

İZMİR'İN

ARTALANINDAKİ KENTLERDE

MİMARLIK

EDİTÖR Emel Kayın

01130 70000 .92.220.7  
KENTLERDE MİMARLIK  
MİMARLAR ODASI İZMİR ŞUBESİ  
YAYINLARI



## Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayınları

- Editör : Emel Kayın  
Yazarlar : Hümeyra Birol Akkurt, H. İbrahim Alpaslan,  
Murat Çetin, Emre Ergül, Emel Göksu,  
Emel Kayın, Oya Saf, Gökçeççek Savaşır,  
Ahmet Yoldaş
- Yayımlayan : Mimarlar Odası İzmir Şubesi  
Yayına Hazırlayan : Tuba Çakıroğlu  
Grafik : Güler Ertan  
İletişim : Tel (0.232) 463 66 25 (pbx)  
: Faks (0.232) 463 52 12  
: <http://www.izmimod.org.tr>  
: e-posta: [info@izmimod.org.tr](mailto:info@izmimod.org.tr)
- Birinci Baskı : 3200 Adet  
Baskı : Mas Matbaacılık A.Ş.  
Hamidiye Mahallesi, Soğuksu Caddesi, No: 3  
34408 Kağıthane - İstanbul  
Tel (0.212) 294 10 00  
[info@masmat.com.tr](mailto:info@masmat.com.tr)

ISBN 978-9944-89-687-0

© Her hakkı saklıdır. Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir - Nisan 2009

MURAT ÇETİN

ÖNSÖZ

# İZMİRİN ARTALANINDAKİ KENTLERDE MİMARLIK

## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ: İzmir'in Artalanındaki Kentlerde Mimarlık	EMEL KAYIN	5
AYDIN, DENİZLİ, MUĞLA, BALIKESİR, MANİSA, AFYON, UŞAK: <b>KENTLEŞME VE MİMARLIK</b>		
Değişen Mekânsal Temsil Şemasında Periferinin Dönüştürücü Gücü: İzmir ve Artalan Kentler	EMEL GÖKSU	13
Merkez Ya da Periferik Kent Olma Arasındaki Savrulmalarda Aydın Kenti ve Mimarlığı	EMEL KAYIN	25
Geçmişten Bugüne Denizli Kenti ve Mimarlığı	AHMET YOLDAŞ	39
Kentleşme Sürecindeki Muğla'da Mimarlık	HÜMEYRA BİROL AKKURT	47
Gel-Git Hattı İçinde Hipnotik Bir Yap-Boz Oyunu: Balıkesir Kenti Çağdaş Mimarlığına Eleştirel Bir Bakış	MURAT ÇETİN	61
Cumhuriyet Dönemi Manisa Mimarlığının Anahatları	GÖKÇEÇİÇEK SAVAŞIR, H. İBRAHİM ALPASLAN	77
Afyon: Bir Menzil Kentinde Yangından Sonra	EMRE ERGÜL, OYA SAF	93
Uşak: Ne Kadar Sıradan, Ne Kadar Kendine Özgü	EMRE ERGÜL, OYA SAF	103
YAZARLAR DİZİNİ		110



rifer (merkez-taşra) ilişkisidir (Neumann, 2002, s.134). Bu çerçevede, merkez – perifer ilişkisinin içinde barındırdığı zıtlıktan kaynaklanan çelişki ve gerilimin yanı sıra (Khoury, 1997), özellikle tek yönlü bir bağımlılığın, diğer bir deyişle, periferin merkeze bağımlılığının üzerinde durmak, Balıkesir kentindeki 'çağdaş' mimarlığın durumunu kavrayabilmek için oldukça önem taşımaktadır. Bu noktada hemen vurgulamak gerekir ki, bir perifer olarak değerlendirildiğinde Balıkesir, bir uçta İzmir, diğer uçta da Bursa ve hatta bunun devamı olarak İstanbul olmak üzere çift merkeze sahiptir. Bu nedenledir ki, gerek sosyal hayat gerekse ekonomik ve idari yapısı da, bu hat üzerinde oluşan iki kutup (İzmir – İstanbul) arasındaki gel-gitlere dayalı olarak algılanmalıdır. Bu anahtar kavram kapsamında, konunun çerçevesi şöyle çizilebilir: Gerek sosyo-ekonomik yapı (ki bu, içinde politik, yönetsel, kültürel boyutları ile üretim ve mülkiyet konularını da içerir), gerekse mimariyi de içine alan fiziksel yapı, kentin tarihi boyunca bazı süreksizlikler barındırmış ve bu nedenle belirli dönemler haricinde, kentte ne yerleşik bir sosyo-kültürel hayat ne de bu tür bir yaşantıyı barındırabilecek nitelikte bir mimari gelişim süreci varolabilmiştir. Kentin fiziksel ve sosyal boyutlarının birbirine paralel bir biçimde oluştuğu varsayımından hareketle, "çağdaş mimarlığın" oluşum koşulları bu bağlantının çözümlenmesine dayandırılacaktır.

"Merkez – Perifer karşıtlığı ve bağımlılığı" kavramı ışığında, Balıkesir kent tarihi, yalnızca fiziksel değil, sosyolojik, ekonomik, siyasal ve kültürel açıdan ele alındığında, iki temel olgu karşımıza çıkar. Bunlardan birincisi, "Vektörel Devinim" olarak tanımlayabileceğimiz olgu ki; özellikle yol (karayolu ve demiryolu) ile ilişkisi anlamında bir transit nitelik sergilemesi kastedilmektedir. İkincisi ise (gerek idari, gerek ekonomik, dolayısıyla da fiziksel ve biçimsel olarak) "Süreksizlik" olgusudur. Bu iki olgu bize, önce geleneksel, daha sonra, Cumhuriyet ile birlikte ise Modernist dönemde dokunmuş, ancak günümüzde parçalanmış bir sistemin dağılmış nirengi noktalarının oluşturduğu bir durum sergiler.

Bu tablo içerisinde, bozulan bu dokuya müdahale eden mimarın konumu bir tür hipnoz ile ifade edilebilirken, mimarlığın ve fiziksel çevrenin durumu da bu kontrolsüzlük içinde kendiliğinden üreyen ve gelişen (metastasis) sıradan, kimliksiz ve monoton bir organizma görüntüsünden ibarettir. Böylesi bir ortamda günümüz mimarlığı için iki seçenek söz konusudur: Bunlardan birincisi, bu kanserojen organizmaya uyum sağlayarak onun üremesine ve gelişmesine bilinçli veya bilinçsiz olarak hizmet etmektir. İkincisi ise, organizmanın genel karakterine aykırıymış gibi görünen bağımsız, tekil mimarlık ürünleri aracılığı ile bir tür yap-boz oyununu bu organizmaya karşı oynamaktır. Bu tür bir müdahale, aşı görevi görerek organizmayı tedavi edebileceği gibi, yeni enjekte ettiği organizmaların yeni komplikasyonlara yol açma olasılığını da taşır. Şüphesizdir ki, ikinci yol, bu ürünlerin organizmanın tümüne ve oyunun gidişatına etkileri bilinmediğinden beyhude bir çaba olarak nitelendirilip tercih edilmediğinden; özellikle 1950'lerden bu yana süregelen ekonomik dinamiklerin kendiliğinden ürettiği mimari organizma kontrol edilemez bir biçimde hızla büyümektedir. Söz ko-



## SOSYAL OLGULAR

Cerasi'nin de belirttiği gibi bir yaşam biçiminin sahnesi olan kentler, yapıları ve düzenleriyle, yapı tiplerinin dağılımıyla, sakinleri ve yaratıcılarının düşünce kalıplarında olduğu gibi, mekânların biçimsel üsluplarıyla da okunabilir gerçeklerden türemiştir (Cerasi, 1999, s.13). Burada da Balıkesir kentindeki sahne dekorunu kavrayabilmek amacıyla, öncelikle yaşam biçimini tarihi bir perspektifte irdeleyeceğiz.

Balıkesir kentinin tarihteki belli dönemlerde, özellikle 17. ve 18. yüzyıllar ile Cumhuriyet'in kuruluşunu takip eden yıllar olan 1930 ve 1940'larda oldukça canlı bir sosyal ve kültürel hayat yaşadığı ve bu dönemlerdeki fiziksel çevreye ilişkin verilere bakıldığında oldukça etkileyici, bir mimari ve kentsel doku bulunduğu anlaşılıyor (Su, 1937, s.24; Çetin et al., 2003b, s.311). Kentin sosyo-ekonomik yapısıyla paralellik gösterdiği şüphe götürmeyen bu kentsel dekorun, oluşturulan sosyal modelin ortadan kalkmasıyla eş zamanlı olarak değiştiğini ve bozulduğunu gözlüyoruz. Yeni Cumhuriyet yönetiminin halk için sunduğu sosyal model zamanla, özellikle de 1950'lerden sonraki çeşitli gelişmelerin doğrultusunda etkisini yitirmeye başladıkça, yenilikçi mimari ortamın da yavaşça ortadan kalktığını saptamak olasıdır. Bu bağlamda, çağdaş yenilikçi bir mimarının ön koşulunun çağdaş ve yenilikçi bir sosyal model ile istikrarlı bir sosyo-ekonomik ve politik ortam olduğu söylenebilir. Bu saptama ışığında, Balıkesir kentinin sosyolojik açıdan tarihsel gelişimine bir kez daha göz atmak gerekir.

Geçmiş Paleolitik döneme dek uzanan Balıkesir'in Antik dönemden bu yana uzanan tarihsel gelişimi incelendiğinde, kentin yol ile ilişkisinin daima temel bir unsur olduğu görülür. Özellikle ticaret, ulaşım ve güvenlik açısından bakıldığında, yollar ve nehirlerin oluşturduğu, diğer bir deyişle vektörel öğelere dayalı bir ağ sistemi ve bu ağın düğüm noktalarında yer alan koruma yapılarından (kaleler) oluşan bir sistem, kentin geçmiş dönemdeki fiziksel yapısını kabaca özetleyebilir. Bu fiziksel doku ile ilişkili olarak ele alındığında, kentin ekonomik yapısı, iç bölgelerdeki tahıl üretimi, nehir ulaşımı ve ticareti ile sahildeki donanma gücüne dayalı bir savaş ekonomisi arasında gidip gelen bir nitelik sergiler (Mercan-göz, 2003, s.36). Bu gel-gitler sırasında sistemin düğüm noktaları olan kaleler, giderek önemini kaybedip yıkılarak yok olmuş, özellikle 8. ve 9. yüzyıllardaki Arap istilalarından itibaren merkezlerin ticari yollardan askeri yollara kaymasıyla birlikte yollar ve nehirler de birbirinden ayrılarak fiziksel sistemin dağılmasına yol açmıştır.

Ayrıca, tarihi boyunca savaşlar açısından oldukça yoğun ve yıkıcı dönemler geçiren bölgede, hakimiyet de sürekli el değiştirmiştir (Durukan, 2003, s.54). Helenistik döneme ait kalıntılar da bulunan kentin, Roma döneminde kurulduktan sonra Bizans hakimiyetine, sonra Arap istilası sonucunda ellerinden çıktıktan sonra tekrar Laskaris egemenliğine, daha sonra ise Selçuklu, Beylikler ve Osmanlı egemenliklerine geçtiği bilinmektedir. Bu durum, yönetim açısından sü-

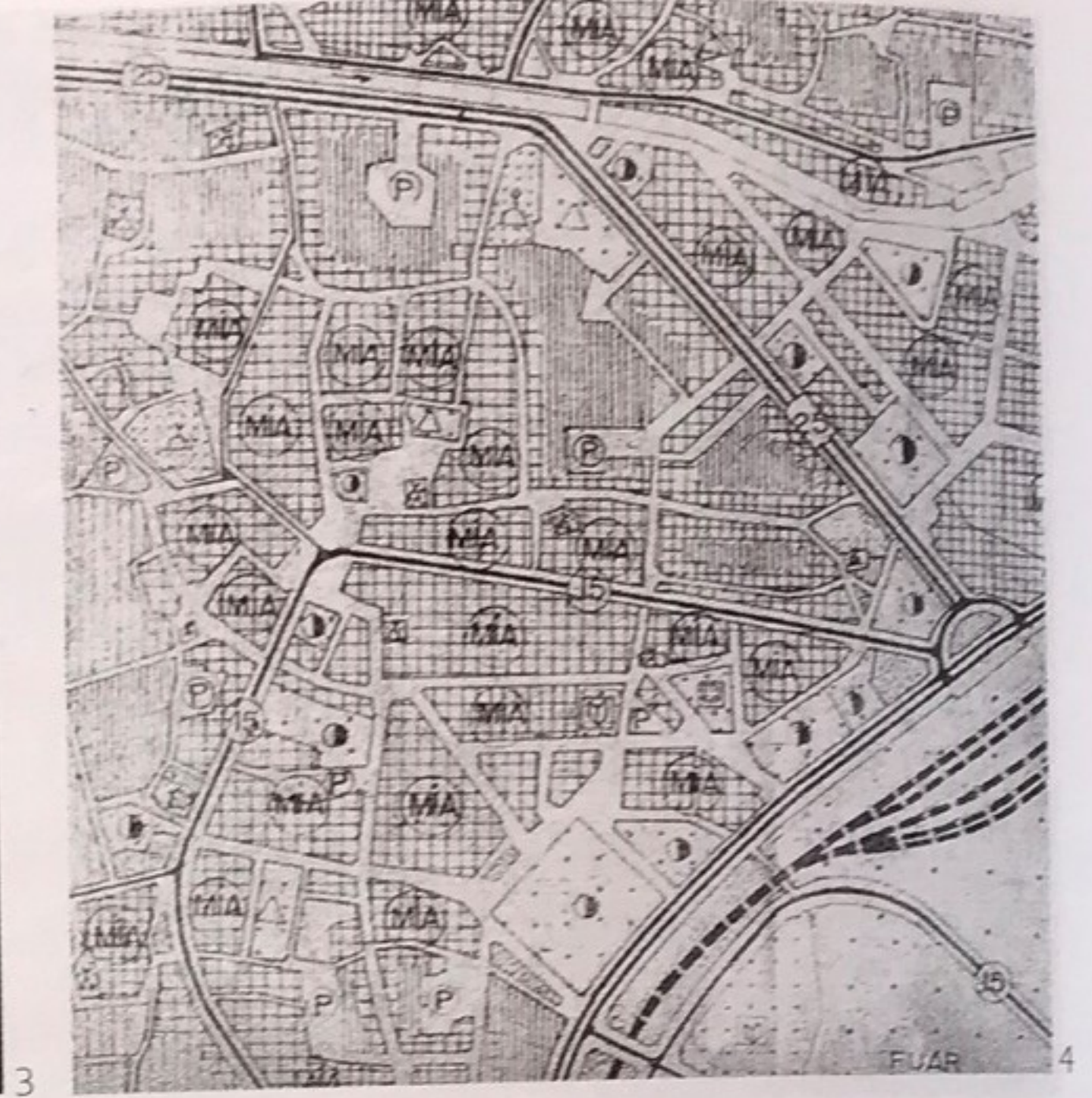


**Resim 2** İçe dönük, rutin yaşantının fiziksel yansıması olarak, monoton, kimliksiz mimari dokuya bir örnek

rekliliğin önemli ölçüde zedelenmesine yol açmıştır. Bu süreçte Bizans başkenti İstanbul ile periferideki Beylikler'in sürekli değişen yerel idari merkezleri arasında kalan Balıkesir, ekonomik ve politik açıdan sürekli olarak farklı kutuplar arasında gidip gelmek ve bu bağlamda bir transit kültür geliştirmek durumunda kalmıştır. Bu tür değişimler Osmanlı dönemi ile de son bulmamış, Eyalet Sistemi değişiklikleriyle idari yapısında da süreksizlikler meydana getirilmiştir. Buna ek olarak, zayıflayan imparatorluk ekonomisi ile birlikte Âyanlık sisteminin taşra üzerindeki olumlu yanlarının yanı sıra, bilinen bazı olumsuz etkileri Balıkesir'de de kendini göstermiştir (Ülker, 2003, s.78). Görülüyor ki, sosyolojik, tarihsel, ekonomik, politik ve kültürel kapsamda "süreksizlik" olgusu kente tam anlamıyla damgasını vurmuş gibidir.

Günümüze gelindiğinde ise durumun pek değişmediği söylenebilir. Gerek ekonomik, gerek sosyal yaşantı, hizmet alımı, eğitim gibi pek çok konuda İzmir ve İstanbul arasında gidip gelen üst-orta gelir grubuna ait Balıkesir kentlisi, transit kültürü bir anlamda devam ettirirken, kentin içine hakim kurumlar merkezi otoriteye, devlet kurumları ve orduyla ilişkili kurumlara aittir. Bu çerçevede, askerlik ve memuriyet ile genel karakteri tanımlanabilen kent, aslında Türkiye'nin en büyük mevduat birikimlerine sahip iller arasında neredeyse başı çekmektedir. Bununla birlikte, kent içi ekonomik, sosyal ve kültürel hayat tam bir atalet örneği sergilemektedir. İçe dönük, rutin ve monoton bir görünüm sunan yaşantı, kendini fiziksel dekoruna da aynen yansıtmaktadır. Buna ek olarak, popüler ve tüketim kültürlerinin yanı sıra transit kültürle de beslenen "otomobile dayalı yaşam kültürü" bu kentte de etkisini göstermektedir.





**Resim 3** Araç trafiğinin kentin fiziksel yapısına olumsuz etkileri

**Resim 4** Balıkesir Merkezi için önerilen imar planı (Balıkesir Belediyesi Arşivi)

**Resim 5** Milli Kuwetler Caddesi, 20.yüzyılın ilk yarısı

**Resim 6** Vasıfçınar Caddesi, 20.yüzyılın ilk yarısı

Yukarıda ele alınan temel olgulara dönecek olursak; Balıkesir'in ekonomisini, üretim biçimi ve bunun dönüşümü ile üretimin merkez-taşra ilişkisi içindeki konumu açısından değerlendirmek ve bu değerlendirmenin sonuçlarından fiziksel yapıya ve mimariye dair çıkarımlarla devam etmek bize sosyal yapı – fiziksel çevre ilişkilerinin çözümlenmesi yolunda ışık tutabilecektir.

Balıkesir temel olarak halen tarıma dayalı, ancak küçük ve orta ölçekli sanayinin (un, yem, yağ, tavukçuluk ve tavuk ürünleri, az miktarda kerestecilik, bor ve kömür madenciliği, mermer ocakları ve çimento üretiminin) ağırlıkta olduğu bir ekonomik yapıya sahiptir. Ancak, bu alanlardaki ekonomik üretimin yerel hayata geri dönüşü, teknolojik dönüşümü ve yeni yatırım alanlarının açılması konularında önemli sorun yaşanmaktadır. Bu alanda ortaya çıkan üretim fazlası ve kazanç, tüketim alanında taşradan merkezlere, İstanbul ve İzmir ticaret hayatına veya sahil turizmine doğru akmakta, yerel ekonomi ise bu kazancın gayrimenkul ve mevduat olarak bloke edildiği, dolayısıyla atıl duruma dönüştürüle-

rek mevcut durumun muhafaza edildiği bir tablo çizmektedir. Sonuç olarak, yerel ekonomik hayat tarıma, spekülasyona, rantta ve yüksek kira gelirine dayalı bir çerçevede içinde kalmaktadır. Bu nedenle mülkiyet yapısı, kentin ve mimari çevrenin dönüşümünde önemli yer tutar. Önemli ölçüde el değiştirmeyen mülkiyet nedeniyle, yerel güçler ve yönetimler, şehrin genişleyerek gelişmesini teşvik etmek bir yana, aksine kentin belli bir bölge içinde sıkıştırılarak oluşturulan baskıyla mevcut kentsel rantın artırılmasını benimseyen bir tavır sergilerler. Bu da yerel mimari arayışların ortaya çıkması için ortaya çıkabilecek fırsatların önünü daha ilk aşamada tıkayan bir unsur olarak karşımıza çıkar.

Sosyal, ekonomik ve kültürel açıdan yaptığımız değerlendirmelerin ışığında şimdi de fiziksel yapıyı inceleyerek transit kültür ve süreksizlik olgularının mimari ve kentsel çevreye etkilerini görelim.

## FİZİKSEL OLGULAR

20.yüzyılın başına kadar 19.yüzyılda ızgara planına göre oluşturulan Aygören Mahallesi vb. gibi alanlar hariç organik bir kentsel dokuya sahip olan Balıkesir'de, özellikle Cumhuriyet'in kurulması ile birlikte bu yenilikçi yönetimin varlığını, ilkelerini somutlaştırdığı yeni kentsel mekânlar oluşturulmaya başlamıştır. Bu mekânsal oluşumlar da, kökleri Antik döneme dayanan, örneklerine Barok dönem kent planlamalarında rastlanan yeni bulvarların veya caddelerin açılmasıyla elde edilmiştir. Uygarlığın o dönemdeki en önemli araçlarından olan demiryolu ve Gar yapısı ile yerel yönetim binasını birbirine bağlayan İstasyon Caddesi (bugünkü adı ile Milli Kuvvetler Caddesi) ile bugün Bursa-İzmir otoyoluna dönüşmüş olan Vasıfçınar Caddesi, Cumhuriyet yönetiminin çağdaş dünya görüşünü sergileyen yeni kentsel akslar olarak kente enjekte edilmiştir. E. Egli tarafından hazırlanan planda da bu aksların önemi açıkça görülmektedir. Ancak kentin daha sonraki dönemlerde sürekli değişen bir master-plan doğrultusundaki gelişimi sonucu bu akslar, özellikle de otoyola dönüşen Vasıfçınar Caddesi, kentin "sürekliliğini" zedeleyen "çizgisel" bir bölücü eleman haline almıştır (Çetin et al., 2003a s.476). Kentsel, mekânsal süreklilikten koparılan bu prestij aksları da Cumhuriyetin ilk yıllarındaki temsili önemlerini ve dolayısıyla üzerlerindeki çağdaş mimari örneklerini de kaybederek (Çetin et al., 2003b) bugün, yukarıda değinilen ve kendiliğinden gelişen organizmanın (metastasis) kuluçkalanma alanlarından biri haline gelmiştir. Bu akslar üzerinde yer alan Kervansaray Otel de 2006 yılı içerisinde yıkılmış, dolayısıyla bazı konutlar dışında bu döneme ait yapılardan hemen hemen hiç iz kalmamıştır.

Kentsel çevrenin günümüzdeki oluşumuna dair bir diğer konu da, yukarıda ekonomik yapı ile ilişkili olarak değinilen, kentin genişleme politikası konusudur. Belirtildiği gibi, kentin dışarıya doğru genişleyerek büyümesi, kanımızca çok tercih edilmemekle birlikte kaçınılmaz hale geldiğinden, kent çevresinde yeni yerleşme ve kullanım alanları açılmaktadır. Ancak, bunlar bir plan bütünündeki etkileri değerlendirilerek değil, Bursa – İzmir Otoyolu hattı üzerindeki birbirinden



bağımsız mülkiyet parçalarının imara açılması şeklinde oluşmaktadır. Mevzii İmar Planlarıyla düzenlenen bu farklı kullanımların birbiriyle nasıl ilişkiler ve mekânsal süreklilikler kuracağı konusu ne yazık ki yerel idarenin ilgili birimlerince yeterince değerlendirilmemektedir. Bu durum da fiziksel ve mekânsal anlamda bir diğer "süreksizlik" unsuru oluşturmaktadır.

## MİMARİ ÖZELLİKLER

Yukarıda, mülkiyet konusunun önemine değinildiği gibi işveren profili ve zihniyetlerindeki bozulmanın doğurduğu tehlikelere işaret edilmişti. Bu iki unsurun ışığında bakıldığında, tüm Türkiye'de olduğu gibi, özellikle 1980 sonrası dönemde hızla çoğalan sermaye ve bunun doğurduğu yapı faaliyeti patlaması, Balıkesir kentinde de etkisini göstermiştir. Bu olguların kentteki yapı üretiminin



**Resim 7** E. Egli tarafından 1944 tarihinde hazırlanan Balıkesir kent planından bir bölüm

**Resim 8** Kenti bölen çizgisel elemanlar halinde gelen karayolu ve demiryolu hattı

**Resim 9** Yıkılan Kervansaray Otel binası

**Resim 10** Balıkesir, kimliksiz mimari dokudan örnek

**Resim 11** Balıkesir, malzeme tüketimine dayalı mimari üsluba örnek bir yapı. Benzer bir dili yeni inşa edilmekte olan alışveriş merkezi yapısında da görmek mümkündür.

**Resim 12** Mimari bilginin ikinci elden tüketiminin doğurduğu deformasyonlardan bir örnek



biçimi, miktarı ve sürecine etkileri şu şekilde olmuştur: Kültürel açıdan yozlaşan yerel mimarlık eylemi, kentteki mülkiyet yapısı ve işverenlerin tercihleri doğrultusunda, kimliksiz bir mimari üslubun kendi kendine gelişen bir organizma gibi yayılmasına ya aracılık etmiş ya da göz yummuştur. Bu durum, daha önce de belirtildiği gibi, bir yerel ekonomik canlanma sağlanmadığı ve sosyo-kültürel yapı bölgesel git-gellerin etkilerinden arındırılmadığı sürece kaçınılmazdır. Bu organizmaya direnmeye çalışan mimarlık girişimleri ise, ne yazık ki mimarlık alanının kültürel kaynaklarıyla bağını çoktan kesmiş olduğundan<sup>1</sup>, yapı sektörünün malzeme tüketimine dayalı mimari üsluplarının esareti altına girmekten kendilerini alkoya mamışlardır. Buna bir de, merkez – taşra ilişkisi çerçevesinde, merkeze ait kültürel üretimlerin taşrada ikinci elden tüketilirken çeşitli deformasyonlara uğradığı gerçeği de eklendiğinde, ortaya çıkan tablonun mimarlık adına çok da olumlu olduğu söylenemez. Alt-orta gelir gruplarının yaşama kültürü ve bu kültürün yitirdiği fiziksel çevrenin zaten derme-çatma, bakımsız, kalitesiz, yarım kalmış bir görünüm sergilediği bir taşra kentinde, üst-orta gelir grubunun yapı üretim sü-

<sup>1</sup>Mimarlık mesleği ile ilgili olarak düzenlenen yarışma, konferans, seminer, sergi gibi etkinliklerin sayısına ve niteliklerine bakıldığında, bunların kentteki mimarları kültürel açıdan besleyecek, geliştirecek aktiviteler olmaktan çok malzeme ve ürün tanıtan toplantılardan veya depreme dayanıklı yapı üretimiyle ilgili tartışmalardan öteye gitmediği görülür. Ayrıca, bu tür tanıtım etkinliklerine katılımın da çok sınırlı olduğu gözlenebilir. Mesleki örgütlenmenin odak noktasını yapı üretimindeki projelendirme hizmetlerinin paylaşımı ve ücretlendirme politikaları oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra, yerel ve merkezi idarelerin yasa ve yönetmeliklere aykırı uygulamaları ile mücadele de bu örgütlenmenin asal faaliyet alanlarını oluşturur. Kuşkusuz, bunlar meslek örgütlerinin temel işlevlerinden olmakla birlikte, özellikle taşrada yer alan meslek kuruluşları için, merkezde üretilen (felsefi, estetik, sosyolojik vs.) bilginin taşraya taşınması da bu örgütlenmenin görevleri arasına alınması kanımızca hayati önem taşımaktadır.



13



14

reçlerinin yukarıda ifade edildiği gibi gerçekleşmesi, kentte “çağdaş mimarlığın” geleceğine dair umutlarımızın da kırılmasına yol açmaktadır. Ayrıca, yıkılarak taşınan eski otobüs terminali yapısının bıraktığı boşluğun, kentsel mekân yaratma potansiyelinin değerlendirilmesi yerine, bu kez yeniden iç hatlar terminali olarak değerlendirilmesinin ve bu alanın yıkılan Kervansaray Otelinden kalan alan ile bütünleşmesinde gözlenen kentsel tasarım sorunlarının, Balıkesir mimarlığında tanımlanmaya çalışılan gel-git olgusuna önemli örnek oluşturduğu ifade edilebilir. Kentte, yapı üretiminin miktarına bakıldığında, ruhsat başvurularının önemli bir kısmının tadilat, ruhsat yenileme ve benzeri olduğu görülür. Yeni yapılaşmanın ise tek elden bir seferde üretilen çok sayıda konuta dayalı ve seri imalata yönelik projelerden ibaret olduğu düşünülürse, yapı üretim miktarının “çağdaş mimarlık” ürünlerini üretecek düzeye ulaşmadığı, dolayısıyla da, bu sınırlı üretim içinde “çağdaş mimarlık” örneklerini barındırabilecek yapı programı çeşitliliğine (kültür yapıları, eğlence yapıları, spor yapıları, ticaret yapıları, prestij yapıları, kamu yapıları, vs.) yer olmadığı söylenebilir. Üretim biçimi ise, projelerin çok kısa bir sürede üretilmesini öngören bir sisteme dayalı olduğundan “çağdaş mimarlık” üretimi standartlarına elverişli değildir. Gerçekten de mimarlık kültürüne mal olmuş yapılardan ve mimarlardan çok azının bu ortamda eser vermiş olması da bu görüşümüzü doğrular niteliktedir. Bunlar arasında Behruz



**Resim 13** Yarım kalmış, derme-çatma mimari üslup ve bu yapılarda devam eden yaşam

**Resim 14** Hasan Baba Çarşısı, Cengiz Bektaş

**Resim 15** Cumhuriyet dönemi yapıları; Sümerbank, Salih Tozan Sineması (yıkılmış), Necatibey Eğitim Fakültesi, Hükümet Konağı

15

Çinici tarafından tasarlanan Artur sitesi (ki bu eser kent merkezinde değil sahil ilçelerinden biri olan Akçay civarında yer almaktadır) ile Cengiz Bektaş tarafından tasarlanan ve dışarıdan oldukça monoblok bir etki yarattığı halde, içinde spiral bir rampa üzerine yerleştirilmiş alışveriş ve ofis mekânlarından oluşan Hasan Baba Çarşısı sayılabilir.

## DEĞERLENDİRME

Sosyal ve fiziksel olarak iki açıdan incelemeyi uygun gördüğümüz her iki başlığın "transit kültür", "çizgisellik" ve "süreksizlik" kavramları gibi ortak paydalarda birleştiği açıkça görülebilir.

Sonuç olarak, kentte "çağdaş mimarlığın" oluşamamasının arkasında "kentsel mekân – sosyal yapı bütünlüğündeki kopuş"un yattığı söylenebilir. 2000 – 2004 yılları arasında Balıkesir’de çeşitli ölçekte yürüttüğümüz araştırma ve projelendirme çalışmalarında bu durum kimi zaman istatistiksel verileriyle, kimi zaman analitik modellerle ortaya konmuştur. Kentteki sosyal yaşantı ve ticaret hayatının fiziksel çevreyle ilişkilerinin ele alındığı çalışmalar (Çetin et al., 2004, s.444) kapsamında birbirine paralel olarak yürütülen anket çalışmaları ve kentlinin zihinsel haritalarının çıkarılması çalışmaları, burada sorun alanı olarak or-

71

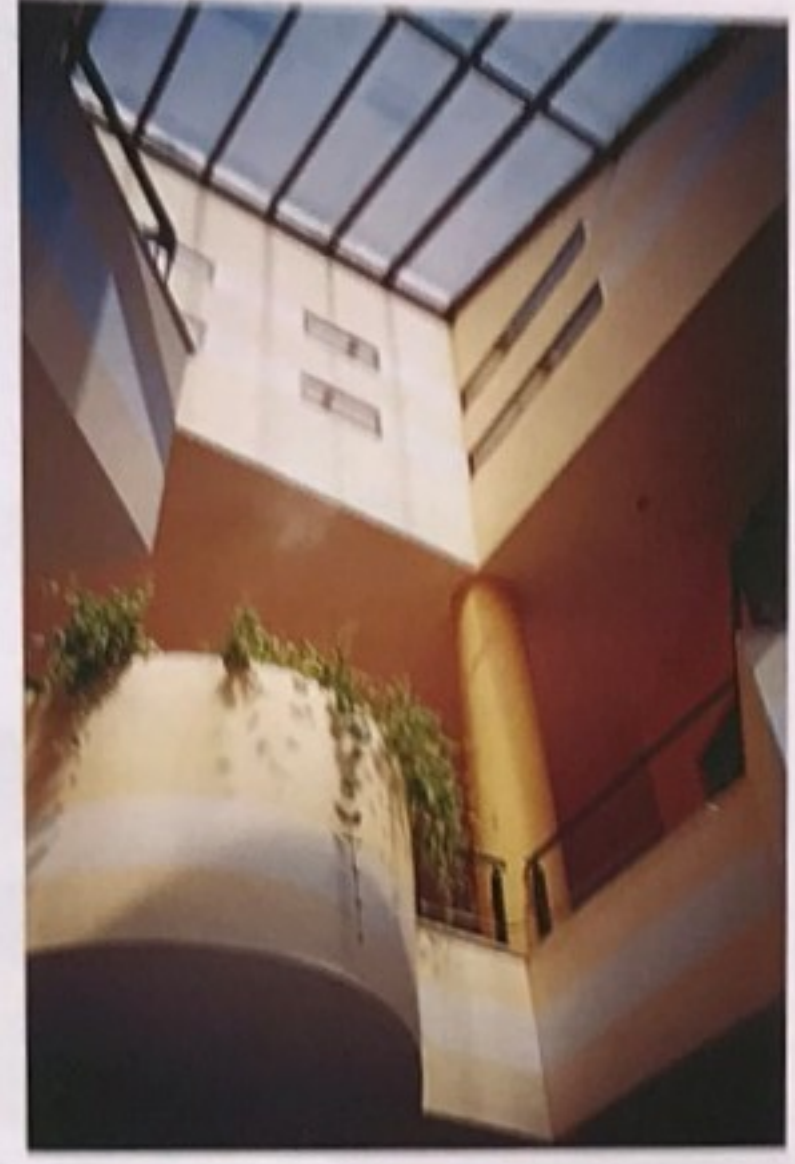


16

taya konulan "süreksizlik" olgusunu görsel olarak ortaya çok net bir şekilde koymaktadır. Ayrıca Balıkesir kentindeki fiziksel çevrenin mimarlık eğitimi ile arasındaki "etkileşim modeli" konusunda yürütülen çalışma da (Çetin et al., 2003c, s.512), Balıkesir'de "çağdaş mimarlık" konulu bu yazının içeriği ile doğrudan örtüşmektedir. Burada geliştirilen yöntemle varılan sonuçlar da kentteki fiziksel çevrenin "çağdaş mimarlık" standartlarından oldukça uzak olduğu ve bu durumun kentteki mimarlık eyleminin ilk basamağı olan mimarlık eğitimini olumsuz yönde etkilediği yönündedir.

Denilebilir ki, belirli hatlar doğrultusunda (ve paralelinde) mekânsal sürekliliğini kaybetmiş bulunan Balıkesir, sosyal, kültürel ve bunların da kökeninde bulunan ekonomik yapısıyla "çağdaş bir mimari çevre"nin oluşması için gerekli koşullara ortam hazırlayamamaktadır. Tarihte çeşitli defalar var olduğu bilinen bu ortamın yeniden yaratılabilmesi, kentin (taşra) sosyo-ekonomik hayatının dışı (merkez) bağımlılıktan kurtarılarak, kendi yerel dinamikleri doğrultusunda geliştirilecek bir yeniden canlanma ve bunu izleyen ekonomik, sosyal ve kültürel bir kalkınma hareketine bağlıdır. Bu doğrultuda, öncelikle üretim biçimindeki dönüşümün gerçekleşmesi ve buna paralel olarak mülkiyet ve işletme sisteminin yeniden yapılandırılması gerekmektedir. Ulusal ve manevi konularda kolaylıkla ve büyük bir güç olarak birleşebilen yerli halkın, sosyal konularda örgütlenebilmesine engel olan kopuklukların da sivil toplum kuruluşlarının duyarlılığı sayesinde aşılmasıyla birlikte, "kentsel mekân - sosyal doku bütünlüğü"ndeki kopmanın onarılması sağlanabilir. Böylesi bir ortamda "çağdaş mimarlık" kendiliğinden yeşerecektir.

Balıkesir'de "çağdaş mimarlık" adına en başarılı ve vakur örnekleri, ne yazık ki sayılan giderek azalan Cumhuriyet dönemi yapılan oluşturmaktadır. Bu yapıla-



Resim 16 Balıkesir, geleneksel kent merkezinden izlenim

Resim 17 Geleneksel mimarinin yeniden yorumlanması, restorasyon ve çağdaş ek, BASAF derneğine ait bina ve M. Emin Tan Fotoğraf kitabı

nın da yok olmadan ivedilikle bir tür koruma çerçevesi altına alınarak "çağdaş mimarlık" örnekleri arasına kazandırılması, bundan sonra bu yolda atılacak adımların geçmişle bir "süreklilik" çizgisini yeniden kurabilmesine ve belirli bir standart oluşturmaya önemli katkıda bulunabilecektir. Geleneksel kent dokusundan ve mimari örneklerinden (Çetin, 2003, s.186) de çok sınırlı örnekler kalmış olmakla birlikte, bu değerlerin yeniden ele alınarak kültürel bir birikimle yeniden okunması ve "yeniden üretilmesi" (Çetin, 2004, s.23), "çağdaş mimarlığın" yerel değerlerden yola çıkarak oluşturulmasına yönelik yeni bir standardın oluşturulabilmesi ve bu mimarlığın "kültürel süreklilik" temeli üzerine inşa edilmesine yönelik yeni bir mecra açması açısından önem taşır. Kuşkusuz, geleneksel mimariden yola çıkmaya çalışacak bir mimari yaklaşımın kentte gözlenen kentsel / mekânsal süreklilik sorununa bu ölçekteki açılımlarla öneriler sunması beklenmelidir (Çetin et al., 2003, s.315).

## ÖNERİLER

Balıkesir'de uzun zamandır devam eden çizgisel transit kültürün yerine düzlemsel olarak tanımlanabilecek bir yerleşik yerel kültürün oluşturulması ve kopma olgusunun yerine de süreklilik temasının kurgulanmasının, Balıkesir'de "çağdaş mimarlık"tan söz edilebilmesi için bir tür ön koşul oluşturdukları söylenebilir. Bu yüzden, kent mimarlığına dair getirilecek öneriler "düzlemsel bir sistem ve nirengi noktaları" temasına dayandırılabilir. Bu önerilerin özü, başta sözü edilen ağ sisteminin günümüz verileriyle yeniden inşa edilmesi ve bu sistem içerisinde yeni düğüm noktalarının oluşturularak "sürekliliğin" sağlanması olarak özetlenebilir.





Resim 18 Balıkesir, Fuar Alanı önünde yer alan tören meydanından görünüm

Bu amaç doğrultusunda, genel olarak kentteki sosyo-politik tavrın ve bunun arkasında barındıracağı yerel ekonomik gücün yeniden canlandırılmasına yönelik ekonomik modelin toplumsal bir uzlaşıyla belirlenerek işlerlik kazanması gerekmektedir. Merkeze bağımlılıktan kurtulabilecek olan bu taşra kentinde, süreksizliğin önüne geçilerek transit değil yerleşik, çizgisel değil düzlemsel bir yerleşim modelinin oluşturulması sağlanabilecektir. Bu kapsamda, yerel girişimciler ve sivil toplum kuruluşlarının işbirliği ile ekonomik kalkınmanın yanı sıra, kültürel ve mimari bir açılımın da filizlenebilmesi için gereksinim duyulan ortam sağlanabilecektir. Kuşkusuz, "çağdaş mimarlık" bu koşullar sağlandıktan sonra kentlinin ve mimarların gündemine gelebilecektir.

Yukarıda yapılan değerlendirmeler doğrultusunda, çağdaş mimarlık kavramı ve bu kavrama dair tamamlayıcı kültürel öğelerin, standartların ve en önemlisi sosyo-politik tavrın Balıkesir kentine enjekte edilebilmesi için çıkış yolları; i) Erken Cumhuriyet dönemine ait 'modern' mimari mirasın korunması, ii) geleneksel mimari mirasın bilinçli ve eleştirel bir şekilde yeniden okunması, iii) kentsel bütünlüğü yeniden kuracak kentsel tasarım ve yenileme projelerinin geliştirilmesi, olarak gösterilmiştir.

Bu çerçevede birtakım paket proje odakları işaret edilebilir ki bunlar yukarıda sözü edilen sistemin nirengi noktalarını oluşturabilirler. Ali Hikmet Paşa Meydanı, Yoğurt Pazarı Meydanı, Hal Meydanı, Cumhuriyet Meydanı ve Hükümet Mey-

danı gibi alanlar, aralarında mekânsal süreklilik sağlanabilecek noktaları oluşturmaktadır. Belirtilen bu noktalarda kentliyi günlük yaşamda da bir araya getiren kentsel mekânların oluşturulması, bugüne dek kentliyi sadece törenlerde bir araya toplamaya çalışan ve "meydan" olarak anılan boşluklarda hissedilen eksikliklerin tamamlanması için önemlidir. Tüm bunlar, sivil toplum kuruluşlarının kentlilik bilinci konusunda yapacakları girişimlerle ve meslek örgütlerinin mimarlığı sorguladıkları etkinliklerle desteklendiği takdirde Balıkesir'de "çağdaş mimarlığa" dair ümitlerimizin yeniden oluşmaması için hiçbir gerekçe kalmaz.

## Kaynaklar

- Cerasi, Maurice M., 1999, Osmanlı Kenti, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Çetin, Murat, 2004, "Tarihsel Kimliği Yeniden Üretmek; Balıkesir Tarihi Dokusunda Yeni Yapılaşma Örnekleri", Mimarist, N. 11, s.20-23.
- Çetin, Murat, Birol, Gaye, Doyduk, Senem, 2004, "Conservation Of Traditional Shopping Places As A Device For Regeneration Of A Turkish Town In Recession", Proceedings of the 1st International Conference on Architectural Conservation between Theory and Practice, Dubai, Mart 14-16.
- Çetin, Murat, 2003, "Balıkesir Tarihi Kent Dokusu ve Sivil Mimari Özellikleri", Bitek Kent; Balıkesir, Ed.F.Özdem, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, s. 185-191.
- Çetin, Murat, Doyduk, Senem, 2003, "Balıkesir Tarihi Kent Merkezine Bir Yeniden Canlandırma Önerisi", Kent- sel Dönüşüm Sempozyumu Bildirileri, 11-13 Haziran, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım Yayın Merkezi, İstanbul, s. 315-321.
- Çetin, Murat, Birol, Gaye, 2003a, "Ideology versus Tradition; a Struggle Over the Plan of A Western Anatolian Town", Proceedings of the 10th International Seminar on Urban Form (ISUF), 3-6 Temmuz, Trani (Bari, İtalya), pp. 475-480.
- Çetin, Murat, Birol, Gaye, 2003b, "A Callous Diversion from A Livable Stage-Set; The 75 Year Story of A High-Market Street", Proceedings of 2nd International Livable Environments and Architecture Congress, 1-4 Temmuz, Trabzon, pp. 309-316.
- Çetin, Murat, Birol, Gaye, 2003c, "Against the Decor of Nomadic-Modernity; Urban-Architectural Education within A Small Anatolian Town", Proceedings of 36th International Making Cities Livable Conference, 13-17 Nisan, Santa Fe, NM.
- Durukan, Aynur, 2003, "Ortaçağ Türk Tarihinde Balıkesir", Bitek Kent; Balıkesir, Ed.F.Özdem, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, s. 51-69.
- Khoury, Dina Rizk, 1997, State and Provincial Society in the Ottoman Empire; Mosul 1540 – 1834, Cambridge.
- Mercangöz, Zeynep, 2003. "Bizans Çağında Balıkesir", Bitek Kent; Balıkesir, Ed.F.Özdem, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, s. 31-49.
- Neumann, Cristoph K., 2002, "Ottoman Provincial Towns in the Eighteenth to the Nineteenth Centuries", The Empire in the City; Arab Provincial Capitals in the Late Otoman Empire Ed. J. Hanssen, T.Philipp, S.Weber, Orient Institute, Lübnan, pp. 131 - 144.
- Su, Kâmil, 1937, 17. ve 18. yüzyıllarda Balıkesir Şehir Hayatı, Balıkesir Halkevi Yayınları, Resimli Ay Matbaası, İstanbul.
- Ülker, Necmi, 2003, "Osmanlı Döneminde Balıkesir Tarihi ve Nüfus Hareketleri", Bitek Kent; Balıkesir, Ed.F.Özdem, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, s. 73-87.

\* Bu yazının hazırlanmasındaki değerli katkılarından ötürü Senem Doyduk'a teşekkürlerimi sunarım.