

104089

**1950-1970'LERDE
İSTANBUL'DA KONUT MİMARİSİ:
BAĞDAT CADDESİ ÖRNEĞİ**

**T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Mimar Zeynep YAZICIOĞLU
502981015**

104089

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih: 11 Haziran 2001
Tezin Savunulduğu Tarih: 2 Temmuz 2001**

**Tez Danışmanı : Prof.Dr.Ferhan Yürekli
Diğer Jüri Üyeleri: Prof. Dr. Vedia Dökmeci
Doç. Dr. Nezih Ayıran**

..
[Signatures]

TEMMUZ 2001

ÖNSÖZ

Günümüzde kimisi yıkılmış kimisi de yıkılmakta olan Erenköy, Caddebostan ve Suadiye’de bulunan gizli mimarlı konutların sır perdesini aralamamda çalışmam boyunca bana yardımcı olan ve yorumlarıyla çalışmamı zenginleştiren değerli tez danışmanım Prof. Dr. Ferhan Yürekli’ye;

Mimarlıkta edindiğim bakışla, çok sevdiğim Erenköy’e farklı bir yorum getirmemde her zaman bana destek olan anneme, değerli yorumları ve mimarlık sohbetiyle babama ve meslektaşım Fatih’e maddi, manevi desteklerinden dolayı teşekkür ederim.

Haziran 2001

Zeynep Yazıcıoğlu



İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	ii
İÇİNDEKİLER	iii
FOTOĞRAF LİSTESİ	v
TABLO LİSTESİ	vi
ÖZET	vii
SUMMARY	ix
1. GİRİŞ	1
1.1 Amaç	1
1.2 Kapsam	1
1.3 Yöntem	2
2. 1923-1950 CUMHURİYET DÖNEMİ ve 1950-1970 DÖNEMİ TÜRKİYE’DE SİYASET, SOSYO-KÜLTÜREL ORTAM ve MİMARLIK GÜNDEMİ	4
2.1 Yirminci Yüzyıl Modern Mimarlık Ortamı	5
2.2 1923-1950 Cumhuriyet Dönemi’nde Türkiye’de Siyaset, Ekonomi, Toplumsal Ortam ve Mimarlık Gündemi	11
2.3 1950-1970 Türkiye’de Siyaset, Ekonomi, Toplumsal Ortam ve Mimarlık Gündemi	
3. KENTLEŞME ve İSTANBUL	28
3.1 Türkiye’de Kentleşme	28
3.1.1 1923’ten 1950’ye	
3.1.2 1950-1970 arası	30
3.2 Cumhuriyet Dönemi ve Sonrasında İstanbul (1923-1970)	31
3.3 İstanbul’da Kentleşme, Kadıköy ve Bağdat Caddesi	34
3.4 İstanbul’da Konut ve Apartmanlaşma	41

4. BAĞDAT CADDESİ'NDE KONUT GELİŞİMİ	45
4.1 Bağdat Caddesi'nin Gelişimi	47
4.2 Bağdat Caddesi'nde Ahşap Köşkler	49
4.3 Bağdat Caddesi'nde Yazlık Villalar	50
4.4 Bağdat Caddesi'nde Apartmanlaşma	53
4.5 Bağdat Caddesi Konutları Karakteristikleri	58
5. SONUÇLAR	60
KAYNAKLAR	62
EKLER	67
ÖZGEÇMİŞ	99



ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa no</u>
Şekil 2.1 AEG Türbin Fabrikası, mimar Peter Behrens, 1909.....	5
Şekil 2.2 Fagus Fabrikası, Almanya Alfeld-an-der-Leine, mimar Walter Gropius, 1911.....	6
Şekil 2.3 Walter Gropius ve Bauhaus'un diğer üyeleri.....	7
Şekil 3.1 Vatan-Millet Cad.'nde Dolmuşlar, Klt. AŞ Arşivi,foto:Hilmi Şahenk.....	38
Şekil 4.1 Kadıköy İlçesi Sahil Yolu-Bağdat Caddesi-Trenyolu-Minibüs Cad.-TEM.....	45
Şekil 4.2 Kadıköy İlçesi Sahil Yolu-Bağdat Caddesi-Trenyolu-Minibüs Cad.-TEM.....	46
Şekil 4.3 "Selamiçeşme",1800, Selamiçeşme.....	48
Şekil 4.4 "Galip Paşa Cami", 1899, Erenköy.....	48
Şekil 4.5 "Vakko" binası, Suadiye.....	49
Şekil 4.6 Çiftehavuzlar'da Bir Villa; 1961, mimar Mahmut Bir-Utarit İzgi.....	50
Şekil 4.7 Göztepe'de konut, mimar Emin Onat, 1940.....	51
Şekil 4.8 İlhami Ahmet Örnekal İlkokulu, Göztepe, 1963, mimar Ekrem Olguner.....	52
Şekil 4.9 "Kalamış'ta Bir Apartman", 1957, mimar Utarit İzgi-Mahmut Bir.....	53
Şekil 4.10 Eski konut, yeni konut+mağaza.....	56
Şekil 4.11 Eski konut, yeni mağaza+konut, Şaşkımbakkal.....	56
Şekil 4.12 Suadiye'de eski park alanı, yeni alışveriş merkezi ve konutalanı....	57
Şekil 4.13 Caddebostan'daki Tarım Orman ve Köyüşleri'nin arazisi.....	58
Şekil A 54-1a 1954, Mithat Güldü Evi, Erenköy.....	67
Şekil A 57-1a 1957, Kalamış'ta Bir Apartman.....	68
Şekil A 59-1b 1959, Haluk Şaman Villası, Feneryolu.....	69
Şekil A 59-1a 1959, Haluk Şaman Villası, Feneryolu.....	70
Şekil A 60-1a 1960, Nedim Karakurt Villası, Feneryolu.....	71
Şekil A 60-1b 1960, Nedim Karakurt Villası, Feneryolu.....	72
Şekil A 60-2a 1960, Muammer Arıtan Villası, Caddebostan.....	73
Şekil A 61-1a 1961, Çiftehavuzlar'da Bir Villa.....	74
Şekil B 61-2a 1961, Dilek Apartmanı, Caddebostan.....	75
Şekil A 62-1a 1962, Ziya Somer Yazlık Binası, Çiftehavuzlar.....	76
Şekil 63-1a 1963, İlhami Ahmet Örnekal İlkokulu, Göztepe.....	77
Şekil B 65-1a 1965, Renk Apartmanı, Caddebostan.....	78
Şekil B 65-1b 1965, Renk Apartmanı, Caddebostan.....	79
Şekil B 65-1c 1965, Renk Apartmanı, Caddebostan.....	80
Şekil B 66-1a 1966, Dilman Apartmanı, Selamiçeşme.....	81
Şekil B 66-1b 1966, Dilman Apartmanı, Selamiçeşme.....	82
Şekil B 66-1a 1966, Çam Apartmanı, Caddebostan.....	83

Şekil B 66-1b	1966, Çam Apartmanı, Caddebostan.....	84
Şekil A 68-1a	1968, Bir Mimar Evi ve Atölyesi, Feneryolu.....	85
Şekil B 69-1b	1969, İdil Apartmanı, Erenköy	86
Şekil B 69-1a	1969, İdil Apartmanı, Erenköy	87
Şekil B 70-1b	1970, Yasemin Apartmanı, Caddebostan.....	88
Şekil B 70-1a	1970, Yasemin Apartmanı, Caddebostan.....	89
Şekil B 70-2a	1970, Köseoğlu Apartmanı, Göztepe	90
Şekil B 70-1a	Palmiye Apartmanı, Göztepe.....	91
Şekil A_ 1a	Kazım Özalp Apartmanı, Şaşkınbakkal.....	92
Şekil A_ 1b	Kazım Özalp Apartmanı, Şaşkınbakkal.....	93
Şekil B_ 1a	Kazım Özalp Apartmanı, Şaşkınbakkal	94
Şekil B_ 1b	Kazım Özalp Apartmanı, Şaşkınbakkal	95
Şekil B_ 1a	Dirlik Apartmanı, Caddebostan	96
Şekil B_ 1a	Camat Apartmanı, Çiftehavuzlar.....	97
Şekil B_ 1a	Mavi Köşk Apartmanı, Çiftehavuzlar	98



TABLO LİSTESİ

Tablo 3.1	Türkiye’de Kırsal ve Kentsel Nüfus (1927-1960).....	<u>Sayfa no</u> 31
------------------	--	-------------------------------------



1950-1970'LERDE İSTANBUL'DA KONUT MİMARİSİ: BAĞDAT CADDESİ ÖRNEĞİ

ÖZET

Bu çalışmada, İstanbul'un yoğun konut yerleşimlerinden, Anadolu yakasında yer alan Bağdat Caddesi ve paralelindeki sokaklarda 1950-1970 tarihleri arasında gelişmiş olan konut gruplarını incelemek ve değerlendirmek hedeflenmiştir. Bu konut gruplarının sahip oldukları özellikleri edinene kadar bölgede yaşanan tarihsel süreçler, İstanbul'un geçirdiği kentleşme hareketleri, Boğaziçi Köprüsü'nün yapılması, imar kanunu değişiklikleri ile şekillenen bölgede incelenen yıllarda üretilmiş konutların bugün ortadan kalktığının gözlenmesi de böyle bir çalışma yapmada yönlendirici olmuştur.

Seçilen bölge İstanbul'un, özellikle Kadıköy'ün, önemli akslarından birisi olan Bağdat Caddesi ve paralelindeki sokaklardır. Bu bölge iki önemli fiziksel sınırla sınırlanmıştır: birincisi doğal bir sınır olan Marmara Denizi kıyıları, ikincisi yapay bir sınır olan trenyolu.

Araştırma üç ana bölümden oluşmaktadır;

Mimarlık ürününün, aslında hiçbir dönemde, içinde üretildiği ortamın koşullarından bağımsız düşünülmesi doğru değildir. Birinci bölümde, bu düşünceyle yola çıkılmıştır. Çalışma konusunu belirleyen zaman diliminin (1950-1970), kendinden önceki ve sonraki dönemlerden bağımsız düşünülmemeyeceğinden ve mimarlık ürününün içinde bulunduğu toplumun sosyo-ekonomik ve kültürel değişimleriyle etkileşim halinde olduğundan hareketle genel bir dünya ve Türk mimarlık ortamı görüntüsü çizilmeye çalışılmıştır.

Özellikle 1950-1960 yılları arasında bölgede yapılmış olan yazlık, villa tipi konutların üretiminde yönelilmiş olan modernizm, Türkiye tarihi açısından da önemli bir rol oynadığı düşüncesiyle özellikle ele alınmıştır. Bu anlatımlar mümkün olduğu kadar eşzamanlı ve örtüşük yapılmaya çalışılmış, bununla genel bir dünya ve Türk mimarlık ortamı görüntüsünün çizilmesi amaçlanmıştır.

İstanbul'un, Türkiye içindeki özel yerinden hareketle, ikinci bölümde İstanbul'un geçirdiği kentsel değişimler ve göç ilişkileri ele alınmıştır. Bu kentsel değişimler çerçevesinde Kadıköy'ün ve Bağdat Caddesi'nin durumu incelenmeye çalışılmıştır. Bu amaçla, o dönemin imar müdürünün 1955 yılında yazdığı geleceğin İstanbul

hedefini anlatan makaleden göndermeler yapılarak hedeflenenle ulaşılan arasındaki paralellikler incelenmeye çalışılmıştır.

Diğer bölümlerde yapılan değerlendirmeler, yapılan eşzamanlı anlatımların ve verilmeye çalışılan İstanbul ve Türkiye perspektiflerindeki ana hedef, Bağdat Caddesi'ni ve çevresindeki konutların karakterini oluşturan arka planı saptamaktır. Dördüncü bölümde Bağdat Caddesi'nin geçirdiği süreçler, konut değişimleri, konutların ve bölgenin sahip olduğuna inanılan karakteristikleri ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu amaçla, Kadıköy Belediyesi arşivinden, ulaşılabilen mimarların kişisel arşivlerinden elde edilen projeler, çizimler ve fotoğraflar ile her türlü bilgi bir düzen içerisinde katologlanmış ve ekte sunulmuştur.

Siyasette yaşanan ve yeni kentsel politikalara sahip değişimler, Türk Mimarlığı'nın aldığı yeni verilerle değişen mimarlık eğilimleri, değişen ekonomik yaklaşımlar, değişen kullanıcı profilleri, bölümlerin içinde ayrı ayrı değerlendirilmeye çalışılırken kimi zaman açık bir şekilde bu konulara değinilmiş, kimi zamansa diğer faktörlerden çıkarımlarla indirekt bir anlatımla bu değişimler ve etkileri belirtilmeye çalışılmıştır. Bu sebeple, metinlerin tamamı bir bütünlük, eşzamanlılık ve etkileşim içinde değerlendirilmeye çalışılmıştır.



RESIDENTIAL ARCHITECTURE IN ISTANBUL BETWEEN 1950-1970s: BAĞDAT STREET AS A CASE STUDY

SUMMARY

Modern architecture defines a broad cultural framework in which concepts from technology to psychology are incorporated. Due to its immense complexity, there is no single definition of modern architecture. Yet, one of the constituent aspect of modernist discourse is that it departs from an aspiration to transform individuals and society through architecture.

When Turkey found herself embracing Western civilization after the turmoil of two consecutive wars and the disintegration of the Ottoman Empire, residential architecture had already become the keyword in modern architecture at large. After the proclamation of the Republic in 1923, Trukish architectural culture enhanced its links with western modernism while being supported by a state initiated modernisation programme.

The region studied, Kadıköy, The Anatolian side of İstanbul, is one of the main housing areas and the housings which were built between 1950-1970s, were heavily influenced by the social, political and economical aspects of the Turkish Republic and also by the movements all over the world. This region is bounded by 2 main factors: one is the natural boundary of the Marmara Sea shore and the other is the artificial boundary, railway, which passes parallel to the Bağdat Street. Bağdat Street and the streets parallel to it are one of the main housing areas of Kadıköy district.

My thesis focused on the 1950-1970s residential architecture within the historical background summarised above. Nowadays, with preserving laws a dwelling which is younger than a hundred years old is not considered as historical. And this ends with the demolishing of the houses which are from 1950s with special and unique characters. My main aim is to document the main modern ideas and I don't intend to catalogue of "stylistic features" of the modern architecture of 1950-1970s Turkey, nor do I intend to locate the studied examples in a predetermined historical and coherent period.

Also, one of my main aim is to show how the houses have been changed with the differentiations in the district and earned new functions, such as shops, dentistries, offices etc. And the same houses are now being used as different functions and this ends up with the changing of the façades, balkonies and gardens. And a period's unique houses are being lost in the pages of the history. Even some of them have been demolished and exchanged with higher apartment blocks.

The considerations of the social, economical and architectural perspectives of the world and Turkey have been done to strenghten the background of the Baġdat Street district houses. The process of the houses can easily be read by the plates that have been prepared with plans, sections, photographs and the images from 1950s and today.



1.GİRİŞ

İstanbul, günümüzde ulaştığı sosyal, kültürel, ekonomik çeşitliliğin yanısıra sahip olduğu mimari çeşitlilik bakımından da başlı başına bir laboratuvar niteliğindedir ve bu metropoliten kent yalnız bir kent merkezi ve onun etrafında kurulmuş olan alt yerleşmeler olarak düşünülemeyecek kadar genişlemiştir.

Tezin kapsamı içerisinde yeralan 1950-1970 yılları arasında tarihi yarımada, Beyoğlu, Üsküdar ve Kadıköy olarak 4 alt başlıkta toplanabilen İstanbul kenti, günümüzde ulaştığı sınırlarla İzmit'ten neredeyse Edirne'ye kadar olan alanı kapsar duruma gelmiştir. O dönemde de İstanbul içerisinde etkin bir yere sahip olan Kadıköy ilçesi, günümüzde de barındırdığı nüfus ile oldukça önemli bir konut alanıdır. Bunun yanında tezin araştırma konusunu oluşturan Bağdat Caddesi, Osmanlı İmparatorluğu'nun doğuya yaptığı seferlerden günümüze etkinliğini kaybetmemiş aksine kent içindeki yerini ve önemini arttırmıştır.

1.1 Amaç

Bu çalışmada, İstanbul'un yoğun konut yerleşimlerinden olan Kadıköy ilçesi içerisinde, Bağdat Caddesi ve çevresinde 1950-1970 yılları arasında yapılmış olan konutların, belirli mimari nitelikler taşımaları, tasarımlarında gözetilmiş olan modernist tutum ve bulundukları çevreye özgü karakteristik özellikler taşımaları böyle bir çalışma yapmada yönlendirici olmuştur. Bunun yanında bu bölgede bulunan konutların imar kanunu değişiklikleri ve yeni düzenlemelerle edinilen haklarla ortadan kalktıklarının gözlenmesi belgelenmeleri gerektiği düşünüldüğünü doğrulamıştır.

1.2 Kapsam

İncelenen konut dokusu, İstanbul genelinde hızlı büyümenin ve kentsel doku değişiminin açıkça izlenebildiği ve karakteristik ortak doku özellikleri bakımından Kızıltoprak-Bostancı arasında Bağdat Caddesi ve paralelindeki bölgeler olarak belirlenmiştir. Doğal sınır Marmara sahili ile yapay sınır Bağdat Caddesi'ne paralel

banliyo demiryolu hattı olarak belirlenen bölge konut özellikleri bakımından paralellikler göstermektedir.

Araştırma konusunu oluşturan Bağdat Caddesi ve çevresinin gelişimi, geçici ve daimi konutların bölgede yapılmaya başlamasıyla farklı yönler çizmiştir. Bu açıdan bakıldığında, 19. yüzyıl sonunda Haydarpaşa'dan başlayan ve Bağdat Caddesi paralelinde devam eden demiryolu ile banliyö seferlerinin başlaması, öncelikle Göztepe Tren İstasyonu çevresinde dönemin paşaları tarafından ahşap ve kagir köşkler yapılmasını sağlamıştır. 20. yüzyıl başında ise Marmara sahillerine vapur seferlerinin konulması ve Fenerbahçe, Caddebostan, Suadiye, Bostancı iskelelerinin yapılması, bu bölgede kurulan plajlarla bölgenin sayfiye mekanı özelliği kazanmasını doğurmuştur. Böylece, bölge hem denizden hem karadan Avrupa'ya bağlanmış ve önemini arttırmıştır.

Öncelikle ikinci konutların, yazlıkların yapılmasıyla sayfiye mekanına dönmüş bölge bu özelliğini kısmen 1950'lerin sonuna kadar sürdürmüştür. Bu anlamda dönemin özelliklerinin incelenmesinde seçilen 1950-1970 yılları arasındaki yirmi yıllık süre bir 'mimari anlayış' dönemini gösteren tarihsel bir sınır değil, sadece çalışma konusu bölgede görülen konutların üretildiği bir 'zamansal sınırdır'.

Bu bölgedeki konut üretimin araştırılmasında seçilen zamansal sınır, 1950 yılı açısından bakıldığında Türkiye'nin tek partili rejimden çok partili rejime geçtiği, toplumsal hareketliliğin arttığı, İstanbul özelinde ise pek çok kentsel düzenlemenin yapıldığı, bölgenin köşkler döneminden çıkıp plajların yapılmasıyla sayfiye evleri döneminin başladığı tarihtir. 1970 yılı açısından bakıldığında ise, İstanbul'da apartmanlaşmanın hız kazandığı bölge özelinde ise Boğaziçi Köprüsü'nün yapılmasıyla Bağdat Caddesi aksındaki konut alanlarının daimi konut olarak yerleştiği dönemdir.

1.3 Yöntem

Bu araştırmada, mimarlık ürününün içinde üretildiği ortamın koşullarından bağımsız düşünülemeyeceğinden yola çıkarak, önce Yirminci Yüzyıl dünya mimarlık ve sosyo-ekonomik görüntüsü çizilmeye çalışılmış ve daha sonra Türkiye Cumhuriyeti'nin bu görüntü içerisindeki yeri tanımlanmaya çalışılmıştır. 1950-1970 tarihleri arasında belirli bir bölgedeki konut üretiminin ortaya konabilmesi için,

kendinden önceki, 1923-1950 Cumhuriyet Dönemi'nde, Türkiye'de siyaset, ekonomi, toplumsal ortam ve mimarlık gündemi genel çerçeveleriyle çizilmeye çalışılmıştır.

1950-1970 zamansal sınırı içerisinde,Türkiye'nin geçirdiği politik, sosyal ve ekonomik oluşumlar nedeniyle toplumun her kesiminde olduğu gibi mimarlık ve yapı üretimi açısından da önemli dönüşümler yaşanmıştır. Bölge 1970'li yıllarda , Boğaziçi Köprüsü'nün yapılması ile orta ve üst-orta tabaka için bir daimi konut mekanına tam olarak dönüşmüş ve bu tabakaların konut sahibi olma potansiyelini karşılamıştır.

Bu çalışmada, Bağdat Caddesi ve çevresindeki konutların kullanıcıları olan orta ve üst-orta tabakanın kentleşme süreci içerisinde nasıl bir yön çizdiği de araştırmaya çalışılmış, bu amaçla İstanbul'da kentleşme ve apartmanlaşma konusuna değinilmiştir.

Bugün yeni imar düzenlemeleriyle yavaş yavaş yıkılan bu yapıların belgelenmesinde konutların mimarlarına ulaşmak, belediyeden projelerini edinmek yoluyla bir belgeleme yoluna gidilmiştir. Ekler bölümünde yer alan bu projelerin sınıflandırılmasında bir kodlama sistemi geliştirilmiştir. Bu sistemle evler daimi konut ve sayfiye evleri olarak ikiye ayrılmış, bu ikilem kodlama sistemine A ve B grubu olarak yansimis, daha sonra yapım yılı ve tabloların sayısını belirten rakamlar getirilmiştir.

2. 1923-1950 CUMHURİYET DÖNEMİ VE 1950-1970 DÖNEMİ TÜRKİYE'DE SİYASET, SOSYO- KÜLTÜREL ORTAM VE MİMARLIK GÜNDEMİ

Modern mimari, teknolojiye uzanan kavramsal boyutlarıyla geniş bir çerçeveyi tanımlar ve bu çerçeve içerisinde modern mimarinin tek bir tanımını yapmak oldukça güçtür. Yirminci yüzyıl mimarlığı, modern mimarinin bu yüzyıldaki yeri ve önemi de göz önünde bulundurulduğunda, veriler açısından oldukça zengin, buna karşılık bu verilerin değerlendirilmesi ve yorumlanması açısından ise oldukça zorlu bir dönemdir. Modernist söylem, mimarlığın toplumun ve bireyin şekillenmesinde önemli bir rol oynadığı görüşünü temel almıştır. Bu temel görüş, konut mimarisi ve şehircilik konularının batı modern mimarisinin önemli konuları arasına girmesine yolaçmıştır. Türkiye'de Osmanlı dönemi batılılaşma hareketleriyle başlayan, cumhuriyetin ilanı ile her alanda temel alınan batı modernizmi, 1930'lar Türk Mimarlığı'na da yön vermiştir. Ancak Türkiye'nin sahip olduğu sosyal, politik ve kültürel özellikler modern Türk mimarisinin özel ve farklı boyutlar kazanmasını sağlamıştır.

Mimarlık ürününün, aslında hiçbir dönemde, içinde üretildiği ortamın koşullarından bağımsız değerlendirilmesi doğru değildir. Ancak genelde Yirminci Yüzyıl mimarlığı, özelde ise Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı ve sonraki 1950-1970 dönemi mimarlığı böyle bir soyutlamaya zaten olanak tanımamaktadır.

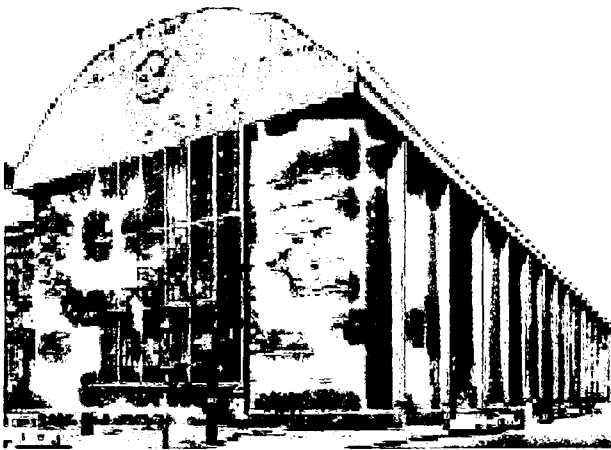
1950-1970 yılları arasında Türk mimarlık gündemine ve İstanbul'da gelişen konutlara değinmeden önce Türk mimarlarının, belki temel teorik ve düşünsel modernizm kavramını anlamamış ya da kavramaya çok da çalışmamış olmalarına ya da Cumhuriyet rejimi düşüncesinin doğal olarak modernizm kavramını benimsetmiş olmasına rağmen özellikle incelenen bölgede -Bağdat Caddesi'nde- yapılan konutların modernizm kaygısıyla yapılmış olduğundan yola çıkarak, modernizmin Avrupa'da geçirdiği süreci, nedenlerine de değinerek, incelemekte yarar vardır. Bu bölümde 1960'lara kadar Avrupa'da yaşanmış olan siyasi, ekonomik, kültürel değişimlere tek tek değinilmeyecek, ama Batı mimarlık ortamı genel olarak

irdelenirken politik ve ekonomik gelişmelerin mimarlığa yansımalarına genel olarak değinilmeye çalışılacaktır. Ancak böyle bir çerçeve oluşturulduğunda Türkiye'nin bu çerçeve içindeki yerine bakılabilir. Özellikle 1950'lerde yoğun olarak etkilenilmiş olan üç mimar Le Corbusier, Mies van der Rohe ve Frank Lloyd Wright üzerinde durulmuştur.

2.1 Yirminci Yüzyıl Modern Mimarlık Ortamı

Yirminci Yüzyıl'da dünyaya baktığımız zaman güç dengeleri ve kaynaklarının değişmeye başladığını görmekteyiz. Bilim ve teknoloji alanında kaydedilen ilerlemeler, endüstrileşmenin getirdiği sonuçlar mimarlık ortamına da yansımaktaydı. Kentler, göçle artan nüfusu karşılamak üzere hızla yapılaşmakta, zamanın önem kazanması ile herşey daha hızlı yapım süreçlerine girmektedir. Yüzyıl başı Avrupa mimarlık ortamına baktığımız zaman Birinci Dünya Savaşı sonrasında büyük boyutlara varan konut açığı ve bu bağlamda şehircilik ve şehir planlamasının önemini fark edildiğini görüyoruz. 1928 yılında gerçekleştirilen ilk CIAM toplantısında, kentsel tasarım, tartışılacak konular arasında yer aldı. Yapı teknolojisindeki gelişmeler ve yeni malzemeler, bir yandan tasarımcılara yeni olanaklar sağlarken, bir yandan da mimarlık okulları bu hızlı gelişmelere ayak uydurmak zorunda kalıyordu. Mühendis-mimarların sayısı azımsanmayacak kadar artmıştı ve bürolar, genç mimarlara gerekli teknik donanımı sağlayan bir tür okul görevi görüyorlardı.

Modern Mimari hareket, modern ve çağdaş malzemelerle yeni bir mekan duygusu yaratmayı hedeflerken, Yirminci Yüzyıl'ın ürünü olan "modern insan"ın tamamen yeni bir mimari anlayışa ihtiyacı olduğu fikriyle renklenmiştir.



Yirminci Yüzyıl başında Avrupa'da mimarlık hareketlerine baktığımız zaman, Viyana'lı mimar Adolf Loos her türlü süs ve bezemeyi reddetmekte ve Viyana'da ki Steiner Evi gibi sade, net ve işlevsel bloklar tasarlamaktaydı.

Şekil 2.1 AEG Türbin Fabrikası,
mimar Peter Behrens, 1909.

Peter Behrens, dönemin mimarlık ortamına kattığı endüstri ve mimarlık ürünlerinin yanında, Walter Gropius, Le Corbusier ve Ludwig Mies van der Rohe gibi mimarlar onun ofisinde çalışmış ve ondan etkilenmişlerdir. Behrens, AEG (Allgemeine Elektricitaets Gesellschaft) firması için turbin fabrikası tasarlamış (1909) ve danışmanlık yapmıştır (1907).

Gropius, mekanistik bir tutumu benimsemiştir. Almanya Alfeld-an-der-Leine’de tasarladığı Fagus Works Fabrikası (1911) ve Köln Fuar’ındaki Werkbund sergi binası (1914), endüstri mimarlığı için önemli modeller olmuştur. Tarihi hiçbir etkinin olmadığı, içinde bulundukları doğal çevreden veri almayan bu yapılar, cephelerindeki tuğla ve cam kullanımları, çelik kafesleri, güçlü silüetleri ve planlarının rasyonalitesi ile öne çıkmaktadırlar. Binalarda, formun teknoloji kültürüne adapte edilmiş olması dikkat çekicidir. Bu dönem endüstri mimarisinin ürünü olan fabrikalar ve fabrika mimarisi Avrupa genelinde önemli bir yer tutmaktadır.



Şekil2.2Fagus Fabrikası,Almanya Alfeld-an-der-Leine, mimar Walter Gropius, 1911.

Gropius, 1919’da Weimar’daki Arts&Crafts Okulu’nun başına geçmiş daha sonra okulun adı Bauhaus olarak değişmiş ve 1933 yılında Naziler tarafından kapatılana kadar modern tasarım alanında önemli bir kurum haline gelmiştir. Gropius, üç Alman ekspresyoniste, Johannes Itten, Lyon el Feininger ve Gerhard Marcks ‘Master of Form’ titrini vermiştir. Gropius, Weimar’da olduğu dönemde 1923 yılında açıkladığı **mimarlık** ve eğitim felsefelerini geliştirmiştir. Gropius’un, Bauhaus’un eğitim modeli için geliştirdiği felsefe yukarıda da değinilen dönemin endüstrileşme, sosyal konulara ve topluma dönük tasarım yapma amaçlarıyla da örtüşmektedir. Bauhaus ilkelerinde, **mimarlar**, heykeltıraşlar, mobilya ustaları ve ressamlar pratik olarak sanatlarını

öğrenmeli, aletler, malzemeler, formlar ve makineyle ilişki kurarken bu ilişkilerini endüstri toplumunun sosyal problemlerini çözmek için kullanmayı hedef edinmelidirler. Bauhaus'ta, mekan, renk, konstrüksiyon ve temel form araştırmaları Konstrüktivizm ve Kübizm ile desteklenmekteydi.



Şekil 2.3 Walter Gropius ve Bauhaus'un diğer üyeleri

Okulun Dessau'ya taşınmasıyla (1925) aralarında Laszlo Moholy-Nagy, Wassily Kandinsky, Paul Klee, Marcel Breuer ve Adolf Meyer'in olduğu pekçok sanatçı ve mimar okula katılmış ve ders vermiştir.

Fransa'da Toni Garnier 1901-1904 yılları arasında tasarladığı Cité Industrielle'de, betonarmenin geleceğin modern kentlerinin modern binalarının yapım tekniği olacağını belirtmiştir. Garnier'in, konut yerleşimleri, okullar, garlar ve sanayi merkezlerini de kapsayan bu kent tasarımı, Yirminci Yüzyıl şehirciliğini önemli ölçüde etkilemiştir.

Fütürist akımda yirminci yüzyıl şehirciliği için diğer önemli bir isim olan İtalyan Antonio Sant'Elia, Amerikan endüstri şehirleri ve Viyana'lı mimarlar Wagner ve Loos'un da etkisiyle, "Città nuova"("yeni kent") adlı fütüristik kenti tasarlamıştır. Çizimleri 1914 yılında Milano'da yapılan sergide sunulan kent Sant'Elia için teknoloji çağının simgesi olarak düşünülmüştür. 1926 yılında Fritz Lang'ın çevirdiği Metropolis filmindeki fiziksel görüntülerle Sant'Elia'nın tasarımları belli noktalarda benzeşmektedir ancak Lang'ın geleceğe olan ekspresyonist, katı, acımasız kent duygusunun aksine, Sant'Elia'nın kenti geleceğe umutla bakmakta ve olumlu bir gelecek düşünmektedir.

1910-1925 arasında çoğunlukla Almanya'da bulunan ekspresyonist mimarlardan Hans Poelzig ve tasarladığı erken dönem ekspresyonist mimarlık örnekleri önemlidir, Luben Kimya Fabrikası(1911-12), Salzburg Festival Tiyatrosu(1920-21) ve Max Reinhardt ekspresyonist tiyatrosu için Berlin Tiyatrosu(1919)gibi. Diğer ekspresyonist ürünler arasında Erich Mendelsohn'un tasarladığı Potsdam Gözlemevi ve Michel de Klerk'in Amsterdam'da tasarladığı Eigen Haard Estates (konut yerleşimi) sayılabilir.

Bu açıdan bakınca Almanya ekspresyonizmin etkisi altındayken, Paris'te Pablo Picasso ve Georges Braque boşluk ve mekan kavramları üzerine yeni yaklaşımlar geliştiriyorlardı: Kübizm; çakışan yüzeyler, köşeli açılar, transparanlık gibi kavramları sanata getiriyordu. Sanatta yaşanan kübizm akımı etkisini mimaride de gösterdi ve mekanlar ince cam duvarlar ile bölünmeye, asimetrik doluluk ve boşluk oranları binalara, mekanlara yansımaya başladı.

Hollanda'da Kübizm akımından etkilenen de Stijl akım temsilcileri arasında , ressam Piet Mondrian ve Theo van Doesburg, mimar Jacobus Johannes Oud ve Gerrit Rietveld sayılabilir. Rietveld'in 1924 yılında Utrecht'te yaptığı Schröder Evi, Mondrian'ın bu dönem resimlerinin üçüncü boyuta yansması gibidir. Gropius ve Mies'in o dönem planlarında görülen neoplastik akımın etkileri van Doesburg'un Bauhaus'ta çalışmasıyla okula gelmiş olan Hollanda neoplastisitesinin etkileridir. Bunların yanında, Oud bir dönem van Doesburg'la beraber çalışmış olup Rotterdam'da (1918'den sonra), Hook van Holland'da (1924-1927) ve Stuttgart'ta (1927) yeni tip konut gruplarında bu ortaklığın etkileri görülmektedir.

1925 Paris Sergisi'nde Kübizm ve onunla ilişkili Fütürizm, Konstrüktivizm, Suprematizm ve Neoplastisizm diğer bütün artistik stiller gibi dekoratif bir klişeye dönüşebilirlerdi ama Gropius, Mies van der Rohe ve Le Corbusier'in bulunması buna karşı bir duruştu.

Curtis'in belirttiği gibi, 1920'ler dünya mimarlığında modern mimarinin iki savaş arasında kristalize olduğu dönemdir. 1920'ler Le Corbusier, Mies van der Rohe, Walter Gropius, Erich Mendelsohn, Gerrit Rietveld, Konstantin Melnikov, Rudolph Schindler ve Richard Neutra'nın 'mimari kahramanlar' olduğu, geçmişle bağların koparıldığı, geleceğin mimarisi için yeni perspektifler ve yeni tanımlar getirildiği yıllardır(Curtis, 1996).

Bu dönemde Avrupa'da özellikle de Almanya'da siyasi huzursuzluklar kendini hissettirmeye başladı. 1930'larda Rusya'da Stalinizm, İtalya'da faşizm, Almanya'da nazizm etkisini arttırdı. Sonunda tüm dünyayı tekrar savaşa götürecek olan rahatsızlık Avrupa'da da ilk işaretlerini veriyordu. Birbirinden farklı karakterlerde olmalarına rağmen bu rejimler ve taraftarları, modern mimarlığı uygun bulmuyorlar, neo-klasisizm eğilimi gösteriyorlardı. Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde gerekli olan yabancı uzman açığını kapatmak amacıyla Almanya'da Nazi rejiminden kaçan mimarlar ülkenin ve özellikle yeni başkent Ankara'nın tasarlanmasında ülkeye davet edilmişlerdir. Aralarında Ernst Egli, Hans Poelzig, Guilio Mongeri, Bruno Taut, Clemens Holzmeister, Paul Bonatz, Jürgen Joedicke, Bruno Zevi gibi mimarların bulunduğu yabancı mimarlar 1927'de endüstriyi özendirmek için çıkarılan Teşvik-i Esasiye Kanunu ile, ülkemizde çalışma olanağı bulmuşlardır (Sözen, 1984).

1930'lar Avrupa Mimarlığı'nda Mies van der Rohe önemli bir isimdir. Mies, bir duvar ustası olarak yaptığı çalışmalarla, 1908-1911 yılları arasında Behrens'in ofisinde edindiği mühendislik tecrübelerinin sentezini The Hague'deki Kröller Evi(1912)'nde yapmıştır. Mies'in De Stijl akımının etkisiyle yaptığı tuğla kır evi, çelik ve cam gökdelen tasarımlarıyla, kesin çizgileri, gerçekleşmemiş bazı projelerle ortaya çıkmaktaydı; 1927 yılında Weissenhof Toplu Konut tasarımının yürütücülüğünü yapmış ve aynı yerleşme için bir apartman tasarımı yapmıştır. Ancak bu yapıtları, onun gerçek yeteneğini göstermesine olanak vermemiştir. 1929 yılında Barcelona'da ki sergi için yaptığı Alman Pavyonu, onun sade, düzgün konstrüksiyon, plan ve cephelerdeki net ifade, oranlardaki mükemmeliyet kavramlarını ifade ettiği önemli bir yapıttır. Mies van der Rohe'nin ürünlerinde, oran, strüktür ve malzemeler birbirleriyle titizlikle ilişkilendirilmiştir ve biçimlerde saflık, strüktürün düzeni, oranlardaki duyarlılık, disiplin, detaylardaki ciddiyet ve mükemmeliyet nitelikleri ve "Less is More"(az çoktur) deyiimiyle anlattığı ilkeleri ile Modern Mimari'nin önemli mimarlarından biridir.

İsviçre-Fransız asıllı mimar Charles-Édouard Jeanneret, bilinen adıyla Le Corbusier, 1923 yılında yayımlanan Vers une architecture (Yeni Bir Mimarlığa Doğru) adlı kitabıyla yeni mimarlığın teorik yönünü belirlemiştir. Klasik ahnlıklar ya da gotik sütunların değil gemilerin, türbinlerin, asansörlerin, kreynlerin, uçakların ve çeşitli makine ürünlerinin Yirminci Yüzyıl'ın hayal indeksini oluşturduğunu belirtmiştir. Konut ve şehircilik alanındaki düşünceleri, standartlaşmış bina bileşenlerinin ve seri

Üretim gerekliliği ile birleşmiş ve bu fikirler ilk örneğini Kübist Domino Konutları'nda (1916) kendini göstermiştir. 1919-1925 yılları arasında L'esprit Nouveau adlı dergide ressam Amede Ozenfant ile yayınladıları fikirler, Kübizmin bir versiyonu olan, Prizm'i betimlemiştir. Prizm'le öğesel biçimlerin güzel olduğu ifade ediliyor, esas olarak doğal ve geometrik biçimler kabul ediliyordu. Bu anlamda doğadaki eğriler, dalgalar, kareler gibi mimari tasarımlamalar da öğesel biçimlerle ifade edilmek istenmiştir; silindir, prizma, kp, kre gibi (Kortan, 1971). Mimariye döndüğümüz zaman, 1921 yılında tasarladığı Vaucresson'daki villada (1922), standardize edilmiş evler, standardize edilmiş mobilyalarla, "house machine"("makine ev") fikri işlenmeye çalışılmıştır.

Le Corbusier'in Fransa Garches'teki Les Terrasses Villası(1927), Poissy'deki Savoye Evi(1929-30) nemli konut tasarımlarındandır. Savoye Evi'nin, ana kütlesi betonarme kolonlarla yerden 1 kat yükseltilmiş; katlar bant pencereler izin verecek şekilde konsol çıkmıştır; plastik olarak tasarlanan boşluk yatay, düşey ve köşegensel olarak dönüşen mekanlar çatıya kadar yüzer ve çatıda bir teras katına ulaşır.

Devrimden sonra SSCB'de ilk başta modern sanat desteklenmiş, aralarında Bruno Taut'un da bulunduğu pekçok mimar ülkeye davet edilmiştir. Viladamir Tatlin tarafından tasarlanan Konstrüktivist elik armatürlü amt, içinde konut ve ofisler gibi pekçok farklı birimi barındırıyordu. Daha sonra Stalin'in modern sanata karşı olan tutumu, mimarların klasik-anıtsal yapılarla yönelmeleriyle sonulanmışır.

1930 yılından sonra Modern Hareket tüm Avrupa'ya yayıldı; Finlandiya'da Alvar Aalto, İsveç'te Erik Gunnar Asplund, Danimarka'da Arne Jacobsen, Christian Frederik Mller modern ürünlerine geleneksel malzeme ve teknikleri de katarak İşkandinav Modern Mimarisi'nin oluşumunda önemli yer aldılar.

Amerika'daki mimarlık ortamına baktığımız zaman Chicago Okulu'ndan yetişen mimarlar ne çıkmaktadır. Bu mimarlar arasında Frank Lloyd Wright ayrı bir önem taşımaktadır. Winslow Evi (1893), Cooloney Evi (1908) ve Chicago'daki Robie Evi'nde yüzen hacimler heykelsi doluluklar ve yatay düzlemlerle belirlenmiştir. Wright'ın "organik mimarlık" kavramı, binanın araziyle olan ilişkisi, açıklıklar arası uyum, insan leği, malzemenin strüktürü ve dokusuyla kendini açığa çıkarması, mekanik donanımın ve mobilyaların strüktürün organik parçaları olması önemli ilkeleridir.

Dünya mimarisinde, Amerika Birleşik Devletleri Almanya'dan ve Avrupa'dan kaçan pek çok mimar ve sanatçıya evsahipliği yapmıştır. Daha önce de büyük göç alan Amerika için durum bu sefer farklıydı. Çünkü bu kez kültür hayatının önde gelen temsilcileri göç ediyordu. Dönemin ünlü sanatçı ve bilimadamlarının neredeyse çoğunun ülkeye yerleşmesiyle birlikte Amerika, yeni bir kültür merkezi haline gelmeye başlamıştır. 1930'larda Rockefeller Center tasarımıyla basit formlara, Avrupa modernizmine yönelen ABD, 1933 yılından sonra Avrupa'dan kaçan mimarlardan aralarında Gropius, Mies ve Breuer'in olduğu bazı modernistlerin ülkeye göç etmesiyle önemli modernist söylemler edinmiştir. Gropius Amerika'da Harvard Üniversitesi'ne katılmış ve Bauhaus ilkelerinde eğitimi modellendirmiştir.

Büyük Dünya Bunahımı sırasında Wright, "low-cost housing"("ucuz toplu konut")konusuna yönelmiş ve Herbert Jacobs için "Usonian Evi'ni" tasarlamıştır(1937). Bu dönemde Wright, Edgar Kaufmann için Falling Water House "Şelale Evi", Johnson&Son firması için yönetim binası, Johnson Evi ve Taliesin West'i tasarlamıştır.

Böylece Avrupa'da oluşmaya başlayan Uluslararası Stil'in gelişmesine uygun ortam sağlanmıştır. Aynı yıllarda New York'taki Modern Sanatlar Müzesi'nde açılan sergide Uluslararası Stil'in varlığı ortaya atılmış ve mimarlık tarihçisi Henry-Russell Hitchcock ile mimar Philip Johnson'ın yazdığı 'The International Style'(1932) adlı kitap uluslararası stile olan ilgiyi arttırmıştır(Curtis, 1996).

2.2 Cumhuriyet Dönemi'nde Türkiye'de Siyaset, Ekonomi, Toplumsal Ortam ve Mimarlık Gündemi (1923-1950)

Bu bölümde yapıldığı gibi 1923-1950 yılları arasını tek bir dönem olarak ele almanın, söz konusu yirmi yedi yıl içerisinde politik, ekonomik ve sosyal bağlamda hiçbir değişme olmadığı gibi bir yanlışlığı yaratması riski bulunmaktadır. Ancak gerçekte bu dönem birbirinden direkt etkilenen ve politik gelişmeler bakımından birbirine yakın özellikler gösteren ve birbirlerinden bağımsız düşünülmemesi gereken yoğun etkileşimli yıllardır. Ancak 1950 yılı gerek politik gelişmeler, gerekse bu politik gelişmelerden kaynaklanan ekonomik ve sosyal oluşumlar nedeniyle, toplumun her kesiminde olduğu gibi, mimarlık ve yapı üretimi açısından da önemli

bir dönüşüm noktası görüldüğünden 1950 yılı bir farklılaşma tarihi olarak ele alınmıştır.

18. yüzyılda Avrupa’da başlayan endüstrileşme hareketleri sırasında Osmanlı İmparatorluğu toprak kaybetmekte, ekonomik olarak sıkıntı çekmeye başlamaktaydı.

19. yüzyıl boyunca da irili ufaklı ayaklanmalar ve mali sorunlarla uğraşmaktaydı. Yirminci yüzyıla yorgun giren imparatorluk Birinci Dünya Savaşı’yla tamamen sona yaklaşmıştı.

Kurtuluş Savaşı sonrasında 1923 yılında imzalanan Lozan Antlaşması ile itilaf devletleri yeni Türk Devleti’ni ve Ankara’daki hükümeti resmen tanıdı. 1914’ten beri savaş halinde olan ülkede, Cumhuriyet rejimine geçiş çok kolay olmadı. Saltanatın kaldırılması, Cumhuriyet’in ilanı ve nihayet Halifeliğin kaldırılması ile siyasal devrim, kuruluştan sonra da bir dizi “Kemalist Devrim” gerçekleştirilmiştir. Devrimlerin amacı, halk ve zamanın aydınları arasındaki ikilik sorununu gidermekti. Cumhuriyet Halk Partisi’nin tüzüğü, cumhuriyetçilik, halkçılık, ve ulusçuluk ilkeleri üzerinde duruyordu. 1931’de yapılan kurultay, bu ilkelere, devletçilik, laiklik ve devrimciliği ekledi; “altı ok” tamamlanmış Kemalist ilkeler oluşturulmuş oldu (Kongar, 1985). 1930 yılında çok partili sisteme geçiş denenmiş ve Serbest Cumhuriyet Fırkası kurulmuştu. Ancak diğer sebeplerin yanısıra tüm dünyayı etkisi altına alan ekonomik krize de denk gelen bu girişim başarısız olmuştur ve muhalefet partisi aynı yıl kapatılmıştır. 1931 yılında ise Cumhuriyet Halk Fırkası, parti kongresinde “Türkiye’nin siyasal sistemi tek parti sistemi olarak resmen ilan edildi” (Zürcher, 1998).

Cumhuriyetin ilanı ile başlayan yeni düzen, sadece siyasal ve ekonomik devrimlerle sağlanamazdı. Toplumun yeni ideolojiye göre biçimlendirilmesi de, toplumsal devrimler yapılmasını gerektirmekteydi. Bu dönemde beliren altı ilke (cumhuriyetçilik, halkçılık, devletçilik, milliyetçilik, laiklik, devrimcilik) toplumsal yapıdan siyasal yapıya kadar, her alanda tutulması gereken yolu ifade etmekteydi (Şık, 2000). Hedef, batılı ve modern bir ulus-devlet olmaktı. Ancak bu, Atatürkçülüğe göre, batılı ülkelere öykünerek değil, Türk toplumunun kendine özgü şartlarının değerlendirilmesiyle bulunacak yollardan ulaşılabilecek bir hedefti.

Kemalist Devrim kapsamında ülkenin modernleştirilmesi çabasında mimarlık önemli bir rol oynamıştır. Cumhuriyet dönemine gelene kadar Osmanlı

İmparatorluğu'nun son dönemde içine girdiği batılılaşma hareketleri sonucunda gelişmiş olan I. Ulusal Mimarlık Dönemi olarak aktarılan, mimar Vedat Tek ve mimar Kemalettin Bey'in öncülük ettiği bu dönem; cumhuriyetin ilanıyla değişen ideolojik ve toplumsal bağınıta varlığını ancak 1927'lere kadar sürdürebilmiştir.

Yeni başkent Ankara'nın kuruluşu aşamasında mimarlık önemli bir araçtır. Ülkeye devlet tarafından davet edilen Alman ve Avusturya'lı mimarlar yeni Ankara'nın şekillenmesinde önemli rol oynamışlardır. Modernizmin eskiyi ve gelenekseli reddeden anlayışı, Cumhuriyet'in kurucularının ülkede sadece siyasette değil, tüm alanlarda öngördükleri radikal değişim anlayışı ile örtüşmektedir. Bunun yanında gelen yabancı mimarların büyük çoğunluğunun modern mimarının hızlı savunucularından olmamasına rağmen, bu mimarlar Türkiye'nin yabancı uzman gereksinimini karşılamış ve mimari pratiklerini Türkiye'de deneme şansı bulmuşlardır.

1923 yılında Türkiye'de, savaş sırasında göç ve ölümlerle nüfus çok azalmış; göç ve mübadelerle, zaten ufak çapta olan sanayi ve ticaretin çoğunu yürüten gayri müslim halk da ülkeden ayrılmıştı. Gevgilili'nin Ökçün'den aktardığı rakamlara göre "bağımsızlık savaşı Türkiye'sinin devraldığı tüm sanayi varlığı, toplam olarak 76,216 işçi çalıştıran, çoğu basit imalat düzeyindeki 386 işyeri" idi. (Gevgilili, 1987). Tarım bir süre daha ekonominin belkemiği olacaktı. Yeni Türk devletinin özellikle 1923-29 arasında izlediği ekonomi politikaları, bir yanda devraldığı ekonomik yapı, öte yanda da yakın geçmişte uygulanan, ulusal kapitalizmi kurma, yaklaşımı biçimlendirdi. Bu alanda karşılaşılan en önemli engel Lozan Antlaşması'ndan kaynaklanıyordu. Lozan'da alınan kararlar gereği Türkiye, Osmanlı Devleti'nin borçlarından kendi payına düşen %65'ini (78 milyon Sterlin) yıllarca ödeyecekti (Zürcher, 1998).

Atatürk, İzmir İktisat Kongresi'nin (1923) açılış konuşmasında, "siyasi, askeri zaferler, ne kadar büyük olurlarsa olsunlar, ekonomik zaferler ile taçlandırılmazlarsa elde edilen zaferler kalıcı olamaz, kısa zamanda söner" demiştir (Atatürkçülük, I. Kitap, 1998). Daha önce de belirtildiği gibi, her alanda gerçekleştirilen devrimlerin kalıcılığı, ekonomik istikrara da bağlıydı. Korkut Boratav'a göre, 1923-1929 arasında, dışa açık ve özel sermayenin desteklendiği bir ekonomi politikası yürütülmüştür (Boratav, 1997). Ancak bu dönemin sonunda tüm dünyadaki ekonomik krizin de etkisiyle devletçilik daha fazla önem kazanmıştır. Demiryolu

şebekesinin, tütün rejisinin, ulaştırma ve belediye hizmetlerinin millileştirilmesi, ardından 1926'da Türkiye limanları arasında ulaşım olanağının yalnızca Türk bandıralı gemilere tanınması (kabotaj hakkı) ulusal bir ekonomi oluşturma yolundaki önemli adımları oluşturdu.

Siyasal devrimlerden toplumsal yapıya baktığımız zaman yapılan yeniliklerin hepsinin politikadan, ekonomiye ve kültürel yaşama uzanan geniş bir spektrumda bütünlük gösterdiğini görmekteyiz. Medeni kanun, eğitim alanındaki düzenlemeler, şapka, harf devrimleri ile toplumun biçimlendirilmesine çalışılmıştır. Bu yıllarda karma eğitimin giderek yaygınlaşmasıyla, kadın nüfusun da eğitim düzeyinin arttığını; buna bağlı olarak da, tarım sektöründe zaten ağırlıklı olarak çalışan kadının, diğer sektörlerde de işgücü payının arttırdığını görmekteyiz (Şık, 2000). Gerçekten de özellikle bu dönemde, kadınların toplumsal hayata katılmaları desteklenmekteydi, çünkü Göle'nin de belirttiğine göre: “....Kemalist devrim için reformların simgesi ideal kadın imajıdır. Türkiye’de modernleşme projesi, kadınların kurtuluşuyla ulusun ilerlemesini eşdeğer görür.(...)modernistlere göre, kadınların kamu alanına katılımı, peçe ve çarşafların kalkmasını, zorunlu karma eğitimi, kadınlara oy hakkının tanınmasını ve toplumsal yaşamda kadınla erkeğin kaynaşmasını zorunlu kılar” (Göle, 1998).

Endüstrileşme, ekonomisi tarıma dayalı Türkiye’de Cumhuriyet’in ilanından sonra uzun bir süre tam anlamıyla gerçekleşmemiştir. 1930’ların başında özel sermayeye ağırlık veren dışa açık gelişme stratejisinin terk edilerek, korumacı ve devletçi bir stratejinin belirlenmesindeki en önemli etken 1929’da patlak veren Büyük Bunalım’dı. Bunalım sırasında Türkiye’nin ihraç ettiği ham madde fiyatları, ithal ettiği sanayi ürünlerinin fiyatlarından daha hızlı düşmüş ve ithalat kapasitesini önemli ölçüde daraltmıştı. Bunun sonucu olarak zorunlu tüketim malı niteliğindeki sanayi ürünlerinin ithalatının düşmesi iç tüketimin ve hayat standardının gerilemesine neden olmuştu. 1930’daki Serbest Cumhuriyet Fırkası deneyi halk yığınlarının gidişten hoşnut olmadığını gösteriyordu. Bu koşullarda durumun daha da kötüye gitmesine göz yumulamazdı. Üstelik bir önceki dönemde izlenen gelişme stratejisi de bekleneni vermemişti. Bu nedenle dışa kapanarak bunalımın etkilerinden korunmak yoluna gidildi. Başlangıçta yalnızca korumacı önlemlerle yetinilirken, sonradan devlet yatırımcı, işletmeci, denetleyici olarak ekonomiye egemen oldu.

Ekonomik alanda, 1930-39 döneminde yabancı sermayeye karşı olumsuz bir tutum benimsendi, var olan yabancı yatırımların önemli bir bölümü millileştirildi. Bununla birlikte, bazı kamu yatırımları için SSCB ve Birleşik Krallık'tan kredi alındı. Bu dönemde sanayi Cumhuriyet döneminin en yüksek büyüme hızına ulaştı.

Cumhuriyet Dönemi Türkiye'sinin sosyal yapısına baktığımız zaman, 1930'larda, endüstrileşmenin Batı'da gösterdiği sosyal ve kentsel verileri tam olarak taşımadığı görülebilir. Bu açıdan dönemin Türkiye'sinin ve İstanbul'un demografik verilerine bakmak doğru olacaktır. 1927 ile 1940 arasında nüfusun 13.6 milyondan 17.8 milyona yükseldiğini görüyoruz. 1927'de nüfusun %83,7 sinin kırsal kesimde yaşadığını bunun yanında İstanbul'da nüfusun 691,000 olduğunu ve bu rakamın 1885 nüfusundan 200,000 daha az olduğunu görmekteyiz (Anon.,). Ayrıca 1927 yılında, 65,000 üretim işletmesinden %72 sinin iki yada üç işçi çalıştırdığını görmekteyiz. Tüm bu verilerden anlaşılabileceği gibi Batı'da endüstri toplumunu oluşturan işçi sınıfı Türkiye'de mevcut değildi.

Türkiye'ye davet edilmiş Alman ve Avusturyalı mimarlar, Ankara'daki devlet yapıların tasarlanmasında görev almışlar ve önemli eğitim kurumlarında ders vermişlerdir. Yabancı mimarların İstanbul Teknik Üniversitesi ve Güzel Sanatlar Akademisi'nde ders vermeleri belirli bir anlayışta mimar kuşaklar yetişmesini sağlamıştır.

Gittikçe sayıları artan yabancı mimarlara karşı, Türk mimarları onlara sağlanan olanaklar olmadan varlıklarını sürdürmeye çalışmışlardır ve Türk mimarları arasında, gerçek ulusal mimarinin ancak ulusal mimarlarla mümkün olacağı görüşü ağırlık kazanmıştır. Bu durum Türk mimarlarının büyük devlet ihalelerinden konut mimarisine yönelmesine yol açmıştır.

Bunun yanında dönemin ve gelecek yılların Türk mimarlığının şekillenmesinde önemli bir tutum da, devletin kültür ilişkileri içinde olduğu ülkelere öğrenci göndermeye başlamış olması ve bu öğrencilerin eğitim yaptıkları ülkelerdeki mimari gelişme ve anlayışları beraberlerinde getirmeleri, dönemin mimarlık hareketleri açısından önemli bir saptamadır.

1930'ların sonlarına doğru Avrupa, Birinci Dünya Savaşı'ndan beri birbirini dengeleyemeyen güçlerin çekişmelerine sahne oluyordu. 1936'da Mussolini ve Hitler, 'Roma-Berlin Aksı' adında bir antlaşma imzaladılar. Bu antlaşmaya 1937'de

Japonya da katıldı (Barracclough,1990). Alman lider Hitler Birinci Dünya Savaşı'nda kaybeden ülkesine zafer vaadetmekteydi. Hitler'in bu amaçla önce Çekoslovakya'ya, ardından da Polonya'ya girmesi üzerine, İngiltere ve Fransa da Almanya'ya savaş ilan etti.

1930'larda Türk mimarları, uluslararası stili benimseme, uygulama yapabilme olanakları aramaya çalışmışlardır. "Kübik Mimari" adıyla dergilerde tanıtılan örneklerle, amaca yönelik çözümlerin üretilmeye çalışıldığı, yalın cephelerin, betonarme iskelet sisteminin, orthogonal hacimlerin, bant veya köşe pencerelerin, konsol balkonların, ve çıkmaların, teras çatıların "kübik" olarak adlandırıldığını ve bu tip mimarinin daha çok, ortaüst-üst sınıf tarafından rağbet gördüğünü görmekteyiz. Bu dönemde Le Corbusier'nin yapılarının Türk mimarisindeki etkilerini görmek mümkündür. Ancak "Kübik Mimari" terimi bu dönemde sıklıkla kullanılmakla beraber teorik arka planının ele alınmadığı ve kübik mimari denilince modern mimari düşünüldüğünü görmekteyiz. Le Corbusier'nin Türk mimarları tarafından benimsenmesindeki temel sebepleri sayarken Kortan, "...Le Corbusier'in, 1950'ye kadar olan yapıtlarında pürizm ve klasisizm niteliklerinin bulunması. Dolayısıyla sade ve saf biçimlerde olan yapıtlarının ülkemiz koşulları içinde anlaşılma ve yapılma olanağının mevcut olması; çeşitli yayınlarda kendisinden çok bahsedilmesi, ünlü bir kişi olması; mimarlık ürünlerinde betonarme, doğal taş, ahşap, tuğla gibi ülkemizde kullanılan yapı malzemesi ve tekniklerini kullanması(...)" gibi faktörler saymaktadır (Kortan, 1971).

Tüm bu tutumların yanında 1930'lar Türk Mimarlığı'nda Seyfi Arkan, Şevki Balmumcu, Abidin Mortaş, Zeki Sayar, Sedad Hakkı Eldem gibi mimarlar konut ve kamu yapılarında önemli ürünler vermişlerdir. Berlin Yüksek Teknik Okulu'nda yetişen, Hans Peolzig'in yanında çalışan Seyfi Arkan, 1933 yılında yurda dönmüş, Akademi'de şehircilik derslerine başlamış, aynı zamanda aralarında Florya Deniz Köşkü(1935-36), Ankara Çankaya Misafir ve Başbakanlık Köşkü (1936-1937), Ayazpaşa Üçler Apartmanı'nın (1933-1934) da bulunduğu ürünler vermiştir. Afife Batur, Arkan'ın bu dönem yapılarını değerlendirirken şu yorumda bulunmaktadır: "...'Expressioniste' bir anlayışın eşlik ettiği bir modernizmle çağdaşlarından ayırt edilen Arkan mimarisinin özgünlüğü kamu yapılarında da, çoğunluğunu döneminin yüksek düzeydeki yöneticileri için tasarlayıp gerçekleştirdiği konutlarda da

belirgindir. Bu konutların hemen tümünün yıktırılmış olması Cumhuriyet mimarlığının kayıpları arasındadır” (Batur, 1998).

Bu dönemde Türk Mimarlığı’nın daha önce belirtilen Uluslararası Stil’e doğru kaymakta olduğunu görüyoruz. 1933 yılında Şevki Balmumcu’nun Ankara’da ki Sergievi Binası Modern Rasyonel Uluslararası mimarlığa yönelen ülkemiz için yeni olan bir atılış olmuştur (Kortan 1971).

Mimarlıkta uluslararası bir tutum oluşturma çabaları, başta Fransa, Hollanda, Almanya olmak üzere diğer ülkelerde kendine uygun bir toplumsal, ekonomik, kültürel altyapı bulmuş ve buna koşut bir yapı teknolojisi geliştirmiştir. Ancak Türkiye’de o dönemde, bu yapı teknolojisini gerçekleştirecek bir endüstri bulunmadığı için pekçok araç gereç dışarıdan getirilmiştir.

1940’lara gelindiğinde dünyada İkinci Dünya Savaşı’nın başlaması, Almanya ve İtalya’da güçlenmeye başlayan milliyetçi-ırkçı düşünceler Türkiye’ye de yansımıştır. İkinci Dünya Savaşı’nın başlamasıyla birlikte-savaşa girilmemesine rağmen-içine kapanan ve dayanışmaya gereksinim duyulan ülkede, bu düşünceler etkilerini arttırmıştır. Nitekim, daha önce de belirtildiği gibi, düşünsel altyapının eksikliğinde daha çok biçimci kalmış “kübik mimari” böylelikle kaynaklarını yitirince,-ki dönemin önemli kaynaklarından olan dergi ve yayınlarda da artık ‘Nasyonel Mimarlık’ örnekleri yer almaya başlamıştı-‘ulusal’ ve ‘kimlik’ gibi kavramların ağırlığı karşısında geri çekilmek zorunda kalmıştır.

Bu dönemde bazı mimarlar devletin yönlendirme isteğinin olmayışını yermekte, yetkili kurullarca bunun oluşturularak gelecek kuşakların da bu doğrultuda yetişmelerinin sağlanmasını, uygulamaların denetlenmesini istemekteydi. Oysa başta Atatürk olmak üzere, o dönemin yöneticileri çağdaş bilimsel temellere dayalı bir ulusçuluktan yanaydılar(Sözen,1984). Batı kökenli akılcı ve işlevci mimarlık anlayışı 1930’lar boyunca sürerken, bazı mimarlar da buna tepki gösteriyordu.

1934’te Sedad Hakkı Eldem Güzel Sanatlar Akademisi’nde Milli Mimari Semineri’ni başlatarak Türkiye’ye özgü ulusal bir mimarlık konusunda araştırmalara girişti. İçinde bulunduğu çevreye ve iklim koşullarına uyan yerel malzemenin kullanıldığı, bir yandan da ülkenin kendi geçmişiyle bağlar kurmaya yönelik bir mimarlık gittikçe daha çok yandaş buluyordu. O dönemde Almanya ve İtalya’da gelişen faşist yönetimlerin tarihselci resmi mimarlık anlayışları da Türkiye’deki bu

tutumu etkiledi. Böylece 1940'ların başlarında halk yapı sanatından, Anadolu Türk Evi'nden, Anadolu Selçuklu Mimarlığı'ndan izler taşıyan yapılar üretilmeye başlandı. İkinci Ulusal Mimarlık diye adlandırılan bu yönelişte, İkinci Dünya Savaşı nedeniyle ithalat olanaklarının kalkması sonucu yerli yapı malzemelerine ve onların olanaklarına bağlı kalma zorunluluğunun doğmasının da rol oynadığı fikrinde olanlar vardır.

İkinci Ulusal Mimarlık Dönemi, Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi'nden öncelikle esinlendiği kaynakla ayrılmaktadır. Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi'nin esin kaynağı Osmanlı mimarlığıdır. "İkincisinde ise, Türk Sivil Mimarlığı, ulusalcılığın esin yeridir" (Sözen, 1984). Ancak bu esin kaynağının değerlendirilmesi ve türünlere yansımada Kortan'ın belirttiği gibi, "1930'ların sonlarında uluslararası mimarlık anlayışı ile bölgesel-ulusal mimarlık arasında bir denge ve bağ kurulmaya çalışılmıştır; ancak bu denge 1940'larda bölgesel-ulusal mimarlık lehine değişmeye başladı. Ulusal mimarlık adı altında Neo-klasizme doğru giden Türk mimarlığı 1940-1950 yılları arasında ne yazık ki tekrar 1920'lerdeki anlayışa dönmüştür" yorumu önemli bir saptamadır (Kortan, 1971).

1940'ların sonlarıyla 1950'lerin başlarında İkinci Ulusal Mimarlığın etkilerinin azaldığı görüldü. Tarihselci ve ulusal mimarlık anlayışının temsilcisi Almanya, savaşı ve bunun sonucu olarak başka ülkeler üzerindeki etkisini kaybetmişti. Bütün dünyada yeniden akılcı ve işlevci bir mimarlık tutumuna dönüş vardı.

Altı yıl boyunca süren ve ancak 1945 yılında, Hitler'in intiharı ve Amerika'nın Japonya'ya attığı iki atom bombasıyla son bulan İkinci Dünya Savaşı ardında yine milyonlarca ölü ve yerle bir edilmiş şehirler bırakıyordu.

1940-1945 döneminde, İkinci Dünya Savaşı ile birlikte, savaşa girmemesine rağmen Türkiye'de savaşın getirdiği yükleri üstlenmek zorunda kaldı. Silah altındaki asker sayısının artması tarımsal üretimi olumsuz etkiledi. Artan savunma harcamaları nedeniyle sanayi yatırımları ertelendi. Üretimin ve ithalatın azalması beraberinde darlıkları ve enflasyonist baskıları getirdi. Ocak 1940'ta çıkarılan Milli Korunma Kanunuyla ücretli iş yükümlülüğü, çalışma süresinin uzatılması, ücretlerin sınırlandırılması, özel işletmelere geçici olarak el konması, ithalatta ve iç ticarete en yüksek ve ihracaatta en düşük fiyat belirleme, temel malların vesikayla dağıtımı gibi uygulamalar getirildi. Ama bütün bu önlemler karaborsanın, rüşvet ve nüfuz

ticaretinin önüne geçemedi. Daha sonra piyasa üzerindeki sıkı denetimin kaldırılması ya da gevşetilmesi 1942-43'te yüksek enflasyona yol açtı.

1942-44 arasında uygulanan ve temelde ticaret burjuvazisini vergilendirmeyi amaçlayan Varlık Vergisi, azınlıklara karşı bir vergiye dönüştü. 1944-46 arasında uygulanan Toprak Mahsülleri Vergisi ise pazar için üretim yapmayan küçük çiftçiler üzerinde ağır bir yük oluşturdu. İthalatın büyük ölçüde gerilediği bu dönemde bütün sektörlerde, üretim ve dolayısıyla milli gelir geriledi. Buna karşılık, ticaret burjuvazisi ile pazar için üretimde bulunan büyük toprak sahipleri bu dönemde aşırı güçlendiler, önemli bir birikim sağladılar. Bu durum, izleyen dönemdeki gelişmeleri belirleyen önemli etkenlerden biri oldu.

İkinci Dünya Savaşı'ndan ABD ve SSCB, iki üstün güç olarak çıkıyorlardı. ABD önderliğinde 1949'da, Türkiye'nin de katılacağı Kuzey Atlantik Anlaşması Teşkilatı (NATO) kuruldu. SSCB'de Doğu Avrupa'nın komünist ülkeleri ile Varşova Paktı'nı imzaladı.

İkinci Dünya Savaşı'nın getirdiği fiziksel yıkım, özellikle de Avrupa'da, önceki savaşa karşılaştırıldığında, çok daha fazlaydı. Ama Amerikan yardımı ve yapım tekniklerinin gelmiş olduğu nokta, yeniden yapım sürecini hızlandırabilmiştir. Her alanda teknolojinin ve seri üretimin etkileri görülebiliyordu. Toplu tüketim için seri üretilen endüstriyel ürünlerin de tasarlanması gerektiği artık kabul ediliyordu.

1940-1950 yılları arasındaki Türkiye'de ki politik yapıya baktığımız zaman, cumhuriyetin ilanı ile cumhurbaşkanı seçilen Mustafa Kemal Atatürk'ün, 1938 yılında vefatına dek bu görevinin sürdüğünü ve sonrasında bu makama, yine aynı dönemde kesintisiz başbakanlık yapmış olan İsmet İnönü'nün seçildiğini görüyoruz. İnönü, "Milli Şef" ve CHP'nin 'değişmez genel başkanı' sıfatlarıyla İkinci Dünya Savaşı sonrasına dek yetkiyi elinde tutmuştur.

İkinci Dünya Savaşı sırasında, İngiltere ve Fransa 1939 yılında yapılmış olan ittifak anlaşması gereğince Türkiye'nin savaşa katılmasını istemiştir. Türkiye'nin tarafsız kalma çabalarına rağmen, baskıların giderek artması ve müttefik devletlerin savaştan sonra kurmayı amaçladıkları Birleşmiş Milletler örgütünün üyesi olabilmek amacıyla 1945 yılında Almanya ve Japonya'ya savaş ilan edilmiştir. Ancak bu tarihte galibiyet çoktan belli olmuş ve bu savaş ilanını simgesel olarak yorumlayan müttefiklerle ilişkiler bozulmuştu.

Savaş sırasında enflasyonun artması, alım gücünün düşmesi, genelde ekonominin bozulması, ülke içinde tek partili rejime ve başta İnönü olmak üzere Cumhuriyet Halk Partisi'ne tepkilerin artmasına neden olmuştur. İçerden gelen tepkilerin yanı sıra, Batılı devletlerle ilişkileri ilerletme amacıyla olan Türkiye, bu düzende yer alabilmek için de çok partili sisteme geçilmesi gerektiğini anlamıştır.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında yeni bir ekonomik yapılaşma ortaya çıkmış ve ABD'nin önderliğindeki bu yeni kapitalist dünya sisteminde mal ve sermaye hareketlerinin önündeki engeller kaldırılmış, ABD kökenli sermaye ile dış krediler, özellikle Batı Avrupa ekonomilerinin yeniden inşa sürecinde önemli bir rol oynamaya başlamıştır. Bu dönemde Türkiye'de de 1930'dan beri uygulanmakta olan dışa kapalı, korumacı, sanayileşmeye yönelik gelişme stratejisi terk edildi. İç pazara değil dış pazara dönük bir sanayileşme yaklaşımı benimsendi; tarıma, madencilığe, altyapı yatırımlarına ve inşaatla öncelik verildi.

Daha önce belirtildiği gibi, 1940'ların sonunda büyük kazançlar elde etmiş toprak sahipleri, siyasi yaşamda da söz sahibi olmaya başladılar. CHP üzerinde artan baskılar ve çok partili sisteme geçilmesi gerekliliği 1946 yılında Demokrat Parti'nin kurulmasıyla sonuçlandı. Başlangıçta Cumhuriyet Halk Partisi'nin desteğini de alarak Demokrat Parti kalıcı olmayı başarmıştır. Demokrat Parti 1950'de yapılan seçimlerde oyların %55 ini alarak iktidara gelmiştir. Bu Türkiye'nin pek çok yönden yön değiştiği ve mimarinin de etkilendiği bir değişimdir.

2.2 Türkiye'de Siyaset, Ekonomi, Toplumsal Ortam ve Mimarlık Gündemi (1950-1970)

Yukarıdaki bölümlerde, genel dünya görüntüsü ve bu görüntüde Türkiye'nin yeri ile Türk Mimarlığı'nın politika, ekonomi ile etkileşimi eşzamanlı olarak anlatılmaya çalışılmıştır. Bu eşzamanlı anlatımlardaki amaç, mimarlığın toplumların içinde bulunduğu sosyo-ekonomik ve siyasi durumlardan ve iletişimin de artmasıyla ülkelerarası yaşanan mimarlık trafiğinin bu etkileşimlerden nasıl etkilendiğinin belirtilmeye çalışılmasıdır. Bu bölümde de aynı eşzamanlı anlatımla mimarlık ortamına ulaşmak hedeflenmiştir.

1950 tarihi ekonomide liberalleşmeye, siyasette demokratikleşmeye, mimarlıkta uluslararası üsluplara açılış gibi değişimlerin sadece 'simgesel başlangıç' tarihidir

denilebilir. Yoksa anlayış değişimi, özellikle mimarlıkta, 1950'den önce başlamıştır; ayrıca bu dönem boyunca homojen ve tek bir anlayıştan söz edilemez.

Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı üzerine yapılan çalışmalarda 1950-1960 arasının ayrı bir dönem olarak ele alındığı görülmektedir. Enis Korta bu dönem ürünlerinin değerlendirilmesinde “rasyonalist- uluslararası” tanımını kullanmakta; Üstün Alsaç ise dönemi “Uluslararası Mimarlığa Açılış: Mimarlıkta Serbest Biçimlerle Çözüm Getirme Düşüncesi” başlığıyla ele almaktadır (Korta, 1971; Alsaç,1976).

İkinci Dünya Savaşı, bütün dünyaya olduğu gibi, Türkiye'ye de önemli değişiklikler getirdi. Saygın bir devletin insan haklarına saygılı bir demokrasiyle yönetilen ve refah devleti fonksiyonlarını gerçekleştirmeye çalışan bir devlet olması gerektiği konusunda ortak değer yargıları oluşturuldu. Türkiye'de, yeniden kurulan dünyada, saygın bir konum alabilmek için dünyanın yeni oluşan kurumlarını benimsedi, bunlar içinde yer aldı ve bu gelişmelerin paralelinde olarak tek partili siyasal rejimden çok partili bir siyasal rejime geçti (Tekeli, 1998).

Uluslararası Para Fonu (IMF), Dünya Bankası ve Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü (OECE) ve ardından Kuzey Atlantik Antlaşması Teşkilatı'na (NATO) üye olundu. Bu noktada, Para Fonu'na üye olunması özellikle belirtilmiştir; ileriki bölümlerde açıklanacağı gibi bu dönemde kurulan ya da varlığını iyice hissettiren bankalar –özellikle Emlak Kredi Bankası- konut konusunda önemli bir üretici durumuna geçeceklerdir. Konumuz olan bölgede de bankaların ‘mudi’lerine yaptıkları apartmanlar, hediye apartman daireleri dergi ilanlarında göze çarpmaktadır.

Mayıs 1950 seçimlerini çoğu tarihçi bir dönüm noktası olarak değerlendirmektedir. Demokrat Parti'nin oyların yaklaşık %55'ini aldığı bilinmektedir. Böylece Türkiye'de iktidar ilk kez bir seçimle el değiştirmiş, cumhuriyetin ilanından beri CHP'de olan iktidar DP'ye geçmiştir. Seçimlerden sonra cumhurbaşkanı seçilen Celal Bayar, Demokrat Parti'nin genel başkanlığından ayrılmış ve böylece cumhurbaşkanının tarafsızlığı geleneğini başlatmış oluyordu. Onun yerine Adnan Menderes parti genel başkanı ve başbakan olmuştur.

Yeni meclis artık farklı bir görünüm sunmaktadır. Zürcher'e göre : “DP milletvekilleri ortalama olarak daha gençti, (...), üniversite eğitimi görmüş olan daha az, ticaret veya hukuk formasyonuna sahip olan çok daha fazlaydı. CHP ile en çarpıcı

farklılık, bürokratik ve/veya askeri formasyona sahip milletvekillerinin hemen hemen olmayışydı”(Zürcher, 1998). Türkiye artık sivil bir cumhurbaşkanı ve yine sivillerin çoğunlukta olduğu bir meclise sahiptir.

Ekonomik alanda, 1947 yılında yapılan Türkiye Kalkınma Planı ve bu uygulanmayan plan, 1950’lerin ilk dönem ekonomi politikasını da belirlemiştir. Bu planda özel girişimin rolü vurgulanıyor, tarım, enerji ve ulaştırmaya öncelik veriliyordu. 1948’de İstanbul’da toplanan Türkiye İktisat Kongresi’nde sanayi ve ticaret burjuvazisinin dile getirdiği görüşler arasında büyük benzerlikler vardır. 1950 sonrası Demokrat Parti uygulamaları da bu doğrultuda gelişmiştir.

Ekonomik alanda yaşanan bu değişimlerin tarihine baktığımız zaman da bu kırılma noktasının kesin bir tarihle-1950-tanımlanamayacağı açıktır. Mimarlık ortamında 1930’ların başında-Sergievi, Florya Deniz Köşkü-oluşmaya başlayan bu kırılma noktasının, ekonomik alanda da 1940’ların ikinci yarısında başladığı söylenebilir. Böylece 1950 tarihinin bir kırılma noktasını temsil eden değişimler açısından ‘simgesel başlangıç’ tarihi olması ekonomik alanda da geçerli bir söyleyiştir.

Bu dönemde, savaş öncesinde iç pazara hapsolmuş ülke ekonomisinin, özellikle tarımda modernizasyona ağırlık verilerek dışa açılma süreci başladı. Liberalleşme söylemi içinde özel kesime önem vermeye başlandı; demiryolları ağırlıklı altyapı yatırımları stratejisinden, karayolu ağırlıklı altyapı stratejisine geçildi (Tekeli, 1998). Tarıma dayalı, oldukça hızlı bir gelişme gerçekleşti. Kore Savaşı’nın (1950-53) etkisiyle dünya pazarlarında tarımsal ürün fiyatlarının yükselmesi bu gelişme üzerinde etkili oldu.

Önceki dönemlerde öncelikli olarak demiryolu yapılırken, bu yıllarda karayolları yapımına hız verilmiştir. Demokrat Parti açıkça liberal ekonomiyi savunmakta ve kalkınmaya öncelik vermekteydi. Devletçilik arka plana atılmış, özel girişim desteklenmiştir. Ancak tüm bu kalkınma hamlelerinin plansız uygulandığı gözlemlenmektedir. Yine bu dönemde, tarımda bir yandan hızlı makineleşme gerçekleşirken öte yandan geçimlik ya da yerel pazarlar için sınırlı üretim yapan bir yapıdan, ulusal ya da uluslararası pazarlar için uzmanlaşmış üretim yapan bir yapıya doğru geçilirken, teknolojik gelişmeler verimliliği arttırdı ve kırdan kopmalara neden oldu.

1954 seçimlerine gelene kadar geçen dönem halk tarafından olumlu karşılanmış, dönemin olumsuz kararları (halkevlerinin kapatılması, basına yönelik kısıtlayıcı kararlar alınması) halk tarafından gözardı edilmiş ve Demokrat Parti 1954 seçimlerinden daha güçlü çıkmış ve milletvekillerinin %93'ünün kazanmıştır (Anon.).

Ancak savunulan plansız ekonomi yaklaşımı sorunların doğmasına yol açmıştır. Yunanistan'la yaşanan Kıbrıs gerginliği, İstanbul ve İzmir'de yaşanan ve azınlıklara karşı harekete dönüşen olaylar sonucunda İstanbul, Ankara ve İzmir'de 1955 yılında sıkı yönetim ilan edilmiştir. Demokrat Parti hükümetinin bu gelişmelere ve ülke içinde yayılmaya başlayan hoşnutsuzluğa gösterdiği tepki ise, baskıcı tutumunu arttırmak olmuştur. Tüm politik ve ekonomik sorunlar aşılmasına rağmen 1957 seçimlerinden de Demokrat Parti önde çıkmıştır.

Demokrat Parti hükümetinin yönetimde kaldığı on yıl boyunca Türkiye'nin bulunduğu jeopolitik konumun önemini kullanmayı bilmiş ve böylece Batı bloğuna yaklaşarak bu ülkelerden, özellikle ABD'den aldığı yardım ve kredilerle azımsanamayacak bir kalkınma atılımı gerçekleştirebilmiş, ülkenin neredeyse her kesimini kapsayan bir dinamizm getirmiştir. Bunun yanında sadece siyasi ve ekonomik alanda değil; kültürel hatta gündelik hayatta da etkilerini gösteren, o gün için yeni bir söylem olan "küçük Amerika olmak" hedefi de gözönünde bulundurulursa, ABD'nin bu dönem boyunca model olduğu düşünülebilir.

1950-1960 tarihlerinin kesin olarak sınırladığı tek dönem, Demokrat Parti'nin iktidarda kaldığı dönemdir. 1950 tarihi, ekonomide liberalleşmeye yöneliş ya da mimarlıkta uluslararası üsluplara açılış gibi değişimlerin sadece 'simgesel' başlangıç tarihidir denilebilir. Yoksa anlayış değişimi, özellikle mimarlıkta, 1950'den önce başlamış ve 1960 sonrasında da etkileri sürmüştür. Ayrıca dönem boyunca homojen ve tek bir anlayıştan söz edilemez. Aslında, ulusalcı olmaktan hiçbir zaman vazgeçmeyen ülkenin, bu 'Soğuk Savaş' döneminde de, Sovyet tehdidi söz konusu iken ulusalcılıktan uzaklaştığı söylenemez. Ancak bu dönemde ABD'nin her alanda gücüyle göz kamaştırdığı bir döneme gelmesi ve ülke politikasında ve her alanda 'küçük Amerika olma' ya da 'her mahallede bir milyoner' gibi yaklaşımlarla, toplum dinamiği ve Türkiye'yi karakterize eden güçlü iyimserlik duygusu, toplumu zorlukların kısa sürede aşılabacağına inandırmaktadır. Tanyeli'nin belirttiği gibi bu

zorlukların ülkenin yapısal sorunlarıyla ilişkili olduğunun farkına varılmış değildir (Tanyeli, 1998). Bu dönemde mimarlar, neredeyse sadece uygulamaya yönelmişlerdir. Dönemin dergilerinde, projeler tanıtılmakta, ancak bu uygulamalar üzerine eleştirel nitelikte değerlendirmeler yapılamamaktadır. Genelde teknolojik yetersizlik, malzeme, işgücü gibi maddi yoksunluklara değinilmektedir. Bu görüntü de kimsenin yapılandan bir rahatsızlık duymadığını, toplum genelindeki iyimser havanın mimarlar arasında da olduğu görüşünü akla getirmektedir (Tanyeli, 1998).

Teknolojik yetersizlikler ve ülkenin içinde bulunduğu yapısal bozukluklara rağmen ülke genelinde ‘Batı’dan farklı olunmadığı gösterilmeye çalışılmaktadır. Özellikle teknolojik alandaki yetersizlik belirgindir; ama “...yapı endüstrisinin emekleme dönemi yaşadığı, minyatür ölçekli kalifiye işgücünün tırmanan yapım etkinliklerine yetmediği bir ülkede sözcüğü, Sakarya Hükümet Konağı’nı tasarlayanlar (E. Kortan, H. Vapuciyan, N. Yaubyan, A. Andoniadis, 1956-59) Mies van der Rohe perde duvarlarını çelik profilleri kaynaklayarak üretmek çabasımdadırlar. Henüz asansör üretmeyen ülke, Enver Tokay ve İlhan Tayman eliyle Ankara’da, Lever House’tan alınan ilhamla gökdelen inşa etmektedir(1959-1965)” (Tanyeli, 1998). Teknoloji uygulamayı geriden izlemek durumundadır. Ancak kuşkusuz bu tip zorlamalar ve çabalar uzun vadede yapı teknolojisinin gelişmesine yardımcı olmuştur.

Bu yıllar bütün koşulları gözönüne alınarak değerlendirildiğinde, mimarlık ortamında düşünsel etkinliğin neredeyse hiç olmayışının sebepleri de belirginleşmeye başlamaktadır. Batılı ülkelerle kurulan siyasi, ekonomik ve askeri ortaklıkların yanı sıra, sanki yazılı olmayan bir ‘kültürel ortaklık’ da söz konusudur. Resim sanatçıları Batı’da etkili olan soyut ve non-figüratif akımları izlemekte; beğenilen yabancı filmlerin yerli versiyonları çekilmektedir. Mimarlık alanında da benzer şekilde, uluslararası stilin beğenilen ürünleri örnek alınabilmektedir (Şık,2000). Enis Kortan’ın bu dönem Türkiye’de mimarlık hareketlerini incelediği kitabında belirttiği dönemin özelliklerine burada yer vermekte yarar vardır.

“1950-1960 yılları arasında Türk mimarları genellikle, Batı’nın büyük ustalarının ilke ve disiplinlerinin vücuda getirmiş olduğu Rasyonel-Ulaslararası mimarlık anlayışının etkisinde kalmışlardır. Mimarlarımızın bir bölümü bu çerçeve içinde kalarak kendilerine bir yön seçmiş ve beğenip bağlandığı yapıları veya inandığı ilkeleri kişiliğinden de bazı ilavelerle geliştirerek ülkemizde yapıtlar ortaya koymuşlardır. Bu yapıtları en belirgin

olarak Le Corbusier ve Mies van der Rohe'nin mimarlık üsluplarının belirli bir süresinin etkilerini göstermişlerdir.

Dolayısıyla söz konusu etkiler tamamıyla dışardan gelmiş olup bu akım ne toplumumuzun aktüel gereksinimlerine bir cevap olarak ortaya çıkmış ne de mimarın kendi kişisel kapasite ve verilerinden meydana gelmiştir.

Mimar bazen ülkemizin malzeme, işçilik ve teknolojisine en uygun olabileceğini düşündüğü dışarıdaki bir yapı ve ilkelerini kendisine ışık tutan faktörler olarak seçmiş ve bu yolla ortaya çıkan yapıda başarısı şüphe götürmez olan “öncü yapıtın” yardımıyla meydana geldiği için işçilik ve malzeme iyi olduğu takdirde sonuç tatminkar olmuştur. Bu durumda mimarın büyük hatalara düşme ihtimali daha azdır. Çünkü değerini göstermiş ve ispat etmiş yapılardan esinlenilmiş ve onlar örnek olarak alınmıştır.

Ancak bu koşullarda, mimarlıkta olması gereken yaratıcı sanat ve imgeleme gücü yeteri kadar mevcut olamamaktadır. Dolayısıyla, yurdumuz dışındaki yapıları incelemiş olanlar buradaki benzerlerini görünce tebessüm edip, binaya bir bakış atmakla yetinmekte fakat içine girip iç mekanını algılamak dıştan ise yapıyı her yönünden dolaşmak mimarın yaratıcılığını tatmak, derinlemesine inceleme yapmak heyecanını hissetmemektedirler.

Mimarlıkta her yaratıcı sanatta olduğu gibi üzerinde önemle durulan yaratma gücü ve imgeleme kudreti muhakkak ki seçmecilik (ekletisizm) yoluyla ortaya konulan yapılarda gereği kadar mevcut olamamaktadır. Çağımızdaki teknolojik gelişmeler sonucu haberleşme, ulaşım vb. olanaklarının sağladığı birlik her yönde olduğu gibi mimarlıkta da uluslararası değerlerin kabulünün kaçınılmazlığını ve gerekliliğini ortaya koymaktadır. Ancak mimar bu değer ve kavramları uygularken içinde bulunduğu çevre ve toplumun koşullarını en elverişli şekilde izlemek ve dikkate almak durumunda olmalıdır” (Kortan, 1971).

Yukarıda ki metinden de anlaşılabacağı gibi bu dönem ülkemiz mimarlığında düşünsel altyapı oluşturamamanın, teorik kavramlar olmamasının etkileri görülmekte, söz edilen “öncü yapıt”ın yalnızca fiziksel bileşenleriyle değerlendirildiği anlaşılmaktadır. Oysa modernist söylemin genel yaşam biçimi ve modern insan üzerine geniş bir düşünsel altyapısı bulunmaktadır.

Enis Kortan'ın bu kitabında da belirttiği ve belgelediği gibi teknolojinin, iletişimin, yayımların verdiği olanaklarla dünya mimarlığı-özellikle Batı mimarlığı- doğal ve reel mimarlık olarak ele alınmıştır.

Sedad Hakkı Eldem ve Emin Onat'ın İstanbul Adliye Sarayı yarışmasını kazanan projeleri sıklıkla bu dönemin başlangıcı olarak yorumlanmaktadır. Münferit anlayış değişimlerinin, ya da farklı anlayışta tasarlanmış tek bir projenin, aniden yeni bir dönemi başlatamayacağı düşünülmektedir. Kaldı ki “Adliye Sarayı Projesi ve İç Mekan Perspektifleri önceki dönemin vokabülerini yalınlaştırmış ortayolcu ve

modern olmaktan çok “modernimsi” bir yorumla sunmaktadır yalnızca” (Tanyeli, 1998). Zaten İkinci Dünya Savaşı’nın sona ermesiyle birlikte artık milliyetçilik kavramının sık sık dile getirilmesi de olumsuz karşılanmaya başlamıştır. Yanısıra ülkenin içinde bulunduğu konjüktür ulusal mimarlığın karşısına farklı kavramları getirmiştir. Bu durumda, İkinci Ulusal Mimarlığın kaynak olarak gösterdiği Türk Evi’nin de yeni bina tiplerine ilham veremeyeceği kabul edilmiş ancak yerine neyin konacağına da henüz karar verilmemiştir denebilir. İstanbul Adliye Sarayı yarışmasını kazanan proje en fazla böyle bir kararsızlığı yansıtmaktadır.

1950’li yıllar Türk mimarlık ortamında, diğer dönemlerde de olduğu gibi, siyasetin, uluslararası ilişkilerin etkilerinin görülmesi ile Amerika ile yaşanan ilişkilerin mimarlık alanında ilk büyük ölçekli projesi İstanbul Hilton Oteli’dir(1953). Amerikalı mimarlık bürosu Skidmore, Owings & Merrill ve Türk mimar Sedat Hakkı Eldem’in ortak tasarımı, dönemin katalizörü olmuştur. Tasarımın İstanbul’da ‘gerçekleştirilmesi’, uluslararası stili ülkeye estetiğin yanısıra uygulanabilirlik açısından da yakınlaştırmıştır.

Bu dönemdeki belki de en önemli gelişme sayıları artmış olan Türk mimarlarının daha önceki dönemlerde sınırlı sayıda mimarın elinde bulunan yapım etkinliğinin farklı mimarlara da geçmesidir. Bu dönemde AHE, Birleşmiş Mimarlar, Baysal-Birsel ve Tekeli-Sisa ortaklıklarının temeli atılmıştır. Bu dönemde serbest mimarlık bürolarının oluşumunda bir önemli etkende tasarım talebi ve hatta arzı alanına özel sektörün girişi ve ticari büro binalarının inşa edilmeye başlamasıdır (Tanyeli,1998).

Kurumsal gelişmeler anlamında bir gelişme de, 1954 yılında 6235 sayılı yasayla ‘Türk Mühendis ve Mimar Odaları’nın kurulmasıdır. Ancak bu gibi yenilikler mimarlık ortamını canlandırırken, düşünsel alanda kayda değer bir hareketlenmeyi başlatamamıştır. Yarışmalar, mimarlık alanında, dönem boyunca önemli bir yer tutmaktadır. Arkitekt’in 1950-1960 arasında yayınlanan neredeyse her sayısında, sonuçlanan bir yarışmaya katılan projeler tanıtılmakta ya da yeni bir yarışmanın duyurusu yer almaktadır. Bu projeler incelendiğinde, bir yarışmaya katılan projelerin birbirine benzemelerinin yanısıra, farklı yarışmaları kazanan projelerin de benzer yaklaşımları yansıtıyor oluşu, yarışmaların, dönemin genel eğiliminde belirleyici bir rol oynadığını da düşündürmektedir.

Mimarlar Odası'nın kurulması, Orta Doğu Teknik Üniversitesi ve Karadeniz Teknik Üniversitesi'nin mimarlık bölümlerinin açılması bu dönem için diğer önemli gelişmelerdendir.

Bu gelişmeler sonucunda İkinci Dünya Savaşı sonrasında, Türkiye'de çok hızlı bir kentleşme görüldü. Bu dönem öncesinde sadece Ankara'da yaşanan, yılda %6 düzeyindeki nüfus artış hızı, Türkiye'nin tüm kentlerinde birden yaşanmaya başladı (Tekeli, 1998). Bunun yanında konumuz açısından önemli bir nokta da şudur: 1927'de 2,236 milyon olan kentli nüfus, 1927-1985 arasında Türkiye nüfusu gibi 3,71 katına çıksaydı, 1985'te kentli nüfus ancak 8,296 milyona ulaşabilirdi. Oysa 1985'te kentsel nüfus 25,890 milyondur; dolayısıyla ancak yüzde 32'sinin kent kökenli olduğu söylenebilir. Kentsel nüfusun doğurganlığının daha az olduğu düşünülürse, bu oran gerçekte daha da düşük olmalıdır. 1950'de 3,91 milyon olan kentli nüfus %18,67'lik dilimi temsil ederken, 1970'te 12,7 milyon kentli nüfus, genel nüfusun %35,74'ünü oluşturmaktaydı (Anon.).

3. KENTLEŞME VE İSTANBUL

3.1 Türkiye’de Kentleşme

İçinde bulunduğumuz Yirminci Yüzyıl, İstanbul’un kent tarihindeki belki de en gerilimli dönemidir. Yüzyıl başlarında ayrıcalıklı başkent kimliğini yitiren İstanbul’un nüfusu 50-60 yıl içinde 15 kat artmış, yayılma alanı ise 100 kat büyümüştür. Son yüzyıl içinde yaşanan bu şiddetli değişim, ancak gerilim kavramıyla tanımlanabilecek boyutlardadır (Soysal,1997).

Kent planlaması, endüstri devrimini yaşamış batı toplumlarında, yüzyıl boyunca mimarlık tartışmalarındaki yerini arttırmıştır, Le Corbusier’den Gropius’a dek dönemin bir çok ünlü mimarı, kent tasarımları üzerine çalışmalara da yönelmişlerdir. İdeal ve ütöpik kent tasarımları ve betimlemeleri, kent hayatı ve kentli insan sanat eserlerine konu seçilmiştir. Denilebilir ki kent, sanatçılar tarafından ‘modernin mekanı’ olarak seçilmiştir. Diğer taraftan, kentleşme, ekonomik olarak da gelişmişliğin göstergesi haline gelmiştir.

3.1.1 1923’ten 1950’ye

Her bakımdan modern bir ulus-devlet kurmayı amaçlayan, genç Türkiye Cumhuriyeti’nin kurucularının bu amaçla gerçekleştirdikleri reform ve düzenlemelerin bir kısmına daha önceki bölümlerde yer verilmiştir. Yanısıra, sosyal ve kültürel reformlarla da desteklenen ideolojik değişim, modern bir ulusal mekan oluşturmayı da içermekteydi. Türkiye Cumhuriyeti’nin modernleşme projesi Osmanlı İmparatorluğu’nun özellikle son dönemlerinde izlenen batılılaşma hareketlerinden farklı düşünülmektedir. Amaçlanan öykünmek değil, gerekli araçları kullanarak uzun vadede de özgün ve kalıcı çözümlere ulaşmaktır. Cumhuriyet’in kurucuları bu farklılığı ve Osmanlı tarzı batılılaşmaya tepkilerini başkent seçiminde de açıkça ortaya koymuşlardır. Önceki bölümlerde de üzerinde durulduğu gibi, içte ve dışta istikrarın sağlanmaya çalışıldığı, planlı bir kalkınma ile modernleşme

abalarının yoğun olduğu bu dönemde ülkede, kentleşme konusu da bu anlayışa paralel olarak ele alınmıştır. Örneğin demiryolu yapımına ağırlık verilmesi, bir yandan iç pazarın bütünlüğünü sağlarken, diğer yandan sanayinin demiryolu güzergahı boyunca dağıtılması ile Anadolu'nun çeşitli yerlerindeki kentlerin gelişmesine de olanak sağlamıştır.

Ankara, 1923'te başkent ilan edilmesiyle birlikte hızlı bir kentleşme sürecine girmiştir. Diğer bölgelerde ise kentleşme hızı, ancak İkinci Dünya Savaşı sonrasında artmaya başlamıştır. Bu durum, başkent seçiminin, kentleşmeyi dengelemek açısından, olumlu sonuçlarından biridir. Afife Batur da bu konuya dikkat çekmektedir: “ Ankara’da bir kentsel çekim odağının gerçekleştirilmesi, gelişmekte olan ülkelerin çoğunda görülen “tek büyük kente yığılışma” olayını frenleyen bir denge öğesi olmuştur (Batur, 1996). Böylece, Mübeccel Kıray’ın da açıkladığı ve çoğunlukla az gelişmiş ülkelerde görülen “tek hakim şehir” oluşumu engellenebilmiştir (Kıray, 1998).

Daha önce de belirtildiği gibi batıda sanayi devrimiyle birlikte kentleşmenin hızlanması, konunun bu ülkelerde bir olgu, bir sorun olarak ele alınmasını getirmiştir. Ülkemiz ise 19. yy ve 20. yy ın ilk yirmi yılında devam eden dış müdahaleler, savaşlar, siyasal gler, siyasal ve ekonomik krizlerden sonra Cumhuriyet’in ilk yirmi yılında yapı değişikliği bakımından en büyük sıçramayı yaptı. Hukuk, siyasal yapı, eğitim ve özellikle yaşam tarzı düzenlemeleri ile çok yönlü ve etkili bir altyapı oluşturdu. Buna karşın yönelinen farklılaşmış, uzmanlaşmış, örgütlenmiş ve sonuçta “sanayileşmiş, şehirleşmiş” bir yapının açılması 1950’leri bulmuştur. Çünkü kilit sorun basit teknoloji ‘kz ve saban’, kendi içinde kapalı köylerin ve durağan, geleneklerine çok bağlı köylülüğün topraktan kopmaya başlaması gerekti (Kıray, 1998). Kentleşme, lkemizde 1950 sonrasında yoğun i g sebebiyle artmıştır; bu artış beraberinde “kentlileşme” kavramını da getirmiştir ancak bu kentlileşme ülkemizde batıda olduğu gibi eşzamanlı olmamış, halen devam etmekte olan bir süreçtir. Kentlileşmenin, kentli kültürünün yayılması olduğu düşünülürse, İstanbul açısından bu süreç halen devam etmektedir.

3.1.2 1950-1970 arası

Önceki bölümlerde de ele alındığı gibi, 1950 döneminde iktidar partisi DP, kalkınmaya öncelik vermiş, ekonomide devletçilik anlayışından uzaklaşarak liberal ekonomiye yönelmiştir. Öncelikle kırsal alanda büyük bir değişime sebep olan bu süreçte dışa bağımlılık da artmıştır. Dışarıdan alınan kredi ve yatırımlar gereği tarıma ağırlık verilmiş; bu alanda üretimin artması için makineleşme çabaları hızlanmıştır. Tarımda makineleşme, Demokrat Parti'nin plansız tutumuyla da birleşince topraktan kopuş başlamıştır. Tekeli de konuyla ilgili değerlendirmesinde: “Türkiye bu dönüşüm sırasında yalnız teknoloji ithalindeki bağımlılıkla kalmamış, aynı zamanda da, kırsal düzende bu dönüşümü kolaylaştırıcı, rasyonelleştirici, toprak reformu, kooperatifleşme vb. gibi kurumsal düzenlemeleri siyasal yollarla da gerçekleştirmeye çalışmamıştır. Başka bir deyişle, kırsal alandaki dönüşümün gerçekleşmesini büyük ölçüde piyasa koşullarına bırakmıştır” demektedir (Tekeli, 1977). Sonuçta, ekili alanın ve tarımsal üretimin büyük ölçüde artmasına rağmen makineleşme, insan gücünü açığa çıkarmıştır. Yanısıra, küçük üreticiler varlıklarını sürdüremeyip yerlerini pazara yönelik çalışan büyük üreticilere bırakmak zorunda kalarak mülksüzleşmişlerdir.

Topraktan koparak kente göç etmenin nedenlerinin sadece ekonomik olduğu söylenemez. Örneğin dönemde karayolu yapımının artışı ile ulaşım ve haberleşme de kolaylaşmıştır. Mesafe böylece kısılırken, yayın organları da kırsal alana daha fazla ve hızlı ulaşabilmiştir. Denebilir ki iletişimin artışı, kırsal alan insanına köy dışındaki hayatı tanıtmış, hareketliliğini arttırmıştır.

Böylece, İkinci Dünya Savaşı sonrasında başlayan ve 1950'den sonra artan göçle birlikte kentleşme hızlanmıştır. Ancak bu, nüfus yığılması ile ortaya çıkan “demografik” bir kentleşmedir. Tablo 4.1 de de izlendiği gibi kentsel nüfus 1945-1960 yılları arasında iki katına çıkmıştır. Kentlere göç eden nüfusun kentleşmesi sorununun yanısıra bu kentlerde bu nüfusu karşılayacak iş ve barınma olanaklarının ve diğer altyapının eksikliğide birçok sorunu beraberinde getirmiştir.

YIL	Kentli Nüfus	Yüzdesi	Köylü Nüfus	Yüzdesi
1927	2,236,085	16.4	11,412,185	83.6
1935	2,684,197	16.6	13,473,821	83.4
1940	3,214,471	18.0	14,606,479	82.0
1945	3,441,895	18.3	15,348,279	81.7
1950	3,883,865	18.5	17,063,323	81.5
1955	5,328,846	22.1	18,735,917	77.9
1960	6,999,026	25.2	20,755,794	74.8

Tablo 3 .1 Türkiye’de Kırsal ve Kentsel Nüfus (1927-1960), (Kıray, 1982, s:319)

3.2 Cumhuriyet Dönemi ve Sonrasında İstanbul (1923-1970)

Cumhuriyet’in ilan edilmesi ve yeni devletin kurulması ile birlikte İstanbul’da sönük ve sessiz bir dönem başladı. Başkent’in Ankara’ya taşınması, yüzyıllardır başkent olan İstanbul’un ayrıcalıklı önemini yitirmesine neden olmuştu. Yönetim organlarının da Ankara’ya taşınması ile işlevini yitiren kent, 20’li yıllarda ıssız bir dönem yaşadı. Bu yıllarda devlet politikası olarak ortaya çıkan ‘uluscu’ ve ‘çağdaş’ uygarlıkçı görüşler, canlılığını yitiren kente farklı bir görünüm kazandırmaktaydı. Bir yandan Ulusal Mimari üslubunda iş hanları ve konutlar yapılıyor, diğer yandan Ankara’daki örneklerine benzeyen villa, apartman ve kamu yapıları inşa ediliyordu.

1930’lu yıllara gelindiğinde İstanbul, Cumhuriyet yöneticileri ile barıştı. Atatürk, önceleri resmi ziyaretler için gelip gittiği İstanbul’da sonraları Dolmabahçe Sarayı, Florya Köşkü ve Savarona Yatı’nda daha uzun zaman geçirmeye başladı. Yeni bürokratlar da artık İstanbul’daki yazlıklarını daha sık kullanıyorlardı. Ekonomideki olumlu gelişmeler kentin ticaret yaşamını yeniden canlandırmıştı ve 1930-1950 yılları arasında canlı ve yeni bir kent yaşamı oluşmaya başladı(Soysal, 1997).

Kentte Cumhuriyet bayramları, karnavallar kutlanıyor, kabotaj bayramlarında Moda Burnu’nda su sporu gösterileri yapılıyor, kır gazonları ve plajlar dolup taşıyordu. Pera Palas, Nisua ve Tokatlıyan salonları en canlı günlerini yaşıyordu. Sinema, tiyatro ve eğlence dünyasında da ilk kez Türk sanatçıları ve eserleri görülmüyordu.

İstanbul'un Türk nüfusu artık kentin ticaret, kültür ve günlük yaşamında giderek daha fazla yer almaya başlamıştı.

İstanbul'un 1930'lu yıllarının en önemli konularından biri kentin planlanması ve imarı girişimleriydi. Fransız şehir plancısı Henri Prost, kentin ilk Nazım Planı üzerinde yaklaşık yirmi yıl çalıştı. Uygulamaya başlanan bu plana göre bir yandan meydanlar, bulvarlar ve caddeler açılırken, diğer yandan açık hava stadyumu, sergi salonu, opera salonları ve anıtlar inşa ediliyordu. İstanbul bu düzenlemeler ve değişiklikler içinde yeniden kalabalıklaşmaya başladı. Eski yangın alanları boyunca açılan bulvarların çevrelerinde Beyoğlu'ndan Şişli'ye, Beyazıt'tan Aksaray'a kadar yeni apartman blokları yükselmekteydi.

Osmanlı Darülfünun'unun üniversiteye dönüştürülmesi ve diğer pek çok kurumsal yenileşmeler gerek barındırdıkları yeni kadrolar, gerekse yeni mimarileri ile İstanbul'un Ankara karşısında itibarının iade edildiğinin kanıtlarıydı. Almanya'daki Hitler yönetiminden kaçarak Türkiye'ye sığınan aydınlar bu kurumlarda çalışıyorlar, Türk meslektaşlarıyla birlikte yeni kentin gelişimine katkıda bulunuyorlardı. İkinci Dünya Savaşı'nı izleyen yıllarda ABD donanmasının İstanbul'u ziyaretiyle gelişen süreçte kent, Türkiye'nin modernleşme projesi içinde yeniden özel bir konuma sahip olmaya başlamıştı (Soysal, 1997).

İkinci Dünya Savaşı sonrasında ki 50'li yıllarda İstanbul'un nüfusu yüzyıl başındaki durumuna yeniden ulaşmış ve 1 milyon olmuştu. O yıllarda kentin 2000 yılı için öngörülen nüfusu 3-4 milyondur. Oysa ekonomideki atılımlar, sanayi ve altyapı yatırımları ve zenginleşen kentte giderek artan işgücü talebi yüzbinlerce insanın kente akmasına neden oluyordu. Türkiye'nin yeni ideali "Küçük Amerika" olma ve bu idealin ekonomik motoru da İstanbul'du. İstanbul'un nüfusu daha 1970'lere gelirken 4 milyonu aşmıştı. 19. Yüzyıl sonundan 50'li yıllara kadar korunan kent sınırları büyük bir hızla genişlemeye başladı. Haliç ve Marmara kıyılarındaki sanayileşme, Eyüp sırtları, Taşlıtarla, Rami, Zeytinburnu ve Ümraniye'de ilk gecekondu semtlerini yarattı. Bu gecekondu alanları 10-15 yıl içinde çevreye yayıldı. Bir zamanların "Altın Boynuzu" Haliç, artık bambaşka bir görünüm ve kimlik kazanmıştı (Soysal, 1997).

Artan nüfus ve ekonomik büyüme bir yandan arazi fiyatlarını yükseltiyor, öte yandan kentin seçkin kesimlerine talebi artırıyordu. Bu semtlerde de hızlı bir büyüme ve

genişleme yaşıyordu. Dutluklar, bağlar ve bostanlar yerlerini toplu konut alanlarına, bahçeli evler ve köşkler ise yerlerini apartmanlara bırakıyordu. Eski kentin boşaldığı "Tarihi Yarımada"nın çöktüğü ve ahşap evlerin yok edildiği bu yıkım büyük bir hızla gerçekleştirildi. Geriye kalan yapılar ise kentin yeni göç eden insanların, Haliç'teki tesislerde çalışan işçilerin barmakları, işyerleri ve depolar olarak kullanılmaya başlandı.

İstanbul'da nüfus artışının yanı sıra kentin nüfusunda hızlı bir değişiklik de yaşıyordu. Eski ekonomik ve kültürel canlılığını yitiren azınlık nüfusu süratle azalıyordu. Bulgaristan'dan gelen göçmenler ve Anadolu'dan gelen taşralı nüfus yeni bir kent kültürü yaratmaya başlamıştı. İstanbul böylece, eski kentin yerli-Avrupai kültüründen farklı, taşralı-Amerikancı bir kültür bileşimine sahne oldu. Artık İstanbul'da kente damgasını vuran Hilton Otel, Belediye Sarayı gibi uygulamalar ya da yeni yerleşme alanlarını oluşturan niteliksiz apartmanlardı.

50'li yılların ortalarında İstanbul kentinde hızlı bir imar programı yürütülüyordu. Bu programın bir kısmı Prost Planı'nda öngörülen değişikliklerdi. Diğer kısmı ise devlet yöneticileri tarafından kararlaştırılmıştı. Dönemin karayolları programı ile birleşen bu uygulama, özellikle eski kentin dokusunu tamamen değiştirdi. Sahil yolları yapılıyor, sur duvarlarını delen, tarihi yapıların üstünden geçen bulvarlar açılıyor, meydanlar genişletiliyor ve limanlar büyütülüyordu. O güne kadar bütünlüğünü az çok koruyabilen kent dokusu parçalanmış ve yeni bir kent ölçeği oluşmaya başlamıştı.

İstanbul yeniden ülkenin ekonomik başkenti olmuştu. Bu gelişmeler sonucunda sermaye çevreleri, tıpkı konaklarını terk edip apartmanlara yerleşen kentsoylular gibi Eminönü ve Beyoğlu'ndaki eski mekanlarından çıkıp Şişli gibi kentin kuzey semtlerine taşındılar. Böylece İstanbul, 1970'li yılların ortalarında Boğaziçi Köprüsü ile birbirine bağlanan Avrupa ve Anadolu yakalarında yayılan büyük bir metropol olarak gelişti. Bu metropolü yaratan temel unsurlar boşalan eski merkez, gelişen çevre, yaygınlaşan sanayi ve plansız yerleşme alanlarıydı (Soysal,1997).

3.3 İstanbul'da Kentleşme, Kadıköy ve Bağdat Caddesi (1950-1970)

Kentin tanımını yaparken kentin barındırdığı çeşitlilikten doğan farklı tanımlamalarla yola çıkılabilir. Kent, demografik ölçütlere göre nüfusu belli bir düzeyin üzerinde olan yerleşmeler; ekonomik ölçütlere göre ise, nüfusu tarım dışı kesimlerde çalışan yerleşmelerdir. Ancak bu tanımlar kent gibi sosyal, ekonomik, kültürel ve toplumsal ölçütleri farklı bakımlardan barındıran bir kavram için sığ kalmaktadır. Aklımıza gelen heterojenlik, yoğunluk, dağıtımın koordine olması, üretimin denetlenmesi ve yapılan üretimin tarıma dayalı olmaması, kültürel çeşitlilik ve çoğulculuk gibi kavramların yaşandığı yerleşme bütününe kent denir. Kıray'ın tanımlamasıyla şehir toplumlarının ayırt edici özelliklerinin başında ihtisaslaşma, tarımsal olmayan bir iş düzeni ile bu işlerde çalışan gene kendi içinde farklılaşmış ve tabakalaşmış bir nüfusa sahip olmak önemli bir kriterdir. Bu özellik kendisini mekanda, işyeri ve konut alanlarının birbirinden ayrılması ve bu alanlar arasında iletişim kanallarının belirmesi ile aksettirir (Kıray, 1998).

Batıda sanayi devrimiyle birlikte kentleşmenin hızlanması, konunun bu ülkelerde bir olgu, bir sorun olarak ele alınmasını getirmiştir. Ülkemizde ise kentleşme hızı özellikle 1950 sonrası, yoğun iç göç sebebiyle olmuştur. Ancak böyle bir kentleşme, "bir ülkede veya bölgede, kent olarak tanımlanan yerlerde nüfus toplanması süreci" şeklinde tanımlanan "demografik" bir kentleşmedir (Suher ve diğ.,1996).

Kentleşme, özellikle son yüzyılda, gelişmişliğin önemli bir göstergesi haline gelmiştir. Ancak ülkemizde, 1950'lerde artan iç göçle birlikte hızlanan plansız ve aşırı kentleşme, olayın sosyal boyutları da gözardı edilince, günümüze dek çözilemeyen sorunları da beraberinde getirmiştir.

Daha önce belirtilen sosyo-ekonomik değişimler sonucunda İkinci Dünya Savaşı sonrasında, Türkiye'de çok hızlı bir kentleşme görüldü. O dönemin imar durumu ve belediyenin İstanbul ve Kadıköy'le ilgili fikirlerini algılayabilmek açısından 1955 yılında İstanbul Belediyesi Planlama Bürosu Şefi ve İmar Müdür vekili Ertuğrul Mentеше'nin Arkitekt dergisinde yayınlanan makalesinden bölümlere bakmak yararlı olacaktır. İstanbul genelinde ve Bağdat Caddesi, Kızıltoprak-Suadiye arasında ki

kentsel değişimler ve imar kanunu değişiklikleri bu makalenin yarattığı göndermeler çerçevesinde irdelenmeye çalışılacaktır.

“İstanbul’u modern bir şehre benzetmek çok nazik bir cerrahi ameliyata benzer; zira mesele burada boş bir arazide muasır şehircilik kaidelerine uyan bir şehir yaratmaktan daha güçtür(Ankara).

Makine devri zaruretlerine gitgide ayak uydurma mecburiyetleri ve belki de ilerde Amerika’da olduğu gibi halk tabaka farklarının bir hizaya gelmesi İstanbul şehri imarı ile uğraşanları daha şümullü meselelerle karşı karşıya bırakıyor.

Eski tarihlerden beri tedricen kurulagelmiş bu Antik Başkent, sanat eserleri, manzaraları, silüeti, yeşillikleri ve aneleri ile eşsiz bir bütün teşkil eder.

İşte mesele, bu bütüne helal getirmeden yeni bir şehir kurabilmektir.

Boğaziçi ve Haliç ile Beyoğlu, İstanbul ve Kadıköy semtlerine ayrılan beldemiz, tabiatın bize bahşettiği bir nimettir. Bu iki su kolu sıhate olduğu kadar deniz münakalesine de yardım ettiğinden 3 semti kısmen birleştiriyor demektir.

İstanbul semti ile İstanbul şehrini birbirine karıştırmamak için 3 semti beraber mütalaa ederken bütün İstanbul için "BÜYÜK İSTANBUL" tabirini kullanacağım."

".....Beyoğlu-Taksim-Nişantaşı-Kurtuluş'da yarım milyon insan oturmaktadır.Üsküdar: İstanbul ve Marmara sahilleri gayet dik olarak yükselen ve bir taraftan Haydarpaşa diğer taraftan Çamlıca eteklerine doğru uzanan sırtlar üzerinde kurulmuştur. Yalnız "İskan şehridir". İş yerleri bir çarşıdan ibarettir.

.....Kadıköy: Marmara Denizi'ne doğru sert düşüşler yapan üç tarafı denizle çevrili bir plato üzerinde kurulmuştur. Umumiyetle "Bahçeli evler"den müteşekkildir. Geniş bir çarşısı vardır. Buna rağmen nüfusun büyük bir kısmı hergün vapurla Rumeli sahiline geçer....."

1955 yılının İstanbul görüntüsüne baktığımız zaman karşımıza çıkan tabloda İstanbul'un üç bölümde algılandığı görülmektedir. Tezin araştırma kapsamına giren Kadıköy, "bahçeli evler "den oluşan, yaşayanlarının çalıştıkları alanların merkezde olduğu bir görüntü çıkmaktadır. Bu noktada Kadıköy'ün Mübeccel Kıray'ın alt kent tanımlamasına girip girmediğini araştırmak doğru olacaktır. Kıray'ın belittiği gibi, alt kentleşmeler, metropoliten kentlerin en belirgin özelliklerinden olup az gelişmiş ülkelerde ortaya çıkanlar sanayi ülkelerinden ayrı bir yol izlemiştir (Kıray,1998).

Sanayi öncesi aşamada, yerleşmelerde, kasabalarda ve şehirlerde, saraydan esnafa kadar birçok grubun yaz aylarını ya da ülkenin bulunduğu iklim koşullarına uygun bir zamanı şehrin dışında bir yörede geçirmeleri olağandı. Yazlık saraylar, av köşkleri, Anadolu'daki bağ ya da yayla evleri gibi tamamlayıcı ek yerleşmeler tarıma

dayalı toplumların hepsinde gözlenmiştir. 19. yüzyılda tek hakim şehir olgusunu geliştiren koşullar altında özellikle demiryolunun gelişi ve çevre zenginliğini merkez toplumlara akıtanların elinde eskiye kıyasla çok büyük bir gelir birikince önce en üst sosyo-ekonomik konumda olanlar tren ya da atlı araba ile ulaşılabilen mesafede geniş araziler içinde daimi konutlar edinmişlerdir. Kadıköy’de de geç 19. yüzyıl ile 20. yüzyıl başı arasındaki dönemde, demiryolunun da bölgeye gelmesiyle artan, bu amaçla kullanılan çok sayıda ahşap köşk yapılmıştır.

Tekrar Kıray’ın alt kentleşme(suburb) tanımlamasına bakıldığında bu dönemden sonra gelen aşamada ise varlığı artan orta ve üst-orta tabakaların tek hakim şehir etrafında sanayi öncesi üst tabakalarının yaşam biçimine özenen sayfiye ev ve köşklerinden oluşan, yılın belirli aylarında oturdukları yerleşmeler, sayfiyelerin ortaya çıktığı görülmektedir, ki bu durum Kadıköy’de Bağdat Caddesi ve çevresinde yapılan villalar ve yazlıklar dönemidir ancak Kıray’ın tanımlamasıyla bu yerleşmeler henüz tam anlamıyla bir alt kentleşme (suburb) değildir (Kıray,1998).

Demiryolunun yanında otobüs, dolmuş gibi toplu taşıma araçlarının, telefon ve en önemlisi merkez şehirde ticaretten öte çeşitli etkinlikte teknoloji kullanan sanayi ve kompleks iş örgütleri hızla artmaya başlayınca şehrin yapısı yeniden değişmeye başlamıştır. 1935’li yıllarda, Kadıköy ve Bağdat Caddesi açısından sahil yolu boyunca yapılan Eminönü-Bostancı vapur seferleri, Bağdat Caddesi’nin asfaltlanması, 1940’lı yıllarda ise caddeden tramvay yolunun da geçirilmesi bu süreci hızlandırmıştır.

1950’lere gelindiğinde ise üst-orta ve orta tabakalar, konut alanları sıkışan merkez şehirden taşıp 19. yüzyılın sayfiyelerini kaplamaya buralarda daimi konut alanları ve alt merkez oluşturmaya başlamışlardır. İlk aşamada demiryolu ve vapur iskeleleri en önemli belirleyici olmuştur. Önce demiryolu hatları üzerindeki eski sayfiye yerleşmeleri daimi konut alanlarına dönmüş sonra da otobüsün gelmesi ve orta tabakanın otomobil sahipliğinin artması bu tür yerleşmelerin gelişmesine sebep olmuştur. Genellikle bu orta tabaka yerleşmelerinde oturanlar şehrin merkezinde çalışmayı sürdürmüşlerdir. Böylece bu dönemde Kadıköy ve özelde Bağdat Caddesi’nin merkez İstanbul’un bir alt kenti durumuna geçmiş olduğu düşünülebilir.

“.....Daha bundan otuz sene evvelisine kadar küçük birer sayfiye olan Kalamış, Kızıltoprak, Erenköy, Bostancı son zamanlarda sür’atle inkişaf etmiş ve “bahçeli cite”

karakterini almıştır. Rumeli sahiline karşılık ufak koy ve çıkıntılarıyla Üsküdar'ın şimalinde Karadeniz Boğazına doğru uzanan sahillerde; Paşabahçe ve Beykozdaki cam ve deri sanayi muntikası hariç, kâh yamaçlarda kâh düzlüklerde ve iç vadilere doğru şirin köyler ve kasabalar (Kuzguncuk, Beylerbeyi, Çengelköyü, Kandilli, Anadoluhisarı, Kanlıca ve Anadolukavağı) ayrı ayrı hususiyetleri ve muhitleri olan kendilerine has bariz karakterli köylerdir. Bu yerlerle birlikte denizden(Galata) 10 mil mesafede bulunan Adalar dahi Büyük İstanbul'un birer cüz'ünü teşkil ederler.....”

Bu noktada tekrar alt kentleşme(suburb) kavramına bakıldığında, gelişen orta ve orta-üst tabakaların şehrin yoğun yerleşme sınırlarını aşmış olduğu ve her metropoliten kent gibi İstanbul'un da kendi altkentlerini-suburb-yarattığı görülmektedir. Önce buharlı gemi ve demiryolu güzergahı üzerinde şehrin merkezinde çalışıp gece evine dönen kimselerin oturduğu orta ve üst-orta banliyöler ortaya çıkmıştır (Suadiye, Erenköy ya da Emirgan, Yeniköy, Yeşilköy). Sonraları şehrin dışına kaçan sanayinin etrafındaki konut alanları ile sanayi banliyöleri oluşmuştur (Paşabahçe, Alibeyköy, Mahmutbey). Buralar da kelimenin tam anlamıyla metropoliten kent İstanbul'un banliyöleridir.

İstanbul genel planlamasında ise, İstanbul'a 1937 yılında planlama çalışmaları yapmak üzere gelmiş olan Henri Prost'un yeni konut alanlarını tanımlarken Avrupa yakasında Taksim-Maçka arasını, Maçka-Beşiktaş-Mecidiyeköy üçgenini, Anadolu yakasında ise Moda ve Marmara sahillerini önerdiği görülmektedir (Tapan, 1998).

Prost'un, İstanbul'un yeni konut alanları, Haliç'in sanayi aksı olarak önerilmesi, kentin yol sisteminin otomobil gerçeği düşünülerek planlanması gibi İstanbul için etkili kararları vardır. 1939 yılında vali ve belediye reisi olarak atanan Lütü Kırdar, belediye bankası eliyle hükümetin sağladığı kaynakla planın belirli kesimlerini uygulamaya koymuştur. Başta Eminönü ve Taksim meydanları olmak üzere birçok meydan düzenlemesi bu dönemde yapılmış, planın iki numaralı parkı, Maçka kesimi ve Taksim gezisi gerçekleştirilmiştir. Mete Tapan'ın yorumuyla, Prost planının uygulamada en aksayan yanı, Yenikapı Limanının'nın yapılamayışı olmuştur. Prost planı, İkinci Dünya Savaşı sonrasında, İstanbul'un nüfusunun hızla artması karşısında, büyüemeyen bir kentin planı olarak hazırlandığı için, birdenbire yetersiz kalmıştır. 1950 yılının son günlerinde Prost'un işine son verilmiştir. 1948 yılında Lütü Kırdar'ın valilik ve belediye başkanlığından ayrılmasıyla duran bu imar operasyonu sırasında 1148 bina yıkılmıştır(Tapan, 1998).

“.....Anadolu yakasından Galata ve Eminönü bölgelerindeki iş yerlerine ve hatta Halic'in nihayetinde bulunan fabrikalara halk sabahları akın etmekte, akşamları yine aynı yoldan evlerine dönmektedir. Bu daimi hareket “City” dediği dar sahada trafik düğümlenmesini doğurmaktadır.....” (Menteşe, 1955)

1950'lerle İstanbul'un nüfusu artmakta, gecekondulaşma başlamaktadır. Belediye sınırları dışındaki arsalar hızla satılmakta, İstanbul hızlı bir sanayi kentine dönüşmektedir. Özel otomobil ve dolmuş kent içi trafiğinde sorun yaratmaya başlamaktadır.

“.....Şehirde 75 kişiye bir vasıta düştüğünden buna sebep vesait çokluğundan ziyade (20 000) yolların dar ve mahdut oluşu ve iş merkezlerinin aynı mevkide toplanmış bulunmasındandır.

Eski yolların genişletilmesi istimlak zorluğu ve mevzuat noksanlığına dayandığından hâd bir noktaya varan bu trafik durumunun çözülebilmesi daha sür'atle tatbik edilebilecek çarelere bağlıdır.....” (Menteşe, 1955)



Şekil3.1 Vatan-Millet Cad.'nde Dolmuşlar, Klt. AŞ Arşivi,foto:İlmi Şahenk

İstanbul 19. yüzyıl başında bir yayalar kentiydi; daha sonra şehir hatları, tüneller, raylı sistemlerin devreye girmesiyle toplu ulaşımın geliştiğini izlemekteyiz. Ancak Tekeli'nin belirttiği gibi, bu sistemler yetersiz kalmış, Türkiye genelinde yaşanan dönüşüm içerisinde kentlerin etrafında gecekondu kuşakları oluşmuş ve kent içi ulaşım gereksinimlerini karşılamakta toplu ulaşım sistemleriyle hizmet arz edilemeyerek gereksinimler dolmuşlarla karşılanmaya çalışılmıştır(Tekeli, 1998)

Bu noktada İstanbul'da Bağdat Caddesi'nde özel bir yeri olan “dolmuş”

lara değinmekte yarar vardır.

Dolmuş, İstanbul'da gelişmiş kent içi bir ulaşım olgusudur. Bağdat Caddesi'nin gelişiminde ve Bostancı-Kadıköy ulaşım bağlantısının sağlanmasında günümüzde de devam eden önemli bir yeri vardır. Dolmuş hatlarının başlangıç ve sonuç noktalarıyla

ara durakları belirlenmiş olmasına karşın, dolmuş sürücüleri ara duraklara ilişkin kurallara dikkat etmeyerek, yolcunun talebine bağlı olarak hat üstünde her noktada yolcu alma ve indirme eğilimi taşırlar.

Dolmuşların çoğu İstanbul ototamirhanelerinde, eski model büyük otomobillerin ortasına bir sıra daha eklenerek yedi kişilik hale getirilmeleriyle elde edilmişlerdir. Dolmuş sözcüğü, daha motorlu araçlar İstanbul'a girmeden ortaya çıkmıştır. Semseddin Sami Bey'in *Kamus-ı Türki* sinde dolmuş, iskelede doluncaya kadar bekleyerek, dolunca hareket eden, narh ile yolcu taşıyan nöbet kayığı olarak tanımlanmıştır. Tekeli'nin belirttiği gibi, İstanbul'da ilk taksi-dolmuşlar ise 1930'lu yıllarla toplu taşıma araçlarının yetersizliğinden değil, ekonomik bunalımın, taksi müşterilerini, biraraya gelerek taksi ücretlerini bölüşmeye zorlamasından kaynaklanmıştır.

Taksi dolmuşların gelişmesi 1945 sonrasında olmuş, kamu toplu taşıma araçlarında İstanbul'un nüfus artışının hızlanmasının yarattığı kent içi yolculuk taleplerini karşılayacak düzeyde kapasite artışı sağlanamayınca, doğan açık, taksi dolmuşlarca karşılanmaya başlanmıştır.

1950'li yılların sonunda, önce ithal edilen 11 kişilik minibüslerin dolmuş biçiminde çalışmaya başladıkları görülmüştür. Bu değişim içinde dolmuşlar kentin ana meydanlarından kalkan, diğer ana meydanlara kadar uzanan hatlarda çalışıyorlardı. Bağdat Caddesi'nden Kadıköy-Bostancı ve Bostancı-Taksim ana dolmuş bağlantıları vardı (Tekeli, 1993).

“.....Vatanın dört köşesinden gelen hastalar İstanbul'da tedavi edilir, Türk münevver gençliği İstanbul'da yetişir, Anadolu'dan her yaz binlerce seyyah İstanbul'a dinlenmeğe gelir. Baş limanımız İstanbul'dur, turistik şehrimiz gene İstanbul'dur.....” (Menteşe, 1955).

Cumhuriyet tarihinde kent planlaması ve kentlerin gelişmesi açısından 1950-1960 dönemi, olumlu ve olumsuz etkileri ne olursa olsun çok önemli dönüm noktasıdır. Bu yıllarda, İstanbul açısından en önemli kentsel olgu, dönemin başbakanı Adnan Menderes'in doğrudan kontrol ettiği ve belki de yaşamının en önemli etkinliği haline dönüştürdüğü 4 yıllık imar çalışmalarıdır. Ankara'ya gösterilen bütün ilgiye karşın, İstanbul Türkiye'nin her açıdan en büyük potansiyeline sahip kentiydi. Doğan Kuban'ın belirttiği gibi, İstanbul'a gösterilen ilginin objektif temelleri vardır.

Menderes imarlarına yöneltilen eleştiriler, bu imar etkinliğinin kişisel bir gösteriye dönüşmesinden, planın hep sonradan geldiği, daha doğrusu hiç yapılmadığı otokratik ve bilimsiz bir keyfilik içinde gerçekleştirilmiş olmasından kaynaklanmaktadır (Kuban, 1994).

Yine Doğan Kuban'ın belirttiği gibi Menderes, imar etkinliklerinin amacını trafiği rahatlatmak için yollar ve meydanlar açmak, kenti güzelleştirmek ve dini yapıları restore etmek olarak tanımlamıştı. Aydınların çoğu gibi Menderes'i de en çok rahatsız eden olgunun eski İstanbul'un ulaşımı olduğu görülmektedir. Temelde bu rahatsızlık 1950'lere kadar bir yaya kenti olan İstanbul'un, eski kent dokusunun ve onun çevresindeki yapılaşmadan kaynaklandığı anlaşılmaktadır.

Dönemin başında ancak 1 milyona ulaşmış olan İstanbul nüfusu, 1960'ta 1.800 bini bulan nüfusuyla büyük bir imar etkinliği içine girmiştir ve göçle gelen işgücünü absorbe eden en büyük etkinlik imardır (Kuban, 1994).

“.....Mecidiyeköy ve Zincirlikuyu istikametinden Boğaziçi sırtları üzerinden Ortaköy'e inecektir. Ortaköy-Beylerbeyi arasında asma köprü yapılabildiği takdirde Rumeli cihetindeki vesait Anadolu cihetinde Frenk tepesini yalıyarak doğru Bağlarbaşı-Nurkuyusu Caddesi ve Kavak caddesi tarikiyle Ankara yoluna birleştirecektir.

Anadolu yakası ile Rumeli yakasının tabii birleşim noktaları şehrin topografik bünyesi, kuruluşu ve inkişafı bakımlarından Beylerbeyi ve Ortaköy'dür.

Köprü'nün boğazın en dar yeri olan Rumeli Hisarı ile Anadolu Hisarı arasında yapılması şehrin kalabalık merkezlerinden çok fazla uzağında olur. 27 km. uzunlukta Boğazın iki yakasını bir tek köprü tam manasile kaynaştıramıyacağı için en ucuz ve faydalı çare olarak her iki sahilde daha sık ferryboat iskelelerinin ihdası meseleyi halleder.....”

(Menteşe, 1955).

Yukarıdaki makalenin yazıldığı 1955 tarihinden sonra İstanbul'a köprü yapılması tartışmaları artan bir ivme ile devam etmiştir Nazım Plan Bürosu'nun yeni planı hazırladığı 1967-1968 yılları, İstanbul'un kaderini belirleyecek olan Boğaziçi Köprüsü'nün yapılması hakkında kamuoyunda çok yoğun tartışmaların yapıldığı yıllar olmuştur. Başbakan Demirel, Boğaz Köprüsü ve çevre yollarının yapılmasını, kendisi için bir prestij projesi olarak görmektedir. Mimarlar Odası kentin büyümesinin bu aşamasında bir boğaz köprüsü yapılmasının kent formuna yapacağı etkileri, bunun bir köprüler tuzağı yaratacağını, her on yılda bir yeni köprü yapmak gerekeceğini, bu köprü'nün büyük ölçüde araba trafiğine hizmet edeceğini, düşük ve orta gelirli sınıfların kent içi ulaşım sorununu çözemeyeceğini, yatırım kaynaklarının

kıt olduğu bir ÷lkede önceliğin bu sınıfların kent içi ulaşım sorununu çözecek metroya verilmesini savunmuştur. Bu tartışmanın çok yoğun olarak sürdüğü bu dönemde, İstanbul için Nazım Plan çalışmaları henüz tamamlanmadan İmar ve İskan Bakanlığı, İstanbul Belediyesi'nden gelen sadece çevre yollarının ve köprünün çizili olduğu bir planı "Çevre Yolları Mevzii Planı" adıyla 1968 yılında onaylamıştır. Böylece Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları hazırlanan plan için veri haline gelmiştir (Tapan, 1998). 1970 yılının başında ihale edilip 1973 yılında inşaatı bitirilen köprü, İstanbul'un zaman-uzaklık kavramını değiştirmiş, metropoliten alanın gelişme dinamiğini belirlemiştir.

"..... Doğudan batıya, Vincennes Ormanından Boulogne ormanına kadar 10 km. saha kaplayan Paris şehrinin Kadıköy-Bostancı semti arasında sığdırılabileceği gözönünde tutulursa, 1741 km. uzunlukta yollarile, 100 km. sahillerile ve 28.000 hektar sahasile yaygın İstanbul beldesinin ana yol probleminin ancak bu kadar uzun bir yazı ile anlatılabildiği anlaşılır.

..... 80 milyon liralık Belediye bütçesiyle İstanbul'un imar edilemeyeceğini kabul eden büyüklerimiz İstanbul'un içinde bulunduğu şartlar ve yüklendiği külfetleri düşünerek İstanbul için hususi bi imar kanunu hazırlatmışlardır.Bu kanun sayesinde sağlanacak imar fonu ile 5-10 sene zarfında İstanbul'un çehresini değişmiş göreceğimizi şimdiden İstanbul sevdalılarına müjdeleyebiliriz." (Menteşe, 1955).

Kadıköy'ün ve İstanbul'un o günkü durumunu incelemek açısından Arkitekt dergisinde yayınlanan bu makale, belediyenin yaklaşımını da belirtmesi açısından önemlidir.

3.4 İstanbul'da Konut ve Apartmanlaşma

Kompleks iş örgütlerinin artması, büyük girişimlerin doğması ve orta girişimlerin sayılarının çoğalması ile pek çok insan aynı hizmet birimi içinde aynı ofiste birbirini tamamlayan işlerde aynı mekanda çalışır olmuşlardır. Sayıları yüzbinlere varan ve orta tabakalar denilen bu memur ve işçiler ya da dükkan sahipleri, işyerlerine aynı erişilebilirlik konumunda olan konut alanları ve konut türleri oluşturmuşlardır. Batıda olduğu gibi İstanbul'da da bu sorun aynı mekanda çok birimli yapılarla, apartmanlarla çözülmüştür (Kıray, 1998). Ne var ki İstanbul'un tek evli eski sokaklarının genişliği değiştirilmeden gelen bu yığılma, eski semtleri boğmuş, yeni semtler, yol-su-elektrik gibi altyapı olmadığından dışarı doğru yayılamamış, kentin yakın çevresinde inanılmaz sıkışıklıkta yığılmalara yol açmıştır. Kıray'ın belirttiği

gibi, metropolitenleşmenin genel bir özelliği de orta tabakaları yaratması ile beraber üst ve alt gelir gruplarını da daha belirgin hale getirmesidir. Giderek bu farklılık konut mahallelerine yansır ve tabakalaşmaya göre “üst-ort-alt tabaka konut alanları” oluşur, İstanbul’da ise nüfus çok kısa sürelerde sosyo-ekonomik durumunu değiştirir olduğundan bu farklılaşma çok belirgin olmamış, apartmanlaşma ve yığılma çok değişik nedenlerle neredeyse tabakaların alt kısımlarından üst tabakalara kadar birbirine çok yakın özellikler gösterir hale gelmiştir(Kıray, 1998).

Daha önce değinilen, Cumhuriyet Dönemi Türkiye’inde kentleşme görüntüsü içerisinde konuta baktığımız zaman çeşitli farklılaşmalar görülmektedir. Toplumlarda konutların birbirleriyle ve sokaklarla olan ilişkisi o toplumun sosyo-ekonomik yapısıyla paralellikler gösterirken; konut, toplumun sağladığı teknoloji, üretim ve çalışma düzenine bağlı olarak kendisine bir yer edinir. Bu bağlamda sosyo-ekonomik yapısında değişim yaşanan ülkede, Cumhuriyet rejiminin getirdiği her alanda değişim toplum yapısından, aile yapısına oradan konutun yeniden şekillenmesine kadar bir değişim içerisinde girmiştir. Ailede kadının yerinin değişmesinin de bu değişimde büyük rolü vardır. Sanayi öncesi, temel üretimi tarıma dayalı toplumlarda, konut grupları işyerlerinden yürüme mesafesindeki bahçe ya da avlu içinde, yoğunluğu düşük yerleşmeyi yansıtan konutlardan oluşmuştur. Toplumun yüzde iki kadarını oluşturan seçkinler ve yüzde sekiz kadarını oluşturan esnaf ve zanaatkarlar kentlidir(Kıray, 1998). Bu kentli toplulukta da konut ve işyeri birbirinden farklılaşmamış, kent içi ulaşım yürüme esaslı olmuştur. İstanbul’da yirminci yüzyılın başlarına kadar yaya ağırlıklı olmuştur.

Avrupa’da 16-18. yüzyılda yaşanan yoğun ticaret ve servet birikimi sonucunda işyerleri ve konutlar birbirinden ayrılmıştır. Kıray’ın belirttiği gibi, sayıca artan esnaftan farklı orta çaplı tüccarlar, şehirlerde sıra evlerin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Sıra evler işyerlerinin bulunduğu merkeze aynı uzaklıkta ve erişilebilirlikte daha çok evin yerleşmesini sağlamıştır.

Tüm bu değişimlere rağmen en önemli dönüşüm sanayinin ve karmaşık iş örgütlerinin tarımdan ve yalın ticaretten daha çok önem kazanmasıyla modern sanayi toplumunun doğmasıdır. Bu düzende pek çok insan, aynı üretim ve hizmet birimi içinde aynı fabrika ya da ofiste birbirini tamamlayan, son derece farklılaşmış, ihtisaslaşmış işlerde aynı binada ya da yakın mekanda çalışmaya başlamışlardır. Kıray’ın “yeni orta tabakalar” olarak tanımladığı bu işçi ve memur grubu, kentlerde

aynı bölgelerde yoğunlaşarak yerleşmiş işyerlerine erişilebilirlik yönünden yakın ya da aynı konumda konut alanlarında yaşamak istemişlerdir. Bu durum 19. yüzyıl sonundan itibaren aynı toprakta çok birimli yapılarla yani apartmanlarla çözülmüştür. Diğer bir deyişle, apartman, modern sanayi toplumlarının yeni belirmiş orta tabakalarının, işçi ve memurlarının konutudur. Ve toplumun orta tabaka yaratma biçim ve hızı ile koşut olarak gelişmiştir(Kıray,1998).

Türkiye’de ilk orta tabakalaşma eğilimleri Osmanlı İmparatorluğu’nun son yüzyılında Batı’ya bağımlı iş örgütlerinde çalışan ve orta çaplı tüccarlaşma oluşumları ile ortaya çıkmıştır. Bu iki grup da özellikle gayrimüslimlerden oluşmaktaydı.

Kıray’ın belirttiği gibi, önce sıra evler, sonra apartmanlaşma Beyoğlu’nda ve gayrimüslim mahallelerinde, dinsel ve etnik kökenlerine bağlı olarak bir taklit ve değerler iticiliğiyle değil, orta tabakalaşmaya, banka, şirket gibi örgütlü işyerlerinde çalışanlara ve sayılarına bağlı olarak ortaya çıkmıştır. Bu tür çalışma ve yeni orta tabakalara katılma Müslüman kesim için çok sonraları hız kazanmış, onlar da benzer konumlara geçtikçe apartmanlaşma yayılmıştır.

Türkiye’de bu tür yapısal değişiklikler 1950’lerde yaygınlaşmıştır. Yeni orta tabakaların, çok farklılaşmış, ihtisaslaşmış örgütlü meslek gruplarının ortaya çıkışı, büyük girişimcilerle esnaf ve zanaatkarların arasında orta çaplı tüccarların sayılarının artması 1960’ları bulmuştur. İşyerlerinin merkezi iş alanlarında toplanması, hepsinin erişilebilir mesafelere yerleşmesinin çözümü burada da “apartman” olmuştur.

Orta tabakaların sayısının hızla arttığı 1950’ler sonrasında 1970’lere kadar Türkiye’de özellikle tarımla ve küçük girişimlerle birikmiş bütün sermayenin çok büyük bir bölümü apartman yapımına yatırılmış olmasına rağmen, tek yatırımcısı olan bu yapılar talebi karşılayamamıştır. O zaman toplumun ekonomisinin özellikleriyle tutarlı olarak, bir örgütleşmemiş enformel sektör etkinliği gibi önce yap-satçılık ve kat mülkiyeti, sonra çeşitli kooperatifleşmeler ve banka kredileri gibi çözümler bulunmuştur. Böylece orta tabakaların satınalma gücü içinde işyeri-konut ilişkisi ve erişilebilirliği aynı olan çok sayıda apartman üretilmiştir. Bağdat Caddesi ve çevresi işte bu süreç içerisinde çok sayıda orta tabakanın konut sahibi olduğu bir bölge olarak gelişmiştir. Günümüzde Anadolu yakasının kendi iş alanlarını

yaratmasına paralel olarak ağırlığı ve önemi artmış, konut stoğu bakımından orta ve üst-orta kesime hitabeden bir görüntü yaratmıştır.

Öte yandan topraktan kopmuş, şehre gelmiş eski köylülerin karmaşık örgütlü işyerlerinde memurlaşmasına ve işçileşmesine koşut olarak, şimdiki gecekondü mahallelerinin merkezi işyerlerine erişilebilirliği geliştikçe, bu iki boyut birbirini karşılıklı olarak etkileyecek giderek buraların da apartmanlaşması beklenir olacaktır.



4. BAĞDAT CADDESİ'NDE KONUT GELİŞİMİ

Çağdaş kentbilimcilerden Kevin Lynch kent imgesini yaratan öğelerin yollar, işaretlenen anıtlar, kenarlar, kavşaklar ve bölgeler olduğunu söyler. Bu fiziksel ortamın tanımına ilişkindir. İstanbul'a bu öğeleriyle bakabiliriz. Burada kişiler için önem taşıyan yollardan önce, kenti tarih boyunca yapan yollar düşündürüldüğünde; Ayasofya Meydanı'ndan Beyazıt'a, Beyazıt'tan Aksaray'a ve Yedikule'ye, Beyazıt'tan Edirnekapi'ya, Galata'dan Beyoğlu'na, Kadıköy'den Bostancı'ya yollar düşünülebilir. Fakat bunlardan da öte, bütün kıyıları boyunca denizin oluşturduğu yol ve kıyı şeridi. İstanbul işte bu büyük aksları boyunca büyük bir kentti.(Kuban, 1998) Araştırma konusunun seçildiği konut bölgesi yukarıda belirtilen önemli akslardan ikisi arasında kalan bölgedir. Birinci önemli aks Kalamış-Bostancı arasında kalan Marmara Denizi kıyıları, ikinci önemli aks ise Kadıköy'ü Bostancı'ya bağlayan Bağdat Caddesi'dir.



Şekil 4.1 Kadıköy İlçesi-Sahil Yolu-Bağdat Caddesi-Trenyolu-Minibüs Cad.-TEM



Şekil 4.2 Kadıköy İlçesi-Sahil Yolu-Bağdat Caddesi-Trenyolu-Minibüs Cad.-TEM

İstanbul'un Anadolu yakasına baktığımızda konut alanı olarak 3 bölge ile karşılaştığımız düşünülebilir;

1. Bölge: Boğaziçi ve Boğaziçi kıyı yerleşimleri (Kuzguncuk, Çengelköy, Kandilli, Kanlıca gibi halen belli noktalarıyla geçmişle bağları yaşayan yerleşimler);
2. Bölge: Bir ayağı Üsküdar olan ve Üsküdar'a bağlanan Ümraniye, Kavacık gibi Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün etkisiyle daha da yoğunlaşmış yerleşim alanları;
3. Bölge: Bir ayağı Kadıköy olan Bağdat Caddesi ve paralellerindeki Sahil Yolu ve Ziverbey Minibüs Caddesi'nin oluşturduğu üçlü cadde grubunun bel kemiği işlevi gördüğü caddeler ve aralarında kalan yerleşim alanları.

4.2 Bağdat Caddesi'nin Gelişimi

Kadıköy Bostancı aksını bağlayan temel yol Bağdat Caddesi'dir. Bağdat Caddesi'nin geçmişine baktığımız zaman caddenin Bizans Dönemindeki tam izi bilinmemekle birlikte biri Şaşınbakkal diğeri Çatalçeşme'de bulunan iki manastır kalıntısından caddenin geçmişinin Bizans dönemine kadar uzandığı anlaşılmaktadır. Ayrıca Küçükyalı yakınlarında Bağdat Caddesi kenarında, İmparator Teofilos dönemine ait 9. yüzyılın ilk yarısında yapıldığı bilinen Bryas Sarayı kalıntıları bulunmaktadır.

Bizans dönemindeki tam izinin bilinmemesine karşılık Bağdat Caddesi'nin-o dönemki Bağdat Yolu- Osmanlı dönemindeki güzergahı yol kenarındaki değişik dönemlerde yapılan çeşme, köprü, namazgahlardan okunabilmektedir.

Osmanlı döneminde, Üsküdar'dan Şam veya Bağdat yönüne gidecek kervanlar, Doğu'ya yapılacak seferlerde ordu, bu yol üzerinden yolculuğuna başlıyordu.

Mühendis F. Kauffer tarafından, Fransa'nın elçisi Comte de Choiseul-Gouffier için 1776'da çizilen, fakat 1786'da yine F. Kauffer ile Le Chevalier'nin düzeltip tamamladıkları İstanbul ve etrafının gösteren haritada, o sıralarda etrafı tamamen boş kırık olan yerlerden geçen bu yol İzmit yolu olarak işaretlenmiştir. Necip Bey'in adı altında İstanbul Şehremaneti(Belediyesi) tarafından, Kadıköy paftası 1918'de yayımlanan şehir planında, yalnızca dereден doğuya doğru kısa bir parçası Bağdat Caddesi olarak adlandırılan yol, Kızıltoprak'tan itibaren İhlamur Caddesi olarak

işaretlenmiştir. Bu yol Bağdat Caddesi adı ile İstanbul Belediyesi tarafından 1934'te yayımlanan İstanbul Şehir Rehberi'nde Yoğurtçu-Kurbağalı derelerinin evvelce üzerinden geçen Taşköprü'den başlamaktadır(Eyice,1993).

Yoğurtçu-Kurbağalı Dere'nin üzerinden geçen köprü ile başlayan yol, bugünkü Fenerbahçe Stadi'nin arkasında, buradan doğuya Kalamış Koyu hizasında bir kavis yaptıktan sonra, hemen hemen düz bir çizgi halinde Feneryolu, Selamiçeşme, Çiftehavuzlar, Göztepe, Erenköy, Suadiye semtlerinden geçerek Bostancı Deresi'nin batı tarafındaki Bostancı Çarşısına ulaşıyordu. (Eyice,1993)

Bu akışı, sırasıyla 16.yüzyılda yapılmış Taşköprü ile başlayarak Kızıltoprak-Bostancı yönünde şu şekilde görebiliriz:

Kızıltoprak'ta 1772 tarihli çeşme ve bugün bulunmamakta olan namazgah sofası biraz ileride Kızıltoprak Zühdi Paşa Camii arkasında, yine bugün bulunmayan, 1763 tarihli çeşme; Feneryolu'nu geçtikten sonra Selamiçeşme semtine adını veren ve bugünkü benzin istasyonunun yerinde olan namazgah ile cadde kenarında halen bulunmakta olan 1800 tarihli çeşme, ki Selamiçeşme Bağdat Yolu'nda gidenlerin ikinci uğurlama yeri idi.



Şekil 4.3 "Selamiçeşme" ,1800, Selamiçeşme



Şekil 4.4 "Galip Paşa Cami", 1899, Erenköy

Caddebostan semtinde Çukurçeşme olarak adlandırılan menzil yeri, Erenköy'de 1899 tarihli II. Abdülhamit Dönemi'nden Galip Paşa Cami ve Çeşmesi, Çınardibi semtinde bulunan çok yaşlı bir çınar, Çatalçeşme'de halen bulunan ve İstanbul'un az sayıdaki en eski çeşmelerinden biri olan 1550 tarihli Çatalçeşme ve Bostancı'da

kente giriş ve çıkışları kontrol eden Bostancıbaşı'nın bulunduğu noktadaki 1831 tarihli Bostancıbaşı Çeşmesi ve Köprüsü, Bağdat Yolu'nun Osmanlı dönemindeki izleridir(Pilehvarian ve diğ. ,2000). Bağdat Caddesi, Bostancı'dan sonra Küçükyalı-Maltepe-Kartal-Pendik yönünde bugün değişik adlar alarak uzanır (Eyice, 1993).

4.3 Bağdat Caddesi'nde Ahşap Köşkler

Bağdat Caddesi'nin Osmanlı dönemi boyunca iki tarafı boş ve ekili arazi olduğu bilinir. Ancak 1857 yılında buharlı gemi seferlerinin başlaması, 20.yy ın başında batılılaşma hareketi kapsamında Haydarpaşa'dan başlayan Bağdat Demiryolu'nun kurulması ile Bağdat Caddesi paralelinde banliyo seferlerinin başlamasıyla, Bağdat Caddesi ve paralelindeki arsalar üzerinde özellikle II. Abdülhamit döneminin (1876-1909) sonlarına doğru batı üslubunda büyük köşkler yapılmıştır(Yerasimos,1996).



Şekil 4.5“Vakko” binası, Suadiye

Bu köşkler özellikle dönemin paşaları tarafından yaptırılan yazlık ya da kışlık ahşap ya da kagir yapılar olup, büyük bahçeler içinde, oldukça usta işçilikle yapılmış, çam ağaçları ile çevrelenmiş, yer yer sebze-meyve bahçeleri, limonlukları bulunan gösterişli ve özenli yapılardır. Tütüncü Mehmet Efendi, bu paşalar arasında, Göztepe’de ilk köşkerin yapılmasına öncülük etmiştir ve Göztepe çevresinde II. Abdülhamit döneminde 119 paşa oturduğu belirtilmektedir. Köşkerin artması,

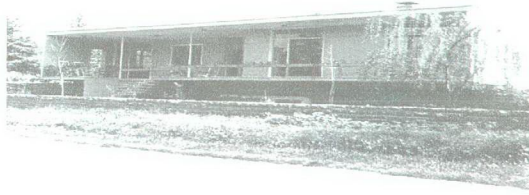
trenyolu ve trenyolu istasyonlarının yapılması ile bölgede Göztepe, Erenköy gibi çeşitli küçük merkezler ve yaşıntının devam etmesi için gerekli olan sosyal yapılar da yapılmaya başlanmıştır. Bu merkezlerin gelişmesinde trenyolunun önemli bir etkisi olmuş, cami, çeşme, kahve, çarşı, banliyo istasyonlarının hemen yakınına kurulmuş ve bugüne uzanan süreklilik kaydetmiştir **(Kaht, 1989)**.

Batılılaşmanın çevre üzerindeki etkileri 18yy. içinde, genellikle yeni motif ve şekillerin ithal edilerek kullanılmasıyla ortaya çıkmıştır. Geleneksel tasarım yaklaşımlarına uyarlanan batılı şekillerden sonra, mekanlarda ve cephelerde yeni şekillenmelerle tasarım kalıplarının değişmesi gerçekleşmişken, 19yy. da yoğun olarak giren etkilerle ve batılı seçmeci mimarının olduğu gibi uygulanmasıyla, İstanbul'da neoklasik mimari özellikler yaygınlaşmıştır **(Denel, 1982)**.

İstanbul'un 19yy. sonlarında gelişme gösteren semtlerindeki ahşap konutlarda belirgin özellikler gösteren üsluplar etkili olmuştur. Barok, ampirik, art-nouveau, eklektik, neo-klasik özellikler gösteren pekçok köşk inşa edilmiştir **(Kaht, 1989)**. Bu yapıların büyük çoğunluğu bugün bulunmamaktadır. Kimisi yanmış kimisi yıkılmıştır. kalanların bir bölümü ise bakımsızlıktan harap haldedir. 1930'lu yıllara kadar köşkler devri devam etmiştir.

4.4 Bağdat Caddesi'nde Yazlık Villalar

Bağdat Caddesi ve çevresinin 1930'lu yıllarda gelişmesi ve canlanması, Marmara sahilinde bulunan küçük koyların değerlendirilerek plajlara dönüşmesiyle ivme kazanmıştır. Anadolu yakasının bu kıyıları, Avrupa yakasında yaşayanların hatta Ankara, Bursa, İzmir gibi diğer büyük kentlerden gelen ailelerin yazlık ev olarak kullandığı sayfiye mekanlarıydı.



Şekil 4.6 Çiftelhavuzlar'da Bir Villa; 1961, mimar Mahmut Bir-Utarit İzgi (ekil:61-1a)

1930'lu yıllarda Suadiye Plajı'nın yapılması, daha sonra Caddebostan Plajı'nın açılması ve bölgenin sayfiye mekanına dönüşmesi ile 1930'lu yıllara kadar tozlu, dar ve bakımsız olan Bağdat Caddesi, 1935'te asfaltlanmış, iki tarafından ayrı yolları olan tramvay hatları geçirilmiş, 1940'tan sonra caddeyi genişletebilmek için, raylar caddenin kotuna indirilerek trafik yolu daha rahat bir hale getirilmiştir. Caddenin iki tarafında bulunan araziler 1935'ten sonra küçük parsellere bölünmüş ve genişçe bahçeler içinde, genellikle iki katlı küçük villalar inşa edilmiştir. Bu dönemin önemli örneklerinden birisi Bağdat Caddesi üzerinde Göztepe'de bulunan, mimar Prof. Emin Onat'ın 1940 yılında yaptığı evdir. İki katlı, müstemilatlı olan evin önemli ögesi ortasında bulunan 12x18 metre boyutlarında avlu ve avluda bulunan 5x11m. boyutlarındaki havuzdur. İki katlı olan evin odaları iç mekanda avluya açılmakta ve havuza bakmakta, dış tarafta ise önünde uzanan büyük balkonlarla caddeye bakmaktadır. Büyük geniş balkonlar, geniş yüzey pencere açıklıkları dönemin konut mimarisinin de ortak özellikleridir.



Şekil 4.7 Göztepe'de konut, mimar Emin Onat, 1940

Bugünün tatil ve kıyı turizmi biçimlerimizin kökeninde de büyük ölçüde İstanbul'un sayfiye yaşantısı bulunabilir. 1950'ler döneminde yaz aylarında, İstanbullular, Boğaz'ı araba vapuru ile geçerek, eşyalarının yüklü olduğu bir kamyonun peşinde ya da adalara giden Şehir Hatları vapurlarında yazlığa giderlerdi. Otomobil ve kamyonla gidilen ve eşya taşınabilen sayfiyelerdeki yaz tatili evleri mobilyasız ya da demirbaşları ile birlikte kiralanabilmekteydi. Bu noktada Erhan Acar'ın yaptığı yorum önemlidir "Anadolu kıyısındaki eski sayfiyelerden Kalamış, 1950'lerde Kadıköy'den Bostancı'ya kadar iskelelere bir bir uğrayarak giden yandan çarklı vapurların hattında yer alan en uzun iskeleli kıyı semtiydi. Yandan çarklı'nın Moda Burnu'nda gözükmesi, Moda İskelesi'ne yanaşıp bağlanıp ayrılması, aynı işlemi

Kalamış'ta da yapması ve sonunda Fenerbahçe çakarının dışından dönerek kaybolması, neredeyse bir saati bulan bir süreçti.(...)Kızıltoprak'tan gelip Fenerbahçe'ye giden tramvay yolunun üst yanında, yazlık olarak kiralanan, geniş bahçelerinde dut ile fındıktan kiraz ve kayısıya kadar türlü ağaçlar bulunan evler ve konaklar yayılıyordu. Bu bahçelerde, arka duvardan birbirine geçerek, bütün bir gün geçirilebilirdi(...) (Acar,1998).

Bu tarihlere kadar büyük köşkler ve yer yer küçük villalar bulunan bölgede, 1950'lerden sonra köşkler yıkılmaya ve bahçeli kagir villalar yapılmaya başlandı. Konut bu dönemde karşımıza özel bir ihtiyacı giderecek tanımlı bir siparişin ürünü olarak ortaya çıkmaktaydı. Dolayısıyla özellikle bu bölgede gelişen konutlar belirli nitelikleri olan yapıları.

1952-1954 dönemi Kadıköy'ün ilk genel planlamasının yapıldığı tarihtir. Bu planlamayla Bağdat Caddesi ve çevresinde 3 katlı 9.50 kotunda yapılara izin verilmiştir.

Bağdat Caddesi, 1958'de Adnan Menderes dönemindeki şehir düzenlemesi sırasında tekrar ele alınmış, tramvay yolu kaldırılmıştır. 1960'larda bu çalışmalar tekrar sürdürülerek yaya kaldırımları ile trafik yolu arasına iki sıra halinde çınar ağaçları dikilmiştir; ki bu çınarlar bugün caddenin önemli bir perspektifini oluşturmaktadır.



Şekil 4.8 İlhami Ahmet Örnekal İlkokulu, Göztepe, 1963, mimar Ekrem Olguner (ek1:63-1a)

1960’larda Göztepe’de eğitim alanı olarak belirlenen bölge içinde Bağdat Caddesi üzerinde İlhami Ahmet Örnekal İlkokulu dönemin önemli binalarındandır. Mimar Ekrem Olguner tarafından tasarlanmış, 115 gün gibi kısa bir sürede bitirilmiş olan betonarme karkas binanın, 1963 yılı maliyeti 475.000 lira civarındadır. Bina zaman içinde değişiklikler geçirmiştir.(ek1, 63-1a). Şu anda yanında Fenrbahçe Lisesi, karşısında İstek Vakfı Semiha Şakir Lisesi’nin de bulunduğu yoğun bir eğitim alanı yapılaşmasının içindedir.



Şekil 4.9 “Kalamış’ta Bir Apartman”, 1957, mimar Utarit İzgi-Mahmut Bir (ek1: 57-1a)

4. 4 Bağdat Caddesi’nde Apartmanlaşma

İstanbul genelinde, 1970’lerin başına gelindiğinde “yık-yap-sat” anlayışına dayalı imar uygulamaları ve buna bağlı kat mülkiyeti yasasıyla daha da özendirilen “spekülatif yapı yenilemesi”, birçok özgün dokunun yıkılıp yeniden ve bu kez kimliksiz mimariyle inşa edilmesine yol açarken, 1970’lerin ikinci yarısında da aynı politikanın daha ileri rant beklentisine dönüşmesi sonucunda 15-20 yıllık 4-5 katlı binaların da yıkılarak yerlerine 8-12 katlı yüksek apartmanların inşa edilmesini sağlayan imar plan operasyonları devreye girmeye başlamıştır. Bu gelişmelerle pek

çok orta sınıf kendi içinde belli tutarlılıkları ve karakteristik özellikleri olan bir çevre içerisinde konut sahibi olmuştur. Bu noktada daha önce kentleşme bölümünde anlatılan noktalara değinmekte yarar vardır. Mübaccel Kıray'ın “yeni orta tabakalar olarak” adlandırdığı, modern sanayi toplumunun doğmasıyla ortaya çıkan bu grup, aynı bölgelerde yoğunlaşarak yerleşmiş, işyerlerine erişilebilirlik yönünden yakın ya da aynı konut alanlarında yaşamak istemeleri eğilimi ile Kadıköy yakasında yoğunlaşmıştır. Özellikle Bağdat Caddesi ve çevresi orta ve üst-orta sınıfın yerleşim alanı durumuna gelmiştir (Kıray, 1998).

Tüm bu değişimlerin Bağdat Caddesi ve yakın çevresindeki etkileri, 1972 yılı sonunda Kadıköy'ün bugünkü genel görünümünü oluşturan ana imar planı “1/5000 Bostancı-Erenköy Bölgeleme İmar Planı”nın onanması ile 3 ana yapılanma bölgesi belirlenmesiyle artmıştır. Kıyı parsellerinde 4 katlı 12.50 metre kotunda, Bağdat Caddesi üzerinde ise 5 katlı 15.50 metre kotunda yapılanmaya izin verilmiş, geriye kalan tüm alanlarda, ayrık nizamda 1,8 emsal serbest düzende yapı kurma izni doğmuştur. Bu plan ile 1972-1982 yılları arasında Kızıltoprak-Bostancı arasında toplam yapı alanı 2,5 katına çıkmıştır. Nüfus yoğunluğu ise hektarda 260 kişiden 580 kişiye yükselmiştir. Dönemin yayınlarından anlaşıldığı kadarıyla, bu 1,8 emsal serbest düzen, o dönemde de tartışılmıştır. 1979 yılının Arkitekt dergisinde:

“İstanbul'un Anadolu yakası için uygulanan 1,8 planı nedir? ” sorusuna “inşaat yapılacak parsel alanı bu katsayı ile çarpılıyor ve yapılabilecek inşaat alanı bulunuyor” şeklinde cevap verilmiş, daha sonra konu şu şekilde açıklanmıştır:

“.....Söz konusu dökümanlarda, 1/5000 ölçekli Bostancı Erenköy Bölgeleme İmar Planı diye tanımlanan. Bu planlar İstanbul Belediyesi Planlama Müdürlüğüne hazırlanmış, İstanbul Belediyesi İmar Komisyonunca onaylanmış. Belediye Meclis Kararı alınmış, Nazım Plan Bürosu görüşler bildirmiş, İmar ve İskan Bakanlığı Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü'nce onaylanmıştır. 28.7.1972 ve 4.12.1972 tarihlerinde yürürlüğe girmiştir. Ancak bu plan Kabul edilirken bölgenin artan nüfus yoğunluğuna karşın alt yapı durumu göz önünde tutulmamış, parklar, çocuk bahçeleri, sosyal tesislerin yerleri saptanmamış ve ayrılmamıştır. Bu nedenle sadece kat adedlerini arttırarak bölgede nüfusu yoğunlaştıran bu karara imar planı demeğe imkan yoktur. Bu yetersiz uygulama büyük parsellerin içinde yanyana 12-15 katlı blokların yapımına imkan verdiği için hava ve güneş sorunu yaratmaktadır.” (anon.).

Günümüzde emsal yeniden değişmiş 2,07 olmuştur (Kahit, 1989).

Bir araştırmaya göre, 1972-1977 yılları arasında, bu bölgede bina yapımı ve satımından oluşan rant, 1977 değeri ile 67,5 milyarTL dir. Bu tutar yap-satçı müteahhitler ile arsa sahipleri arasında bölüşülmüştür. Bu durumda Kadıköy, alçaklı yüksekli düzensiz pekçok apartman ve “süper lüks daire(!)” diye tanımlanan konutlarla, birçok butik ve arabayla doldu. Kadıköy’ün bu görünümü, bir bakıma eski dokusundan tümüyle değişik olmakla beraber, bir bakıma da eski “Levanten” Kadıköy’ün devamı niteliğindedir (Yakar, 2000).

Bağdat Caddesi bu dönemlerden sonra en büyük değişikliği 1987 yılında caddenin Kadıköy yönünde tek istikamet olarak düzenlenmesiyle ve paraleline gelen sahil yoluyla yaşamıştır. Bu değişimin cadde üzerindeki ticaret üzerinde de etkileri büyük olmuştur. Bostancı’dan Kadıköy’e gidiş yönü olarak kullanılan cadde, yaşanan bu değişikliklerle Bostancı’dan Kadıköy yönüne giderken caddenin sağında kalan bulunan işyerlerinin değerinin artması ile sonuçlanmıştır.

Bağdat Caddesi ve çevresinde yaşanan değişim Türkiye genelinde yaşanan değişimlerin de aynası niteliğindedir. Cadde üzerindeki yapılaşmaya baktığımızda, köşkler ve villalar döneminden, küçük apartmanlara, daha sonra ticaret işlevinin girmesiyle altında bakkal, bayi ya da banka şubesi işlevi gören bir dükkanın bulunduğu konut ve işyeri birlikteliği düzeniyle ve günümüzde konut işlevinin tamamen ortadan kalktığı ticaret işlevli binalarla karşılaşırız. Bu değişimin sebeplerine baktığımızda öncelikle İkinci Dünya Savaşı’nın sonuyla başlayan sermayenin dünya coğrafyası üzerinde daha hızlı dolaşabilmesi ve piyasa toplumuna dönüştürme yolundaki motivasyonunun güçlenmesi ve Türkiye Cumhuriyeti’nin modernleşme tarihinde tanık olmadığı, deneyimi bulunmadığı bir toplumsal hareketlilik içine girmiş olduğunu görüyoruz.

Bu hareketlilik, 1980 ile 1990 yılları arasında liberal ekonomik politikalar, dışa açılma ve küreselleşme bağlamında gümrük vergilerinin indirilmesi, ithal malların ülkeye kolaylıkla girebilmesi, tekstil sanayinin sanayileşme içinde ilk sırada yer almaya başlaması, göreceli olarak refah düzeyinin artması, paranın bollaşması, tüketimin giderek bir yaşam biçimi haline gelmesi ile alışveriş mekanlarına farklı bir biçimde yansımıştır. Yabancı mağaza zincirlerinin, yeme içme mekanlarının oluşturduğu kültür ve getirdikleri yapılaşma mevcut konut işlevli binaların sırtına binmiştir. Bu, mevcut binaların eski niteliklerini kaybetmelerini doğurmuş, bunun yanında tam anlamıyla ne olduğu belirsiz zemin ve birinci katıyla üst katların

tamamen birbirinden bağımsızlaştığı; hiçbir mimari estetik ve kaygının duyulmadığı bencil sonuçlar doğurmuştur.

Bağdat Caddesi üzerinde oluşan ticaret mekanlarına baktığımızda bu mekanların caddenin coğrafi yapısıyla da paralel ilerlediğini görüyoruz, Bostancı'dan Kadıköy yönüne giderken Çatalçeşme ile Suadiye arasında hafif meyille çıkan rampa, Suadiye'den Şaşkınbakkal'a kadar da yükselmeye devam eder; Şaşkınbakkal ile Caddebostan arası caddenin en düz ve yürümesi en rahat bölümünü oluşturur. İşte bu



Şekil 4.10 eski konut, yeni konut+magaza



Şekil 4.11 eski konut, yeni magaza+konut, Ş.bakkal

bölüm, caddenin merkezi gibi düşünülebilir. Genel olarak yeme-içme mekanları, muayenchane, kitapçı, kırtasiye gibi kolay ulaşılabilir bürolar ve küçük dükkanlar bu bölgededir. Dolayısıyla bu bölge yoğun olarak konutların işyerine dönüştürülmesi mantığı ile yola çıkılmış, üst ile alt katı birbirinden tamamen farklı binalarla dolmuştur. Suadiye bölgesinde ve Bostancı yönüne doğru ise büyük mağaza zincirlerinin kendi binalarının yer aldığı alışveriş merkezleri yer almıştır. Şaşkınbakkal'da çapraz iki köşede bulunan sinemalar-Atlantik ve Suadiye Sinemaları-iki alışveriş merkezi ile yerdeğiştirmiş, 5 yıl öncesine kadar yeşil alan

olarak duran Suadiye'deki boşluk cadde üzerinde alışveriş merkezlerine dönmüş, arkasına da çok yoğun konut dokusu getirmiştir.

Kuşkusuz bu mağaza-dükkan gelişimi ve çoğalması Bağdat Caddesi'nin kuruluşunda planlanan ya da benimsenen bir gelişme değildi. İşte bu noktada, Türk kentinin kendiliğinden gelişim özelliği ön plana çıkmaktadır. Konut olarak inşa edilmiş binaların cadde üstünde bulunan bölümünde zemin katların büyük çoğunluğu dükkan dönüşümü geçirmiş, dükkanların birinci kata kadar da çıkmasıyla binalar özelliklerini tamamen kaybetmiştir. Son moda ve en yeni malzemelerle tasarlanan, çoğu zaman eklektik kimi zamansa arabesk uygulamalar caddenin yeni kimliği haline gelmiştir. Prestij mekanı olarak söz edilen cadde aslında reklam ve görüntü kirliliğine dönüşmektedir.



Şekil 4.12 Suadiye'de eski park alanı, yeni alışveriş merkezi ve konut alanı

Yüzyıldan genç binaların korunacak değer taşımadığına inanılan bir ortamda yalnız imar kanunları zorunluluğu ile 4-5 katta sabitlenmiş olmasıyla yükseklik hududunu koruyabilmiş cadde, maalesef 1940-1970 dönemi ya da daha eski yapılarını koruyamamış; görüntü kirliliği, binalara yapılan ekler, reklam panoları, belediye tarafından yapılan ağır geçit takları gibi elemanlarla kirlenmiştir. Caddenin iki yanında bulunan çınar ağaçlarının güzelliği bu kirliliği yer yer örtmektedir. Bugün, cadde üzerinde kalan iki önemli boşluktan birisi Göztepe Parkı diğeri ise Caddebostan'daki Tarım Orman ve Köyüşleri'nin bulunduğu arsadır.



Şekil 4.13 Caddebostan'daki Tarım Orman ve Köyüşleri arazisi

4.5 Bağdat Caddesi Konutları Karakteristikleri

Bağdat Caddesi ve çevresinde yapılmış olan konutlar tutarlı ve belli bir dönemi yansıtan özellikler göstermektedirler. Araştırma konusunu kapsayan bölge, konut yerleşimleri açısından, -bugün bile- Avrupa'da örneğine rastlanmayan karakteristikler taşımaktadır. Avrupa'da konut tipolojisine bakıldığında, tek evler, sosyal donatılarını içeren toplu konutlar ya da sıra evler ile karşılaşmaktadır. Oysa, Bağdat Caddesi ve çevresindeki, özellikle caddeyi dikine kesen ve kuzeyde caddeyi trenyoluna güneyde ise Marmara Denizi sahiline bağlayan sokaklar, çeşitli yapı adalarına bölünmüş olup, bu adalar içinde yapılan binalarda çok farklı yükseklikte, yayvanlıkta bina tiplerine gidilmiştir. Böylece binalar arasında kalan bahçeler, otoparklar ya da eski köşkün bahçesinden kalan çamlar veya meyva ağaçları ile binaların ölçeğinin ve yoğunluğunun daha katlanabilir sınırlara indiği söylenebilir. Özellikle tezin araştırma konusunu oluşturan 1950-1970 tarihleri arasında yapılan konutlarda Avrupa'da ki konut tipolojilerinde bulunmayan bahçeli, ayırık nizam, 4-5 katlı apartmanlar daha çok göze çarpmaktadır.

Bölgenin denizle olan ilişkisi ve ılıman iklim yapısı, geçmişten gelen sayfiye mekanı olma özelliği de 1950-1970 apartmanlarının ve konutlarının mimari şekillenmelerinde rol oynamıştır. Bu özelliğin yansımaları, geniş pencere açıklıkları ve geniş cam yüzeyler, geniş balkonlarda görülebilmektedir. Balkonların ve zemin katların bahçe ile olan ilişkileri hem görsel hem de fiziksel olarak kuvvetli nitelikler taşırken, bant pencereler ve yarıklar, sekmeli balkon çiçeklikleri ile bu çevredeki binalar kendilerine özgü çizgiler taşımaktadırlar.

Bulundukları doğal çevreden ve İstanbul'un tarihi yapılarından veri almayan bu yapılarda, malzeme seçimleri, cephelerindeki taş kaplama ve cam kullanımları, basit ve sakin silüetleri ve özellikle 1950-1960 arasında yapılan sayfiye evlerinin plan kurgularında görülen rasyonalite ile bu yapılar modern mimari ürünü olarak karşımıza çıkmaktadırlar.

5. SONUÇLAR

Bağdat Caddesi, Caddebostan-Suadiye bölgesindeki konut alanlarının yaşadığı değişim, Türkiye Cumhuriyeti'nin sosyal, ekonomik, politik ve mimari değişimleriyle paralel özellikler göstermekte, hızlı büyüme ve plansız kentleşmenin her aşaması cadde çevresindeki konut dokularının zaman içerisinde geçirdiği süreçte görülebilmektedir.

Bu açıdan, konuya hem dünyanın içinde bulunduğu pencereden hem de Türkiye Cumhuriyeti'nin bu görüntü içindeki yerinden bakmak doğru bir yaklaşım olarak seçilmiştir. Özellikle bir farklılaşma tarihi olarak ele alınan 1950 yılına kadar yavaş yavaş gelişen düşünsel altyapıyı oluşturma süreci, cumhuriyetin her alanda ilke olarak benimsediği modernleşme eğilimi, bu tarihten itibaren iktidar partisinin hızlı kalkınma çabaları ve hızlı kararlarla, hızlı sonuçlara ulaşma eğilimi, mimarlık dahil bir çok alanda yansımaları bulmuştur. Böylece, özellikle İstanbul gibi büyük şehirlerin çehresini büyük ölçüde değiştirecek bir toplumsal hareketlilik gözlenmiştir.

Önceki bölümlerde ele alınan göç ve göçle birlikte hızlı kentleşme, bunun mimarlığa yansımaları; biçimsel değişimlerin yanısıra yeni bina tiplerinin ortaya çıkması Bağdat Caddesi ve çevresindeki konutlarda da gözlenmiştir.

Cumhuriyet yıllarında köşkler, 1930 lu yıllarda sayfiye konutları, 1970'lerde daimi konutların yapılmasıyla Bağdat Caddesi ve çevresi farklı konut tiplerini barındırmış, caddenin önemi ise bu süreç içinde korunmuş, hatta bölgenin önemli aksı olma özelliği artarak devam etmiştir. 1950'lerle Türkiye genelinde yaşanan kentleşme ve göç, farklı iş imkanlarının doğmasıyla İstanbul'a olan talebin artmasını, bölgenin orta ve üst-orta kesimin konut ihtiyacını karşılayacak duruma gelmesini doğurmuştur. Boğaziçi Köprüsü'nün de yapılmasıyla Avrupa yakasındaki işyerlerine daha kolay ulaşım imkanının da doğması yakın sosyal statüdeki insanların Bağdat Caddesi ve çevresinde konut edinme eğilimlerini arttırmıştır.

Bu süreç içerisinde caddenin bulunduğu Bostancı-Erenköy bölgesi için getirilen uygulanan farklı imar planları, “yap-satçı” ve rant elde etmeyi kolaylaştırıcı nitelikte olmuştur. Bunun sonucunda bölge sayfiye mekanı özelliğini kaybetmiş, önceleri İstanbul’un bir alt şehri, sonraları ve günümüzde ise kendi içerisinde bir şehir durumuna gelmiştir. 1972 yılı imar planında inşaat alanını belirleyen katsayı olan $K.A.K.S = 1.8$ olarak belirlenmiş, bunun sonucunda 1930 ve daha eskiden kalan konutlar yıkılmış yerine apartmanlar yükselmiş, 1998 yılı imar planı ile ise bu katsayı tekrar değiştirilerek 2.07’ye arttırılmıştır. Bunun sonucunda çevremizde kalan 1950-1970 yılları arasında yapılan 4-5 katlı yapılar da yıkılarak 12-14 katlı apartmanlar yapılmıştır.

Bu noktada, 1950-1970 arasında yapılmış olan konutların kendi içlerinde tutarlı modernist bir tutum izlemiş olmaları ve bugün sayılarının gittikçe azalmış olması belgelenmeleri düşüncesini doğurmuştur. Caddenin yıllar içinde azalmayan cazibe merkezi olması, buna eklenen ticaret, alışveriş, yeme-içme fonksiyonları ile gittikçe İstanbul içindeki yerini ve önemini arttırması da bu çalışmanın kapsamını genişletmiştir. Mevcut durumda , özellikle Bağdat Caddesi üzerinde tüm bu fonksiyonlar konut olarak tasarlanmış binaların üzerine binmiş ve bu günümüzde görüntü kirliliği ve mimari niteliği ve tanımı anlaşılmaz bir hal almasına yol açmıştır.

Özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında ve daha sonra 1980 sonrasında model alınan ve hedef koyulan “küçük Amerika olma” fikri, modernizm geleneğine sahip olmayan Türkiye gibi geç sanayileşen bir ülkede bir imgeler ithaline yol açmış ve bunun yansımaları en küçük ölçekten büyük ölçeğe kadar gözlenmiştir. Bağdat Caddesi ve çevresindeki konut dokusunda yaşanan durum da bunun bir yansımasıdır. Ancak bu süreç geri dönülmez olduğundan, olduğu gibi kabul edilmeli fakat bu özel durum tüm yönleriyle anlaşılmalı çalışılmalıdır. Böyle bir kavrayış zaman zaman karşılaştığımız düşünsel çıkmazları aşmamızda, daha sağlıklı bir yaklaşım olanağı sunacaktır.

KAYNAKLAR

- ACAR, E.,** 1998. Tarih ve Dostluğun Kırısındaki Kentler , *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, s.171-190, Ed. Sey, Y., Tarih Vakfı Yayınları, Bılanço '98 Yayın Dizisi, İstanbul.
- AHMAD, F.,** 1994. The Making of Modern Turkey, Routledge Press, New York.
- ALSAC, Ü.** 1976 Türkiye'deki Mimarlık Düşüncesinin Cumhuriyet Dönemindeki Evrimi, KTÜ Baskı Atölyesi, Trabzon.
- ANON.,** 1998. İstanbul 2004-Olimpist, Olimpiyat Komitesi Yayını, Ana Basım, İstanbul.
- ANON.,** 1987. "Nüfus ve Göç" maddesi, Ana Britannica, s.286, İstanbul.
- ANON.,** 1987. "Ekonomi" maddesi, Ana Britannica, s.287, İstanbul.
- ANON.,** 1987. "Toplum Yapısı" maddesi, Ana Britannica, s.289, İstanbul.
- ANON.,** 1979. "İstanbul'un Anadolu Yakası için Uygulanan 1.8 planı nedir?", *Arkitekt*, sayı374, s. 56, İstanbul.
- ANON.,** 1955. İstanbul'un İmarı, *Arkitekt*, Cilt 24, Sayı 279, s. 29-32, İstanbul.
- ANON.,** 1994. Bir Mimarla söyleşi: Utarit İzgi, *Tasarım Dergisi*, Sayı 41, s. 46-105, İstanbul.
- ANON.,** 2001. Architecture, History of Western, *www. britannica.com*.
- ATABAŞ, K.,** 1994. Yerel Yönetimler ve Mimarlık, Boyut Kitapları, İstanbul.
- ATATÜRKÇÜLÜK (I. KİTAP): Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri.** 1998. Milli Eğitim Basımevi, Bilim ve Kültür Eserleri Dizisi, İstanbul.
- BATUR, A.,** 1996 Mimarlık, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, Cilt V, İletişim Yayınları, İstanbul.
- BATUR, A.,** 1998. 1925-1950 Döneminde Türkiye Mimarlığı , *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, s. 209-234, Ed. Sey, Y., Tarih Vakfı Yayınları, Bılanço '98 Yayın Dizisi, İstanbul.
- BARRCLOUGH, G.,** 1990. An Introduction to Contemporary History, Penguin Books, London.

- BERMAN, M.,** 1988. All That is Solid Melts Into Air, Penguin Books, New York.
- BOESIGER, W.,** 1991. Le Corbusier, Editorial Gustavo Gili, Barcelona.
- BORATAV, K.,** 1997. İktisat Tarihi (1908-1980), Türkiye Tarihi: Çağdaş Türkiye (1908-1980), Cilt IV, Cem Yayınevi, İstanbul.
- COLQUHOUN, A.,** 1990. Mimari Eleştiri Yazıları, çev. Cengizkan, A., Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları, Ankara.
- CURTIS, W.J.R.,** 1996. Modern Architecture since 1900, Phaidon Press Limited, London.
- DENEL, S.,** 1982. Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekanlarda Değişim ve Nedenleri, Ankara, O.D.T.Ü., Mimarlık Fakültesi, Ara Yayınları, Ankara.
- DENER, A.,** 1994. Sosyal ve Mekansal Değişimin Etkileşimi Cumhuriyet Sonrası İstanbul Konutları, *Doktora Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- DÖKMECİ, V. ve BERKÖZ, L.,** 2000. İstanbul'un Tekmerkezli'den Çokmerkezli Bir Kente Dönüşümü, İstanbul Dergisi, 35, s. 88-95, İstanbul.
- EKİNCİ, O.,** 1998. Kaçak Yapılaşma ve Arazi Spekülasyonu, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, s. 191-198, Ed. Sey, Y., Tarih Vakfı Yayınları, Bilanço '98 Yayın Dizisi, İstanbul.
- EYİCE, S.,** 1993. Bağdat Caddesi, İstanbul Ansiklopedisi, s. 528-531, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- GEVGİLİLİ, A.,** 1987. Yükseliş ve Düşüş, Bağlam Yayınları, İstanbul.
- GEVGİLİLİ, A.,** 1996 Türkiye Basını, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, Cilt I, s.202-228, İletişim Yayınları, İstanbul.
- GİZ, A.,** 1994. Bir Zamanlar Kadıköy, İletişim Yayınları, İstanbul.
- GIEDION, S.,** 1995. Space, Time and Architecture, Harvard University Press.
- GÖLE, N.,** 1998 Modernleşme Bağlamında İslami Kimlik Arayışı, Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, s. 70-81, Eds. Bozdoğan, S. Ve Kasaba, R., Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- İZGİ, U.,** 2000. Kişisel görüşme.
- KALIT, B.,** 1989. Göztepe'de Ahşap Köşkler, *Yüksek Lisans Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

- KANIPAK, Ö.,** 1998. Modernism and Dwelling: Residential Architecture in Early Republican Turkey, *Master Thesis*, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, MA.
- KIRAY, M.,** 1982. Toplumbilim Yazıları, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Yayın No 7, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- KIRAY, M.,** 1998. Kentleşme Yazıları, Bağlam Yayıncılık, İstanbul.
- KIRAY, M.,** 1998a. Değişen Toplum Yapısı, Bağlam Yayıncılık, İstanbul.
- KONGAR, E.,** 1985. İmparatorluktan Günümüze Türkiye'nin Toplumsal Yapısı, Cilt I-II, Remzi Kitabevi, İstanbul.
- KORTAN, E.,** 1971. Türkiye'de Mimarlık Hareketleri ve Elestrisi 1950-1960, XX. Yüzyılın Başından 1950'ye Kadar Olan Sürede Modern Mimarlığın Dünyadaki ve Türkiye'deki Gelişmesiyle Birlikte, O.D.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayını, No.18, Ankara.
- KORTAN, E.,** 1990. Turkish Architectural and Urbanism Through the Eyes of Le Corbusier-Le Corbusier Gözüyle Türk Mimarlık ve Şehirciliği, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliği, Ankara.
- KUBAN, D.,** 1998. İstanbul Yazıları, YEM Yayın, İstanbul.
- MENTEŞE, E.,** 1955. İstanbul'un İmarı, *Arkitekt*, Cilt 24, Sayı 279, s. 27-39, İstanbul.
- PİLEHVARİAN, N.K., URFALIOĞLU, N. ve YAZICIOĞLU, L.,** 2000. Osmanlı Başkenti İstanbul'da Çesmeler, YEM Yayın, İstanbul.
- SAĞLAM, L.R.,** 2000. İstanbul'da Göztepe ve Caddebostan Mahallelerinde Doku Değişim Süreci ve Nedenleri, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- SEY, Y.,** 1998. Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Mimarlık ve Yapı Üretimi, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, s. 25-39, Ed. Sey, Y., Tarih Vakfı Yayınları, Bilanço '98 Yayın Dizisi, İstanbul.
- SEY, Y.,** 1998. Cumhuriyet Döneminde Konut, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, s. 273-300, Ed. Sey, Y., Tarih Vakfı Yayınları, Bilanço '98 Yayın Dizisi, İstanbul.
- SÖZEN, M.,** 1984. Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı(1923-1983), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.
- SÖZEN, M.,** 1996. Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarisi, Başlangıcından Bugüne Türk Sanatı Dizisi, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- SOYSAL, M.,** 1998. Cumhuriyet Dönemi ve Sonrasında İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

- SÜHER, H., OCAKÇI, M., KARABEY, H.,** 1996. İstanbul Metropolitan Kent Planlama Sürecinde Kent Kimliği ve Kent İmgesi, *İstanbul 2020, Metropolün Geleceğine Yönelik Öneriler Sempozyumu*, s. 57-72, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- ŞIK, N.,** 2000. Türkiye’de Kentleşme, Mimarlık ve Sosyo Kültürel Ortam (1950-1960), Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- TANYELİ, U.,** 1998. 1950’lerden Bu Yana Mimari Paradigmaların Değişimi ve “Reel Mimarlık, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, s. 235-254, Ed. Sey, Y., Tarih Vakfı Yayınları, Bilanço ’98 Yayın Dizisi, İstanbul.
- TAPAN, M.,** 1998. İstanbul’un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, s. 75-88, Ed. Sey, Y., Tarih Vakfı Yayınları, Bilanço ’98 Yayın Dizisi, İstanbul.
- TARDIFF, W.,** 2001. Architecture of Revolution, Le Corbusier at Weissenhofsiedlung, www.britannica.com.
- TEKELİ, İ.,** 1977. Bağımlı Kentleşme: Kırdan ve Kentte Dönüşüm Süreci, Mimarlar Odası Yayınları: 18, Ankara.
- TEKELİ, İ.,** 1993. “Dolmuş” maddesi, İstanbul Ansiklopedisi, s. 97-98, İstanbul.
- TEKELİ, İ.,** 1998. Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, s. 1-24, Ed. Sey, Y., Tarih Vakfı Yayınları, Bilanço ’98 Yayın Dizisi, İstanbul.
- YAKAR BERKMEN, H.,** 2000. Küreselleşen Kentte Küreselleşmeyen Çarşılar, 35, s. 119-127, İstanbul.
- YERASİMOS, S.,** 1996. Batılılaşma Sürecinde İstanbul, Dünya Kenti İstanbul-İstanbul World City Habitat II, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- YESARİ, A.,** 1987. İstanbul Hatırası, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayını, İstanbul.
- ZÜRCHER, E. J.,** 1998. Modernleşen Türkiye’nin Tarihi, çev. Laçiner, ö., İletişim Yayınları, İstanbul.

EKLER:

EK A

EK B



1954, Mithat Güldü Evi, Erenköy

Konut kodu:

A 54-1a

Yapım Yılı: 1954

Tasarım Tarihi: 1953-1954

Mimar: Kadri Erdoğan

Yayın: Arkitekt 1954, no269

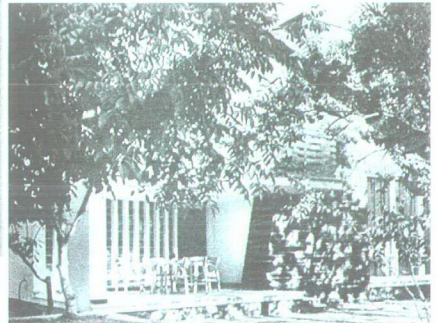
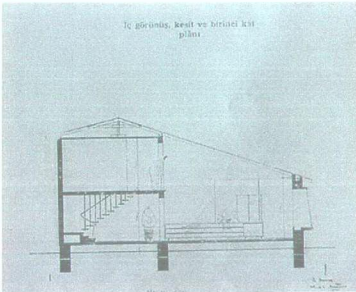
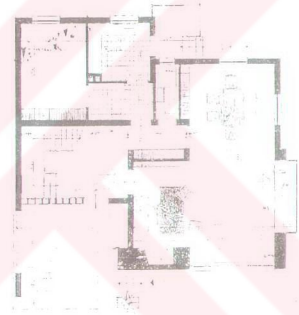
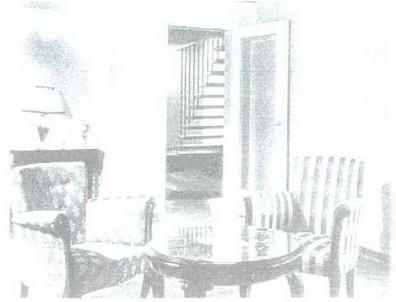
Adres:

Ada:

Parsel:

Pafta:

Notlar: "Bu villa dört kişilik bir aile için bir yaz ve sayfiye evi olarak düşünülmüştür.
Bina üç ayda tamamlanmıştır.



1957, Kalamış'ta Bir Apartman

Konut kodu:

A 57-1a

Yapım Yılı: 1957

Tasarım Tarihi: 1956-157

Mimar: Mahmut Bir-Utarit İzgi

Adres: yıkılmış

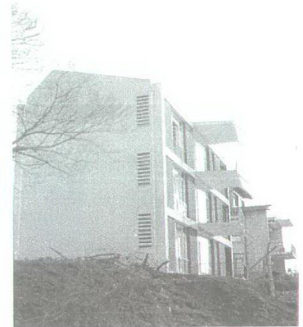
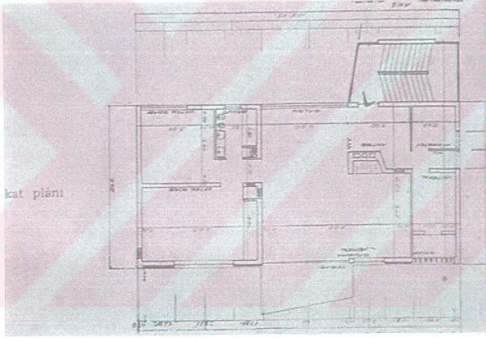
Yayın: Arkitekt 1957, cilt26 no288 s105

Ada:

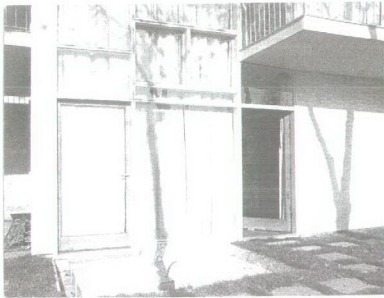
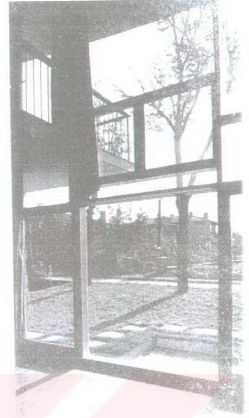
Parsel:

Pafta:

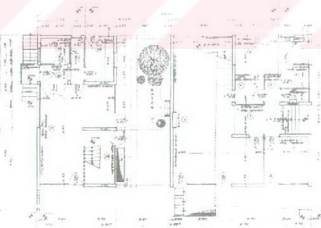
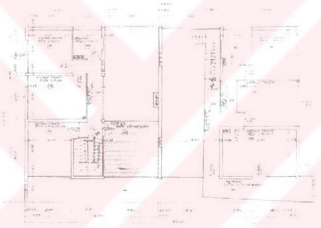
Notlar: "Bina 3 katlı apartmandır. Plan manzaradan azami istifade etmek üzere tertiplenmiştir. Çatı teras olarak tertiplendiği halde, mal sahibi beşik çatı inşa ettirmiştir."



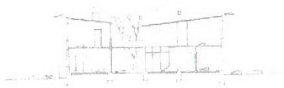
Yapım Yılı: 1959
Tasarım Tarihi: 1958-1959
Mimar: Utarit İzgi
Yayın: Arkitekt 1959, cild27 no296 s94
Adres: yıkılmış
Ada:
Parsel:
Pafta:
Notlar: Konut iki bölümdür, bu iki bölümü
bir avlu-içbahçe ayırmaktadır.
Şömine seramiği Füreya Koral tarafından
tasarlanmıştır.



Yapım Yılı: 1959
 Tasarım Tarihi: 1958-1959
 Mimar: Utarit İzgi
 Yayın: Arkitekt 1959, cild27 no296 s94
 Adres: Feneryolu, eski Fuat Paşa Köşkü arsası
 Bugünkü durumu: yıkılmış
 Ada:
 Parsel:
 Pafta:
 Notlar: Konut iki bölümdür, bu iki bölümü bir avlu-içbahçe ayırmaktadır. Şömine seramiği Füreya Koral tarafından tasarlanmıştır.



Kı. planı



GÜNEY GÖRÜŞÜ

Kı. planı

Yapım Yılı: 1960

Tasarım Tarihi: 1959-1960

Mimar: Mahmut Bir- Utarit İzgi

Yayın: Arkitekt 1960, cild 29 no 299 s54

Adres: yıkılmış

Ada:

Parsel:

Pafta:

Notlar: "Arsanın hususiyetleri sebebiyle ve uç kısımdaki eski havuz ve 'grot' parçasını kıymetlendirmek gayesiyle, bina araziye kademeli bir şekilde yerleştirilmiş ve her iki seviye de bahçe ile irtibatlandırılmıştır."



Yapım Yılı: 1960
Tasarım Tarihi: 1959-1960
Mimar: Mahmut Bir- Utarit İzgi
Yayın: Arkitekt 1960, cild 29 no 299 s54
Adres: yıkılmış
Ada:
Parsel:
Pafta:

Notlar: "Arsanın hususiyetleri sebebiyle ve uç kısımdaki eski havuz ve 'grot' parçasını kıymetlendirmek gayesiyle, bina araziye kademeli bir şekilde yerleştirilmiş ve her iki seviye de bahçe ile irtibatlandırılmıştır."



Yapım Yılı: 1960

Tasarım Tarihi: 1959

Mimar: Utarit İzgi-Mahmut Bir

Yayın: Arkitekt Cild29 No298 s16

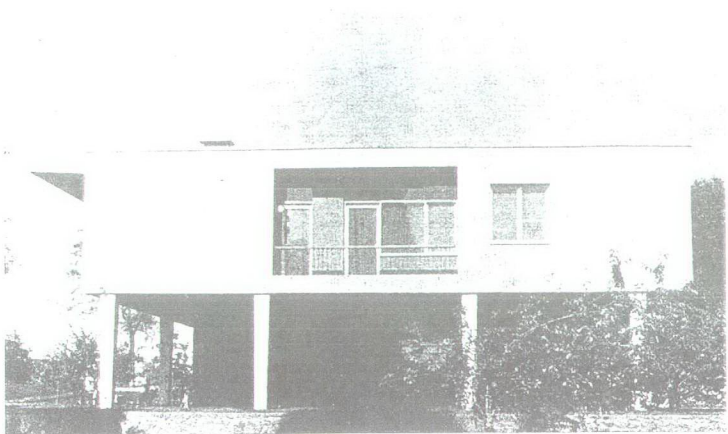
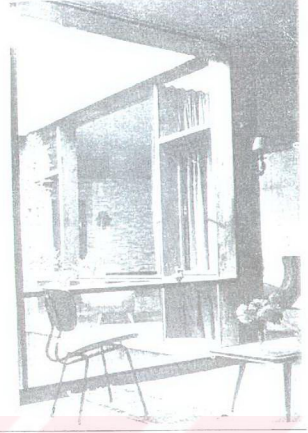
Adres: yıkılmış

Ada:

Parsel:

Pafta:

Notlar: "Alt katta bir bahçe düzenleme isteği ve arsanın
küçüklüğünden dolayı, bina sütunlar üzerine
alınmıştır."



Yapım Yılı: 1961

Tasarım Tarihi: 1960-1961

Mimar: Utarit İzgi-Mahmut Bir

Yayın: Arkitekt 1961 s56

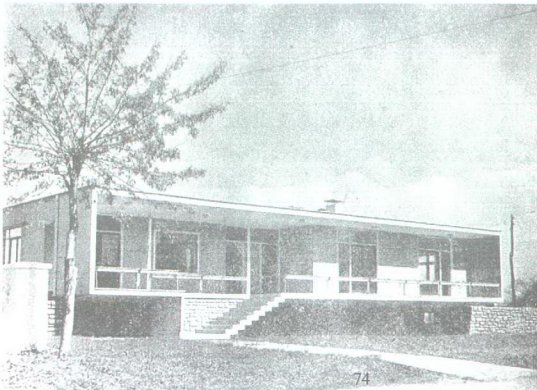
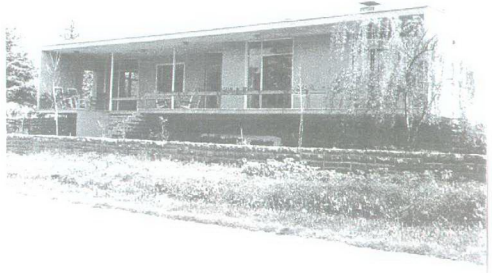
Adres: yıklmış

Ada:

Parsel:

Pafta:

Notlar: "Zeminden 1-1.5 metre yükseklikte inşa edilen villa tek katlıdır. Mimarlar binayı iki esas bölüme ayırmışlar, oturma ve yatma kısımları bol ışıklı bir hol ile birbirlerine bağlamışlardır. Bina geniş cephesi ve sade hatlarıyla çok sakin bir tesir yapmakta, bir sayfiye ve dinlenme evi karakteri taşımaktadır.



1961, Dilek Apartmanı, Cadebostan

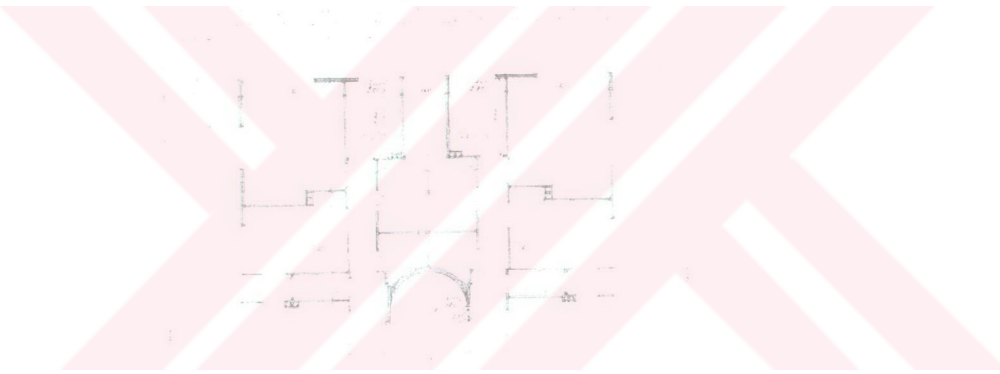
Konut kodu:

B 61-2a

Yapım Yılı: 21.08.1961
Tasarım Tarihi: 1960
Mimar: Muammer Gereklı
Yayın: yayınlanmamış
Adres: Bağdat Caddesi,
no308
Ada: 368
Parsel: 68
Pafta: 106
Notlar:



- 1bodrum+1zemin+2normalkat+çatı katı
- zemin katta dükkan düşümölmemiş.
- en büyük serbest açıklık= 5.55 m.



1962, Ziya Somer Yazlık Binası, Çiftchavuzlar

Konut kodu: A 62-1a

Yapım Yılı: 1962

Tasarım Tarihi: 1961

Mimar: Ziya Somer

Yayın: Arkitekt 1962, s113

Adres:

Bugünkü durumu:

Ada:

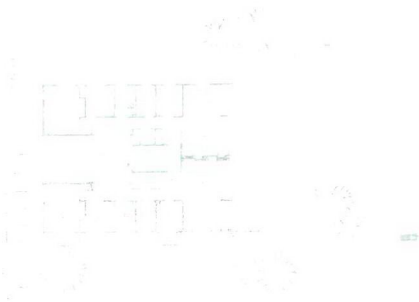
Parsel:

Pafta:

Notlar: "Malsahibinin kendi ailesi tarafından 3 kişiye eşit şartlarla bölünerek tanzim edilmesini kesin olarak arzuladığı bina, yürürlükteki imar mevzuatının kayıtları ile normal çift daireli bir apartman tertibinden kurtulamamıştır."



Ziya Somer yazlık binası deniz cephesi



1963, İlhami Ahmet Örnekal İlkokulu, Göztepe

Konut kodu:

63-1a

Yapım Yılı: 1963

Tasarım Tarihi: 1962-1963

Mimar: Ekrem Olguner

Yayın: Arkitekt 1963, s106

Adres: Bağdat Caddesi, Göztepe

Ada:

Parsel:

Pafta:

Notlar: "Temeli 22 Mayıs 1963 te atılmış ve 116 günde
ikmal edilerek 15 Eylülde eğitime açılmıştır.



İkiz planlarıyla kesit



Yapım Yılı: 1965

Tasarım Tarihi: 1964

Mimar: Uğur İşler-Erol Ağış

Yayın: yayınlanmamış

Adres: Bağdat Caddesi, no306

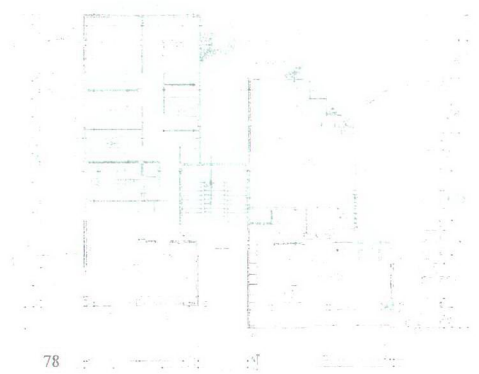
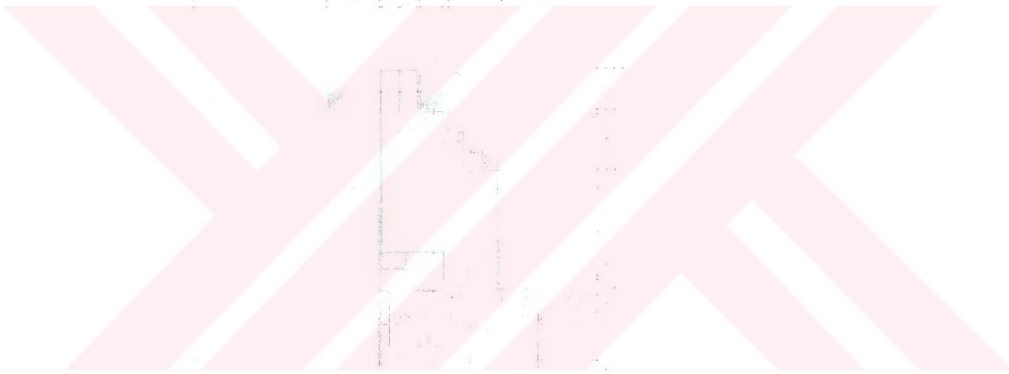
Ada: 368

Parsel: 69

Pafta: 106

Notlar:

- dükkanlar tasarımın bir parçası,satış/sergileme tasarımın başından itibaren önemli.
- 1bodrum+1asma kat+4normal kat
- projenin çizimi ve sunumu çok özenli
- en büyük serbest açıklık= 6.00m



Yapım Yılı: 1965

Tasarım Tarihi: 1964

Mimar: Uğur İşler-Erol Ağış

Yayın: yayınlanmamış

Adres: Bağdat Caddesi, no306

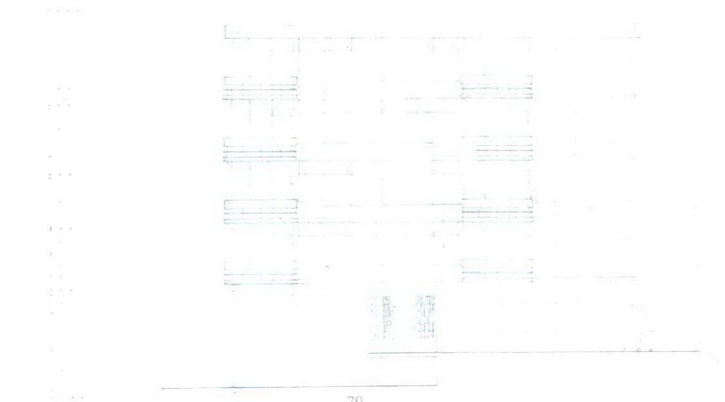
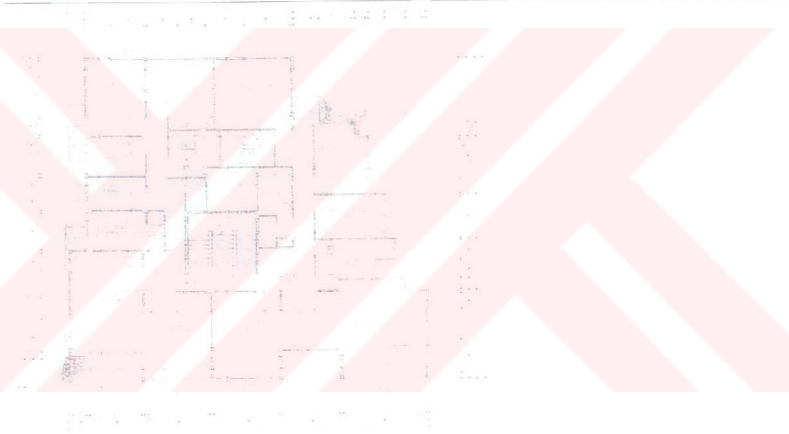
Ada: 368

Parsel: 69

Pafta: 106

Notlar:

- dükkanlar tasarımın bir parçası,satış/sergileme tasarımın başından itibaren önemli.
- 1bodrum+1asma kat+4normal kat
- projenin çizimi ve sunumu çok özenli
- en büyük serbesti açıklık= 6.00m



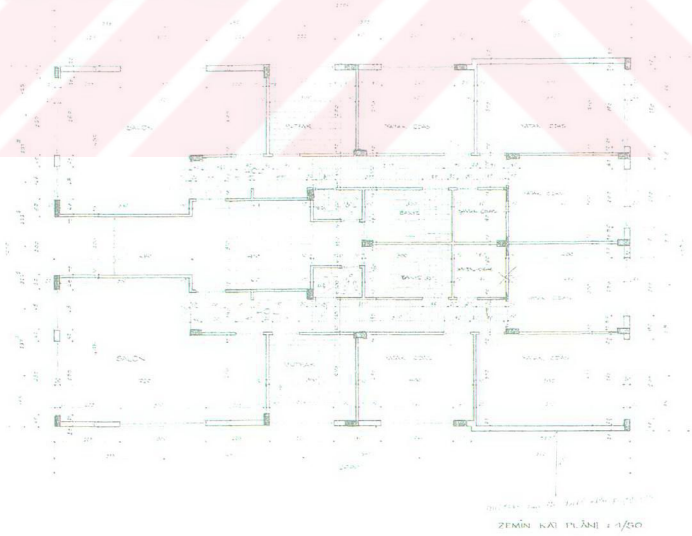
Yapım Yılı:	1965
Tasarım Tarihi:	1964
Mimar:	Uğur İşler-Erol Ağış
Yayın:	yayınlanmamış
Adres:	Bağdat Caddesi, no306
Ada:	368
Parsel:	69
Pafta:	106
Notlar:	- dükkanlar tasarımın bir parçası,satış/sergileme tasarımın başından itibaren önemli. - 1bodrum+1asma kat+4normal kat - projenin çizimi ve sunumu çok düzenli
en büyük serbest açıklık= 6.00m	



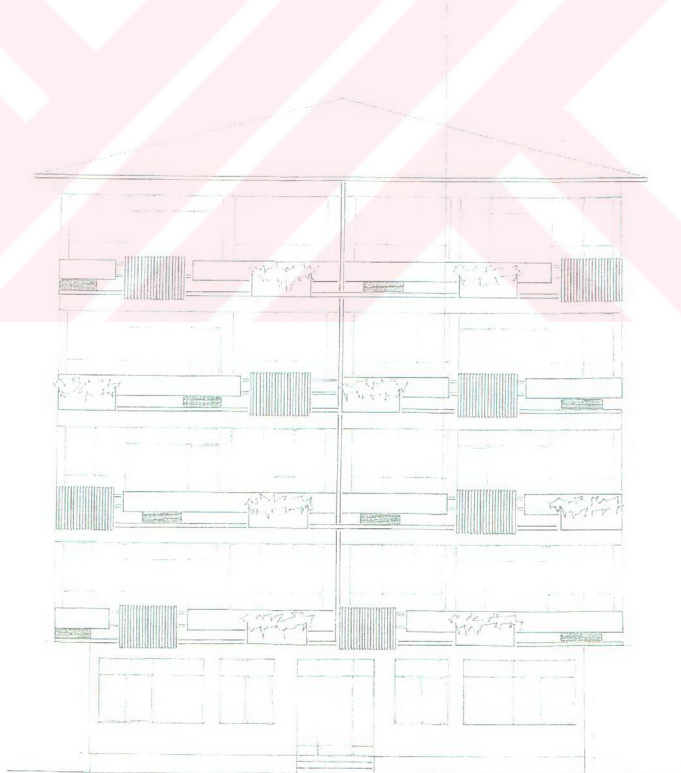
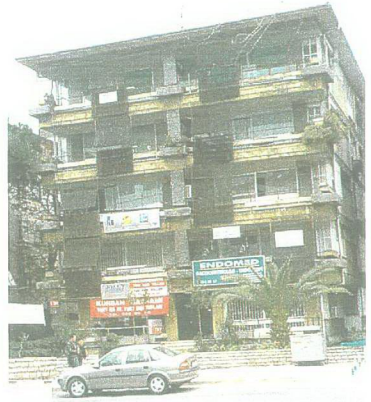
Yapım Yılı: 08.03.1967
 Tasarım Tarihi: 1966
 Mimar: Melih Koray
 Yayın: yayınlanmamış
 Adres: Bağdat Caddesi, no167
 Ada: 419
 Parsel: 52
 Pafta: 151
 Notlar: Konut+işyeri olarak kullanılmaktadır.
 Zemin 14 normal kattır oluşmaktadır.



AN İKİNOĞLU ADE. PROJESİ - SELAMİYE



Yapım Yılı: 08.03.1967
Tasarım Tarihi: 1966
Mimar: Melih Koray
Yayın: yayınlanmamış
Adres: Bağdat Caddesi, no167
Ada: 419
Parsel: 52
Pafta: 151
Notlar: Konut + işyeri olarak
kullanılmaktadır.
Zemin +4 normal kattan oluşmaktadır.



Yapım Yılı:

Tasarım Tarihi:

Mimar:

Yayın: yayınlanmamış

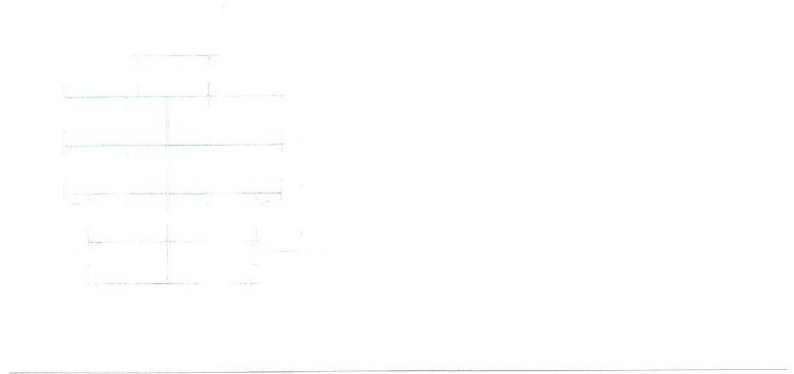
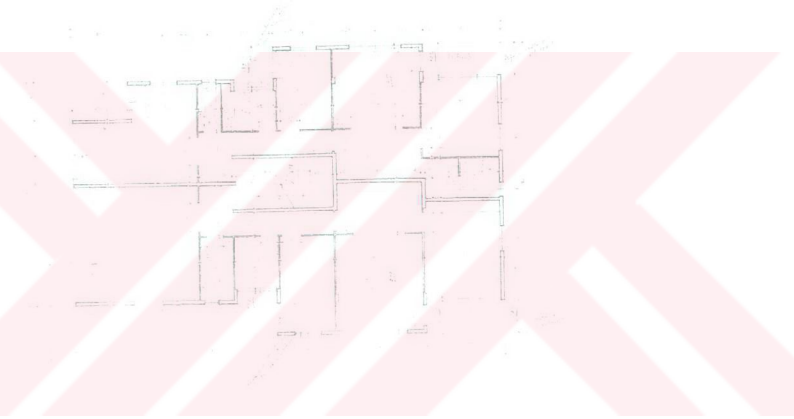
Adres: Bağdat Caddesi, no311

Ada: 1099

Parsel: 139

Pafta:

Nollar:



Yapım Yılı:

Tasarım Tarihi:

Mimar:

Yayın: yayınlanmamış

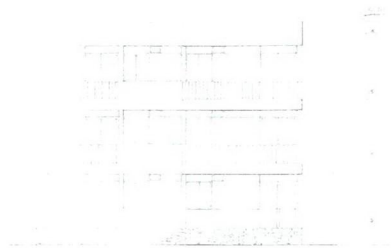
Adres: Bağdat Caddesi, no311

Ada: 1099

Parsel: 139

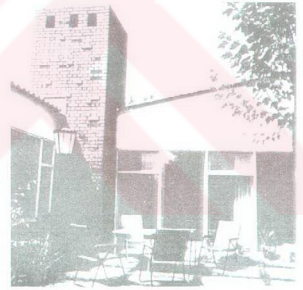
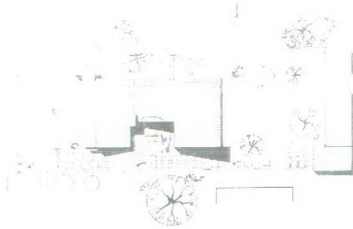
Pafra:

Notlar:



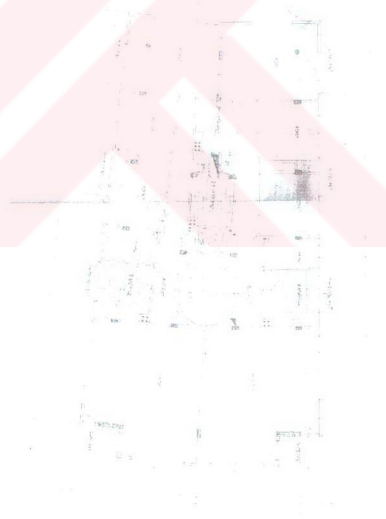
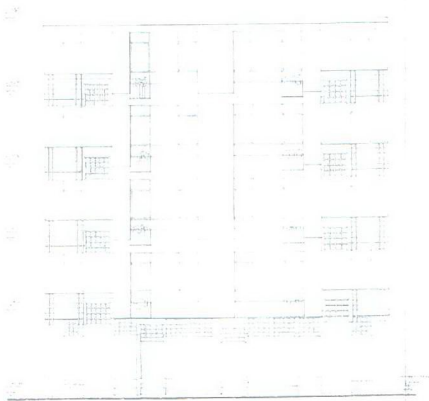
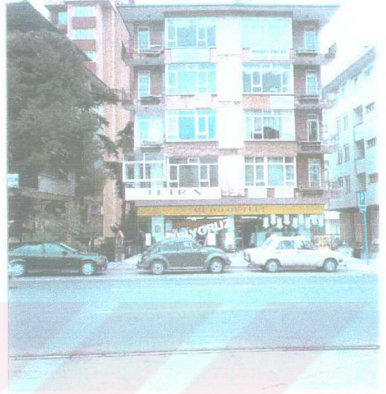
Yapım Yılı: 1968
Tasarım Tarihi: 1967-1968
Mimar: İrfan Bayhan
Yayın: Arkitekt, 1968
Adres:
Ada:
Parsel:
Pafta:
Notlar:

Feneryolu'nda ki eski koruluğun
yeniden düzenlenmesiyle elde edilen arsaya yapılmıştır.
Giriş katında atölye bulunmaktadır. Toplam 350m2dir.

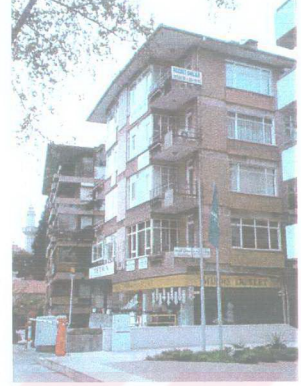


Yapım Yılı: 08.03.1969
Tasarım Tarihi: 1968
Mimar:ERCÜMEND ÖNLÜ-ERGÜN ERŞAHİN
Yayın:yayınlanmamış
Adres:Bağdat Caddesi, no320
Ada:367
Parsel:28
Pafta:106
Notlar:

- ilk tasarlandığında Aziz Bayraktar ve Hissedarları adına yapılmış.
- 1kısımbodrum+1bodrum+1zemin+4normal kat
- h=15.50
- tahmini m2 bedeli=350 TL
- tahmini toplam bedel= 530.250 TL



Yapım Yılı: 08.03.1969
Tasarım Tarihi: 1968
Mimar: Ercüment Ünlü-Ergun Erşahin
Yayın: yayınlanmamış
Adres: Bağdat Caddesi, no320
Ada: 367
Parsel: 28
Pafta: 106
Notlar: - ilk tasarlandığında Aziz Bayraktar ve Hissedarları
adına yapılmış.
- 1kismi bodrum+1bodrum+1zemin+4normal kat
- h=15.50
- tahmini m2 bedeli=350 TL
- tahmini toplam bedel= 530.250 TL



Yapım Yılı: 1970
Tasarım Tarihi:
Mimar:
Yayın: yayınlanmamış
Adres: Bağdat Caddesi, no312
Ada: 367
Parsel: 95
Pafta:
Notlar: belediye dosya no:70-8222



Yapım Yılı: 1970

Tasarım Tarihi:

Mimar:

Yayın: yayınlanmamış

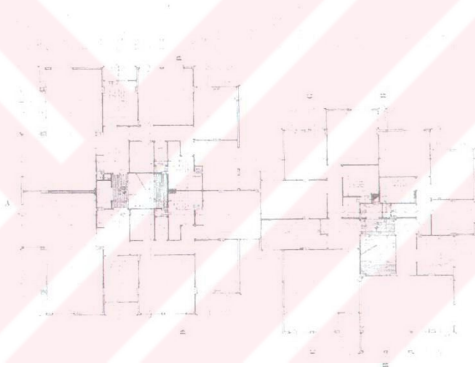
Adres: Bağdat Caddesi, no312

Ada: 367

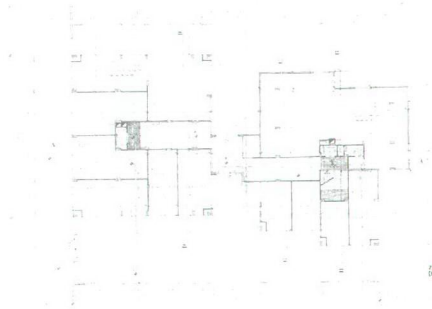
Parsel: 95

Pafta:

Notlar: belediye dosya no:70-8222

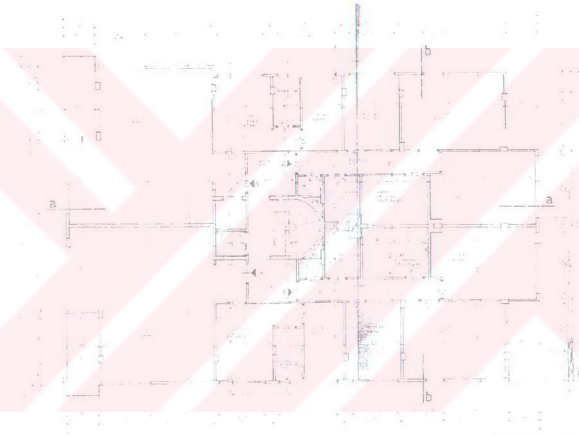


NİHAZ KATI
1/20

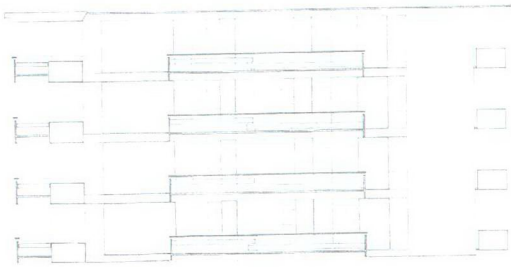


İKİNCİ KATI
1/20

Yapım Yılı: 14.12.1970
Tasarım Tarihi: 1968
Mimar: Zeki Köseoğlu (inş.müh.)
Yayın: yayınlanmamış
Adres: Bağdat Caddesi, no
Ada: 389
Parsel: 140
Pafta: 104
Notlar:



normal katlar 150



sağ yan cephe 150

Palmiye Apartmanı, Göztepe

Konut kodu:

B 70-1a

Yapım Yılı: 1970

Tasarım Tarihi:

Mimar:

Yayın: yayınlanmamış

Adres: BaĒdat Caddesi, no259

Ada: 71

Parsel: 2450

Pafta:

Notlar:



Yapım Yılı:

Tasarım Tarihi:

Mimar:

Yayın: yayınlanmamış

Adres: Bağdat Caddesi, Kazım Özalp Sok. No: 50

Ada: 1091

Parsel: 24

Pafta: 83

Notlar:



Yapım Yılı:

Tasarım Tarihi:

Mimar:

Yayın: yayınlanmamış

Adres: Bağdat Caddesi, Kazım Özalp Sok. No: 50

Ada: 1091

Parsel: 24

Pafta: 83

Notlar:



Yapım Yılı:

Tasarım Tarihi:

Mimar:

Yayın: yayınlanmamış

Adres: Bağdat Caddesi, Kazım Özalp Sok. No: 56

Ada: 1092

Parsel: 115

Pafta: 83

Notlar:



Yapım Yılı:

Tasarım Tarihi:

Mimar:

Yayın: yayınlanmamış

Adres: Bağdat Caddesi, Kazım Özalp Sok. No: 56

Ada: 1092

Parsel: 115

Pafta: 83

Notlar:



Yapım Yılı:

Tasarım Tarihi:

Mimar:

Yayın: yayınlanmamış

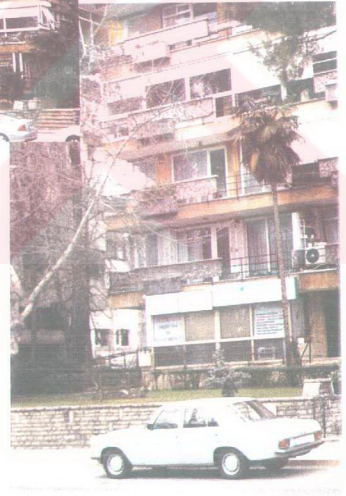
Adres: Bağdat Caddesi, no295

Ada: 950

Parsel: 33

Pafta:

Notlar:



Yapım Yılı:

Tasarım Tarihi:

Mimar:

Yayın: yayınlanmamış

Adres: Bağdat Caddesi, no209

Ada: 72

Parsel: 1280

Pafta:

Notlar:



Yapım Yılı:

Tasarım Tarihi:

Mimar:

Yayın: yayınlanmamış

Adres: Bağdat Caddesi, no211

Ada: 75

Parsel: 1739

Pafta:

Notlar:



ÖZGEÇMİŞ

Zeynep Yazıcıoğlu, 1976 yılında Konya'da doğdu. Orta ve Lise öğrenimini İSTEK Özel Belde Lisesi'nde tamamladı. İTÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü'nden, 1997-1998 yaz yarıyılında mezun oldu. Halen İTÜ mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü, Bina Bilgisi Programında yüksek lisans yapmaktadır. Çok sayıda yurtiçi ve yurtdışı etkinliğe, yarışmaya ve 'workshop'a katılmıştır. 1998 Ekim'den itibaren Yeditepe Üniversitesi Müh. Mim. Fakültesi, Mimarlık Bölüm'nde araştırma görevlisidir..