

MİMARLIK KOLEKTİFLERİ

ANMA:
NİŞAN
YAUBYAN

KIRSALDA
BİR ANDO:
LANGEN
FOUNDATION

KELLER
EASTERLING
İLE TASARIM
AKTİVİZMİ
ÜZERİNE

ARKEOLOJİK
KAZILARDA
ZAMAN BASKISI

OTORİTE-VATANDAŞ
OYUNU:
TAVŞANA KAÇ,
TAZIYA TUT!



İçindekiler

355

Kasım-Aralık 2022

Kırsalda Bir Ando 38.



Anma: Nişan Yaubyan
(1928-2022)
44.

6 Öngörünüm

**Otorite-Vatandaş Oyunu:
Tavşana Kaç, Taziya Tut!**

10 Haber / Ürün

18 Haber / Sanat

22 Haber / Mimarlık

26 Gündem / Fotoğraf

Fazal Sheikh: "Exposures"

30 Gündem / Mimarlık

**"Adaptive Architecture:
Building upon the Existing"**

34 Gündem / Tasarım

**"Gio Ponti:
Designer of a Thousand Talents"**

38 Opus Caementicium

**Kırsalda Bir Ando:
İnşai Olanın Doğalla Bütünleşmesi**

Langen Foundation, Insel Hombroich müze yerleşkesinin içinde konumlanır. Bu yerleşke, Karl-Heinrich Müller'in doğayı, mimarlığı ve sanatı biraraya getirecek bir kültürel

peyzaj yaratma arzusundan yola çıkılarak varedilmiştir. Tadao Ando'nun 2004'te kullanıma açılan ve Almanya'daki ikinci işi olan Langen Foundation, bu kültürel-sanatsal komplekste Alvaro Siza, Rudolf Finsterwalder, Erwin Heerich gibi mimar ve sanatçıların işleriyle birlikte yer alıyor. Yapıyı, Pınar Gökbayrak değerlendirdi.

44 Anma

Nişan Yaubyan (1928-2022)

9 Ağustos 2022'de önemli bir mimarı, Nişan Yaubyan'ı yitirdik. İki kıtada bir anlamda "maceralı" denebilecek bir yaşamı oldu. Elif Gündoğdu, Işıl Baysan Serim ve Yaşar Marulyalı'nın metinleri ile anıyoruz.

50 Tema

**Mimarlık Kolektifleri:
Alternatif Mimarlık Pratiklerinin Peşinde...**

Mimari hizmet piyasasının neoliberal dönemde çok güçlü bir biçimde ekonomik gerçekliklere mesafelenemez hale geldiği bir çağda yaşıyoruz. Kuşkusuz mimarlığın her çağda ekonomik koşullarla doğrudan bağlantılı bir etkinlik olduğu tartışılmayacak kadar açık bir gerçek. Ancak, bu gerçek giderek alternatif mimarlık yapma imkanlarını da daralttı. İki

ARREDAMENTO
MİMARLIK

YAYIN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Banu BİNAT

Yayın Koordinatörü

Uğur TANYELİ

İletişim Koordinatörü

Neslihan ŞIK

Editör

Sibel SENYÜCEL

Yardımcı Editör

Aslı ERDEM

Neslihan İMAMOĞLU

Grafik Uygulama

Gül DÖNMEZ

İletişim ve Reklam

Müşteri İlişkileri Yönetmeni

Ayşegül TUĞTEPE

ISSN 2536-4952

Sayı 355 Kasım-Aralık 2022

Fiyatı 63 TL

Ulusal Süreli Yayın

İki Aylık Mimarlık ve Tasarım Kültürü Dergisi

info@binatdanismanlik.com

Tel: 0212 259 90 79



Mekansal Etkileşim: Tasarım Aktivizmi ve Gezegen Özgü Düşünceler 92.



Acele Giden "Ecdad"a Gider mi? 100.



dünya savaşı arasında o imkanları zorlayanlar sistemle en uyumlu mimarlar arasında bile azımsanmayacak sayıda. Bugün böyle bir pozisyon alış neredeyse istisnai. Fakat, paradoksal olarak aynı daralma alternatif mimarlık arama taleplerini de yükseltmiş görünüyor. Ekonomik getirilerden ve kazançtan, dolayısıyla rant üretimini tırmandırmaktan çok, mekan üretimi talebi olanların özgül gereksinmelerini dikkate alan mimar gruplaşmaları dünyanın hemen her yerinde tırmanıyor. Öncelikle yatırımcının taleplerini değil, ihtiyaç sahibinin koşullarını anlamayı ve onları yanıtlamayı deneyenler var. Bu Tema dosyası Türkiye'de sözkonusu gerçeği dikkate almayı deneyen ve mimarlık kolektifi olarak adlandırılabilir bir dizi grubun neyi amaçladığını, bunları ne kadar gerçeğe dönüştürebildiğini, dertlerini ve başarılarını ortaya koymak üzere tasarlandı.

Dosyada M. Gökhan Berk, M. Tolga Akbulut, Öncül Kırılancık ve Esra Sert'in konuya "dışarıdan" yaklaşan genel değerlendirmelerini; Arazi Assembly, Başka Bir Atölye, Herkes İçin Mimarlık Derneği, Koluba - Yapı Kolektifi, Lokal: Araştırma ve Tasarım İşliği, Plankton Project, Roof

Coliving, Şehrine Ses Ver, TAG Platform, Urban.koop, Ücretli Çalışan ve İşsiz Mimarlar Forumu'nun kolektif üretimin imkan ve zorluklarını "içeriden" tartıştıkları metinleri eşliğinde sunuyoruz.

92 Söyleşi

Mekansal Etkileşim: Tasarım Aktivizmi ve Gezegen Özgü Düşünceler

Can Altay, Keller Easterling ile onun son kitabı *Medium Design*'dan yola çıkarak tasarım eylemini, üzerinde düşünmekte olduğu karmaşık bağlantı ve ilişkiler ağıyla sarmalanmış güncel dünya içinde konumlandırıyor. Easterling'in araştırma ve gözlem odaklı önceki yaklaşımından bir ölçüde uzaklaşarak, tasarım eyleminin yaşadığımız dünyayı nasıl etkileyebileceği üzerine düşünmeye geçişini tartışıyor.

100 Düşünce

Acele Giden "Ecdad"a Gider mi?: Arkeolojik Kurtarma Kazılarındaki Zaman Baskısı Bağlamında Haydarpaşa ve Beşiktaş Örnekleri

Arkeolojik kazıların ana sorunlarından biri de zaman baskısıdır. Kurtarma kazıları

bu bağlamda daha da büyük bir sorun oluşturur. İş bir an önce bitirilmeli, kurtarma alanında yapılacak sonraki işlemler için sit alanı hazır hale getirilmelidir. Buysa hiç aceleye gelmeyen arkeoloji disiplininin temel çelişkilerinden birini tanımlar. Gizem Demirci ve Murat Çetin'in metni, İstanbul'da iki bölgede yürütülmüş iki kazı etkinliği çerçevesinde bu açmazı tartışıyor.

112 Yayın

Korku Metropolü İstanbul: 18. Yüzyıldan Bugüne; Tokyo: The Robotic Face of Architecture; Discovering Byzantium in Istanbul: Scholars, Institutions, and Challenges, 1800-1955.

Yayın Kurulu

Prof.Dr. Ali Cengizkan (TED Üniversitesi)

Prof.Dr. Arzu Erdem (Kadir Has Üniversitesi)

Prof.Dr. Arda İnceoğlu (MEF Üniversitesi)

Prof.Dr. Ayşen Savaş (ODTÜ)

Prof.Dr. Ayşe Şentürer (İTÜ)

Prof.Dr. Uğur Tanyeli (İstinye Üniversitesi)

Prof.Dr. Ahmet Tercan (MSGSÜ)

Dergi Konsept Tasarımı

Emre ÇIKINOĞLU, BEK Tasarım

Kapak Tasarımı

Bülent ERKMEN

Kapak Üretim

BEK Tasarım

Kapak Fotoğrafı

Bülent ERKMEN

Kapak Uygulama

Bariş AKKURT, BEK Tasarım

Baskı: 12.matbaa

Seyrantepe Mah. İbrahim Karaoğlanoğlu

Cad. No:35/1 Kağıthane / İstanbul

Tel: 0212 281 25 80

Sertifika No: 46618

Yönetim: Binat İletişim & Danışmanlık

Barbaros Bulvarı, Dörtüzlü Çeşme Sokak,

Güneş Apartmanı, No:2 D:7 Kat:6 34353

Beşiktaş / İSTANBUL

Telefon: +90 212 259 90 79

E-posta: info@binatdanismanlik.com

Abonelik ve Dağıtım

Sinem YILMAZ

abone@binatdanismanlik.com

Tel: 0212 259 90 79

www.arredamentomimarlik.com

www.binatdanismanlik.com

Arredamento Mimarlık Dergisi'nde yayınlanan yazılardan alıntı yapmak kaynak belirtmek koşuluyla serbesttir. Yazılardaki düşünceler yazarlarına ait olup Arredamento Mimarlık Dergisi'ni bağlamaz. Reklamlar reklam verenin sorumluluğundadır. Arredamento Mimarlık Dergisi reklamlarda verilen bilgilerden dolayı sorumlu tutulamaz.



**BİNAT İLETİŞİM
& DANIŞMANLIK**

Acele Giden “Ecdad” a Gider mi?: Arkeolojik Kurtarma Kazılarındaki Zaman Baskısı Bağlamında Haydarpaşa ve Beşiktaş Örnekleri

Arkeolojik kazıların ana sorunlarından biri de zaman baskısıdır. Kurtarma kazıları bu bağlamda daha da büyük bir sorun oluşturur. İş bir an önce bitirilmeli, kurtarma alanında yapılacak sonraki işlemler için sit alanı hazır hale getirilmelidir. Buysa hiç aceleye gelmeyen arkeoloji disiplininin temel çelişkilerinden birini tanımlar. Aşağıda İstanbul’da iki bölgede yürütülmüş iki kazı etkinliği çerçevesinde bu açmaz tartışılıyor.

Gizem Demirci, Murat Çetin ■ Kültürel mirasın, özellikle de kentsel arkeolojik mirasın korunmasında zaman faktörü, daima güncel tartışmaların ana eksenini oluşturur. Bir taraftan bakıldığında arkeolojik buluntuların, altyapı yatırım projelerini aksatan, uzatan unsurlar olarak görüldüğü, yansıtıldığı, diğer taraftan ise büyük altyapı yatırım projelerinin yarattığı hız baskısıyla yeraltında kalan kültürel mirasın gerektiği biçimde ve ölçüde korunamadığı şeklinde görünen, yakınılan mevcut duruma dair kutuplaşmış tartışma iklimine, daha analitik ve somut bir açılım gerekir. Bu yazının amacı da koruma niteliği - süre baskısı ilişkisine/ çelişkisine dair gündelik tartışmaları nesnel bir zemine taşımak. Bu doğrultuda, Marmaray Haydarpaşa Gar Sahası Arkeolojik Kazısı ve Beşiktaş Metro İstasyonu kazısı örnekleri üzerinden yürütülen bu çalışma, büyük ölçekli kentsel altyapı projeleri için “kısıtlayıcı” olarak algılanırken, yeraltında saklı kültürel mirasın açığa çıkarılması ve kentsel kamusal hayata entegrasyonu için ise “elzem” olan “zaman” unsurunun, gerçekte nasıl ele alındığını problemleştiriyor. Bu sorunun cevabına yönelik olarak somut verilerin analizini ortaya koymak, böylece mevcut tartışma iklimini zenginleştirmek üzere son dönemdeki önemli iki kentsel proje üzerinden yürütülen araştırmada, arkeolojik kazı miktarı, kazı içeriği-niteliği, kazı süreçleri, bürokratik süreçler arasındaki ilişkileri “zaman” ve “hız” ölçütleri üzerinden incelendi. Madalyonun bir yüzünün (*erk sahiplerince sadece seçmen olarak algılanan*) halka götürülen büyük altyapı hizmetlerinin önüne lüzumsuz bir engel olarak çıkan birtakım “çanak

çömleğe” dair koparılan yaygaradan, diğer yüzünün ise (*entelektüel kesimlerce sözde “bilinçsiz halk” kitlelerini “uyandırmak” için*) insanlığın kültürel mirasının “zayı” olduğuna, “heba” edildiğine dair feverandan ibaret olduğu bir iklimde, bu kutuplaşmış algının arkaplanına bakıldı.

İlginç bir biçimde, kültürel mirasın “engel” olarak algılandığı bu problemleri tanımlayan eşzamanlı olarak, bu hizmeti götüren siyasi ve ekonomik erkin “ecdad” ve “ihya” söylemleri çelişik bir tablo sergiler. Bu tabloda “zaman” kavramının, tartışmanın taraflarınca farklı kavrandığı görülür. Bu görünür iç tutarsızlığın kökeninde, temelde zaman olgusunun bütünleştirici bir öge olmak yerine çelişik bir unsur olarak algılanışı yatar.

Süre ve dolayısıyla hız baskısı şeklinde tezahür eden “acele” ile “ecdad” hedefi arasındaki ilişkiyi, sadece pozisyonel söylemler ve bunların koşullandırdığı algı yönetimi değil, reel ve ampirik veriler bağlamında da, nesnel bir bakış açısıyla değerlendirebilmek amacıyla bu gündelik tartışmaları zenginleştirebilecek yeni argüman üretilebilmek için somut bir altlık gerekir. Burada sunulan ampirik analiz ışığında, yeraltı kültürel mirasının açığa çıkarılmasında zamanın rolüne dair kavramsal bir argüman geliştirilebilir. Bu argüman, kentsel arkeolojik zenginliğin ortaya çıkarılmasında, “zamanın konsantre edilmesi” olgusuna dayalı, problemleri bir iktisadi kavrayışın, esasen insana, topluma ve kültüre değil, metaya odaklandığı yönündedir. Dolayısıyla, ele alınan vakalardaki zaman grafikleri¹ bu iddiayı test eder.

Koruma-gelişme ikilemi ve çelişen “zaman” unsuru

Koruma ve gelişme ikilemi, kadim bir tartışmadır. Kültür mirası ve mimari koruma disiplininin kendi varlığını dayandırdığı temel olgulardandır. Mimarlık şemsiyesi altındaki alt disiplinlerden, “zaman” olgusuyla doğrudan ilgilenen koruma, modernitenin kapitalizmle önce flörtleşip sonra eşleşmesinden beri, zamanın ele alınışı konusunda (*sermayenin “kültürel ve mimari miras” olgusunu da metalaştırmaya başladığı son dönemlere dek*) tampon görevini üstlenegelmiştir. Ne var ki, metalaşmayla birlikte sermaye kültürel miras alanına da sızmıştır. Dolayısıyla, yaşamda ve mekanda zaman boyutuna verilen önem ve öncelik, yerini mekanın yeniden biçimlenişinde “hız” olgusuna bırakmıştır. Kültürel mirasın hayatta kalabilmesi için sermayeye olan bağımlılığın dair oluşturulan algı karşısında, koruma disiplininin direnç gücü azalmış ve ulvi misyonunu şu veya bu şekilde yerine getirebilmek uğruna hakim “hız” dinamiklerine kısmen de olsa teslim olmuştur.

Virilio'nun (1977) *Hız ve Politika*'sında günümüz toplumunu “hız” algısı üzerinden tanımlamasından hareketle ve Leach'in (1999) Virilio'nun günümüz yapılı çevrelerini ve mimarlığını nasıl “yüksek hız” algısı üzerinden okuduğuna dair yorumundan yola çıkarak, günümüzün mimari mirası koruma anlayışının da bu algıdan nasibini almadığını düşünmek saflık olur. Özellikle son dönemlerde çevremizi kuşatan ve daha önce bahsedilen o tutarsız “ihya” anlayışının ürünleri ve tezahürleri olan, “kremalı pasta” görünümlü cepheleriyle yaşam çevrelerimize sahte tarihsellikler empoze eden restorasyonlar, bu restorasyonlarda yitirildiği defalarca ifade edilen (*ve ancak yeterli zaman ve emek harcandığında özüksenebilecek*) detaylar, dokular, patina vs., Virilio'nun günümüz toplumuna ve mimarlığına dair eleştirel okumasını koruma alanında da doğrular. Hayatı ve mekanı, salt “hız” üzerinden kavrama yaklaşımı, kültürel mirasın özünü oluşturan detayları ve arkasındaki “emek” unsurunu gözardı etmek zorundaydı kuşkusuz. Dolayısıyla, mevcut ve hakim ekonomi-politik sistemin lokomotifleri olan kentsel altyapı projeleri sırasında kentsel arkeolojik mirasın açığa çıkarılması sorunsalına dair çözüm uygulamalarının da kaçınılmaz olarak Virilio'nun dikkat çektiği bu problemlerle “hız” kavrayışıyla şekillendiğini görmek gerekir.

Oysa Rouhi'nin (2017) de, Carr'ın (1961) kültür mirasıyla dilbilimin ilişkisine dair tartışmasına atıfla belirttiği gibi, kültür mirasının korunması meselesinde, geçmiş, şu-an ve geleceğin, varoluşumuzun sürekli ve daha önemlisi özdeş boyutları olduğu hatırlanmalı. Bu noktada “zaman” olgusunun, bu varoluşsal ve kültürel bütünlüğün gerek oluşmasında gerekse asırlar sonra yeniden açığa çıkarılmasında hassasiyetle merkeze yerleştirilmesi gereken asal konu olduğu görülür. Dolayısıyla, kültürel mirasın, özellikle de kentsel arkeolojik mirasın korunmasının, kentsel altyapı projeleriyle ilişkisinde, bu kadim birikimlerin günümüzün “hız” odaklı kavrayışıyla gölgelemesi ve örselenmesi problemi, potansiyel bir araştırma alanıdır. Tam bu noktada kısaca kentsel arkeolojik miras ve kentsel altyapı projeleri arasındaki çelişkiye değinilmelidir.

Kentsel arkeoloji - kentsel altyapı projeleri

Kentsel arkeoloji ve yeraltındaki kentsel kültür mirasının gündelik hayata kazandırılması alanındaki ilkeleri ortaya koyan kapsamlı bir literatür bulunmakla birlikte (Tankut, 1991; Wainwright, 1993; Bilgin, 1996; Demas, 2000; Belge, 2004; Özcan, 2006; Özdoğan, 2006), bu çalışmaların zaman boyutunu inceleyen ampirik çalışmalar alanında bir boşluk söz konusudur. Bu birikim ışığında bakıldığında, özellikle “şehir içi hızlı ulaşım” odaklı altyapı projeleri, kentlerin fiziki-mekansal yapısını, biçimlenmesini ve ruhunu belirleyen kadim kentsel katmanlaşmaların ve birikimlerin (*belki de olağan son kademesi olarak*) tam da içinde yer alırlar. Bu nedenledir ki mega projeler, eski ve yeni arasındaki içkin çelişkiyi açık eden mekansal müdahalelerdir. Bu müdahalelere dair olası yaklaşımlar konusunda kapsamlı bir literatür de bulunmaktadır. Bilindiği üzere, yurtdışında Atina metrosu ve yurtiçinde de Yenikapı Ulaşım Merkezi gibi örnekler, gerek uygulamada gerekse literatürde bu çelişkinin uzlaştırılmasına yönelik farklı yaklaşım sergileyen vakalar olarak yer almışlardır (Demirci, 2021).

Bu tür altyapı çalışmaları, mali, politik ve sosyolojik pek çok faktörün etkisiyle hızla tamamlanmaya çalışılır; bu nedenle arkeolojik mirasa ilişkin çalışmaların gerektirdiği olgunlaşma süreleriyle altyapı projelerinin zaman planlaması birbiriyle çelişir. Birinin geçen zamana tahammülü yok iken diğeri doğası gereği (*aynı kendi oluşumundaki gibi*) oldukça ağır işleyen bir zaman ölçeğine gerek duyar.

Bu soyut ve hatta duygusal görünümlü tartışmaya, elle tutulur ve ölçülebilir verilerle yeniden bakılabilmesi amacıyla, Beşiktaş Metro İstasyonu Kazısı ve Haydarpaşa Gar Sahası Kazısı üzerinden; altyapı çalışmalarındaki süre baskısı ve hız kaygısının kültür varlıklarının korunması üzerindeki etkileri ve sonuçları değerlendirildi. Bu projelerin bileşenleri, bu bileşenlerin ortak çalışma alanları ve birbirleriyle olan koordinasyonu incelenerek koordinasyon şemalarının işleyişinde zaman yönetiminin önemi ve etkisi araştırıldı.

Bu kapsamda; Haydarpaşa Garı sahası, çok sayıda bileşene sahip, kültür varlıklarına ilişkin risk ve avantajları öngörülebilir olan ve günümüzde çalışmaların devam ettiği bir alan olması sebebiyle; Beşiktaş metro kazısı ise kültür varlıklarına ilişkin öngörülemeyen aşamalarla karşılaşılan bir alan olması nedeniyle seçildi. Bu alanlardaki çalışmalarda süre kaygısının, yeraltı kültür mirasının açığa çıkarılması ve korunmasına ilişkin tüm süreçlere etkisiyle; bu etkinin koruma adına nasıl sonuçlandığı araştırıldı². Burada sadece kazı süreçlerindeki kararlar ve uygulamalar sekansı ve bunlara dair sayısal veriler incelenecek³. Bu zaman sekanslarının kazı alan ve hacimleriyle ilişkisine dair oluşturulan grafikler, süreçteki hız değişimlerini belirleyen kırılma noktaları bakımından yorumlanacak.

Haydarpaşa gar sahası kazısı

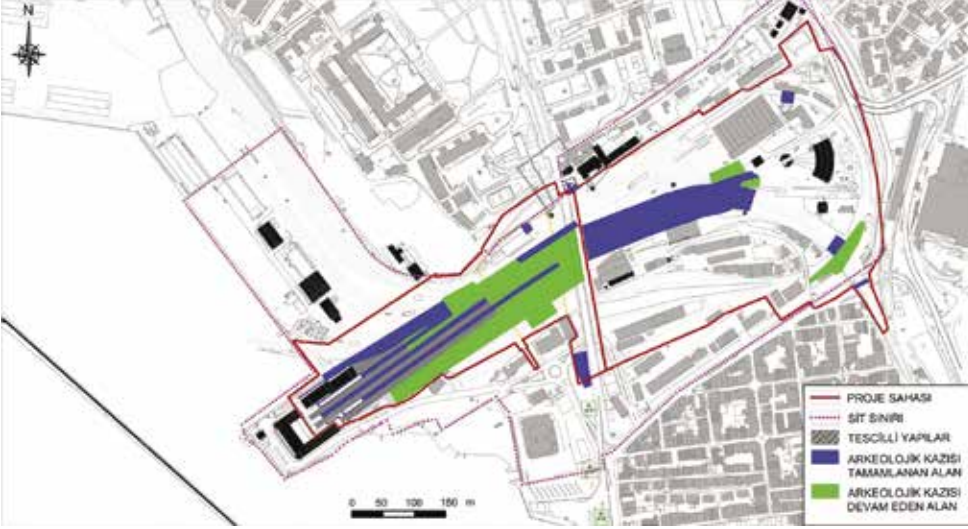
Gebze-Halkalı Banliyö Hattı İyileştirme projesi, Gebze-Haydarpaşa, Sirkeci-Halkalı banliyö hatları güzergahını ve istasyonlarını içerir. Bu proje Marmaray projesinin 2. etabıdır. 1997 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından İstanbul Teknik Üniversitesi'ne hazırlatılan Ulaşım Ana Planı'nda, Banliyö İyileştirme Projesi birinci öncelikli raylı sistem yatırımları arasındadır (Kızıltepe, 2018). Proje; Pendik, İdealtepe, Kartal ve Haydarpaşa'da kentsel arkeolojik alanlarla çakışır. Proje sahası (Resim 1), Haydarpaşa Garı ve Çevresi Kentsel ve Tarihi Sit Alanı içerisinde yer alır⁴.

Haydarpaşa gar sahasında arkeolojik kazı çalışmaları Mayıs 2018'de İstanbul Arkeoloji Müzeleri denetiminde başlamış ve Ağustos 2021'e kadar 54.850 m² alanda arkeolojik kazı yapılmıştır. Bu alanın 29.150 m²'lik bölümünde kazı çalışmaları tamamlanmış, 25.700 m²'lik bölümünde ise devam etmektedir (Resim 2). 240.000 m²'lik proje alanında kazı çalışmalarıyla inşa faaliyetleri pek çok



1

2



farklı kısımda eşzamanlı yürütülmekte; arkeolojik kazısı ve koruma uygulamaları tamamlanan bölgelerde altyapı uygulamaları sürdürülmektedir.

2020'de Aralık ayından itibaren ulaşım altyapı projesinin kimi kısımları yenilenene kadar alanda yalnızca arkeolojik kazıların devam etmesine karar verilmiş ve kültür varlıklarına ilişkin çalışmalar haricindeki tüm uygulamalar durdurulmuştu. Şubat 2011'de ihale edilen projenin Haydarpaşa'da devam eden çalışmalara ilişkin taşeron sözleşmesi Eylül 2016'da imzalanmıştır. Bu nedenle, kültür varlıklarına dair sürecin başlangıç noktası olarak bu taşeron sözleşmesi⁵ kabul edilebilir. Nisan 2017'den itibaren yapılacak çalışmalar için Modernizasyon Daire Başkanlığı, TCDD tarafından sorumlu daire belirlenmiştir⁶. Söz konusu sorumlu daire içerisinde kültür varlıklarını

korumaya ilişkin hiçbir disiplinin yer almadığı; ekibin yalnızca hattın modernizasyonu için ilgili mühendislik disiplinlerinden oluştuğu görülür. Mayıs 2017'de, İstanbul V Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından; İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü denetiminde ray düzenleme çalışması yapılabileceğine karar verilerek proje sınırları belirlenir⁷. Aynı kararlar hatlara isabet eden tescilsiz yapıların yıkımı da onaylanır. Bu da, alanda bulunan yapılara ilişkin ilk Koruma Kurulu kararı olarak ele alınabilir. Bu kararlar Müze denetiminde çalışmaların başlayabileceği belirtilmişse de, arkeolojik kazılar ancak 1 yıl sonra, 8 Mayıs 2018'de başlamıştır.

21 Mayıs 2018'de ise Tıbbiye Köprüsü'nün yenilenmesi amacıyla mevcut köprünün yıkımına başlanmıştır. Bu tarih, sahada

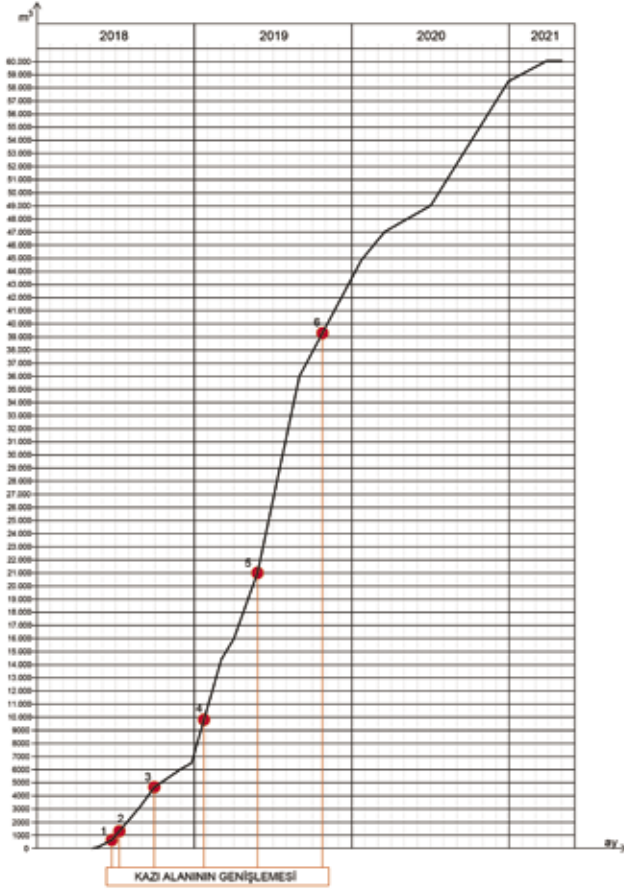
inşaat çalışmalarının başlangıcı olarak ele alınmıştır. Takip eden Haziran ayında, Bölge Koruma Kurulu Müdürlüğü'nce, güncel durum kurul tarafından değerlendirilinceye kadar alandaki tüm beton imalatlarının durdurulması ve her türlü fiziki müdahalenin müze denetiminde yapılması kararlaştırılır⁸. Bu durum, kültür varlıklarını koruma açısından bakıldığında, müzenin alandaki inisiyatifinin genişlemesi olarak görülebilir.

Eski Tıbbiye Köprüsü'nün yerine yapılan yeni köprünün inşaatı esnasında Osmanlı Dönemi'ne ait mermer çeşme ve su kanalı ile Bizans Dönemi'ne ait mimari kalıntılar bulunmuştur. Su kanalı Bölge Koruma Kurulu kararıyla gar sahası içerisinde belirlenen alana taşınmıştır. Projenin son aşaması olan 8. ayağın imalatı esnasında Bizans Dönemi'ne ait mimari kalıntılar tespit edilir. Bu aşamaya kadar tüm inşaat tamamlandığından projede değişiklik yapılamamış, sadece köprü ayağının temelleri arkeolojik kalıntılarla çakışmayacak şekilde revize edilmiştir. Arkeolojik kazılarla inşaat çalışmalarının beraber yürütülmesinin yarattığı problemler dolayısıyla, kalıntılar gerekli konservasyon uygulamalarının yapılması sonrasında kapatılmıştır. Ve köprünün inşası Şubat 2019'da tamamlanmıştır.

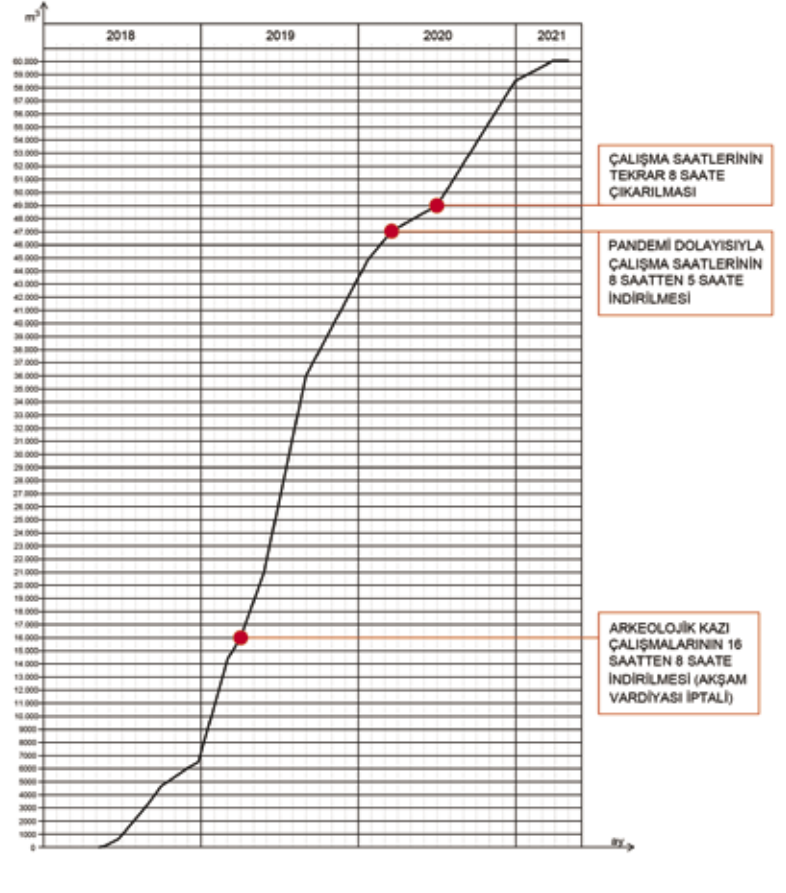
Ayrılık Çeşmesi yönünden gar sahasına girişi sağlayacak olan Seyit Ahmet Köprüsü'nün 4 Temmuz 2018'de başlayan inşaat çalışmaları, iş makinesinin arkeolojik kalıntılara denk gelmesi nedeniyle durdurulmuş ve alanda arkeolojik kazı başlamıştır. 2019 yılında köprü projesi yenilenerek Bölge Koruma Kurulu'na onaylanmıştır. 2018 yılında peronlar arasında yapılan kazı çalışmalarında Erken Cumhuriyet Dönemi'nden Roma Dönemi'ne kadar uzanan kültür katmanları tespit edilmiştir. Bölge Koruma Kurulu tarafından peronların sökülmesine, peronların altındaki arkeolojik kalıntıların açığa çıkarılmasına ve sonrasında kalıntılar göz önüne alınıp yeni peronlar yapılarak özgün kanopilerin kullanılmasına karar verilmiştir⁹. Ocak 2020'de başlayan restorasyon uygulaması Haziran 2020'de tamamlanarak altyapı projesinin inşası için yükleniciye teslim edilmiştir.

Altyapıya ilişkin fiziki çalışmaların temelde arkeolojik kazılara bağlı olarak ilerlemesi sebebiyle çalışmaların hızına ilişkin değerlendirmelerde arkeolojik kazı hacmi baz alınmıştır. Haydarpaşa'da günümüzde toplam hacmi yaklaşık 60.000 m³ olan arkeolojik kazı çalışmaları süresince bazı

5



6



Ancak iki değişikliğin çalışma süresini doğrudan etkilediği görülür. Birincisi kazı alanında Bizans Dönemi'ne tarihlenen ve apsisi içerisinde toplu mezar yer alan kilise kalıntısının açığa çıkarılmasıdır. Mezarların arkeolojik kazı, belgeleme ve koruma yaklaşımında gerektirdiği değişim, çalışma hızının düşmesine sebep olmuştur. İkincisi ise kazı alanının genişliğindeki 5. değişiklik olarak ele alınan 13.600 m²'lik alanda kültür katmanını tespit edilmesidir. Bu alan kazılmaya başladıktan sonra 9.500 m²'lik kısmında proje kotunda kültür katmanına rastlanmaması çalışmaları oldukça hızlandırmış, daha sonra buluntuların tespit edilmesiyle tekrar olağan hıza dönmüştür.

Gar sahasındaki arkeolojik kazılar 15 arkeolog, 1 restoratör, 1 fotoğrafçı ve 400 işçi ile yürütülmektedir. Çalışma saatlerinin değiştiği zamanlar olmuş ve bunlar çalışma hızı üzerinde oldukça keskin değişikliklere yol açmıştır (Resim 6). Kazılar Mayıs 2018'den Nisan 2019'a kadar (*gündüz saatlerinde 10 arkeolog, akşam saatlerinde 5 arkeolog*) vardiya sistemi ile günde 16 saat çalışma yürütülecek şekilde ilerlemiştir. Sonrasında akşam vardiyası iptal edilerek, alandaki çalışma süresi 8 saate indirilmiş, çalışma hızı %70 oranında artırılmıştır. 2020 yılında pandemi sebebiyle 4 ay boyunca çalışma saatleri azaltılmış ve alandaki tüm çalışmalar yavaşlamıştır.

2020 sonuna kadar imar faaliyetleriyle kültür varlıklarına ilişkin çalışmalar beraber yürütülürken, proje değişikliği sebebiyle idare tarafından alanda sadece arkeolojik kazıların devam etmesine karar verilmiş, diğer tüm uygulamalar durdurulmuştur. Mart 2020'de ise idare ile yüklenici arasındaki taahhütlerdeki aksamlar sebebiyle, yüklenici arkeolojik kazılarda çalışan personellerini saha çalışmalarından uzaklaştırmış ve kazılar geçici olarak durmuştur. Bu çerçevede, idari kararların ve altyapı projesinin koordinasyon bileşenleri arasındaki anlaşmazlıkların kültür varlıklarıyla ilgili çalışmalar üzerindeki etkisi net olarak görülmektedir.

Beşiktaş Metro İstasyonu kazısı

Kabataş-Mahmutbey Metrosu, 24,5 km uzunluğundadır ve 19 istasyona sahiptir. Kabataş-Mecidiyeköy ve Mecidiyeköy-Mahmutbey olarak 2 etaba bölünerek yürütülen proje, Kabataş ve Beşiktaş istasyonlarında kentsel arkeolojik alanlarla çalışmaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yürütülen projede; Kabataş ve Beşiktaş'taki çalışmalar İstanbul Arkeoloji Müzeleri denetiminde sürdürülmektedir.

Barbaros Bulvarı ve Beşiktaş Caddesi arasında, Beşiktaş Meydanı üzerinde konumlanan metro istasyonu proje alanı, 2004 yılında kentsel sit alanı ilan edilen¹⁰, 2005 yılında da sınırları tespit ve ilan

edilen¹¹ Beşiktaş Köyiçi Kentsel Sit Alanı içerisinde yer alır (Resim 7). İki etapta gerçekleştirilecek kazı çalışmasında; 1. etap 2016-2019 yılları arasında tamamlanmış ve 1.384 m² alanda ortalama 7 m derinliğinde arkeolojik kazı yapılmıştır.

Proje alanı içerisinde 1. etap kazıları sırasında açığa çıkarılan tüm taşınır ve taşınmaz kültür varlıkları belgelenecek kaldırılmıştır. Sonrasında arkeolojik alan geçici olarak toprakla doldurulmuş ve fore kazık inşası için yükleniciye teslim edilmiştir. Bu kazılarda ortaya çıkarılan kültür katmanları Resim 8'de görülebilir. Daha sonra dolgu toprak iş makinesiyle kaldırılmış, Şubat 2021'de arkeolojik kazılar tekrar başlamıştır. 2. etap kazıları olarak tanımlanan bu çalışmanın tamamlandığı Ağustos 2021 itibarıyla alanda herhangi bir arkeolojik kalıntı tespit edilmemiştir.

2009 yılında, Beşiktaş Meydanı Düzenleme Projesi kapsamında meydanın altından geçmesi planlanan raylı sistem hattı da değerlendirilmeye alınmış ve alandaki tüm hafriyat çalışmalarının Müze Müdürlüğü denetiminde yapılmasına karar verilmiştir¹². Bu karar, metro projesi içerisinde kültür varlıklarına ilişkin kurul sürecinin başlangıcı olarak ele alınabilir.

Beşiktaş metro kazısı Ocak 2016'da başlamış ve 4 aylık çalışmanın ardından,

- 5 Haydarpaşa gar sahasında kazı alanının genişlemesinin çalışma hızına etkisi (Gizem Demirci).
6 Haydarpaşa gar sahası arkeolojik kazısında çalışma saatlerinin hız üzerindeki etkisi (Gizem Demirci).
7 Beşiktaş Metro İstasyonu Arkeolojik Kurtarma Kazı Sahası, Havadan görünüm (Google Earth).

alandaki açığa çıkarılan geç dönem (19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl) kalıntılarının kaldırılmasına karar verilmiştir¹³. Bu karar, kültür varlıklarına ilişkin çalışmaların hızında ve yürütülüşünde en önemli kırılma noktasıdır, zira bu kararlar kaldırma uygulamaları projelendirilmeden ve Kurul kararı olmaksızın Müze inisiyatifinde ilerlemiştir. Üstelik, Temmuz 2017'den itibaren rölöve çalışmaları Bölge Koruma Kurulu tarafından kontrol ve onay sürecine tabi tutulmamış, alandaki arkeologların kontrolü sonrasında bilgi paftası olarak Müze raporu ekinde dosyaya eklenmiştir. Dolayısıyla, Bölge Koruma Kurulu'nun alandaki çalışmalara ilişkin inisiyatifi çoğunlukla Müze Müdürlüğü'ne bıraktığı görülmektedir.

Beşiktaş'ta tamamlandığı tarihte toplam hacmi 9.813 m³ olan kazı çalışmaları süresince; altyapı projesinin ilerleyişi, arkeolojik kazılar, belgeleme çalışmaları, koruma kurulu kararları, koruma projeleri ve uygulamaları gibi pek çok faktör çalışmaların yürütülüşünü ve süresini etkilemiştir (Resim 9). Ancak bu faktörlerin tamamının çalışma hızında ciddi değişikliklere sebep olmadığı görülür. Açığa çıkarılan taşınır ve taşınmaz kültür varlıklarının niteliği ise, farklı kazı teknikleri gerektirmesi sebebiyle arkeolojik kazı hızını doğrudan etkilemektedir. Bu kırılma noktaları incelediğinde; çalışma hızının öncelikli olarak kazı alanına, kültür katmanını niteliğine, uzman personel sayısına ve kaldırma uygulamalarına bağlı olduğu söylenebilir.

Çalışmalar ilk olarak yaklaşık 750 m²'lik alanda başlamıştır. Eylül 2016'da kazı alanı 1.055 m²'ye yükselmiştir. Ekim 2017'de ikinci kez genişleyerek 1384 m²'ye ulaşmıştır. Her iki süreçte de çalışmanın ilerleyişi değişmişse de kültür varlıklarının dönemi ve niteliğinin etkisiyle, kazı alanındaki 1. ve 2. değişikliğin çalışma hızına etkisinin aynı olmadığı görülmektedir (Resim 10). Çalışmalara önce başlanan alanda kazı derinliği henüz çok ilerlemediği ve katman niteliği fazla değişiklik göstermediği için, alanın genişlemesi çalışma hızında ciddi bir kırılma noktası oluşturmaz. Kazı alanı genişlediğinde eklenen alanın, öncesinde kazılmış alanla aynı ilerleyişe sahip olduğu ve çalışma hızında kültür katmanı



değişiminden kaynaklanan aynı kırılma noktalarının tekrarlandığı görülür.

Çalışmalar esnasında kazı ekibinde değişiklikler olmuştur. Kazı çalışmaları 2 arkeolog ile başlamış; 2017'de ekibe 3 arkeolog, 1 restoratör ve 1 fotoğrafçı katılmıştır. Haziran-Ağustos 2018 tarihleri arasında ekipteki arkeolog sayısı 15'e yükselmiş, daha sonra tekrar 5'e inmiştir. Eylül 2018'de ise çalışmalara tekrar 5 arkeolog katılmış ve kazı çalışmaları 12 kişilik bir ekiple tamamlanmıştır. Çalışan sayısındaki değişiklikler elbette ki çalışma hızında doğrudan etkilidir. Ancak Beşiktaş metro kazısında bu değişiklikler, kazı yöntemi sebebiyle ihtiyaç duyulan sürenin arttığı ve azaldığı noktalarda çalışma hızını korumak için yapılmıştır. Grafik üzerinde fiziki çalışmaların hızına etkisinin oldukça az olduğu görülebilir (Resim 11).

Karşılaştırmalı değerlendirme

Her iki kazı sürecini karşılaştırmadan önce, bu değerlendirmenin iki kazı arasında daha iyi veya kötü gibi indirgeyici bir çıkarım yapmayı veya nihai yargıda bulunmayı amaçlamadığını, önemli farklar da içeren bu iki uygulamadaki bazı saptamalar sonucunda, Türkiye'deki kentsel arkeolojik mirasa yönelik tutumu betimleyen büyük tabloyu anlayabilmeyi hedeflediğini belirtmek gerekir. İki proje arasındaki temel farklar şu şekilde özetlenebilir: Öncelikle, Haydarpaşa, kazı alanının genişliğine karşın, önerilen altyapı projesinin niteliğinden ötürü kazı derinliği az olan bir projeyken, Beşiktaş, sınırlı bir alanda gerçekleşen ancak kazı derinliğinin fazla olduğu bir projedir. Bir diğer fark da Haydarpaşa'da idarenin

merkezi yönetimde olması ve çokbilenenli bir idari yapı sergilemesiyken, Beşiktaş'ta idarenin yerel yönetimde olması ve az paydaştan oluşan bir yapı sergilemesidir. Bu araştırma çalışmasının sonuçları, sözkonusu farklılıklardan kaynaklanan faktörlerin kazı hızlarına ve koruma niteliklerine etkisini ortaya koymakla birlikte, bu farkların, *(sivil dayanışma platformları ve ilgili koruma kurulları da dahil olmak üzere)* proje paydaşlarının, kültürel mirasın korunmasına yönelik yaklaşım, kavrayış ve tutumlarının etkileri karşısında nasıl ikincilleştirdiğini de gözler önüne sermektedir.

Her iki kazının, zaman ve arkeolojik kazı hacmi ilişkisi grafikleri ve bu grafiklerde ortaya çıkan hız eğrileriyle bunlar arasındaki kırılma noktalarına etki eden faktörler karşılaştırıldığında özetle şu çıkarımlar yapılabilir:

Beşiktaş istasyon alanı, Kabataş-Mahmutbey metro hattının ara duraklarından biri oluşu sebebiyle, metro projesinin tamamlanmasını doğrudan etkilemektedir. Bu durum alandaki çalışmalar üzerinde ciddi süre baskıları oluşmasına sebep olmaktadır. Haydarpaşa Garı sahası ise Gebze-Halkalı tren hattının aktif olmasını engellemektedir.

Haydarpaşa ve Beşiktaş'ta yapılan altyapı projelerinde, kültür varlıklarıyla ilgili çalışmalara ayrılan süreler, Resim 12'de verilmiştir. Bu çizelgede altyapı projesi; Yasal Süreçler, Projelendirme Süreci ve Yapım Süreci olmak üzere üç ana kategoride ele alınmıştır. Bunların yanısıra, süreçler; Arkeolojik Kazı, Belgeleme ve Koruma Projeleri, Koruma Kararları

revizyonu yapılmıştır. Bu çalışmalara ayrılan ek finansal kaynaklar ve sürenin kültür varlıklarıyla ilgili çalışmalar için kullanılması koruma niteliğini yükseltebilecekken, altyapı projesinin tekrar tekrar revize edilmesi için kullanılması kaynak ve zaman kaybına yol açmıştır. Bu kayıp da kültür varlıklarına ilişkin proje çalışmalarının üzerindeki baskıyı arttırmıştır.

Haydarpaşa ve Beşiktaş'ta arkeolojik kazıların ilerleyişini etkileyen faktörler büyük ölçüde benzerlik gösterse de projelerin yürütülüşüne ve zaman yönetimine göre bazı farklar bulunmaktadır (Resim 14). Beşiktaş'ta Koruma Kurulu kararları kazıların yürütülüşünü etkilemiş, ancak Haydarpaşa'da bu etki görülmemiştir. Gar sahasında Koruma Kurulu, Beşiktaş'a göre sürece çok daha fazla dahil olmayı tercih etse de arkeolojik kazıların ilerleyişini etkileyecek kararlar almamış, belgeleme ve koruma projeleri üzerine yoğunlaşmıştır. Beşiktaş'ta ise Koruma Kurulu kararları çoğunlukla arkeolojik kazıların hızlanmasını sağlayacak biçimdedir.

Beşiktaş'ta yürütülen altyapı çalışmalarının metro projesi, Haydarpaşa'daki çalışmaların ise tren hattı modernizasyonu olması sebebiyle ihtiyaç duyulan kazı derinlikleri oldukça farklıdır. Haydarpaşa'da arkeolojik kazıların derinliği 20 ile 360 cm arasında değişmektedir. Beşiktaş'ta ise ortalama 7 metre derinliğindedir. Beşiktaş'ta belirlenen dilim hacimsel olarak incelendiğinde %32'lik bölümü mimari kalıntılar, %68'lik bölümü ise toprak dolgudan oluşur. Haydarpaşa'da ise %34 mimari kalıntılar, %66 ise dolgu topraktır. Ek olarak; Beşiktaş'ta belirlenen dilimdeki kültür katmanlarının %18'i Bizans Dönemi'ne, %82'si ise Osmanlı Dönemi'ne aittir. Haydarpaşa'da ise bu oran %26 Bizans Dönemi, %74 Osmanlı Dönemi olarak saptanmıştır.

Beşiktaş'ta kazı sürekli olarak düşeyde ilerlemekte ve üst katmandaki kalıntılar kaldırılarak çalışmaya devam edilmektedir. Bu nedenle burada çalışma hızının buluntu niteliğindeki değişimlerden Haydarpaşa'ya göre daha fazla etkilendiği gözlenir.

Beşiktaş kazısında çalışma saatleri hiç değişmemiş ancak Haydarpaşa'da 3 kez değişmiştir (Resim 15). Benzer şekilde, Beşiktaş'ta uzman personel sayısı sıklıkla değişmişken, Haydarpaşa'da çalışma boyunca aynı olduğu görülür. Bu durumun sebebi, Beşiktaş'ta arkeolog sayısının

artması ve azalmasının doğrudan zaman yönetimi ile ilgili olmasıdır.

Beşiktaş'ta arkeolojik kalıntılara ilişkin projelerin yalnızca rölöve aşamasında kaldığı, Haydarpaşa'da ise restitüsyon çalışmaları yapıldığı ve koruma projeleri hazırlandığı görülür. Haydarpaşa örneğinde, restitüsyon ve restorasyon projelerinin hazırlanmasının zaman yönetiminde aksamalara sebep olmadığı gözlenir (Resim 16). Buna dayanarak Beşiktaş'ta bu projelerin hazırlanmamasının süre baskısından ziyade koordinasyon bileşenlerinin koruma yaklaşımlarının yetersizliğine bağlı olduğu söylenebilir.

Beşiktaş'ta Koruma Kurulu'na 19 adet rölöve projesi iletilmişken sadece 1 adet taşıma projesi iletilmiştir. Haydarpaşa'da 13 adet rölöve projesi, 3 adet restitüsyon projesi ve 10 adet koruma projesi Koruma Kurulu tarafından onaylanmıştır. Ayrıca, Beşiktaş kazısında çalışmalar esnasında mimari kalıntılara ilişkin herhangi bir laboratuvar analizi yapılmadığı, ancak mezar buluntularının analizlerinin detaylı şekilde yapıldığı görülmüştür. Haydarpaşa'da ise belirli aralıklarda analiz raporlarının hazırlandığı ortadadır. Bu durum konservasyon projelerinin hazırlanma sürecinin alandaki çalışmaların hızında etkili olmamasının sebeplerinden biri olarak ele alınabilir.

Bu karşılaştırmalı veriler; Haydarpaşa'da kültür varlıklarına ilişkin çalışmalar üzerinde süre baskısı olsa da tanınan kısıtlı süre içerisinde kaynak sağlandığını göstermekte ve altyapı çalışmalarını yürüten kurumların koruma yaklaşımlarının Beşiktaş'a nazaran daha iyi olduğunu göstermektedir. Ancak temin edilen kaynaklar kültür varlıklarını koruma adına belli avantajlar sağlasa da ilgili kurumların çalışma hızı üzerindeki süre baskısını arttırdığı görülür.

Koruma Kurulu, Beşiktaş kazısında kaldırma kararlarını tamamıyla İstanbul Arkeoloji Müzeleri'ne bırakmasına ek olarak, 4. kazı rölövesinin onayından itibaren rölöve çalışmalarının Müze raporuna ek bilgi paftası olarak iletilmesine karar vermiş ve alanda kendi raporlarından rölöve kontrolüne tabi tutmamıştır. Haydarpaşa'da ise tüm çalışmalar Koruma Kurulu onayına sunulmuştur.

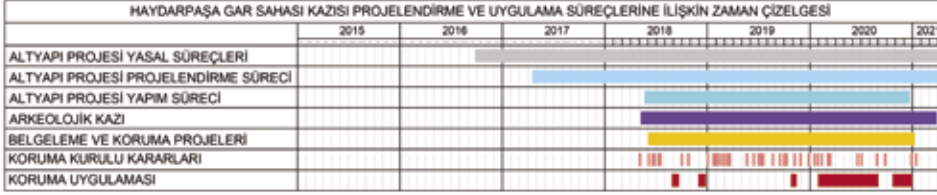
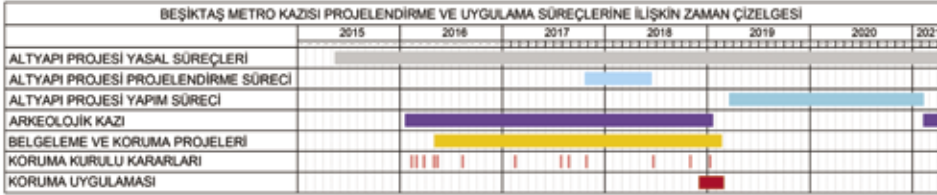
Koruma Kurulu'nun sürece dahil olma biçimine ek olarak, projelerin hazırlanması ve Kurul onayına sunulması arasındaki

süreç de koruma kararlarını etkilemektedir. Gar sahasında, koordinasyon bileşenlerinin fazla olmasının projenin yürütüşüne ve süre yaklaşımına etkisi oldukça fazladır, bu da kurumların koruma yaklaşımlarını doğrudan etkilemektedir. Koruma Kurulu'na iletilen tüm projeler bu koordinasyon şeması içerisindeki kurum ve firmaların onayı sonrasında iletilmektedir. Beşiktaş Metro İstasyonu kazısında ise, projelerin teslimiyle Kurul kararları arasında geçen sürelerin Haydarpaşa'dan farklı olmasının temel nedenlerinden birinin bu durum olduğu söylenebilir. İlgili idarelerin denetim birimlerinde koruma uzmanlarının yer almamasının da etkisiyle bu durum farklı disiplinlerce "kültür varlıklarıyla ilgili çalışmalar için planlanan süreyi aşmamak" kriteri çerçevesinde değerlendirilmektedir. Dolayısıyla bu sürenin artması koruma uygulamaları için gerekli zamanı kısıtlamakta ve koruma uygulamalarının süre baskısı altında yapılmasına yol açmaktadır.

Beşiktaş ve Haydarpaşa'da koordinasyon bileşenlerinin sayısı ve niteliği arasındaki fark, kültür varlıklarına ilişkin koruma yaklaşımlarının da oldukça farklı olmasına neden olmaktadır. Beşiktaş metro kazısında süre baskısı çoğunlukla fiziki çalışmalar üzerinde yoğunlaşırken, Haydarpaşa gar sahasında belgeleme ve koruma projelerine yoğunlaşmaktadır. Bu aşamaya dahil olan kurumların yaklaşımları bu kurumların koruma uygulamalarına yönelik taleplerinin farklılıklar ve iç tutarsızlıklar göstermesine sebep olmaktadır.

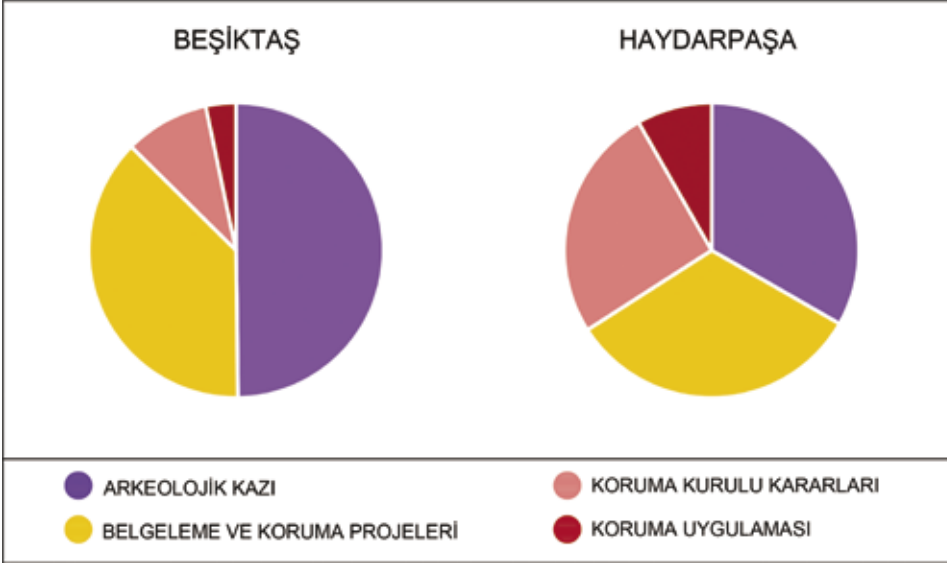
Elbette ki bu iki alanın farklı Bölge Koruma Kurullarına bağlı olması ve kurul üyelerinin yaklaşımları Beşiktaş ve Haydarpaşa'daki müdahale farklılığında etkilidir; ancak Haydarpaşa'daki Haydarpaşa Dayanışma Platformu'yla temsil edilen kamuoyu yaklaşımıyla Beşiktaş'taki arasındaki farkın da bu durumda etkili olduğu açıktır.

Fiili koruma uygulamalarının ilerleyişinin alandaki çalışmaların akışında değişikliklere sebep olmadığı görülmektedir (Resim 17). Bu duruma dayanarak, koruma kararlarının projenin ilerleyişinde aksamalara sebep olmayacak doğrultuda verildiği söylenebilir. Beşiktaş'ta kurganların numaralandırılarak kaldırılması uygulaması ele alındığında, bu uygulamanın zaten alandaki çalışmaların akışının bozulmaması için yapıldığı ve bunun sağlanabildiği görülmektedir (Resim 17). Ancak yukarıda belirtildiği

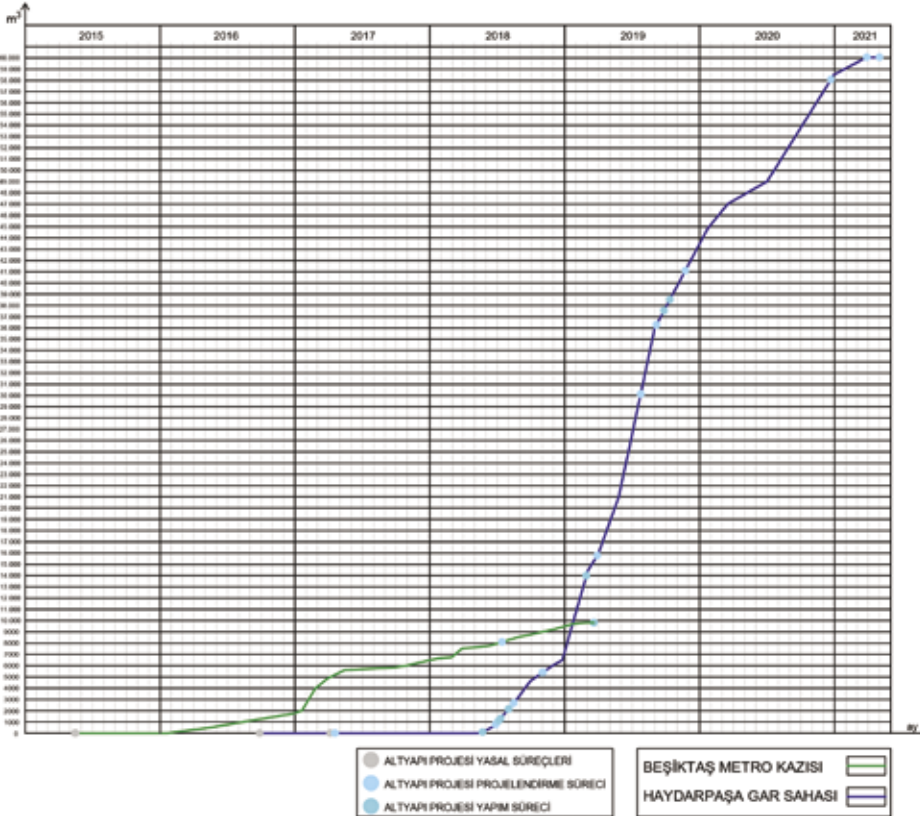


12

13



14



gibi, bunun koruma uygulaması olduğunu söylemek bile tartışmalı bir konudur. Tüm bu verilere dayanarak Haydarpaşa ve Beşiktaş'taki koruma uygulamaları zaman yönetimi açısından karşılaştırıldığında; kültür varlıklarına ilişkin yapılan çalışmaların bütünlüğü içerisinde koruma kararlarının çalışma hızında etkili olmadığı söylenebilir. Elbette ki bu durum zaman yönetimi açısından değerlendirildiğinde, kazılar tamamlanmadan altyapı çalışmalarının başlamasının koruma kararları üzerindeki baskısı açıkça görülmektedir. Her iki projede de koruma yaklaşımlarının temelde altyapı projesinin mühendislik çalışmalarına bağlı olduğu, kültür varlıklarına ilişkin çalışmaların altyapı projesinin uygun alan yaratmasına bağlı olduğu açıktır.

Sözkonusu örnekler üzerinden İstanbul'da güncel olarak devam eden projeler incelendiğinde, koruma sürecinin temelde altyapı projesinde karar verici kurumlara, bu kurum ve birimlerin kendi önceliklerine ve politik yaklaşımlarına bağlı olduğu görülmektedir. Bu kurumların projeye yaklaşımının altyapı odaklı olduğu düşünüldüğünde, koruma çalışmalarının ciddi baskılar altında yürütüldüğü söylenebilir.

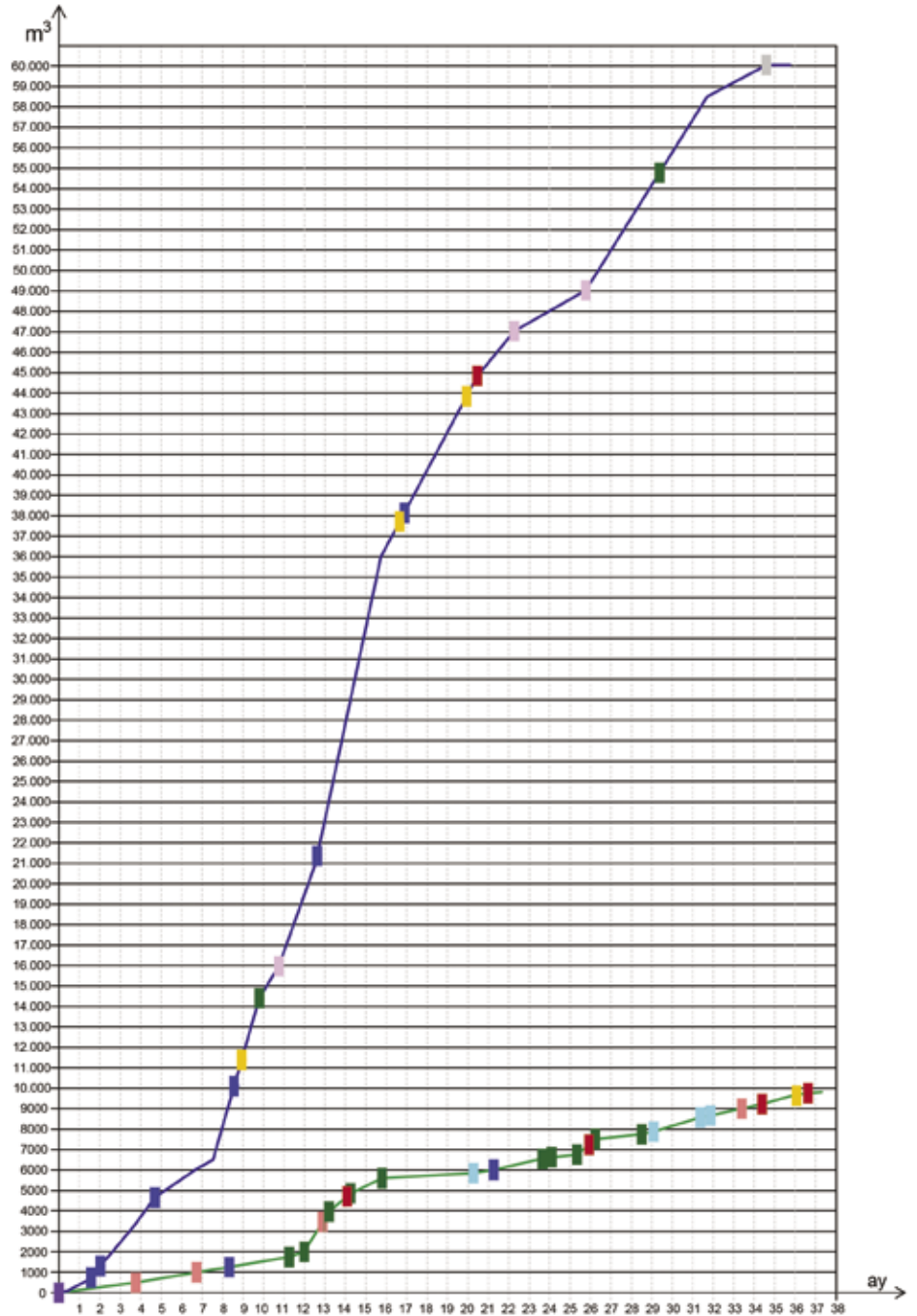
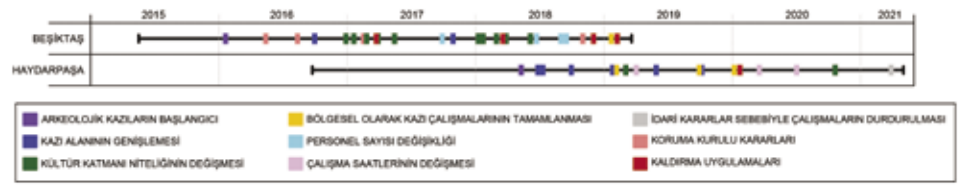
Beşiktaş örneğinde; metro projesi yeraltı kültür mirasının açığa çıkarılması adına pek çok imkan sağlamış olmakla beraber, koruma adına geridönülmez uygulamalar yapılmasına da sebep olmuştur. Beşiktaş kazısında açığa çıkarılan kültür varlıklarının bilimsel yayın çalışmaları hala sürmektedir. Ancak taşınmaz kültür varlıklarına ilişkin çalışmalar belgeleme aşamasından ileriye gidememiştir. Restitüsyon projeleri ve malzeme analizleri gibi çalışmaların yapılmaması tamamen idari kurumların koruma yaklaşımlarının sonucudur. Arkeolojik kalıntıların yerinde korunmamasının gerekçesi, alanın oldukça sınırlı olması ve istasyon projesinin arkeolojik kalıntıların korunmasına uygun olarak yenilenmesinin mümkün olmamasına dayandırılmaktadır. Ancak bu kadar önemli kültür varlıklarının tespit edildiği, tarihsel belge niteliği oldukça yüksek olan bir alanda istasyon projesinin ilk hazırlandığı şekilde yapımında ısrarcı olunması koruma adına bir tartışma konusudur. Bu durum, altyapı projesini yürüten ve denetleyen kurumların, koruma çalışmalarını üzerindeki baskı ve yönlendirmesinin sebep olduğu olumsuz sonuçları somut şekilde ortaya koymaktadır.

Haydarpaşa örneği ele alındığında ise; altyapı çalışmalarının demiryolu

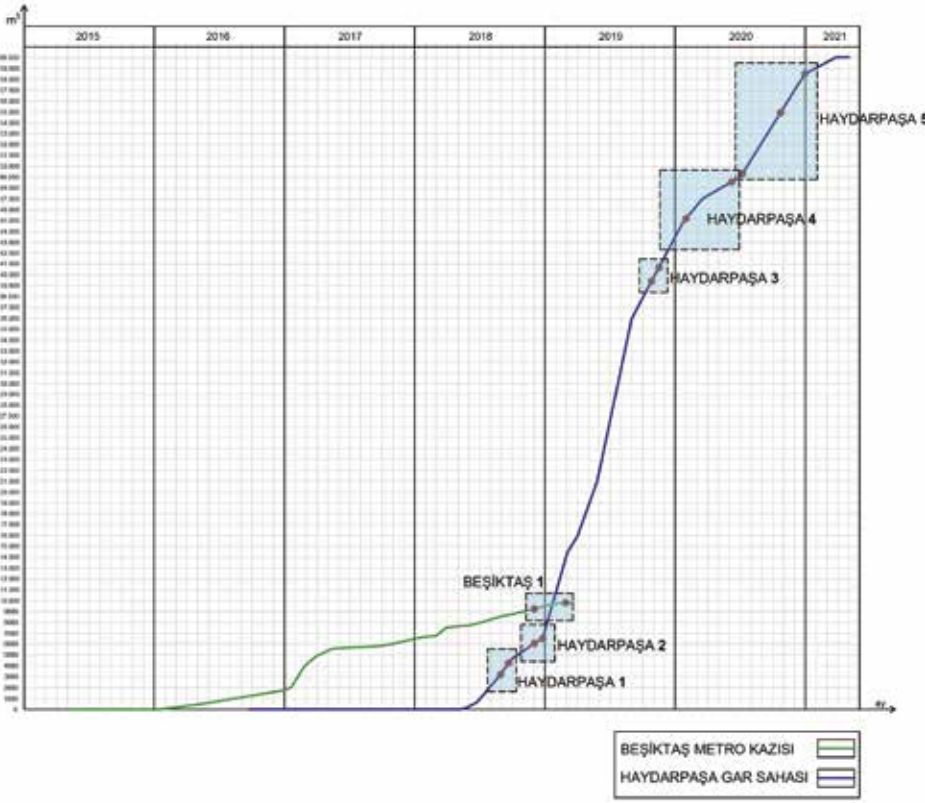
projesi kapsamında olması sebebiyle kazı çalışmalarının derinliğinin Beşiktaş'a göre daha az olduğu ve arkeolojik kalıntıların çoğunlukla özgün konumunda korunabildiği görülmektedir. Ancak altyapı uygulamaları ve kültür varlıklarıyla ilgili sürecin eşzamanlı yürütülmeye çalışılmasının, koruma kararları konusunda son derece kısıtlayıcı olduğunu da söylemek gerekir. Bununla beraber, yetkili kurumların belirlediği sınırlar içerisinde belgeleme ve koruma çalışmalarının niteliğinin artırılması için gerekli kaynağı sağladığı görülmektedir. Fakat bu durum, idari kurumlar tarafından kültür varlıklarına ilişkin değerlendirmelerin odağında yine altyapı projesinin görülmesinin sonucudur. Arkeolojik kalıntıların yerinde korunarak kapatılması uygulamalarıyla arkeolojik mirasın gelecek nesillere aktarılması sağlanmıştır; ancak aynı zamanda bu uygulamalar, Beşiktaş'takine benzer biçimde günümüzde kentin katmanlarını görünür kılacak alanların yeniden toprak altında kalmasına ve önemli bir fırsatın kaçırılmasına sebep olmuştur.

Her iki örnekte de, fizibilite ve planlama aşamalarında projenin yapılacağı kentsel arkeolojik alanın doğru analiz edilmediği görülür. Örneğin Haydarpaşa kazısında açığa çıkarılan tüm katmanlar alanın literatürde bilinen tarihsel topografyasına paraleldir; buna rağmen 1 yıl olarak planlanan çalışmalar günümüzde 3 yıldır devam etmektedir. Beşiktaş kazısında ise, 5 ay olarak planlanan çalışmaların, bu aşamaya gelindiğinde 16 aydır devam ettiği görülür. Bu nedenle aynı planlama sorunu burada da mevcuttur. Oysa, buluntu niteliği öngörülemez dahi karşılaşılabilecek kültür katmanları hakkında öngörülemez bulunulmasının mümkün olduğu her iki örnekte de barizdir. Projenin ve planlamanın buna uygun olarak geliştirilmesi, kültür varlıklarına ilişkin çalışmaların süre baskısı olmadan yürütülmesini sağlayabilecekken; bu çalışmanın yapılmamasının sonuçları koruma adına ciddi baskılar ve kaygılar oluşturmuştur.

Kuşkusuz ki, özellikle metro projelerinde ihtiyaç duyulan fiziki derinlik, kentin tarihine ilişkin çok önemli bilimsel veriler elde edilmesini sağlar. Nitekim, Marmaray'daki özellikle de Yenikapı'daki kazılardan pek çok bilimsel kazanım elde edilmiştir (Güneş, 2008; Alpan, 2005). Ancak açığa çıkarılan kültür varlıklarının kent yaşamına dahil edilmesi açısından sonuçlar tartışılır. Halbuki, ulaşım altyapı çalışmaları için sağlanan



- 12 Haydarpaşa ve Beşiktaş'ta altyapı projelerinin yürütülüşünde etkili süreçlerin çalışma içerisindeki dağılımı (Gizem Demirci).
 13 Haydarpaşa ve Beşiktaş'ta arkeolojik kazılardan koruma uygulamalarının tamamlanmasına kadar geçen süreçlerin oranları (Gizem Demirci).
 14 Haydarpaşa ve Beşiktaş'ta altyapı projelerine ait aşamaların çalışma hızındaki etkisine dair karşılaştırma tablosu (Gizem Demirci).
 15 Haydarpaşa ve Beşiktaş'ta arkeolojik kazıların yürütülüşünü etkileyen faktörler tablosu (Gizem Demirci).
 16 Haydarpaşa ve Beşiktaş'ta arkeolojik kazıların yürütülüşünü etkileyen faktörlerin hızına etkisine dair karşılaştırma tablosu (Gizem Demirci).



17

mali kaynakların, kültür varlıklarına ayrıldan çok daha fazla olması, altyapı projesi kapsamında mecburen yapılmak durumunda olan kurtarma kazılarının, pek çok araştırma kazısının aksine mali kaygılar olmadan sürdürülmesi için fırsat dahi sağlayabilmektedir. Doğru zaman planlaması ve olanaklarla arkeolojik mirasa ilişkin pek çok disiplinde çalışmaların niteliğinin artırılma potansiyeli mevcuttur. Tabii ki başta bu yönde bir irade gereklidir. Fakat ne yazık ki, bunların büyük ölçekli kamu projeleri olmasının etkisiyle, bu beklenti tüm paydaşları idare ve sermaye tarafından belirlenen dar çerçeve içerisine sıkıştırmaktadır. Hatta, bazı Koruma Kurulları'nın kararlarının dahi uzun vadede bu tür projelerin ilerleyişinde ciddi aksamalara yol açmayacak doğrultuda olduğu gözlenmektedir. İstanbul'da pek çok altyapı projesinde Koruma Kurulu kararlarında "kamu yararı dikkate alınarak" ibaresinin yer aldığı bilinmektedir. Dolayısıyla, aktörler arasında yasal olarak koruma yaklaşımı en bağlayıcı kurum için bile, "kamu yararı" kavramının içten içe sermaye ve siyasi erk in kaygılarını öncelediği ve kültürel birikim olgusunu ise "kamu yararı" içinde taviz verilebilecek bir unsura indirgeyebildiği söylenebilir. Bu tercihin kültürel açıdan bakıldığında kaynak israfı olduğunu ve aynı zamanda bu tercihte bulunanların başka vakalardaki serzeniş hakkını da ellerinden aldığını düşünmek yanlış olmaz.

Sonuç

Kentsel altyapı projeleriyle ortaya çıkan kentsel arkeolojik mirasın değerlendirilmesi konusu, bir yanda ağırlıklı olarak arkeologlar, antropologlar, tarihçiler, mimarlar ve korumacılar tarafından oluşan ve ekonomik/siyasi erk tarafından engel ve "sorun çıkaran muhalif kadrolar" ve sözde "muhafazakar" zihniyetin temsilcileri olarak görülen seçkin kültür camiasının, diğer yanda ise küresel ve ulusal büyük sermayedarların, uluslararası ve yerel finans kuruluşlarının, yerel ve merkezi siyasetçilerin, bu mekanizmanın icra çarklarını döndüren bürokratların oluşturduğu ve yine sözde "ilerlemeci" cenahın karşıt yönlere çektiği bir iklimde seyrediyor. Halbuki bu görünür Muhafazakarlık-İlericilik pozisyonları tam tersi bir mekanizmayla işler. İlerlemeci görünen blok mevcut ekonomik ve güç statüsünü korumaya ve konsolide etmeye çalışırken, muhafazakarlıkla yaftalanan taraf, bu girişime direnen bir tampon konumundadır. Ne var ki bu kültür camiasının üyelerinden (*en azından*) bir kısmı, son kertede bu tampon pozisyonlarını ustalıklarla terkederek önerilen projeleri onaylama ve yürürlüğe koyma rolünü üstlenirler¹⁴. Üstelik bunu (*yani mali kaynakların altyapı projelerinin aksamadan ve hızla bitirilebilmesine yönelik kullanılması için verdikleri kararları*) "kamu yararı gözetilerek" ifadesinin arkasına sığınarak yaparlar. Diğer bir deyişle bu seçkin kesimden karar verici otoriteye yakın ve bu yetkiye sahip

17 Haydarpaşa ve Beşiktaş'ta koruma uygulamalarının çalışma süresi ve hız üzerindeki etkisine dair karşılaştırma tablosu (Gizem Demirci).

olanlar, erk cephesinin kentsel mekan üzerindeki taleplerini yerine getirmeye bir anlamda "zamanı bükerek" hizmet ederler. Dolayısıyla, başlangıçta problemleştirilen kentsel altyapı projeleri ve arkeolojik mirasın korunması projeleri ikilemi, ne somut verileri itibarıyla ne de aktörlerinin pozisyonları açısından yüzeyle görüldüğü gibi değildir.

Kuşkusuz ki zaman faktörü, her tür olgunun olduğu gibi kültürel (*ve bu çalışmaya konu edilen kentsel-arkeolojik*) mirasın da olgunlaşma, "demlenme" ve "damıtılma" sürecinin ana unsurudur. Varoluşun, Zaman-Mekan bütünlüğünün bileşenleri olan geçmiş, an ve gelecek, aynı özü farklı tezahürleridir. Zaman, insanlığın geçmiş ile bağlarını keşfetmesi, sindirmesi, bu bağları bugün ne yapacağına karar vermesi ve geleceğe nasıl ilişkilendireceğini kurgulaması için bir kılavuzdur. Ne var ki zaman, mevcut "acele" anlayışıyla kavrandığında, yani konsantre edilmeye kalkıldığında, varoluşun bütünleyici dinamiklerinin tersine çalışan, çelişik bir enstrümana dönüşür. Görülüyor ki, ilerlemenin salt sermaye ve siyasi güçle özdeşleştirildiği bir yaklaşımın "sıkıştırılmış zaman" kavrayışında, "acele" ile "ecdad" arasındaki bağ, popülist ve oportünist bir aygıttan öteye gidemez.

Sonuç olarak, varoluşun derinliğinin, karmaşıklığının, çokkatmanlılığının tekrar farkına varıldığında ve bunların fiziki-mekansal tezahürü olan kentsel arkeolojik mirasın gündelik kamusal hayata tekrar entegre edilmesinin, ne kadar emek-yoğun, hassas, özenli ve derinlikli bir düşünme ve çalışma süreci olması gerektiği göz önüne alındığında, zamanın konsantre edilemeyecek bir unsur olduğunu anlarız. Bu gerekliliğin de en az kentlerimizdeki hızlı ulaşım olanaklarımız kadar yaşamsal olduğu anlaşıldığında ise kültürel ve mimari miras olgusu "ecdad ve ihya" söylemlerinin sığından kurtarılıp, kamu kaynakları ve zaman kaynağı, kamunun insanca varoluşunun derinliği ve zenginliği doğrultusunda kullanılabilir. Kültürel miras alanında da acele giden ecdada değil ecele gider...

■ Gizem Demirci, Mimar. Murat Çetin, Mimar, Prof.Dr.

Kaynaklar:

Alpan, A., "Kentsel Arkeolojik Kaynakların Tarihi Kent Merkezleri Tarragona, Verona ve Tarsus'ta Günlük Hayatla Bütünleşmesi", Yayınlanmamış Yüksek Lisans

- Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir Bölge Planlama Bölümü, Ankara, 2005.
- Asal, R., Polat, M., Ortak, G., "En Eski Beşiktaş", *B+ Kent Kültürü Dergisi*, sayı 28, 2020, s. 30-41.
- Belge, B., "Çok Katmanlı Tarihi Kent Merkezlerinin Yönetimi: Kentsel Arkeoloji ve Planlama", *Planlama Dergisi*, 4/2004, s. 48-56.
- Bilgin, A.G., "Kentin Geleceği İçin Yapılacak Çalışmalara Esas Olarak Kent Arkeolojisi Uygulama Örnekleme: Bergama", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Restorasyon Anabilim Dalı, Ankara, 1996.
- Carr, E.H., *What is History?*, Cambridge University Press, Londra, 1961.
- Demas, M., "Planning for Conservation and Management of Archaeological Sites", *Management Planning for Archaeological Sites*, ed.: G. P. Jeanne Marie Teutonico, The Getty Conservation Institute, Los Angeles, 2000, s. 27-54.
- Demirci, G., "Kentsel Altyapı Projelerinde Koruma Niteliği-Süre Baskısı Çelişkisi: Haydarpaşa ve Beşiktaş Kurtarma Kazıları Örneklere", Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi Kültür Varlıklarını Koruma Yüksek Lisans Programı, İstanbul, 2021.
- Güneş, B.M., "Tarihi Kent Merkezlerinde Metro Yapımı ve Arkeolojik Değerleri Koruma İlişkisi: İstanbul Tarihi Yarımada Örneği", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, 2008, s. 25-37.
- Hewison, R., *The Heritage Industry*. Methuen Publishing Ltd., Londra, 1987.
- Kızıltan, Z., "Marmaray-Metro Projeleri ve Yenikapı Arkeolojik Kurtarma Kazıları", *Colloquium Anatolicum*, sayı 13, 2014, s. 11-44.
- Kızıltan, Z., "Pendik Höyük Kazıları", *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, ed.: C. Yılmaz, İBB Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul, 2015, s. 369-371.
- Kızıltan, Z., Asal, R., Çölmekçi, S., Polat, M., Öncü, E. (yay.haz.), *Fotoğraflarla Kazı Günlüğü: İstanbul Marmaray-Metro Ulaşım Projesi Arkeolojik Kazıları*. Ofset Yayınevi, İstanbul, 2014.
- Kızıltepe, U., "Mega Projelerde İnşaat ve Risk Yönetimi: Marmaray Projesi Kapsamında Bir Değerlendirme", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü, İstanbul, 2018, s. 22-36.
- Kösebay Erkan, Y. "Haydarpaşa Tren Garı: Bugün, Dün ve Yarın Kentin Bedeninde Bir Yara", *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 1/30, 2013, s. 99-106.
- Leach, N., "Virilio and Architecture", *Journal of Theory, Culture and Society*, Sage Journals, 16/5-6, 1999, s. 71-84.
- Lowenthal, D., *The past is a foreign country*, Cambridge University Press, Londra, 1985.
- Özcan, Z., "Planlamada Disiplinler Arası İlişkiler ve Kentsel Arkeolojinin Yeri", *Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 21/4, 2006, s. 681-687.
- Özdoğan, M., *Arkeolojinin Politikası ve Politik Bir Araç Olarak Arkeoloji*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2006.
- Rouhi, J., "Definition of Cultural Heritage Properties and Their Values by the Past", *Asian Journal of Science and Technology*, 8/12, 2017, s. 7109-7114.
- Tankut, G., "Kentsel Arkeolojik Alanlarda Arkeolojik Değerin Kent Hayatına Katılımı, Korumanın Fiziksel Planlama Boyutu", *Arkeolojik Sit Alanlarının Korunması ve Değerlendirilmesi I. Ulusal Sempozyumu*, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü, Antalya, 1991, s. 19-24.
- Virilio, P., *Speed and Politics*, Semiotext(e), MIT Press, Cambridge, MA, 1977.
- Wainwright, G.J., "The Management of Change: Archaeology and Planning", *Antiquity*, 67/255, 1993, s. 416-421.
- Yıkıcı, A., "Kentsel Arkeolojik Alanların Korunmasına Yönelik Planlama Yaklaşımları: Yenikapı Arkeolojik Alan Yönetim ve Yönlendirme Rehberi", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, 2010, s. 20.
- Arkeolojik Mirasın Korunmasına Yönelik Avrupa Sözleşmesi, Kanun No: 4434 Kabul Tarihi: 05.08.1999.
- Arkeolojik Sitler, Koruma ve Kullanma Koşulları, İlke Kararı, Karar No: 658, Karar Tarihi: 05.11.1999.
- Kentsel Arkeolojik Sit Alanları Koruma ve Kullanma Koşulları. İlke Kararı, Karar No: 702 Karar Tarihi: 15.04.2005.
- Valetta (Malta) "Arkeolojik Mirasın Korunmasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi, İmza tarihi: 16 Ocak 1992.

Notlar:

- 1 Makalenin dayandığı bilimsel araştırma çalışmasında yer alan analiz unsurları, burada sunulabilenden daha kapsamlı bir külliyat içerse de, formatın izin verdiği sınırlar çerçevesinde yalnızca temel argümana hizmet edecek olan nihai analizlere yer verilmiştir. Kaynakçadan araştırmanın tüm detaylarına ve alt analizlerine ulaşılabılır. Bu çerçevede, çalışmada kullanılan veriler İstanbul Arkeoloji Müzeleri, TCDD Genel Müdürlüğü, TCDD İstanbul 1. Bölge Müdürlüğü, İstanbul III, IV ve V Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulları, arşivlerinden sağlanmıştır.
- 2 Bu incelenmede, kültür varlıklarına ilişkin çalışmaların sürece dahil olduğu noktadan başlanmıştır; ön bürokratik ve finansal süreçler kapsam dışındadır.
- 3 Buluntuların sanat-mimarlık tarihi veya antropolojik önem ve değer açılarından, arkeoloji yöntemleri, koruma teknikleri açılarından değerlendirilmesi, araştırmanın ve makalenin amacı doğrultusunda kapsam dışındadır.
- 4 İstanbul V Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 26.04.2006 tarih 85 sayılı kararı ile kentsel ve tarihi sit alanı ilan edilmiştir.
- 5 Subcontract Agreement: CR3 Gebze-Halkali Commuter Rail Upgrading: Civil, Electrical and Mechanical Systems, 26.09.2016.
- 6 TCDD Genel Müdürlüğü'nün 04.04.2017 tarih ve E.140303 sayılı yazısı.
- 7 İstanbul V Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 04.05.2017 tarih ve 4507 sayılı kararı.
- 8 İstanbul V Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 26.06.2018 tarih ve E.539129 sayılı yazısı.
- 9 İstanbul V Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 27.12.2019 tarih 6911 sayılı kararı.
- 10 İstanbul III Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 13.07.2004 tarih 14751 sayılı kararı.
- 11 İstanbul III Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 15.09.2004 tarih 59 sayılı ve 08.03.2005 tarih 423 sayılı kararları.
- 12 İstanbul III Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 26.05.2009 tarih 3698 sayılı kararı.
- 13 İstanbul III Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 12.05.2016 tarih 2907 sayılı kararı ve İstanbul III Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 11.08.2016 tarih 3034 sayılı kararı.
- 14 Nitekim Eylül 2022'de Kızkulesi restorasyonu sırasında onarım perdesinden kulenin kubbesinin yıkıldığına dair saptamaların ardından bazı duayenlerin yapılan işleme kalkan edildiğine, bu duayenlerin uygulamayı savunmak durumunda kalan muğlak açıklamalarına, sosyal medyada popüler olmuş bazı uzmanların da birtakım grafiklerle yapılan müdahaleleri olumluluklarına şahit olunması bu durumun en yakın örneklerindedir.