayışa meydan okuyan projeler üretmeye başlamışlardır. Bazıları malzemeyi ön plana çıkararak, alışılmışın dışında çevreler kurgularken bazı gruplar ise evi değişime uğratan çalışmalarda bulunmuşlardır (Kronenburg, 2002c).

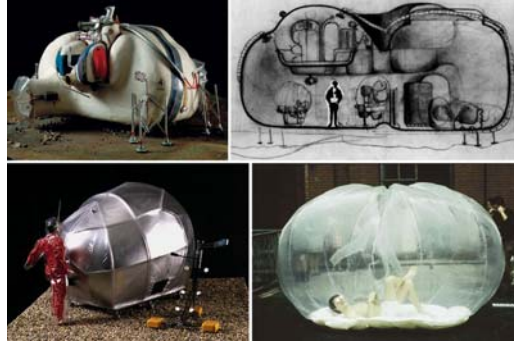
Bu grupların arasından Archigram, evin ve kentin çok fonksiyonlu bir makina gibi hareket eden ve üreten bir kavram olması fikrine yönelmiştir. Grup üyelerinden Peter Cook'un "Plug-in City", Dennis Crompton'ın "Computer City" ve Ron Herron'ın "Walking City" adlı tasarımları bulunmaktadır. International Times tarafından Walking City projesinin çok fonksiyonlu, tekrar programlanabilir gövdesi, çıkartılabilir birimleri ve yapıyı zeminden koparan teleskobik ayakları bir çeşit savaş makinasına benzetilmiştir (Siegal, 2002), (Şekil 2.20). Peter Cook'un tasarımı "Plug-in City" (1964) ise kent dokusunda yer değiştiren prefabrikte evlerin birleşmesinden oluşan bir kent önermesidir (Kronenburg, 2002b).



**Şekil 2.20** Walking City, 1964

1966 yılında Mike Webb "Cushicle" adlı tasarımıyla kullanıcısının ihtiyaçlarını tamamen karşılayan, taşınabilir ve tek kişilik bir çevre yaratmayı hedeflemiştir (Şekil 2.21). NASA'nın uzay kapsüllerinden etkilenerek tasarlanan "Cushicle", 1968 yılında geliştirilen gerektiğinde şişirilip giyilebilen pnömatik ev tasarımı için ilham kaynağı olmuştur (Kronenburg, 2002c).





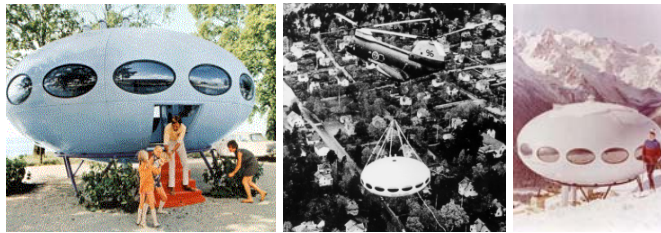
**Şekil 2.21** Cushicle, 1968

1967 yılında Moshe Safdie'nin Montreal'de yaptığı "Habitat 67" projesi ise 158 adet konuttan oluşmaktadır (Şekil 2.22). Projede tek odalıdan dört odalıya kadar değişen büyüklüklerde 365 yapı modülü kullanılmıştır. Modüler yerleştirmede yapılan geri çökmeler sayesinde, her konut kendi çatı bahçesine sahip olacak şekilde inşa edilmiştir. "Habitat 67" projesi, kendisinden sonra gelen üç boyutlu prefabrikte yaşam ünitesi tasarımlarına ve uygulamalarına öncülük etmiştir (Safdie, 1967).



**Şekil 2.22** Habitat 67

Matti Suuronen'in 1968 yılında tasarladığı "Futuro" yerleşkesi, iç mekan düzeyindeki esneklik sayesinde, çölde kullanılan bir konuttan karlı dağlarda kullanılan bir kayak kabinine kadar farklı kullanımların ihtiyaçlarına cevap verebilmek amacıyla tasarlanmış taşınabilir ve esnek bir mekandır (Suuronen, 1968), (Şekil 2.23).



**Şekil 2.23** Futuro yerleşkesinin üç farklı konumu

1970 yılında Herron'un geliştirdiği "Instant City", sakinlerinin ani ihtiyaçlarına değişen bir bütün olarak cevap verebilen ve yer kavramını sorgulayan bir tasarım olarak ortaya çıkmıştır. "Instant City" treyler birimleri, şişebilir ve hafif yapıları, köprüleri, kuleleri, destek sistemlerini, yapı iskelesini, görsel-işitsel ekranları, projeksiyon donanımını ve elektronik sistemleri bir araya getirmiştir. Kent belirli bir süre çalışan sonra devam eden bir sirk gibi tasarlanmıştır (Banham, 1994).

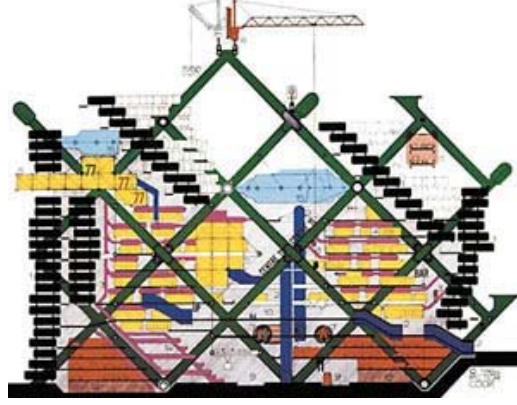


şekil 2.24 Instant City

"Future System" grubu, tasarımlarında ulaşım endüstrisinden ödünç alınan düşünceler ve ekolojik konular üzerinde durmuştur. Bu çalışmalara örnek olarak, hidrolik bir kolun ucuna eklenmiş küçük bir kapsülden oluşan ve kullanıcısının isteğine göre yerden yükselip alalabilen "The Peanut House" verilebilir. (Kronenburg, 2002b), (şekil 2.24).

70'lerde Archigram grubu üyelerinin esnek, taşınabilir ve teknoloji temelli tasarımları Richard Rogers ve Renzo Piano gibi pek çok tasarımcıyı etkilemiştir (Davies, 1988). Kisho Kurokawa, Cook'un "Plug-in City" tasarımını "Nakagin Capsule Tower" projesinde kısmen de olsa gerçekleştirmiştir (Kronenburg, 2002b), (şekil 2.25, şekil 2.26). Paolo Soleri'nin Arizona l'nde başlattığı ütopik yerleşim projesi ise Sant'Elia'nın fütürist manifestosundaki söylemleri üstlenmiştir. Bu proje, mimarlık ve ekolojinin birlikteliğinden oluşan "Arcology" kavramına bağlı olarak tasarlanmıştır. Ayrıca, proje gelecekte insanların hareket halinde olacağını ve bu durumun sıradanlaşacağı fikrini yansıtmaktadır (Siegal, 2002).





**Şekil 2.25** Plug-in City, 1964



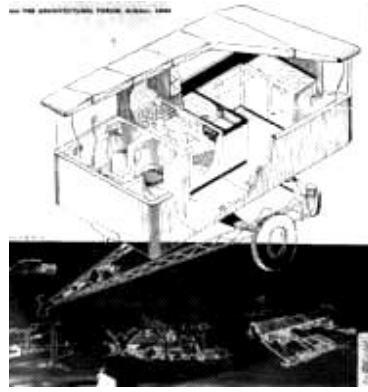
**Şekil 2.26** Capsule Hotel, 1972

Lebbeus Woods, bireyin üzerindeki yapay ve istenmeyen kısıtlamaları kaldıran ve onun özgürlüğünü vurgulayan sürdürülebilir mimari tasarımlar gerçekleştirmek amacıyla, “Aerial Paris” ve “Anti-Gravity Houses” projelerini tasarlamıştır (Kronenburg, 2002b), (Şekil 2.27). Bu projeler, gökte birer yaşam modeli önermektedir.



**Şekil 2.27** Aerial Paris

İlerleyen yıllarda tasarımcılar mobil, esnek ve taşınabilir ev birimleri üzerinde çalışmaya devam etmişlerdir. Yapı endüstrisinin bir üretim çıktısı olan taşınabilir mimarlık (Kronenburg, 2002b) toplumun değişen ihtiyaçlarına ani çözümler üretebilme potansiyelinden ötürü ilerlemeye ve gelişmeye devam etmektedir. Öncülerinin deneysel olarak adlandırılabilir tasarımları, günün teknolojik olanakları doğrultusunda stratejik bir model olarak benimsenip gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Bunlardan biri Fuller'ın "Mechanical Wing" tasarımından yola çıkarak geliştirilen, eve ait tüm servis birimlerini içeren, vardığı noktada açılıp kapanır sistemleri ve donatıları sayesinde kullanıcısının ihtiyaçları karşılayan Eduard Böhntling'in "Markies" isimli treyler tasarımıdır. (Şekil 2.28, Şekil 2.29).



**Şekil 2.28** Mechanical Wing, 1940



**Şekil 2.29** Markies karavan, 1986-95

Shigeru Ban'ın tekerlek üzerinde taşınabilen "Naked House-2000" projesi, Steven Holl'un iç mekan kurgusu katlanır-döndürülür bölücü duvarlar aracılığıyla yeniden yaratılan "Fukuoka Apartments" projesi ve Open Office/Copenhagen Office'in tasarladığı "nhew-200" taşınabilir yaşam mekanları projeleri son yıllarda gerçekleştirilen önemli örneklerdir (Kronenburg,2002b), (Şekil 2.30).



**Şekil 2.30** Naked-House, 2000 ve Fukuoka Apartments, 1999

Günümüzde, mobil birimlerden oluşan yerleşim birimleri projeleri yapılmaktadır. LOT/EK mimarlık grubu, bu konuda dikkat çekici çalışmalar yapmaktadır. Bunlardan birisi nakledilebilir konteynır evlerle tasarlanan yaşam birimleridir. Üniteler kamyon, vinç ve gemilerle taşınmaktadır. Birimler geçici olmalarına rağmen güvenlidir. Depolama, yaşama ve ofis birimleri olarak kullanılmaktadır. Bu birimlerden oluşan MDU konteynır evleri, liman kentlerinde üretilmekte ve konteyner taşıyan gemilerle taşınmaktadır (Kronenburg, 2003), (Şekil 2.31).



**Şekil 2.31** MDU konteyner birimleri

Oskar Leo ve Johannes Kaufmann'ın tasarımları olan "Su-Si" ve "Fred" tek kişilik ev ya da ofis olarak kullanılan taşınabilir birer yapıdır (Şekil 2.32, Şekil 2.33, Şekil 2.34). Birimler alana tırlarla taşınmakta ve mobil bir vinç yardımıyla kurulmaktadır. Her iki birim, beş haftalık bir üretim sonucunda kullanıcısının katalogtan belirlediği m<sup>2</sup> ölçülerine göre yapılmaktadır. Yol taşıma standartlarına uygun olarak strüktür çerçevesi olmadan, bir bütün olarak nakledilecek şekilde tasarlanmışlardır. Birimler üretim ve nakliye özellikleri bakımından "Flat-pack" projelere benzemektedir. Ayrıca, birimlerin içinde ve dışında kullanılan malzemeler, kullanıcısının isteğine göre önceden belirlenebilmektedir (Richardson, 2004).



**Şekil 2.32** Su-Si birimi



**Şekil 2.33** Mobil vinç yardımıyla kurulan Su-si Birimi



**Şekil 2.34** “Fred” birimi

Sonuç olarak; hızla artan dünya nüfusunun daha konforlu, eşitlikçi, esnek ve ihtiyaçlara göre değişebilir konut arayışına bir çözüm olarak, tıpkı makinalar gibi, parçaları seri üretimle elde edilen ve değişebilir yapılar tasarlanmaya başlamıştır (Çolak, 2005). Yapı endüstrisinin bir üretim çıktısı olan taşınabilir mimarlık, toplumun istek ve ihtiyaçlarına cevap veren kendine özgü kalıcı mimarinin yerine bir alternatif olarak sunulmamaktadır. Bununla beraber, tarih boyunca taşınabilir yapılar hem belirli problemleri çözmek için uygun bir çözüm yöntemi olarak kullanılmaya hem de



teknolojik, teorik ve biçimsel anlamda mimarlığa bir ilham kaynağı olma konusunda gözardı edilmiştir (Kronenburg, 2002a). Bununla birlikte, 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ivme kazanan taşınabilir yapı tasarımı, geçmiş kültürlerin yapı kültüründen etkilenerek tekrar gündeme gelmektedir. Göçebe yerleşkelerin hafiflik, taşınabilirlik ve esneklik gibi özelliklerini temel bir unsur olarak yeniden yorumlamakta olan bugünün mobil mimarlığı, aynı disiplinin gereği olan sürekliliği de bir model olarak benimsemektedir.

Mimarlık insanları doğal olaylardan ve birbirlerinden korumak amacını sürdürürken, mobil ve portatif yapılar yeni göçebelik çağının habercisi konumundadır. Uygulamalar ve kullanım biçimleri sınırsızdır. Malzeme seçeneği, tasarım biçimi ve taşıma yöntemleri çeşitlidir (Kronenburg, 2002b). Bu nedenlerden ötürü bu tez çalışması, günümüz mimarlığının değişen yaşam koşullarına uyum sağlamak adına geliştirme sürecinde bulunduğu taşınabilir ve mobil yapı anlayışının etkilendiği ve örnek aldığı hareketli ve göçebe yerleşkeleri incelemeyi amaçlamaktadır.

#### **2.4 Günümüzde Mobil Olma Durumuna Bakış**

İnsan, tek başına bir birey olmasının dışında sosyal bir varlıktır. İçinde bulunduğu yaşamı kendi seçimleri ve tercihleri doğrultusunda yaşarken, çevresindeki diğer bireylerden etkilenmekte ve onları etkilemektedir. Sosyalleşen ve bir topluma ait olan insan zamanla belirli rolleri üstlenmekte, önce çocuk-kardeş, sonra eş-ebeveyn gibi akrabalık ilişkilerinden ya da öğrenci-işçi-patron gibi sosyal statüden kaynaklanan değişimler geçirmektedir. İnsan bu değişimlerle eş zamanlı olarak büyümekte, gelişmekte ve yaşlanmaktadır. Tüm bu sosyal ve toplumsal oluşumların dışında, bireyin içinde bulunduğu fiziksel çevre de sürekli olarak değişmektedir (Flade, 2002). Bu değişimin içinde insan, devingen ve hareketli bir varlık olarak yer almaktadır. Toplumsal rolünün gereklerinden dolayı bulunduğu fiziksel çevreler değişmekte ya da bu çevreler arasında gidip gelmektedir. Evinde ebeveyn ve eş olan insan, iş hayatında aktif olarak yer alabilmektedir. Ev ve iş arasındaki rol değişimleri değiştirilen fiziksel mekana göre sağlanmaktadır. İnsan, mekanlar arasındaki iletişimi ve sosyal roller arasındaki geçişi sağlamak adına sürekli bir koşuşturma içinde bulunmaktadır. İnsanın üstlendiği rollerini sürdürebilmesi amacıyla, günlük ihtiyaçlarını karşılaması için gerekli olan şeylerin hızlandırılması ve kolaylaştırılması gerekmektedir. Bu sebeple, günümüzde her açıdan sınırları geliştirilmiş bir hareket özgürlüğü ihtiyacı bulunmaktadır. Mobil yaşamın sunduğu hareket özgürlüğü ulaşımdan iletişime, eğitimden sağlık hizmetlerine kadar yaşamın pek çok alanında insanın karşısına çıkmaktadır.

Yaşamdaki hareketi anlamak için bireyi tek başına değil, içinde bulunduğu çevreyi de inceleyen çevresel psikoloji yaklaşımı bağlamında ele almak gerekmektedir (Bell, 1996). İnsan, içinde bulunduğu çevreden etkilenerek yaşamını sürdürmektedir. Bu sebeple, insanın yaşam içinde izlediği tutumu ve hareketlerini araştırırken onu tekil bir varlık olarak değil, etkileşimde bulunduğu çevresi doğrultusunda incelemek gerekmektedir. Bir mülteciyi mülteci yapan çevresel koşullar ya da bir gezgini gezgin yapan nedenler araştırıldığı zaman, mobil yaşam ve gerektirdikleri anlaşılmaktadır. Teknoloji, bu verilerden beslenerek sürekli dönüşen ve başkalaşan bireyin ihtiyaçlarını belirlemektedir. Sürekli artan ve değişen ihtiyaçlar ise yeni buluşların ve yaşam biçimlerinin oluşmasına sebep olmaktadır.

Tarih boyunca mimarlık içinde bulunduğu dönemin ihtiyaçları doğrultusunda hizmet vermiştir. Bugün daha esnek ve değişken bir yaşam biçiminin günlük hayata girmeye başlamasının pek çok nedeni bulunmaktadır. Artan çalışma temposu ve rekabet nedeniyle iş ve özel hayat sınırlarının ortadan kalkması, bilgisayar ve iletişim teknolojilerinin uzaktan kumandalı iş yönetim biçimlerini desteklemesi, aile yapısındaki değişimlerin bağlı olduğu sosyal nedenler, bireyin büyüyen dünyada yalnızlaşması ve bireyselleşmesi ve ekolojik nedenler insanları yere bağımlı, sınırları belirli kalıpların içinde yaşam biçimlerinden uzaklaştırmaktadır (Kronenburg, 2002c). Bu sebeple, teknolojiye dayalı yeni göçebe yaşam anlayışı bir model olarak insanların karşısına çıkmaktadır. Kronenburg'un "yeni göçebe yaşam" olarak adlandırdığı mobil yaşam insanların ani ve değişen ihtiyaçlarına, hızlı ve pratik çözümler sunmaktadır. Eğitim, eğlence, alışveriş ve sağlık hizmetleri yere bağımlı olmayan mekanlarla kullanıcılara ulaşmaktadır.

Türkiye'de gezici hastane, kütüphane, okul gibi sosyal hizmetlere yönelik mobil örnekleri bulunmaktadır. Ayrıca, eğitim ve gelir düzeyinin düşük olduğu mahalle, semt ve şehirlerde yerel halkın ihtiyaçlarını büyük yatırımlar yapmadan karşılamaya yönelik çalışmalar bulunmaktadır. Örneğin Gaziantep Büyükşehir Belediyesi kullanılan üç otobüsü yoksul ve gecekondu semtlerindeki çocuklara okul öncesi eğitim vermek amacıyla anaokuluna dönüştürmüştür. Koltukları sökülen ve klima takılan otobüslere eğitim ve eğlence malzemeleri, TV ve bilgisayarlar yerleştirilmiştir. Otobüslerde sayıları toplamda 60 olan ve yaşları 4 ile 6 arasında değişen çocuklara okul öncesi eğitim sağlanmaktadır (Şekil 2.35).



**Şekil 2.35** Tekerlekli Anaokul

Kentlerde kurulan pazarlar, meydanlarda satış yapan seyyar satıcılar bugün teknolojik gelişmenin tekrar gündelik hayata soktuğu mobil yaşamın alternatif örnekleridir. Ekonomik ve çeşitli sosyal nedenlerden dolayı dükkan sahibi olamayan pek çok insan işlerini ve malzemelerini yanlarında taşıyarak yaşamlarını sürdürmek için gerekli olan parayı kazanmaktadır. Günlük hayata giren cep telefonlarının da kullanımıyla beraber verilen hizmet, kullanıcısının bulunduğu yere ulaşabilmektedir. Örneğin malzeme çantasını yanında taşıyan seyyar berberler cep telefonuna gelen çağrı doğrultusunda müşterisinin bulunduğu yere giderek saç kesmektedirler. Bu durumdan hem seyyar berber hem de saçını kestirmek için işinden ya da evinden ayrılmak istemeyen müşteri yararlanmaktadır. Her iki kişi içinde mobilite gündelik hayatta yerini almış ve benimsenmiştir. Aynı şekilde seyyar yeme-içme dükkanlarında, tekerleklerle çekilen küçük arabalar üzerinde satış yapılmaktadır. Bu ve benzeri örnekler günlük hayatta sıklıkla karşılaşılan, ekonomik nedenlerden kaynaklanan ve toplumun iç dinamiklerinden doğan örneklerdir. Mobil olma durumunun ticari bir yönünü tanımlamaktadırlar.

Mobil yerleşkelerin ticari faaliyetleri kolaylaştırmak için kullanıldığı yukarıdaki örneklere kısmen benzeyen diğer tercih ve kabul sebeplerini genişletmek mümkündür. Örneğin sit alanı içerisinde yer alan Datça'ya bağlı Ovabükü beldesinde yapılaşma izni olmadığı için arsa sahipleri "tekerlekli ve hareket edebilir yapıları" bir yasa delici olarak kullanmaktadırlar. Yasada taşınabilir yapıların tanımı yapılmadığı için ev şeklinde tasarlanan ve altında tekerlek olan karavanlar beldeye getirilmektedir (Yılmaz, 2005), (Şekil 2.36). Evlerin tekerleklerinin bulunduğu alt bölümler plastik duvarla kapatılarak, temeli olan bir ev görüntüsü oluşturulmaktadır. Yasada yer alan hafif ve kolay yapı gerekliliği doğal ve tarihi güzellikleri korumak, sahip çıkmak ve yapılaşmaya engellemek amaçlıdır. Buna rağmen, şekil 2.36'da

görünen tekerlekli villa örneği, mobil olma durumundan kaynaklanan özelliklerin kişisel çıkarlar doğrultusunda kullanılması durumuna işaret etmektedir. Kullanılan yapı yasanın genel amacından farklı bir kullanıma sebep olmaktadır.



**Şekil 2.36** Tekerlekli villa

Mobilitenin araçları amacından farklı olarak kullanılabilir. Örneğin otobüs gibi araçların iç mekanlarına yapılan küçük ekleme ve çıkarmaların sonucunda, mekanlar işlevsel bir değişim gerçekleşmektedir. İTÜ Maslak Kampüsü'nün karşısında bulunan üçgen parselde konumlanmış olan mobil dükümcü, bu değişimin en belirgin örneğidir. Dükümcü, motoru çıkarılmış bir otobüsün iç mekanından ve ona eklenmiş naylon bir çadırdan oluşmaktadır. Otobüsün koltukları sökülerek, naylon çadırın içinde yer alan oturma mekanına yerleştirilmiştir. Otobüsün iç mekanı ise mutfak olarak kullanılmaktadır. Otobüsün motoru olmadığı için hareketsizdir ve bulunduğu yere bir çekici yardımıyla getirilmiştir. Form olarak hareketi ve hızı çağrıştıran dükümcü işlev bakımından sabittir (Şekil 2.37, Şekil 2.38).



**Şekil 2.37** Mobil dükümcü





**Şekil 2.38** Mobil dürümcünün girişi ve iç mekanı

Mobil yaşam, insanların yeni karşılaştığı bir durum değildir. Tüm çağlar ve uygarlıklar boyunca insan eviyle beraber, mobil bir varlık olarak hayatını sürdürmüştür. Sıkıntılı dönemlerde zorluklara meydan okuyarak, yıkılan evini gittiği yerde yeniden kurmuştur. Bu sebeple, yerleşik hayat ve göçebe yaşam madeni bir paranın iki yüzünü oluşturmaktadır. Savaşlar, yıkımlar, doğal afetler ve ekonomik sıkıntılar; dünyanın içinde bulunduğu ekolojik dengeler ve tükenen doğal kaynaklardan kaynaklanan kayıplar göçebelerin minimum malzeme kullanımıyla maksimum işlevsellik ve esnekliğin elde edebilme yeteneğine odaklanmayı gerektirmektedir (Rammler, 2002). Bu gerekliliğin sonucunda afet bölgelerinde, savaş alanlarında ve göçmen konutlarında hafifliğin ve işlevin ön planda olduğu, taşınabilir ve değişen koşullara uyum sağlayacak esnek yapılar kurulmaktadır. Zorunlulukların ve yoksunlukların dayattığı bir durum olan bu çeşit mobil yaşam insanların temel ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik, geçici ve pratik bir çözüm olmasından ötürü tercih edilmektedir.

Tüm bunlara ek olarak, hızla ve kontrolsüz artan dünya nüfusunun oluşturduğu toplumsal sorunlar ve ulaşım problemlerinden kaynaklanan can ve mal güvenliği tehlikesi gibi pekçok etken, insanların fiziksel çevrelerinden geriye çekilmesine sebep olmaktadır. Mekanın dışında yapılan aktiviteler mekanın içinde yapılmaya başlamıştır (Flade, 2002). Hızla artan bu geri çekilme Batı kültürlerinin yaşadığı ekonomik, politik, sosyal, demografik ve teknolojik gelişmelerle yakından ilişkilidir. Buna rağmen, insanın geri çekilme hareketi toplumsal ve çevresel unsurların dışında kişisel pek çok nedene dayanmaktadır (Flade, 2002). Dış dünyanın kargaşasından kaçma isteği, bireyin kendisiyle yüzleşme çabası ve artan teknoloji kullanımı gibi çeşitli nedenler insanların dış çevreden iç mekanlara çekilmesine sebep olmaktadır. Bu durumun sonucu olarak, yüksek teknolojilerle donatılmış ya da sadece birer kabuktan oluşan taşınabilir mekan tasarımları yapılmaya başlamıştır.



**Şekil 2.39** Bed in business, 2000

Hella Jongerius'un elektronik iletişim ve eğlence sistemleriyle donatılmış bir yataktan oluşan "Bed in business" adlı tasarımı iş, eğlenme, dinlenme ve yeme aktivitelerini bir noktaya toplamaktadır (Rammler, 2002), (Şekil 2.39). Jennie Pineus'un tasarımı "Cocoon Chair" ise günlük stres ve karmaşanın içinde boğulan insanın herşeyden soyutlanarak, kendini evinde ve huzurlu hissetmesi için tasarlanmıştır. Sırtta takılan bir çanta ya da yüze giyilen bir maske olarak geliştirilen tasarım yarı geçirgen bir kumaştan yapılmıştır (Strannegard ve Dobers, 2002), (Şekil 2.40).



**Şekil 2.40** Cocoon Chair, 2000

Yukarda verilen örnekler sosyal, kültürel ve ekonomik anlamda refaha ulaşmış Batı kültürlerinin iç dinamiklerinden kaynaklanmaktadır. Günümüz Türkiye'sinde ise zorunluluktan ya da kültürel sebeplerden kaynaklanan, ucuz ve pratik çözümler sunması sebebiyle tercih edilen mobil yaşam örnekleri bulunmaktadır. Bu örnekler mobil yerleşkeler başlığı altında, Türkiye'de verilen örneklerle birlikte incelenecektir.



**Şekil 2.41** Double Decker Living

İngiltere'nin sembolü olan çift katlı kırmızı otobüsler 2003 yılında alınan bir kararla hizmet dışı kalmıştır. Bu kararın ardından Double Decker adlı bir firma tarafından şehrin içinde ikonik bir niteliği olan bu otobüsleri içinde beş kişinin rahatlıkla yaşayabileceği şekilde tekrar düzenlemiştir. Duşu, tuvaleti, mutfağı, oturma odası ve yemek bölümü olan bu otobüsler gezici polis departmanı, hastane, hostel olarak kullanılmayı beklemektedirler (Anon., 2006c), (Şekil 2.41).



**Şekil 2.42** Mobil Kişisel Küre, 2003

“Mobil Kişisel Küre” çalışma üniteleri gezgin arabalarından yola çıkarak tasarlanmıştır (Şekil 2.42). Hadi Teherani'nin tasarımı olan bu üniteler kullanıcısının ihtiyacına göre özelleşmektedir. Her ünite tekerlek üzerine oturtulmuş çelik strüktürden ve akrilik panellerden oluşmaktadır. Bu üniteleri buldukları yere bağlayan iki bağlantı bulunmaktadır. Bunlardan biri bilgisayar ağı, diğeri de güç kaynağı bağlantısıdır. Çalışma yüzeyi elektronik olarak alçaltılıp yükseltilmektedir. Ünite kullanıcısı ofisten ayrıldığında kilitlenebilmektedir (Anon, 2003).

Günümüz mobil yaşam örnekleri, potansiyel kullanıcıların sosyal hayatlarından yola çıkarak tasarlanmaktadır. “Basic House” adlı tasarım, kötü hava koşullarına maruz kalan insanların cebinde taşıyacağı bir mekan olarak tasarlanmıştır (Şekil 2.43). Marin Ruiz de Azua tarafından tasarlanan “Basic House” 200 gram ağırlığındadır. Uçaklarda yalıtım sağlamak için kullanılan metallerle birleştirilmiş plastik katmanlardan oluşmaktadır (Scheidl-Nennemann, 2004).

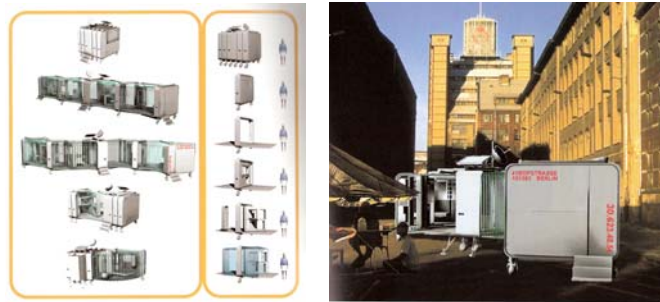


**Şekil 2.43** Basic House, 2003

Mike Latham'ın tasarımı olan "HOME.IN.1" bir kenarı 1.8 m olan mobil bir birimdir (Şekil 2.44). İçinde yatak, kitaplık, çalışma masası ve küçük bir dolabın bulunduğu birim şeffaf panellerle kaplanmıştır. Birim, iki kişi tarafından iki gün içinde sökülüp toplanabilmektedir. Birimi oluşturan duvarlar tamamıyla açılabilir. Latham'ın bu tasarımı, işi nedeniyle sürekli taşınan kullanıcısının taşındığı her eve rahatlıkla uyum sağlamasına yardımcı olan bir yaşam mekanıdır (Latham, 2004).



**Şekil 2.44** HOME.IN.1,



**Şekil 2.45** Portable Timezone

Claire Petetin ve Philippe Gregoire tarafından tasarlanan "Portable Timezone" genişlemeye açık mobil birimlerden oluşmaktadır (Şekil 2.45). Göçebe grupların barınma anlayışından yola çıkan tasarım, mobil birimlerin kentin içinde herhangi bir noktaya konumlandırılabilir. Böylece kentin katı ve durağan fiziksel çevresinin küçük ve geçici yapılarla dönüştürülmesi hedeflenmektedir (Richardson, 2004).

## 2.5 Hareket Kavramının Mekan Algısına Etkisi

Hareket kavramının mekan algısına etkisini tartışmak amacıyla öncelikle, mekan ve mekansal algı kavramlarının tanımı yapılacaktır. Ardından, hareketin algıya etkisi insanın ve mekanın hareketine göre açıklanmaya çalışılacaktır.

Mekan, insanların içinde hareket edebileceği ve eylemde bulunabileceği, düzlem elemanlarının biraraya gelmesiyle ya da üç boyutlu kitlelerin oyulmasıyla elde edilen kavramsal bir varlıktır. İnsan ve çevre etkileşim sisteminin analizi için uygun koşulları sağlayan bir ortam olarak kabul edilmektedir (Aydın, 1986).

Mekansal algı ise görsel çevre etkinlikleri, üç boyutlu bir mekansal düzlem kapsamında ele alındığında ortaya çıkmaktadır. İnsan algılarıyla, çevresini amaçlarına özdeşleştirerek ve aynı zamanda çevrenin sağladığı koşullara kendini uydurarak bulunduğu mekana anlam kazandırmaktadır (Aydın, 1986). Schulz, insanın içinde yaşadığı çevreden yararlanabilmek, ona uyabilmek ya da onu kendine uydurabilmek için o çevreyi tanımak ve anlamak zorunda olduğunu ifade etmektedir. Bu durum çevreden bilgiler edinmek yoluyla gerçekleşmektedir. Bu bilgileri insanın içinde bulunduğu çevreye uygun ve doğru hareket etmesine yardım edecek şekilde yorumlayıp değerlendiren algı, tanıma ve anlamlandırma sürecine etki etmektedir (Norberg-Schulz, 1988).

Algı, çevreden çevre ile ilgili bilgi edinme sürecidir. Aktif ve amaçlıdır. Aklın ve gerçeğin buluştuğu noktada bulunmaktadır (Lang, 1987). Bilinçle birlikte gerçekleşen algı, çevreyle insan arasında gelişen iletişimin sonucudur. İletişimin gerçekleşebilmesi için hem insanın hem de çevrenin karşılıklı olarak birbirlerini uyarıcı konumda olmaları gerekmektedir. İnsan çevreye karşı olan uyarıcı etkisini hareket ederek gerçekleştirirken, çevre uyarıcılığını bünyesinde barındırdığı çeşitli olay, durum ve oluşumlarla sağlamaktadır. Etki-tepki ilişkisinden kaynaklanan iletişim sonucunda algı gerçekleşmektedir.

Algılama kişinin içinde bulunduğu sosyal, kültürel ve fiziksel unsurlardan etkilenmektedir. Değişik durum koşullarında farklılıklar göstermektedir (Erkman, 1977). Kişinin algısı içinde bulunduğu sosyal ve fiziksel çevreye göre gelişmektedir. Çeşitli ve farklı fiziksel çevre koşullarında çevreyi oluşturan ve etkileyen bileşenler, kullanıcılarının o çevreyle olan iletişimini etkilemektedir. Çevrenin ya da mekanın dokusu, rengi, kokusu, hijyeni gibi pek çok unsur insanın o yere ilişkin bir algı geliştirmesine neden olmaktadır.

Algılamada hareket önemli bir rol oynamaktadır (Erkman, 1977). İnsan, mekan içinde hareket ederken mekansal ilişkileri ölçmektedir. Bu sırada, o mekana ilişkin yargıya varmakta, kişisel yetenek ve dikkatine göre detayları algılamaktadır. Bu süreçte zaman önemli bir yer tutmaktadır. Gelişen mekanın etkisi, zaman etkeni ile beraber zihinde değerlendirilen algılamaların bir sentezidir.

Algılanan değişik görüntülerin oluşturduğu sentez o mekanın zihinde oluşan imajını oluşturmaktadır. Bu sebeple, mekan içinde hareket ederek algılanabilmektedir (Hoogstad, 1990). Hareket eylemiyle mekana ilişkin farklı görüntüler elde edilebilmektedir. Mekan içinde direkt ya da dolaylı olarak hareket halinde olan insan, mekana farklı açılardan bakarak bu bakışların toplamı sonucunda bir değerlendirme yapmaktadır. Bununla birlikte, mekanın kendisinin hareketli olduğu durumlarda mekanın hareketinden dolayı gelişen algı gerçek durumdan daha farklıdır. Örneğin saatte ortalama hızları aynı olan ve aynı yönde giden trenlerden birbirlerine bakan gözlemciler, her iki treni hareketsizmiş gibi algılamaktadırlar. Aynı hızla ve tam tersi yönden giden bir trenden bakan diğer gözlemci ise hareketini tersi yöne doğru ve kendi hızının iki katı hızla gidiyormuş gibi algılamaktadır. Her iki durumda da gözlemci, bakış noktasındaki gerçek hızından ve yönünden farklı bir gerçeği algılamaktadır. Hızı ve yönü değişen bu algı sürecinden gözlemcinin çevresel algısı da etkilenmektedir.

Bahsedilenler ışığında aşağıda hareket kavramının algıya etkisi “içinde hareket edilen mekan algısı” ve “hareket eden mekandan edinilen algı” olmak üzere iki başlık altında incelenecektir.

### **2.5.1 İçinde Hareket Edilen Mekanın Algısı**

Mekansal bir aktiviteyi gerçekleştirirken hareket eden insanın bakış açısı ve davranışı, mekanın algılanmasını belirleyen bir etkidir (Mitropoulos, 1975). Her insan kendi hareketiyle, kendi algılamasını şekillendirmektedir (Hoffmann, 1990). İnsanın mekansal deneyimi yaşarken izlediği tutum, geçtiği yollar, gözlem noktaları, kullandığı araçların çeşitliliği gibi pek çok unsur, mekan deneyiminin farklı aşamalarında, farklı algıların gelişmesine neden olmaktadır.

Mekan, yapı ve sınırdan oluşan mimarlık, zaman ve mekan içinde hareket yardımıyla algılanmaktadır (Ching, 1975). Bu sebeple, hareketli bir insanın estetik mobilite algısını, Cordoba’da bulunan ve yapımı 786 ile 987 yılları arasında dört aşamada tamamlanmış olan Cordoba Camisi üzerinden açıklamak mümkündür (Şekil 2.46). Yapı, minareli dikdörtgen bir avlunun arkasında, neredeyse bir kare formunu oluşturan dört büyük mekandan oluşmaktadır. Bu mekanların içinde



bulunan kolonlar dizini, ziyaretçileri doğruca mihraba yöneltecek şekilde düzenlenmiştir. Yapıda sıradışı olan unsur, taş kolonların sütunları çift kemerle destekliyor olmasıdır. Yapının tamamı, mekanın her açıdan bakış sunmasından dolayı hafif ve ferah bir algı oluşturmaktadır. Kolonlar, mekanda gezinen izleyici üzerinde paralaktik bir etki yaratmaktadır. İzleyiciyle beraber kolonların birbirleriyle ve aralarındaki boşlukla ilgili açık hareketin görsel fenomeni olan paralaks, izleyici gözlem yaparken hareket ettiğinde meydana gelmektedir. İzleyici her adım attığında, uzaktaki kolonlar da aynı hızda ilerliyormuş gibi görünmektedir. Bu kurgu hareket kavramının altını çizerek, kişiyi mekanın görsel etkisini ve görünüşteki çeşitliliği deneyimlemesi için davet etmektedir. Bu durum insanın hareket bilincini, kendi için bir başlangıç noktası alan estetik bir kavrayış içermektedir (Adrichem, 2002).



**Şekil 2.46** Cordoba Cami

Mekan, içinde hareket ederek algılanmaktadır (Hoogstad, 1990). Gözlemcinin çevre içindeki hareketi, onun pozisyonunu ve uzaklığını sürekli değiştirmektedir. Bu değişiklikler, bileşenler arası ilişkilere dayalı görsel nitelikleri değiştirmektedir. Hareket halinde ve sürekli değişen görsel niteliklerin kavranması, hareketin hızına bağlıdır (Yürekli, 1977). Hareketin hızı ise hareketin öznesine veya araca bağlıdır. Bu sebeple, hareketin gerçekleştirilme biçiminin zaman ve hız bileşenlerinden etkilemesinden dolayı, mekansal algı değişiklik göstermektedir. Örneğin aynı sokaktan yaya olarak geçmek ile araba ile geçmek arasında yaşanan en temel farklardan biri, o sokaktaki elemanlara karşı geliştirilen farkındalık durumudur. Bunun sebebi ise zaman ve hız etkenlerinin her iki durumda birbirlerine göre farklı olmasından kaynaklanmaktadır. Yaya sokağı daha düşük bir hızla ve uzun sürede geçerken, araba daha yüksek bir hızla ve daha kısa bir sürede geçmektedir. Bu durumda, eylemin öznesi olan insanın gözlem süresi ve hızı değişmektedir. Yaya olarak hareket eden insan, çevresindeki detaylara daha çok dikkat edebilme şansına sahiptir. Üzerinde yürüdüğü mekanın dokusunu ve mekandaki mikroklimatik değişimleri hissedebilmektedir. Bununla birlikte, araç içinde hareket eden insanın kişisel hareketi sınırlanmaktadır. Sınırlanan hareket sabittir. Yaya olarak hareket

ederken çevreden edinilen deneyimler araç içinde yitirilmektedir. Kişinin içinde bulunduğu konfor, çevrenin görmezden gelinmesine sebep olabilmektedir (Dede, 1997). Sonuç olarak insanın içinden geçtiği yer, mekan, çevre ya da sokak kişinin kendi hareketine göre algılanmaktadır. Mekansal algının gerçekleşmesi için insanın mekana ilişkin farklı görüntüleri birarada toplaması ve bir sentez yapması gerekmektedir. Bu durum hareket eylemi sayesinde sağlanmaktadır. Hareketin kimin tarafından, ne şekilde gerçekleştirildiği mekansal algının gelişmesinde etkilidir.

### **2.5.2 Hareketli Mekandan Edinilen Algı**

İnsanın kendi hareketini veya çevredeki bir hareketi algılaması, öncelikle neyin hareket halinde olduğuna bağlı olarak değişkenlik göstermektedir. Bunun sebebi ise görünen hareketin, temel olarak, algılanan yer değiştirmeye dayanıyor olmasından kaynaklanmaktadır (Dede,1997).

Günümüzde ulaşım teknolojilerinin gelişmesiyle hızlanan araçlar yolculuk süresini kısaltıp mesafelerin önemini aza indirmişlerdir. Bu süreçte, insan "hareketsiz bir mobilite" (Hoete, 2003) kazanmıştır. Aracın içinde yolcu olma durumu "manzaralı bir odaya" (Houben, 2003) sahip olmak anlamına gelmektedir. Yolculuk sırasında katedilen yollar, değişen yeryüzü şekilleri, kişinin içinde bulunduğu ve gözlemlediği mekanla olan etkileşiminin sonucu olarak zihinde hareketin algılanmasını sağlamaktadır (Adrichem, 2003).

Bir aracın içinde ve sürekli gidiyor olmak, dış dünyaya karşı hareket tabanlı bir algı yaratmaktadır. Hiçbir yerde olmamak, sadece gidiyor olmak fikri bile yolcunun hareket noktasından ayrılmadan varış noktasına ulaşmasını sağlayan bir durumdur (Carlyle, 2003). İki nokta arasında yolculuk ederken geliştirilen varmışlık hissine uçak yolculuğu örnek olarak verilebilmektedir. Baudrillard'a göre Paris'ten New York'a gitmek için uçağa binen insan, daha uçak havalimanından kalkmadan New York'a varmıştır (Hoete, 2003). Uçak, yolcu için iki şehir arasında kurulan geçiş mekandır. Ne Paris'e ne de New York'a ait olan bu geçiş mekanın, zihinde oluşturduğu arada kalmışlık durumu hedef noktasına henüz yola çıkmadan varmayı sağlamaktadır. Uçak göstergelerinde şehirlerin yerel saatlerinin aynı anda ekranda gösterilmesi ve hedef noktasına olan uzaklığın zamansal olarak hatırlatılması, geçiş mekan ve hedef noktası arasında kurulmaya çalışılan bağlantının bir göstergesidir. Ayrıca, yolculuk sırasında yolcu kendi fiziksel ve sosyal çevresinin farkına varmakta, içinde bulunduğu araçla ve çevresiyle dolaylı bir iletişim kurmaktadır. Bu iletişim, sadece mutlak beden taşımasından kaynaklanmamaktadır, yolcuyla beraber onun kimliği ve anıları da hareket etmektedir.



Araçla otoyolda yolculuk eden kişinin kendi hareketini algılaması ise, daha çok görsel ipuçlarına dayanmaktadır. İnsana bu ipuçlarını çevresel hareket vermektedir. Yol kenarında cisimlerin hızlı bir şekilde belirmesi ve çevredeki diğer bütün hareketler, insanın çeşitli derecede ilerlediğini gösteren ipuçlarıdır (Dede, 1997). Araç içinde yolculuk yaparken izlenen çevredeki yapılaşma ve coğrafi koşullar, hareketin gerçek hızından daha yavaş ya da daha hızlı algılanmasını sağlamaktadır. Ağaçların ya da elektrik direklerinin sık sık yer aldığı bir dış çevrede, hareket olduğundan daha fazla algılanmaktadır. Ayrıca, bunun gibi tekrar eden ve benzeyen çevre bileşenleri kendileri dışındaki diğer bileşenlerin algılanıp seçilmesini, hızın farklı yorumlanmasından ötürü, etkilemektedir. Sık ağaçlar arasından gözüken evler, aracın hızının olduğundan yüksek algılanmasından dolayı, net seçilemeyen imajlar olarak algılanabilmektedir.

Ruhr Area grubu Hollanda'da A-42 yolunun birbirinden farklı tasarlanmış doğu ve batı bölümlerinde, sürücünün çevresel algı deneyimlerini karşılaştıran bir araştırma projesi yürütmüşlerdir. Dışa açık ve geçirimli olarak tasarlanan A-42 otoyolunun batısı, sürücünün çevresi üzerine bir izlenim oluşturabilmesine izin vermektedir. Otoyolun çevresindeki doğal ve yapay elemanlar sürücünün yola uyum sağlamasına yardımcı olmaktadır. Otoyolun doğusunda ise yol kenarları gittikçe artan bitkiler ve ses bariyerleriyle kaplı olarak tasarlanmıştır. Bu nedenle, sürücü kendini bir tünelde gibi hissetmektedir. Görsel çeşitliliğin azalışı hızda bir artışa neden olurken, hızın gerçekte olduğundan daha az hissedilmesine neden olmaktadır. Bariyerler arasındaki küçük açıklıklar yolcu tarafından bulanık görüntüler olarak algılanmaktadır ve mekansal bir algı oluşmamaktadır (Wachten ve diğ., 2003).

Hareket halinde bir aracın içinden geliştirilmeye çalışılan algı çevrenin niteliksel ve niceliksel özelliklerinden etkilenmektedir. İnsanın içinde bulunduğu aracın konfor koşullarından kaynaklanan psikolojik rahatlık izlenen coğrafyanın farkına varılmasını sağlamaktadır. Aracın hızı, duraklama ve tekrar harekete geçme süreleri gibi araca bağlı pek çok etken dış dünyanın algılanma sürecini etkilemektedir. Bu sebeple arabayla yapılan yolculuk, otobüs ve trenle yapılan yolculuktan farklıdır. Sonuç olarak, mekansal ve çevresel algı neyin hareketli olduğuna ve hareketli olan şeyin özelliklerine göre değişmektedir.

## **2.6 Bölüm Sonucu**

Mobilitiyi iki nokta arasında gerçekleşen basit bir hareket tanımından çıkaran pek çok neden, araç ve biçim bulunmaktadır. Bunların toplamı gündelik hayatın bileşenlerini oluşturan sosyal, kültürel ve teknolojik unsurlardır. Mobilitenin gerçekleşme biçimi, süresi, nedeni ve şekli bu unsurların birer sonucudur. Daha açık

bir ifadeyle savaşlar sosyal mobilitenin, makineleşme fiziksel mobilitenin, bilgisayarlar sanal mobilitenin doğmasında ve gelişmesinde etkili olmuştur. Bunların gerçekleşme biçimleri ve sũreleri toplumların içinde bulunduğu teknoloji kullanımının gelişmişliğiyle yakından ilişkilidir. Mimarlığın mobilitesini ya da mobil mimarlığı oluşturan unsurlar ise tek bir başlıkta toplanamayacak kadar çeşitlidir. Mobil mimarlığın ortaya çıkma nedeni, gerçekleşme biçimi, kullanım sũresi ve kurulum ilkeleri geçmiş kũltũrlerden referans almaktadır. İnsanın en temel ihtiyaı olan barınma ile yakından ilişkilidir. Bu ihtiyaın tarihsel sũrete geçirdiği gelişimden gelecek bũlũmde bahsedilecektir.

### **3. İNSAN YERLEŞKELERİ ve BARINMA İHTİYACI**

#### **3.1 Giriş**

Bu bölümde, insanın barınma ihtiyacından ve bu ihtiyacın tarihsel süreçte geçirdiği evrelerden bahsedilecektir. Barınma ihtiyacının bağlı olduğu sosyolojik ve psikolojik unsurlar açıklanmaya çalışılacaktır.

#### **3.2 Barınma İhtiyacı**

İnsan, doğadaki diğer canlı ve cansız maddeler gibi kendi varlığını konumlandırabileceği bir yer aramaktadır. Bugün insanın barınma kavramından ne anladığı tarih öncesi soydaşlarıyla karşılaştırıldığında pekçok farklılıklarla karşılaşmaktadır. Farklılıklar her çağın içinde bulunduğu sosyal, kültürel ve ekonomik değerler doğrultusunda değerlendirilmelidir. Bununla beraber, temeldeki gereksinim hiç değişmemiştir. Bu gereksinim insanın kendi varlığını koruyabileceği bir hacim yaratma ihtiyacıdır. Bu gereksinim sağlandıktan sonra, günün koşullarının el verdiği ölçüde konfor kavramı barınma ihtiyacının giderileceği bir yerleşkeyi oluşturmanın şartlarından biri olmuştur (Kahya, 1993).

İnsanoğlu içinde yaşadığı çevreyi şekillendirerek kendine uygun yaşam ortamları yaratmak istemektedir. Bu nedenle, insan ile çevresi arasında karmaşık ve hassas bir ilişki vardır. Her biri diğeri tarafından şekillenmekte ve diğerini şekillendirmektedir (Anon., 1972). İlk çağlardan beri insan kendini doğa olaylarından ve diğer canlılardan koruyarak güvence altına almak istemektedir. Bu amaçla, henüz hükmederek şekillendiremediği dünyada mevcut olanakları kullanarak, dış etkilere kapalı mağaralarda ve ağaç kavuklarında kendini korumaya çalışmıştır. Zaman içerisinde yaşayışını etkileyen koşulları kontrol altına alan insan, öykündüğu doğadan yola çıkarak kendisi için barınaklar yaratmıştır.

İnsanın barınma ihtiyacının temelinde kendini koruma, mahremiyetini sağlama ve hem fiziksel hem de psikolojik anlamda rahat edebileceği bir yer yaratma ihtiyacı vardır. İnsan kendi varlığını soğuk, sıcak, kar, yağmur gibi doğa olaylarından ve diğer canlılardan sakınmaya çalışırken, bir moral doyum ve huzur sağlama arayış

içindedir. İnsanın kendi eliyle yarattığı ya da kullandığı ortamın sunduğu konfor koşulları bu arayışı pekiştirmek için gereklidir. Ortamın ısısına, ışığına, oksijen miktarına, nem ve basınç oranlarına ek olarak, barınaklarda kullanılan donatıların insanın ihtiyaçlarını karşılayabilecek nitelikte olması konfor koşullarının sağlanmasında önemli bir unsur olarak belirlemektedir (Kahya, 1993). Ayrıca sosyal bir varlık olan insan, ihtiyaçları ve beklentileri aynı olan diğer insanlarla birlikte paylaşım ve iş bölümüne dayalı bir birliktelik sürdürme amacıyla çeşitli yerleşkeler kurmuştur.

Yerleşkeler doğal çevrenin içindeki işlevleri ve oluşumları gerçekleştiren, insan yapımı pek çok elemandan oluşan karmaşık bir yapıdır. Yerleşkelerdeki doğal ve yapay elemanların birlikteliği insanın yaşadığı, çalıştığı, ailesini yetiştirdiği, fiziksel, ruhsal ve zihinsel iyiliğini aradığı yere ait alışkanlıkların tümünü kapsamaktadır (Anon., 1972). Ayrıca, yerleşkeler tek başına yaşayamayan insanların ait oldukları grupların ve onların birleşmesiyle oluşan sosyal birliklerin belli bir mekanda, barınmak, korunmak, geçimlerini sağlamak ve yaşamak için çeşitli şekillerde biraraya toplanmalarıyla meydana gelmektedir. Bu toplanma, yalnız bir olgu değil, aynı zamanda bir zorunluluktur. Bu zorunluluk insanları toplu yaşamın gereklerini yerine getirmek, hak ve çıkarlarını düzenlemek amacıyla çok çeşitli hareket ve faaliyetlere yöneltmektedir (Aydın, 1963). Birlikte ve toplu halde yaşamın gerektirdiği kurallar toplumsal ve hukuksal düzenlemelerin doğmasına sebep olmuştur. Bu düzenlemeler ve düzenlemelerin gerçekleştiği çevre kültürden etkilenmektedir. Her toplumun kendine ait olan kültürü ona ait sosyal ve fiziksel bir çevrenin oluşmasında etkili olmaktadır. Barınma şekli ve barınak tipleri kültürler arasında farklılık göstererek çeşitlenmektedir. Bu sebeple, aşağıda barınmanın kültür ile olan ilişkisine değinilerek, barınma kültürünün tarihsel süreçte izlediği yol mobilite odaklı olarak tartışılacaktır.

### **3.3 Barınma Kültürünün Tarihsel Gelişimi**

Barınma kültürünün tarihsel gelişimi, kültür kavramı ile ilişkilendirilerek tartışılacaktır. Kültür kavramının altını çizen bu tartışmanın ardından, barınma kavramının tarihsel süreçte izlediği yol incelenecektir.

İnsan için ilk yerleşme biçimi olan barınak, yerel tasarımın en tipik ürünü olması sebebiyle kültürden en fazla etkilenen unsurdur. Kültürle birlikte çeşitlenmektedir. Bütün kültürler ve gruplar kendilerine özgü bir çeşit barınağa sahiptir. Barınma tiplerinin çeşitliliğinin ve olağanüstü değişebilirliğinin nedenleri kültürün rolünden

kaynaklanmaktadır (Rapoport, 2004). Barınağın ve biraraya gelerek oluşturduğu yerleşkelerin çeşitlenebilirliğinin ve değişebilirliğinin nedenlerini açıklamak için kültürün tanımını yapmak gerekmektedir.

Tylor'a (1871) göre kültür, toplumun bir üyesi olarak kişinin elde ettiği bilgi, inanç, sanat, gelenek-görenek, alışkanlık ve becerileri içeren karmaşık bir bütündür. Antropolog Thurnwald'in tanımına göre ise kültür tutumlardan, davranışlardan, gelenek ve göreneklerden, düşüncelerden ve ifade tarzlarından, değer yargılarından, kurum ve örgütlerden oluşan ve bütün bu unsurların zamanla birbirine kaynaşmasından meydana gelen uyumlu bir bütündür (Özer, 1993).

İnsanlık tarihi boyunca farklı coğrafyalarda çeşitli topluluklar yaşamış, pekçok büyük uygarlıklar kurulmuştur. Kurulan her uygarlık ve kendine ait kültürü, tarihsel gelişim süreci içerisinde, birbirlerini dengeleyecek şekilde sürekli değişmiş ve değişmektedir (Özer, 1993). Zaman içerisinde değişen ve sabit kalan çeşitli insani olgular, bir yaşam biçimi olan kültürün değişmesine sebep olmaktadır (Rapoport, 2004).

Kültürün öznesi olan insanın değişiminden ve değişmezliğinden kaynaklanan yaşamsal tutum evrimini sürdürmektedir. İnsanın barınma ihtiyacı ve bu ihtiyacını doğuran unsurlar değişmemiştir. İnsan, hala kendini dış dünyaya karşı koruma ihtiyacıdadır. Bununla beraber, konfor koşulları ve insanın beklentileri sürekli değişmektedir. İlk insanlar için bir barınağın ısınması ve hava alabiliyor olması yeterliyken, zamanla bu özelliklere yenileri eklenmiş ve eklenmektedir. Günümüzde yaşama mekanlarında ısıtma, su ve elektrik gibi altyapıya yönelik donatıların dışında; telefon, radyo, televizyon, bilgisayar ve internet gibi iletişim teknolojilerine ait donatıların da bulunması beklenmektedir. Rapoport'un (2004) ifade ettiği gibi, barınakların yani evlerin biçimi ve yapısı tarihsel olarak bakıldığında hızla değişmeye eğilimlidir. Bu değişimin hızı gün geçtikçe artmaktadır.

Bu tez çalışması barınma kavramının yüzlerce yıllık süre içerisinde geçirdiği evreleri ve değişimleri bütünüyle aktarmayı hedeflememektedir. Bu çalışmada, barınma ihtiyacının tarihsel gelişimi toplumların kullandıkları alet teknolojileri ve üretim biçimlerine dayalı sosyal ve kültürel antropolojik yaklaşıma göre aktarılacaktır. Bu yaklaşımın seçilmesindeki neden; geçmişte ve günümüzde yapılan kültürel coğrafya, sosyoloji ve antropoloji çalışmalarının tarihsel süreçte, teknolojinin birey ile sosyal çevresi arasındaki ilişkiyi kurma konusunda edindiği arbulucu rolden kaynaklanmaktadır (Massey, 1992).

Antropolog Childe (1934), Orta Doğu bulguları ve alet teknolojisi üzerine yaptığı çalışmalarının sonucu olarak toplumları paleolitik (yontmataş), neolitik (cılalıtış) ve

endüstri-kent kültürleri olarak sınıflandırmıştır (Güvenç, 1994). Bu sınıflandırmaya ek olarak günümüzde bilgi-teknoloji kültürlerinden bahsetmek mümkündür. Bunun sebebi ise mikroelektronik alanda son 20-25 yılda gerçekleşen teknolojik devinimdir. Bilişim ve iletişim sektörlerindeki kapsamlı dönüşüm üretim, tüketim ve toplumsal denetim süreçlerini değiştirmiştir. Bilgisayarların günlük yaşamı, üretimi ve tüketimi belirlemesi, bilginin temel bir üretim çıktısı haline gelmesi bilgi çağını başlatmıştır (Şaylan, 2002). Bu sınıflandırmaya eklenen ve bugün içinde bulunduğumuz bilgi çağının kullandığı alet teknolojisi ise, bilgi üretmeye ve işlemeye yarayan telekomünikasyon sistemleridir. Bu sistemlerin günlük hayatta etkin kullanımı, yaşam mekanlarının yeniden yorumlanmasına sebep olmaktadır. Telekomünikasyon sistemlerindeki hızlı değişimden yaşama ve barınma kültüründe etkilenmektedir. Günümüzde bu hızın hayata geçirebileceği birer merkez olan ve kullanıcıyla etkileşime geçen yeni ev tasarımları yapılmaktadır.

Yukarıda söylenenler ışığında, bu bölümde barınma olgusu “Avcı-Toplayıcı Çağ (Paleolitik), Tarım Çağı (Neolitik), Endüstri Çağı ve Bilgi Çağı” olmak üzere dört ana başlıkta incelenecektir. Ayrıca, insanın doğasında olan mobilitenin sosyal, kültürel ve teknolojik etkileri tartışılacaktır. Bu tartışmadaki amaç, barınma ve barınak kültürünün gelişimin farklı zaman dilimlerinde insanın ne derece mobil ya da göçebe olduğunu ortaya koyarak, barınmanın mobilitesinin nelerden etkilendiğini açıklamaktır.

Sonuç olarak bu bölümde, barınma ihtiyacının tarihsel gelişimi tipolojik değerlendirmeler yapılmaksızın, toplumları oluşturan kültürel veriler doğrultusunda, mobilite ile ilişkilendirilerek incelenecektir. Toplumların içinde buldukları sosyal ve siyasal oluşumlardan bahsedilerek, barınma kültürünün günümüze gelinceye kadar geçirdiği değişim aktarılacaktır.

### **3.3.1 Avcı - Toplayıcı Çağ**

İnsanoğlunun ilk ortaya çıkışından M.Ö. yaklaşık 10.000 yıl öncesine kadar süren arkeolojik çağa Avcı-Toplayıcı (Paleolitik) Çağ denmektedir. Kültürel evrelerin en uzun olan bu çağda çaytaşı, çakmaktaşı, hayvan kemikleri ve ağaç gibi doğal maddelerden yapılan ilk aletler kullanılmaya başlanmıştır. Bu çağda insanlar mağara, kaya sığınağı gibi yerlerde büyük gruplar ya da kalabalık aileler biçiminde yaşamışlardır. İnsanlar, besinini avcılık ve toplayıcılık yaparak sağlamıştır (Hamankaya ve Tanındır, 1996).

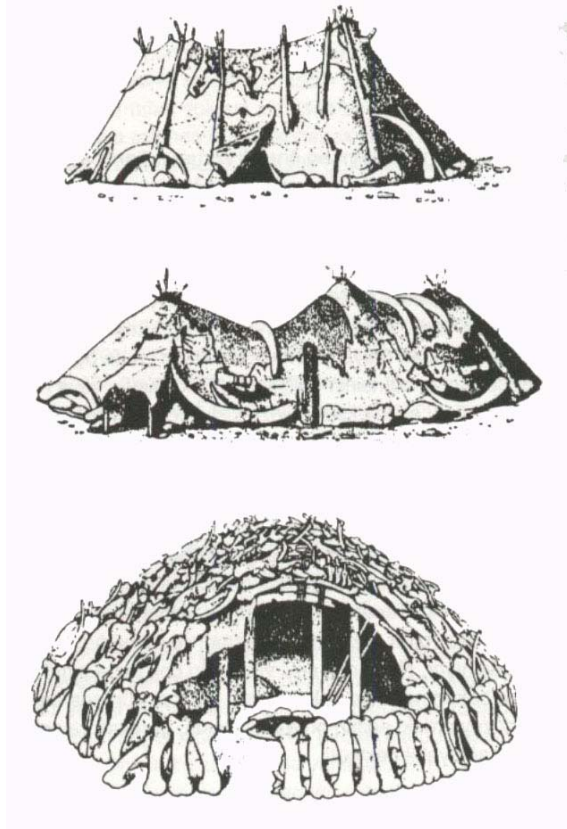
Van der Loo ve Reijen'in (1992) yaptığı bir analogiye göre insanlık uygarlık tarihi 24 saatten oluşan bir güne benzemektedir. İnsanlık, ilk 23 saatten fazlasını avcılık ve toplayıcılık yaparak geçirmiştir. Ekin ekip tarla biçmek gece yarısından önceki 4 dakikaya, kentleşmek gece yarısından önceki 3 dakikaya, modern toplumların doğuşu ise gece yarısından önceki son 30 saniyeye denk gelmektedir (Van der Loo ve Reijen, 1992). İnsanoğlu milyonlarca yıllık tarihinin çok büyük bir kısmını, avcı ve toplayıcı bir şekilde ve hareketli olarak geçirmiştir.

Yiyecek bulmak için avcılık-toplayıcılık yaparak hayatını sürdüren insan, mevsimsel değişiklikler ve av zamanlarına göre sürekli hareket halinde olmuştur. İlk başlarda mağara ve ağaç kavuklarında yaşamış, ilerleyen zamanda avını takip ederken yanında taşıyabileceği biçimde geçici ya da mobil barınaklar yapmıştır. Bu barınaklar çadırlar ve kulübelerdir. Dallardan ve fidanlardan oluşturulan kulübeler ve çadırlar hayvan derisiyle kaplanarak hava akımından korunmuştur (Bunn, 2002). Günümüzde bu sistemler, modern teknolojinin sunduğu olanaklarla tekrar kullanılmaktadır. Hava akımının dengeli dolaşımını sağlayan ve günümüzde kullanımı yaygın olan membran sistemler, çadırların ve kulübelerin dış yüzeyini kaplayan hayvan derilerinin çalışma ilkelerinden yola çıkarak tasarlanmıştır.

Barınma tarihi, avcı-toplayıcı ve balıkçı toplumların hayatta kalma mücadelesiyle beraber başlamıştır. Doğanın sunduğu olanaklarla beslenen insan, topladığı ya da avladığı yiyecekleri stoklayamadığı için bulduğu besinleri hemen tüketmek zorunda kalmıştır (Bunn, 2002). Ateşin bulunarak barınaklarda ısınmak için merkezde yakılması, ilk mekansal oluşumların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Ateş bu dönemde barınağın odak noktası konumundadır. Tüm eylemler, ateşe en yakın yerlerde gerçekleştirilmiştir. Üzerinde yemek pişirilen ve mekanı ısıtmakta kullanılan ateş, aynı zamanda barınağı vahşi hayvanlardan koruyarak mekanı güvenilir hale getirmiştir (Palmes, 1975).

Tropik bölgelere göç eden insan, bulduğu ya da topladığı büyük palmiye yapraklarını üzerine oturacağı bir eşya ya da yiyeceklerini içine koyacağı bir tabak gibi kullanmış ya da yağmurdan korunacağı bir örtüye dönüştürmüştür. Nehirleri ve küçük denizleri geçmeye çalışırken yaprakları sazlarla birbirine bağlamış ve bir çeşit kayık gibi kullanmış, işi bitince bırakıp atmıştır. Bu çağda insan, karşısına çıkan ani problemleri bu çeşit geçici çözüm yöntemleriyle çözmeye çalışmıştır (Seiler-Baldinger, 2002). İnsanlar önceleri sadece kendini taşıma görevi gören sazdan salları yapmış, daha sonra ahşabı ve hayvan postlarını kullanarak daha çok insanı, hayvanı ve yükü daha uzun mesafeye taşıyabilmenin yollarını geliştirmiştir.

Özetle, yaşamsal kaygılardan ötürü barınma ihtiyacını mağaraların içinde sağlayan insan, çadır ve klübe mimarisini oluşturmuştur (Şekil 3.2). Temelsiz mimarinin bu iki önemli türünü göçebe toplumlar kendi çabalarıyla gerçekleştirmişlerdir (Özer, 1993). Şekil 3.1’de görüldüğü gibi insanlar barınaklarını hayvan kemiklerini, dişlerini ya da kuru ağaç dallarını kullanarak oluşturmuştur. Bu barınakları postlarla ve sazlarla kaplamışlardır.



**Şekil 3.1** M.Ö. 35 000- 8 000 yılları arasında yaşamış göçebe-avcı uygarlıkların barınak tipleri



**Şekil 3.23** Paleolitik Çağ mağara ve kulübe modelleri, İstanbul Arkeoloji Müzesi



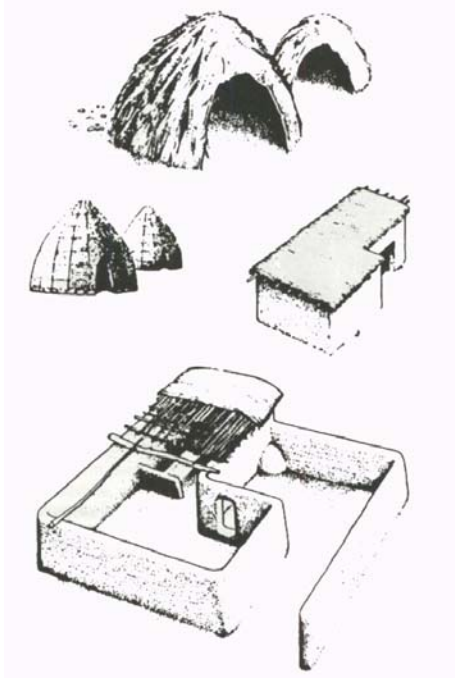
Günümüzde, yaşamlarını ilkel ataları gibi sürdüren ya da teknolojinin pek çok olanaklarından yararlandığı halde aynı koşullarda yaşamayı tercih eden ya da etmek zorunda kalan topluluklar bulunmaktadır. İnsanlık tarihi boyunca, farklı uygarlıklar aynı zaman dilimlerinde farklı kültürel çağları yaşamış ve yaşamaktadırlar. Bu durum toplulukların bulunduğu coğrafi konumlardan kaynaklandığı gibi sosyal, kültürel ve dinsel unsurlardan da etkilenmektedir. Bugün Amerika kıtasının güneyinde Amazon bölgesinde, hala avcı ve toplayıcı olarak yaşayan toplulukların bulunması bu durumu örneklemektedir. Günümüzde bu ve benzeri diğer geleneksel ve tarih öncesi kültürlerin yerleşke özellikleri mevcut teknoloji ile birleştirilerek, yeniden yorumlanmaktadır. Pek çok çağdaş yapı sisteminin sahip olduğu hafiflik, taşınabilirlik ve esneklik özelliği bu kültürlerin barınak modellerinden etkilenerek geliştirilmektedir.

### 3.3.2 Tarım Çağı

Üretim aletlerinin ve araçlarının neolitik baltaya benzerliği ve üretim biçiminin sürekliliği nedeniyle, teknolojiye ağırlık veren arkeologlar tarafından, Tarım Devriminden Endüstri Devrimine kadar süren kültürün evrimine ve dönemine Neolitik Çağ denilmektedir. (Güvenç, 1997). İnsanoğlu hayvanları evcilleştirip, tarım kültürüne geçtiği bu dönemde yerleşik hayata geçmiştir. Bu çağda avcılığın yerine hayvancılık, toplayıcılığın yerine tarım ya da rençberlik geçmiştir. İnsanoğlu bu dönemde, doğa ile ilişkisini kendi lehine çevirmeyi başarmıştır. Tarımsal üretimle ve hayvancılıkla birlikte gelen yerleşik yaşam, köylerin ve sonra kentlerin kurulmasına yol açmıştır.

Tarım Çağında insanlar doğanın kendilerine sunduklarından daha fazlasını elde etmek için tarlaları sürüp, ekinleri biçerek çevrelerine müdahale etmeye başlamışlardır. Daha sonra oturup hasat zamanının gelmesini beklemişlerdir. (Gleich, 1998). Bu dönemde toplulukların yerleşik düzene geçmesi, insan uygarlığı için önemli bir dönüm noktası olmuştur. Tarihte ilk kez insan kendini evde gibi hissetmiş, ağır alet ve eşyaları icat etmiş ve uzun süre kullanabileceği kalıcı evleri yapmıştır (Rammler, 2002).

Tarımsal düzen insanoğluna belirli bir yere kesinlikle yerleşebilme olanağı tanımıştır. Böylece, kendiliğinden oluşmuş, hazır ya da temelsiz portatif mimari yerine toprağa, zemine sürekli olmak üzere kurulan bir mimari tür geliştirilmiştir (Özer, 1997), (Şekil 3.3). İnsanlar tarlalarını ve topraklarını sulayabilecekleri ve ulaşım kolaylığı yaşayacakları nehir kıyılarında köyler, kasabalar ve kentler kurmuşlardır. Tarımsal üretimin çeşitlenmesinden kaynaklanan ihtiyaçların artışı değiş-tokuş yöntemiyle karşılanmış, daha sonra paranın icadıyla sürdürülmüş ve geliştirilmiştir.



**Şekil 3.3** Tarımsal dönemin ilk konut örnekleri

Tarım Çağı yerleşik hayatla özdeşleştirilmiş olmasına rağmen, mobil insan gruplarının ve göçebe toplulukların ortaya çıkışıyla paralel bir süreç içerisinde yer almaktadır. Yerleşik hayata geçilmesinin ardından iki çeşit mobilite ortaya çıkmıştır. Birincisi ticaretle uğraşan insanların, kaptanların, gemicilerin, din adamlarının ve kervancıların gezgin ve hareketli yaşam biçimlerinden kaynaklanmaktadır. İkincisi ise hayvan sürülerini güden göçebe toplulukların sürdürdüğü yaşam şeklidir (Rammler, 2002). Tüccarlar, kaptanlar ve kervancılar gibi sürekli yolculuk eden insanlar köylerde, kasabalarda ve surlarla çevrili şehirlerde yaşayan insanlara çevre şehirlerden yiyecek, içecek ve eşya sağlamak amacıyla yolculuk yapmışlardır. Tarımsal üretimin çeşitlenmesine sebep olmuşlardır. Ülkeler arasında yapılan alışveriş ve kültürel etkileşim bu gezginlerin farklı kültürlere yolculuk etmelerinden kaynaklanmıştır. Hayvan sürülerini güden göçebe topluluklar ise günümüz göçebelerinin atalarını oluşturmaktadır. Bu topluluklar, Avcı ve Toplayıcı Çağın sürekli hareket halinde olan göçebe topluluklarından ürünleri toplayıp, depolama gibi temel özellikler bakımından farklıdır (Rammler, 2002). Yurt, çadır, tipi gibi geçici yerleşkeler bu toplulukların barınma anlayışını örneklemektedir. Bu barınak tipleri 4. bölümde detaylı olarak incelenecektir.

Bu dönemde, köy ve kentlerdeki yerleşik yaşam da belirli ölçütlerde hareketli ve esnek olarak kabul edilebilmektedir. Bu hareketlilik sadece evi parçalara ayırıp, başka yerde birleştirmeye dayalı bir durumu tanımlamamaktadır. Savaşlar, afetler ve sefalet koşullarından kaynaklanan pek çok neden, işlevin ve kullanıcının

değişebilirliğini olanaklı kılmıştır. Savaş başladığında, ekinler zarara uğradığında ya da toprak sahiplerince zulümle karşılaşıldığında hemen terk edip, başka bir yerde yeniden kurulabilecek nitelikte bir yerleşme anlayışı mevcut olmuştur (Siegal, 2002). Bu durum, toplumsal düzeninin ve güç dengelerinin henüz sağlanamamasından kaynaklanmıştır. Akınlarla yerlerinden sürülen insanlar, yeni gittikleri toprağı ekip biçmenin ve yeniden bir yerleşme düzeni kurmanın hızlı yollarını aramışlardır. İnsanın egemen sistemlerce doğa içindeki sınırlanan hareket etme güdüsü, bu sefer egemen sistemlerce dayatılan bir durum olmuştur. Günümüzde de benzer sebeplerden ötürü yerlerinden, yurtlarından olan pek çok topluluk bulunmaktadır. Tarih boyunca siyasal, sosyal ve ekonomik çalkantılar, insanların göç etmesine sebep olmuş ve olmaktadır.

Tarım Çağında ev ve çalışma yerleri birbirlerine yakın olarak kurulmuştur. Çiftçiler tarlalarında, zanaatkarlar atölyelerinde, tüccarlar dükkanlarında ve din adamları manastırlarda kendi iş ve görevlerini yapabilecek şekilde yaşamışlardır. Bu durum ev ve işin bir arada olduğu bina tiplerinin ortaya çıkmasına sebep olurken, aynı meslekte insanların birarada yaşayarak ve çalışarak üretim yaptıkları mahallerin kurulmasını sağlamıştır (Mitchell, 1995). İnsanlar üretim yapmak için yaşadıkları yerden uzaklaşmadan, aynı meslek grubuna ait insanlarla birarada yaşamışlardır. İnsanlar genellikle doğdukları yerde yaşayıp çalışarak hayatlarını sürdürmüşlerdir. Bu sebeple Tarım Çağı insanı, bugün bilinen anlamda, sosyal hayatta farklı mekanlar arasında bir koşuşturma içinde olmamıştır.

Ulaşım için karada binek hayvanları, insanlar tarafından taşınan tahtirevanlar ve at arabaları kullanılırken, denizde yelkenli ve kürekli gemiler kullanılmıştır. Uzak mesafeler arasında yolculuk etmek zaman ve güç gerektirmiştir. Bununla birlikte, zengin seyyahların, din ve devlet adamlarının rahat yolculuk yapabilmeleri için yatak odalı, uyku vagonlu, dinlenme ve çalışma odalı barınma birimleri kullanılmıştır. Bu birimler, tekerleğin keşfinden yüzlerce yıl sonra, aynı zaman düzleminde evrimleşen barınma mekanlarıyla birleştirilerek oluşturulmuştur. Örneğin Napolyon'un yolculuklarda rahat edebilmek için bir sefer arabasına, Kardinal Richelieu'nin de yatak odalı bir at arabasına sahip olduğu bilinmektedir (Kronenburg, 2002a).

Sabit bir yere bağlı kırsal yerleşimlerin hakim olduğu Tarım Çağında, ruhban sınıfı ve soylular sürekli yolculuk yapmışlardır. Krallar egemenlikleri altındaki topraklarda yaşayan halkı kontrol altında tutmak için belirli sürelerde yolculuklara çıkmışlardır. Ayrıca zanaatkarlar, gezginler, din adamları, kaşifler ve tüccarlardan oluşan çeşitli insanlar yeni yerler bulmak, para kazanmak ve dini yaymak gibi çeşitli amaçlardan dolayı mobil bir yaşam sürdürmüşlerdir.

Özetle, doğanın evcilleştirilerek tarımsal üretimin gerçekleştiği bu dönemde üretimin fazlasının korunması ve kontrol altına alınmasına bağlı olarak egemenlik, savaşlar, iş bölümü, eşitsizlik ve göreceli olarak yoksulluk kavramları ortaya çıkmıştır. İnsanlar doğal olarak yaşadıkları özgürlüklerini yitirmiş, çoğunlukla köleleştirilmiş, kadınlar erkek egemenliğinin altına girmiştir. Tarım Çağı insanlığın yaşadığı, binlerce yıl süren, en uzun kriz dönemi olmuştur. Aynı zamanda kentler, kent devletleri ve uygarlıklar biçimlenmeye başlamıştır. Uygarlığın gelişiminin, çelişkilerinin ve çatışmalarının tarihi olan bu dönem gelişiminin ve birikiminin sonucu olarak, Endüstri Çağının ortaya çıkmasını sağlamıştır (Gürsel, 2005). M.Ö. 10 000 yılından 18. yüzyıla kadar süren geniş zaman aralığında, çeşitli uygarlıklar hüküm sürmüş, pekçoğu yıkılıp yerine yenileri kurulmuştur. Bu dönemde yerleşik yaşam düzeni egemen olmuştur. Bununla birlikte, mesleki uğraşlardan, sosyal konumlardan ve savaş gibi yıkımlardan kaynaklanan mobil yaşam biçimleri varlığını sürdürmüştür.

### 3.3.3 Endüstri Çağı

Tarım Çağı on bin yıl kadar sürdükten sonra, yerini 18. yüzyılda Endüstri Çağına bırakmıştır. Bununla birlikte, tarım devrimi hala sona ermemiştir (Güvenç, 1997). Dünyanın pek çok yerinde tarımsal üretime dayalı olarak yaşamlarını sürdüren topluluklar bulunmaktadır. Çağımızda henüz Tarım Devrimini aşmış Endüstri Devrimini gerçekleştirememiş toplumlarla, endüstrileşmiş toplumlar ve bilgi-teknoloji birikimiyle sınırları zorlayan ve dünya egemenliğine soyunan toplumların iç içe geçmiş savaşımı yaşanmaktadır (Gürsel, 2005). Günümüzde olduğu gibi eski çağlarda da her uygarlık kendi çağını yaşayarak diğerinin gelişmesinde etkili olmuştur. Birinde yaşanan değişim diğerinde yaşanan gelişmelerin sebebi veya sonucu olmuştur. Bu nedenle, uygarlıklar tarihi karşılıklı bir etkileşimin ürünüdür. Ayrıca, her dönemi diğerinden ayıran ve uygarlık tarihinde kesin bir başlangıcı ifade eden bir kırılma noktası bulunmaktadır. Endüstri Çağının kırılma noktası 18. ve 19. yüzyılda meydana gelen sosyal, siyasal ve teknolojik devrimlerdir.

Teknolojik devrimlerle demiri çeliğe dönüştürmenin yolları bulunmuş, buhar gücü kullanılmaya başlanmış, kömür yatakları keşfedilmiş ve ısı enerjisinin suyun buharlaştırılmasıyla hareket enerjisine dönüşümü gerçekleşmiştir. Yeni ulaşım araçları ve sistemleri kullanılmaya başlanmıştır. Ulaşımın doğası, trenlerin ve tren yollarının kullanılmaya başlanmasıyla tamamen değişmiştir. Trenler 1830'lu ve 40'lı yıllara kadar ulaşım için kullanılan posta arabasına benzer araçların yerini almışlardır (Adrichem, 2003). Buhar gücüyle çalışan gemiler yük ve yolcu taşımacılığında kullanılan önemli ulaşım araçları olmuştur. Buhar gücünün icadı ulaşılacak mesafelerin sınırlarını genişletmiştir. Mimaride dökme demirin ve

çeliğin kullanılmasıyla asansörler, demiryolları, otomobil, konteynır gemiler ve uçaklar yaygınlaşmıştır. Böylece, bugün bilinen mobilitenin tarihi başlamıştır (Hoete, 2003).

Buharlı üretim araçlarının kullanımı üretimin boyutlarının büyümesine ve belli merkezlerde odaklanmasına, ulaşım araçlarının kullanımı ise bu merkezlere ve daha birçok bölgeye kolay ulaşımın sağlanmasına sebep olmuştur. Kırsal kesimden büyük kentlere başlayan göçler, kentlerin kontrolsüz bir biçimde büyümesine ve sağlıksız barınma koşullarının artmasına sebep olmuştur (Erdem, 2005). Kitleler kentlerin ve metropollerin belli yerleşme bölgelerine yığılmıştır. Kentsel yaşam ve onun alt yapı sorunları gündeme gelmiştir (Güvenç, 1997). Kırsaldan gelen göçlerle nüfusu artan kentler, bu artış karşısında yetersiz kalmıştır. İnsanlar yatacak yerleri olmadan, geçici işlerde çalışmışlardır. Örneğin, 1893 yılında Kuzey Ruhr Basin bölgesinde çalışan madencilerin yüzde 28'i kiraladıkları yatakları değişimli olarak başkalarıyla paylaşmışlardır. 1897 yılında ise bu bölgedeki işçilerin yarısı, aynı işte ortalama 11 günden fazla çalışmamışlardır. İnsanların yaşamlarındaki bu geçicilik, konutun sürekli değiştirilmesine sebep olmuştur. Bu koşullardan insan ilişkileri, duygusal bağlar ve aile yaşamı olumsuz yönde etkilenmiştir (Ehmer, 1979). İnsan sosyal ve fiziksel çevresindeki değişimlerden dolayı sıkıntılar yaşamıştır.

Endüstri Çağında ortaya çıkan endüstriyel-kapitalist ekonomiler toplumların sosyal, mekansal ve ahlaki sistemlerini değişime uğratmıştır. Bu çağ, güvensiz ve tehlikeli olarak adlandırılan mekansal mobilitayı günümüzde aranan bir duruma dönüştürmüştür. Mekansal mobilita hızlı nüfus artışı, geleneksel feodal bağlardan kopuş, kırsal kesimden göç, hızlı kentleşme ve göçmenlik gibi çağın karakteristik özelliklerinin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır (Rammler, 2002).

Endüstri devrimini gerçekleştirme sürecinde bugünün gelişmiş toplumlarının şehirleri giderek büyümüş ve dokuları kötüleşmeye başlamıştır. Endüstriyel iş yerleri gürültülü, kirli ve kalabalık olmasından ötürü konut bölgelerinden ayrılmıştır. Banliyöler gelişerek sonunda evlerin ve iş yerlerinin birbirinden uzak olduğu modern şehirler kurulmuştur. Ulaşım arterleriyle birbirlerine bağlanan ev ve iş bölgeleri arasında sabah ve akşam saatlerinde birbirlerine doğru akışlar başlamıştır (Mitchell, 1995). Sanayi öncesi toplumların aksine yaşam ve çalışma mekanları birbirinden ayrılmıştır. Ulaşım araçlarının hızla günlük hayata girişi, endüstriyel yapıların yarattığı kirlilikten kaçış ve kent merkezlerindeki yüksek rant gibi pek çok neden banliyö yaşamının gelişmesine sebep olmuştur. Bunun sonucunda kentler ulaşım ağlarıyla örülmüştür. Tren yolu ve otoyol bağlantılarının artmasıyla ulaşılacak mesafeler arttığı için kent çeperleri genişlemiştir. Kent merkezi ticaretin ve üretimin

üssüne dönüşürken, kentin dış çeperleri konut bölgelerinden oluşan yaşam çevresini oluşturmuştur. Yaşam mekanının uzak mesafelere taşınması, uzun süre ve ağır koşullarda çalışan insanın iki mekan arasında hareket etmesine sebep olmuştur.

Endüstri Çağında insanın mobilitesi turizmden dolayı da artmıştır. Kökleri 19. yüzyıla uzanan turizm anlayışı, 20. yüzyılda büyük kitleleri etkilemektedir (Rammler, 2002). Dünya Turizm Organizasyonu'nun yaptığı açıklamaya göre, dünyada her yıl yaklaşık 800 milyon kişi seyahat etmektedir (Henning, 1997). Turizm, insanın boş zamanların artmasının ve gezilerin ucuzlaşmasının bir sonucu olarak günümüzde artmıştır. 19. yüzyılda insanlar kültürel eğitimlerinin bir seviyesi ya da romantik arayışların bir sonucu olarak turistik gezilere çıkmışlardır. 20. yüzyılda ise insanlar, endüstriyel ev ve iş çevrelerinden uzaklaşmak için turistik gezilere çıkmaktadırlar (Rammler, 2002). Bir çeşit kaçış olarak adlandırılabilir olan bu durum, 60'larda ortaya çıkan mobil konut ve karavan kültürünün bir sonucudur.

Endüstri Çağı bilim ve teknolojiye gelişmelerle, olağanüstü üretim, sermaye ve uygarlık potansiyeli ile sosyal ve politik devrimlere tanıklık etmiş, açık ya da gizli egemenlikleri, ayrıcalık ve yoksullukları, kentsel çıkmazları ve çaresizlikleri, toplumsal paranoyaları içinde barındırmıştır (Gürsel, 2005).

Endüstri Çağı mimarisinde strüktürel yönden teknolojik yetkinlik sağlanmıştır. Betonarmenin, çeliğin, alüminyumun, plastik maddelerin kılıktan kılığa sokulup taşıyıcı ve örtücü fonksiyonlara kavuşturulduğu modern strüktür anlayışı çerçevesinde Frei Otto'nun geliştirdiği çadırsal konstrüksiyonlar, göçebe uygarlıkta rastlanan mimarlık türüne bambaşka içerik ve boyutlarla yeniden dönüşü ifade etmektedir (Özer, 1993). Göçebe uygarlıkların mimarlık kültürleri yüksek teknolojiyle işlenerek, biçimsel bir esin kaynağı olarak kullanılmıştır. Bunun sonucunda boyutsal bir genişlik sunan ve işlevsel çeşitlilik getiren yeni yapı tasarımları geliştirilmiştir. Çadırsı mimari spor salonlarından, kültür merkezlerine ve kamu binalarına kadar pek çok alanda formunun sunduğu geniş açıklıkların izin verdiği serbest planlama anlayışı içerisinde inşa edilmiştir.

1960'larda Archigram grubu üyeleri, sürekli hareket halinde olan bireyin değişen ihtiyaçlarına cevap veremeyen geleneksel yapı anlayışına karşın, kişinin hayatını sürdürebilmesi için gerekli olan tüm mekansal ihtiyaçlarını karşılayan ve göçebeliği baz alan projeler gerçekleştirmişlerdir (Ozkuş, 2005). Bu projeler aracılığıyla geleneksel toplumların yerden bağımsız, özgür ve portatif mimari anlayışının teknolojik bir donanımdan geçerek, modern hayatın içinde farklı bir biçimde yer alması hedeflenmiştir. İnsanların, binaların ve kentlerin sınırsız hareket

özgürlüğünde, kendi başına ayakta duran ve kendini tolere edebilen birer tasarım nesnesi olarak ele alınma süreci başlamıştır. Endüstriyel süreçte yoğun yapılaşmadan dolayı doğal yaşamdan kopuşu gerçekleşen insanın, mekanik yaşamın içinde ve ona hakim bir varlık olarak yer alacağı düşünülmüştür. Bir makinanın işleyiş prensiplerinin bağlı olduğu biçimsel yaklaşım biçim- işlev ilişkisiyle çözümlenerek, bu amaca yönelik tasarımlar yapılmıştır.

Teknolojinin<sup>22</sup> değişebilir ve ulaşılabilir bir kavram olduğunun anlaşılmasıyla beraber kentlerinde sonsuz bir değişim ve hareketlilik içinde olduğu fikrinden yola çıkan tasarımlarda bulunulmuştur. Bu tasarımlar, çoğunlukla farklı işlev ve ölçekteki parçaların biraraya gelmesini öneren megastrüktürlerdir (Ozkuş, 2005). Plug-in City, Walking-City gibi kentsel ölçekteki bu projeler, kent kurgusu içinde parçalanmış yaşam ve çalışma mekanlarını aynı merkezde toplayan, işlevden bağımsız, sürekli değişebilen, esnek, hareketli ve sökülüp takılabilen birer makina önermesidir. Bu yıllarda tasarlanan projelerin geleceğin şehirlerini tanımlamak gibi hedefleri olmuştur. Örneğin, Richard Rogers geleceğin binalarının statik birer nesne yerine insan aktivitelerini barındıran ve geliştiren dinamik bir nesne olacağını, konaklama yerlerinin ihtiyaçlara cevap veren, her an değişen ve gelişen birer yer olacağını düşünmüştür. Rogers, geleceğin şehirlerinin geçmişin şehirleri gibi her türlü aktiviteyi barındıran, tabakalı bir yapıya sahip olacağını öngörmüştür. Barınma, çalışma, eğlenme, öğrenme gibi aktivitelerin devamlı, çeşitli ve değişen yapılarda gerçekleşeceğini ifade etmiştir (Kronenburg, 2002a). Bu ve benzeri söylemlerin günümüzü yansıması değerlendirildiğinde, şehirlerin her türlü aktiviteyi barındıran bir bütüne dönüşmekte olduğu söylenebilmektedir. Üstelik, parçalara ayrılmış bölgelerin içiçe geçmesinin dışında o bölgeleri oluşturan birimlerin kaynaşmasından bahsetmek mümkündür. Daha açık bir tanımla, yaşama ve çalışma alanları birbirine içine geçen, her iki durumu da içinde barındıran birer bütüne dönüşmektedir.

Bilgi Çağının olanaklarının Endüstri Çağının gerçekliğinde yaşandığı günümüzde teknolojik hizmet üretim sistemlerinin gelişmesinden kaynaklanan yer ve zaman kavramlarının sorgu süreci, mimarlık gündemine takılıp, sökülebilir, interaktif, mobil ya da göçebe yapı tasarımlarının girmesini sağlamıştır. Bununla birlikte mimarlığın kapsamına giren bu yeni göçebelik anlayışı Archigram gibi avangart tasarım gruplarının, dijital bilgi akışının başladığı 60'lı yıllarda başlattığı bir sürecin ürünüdür. Avangart tasarımcıların altyapısını benzer ütopyik projeler ile hazırladığı yeni göçebelik anlayışı dijital teknolojilerinin yaygınlaşmasıyla, mekanik ve ağır kütlelerden sanal ve hafif strüktürlere doğru geçişin sağlandığı bilgi çağını başlatmıştır.



### 3.3.4 Bilgi Çağı

Gelişen teknolojinin son 40 yıl içerisinde dönüştürdüğü sanayi toplumları günümüzde Bilgi Çağını, ya da diğer isimleriyle; enformasyon ya da dijital çağı yaşamaktadırlar. Bu bölümde Bilgi Çağının başlangıcına dek gelen, 60'lardan itibaren geliştirilmeye başlanan dijital sistemlerin oluşturulma prensibinden kısaca bahsedilecektir. Ardından Bilgi Çağı olarak adlandırılan günümüz döneminin sosyal yaşamdaki temel kavramlara ve barınma anlayışı üzerine etkisi tartışılacaktır.

1960'larda büyük ve karmaşık hesap cihazları arasında dijital bilginin akışını sağlayan "packet-switching" teknolojisinin geliştirilmesiyle başlayan Bilgi Çağı Arpanet, Internet, World Wide Web, elektronik posta ve elektronik ticaretin başlamasını sağlamıştır. 1980 ve 90'larda bilgisayar yazılımları ile ilgili olarak geliştirilen dönüşüm düşüncesi, C++ gibi obje yönlendirmeli programlama dilleri yazılımlarının ihtiyaç anında yeni biçimler oluşturmak için birleştirilip, tekrar kullanılabilen parçalara bölünmesine izin vermiştir. Daha sonra, Java yazılımı bu parçaların bilgisayar ağlarında serbestçe hareket edebilmeleri için elverişli bir yol sağlamıştır. Bu sayede hesaplama cihazları için elektronik posta ve bilgi dosyalarına ek olarak "executable code"ları yüklemek de kolaylaşmıştır. Sonuç olarak, bunların fonksiyonları beklenenden daha fazlasını karşılayarak, internetin global olarak dağıtılmış kaynaklarına giriş sağlanmıştır. İlerleyen sürede küçülüp ucuzlarken, güçlenip sağlamlaşan işlemci ve hafıza cihazları, masa üstü bilgisayarlardan daha küçük donanımlara, giyilip takılabilir günlük cihazlara doğru bir geçiş gerçekleşmesine sebep olmuştur. Bu akıllı küçük cihazları ağ yollarıyla hızla ve otomatik olarak birleştiren teknoloji, en sonunda kablosuz iletişim ağlarını geliştirmiştir. Linda, Jini, Javaspace ve Tspace gibi software teknolojileri birbirinden tamamen farklı makineleri birleştirmek için kullanılmaya başlanmıştır. 1990'ların sonunda ise hemen hemen her artefektin zeka, hafıza, telekomünikasyon kapasitesi ve işlev kapasitesi ile işlenmiş, global olarak dağıtılmış donanım ve yazılım kaynaklarının bir bileşeni olarak ortaya çıkışı gözlemlenmiştir (Negroponte, 1995).

1960'ların orta büyüklüğündeki bilgisayarların yerini alan günümüzde kullanılan el büyüklüğündeki cep bilgisayarları, geçen 40 yıllık süre içerisinde bilginin işleniş ve aktarılma biçiminde büyük değişikliklere sebep olmuştur. Geçen bu süre içerisinde sistemlerin evrimleşmesine tanık olan kullanıcının da kendi sosyal hayatı bu değişimden etkilenmiş ve bilgi toplumunu oluşturmuştur. Kuantum teknolojisinin bilgisayardan iletişime, robotlardan uydulara ve yeni malzemelere kadar her alanda yaşattığı devrimlerin günlük yaşama taşıdığı köklü yenilikler, 20. yüzyılın son

çeyreğinde sanayi toplumunu sona erdirip, yeni bir toplum yapısının doğmasına neden olurken daha önceki toplum yapılarındaki madde ile maddenin üretimi yerine, bilgi ile bilgi üretimi almıştır. Toprak ve sermaye yerine, bilginin temel üretim aracı olduğu bu yeni toplum düzenine bilgi toplumu denilmektedir (Erkan, 1998) Bilgi ile bilginin üretilmeye başlamasından kaynaklanan yeni toplumsal yapı içinde bulunduğu çağı bilgi üretimi çıktısı olarak yorumlamaktadır (Şaylan, 2002).

Endüstri Çağının satın almadan önce standart ürünlerin üretimini teşvik eden yaklaşımı, dijital devrim sayesinde satın almadan önce kişiselleştirilmiş ürünün üretilmesini sağlamaktadır. Endüstri Çağı verilen süre ve yerde, benzeş ve tekrarlayan yöntemlerle üretime dayalı ekonomilerle seri üretim anlayışını ortaya çıkarırken, bilgi çağı ise aynı ekonomik ölçeği zamana ve mekana daha az öncelik vererek sunmuştur. Dolayısıyla, dijital bilgi kaynağı bitlerin üretimi herhangi bir yerde, herhangi bir zamanda gerçekleşebilmektedir. (Negroponte, 1995). Zamandan ve mekandan bağımsız üretim, üreticinin ya da bilgi işleyicinin her an ve her yerde işini gerçekleştirebilmesine olanak tanımıştır. Mekana yaklaşım ve mekan anlayışı da bu durumdan etkilenmiştir. İnsanlar yeni üretim anlayışının sorgulattığı zaman ve mekan ikileminden yola çıkarak, kendileri içinde sabit bir yere bağlı olmayan, esnek, mobil ve değişken mekansal arayışlara yönelmişlerdir. Çalışma saatlerinin artması ve iletişim teknolojilerinin günün her anında, her noktaya erişim sağlayacak boyuta gelmesinin bir sonucu olarak, yeni mekansal beklentilerden en çok ev ve iş ortamları etkilenmiştir. İnsanların günün çoğunu bilgisayar karşısında, masa başında geçirerek birer zihinsel hizmet işçisine dönüştüğü endüstri sonrası toplumlarda, yakın geleceğe ilişkin, elektronik ev kavramı ortaya çıkmaktadır. Bu amaçla sosyoloji, ekonomi, yapı ve iletişim teknolojileri gibi çeşitli disiplinleri kapsayan araştırma projeleri yürütülmektedir.

Bu projelerden biri "Living Tomorrow" projesidir. Proje, geleceğin ofis ve ev çevrelerini ön görmek ve bunlara ilişkin teknolojik altyapıyı sağlamak adına gerçekleştirilmektedir. Kullanıcının yaşam kalitesini geliştirici ürün ve servisler, gerçekçi bir gelecek kurgusunda bir yapı modeli olarak araştırılmaktadır. Bu proje kapsamında 1995 yılında "House of the Future" ve 2000 yılında "House and Office of the Future" projeleri tasarlanmıştır (Anon., 2006a). "House of the Future" projesi, sahip olduğu bilgisayar destekli yaşam üniteleri aracılığıyla fiziksel mekanı dönüştürebilen bir konut tasarımıdır. Bu dönüşüm mutfakta ses aktivasyonlu kapakların ardına gizlenen ocak, evye ve dolapların ortaya çıkmasıyla ya da içinde bulunan ürünlerin barkodlarını okuyarak internet üzerinden sipariş veren

buzdolabının varlığıyla sağlanmaktadır (Çetinçelik, 2003). Fiziksel mekanın uzaktan kumanda ya da sanal otomasyonla dönüşümü, kullanıcının mekanı deneyimleme sürecindeki rolüne de etki etmektedir. Mekan içindeki hareketlerini ses kontrol panelleriyle veya önceden kodlanmış bilgilerle denetim altına alan insanın fiziksel hareketi azalmaktadır. Bu durum, insana sanal bir mobilite kazandırırken, insanın fiziksel hareketine ilişkin etkinliğini azaltmaktadır.

Avrupa ve Belçika odaklı olan “Living Tomorrow” kapsamında tasarlanan “eHOMe” ve “Ework” projeleri de bulunmaktadır (Şekil 3.4). Microsoft ile birlikte geliştirilen “eHOMe”, ev ortamında internet üzerinden sosyal ilişkilerin sürekliliğini sağlamaya yönelik bir projedir. “Ework” ise insanların herhangi bir yerde ve herhangi bir zamanda ihtiyacı olan belgelere ulaşabileceği sistemleri geliştirmeye dayalı bir projedir.

Bilgisayar destekli yaşamın, mekanların oluşumundaki en yaygın örneği ise ev-ofis kavramında görülmektedir. “Scape House” adlı tasarım, mesleklerini internet üzerinden bilgi iletimiyle sürdüren insanlarla ilgili olarak gerçekleştirilmiştir. Tasarım insanların haftanın 2 günü işte, diğer 5 günü ise internet bağlantılı cihazların olduğu kırsal alanda inşa edilmiş bir konutta geçirebileceğini öne süren bir araştırmadan yola çıkarak yapılmıştır. Benzer şekilde “HII House” projesi internete bağlanılabilen bilgisayar destekli ev-ofis kavramı üzerine kuruludur. “HII House”daki ürünler sadece çalışma ortamını dönüştürmekle kalmamaktadır. Ayrıca, yaşlı ve fiziksel engelli insanlar için gündelik yaşamı kolaylaştırmaktadır. Ses algılayıcıları ve görüntü bankasıyla güvenlik sağlayan bilgisayar sistemlerinin yanı sıra, yapay zekaya sahip robotları da kullanıma sunmaktadır (Çetinçelik, 2003).



**Şekil 3.4** Living Tomorrow, Amsterdam

Günümüzde insanlar bilgi teknolojilerinin sağladıkları imkanlarla yaşamlarını geçmişe göre çok daha yüksek bir etkinlik düzeyinde sürdürmek olanağına sahiptir.

Bu gelişmelerin toplumun örgütlenmesinde, üretimin nitelik değiştirmesinde ve yaşam kalıplarının yeniden tanımlanmasında çok önemli sonuçları olmaktadır (Tekeli, 2002). Yoğun çalışma saatleri ve iş hayatına sıkışıp kalmış pek çok insan, mobil bir hayat arayışı içerisinde. Eğitim, sağlık, ticaret ve eğlence ile ilgili faaliyetlerin, herhangi bir yere rahatlıkla uyum sağlayabilecek kadar esnek olmalarına ilişkin, geçmişte hiç olmadığı kadar, bir talep bulunmaktadır (Kronenburg, 2002b). Bu nedenle, teknolojinin sağladığı sınırsız iletişim olanakları sayesinde bilgiye ve onun üretimine dayalı toplumlarda insanlar yeni göçebelik anlayışına doğru yönelmektedir.

Çağımızda pek çok çalışan insan, vaktini kirlilik veya gürültü üretmeyen dosyalarla ve evraklarla uğraşarak bilgisayarın karşısında geçirmektedir. Ayrıca, insanlar belirli zamanlarda bilgisayar bağlantısı aracılığıyla iletişim kurarak evlerinden de çalışabilmektedirler. Bu sayede elektronik olarak yönetilen yaşama-çalışma alanları yaratılarak, yaşam mekanlarıyla iş mekanları tekrar birleştirilmektedir (Mitchell, 1995). Endüstri öncesi toplumlarda henüz birbirinden kopmamış yaşama ve çalışma mekanları, günümüzde telekomünikasyon sistemleri sayesinde, tekrar birleşmektedir. Tıpkı çiftçinin hayvanlarıyla beraber yaşadığı çiftliklerde ya da zanaatkarın evinin üst katına kurduğu küçük üretim atölyelerinde olduğu gibi, günümüz konutları da her türlü teknolojiyle donatılmış, yaşama ve çalışma fonksiyonlarını birarada bulunduran birer tekno-atölyeye dönüşmektedir.

Küçük tüketim nesnelere kentsel ölçekteki mimari projelere kadar her tasarımın birbiri içine geçen çok fonksiyonlu oluşumu, dijital telekomünikasyon sistemlerinin oluşturduğu bir durumdur (Mitchell, 1995). Gelişen teknoloji mesafeyi sıfıra indirgeyerek, birbirinin içine geçmiş ve sıkıştırılmış sistemler sayesinde, insanların anlık değişen ihtiyaçlarını tek bir nesne üzerinden karşılayacak duruma gelmektedir. Bu duruma, 90'ların ortalarına itibaren hızla günlük hayata giren cep telefonlarının hem biçimsel hem de fonksiyonel anlamda geçirdiği evrim iyi bir örnektir. İlk başta kullanıcılarının yere bağlı olmadan, özgürce çağrı alıp çağrı verebilmesi amacıyla piyasaya sürülen cep telefonları zaman içerisinde kullanıcılarının farklı beklentilerini karşılayan bir ürüne dönüşmüştür. Çağrı özelliğine eklenen mesajlaşma, hesaplama ve çalar saatli ajanda fonksiyonları kısa sürede popülerliğini yitirdiği için cep telefonları fotoğraf makinesi ve kamera özellikleriyle birleştirilmiştir. Aynı zamanda piyasaya çıktığı ilk günlerde tek fonksiyonlu, büyük ve ağır olan telefonların yerini çok fonksiyonlu, hafif ve ince modeller almıştır. Sürekli geliştirilen yeni teknolojiler insanların beklentilerini arttırıp daha fazlasını birarada istemeye yöneltmiştir.

Sonuç olarak, insanın gelecekle ilgili ihtiyaçlarını karşılayabilmesi için teknolojiye büyük önem verilmiştir. Teknolojik kutuplaşmaya rağmen, hem görünürlük hem de görünmezlik arayan toplum, zamanının büyük kısmını monitörlere bakarak ya da bilgi tarayarak geçirmektedir (Mankouche, 2003). Deneyimin gittikçe edilgen bir konum aldığı bu süreçte, tüm işlerini monitörün ekranında yaptığı bir dizi işlemlerle tamamlayan insan, sosyal bir varlık olma statüsünden sıyrılarak toplumdaki ve toplumsal aktivitelerden uzaklaşmaktadır. Örneğin elektrik ve telefon faturalarının ödendiği, mutfak alışverişinin yapıldığı internet sistemleri kişiye zamandan bir kazanım sağlarken, kişinin diğer insanlarla iletişim kurmasına ve sosyalleşmesine engel olmaktadır. Bu yaklaşımdan yola çıkarak, Steven Mankouche “The Wireless Teahouse” projesini tasarlamıştır (Şekil 3.5). Mankouche gelecekte toplumdaki kendini teknolojiyi kullanarak soyutlayan insanın hiçbir yere bağlı olmadan yaşayabileceği bir mekan önermektedir. Teknolojinin evin dönüşümüne etkisinin aktarılması için açılan bir yarışma için tasarlanan bu projede, elektronik olmayan ve tahta parçalardan oluşan bir kulübe önerilmektedir. Kulübede teknolojik olan tek şey cep telefonudur (Mankouche, 2004).



**Şekil 3.5** Wireless tea house,

Yapılar aracılığıyla kişilerin buldukları çevreyle iletişime geçmelerine bir diğer örnek ise “Domingo Şeker Fabrikası” projesidir (Şekil 3.6). Bu tasarım, çok düşük çözünürlüklü bir bilgisayar ekranındaki büyük boyutlu piksellere benzeyen pencerelerden oluşan bir çeşit interaktif cephe sistemidir. Renkli her camın arkasında, yapının fiziksel varlığını kanıtlamak için bir cevap olarak, ışıklar yanıp sönmektedir. Bu düzenek çevreyle iletişime geçmek için kullanılmaktadır (Checkwitch, 2004).



**Şekil 3.6** Domingo Şeker Fabrikası

Negroponte (1995) göre, bilgi-sonrası çağ coğrafi sınırları ortadan kaldıracaktır. Dijital yaşam belirli bir zamanda, belirli bir yerde yaşama daha az bağlı olacak ve mekanın kendisinin dönüşümü mümkün olacaktır. Günümüzde gelişen telekomünikasyon teknolojisi bazı iş faaliyetlerinin ofis dışında, herhangi bir yerden yapılabilmesine olanak tanımaktadır. Bu da gelecekte iş faaliyetlerinin kentlerin belli merkezlerinde konumlandırılmış ofis bölgelerinde yoğunlaşmak yerine, evlerde yürütülebileceği öngörüsünü doğurmaktadır. Bütün bunlar eğlence, alışveriş, bankacılık ve benzeri etkinlikler için de geçerlidir. Yakın bir gelecekte tüm insan yaşamının odağının, her türlü iletişim için yeterli donanıma sahip “elektronik ev”lerin olacağı söylenebilir (Erdem, 2005).

Sonuç olarak, insanlığın içinde bulunduğu çağ, kendinden önceki diğer çağların ruhunu barındıran, geçmiş ile geleceği, geleneksel ile çağdaşı birbirine yaklaştıran ve bilginin yayılma prensibine dayalı olan Bilgi Çağıdır. İnternetin ve cep telefonlarının dünya genelinde etkin kullanımından ötürü, tüm toplumlar Bilgi Çağının içindedir. Bununla birlikte, her toplum kendi sosyo-kültürel, ekonomik, siyasal ve coğrafi konumundan ötürü Bilgi Çağını yaşamamaktadır. Bu sebeple, bazı toplumlar için elektronik ev kavramında bahsedilirken, bazı toplumlar için çamurdan yapılmış evlerini heyelandan korumak için hangi önlemleri almaları gerektiği tartışılmaktadır. Her türlü yapı kültürünün ve barınma anlayışının zıtlıklar ve benzerlikler ile birarada bulunduğu bu çağ, insanın sanal anlamda mobil olmasına olanak tanımaktadır. Farklı iki yerdeki kişileri biraraya getiren durum iletişim teknolojilerinin sunduğu, sınırları genişletilmiş sanal bir mobilitedir.

### **3.4 Barınma İhtiyacının Bağlı Olduğu Psikolojik Unsurlar**

Barınma kavramı, psikolojik perspektiften değerlendirildiğinde, bir yerde ikamet etmenin oraya fiziksel olarak sahip olmaktan çok, orayla kişisel bağların kurulmasıyla ilişkili olduğu gözlemlenmektedir (Flade, 2002). Bu durumda “ev” (house) ve “yuva” (home) kavramları ortaya çıkmaktadır.

Ev ve yuva kavramları çevre psikologları ve mimari teorisyenlerce tartışılmış ve tartışılmaktadır. Evin aksine yuva satın alınamayan, kişisel çabalarla ve deneyimler ile oluşan bir kavramdır. Yaşamın odak noktası olan yuvalar sahiplerinin anıları ve kişisel anlamları ile yüklüdür (Bunston ve Breton, 1992). Bu sebeple, yuva herkes için kendine özgü, özel bir anlama sahiptir. Ev ise kullanıcı-sahip ilişkilerinden kaynaklanan ekonomik ve estetik değerlerle ilgili bir kavramdır.

Evin ve yuvanın anlamı kişinin içinde bulunduğu toplumdan topluma, kültürden kültüre farklılık göstermektedir. Bir evi yuvaya dönüştüren pekçok kültürel, davranışsal ve çevresel unsur bulunmaktadır (Ünügür ve diğ.,1997). Bu sebeple, barınma kavramı fiziksel çevreyi baz alan çevresel psikoloji bağlamında değerlendirilmektedir.

Kişi içinde bulunduğu çevreden etkilenip özümseyerek, çevrenin yeniden şekillenmesinde etkili olmaktadır. İnsanın içinde bulunduğu fiziksel çevreyi özümseyip, kendine mal etmesi (appropriation) daha küçükken etrafında dönen dünyayı deneme-yanılma yöntemiyle algılamaya çalışmasıyla başlamaktadır. İnsan bilinçlendikçe, kuşatılmış olduğu monoton çevreyi değiştirip, beğenileri doğrultusunda kişiselleştirmeye çalışmaktadır (Flade, 2002). Aşağıdaki liste, insanın çevresini özümsemek için yaptığı eylemleri göstermektedir (Graumann, 1990). Bu eylemler;

- Hareket etmek,
- Duyular yardımıyla çevreyi keşfetmek,
- Nesnelere oluşturmak, sınıflandırmak, yönlendirmek, üretmek,
- Bilişsel yöntemlerle mekana hakim olmak,
- Mekanı ve mekansal nesne ile iletişim kurmak,
- Sahiplenmek, şekillendirmek ve yönetmek,
- Mekanı kişiselleştirmektir.

Yukarıda yer alan maddelerde belirtildiği gibi insan, içinde bulunduğu mekanla duygusal bir iletişim kurmak için hareket ederek onu algılamaya çalışmaktadır. Bu algı kurulmadan önce insan bulunduğu yere yabancıdır. Seamon'a göre bir yabancı öğrenme sürecinde sürekli hareket halindedir. Bu hareketlilik yenilik, aşına olmama,



keşfetme, inceleme ve cesaret kavramlarını içine almaktadır (Özcan, 2003). Bu kavramlarla bulunduğu yeri deneyimleyen özne, mekanla ve yerle iletişime geçerek duygusal bir bağ oluşturmaktadır. Aynı zamanda konfor gibi temel ihtiyaçlarını karşılanması kurulan bağın kuvvetlenmesinde etkili olmaktadır. Mekanın fiziksel kalitesi mekana ilişkin psikolojik algının gelişmesine yardımcı olmaktadır.

Barınma kavramının psikolojik etkisi mobilite bağlamında değerlendirildiğinde ise konuya ilişkin çeşitli durumlarla karşılaşmaktadır. Bir yerde ikamet etmenin ideal biçimi mobiliteyi ve dönüştürülebilirliği kapsamaktadır. Örneğin, günlük getir götür işlerinden kaynaklanan mekansal mobilite, yeni bir eve taşınmak, yazlık ev gibi ikinci bir eve sahip olmak ya da evdeki yaşam mekanlarını değiştirmek yaşam içinde gerçekleşen ve olumlu olarak adlandırılan birer mobilitedir. Bununla birlikte, ikamet etmeye ilişkin olarak mobilitenin ideal biçimini örneklemeyen durumlar da bulunmaktadır. Bunlar seyahat halinde olmak, evsiz olmak ya da göçmen olmaktan kaynaklanan ve negatif olarak adlandırılan mobiliteyi örneklemektedir (Flade, 2002). İkamet etmeye ilişkin olarak olumlu ve olumsuz adlandırılan ve örneklendirilen bu durumlar kişinin hareket sırasında yaşadığı deneyimlerin psikolojik yansımalarının sonucudur. Genel olarak değerlendirildiğinde, işsizlik ya da savaş nedeniyle gönülsüz göçmenlik durumunda olan bir insanın yaşadığı mekansal değişimin hissettirdikleri ile yazlık evine gitmek için yuvasından ayrılan kişinin yaşadığı mekansal değişimlere bağlı hisler birbirinden farklıdır. Birinde yuvanın terkedilerek bir daha dönülmemesi durumu söz konusuysen, diğerinde gerçekleşen kısa süreli ayrılış mevcut bağları güçlendirecek niteliktedir. Bununla birlikte, her iki durum içinde mobilitenin olumlu ve olumsuz etkileri bulunmaktadır. Aralarındaki temel farklılık, zorunlulukların dayattığı bir mekansal mobilitenin mevcut olup olmama durumudur.

Çağımızda aile yapılarının değişimine, işsizliğe ve doğal afetlere bağlı göçlere, kısa süreli taşınmalara, teknolojik gelişmenin etkilediği bireyselleşmeye, toplumsal ve siyasal ölçekteki sorunlara bağlı bir mobilite anlayışı ortaya çıkmıştır. İnsanların yaşam mekanları ile kurdukları bağlar zayıflamaktadır. İnsanlar, yaşadıkları fiziksel çevrenin ve ilişki kurdukları sosyal çevrenin değişiminden psikolojik olarak etkilenmektedirler. Sürekli değişen mekanlara yeniden uyum sağlama süreçleri sıkıntılıdır. İnsanların değişen bu barınma gereksinimi karşılamak için günümüzde göçebe kültürlerin barınma ilkelerinden yola çıkan tasarımlara sıklıkla rastlanmaktadır.

### 3.5 Barınma İhtiyacının Bağlı Olduğu Sosyolojik Unsurlar

Yerleşke tiplerinin gelişmesine ve çeşitlenmesine pek çok unsur etki etmektedir. İklimsel ve çevresel veriler, sosyal sınıf yapısı, ekonomik sistem ve din görüşleri bu etmenlerin başlıcalarıdır. Savaşlar, isyanlar ve politik değişimler belirli bir yerleşke kültürünün büyük değişikliklere maruz kalmasına sebep olmaktadır (Seiler-Baldinger, 2002). İdeolojilerin kendi güç ve otoritelerini ispatlamak için toplumun mimari değerleri üzerinde kurduğu egemenlik insanlığın yakın tarihinde bile hissedilmektedir. Örneğin, Hitler'in Almanyası faşizmi vurgulayan bina tipolojilerinin oluşmasına sebep olmuştur. Stalin'in Rusya'sı, bireyin sadece devletin refahı ve gücü için çalışması gerektiğini, devletin en üstün güç olduğunu telkinleyen komünist ideolojiyi betimleyen büyük ve anıtsal binalarla kurulmuştur. Post-modernizmin mimarlık disiplini ortaya çıkışı kapitalist sistemin içindeki parasal dengelerden kaynaklanan güç, otorite ve üstünlük kavramlarının tekrar gündeme gelmesiyle eş zamanlıdır. Bankalar ya da lüks konutlar ihtişamın ve gücün hakim olduğu Antik Çağ mimarisinden alınan sütun başlıkları, üçgen alınlıklarla taçlandırılarak birer finans ve güç simgesine dönüştürülmüştür. Mimarlık disiplini bunun için bir araç olmuştur. Prefabrikasyona dayalı makina üretimin geliştirildiği, trenin ve otomobilin sosyal hayatta yerini aldığı Endüstri Çağında, hız ve makinalaşma kavramlarının yüceltilmesinden mimari planlama da etkilenmiştir. Verilen örnekler çerçevesinde kısaca özetlenecek olursa; yapı yapma sanatı olan mimarlık ve bu disiplinin içinde yer alan barınma kültürü, çağının toplumsal ve kültürel değişimlerinden etkilenmiş ve etkilenmektedir.

Barınma mekanlarının oluşumunda aile ilişkileri, cinsiyet, yaş ve ortak özellikler etkili olmuştur. Örneğin Afrikalı göçebe toplulukların yaşam şekilleri, yapıların kurulmasında "kadın"ın önemli rolü olduğunu göstermektedir. Kung San kadınları topladıkları çalı çırpıları birleştirerek, gerçekte var olmayan evlerine girişi ve ateşin yanında kadın ve erkeğin oturma yerlerini belirlemektedirler (Waterson, 1998). Böylece, kadının aile içindeki birleştirici rolü ailenin yaşam alanının belirlenmesinde etkili olmaktadır. Ayrıca, diğer göçebe kültürlerin yaşam mekanları olan çadırlarda da aile büyüklerinin, erkeklerin, kadınların ve çocukların oturacakları yaşama mekanları belirlidir. Bu mekanların sınırları dizilimin kendisinden kaynaklanan düzene göre oluşmaktadır. Genelde, yemeğin pişirildiği ateşe yakın olan yerler kadınlara ait mekanlar olurken, girişin karşısında bol ışık ve hava alan mekanlar aile büyüklerinin ve misafirlerin ağırlandığı mekanlardır. Çadır içindeki yerleşimler bireylerin toplumsal statülerinden kaynaklanmaktadır.

Bugün politik ve ekonomik uluslararasılık, hızlı teknolojik yenilikler ve kültürel değişimler modern yaşamın tüm alanlarında mobilizasyonun, esnekliğin ve ivmenin gücünün artmasına neden olmaktadır. Bu durum sık görülen taşınmaların, yeni esnek konut biçimlerinin ve en son ulaşım ve iletişim teknolojileriyle desteklenen belirli mesleklerde düzenli bir göçebelik anlayışının ortaya çıkmasında etkili olmuştur (Rammler, 2002). Sosyal hayattaki bu dönüşümler barınma kavramının ele alınış şeklini ve buna ilişkin olarak yeni konut biçimlerini etkilemektedir. Daha esnek ve mobil bir yaşam tarzının ister istemez kabul edilmesine neden olan iletişim teknolojileri kişinin anı yaşama sürecine etki ederken, o ana ilişkin mekanın da etkilenmesine sebep olmaktadır. Artık evler kullanıcısının kısa süreli ihtiyaçlarını gideren, değişime açık ve teknolojiyle donatılmış birer yaşam ünitesine dönüşmektedir. Bu dönüşümün temel nedeni ise insanın kendisinin iş, okul ve günlük hayatı yaşama sürecindeki rolünden ve üretim-tüketim ilişkilerinden kaynaklanmaktadır. Teknolojiye ve iletişime dayalı günlük deneyimlerin artması, eğitim-öğretimin ve hatta sağlığa ilişkin aktivitelerin bile internetten edinilmesi sebep olmuştur. Etkin cep telefonu ve internet kullanımından kaynaklanan sanal mobilite, insanın sosyal hayatının gelişimine yön vermektedir. Bunun sonucu olarak, evlerde bu değişimden etkilenmektedir.

### **3.6 Bölüm Sonucu**

Bu bölümün genelinde barınma kavramı ve ilişkili olduğu yerleşkelerin tarihsel süreçte geçirdiği değişim mobilite odaklı olarak değerlendirilmiştir. İnsanın bu zaman dilimindeki mobilitesini kısaca özetlemek mümkündür: İnsan, henüz yerleşik düzene geçmediği Paleolitik Dönemde iklimsel değişimlerden korunmak ve avlanmak amacıyla sürekli hareket halinde olmuştur. Toprak mülkiyetine ve tarımsal artı değere dayalı olan Neolitik Dönemde ise yerleşik düzene geçen insan, doğal olarak yaşadığı özgürlüğünü yitirmiştir (Gürsel, 2005). Buna rağmen çeşitli meslek gruplarına ait insanların ve göçebe toplulukların mobilitesinden bahsetmek yerinde olacaktır. Endüstri Çağında insan buharlı gemilerin, trenlerin, otomobillerin ve uçakların günlük hayata girmesiyle geniş bir hareket özgürlüğü kazanmıştır. Kamusal ve özel mekan ayrımları doğmuş, sanayi öncesi toplumlardakinin aksine iş ve çalışma mekanları birbirinden ayrılmıştır. İnsan, makinaya bağlı olarak kazandığı hareket özgürlüğü sayesinde, bu mekanlar arasında gidip gelmeye başlamıştır. Bilgi Çağında ise geliştirilen tele ağlar ve mobil teknolojiler her günün mekanını ve zamanını dönüştürerek, insanın hem fiziksel hem de zihinsel anlamda hareket özgürlüğü kazanmasını sağlamıştır. Üretim biçimlerinin ve kullanılan alet

teknolojilerinin gelişimi, insanın kendini konumlandırmak için şekillendirdiği çevresinin ve bu çevre içindeki hareketinin de değişmesine sebep olmuştur.

## **4 MOBİL YERLEŞKELER ve TOPLULUKLAR**

### **4.1 Giriş**

Sosyal bir varlık olan insanın, kendisi gibi olan diğer insanlarla birlikte yaşama arzusunun hareket olgusuyla kesişim nedenlerinin ve yerleşkelerde mobilitiyi oluşturan unsurların ortaya konulacağı bu bölümde, çeşitli insan topluluklarının barınma alışkanlıkları incelenecektir. Mobilitiyi oluşturan unsurlara göre yapılan sınıflandırma sonucunda örnek yerleşkelerin kültürel ve ticari faaliyetleriyle beraber toplum içindeki sosyal statülerine de yer verilecektir. Bundan hareketle, günümüzde teknolojik gelişmelerin mimariye bir yansıması olarak adlandırılabilen “mobil hayat” anlayışının çeşitli mobil toplumlardaki yeri ortaya konmaya çalışılacaktır.

Sınıflandırılmış yerleşkelerdeki mobilité her bir grup için farklı bir önem taşımaktadır. Örneğin mobilité, göçebeler ve gezgin işçiler için bir yaşam koşuluysen, hacılar için dini bir kabuldür. Turistler için memnun edici bir durumken, mülteciler için bir zorlama ve dayatmadır. Sebep ne olursa olsun, her grubun tek bir ortak ihtiyacı vardır. Bu ihtiyaç, yolculuklar süresince sahip olunacak bir yuvadır (Bunn, 2002). Bu açıklamadan yola çıkarak, bu bölümde mobil insan gruplarının yolculukları sırasında barınma ihtiyaçlarını nasıl karşıladıkları ortaya konulacaktır.

### **4.2 Mobil Yerleşkelerin Tanımı**

Tek başına yaşayamayan insanların ait oldukları grupların ve onların birleşmesiyle oluşan sosyal birliklerin belli bir mekanda barınmak, korunmak, geçimlerini sağlamak ve yaşamak için çeşitli şekillerde biraraya toplanmalarıyla yerleşkeleri oluşturduklarından 3. bölümde bahsedilmişti. Mobil yerleşkeler ise, gene aynı tanımdan yola çıkarak, belli bir sosyal ve kültürel gruba ait olan toplulukların çeşitli nedenlerle ya da zorunluluklardan ötürü yere bağımlı olmadan, barınmak ve korunmak için oluşturdukları yaşam alanlarıdır. Kültürel, ekonomik, sosyal ve politik öğelerin ön plana çıktığı bu yerleşke biçimleri dünya üzerinde çok çeşitlilik ve farklılık göstermektedir. İklimsel ve coğrafi veriler, temelde özdeş niteliklere sahip grupların farklılaşmalarına sebep olmaktadır. Örneğin hiçbir çağda, devlet otoritelerinin tüm baskılarına rağmen, tam manasıyla yerleşik hayata geçmemiş bir

topluluk olan çingenerler buldukları ülkelerin koşullarına kendi geleneklerinin izin verdiği ölçekte uyum sağlamışlardır. Bu nedenle, bir Doğu Avrupa çingenesiyle bir Fransız çingenesi yaşayış, giyiniş gibi çeşitli özelliklerden dolayı birbirlerinden farklıdır. Çingenerlerin yaşadıkları toplumlar bu farklılıkların doğmasında etkili olmaktadır. Kısaca, belirli bir yerleşimde yaşamak ve aynı toplumda yer almak, bireylerin davranışlarında benzerliğe yol açmaktadır (Deviren, 2001). Çingenerler örneğinde belirtildiği gibi, toplumsal kimlik oluşumunda belirleyici olan etnik özelliklere rağmen yaşanan coğrafyanın sosyal ve siyasal kabulleri de kişiler üzerinde önemli bir etkiye sahiptir.

### **4.3 Mobilitiyi Oluşturan Unsurlar**

Hareket kavramı, canlıların doğasında olan ve onun iç dinamiklerinden doğan bir olgudur. Her canlı, kendi varoluşunun bir göstergesi olarak hareket etmektedir. İnsanın doğasındaki hareket istemli ve istemsiz bir dizi eylemden oluşmaktadır. Diğer canlılardan farklı olarak insan, sadece güdüleriyle hareket etmemektedir. Onu eyleme geçiren aklı, duyguları ve mantığı vardır. İnsan durumları değerlendirerek, ihtiyacını belirleyip hedefine doğru ilerlemektedir. Kimi zaman, doğal afetler ya da savaşlar gibi kendi elinde olmayan sebeplerden istemeden ya da zorlanarak bulunduğu yerden ayrılmak zorunda kalmaktadır. Kimi zaman içinde bulunduğu toplumun gelenekleri ve adetleri hareketliliği kaçınılmaz kılarken, kimi zaman da bireysel tercihler değişimi sabit kılmaktadır. Hareketin nedeni sosyal, kültürel, siyasal, ekonomik veya doğal nedenlerden kaynaklanabilmektedir. Değişkenlerin tek bir tanesinin varlığı hareketliliğe sebep olabilirken, genellikle birden fazla etken tarih boyunca ve günümüzde mobil yerleşkelerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. İlk bakışta tek bir nedene bağlı gözükken saptamalar yapılsa da her durum kendi içinde başka durumları barındırmaktadır. Örneğin, kamp ve karavan yaşamını seçmiş bir insanı böyle bir tercihe iten sosyal ve ekonomik değerler kişinin sahip olduğu kültürel değerlerle paralellik göstermektedir. Aynı şekilde sosyal nedenler olarak adlandırılacak kişisel tercihler doğrultusunda denizci olmayı seçmiş bir kişinin, denizi olmayan bir coğrafyadan geldiğini düşünmek güçtür. Deprem gibi doğal afetler sonucu afet çadırlarından yaşayan insanların bu yerleşke sisteminde kalıcılığını belirleyen unsur, yıkımın kendisi kadar ülkenin ekonomik durumu ve buna bağlı olan siyasal yapıdır. Tarihsel süreçte bir değerlendirme yapıldığında ise, Türklerin göçebe bir toplum oluşunu içinde bulunduğu coğrafyaya, bu coğrafyadan kaynaklanan üretim faaliyetlerine ve siyasal sisteme bağlamak mümkündür.

Bu çalışmada mobil yerleşke gruplarını oluşturan temel unsurlar kültürel, sosyal ve zorunluluklar olmak üzere üç başlık altında sınıflandırılmıştır. Sınıflandırmalarda verilen örnekler, geleneksel ve çağdaş insan topluluklarından oluşmaktadır. Bu insan toplulukları ister çağdaş ister geleneksel olsun, birarada hareket etmektedirler. Bu birlikteliği sağlayan pekçok neden bulunmaktadır. Geleneksel toplumlar için Wagner'in yaptığı değerlendirmeye göre; dil bağı, genetik sınıflama, akrabalık, gelenek, rütbe ve mülk insan topluluklarını birbirine bağlayan, beraber hareket etmelerini ve yaşamalarını sağlayan birleştirici mekanizmalardır. Ekonomik düzenlemeler de farklı gruplar arasındaki alışverişi karşılıklı etkileri belirlemektedir (Wagner, 1960). Çağdaş toplumlarda ise bu birleştirici unsurlar, hızla değişen değerler karşısında önemini yitirmekte ve de yenileriyle yer değiştirmektedir. Değişen toplum yapısı, yaşamın giderek daha fazla ve yüksek derecede yapay koşullar altında ve çoğunlukla bireysel olarak veya topluluklar halinde sürdürülmesine sebep olmaktadır (Deviren, 2001). Birleştirici unsur, hızla oluşan ve gelişen yapay çevredeki koşulları deneyimleme arayışında olan insanların bu arayışa gönüllü olmalarından kaynaklanmaktadır. Örneğin doğanın platformlar, dijital ekranlar ve ses sistemleri gibi yüksek teknoloji ile donatılarak, belirli bir süre için yapaylaştırıldığı müzik festivallerinde kurulan kamp çadırları hiçbir etnik, sınıfsal ya da siyasal ortaklığa dayanmayan bir birlikteliği örneklemektedir. Bu ortamdaki birleştirici unsur, o süreci deneyimlemeye karşı olan istek ve ilgi gibi, Wagner'in geleneksel toplumlar için açıkladığı birleştirici unsurlardan farklı olan, kişisel tercihlere dayalı olan bir durumdur.

Yukarıda aktarılanlar ışığında, bu bölümde mobil yerleşkeler ve mobilitayı oluşturan temel unsurlar incelenecektir. Daha önce de bahsedildiği gibi mobilitayı oluşturan unsurlar tekil değildir. Her oluşumu tetikleyen ve diğerlerine göre daha etkin olan bir başka unsur vardır. Aşağıda yer alan sınıflandırmalar bu etkin etkenler doğrultusunda yapılmış ve seçilen örnek gruplarla detaylandırılmaya çalışılmıştır.

#### **4.3.1 Kültürel ve Ekonomik Nedenlere Dayalı Mobilité**

Güvenç'e göre doğanın ya da Tanrı'nın yarattıklarına karşılık, insanoğlunun yaparak ve yaşayarak yarattığı, öğrendiği, öğrettiği, aktardığı, geliştirdiği maddi ve manevi her şey bilimsel anlamda kültürdür (Güvenç, 1997). Tanımdan da anlaşılacağı gibi bu geniş kavram içinde gelenekler, aile yapısı, bilim ve sanat, mimari, ekonomik ve siyasal ilişkiler gibi alt kavramları barındırmaktadır.

Kültürel değerlerin kapsam olarak genişliği toplumların yaşam biçimlerinin değişkenliğinin nedenlerini ortaya koymaktadır. Aşağıda açıklanan toplulukların ve

grupların aynı sınıflandırma içinde yer almalarının sebebi, benzer kültürel ve ekonomik nedenlerden dolayı yerleşik hayata tam olarak geçmemiş veya yarı yerleşikliği seçmiş bir toplumsal yapıya sahip olmalarından kaynaklanmaktadır.

#### **4.3.1.1 Göçebeler**

İnsanoğlu yerleşik düzene geçmeden önce göçebe bir hayat sürmüştür. Belirli bir yere bağlı olmadan, hayatta kalabilmek için ihtiyacı olan besini ve güvenlik koşullarını sağlamak amacıyla sürekli hareket halinde bulunmuştur. İnsanlık, tarihinin büyük bir kısmını avcı ve toplayıcı olarak geçirmiştir, yerleşik düzene geçişi kısa bir zaman aralığına işaret etmektedir.

Buna rağmen, bugün bilinen ve kabul edilen göçebelik anlayışı insanoğlunun yerleşik düzene geçmesinden hemen sonra başlamaktadır. Hayvanları evcilleştirerek tarım kültürüne geçen insan toplu halde yaşamaya başlamıştır. Köyleri, kasabaları daha sonra da etrafını duvarlarla çevirdiği şehirleri kurmuştur. Şehirlerde yaşayan insanlara başka şehirlerden malzeme getirecek, hayvanları yetiştirip güdecek, tarlalardan ekin alıp biçecek gruplara ve topluluklara ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Böylece, ürün toplayıp stoklamaya dayalı çiftçilikten kaynaklanan göçebelik ortaya çıkmıştır (Bunn, 2002).

Göçebe yaşayan topluluklar için, göçebelik olgusu bir yaşam biçimidir. Bu topluluklar örgütlü hareket ederek düzenli bir yaşam sürmektedirler. (Arayıcı, 1999). Sürekli göç halinde olma durumu, göçebelerin her türlü koşula kolayca uyum sağlamalarına neden olmaktadır. Göçebeler, konaklamak için gerekli olan tüm ihtiyaçlarını yanlarında taşımaktadırlar. Barakaları, çadırları, yurt adını verdikleri barınakları, eşyaları ve mobilyaları hafif, esnek ve çok amaçlı kullanılabilecek niteliktedir (Bunn, 2001).

Dünyanın çeşitli ülkelerine dağılmış olan sayıları 40 milyonu bulan göçebe topluluk bulunmaktadır. Bu topluluklar kendi içlerine dönük, kapalı bir yaşam sürdürmektedir. Çadırlar ve karavanlarda konaklamaktadır. Göçler, at ve eşeklerin çektiği araçlarla ya da motorlu taşıtlarla yapılmaktadır. Sahip oldukları küçük ve büyük baş hayvanlarla birlikte göç etmektedirler. Devletler göçebe toplulukları yerleşik düzene geçirmek amacıyla tarımsal etkinlikleri kolaylaştırıcı girişimlerde bulunmaktadır. Devlet tarafından uygun toprak ve araziler, gerekli araç ve gereçler ile birlikte göçebelere verilmektedir (Arayıcı, 1999).

Göçebelerin çoğu hayvanlarını gütmek veya avlanmak için yolculuk etmektedirler. Bununla birlikte, harekeli bir yaşam sürdürmek göçebelerin kimliğini oluşturan en



önemli etkidir. Bu etkenin önemi, göçebe toplumların kendilerini tanımlamak için kullandıkları sözcüklerden anlaşılmaktadır. Örneğin, Kırgızca göçebe kelimesi tam olarak, “hareketli insan” anlamına gelmektedir (Bunn, 2002).

Göçebe yerleşkeler, vernaküler mimarinin bir ürünüdür. Yakın çevredeki yerel malzemeler geleneksel yapım teknikleriyle birleştirilerek esnek, çok yönlü, malzeme açısından çeşitli, iklim koşullarına dayanıklı ve kolay taşınabilen çadır ve barınak tipleri geliştirilmiştir. Genelde tek yaşam mekanlarından oluşan bu barınaklarda malzeme olarak kumaş, hayvan derileri ya da ahşap kullanılmaktadır. (Bunn, 2002).

Göçebe mimarisi yerleşik düzenin konfora ilişkin özelliklerini içermemektedir. Buna rağmen, göçebelik göçebelere “yaşam kalitesi” açısından önemli bir avantaj olarak düşünülmektedir (Khazanov, 1983). Bu durum, göçebelerin yerden bağımsız ve esnek bir yapı kültürüne sahip olmalarından kaynaklanan hareket özgürlüğüyle yakından ilişkilidir.

**Tablo 4. 1.** Dünyanın çeşitli bölgelerinde bulunan göçebe toplulukları

<b>Göçebeler</b>	<b>Toplam sayıları</b>	<b>Yerleşim yerleri</b>
Eskimolar	145 000	Orta Sibirya, Alaska, Kanada, Grönland
Tourağlar	2 milyondan fazla	Cezayir, Libya, Nijer, Mali
Nenetler	35 000	Beyaz Deniz, Rusya
Kalmouklar	180 000	Güney Rusya
Mongollar	8 milyondan fazla	Moğolistan, Çin
Akhalar	450 000	Çin (Yunnan), Kuzey Indoçin
Aborjinler	250 000	Kuzey Avustralya
Himbalar	1 2000	Güney Angola, Kuzey Namibya
Bohimanlar	60 000	Namibya ve Botswana
Massailer	550 000	Tanzanya, Kenya

Tablo 4.1’de görüldüğü gibi Dünya’da pek çok farklı göçebe topluluk bulunmaktadır. Göçebe yerleşkeler buldukları coğrafyaya, iklimsel koşullara ve kullanılan yerel malzemeye göre çeşitlenmektedir. Bugün kullanımı en fazla olan göçebe barınakları; yurt, tipi ve kara çadırıdır (Bunn, 2002).

“Yurt” adı verilen Türkmen çadırları Orta Asya göçebelerinin tipik yerleşme birimidir. Moğolistan’dan Türkiye’nin doğusuna, Sibirya’nın güneyinden Afganistan’a kadar geniş bir alanda kullanılmaktadır. Yapı olarak sökülüp takılabilen ahşap parçalardan

oluşan bu konstrüksiyonun üst ve alt kısımları her bölgenin kültürel değerlerini yansıtan hasır, keçe, dokuma veya halılarla kaplanmaktadır. Kaplamalardaki desenlerin ve motiflerin çeşitliliği ait oldukları toplulukların kimliklerini ortaya koymaktadır. Ahşap konstrüksiyonun kendi içindeki bütün bağlantıları da çok hassas geçmeler ve iplerle sağlanmaktadır (Küçükerman, 1995), (Şekil 4.1).



**Şekil 4.1** Yurt çadırlarının bağlantı detayları

“Yurt” çadırları çok kısa sürede kurulmaktadır. Kurulumda öncelikle, bileşenler yapının toprağa çizilen planına oturtulur. İnce ve mafsallı çubuklardan yapılmış olan yan kanatlar açılıp, kapı kasası yerine yerleştirilerek çadırın yeri ve yönü belirtilir. Çadırın küresel yapısını oluşturan ahşap çubuklar, tavanda tepe deliğini oluşturan kasnağın yanındaki deliklere geçirilerek ana taşıyıcı sistem oluşturulur. Çapraz bağlantılı ince çubuklardan oluşan yan kanatlar, tepe kasnağına geçirilmiş dikmelerle birleştirilince taşıyıcı sistem direnç kazanır. Çadır örtüsü iplerle ahşap çatkının üzerine gerilerek sistem dengelenir (Küçükerman, 1995), (Şekil 4.2).



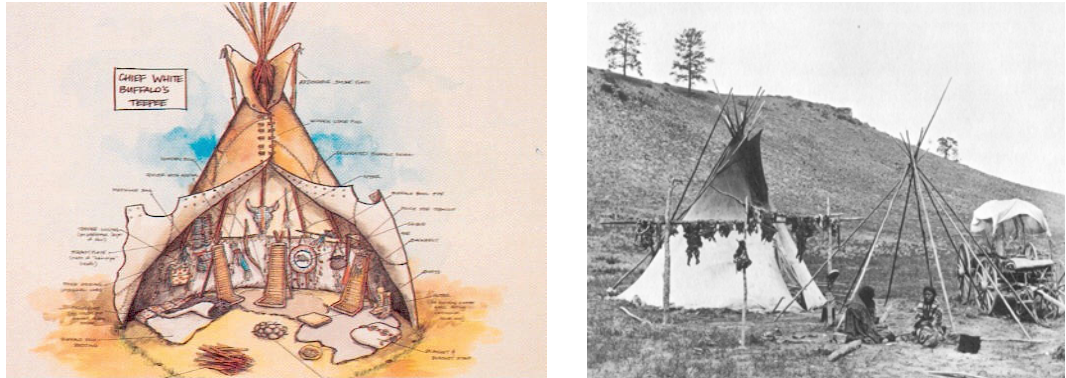
**Şekil 4.2** Kurulmakta olan bir yurt çadırı

“Tipi” ise, Kuzey Amerika kıızılderililerinin büyükbaş hayvan derilerinden yaptığı yarım dairesel örtüden oluşan bir çadırıdır. İlk örnekleri, hayvan avlamada at

kullanılmadığı için çok küçüktür. Atların evcilleştirilerek avlanmada kullanılmasının ardından, daha çok sayıda hayvan yakalanabilmiştir. Böylece, kızılderilliler bu hayvanların derilerini kullanarak daha geniş çadırlar yapabilmişlerdir (Bunn, 2002), (Şekil 4.3).

Kızılderili çadırı olarak da bilinen “tipi” kuruluş biçimi, yönü ve iç yerleşimiyle yerlilerin inanışları doğrultusunda çeşitli kavramları simgelemektedir. Bu düzen evrenin kuruluşunu, mekanı ve insanın bu mekandaki yerini yansıtmaktadır. Girişler doğuya doğru kurulmaktadır. Çadırın içinde herkesin kendine ait belirli bir yeri vardır. Ailenin en yaşlı ve saygı değer kişisi en içerde, ailenin diğer erkekleri kuzeyde kadınları ise güneyde oturmaktadır. Eşyalar herkesin uyuduğu yeri gösterecek şekilde yerleştirilmiştir (Bunn, 2002).

Göçebe toplumlarda çadır, hareketin merkezidir. Kalıcılık tekrarlar ile sağlanmaktadır. Konaklama ritüelleri ve yerleşim dizinleri her yerde aynıdır. Bu tekrar dizinleri tarih boyunca korunmuştur (Waterson, 1998). Bu nedenle göçebe toplulukların kültürel değerlerini ve yapı anlayışları değişmeden diğer nesillere aktarılmaktadır.



**Şekil 4.3** Tipi çadırının iç mekan kurgusu ve çevresi

Günümüz Türkiye'sinde yaşayan göçebe toplulukları örneklemek için mevsimlik tarım işçilerinden bahsetmek mümkündür. Anadolu'nun çeşitli yörelerinde pek çok aile geçim sıkıntısı sebebiyle mevsimlik işçi olarak çalışmaktadır. Kendi köylerinde yılın en fazla iki ayını geçiren işçiler, yılın geri kalanında konup göçen bir hayat sürdürmektedirler. Pamuk zamanı Çukurova'ya, fındık zamanı Giresun'a, fasulye zamanı Niğde'ye gruplar halinde kamyonlarıyla gitmektedirler. Ürünlerin hasatını alıncaya kadar çadırlarda ya da küçük kulübelerde konaklamaktadırlar.

Mevsimlik tarım işçileri renkli kumaşlardan, kamıştan ve çamurdan yaptıkları çadırlarda konaklamaktadırlar. Çadırlarını suya yakın olabilmek amacıyla kuyu

başlarında, nehir kıyılarında ve kanal boylarında gruplar halinde kurmaktadır. Özellikle Çukurova bölgesinde pamuk zamanı sayıları 100'ü bulan çadır kamplara rastlamak mümkündür. Aynı köyden gelen ya da akraba olan işçiler çadırlarını birbirlerine yakın olacak şekilde kurmaktadır. Böylece kamp içinde kendi köylerini oluşturmaktadırlar. Çadırların içinin küçük olmasına rağmen bütün aile aynı çadırda kalmaktadır. Suyun ve elektriğin olmadığı bu çadırlarda yaşayan küçük çocuklar, aileleriyle beraber sürekli göç halinde oldukları ve mevsimlik işçi olarak çalıştıkları için okula gidememektedirler (Kale, 2003), (Şekil 4.4, Şekil 4.5, Şekil 4.6).



**Şekil 4.4** Fındık toplayan mevsimlik işçiler, Karadeniz



**Şekil 4.5** Mevsimlik işçiler, Konya Ovası



Mevsimlik işçi olarak çalışan aileler geçici olarak konaklayacakları yerlere koyun, tavuk gibi hayvanlarını da götürmektedirler. Kurdukları çadır kampların yakınlarında bu hayvanları gütmektedirler. Ayrıca, mevsimlik işçilerin kurduğu çadır kamplarda bakkal, manav, tatlıcı gibi çadır dükkanlar kurulmaktadır (Kale, 2003), (Şekil 4.7).



**Şekil 4.6** Bin çadırlık tarım işçisi yerleşkesi, Niğde ve Bor arası



**Şekil 4.7** Niğde'de kurulan bakkal çadır

#### 4.3.1.2 Çingenerler

Mobil olmak ve bir yere bağlı olmamak seyyah çingene toplulukları için bir yaşam biçimidir. Çingenerlerin yaşamları mobilitenin üzerine kurulmuştur (Bunn, 2002). Günümüzde gündemde olan teknoloji bazlı mobil yaşam alternatifleri ve mobilite anlayışı çingenerlerin yaşam biçimlerinden referans almaktadır. Yer kavramına ilişkin saptamalar, herhangi bir coğrafyada kurulan ve kendi kültürel değerleri olan çingene kampları üzerinden yapılmaktadır.

İngiliz Çingene Konseyi, mobilitayı çingenerleri egemen sistemden etnik olarak ayıran anahtar unsur olarak, ırk ile birlikte kabul etmektedir (Okely, 1983). Okely'e göre çingenerler için "hareket etmek" yerleşik düzene bir baş kaldırıdan daha çok, ona niteliksel olarak zıt olan bir yaşam biçimi oluşturmaktır. Yerleşik düzene ilişkin hiçbir oluşumu benimsememe durumudur. Çingenerlerin yaşam biçimlerinden giyinişlerine, gelenek ve göreneklerinden toplumsal yapılarına ve müziklerine kadar pek çok farklı alanda gerçekleştirdikleri eylemler kendilerine özgüdür. Çingenerler para kazanmak için falcılık, hırsızlık, dilencilik gibi tekinsiz işlerle ya da çiçekcilik, müzisyenlik, demircilik-bakırcılık ve sepetçilik gibi işlerle uğraşmaktadırlar (Şekil 4.8).



Şekil 4.8 Edirne'de kamp kurmuş sepetçi çingenerler, 2003

Günümüzde çingenerlerin bir kesimi yerleşik düzende yaşamlarını sürdürürken, bir kesimi de göçebe bir hayat sürdürmektedir. Yerleşik sistemden hoşlanmayan göçebe çingenerler, günümüzde treyler adı verilen karavanlarda ya da kıl çadırlarda yaşamayı tercih etmektedirler (Arayıcı, 1999). Geçmişte, 19. yüzyılda ise İngiltere'de geliştirilen üzeri eğri bir çatkiyla kaplı at arabalarında yaşamışlardır. Üstü bükülmüş bu çatki at arabası, bir şeyler satmak için kullanılacağı zaman arabanın üstünden kaldırılmaktadır. İçeri küçük olan bu arabalarda, katlanıp toplanan yataklar ve dolaplar kullanılmıştır (Bunn, 2002), (Şekil 4.9).



**Şekil 4.9** 20. yüzyıl başında develerle çekilen karavanlar, Yeni Delhi,

Çingenerle özdeşleştirilmiş üstü kapalı karavan, gerçekte yalnızca Almanya'nın bazı bölümlerinde, güney Avrupa ülkelerinde, İskandinavya, İtalya'nın kuzeyi ve Fransa'da kullanılmıştır. Karavanlar çok renk kullanarak, oyma tahtalarla dekore edilmiştir. Bu bölgelerde benzer karavanlarda yaşayan ve çingene olmayan pekçok grup bulunmaktadır. Balkanlar ve Türkiye'nin birçok bölgesinde ise çingener, at arabalarında veya üzerinde sığınak olarak gerilmiş tente benzeri bir şey taşıyan karavanlarda yolculuk etmektedirler. Bu insanlar yerel yol koşullarına daha çok uyum sağlamışlardır. Karavanlarını ya da at arabalarını kolaylıkla terk edip satabilmektedirler. Gerektiğinde tüy yataklarını, tencere, tava ve diğer eşyalarını arkalarından sürüklemek için çamaşırlarına dikerek yollarına devam etmektedirler (Yoors, 2005).

Jan Yoors'a (2005) göre çingenerler için yaşadıkları an önemlidir. Beraber yolculuk ettikleri araçlar, çadırlar ya da karavanlar onların yuvalarıdır (Bunn, 2002). Bu insanlara göre yuvaları işlerini yaptıkları ve hayatlarını kazandıkları yerlerdir. Aidiyet duygusu o grubun içinde olmaktan kaynaklanan bir durumdur. Çingene kampı ya da sirk kumpanyası nereye giderse gitsin, yanında karavanı ya da çadırı olduğu sürece ve grubun içindeyse, kendini yuvasında gibi hissetmektedir.

Bu başlık altında çingene toplulukların yaşama biçimleri ve sosyal hayatlarına ilişkin kısa açıklamalar yapılmıştır. Alan çalışmasının aktarılacağı gelecek bölümde Türkiye'de yaşayan ve yerleşik düzene geçmemiş olan iki çingene grubunun yaşam alanları hakkında edinilen mimari izlenimler, yerinde incelenmiş bir sirk kampıyla karşılaştırmalı olarak açıklanacaktır.

#### 4.3.1.3 Yaylacılık

Hayvancılıkla uğraşan toplulukların yılın belirli aylarında hayvanlarını beslemek ve onlardan daha fazla verim alabilmek için çevreye göre daha yüksek, otlaklarla kaplı, su kaynaklarına yakın engebesiz arazilere göç etme faaliyetlerine yaylacılık denilmektedir. Kışın boş kalan yaylalara yazın ziraat ve hayvancılık yapan insan grupları, geçici bir süreyle yerleşmektedir. Yayla dinlenmek, sosyal ve ekonomik bağları güçlendirmek için çıkılan bir yaşam alanıdır.

Yaylacılık Türkler için tarih boyunca çok önemli bir faaliyet olmuştur. Yaylacılık, Orta Asya steplerinden Anadolu'ya Türkler tarafından getirilerek gelenekselleştirilmiştir (Seyirci). Batı kültürlerinde yer almayan yaylacılık, göçebelikle karıştırılmaktadır. Hayvancılığa ve az miktarda ziraata dayalı ekonomik bir faaliyettir.

Yaylacılık faaliyeti yerleşik, göçebe ve yarı-göçebe olmak üzere üç farklı biçimde yapılmaktadır. Yayla yerleşimleri ise yerleşik ve göçebe evler olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Bu çalışmada, göçebe yaylacıların barınma alışkanlıklarından bahsedilecektir.

Göçebe yaylacılıkta barınmak için "kara çadır" kullanılmaktadır. Kara Çadır, tipi ve yurt gibi Orta Doğu, Asya ve Afrika'da göçebe toplumlarca kullanılan bir çeşit çadırıdır. Çeşitli tipleri olan çadırın kurulmasındaki farklılıklardan ötürü iki temel tip bulunmaktadır. İklimsel değişikliklere göre çeşitlenmektedir. Kuzey Afrika'dan Orta Doğu'ya kadar geniş bir coğrafyada kullanılmaktadır (Bunn, 2002). Türkiye'de yörükler tarafından kullanıldığı için yörük çadırı olarak da bilinmektedir (Şekil 4.10).

Kara çadırlar, günümüzde göçer yerleşmenin en bilinen formudur. Bu çadırlar gerilebilir yapılardır. Malzeme olarak tahta kazıklar ve dokuma örtü kullanılmaktadır. Dokuma örtü, tahta kazıklarla desteklenmekte ve iplerle gerilerek tutturulmaktadır. Örtü ve kazıklar birbirlerinden bağımsız olarak taşınıp birleştirilmektedir. Çatı oluşturmak için çok az miktarda ahşap kullanılmaktadır. Çadır kumaşı olarak keçi kılı, koyun veya deve tüyüyle karıştırılarak kullanılmaktadır. Keçi kılı, sağlam ve gerilime dayanıklı olmasından dolayı tercih edilmektedir. Keçi kılının siyah rengi çadıra ismini vermektedir (Bunn, 2002).

Kara çadır, kuru iklim için uygun bir çadır tipidir. Seyrek yağışlı havalarda yağmur suyunun içeri girmesine engel olmaktadır. Keçi kılı yağmur suyuyla beraber şişmektedir ve örtünün dokumasındaki boşlukları doldurarak yağmur suyunun içeri geçmesine engel olmaktadır. Sürekli yağış alan iklimlere mukavemet gösteremeyen kara çadır, soğuk hava koşullarına içeriden yapılan kaplamalar sayesinde dayanım göstermektedir (Bunn, 2002).





**Şekil 4.10.** Karacadır örnekleri

Ekonomik ve kültürel nedenlerden kaynaklanan mobil yerleşkeler başlığı altında göçebeler, çingeneler ve yayla insanlarından bahsedilmiş ve barınak mimarileri incelenmiştir. Bu insan grupları dışında konuyla ilgili örnekleri genişletmek mümkündür.

#### **4.3.2 Zorunluluktan Doğan Mobilite**

Tarih boyunca çeşitli insan toplulukları yerleştikleri, tarlalarını ekip biçip, kendilerine yurt bildikleri topraklarından ayrılmak zorunda kalmış ya da bu duruma zorlanmıştır. Kimi zaman sel, deprem, fırtına gibi doğal afetler kimi zaman siyasal otoritelerin çıkarlarına ters düşen çatışmalar, insanların evlerinden ve ailelerinden çok uzaklara gitmelerine sebep olmuştur.

Sınıflandırılmış diğer mobil yerleşkelerin aksine, bu insan grupları kendi tercihleri dışında gelişen başka unsurların etkisiyle ait oldukları yerden ayrılmışlardır. Günümüzde savaşlar ve doğal afetler, çoğunlukla gelişmekte olan ve az gelişmiş toplumlarda, bu ayrılışlara sebep olmaktadır. Savaşların getirdiği yıkımdan ya da diktatör rejimlerin baskısından kaçan insan toplulukların ait oldukları toplumun ekonomik hezeyanlarının bir sonucu olarak da bu kaçıışı yaşamak zorunda kalmaktadırlar. Ayrıca, deprem gibi Türkiye için çok güncel olan doğal afetler, çarpık ve denetimsiz yapılaşmanın bir sonucu olarak pekçok kişinin hayatını kaybetmesine ve evsiz barksız kalmasına sebep olmaktadır. Bu ve benzeri nedenlerden dolayı evlerinden ayrılmak zorunda kalan insanlar için, devlet tarafından vatandaşların can güvenliklerini sağlamak ve ekonomik anlamda destek olmak amacıyla geçici barınma ünitelerden oluşan yerleşkeler kurulmaktadır.

Bu bölümde afet çadırları ve mülteci kampları başta olmak üzere zorunluluktan kaynaklanan mobil yerleşke örnekleri incelenecektir. Bu örneklerde yerleşkeleri oluşturan birimlerin mobil olmalarından çok, yaşayan kişilerin sabit bir eve sahip olamama durumlarından kaynaklanan mobilite ortaya konmaya çalışılacaktır.

#### 4.3.2.1 Afet Sonrası Geçici Yerleşkeler

Afet sonrası geçici yerleşke kavramını ortaya koymak için öncelikle afet kavramına açıklık getirmek gerekmektedir. Afet doğal bir yıkımdır. Aniden veya belirli bir zaman içinde oluşmaktadır. Yerleşim ve üretim alanlarını bozarak toplumu etkilemektedir (İlçin, 1995). En genel tanımla afet, insanlar için fiziksel, ekonomik ve sosyal kayıplar doğuran, normal yaşamı ve insan faaliyetlerini durdurarak veya kesintiye uğratarak toplulukları etkileyen doğal, teknolojik veya insan yapısı kökenli olaylara denilmektedir (Ergünay, 1993).

Geçici yerleşke ise afet sonrası acil barınma ihtiyacını karşılamak ve kalıcı konutların inşası için gerekli olan hazırlık çalışması sırasında afetzedelerce kullanılmak amacıyla üretilen birimlerdir. Afetin hemen ardından barınma sorunu, hızla oluşturulabilen çadır veya benzeri barınaklarla çözülmektedir. Acil yardım kapsamında oluşturulan bu barınaklardan sonra, geçici barınma süreci olarak adlandırılabilen ikinci bir barınma şekli söz konusu olmaktadır. Bu süreç, kalıcı konutun oluşturulmasına kadar geçen süreyi kapsamaktadır (Onur, 2005).

Acil yardım için kullanılan barınakların en kısa sürede kurulabilme, tümüyle bitmiş olarak alana getirilme, kullanıcı isteklerine uygun bir kabuk sağlama, birden fazla afette tekrar kullanılabilme gibi amaçları gerçekleştirilmesi beklenmektedir (Sey, 1980), (Şekil, 4.11). Çadırlar bu yüzden en uygun acil yardım barınakları olarak nitelendirilmektedir. Bununla beraber, mobil konutlar da acil yardım amaçlı kullanılmaktadır (Çolak, 2005). Sonuç olarak, afet sonrası doğan barınma ihtiyacını karşılamak için kurulan geçici yerleşkenin iklimsel koşullara karşı dirençli ve insani gereksinimleri karşılayabilecek nitelikte olması gerekmektedir. Bu bölümde afet sonrası kısa sürede kurulan çadırlardan ve mobil konutlardan kısaca bahsedilecektir.



**Şekil 4.11** Mahruti kızılây çadırlarından oluşan bir çadır kent

Yıkıcı etkisi oluşan afetin hemen ardından bölge halkının barınma ihtiyacını karşılamak için kurulan çadır ve çadır kentlerde dikkat edilmesi gereken pek çok nokta bulunmaktadır. Seçilen bölgenin konumu, topoğrafi verileri, olası yeni bir afet durumundan etkilenme potansiyeli, su ve diğer doğal kaynaklara yakınlığı ve ulaşım

ağlarıyla olan ilişkisi bölgesel veriler doğrultusunda değerlendirilmekte ve bunların sonucuna göre yerleşkeler kurulmaktadır. Örneğin, yerleşkenin yukarıdan sel suyu gelecek şekilde bir tepenin eteğinde kurulması sakıncalıdır.



**Şekil 4.12** Unfolding Tent

Afet sonrası barınma ihtiyacını çözmeye yönelik gerçekleştirilen tasarımlardan biri de “Katlanabilir Çadır”dır. Unifold Product Group tarafından üretilen çadır kolay kurulabilme özelliği sayesinde öne çıkmaktadır (Onur, 2005), (Şekil 4.12).

Mobil konut ise sabit bir yere bağlı olmaksızın motorlu bir araç tarafından çekilen barınma mekanlarıdır. Bununla birlikte, ülkemizde mobil konut sektörünün gelişimi karavan ya da prefabrike konut olmak üzere, iki yönde gelişme göstermiştir. Karavanlar daha çok turizm amaçlı tercih edilirken, endüstrileşmiş yapım sistemleriyle üretilen prefabrike konutlar afet sonrası geçici barınma ihtiyacını karşılamak ve geçkondulaşma problemini çözmek amacıyla tercih edilmektedir. Bu durumun başlıca nedeni, mobil konutların kullanıcılarına sağlıklı bir çevre sunması ve ekonomik olmasıdır (Çolak, 2005). Bu bölümde afet sonrası geçici yerleşke konusuna bir örnek olarak incelenen mobil konut aslında çok amaçlı kullanılmaktadır. Tatil evi, geçici ofis, tuvalet kabinleri ya da alternatif konut arayışları gibi çeşitli ihtiyaçları karşılamak amacıyla da kullanılmaktadırlar.

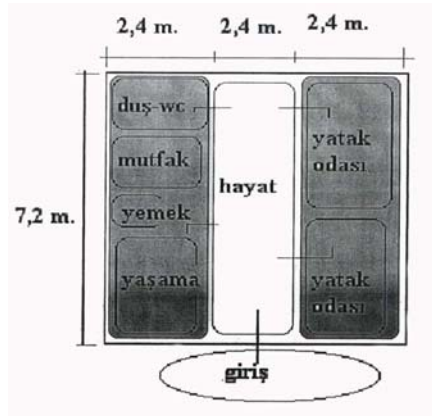
Mobil konut kullanıcılarına, afet sonrası güvenli bir ortamda yaşayabilme imkanı sunmaktadır. Bu konutların afet sonrası en geç 48 saat içerisinde temin edilerek, afet bölgesine getirilecek nitelikte olması gerekmektedir. Afet sonrası barınma problemini çözmek için oluşturulan geçici mobil konut yerleşkeleri, daha ileriki aşamalarda sağlık, eğitim gibi tüm genel ihtiyaçlara çözüm sunmalarından dolayı, çevreye bir yaşama bölgesi izlenimi vermektedir (Kronenburg, 2002b). Ayrıca, afet sonrası kalıcı konut ihtiyacının karşılanma sürecinin uzaması geçici konutların kalıcı konutlara dönüşmesine sebep olmaktadır (Sey, 1980). Bu durum, kalıcı konutun kullanıcılarının fiziksel ve sosyal ihtiyaçlarına cevap verecek nitelikte olmamasından kaynaklanmaktadır. Bu sebeple, afet sonrası kalıcı konut üretiminde kullanıcının fiziki ve psikolojik beklentileri göz önünde bulundurulmalıdır.

Mobil konut ve konut parklarının afetzedelerin hem can güvenliğini sağlayıp hem de dönüşüme açık, kullanımı ve kurulumu pratik, dayanıklı ve temel ihtiyaçları karşılayabilecek nitelikte olması gerekmektedir. Bu nedenle, afet sonrası kullanıma yönelik çeşitli mobil konut örnekleri bulunmaktadır. Amerika’da Melon Design grubu tarafından tasarlanan geçici ev, donatılı ısı yalıtımlı sac sandviç panellerden oluşmaktadır (Onur, 2005), (Şekil 4.13). Ayrıca okul, karakol ve geçici konut gibi çeşitli amaçlara yönelik kullanımlar için ısı yalıtımlı sac konteynırlar da kullanılmaktadır. Dawoo World Co. tarafından Kore’de üretilen bu birimler, İzmit ve Yalova’da kurulmuş olan sac konteynırların benzeridir.



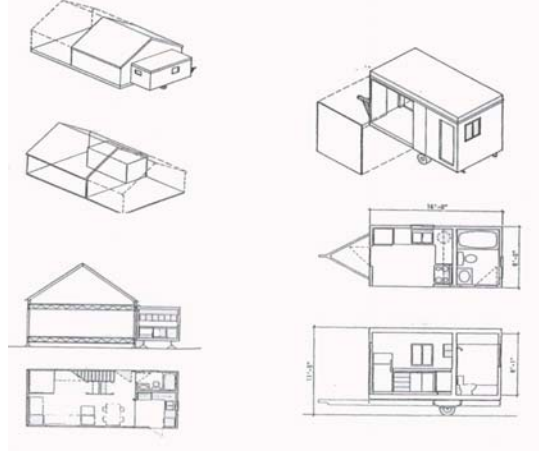
**Şekil 4.13** Melon Design tarafından tasarlanan geçici ev

İstanbul’u bekleyen olası bir depreminin gerçekleşmesi durumunda ortaya çıkacak konut ihtiyacını çözmek amacıyla İstanbul Deprem Master Planı oluşturulmuştur. Bu plan kapsamında Şener tarafından geçici yerleşim alanı ve hafif prefabrike konut tipi önerilmiştir. Yapılan araştırmalar doğrultusunda, depremde 52.000 adet geçici barınak gereksinimi doğacağı saptanmıştır. Zeytinburnu pilot bölgesinde iç içe geçebilir birimlerden oluşan “Mobarch” konut birimleri önerilmiştir. Bu birimler, üretildikten sonra küçük bir alanda stoklanabilmektedir. Birimler ahşap, metal ve cam bileşenlerinde oluşmaktadır. Her iki birimin arasına bir birim boşluk bırakılarak geleneksel Türk evinin özelliği olan hayat yerleştirilmektedir (Şener ve diğ., 2003), (Şekil 4.14).

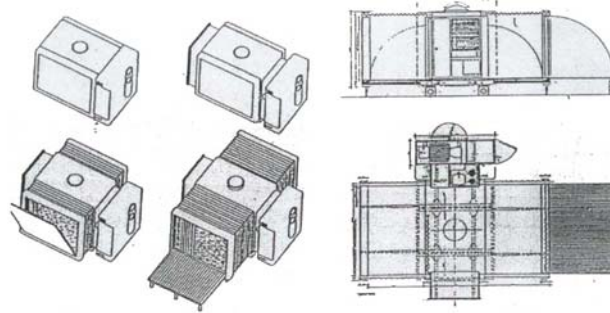


**Şekil 4.14** Mobarch şematik plan, 2004

Afet sonrası konut ihtiyacını çözmek amacıyla mobil konutlar ve konteynırlar, başta Amerika ve İtalya olmak üzere pekçok gelişmiş ülkede kullanılmaktadır (Şekil 4.15, Şekil 4.16). Ayrıca, barınma ihtiyacını karşılamak için üretilen konutlarda alternatif malzemeler kullanılmaktadır. Shigeru Ban'ın kağıt evleri hafif, ucuz ve pratik olmasından dolayı tercih edilmektedir (Şekil 4.17).



Şekil 4.15 Afet sonrası mobil konut uygulaması, Amerika



Şekil 4.16 Katlanabilir konteynır deprem konutu, İtalya, 1987



Şekil 4.17 Kağıt Tüp Ev, 1995



**Şekil 4.18** Undercover Table, 1999

Being Design tarafından deprem bölgelerindeki konutlarda kullanılmak amacıyla “Undercover Table” projesi tasarlanmıştır (Şekil 4.18). Bu proje bir mobil konut örneği değildir. Deprem sırasında kullanıcısının can güvenliğini sağlayan bu masa, dönüştürülebilir ve taşınabilir özelliğinden dolayı mobil bir örnektir.

#### **4.3.2.2 Mülteciler ve Mülteci Kampları**

İrki, dini, milliyeti, belli bir sosyal gruba ait oluşu veya siyasi düşünceleri nedeniyle zulüm göreceği konusunda haklı bir korku taşıyan ve bu yüzden ülkesinden ayrılan ve korkusu nedeniyle geri dönemeyen veya dönmek istemeyen kişiye mülteci denmektedir. II. Dünya savaşı sonrasında evlerinden ve yurtlarından edilen Avrupa vatandaşlarının hayatlarını güvenceye alarak, onlara yaşayabilecekleri bir yer oluşturmak amacıyla Birleşmiş Milletler Mülteci Yüksek Kurulu kurulmuştur. 1960’larla beraber mülteci krizi Afrika’ya, oradan Asya’ya ve sonra tekrar Avrupa’ya sıçrayarak küresel bir probleme dönüşmüştür. 90’lara gelindiğinde ise Birleşmiş Milletler Mülteci Yüksek Kurulu, senede 27 milyon mülteciye yardım eden bir organizasyona dönüşmüştür (Anon., 2006b). Bu organizasyon çerçevesinde, evsiz ve yurtsuz kalan pekçok insana buldukları coğrafi koşullar ve yerel malzeme göz önünde bulundurularak çeşitli barınaklar sağlanmıştır.

Shigeru Ban tarafından tasarlanan kağıt borular, Rwanda’da 1994 yılında patlak veren iç savaşta evsiz kalan 2 milyondan fazla insanın geçici barınaklarının taşıyıcı sistemi olarak kullanılmıştır (Şekil 4.19). İlk başta bölgeye Birleşmiş Milletler Mülteci Yüksek Kurulu tarafından plastik örtülü ve alüminyum dikmeli geçici barınaklar gönderilmiştir. Bu barınakların alüminyum dikmeleri kullanıcıları tarafından gelir getirmek amacıyla satılarak, yerine ağaç dalları kullanılmıştır. Bu durum yetkililerin alternatif bir malzeme arayışına yönelmelerine sebep olmuştur. Kağıt boruların basit ve küçük makinalarla üretilmesinden kaynaklanan ucuzluk, sağlamlık ve yerinde üretilme potansiyelinden kaynaklanan ulaşım masrafı azlığı gibi özellikleri, onların taşıyıcı sistem malzemesi olarak tercih edilmesinde etkili olmuştur (Anon., 2006b).



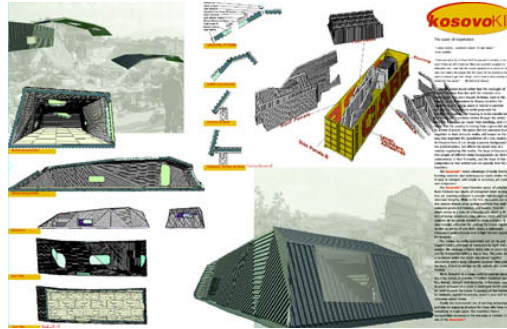


**Şekil 4.19** Byumba mülteci kampı, 1999

Günümüzde mültecilerin ve evsizlerin barınma sorununu çözmek amacıyla çeşitli barınak tasarımları yapılmaktadır. Bunlardan biri olan “Flat-pack Refugee Housing”, özellikle doğal afetlerden ötürü yerlerinden olmuş veya evsiz kalmış topluluklar için gemi konteynırının dörtte birine eşit bir büyüklükte dört kişilik bir ailenin barınabileceği nitelikte tasarlanmıştır (Anon., 2006b), (Şekil 4.20). Ayrıca, Kosova Savaşı’nda evsiz kalmış pekçok insan için, kolay taşınır prefabrike bir konut tasarlamak amacıyla “Kosovo KIT” projesi geliştirilmiştir. Bu projenin amacı, pahalı olmayan panel sistemlerinden oluşan yalıtımlı ve dayanıklı bir konut inşa etmektir (Edmiston ve Gauthier, 1999), (Şekil 4.21).



**Figure 4.20** Flat-pack Refugee Housing



**Figure 4.21** KosovoKIT

Will Crawford ve Peter Brewin adlı iki genç tasarımcı tarafından tasarlanan “Concrete Canvas” adlı proje, mültecilerin ve afetzedelerin barınma sorunlarına çözüm üretmeye yönelik bir projedir (Şekil 4.22). Çimentonun malzeme özellikleri olan dayanıklılığın su ve hava ile birleştirilmesinden oluşan “Concrete Canvas”, 12 saat gibi kısa bir sürede kurulabilen ve oldukça dayanıklı olan bir barınak modelidir (Crawford ve Brewin, 2005).



**Şekil 4.22** Concrete Canvas kurulum döngüsü

Kültürel ve sosyal gelenekler, mültecilerin kendilerine sağlanan konut, sağlık, eğitim ve altyapıya ilişkin seçeneklerinin benimsenmesinde etkileyici bir unsurdur. Bununla birlikte, mülteciler tarafından tercih edilen şemaların yardımın en faydalı şekilde dağıtılmasına izin vereceği kesin değildir. Genel olarak, mülteci kamplarının çevre planlaması farklı bakış açıları dikkate alınarak, uzlaşmacı çözümlerle yardımıyla yapılmaktadır (Anon., 1982). Tablo 4.2’de, bir mülteci kampının fiziksel çevresinin oluşumuna ilişkin gerekli olan rakamsal verileri göstermektedir.

**Tablo 4.2** Mülteci kamplarının çevre planlamasına ilişkin rakamsal veriler

Kişi başına düşen alan	30 m <sup>2</sup>
Kişi başına barınak alanı	3.5 m <sup>2</sup>
Su kaynağı başına düşen insan sayısı	250
Tuvalet başına düşen insan sayısı	20
Su kaynağına olan uzaklık	15 m max
Tuvalete olan uzaklık	30 m
Su kaynağı-tuvalet arasındaki uzaklık	100 m
Engelsiz kaçış noktaları	Her 300 m’de 75m.
2 barınak arasındaki mesafe	2 m min.



Farklı bölgede kurulan mülteci kamplarında kullanılan malzeme ve çevresel düzen bulunan koşullara ve yere göre değişmektedir. Şekil 4.23'te görüldüğü gibi Somali'de kurulan bir mülteci kampında plastik örtüler ve sopalarla oluşturulan barınaklar çevreye gelişigüzel konumlanırken, Şekil 4.24'te görülen Arnavutluk mülteci kampında ise su geçirmez kumaşlardan oluşan ve kendinden konstrüksiyonlu olan çadırlar, belirli bir sıraya göre buldukları araziye yerleştirilmişlerdir.



Şekil 4.23 Somali Mülteci Kampı



Şekil 4.24 Arnavutluk mülteci kampı

### 4.3.3 Sosyal Bir Tercih Olarak Mobilité

Barınma ihtiyacının ve gelişiminin bağlı olduğu iklimsel, çevresel, kültürel, sosyal ve psikolojik unsurlardan bir önceki bölümde bahsedilmişti. Yerleşkelerin ortaya çıkışının ve tarihsel süreçte geçirdiği evrimin bu unsurlardan kaynaklandığı açıklanmıştı.

Bahsedilenler ışığında bu bölümde mobilité, sosyal tercihler başlığı altında incelenecektir. Göçebeler, çingeneler ve yayla insanları gibi yer değiştirmenin hakim olduğu yaşam biçimleri kültürel nedenlerden kaynaklanan mobilité başlığı altında incelenmiştir. Bu yaşamlar ayrıca, sosyal tercihlerden kaynaklanan mobil yaşamı da örneklemektedir. Kişinin ait olduğu kültürün zaman içerisinde değişim ve dönüşüm geçirmesine rağmen, insanlar kendi tercihlerinden dolayı, mobil bir yaşam

sürdürebilmektedirler. Bu sosyal tercihlerden dolayı yerleşik düzene geçmiş çingeneler yılın belirli zamanlarında sokaklarda yaşamakta ya da yılın belirli zamanlarında yaylacılık faaliyetleri kültürel bir temsil olarak sürdürülmektedir. Ayrıca, Asya içlerinde su üzerinde yüzen evlerde ya da teknelerde yaşayan insanları bu sistemin içinde tutan kültürel öğeler en az sosyal tercihleri kadar önemlidir. Kültürel değerler ile sosyal tercihlerin baskınlık derecelerinin yakınlığı yerleşkelerdeki mobilitenin aynı anda pek çok unsurdan etkilenebileceği gerçeğini doğrulamaktadır. Bu sebeple, bölümün başında belirtildiği gibi mobilitiyi oluşturan sebepler çok çeşitlidir ve tekil bir başlık altında sınıflandırılmalarına rağmen diğer durumları da içinde barındırmaktadır. Sosyal bir tercih olarak mobilitiyi kişinin, diğer sınıflandırmaların aksine, ferdi seçimlerini de örneklemektedir. Kişinin beğenileri, hayat görüşü, ekonomik kaygıları, psikolojik ve fizyolojik durumu gibi yan unsurları kapsayan sosyal tercihler, grupların ya da toplumların ortak seçimi değildir. Seçimlerin sonunda gruplar ve topluluklar oluşmaktadır.

#### 4.3.3.1 Suyun Üstünde Yaşam

Suyun üstünde yaşam konusu, sosyal bir tercih olarak mobilitiyi başlığı altında ele alınmaktadır. Suyun üstünde yaşam konusu denizciliğe dayalı göçebe bir yaşamı da kapsamaktadır. Güneydoğu Asya'da bugün kendilerini "deniz insanı" diye adlandıran göçebe insanlar bulunmaktadır (Şekil 4.25). Suyun üstündeki botlarda beş-altı kişiden oluşan aileleri ile birlikte yaşamaktadırlar. Bununla birlikte, bu insanlar karada da bir ev sahibi olmaya başlamışlardır (Waterson, 1998). Bu insanlar, karada bir yaşam alternatifine sahip olmalarından dolayı sosyal tercihlere dayalı mobilitiyi açısından da değerlendirilebilmektedir.



**Şekil 4.25** Bajo Deniz Göçebesi, Endonezya, 1997

Suyun üstünde yaşayan insanlar için mobilitenin diğer göçebe topluluklara göre ayrı bir yeri vardır. Bu durum, ayaklarının altında bulunan suyun kendisinin sürekli hareket halinde olmasından kaynaklanmaktadır. Bu insanlar sadece nasıl yolculuk yapılacağını bilmekle kalmayıp, aynı zamanda akıntıları, rüzgarı, fırtınaları takip etmektedirler. Gel-git gibi pek çok doğa olayından haberdardırlar. Denizciler, açık

deniz balıkçıları, dalgıçlar, yelkenciler, nehirlerde yük taşıyanlar ve suyun üstünde yüzen evde yaşayan insanlar için bu tür doğa olayları hakkında bilgi sahibi olmak hayatta kalmaları için kaçınılmazdır (Bunn, 2002). Suyun üzerinde yaşıyor olmak beraberinde pek çok sorumluluk ve bilgi birikimi gerektirmektedir.

Su üstünde yaşayan göçebe toplulukların kullandığı geleneksel yüzen evler, Çin'de denizlerde ve su kanallarında ticaret yapan kaptanların yanlarında ailelerini taşımaları sonucu ortaya çıkmıştır. Tekneler, yani yüzen evler, ağır çamdan veya keresteden, geleneksel yöntemlerle, yapılmaktadır. Kehanetlerden yola çıkılarak teknelerin üzerine çeşitli şekiller çizilmektedir. Kayıtlara göre 2500 yıldır kullanılmakta olan bu tekneler, günümüzde Çin'in deniz taşımacılığı ve kara ulaşımını geliştirmesiyle beraber daha az kullanılır hale gelmiştir. Farklı kültürlerden gelen insanlar için çok konforlu bulunmayan bu teknelerde geceyin üstüne yatılan koton döşekler gündüzleri sarılıp katlanarak, bir köşeye konmaktadır (Şekil 4.26). Bazı teknelerde ayrı bir pişirme bölümü bulunmaktadır. Ayrıca, bu teknelerden biraz daha küçük olan ve sampan adı verilen Uzak Doğu'ya özgü küçük kayıklar sadece pişirme teknesi olarak kullanılmaktadır. Seyyar satıcılar olduğu gibi seyyar doktorlarda bulunmaktadır (Bunn, 2002).



**Şekil 4.26** Yüzen Ev, Halong Koyu

Modern toplumlarda yüzen evler ya da denizde yaşam günlük hayatın kaosundan kaçmak, yeni yaşam alanları yaratmak, yeterli toprak parçasının bulunmayışı gibi çeşitli nedenlerden dolayı gündeme gelmektedir. Kimi zamanda yasaların yapılaşma izni vermediği doğal güzelliklerin bulunduğu koy ve kıyılarda, insan hakimiyeti kurmak amacıyla demir almış yüzen platformlara rastlamak mümkündür. Örneğin, Göcek'de Sarsala plajına demir atmış olan yüzen dubleks villa, 20x20 ölçülerinde bir platformdur (Şekil 4.27). Bu yüzen yapıda dubleks bir villa, havuz, bahçe kısmında saksılar içinde ağaçlar ve helikopter pisti bulunmaktadır (Sivrioğlu, 2006). Yüzen platform büyük ve geniş bir yapı olduğu için koyun tamamını kaplamakta ve koya gelen diğer teknelerin demir atacak boş bir yer bulmasına engel olmaktadır.



**Şekil 4.27** Yüzen Dupleks Villa, Göcek

Yukarıdaki örnekte olduğu gibi mobil yaşamın sosyal olarak en kabul gören biçimlerinden biri olan yüzen evler, diğer mobil hayatların aksine sürekli hareket halinde değildirler. Daha çok gelişmiş kıyı şeridi ülkelerinin geleneksel yüzen evleri çağımızda sofistike tasarımlar ve inşaa teknikleriyle yapılmaktadır. Hollanda'nın kanallarında ve Seattle Gölü kenarında pek çok farklı örneğin bulunduğu bu evler yüksek teknolojiyle üretilmektedir (Kronenburg, 2002c). Hollanda'nın yüzölçümünün büyük çoğunluğunun su seviyesinin altında olması yüzyıllardır suya ilişkin bir yapı kültürü geliştirilmesinde etkili olmuştur. Suyun üzerinde ve karadan bağımsız olarak tasarlanan bu evlerin bazıları, Herman Hertzberger'in 2002 yılında tasarladığı "Watervilla" yüzen evinde olduğu gibi, hareketlidir. Bazıları da, MVRDV tarafından tasarlanan "Sillodam" konutlarında olduğu gibi, kazık temellerle suyun üstüne inşa edilmiştir (Şekil 4.28).



**Şekil 4.28** Sillodam/MVRDV ve Watervilla, Herman Hertzberger

Suyun üzerinde yaşam konusunda bahsedilmesi gereken bir diğer örnek ise tekne mimarisidir. Teknelerin sınırlı iç mekanları kullanıcısının ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde tasarlanmaktadır. İç mekan tasarımları, teknenin performansına etki etmeyecek şekilde yapılmaktadır (Şekil 4.29).



**Şekil 4.29** Yatların iç mekanlarından görünüşler

Mimarın problem alanlarından birine giren tekne tasarımı Türkiye’de de ilerleyen bir sektördür. Her geçen gün, sayısı hızla artan bir boyutta, yabancı firmaların tasarımları üretilmektedir. Türkiye’de işçiliğin ucuz ve kaliteli olması tekne üretiminin gelişmesine neden olmaktadır. Üretimin dışında yerli tasarımlarda yapılmaya başlamıştır. Bu hızla ilerleyen denizcilik sektöründe her tekne sahibi yaşamlarının büyük çoğunluğunu suyun üzerinde yaşayarak geçirmeselerde, denizde yaşamayı tercih eden pek çok denizci bulunmaktadır. Bu insanlar için okyanusları aşmak, yeni yerler görmek ve bu sırada suyun üzerinde olmak, yuvalarında olmak anlamına gelmektedir. Özellikle uzak yol kaptanları, ömürlerinin büyük çoğunluğunu aylarca kara görmeden suların üstünde geçirmektedirler. Bu nedenle, teknelerin ve gemilerin yaşam bölümleri bu insanların ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde tasarlanmaktadır. Aynı şekilde, yelkenli tekneleriyle okyanusları aşan ve karada sabit bir adresleri henüz olmayan insanlar da bulunmaktadır. Bu insanların denizi bırakıp karada yaşam sürmeleri durumu ise ancak bir limanda ya da tersane kurulabilecek bir hayata ilişkindir. Bu insanları yerleşik düzene geçmiş, karada yaşayan ve sabit bir adres ile kendini kimliklendiren diğer insanlardan ayıran en temel fark, hareket halinde ve suyun üstünde yaşarken yuvalarında olduklarını dile getirmeleridir (Leigh, 2006).

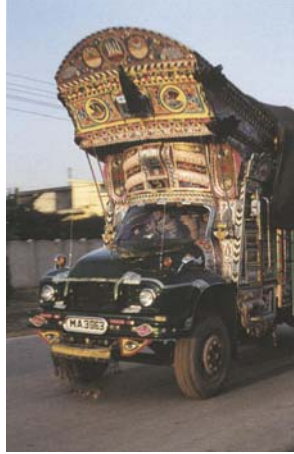
#### **4.3.3.2 Tır Şoförleri**

1930’ları takip eden savaş sonrası yıllarda teslimat, toplama, taşıma, dağıtım ve de onarım işleri mobil girişimlerle beraber genişlemiştir (Brinckerhoff, 1984). Transit gümrük deposunun ortaya çıkması ve hemen sonra otoyolların yaygınlaşmaya başlamasıyla beraber, yükleme dokları yapı tasarımının bir iç parçasına dönüşmüştür. Bunun sonucunda ise tır kamyonları geliştirilmiştir. Mobil girişimciyi cezbeden kamyon, küçük sabit (immobile) işletmenin yerini alarak yeni bir endüstriyel manzaranın ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Yollarda gidip gelen insanların ihtiyaçlarını giderebileceği drive-in restoranlar, oto yıkama mağazaları,



kuru temizlemeciler ve içki bayileri gibi sosyal mekanlar kamyon kültürünün doğmasında etkili olmuştur (Siegal, 2002). Kamyon kültürü yapısal çevrenin gelişmesinde ve yeni girişimlerin doğmasında etkili olmuştur.

Afganistan ve Pakistan'da 1935'ten itibaren gelişen "kamyon kültürü" kamyonu, şoförü ve yardımcısı için ikinci bir eve dönüştürmüştür. Her kamyon, şoförünün isteklerine göre hazırlanmaktadır. Boyamalar usta bir boyacı tarafından yapılıp, yazılar hattatlar tarafından yazılmaktadır. Kamyonun her bölümü farklı bir renkte boyanmaktadır. Kamyonun ön kısmında dini simgeler yer alırken, yan tarafta şirketin ismi ve arka tarafta şoförün memleketi yazılmaktadır. İç kısım özellikle önemlidir ve şoförün duruşunu yansıtmaktadır. Güvenlik nedeniyle, genelde engebeli olan arazide, konvoy halinde yolculuk eden şoförlerin büyük kısmı eskiden göçebe olan toplulukların üyesidir. Kamyonların içleri göçebelik gelenekleri doğrultusunda dekore edilmiştir. Kamyonlar geleneksel ile teknolojinin, geçmiş ile geleceğin buluştuğu birer mekandır (Bunn, 2002) (Şekil 4.30).



**Şekil 4.30** Pakistan, 1990

Günümüzde, tırların ve bağlı olduğu taşımacılık sektörünün büyüüp gelişmesi küreselleşen dünyanın ticaret ilişkilerinin bir sonucudur. Farklı coğrafyalardan getirilen yiyecek, içecek, ham madde, yakıt gibi çeşitli ürünler sayesinde ülkeler arası ticaret sağlanmaktadır. Büyük sermayelerin ve yatırımların yapıldığı sektörde, ürünlerin sağlıklı ve hijyenik koşullarda güvenle getirilmesi için kullanılan araçlarda standart bir takım kurallar ve özellikler bulunmaktadır. Yükün yer aldığı dorse kısmınının sahip olması gereken bu özelliklerin yanı sıra, şoför kabinleri de bir yaşam mekanı olmasından dolayı önem kazanmıştır. Haftalarca süren uzun yolculuklarda şoför bu sınırlı alanda yemeğini yiyip dinlenmekte ve uyumaktadır. Bu sebeple, yükün ve şoförün güvenliği açısından gerekli olan konfor koşulları tasarımcıların ilgi alanı olmuştur.

Yeni geliştirilen tırlarda şoför kabinleri ve dorseler ayrı ayrı üretilmektedir. Dorse bölümü, taşımacılığı yapılacak yükün gıda ürünü ya da ham madde olması durumuna göre gereken özelliklerle donatılarak, sonradan eklenmektedir. Örneğin, gıda ürünleri için gerekli olan soğuk hava deposu yakıt taşımacılığı için gerekli değildir. Gerekli olduğunda tıra eklenmektedir. Şoför kabinleri ise üretici firmalarca ön görülen konfor koşullarına göre üretilmektedir.

Scania markasının "Topline" adını verdikleri şoför kabinleri, sürüş ve ofis işleri için evden uzakta bir ev alanı olarak tasarlanmıştır. Elektrikli aletler ve aksesuarlar için hazırlanmış modüller bulunmaktadır. Bu modüller, şoförün rahatlıkla ulaşabileceği ön cam üstüne dolap ve raf olarak yerleştirilmiştir. Kabinlerde yatak, yatar koltuk ve kabin içi eğlence ve bilgi sistemleri bulunmaktadır. Uzun süreli sürüşler için koltuk ve direksiyon kişiye göre ayarlanabilmektedir. Yeme ve içme için küçük buzdolabı ve mini fırın bulunmaktadır (Anon., 2005), (Şekil 4.31).



**Şekil 4.31** Scania serisi tırın iç mekanı ve üst bölmeleri

#### 4.3.3.3 Karavan Kültürü

Sosyal tercihlerden kaynaklanan mobil yaşam başlığı altında denizcilerden ve tır şoförlerinden bahsedilmiştir. Son olarak, karavancılardan bahsedilecektir. Kamp yaşamından kaynaklanan mobil yaşamdan bahsedilecektir. Kamp yaşamına ilişkin olarak da mobil konutlar üzerinde durulacaktır. Bu bölümde mobil konutlar, turizm sektörünün bir elemanı ve bir yaşam alternatifi olarak ele alınacaktır.

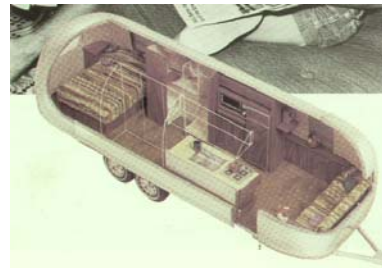
Mobil evlerin, sabit bir yere bağlı olmaksızın motorlu bir araç tarafından çekilen barınma mekanları olduğundan ve genellikle tatil evi, geçici ofis ve çalışma kampları, afet sonrası konut, tuvalet kabinleri ya da alternatif konut arayışları gibi çeşitli ihtiyaçları karşılamak amacıyla üretilip tercih edildiğinden önceki bölümlerde bahsedilmiştir. Bunlara ek olarak, mobil konutların modüler oldukları için taşınırken küçük bir kütle olarak götürülebildiklerini söylemek yerinde olacaktır. Ayrıca, birimler iç içe girebilir ya da açılıp kapanabilir olarak tasarlanmaktadır. Mobil konutun bu portatif özelliğinden dolayı, yerleşik hayata geçince, modüller birbirlerine eklenerek

istenilen konut büyüklüğüne ve şekline ulaşmaktadır. Bu özellik sayesinde, mobil konutların biraraya gelerek konumlandığı parkların yeterli büyüklükte olması durumunda mekana eklemeler ve çıkarmalar rahatlıkla yapılabilmektedir (Çolak, 2005).

Genellikle, mobil konutların biraraya geldiği parklarda yaşayan insanlar, aynı mekanda kendi tercihleri doğrultusunda yaşamayı ya da konaklamayı tercih etmektedirler. Çevreleriyle ve birbirleriyle karşılıklı ilişkiler içindedirler. Bu durum, bir çeşit sosyal birliktelik durumudur ve ortaya çıktığı Amerikan kültüründe de bu durum hissedilmektedir. Konuya açıklık getirmek amacıyla mobil konut üretimin ortaya çıkışından kısaca bahsedilecektir.

Mobil konut üretimi otomobilin mekanik ve estetik boyutlarının hızlı bir şekilde ilerlemeye başladığı yıllarda Amerika'da ortaya çıkmıştır. 1930'lardan başlayarak seyahat eden evler, sosyal ve ekonomik nedenlerden dolayı Amerikan kültüründe önemli bir rol oynamaya başlamıştır. Mobil konut kullanıcıları, hem yaz hem kış kullandıkları konutlarıyla yerleşik hayata geçmişlerdir. Yerleşik hayata geçince konutların belirli sınırlar içerisinde düzenlenmiş yerlerde kalması gerekliliği doğmuştur (Çolak, 2005).

Arabanın arkasına takılan üst köşeleri yuvarlatılmış bu kutu evler, Amerikan mimari anlayışının iki temel özelliğine referans vermektedir. Birinci özellik, hafif ve prefabrike elemanların yapı sanatında kullanılmasına bağlı olarak konutların pratik ve çabuk yapılıp sökülebilirliğidir. İkinci özellik ise biçimin fizik kuralları çerçevesinde dönüştürülme çabasıdır. Bu iki özelliğin birleşimi olarak Wally Byam'ın geliştirdiği alüminyum gövdeli "Airstream" adlı mobil evler, modern dünyanın göçebe yaşamı tekrar kabul etmesine neden olmuştur. Düşük maliyetli ve aylık masrafı normal bir eve göre yarı yarıya az olan bu evler, yapısal alüminyumun savaş sanayisi dışında kullanımının yasaklandığı 2. Dünya Savaşı yıllarına dek, büyük bir sosyal birliktelik oluşturmuştur. Airstreamler eve ait tüm konforu içeren ama diğer yandan hareket halinde olmayı betimleyen bir yaşam felsefesini tanımlamaktadır (Anon., 1999), (Şekil 4.32).



**Şekil 4.32** Airstream karavan ve içi



Pek çok insan mobil konutları en iyi alınabilecek konut tipi olması, iç tasarımının maksimum işleve sahip olması, kolay temizlenmesi, sorumluluğunun az olması, hafif bir taşıyıcı sisteme sahip olması ve mekanın esnek bir şekilde kullanılması nedeniyle tercih etmektedir. Bununla birlikte mekan azlığı, parkların iyi olmaması, sosyal statü farklılığı ve konstrüksiyon standartlarının iyi olmaması gibi sorunlar mobil konut kullanıcılarının genel şikayetleridir (Bartley ve Bair, 1960).

İnsanoğlu bir mülk sahibi olmayı taşınmazlıkla özdeşleştirirse de kendi evini yanında taşıma hayaline engel olamamıştır. Aslında hayal diye adlandırılan bu durum tarih boyunca ve hatta günümüzde bazı göçebe toplumlarca hayalden fazlası olmuş ve olmaktadır (Schittich, 1998). Bununla beraber, insanı mobil bir yaşama yönelten çeşitli nedenler bulunmaktadır. Bu nedenler toplumsal dışlanma, orta sınıfa ait bir travma ya da insanın içinde bulunduğu coğrafyayı keşfetme duygusu olarak sınıflandırılabilir (Nordquist ve Eriksen, 2003).

Bugün Amerika'da 1950 ve 60'larda başlayan bir akımın sonucu olarak altlarında tekerlekleri olan ve kullanıcısıyla beraber hareket eden evler çok yaygındır. Amerika'da arabanın günlük hayatta oynadığı etkin rol düşünüldüğünde bunun bir talep olarak ortaya çıkması normaldir. Asıl normal olmayan, bu hareketli evlerin kendi amaçlarının aksine tamamen taşınmaz bir mülke benzemeleri ve onlara hızlanmaları için gereken ivmeyi veren tekerleklerin neredeyse görülmeyecek kadar gizlenmiş olmalarıdır. (Schittich, 1998). Özgürce seyahat edebilme olanağı sunan bu mobil evlerin normal bir evden farksız bir görüntüye sahip olması beklenmektedir. Konfora ilişkin beklentilerin çok dışında olan bu yaklaşım, mekanın iç ve dış kopukluğunun hareketli bir yerleşke üzerinden tekrar ortaya çıkması durumunu örneklemektedir. Türkiye'deki mobil konut uygulamalarında da aynı durumun tersine rastlanmaktadır. Mobilite bölümünde bahsedildiği gibi, yapılaşma izni olmayan sit alanlarında treylerle getirilen ve görünüş olarak normal bir evden farkı olmayan mobil konutların tekerlekleri ön plana çıkartılarak, hareketli bir ev izlenimi verilmeye çalışılmaktadır. Bu sayede yapılaşma yasağı olan bölgede tekerleklerin üzerinde oturtulmuş evler konumlanmaktadır. Bu durum, bu bölümde aktarılmak istenen karavan yaşamından farklı bir örnek olmakla beraber, sosyal hayatta karşılaşılan bir durumdur ve insanların mülk sahibi olma arzularını örneklemeye yöneliktir.

Ülkemizdeki karavan yaşamı ise ağırlıklı olarak turizm amaçlıdır. Alternatif ve ekonomik bir tatil seçeneği olan karavan turizminin gelişmesi karavanların konaklama alanları olan kampinglerin iyileştirilmesine bağlıdır. 1960'lardan 80'lere kadar gözde bir tatil turizmi olan kamp ve karavan yaşamı, 80'lerde başlayan yazlık anlayışının sonucu olarak cazibesini yitirmiştir. Depremden sonra hem can güvenliği

hem de doğa içinde bir yaşam seçeneği sunmasından dolayı tekrar eski popülaritesini kazanmaya başlamıştır (Çolak, 2005). Karavanların konakladıkları kamp alanları olan kampinglerin fiziksel durumunun iyileştirilmesi durumunda turizm sektörüne büyük bir katkısı olacağı ön görülmektedir. Bununla birlikte, depremlerde yaşanan yıkımlar, karavanların tatil amaçlı kullanımları dışında sürekli kullanılmasına dayalı yeni bir yaşam alternatifi doğmasında etkili olmuştur.

#### **4.4 Bölüm Sonucu**

Çevre ile insanın karşılıklı etkileşiminde, insan daha sonra etkileneceği çevreyi yaratmaktadır. Rapoport'a (1969) göre, insanın biyolojik ve sosyal yapısı, dünya görüşü ve yaşam şekli, sosyal, psikolojik ve fiziksel ihtiyaçları ile fiziksel çevrenin iklim, yerleşim, malzeme ve teknoloji gibi bileşenleri karşılıklı bir etkileşimin sonucu olarak yapıları oluşturmaktadır. Bütün bunlar, bina formunun belirleyicileri olarak fiziksel, davranışsal ve kültürel faktörlerin önemini ortaya çıkarmaktadır (Turgut, 1990). Bundan hareketle, mobil barınakların ya da yerleşkelerin oluşumunda da bu bileşenlerin karşılıklı etkileşiminden söz edilebilir.

Fiziksel, davranışsal ve kültürel faktörlerin fiziksel çevre oluşumu ile olan karşılıklı etkileşiminden yola çıkarak bu bölümde, insan topluluklarını yerden bağımsız olmaya yönelten nedenler ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu nedenlere göre yapılan sınıflandırmalarda yerden bağımsız yerleşke örnekleri verilmiştir. Bu örnekleri çoğaltmak mümkündür. Bölümün başında belirtildiği gibi, yapılan sınıflandırmaları mobilitayı oluşturan nedenlerin baskınlık dereceleri belirlemiştir. Bir sınıflandırmanın içinde bulunan örnek diğer sınıflandırmaya da konu olabilmektedir. Bu durum, yukarıda açıklanmaya çalışılan fiziksel çevreyi oluşturan bileşenlerin karşılıklı etkileşiminden kaynaklanmaktadır.

## **5 GÜNÜMÜZ TÜRKİYE’İNDE MOBİL YAŞAM KAVRAMININ GÖÇEBE ÇİNGENE TOPLULUKLARI ve SİRK YAŞAMI ÜZERİNDEN İNCELENMESİ**

### **5.1 Amaç**

İnsan yerleşkelerinde mobilite kavramının değerlendirildiği bu tez çalışmasının araştırma bölümünde, geleneksel göçebe toplulukların barınma anlayışları üzerinden bir değerlendirme yapılacaktır. Gelişen teknolojik ilerlemenin bir ürünü olarak yaşamın her alanında sıklıkla karşılaşılan mobilite kavramı, barınma kültürüyle fiziksel ve sosyal bir etkileşim içerisindedir. Bu etkileşim göçebe toplulukların yaşam biçimlerinden anlaşılmaktadır. Mobilite ve göçebelik arasında yakın bir ilişki vardır. Bu nedenle bu bölümde aktarılacak olan alan çalışması, teknoloji odaklı mobilitenin “yeni göçebelik” olarak tekrar gündeme geldiği çağımızda hala geleneksel yaşam biçimlerinde hareketliliğini sürdüren, teknolojiden uzak ya da kısmen ilişkili olarak hareket halinde olan, yerden bağımsız insan topluluklarının yaşam koşullarını ve barınma yöntemlerini incelemeyi hedeflemektedir. Böylece, barınmanın mobilitesinin gerçekleşme biçimlerini etkileyen ilkelerin ortaya konulması hedeflenmektedir.

### **5.2 Araştırmanın Konusu**

Mobilite ve göçebelik arasındaki etkileşimden yola çıkarak, barınmanın mobilitesinin nelerden etkilendiğini ortaya koymak için göçebe çingenelerin yaşamı çalışma konusu olarak seçilmiştir.

Araştırmaya konu olan göçebe çingeneler üç grupta incelenecektir. Birinci grup için çadırlarda yaşayan göçebe bir topluluk seçilmiştir. İkinci grupta kamyonette konaklayan bir çingene ailesinin yaşamını konu alan belgesel film incelenecektir. Çingenelerin yaşamları üzerine yapılan tarihsel incelemeye göre bazı çingene gruplarının sirk yaşamında etkin bir biçimde yer aldıkları (Alpman, 1993) söylenmektedir. Bu bilgiden hareketle, üçüncü grupta gezici sirk çalışanlarının yaşadıkları karavanlar incelenecektir. Gezici sirk çalışanlarının çingene olup olmadıkları hakkında kesin bir bilgi bulunmamakla beraber, sirk yaşamı çingenelerin yaşamının sosyal ve ekonomik etkinlik düzeyi gelişmiş bir örneğini temsil etmektedir.

### 5.3 Araştırmanın Yöntemi

Araştırma konusu olan göçebe çingenelerin yaşam koşulları ve barınma alışkanlıkları, kişilerin içlerinde bulunduğu sosyal koşullar, fiziksel çevre ve göçerlik anlayışı mobilite kavramı ile ilişkilendirilerek ele alınacaktır.

Araştırma konusu olarak göçebe çingene grupları seçildikten sonra örnek inceleme alanlarının belirlenme ve buralara ait veri toplama süreci başlamıştır. Ayrıca, bu süreçte çingenelerin tarihiyle ilgili literatür taraması yapılmıştır.

Çingenelerin yaşam koşulları ve barınma alışkanlıklarına ait verilerin toplanmasında, araştırmaya konu olan gruplarla yapılan karşılıklı görüşmelere ve gözlemlere dayalı bir yöntem kullanılacaktır. İkinci grubun konu olduğu belgesel film incelenecek, yönetmen ile yapılan görüşmelerden elde edilen veriler aktarılacaktır. Son olarak gruplar hakkında elde edilen veriler karşılaştırmalı olarak değerlendirilecektir. Bu değerlendirmede çingene gruplarının ne derece mobil oldukları, barınma sorununa çözüm üretme biçimleri ve tanımı yapılan mobilite kavramı ile olan ilişkileri karşılaştırılacaktır. Gruplarla yapılan görüşmeler ve gözlemler bu karşılaştırmayı amaçlayan sorular ve yaklaşımlar çerçevesinde gerçekleştirilmiştir. Araştırma tanımlayıcı, geliştirici, yarı deneysel yöntemlerle yürütülecek, karşılıklı görüşmeler ve yerinde gözlemlerden elde edilen bilgilerle desteklenecektir.

### 5.4 Araştırma Konusunu Oluşturan Toplumsal Grup: Çingener

#### 5.4.1 Çingenerin Genel Tarihi

*Evde oturan ölür...*

Roman Atasözü

Çingener, kendilerini roman olarak adlandırmaktadırlar. Bu kelime, dünyada mevcut çingene nüfusunun büyük kısmının çeşitli lehçelerle kullandığı dil olan Romani dilinde insan/adam anlamına gelen “rom” kelimesinden türemiştir (Yours, 2005). Bu çalışmada, romanlar için çingene kelimesi kullanılacaktır.

Çingener, 9. yüzyıldan itibaren çeşitli nedenlerden ötürü Kuzey Hindistan'dan yola çıkarak batıya doğru göç etmeye başlamışlardır. İlk olarak İran'ın İsfahan kentine gelen çingenelerin küçük bir kesimi Rusya ve Sibiry'a göç etmiştir. Geriye kalan büyük kesimi ise Güneydoğu Anadolu üzerinden iki kola ayrılmıştır. Birinci kol, 1150 yılında İstanbul'a gelmiş ve oradan başta Romanya, Bulgaristan, Yunanistan,

Yugoslavya ve Macaristan olmak üzere Avrupa'nın bütün ülkelerine yayılmıştır. İkinci kol ise Irak, Suriye ve Filistin'i geçerek Mısır'a gelmiştir (Senz, 1997).

Çingenerin Avrupa'ya gelmeleri 15. yüzyılın başlarına denk gelmektedir. Vardıkları kentlerden güvenle geçebilmek ya da belirli süre konaklayabilmek için prenslerden güven mektubu istemişlerdir. 15. yüzyıldan 18. yüzyıla kadar geçen süre içerisinde Avrupa'nın güneyinden kuzeyine kadar çeşitli bölgelere yayılan çingener, soyluların hizmetinde at yetiştiricisi ya da saray hizmetlisi olarak çalışmışlardır. Zamanla sistemin dışında olan aykırı davranışları, sokaklarda yatıp kalkmaları, falcılık, hırsızlık gibi tekinsiz işlerle uğraşmaları halkın onlara karşı olan ilgisini olumsuz yönde etkilemiştir (Asseo, 2004). 17. yüzyıldan itibaren İspanya'dan kovulan, İngiltere ve Fransa'dan dışlanan çingener, Afrika'ya ve Amerika'ya göç etmişlerdir (Arayıcı, 1999). Çeşitli mesleklere uyum sağlayarak yerleşik düzene geçenlerin dışında kalanlar, göçebe ve gezgin hayatlarına devam ederken üstlerindeki devlet otoritesi ve halk dışlaması gittikçe artmıştır.

Özellikle İkinci Dünya Savaşı'nda çingener de tıpkı yahudiler gibi toplama kamplarını götürülmüş, deneylerde kobay olarak kullanılmış ve gaz odalarında imha edilmiştir. Naziler tarafından Almanya içinde ve dışında öldürülen çingenerin sayısı yarım milyondan fazladır. Savaş sonrası yıllarda Doğu Avrupa ülkelerinin içinde bulunduğu komünist rejimin etkisinde çeşitli baskılara ve kısımlara maruz kalmışlardır. Yakın geçmişte bile benzeri saldırılara hedef olmuşlardır. Örneğin 1991 yılında Eski Yugoslavya'da büyük bir çingene kıyımı gerçekleşmiştir. Taraf olan Hırvatlar ve Sırlar birbirlerini suçlamaktan öteye gitmemişlerdir. Bu olayda, çoğu müslüman olan ve savaştan önce sayıları 80 000 olan çingene katledilmiştir (Djuric, 1993). Demokrasinin kalesi olarak bilinen Fransa'da da savaş sonrası çingenerler üzerindeki baskı kalkmamış ve giderek artmıştır. 1969 yılında çingenerlerin Serbest Dolaşım belgeleri ellerinden alınmıştır. 1994 yılında Romanya kökenli çingenerler Lyon kentine alınmayarak, zorla kent dışına atılmıştır (Arayıcı, 1999).

İngiltere'de yaşayan göçebe çingener 1992 yılında yerleşik hayata geçirilme baskılarına karşı ayaklanmışlardır. Çingenerler, yüzyıllardır göçebe yaşamış olan ırklarının evlere hapsedilmeye çalışıldığını ifade ederek, halen sahip oldukları karavanlarında yaşamak istediklerini dile getirmişlerdir (Alpman, 1993). Bu durum, çingenerlerin yaşam koşullarının iyileştirilmesinin sadece konut sahibi edindirmekle olamayacağını, onlara kendi kültürleriyle uyum içerisinde yaşam mekanları sağlanması gerekliliğini göstermektedir.

Günümüzde, çingenerler üzerindeki ayrımcılığa son vermek ve onların çok kültürlü bir yapı içerisinde, kendi temel ihtiyaçlarını gidermelerini sağlamak amacıyla çeşitli

çalışmalar yapılmaktadır. Özellikle, Avrupa Birliği ve Avrupa Konseyi çingene ve göçebe çocuklarının eğitim ve öğretim görerek, içlerinde yaşadıkları toplumun sosyal ve ekonomik faaliyet alanları içerisinde yer almalarını hedeflemektedir. Çeşitli ülkelerde çingenelerin göçerlikten yerleşikliğe geçerek bir iş sahibi olabilmelerine yönelik çalışmalar bulunmaktadır. Son yıllarda yaşamsal etkinlik düzeyi artan, daha iyi koşullarda yaşayan göçebe çingenelerin sayısı artmaya başlamıştır. Avrupa'da kıl çadırlarda hayvanlarıyla birlikte yaşayan çingenelerin yerini modern aletlerle donatılmış motorlu karavanlarda yaşayan çingene aileleri almaya başlamıştır. Günümüzde çingeneler fabrikalarda, inşaat, ulaşım ve tarım sektörleri gibi değişik sektörlerde faaliyet göstermeye başlamışlardır (Arayıcı, 1999).

#### **5.4.2 Türkiye Çingeneleri**

Çingeneler, Avrupa'ya 15. yüzyılın başlarında ulaşmıştır. Bu sürede, göç yolları üzerinde bulunan yerlere dağılarak yerleşmişler ya da aynı topraklar üzerinde göçerliklerini sürdürmüşlerdir. Başlıca göç yollarından birinin Anadolu olmasından dolayı, Türkiye'nin çeşitli noktalarında göçebe ve yerleşik çingenelere rastlamak mümkündür. Özellikle Trakya, Samsun, Antalya, Adana, Denizli, İskenderun, Eskişehir, Uşak, Hakkari, Mardin, Siirt, Van ve Ağrı bölgelerinde toplu olarak yaşamaktadırlar (Arayıcı, 1999). Bunun dışında diğer şehirlerde de sayıları kesin olmayan bir çingene nüfusu bulunmaktadır. Çingenelerin yerleşik halde yaşayanları olduğu gibi, göçebe olarak yaşamlarını sürdürenleri de bulunmaktadır. Belgeleme ve araştırmaların yeterli olmamasından dolayı, Türkiye'de yaşayan çingene toplulukları üzerine rakamsal veri verilememektedir.

Çingenelerin Anadolu topraklarındaki varlığına ilişkin en erken tarihli kanıtlar, 9. ve 11. yüzyıllar arasına, Bizans İmparatorluğu dönemine denk düşmektedir. Osmanlı İmparatorluğu zamanında ise 1520 yılında Rumeli'de Çingene Sancağı kurularak, Rumeli ve İstanbul yöresinde yaşayan çingeneler bir çatı altında toplanmıştır. Böylece, çingeneler vergi vermeye ve askerlik yapmaya başlamışlardır. Çingeneleri göçebelikten caydırmak amacıyla toprak dağıtılmış ve dağıtılan bu toprakları izin almadan terk etmeleri yasaklanmıştır (Bayazoğlu, 2006). Çingeneler Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde yaşayan diğer azınlıklardan bir farkları olmadan yaşamışlar, ayrımcılıkla karşılaşmamışlardır. Buna rağmen, onlara karşı olan yasalar da yürürlüğe girmiştir. Örneğin hırsızlık olaylarının önünü kesmek amacıyla 1585 yılında çingenelerin atlarıyla şehir içine girmesi yasaklanmış, kendilerine özgü arabalarıyla kent içinde dolaşmalarına izin verilmiştir (Alpman, 1993).

İkinci Dünya Savaşı patlak vermeden kısa bir süre önce Avrupa'da çingene düşmanlığı başlamıştır. Bunun etkisiyle, 1934 yılında çıkartılan 2510 sayılı İskan Yasası göçebe çingenelere karşı Türkiye'nin takındığı tutumu özetlemektedir. Bu yasanın 4. maddesine göre; Türkiye'ye muhacir olarak alınamayacak olanlar arasında "Türk kültürüne bağlı olmayanlar, anarşistler, casuslar, memleket dışına çıkarılmış olanlar ve göçebe çingeneler" sayılmaktadır. Bugüne kadar geçerli olan ve İskan Yasası'nda yer alan çingenelerle ilgili bu düzenlemelerin iptali için Danıştay'a yapılan başvurular sonucunda, yeni düzenlemeler için girişimlerde bulunmaya başlanmıştır. Bunun sonucu olarak, 16 Mart 2006 tarihli Radikal Gazetesi'nde yer alan habere göre çingenelere muhacir ve vatandaş olma yolu açılmıştır. Mevcut Vatandaşlık Kanunu'nda bulunan ve Avrupa Vatandaşlık Sözleşmesi'ne aykırı olan hükümleri temizlemeyi amaçlayan tasarı, İskân Kanunu'ndaki "Göçebe Çingeneler Türkiye'ye muhacir alınmaz" ifadesini yürürlükten kaldırmaktadır (Arıkanoglu, 2006). Bu düzenlemeler doğrultusunda çingenelere yönelik ayrımcılığın engellenmesi öngörülmektedir.

Ülkemizde, yaşamlarını göçebe biçimde sürdüren çingeneler özellikle müzisyen, falcı, aktör, ayı oynaticısı, sepetçi, elektrikçi, demirci, bakırcı, kalaycı, çiçekçi ve at eğitimcisi olarak çalışmaktadır (Andrews, 1992). Ayrıca hurdacılık, naylon, kağıt ve pet şişe toplayıcılığı yaparak geçimlerini sağlayan çingene grupları bulunmaktadır. Bu insanlar, topladıkları çöpleri ayrıştırıp satarak atıkların geri dönüşümüne katkı sağlamaktadırlar. Çöp toplayıcılığı yapan bu çingeneler şehrin çeperlerinde ya da yol kenarlarındaki boş arazilerde kurdukları çadırlarda yaşamaktadırlar.

#### **5.4.3 Çingenelerin Barınma Sorunları**

Günümüzde, göçebe ve yerleşik düzende yaşayan çingeneler bulunmaktadır. Bununla birlikte, tarih sahnesinde görüldükleri zamandan beri göçebe çingeneler çoğunlukla, çadırlarda ve at arabalarında yaşamışlardır. Çadır örtüsü olarak bez ve hintkeneviri kullanılmıştır. Çadırların zemini kuru otlar ve samandan oluşan kalın bir tabakayla kaplanmıştır. Çadırların genişliği ailenin önemine göre belirlenmiştir. En küçük çadır 3-4 metreden oluşmuştur (Asseo, 2004). Günümüzde de göçebe olarak yaşayan çingenelerin büyük kısmı benzer koşullarda yaşamaktadır. Bununla birlikte, bazı Avrupa ülkelerinde ve Amerika'da modern karavanlarda yaşayan göçebe çingeneler bulunmaktadır. Bu insanlar yol kenarlarında ya da kendileri için belirlenen, suyun ve elektriğin bulunduğu kamplarda çeşitli gruplar halinde konaklamaktadırlar.

Göçebe çingenelerin barınmaya ilişkin en temel sıkıntıları, değişik yerlere yerleşimleri sırasında ortaya çıkmaktadır. Özel veya kamuya ait olan arazilerde konaklamaları yerel yetkilileri ve halkı rahatsız ettiği için konduklar yerden sürülmektedirler (Arayıcı, 1999). Bu nedenle, başta Fransa olmak üzere çeşitli Avrupa ülkelerinde çingenelerin ve diğer göçebe toplulukların sabit bir yere yerleşip, iş sahibi olabilmeleri için devlet yardımıyla bulunmaktadırlar. Bu yardımlarla, ucuz konut çözümlerine ek olarak, tarımla uğraşmaları için toprak ya da iş kurmaları için küçük çaplı parasal kaynaklar sağlanmaktadır. Fransa'da 1990 yılında çıkan Besson kanunuyla, 5 bin kadar çingene ailesi ucuz belediye ve devlet evlerinden konut edindirilmiştir. Ayrıca, 1997 yılında bu yasa gereğince 100 binden fazla göçebe çingene için karavan yeri ayrılmıştır (Arayıcı, 1999). Yapılan bu çalışmalarda barınma güvenliği sağlanan çingene ailelerin sayısı, mevcut çingene nüfusunun çok altındadır.

Çingenelerin genel olarak yaşam koşulları buldukları ülkenin refah seviyesinin çok altındadır. Bu durum, nüfusunun yarısından çoğu kentsel yerleşim birimlerinde oturan Avrupa ülkeleri için de geçerlidir. Çingenelere sağlığa elverişli olmayan yerlerde, barakalarda, arabalarda, bidonvillerde ve kırsal yerleşimlerde yaşamaktadırlar (Arayıcı, 1999). Aşağıdaki bölümde çingenelerin yaşam koşulları ve barınma alışkanlıklarıyla ilgili görsel dökümanlar ve karşılıklı görüşmelerden derlenmiş bilgiler bulunmaktadır.

## **5.5 Araştırmalar**

### **5.5.1 Grup I. Ümraniye'de Bir Çingene Kampı**

Araştırmada incelenecek olan birinci grup, Ümraniye'de bir çingene kampında yaşayan göçebe bir çingene topluluğudur. Kampa yapılan ziyaretlerden ve kamp sakinleriyle yapılan görüşmelerden yola çıkarak göçebe grubun barınma anlayışı üzerine bir değerlendirme yapılacaktır.

#### **5.5.1.1 Konum**

Göçebe çingenelerin yaşadığı çingene kampı, İstanbul-Anadolu Yakasında yer alan Soyak Yenişehir sitelerine 630 m. ve Ataşehir evlerine 2.1 km. uzaklıkta bulunan açık arazilerden birinde, 41° kuzey 29° doğuda konumlanmaktadır. Kamp alanının çevresinde pek çok site ve yerleşim alanı bulunmakta, yeni konut sitelerinin inşaat çalışmaları sürmektedir. Uphill Evlerinin önündeki kavşağa kuş uçuşu 500 m. uzaklıkta yer alan kamp, Soyak Yenişehir sitelerinin eteklerine konumlanmıştır.



Önünden geçen ve Soyak Yenişehir sitelerinin bağlantı yollarından biri olan yoldan kamp alanı görülmemektedir. Kampın girişi için kullanılan patika yol beton taşlarla kapatılmıştır. Böylece, dışardan gelecek kişilerin girişi engellenmeye çalışılmıştır (Şekil 5.1).



Şekil 5.1 Çingene Kamp alanı

### 5.5.1.2 Kamp Hakkında Genel Bilgiler

Yukarıda konumu detaylı olarak açıklanmış kamp alanı, ilki uzaktan olmak üzere, toplam üç kere ziyaret edilmiştir. Yüz yüze görüşmelerin yapıldığı ve somut verilerin toplandığı son iki gidişte ve öncesinde kampta bulunan toplam çadır ve kişi sayılarında değişimler olduğu gözlemlenmiştir. Örneğin Kasım ayında yer tespiti için yapılan çekimlerde kampta toplam 13 çadır olduğu saptanmıştır. Mart ayında birebir görüşme ve gözlem yapmak için gerçekleşen ziyaretlerde çadır sayısının 8 ile 10 arasında değiştiği gözlemlenmiştir (Şekil 5.2). Kasım ile Mart ayları arasındaki 3 aylık süre içerisinde, iklimsel koşullardan ve belediyenin araziye terke zorlamalarından dolayı göçlerin gerçekleştiği tespit edilmiştir. Bazı aileler ise kalacak gecekondu buldukları için kamptan ayrılmayı tercih etmişlerdir. Görüşmelerde aileler, nüfusları kalabalık olduğu için kiralık ev bulmakta zorlandıklarını dile getirmişlerdir.



**Şekil 5.2** Kamp alanının uzaktan genel görünümü

Kamp sakinleri Adana'dan İstanbul'a göç etmiş akraba ailelerden oluşmaktadır. Hurdacılık ve çöp toplayıcılığı yaparak geçinmektedirler. Kampta, belediye tarafından tespit edilerek dağıtılmış diğer çingene kamplarından gelen bir aile de bulunmaktadır. Yeni gelen ailenin diğer ailelerle akrabalık ilişkileri olduğu belirlenmiştir. Kamp alanlarını nasıl belirledikleri sorulduğunda gelip gördüklerini ve uygun bulduklarını söylemektedirler. Uygunluk koşulları ise arazinin boş olması, yola yakın olması ve başka akrabalarının o bölgede bulunuyor olmasına bağlıdır. Kamptaki çingeneler güvenliklerini sağlamak ve geleneklerini devam ettirmek için gruplar halinde yaşamaktadırlar.

Kampa yapılan son ziyarette toplam 10 çadır tespit edilmiştir (Şekil 5.3, Şekil 5.4). Her çadırdaki bir aile yaşamaktadır. Aileler genellikle 7-8 kişiden oluşmaktadır. Bazı çadırlarda aileler evli çocukları ve onların eşleriyle beraber yaşamaktadır. Kampta çocuk nüfusu fazladır. Yetişkinler gün içinde çalıştıkları için kampın genel nüfusu hakkında kesin bir bilgi vermek güçtür. Bununla birlikte, yapılan görüşmeler sonucunda toplam nüfusun 70 ile 80 arasında olduğu tespit edilmiştir. Çadırların birinde 18 yaşlarında özürlü bir genç bulunmaktadır. Kampta bulunan küçük çocuklar okula gidememektedirler.



**Şekil 5.3** 10 çadırdan oluşan kampın yakından görünümü



**Şekil 5.4** Kampın diğer bir açıdan görünümü

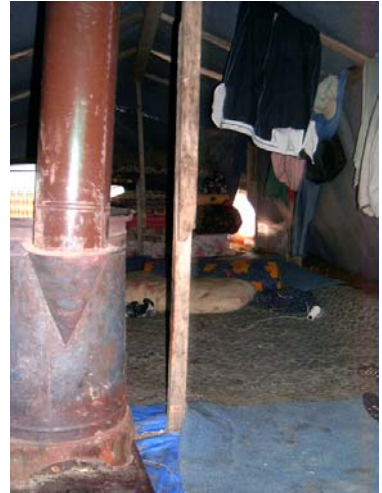
Kampın fiziksel çevresi değerlendirildiğinde, yaşam koşullarının oldukça zor ve sağlıksız olduğu saptanmıştır. Çadırların yanlarına toplanan hurdalar ve çöpler yığılmaktadır (Şekil 5.5). Arazi, özellikle yağmur sonrasında çamur içinde kalmaktadır. Kampta elektrik ve su yoktur. Banyo ve tuvalet ihtiyacı yakındaki köprü'nün altında giderilmektedir. Su bidonlarla taşınmakta ya da yağmur suyundan elde edilmektedir veya yerleşik düzende yaşayan akrabalar tarafından getirilmektedir. Yemekler ısınma amaçlı kullanılan odun sobalarının üstünde yapılmaktadır.





**Şekil 5.5** Toplanan çöpler çadırların yanına yığılmaktadır

Çadırların strüktürü, ahşap dikmelerin bir çatki oluşturacak şekilde birbirleri üzerine çakılmasıyla oluşturmaktadır. Strüktür oluşturulduktan sonra ısınma amaçlı olarak kurulan odun sobasının bacası girişin hemen üzerinden dışarı çıkarılmaktadır. Çadırların girişi rüzgarı arkadan alacak şekilde oluşturulduğu için genellikle giriş kısmında duman yoğunluğu oluşmaktadır. Aile fertleri gün içinde çadırın içinde bulunan sobanın etrafında toplanmaktadır (Şekil 5.6).



**Şekil 5.6** Çadırın içi

Çadırın zemini naylon muşamba ile kaplanmaktadır. Muşambanın üzerine halı ve kilimler serilmektedir. Çadırın içine girerken ayakkabı ve terlikler çıkartılmaktadır.

İçerde odun sobası dışında hiçbir sabit mobilya yoktur. Yatmak için kullanılan döşekler, yorgan ve yastıklar gün içinde bir köşede toplanmaktadır. Akşam herkesin döşeğini sereceği yer belirlidir. Çadırların içi gündüz karanlıktır. Akşamları arabaların akülerinden elektrik çekilmektedir. Televizyon hiçbir çadırda bulunmamaktadır. Her çadırın yanında bir station wagon otomobil, kamyonet ya da minibüs benzeri bir araç bulunmaktadır. Bu araçlar, göçler esnasında yük ve insan taşımak için kullanılmaktadır (Şekil 5.7, Şekil 5.8).



**Şekil 5.7** Kampta bulunan ulaşım araçları



**Şekil 5.8** Kampta bulunan ulaşım araçları



Çadırların ahşap dikmeli strüktürlerinin üzeri su geçirmez branda ve muşamba parçalarıyla kaplanmaktadır. Tek parça ya da yamalı olarak birkaç parçadan oluşan bu su geçirmez örtülerin üstleri ihtiyaca göre farklı kumaş ya da bezlerle tekrar kaplanmaktadır. Çadıra çift kat geçirmezlik sağlayan bu durum, kullanılan bezlerin çeşitliliğinden ötürü kampı görsel anlamda renklendirmektedir (Şekil 5.9, Şekil 5.10).



**Şekil 5.9** Bacası tüten, renkli kumaşlarla kaplı çadırın girişi



**Şekil 5.10** Renkli tek parça örtünün kullanıldığı bir çadır

Çadır kurulurken kullanılan su geçirmez muşambanın ya da bezlerin, rüzgara açık arazide uçarak havalanmaması için çadırın üstüne gerilen ipler, zemine çakılan dikmelere bağlanmaktadır. Dikme çakılmadığında ya da rüzgar çok şiddetli olduğunda örtünün zeminle birleşen etekleri büyük taş parçalarının altına tutturulmaktadır. Ayrıca, çadırı bağlamak için kullanılan iplerin üzerine yıkanmış çamaşırlar asılmaktadır (Şekil 5.11, Şekil 5.12).



**Şekil 5.11** Çamaşır ipleri olarak kullanılan çadır ipleri



**Şekil 5.12** Etekleri taşla tutturulan muşamba örtü

Kampa yapılan ziyaretler sırasında, orada konaklayan çingene aileleri dışında onların yerleşik düzende yaşayan akrabalarına ve toplanan pet şişe, kağıt, karton gibi geri dönüştürülebilir atıkları firmalara götürmek üzere gelen işçilere rastlanmıştır. Dolayısıyla, dışarıdan gelen kişilere karşı çok kapalı olmadıkları saptanmıştır.

Araştırma için kampta yapılan çekimler sırasında, özellikle kadınlar, erkeklere göre tepkili davranışlarda bulunmuşlardır. Çekimlerin, gazete ya da televizyonlarda yayınlanmamasını istememişlerdir. Kamp yerinin tespit edilmesinden ve buna bağlı olarak buldukları yerden sürülmekten çekinmektedirler. Bu durum, mobil olmak istemediklerinin ve sabit bir yere bağlı olmak istediklerinin bir göstergesidir.

Kampta yaşayan çingeneler, günlük problemlere anlık çözümler üreterek yaşamlarını sürdürmektedirler. Süre gelen göçerlik anlayışının içinde “üç gün orda, beş gün burda” sürdürülen bu yaşamlar günümüz mobilite anlayışı ile ilişkilendirildiğinde çeşitli benzer unsurlara rastlanmaktadır. Daha önceki bölümlerde belirtildiği gibi, bu tez çalışması mobilite kavramını A noktasından B noktasına ulaşmaya dayalı bir yöntem olarak ele almamaktadır. Bu çalışmada, iki nokta arasındaki sürecin ve deneyimin değerlendirilme biçimi tartışılmaktadır. Bu durum, mobiliteyi sadece fiziksel harekete dayalı bir olgu olmaktan çıkarmakta ve zihinsel ve teknolojik gelişmeyi barındıran çok yönlü bir kavrama çevirmektedir.

Çingenelerin yaşamı bu yaklaşım üzerinden değerlendirildiğinde sosyal yapının tetiklediği fiziksel hareketin hakim olduğu bir mobilite kavramından bahsetmek yerinde olacaktır. Bir yerden başka bir yere göç etmeye dayalı olan bu hareket, kültürel ve sosyal öğelerin sonucunda ortaya çıkmaktadır. Göç sırasında yaşanan deneyim, belirsizlik ve geçicilik üzerine kuruludur. Belirsizlik ve geçicilik, gidilecek noktanın ve kalınacak sürenin tanımsızlığından kaynaklanmaktadır. Ayrıca, göç etmek için kullanılan ulaşım araçları ve hafif bileşenlerden oluşan taşınabilir çadırlar hareketin gerçekleşme biçimine etki etmektedir. Örneğin kampta yer alan pekçok ailenin motorlu bir aracı vardır. Motorlu araç, hareketin sınırlarının genişlemesini sağlamaktadır. Yirmi yıl öncesinin at arabalarının yerine bugün motorlu araçlar kullanılmaktadır. Bu araçlar göç alanlarını genişletmiştir. Ailelerin yaşadığı çadırı oluşturan bileşenler bu araçlarla taşınmaktadır.

İkinci ve üçüncü gruba konu olan göçebe topluluklar hakkında yapılacak olan değerlendirmelerden sonra, bölümün sonunda her üç grubun mobiliteyi gerçekleştirme dereceleri karşılaştırılacaktır.



## 5.5.2 Grup II. “Çadır” Belgeseli

Araştırmanın bu bölümünde göçebe bir çingene ailesinin yaşamını anlatan kısa belgesel film incelenecektir. Film karelerinden, filmde yer alan röportajlardan ve yönetmenle yapılan görüşmelerden hareketle, göçebe ailenin barınma anlayışı değerlendirilmeye çalışılacaktır.

### 5.5.2.1 Belgeselin Künyesi



Şekil 5.13 Çankırı /Orta Mahallesinde geçen belgesel film

Yönetmenliğini Murat Koçak'ın yaptığı 14 dakikalık belgesel film 2005 yılı yapımıdır (Şekil 5.15). Belgesel, göçebe hayat süren bir çingene ailesinin hayatını konu almaktadır. Çalışmaya konu olan aile, Çankırı ve çevre illere eğlence çadırı kurarak hayatını kazanmaktadır. Belgesel Çankırı/Orta Mahallesinde geçmektedir (Şekil 5.13). Yönetmen bu çalışmayla, “5.Kısa-Ca Ulusal Öğrenci Filmleri Festivali Süha Arın Özel Ödülü” ve “ 2006 Aydın Doğan Vakfı Genç İletişimciler” ödüllerini kazanmıştır.

### 5.5.2.2 Belgesele Konu Olan Yaşam Hakkında Genel Bilgiler

Belgesele konu olan aile İzmirli bir çingene ailesidir. Ailenin İzmir'de yılın iki üç ayını geçirdiği sabit bir evi vardır. Bununla birlikte, her sene şubat-mart aylarından başlayarak kasım ayına kadar yarı-göçebe bir hayat sürdürmektedirler. Aile fertleri geçimlerini sağlamak için Anadolu'nun çeşitli illerinde gezici eğlence çadırı kurmaktadır (Şekil 5.14). Çadırda masa futbolu, tüfek ve penaltı atışları gibi çeşitli oyunlar oynatılmaktadır. Çadırın kurulabilmesi ve işletilmesi için en az bir ay süreyle yerel yetkililerden ruhsat alınmaktadır.

12-13 kişiden oluşan aile kamyonetin içinde konaklamaktadır (Şekil 5.15). Kamyonetin içi gündüz yaşama mekanı, gece yatma mekanı olarak kullanılmaktadır. Mekanda yaşanan bu işlevsel dönüşüm, döşek ve yatak gibi hafif mekan donatılarının serilip toplanmasıyla gerçekleşmektedir. Televizyon yaşama mekanının

birleştirici bir elemandır. Kamyonetin yanına yerleştirilen uydu anteni aracılığıyla televizyon kanalları seyredilmekte ve dnya ile iletişim kurulmaktadır (şekil 5.16).



**şekil 5.14** Eğlence adı ve ailenin yaşadığı kamyonet



**şekil 5.15** Kamyonetin içi

Aile yılın yaklaşık 10 ayını yollarda geçirmektedir. Bu sebeple, evlerinin resimlerde yer alan kamyonet olduğunu soylemektedirler. Kamp kurulduğu zaman, kamyonetin içinde bulunan tüm yükler boşaltılmaktadır. Boş kalan mekan çok işlevli ve açık bir hacim olarak kullanılmaktadır. Tuvalet ve banyo gibi ihtiyaçlar kamyonetten bağımsız olarak giderilmektedir. Tuvalet için yetişkinler yakındaki otobüs terminaline giderken, çocuklar açık alanları kullanmaktadır. Banyo için topluca hamama gidilmektedir.



**şekil 5.16** Kamyonetin içi ve dışı

Eğlence çadırında hoparlöre bağlanan vcden müzik yayını yapılmaktadır. Çadırı aydınlatmak ve hoparlörü çalıştırmak için gerekli olan elektrik, buldukları ilçenin elektrik kurumundan izin alınarak ve herhangi bir elektrik direğinden kablo çekilerek sağlanmaktadır. Ailenin kendi malı olan elektrik saatinin sayacı, elektrik kurumundan gelen yetkili tarafından okunarak ücretlendirilmektedir.

Aile, uzun senelerdir çadır kurduğu il ve ilçelerdeki yerli halkla iyi ilişkiler içindedir. Bununla birlikte, ailenin kızlarına rahatsız edici davranışlarda bulunan insanlara da rastlamak mümkündür. Ayrıca göçebe, kendi deyimleriyle çadırcı, oldukları için yerli aileler gönül ilişkilerine sıcak bakmamaktadır.



**Şekil 5.17** Eğlence çadırı

Çadır, ahşap ve metal dikmeler ile o dikmelerin üzerine tutturulmuş tentelerden oluşmaktadır (Şekil 5.17). Çadırı oluşturan tüm bileşenler parçalara ayrılmakta, üst üste katlanarak kamyonetin arkasına toplanmaktadır. Çadırın içinde bulunan ve suntalardan oluşan paravanlar ve oyun masaları sökülerek taşınmaktadır. Bütün olarak taşınan hiçbir eleman yoktur. Yolculuk öncesinde yüklerin rahat taşınması ve yolculuk sırasında kamyonette yer kaybı olmaması için kullanılan her donatı küçük parçalara bölünmektedir. Çadır örtüsünü oluşturan tenteler ve bezler çok yer kaplamayacak şekilde toplanmaktadır. Ayrıca, konaklama sırasında ev olarak kullanılan kamyonetin içinde bulunan tüm donatılar yola çıkmadan önce toplanarak dışarı çıkartılmaktadır. Çadır yüküyle beraber kamyonet tekrar yüklenmektedir (Şekil 5.18, Şekil 5.19).

“Çadır” belgeseline konu olan ailenin hayatı ve barınma alışkanlıkları, birinci gruba konu olan çingene aileleriyle karşılaştırıldığında daha olumlu gözükmektedir. Bu aile, yılın büyük kısmını yollarda geçirmesine rağmen, İzmir’de sabit bir eve sahiptir. Dolayısıyla, aileyi yarı-göçebe olarak nitelendirmek mümkündür. Sabit bir evin varlığından kaynaklanan barınma alışkanlıkları göçebe yaşamda da



sürdürülmektedir. Yetişkinlerin tuvalet ihtiyaçlarını karşılamak için otobüs terminallerini tercih etmeleri ve sahip oldukları banyo alışkanlıkları bu durumu örnekleemektedir. Ayrıca, televizyonun tıpkı sabit bir evin temel bir ögesi gibi kamyonette yer alması ve güncel programların takip edilmesi yerleşik düzen alışkanlıklarından uzak olunmadığını göstermektedir. Müzik yayını yapmak için radyo ya da teyp yerine mp3 çalan vcd playerin kullanılması güncel hayatın içindeki teknolojik değişimlerin ve yeniliklerin takip edildiğinin bir göstergesidir.



**Şekil 5.18** Yolculuk öncesi toplanma hazırlıkları



**Şekil 5.19** Yolculuk öncesi kamp alanı ve kamyonetin içi

### **5.5.3 Grup III. Kadıköy'de bir Macar Sirki**

Araştırmanın üçüncü ve son grubu, İstanbul-Kadıköy'de yaklaşık bir ay süreyle faaliyet göstermiş olan Macar Sirki çalışanlarından oluşmaktadır. Göçebe çingenelerin yaşamlarının ortaya konulduğu bu çalışmada sirk hayatının da incelenmesindeki neden, çingene araştırmacıları tarafından yapılan etnik gruplandırmadan kaynaklanmaktadır. Bu gruplandırmaya göre Avrupa'nın değişik yerlerinde yaşayan, gösteri sanatları, vahşi hayvan terbiyeciliği ve cambazlık gibi faaliyetlerde bulunan çingene grupları bulunmaktadır (Alpman, 1993). Bu

gruplandırmadan yola çıkarak, bu başlık altında dokuz farklı ülkeden toplam 80 kişinin yaşadığı, çalıştığı ve dünyayı gezdiği Macar Sirkini incelenecektir.

### 5.5.3.1 Konum

Sirkler, Bakanlıklardan izin alınarak belediyenin uygun gördüğü bir araziye yerleştirilmektedir. Macar Sirkini, İstanbul-Kadıköy ilçesi sınırlarında yer alan Tepe Nautilus Alışveriş Merkezi'nin karşısındaki boş araziye kurulmuştur (Şekil 5.20).



Şekil 5.20 Macar Sirkini, Kadıköy, 2006

### 5.5.3.2 Sirk Yaşamıyla İlgili Genel Bilgiler

Sirk yaşamı ve barınma koşulları hakkında bilgiler toplamak amacıyla sirke yapılan ziyaretler sırasında orada yaşayan ve çalışan insanlarla görüşülmüştür. Sirkte toplam 80 kişi çalışmaktadır. Bu 80 kişinin 75'i karavanda yaşarken geriye kalan 5 kişi anlaşmalı otellerde konaklamaktadır. Sirk çalışanları, içlerinde Türklerinde bulunduğu dokuz farklı ülkenin vatandaşından oluşmaktadır. Türk çalışanlar sirkini Türkiye turnesi boyunca güvenlik, kafeterya, gişe, sunuculuk ve yerel yetkililerle iletişim hizmetlerinde çalışmaktadır. Çalışanların çoğu İngilizce bilmediği için sınırlı sayıda kişiyle görüşmeler yapılmıştır.

Sirk çalışanlarının barınma alışkanlıklarının gözlemlerden yola çıkarak değerlendirilmeye çalışılacağı bu aşamada, öncelikle sirk yaşamı hakkında kısa bir bilgi vermek gerekmektedir: Sirkler, çok renkli ve hareketli bir yaşam biçimi olarak yüzyıllardır varolan gezici eğlence mekanlarıdır. Gösterinin sunucusu Kemal Bozcan tarafından aktarılan bilgilere göre, sirkler M.Ö.3000-4000 yılları arasında İtalyan göçebeleri tarafından kurulmuştur. Akrobatlar, palyaçolar, sihirbazlar ve hayvan terbiyecilerinden oluşan bu göçebeler, at arabaları ve ufak çadırlarıyla kasaba

kasaba dolaşarak halkı eğlendirerek para kazanmışlardır. Bugün gösteriler küçük çadırların yerine çok daha büyük olan çadırlarda gerçekleştirilmektedir. Geçmişin at arabalarının yerini tırlar almıştır. Mekan ve araçlardaki değişime rağmen, sahnelenen gösteriler geleneksel gösterilerden çok farklı değildir.



**Şekil 5.21** Çadırın sahne ve kantin kısmı

Gösterinin gerçekleştiği çadırın kurulumunda ve tamirat, ısıtma, ses ve ışık sistemleri gibi teknik işlerde şov yıldızlarından, hayvan terbiyecilerine kadar tüm sirk çalışanları birarada çalışmaktadır. Örneğin sirkte İstanbul gösterilerinin son günlerinde yağın aşırı yağmur çadırın su basmasına sebep olmuştur. Bu sorunu çözmek için sirk çalışanlarından oluşan bir ekip, kısa sürede edindikleri bir pompayla çadıra dolan suyu boşaltmışlardır (Şekil 5.21).

Sirk dünyası büyük bir aile yaşamına benzetilmektedir. Evlilikler sirk içinden olmaktadır. Bununla birlikte, bu aile sezonluk antlaşmalarla birbirine bağlıdır. Gösterilerde değişiklik yapmak amacıyla kadro belirli sürelerde değiştirilmektedir. Sirk patronu, şov yıldızları ve çalışanlar karavanlarda yaşamaktadır. Herkesin kendi maddi durumuna göre bir karavanı vardır. Karavanlar sirkte malı değildir, kişilere aittir. Bununla birlikte, sirk patronu kendi karavanı dışında tırların, hayvan kabinlerinin ve çadırın sahibidir. İncelemelerin yapıldığı bu Macar Sirkinde toplam 10 karavan, 4 ulaşım aracı bulunmaktadır. Sirkte çalışan herkesin bu ulaşım araçlarını kullanabilmeleri gerekmektedir. Bu durum, sirkte çalışan herkesin her işi yapması gerekliliğinden kaynaklanmaktadır.

Çadırın içini ve hayvan kabinlerini ısıtmak ve havalandırmak için çadıra dışardan ısıtıcı ve havalandırma cihazları bağlanmaktadır (Şekil 5.22). Aydınlatma için elektrik motorunun bulunduğu bir treyler bulunmaktadır (Şekil 5.23). Bu treylerin çadıra olan bağlantısı sahne arkasından yapılmaktadır.



**Şekil 5.22** Çadırı ısıtmak ve havalandırmak için kullanılan cihazlar



**Şekil 5.23** Elektrik motorunu taşıyan treyler ve mobil wc birimi

Sirkte tuvalet ve duşların yer aldığı mobil bir birim bulunmaktadır (Şekil 5.23). Bu birim sirk çalışanları ve gösteriye gelen izleyiciler tarafından ortaklaşa kullanılmaktadır. Ayrıca, kamp alanında biriken çöpler belediyenin görevlendirdiği bir araç tarafından toplanmaktadır. Su ihtiyacı için tankerle su getirilmektedir.

Sirkin sunucusu Kemal Bozcan'a göre, kendi yaşamları çingenelerden daha göçebe olan bir yaşamı örneklemektedir. Bu durum, konaklama sürelerinin sınırlı olmasından kaynaklanmaktadır. Türkiye gibi ülkelerde aynı şehirde 10-15 gün gösteri yapmalarına izin verilmektedir. Avrupa'nın çeşitli ülkelerinde ise 2-3 günden fazla gösteri yapmalarına izin verilmemektedir. Çok kısa sürelerde uzak mesafelere yolculuk yapmaktadırlar. Tüm sirk çalışanları kısa sürede sirki kurup toplama konusunda uzmanlaşmıştır. Bu durum, mobil yaşamın getirdiği bir gerekliliktir.

Tüm sirk çalışanlarının kendilerine ait sabit bir evleri vardır. Buna rağmen, gerçek evlerinin sirkler olduğunu ifade etmektedirler. Örneğin ailesi 300 yıldır sirklerde yaşayan sirk sahibi Donart Antal'ın Budapeşte'de bir evi bulunmaktadır. Buna rağmen, gerçek evinin sirk yaşamı ve karavanı olduğunu ifade etmektedir. Donart, Budapeşte'deki evinde en fazla iki ay kaldıktan sonra eşi ve çocuğuyla birlikte turneye çıkmaktadır.



Gösterinin 24 yaşındaki genç yıldızıyla karavanının önünde kısa süreli bir görüşme yapılmıştır. 16 yaşında evinden ve ailesinden ayrılarak sirklerde çalışmaya başlayan bu genç, karavanını erkek kardeşi ve kendi kız arkadaşıyla beraber paylaşmaktadır (Şekil 5.24). Genç, evinin kendine ait olan karavanı olduğunu ve sirkte olduğu sürece nerede olduğunun önemi olmadığını ifade etmektedir. Karavanın içinde dizüstü bilgisayar, mp3 player ve play station gibi güncel teknolojiye ilişkin aletler bulunmaktadır.



**Şekil 5.24** Gösteri yıldızının karavanı ve sirk çalışanlarının yaşadığı tır

Sirk yaşamı, tüm çalışanlar içinde aynı koşullarda geçmemektedir. Sirkte temizliği, hayvan bakımı gibi sahne arkası işlerde çalışan kişiler 4 - 5 m<sup>2</sup>lik alanlarda, 6 - 7 kişi birarada yaşamaktadır. Örneğin bölmelerle ayrılmış bir tırda 2 farklı aile ve bekar sirk çalışanlarından oluşan toplam 11 kişi yaşamaktadır (Şekil 5.24).



**Şekil 5.25** Üç kişilik bir ailenin yaşadığı tır bölümü

Tırın bir bölümü yaklaşık olarak 5 m<sup>2</sup>'dir. Şekil 5.25 üç kişilik bir ailenin yaşam alanını göstermektedir. Bölmenin sağında ve solunda yer alan üçlü ranzalar yatma, kurutma, dolap amacıyla kullanılmaktadır. Televizyon, mini fırın, müzik seti gibi elektrikli aletler kapının karşısında bulunan tezgahın üstünde yer almaktadır. Aynı büyüklükteki diğer bölme ise şekil 5.26'da görülmektedir. Bu bölmede iki kişilik bir



aile yaşamaktadır. Bölmenin yan duvarlarından birinde bulunan üçlü ranza grubu iptal edilerek, küçük bir mutfak tezgahı oluşturulmuştur. Bu tezgahın üstünde küçük bir ocak, televizyon ve mutfak aletlerinin bulunduğu dolaplar yer almaktadır. Bu bölmede ayrıca, mini bir buzdolabı ve küçük bir yemek masası bulunmaktadır. Son bölmede ise bölmenin sağ ve sol duvarlarında bulunan üçlü ranzalarda toplam 6 kişi birlikte yaşamaktadır. Çok fazla kişisel eşyanın bulunmadığı bu bölmede ve diğer her bölmede ısıtıcı bulunmaktadır.



**Şekil 5.26** İki kişilik bir ailenin yaşadığı tır bölmesi

Sirkin kurulduğu alanın fiziksel koşulları, sirk çalışanlarının yaşam kalitesi üzerinde büyük etkileri vardır. Kadıköy'deki sirk alanının zemini yağmur yağdığında çamur içinde kalmıştır. Karavanların çamura saplandığı ya da su birikintileri arasında kaldığı gözlemlenmiştir (Şekil 5.27).



**Şekil 5.27** Kamp alanının genel çevresi

Çok renkli ve hareketli olan sirk yaşamı, kişilerin kendi tercihleri doğrultusunda sürdürülmektedir. Yerleşik düzene geçmek yerine kendilerini ait hissettikleri sirk dünyası içinde yaşamlarına devam etmektedirler. Sirk çalışanlarının ortak söylemi olan “sirkte doğan, sirkte ölür” sözü bu durumu açıklamaktadır.

## 5.6 Bölümün Sonucu

Araştırmaya konu olan her üç grup yerden bağımsız bir yaşam sürdürmektedir. Göçebelikten kaynaklanan bu yaşam biçimleri, tezin başında tanımı yapılan mobilite kavramı açısından ele alındığında çeşitli farklılıklara rastlanmaktadır. Tanım çerçevesinde her grubun mobilite derecelerinin birbirinden farklı olduğu söylenebilir. Bu durum şöyle açıklanabilir;

- Her üç grubun barınma alışkanlıkları geçicilik üzerine kuruludur. Bu geçicilik çerçevesinde, her grup kendi yaşamsal etkinlik düzeyine göre barınaklarını geliştirmiştir. Birinci grup çadırlarda, ikinci grup işlevsel bir dönüşüm geçiren kamyonette, üçüncü grup ise karavanlarda yaşamaktadır.
- Her üç grubun buldukları yerde konaklama süreleri birbirinden farklıdır. Konaklama süresi birinci grup için belirsiz, ikinci grup için bir ay, üçüncü grup için 4 ile 15 gün arasındadır. Üçüncü grup ikinci gruba, ikinci grup ise birinci gruba göre daha sık yer değiştirmektedir..
- Her üç grubun hareket sınırları birbirinden farklıdır. Hareketin sınırları birinci grup için aynı şehirle sınırlıyken, ikinci grup için bölgeseldir. Üçüncü grup ise ülkelerearası yolculuklar yapmaktadır. Bu durum mobilite derecelerini belirleyen bir etkidir.
- Her üç grubun hareket sırasında kullandığı araçlar farklıdır. Birinci grup küçük binek araçlarla, ikinci grup kamyonetle, üçüncü grup ise karavan ve tırlarla yolculuk yapmaktadır. Araçların farklılığı hareketin gerçekleşme süresine ve biçimine etki etmektedir.
- Her üç grup için mobil olma durumu ekonomik nedenlerle yakından ilişkilidir. Birinci grubun para kazanması için yerden bağımsız bir hayat sürdürmesi gerekmezken, ikinci ve üçüncü grubun para kazanması için mobil olması gerekmektedir.
- İkinci ve üçüncü gruplar yer değiştirmeler sırasında yerel halkla iletişim kurmaktadır. Bu iletişim, kişilerin işlerinin gerektirdiği bir durumdur. İki farklı nokta arasında hem mekansal hem de sosyal bir deneyim yaşanmaktadır. Bu durum birinci grup için geçerli değildir. Göç sırasında kendileri dışında olan kişilerle sınırlı bir iletişim söz konusudur.

- Birinci ve ikinci grubu oluşturan bireylerin çeşitliliği akrabalık ilişkilerine sınırlıdır. Üçüncü grubun üyeleri ise farklı ülke vatandaşlarından oluşmaktadır. Bu kültürel çeşitlilik sezonluk antlaşmalarla sağlanmaktadır. Dolayısıyla, üçüncü grupta sosyal anlamda daha baskın bir mobilite söz konusudur.
- Her üç grubun iletişim teknolojilerinden faydalanma seviyeleri birbirinden farklıdır. Üçüncü grup üyeleri iletişim teknolojilerini etkin bir şekilde kullanmaktadır. İkinci grupta teknolojik etkinlik televizyon ve vcd player ile sınırlıdır. İlk grupta ise teknoloji kullanımı sıfırdır.

Yukarıda yer alan maddelerde belirtildiği gibi, mobil bir yaşam sürdüren bu üç çingene grubun mobiliteyi gerçekleştirme seviyeleri hareketin biçimine, sınırlarına, süresine, kullanılan barınak tiplerine, sosyal yapıya ve kullanılan teknolojiye göre farklılaşmaktadır. Bu nedenle grupların mobilite dereceleri birbirinden farklıdır. Bu maddeler ışığında, birinci grup üyeleri tamamen göçebe bir yaşam sürmelerine rağmen ikinci ve üçüncü gruba göre daha az mobildir. İkinci grup ise üçüncü gruba göre hareketi daha kısa mesafelerde ve daha uzun sürelerde gerçekleştirdiği için daha az mobildir. Grupların mobilite derecelerindeki bu farklılıklar, tezin başında yapılan mobilite tanımı doğrultusunda belirlenmiştir. Bununla birlikte, grupların mobil olmalarından kaynaklanan bir barınma anlayışları oluşmuştur. Bu barınma anlayışı barınak tiplerinin ve kullanılan malzemenin hafiflik, taşınabilirlik, dönüştürülebilirlik ve ekonomiklik özelliklerinin üzerine kuruludur. Bu özelliklerin oluşturduğu barınma teknolojisi her üç grubun mobil olmasını sağlayan sosyal gerekçelerle karşılıklı bir etkileşim içerisindedir.

## 6 SONUÇLAR ve TARTIŞMALAR

Bu çalışmada, mobilite kavramı, bilgi çağının değiştirdiği üretim ve tüketim ilişkilerinin ekseninde incelenmiştir. Günümüzde, madde ve madde üretimi gibi kavramlardan daha çok, bilgi ve bilgi üretimi geçerlilik kazanmaktadır (Erkan, 1998). Üretim, zamandan ve mekandan bağımsız olarak gerçekleşebilmektedir. Üretici ya da bilgi işleyici, gelişen bilgi ve iletişim teknolojileri sayesinde işini her an ve her yerde yürütebilmektedir. Mekana yaklaşım ve mekan anlayışı, bu durumla iki yönlü bir etkileşim içerisine girmiştir. Bu etkileşimin bir yönünde, mekanlar yeni üretim koşullarına uyum sağlayabilecek şekilde yeniden tasarlanmaktadır. Diğer yönde, mekanların yeniden yapılandırılması yeni üretim anlayışını daha da güçlendirmektedir. Bütün bunların sonucu olarak, herkes için geçerli bir zaman ve mekan ikilemi ortaya çıkmaktadır. İnsanlar bu ikilemden hareketle, sabit bir yere bağlı olmayan, esnek, mobil ve değişken mekansal arayışlara yönelmektedirler. Yeni mekansal beklentilerden en çok ev ve iş ortamları etkilenmektedir. Her türlü teknolojiyle donatılmış, kullanıcıya sınırları genişletilmiş bir hareket özgürlüğü sunan ve ona sanal bir mobilite kazandıran elektronik ev ve iş mekanları ortaya çıkmaktadır.

Bilgi Çağının sağladığı olanaklar her geçen gün artsa da, Endüstri Çağına dair gerçeklikler içinde bulunduğumuz dönemin bir geçiş dönemi olduğuna işaret etmektedir. Bu geçiş döneminin mimarlık perspektifindeki sonuçlarından biri, zaman ve mekan ikileminin dayattığı gereksinimlere ilişkin bir sorgulama sürecidir. Günümüzde mimarlık gündeminde yer alan takılıp-sökülebilir, interaktif, mobil ya da göçebe yapı tasarımları gibi çözümler sözü edilen sorgulama sürecinin gerektirdiği yanıt arayışlarına örnek olarak gösterilebilir. Mimarlığın kapsamına giren yeni göçebelik anlayışı, Archigram gibi avangart tasarım gruplarının 60'lı yıllarda başlattığı bir öncül sürecin devamı olarak görülebilir. Bununla birlikte, insan doğası gereği zaten hep hareket halinde olmuştur. 3. bölümde barınmanın sosyal tarihi üzerine yapılan incelemelerin gösterdiği gibi "hareket halinde yaşamak" yeni bir olgu değildir. Bütün çağlarda ve uygarlıklarda, insan mobil yaşamın farklı biçimlerini yaşamıştır. Bu nedenle, mobilite ve yerleşiklik birbirinden ayrılmaz bir bütündür. Yerleşik toplumların içinde yaşanan sosyal ve demografik değişimler, teknolojik gelişmeler, savaşlar, afetler ve enerji kaynaklarının tükenmesinden kaynaklanan

ekolojik problemler mobil yaşamın doğmasında etkili olmaktadır (Gleich, 1998). Bu durum, gelişen teknolojinin sağladığı sınırsız iletişim olanakları sayesinde bilgiye ve onun üretimine dayalı toplumlarda daha belirgin olarak gözlemlenebilmektedir. Ayrıca, günümüzde insanın, içinde bulunduğu bilgi karmaşasından kaynaklanan, kendisine yer arama uğraşı mobilitenin oluşmasında etkili olmaktadır.

İnsanlığın içinde bulunduğu Bilgi Çağı, kendinden önceki diğer çağların ruhunu barındıran, geçmiş ile geleceği, geleneksel ile çağdaşı birbirine yaklaştıran ve bilginin yayılma prensibine dayalı olan bir çağdır. İnternetin ve cep telefonlarının dünya genelinde etkin kullanımından ötürü, hemen hemen bütün toplumlar değişen ölçeklerde de olsa Bilgi Çağının içindedir. Bununla birlikte, her toplum kendi sosyo-kültürel, ekonomik, siyasal ve coğrafi koşullarından ötürü Bilgi Çağını tam anlamıyla yaşayamamaktadır. Gelişmiş Batı toplumlarında ve Japonya'da elektronik ev kavramından ya da giyilip-takılabilir mekanlardan bahsedilebilirken, dünyanın geri kalanında yer alan bazı toplumlar, çamurdan yapılmış evleri heyelandan korumak için hangi önlemlerin alınması gerektiğini tartışmaktadır.

Toplumdan topluma ve hatta toplumun katmanları arasında değişim gösteren çağın işleyiş biçimi, bu çalışmada mobilite kavramının ele alınış biçimine de etki etmiştir. Teknoloji kullanımının ve ona bağlı alt yapının çeşitlenmesinin bir sonucu olarak her toplum kendi gerçekliği içinde yaşamaktadır. Bu sebeple, tezin konusu olan mobilite bazı toplumlar için hareket eden binaları kapsarken, bazı toplumlar için çadırları ve barakaları kapsamaktadır. Bu durum göz önünde bulundurulduğunda; Türkiye odaklı bir mobil yaşam araştırmasının giyip-takılır birimlerden oluşan bir yapı anlayışını incelemesi yerine göçebe topluluklar üzerinden bir değerlendirmeye odaklanması tercih edilmiştir. Böylece, göçebe mimarlığın ya da barınmanın mobilitesinin gerçekleşme biçimlerini etkileyen ilkeler ortaya konulabilecektir. Bu amaçla, göçebe kültürlerin güncel örneklerinden biri olan çingenerin yaşam koşulları ve barınma ilkeleri, mobilite ve kapsamında yer alan mobil mimarlık açısından ele alınmıştır.

Çalışmaya konu olan göçebe çingene grupları üç grupta incelenmiştir. Birinci grupta çadırlarda yaşayan göçebe bir topluluk incelenirken, ikinci grupta kamyonette konaklayan bir çingene ailesine dair bulgular toplanmış ve değerlendirilmiştir. Çingenerin yaşamları üzerine yapılan tarihsel incelemeye göre bazı çingene gruplarının sirk yaşamında etkin bir biçimde yer aldıkları (Alpman, 1993) söylenmektedir. Bu bilgiden hareketle, üçüncü grupta gezici sirk çalışanlarının yaşadıkları karavanlar incelenmiştir. Gezici sirk çalışanlarının çingene olup olmadıkları hakkında kesin bir bilgi bulunmamakla beraber, sirk yaşamı, çingenerin yaşamının sosyal ve ekonomik etkinlik düzeyi gelişmiş bir örneğini temsil etmektedir.

Her üç grupta ilgili olarak yapılan gözlemlerde grupların üyelerinin sosyal hayattaki rolleri, ne derece mobil oldukları, mobilitiyi gerçekleştirme biçimleri ve süreleri mevcut yapı kültürleriyle beraber sorgulanmıştır. Bu sorgulamanın sonucunda göçebelerin barınma teknolojilerinin kendi sosyal ve kültürel verileriyle karşılıklı bir etkileşim içerisinde olduğu sonucuna varılmıştır. Çıkarılan sonuç, aşağıda sayılan kültürel, sosyal ve teknolojik olarak sınıflandırılmış bulgulara dayanmaktadır.

- **Kültürel Bulgular**

Çingener için göçebelik kültürel bir olgudur. Bununla birlikte, bu kültürel olgu ekonomik ve sosyal faaliyetlere bağlı olarak sürdürülmekte ve kullanılan barınma teknolojilerini etkilemektedir. Bu durumu çingenerin kültürel yapısını oluşturan dört ana kabilenin ekonomik etkinlikleri açıklamaktadır. Kabileler farklı mesleklerle ilgilendikleri için farklı barınaklarda yaşamaktadırlar; at ticareti ile uğraşan Lovara ve Tşurara kabileleri karavanda yaşarken, bakır ustası olan Kalderaş kabilesi barınak olarak çadırları kullanmaktadır (Yoors, 2005). Aynı kültürel yapının farklı alt kültürlerini oluşturan mesleki uğraşlar, kullanılan barınak tiplerini çeşitlendirmektedir.

Sonuç olarak, çingenerin kültürel yapısı barınma ilkelerine ve kullandıkları teknolojiye etki etmektedir. Çingenerin hareketli yaşam kültürleri, onların bir yere bağlı olmayan barınak biçimleri üretmelerine neden olmaktadır. Barınağın ya da bileşenlerinin nitelikleri bu unsurdan etkilenecek hareketi kolaylaştıracak nitelikte hafif, dönüştürülebilir ve ekonomik olarak tercih edilmektedir. Bu niteliklerden teknolojik bulgular başlığında bahsedilecektir.

- **Sosyal Bulgular**

Çalışma kapsamında yer alan her üç grup üzerinde yapılan incelemeler sonucunda, her grubun göçebe ya da mobil olmasını sağlayan sosyal gerekçelerin farklı olduğu tespit edilmiştir. Bu durumu şöyle açıklamak mümkündür: İlk iki grubun mobil bir yaşam sürdürmesi, kültürel bir olgu olmakla beraber, ekonomik nedenlerden kaynaklanmaktadır. Bununla birlikte, bu iki grup arasında bile ekonomik farklılıklar bulunmaktadır. Çöp toplayarak geçimlerini sağlayan ilk grup 12 ay boyunca çadırlarda yaşarken, eğlence sektöründe çalışan ikinci grubun yılın iki üç ayında yaşadığı sabit bir evi ve yılın geri kalanında yaşadığı bir kamyoneti bulunmaktadır. Üçüncü grup olan sirk yaşamındaysa mobil yaşam ilk önce kişisel tercihlerden, daha sonra ekonomik nedenlerden kaynaklanmaktadır. Sirk çalışanların herbirinin kendi ülkelerinde sabit birer evi vardır. Sirk yaşamında ise çeşitli teknolojik donatılar bulunan karavanlar yaşam mekanlarıdır. Her grup kendi sosyal ve ekonomik etkinlik düzeyine göre barınma sorununu gidermektedir. Kullanılan mekanın bütününde ya

da bütünü oluşturan bileşenlerin kurulumunda kullanılan teknoloji farklı sosyal gerekçelerin bir sonucudur.

Her grubun mobilitesi nerede, ne süre konakladıklarına, hareket sınırlarına, ulaşım için kullandıkları araçlara ve bu araçların hızına bağlı olarak farklılık göstermektedir. Bu durumu şöyle açıklamak mümkündür: Birinci grup belirsiz bir süre boyunca aynı kampta konakladığı için sürekli hareket halinde değildir. Ulaşım için kullanılan araçlar küçük binek araçlardır. Bu araçlarla aynı şehir içinde küçük göçler gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla gerçekleşen hareketin sınırları geniş değildir. İkinci grupta yer alan çingene ailesi ise bir aylık sürelerle farklı yerlerde konaklamaktadır. Kamp yerleri farklı şehirlerdedir. Ulaşım için daha büyük bir araç kullanılmaktadır. Üçüncü ve son grup olan sirk yaşamında ise 4 ile 15 gün arasında değişen sürelerde aynı şehirde ve birkaç aylık periyotlarda ülkelerarası yolculuklar yapılmaktadır. Ulaşım ve konaklama amacıyla karavan ve tır kullanılmaktadır. Kat edilen mesafe daha uzun olmasına rağmen konaklama süresi daha kısadır. Bu nedenle, üçüncü grup ikinci gruba, ikinci grup da birinci gruba göre hem hareketi gerçekleştirme biçimleri, süreleri ve sınırları hem de kullanılan ulaşım araçları bakımından daha mobildirler.

Çingenelerin barınma, eğitim, sağlık, işsizlik gibi çok çeşitli sorunları bulunmaktadır. Özellikle barınak sorunu göçebe çingene topluluklarının içinde bulunduğu en önemli sorunlardan birisidir. Bu sorunun giderilememesi beraberinde başkalarını da getirmektedir. Karşılıklı bir etkileşim söz konusudur. Diğer bir deyişle; çingenelerin içinde bulunduğu sosyal koşullar göçebe bir yaşam sürdürmelerine, göçebe bir yaşam sürdürmeleri de içinde buldukları sosyal koşulları değiştirememelerine sebep olmaktadır. Kültürel bir olgu olan göçebelik sosyal konumun dayattığı bir durum gibi ortaya çıkmaktadır. Çingeneler sabit bir adresleri olmadığı için iş bulamamakta, iş bulamadıkları için de sabit bir eve sahip olamamaktadırlar. Bunun sonucunda barınmak için kendi barınma teknolojilerini geliştirmektedirler.

- **Teknolojik Bulgular**

Bu çalışma kapsamında incelenen çingene grupları üç farklı barınak tipinde yaşamlarını sürdürmektedirler. Bu barınak tipleri; çadır, kamyonet ve karavandan oluşmaktadır. Her grubun barınma sorunlarını gidermek için kullandıkları barınak tipleri malzeme ve kurulum bakımından ortak özelliklere sahiptir. Bu özellikler;

- taşınabilirlik,
- dönüştürülebilirlik,

- hafiflik
- ucuzluk ya da değersizlik olarak belirlenmiştir.

*Taşınabilirlik*, yapının bir bütün ya da parçalı olarak bir yerden başka bir yere gtrlebilmesidir. Özellikle çadır mimarisi, bütünü oluşturan parçaların gerektiğinde sökülerek tekrar kurulabilmesine olanak tanımaktadır. Çingenerin mobilite odaklı kültürel yapıları ve içlerinde buldukları sosyal koşullar, kısa sürede toparlanıp bir başka yere gitmelerini gerektirmektedir. Bu sebeple, çadırın hafif ve parçalı bileşenlerden oluşması bu gerekliliğe bir çözüm olarak geliştirilmiştir. Kamyonet ya da karavanın taşınabilirliği ise yaşanılan mekanın bir bütün olarak hareket ettirilmesiyle sağlanmaktadır. Yere bağlı ve sabit olmayan bütün, içinde bulunan kullanıcılarıyla beraber yer değiştirmektedir. Bu durumda hem çadır, hem kamyonet hem de karavan taşınabilirlik ilkesini sağlamaktadır

*Dönüştürülebilirlik*, göçebe yaşamda iki farklı biçimde görülmektedir. Birincisi; konaklanan ya da yolculuk edilen mekanın günün ihtiyaçları doğrultusunda farklı amaçlarda kullanılmasına dayalı olan işlevsel bir dönüşümdür. Yolculuk etmek için kullanılan kamyonetin döşek ve kilim gibi yapısal olmayan elemanlarla yatma hacmine dönüştürülmesi, karavanların içinde bulunan ranzaların depolama ve saklama birimi olarak kullanılması ya da çadırın bağlantı iplerinin çamaşır asmak için kullanılması göçebeliğin gerektirdiği işlevsel dönüşüme birer örnektir. Dnştrlebilirliğin ikinci biçimi ise kullanılan malzemenin eğilip bükülerek ya da herhangi bir fiziksel değişim geçirmeden gerçek amacından farklı bir amaçla kullanılmasına yöneliktir. Bu durum, göçebe yaşamın ani ihtiyaçlara seri çözümler üretme gerekliliğinden kaynaklanmaktadır. Çadırın yırtılan tentesinin gazete kağıdıyla ya da bez parçalarıyla kaplanarak ısıya karşı çift kat geçirimsizlik kazanması; naylon, bez, masa örtüsü gibi kumaşların dikilerek büyük bir çadır örtüsü oluşturması ya da çevredeki büyük taş parçalarının çadırın eteklerinin havalanmasını engellemek için kullanılması bu durumu rnekleemektedir.

*Hafiflik* ilkesi ise çadır mimarisinde olduğu gibi bütünü oluşturan parçaların kolay taşınabilmesini sağlamaktadır. Bununla beraber, kamyonet ve karavan gibi bütün olarak hareket eden birimler için de "hafiflik" nemli bir özelliktir. Bu durumda, yolculuk sırasında birimin iini dolduran yükün hafif ve küçük olması yolculuğun daha rahat gerçekleşmesi için önemlidir. Birinci ve ikinci grupların kullandıkları çadırların ve bu çadırları oluşturan bileşenlerin hafif ahşap dikme ve bez parçalarından oluşması, hiçbir ağır mobilyanın bulunmaması bu durumun getirdiği bir gerekliliktir. Karavanlarda kullanılan fırın, televizyon gibi donatılar da hem sınırlı



mekanda kullanıldıkları için hem de yolculuk sırasında aşırı yük oluşturmamak için küçük ve hafiftir.

*Ucuzluk ya da değersizlik* olarak aktarılan durum ise kullanılacak malzemenin nitelikleriyle ilgilidir. Yapıyı oluşturan malzemenin ya da yapının bir parçasının kolaylıkla ve ucuza elde edilmesi durumudur. Malzemelerin değersiz olma durumu ani bir göç esnasında rahatlıkla terk edilebilmesinden ve çevreden bulunarak, toplanarak ya da çalınarak kullanılmasından kaynaklanmaktadır. Böylece, yeni gidilen yerde, aynı koşullarda tekrar bir barınak kurulabilmektedir. Değersizlik özelliği kamyonet ve karavanlar için geçerli değildir. Bu barınak tiplerinde kullanılan malzemenin ya da yedek parçanın ekonomik olması sorunun giderilmesinde önemli bir etkidir.

Sonuç olarak, çingenelerin barınakları taşınabilirlik, dönüştürülebilirlik, hafiflik ve ucuzluk ilkelerinin biraraya gelmesiyle, esnek ve her türlü koşullara uyum sağlayabilen (*adaptable*) birer mekan oluşturmaktadır. Bu ilkelerin her biri bir diğerini gerektirmektedir. Yapılar taşınabilir olduğu için hafif, hafif olduğu için dönüştürülebilirdir. Kronenburg'e (2002b) göre; "belirli bir zamanda, belirli bir amaçla bir alana takılan ya da yerleştirilen uyum sağlayabilir (*adaptable*) mekanlar mimarlık ürünüdür." Çingenelerin çadırları ya da araçları belirli bir sürede barınma amacıyla bir alana konan (*attached*), gerektiğinde sökülerek kaldırılan (*detached*) birer mimarlık ürünüdür. Kullanıcılarının ihtiyaçları ve beklentileri doğrultusunda oluşturulmaktadır.

Bu tez çalışmasında, barınmanın mobilitesinin nelerden etkilendiğine ilişkin değerlendirmeler göçebe çingenelerin barınma anlayışları üzerinden yapılmıştır. Bu değerlendirmeler sonucunda, barınmanın mobilitesinin sosyal gerekçe ve kültürel etkilerle karşılıklı bir etkileşim içinde olduğu sonucuna varılmıştır. Bu nedenle, ileriki çalışmalarda barınmanın mobilitesinin kültür-davranış-mekan etkileşim sisteminde yer alan ve çevre davranış çalışma modellerinden biri olan sosyo-kültürel modeller üzerinden incelenmesi önerilebilir. Çalışmanın sonunda ayrıca, sosyal gerekçe ve kültürel etkilerle karşılıklı bir etkileşim içinde olan barınmanın mobilitesinin göçebe barınmanın teknolojisini oluşturduğu sonucuna varılmıştır.

Sonuç olarak, bugünün insanına ilişkin sosyal ve kültürel verilerin mobilitiyi bir arayıştan çok bir gerekliliğe çevirdiği söylenebilir. Günümüz aile yapısındaki değişimler, toplumsal çalkantılar, aşırı bireyselleşme, toplumlararası güç dengeleri ve savaşlar, gelişen teknoloji ve buna bağlı olarak değişen iş çevreleri mobil barınmayı bir gerekliliğe çeviren verilerdir. Mobil yerleşkelerin incelendiği 4. bölümde verilen örneklerde görüldüğü gibi insanların yerden bağımsız bir hayat sürmeleri için

çeşitli nedenler bulunmaktadır. Bu noktadan hareketle, bugünün insanına ilişkin sosyal veriler gelecekte insanların göçebe çingeneler gibi herhangi bir yere konup takılan, sonra sökülen ve içinde bulunduğu koşullara uyum sağlayan bir barınma anlayışına sahip olacağını düşündürmektedir. Geleceğin insanının mobilitesini oluşturan sosyal ve teknolojik veriler göz önünde bulundurulduğunda, kullanılacak olan barınma teknolojisinin yüksek teknoloji donatılı olacağını söylemek mümkündür. Son olarak, gelecekte insanların yoğun teknoloji kullanan birer çingene gibi yaşayacağı söylenebilir.

## KAYNAKLAR

- Adrichem, J. V.**, 2003. From limes to hot-air ballons: nineteen centuries of mobility, *Mobility: A Room with a View*, eds. Houben, F. and Calabrese L., Nai Publishers, Rotterdam, 378.
- Ahıska, M.**, 2002, Bilginin araçsallaşması ve gündelik hayatın bilgisi, *Bilgi Toplumuna Geçiş: Sorunsallar/Görüşler, Yorumlar/Eleştiriler ve Tartışmalar*, Türkiye Bilimler Akademisi Yayınları, 112.
- Akgül, A.**, 2006. Kişisel çekimler ve arşiv.
- Alaycı, A.**, 1999, Çingenerler, Ceylan Yayınları, İstanbul.
- Alpman, N.**, 1993. Başka Dünyanın İnsanları; Çingenerler, Ozan Yayıncılık, İstanbul.
- Anon.**, 1972. United Nations Conference on the human environment, Human settlements: the environmental challenge / A compendium of United Nations papers prepared for the Stockholm Conference on the Human Environment, 1974, The Macmillan Press, New York
- Anon.**, 1982. Handbook for Emergencies, Geneva: UNHCR,
- <http://www.refugeecamp.org/learnmore/shelter/>, Ocak, 2006.
- Anon.**, 1990. Collins Cobuild English Language Dictionary, The University of Birmingham.
- Anon.**, 1999. Domus, **814**, April, 55-58.
- Anon.**, 2003. Bothe Richter Teherani Architecture Firm Building, *Interior Design*, **8**, 176.
- Anon.**, 2005. Lojistikte Ortak Nokta Ambar, **13**, 15.
- Anon.**, 2006a. Yeni Mimar, Şubat, **34**, 7.
- Anon.**, 2006b. <http://www.unhcr.org>.
- Anon.**, 2006c. Double Decker Living,
- <http://www.doubledeckerliving.com>, Nisan, 2006

- Andrews, P.**, 1992. Türkiye'de Etnik Gruplar, Ant Yayınları, İstanbul, 20 ve 197-198.
- Arayıcı, A.**, 1999. Çingenerler: Ülkesiz Bir Halk, Ceylan Yayınları, İstanbul
- Arıkanoğlu, S.**, 2006. Çingene'ye T.C. kimliği, *Radikal Gazetesi*, Mart 16.
- Asseo, H.**, 2004. Çingenerler Bir Avrupa Yazgısı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Aşar, Ç.**, 2003. Türkiye Romanları, *National Geographic Türkiye*, Aralık, 2003, 24
- Aydın, T.**, 1963. Anadolu'da insan toplulukları ve yerleşme ilkeleri üzerine bir deneme, *Doktora Tezi*, İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Aydınlı, S.**, 1986. Mekansal değerlendirmede algısal yargılara dayalı bir model, *Doktora Tezi*, İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ban, S.**, 2006. Paper Tube Structures, Paper Log Houses 1995, Paper Emergency Shelters for UNHCR 1999,  
[http://www.shigerubanarchitects.com/SBA\\_PAPER/SBA\\_Paper.index.html](http://www.shigerubanarchitects.com/SBA_PAPER/SBA_Paper.index.html)
- Banham, R.**, 1994. The Visions of Ron Herron, Academy Editions, Londra, 45.
- Bartley, E. R., ve Bair F. H. Jr.**, 1960. Mobile Home Parks and Comprehensive Community Planning, Public Administration Clearing Service of the University Florida, Studies in Public Administration, **19**.
- Bayazoğlu, Ü.**, 2006. Yeryüzünün sürgünleri, *Radikal Gazetesi Kitap Eki*, Nisan 24.
- Bell, P.A., Greene T.C., Fisher, J. D. ve Baum, A.**, 1996. Environmental Psychology, Forth Worth.
- Brinckerhoff, J.**, 1984. The movable dwelling and how it came to America, *Discovering the Vernacular Landscape*, CT: Yale University Press, 184.
- Bunn, S.**, 2002. Mobile and vernacular flexible dwelling, *Living in Motion: design and architecture for flexible dwelling*, eds. Schwartz-Clauss, M., Vegesack, A., Vitra Design Museum, 132-171.
- Bunston, T. ve Breton, M.**, 1992. Homes and homeless women, *Journal of Environmental Psychology*, **12**, 62-149.

- Calabrese, L. M.**, 2003. Fine tuning, *Mobility: A Room With a View*, Nai Publishers, Rotterdam, 353.
- Carlyle, A.**, 2003. Truck World, *Reader on the Aesthetics Mobility*, Black Dog Publishing, ed. Hooted, A., London and New York, 158.
- Cecla, F.**, 1998. Getting lost and localized mind, *Architecturally Speaking: practices of art, architecture and everyday*, ed. Read, A., Routledge, London and New York, 2000, 37.
- Checkwitch, B.**, 2004. Digital landmark, *Inhabiting the Identity*, Princeton Architectural Press, New York, 140-142.
- Ching, F.**, 1979. Architecture: Form, Space and Order, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Clark, C.**,1957. Transport Maker and Breaker Cities, *Town Planning Review*, 28.
- Clews, D. ve Henry, R.**, 1997. Softdwelling: a programme for living and working, Transportable Environments: theory, context, design and technology: papers from the International Conference on Portable Architecture, ed. Robert Kronenburg, London, 105-114.
- Conrads, U.**, 1991. 20. Yüzyıl Mimarisinde Program ve Manifestolar, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı, 22 ve 160.
- Crawford, W., ve Brewin, P.**, 2005. Concrete Canvas- building in a bag, <http://www.concretecanvas.org.uk/>, Mart, 2006.
- Çetinçelik, E.**, 2003. Bilgisayar destekli tasarımdan bilgisayar destekli yaşama, *Sanal Gazete*, Haziran. <http://www.sayisalgrafik.com.tr/gazete/vol08no02/s12/m01.htm>
- Çolak, A. F.**, 2005, Mobil konutların Türkiye’de uygulanabilirliğinin incelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Davies, C.**, 1988. High-Tech Architecture, Rizzoli, New York.
- Dede, E. Ö.**, 1997. Mekanın algılanma olgusu ve insan-hareket-zaman faktörlerinin etkisi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Deviren, A.S.**, 2001. Mimaride yer: yapının araziyle ilişkisinin kavramsallaştırılması (1980-2000), *Doktora Tezi*, İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Djuric, R.**, 1993. Çingene Araştırmaları.
- Edmiston, J. ve Gauthier, D.**, 1999., Young Architects Forum  
<http://www.archleague.org/ya/2000/gauthier.htm>, Nisan, 2006.
- Ehmer, J.**, 1979. Wohnen ohne eigene Wohnung, *Wohnen im Wandel*, ed. Niethammer, L., Wuppertal, 132-149.
- England, J.**, 2003, The map is not the territory, *Reader on Aesthetics of Mobility*, ed. Hoete, A., Black Dog Publishing, London and New York.
- Erdem, E.**, 2005. Tarihte ütopya ve mimarlık ilişkisi, *Mimar.ist*, **18**, 78.
- Ergünay, O.**, 1993. Comprehensive disaster management, *Afete Karşı Hazırlık ve Yönetim Kursu Seçme Bildiriler*, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, Ankara, **64**, 23-27.
- Erkan, H.**, 1998, 21. Yüzyıla girerken bilgi toplumu ve Türkiye, *Yeni Türkiye 21. Yüzyıl Özel Sayısı*, **19**, 134-135-136.
- Erkman, U.**, 1977. Çevre analizi, *Doçentlik Tezi*, İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Flade, A.**, 2002. Psychological considerations of dwelling, *Living in Motion: design and architecture for flexible dwelling*, eds. Schwartz-Clauss, M., Vegesack, A., Vitra Design Museum, 220-237.
- Friedman, Y.**, 1962. Mobile Architecture  
<http://www.frac-centre.asso.fr/public/collecti/artistes/friedman/noti01en.htm>
- Galina, K.**, 1998. Nenets-La tundra siberienne, ses rennes, ses tchoums, *Courrier International*, Paris, **425-426**, 51-52.
- Gleich, M.**, 1998. Mobilitat: Warum sich alle Welt bewegt, Hamburg, 54.
- Graumann, C. F.**, 1990. Aneignung, *Ökologische Psychologie: Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen*, eds. L. Kruse, C. F. Graumann and E.D. Lantermann, Weinheim.

- Green, N.**, 2002. On the move: technology, mobility and mediation of social time and space, *The Information Society*, **18**.
- Gürsel, Y.**, 2005. Düş ve düş ülke üzerine çeşitlemeler, *Mimar.ist*, **18**, 69.
- Güvenç, B.**, 1997. Kültürün Abc'si, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Hamankaya, S., ve Tanındı, O.**, 1996. Türkiye Arkeolojik Yerleşmeleri-1: Paleolitik/Epipaleolitik, Ege Yayınları, İstanbul
- Hays, K. M.**, 1998. Architecture Theory since 1968, MIT Press, Cambridge, 540.
- Henning, G.**, 1997. Reiselust, Touristen, Tourismus und Urlaubskultur, Frankfurt am Main and Leipzig, 149.
- Hoete, A.**, 2003. Reader on the Aesthetics of Mobility, Black Dog Publishing, London and Newyork.
- Hoffmann, O.**, 1990. Be-Wegung Und Wahr-Nehmung, Bauwelt ,**81**.
- Hoogstad, J.**, 1990. Space-Time-Motion, Nitgevenj's, Gravenhages, 33.
- Houben, F.**, 2003. Mobility: A Room With A View, Nai Publishers, Rotterdam
- Ildır, B.**, 1995. Ülkemizdeki heyelanların dağılımı ve afet yasası ile ilgili uygulamalar, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, **379**,55-58.
- Kahya, M.**, 1993. Endüstrileşmenin ve teknolojik gelişmelerin konut iç mekan düzenine etkileri, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 74.
- Kale, B.**, 2003. Mevsimlik hayatlar, *Atlas Dergisi*, **126**, 36- 56. fotolar: Pınar, F.
- Khazanov, A. M.**, 1983. Nomads and Outside World, University of Wisconsin Press, Wisconsin, 1.
- Koçak, M.**, 2005. *Çadır* , Belgesel film.
- Kronenburg, R.**, 2002a. Houses in motion : the genesis, history and development of the portable building, Academy Editions, London.
- Kronenburg, R.**, 2002b. Mobile: the Art of Portable Architecture, ed. Siegal, J., Princeton Architectural Press, New York.

- Kronenburg, R.**, 2002c. Modern architecture and flexible dwelling, A., *Living in Motion: design and architecture for flexible dwelling*, eds. Schwartz-Clauss, M., Vegesack, Vitra Design Museum.
- Kronenburg, R.**, 2003. Portable Architecture, Third Edition, University of Liverpool.
- Küçükerman, Ö.**, 1995, Eski bir endüstri düşüncesinin ürünü olarak Orta Asya'dan çadır-ev, *Tombak Dergisi*, **5**, 20-24.
- Kwinter, S.**, 2001. Toward a theory of the events in modernist culture, *Architectures of Time*, MIT Press, London, 54.
- Lang, J.**, 1987. Creating Architectural Theory, Van Nostrand.
- Langer, S.**, 1953. Feeling and Form, New York, 95.
- Latham, M.**, 2004. Home.in., *Inhabiting Identity*, Princeton Architectural Press, New York, 158-161.
- Leigh, H.**, 2006. Teknoloji olmadan denizleri aşmak, *Naviga Dergisi*, **30**, 52-54.
- Lynch, K.**, 1960. Some references to orientation, *The Image of the City*, MIT Press.
- Mankouche, S.**, 2003. The wireless teahouse, *Inhabiting the Identity*, Princeton Architectural Press, New York, 62.
- Marshall, M.**, 2001, Car Architecture: when the car and the city collide, in eds. Bell, J., and August-Birkhauser, USA, 114.
- Massey, D.**, 1992. Politics, space and time, *New Left Review*, **196**, 65-84.
- McHugh, K.**, 2000. Inside, outside, upside down, backward, forward, round and round: A case for ethnographic studies migration, *Progress in Human Geography*, Hodder Arnold Journals, **24/1**, March 1.
- Mitchell, W. J.**, 1995, Imagining e-topia, *Architecturally Speaking: practices of art, architecture and everyday*, ed. Read, A., Routledge, London and New York, 2000, 302.
- Mitropoulos, E.G.**, 1975. Space networks: toward hodological space design for urban man, Ekistic, New York, 232.



- Negroponte, N.**, 1995. Beyond Demographics, Digital Life: the post-information age, Vintage Books, New York, 163-171.
- Norberg-Schulz, C.**,1988. Intentions in Architecture, MIT Press, Cambridge.
- Nordquist, J. ve Eriksen, L.**, 2003. Moving house, *Reader on The Aesthetics of Mobility*, Black Dog Publishing, London and New York, 249.
- Ohno, H.**, 2003. Tokyo ring: mobility as a culture, eds. Houben F., Calabrese, L., *A Room with a View*, Nai Publishers, Rotterdam, 164.
- Okely. J.**, 1983. The Traveller Gypsies, Cambridge University Press, Cambridge, 22.
- Orta, L.**, 1992. Refuge Wear, [http://studioorta.free.fr/lucy\\_orta.html](http://studioorta.free.fr/lucy_orta.html), Şubat, 2006.
- Onur, İ.Ö.**, 2005, Türkiye’de afet sonrası kurulan geçici konut yerleşkelerinin kronolojik incelenmesi İzmit ve Yalova’da kurulan prefabrike yerleşim örnekleri üzerinden değerlendirme, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Ozkuş, B.**, 2005. Renkli rüyalar görmek: Archigram, *Mimar.ist*, **18**, 86.
- Özcan. B.**, 2003. Mekanın içinde ve dışında olmanın fenomenolojisi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özer, B.**, 1993. Yorumlar: Kültür, Sanat,Mimarlık, YEM yayınları, 357-193.
- Özler, L.**, 2005. Deniz Taksi, Ocak, 2005.
- <http://www.dexigner.com/forum/index.php?showtopic=857>, Mart, 2006.
- Palmes, J.**, 1975. A History of Architecture, The Athleon Press, London, 17.
- Rammler, S.**, 2002. A mighty Fortress..“?! on the sociology of flexible dwelling, *Living in Motion: design and architecture for flexible dwelling*, eds. Schwartz-Clauss, M., Vegesack, A., Vitra Design Museum, 208.
- Rapoport, A.**, 1969. House Form and Culture, Englewood Cliffs,N.J.: Prentice Hall.
- Rapoport, A.**, 2004. Kültür-Mimarlık-Tasarım, Yem Yayınları, 15.
- Richardson**, 2004., *Grandes ideas, XS: Big Ideas Small Buildings*, ed. Dietrich, L., Thames and Hudson, London,200.

- Safdie, M.**, 1967. Habitat 67, <http://www.msafdie.com>, Mart, 2006.
- Sant'Elia, A.**, 1913. 20. Yüzyıl Mimarisinde Program ve Manifestolar, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı, 1991, 22.
- Scheidl-Nennemann, D.**, 2004. NanoArchitecture, A New Species of Architecture, <http://www.a-matter.com>
- Schittich, C.**, 1998. Mobile real property, *Mobile Structures Detail*, **8**, 1371.
- Seiler-Baldinger, A.**, 2002. Mobility with tradition, *Living in Motion: design and architecture for flexible dwelling*, eds. Schwartz-Clauss, M., Vegesack, A., Vitra Design Museum, 174.
- Senz, J.P.**, 1997. Les Roms, 1000 ans d'Errance, *Courrier International*, Paris, **364**, 12-13.
- Sey, Y.** 1980, Afet sonrası barınma sorunu ve Türkiye, *Basılmamış Profesörlük Tezi*, İstanbul.
- Seyirci, M.** Fethiye'de Yaylacılık ve Yayla Göçleri, Damla Ofset, Antalya.
- Seyyar, A.**, 2005. Sosyal siyaset Kürsüsü  
[http://www.sosyalsiyaset.com/documents/sozluk\\_s.htm](http://www.sosyalsiyaset.com/documents/sozluk_s.htm), Aralık, 2005
- Siegal, J.**, 2002. Mobile: The art of Portable Architecture, Princeton Architectural Press, ed. Siegal, J., New York.
- Sivrioğlu, G.**, 2006. Bodrum'dan Antalya'ya yokuş aşağı, *Naviga Tekne, Yelken ve Deniz Kültürü Dergisi*, **30**, 156.
- Smithson, A.**, 1958. The Activist Drawing: Retracing Situationist Architectures from Constant's New Babylon to Beyond, ed. Zegher, C., and Wigley, M., The Drawing Center, New York, 2001, 143.
- Stranegard, L. ve Dobers, P.**, 2002. Head home, *Living in Motion: design and architecture for flexible dwelling*, eds. Schwartz-Clauss, M., Vegesack, A., Vitra Design Museum, 240.
- Suuronen, M.**, 1968. Futuro Kayak Kabini/Konut yerleşisi  
<http://home.wanadoo.nl/~imagineer/mags/mag10.htm>, Şubat, 2006.

- Şaylan, G.**, 2002. Prof.Dr. İlhan Tekeli'nin Bildirisinin Yorumu, *Bilgi Toplumuna Geçiş: Sorunsallar/Görüşler, Yorumlar/Eleştiriler ve Tartışmalar*, Türkiye Bilimler Akademisi Yayınları, Ankara.
- Şener, S. ve diğ.**, 2003. Avrupa Birliği Uyum Programları Kapsamında İstanbul Genelinde Olası Afet Sonrası Geçici Yerleşim Alan Örnek Tip Yerleşim Üniteleri Projesi, İ.T.Ü. Çevre ve Şehircilik Uygulama Araştırma Merkezi, İstanbul.
- Tekeli, İ.**, 2002. Bilgi toplumuna geçerken farklılaşan bilgiye ilişkin kavram alanı üzerinde bazı saptamalar, *Bilgi Toplumuna Geçiş: Sorunsallar/Görüşler, Yorumlar/Eleştiriler ve Tartışmalar*, Türkiye Bilimler Akademisi Yayınları, Ankara.
- Tsumara, K.**, 2000. Refuge Wear,  
[http://www.finalhome.com/eng/collaboration/colla\\_02.html](http://www.finalhome.com/eng/collaboration/colla_02.html), Şubat, 2006.
- Turgut, H.**, 1990. Kültür-davranış-mekan etkileşiminin saptanmasında kullanılabilir bir yöntem, *Doktora Tezi*, İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Tüzün, E.**, 2002. Ev/yaşama mekanı: afet sonrası gereksinimler, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitü, İstanbul.
- Urry, J.**, 2000. Mobile Sociology, *British Journal of Sociology*, **51/1**.
- Ünügür, S. M., Hacıhasanoğlu, O. ve Turgut H.**, 1997. Culture & Space in The Home Environment: Theoretical and Methodological Perspectives, Dünya Press, İstanbul, 7.
- Van der Loo, H., Vab Reijen, W.** 1992. Modernisierung: Projekt und Paradox, Munich, 12.
- Wachten, K., ve diğ.**, 2003. A new Address: ' A42-Emscherschnellweg, *Mobility: A Room With A View*, Nai Publishers, Rotterdam, 316-343.
- Wagner, P.L.**, 1960. The Human Use of the Earth, The Free Press of Glence, London.
- Waterson, R.**, 1998. Mobility in traditional architecture, *Mobile structures Detail*, **8**.

**Wodiczko, K.**, 1998. Critical Vehicles: writings, projects, interviews, The MIT Press, Cambridge-Massachusetts, 79-84.

**Yeğen, M.**, 2002, Bilginin Sosyolojisi, Sosyolojinin Bilgisi, Türkiye Bilimler Akademisi Yayınları, 119.

**Yılmaz, Ö.**, 2005. Datça'da tekerlekli villalar kök salıyor, *Milliyet Gazetesi*, Aralık 21.

**Yoors, J.**, 2005. Çingenerler, Opre Roma, Chiviyazıları Yayınevi, İstanbul.

**Yürekli, K.F.**, 1977. Çevre görsel değerlendirmesine ilişkin bir yöntem araştırması, *Doktora Tezi*, İ.T.Ü Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

## ÖZGEÇMİŞ

Ayşegül Akgül 2 Ocak 1981 tarihinde İstanbul'da doğdu. 1999 yılında Beşiktaş Atatürk Anadolu Lisesi'nden, 2003 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümü'nden mezun oldu. 2003 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimari Tasarım Bölümü'nde yüksek lisans eğitimine başladı. Yüksek lisans eğitimi sırasında "Erasmus Değişim Programı" çerçevesinde altı ay süreyle Politecnico di Milano Üniversitesi'nde eğitim gördü. İngilizce ve İtalyanca dillerini bilmektedir.

Mimarlık eğitimi boyunca çeşitli atölye çalışmalarına ve yarışmalara katıldı. Kayaköy Restorasyon projesinde görev aldı. Yıldız Teknik Üniversitesi 2003 yılı 3. Grup Bitirme Projeleri'nde mansiyon ödülü ve 2004 yılı Proçel Çelik Yapı Tasarımı yarışmasında 3'lük ödülü kazandı. Son olarak, 2006 yılı "Beyoğlu, Nereye" yarışmasında eşdeğer ödüle layık görüldü.

Eğitim hayatı boyunca sportif faaliyetlerde bulundu. Lise yıllarında basketbol ve yüzme sporlarıyla ilgilendi. Üniversite yıllarında başladığı yelken sporuyla çeşitli ulusal ve uluslararası yarışmalara katıldı. Ekibiyle katıldığı 35. Balkan Şampiyonası 470 Sınıfı Bayanlar Kategorisinde 3'lük ödülü kazandı.

Mimarlık yarışmalarına hazırlanmaya ve yelken sporuyla ilgilenmeye devam etmektedir.