T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DE MODERN MİMARLIK DÖNEMİNDE GAZİANTEP KENT TASARIMININ MİMARİ SÜREKLİLİK BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

FEYZA KUYUCU

DOKTORA TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARİ TASARIM PROGRAMI

DANIŞMAN
DOÇ. DR. YASEMEN SAY ÖZER

İSTANBUL, 2019

T.C.

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DE MODERN MİMARLIK DÖNEMİNDE GAZİANTEP KENT TASARIMININ MİMARİ SÜREKLİLİK BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

Feyza KUYUCU tarafından hazırlanan tez çalışması 31.05.2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimalık Anabilim Dalı'nda **DOKTORA TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER

Yıldız Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER

Yıldız Teknik Üniversitesi _____

Prof. Dr. Nevzat Oğuz ÖZER

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi _____

Doç. Dr. İbrahim Başak DAĞGÜLÜ

Yıldız Teknik Üniversitesi _____

Doç. Dr. Zafer AKDEMİR

Yıldız Teknik Üniversitesi _____

Doç. Dr. Tan Kamil GÜRER

İstanbul Teknik Üniversitesi _____

ÖNSÖZ

Doğduğum, büyüdüğüm ve yaşadığım kentin zaman içerisindeki dönüşümü, kentin ilk modern mahallerinin birinde geçen çocukluk anılarım, bir dönemin önemli mimari yapıtlarına duyduğum hayranlık çalışma konumu belirlememde etkili oldu. Kentin modern ve geleneksel dokusu arasındaki ilişki, sürdürülen kentsel değerlerin bu ilişkiyi ne ölçüde etkilediği sorusuna aradığım yanıtlar çalışmanın kapsamının oluşturulmasında belirleyici oldu.

Büyük bir heyecanla başladığım çalışmamda benimle birlikte heyecanımı hisseden, bu uzun yolda desteğini ve anlayışını esirgemeyen, bilgi birikimiyle yoluma ışık tutan tez danışmanım sayın Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER'e,

Çok değerli katkılarıyla tez izleme jürilerimde yer alan ve çalışmama yön veren Prof. Dr. Nevzat Oğuz ÖZER'e, Doç. Dr. İbrahim Başak DAĞGÜLÜ'ne, Doç. Dr. Tan Kamil GÜRER'e, Doç. Dr. M. Rıfat AKBULUT'a,

Süreç boyunca desteğini esirgemeyen sevgili eşim Erhan KUYUCU'ya,

Bana en çok ihtiyacı olduğu zamanlarda çalışmam gerektiğini anlayışla karşılayan oğlum Tuna'ya,

Her zaman bana destek olan aileme,

Arkadaşlarım Esra GÜRBÜZ YILDIRIM ve Zeynep ATAŞ'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Mayıs, 2019

Feyza KUYUCU

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ŞEKİL LİSTESİ vii

ÇİZELGE LİSTESİ xii

ÖZET xiii

ABSTRACT xv

BÖLÜM 1

GİRİŞ 1

1.1 Literatür Özeti 2
1.2 Tezin Amacı 4
1.2.1 Kapsam 4
1.2.2 Yöntem 6
1.3 Hipotez 7

BÖLÜM 2

MODERNİZM VE SÜREKLİLİK 9

2.1 Modern, Modernite, Modernizm Kavramı 9
2.2 Modernite Düşüncesinin Temelleri 12
2.3 Modernizmin Mimarlık Üzerindeki Etkisi 14
2.4 Türkiye Mimarlığı ve Modernizm 17
2.5 Süreklilik -Süreksizlik Kavramları ve Modernizm İlişkisi 23

BÖLÜM 3

TÜRKİYE'DE KENT PLANLAMA ÇALIŞMALARI ve KENTSEL DOKUNUN DEĞİŞİMİ 28

3.1 İmar ve Şehir Planlama İle İlgili Yasal Düzenlemelerin Cumhuriyet Dönemi Mimarlığına ve Şehir Planlamasına Etkileri 28
3.2 Türkiye'nin Planlama Deneyimleri ve İlk Plan Denemeleri 36
3.3 Hermann Jansen'in Planlama Anlayışının Türk Mimarisi ve Şehirciliği Üzerine Etkisi 41

3.4 Kemal Ahmet Arû'nun Planlama Anlayışının Türk Mimarisi ve Şehirciliği Üzerine Etkisi 44

BÖLÜM 4

GAZİANTEP KENTİ ve PLANLAMA ÇALIŞMALARI DOĞRULTUSUNDA KENTİN DÖNÜŞÜMÜ 49

4.1 Kentin Kuruluşu, Kale ve İlk Yerleşimler 49
4.2 20. yüzyılın Başlarında Kentin Sınırları 62
4.3 Hermann Jansen Gaziantep Planı ve Kent Dokusunda Yaşanan Değişim 67
4.3.1 Kentsel Ulaşım Sistemi 71
4.3.2 Yeşil Alanlar, Parklar ve Spor Bölgesi 74
4.3.3 Konut Alanları 81
4.3.4 Yönetim Alanları 86
4.3.5 Ticaret Alanları 90
4.4 Kemal Ahmet Arû- Hamit Kemali Söylemezoğlu Gaziantep Planı ve Kent Dokusunda Yaşanan Değişim 91
4.4.1 Kentsel Ulaşım Sistemi 95
4.4.2 Yeşil Alanlar, Parklar ve Spor Bölgesi 100
4.4.3 Konut Alanları 105
4.4.3.1 Lojmanlar 110
4.4.3.2 Aile Apartmanları 116
4.4.3.3 Yapı Kooperatifleri 117
4.4.4 Yönetim Alanları 125
4.4.5 Ticaret Alanları 129

BÖLÜM 5

GAZİANTEP KENT DOKUSUNUN SÜREKLİLİK BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ 132

5.1 Kentsel Ulaşım Sistemi 133
5.2 Kentin Yeşil Alan Kurgusu 143
5.3 Konut Alanları ve Konut Mekân Organizasyonları 147
5.4 Ticaret ve Yönetim Alanları 160

BÖLÜM 6

SONUÇ VE ÖNERİLER 165

KAYNAKLAR 175

EK-A

BARSUMYAN-NAZARYAN ANTEP ŞEHİR PLANI 183

EK-B

1960'LI YILLARDA KENTTE İNŞA EDİLEN MODERN KONUT ÖRNEKLERİ(AİLE APARTMANLARI) 185

EK-C

GELENEKSEL KONUT ÖRNEKLERİ 205
ÖZGEÇMİŞ 224

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1. 1 Çalışma kapsamında izlenen süreç 7
Şekil 4. 1 Doliche ve Dülük Baba Tepesi haritası 51
Şekil 4. 2 Kommagene ve sınır çevreler 52
Şekil 4. 3 Doliche ve Dülük Baba Tepesi`nin Harita Kesiti 52
Şekil 4. 4 Vincent Germain 19. yüzyıl Gaziantep gravürü 53
Şekil 4. 5 Gaziantep Roma kent düzeni için varsayım 54
Şekil 4. 6 Kale ve Ömeriye Camisi'nin konumu 55
Şekil 4. 7 14. yüzyıl, 16. yüzyıl ve 18. yüzyılda kentin tahmini sınırları 59
Şekil 4. 8 Halep aksı, dere ve topoğrafya etkisiyle oluşan ilk yerleşim alanları 60
Şekil 4. 9 Kent topografyası ve ilk yerleşim alanlarının konumu 60
Şekil 4. 10 Mahalleler ve topografik durum 61
Şekil 4. 11 Farklı dinlere ait grupların yaşadığı mahalleler 61
Şekil 4. 12 1920 yılında Abadi tarafından çizilen Antep kenti krokisi 63
Şekil 4. 13 Sarafian'ın kitabında yer alan Ayıntab haritası 63
Şekil 4. 14 Barsumyan-Nazaryan Antep şehir planı 64
Şekil 4. 15 Klikya Koleji 65
Şekil 4. 16 Amerikan Hastanesi 65
Şekil 4. 17 Merkezi Türkiye Koleji 66
Şekil 4. 18 20. yüzyılın başında yerleşim alanları ve kentin batıya doğru yayılmasında öncülük eden Amerikalı misyonerler tarafından yapılan hastane ve eğitim yapılarının konumu 67
Şekil 4. 19 Alfred Cuda'nın çalışmasında yer alan mevcut durumu gösterir harita 68
Şekil 4. 20 Hermann Jansen Gaziantep Planı 70
Şekil 4. 21 Jansen Planı'nda demiryolu hattı ve hizmet binaları 71
Şekil 4. 22 Jansen Planı'nda ana ulaşım aksları 72
Şekil 4. 23 Jansen Planı'nın önemli caddelerinden biri olan Maarif Caddesi'nin yer aldığı alanın cadde açılmadan önceki durumunu gösterir fotoğraf-1933 ... 73
Şekil 4. 24 2018 yılına ait uydu görüntüsünde, gar binasıyla başlayan İstasyon Caddesi ve devamında Hürriyet Caddesi 73
Şekil 4. 25 Jansen Planı'ndan yararlanılarak çizilen farklı genişlikteki yol profilleri 75
Şekil 4. 26 Kavaklık mesire alanı ve Kavaklık Kahvesi 76
Şekil 4. 27 Jansen Planı'nda doğu-batı yönünde uzanan Alleben Deresi boyunca devam eden yeşil aks 77

Şekil 4. 28 Jansen Planı'nda hipodrom alanının batısında yer alması planlanan sebze bahçeleri.... 78
Şekil 4. 29 Şehitler Abidesi ve çevre düzenlemesi 79
Şekil 4. 30 Şehitler Abidesi ve çevresi perspektif çizimi 79
Şekil 4. 31 Şehitler Abidesi perspektif çizimi 80
Şekil 4. 32 Jansen Planı'nda seyir noktaları olarak planlanan tepeler 81
Şekil 4. 33 Güneyde yer alan mezarlık alanından kente bakış 82
Şekil 4. 34 Yeni mezarlık planı 82
Şekil 4. 35 Mezarlık giriş kapısı projesi 83
Şekil 4. 36 Mezarlık giriş kapısı perspektif 83
Şekil 4. 37 Şehrin batı girişi için hazırlanan öneri yerleşim planı 84
Şekil 4. 38 Amele mahallesinde yer alması planlanan okul, çocuk oyun alanı ve dükkânlar... 85
Şekil 4. 39 Jansen Planı'nda konut alanları 86
Şekil 4. 40 Çukurbostan 86
Şekil 4. 41 Yönetim binalarının yer aldığı alana yönelik hazırlanan yerleşim planı 88
Şekil 4. 42 Yönetim yapılarının yer alacağı alanın Jansen Planı öncesi mevcut durumu ve Jansen Planı'nda önerilen yeni düzeni 89
Şekil 4. 43 Jansen tarafından hazırlanan yeni vilayet ve resmigeçit alanını gösteren perspektif çizimi 89
Şekil 4. 44 Mevcut ticari yapıların ve planlanan yeni ticari yapıların konumu 91
Şekil 4. 45 Arû-Söylemezoğlu Gaziantep Planı 93
Şekil 4. 46 Arû-Söylemezoğlu Planı'nda işlevsel dağılım 94
Şekil 4. 47 Arû-Söylemezoğlu Planı'nda ana ulaşım aksları 95
Şekil 4. 48 1/2000 planlarda İstasyon Meydanı ve demiryolu yapıları 96
Şekil 4. 49 1/500 planlarda İstasyon Meydanı ve demiryolu yapıları 97
Şekil 4. 50 Arû-Söylemezoğlu tarafından hazırlanan İstasyon Meydanı kuşbakışı perspektifi.... 97
Şekil 4. 51 1950'li yıllarda İstasyon Meydanı-Gar Binası 98
Şekil 4. 52 1960'li yıllarda İstasyon Meydanı-Gar Binası 98
Şekil 4. 53 Arû-Söylemezoğlu tarafından çizilen yol profilleri, 14,5 m olması planlanan yollar..... 99
Şekil 4. 54 Arû-Söylemezoğlu tarafından çizilen yol profilleri, 12 m olması planlanan yollar..... 100
Şekil 4. 55 Arû-Söylemezoğlu tarafından çizilen yol profilleri, 9,5 m olması planlanan yollar..... 100
Şekil 4. 56 Arû-Söylemezoğlu Planı'nda yeni mıntıkada yer alacak yollar için önerilen yol kesitleri..... 101
Şekil 4. 57 Arû-Söylemezoğlu tarafından hazırlanan yol kesitlerini gösteren pafta ... 102
Şekil 4. 58 Arû-Söylemezoğlu Planı'nda farklı genişlikteki yol profilleri..... 103
Şekil 4. 59 Arû-Söylemezoğlu Planı'nda doğu-batı yönünde uzanan Alleben Deresi boyunca devam eden yeşil aks 103
Şekil 4. 60 Başkarakol'da yer alması planlanan park alanı 104
Şekil 4. 61 Arû-Söylemezoğlu Planı'nda seyir noktaları olarak planlanan tepeler 105
Şekil 4. 62 1965 yılına ait hava fotoğrafında doğuda yer alan eski kent ve batıda gelişen modern konut alanları 106

Şekil 4. 63 1972 yılına ait hava fotoğrafında doğuda yer alan eski kent ve batıda gelişen modern konut alanları 106
Şekil 4. 64 Arû-Söylemezoğlu Planı'nda eski kent sınırı ve Jansen Planı sonrasında yapılaşan yeni yerleşim alanları 107
Şekil 4. 65 Arû-Söylemezoğlu Planı'nda tek evler, sıra evler ve yerleşim alanları için öngörülen alanlar 108
Şekil 4. 66 Arû-Söylemezoğlu tarafından hazırlanan mağazasız sıra ev tip projesi 108
Şekil 4. 67 Arû-Söylemezoğlu tarafından hazırlanan mağazalı sıra ev tip projesi..... 109
Şekil 4. 68 Arû-Söylemezoğlu tarafından hazırlanan münferit ev tip projesi 109
Şekil 4. 69 TCDD Gaziantep Yerleşkesi genel vaziyet planı 110
Şekil 4. 70 İki farklı yerleşke olarak inşa edilen TCDD Gaziantep Lojmanları..... 111
Şekil 4. 71 İstasyon meydanı ve çevresinin 1956 ve 1968 yıllarına ait durumu..... 111
Şekil 4. 72 A yerleşkesi lojman plan şeması 112
Şekil 4. 73 A yerleşkesi lojmanları (Bağ Lojmanları)..... 113
Şekil 4. 74 A yerleşkesi lojmanları 113
Şekil 4. 75 A yerleşkesi lojmanlar cephe çizimleri..... 113
Şekil 4. 76 B yerleşkesi lojman plan şeması 114
Şekil 4. 77 B yerleşkesi lojmanlar cephe çizimleri..... 115
Şekil 4. 78 B yerleşkesi lojmanları güneydoğu cephesi..... 115
Şekil 4. 79 B yerleşkesi lojmanları kuzeybatı cephesi..... 115
Şekil 4. 80 1968 hâlihazır haritada Öğretmenevleri..... 118
Şekil 4. 81 Öğretmenevleri Yapı Kooperatifine ait 222 ada, 14 parseldeki konut 120
Şekil 4. 82 Öğretmenevleri Yapı Kooperatifine ait 229 ada, 2 parseldeki konut 121
Şekil 4. 83 Mühendis Evler Yapı Kooperatifi..... 123
Şekil 4. 84 Teknikiş Yapı Kooperatifi..... 124
Şekil 4. 85 Arû-Söylemezoğlu tarafından hazırlanan Hükümet Meydanı ve çevresine ait 1/500 ölçek yerleşim planı 125
Şekil 4. 86 Arû-Söylemezoğlu tarafından hazırlanan Hükümet Meydanı ve çevresinin perspektif çizimi 126
Şekil 4. 87 1956 yılına ait kadastro paftalarında yönetim yapılarının yer aldığı alan ve çevresi..... 127
Şekil 4. 88 1968 yılına ait hâlihazır haritada yönetim yapılarının yer aldığı alan ve çevresi..... 127
Şekil 4. 89 1962 yılında yönetim alanları ve çevresi..... 128
Şekil 4. 90 1965 yılında yönetim alanları ve çevresi..... 128
Şekil 4. 91 Arû-Söylemezoğlu Planı'nın da mevcut ticari yapıların ve planlanan yeni ticari yapıların konumu 129
Şekil 4. 92 İsmet İnönü Caddesi üzerinde yer alması planlanan yeni ticari merkezin 1/1000 planda gösterimi..... 130
Şekil 4. 93 Yerleşim alanlarında yer alması planlanan çarşılar..... 131
Şekil 5. 1 Geleneksel kent dokusunda kentsel ulaşım sistemi ve ana akslar 134
Şekil 5. 2 1920'li yıllarda Suburcu Caddesi 135
Şekil 5. 3 1920'li yıllarda Gaziler Caddesi 135
Şekil 5. 4 Herman Jansen Planı'nda kentsel ulaşım sistemi 137
Şekil 5. 5 Jansen ve Âru-Söylemezoğlu planlarında ön plana çıkan ana ulaşım aksları..... 138

Şekil 5. 6 Âru-Söylemezoğlu Planı'nda kentsel ulaşım sistemi 140
Şekil 5. 7 1968 yılı Gaziantep Hâlihazır Haritası'nda kentsel ulaşım sistemi 141
Şekil 5. 8 1968 hâlihazır haritada İstasyon Caddesi 142
Şekil 5. 9 II. Abdülhamit albümlerinde Gaziantep'e ait resimde Alleben deresi boyunca devam eden yeşil aksın görünümü 143
Şekil 5. 10 Jansen ve Âru-Söylemezoğlu Planı'nda dere aksı boyunca devam etmesi planlanan yeşil aks 145
Şekil 5. 11 Kentin batısında yapılaşmaya başlayan bağ ve bostan alanları 146
Şekil 5. 12 Jansen Planı'nda konut alanları 148
Şekil 5. 13 Âru-Söylemezoğlu Planı'nda konut alanları 149
Şekil 5. 14 Konut alanlarının eski kent, 1935, 1950 kent planlarındaki ve 1968 yılına ait hâlihazır haritadaki konumu 150
Şekil 5. 15 Geleneksel ve modern konutlarda yapı-sokak ilişkisi 151
Şekil 5. 16 1972 yılında İller Bankası tarafından yayımlanan Gaziantep kentine ait kat analizi 152
Şekil 5. 17 Geleneksel konutlarda kullanılan dolap içine gizlenmiş merdiven örneği 155
Şekil 5. 18 Geleneksel konutlara ait mekân geçiş grafikleri 156
Şekil 5. 19 Modern konutlara ait mekân geçiş grafikleri 159
Şekil 5. 20 Geleneksel dokudaki mevcut ticari akslar ve İsmet İnönü Caddesi 161
Şekil 5. 21 1968 hâlihazır haritada İsmet İnönü Caddesi üzerinde oluşmaya başlayan ticaret yapıları 162
Şekil 5. 22 Farklı dönemlerde kullanılan yönetim yapılarının kent içindeki konumları 163
Şekil 5. 23 Jansen ve Âru-Söylemezoğlu planlarında yönetim yapılarının konumu 164
Şekil A. 1 Barsumyan-Nazaryan Antep Şehir Planı-Türkçe 184
Şekil B. 1 2080 ada, 11 parsel 186
Şekil B. 2 2082 ada, 11 parsel 187
Şekil B. 3 1118 ada, 69 parsel 188
Şekil B. 4 2080 ada, 46 parsel 189
Şekil B. 5 486 ada, 14 parsel 190
Şekil B. 6 486 ada, 20 parsel 191
Şekil B. 7 2082 ada, 13 parsel 192
Şekil B. 8 2082 ada, 17 parsel 193
Şekil B. 9 220 ada, 15 parsel 194
Şekil B. 10 2092 ada, 25 parsel 195
Şekil B. 11 2082 ada,19 parsel 196
Şekil B. 12 2082 ada, 21 parsel 197
Şekil B. 13 2083 parsel, 31 parsel 198
Şekil B. 14 2082 ada, 20 parsel 199
Şekil B. 15 2080 ada, 60 parsel 200
Şekil B. 16 2082 ada, 7 parsel 201
Şekil B. 17 2082 ada, 24 parsel 202
Şekil B. 18 2080 ada, 23 parsel 203
Şekil B. 19 1118 ada, 39 parsel 204
Şekil C. 1 1073 ada, 16 parsel 206
Şekil C. 2 1074 ada, 75 parsel 207

Şekil C. 3 1076 ada, 20 parsel 208
Şekil C. 4 1076 ada, 20 parsel üst kat planları 209
Şekil C. 5 1074 ada, 9 parsel 210
Şekil C. 6 1074 ada, 9 parsel 1. kat planı 211
Şekil C. 7 1074 ada, 43 parsel 212
Şekil C. 8 1078 ada, 63 parsel 213
Şekil C. 9 531 ada, 3 parsel 214
Şekil C. 10 533 ada, 19 parsel 215
Şekil C. 11 531 ada, 18 parsel 216
Şekil C. 12 533 ada, 16 parsel 217
Şekil C. 13 533 ada, 20 parsel 218
Şekil C. 14 534 ada, 5 parsel 219
Şekil C. 15 545 ada, 5 parsel 220
Şekil C. 16 535 ada, 4 parsel 221
Şekil C. 17 542 ada, 67 parsel 222
Şekil C. 18 595 ada, 13 parsel 223

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 3. 1 Türkiye'de 1950-1980 arası kent planlama yarışmaları. 35
Çizelge 3. 2 İmar planlarının yıllara göre dağılımı 36
Çizelge 3. 3 Türkiye'deki ilk planlama çalışmaları 39
Çizelge 3. 4 Planlama yarışmaları ve sonuçları 40
Çizelge 3. 5 Kemal Ahmet Aru'nun imar planlaması ve şehircilik ölçeğindeki çalışmaları 46
Çizelge 4. 1 Kitabelere göre Antebevi tarih ve konum tespiti 57
Çizelge 4. 2 Literatür araştırması sonucu ulaşılan kaynaklarda adı geçen mahalleler 59
Çizelge 4. 3 Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine göre 1935-1980 yılları arası Gaziantep nüfus artış hızı 92
Çizelge 5. 1 Yeşil alan kurgusunu oluşturan bileşenlerin süreç içerisindeki durumları 147
Çizelge 5. 2 Geleneksel ve modern konut alanlarında parsel kapalı alan-açık alan oranları 153
Çizelge 5. 3 Çalışma kapsamında ele alınan geleneksel konutlarda parsel büyüklükleri, kapalı, açık alan oranları 154
Çizelge 5. 4 Çalışma kapsamında ele alınan modern konutlarda parsel büyüklükleri, kapalı, açık alan oranları 154
Çizelge 5. 5 Geleneksel ve modern konutların mekân kurgusunda gözlemlenen sürekliliklerin karşılaştırmalı değerledirmesi 160

ÖZET

TÜRKİYE'DE MODERN MİMARLIK DÖNEMİNDE GAZİANTEP KENT TASARIMININ MİMARİ SÜREKLİLİK BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

Feyza KUYUCU

Mimarlık Anabilim Dalı

Doktora Tezi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER

Zaman içerisinde değişerek ve dönüşerek varlıklarını sürdüren kentler, değişimin getirdiği yeniliklerin yanında aynı zamanda geçmişin izlerini de taşıyarak biçimlenmektedir. Kentlerin bu izler bağlamında değerlendirilmesi, kentsel dokuların anlaşılması ve kentsel sürekliliğin sağlanabilmesi açısından gereklidir. Bu bakış açısıyla gerçekleştirilen çalışma,20. yüzyılın başlarında Gaziantep kent dokusunda yaşanan değişimi, bu değişime yön veren planlama çalışmaları ve geçmişten bu güne süregelen izler bağlamında ele almayı ve karşılaştırmayı amaçlamaktadır. Planlama kapsamında alınan kararların kentin değişim sürecini tek başına yönlendiremeyeceği, süregelen kentsel ve mimari değerlerin, süreci önemli ölçüde etkileyeceği düşüncesi, çalışmanın bu değerler üzerine odaklanmasını gerekli kılmıştır. Bu doğrultuda kentin değişim süreci, geçmişten gelen değerler bağlamında irdelenerek, geleneksel ve modern kent dokuları arasındaki ilişki çözümlenmeye çalışılmıştır.

Dönemin Türkiye'sinin modernizm ideolojisinden bağımsız değerlendirilemeyeceği düşüncesiyle, çalışmada öncelikli olarak modernizm kavramı ve ardındaki düşünsel alt yapı ortaya konulmuştur. Bu kapsamda modernizm ve süreklilik kavramları arasındaki ilişkiye değinilerek, modernizmin Türkiye mimarlığı ve kent tasarımı üzerindeki etkisi sorgulanmıştır. Kentsel ölçekte alınan kararların parça-bütün ilişkisi oluşturarak mimarinin tüm ölçeklerine yansıdığı düşüncesi, yaşanan değişimin planlama çalışmaları ışığında değerlendirilmesini gerektirmiştir. Yapılan değerlendirmede, planlama çalışmalarına yön veren yasal düzenlemelere ve süreçte rol oynayan aktörlerin tasarım

anlayışlarına yer verilerek, kentsel değişimin ardında yatan düşünsel alt yapı ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Bilindiği gibi Türkiye'de kapsamlı planlama çalışmaları Ankara'nın imarıyla birlikte başlamış ve bu doğrultuda kentlerin mimari biçimlenişi değişmiştir. Ancak tüm Anadolu kentlerinin bu değişimi eş zamanlı olarak yaşadığını söylemek güçtür. Bu süreç Gaziantep kenti için 1938 yılında Hermann Jansen tarafından hazırlanan ilk kent planı ile başlamış, plan kapsamında alınan kararlar 1950 Kemal Ahmet Âru-Kemali Söylemezoğlu Planı'nda da sürdürülmüştür. Dolayısıyla kent dokusunda önemli değişimlerin yaşandığı bu kırılma noktası, modernizm ideolojisiyle benimsenen yeni kentsel ve mimari anlayışın izlerini sürmek, geleneksel kent dokusundan modern kent dokusuna geçiş evresindeki farklılıkları ve aynı zamanda süreklilikleri ortaya koyabilmek açısından irdelenmiştir.

Çalışmada, kent kurgusunun oluşumunda rol oynayan kentsel ulaşım sistemi, yeşil alan kurgusu, konut alanları ve konut mekân organizasyonları, ticaret ve yönetim alanları gibi bileşenler üzerinden kartografif yöntem kullanılarak yapılan değerlendirmeler süreklilik kavramının kentsel ve mimari boyutta tartışılmasını mümkün kılmıştır. Bu bileşenlerin kentin planlama öncesindeki ve sonrasındaki durumlarının karşılaştırılmasıyla kentsel ve mimari sürekliliklerin varlığı sorgulanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Modernizm, süreklilik, Gaziantep, kent tasarımı, kentsel değişim

ABSTRACT

EVALUATION OF GAZİANTEP URBAN DESIGN IN TERMS OF ARCHITECTURAL CONTINUITY CONTEXT IN CONTEMPORARY ARCHITECTURE PERIOD OF TURKEY

Feyza KUYUCU

Department of Architecture

Ph.D Thesis

Adviser: Assoc. Prof. Dr. Yasemen SAY ÖZER

The cities, which continue to exist by change and transformation over time, are shaped by carrying the traces of the past as well as the innovations brought by change. The evaluation of the cities in the context of these traces is necessary in terms of understanding the urban tissues and ensuring urban continuity. The study performed with this perspective aims to examine and compare the changes in the urban texture of Gaziantep at the beginning of the 20th century in the context of the planning studies that guide this change and the traces of the past. The idea that the decisions taken within the scope of the planning cannot lead the change process of the city by itself and that the ongoing urban and architectural values will affect the process considerably, has made it necessary for the study to focus on these values. In this context, the process of change of the city was examined in the context of the values originated from the past and the relationship between traditional and modern urban textures were tried to be analyzed.

With the consideration that Turkey in that period cannot be evaluated independently of the ideology of modernism, studies primarily demonstrated the concept of modernism and the intellectual infrastructure beyond it. In this context, referring to the relationship between modernism and continuity concepts of modernism, Turkey architecture and its impact on urban design were questioned. The idea that the

decisions taken at the urban scale is reflected in all scales of the architecture by creating a part-whole relationship and the change in the architecture necessitated the evaluation of the changes in the light of the planning studies. In the evaluation made, legislations leading planning studies and design understandings of the actors playing role in the process took place and the intellectual infrastructure underlying urban change was tried to be emphasized.

As is known, comprehensive planning efforts began with the construction of Ankara in Turkey and in this direction architecture configuration of cities have changed. However, it is difficult to say that all Anatolian cities live this change simultaneously. This process started with the first urban plan prepared by Hermann Jansen in 1938 for the city of Gaziantep and the decisions taken within the scope of the plan preceded in the 1950 Kemal Ahmet Kemali Âru- Kemali Söylemezoğlu Plan. Therefore, this breaking point, which has undergone significant changes in the urban texture, was examined in order to reveal the new urban and architectural understanding which is adopted with the ideology of modernism, and to show the differences in the transition period from the traditional urban texture to the modern urban texture and at the same time to emphasize the continuities.

In the study, the assessments which are conducted via cartographical method by the components such as urban circulation network, green open areas, residental areas and space organizations of houses, commercial and governmental areas that played a role in the formation of the urban fiction made it possible to discuss the concept of continuity in the urban and architectural aspect. The existence of urban and architectural continuities was questioned by comparing the situation of components before and after the planning of the city.

Keywords: Modernism, continuity, Gaziantep, urban design, urban change

BÖLÜM 1

GİRİŞ

Kentler ait olduğu toplumların, o topluma ait kültürün ve farklı dönemsel kesitlerin izlerini taşıyan mekânsal oluşumlardır. Doğal ihtiyaçlar sonucunda oluşan kent ve bir araya gelerek kentsel mekânları oluşturan mimari yapılar sürekli bir değişim içerisindedir. Kentlerde yaşanan değişimler önemli tarihi ara kesitlerde daha belirgin bir şekilde okunabilmektedir. Özellikle tarih boyunca yaşanan siyasi olaylar ve değişen ideolojik görüşler bu ara kesitlerin en çarpıcı örneklerini sunmaktadır. Kentler ve mimari yapılar tarihte birçok kez yönetimin ideolojik görüşünü simgelemek üzere biçimlenmişlerdir. Bu durum Anadolu coğrafyasında Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuyla birlikte çarpıcı bir şekilde gözlemlenmektedir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu her alanda olduğu gibi kentlerinin mekânsal oluşumunda da önemli farklılaşmalara neden olmuştur. Kentlerde yaşanan bu değişimi dönemin hâkim anlayışı olan modernizm ideolojisinden bağımsız değerlendirmek mümkün değildir. Söz konusu dönemde kent planlaması Türkiye'nin modernleşme projesinin önemli bir parçasını oluşturmuştur. Tekeli'nin [1] belirttiği gibi kent planlaması 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bir modernleşme projesi olarak Osmanlı İmparatorluğu'na girmişse de bu dönemde kent bütününü konu edinen kapsamlı planlar yapılmamıştır. Tekeli, kapsamlı kent planlama çalışmalarının Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte başladığını belirtmektedir. Böylece kentler modernizm ideolojisini benimseyen bir yönetimin tutumuyla değişmeye başlamıştır. Söz konusu değişimi süreklilik penceresinden ele almayı konu edinen bu tez çalışması, konunun yapı ölçeği ile birlikte kent ölçeğinde değerlendirilmesi gerekliliğini savunmakta ve bu bağlamda yaşanan değişimi bütüncül bir çerçevede sunmaya çalışmaktadır.

1.1 Literatür Özeti

Gaziantep kent dokusunda yaşanan değişimi süreklilik bağlamında değerlendiren bu tezde öncelikle Gaziantep'i konu edinen çalışmalar irdelenerek, içeriği, kenti nasıl ele aldığı ve hangi dönem aralıklarına odaklandığı konusu üzerinde durulmuştur. Bu kapsamda yapılan araştırmalarda, 1996-2018 yılları arasında Gaziantep kentini konu edinen lisansüstü çalışmaların önemli bir kısmının geleneksel kent dokusu üzerinde yoğunlaştığı görülmüştür. Geleneksel konutlar, hanlar, külliyeler, camiler, hamamlar gibi birçok konuda çeşitlenen çalışmalar genellikle yapıların mekânsal organizasyonları, yapım tekniği ve malzeme özelliklerinin irdelenmesi üzerine kurgulanmıştır. Modern kent dokusunu ele alan az sayıdaki çalışmalar da benzer şekilde dönemi örnekleyen yapıların mimari özelliklerinin değerlendirilmesi üzerine odaklanmıştır. Bu durum modern kent dokusuna ilişkin çalışmaların derinleştirilmesi gerektiğini ve yapılan değerlendirmelerin geleneksel kent kurgusuyla birlikte ele alındığı takdirde anlamlı bir bütün oluşturacağı fikrini doğurmuştur. Aynı zamanda yalnızca yapı ölçeğinde yapılacak bir çalışmanın kentsel dokuda yaşanan değişimi ortaya koymakta yetersiz kalacağı düşüncesi, çalışmanın, kentsel ölçekte ve yapı ölçeğinde olmak üzere iki farklı boyutta ele alınmasını gerekli kılmıştır.

Bu kapsamda öncelikli olarak kentsel değişimin yaşanmasında etkili olan modernizm ideolojisinin anlaşılması için modern, modernizm ve modernite kavramlarının literatürdeki karşılıkları irdelenerek modernite düşüncesinin temelleri ele alınmaya çalışılmıştır. Aynı zamanda modernizm kavramının Türkiye mimarlığı üzerindeki etkisini değerlendiren ve modernizmin süreklilik ve süreksizlik kavramları ile kurduğu ilişkiye değinen araştırmalar ışığında modernizm ve mimarlık arasındaki ilişki ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Kentsel ölçeğe dair yapılan araştırmada modernizm düşüncesiyle birlikte Anadolu kentlerinde yaşanan değişim, bu değişimin arka planını oluşturan planlama çalışmaları ve yasal düzenlemelerle birlikte yorumlanmıştır. Türkiye genelindeki durumun anlaşılması konunun bütüncül olarak değerlendirilmesi açısından gerekli görülmüştür. Bu doğrultuda dönemin Türkiye'sinde hâkim olan planlama anlayışını, bu anlayışı benimseyen aktörleri ve gerçekleştirilen öncül örnekleri ortaya koyan çalışmalar

irdelenmiştir. Konunun değerlendirilmesinde Ankara Şehremaneti tarafından 1929 yılında basılan "Ankara Şehrinin Profesör M. Jausseley, Jansen ve Brix Taraflarından Yapılan Plan ve Projelerine Ait İzahnameler", Gönül Tankut'un "Bir Başkentin İmarı", Ali Cengizkan'ın "Ankara'nın İlk Planı 1924-25 Lörcher Planı", Sibel Bozdoğan'ın "Modernizm ve Ulusun İnşası" ve Fehmi Yavuz'un "Ankara'nın İmarı ve Şehirciliğimiz" isimli çalışması yararlanılan başlıca kaynaklar olmuştur.

Türkiye'deki genel durumun değerlendirilmesiyle birlikte tez, Gaziantep özelinde derinleştirilmiş, kentin değişim sürecinde rol oynayan planlama çalışmaları tezin kapsamına dâhil edilmiştir. Planlama çalışmalarına ait yazılı ve görsel belgeler Gaziantep Büyükşehir Belediyesi, Gaziantep Şehitkâmil Belediyesi ve Gaziantep Şahinbey Belediyesi arşivlerinden yararlanılarak derlenmiştir. Aynı zamanda Berlin Teknik Üniversitesi arşivlerinden kentin ilk planlama çalışması olan Herman Jansen Planı'na ait belgeler edinilmiştir. Bununla birlikte Hermann Jansen'in Berlin'deki ofisinde asistanı olarak görev yapan Alfred Cuda'nın Anadolu'daki yeni kentsel tasarım çalışmalarını ele alan "Stadtaufbau in der Türkei" isimli çalışmasından yararlanılarak Gaziantep Kent Planı'nı biçimlendiren planlama ilkeleri irdelenmiştir. Dönemin kent dokusunun çözümlenmesinde kullanılan haritalar, belgeler, hava fotoğrafları ve projeler, Gaziantep Tapu Kadastro Müdürlüğü, TCDD 6. Bölge Müdürlüğü Adana ve Harita Genel Müdürlüğü arşivlerinden edinilerek çalışmaya dâhil edilmiştir. Bunun yanı sıra, teze konu olan dönemde kent özelinde gerçekleştirilen faaliyetler ve bu faaliyetlerin yerelde algılanış biçimini gözlemlemek amacıyla yerel basının incelenmesi gerekli görülmüş, bu amaçla kent yıllıkları ve kentin önemli süreli yayınlarından biri olan Gaziantep Kültür Dergisi arşivlerinden yararlanılmıştır.

Kentsel değişimin yapı ölçeğinde de değerlendirilmesi gerektiği düşüncesi, çalışmanın geleneksel ve modern konut örnekleri üzerinde detaylandırılmasını sağlamıştır. Bu kapsamda Gaziantep Büyükşehir Belediyesi Koruma Uygulama ve Denetim Bürosu (KUDEB) Daire Başkanlığı arşivlerinden yararlanılarak geleneksel konut plan şemalarından yararlanılarak 1/200 ölçekte plan ve görünüş çizimlerin yapılmış, konutların mekân organizasyonları analiz edilmiştir. Aynı zamanda II. Abdülhamid albümlerinde yer alan fotoğraflar ile dokunun özgün durumu anlaşılmaya çalışılmış,

ulaşılan konut kitabelerinde yer alan bilgiler ışığında konut dokusunun gelişimi ve kent içindeki yayılımı ortaya konulmuştur.

Benzer çalışma modern konut örnekleri için de gerçekleştirilmiş, Gaziantep Şahinbey Belediyesi arşivlerinden yararlanılarak elde edilen orijinal mimari projeler ve ruhsat bilgileri üzerinden konutların mekân organizasyonları analiz edilmiştir. Aynı zamanda kapsamlı bir alan çalışması gerçekleştirilmiş, günümüzde mevcut olan konut yapıları tespit edilerek belgelenmiştir.

1.2 Tezin Amacı

Tezin temel amacı, modernizm ideolojisiyle Gaziantep kent dokusunda yaşanan değişimin incelenmesi ve bu değişim sürecinde 'süreklilik' kavramının kent biçimlenişi üzerindeki etkisinin değerlendirilmesidir. Bu doğrultuda farklı dönemsel anlayışlar ve pratikler doğrultusunda şekillenen kentlerin biçimlenişinde, kültürel birikimler sonucunda edinilen kazanımların ne ölçüde etkili olduğu sorgulanmaktadır. Kavramın kent üzerinden ele alınmasının nedeni, kentin biçimsel niteliğinin mimarinin tüm ölçeklerine yansıdığı ve yapılacak kapsamlı bir değerlendirmenin bütünü oluşturan yapılar arasındaki ilişkinin nedenlerinin anlaşılır kılacağı düşüncesidir. Bu bağlamda, daha çok nitel olarak ifade edilebilen süreklilik kavramı, bir kent üzerinden okunmaya çalışılmıştır. Kentlerin bir tasarım ürünü olmakla birlikte aynı zamanda toplumsal bir ürün olduğu ve kent formunun oluşum sürecinde kültürel sürekliliğin engellenemez bir biçimde etkili olduğu düşüncesi çalışmanın kurgulanmasında belirleyici olmuştur. Bu doğrultuda, geleneksel dokunun mevcut verileri, kent planlarıyla alınan kararlar ve kararların kente ne ölçüde yansıdığı karşılaştırmalı bir şekilde ele alınarak sürekliliğin kent kurgusu üzerindeki etkisinin sorgulanması hedeflenmiştir. Ancak çalışmanın kurgusu kentin planlama geçmişini yazmak üzerine değil, modernizmle birlikte kentlerde yaşanan radikal değişimin ardında gizlenen, eski ve yeni kent dokusunda benzer unsurların var olup-olmadığını sorgulamak üzerine oluşturulmuştur.

1.2.1 Kapsam

Kent biçimlenişinde 'süreklilik' kavramının rolüne odaklanan çalışma, Gaziantep kenti üzerinden ele alınacaktır. Söz konusu sorgulamanın, ancak geçmişi eskiye dayanan bir

kent üzerinden yapıldığı takdirde sağlıklı sonuçlar verebileceği düşüncesi, Gaziantep'in çalışma alanı olarak seçilmesinde önemli etkenlerden biri olmuştur. Ayrıca kentin, günümüzde halen geleneksel ve modern kent dokusunu birlikte barındırması, modernizmin Anadolu kentleri üzerinde yarattığı etkinin net olarak okunabilmesi adına çalışma alanı olarak seçilmesinde etkili olmuştur.

Gaziantep için hangi tarih aralığında bu sorgulamanın yapılacağı sorusu tezin kapsamının oluşturulmasında belirleyici olmuştur. Bilindiği gibi Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu tüm Anadolu kentlerinin mekânsal oluşumunda önemli farklılaşmalara neden olmuştur. Geleneksel Türk mimarlığında görülmeyen planlı kentleşme olgusu Cumhuriyet dönemiyle birlikte düşünsel olarak ele alınmaya başlamış ve Anadolu'nun yüzyıllardır süre gelen mekân üretme pratikleri yerini, ana kararların kent planlarıyla belirlendiği mekânsal oluşumlara bırakmıştır. Söz konusu mekânsal oluşumlar modernizm ideolojisiyle biçimlenmiş ve bu durum kentlerin görünümünü değiştirmiştir. Yaşanan değişimin tüm Anadolu kentleri için önemli bir kırılma noktası olduğu ve Gaziantep için bu kırılma noktasının 1938-1973 tarih aralığında yaşandığı gözlemlenmiştir. Tüm yurtta hâkim olan Cumhuriyetin planlama anlayışı Gaziantep'te etkisini 1938 yılında Hermann Jansen tarafından hazırlanan ilk kent planıyla göstermeye başlamış ve bu durum 1950 Kemal Ahmet Aru-Kemali Söylemezoğlu Kent Planı'yla da devam etmiştir. Her iki planın sahip olduğu anlayışın ana ilkeleri 1973 yılında Zühtü Can tarafından hazırlanan 3. kent planına kadar devam etmiştir. 1973 yılından sonra gerçekleştirilen kent planları için alınan karar ve ilkeler çeşitlenmekte ve tüm kent planları için ortak bir ilke kararından, tasarım yaklaşımından bahsetmek güçleşmektedir. Dolayısıyla, çalışmanın 1938-1973 tarih aralığına odaklanması planlanmıştır.

Çalışmanın bu tarih aralığına odaklanmasının bir diğer nedeni ise kentte modernizmin neden olduğu değişimin en yoğun bu zaman diliminde hissedilmesidir. Modernizm kentsel sürekliliğin araştırılmasında farklı bir ara kesit oluşturmaktadır. Bu ara kesitte modernizm ideolojisinin savunduğu yeniliğin karşısında kentsel sürekliliğin etkinliği sorgulanmak istenmiştir. Çünkü benzer mimari özelliklere sahip kent dokularında sürekliliğin izlerini açıkça görmek mümkünken, farklı mimari özelliklere sahip kent dokularında sürekliliğin ne ölçüde ve ne biçimde etkin olduğunu görünür kılmak

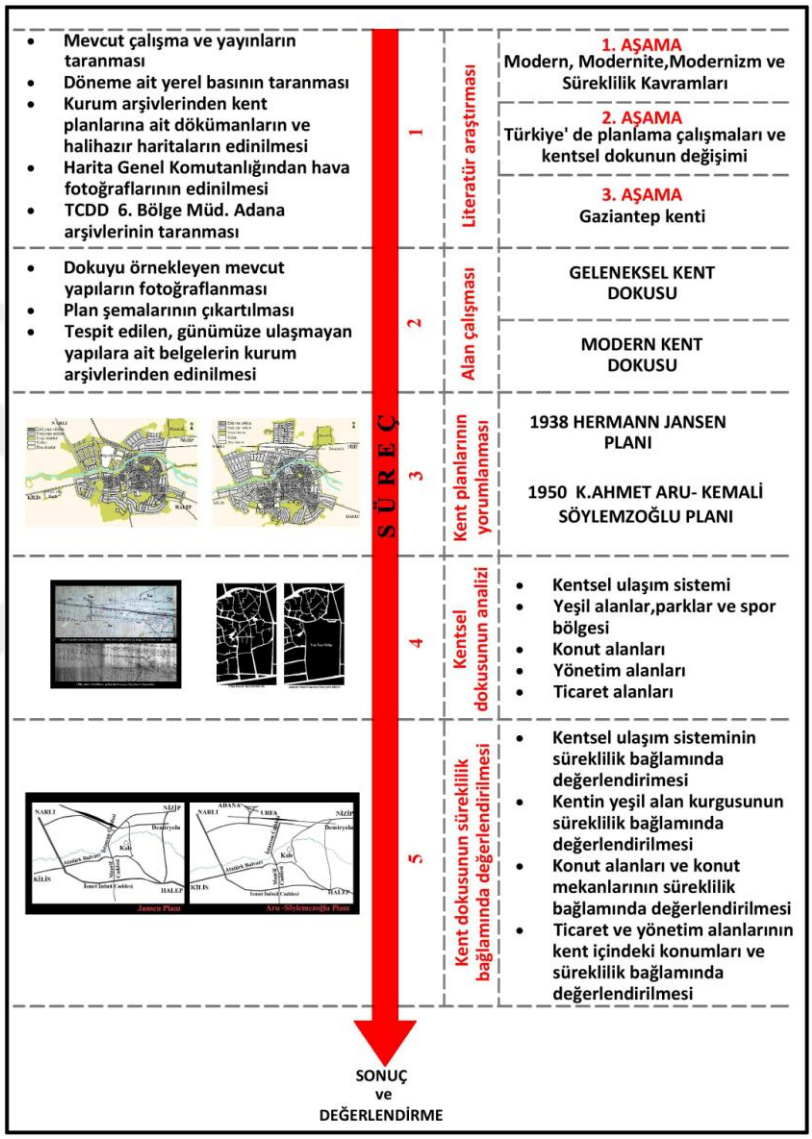
güçleşmektedir. Sürekliliğin uzun sürede edinilmiş birikimler doğrultusunda oluştuğu, sezgisel bir biçimde aktarıldığı ve ideolojik kabullerin bu aktarımı engellemekte yetersiz kalacağı düşüncesi özellikle bu dönem aralığında bu sorgulamanın yapılmasını önemli kılmıştır. Bu bağlamda, modernizm ve süreklilik kavramları tezin kuramsal çerçevesini oluşturmaktadır. Bu amaçla çalışma kapsamında, her iki kavramın mimarideki karşılığı ve aralarındaki ilişkisel bağlantının yorumlanması gerekli görülmüştür.

1.2.2 Yöntem

Kentsel sürekliliğin sorgulanmasını amaçlayan çalışmada, kuramsal çerçeve ve örnekleme üzerinden konunun değerlendirilmesi hedeflenmiştir. Çalışmada kullanılacak yöntemin belirlenmesinde, daha çok nitel bir kavram olan sürekliliğin mimaride nasıl ifade edilebileceği sorusu etkili olmuştur. Bu bağlamda, eski kent dokusu, farklı dönemlerde hazırlanan kent planları ve tez kapsamında ele alınan tarih aralığına ait hâlihazır haritalar üzerinden kentsel ulaşım sistemi, kentin yeşil alan kurgusu, konut alanları ve konut mekânları, ticaret ve yönetim alanları gibi değerler kartografik yöntem kullanıarak okunmaya çalışılmıştır. Bu değerler sürekliliğin mimarideki göstergelerinin somut bir biçimde ortaya konulmasına imkân sağlamış ve bu sayede elde edilen veriler farklı dönemlerin karşılaştırılmasına olanak tanımıştır. Bu karşılaştırma sonucunda tespit edilen benzerlikler ve farklılıklar, sonuç bulgularının değerlendirilmesinde kullanılmıştır (Şekil 1.1).

Kültürel sürekliliği test etmek için kullanılan yöntemin kent planları üzerinden geliştirilmesinin nedeni üst ölçekte alınan birçok kararın bina ölçeğine kadar inmesi ve dolayısıyla kent yaşamını doğrudan etkilemesidir. Ancak, sadece kent planları üzerinden yapılacak bir değerlendirmenin konunun değerlendirilmesi için yeterli olamayacağı düşüncesi, modern kent dokusunun mimari karakterini açıklayıcı özelliklere sahip konut yapıların da çalışmaya dâhil edilmesini gerekli kılmıştır. Bu amaçla kapsamlı bir alan çalışması gerçekleştirilmiş, dönemin mimari özelliklerini örnekleyen yapılar tespit edilerek, fotoğraflanmış ve plan şemaları çıkartılmıştır. Bunun yanında günümüze ulaşmayan fakat varlığı tespit edilen yapılara ait ruhsat ve mimari proje bilgilerine kurum arşivlerinden ulaşılmıştır. Bu sayede, hızla yok olan bu yapıların belgelenmesi sağlanmıştır. Ayrıca konutların mekân organizasyonuna dair mimari

sürekliliğin sorgulanmasını mümkün kılabilmek için geleneksel konut yapıları da çalışmaya dâhil edilmiş, plan şemaları çıkartılarak belgelenmiştir. Çalışma kapsamında ele alınan tüm konutlar için hazırlanan mekân geçiş grafikleri geleneksel ve modern konutlardaki mekân organizasyonunun karşılaştırmalı bir şekilde değerlendirilmesini sağlanmıştır.



Şekil 1. 1 Çalışma kapsamında izlenen süreç

1.3 Hipotez

Modernleşme arzusu tasarımın her alanında olduğu gibi kent biçimlenişinde de önemli değişimlere neden olmuş ve kentlerin görünümünü farklılaştırmıştır. Modernizmin geçmişle olan bağları koparma, yenilenme, değişim arzusu bu farklılaşmanın arka

planını oluşturmaktadır. Oysa modernizm düşüncesinin temelinde yatan yenilik, düne ait olmayan, eski ve geleneksel olandan kopuş anlayışına rağmen, kurgulanan kentler ve kentsel mekânlar geçmişin mimari kodlarını barındırıyor olmalıdır. Çünkü kentsel yapının ardında, insan ve mekân arasında karşılıklı yadsınamaz bir bağ vardır. Kent bu bağ sayesinde değişir, dönüşür ve yeniden yapılanır. Dolayısıyla planlama ile alınan kararlar her ne kadar kentlerin görünümünde belirleyici olsa da bu kararlarının ötesinde var olan birikimler kent biçimlenişinde engellemez bir şekilde rol oynar. Modernleşme arzusuyla alınan planlama kararlarının, geçmişin izlerini sürdürerek biçimlenmesi kaçınılmazdır. Çünkü tasarlanan mekân, insanın belleğinde var olan birikimin neticesinde biçimlenir. Mimarlığın geçmişten gelen bu tanıdık kodları tamamen silmesi mümkün değildir. Dolayısıyla, modernizmin, yeniden biçimlenme arzusuna rağmen geçmişle bağların tamamen koparılamayacağı düşünülmektedir.

Bu bağlamda tez, "Modernizmin alışılagelmişe karşı çıkan, geleneksel düzeni reddeden tutumuna karşı, kültürel süreklilik engellenemez bir şekilde kent biçimlenişinde rol oynamıştır." savı üzerine kurgulanmıştır.

BÖLÜM 2

MODERNİZM VE SÜREKLİLİK

Modern ve geleneksel kent dokuları arasındaki ilişkiyi sorgulayan çalışmanın bu bölümünde öncelikle birbirlerinin yerine sıklıkla kullanılan ancak farklı anlamsal içeriklere sahip modern, modernite ve modernizm kavramları sorgulanmıştır. Sorgulamanın anlamlı bir bütün oluşturabilmesi amacıyla modernite düşüncesinin temelleri ve bu düşüncenin oluşmasına zemin hazırlayan toplumsal olaylar ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bununla birlikte modernizm ve mimarlık ilişkisi incelenmiş, modernizmin Türkiye mimarlığı üzerindeki etkisi sorgulanmıştır. Aynı zamanda modernizmin süreklilik ve süreksizlik kavramları ile kurduğu ilişki irdelenmiş, bu ilişkiyi farklı açılardan değerlendiren yorumlara yer verilmiştir.

2.1 Modern, Modernite, Modernizm Kavramı

Çalışmanın odaklandığı tarih aralığının özelliği bakımından çalışma kapsamında öncelikle "modernizm" kavramının tartışılması gerekli görülmüştür. Çünkü modernizm kavramının anlaşılması Cumhuriyet dönemi kent planlaması ve mimari bakış açısının ardında yatan düşünsel alt yapıyı anlaşılır kılacaktır. Ancak kavramın öncelikle modern ve modernite tanımlarıyla birlikte ele alınması ve bu sayede farklı anlam içeriklerine sahip olmalarına karşın sıklıkla birbirlerinin yerine kullanılan tanımların karşılığı ve aralarındaki ilişkinin ortaya konulması hedeflenmiştir. Farklı anlamsal içeriğe sahip bu kavramlar bir dönemi, ideolojiyi, tekniği, yeniliği, eski ve geleneksel olandan kopuşu nitelendirebilmektedir [2].

Aslanoğlu [3] bugüne ait olan, çağdaş, yeni, geçmişin ürünlerinden bağımsızlık olarak tanımlanabilen "modern" sözcüğünün Latince "modernus" sözcüğünden geldiğini ve Latince'de "modus" un ölçü, "modo" nun hemen şimdi anlamında olduğunu belirtmektedir. "Modernizm" i ise modern düşünce biçimi, bir üslubun ya da bir ürünün modern zamana özgü özellikleri olarak açıklamaktadır.

Tanyeli [4] Hans Robert Jauss'un "modernus" kelimesinin yaygın olan bugüne özgü anlamının yanında, putatapar geçmişin karşısında yükselen güncel Hristiyanlık gerçeğini de belirttiğini, sonraki yüzyıllarda da bugünkü anlamından farklı anlamlarda kullanıldığının altını çizdiğini belirtmektedir. Benzer bir şekilde Beriş [5] Latince "modo" dan türetilen "modern" kelimesinin ilk aşamada eski pagan toplumundan kopan ve Hristiyanlığı benimseyen yeni toplumu ifade etmek için kullanıldığını ifade etmektedir.

Jeanniere [6] "modern" kelimesinin yeninin ya da yakın zamanın eşanlamlısı olarak kullanıldığından, gündelik yaşamda ve kültürde modaya uygun tutumlara "modern" denildiğinden bahsetmektedir. Ayrıca "modern" in radikal bir değişmeden sonra ortaya çıkanı adlandırdığını ve insana olduğu kadar çevresine de uygulandığını belirtmektedir. Bununla birlikte, düne ait olmayan ve başka yöntemlerle ele alınması gereken bir dünyada yaşamayı "modern olmak" ifadesiyle tanımlamaktadır.

Modern teriminden türetilen modernizm ise sıklıkla 18. yüzyılın başlarında modern zamanların eğilimlerini ifade etmek için kullanılmıştır [7]. Gay [8] modernizmin basit bir tanımının yapılamayacağını, ancak 19. yüzyılın ortalarından itibaren ve 20. yüzyıl boyunca yeni olan herşeye 'modernizm' yakıştırmasının yapıldığını ifade etmektedir. Ancak, tüm bu çeşitliliğin içinde modernistlerin genel olarak ortak bir noktada buluştuğunu, denenmemişin alışılagelmiş olana, nadirin sıradana bariz bir şekilde üstün olduğu düşüncesinin bu ortak noktayı oluşturduğunu söylemektedir. Söz konusu çeşitliliğe rağmen Gay [8] modernizm için, estetik birlikten, ayırt edici bir üsluptan bahsedilebileceğinin altını çizmekte ve bu üslubu modernist üslup olarak adlandırmaktadır.

"Modern" den türetilen "modernite" ise Beriş [5] tarafından, 17. yüzyıl Avrupa'sında yaşanan toplumsal, siyasal ve kültürel alanda görülen köklü değişimleri ve örgütlenme biçimini ifade eden bir kavram olarak yorumlanmaktadır.

Çiğdem[9] modernitenin çok genel anlamıyla 15. ve 20. yüzyıllar arasında yer alan entellektüel, kültürel, toplumsal ve estetik bir dönüşüm olduğunu belirtmektedir. Ayrıca moderniteyi, aklın gerçekleştirilmesini gerektiren rasyonalitenin algısal birikimi olarak yorumlamakta ve modernin algılarının rasyonel kavranılışı olarak değerlendirmektedir.

Önder Erol [10] moderniteyi bireysel, kültürel, toplumsal, ekonomik ve siyasi bir dönüşüm projesi olarak tanımlamakta ve modernitenin temellerinin rönesans, reform, coğrafi keşifler yoluyla orta çağ düzeninin sona ermesi ile atıldığını, ancak siyasi ve iktisadi anlamda kurumlaşmasının ise Fransız ve Sanayi Devrimleriyle gerçekleştiğini belirtmektedir.

Oysa Lyotard [11] modernitenin nerede başlayıp nerede bittiğine dair belli bir dönem belirlemenin kolay olmadığını, bu konuda birçok varsayım öne sürülebileceğini ifade etmektedir. Örneğin modenitenin ortaya çıkışının saf felsefede, siyasi felsefede, bilim ya da sanat felsefesinde farklı tarihlere denk geldiğini vurgulamaktadır. Tarihsel bir sınırlamanın kolay olmadığını belirten Lyotard, temel düşüncenin bilim, teknik, sanat, siyasal özgürlüklerin ortak amacı olan insanlığın özgürleşmesi olduğunun altını çizmektedir.

Beriş [5] ilk olarak Avrupa'da ortaya çıkan modernitenin felsefi ve fikri alt yapısının Aydınlanma düşüncesine dayandığını belirtmekte ve dahası Aydınlanma düşüncesinin zeminini oluşturan Rönesans ve Reform Çağı'nın modernitenin temellerini ve arka planını anlamak için önemli olduğunu belirtmektedir. Eyüce [12] de Aydınlanma Dönemi'nin, özellikle mimarlık bağlamında modernitenin değerlendirilebilmesi için en önemli dayanak olduğunu vurgulamaktadır.

Jeanniere [6] moderniteye geçişi belirleyen dört devrimden söz etmekte, bu devrimleri bilimsel, siyasal, kültürel, teknik ve endüstriyel devrimler olarak sınıflandırmakta ve bilimsel devrimi Newton'un başlattığını ve Newton'un evrensel yerçekimi kanununu keşfetmesiyle tanrı ve melekleri tarafından yönetilen bir doğa anlayışından, kendini düzenleyen, yasalarının belirlendiği bir doğa anlayışına geçildiğini ifade etmektedir. Siyasal devrimin ise iktidarın temelinde yaşanan değişiklikler olduğunu, iktidarın kaynağının Tanrı değil halka dayandığı düşüncesinin bu devrimin temelini

oluşturduğunu belirtmektedir. Kültürel devrimin ise Almanya'da Aufklarung, Anglo-sakson dünyasında Enlightenment, Fransa'da Lumieres olarak adlandırılan Aydınlanma düşüncesine dayandığını, bu düşünceye göre toplumsal yaşamda aklın üstünlüğünün kabul edildiğini söylemektedir. Jeanniere [6] teknik ve endüstriyel devrimi ise aletten makinaya geçiş olarak nitelendirmektedir.

Önder Erol [10] ise modernitenin siyasi ve iktisadi yönlerden kurumsal çerçevesini Eric Hobsbawm'un "çifte devrim" olarak adlandırdığı Fransız Devrimi ve Sanayi Devrimi'nin belirlediğini ifade etmektedir. Bununla birlikte, modernitenin alt yapısının çok daha öncelere antikiteye kadar dayandırılabileceğini ancak "modern olanın" arayışının 18. yüzyıl Aydınlanmasıyla görünür kılındığını söylemektedir.

Bu bağlamda modernite düşüncesinin fikri boyutunu anlamak ve arka planını görünür kılmak için Rönesans ve Reform Çağı, Aydınlanma Düşüncesi ardındaki düşünsel yapıyı ortaya koymak gerekmektedir.

2.2 Modernite Düşüncesinin Temelleri

Bir önceki bölümde vurgulandığı gibi modernite birçok kuramcı tarafından Rönesans ve Reform Çağı, Aydınlanma Düşüncesi ile birlikte anılmakta ve yapılan tanımlamalarda aralarındaki ilişkisel bağa sıklıkla başvurulmaktadır.

Rönesans çağı kesin tarihlerle sınırlandırılamamakta, genellikle 15. ve 16. yüzyıllarda İtalya'da yaşanan kültürel değişimi ifade etmek için kullanılmakla birlikte fikri alt yapısının çok daha eskilere, 12. ve 13. yüzyıla kadar dayandırılabileceğinin altı çizilmektedir. Bununla birlikte Rönesansın dini ve mistik bilgi karşısında insan aklının üstünlüğünü vurguladığı ve böylece insanın kendini sınırlayan bağlardan kurtulması doğrultusunda bir yol açtığı belirtilmektedir [5.].

Bu sayede insan Tanrı'nın hizmetindeki bir nesne olmaktan çıkmış, kendi karar ve eylemlerini yerine getiren bir birey olarak kabul edilmiştir. Urhan [13] bu kabulün Rönesans'ın özünü oluşturduğunu, böylece bilimin ve felsefenin sekülerleştiğini ifade etmektedir.

Rönesans modernizmin miladı olarak sayılmakta, bu dönemde bilimsel ve teknolojik alanlarda yaşanan olumlu gelişmelerin Avrupa'nın gelişim sürecini hızlandırdığı ve

ortaya çıkan birçok buluşun insanların kilise otoritesinden ve kalıpsal inançlara bağlı geleneksellikten kopuşuna ve yeni bilgiler arayışına girmesine imkân tanıdığı kabul edilmektedir [14]. İnsanın kendini sınırlandıran bağlardan kurtulması ise Rönesansın moderniteye en büyük katkısı olarak değerlendirilmektedir [15].

Rönesansla birlikte yaşanan hızlı dönüşüm Avrupa'nın tüm toplumsal kurumlarında, insanların dünya görüşlerinde, inançlarında ve arzularında köklü değişimlere neden olmuştur ve özgürleşmiş, bireyselleşmiş insan fikri yaşanan tüm bu değişimlerin temelini oluşturmuştur [5].

Cennetin anahtarını elinde bulundurduğu düşünülen papaya verilen haracın protesto edildiği ve sonucunda kilisenin toplum üzerindeki gücünün zayıflamasına neden olan reform hareketi ve beraberinde aydınlanma hareketinin de zaman içerisinde Avrupa'yı dünyanın toplumsal ve ekonomik yönden en gelişmiş kıtası haline getirdiği kabul edilmektedir [16].

Modernitenin arka planında yer alan Aydınlanma düşüncesi İngiliz Devrimi'yla başlayıp, Fransız Devrimi'yle biten, amacı insanı "kötü" olan mit, önyargı ve hurafeden koparark "iyi" olan "aklın düzeni"ne sokmak olan felsefi bir hareket olarak tanımlanmaktadır [17]. Harvey [18], Aydınlanma düşüncesinin, efsanenin, dinin, boş inancın akıl dışılığından, insan doğasının karanlık yönlerinden kurtuluşu vaat ettiğini belirtmektedir. Dahası bu düşüncenin, insanları zincirlerinden, mistik ve kutsal esaretten koparmak amacını taşıyan laik bir hareket olarak tanımlamaktadır.

Çiğdem [17] Aydınlanma'nın ön tarihinde 15. yüzyılda Rönesans, 16. yüzyılda Reform Hareketi'nin bulunduğunu 18. yüzyılın ise Aydınlanma yüzyılı olduğunu belirtmektedir. Akıl kavramının Aydınlanma yüzyılının birleştirici ve merkezi noktasını oluşturduğunu ifade etmektedir.

Cevizci [19] ise Aydınlanma'yı uygarlık tarihi için çok önemli sosyal ve siyasal bir süreç olarak açıklamakta ve bu süreci uluslararası entellektüel bir hareket olarak tanımlamaktadır. Cevizci [19] bu hareketin 1688 İngiliz Devrimi'yle başladığını ve 1789 Fransız Devrimi'yle doruk noktasına ulaştığını belirtmektedir. Öncelikle İngiltere ve devamında Fransa'da doruk noktasına ulaşan hareketin 20. yüzyılda birçok ülkenin modernleşme projelerinde anlam kazandığını vurgulamaktadır. İnsan davranışına yön

veren unsurun gelenek veya din değil yalnızca mutlak akıl olduğu düşüncesinin Aydınlanma hareketinin özünü oluşturduğunu ifade etmektedir.

2.3 Modernizmin Mimarlık Üzerindeki Etkisi

Tanyeli [20] "modern mimarlık" teriminin geç 19. yüzyıl ve 20. yüzyılda tutum ve biçim ortaklıkları gösteren yapıları ve onların oluşmasında etkili olan davranış ve tutumların düşünsel alt yapısını tanımladığını ifade etmekte ve modern mimarinin çok çeşitli tavırları bir arada barındırdığının altını çizmektedir. Bununla birlikte modern mimarlığın düşünsel alt yapısının ve biçimlenme tavırlarının uzun bir evrim süreci yaşadığını, bu sürecinin başlangıç tarihini kesin ve net bir şekilde ortaya koymanın imkânsız olduğunu ancak genellikle 19. yüzyılın mühendislik yapılarının modern mimarlığın başlangıcı olarak kabul edildiğini belirtmektedir.

Bozdoğan [21] ise "modernizm"i bir diğer adıyla "Modern Hareket"i iki dünya savaşı arasında Avrupa'da ortaya çıkan ve mimari alanda yaşanan estetik bir dönüşüm, çığır açan bilimsel bir düşünce olarak tanımlamaktadır.

Gay [8] modern mimarinin ilk klasiklerinin I.Dünya Savaşı başlamadan kısa bir süre önce ortaya çıktığını, modern mimari öncülerinin en önemli ortak noktasının gelenekselci anlayışla eğitim veren Ecole des Beaux-Arts'a olan karşı duruşları olduğunu, akademinin katı kurallarının, Antik Yunan ve Roma'ya kadar giden değer verilen adetlerin modernist mimarlar tarafından protesto edildiğini ifade etmektedir. Bu doğrultuda kendini Fütürist olarak tanımlayan İtalyan mimar Antonio Sant'Elia'nın dile getirdiği "heyecan verici yeniye saf bağlılık" anlayışını modernist bakış açısını örnekleyen önemli bir ifade olduğunu vurgulamaktadır. Bununla birlikte Gay [8], cam, beton ve demirin zengin bir güzellikleri olduğunu ileri süren ve yaratıcılığın gelenekten kopması gerektiği düşüncesini savunan Sant'Elia'nın tasarladığı gökyüzüne ulaşan apartmanların, güçlü elektrik santrallerinin, demiryollarının, Sant'Elia'nın I. Dünya Savaşı'nda hayatını kaybetmesi dolayısıyla gerçekleşemediğini belirtmektedir.

Gay [8] geçmişteki estetik değerleri ve gelenekleri reddeden fütürist akımın bir diğer önemli ismi olan Filippo Tommaso Marinetti'nin manifestosunda belirtildiği gibi bir zamanların simgesel büyük binalarının işlevsiz hale geldiğini, artık modern yaşamın

gerekliliklerini yerine getiren iyi havalandırılmış apartmanlara, rahat trenlere, tünellere, demir köprülere ihtiyaç duyulduğunu belirtmektedir. Demir ve cam kullanılarak inşa edilen Sir Joseph Paxton'un uzman mühendisler yardımıyla tasarladığı Kristal'ı bu anlayışla üretilen çağın en modern yapısı olarak tariflemiştir. Özellikle 1850'lerde "dürüstlük" ve "basitlik" modernist mimarinin iki önemli kavramı olarak ön plana çıktığını ve yapının mevcut kaynaklarının olduğu gibi gösterilmesinin, gizlenmemesi gerektiği düşüncesinin modernist anlayışa hâkim olduğunu belirtmiştir. 1893 yılında Adolf Loos'un "Süsleme suçtur" ve İngiliz mimar Charles Francis Annesley Voysey'in "Günümüzün tehlikesi aşırı bezemede yatıyor. Sadelikten yoksunuz ve huzuru unutuyoruz." söylemini bu durumu örnekleyen ifadeler olarak örneklemiştir. Hatta geleneksel olmayan, dürüstlük ve sadeliğin ön planda olduğu bu üslup anlayışının modernizmin önemli isimlerinden Gropius ve Mies van der Rohe'nin tasarımlarında da açıkça okunabildiğini vurgulamıştır.

Modern mimarinin bir diğer anlayışını, Tanyeli [20] "çağa karşı duyulan sorumluluk" biçiminde bir önerme ile dile getirmekte ve modern mimarlığın hemen hemen bütün akımlarında temel belirleyici olan "etik" olma anlayışının modernist düşüncenin dayanağını oluşturduğunu ifade etmektedir. Tanyeli bu anlayışın çağın ruhunu yansıtmayan her türlü tasarımı reddettiğini, bu doğrultuda teknolojik ve bilimsel verilere dayanan tasarım anlayışının benimsendiğini, dolayısıyla teknik gelişmelerin mimarlığa uyarlanmasının bir zorunluluk olduğunu belirtmiştir. Bu doğrultuda geleneksel teknik ve malzemeler yerine Endüstri Çağı'nın ürettiği teknik ve malzemeler modern mimarlığın biçimlenmesinde belirleyici olduğunu, çağdaş mimarlığın geçmiş döneme ait mimari teknik ve düşünce sistemleriyle oluşturulamayacağı ve yepyeni bir biçim dilinin kurgulanması gerekliliği fikrinin modern mimarlık düşüncesinin temelini oluşturduğunu vurgulamıştır.

Teknolojinin modern mimarideki rolünü önemseyen tasarımlarıyla ön plana çıkan, modernist mimar Frank Lloyd Wright'ın 1901 yılında yayımlanan "Makine Sanatı ve Zanaatı" isimli makalesinde mimaride makinenin verimli kullanımıyla ilgili olumlu görüşlerini belirtmesi bu anlayışı örneklemektle birlikte Wright'ın savunusunun çok ötesinde olan, I. Dünya Savaşı öncesinde Sant'Elia'nın "Modern ev büyük bir makine

gibidir." söyleminin sonraki yıllarda Le Corbusier'in de söylemlerinde de yer alması dikkat çekmektedir [8].

Wright'ın savunusuna benzer bir şekilde Ludwig Mies Van der Rohe'de mimaride makinenin önemli bir yeri olduğunu kabul etmiş ve buna ek olarak "Az çoktur" sözüyle sadece gereksiz detaylardan kurtulmak değil emek tasarrufu sağlayan aletlerin de tasarımlarda kullanılmasını değerli bulmuş, Le Corbusier de modern mimariyi bir devrim ve aynı zamanda elde edilen özgürlüklerin en iyi temsilcisi olarak tanımlamıştır [8].

Gropius, Wright ve Mies Van Der Rohe'nin sıklıkla kullandığı serbest plan kurgusu, şerit pencereler, yalın cephe anlayışı Corbusier tarafından da kullanılmış ve bunlara ek olarak yapıyı zeminden kaldıran pilotiler ve teras çatı Corbusier'in modern mimariyi örnekleyen yapılarının ayırt edici özellikleri olarak ön plana çıkmıştır [8]. Böylece, çelik, betonarme, cam kullanımı, tasarımlarda geometrik şekillerin ve kübik formların ön plana çıkması ve en önemlisi geleneksel bezeme ve süslemelerden kaçınılması modern mimarinin simgesel ifadeleri haline gelmiştir [21].

Tüm bu ayırt edici özelliklere rağmen Tanyeli [20] çok çeşitli tavırları barındıran modern mimari için tek bir modernist estetikten ve biçimlenmeden bahsetmenin güç olduğunu ancak etik ve teknik alt yapı üzerine kurgulanan modern mimarinin tarihselci yönelime karşı tutumunun ve bezemenin yadsınması gibi ilkelerinin tüm tavırlar için genelleştiğini, bu ilkeleri benimseyen Bauhaus'un ise modern mimarinin en önemli dönemeçlerinden birini oluşturduğunu belirtmiştir.

Bu bağlamda ele alınması gereken Bauhaus Tasarım Okulu, Viktorya döneminin eklektizmi ve tarihselci mimarinin yok ettiği mimari ruhu yeniden canlandırmak amacıyla 1919 yılında Walter Gropius tarafından Weimar'da kurulmuştur [8]. Gropius plastik sanatlar ile endüstriyel eylemleri birbirine yaklaşması gereken iki ayrı kutup olarak tanımlamıştır [22]. Weimar'dan sonra Dessau ve Berlin'de eğitim veren, toplu üretimin halk için fakat çağdaş estetik anlayışla gerçekleştirilmesi düşüncesiyle özgün uygulamalar ve tasarımlar üreten sanatçı ve tasarımcıların yetişmesine imkân tanıyan Bauhaus'un temel geometrileri, dışavurumcu tasarım yaklaşımını ön plana çıkaran eğitim anlayışı, çağdaş bir biçim dili oluşturan, birincil formların kullanıldığı, yalın

tasarımların üretilmesinde belirleyici olmuştur [23]. Aynı zamanda 1920-1930'larda ön plana çıkan, modernist akımlardan Uluslararası Üslup'un biçimlenmesinde Bauhaus önemli bir rol oynamış, Uluslararası Üslup Almanya'dan başlayarak zamanla Batı ve Orta Avrupa, kısmi olarak SSCB, ABD ve 1930-1940 yılları arasında da Türkiye'deki mimarlık ortamını biçimlenmesinde etkili olmuştur [20]. 1932'de New York Modern Sanatlar Müzesi'de açılan bir sergi kapsamında basılan Henry-Russell Hitchcock ve Philip Johnson'a ait "The International Style: Modern Architecture since 1922" isimli kitapta modern mimari, formel-bezemesiz ve strüktürel-işlevsel olarak tanımlanan Uluslararası Stil terimi altında tanımlanmıştır [24]. Modern mimarinin klasik dönemi olarak kabul edilen Uluslararası Üslup, akılcı bir tasarım anlayışının hâkim olduğu, mükemmel oranlar kullanılarak, yalınlık ve işlevselliğin ön planda olduğu bir mimari biçimlenmeyi hedeflemiş, bu amaçla kalıcı ve evrensel estetik değerler içeren bir mimarlık anlayışı birçok ülkeyi etkisi altına almıştır [25].

2.4 Türkiye Mimarlığı ve Modernizm

Bozdoğan [21] modernizmi Avrupa merkezli başlayan, birçok rejim ve ülkeyi etkileyen bilimsel bir öğreti olarak tanımlamış ve modernizmin yeni ve ilerici ideolojisinin, Türkiye'de erken Cumhuriyet dönemindeki yeni yönetim tarafından da benimsendiğini ve yeni Türkiye'nin inşasının "yüksek modernizm" terimiyle birlikte anıldığını belirtmiştir.

Eyüce [12] modern mimariyi "yeni bir mimarlık", "mimarlığa yeni bir yaklaşım" olarak yorumlamıştır. Söz konusu yeni mimarinin, geçmişi ve geçmişin ürünü olan klasisizmi reddettiğinden bahsetmektedir.

Cengizkan [26] ise "modern" ve "modernlik"in Türkiye coğrafyasında hiçbir zaman bize ait olan bir olgu olarak benimsenmediğini, bu kavramların "yeni", "dışarıdan", "ithal" olarak anımsandığını, dolayısıyla her "yeni "olanın "modern" sıfatıyla tanımlandığını belirtmektedir.

Bozdoğan [21] "Modern" in geleneksel anlayışı reddeden tavrının Anadolu topraklarında yeni kurulan ülke için simgesel bir anlam içeriğine sahip olduğunu, batılılaşmış, modern bir toplum yaratmak için, modern mimarinin etkili bir araç olarak

benimsendiğini ifade etmiştir. Ancak ithal edilen bu ideolojinin yerel dinamikler bağlamında yorumlanmasıyla Türkiye'ye özgü bir modern mimarlık ortamı oluştuğunun altını çizmektedir. Bu ortamın oluşmasında özellikle Alman ve Avrupalı yabancı mimarların önemli rol oynadığını belirten Bozdoğan [21], ülkenin ekonomik ve inşaat sanayinin gelişmişlik durumunun yabancı mimarların Türkiye'de uluslararası üslup özelliklerinden daha farklı nitelikler taşıyan yapılar tasarlamasına neden olduğunu, kısıtlı imkânların geleneksel yöntemlerden tam olarak arındırılamayan elemanların kullanılmasını zorunlu kıldığını ve bu durumun zamanla biçimsel bir dile dönüştüğünü ifade etmiştir.

Türkiye'de Yeni Mimari'nin aktif olarak rol oynadığı dönem, 1929'dan itibaren dünyada yaşanan ekonomik krizin etkisiyle ve milliyetçi çevrelerin müdahaleleriyle modern mimarlıkta yaşanan kriz ile aynı dönemlere rastlamış, özellikle Almanya'da yaşanan olaylar yaşanan krizi zirveye ulaştırmış ve bunun sonucu olarak birçok modern mimarlık savunucusu farklı coğrafyalara göç etmek zorunda kalmıştır [24].

Türkiye'nin modern mimarlık tarihi geçmişi 1930'lu yıllara dayandırılmakla birlikte 1927'de Ernst Egli'nin gelişi bu sürecin başlangıcı olarak da kabul edilmektedir [12]. 1927 yılında Türkiye'ye gelen Egli ilk olarak projelendirilmesi Mimar Kemalettin Bey tarafından yapılan öğretmen okulu (Gazi Üniversitesi Rektörlük Binası) inşası için görevlendirilmiştir [27]. Ernst Egli Türkiye'de 13 yıl kalarak modern mimarlık sürecinin oluşmasında önemli katkılar sağlamış, sekiz yıl boyunca Milli Eğitim Bakanlığı'nın baş mimarı olarak görev yapmış, bununla birlikte İstanbul Güzel Sanatlar Akademisi'nde dersler vererek mimarlık eğitimi alanında yaşanan dönüşümün önemli aktörlerinden biri olmuştur [24]. Egli'nin gelişi, 1923-1928 yılları arasında altın çağını yaşayan Birinci Ulusal Mimarlık Akımı'nın işlevini yitirmesini ve modern mimarinin Türkiye mimarlık pratiğinde etkin rol oynamasını hızlandırmıştır [24]. Egli'nin öncelikle okul inşası için görevlendirilmiş olması bir tesadüften öte genç Türk devletinin eğitim alanında yapılacak reformun tüm reformların çekirdeğini oluşturacağı inancından kaynaklanmaktadır. Bu amaçla eğitim yapılarının Batılı tarzda, modern biçimlenme anlayışıyla inşa edilmesi ve simgeleştirilmesi hedeflenmiştir [24]. Egli'nin gelişiyle tarihlenen Türkiye modern mimarlık süreci öncesinde, Türk mimarlığı Alsaç'ın da [28] belirttiği gibi çağdaş mimarlık fonksiyonlarının Türk mimarlık biçimleriyle buluşabileceği

fikrini benimsemiş ve bu doğrultuda seçmeci-biçimci ürünler veren ulusal mimarlık düşüncesi 1930'lı yıllara kadar hâkim olmuştur. Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi olarak adlandırılan bu dönem 1908'de II. Meşrutiyet'in ilanıyla başlamış, 1930'lara kadar sürmüştür [29].

Alsaç [28], ulusal mimarlık düşüncesinin biçim dilini oluşturan geleneksel ve tarihselci yapısının, dağılmak üzere olan Osmanlı İmparatorluğu'nda birleştirici unsurlar olarak kullanıldığını, cumhuriyetin ilk yıllarında da devam eden bu durumun, politik istikrarın sağlanmasından sonra değiştiğini, böylece eskiyi çağrıştıran tüm biçimlerin terk edilerek yeni kurulan devleti simgeleyen çağdaş, modern bir mimarlık düşüncesinin benimsendiğini belirtmiştir. Bu doğrultuda Ankara'dan başlayan imar faaliyetlerinin zamanla tüm Anadolu'da etkinlik gösterdiğini vurgulamıştır.

Daha önce belirtildiği üzere Türkiye'nin modern mimarlık tarihi 1930'lu yıllara dayandırılmakta, 1927'de Ernst Egli'nin gelişi bu sürecin başlangıcı olarak kabul edilmektedir [12]. Ancak Batur [30] Türkiye'nin modernleşme sürecinin çok daha erken dönemlere, 18. yüzyıla kadar dayandırılabileceğini ve 1722 yılında askeri alanda Avrupa'daki yenilikleri yerinde görmek için gönderilen Osmanlı elçisinin bu sürecin başlamasında rol oynadığını belirtmektedir. Avrupa'yı gözlemlemek için gönderilen Osmanlı elçisinin izlenimleri, getirdiği proje ve resimler mimarlık alanında değişimler yaşanmasında öncü olmuştur. Batur [30] yaşanan bu değişimlerin tam anlamıyla "modernite" kapsamında değerlendirilemeyeceğini belirtmekle birlikte modernleşme sürecinin başlamasında önemli olduğunun altını çizmekte ve özellikle bu yeni edinimler sonrasında yalnızca dini yapılara ait bir anıtsallık anlayışına sahip Osmanlı mimarisinin, Avrupa'dan getirilen örnekler sayesinde öncül örnekler sergilemeye başladığını böylece saray surlarının dışında inşa edilen yazlık sarayların bu konudaki ilk örnekler olarak kabul edilebileceğini söylemektedir.

Tekeli [31] Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'yla eş zamanlı olarak modernite projesinin fikri boyutunu değerlendirmesinin söz konusu olmadığını ancak süreci yaşayan ülkelerle olan ilişkisinin onun dolaylı olarak bu sürece dâhil olmasına neden olduğunu belirtmiştir. Küçük değişimlerle başlayan bu sürecin, zaman içinde önemli değişimlerin öncüsü olduğunu vurgulamıştır.

Sözen [32] ise 1699 yılında imzalanan Karlofça Antlaşması'nın bu ilişkilerin başlangıcı olarak kabul edilebileceğini belirtmekle birlikte bu antlaşma sonrasında batı ülkeleri ile kurulan ilişkilerin, öncelikle saray çevresinde ve beraberinde toplumun farklı kesimlerinde batı kültürünün etkili olmasına neden olduğunu ifade etmektedir. Avrupa'da yaşanan İngiliz ve Fransız devrimlerinin Batılı ülkelerle kurulan ilişkiler aracılığıyla dolaylı olarak Osmanlı İmparatorluğu'nu da belirli ölçülerde etkilediğini vurgulamaktadır. Bu durumda Türkiye'nin modernleşme sürecinin Osmanlı'nın 17. yüzyıldan itibaren kurduğu Batılı ilişkilere dayandırmak mümkündür.

Karpat [33], benzer bir şekilde İngiltere ile 1838 ve 1861 yıllarında imzalanan ticaret antlaşmalarının, 1839 Tanzimat Fermanı'nın, Paris Barış Antlaşması'nın ve 1856 Islahat Fermanı'nın bu Batılı ilişkilerin bir sonucu olduğunu ve tüm bu siyasi gelişmelerin Osmanlı'nın toplumsal yapısında önemli değişimlere neden olduğunu belirtmektedir.

Sözen [32] mimari alanda yaşanan değişimin, özellikle 1789'da tahta geçen III. Selim'in yenileşme atılımlarıyla birlikte hız kazandığını, bu dönemde Avrupa etkisiyle gelişen barok, rokoko gibi akımların devamı niteliğinde mimari ürünler verildiğini ifade etmektedir. Yenileşme isteği ile birçok alanda yabancı uzman görevlendirildiğini ve mimarlık ortamı için de geçerli olan bu durumun, azınlık mimarlarında sürece katılmasıyla yeni bir mimarlık ortamının oluşmasına neden olduğunu vurgulamaktadır. Özellikle 1839 yılında ilan edilen Tanzimat Fermanı ile modern devlet yapılanmasında yaşanan radikal değişimlerin ve Batılı ülkelerle paralel bir yaşam biçimine sahip olma isteğinin yabancı ve azınlık mimarların Batı'daki örneklerle yarışan ürünler sergilemesiyle sonuçlandığını söylemektedir. Dahası, Gaspare Fossati, Alexandre Vallaury, Raimondo D'Aronco, Jachmund gibi mimarların bu konuda anılması gereken önemli isimler olduğunu, modernin ve yeninin temsilcisi olarak görülen söz konusu mimarların seçmeci bir üslupla Batı'daki gelişmeleri Osmanlı ortamında yorumlamak durumunda kaldıklarının belirtmektedir. Bu durumun ise karmaşık bir mimarlık ortamının oluşmasına neden olduğunun altını çizmektedir. Alsaç [28] da benzer bir şekilde 19. yüzyıl Türk mimarisini kararsız, değişken, karmaşık, olarak yorumlanmıştır.

Bu karmaşık döneme bir anlamda tepki olarak doğan Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi, temelinde Batılı düşünceyi barındırmakla birlikte ulus olma çabalarıyla geçerlilik kazanmıştır.

1910 yıllarında başlayıp 1930'lara kadar devam eden bu mimarlık düşüncesi, eğitimlerini Batı ülkelerinde tamamlayan mimarlar için, karışık Osmanlı mimarisini yabancı etkilerden arındırmak amacıyla hızla benimsenmiş böylece Türk tarihine dönük bir seçmeci mimarlık anlayışı döneme hâkim olmuştur [34]. Mimar Vedat Tek ve Kemalettin Bey'in aktif olduğu, ikinci meşrutiyet ile başlayan bu süreçte Osmanlı tarzının yeniden yaşatılması fikri benimsenmiş, yabancı mimarların eski gelenekten kopmuş mimarisi yerine geleneksel mimari savunulmuştur [35].

Akımı benimseyen mimarlar Selçuklu ve Osmanlı'nın geçmiş mimarlık ürünlerini yorumlayarak, özellikle cephe elemanlarını tasarımlarında kullanmış, bu bağlamda kemerler, çıkmalar, mermer sütunlar, yalancı kubbeler, bezemeler, çiniler ulusal mimarinin sıklıkla kullanılan elemanları olmuş ve cephenin bu dönem mimarisinin öncül tasarım unsuru olarak ön plana çıkmasıyla yerleşme ve planın işleve göre çözümü genellikle ikincil olarak ele alınmıştır [32]. Ancak cephe üzerinde yoğunlaşarak biçimlenen mimari zaman içerisinde eleştirilmiş, farklı işlevlere sahip binaların aynı biçimsel özelliklerle inşa edilmesi olumsuz bulunmuştur [36].

Mimar Kemalettin, Vedat Tek'in yanı sıra Muzaffer Bey, Arif Hikmet Koyunoğlu, Guilio Mongeri Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi'ni temsil eden önemli isimler olarak ön plana çıkmakla birlikte 1927'den sonra dünya mimarlık ortamında yaşanan yeni gelişmeler ulusal mimarlık düşüncesini eleştirilerin odağı haline getirmiştir [32]. 1930'lardan itibaren ulusal üslup ile inşa edilen yapılara duyulan tatminsizlik sonucunda ülkeye davet edilen yabancı mimarlar Türk mimarisinde aktif olarak rol oynamaya başlamışlardır [37]. Yabancı mimarların desteğiyle estetik bir devrim gerçekleştirilmek istenmiş, bu doğrultuda fonksiyonalist, politikayı vurgulayan, süslemeyi reddeden, katı, sert biçimleri ön plana çıkaran bir mimari oluşmaya başlamıştır.

Bu sürecin başlangıç evresinde Egli, Elsaesser ve Holzmeister ülkeye davet edilerek önemli görevler almışlardır [37]. Özellikle Türkiye'nin Viyana Büyükelçiliği ile yapılan antlaşma sonucunda ülkeye gelen Prof. C. Holzmeister'ın Ankara'nın Yenişehir

kesiminde planladığı Bakanlık Binaları ve Milli Eğitim Bakanlığı Başmimarı olarak görevlendirilen Prof. E. Egli'nin planladığı İsmet Paşa Kız Enstitüsü, genç Türkiye mimarisi için umut verici ilk adımlar olarak kabul edilmiştir [38].

Holzmeister, Oerley ve Egli'nin öncülüğündeki yeni mimari yalın ve sade çizgisiyle o zamana kadar uygulanan Osmanlı mimarisinden oldukça farklı bir yaklaşımla biçimlenmiştir [35]. Bu biçimlenme anlayışının uygulanmasında Bruno Taut, Hans Poelzig, Martin Elsaesser etkin rol almış, Birinci Ulusal Mimari'nin aksine yapılar sahip oldukları işleve göre biçimlenmiş ve cephelere önem verilen yaklaşım terk edilmiştir [32].

Eldem [35] planların ve cephelerin süslemeden tamamen arındırıldığı, düz, dekorsuz hat ve yüzeylerin ön plana çıktığı, binaların modern görüntünün elde edilmesi için kiremitsiz, saçaksız olarak inşa edildiği bu yapı tarzının önceleri halk tarafından yadırgandığını ancak Ankara merkezli olduğu için kabullenilerek söz konusu kübik mimarinin Anadolu kentlerinde de zamanla yayıldığını ifade etmiştir. Ancak 1940-50'ler de kübik mimarinin, teras çatılarda yaşanan sıkıntı, cephelerde uygulanan sıvanın yarattığı problemler ve geniş cam yüzeylerin ısı kaybına neden olduğu düşüncesiyle eleştirilerin odağı haline geldiğini ekleyen Eldem yaşanan sıkıntıların yeniden saçaklı kiremit çatıların, taş duvarların, küçülen pencerelerin mimaride kullanılmasını gerektirdiğini belirtmiştir.

Sözen [32] İkinci Ulusal Mimarlık Dönemi olarak adlandırılan bu dönemde yabancı mimarlara tepkilerin giderek arttığını, iklim koşullarına uygun, geleneksel mimariyle ilişkili, yerli malzeme ve işçilik kullanılan mimarinin önemsendiğini vurgulamıştır. Bununla birlikte yerli malzeme kullanımını savunan dönem mimarlarının II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla ihtiyaç duydukları ortamı da elde ettiklerini, savaşın başlamasıyla ithal edilen malzemelerin temininde sıkıntı yaşanması dolayısıyla yerli malzemenin çözüm olarak benimsendiğini belirtmiştir.

Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi ve İkinci Ulusal Mimarlık Dönemi'nin her ikisinin de geleneksel mimariye atıfta bulunmasına rağmen farklılaştıkları anlaşılmaktadır. Sözen [32] Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi'nin Osmanlı mimarisini kendine kaynak olarak aldığını, İkinci Ulusal Mimarlık Dönemi'nin ise Türk sivil mimarisinden esinlendiğini dile

getirmiştir. Tekeli [39] de benzer şekilde İkinci Ulusal Mimarinin, Osmanlının ve dinin sembollerini yeniden canlandırmayı hedefleyen Birinci Ulusal Mimari'den farklı olarak Sedad Hakkı Eldem'in geleneksel konut mimarlığı üzerindeki araştırmalarına dayandığını ifade etmiştir.

Sözen [32] başta Sedad Hakkı Eldem olmak üzere Paul Bonatz ve Emin Onat'ı İkinci Ulusal Mimari'nin önemli isimleri olarak tanımlamaktadır.

Sonraki dönemlerde ve özellikle 1950'lerden sonra Eldem [35] Türkiye'nin Amerikan modernizmi ve yapı metotları ile tanıştığını, özellikle Hilton Oteli'nin inşasıyla ses getiren bu dönemde saçak ve çatının yeniden kalkarak, beyaz beton yüzeylerin, asma akustik tavanların, ince levha kaplamaların, cam yüzeylerin sıklıkla kullanıldığına dikkat çekmiştir.

Sözen [32] Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi, yabancı mimarların etkin olduğu İşlevci-Rasyonalist Dönem ve İkinci Ulusal Mimarlık Dönemi'nin kesin çizgilerle ayrıştırılabilirken, 1950 sonrasında birçok anlayış, üslup ve düşüncenin eş zamanlı Türkiye mimarisinde aktif rol aldığını ve böylece Türkiye'de Batı'nın tüm akımlarına ait örnekler aynı anda inşa edilmeye başlandığını vurgulamıştır. Dahası 1950 öncesinde ağırlıklı olarak kamu yapıları ve tek aile konutları mimarinin uğraş alanını oluştururken, 1950 sonrasında oteller, fabrikalar, bankalar, şirket binalarının mimari alanda rollerini almaya başladığına dikkat çekmiştir. Bu durumun ise 1950'lerden itibaren daha devingen bir süreç izleyen, Rasyonalist-Pürist, Brütalist ve bağımsız biçim arayışları içinde olan mimarlık ürünlerinin denendiği bir mimarlık ortamı oluşturduğunu dile getirmiştir.

Özellikle 1960'lardan sonra brütalist anlayışla yaygınlaşan brüt beton kullanımı masif, ağır, ezici kütlelerin inşasını arttırmıştır [35]. 1970'lerden sonra ise modern akımın geçmişten bağımsız tasarım yaklaşımına zıt bir tavır içerisinde olan, post-modernist eğilimler gösteren yapılar inşa edilmeye başlanmıştır [32].

2.5 Süreklilik -Süreksizlik Kavramları ve Modernizm İlişkisi

Sözcük anlamı olarak süreklilik "kesintisiz olarak sürüp gitme durumu, devamlılık" olarak karşılık bulmakta süreksizlik ise karşıt bir ifade olan "devam etmeme, kesintiye

uğrama, kopuş" olarak anlamlandırılmaktadır. Modernitenin ve dolayısıyla modernizmin süreksizlik ile kurduğu yakın ilişki birçok kez dile getirilmiş ve farklı kuramcılar tarafından farklı biçimlerde ele alınmıştır. Örneğin Giddens [40] tarihsel gelişimin çeşitli evrelerinde süreksizliğin belirgin bir şekilde gözlemlenebildiğini, kabile toplumundan tarım toplumuna geçişin bu konuda verilebilecek çarpıcı örneklerden biri olduğunu belirtmektedir. Benzer bir şekilde modernliğin de süreksizlik için önemli bir kırılma noktası olduğunu ve ortaya çıkan yeni yaşam anlayışının geleneksel düzenden çarpıcı bir biçimde ayrıştığını vurgulamaktadır. Bu ayrışmanın en büyük göstergelerinin ise değişim hızı, değişim alanı ve modern kurumların yapısı olduğunu ileri sürmektedir. Bu bağlamda, modernliğin değişim hızının geleneksel olandan oldukça fazla, değişim alanının ise bölgelerin birbiriyle bağlantı içerisinde olması dolayısı ile oldukça yaygın olduğunu, ulus-devlet anlayışıyla siyasi yapının değiştiğini, üretimin cansız güç kaynaklarıyla gerçekleştirilmesi dolayısıyla yeni toplumsal kurumların ortaya çıktığını ifade etmektedir. Ancak aynı zamanda Giddens [40] geleneksel ve modern arasında kabul edilmesi gereken sürekliliklerin de var olduğunun altını çizmektedir.

Heynen [41] 1890'da Hermann Bahr'ın yayınladığı denemesinde modern olanın süreksizlik ile var olabileceğini, değişen yaşam koşullarına ayak uydurmanın yolunun geçmişe ait tüm öğretilerin, tüm inançların silinmesiyle mümkün olacağını savunduğunu belirtmektedir. Böylece eski olan her şeyden kurtulmanın yarattığı boşluğun yeni olanla rahatlıkla doldurulabileceğini ifade etmektedir. Ancak bu düşünceyi eleştiren Adolf Loos yeni yaratılan kültürün mevcut kültürden elde edilmediği takdirde yüzeysel ve yapay kalacağını vurgulamaktadır [41].

Modern mimarinin en güçlü savunucularından olan Le Corbusier de Bahr'ın yaklaşımına benzer bir şekilde mimarlığın gelenek ve görenekler arasında boğulduğunu, yüzeylerde kullanılan eski zamanlara ait "biçemler"in bir aldatmacadan ibaret olduğunu ifade etmektedir [42]. Ancak Corbusier'in kütlelerde, en güzel biçimler olarak adlandırdığı küp, koni, silindir ve piramit gibi asal geometrik biçimlerin kullanımını savunması, bu biçimlerin kullanımını Mısır, Yunan, Roma mimarlıklarını örnek vererek desteklemesi Corbusier'in geçmiş ile gelecek arasında ilişki kurarak bir anlamda mimari sürekliliğin devamını sağladığı düşüncesini doğurmaktadır.

Colquhoun [43] Le Corbusier'in yaratıcı sürecini yeniden yorumlama süreci olarak tanımlamakta, Le Corbusier'in geçmiş ile kurduğu ilişkiye dikkat çekmektedir. Dahası Le Corbusier'in Neoklasik mimarlığa ve Akdeniz çevresinde biçimlenen yerel mimarlığa olan ilgisinin benzer bir şekilde Alvar Aalto'nun da ilgi alanını oluşturduğunu, Modern Hareket'in erken dönemine hâkim olan akılcı ilkelerle şekillenen evrensel şemaların Aalto'nun mimarisine temel oluşturmadığını savunmaktadır. Hatta Aalto'nun biçimlerinin anlamlarını genellikle bağlamlarından aldığını ve yeni tiplerin yaratılması düşüncesinin aksine Aalto'nun tiplerin zaten tarihsel ve kültürel gerçeklik olarak var olduğunu savunduğunu belirtmektedir.

Bu konuda benzer bir bakış açısına sahip olan Adolf Loos ise teknolojik ilerlemenin varlığını kabul etmek gerektiğini, geleneğin değişmez ve kutsal olmadığını ancak yeniçağın gereksinimlerine uyum sağlayarak devamlılığının sağlanabileceğini ileri sürmüş, modernitenin gelenekle bağlarını tamamen koparması gerektiği fikrini eleştirmiş, aksine aralarında çatlakların ve süreksizliklerin olduğunu kabul ederek moderniteyi geleneğin bir devamı olarak yorumlamıştır [41]. Ayrıca geleneğin mimarlığın esası olduğunu ancak sırf eski ve geçmişe ait olduğu için folklordan temalar kopyalayarak forma yapıştırmanın bu devamlılığın sağlanması için yeterli olmadığını savunmuştur [41].

Louis Henry Sullivan işlevci yaklaşımına rağmen bu konuda farklı bir yaklaşım geliştirmiş birebir kopyalanan tarihi bezemelere karşı olmasına rağmen tamamen bezemeden arındırılan bir mimarinin toplum ile ilişki kuramayacağını savunarak eski kültüre ait formların olduğu gibi kopyalanmasını eleştirmiş, bu durumun modern binaya giydirilmiş bir kılıf olmaktan öteye gitmediğini belirtmiştir [44]. Ancak Sullivan'ın yeniden yorumlayarak, ustaca kullandığı bezemelerin, toplumsal belleğin tanıdık kodlarını barındırarak kültürel sürekliliğin sağlanmasında aracı olduğu savunulmuştur [45].

Mimarinin kent tarihinin önemli bir parçası olduğunu ve dolayısıyla kentsel ölçekte değerlendirilmesi gerektiğini savunan Spiro Kostof'un çalışmaları ise süreklilik kavramının farklı bir ölçekte tartışılmasını mümkün kılmıştır. Kostof [46] kentsel yapıdaki değişimi, zaman ve mekânın sürekliliğinin somut ifadesi olarak yorumlamıştır.

Özellikle sokaklar üzerine geliştirdiği söylemlerinde sokakların "kent süreci"nin bir ifadesi olduğunu ve bu sürecin aynı zamanda hem geleceğe hem de geçmişe ait olduğunu vurgulamaktadır [47].

Benzer bir şekilde mimariyi kent bütünüyle birlikte değerlendiren Aldo Rossi geçmişi bugünün deneyimleri olarak tanımlamıştır [48]. Rossi kentin sürekliliğini Poète'nin "devamlılıklar" olgusu etrafında biçimlenen "kalıcılık" kuramıyla örneklemekte, geçmişin fiziksel işaretleri olan anıtları, kentin temel yerleşim düzenini ve kent planlarının sürekliliğini kentin devamlılığını sağlayan araçlar olarak tanımlamaktadır. Rossi zaman içerisinde büyüyen kentin aslında var olan eski artifaktlar doğrultusunda geliştiğini ileri sürmekte ve özellikle planın ve sokakların kentin devamlılığında anlamlı rolleri olduğunu ifade etmektedir [48].

Klasik olanı reddeden, öncü, yeni, geleceği hedefleyen bir kavram olarak nitelendirilen modern olan için süreksizlik kuşkusuz olağandır. Bu durum geçmiş ve bugün arasındaki güçlü karşıtlık ilişkisine bağlı olarak gelişmiştir. Özellikle modernizmin yok sayarak, yıkarak yapma eğilimi süreksizlik için uygun ortamı hazırlamış ve bu durum daima yeni olanın üretilmesi arzusunu harekete geçirmiştir. Modernizmin bu tutumunu olumlu ve olumsuz olarak iki farklı bakış açısıyla yorumlamak mümkündür. Aklın rehberliğinde yol alan, rasyonalist yaklaşımı hedefleyen modernizm önceleri sıklıkla olumlanırken, zaman içerisinde bu görüşün zıttı düşünceler de yaygınlaşmıştır. İnsanın kendini sınırlayan bağlardan kopuşu yeninin yaratılması yolunda özgürlük sağlamıştır. Olumlu olarak yorumlanabilecek bu durum aynı zamanda yeninin yarattığı yabancılaşma duygusunu beraberinde getirmiştir. Bu durum ise sürekliliğin önünde bir engel oluşturması dolayısıyla olumsuz sonuçlar doğurmuştur.

Bu bağlamda modernizmin sürekliliğe karşı olan tavrının ne kadar başarılı olduğunu sorgulamak yararlı olacaktır. Çünkü modernizmin tarihsel süreç içerisinde geçirdiği kesintili, değişken, bulanık evreler teorikte karşı durulan sürekliliğin pratikte aktarımı için fırsat yaratmıştır.

Söz konusu durum Anadolu topraklarında değerlendirildiğinde modernizmin arzu edilen süreksizlik karşısında ne ölçüde başarılı olduğu tartışılır olmaktadır. Özellikle Cumhuriyet modernleşmesi Batı'dakinin aksine kendi doğal sürecini yaşamadan

bürokratik bir süreç olarak başladığından yaratılmak istenen kopuşun tam anlamıyla gerçekleştirilemediği öne sürmek mümkündür.

Göle [49] Batı-dışı toplumlarda gelenek ve modernlik arasında radikal bir kopukluk, süreksizlik olduğundan bahsetmiştir. Geleneklerin modernliğe engel teşkil ettiği düşüncesiyle göz ardı edildiğini, dondurulduğunu, dönüştürülerek modernliğin içerisine dâhil edilmediğini ileri sürmüştür. Göle [49] bu konuda Türkiye ve Çin'i örnek vererek, her ikisinin de otoriter modernizasyonla gönüllü olarak geleneksizleştirildiğini söylemiştir. Ancak özellikle Türkiye örneğinde olduğu gibi kendi doğal sürecini yaşamadan, otoriteler tarafından bir an önce çağdaş uygarlıklar seviyesine ulaşma amacıyla benimsenen modernleşmenin geniş halk kitleleri tarafından içselleştirilmemiş olması dondurulmuş geleneklerin zaman içerisinde çözülerek aktarılmış olabileceğini düşündürmektedir.

BÖLÜM 3

TÜRKİYE'DE KENT PLANLAMA ÇALIŞMALARI ve KENTSEL DOKUNUN DEĞİŞİMİ

Bu bölümde Türkiye'nin ilk planlama deneyimleri, yabancı plancıların Türkiye ortamında gerçekleştirdikleri çalışmalar ve bu çalışmaların önemli bir parçası olan yasal düzenlemeler ele alınmıştır. Bu sayede cumhuriyetin ilk yıllarında şehircilik ve mimari alanda yaşanan değişim ortaya konulmaya çalışılmıştır. Değişim genel hatlarıyla değerlendirilmekle birlikte tez kapsamında ele alınan Gaziantep kentinin ilk planlama çalışmalarını gerçekleştirmeleri dolayısıyla Hermann Jansen ve Kemal Ahmet Âru'nun Türk mimarisi ve şehirciliği üzerindeki etkisi ayrıca irdelenmiştir. Bu irdeleme Jansen ve Âru'nun planlama ilkelerinin anlaşılır kılınması ve bir sonraki bölümde analiz edilen Gaziantep planlarının yorumlanması açısından gerekli görülmüştür.

3.1 İmar ve Şehir Planlama İle İlgili Yasal Düzenlemelerin Cumhuriyet Dönemi Mimarlığına ve Şehir Planlamasına Etkileri

Çalışmanın bu bölümünde Türkiye'deki mimarlık ortamını ve beraberinde kent dokusunun değişimini doğrudan etkileyen yasal düzenlemeleri sırasıyla ortaya koymak ve bu yasal düzenlemeler çerçevesinde alınan kararları tespit etmek gerekli görülmüştür.

Türkiye'deki kent planlama çalışmalarını farklı dönemsel aralıklara ayrıştırarak ele almak mümkündür. Farklı araştırmacılar tarafından farklı tarihsel aralıklar kapsamında ele alınan kent planlama çalışmalarını Aru [50] 1923-1928, 1928-1940, 1940-1956, 1956-1960 ve 1960 sonrası olarak sınıflandırmaktadır. Aru henüz planlama çalışmalarının başlamadığı 1923-1928 tarih aralığında 1882 yılından beri yürürlükte

olan Ebniye Kanunu'nun geçerli olduğunu, bu kanunun ise yollar, yangın yerleri ve binalarla ilgili hükümleri içerdiğini belirtmektedir. Benzer şekilde Bilgen ve Özcan [51] 1986 tarihinde TBMM tarafından düzenlenen "İmar ve Şehir Planlama Mevzuatının Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığına ve Şehir Planlamasına Etkileri" konulu yarışma için hazırladıkları raporda 1882 Ebniye Kanunu'nun Cumhuriyetin ilk yıllarında da bir süre yürürlükte kaldığını ve Cumhuriyet dönemi imar mevzuatının 19. yüzyılın ikinci yarısında çıkartılan Ebniye mevzuatından büyük ölçüde etkilendiğini vurgulamaktadırlar. Ebniye mevzuatı kapsamındaki ilk yasal dökümanın 1848 tarihli "Ebniye Nizamnamesi" olduğunu, bu nizamnamenin kamulaştırmaya ait hükümlerinin 1856 tarihli bir nizamname ile değiştirildiğini ve 1864 yılında çıkartılan "Turuk ve Ebniye Nizamnamesi" nin 1882 yılında yürürlükten kaldırılarak "Ebniye Kanunu"nun yürürlüğe girdiğini belirten Bilgen ve Özcan [51] daha önceki nizamnamelerde yer alan birçok hükmün bu kanuna da aktarıldığını ve Ebniye mevzuatının kamunun imara yaklaşımında belirli bir gelenek yarattığının altını çizmektedirler.

Aynı zamanda Cengizkan [52] cumhuriyetin ilk yıllarında 17 Ekim 1923 tarihinde Bakanlar Kurulu'nda gündeme getirilen Ankara Belediyesi'nin yeniden başkente uygun bir şekilde örgütlenmesi gerektiğini savunan yasa tasarısından ve bu tasarının 16 Şubat 1924 417 sayılı yasa ile kabulünden bahsetmekte ve bu yasanın ileriki dönemlerde gerçekleştirilen planlama çalışmaları için önemli bir adım olduğuna dikkat çekmektedir. Aynı şekilde Çetiner'de [53] Ankara şehrinin imarı ile ilgili çıkartılan ilk fiziki planlama kanununun planlama faaliyetleri açısından önemini vurgulamaktadır. Söz konusu yasa Tankut [54] tarafından da vurgulanmış, 417 sayılı Ankara Şehr-i Emaneti Kanunu ile kurulmuş olan Ankara Şehremaneti için İstanbul modelinin transfer edildiği ve kurulan yeni şehremanetinin sadece Ankara özel durumuna uygun yasa ve yönetmelikleri uygulama ayrıcalığına sahip olduğu belirtilmiştir.

Aynı zamanda 1923 tarihinde kurulan Mübadele, İ'mâr ve İskân Vekâleti'nin Ankara'nın planlanmasına yönelik hazırlamış olduğu yazıya dikkat çeken Cengizkan[52], bu yazıda değinilen belediyenin yeniden örgütlenmesi, şehir planının elde edilmesi, kanalizasyon sorunu, su sorunu, şehrin aydınlatılması, konut yapımı ile açığın giderilmesi, cadde ve sokak (yol) yapımı, şehir içi ulaşım, telefon iletişimi, bütçe gibi başlıkların varlığının önemini vurgulamaktadır. Yazıda yer alan bu ana başlıkları plan arayışını yönlendiren

ilkeler ve somut koşullar olarak değerlendirmekle birlikte söz konusu başlıkların 1928 Ankara Plan Yarışması'nın şartnamesi ile benzeştiğine de dikkat çekmektedir. Cengizkan, yazıda dikkat çeken "şehir planının elde edilmesi" başlığı ile amaçlanan planın Lörcher Planı olduğunu dile getirmektedir.

Birçok kaynakta Türkiye'de planlamanın Hermann Jansen'in Ankara Planı'yla birlikte başladığı kabul edilmekle birlikte Jansen Planı öncesi varlığı bilinen planlar bu kabulü sorgulamayı gerektirmektedir.

Jansen planı öncesi yapılan çalışmalar incelendiğinde İzmir Planı ve Ankara Lörcher Planı dikkat çekmektedir. 1.Milli Plan Semineri'nde Türkiye'de şehir planlamada geçirilen safhaları değerlendiren Aru [50] 1924 yılında René Danger'nin İzmir için hazırladığı kısmi imar planından bahsetmektedir. Bununla birlikte 1929 yılında basılan T.C. Ankara Şehremaneti Ankara Şehrinin Profesör M. Jausseley, Jansen ve Brix Taraflarından Yapılan Plan ve Projelerine Ait İzahnameler kitabında 927 senesinde Ankara için Mösyö Höyisler'e (Heussler) iki plan yaptırıldığından ve bu planların Löhler (Lörcher) planı olarak adlandırıldığından bahsedilmektedir [55]. Yavuz'da [56] aynı ifadeyi kullanmakta ve Mösyö Höyisler'e (Heussler) yaptırılan iki plandan bahsetmektedir. Tekeli de benzer şekilde [57] 1925'te Heussler'e Ankara eski kent için, 1927'de ise Lörcher'e eski ve yeni kent için hazırlatılan iki plandan bahsetmektedir.

Ancak bu ifadelerde yer alan tarih ve planların kimin tarafından hazırlandığına dair çelişkiler Cengizkan [52] tarafından açıklığa kavuşturulmuştur. Cengizkan Ankara'nın ilk planının 30 Aralık 1923'te İstanbul'da faaliyet gösteren Keşfiyat ve İnşa'at Türk Anonim Şirketi'ne sipariş edildiğini ve bu doğrultuda 30 Mayıs 1924 tarihinde şirket uzmanlarından Lörcher'in hazırladığı plan ve plan raporlarının şirket yetkili müdürü Heussler tarafından Ankara Şehremaneti'ne teslim edildiğini ve dolayısıyla 1924 tarihli ilk Ankara planının müellifinin Dr. Carl Christoph Carl Lörcher olduğunu belirtmektedir. Aynı zamanda Cengizkan Lörcher'in Ankara için hazırladığı üç plan olduğunu vurgulamakta ve bu planlardan ilkini 1/2000 ölçekli 1924 Lörcher Eski Şehir Planı, "Türklerin Başkenti ve Konut Yerleşimi Ankara İçin Plan", ikincisini 1/1000 ölçekli 1925 Lörcher Yeni Şehir Planı, "Yönetim Şehri: Plan ve Yapılaşma Planı", üçüncüsünü ise

1/10000 ölçekli 1924-25 Lörcher "Türklerin Başkenti Ankara'nın İmar ve Yapılaşma Planı / Eski Şehir ve Yönetim Şehri=Çankaya" olarak adlandırmaktadır.

Tankut [54] söz konusu Lörcher planlarından önce 1924 yılında asker haritacılar tarafından 1/4000 ölçekli bir Ankara haritasının hazırlandığını fakat bu haritanın mevcut durumu gösterir bir hâlihazır harita olduğunu, planlamaya yönelik bir içeriğe sahip olmadığından Lörcher Planları'nın planlamaya yönelik ilk girişimler olarak kabul edilebileceğini vurgulamaktadır.

Bu ilk planlama girişimleri ile elde edilen birikimler ve sonrasında şekillenen yasal düzenlemelerin tüm Türkiye'de etkisini gösterecek olan daha kapsamlı kent planlama uygulamalarına zemin hazırladığı görülmektedir.

Söz konusu yasal düzenlemelerin en önemlilerinden biri olarak kabul edilen, 1928 tarihli 1351 sayılı yasa ve beraberinde Ankara İmar Müdürlüğü'nün kurulması kent planlama doğrultusunda önemli bir adım olarak görülmekte ve aynı tarihlerde Ankara planı için açılan yarışma ilk defa batılı anlamda bir kent planı uygulaması olarak kabul edilmektedir [50].

Ayrıca 1924 tarihli 417 sayılı yasa ile Ankara Şehremaneti'nin kuruluşu, Ankara İmar Müdürlüğü'nün kuruluşu öncesinde Ankara'nın imarı konusunda atılan önemli adımlardan biri olarak değerlendirilmektedir [54].

Tekeli [31] Ankara'nın imarı ve bu dönemde uygulanan radikal modernite projesinin Anadolu'nun diğer kentleri için de planlı bir gelişmeyi amaçladığını, kentlerin "sağlığın, güzelliğin ve modern kültürün" bir ifadesi olması yolunda çıkartılan Belediye Kanunu, Umumi Hıfzıhsıhha Kanunu, Belediyeler Bankası Hakkında Kanun, Belediye Yapı ve Yollar Kanunu ve Belediyece Yapılacak İstimlâk Hakkında Kanun ve 14.04.1930 Tarih ve 1580 Sayılı Belediye Kanununa Ek Kanun olmak üzere altı önemli kanunla Osmanlı'dan kalan mevzuatın değiştirilerek yeni bir kurumsal düzenlemeye gidildiğini ifade etmektedir.

Bu yasalardan biri olan 1930 tarihli 1580 sayılı Belediye Kanunu belediyelere önemli görevler yükleyen bir kanundur [58]. Bu yasayla belediyelerin görev ve sorumlulukları arttırılmış, İstanbul ve Ankara için ayrı ayrı kanunların uygulanmasına son verilerek, eşitlik sağlanmıştır [59].

Bu yasa kapsamında halka açık yerlerin temizliğini ve düzenini sağlamak, yiyecek-içecek, lokanta, gazino, otel, kıraathane, meyhane, hamam, sinema, tiyatro vb. yerlerin denetimini yapmak, yapılacak inşaatlar için ruhsat vermek, kanunsuz ve ruhsatsız yapılan inşaatlara engel olmak, beldenin sokak ve meydanlarını plana ve programa uygun olarak tanzim ve ıslah etmek, sınıflarını, isimlerini, numaralarını tayin etmek, buna göre ağaçlandırmak, döşemek, aydınlatmak, süslemek, duracak, sığınacak, dinlenecek yerler yapmak, halk için kütüphane ve okuma salonları açmak, belediye bahçeleri, fidanlıkları, çocuk bahçeleri, oyun ve spor yerleri yapmak, beldenin harita, kadastro ve gelecek şekil plânlarını yaptırmak ve en az beşer senelik bir imar programı hazırlayıp uygulamak gibi başlıklar belediyelerin görevleri arasında sıralanmıştır [60].

24 Nisan 1930 kabul tarihli 1593 sayılı Umumi Hıfzıhsıhha Kanunu'yla birlikte belediyelere plan ve proje hazırlama zorunluluğu getirilmiş, bu projeler doğrultusunda kentlerin görünümünü belirleyecek kararların alınması amaçlanmıştır. Böylece, nüfusu 20.000 veya daha fazla olan şehir ve kasabalar için kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren üç yıl içinde bir proje hazırlanması zorunlu kılınmış, bu projenin yeni yapılacak veya ıslah edilecek yolların güzergâhını, genişliğini, meydanların, umumi mahallelerin, bahçelerin ve abidelerin yerlerini ve vaziyetlerini gösteren bir harita ve yapılacak işlerin yıllara bölünmüş bir iş programıyla birlikte hazırlanması mecburi tutulmuştur. Nüfusu 20.000 den az 5000 den fazla olan yerleşim yerleri için ise iki nüfus sayımı arasındaki artış hızı % 15 den fazla olduğu takdirde aynı zorunlulukları yerine getirmeleri gerektiği belirtilmiştir. Nüfusu ne olursa olsun büyük bir yangın, deprem veya herhangi başka bir afet geçirmiş veya savaşta büyük zarar görmüş yerleşim yerlerinin ise altı ay içinde söz konusu plan ve projeleri hazırlamak zorunda olduğu belirtilmiştir [61].

11 Haziran 1933 tarihinde kabul edilen 2301 sayılı Belediyeler Bankası Hakkında Kanun ile kurulacak Belediye Bankası, belediyelere şehirlerin tanzim ve tesisi işlerinde ihtiyaç duydukları parayı, yapılacak işin önemi ve belediyelerin ödeme gücüne göre kısa ve uzun vadeli kredilenme yoluyla sağlamak amacıyla kurulmuştur [62].

10 Haziran 1933 yılında kabul edilen 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu ise Cumhuriyet dönemi mimarlığı ve şehir planlaması üzerinde önemli etkileri olan kanunlardan biridir. Bu kanunla birlikte her belediyenin 1/2000 ve 1/500 ölçekli iki

harita ve 1/1000 ölçekli topoğrafik yapıyı gösteren harita yaptırması zorunlu kılınmıştır. Kanunun 2. maddesinde belediyelerin beş yıl içerisinde şehir planı hazırlamasının zorunlu olduğu, 4. maddesinde ise şehir planlarının 50 senelik nüfus artışı göz önüne alınarak hazırlanması gerektiği belirtilmiştir. Bahsi geçen şehir planlarının ön görülen nüfusa göre ne kadar bir yüzölçümüne sahip olacağı kanunda detaylı bir şekilde açıklanmış ve fonksiyonel dağılıma göre katsayılar belirlenmiştir. Fonksiyonel dağılım açısından mezbaha ve fabrikaların şehrin hâkim rüzgâr yönünün aksi istikametinde yerleştirilmesi gerekli görülmüştür. Bu kanun kapsamında yapı adalarının formu ve boyutu da tariflenmiş, adaların dik açılı olması gerektiği belirtilmiştir. Çıkmaz sokakların oluşturulmaması, dörtten fazla yolun kesiştirilemeyeceği ve yolların mümkün olduğu müddetçe kuzeydoğu güneybatı yönünde düzenlenmesi ve genişliklerinin en az 9,5 m olması, 9,5 m den geniş olan yollara ağaç dikilmesi ve yol eğimlerinin en az 1/250 olması gerektiğini belirten kanun şehir planının kesinleştirildiği tarihten itibaren beş senelik program dâhilinde planın uygulanmasını mecbur kılmakta, birinci beş senede uygulaması mümkün olmayan kararların ikinci veya üçüncü beş senelik programlarla planlanması zorunlu tutulmaktadır [63].

Tankut [54] Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nun önceki yasalarla kıyaslandığında modern ve öncü nitelikli bir kanun olduğunu belirtmesine rağmen, kanunun yapı, parsel ve yolların sınıflandırılmasına odaklanması ve imarı bir bütün olarak ele alan ilkelerden yoksun olması açısından eleştirmektedir.

04 Haziran 1934'de kabul edilen 2497 sayılı Belediyece Yapılacak İstimlâk Hakkında Kanun ile birlikte belediyeler geniş haklara sahip olmuş ve kanun neticesinde uygun görülen arsalar istimlâk edilerek 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nda tariflenen biçimde parsellenmiş ve imara açılmıştır [64]. Böylece imara açılan bu alanlarda başlayan yapılaşma kentlerin dokusunu önemli ölçüde değiştirmiştir.

Söz konusu tüm bu kanunlara ek olarak 07 Haziran 1935 tarihinde kabul edilen 2763 sayılı 14/4/1930 tarih ve 1580 sayılı Belediye Kanununa Ek Kanun'da alınan "Belediyeler İmar Heyeti" oluşturma kararı alınmıştır. Bu kararla kurulan Belediyeler İmar Heyeti'nin yazı işlerinin Ankara İmar Müdürlüğü'ne, hesap işlerinin Belediyeler

Bankası'nca yürütülmesi merkezi yönetimin idaresinde bir örgütlenmenin oluşmasını sağlamıştır [65.].

Cumhuriyetin ilk yıllarında çıkarılan bu kanunlar incelendiğinde Cumhuriyet öncesi ve Cumhuriyetin ilk yıllarında hazırlanan kısmı planların yerini belediyeler tarafından hazırlanması zorunlu kılınan, kent bütününü ele alan planlara bıraktığı görülmektedir.

Tüm bu yasal düzenlemeler zaman içerisinde değişen koşullar ve ortaya çıkan ihtiyaçlar doğrultusunda güncellenmiş, çıkartılan yeni kanun ve yönetmelikler kentlerin çehresini değiştirmeye devam etmiştir.

Bu çerçevede 13 Haziran 1945 yılında kabul edilen 4759 sayılı İller Bankası Kanunu ile Belediyeler Bankası merkezi Ankara olan İller Bankası'na dönüştürülmüş ve belediyelerin, İl Özel İdarelerinin, Köy İdarelerinin ve bunlara bağlı kurumların imar işleri ile ilgili konularda İller Bankası yetkili kılınmıştır. Bu kapsamda söz konusu kurumların kamu hizmetleriyle ilgili tesislerin yapımını sağlamak, kasaba ve köylerin kuruluşu ve imarı için gereken plan ve programların gerçekleştirilmesi için kredi imkânı sunmak, harita, plân, proje, keşif ve etütleri yapmak veya yaptırmak İller Bankası'nın görev ve yetkileri arasında sıralanmıştır [66].

9 Temmuz 1956 tarihinde kabul edilen 6785 sayılı İmar Kanunu ise Türk mimari ve şehirciliği açısından önemli izler bırakan ve 1985 yılına kadar yürürlükte kalan bir kanundur. Kanunun yürürlüğe girmesiyle birlikte belediye sınırları içindeki tüm resmi ve özel yapılar bu kanuna tabi tutulmuş, onaylı hâlihazır haritası bulunmayan belediyelerin hâlihazır haritalarını, nüfusu 5000 den az olan belediyelerin belediye meclislerince tesbit edilecek belirli yolların istikamet planlarını yaptırmaları zorunlu kılınmıştır. Kanunda adı geçen imar ve yol istikamet planları "Nazım Plan" ve "Tatbikat Planı" olarak tanımlanmakta, nazım planların hâlihazır haritalar üzerinde çizilen ve arazi parçalarının kullanış şekillerini ve başlıca bölge tiplerini gösteren planlar olduğu, istimlakların bu plana göre yapılacağı belirtilmiştir. Tatbikat planlarının ise hâlihazır haritalar üzerine işleneceği ve mümkün olduğu takdirde kadastro vaziyetinin de gösterilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bununla birlikte İmar Kanunu ile yapı ve ruhsat işleriyle ilgili de yeni hükümler getirilmiştir [67].

Aru [50] 1960'lı yıllara kadar şehir planlama eylemlerinin, tekil çabalar olarak kaldığını, belediyelerin belli ihtiyaçlar üzerinde yoğunlaşması dolayısıyla çevre şehirler, kırsal yerleşmeler ile ilişki kurulamadığını vurgulamaktadır.

Ancak 9 Mayıs 1958 tarihinde kabul edilen 7116 sayılı İmar ve İskân Vekâleti Kuruluş ve Vazifeleri Hakkında Kanun ile planlamanın daha geniş bir çerçevede ele alınmaya çalışıldığı görülmektedir. Yurdun bölge, kasaba ve köyleri için imar planları hazırlamak, mesken politikası için tespitlerde bulunmak ve bu doğrultuda uygulamaları gerçekleştirmek, memleket için en uygun yapı malzemesi teminin sağlamak, hazırlanacak planlar için ilgili kuruluşlarla birlikte gerekli etütleri yapmak, iç göç ve mültecilerin iskânını sağlamak İmar ve İskân Vekâleti'nin görevleri arasında sıralanmıştır. Dolayısıyla geniş bir görev tanımına sahip olan vekâletin kuruluşu planlama tarihinde atılan olumlu adımlardan biri olarak değerlendirilebilir.

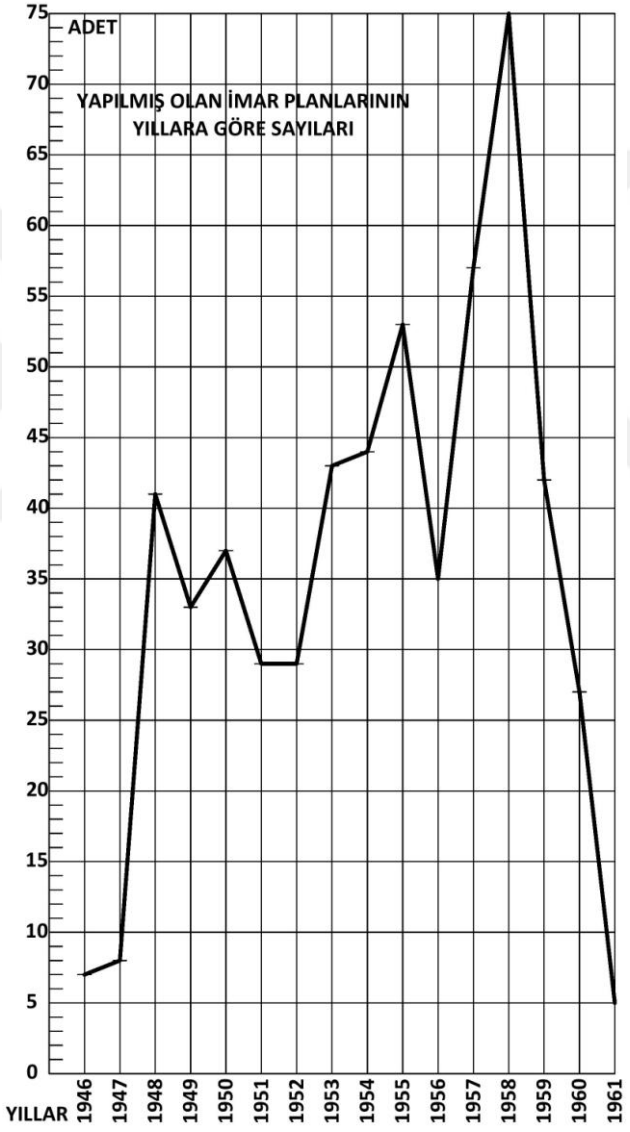
Aynı zamanda tüm bu yasal yaptırımların yanında 1950'li yıllardan sonra sayıca artan kent planlama yarışmaları Türkiye'deki planlama çalışmalarına yön verdiği görülmektedir. Çoğunlukla İller Bankası aracılığıyla düzenlenen bu yarışmalar sayesinde birçok ilin imar planı kurumsal bir yapı denetiminde hazırlanmıştır (Çizelge 3.1).

Çizelge 3. 1 Türkiye'de 1950-1980 arası kent planlama yarışmaları [68].

Proje Adı	**Kurum-Kişi (Yarışmayı açan)**	**Yıl**	**Yarışmanın Kenti**
İzmir Şehir İmar Planı	İller Bankası	1951	İzmir
Eskişehir İmar Planı	İller Bankası	1952	Eskişehir
İzmir Şehir İmar Planı	İller Bankası	1952	İzmir
Malatya İmar Planı	İller Bankası	1953	Malatya
Ankara Şehir İmar Planı	Ankara Belediyesi İmar Müdürlüğü	1955	Ankara
Antalya İmar Planı	İller Bankası	1955	Antalya
Adapazarı İmar Planı	İller Bankası	1957	Sakarya
Mersin Şehrinde Mevzii İmar Planı	İller Bankası	1964	Mersin
Erzurum İmar Planı	İller Bankası	1965	Erzurum
Konya İmar Planı	İller Bankası	1965	Konya
Adana Kent İmar Planı	İller Bankası	1966	Adana
Side Turistik Yerleşim Planı	Turizm ve Tanıtma Bakanlığı	1968	Antalya
Trabzon İmar Planı	İller Bankası	1968	Trabzon
İzmit İmar Planı	İller Bankası	1970	Kocaeli
Adana Karataş-Turizm Planlaması	Adana Belediyesi	1972	Adana
Zonguldak-Kozlu-Kilimli-Çatalağzı Metropoliten Alan Planlaması	İller Bankası	1972	Zonguldak
Bandırma Rıhtım Sahil Şeridi Turistik Düzenlemesi	Bandırma Belediyesi	1973	Balıkesir
Gaziantep Kent Bütünü İmar Planı	İller Bankası	1973	Gaziantep
Pamucak Mevkii Turistik Planlaması	İller Bankası	1974	Aydın
İzmit Kıyı Kesimi Kültür, Fuar ve Rekreasyon Alanı Planlaması	İller Bankası	1977	Kocaeli

Daha önce belirtildiği gibi İller Bankası'nın kuruluşu 1945 yılında kabul edilen 4759 sayılı yasa ile gerçekleştirilmiştir. İlle bankasının kurulmasıyla planlama çalışmalarına yeni bir yön verilmiş ve kurumsal bir yapı altında hazırlanan imar planlarının sayısı hızla artmıştır. Çetiner'in [53] 1946 ve 1961 yılları arasında yapılan imar planlarının sayısını ortaya koyan grafik incelendiğinde bu tarih aralığında 565 adet imar planı hazırlandığı görülmektedir (Çizelge 3.2).

Çizelge 3. 2 İmar planlarının yıllara göre dağılımı [53].



3.2 Türkiye'nin Planlama Deneyimleri ve İlk Plan Denemeleri

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren şehircilik ve mimari kapsamında gerçekleştirilen yasal düzenlemeler kentlerin görünümüne verilen önemi açıkça ortaya koymaktadır.

Çıkartılan kanunlar ile Türk şehirlerinin imarı için yeni bir sayfa açılmıştır. Şehirlerin modern, batılı bir görünüme sahip olması iktidarın öncelikle ele aldığı konulardan biri olmuştur. Dolayısıyla cumhuriyetle birlikte çağdaş bir ulus devlet inşa etmek arzusu tüm kentler için başlatılan bir imar çalışmasına dönüşmüştür.

Türkiye mimarlık ve şehircilik tarih yazımında 1928 yılında Hermann Jansen'in Ankara için hazırlamış olduğu imar planı bir dönüm noktası olarak görülmekle birlikte Jansen planı öncesi hazırlanan planlar da sürecin değerlendirilmesi açısından önemlidir. Yenen [69] ilk şehircilik anlayışının İzmir'de belirmeye başladığını ve savaş sebebiyle oluşan yangın alanlarının planlanmasına yönelik 1926 yılında René Danger'den bir plan hazırlaması istendiğini belirtmektedir. Bilsel'de [70] benzer bir ifadeyle Cumhuriyet'in kent planlama tarihinin Ankara'nın planlamasıyla özdeşleştirildiğini ancak İzmir'in işgalden kurtuluşunun ertesinde başlayan yangın alanları için hükümetin İzmir'in planlanması için harekete geçtiğini ve bu doğrultuda "İzmir'in Yeniden İmar ve İnşasını Tetkik Şirketi" kurulduğunun altını çizmektedir. Kurulan şirketin bir plan hazırlatmak amacıyla Fransız şehir plancı Henri Prost ile görüştüğünü, Prost'un ise René Danger ve Raymond Danger'i önerdiğini belirten Bilsel, 1924 yılında Danger'lerle bir sözleşme imzalandığını, Prost'un ise danışman olarak destek verdiğini vurgulamaktadır.

Aynı tarihlerde İzmir'le birlikte Ankara'nın imarı da öncelikli olarak ele alınan konulardan biri olmuştur. Bu doğrultuda Cengizkan [52] hazırlanan ilk planın "Ankara'nın modern bir kente dönüşmesindeki ilk tasarım ve düşünce belgesi" olarak tanımladığı Lörcher Planları olduğunu belirtmektedir. Ancak Lörcher Planları'nın yüksek arsa bedelleri nedeniyle eski şehir çevresindeki yapılaşmayı teşvik etmekte yetersiz kalması ve yeni şehir için planlanan düşük yoğunluklu kent imajının eleştirilmesi dolayısıyla 1928 yılında yeni bir Ankara planı için yarışma düzenlenmiştir [71].

Leon Jausseley, Joseph Brix ve Hermann Jansen'in katıldığı bu yarışmayı Hermann Jansen kazanmıştır [72].

1933 yılı itibariyle ise İstanbul'un Planlama sorunu ile ilgili çözüm arayışları başlamış ve dönemin eğilimine uygun olarak Agache, Elgötz ve Lambert gibi yabancı plancılar bir fikir yarışması için ülkeye davet edilmiştir [73] Yarışmada Alman şehirci Elgötz birinci, Fransız şehirci Lambert ikinci ve Fransız şehirci Agache üçüncü olmuştur [69]. Ancak

yarışma için gerekli ön hazırlıkların yapılmamış olması yarışmada sınırlı bir bölgenin yalnızca güzelleştirme planı olarak ele alınmasına neden olmuştur [74]. Dolayısıyla yarışma sonucundan tatmin olunmamış ve 1935 yılında Martin Wagner ve Henri Prost Türkiye'ye davet edilmiştir [69]. Martin Wagner'e Türkiye'de önce İstanbul İmar Müşavirliği, daha sonra Nafia Vekâleti Şehircilik Müşavirliği görevi verilmiş ve Wagner görev süresi boyunca İstanbul'un imarı için istatistikler, ekonomik hesaplar, etüdler hazırlamış ve imar planının gerçekleştirilebilmesi için Nafia Vekâleti'ne yeni bir imar kanunu taslağı sunmuştur [75]. Türkiye'ye davet edilen Henri Prost da İstanbul'un imarı için çalışmış ancak eksik veri, eksik harita ve idari yaptırımlar dolayısıyla 1936 yılından 1951 yılına kadar daha çok İstanbul'u güzelleştirmeye yönelik bir planlama yapmıştır [74].

İstanbul'un imar planı için düzenlenen yarışmada ikinci olan Fransız şehirci J.H. Lambert 1924 yılında yaşanan depremle büyük zarar gören Erzurum için 1938 yılında bir plan hazırlamıştır [76]. Gür [77] Lambert'in 1937 yılında Trabzon için de bir plan hazırladığını ve bu planın 1938 yılında yürürlüğe girdiğini belirtmiştir.

Türkiye planlama çalışmaları geçmişi incelendiğinde Bursa, Sinop-Gerze, Isparta, Balıkesir, Adana, Mersin, Ceyhan, Tarsus, İzmit, Gaziantep gibi birçok kentin de yabancı mimar ve şehirciler tarafından tasarlandığı görülmektedir (Çizelge 3.3). Bursa'nın planlama süreçleri incelendiğinde 1924 yılında Lörcher, 1940 yılında Prost, 1960 yılında Piccinato kent için imar planı hazırlamıştır [78]. Bununla birlikte 1956 yılında yaşanan büyük yangın sonunda harap olan Gerze için Bernard Wagner tarafından 1956 yılı Gerze İmar Planı hazırlanmış ve kentin yeniden imarı amaçlanmıştır [79]. Isparta için ise Gustav Oelsner, Kemal Ahmet Aru ie birlikte 1942 yılında Isparta'ya gelerek bir rapor hazırlamış ve 1943 yılında Isparta için hazırladıkları planı tamamlamışlardır [80]. Planlı kentleşme çabaları kapsamında ele alınan kentlerden biri olan Balıkesir için Ernst Egli tarafından 1941 yılında hazırlanan imar planı ise 1944 yılında onaylanarak yürürlüğe girmiştir [81]. Türkiye'nin planlama çalışmaları açısından önemli bir isim olan Hermann Jansen ise 1936 ve 1938 yılları arasında İzmit, Adana, Ceyhan, Tarsus, Mersin ve Gaziantep illerinin imar planlarını hazırlamıştır [82].

Çizelge 3. 3 Türkiye'deki ilk planlama çalışmaları

Planan İl	**Planı Hazırlayan**
İzmir Planı	René Danger (Henri Prost danışmanlığında)
Ankara Lörcher Planları	Lörcher
Ankara Jansen Planı	Hermann Jansen
İstanbul Planı	Elgötz
İstanbul Planı	Martin Wagner
İstanbul Planı	Henri Prost
Erzurum Planı	J.H. Lambert
Trabzon Planı	J.H. Lambert
Bursa Planı	Lörcher
Bursa Planı	Henri Prost
Bursa Planı	Piccinato
Gerze Planı	Bernard Wagner
Isparta Planı	Gustav Oelsner-Kemal Ahmet Arû
Balıkesir Planı	Ernst Egli
Adana Planı	Hermann Jansen
Mersin Planı	Hermann Jansen
Ceyhan Planı	Hermann Jansen
Tarsus Planı	Hermann Jansen
İzmit Planı	Hermann Jansen
Gaziantep Planı	Hermann Jansen

Tüm bu plan denemeleri Cumhuriyetin ilk yıllarında yabancı mimar ve şehir plancıların Türkiye'nin planlama çalışmalarında etkin rol oynadığının göstergesidir. Modern bir ülke kurmak için mimarlık ve şehir planlamasının etkili bir araç olduğu inancında olan yönetim, Tük modernleşmesine katkıda bulunmaları amacıyla birçok Alman ve Avusturyalı mimar ve şehir plancıyı ülkeye davet etmiş ve 1950'li yıllara kadar Türk şehirleri yabancı mimar ve şehir plancılarının çalışmaları etkisinde şekillenmiştir [82]. Böylece söz konusu mimar ve plancılar kendi ülkelerinde kazandıkları tecrübeleri ve edindikleri birikimleri modernleşme projesini benimseyen yeni kurulan bir ülkede deneyimleme fırsatı bulmuşlardır.

Ancak tüm bu planlama deneyimlerinin yaşandığı süreçte şehir planları hazırlanırken planlanan şehirlerin tam anlamıyla anlaşılmadan, sistematik bilgiler elde edilmeden yabancı örnek ve tutumlara dayanarak planlandığı ve şehir planlama konusunda batı şehirlerinin gelişimine özenerek ithal edilen yasa ve yönetmeliklerin beklenilen başarıyı sağlayamadığı savunulmuştur [83]. Sonraki süreçte ise çıkartılan yeni yasalar planlama konusunda yeni yaptırımların uygulanmasına fırsat tanımıştır. Yabancı mimar ve tasarımcıların 1940'lı yıllardan itibaren Türkiye'den ayrılmasıyla Türk plancıların aktif

konuma geçtiği anlaşılmaktadır. Yabancı mimar ve tasarımcıların ana vatanlarına dönüş sürecinin üç dalga halinde gerçekleştiğini belirten Nicolai, birinci dalganın savaşın sona ermesinden kısa bir süre sonra 1946-47 yıllarında, ikinci dalganın 1950-51 yıllarında Marshall Planı'nın desteklediği yeniden inşa çalışmalarının devam ettiği dönemde, üçüncü dalganın ise 1954-55 yıllarında Federal Almanya Cumhuriyeti'nin güç kazandığı dönemde gerçekleştiğini belirtmektedir [24].

Erken Cumhuriyet Döneminde Türk mimarlık ve şehirciliğinin biçimlenmesine yön veren yabancı mimar ve plancıların ülkeden ayrılması yeni bir sürecin başlamasına neden olmuş, yaşanan bu süreç yabancıların etkinliğinde olan planlama pratiğinin Türk mimar ve şehir plancıları tarafından ele alınmasını sağlamıştır. Özellikle 1940'lı yıllardan sonra yarışma yoluyla hazırlanan planlar incelendiğinde bu durum açıkça görülmektedir (Çizelge 3.4).

Çizelge 3. 4 Planlama yarışmaları ve sonuçları (Mimarlar odası yarışma dizininden yararlanılarak hazırlanmıştır)

Yarışmanın Yapıldığı Tarih	Yarışma Adı	Yarışmayı Kazanan
1932	Ankara İmar Planı	Hermann Jansen
1942	Samsun Şehir Planı	2.ödül (Birinci ödül verilmemiştir) Semih Rüstem Temel
1944	Ödemiş Şehir Planı	2.ödül (Birinci ödül verilmemiştir) Kemal Ahmet Aru, Orhan Sefa, Celile Berk Selman Yönder, İzzet Aydınoğlu
1951	İzmir Şehir Planı	Kemal Ahmet Aru, Gündüz Özdeş, Emin Canbolat
1952	Eskişehir İmar Planı	Mehmet Ali Topaloğlu, Bülent Berksan
1953	Malatya İmar Planı	Bülent Berksan, Melahat Topaloğlu, Mehmet Ali Topaloğlu
1955	Ankara Şehri İmar Planı	Raşit Uybadin, Nihat Yücel
1955	Antalya İmar Planı	Rauf Beyru, Turgut Tuncay, İlhan Artuner
1957	Adapazarı İmar Planı	Melahat Topaloğlu, Mehmet Ali Topaloğlu, Bülent Berksan
1964	Mersin Şehrinde Mevzii İmar Planı	Mehmet Doruk Pamir, Kemal Güngör Aran
1965	Erzurum İmar Planı	Fikret Cankut, Zeki Yapar, Ersin Güneyli
1965	Konya İmar Planı	Yavuz Taşçı, Haluk Berksan
1966	Adana Kent İmar Planı	Melahat Topaloğlu, Bülent Berksan, Mehmet Ali Topaloğlu, Sabri Yetişmen, Fahri Üreten, Süheyla Tuğcu
1967	Sivas Ana İmar Planı	Behçet Baykut, Fahri Yetman
1968	Trabzon İmar Planı	İrfan H. Bayhan, Refik Şenvardar, Hüseyin Kaptan, M. Emre Aysu
1970	İzmit İmar Planı	Polat Sökmen
1973	Gaziantep Kent Bütünü İmar Planı	Zühtü Can, Yalçın Alaybeyoğlu, Abdullah Dellaloğlu, Müzeyyen Can, Haluk Aral, Fahri Üreten, Ayşe Şenol, Erdal Akar, Halil Aygün

3.3 Hermann Jansen'in Planlama Anlayışının Türk Mimarisi ve Şehirciliği Üzerine Etkisi

Daha önce de belirtildiği gibi Hermann Jansen'in Ankara için hazırlamış olduğu imar planı birçok araştırmacı tarafından Türk şehirleri ve mimarisi için önemli bir dönüm noktası olarak kabul edilmektedir. Plan kapsamında alınan kararlar, plansız bir şekilde gelişen organik dokuya sahip Anadolu kentlerinin mekân üretme pratiklerini büyük ölçüde değiştirmiştir. Öyle ki Anadolu'nun birbiri içine geçmiş karışık kullanımlardan oluşan kent dokusu, Jansen planlarında alınan kararlar doğrultusunda fonksiyonların rasyonel bir biçimde ayrışmasıyla farklı biçimlere bürünmüştür. Planladığı kentlerde yaşanan dönüşüm ve alınan kararların mimari boyuttaki yansımaları ancak Jansen'in mimar ve plancı kimliğinin ortaya konulmasıyla anlaşılır kılınabilecektir.

1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte, kentlerin biçimlenmesi ve kentsel gelişmenin düzenlenmesi amacıyla yeni, planlı bir kentleşme sürecine girilmiştir. Bu süreçte, kentsel gelişimin yönlendirilmesi ve yaşam alanlarının iyileştirilmesi düşüncesiyle Cumhuriyetin ilk yıllarında davetli katılımcılarla gerçekleştirilen yarışmalarla kent imar planlarının elde edilmesi hedeflenmiştir [72]. Bu tür yarışmaların ilki olma özelliğini taşıyan Ankara İmar Planı Yarışması [84], gerek çağdaşlaşmanın mekâna yansıtılmasında öncü olması, gerekse kendinden sonraki kent planlarına örnek teşkil etmesi bakımından oldukça önemlidir. Hermann Jansen bu yarışmada birinci olması sonrasında 14 Nisan 1931 tarihinde İmar Müdürlüğü ile imzaladığı sözleşmeyle Türkiye'deki çalışmalarına başlamış ve 1939 yılının ikinci yarısına kadar çalışmalarını sürdürmüştür [54]. Ankara İmar Planı yarışması öncesinde 1909 tarihli Groß Berlin Yarışması'nı kazanmış, Berlin'de Frohnau, Dahlem ve Tempelhofer Feld semtlerindeki Bahçeşehir projeleri ile ün kazanmış ve birçok kent için genişleme projeleri hazırlamış olan Jansen için Ankara Planı bir kentin tümünü planlaması açısından bir ilktir [24].

Jansen'nin Ankara İmar Planı yarışması için hazırladığı ve Ankara Şehremaneti'ne sunduğu rapor [55], planlama anlayışını çözümlemek açısından önemli bilgiler içermektedir. Jansen bu raporda öncelikle eski kentin ve kalenin varlığının imar planı için çok önemli olduğunu sıklıkla vurgulamıştır. Ankara'nın, tıpkı Roma'nın Capitol

Tepesi'yle anıldığı gibi kalesiyle anılacağını ve herkesçe takdir edilen memleketler arasına gireceğini belirten Jansen, kale ve çevresinin hazırladığı planın merkezi olduğunu, yeni bir merkez oluşturmanın mümkün olmadığını ifade etmiştir. Şehrin diğer tüm kısımlarının merkez kale olacak şekilde planlandığı bu yaklaşımın izlerini, yeni planlanan birçok kentte görmek mümkündür. Raporda dikkat çeken en önemli noktalardan biri fonksiyonların bölgeleme yapılarak ayrıştırılmasıdır. Hükümet mahallesi, yüksek okullar bölgesi, zenginler, orta sınıf ve işçi mahalleleri, sanayi alanı, stadyum ve at koşu alanı gibi ifadeler fonksiyonların belli gruplar halinde ayrıştırıldığını göstermektedir. Raporda, hazırlanan planın şeklini planlanan arazinin şeklinden aldığı, var olan vadi ve tepelerin kıymetli manzara noktaları olarak düşünüldüğü ve park yapılmak üzere boş bırakıldığı belirtilmiştir. Yollar ve ulaşım hakkında da bilgi veren Jansen, şehrin gelişimi açısından ileride yapılacak yolların önceden tespitinin son derece önemli olduğunu, mümkün olduğu kadar az ve iyi yapılmış yollarla ulaşımın sağlanması gerektiğini vurgulamıştır. Bu sayede halkın gürültü, toz ve gaz gibi etkilerden korunabileceğini belirtmiştir. Bununla birlikte yolların topoğrafya eğimleri dikkate alınarak düzenlenmesi gerektiğine ve böylece önemli bir tasarruf sağlanabileceğine değinmiştir. Raporda ulaşım açısından yollar birinci derece yollar ve ikinci derece yollar olarak sınıflandırılmış, ikinci derece yollarla şehir merkezinin ulaşım yükünün mümkün olduğu kadar hafifletilmeye çalışıldığı vurgulanmıştır. Ayrıca demiryolu ile ilgili detaylı bilgi verilmiş, yapılacak müdahaleler ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır.

Jansen'nin raporunda önemle vurguladığı bir diğer konu ise halk sağlığı olmuştur. Bu konuda Avrupa'daki olumsuz koşulları örnek vererek, görüntü uğruna ön tarafı bulvar arka tarafı havasız ve ışıksız avlularla oluşturulan yapılaşmanın sağlıksız yaşam koşulları oluşturduğunun altını çizmiştir. Bu sebeple halk sağlığı açısından gerekli gördüğü açık alanların birçok yerde planlanması gerektiğini önemle vurgulamıştır. Yapı yüksekliklerinin de halk sağlığı açısından sınırlanması gerektiğini savunan Jansen, çok önemli meydan ve caddeler haricinde üç katı aşmayacak bir yapılaşmanın öngörüldüğünü belirtmiştir. Benzer bir şekilde sık yapılaşmanın da bu konuda sıkıntılar yaratacağını ve arsa sahasının 3-10, 4-10 u kadar bir yapılaşmanın önerildiğini ifade

etmiştir. Bununla birlikte konutların mümkün olduğu kadar güneşten en fazla yararlanacakları şekilde konumlanması gerektiğini vurgulamıştır.

Konutlar Jansen planının önemli ögelerinden biridir. En fazla üç katlı konut önerisinde bulunan Jansen, konutların önlerinde bahçelerinin olması gerektiğini, bu bahçelerin gerektiği takdirde yol genişletme amacıyla kullanılabileceğini hazırladığı raporda belirtmiştir. Bu konuda Tankut [54] Jansen'nin konutlar için bitişik düzen ve ayrık düzen yapılaşmayı önerdiğini, ister blok ister tek yapı olsun tüm konut yapılarının ön ve arka bahçeli olarak oluşturulmasını önerdiğinin altını çizmektedir. Benzer şekilde Tekeli de [31] Jansen planlarında bahçeli evler düzeninin yer aldığından bahsetmiş ve bu durumu, batıda gelişen bahçekent ütopyasının Türkiye'ye yansıması olarak açıklamıştır. İlk olarak 19. yüzyılın sonlarında İngiltere'de Ebenezer Howard'ın Tomorrow: A Peaceful Path To Real Reform kitabında önerilmiş, sonrasında ise Garden Cities Of Tomorrow kitabında geliştirilmiş olan bahçeşehir kavramı endüstrileşen İngiltere metropollerinde yaşayan fakir halkın sağlıksız yaşam koşullarının eleştirilmesi üzerine geliştirilmiştir [82]. Howard'ın işçi ve orta sınıf için önerdiği kentin bir miktar uzağında yer alan bahçeli evlerden oluşan konut yerleşkeleri önerisi zamanla 20. yy'ın önemli kuramlarından biri olmuş ve Gartenstadt, Cité Jardin, Cuidad Jardin, Tuinstadt gibi isimlerle anılmıştır [82]. Bahçekent'in gelecek için insanlığa uygun tek yaşam çevresi olduğunu savunan Howard, havası kirli, plansız, sağlıksız kentleri hastalıklı yaşam alanları olarak tanımlamış, güzel evler ve bahçelere sahip yeni topluluklar yaratmayı amaçlamıştır [85].

Metropollerde ışıksız, havasız mekânların sahip olduğu olumsuz yaşam koşullarına bir alternatif sunan kuram, İngiltere'deki gelişimiyle eş zamanlı olarak Avrupa'da da hızla yayılmıştır [82].

Jansen'in Bahçeşehir kuramına duyduğu yakınlıkla birlikte Camillo Sitte okulunun bir öğrencisi olması da onun tarihi ve doğal çevreye olan duyarlılığının ve saygısının temelini oluşturmuştur [54]. Yavuz [86] Jansen'in şehir planlama anlayışında Camillo Sitte'nin Kent İnşaa Sanatı adlı kitapta savunulan düşüncelerin etkilerinin görüldüğünü, Camillo Sitte planlama anlayışının savunduğu tarihsel dokuyu bozmamak, kentin

tarihsel mirasına sahip çıkmak gibi ilkelerin Jansen planlarının da ana ilke kararlarını oluşturduğunu belirtmiştir.

Jansen'nin planlama yaklaşımı hakkında önemli bilgiler edinme imkânı tanıyan raporda [55] sanayi alanlarının yer seçiminin halk sağlığı açısından önemi vurgulanmış, hâkim rüzgâr yönünün dikkate alınarak belirlenen konumun, konut bölgelerinde duman ve gazların oluşturacağı zararların önüne geçeceği belirtilmiştir. Raporda sıklıkla vurgulanan halk sağlığı için ele alınan bir diğer konu da yağmur ve pis su tahliyesi olmuştur. Bu konuda açıklamalar yapılmış, önerilen sistem hakkında detaylı bilgiler verilmiştir.

Tüm bu ayrıntılar Jansen'in planlama anlayışının belirli ilkeler üzerinde yoğunlaşarak biçimlendiğini göstermektedir. Eski kentin ele alınış biçimi ve yeni planlanan alanlarla kurulacak ilişisi, ulaşım sisteminin çözümü, halk sağlığı açısından açık-yeşil alan kurgusu, kentin işlevsel dağılım yapılarak belli bölgelere ayrıştırılarak kurgulanması, konut alanlarının organizasyonu bu ilkelerin başında geldiği söylenebilir. Söz konusu ilkelerin izlerini 1950'li yıllara kadar hazırlanan kent planlarında da görmek mümkündür. Dolayısıyla Jansen planlarının ve sonrasında benzer ilke kararlarının alındığı Cumhuriyet planlarının Türk mimarisi ve şehirciliği üzerinde yeniden yapılandırıcı bir etkisi olduğu açıkça anlaşılmaktadır.

3.4 Kemal Ahmet Arû'nun Planlama Anlayışının Türk Mimarisi ve Şehirciliği Üzerine Etkisi

Kemal Ahmet Arû, mimar ve şehirci kimliğiyle Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye mimarlık ve planlama tarihinde ön plana çıkan önemli isimlerden biridir. 1937 yılında Güzel Sanatlar Akademisi Mimarlık Bölümü'nden mezun olan Arû , 1940 yılında Yüksek Mühendis Mektebi'nde asistan olarak göreve başlayarak Fransız Prof. Debb'in derslerine yardımcı olmuş, 1942-46 yılları arasında Prof. C. Holzmeister'in proje derslerine, 1943-54 yılları arasında Prof. Dr. G. Oelsner'in şehircilik derslerine çevirmen ve hoca olarak girmiştir [87].

Arû [88], Almanca ve Fransızca bilmesi sebebiyle eğitimi boyunca akademideki yabancı hocalarla yakın ilişki kurma fırsatı bulduğunu, bu doğrultuda Prof. Günther'in ve Bruno

Taut'un Almanca olarak verdiği dersleri Türkçe'ye çevirdiğini, Prof. Egli'nin proje tashihlerinde hoca ile doğrudan temas etme şansını yakaladığını dile getirmiştir. Bu durum kuşkusuz Arû'nun mimarlık ve şehircilik alanında tasarım anlayışının şekillenmesinde önemli izler bırakmıştır. Tüm bu yabancı isimlerle birlikte eğitimi sırasında akademide şehircilik dersleri veren Seyfi Arkan'ın, Türkiye'de ilk şehircilik kitabını yazan ve mimarlık bölümünde ilk defa şehircilik derslerini veren Celal Esat Arseven'in de Aru'nun şehirci kimliğinin oluşmasında etkili olduğu anlaşılmaktadır. Arû [88], Egli'nin akademide açtığı şehircilik seminerinde kendisine vermiş olduğu İznik kentine ait çalışmayı yaptığı ilk şehircilik çalışması olarak adlandırmakta ancak şehircilik alanındaki ilk kapsamlı çalışmasının Kayseri Planı olduğunu belirtmektedir.

Bununla birlikte şehircilik alanına yönelmesinde özellikle Prof. Oelsner ile olan yakınlığının etkili olduğunu vurgulayan Arû [88], Oelsner ile yakınlığının, 1942 yılında Mühendis Mektebi'nde Oelsner'in kürsüsünde doçent olarak görevlendirilmesiyle başladığını ve 1957 yılında Oelsner'in vefatına kadar devam ettiğini belirtmiştir. Berlin Teknik Üniversitesi mezunu olan, uzun yıllar Hamburg Belediyesi'nde Yapı Senatörü olarak görev alan Prof. Oelsner'in, Bayındırlık Bakanlığı Yapı ve İmar İşleri Reisi Muammer Çavuşoğlu tarafından Türkiye'ye davet edildiğini, Bakanlık Şehircilik Fen İşleri Dairesi'ne İmar Baş Müşaviri olarak atandığını ve 1943'ten 1949 yılına kadar iki haftada bir İstanbul'a gelerek Yüksek Mühendis Mektebi'nde şehircilik derslerini verdiğini ifade etmiştir. Bu görev süresince Arû, Oelsner'in ders ve uygulamalarına yardımcı olduğunu, onun yokluğunda derslerini yürüttüğünü ve bu sürenin kendisi için adeta bir şehircilik eğitimi olduğunu, Oelsner'in kendisine tasdik için gelen tüm imar planlarını öğrencilerle paylaşarak, Türkiye koşullarını aktarmasının, Anadolu kentleri hakkında bilgi edinmesine ve şehircilik alanına ilgi duymasına yol açtığını belirtmiştir.

Kayseri Planı'yla planlama çalışmalarına başlayan Aru, Çizelge 3.5'te belirtildiği gibi Isparta, Kayseri, Ödemiş, Boğazlıyan, Tekirdağ, Söke, Malkara, Babaeski, Bandırma, Gönen, Finike, Burdur, Serik, Biga, Tokat, Kars, Turhal ve Gaziantep başta olmak üzere 29 plana imza atmış, birçok mimarlık ve şehircilik yarışmasında önemli ödüller kazanmıştır [89].

Çizelge 3. 5 Kemal Ahmet Aru'nun imar planlaması ve şehircilik ölçeğindeki çalışmaları (Akbulut'un [90] çalışmasından yararlanılarak görselleştirilmiştir)

1944	Isparta İmar Planı-250 ha
1945	Kayseri İmar Planı-1000 ha
	Ödemiş İmar Planı-287 ha
1946	Boğazlıyan İmar Planı-160 ha
	Tekirdağ İmar Planı-300 ha
	Söke İmar Planı-280 ha
	Malkara İmar Planı-120 ha
1947	Babaeski İmar Planı-260 ha
	Bandırma İmar Planı-280 ha
	Gönen İmar Planı-200 ha
	Finike İmar Planı-80 ha
	Burdur İmar Planı-220 ha
	Serik İmar Planı-80 ha
	Biga İmar Planı-330 ha
	Tokat İmar Planı-400 ha
	Kars İmar Planı-400 ha
	Turhal İmar Planı
1948	I. Levent Mahallesi Planları
	Gaziantep İmar Planı-1000 ha
	İzmit İmar Planı
1950	Üsküdar Koşuyolu Mah. Planı
1952	İzmir İmar Planı
1954	IV. Levent Mah. Planları
	Ortaköy Bestekar Şevki Bey Mah. Planı
1957	Adapazarı İmar Planı
1970	İTÜ Ayazağa Kampüs Planlaması
	Niksarİmar Planı-680 hs
	Tavşanlı İmar Planı-450 ha
1971	Diyarbakır Dicle Ünv. Kampüs Planlaması
1973	SosyalSigortalar Etlik Hast. Sistem Planlaması
1976	Tuzla Denizcilik Akademisi
1978	Çerkezköy İmar Planı
1979	İskenderun ve Çevresi İmar Planı
1980	Florya Sahil Şeridi Düzenlemesi

Arû'nun şehirciliğe ve kent planlamaya bakış açısını biçimlenmesinde Prof. Oelsner'ın önemli katkısının olduğu anlaşılmaktadır. Tekeli [91], Prof. Oelsner'ın genellikle bahçeşehir anlayışına sahip, düşük yoğunluklu, tarihe duyarlı kentleri savunduğunu, Türkiye koşullarını göz önüne alan kent planlarını önemsediğini, özellikle planlama yapılacak kentlerin yaşam özelliklerin araştırılarak planlamaya yansıtılması gerektiğini savunduğunu belirtmekte ve Oelsner'ın bu savunusunu, sürdürülebilir kentlerin bir formülasyonu olarak yorumlamaktadır.

Prof. Oelsner [92] eski şehirlerin planlamada ele alınış biçimleri üzerinde önemle durarak en iyi şehircilik ilkelerine sahip eski şehirlerin, şehrin atmakta olan kalbi olduğunu, hiçbir müdahale yapılmadan müze gibi korunması gerektiği fikrinin oldukça yanlış olduğunu ve bu yerleşim yerlerinin modern ulaşım şartlarına uygun bir şekilde ıslah edilerek sürdürülmesi gerektiği fikrini savunmuştur. Meslektaşlarını, memleketin paha biçilmez değerlerinin sadık bekçileri olarak tanımlayan Oelsner'ın, planlamanın öncelikle insan, sonra doğa ve önceki nesillerin ürettiklerini koruyarak, onlara yakışır eserlerin üretilmesi olduğu savunusu onun planlamaya bakış açısını özetlemektedir. Ayrıca Arû'nun [88] bahsettiği üzere planlanacak şehirlerle ilgili yerinde incelemeler, etüdler ve analizler yapması onun Türkiye koşullarına ve planlanacak şehrin mevcut özelliklerine verdiği önemi göstermektedir. Bu yaklaşım benzer şekilde Arû'nun

çalışmalarında da ön plana çıkmaktadır. Akbulut [90], Arû'nun şehircilik çalışmalarının estetik ağırlıklı bir uygulama yerine daha çok bilimsel temelli, araştırma ve etüdlere dayanan, hesaplamalara ve analitik değerlendirmelere yer veren çalışmalardan oluştuğunu ve bilimsel kestirimlere dayanan planlama anlayışının öncül örnekleri olduğunu dile getirmiştir. Dahası bu anlayışın 1960'lı yıllardan itibaren İller Bankası'nın uyguladığı kapsamlı plan çalışmalarının temelini oluşturduğunu belirtmiştir. Bununla birlikte, Arû planlarının ortak özelliği olarak ön plana çıkan, eski kentlere ilişkin alınan kararlar da Prof. Oelsner'ın tasarım ilkeleriyle benzerlik göstermektedir. Özellikle eski şehrin mümkün olduğu kadar korunarak, küçük müdahalelerle sürekliliğinin sağlanması gerektiği ilkesi, Aru'nun Burdur [93], Söke [94] ve İzmit [95] planlarında açıkça belirtilmiştir. Arû planlarının açıklama raporları incelendiğinde, planların belirli başlıklar altında ele alındığı anlaşılmaktadır. Raporlarda öncelikle şehre ait çeşitli bölgelerin ve gelişim alanlarının yer seçim kararlarına yer verildiği, bu doğrultuda ticaret bölgesi, idare merkezi, endüstri bölgesi, yeşil alanlar, okul alanları, açık pazar yerleri, haller, meydanlar, manzara noktaları ile ilgili alınan kararların sebepleri ile birlikte açıklandığı görülmektedir. Aynı zamanda raporlarda eski şehir ile ilgili müdahale kararlarının, eski şehir ve yeni gelişim alanlarında inşa edilecek konut sistemlerinin (tek evler, birkaç ailelik evler, bitişik evler) kat adetleri ile birlikte tanımlandığı, nüfus kestirimine dayalı olarak nüfus başına düşen alan hesapları ve ortalama parsel büyüklükleri ile analiz edildiği dikkat çekmektedir. Bu durum Cumhuriyetin ilk yıllarında herhangi sayısal bir veriye dayanmadan yapılan kent planlarının yerini nüfus kestirimlerine, alan hesaplarına dayanan kent planlarına bıraktığını göstermektedir. Arû'nun önem verdiği bu çalışma yönteminin, kent planlarının sürdürülebilirliği açısından önemli katkılar sağladığı anlaşılmaktadır. Bu sayede ortaya konulan kent dinamikleri üzerinden, planlanan kente özgü kararların alınması sağlanmıştır.

Tüm bunların yanı sıra Arû planlarının dikkat çeken bir başka özelliği ise detaylı perspektif ve görünüşlerin planlarla birlikte hazırlanmış olmasıdır. Akbulut [90] bu durumu dönemin kent planlarında hâkim olan, mekânı biçimlendirme, inşa etme çaba ve kaygısının bir sonucu olarak yorumlamakta ve dönemin imar planlarının, daha çok yasal haklar üzerine yoğunlaşan günümüz planlarından farklı olarak Cumhuriyet'in modern kent inşa etme hedefine yoğunlaştığını vurgulamaktadır. Bu durum şehircilik

alanında olduğu gibi mimari alanda da yeni bir dilin oluşmaya başladığını göstermektedir. Bu dönemde inşa edilen yapılar incelendiğinde, planlarla birlikte tasvir edilen yapı biçimlerinin yeni yapılar için örnek oluşturduğu anlaşılmaktadır. Dönemin kent planlamasını "biçimci-inşacı" olarak tanımlayan Akbulut [90], mekânsal organizasyonun yanında perspektif ve görünüşler yoluyla biçimsel olarak da modern kent görünümlerinin kurgulandığını belirtmektedir.

BÖLÜM 4

GAZİANTEP KENTİ ve PLANLAMA ÇALIŞMALARI DOĞRULTUSUNDA KENTİN DÖNÜŞÜMÜ

Bu bölümde öncelikli olarak Gaziantep kentinin tarihsel süreç içerisindeki durumu, kentin kuruluşu ve ilk yerleşim alanlarına ilişkin varsayımlar üzerinde durulmuştur. Bu kapsamda geleneksel kent dokusu analiz edilmiş, planlama öncesi kent dokusunun özellikleri ortaya konulmaya çalışılmıştır. Ayrıca kentsel dokuda yaşanan değişimin en önemli kırılma noktasını oluşturan ilk planlama çalışmaları detaylı bir şekilde analiz edilmiş, bu kapsamda Hermann Jansen ve Âru- Söylemezoğlu planları tasarım ilkeleri bağlamında irdelenmiştir. Kentsel ulaşım sistemi, yeşil alanlar, konut alanları, yönetim alanları ve ticaret alanları olmak üzere beş ana başlık üzerinden yapılan irdelemelerin bir sonraki bölümde kentsel sürekliliğin tartışılabilmesi için altlık oluşturacağı düşünülmüştür.

4.1 Kentin Kuruluşu, Kale ve İlk Yerleşimler

Halk arasında "Antep", islami kaynaklarda "Ayıntab", Haçlı kaynaklarında ise "Hamtab" olarak anılan Gaziantep'in tarihinin Paleolitik Çağa (M.Ö. 10.000-7000) kadar dayandığı arkeolojik kazılarda elde edilen buluntular sayesinde ortaya konulmuştur [96].

İlkçağa ait kaynaklarda Antep adına rastlanmamaktadır. Bununla birlikte Gaziantep'teki ilk yerleşmelerin günümüzdeki mevcut kentin kuzeyinde yer alan Dülük çevresinde olduğu düşünülmektedir [97].

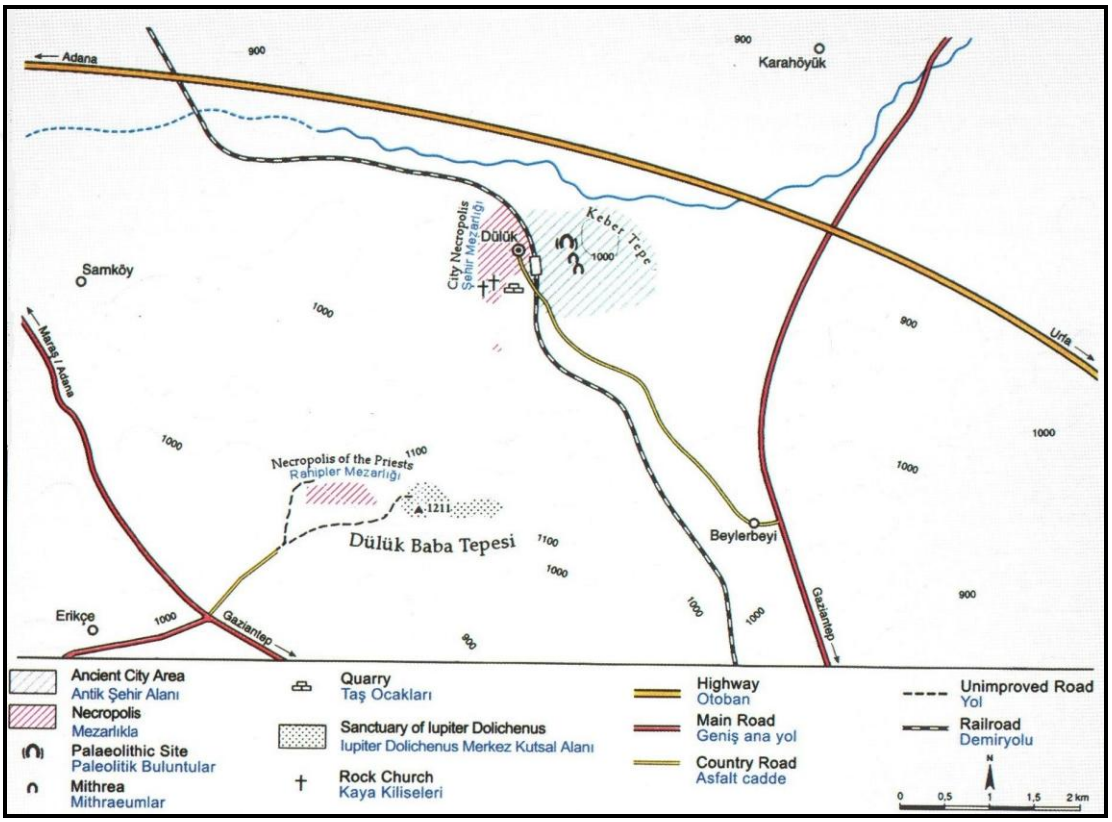
Gaziantep kent tarihi araştırmalarında Gaziantep ve Dülük arasındaki ilişki kesin bir netlik kazanmamıştır. Gaziantep'in 12 km kuzeyinde yer alan Dülük köyünün antik kaynaklarda adı geçen Doliche olduğu düşünülmektedir (Şekil 4.1). Köyün çevresinde

yer alan kaya mezarları ve tren yolu yapılırken ortaya çıkan Roma çağına ait buluntular bu düşünceyi desteklemektedir. Fakat bununla beraber, günümüzde çevrede önemli bir yapıya veya sur kalıntısına rastlanmamış olması bu konudaki şüphelerin devam etmesine neden olmaktadır [98].

Kuban'ın belirttiği üzere [98] Doliche, Mezopotamya'dan Fırat yolu ile Anadolu'ya geçen kervanların Apamea-Zeugma (Belkız) ile Germanikea (Maraş) arasında uğradıkları önemli bir kenttir (Şekil 4.2). Kuban, Bizans kaynaklarında Kommagene bölgesinde bir Suriye kenti olarak adı geçen Telukh'un (Dülük) bir psikoposluk merkezi olduğundan bahsetmektedir. Roma çağından kalan Doliche kaynaklı paralar olduğundan ve Jupiter (Zeus) Dolichenos adıyla Roma İmparatorluğu'nun her yerinde tapınakları olan tanrının bu kentle ilişkili olduğunu belirtmekte fakat bu ilişkinin bugün için yeterince net olmadığını ifade etmektedir. Bununla birlikte Roma çağında varlığından söz edilebilecek bir sınır kalesi olsa bile, bu kalenin Dülük köyü çevresinde mi yoksa şimdiki Gaziantep kalesinin yerinde mi olduğunu söylemek için daha kapsamlı araştırmalar yapmak gerektiğinden bahsetmektedir. Hatta Bizans tarihçisi Prokopios'un, İustinianos'un Orta Fırat'taki birçok kaleyi Sasanilere karşı güçlendirdiğini, bunların arasında Kargamış ve Zeugma'nın da olduğunu yazdığını belirtmekte ancak Doliche adının geçmediğinden bahsetmektedir. Müslüman ordularının ilerlemesiyle Bizans topraklarının hızla Araplaştığını ve Arap tarihçilerinin M.S. 846'da Dülük'ü bir sınır kalesi olarak saydıklarını fakat henüz Ayıntab'dan söz edilmediğinin altını çizmektedir. Dülük ve Ayıntab'ın durumlarının 11. yüzyıla kadar kesin olarak belli olmadığını, sonrasında ise bu bölgedeki olaylar hakkında bilgiler veren Urfalı Mateos'un vakayinamesinde 1124 yılında Dülük (Telukh) ve Ayıntab'ın birlikte anılmasından dolayı, Kuban birinin thema*,* diğerinin kent adı olabileceği düşüncesini ileri sürmektedir. Bununla birlikte Dussaut'un Dülük kenti harap olduktan sonra ona ait küçük bir köy olan Ayıntab'ın büyüdüğünden bahsettiğini belirtmektedir. Kuban, günümüzde Dülük çevresinde 12. yüzyıl kalesine ait hiçbir kalıntının bulunmamasının, Bizanslıların 10 yüzyılda Telukh *thema*'sı merkezini bugünkü Antep'in bulunduğu yere taşıyıp, buraya aynı ismi vermiş olabilecekleri olasılığıyla açıklamaktadır.

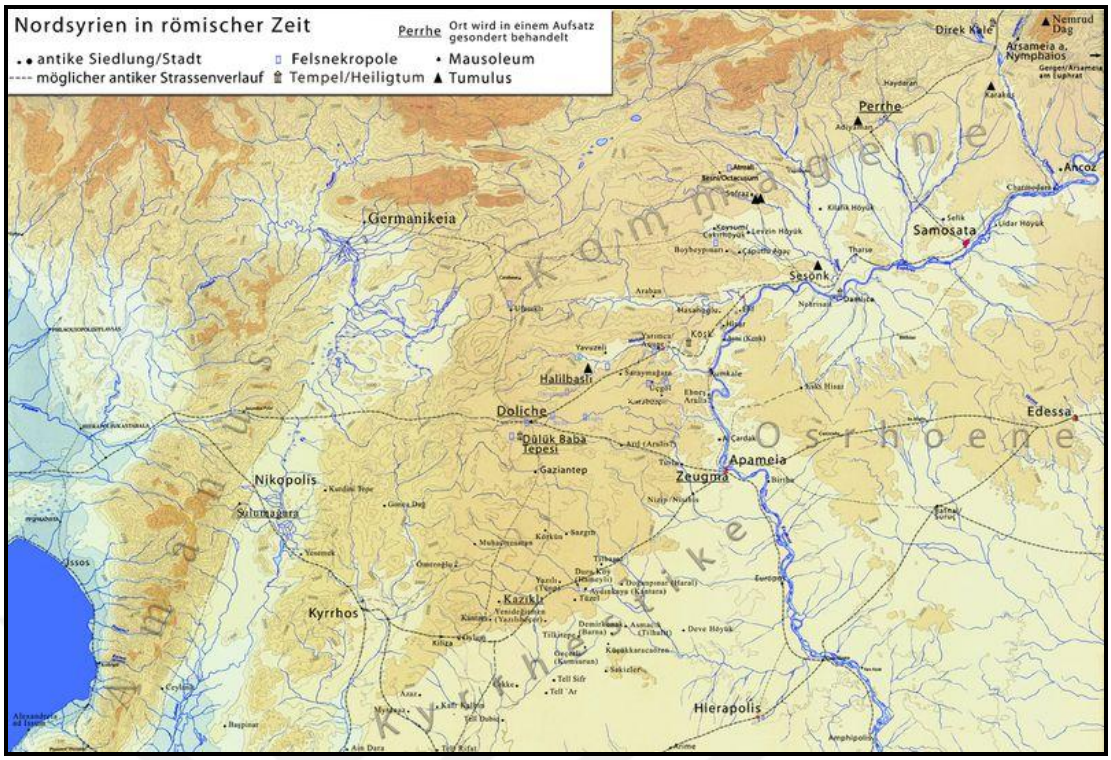
Winter ve Blömer'e [99] göre ise, önemli ticari ve askeri aksların üzerinde bulunan Doliche'nin konumu sayesinde bölgede Mezopotamya, Suriye, İran, Yunanistan ve

Roma gibi uygarlıkların izlerine rastlamak mümkündür. Şehrin yakınlarında Dülükbaba Tepesi'nde bulunan kutsal alan şehrin gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır (Şekil 4.3). Bu tepede yer alan fırtına ve gökyüzü tanrısı Teşup-Hadad'a ait merkezi kutsal alan milattan sonraki ilk üç yüz yıl boyunca önemini korumuştur. M.S. 5. yüzyılda bir psikoposluk merkezi haline gelen Doliche, M.S. 7 yüzyıldan itibaren Bizans ve Arap devletleri arasında meydana gelen sınır savaşlarında önemli rol oynamıştır. M.S. 12. yüzyıldan sonra ise Ayıntab/Gaziantep karşısında Doliche önemini yitirmeye başlamıştır.

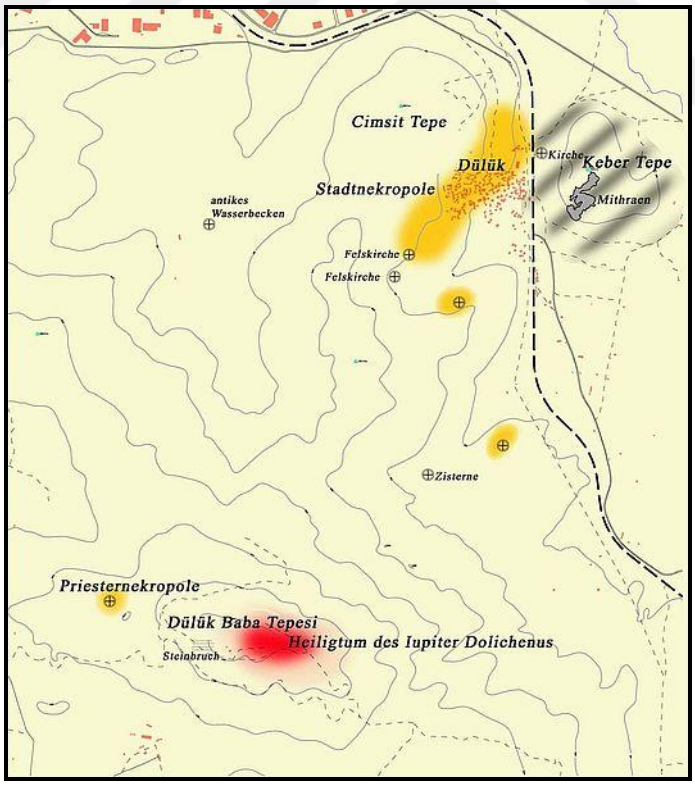


Şekil 4. 1 Doliche ve Dülük Baba Tepesi haritası [99].

Tüm bu bilgiler ışığında Kuban [98] , Dülük ve Ayıntab arasındaki ilişkiye dair üç varsayımda bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, Dülük ve Ayıntab'ın birlikte var olması ve Ayıntab'ın topoğrafyasının daha elverişli olması dolayısıyla bir süre sonra ön plana çıkması, ikincisi, Dülük Höyüğü'nün sadece Zeus Dolichenos kült yerini içeren küçük bir kalıntı olması ve Telukh thema'sının merkezinin Gaziantep Kalesi olmasıdır. Üçüncü varsayım ise, Doliche'nin Telukh olarak 10. yüzyıla kadar bir merkez olması ve daha sonra yeni inşa edilen kente taşınmasıdır.

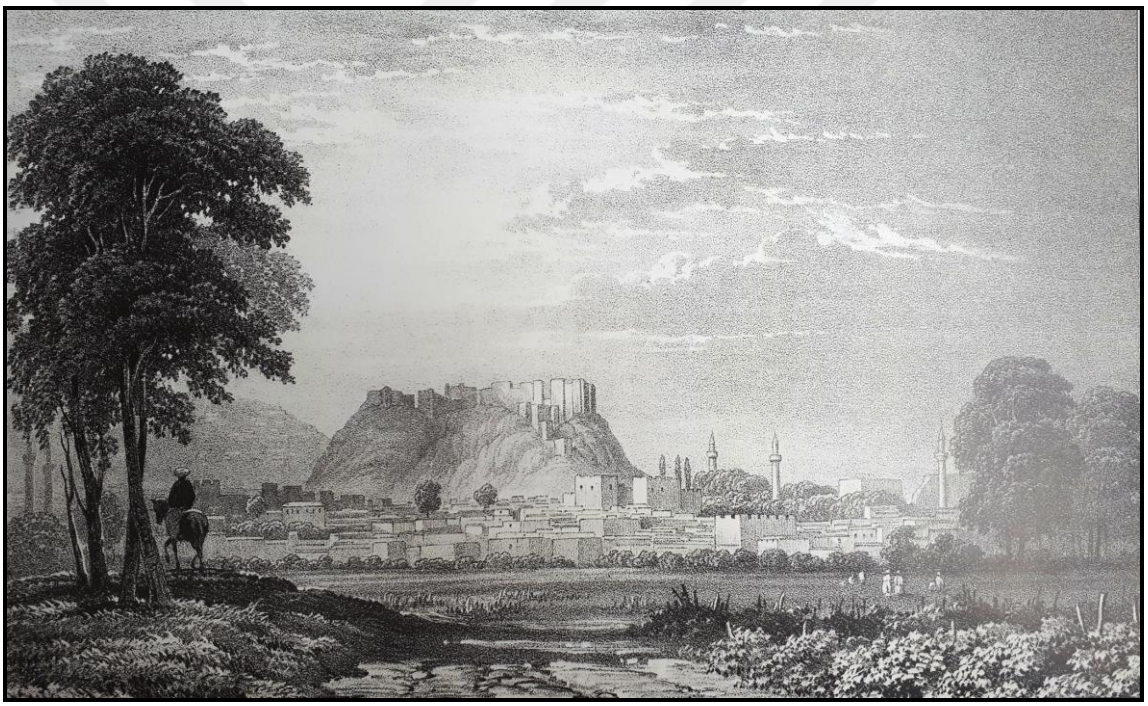


Şekil 4. 2 Kommagene ve sınır çevreler [100]



Şekil 4. 3 Doliche ve Dülük Baba Tepesi`nin Harita Kesiti [100]

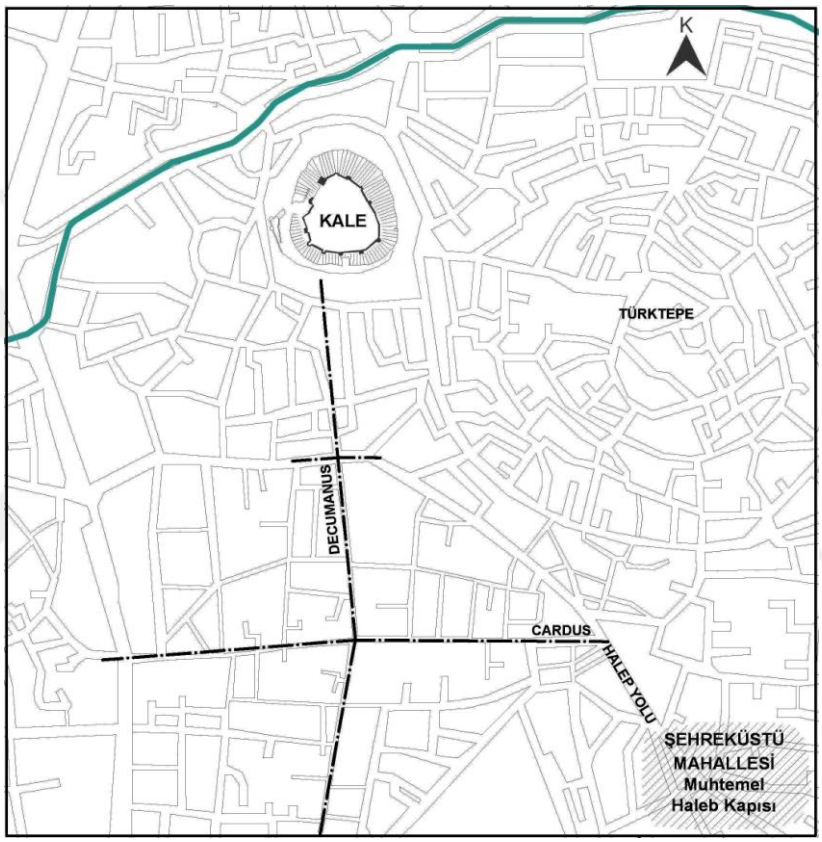
İlk iki varsayım dikkate alındığında Ayıntab'da Roma planlama geleneğinin izlerini net bir şekilde görememek ilginçtir. Mevcut kent dokusunda o döneme ait ne bir sur kalıntısı ne de bir kapı mevcuttur. Bu konuda Canbakal [101] çalışmasında 15. ve 17. yüzyıl kaynaklarında Ayıntab için herhangi bir surdan bahsedilmediğini fakat 1656-1663 yılları arasında bölgeyi ziyaret eden Aigen'in kentin surlarından bahsettiğini yazar. Hatta bu surlara Kemahi'nin şiirinde yer verdiğini ve 18. yüzyıl başlarında Halep güzergâhında Şehreküstü mahallesinde bir kapı (Haleb kapısı) olduğundan söz eder. Kalenin resmedildiği, Vincent Germain tarafından çizilen 19. yüzyıla ait gravürü örnek vererek kalenin kuzeyinde görünen kalıntıların bir kule veya siper duvarı olabileceğini öne sürer. Ünal da [102] gravürü benzer şekilde yorumlamakta, gravürde bir dış duvarının dikkat çektiğini belirtmektedir (Şekil 4.4).



Şekil 4. 4 Vincent Germain 19. yüzyıl Gaziantep gravürü [103].

Kentin Roma dönemi izlerini ortaya koymak için bu konuda daha detaylı araştırmalar gerekmekle birlikte mevcut kent haritasında okunabilen kuzey-güney ve doğu-batı aksları dikkat çekicidir. Bu akslar, Roma kent düzeninde cardo maximus ve decumanus maximus olarak adlandırılan iki ana eksene dayalı olarak tasarlanan kent düzenini akla getirmekte fakat o döneme ait kalıntıların mevcut olmayışı bu konudaki şüpheleri de canlı tutmaktadır. Ancak bu aksların tam anlamıyla dik olarak kesişmemesi ve kesişim

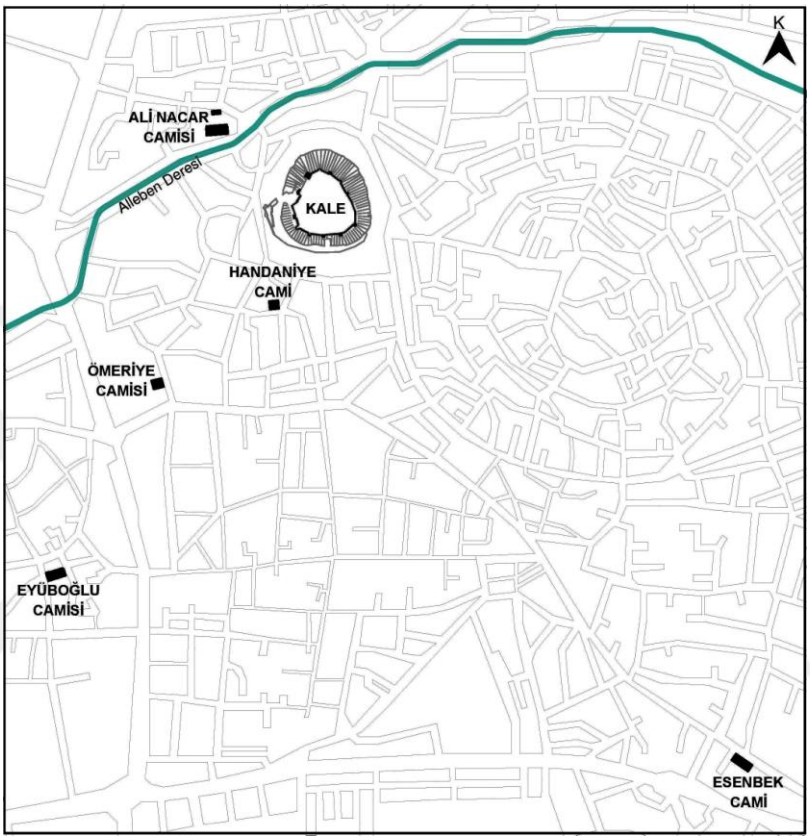
noktalarında beklenen merkezi düzeninin mevcut durumda gözlenmemesi bu konudaki soru işaretlerini arttırmaktadır. Oysaki Busquets'in [104] değindiği gibi cardo maximus ve decumanus maximus akslarının kesiştiği merkez Roma mimarisinde kolonlu, anıtsal bir kavşak noktası olarak düzenlenmekte ve şehre ulaşım iki ana eksenin uçlarını oluşturan dört kapıyla sağlanmaktadır. Gaziantep için günümüze ulaşan herhangi bir kapı bulunmamakta, Canbakal'ın [101] bahsettiği Haleb kapısı ise birbirini dik kesen iki ana eksen üzerinde yer almamaktadır (Şekil 4.5).



Şekil 4. 5 Gaziantep Roma kent düzeni için varsayım

Osmanlı dönemine kadar bölge hâkimiyeti Anadolu Selçuklu, Mısır, Moğollar, Memlükler ve Dulkadirliler tarafından ele geçirilmiş ve bu mücadelelerde kentin hasar gördüğü Kuban [98] tarafından belirtilmiştir. Kale çevresinde 13. yüzyıldan sonra kent dışı yerleşimlerin mevcut olduğu bilinmektedir. Bu yerleşimlerin varlığını Kuban [98] ve Akpolat [105], günümüzde kent merkezinde yer alan Ömeriye Camisi'ne ait kitabe ile açıklamaktadır. Ömeriye camisine ait olduğu kesin olarak kanıtlanamayan 12. yüzyıl kitabesi, yine de bu yüzyılda yapılmış bir caminin varlığını işaret etmektedir. Dolayısıyla bu yüzyılda kale çevresinde bir yerleşimden söz etmek mümkündür. Ömeriye

Camisi'nden sonra Ali en-Neccar (Nacar) ve Eyüboğlu camilerinin yapım tarihinin 14. yüzyıla dayandığı tahmin edilmektedir. Hatta Esenbek (günümüzdeki ismi İhsan Bey Cami), Handaniye ve Keyvan mescitlerinin de 14-16. yüzyıl aralığında yapıldığı tahmin edilmektedir (Şekil 4.6). Bununla birlikte, sonraları Mağarabaşı Mahallesi olarak adlandırılan bölgede bir mezarlık olduğu iddia edilmiştir [98].



Şekil 4. 6 Kale ve Ömeriye Camisi'nin konumu

16. yüzyılın başlarında yapıldığı düşünülen bir başka cami ise Alaüddevle Camisi'dir [96]. Tüm bu yapılar ve yapım tarihleri kale çevresinde 12. yüzyıldan sonra birbirinden kopuk mahallelerin oluştuğunu göstermektedir. Fakat 12. yüzyılda yapılan bir camiyi işaret eden Ömeriye Cami'sindeki kitabe haricinde kesin bulguların olmayışı, diğer camilerin 14. yüzyıldan sonra yapıldığı varsayımı, bu dönemde kentin fiziksel dokusuyla ilgili kesin yargılara varmayı imkânsız kılmaktadır.

Bölgede yaşanan savaşlar ve 17. yüzyıla kadar sürekli yeni göçmen boylarının yerleşmesi, hatta en eski yerleşim alanlarından biri olan Bey Mahallesinin bile kaleden uzakta yer alması göçebe yerleşiminin bir özelliği olarak düşünülmektedir [98].

Kentin konut dokusunun gelişim sürecini ortaya koymak amacıyla günümüz mahalle isimleri, Ünal'ın [102] çalışmasında yer verdiği, 16. yüzyıl Antep Liva Defteri'nde, 17. yüzyıl Şer-i Mahkeme Sicilleri'nde, 19. yüzyıl Halep Vilayeti Salnamesi'nde adı geçen mahalle isimleriyle karşılaştırılmıştır. Bu karşılaştırmaya Yakar [106] ve Uğurluer'in [107] çalışmalarında yer verdiği Antepevi kitabelerinde geçen mahalle isimleri de dahil edilerek mahallelerin ilk olarak hangi tarih aralığında adı geçtiği tespit edilmeye çalışılmıştır (Çizelge 4.1). Bir sonraki aşamada ise mahallelerde yer alan dini yapıların tarihleri dikkate alınarak mahallelerin hangi tarih aralıklarında kurulmuş olabileceği varsayımında bulunulmaya çalışılmıştır (Çizelge 4.2). Varsayımlar, kentin gelişim süreci hakkında fikir vermesi amacıyla hazırlanan görsel için kullanılmıştır (Şekil 4.7). Fakat yukarıda da belirtildiği gibi camilerin yapım tarihleriyle ilgili kesin bulguların olmayışı ve varsayımların, yapılan literatür taraması kapsamında ulaşılan bilgiler doğrultusunda belirlenmesi dolayısıyla, mahallelerin oluşum tarihlerinde olası yanılmalar göz ardı edilmemelidir.

14. yüzyılda kent, Düğmeci, Seferpaşa, Karagöz, Suyabatmaz, Şekeroğlu ve Boyacı mahalleleri olmak üzere güneydoğu yönünde kaleden Halep'e uzanan aks doğrultusunda gelişmiştir. Güneybatıda yer alan Eyüboğlu Mahallesi ise kaleden uzak bir biçimde konumlanmıştır. Kaleden Halep'e yönelen aks kentin o dönemdeki ana omurgasını oluşturmaktadır. Daha önce Uzun Çarşı olarak anılan ve birçok han, cami ve ticari yapının takıldığı bu ana omurga günümüzde de ticari işlevini sürdürmektedir.

16. yüzyıl da kentin gelişimi doğu, batı ve özellikle de güney yönünde devam etmiştir. Türktepe, Alaybey, Şekeroğlu, Bostancı, Çukur, Akyol, Bey, Kozluca, Tıslaki, Şehreküstü, Kepenek, Köroğlu, İsmetpaşa, Kanalıcı, Karatarla mahallelerinde kent yayılarak genişlemiştir. 18. yüzyılda Kozanlı, Cabi, Tepebaşı, Ulucanlar mahalleleriyle bu gelişim devam etmiştir. Mahallelerin gelişimi dikkate alındığında 18. yüzyıla kadar kentin kale çevresinde yayıldığı görülmektedir. Bu durumu Ünal [102] güvenlik nedeniyle halkın kaleye yakın olma isteğiyle açıklamaktadır.

Çizelge 4. 1 Kitabelere göre Antebevi tarih ve konum tespiti (Literatür araştırması sonucu ulaşılan kitabeler kaynak alınarak hazırlanmıştır.)

Sıra No	Kitabenin Ait Olduğu Ev	Kitabedeki Tarih	Konum
1	Antepevi 12	1756	Tepebaşı Mahallesi
2	Antepevi 11	1759	Şekeroğlu Mahallesi
3	Antepevi 13	1760	Tepebaşı Mahallesi
4	Antepevi 27	1793	Şekeroğlu Mahallesi
5	Antepevi 49	1800	Bey Mahallesi
6	Antepevi 41	1812	Yaprak Mahallesi
7	Battal Bey Kasrı	1814	Çukur Mahallesi
8	Antepevi 25	1822	Boyacı Mahallesi
9	Antepevi 17	1833	Karagöz Mahallesi
10	Hacı Taha Efendi Kasrı	1845	Türktepe Mahallesi
11	Şakir Gören Kasrı	1869	Karagöz Mahallesi
12	Müftü Bahaeddin Efendi Kasrı	1871	Düğmeci Mahallesi
13	Mevlevihane Köşkü	1874	Suyabatmaz Mahallesi
14	Antepevi 28	1875	Eyüboğlu Mahallesi
15	Antepevi 60	1877	Bilinmiyor
16	Antepevi 57	1878	Çukur Mahallesi
17	Antepevi 4	1881	Seferpaşa Mahallesi
18	Antepevi 38	1881	Bekirbey Mahallesi
19	Antepevi 29	1882	Bey Mahallesi
20	Antepevi 47	1885	Bilinmiyor
21	Mevlevihane Şeyh Evi	1886	Suyabatmaz Mahallesi
22	Antepevi 5	1890	Bostancı Mahallesi
23	Antepevi 35	1890	Eyüboğlu Mahallesi
24	Antepevi 6	1891	Şekeroğlu Mahallesi
25	Antepevi 37	1891	Kozluca Mahallesi
26	Antepevi 33	1892	Tepebaşı Mahallesi
27	Antepevi 51	1892	Tepebaşı Mahallesi
28	Antepevi 52	1892	Tepebaşı Mahallesi
29	Antepevi 53	1892	Bey Mahallesi
30	Antepevi 54	1892	Tepebaşı Mahallesi
31	Antepevi 30	1893	Bey Mahallesi
32	Zeki Efendi Kasrı	1894	Şehreküstü Mahallesi
33	Antepevi 32	1894	Bey Mahallesi
34	Antepevi 55	1894	Bey Mahallesi
35	Antepevi 58	1894	Kozluca Mahallesi
36	Haleplizade Mehmet Ali Kasrı	1898	Suyabatmaz Mahallesi
37	Antepevi 20	1898	Suyabatmaz Mahallesi
38	Antepevi 21	1898	Kozluca Mahallesi
39	Antepevi 48	1898	Suyabatmaz Mahallesi
40	Antepevi 61	1900	Boyacı Mahallesi
41	Antepevi 23	1901	Kozluca Mahallesi
42	Antepevi 43	1903	Şehitler Caddesi
43	Antepevi 50	1903	Eyüboğlu Mahallesi
44	Mazlum Efendi Kasrı	1904	Türktepe Mahallesi
45	Kethüdazade İbrahim Efendi Kasrı	1904	Karagöz Mahallesi
46	Antepevi 1	1904	Türktepe Mahallesi
47	Antepevi 8	1904	Yaprak Mahallesi
48	Antepevi 24	1904	Kozluca Mahallesi
49	Antepevi 44	1904	Kocaoğlan Mahallesi

Çizelge 4. 1 Kitabelere göre Antebevi tarih ve konum tespiti (Devamı)

50	Antepevi 2	1905	Kozluca Mahallesi
51	Antepevi 22	1905	Bilinmiyor
52	Antepevi 45	1905	Bostancı Mahallesi
53	Antepevi 14	1906	Bilinmiyor
54	Antepevi 46	1906	Kepenek Mahallesi
55	Antepevi 39	1907	Seferpaşa Mahallesi
56	Antepevi 18	1908	Şekeroğlu Mahallesi
57	Antepevi 9	1909	Şekeroğlu Mahallesi
58	Antepevi 56	1911	Bey Mahallesi
59	Bülbülzade Kasrı	1912	Eyüboğlu Mahallesi
60	Antepevi 59	1913	Bey Mahallesi
61	Antepevi 3	Bilinmiyor	Kozluca Mahallesi
62	Antepevi 7	Bilinmiyor	Seferpaşa Mahallesi
63	Antepevi 10	Bilinmiyor	Şekeroğlu Mahallesi
64	Antepevi 15	Bilinmiyor	Türktepe Mahallesi
65	Antepevi 16	Bilinmiyor	Karagöz Mahallesi
66	Antepevi 19	Bilinmiyor	Kocaoğlan Mahallesi
67	Antepevi 26	Bilinmiyor	Suyabatmaz Mahallesi
68	Antepevi 31	Bilinmiyor	Şekeroğlu Mahallesi
69	Antepevi 34	Bilinmiyor	Şekeroğlu Mahallesi
70	Antepevi 42	Bilinmiyor	Yaprak Mahallesi

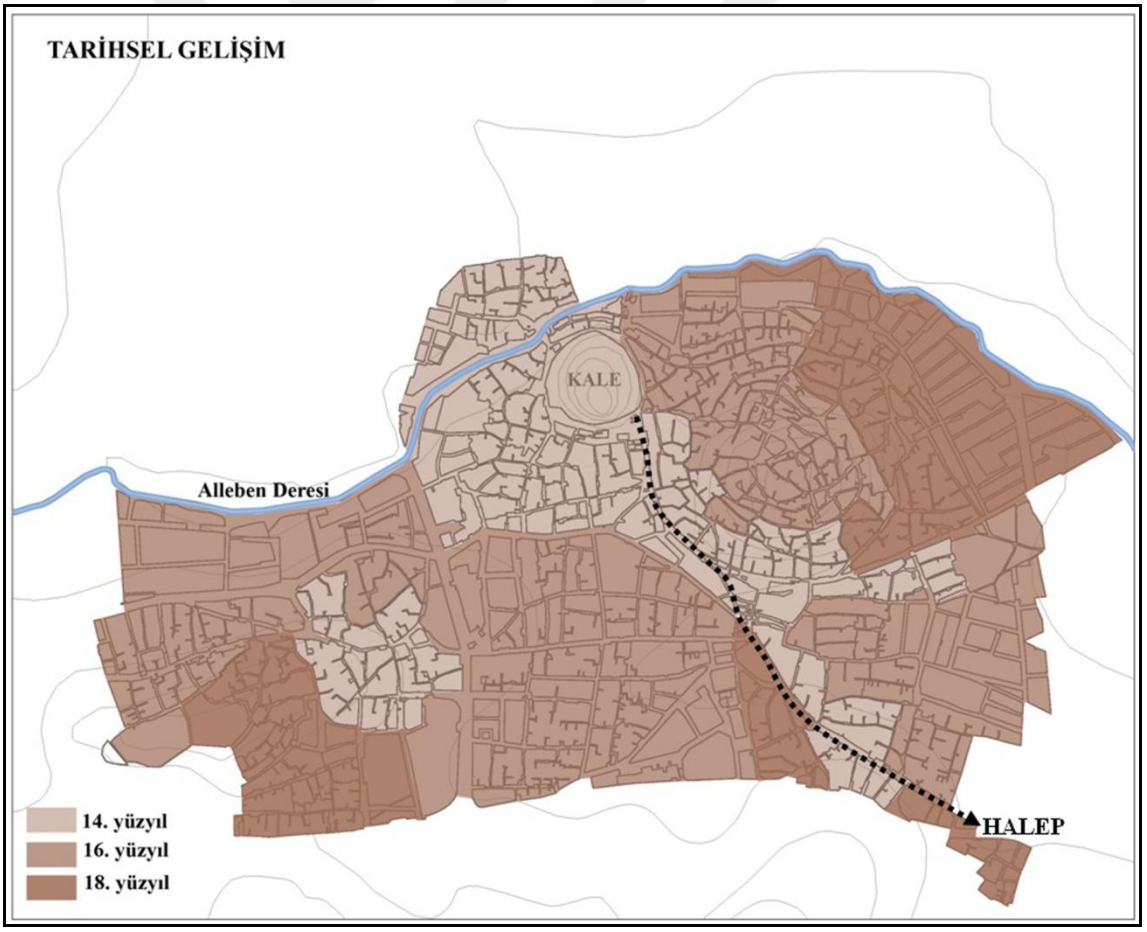
Mahallelerin oluşumunda güvenlik, Alleben Deresi ve Halep yönünde gelişen ticari aks kadar topografyanın da etkisinden söz etmek mümkündür (Şekil 4.8). Kentin Alleben Deresi'nin güneyinde yerleşmesinin bir tesadüften çok topografyayla ilgili olduğu söylenebilir. Derenin kuzeyi alçakta ve düz bir topografyaya sahip olması nedeniyle güvenlik açısından tercih edilmemiş olmalıdır. Oysa güney kısımda yer alan yükseltiler çevreye hâkim olma açısından daha güvenli bir yerleşim imkânı sunmuştur (Şekil 4.9, Şekil 4.10). Bu yerleşme biçimi mahalle isimlerine de yansımıştır. Erdal'ın [108] belirttiği gibi Gaziantep yükseltisi fazla olan bir coğrafyaya sahip değildir. Birçok mahalle, kent içinde yer alan, çok yüksek olamayan tepe ve yükseltiler ile anılmaktadır. Türktepe, Düztepe, Gültepe, Batalhöyük, Kolejtepe, Çukur, Kayacık mahalleleri bunlara örnek olarak verilebilir.

Ayrıca, mahallelerde yer alan dini yapıların konumlarından yola çıkarak farklı dinlere ait grupların bir araya gelerek kendi mahallelerini oluşturdukları söylenebilir. Kentte Müslümanlar Çukur, Karagöz, Şekeroğlu, Tıslaki mahallelerinde yoğunlaşırken, Ermeniler Mahalle-i Ermaniyan (İnönü Caddesi'nin kuzey kısmı), Akyol ve Bey mahallelerinde, Museviler ise Düğmeci mahallesi ve çevresinde yoğunlaşmıştır (Şekil 4.11).

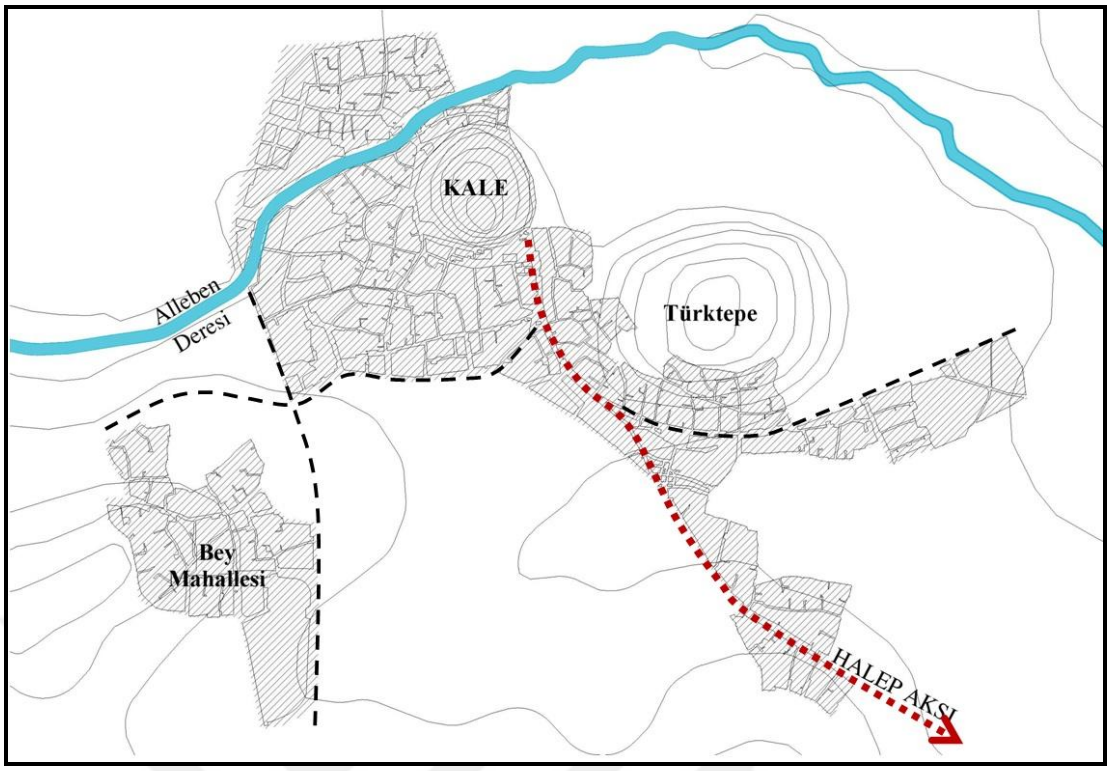
Çizelge 4. 2 Literatür araştırması sonucu ulaşılan kaynaklarda adı geçen mahalleler

13.yüzyıl								
Suyabatmaz	**14.yüzyıl**							
Düğmeci	Kocaoğlan	**16.yüzyıl**						
	Eyüboğlu	Türktepe	Tıslaki	**17.yüzyıl**				
	Boyacı	Alaybey	Şehreküstü	Kozanlı	**18.yüzyıl**			
	Yaprak	Şekeroğlu	Kepenek	Cabi	Tepebaşı	**19. yüzyıl**		
	Karagöz	Bostancı	Köroğlu		Ulucanlar	Şıhcan	**20. yüzyıl**	
	Seferpaşa	Çukur	İsmetpaşa				Bahçelievler	Gündoğdu
		Akyol	Kanalıcı				Kolejtepe	Aydınbaba
		Bey (Kayacık)	Karatarla				Alleben	Yavuzlar
		Kozluca					Kavaklık	Saçaklı
							Öğretmenevleri	Şenyurt
							Karşıyaka	Kurtuluş
							Yeşilova	Sultanselim
							Nuripazarbaşı	

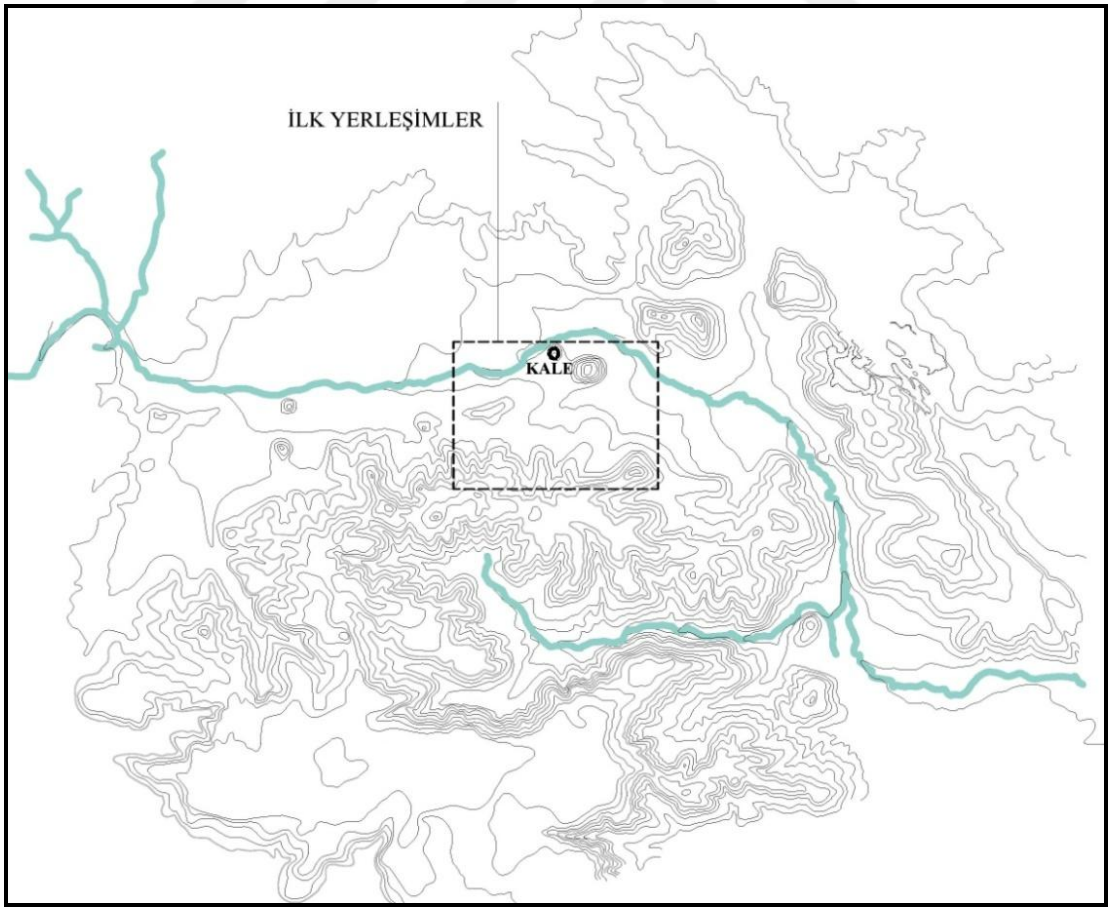
Hacıbaba
Çıksorut
Ünaldı
Alibaba
Düztepe
Çamlıca
Hoşgör



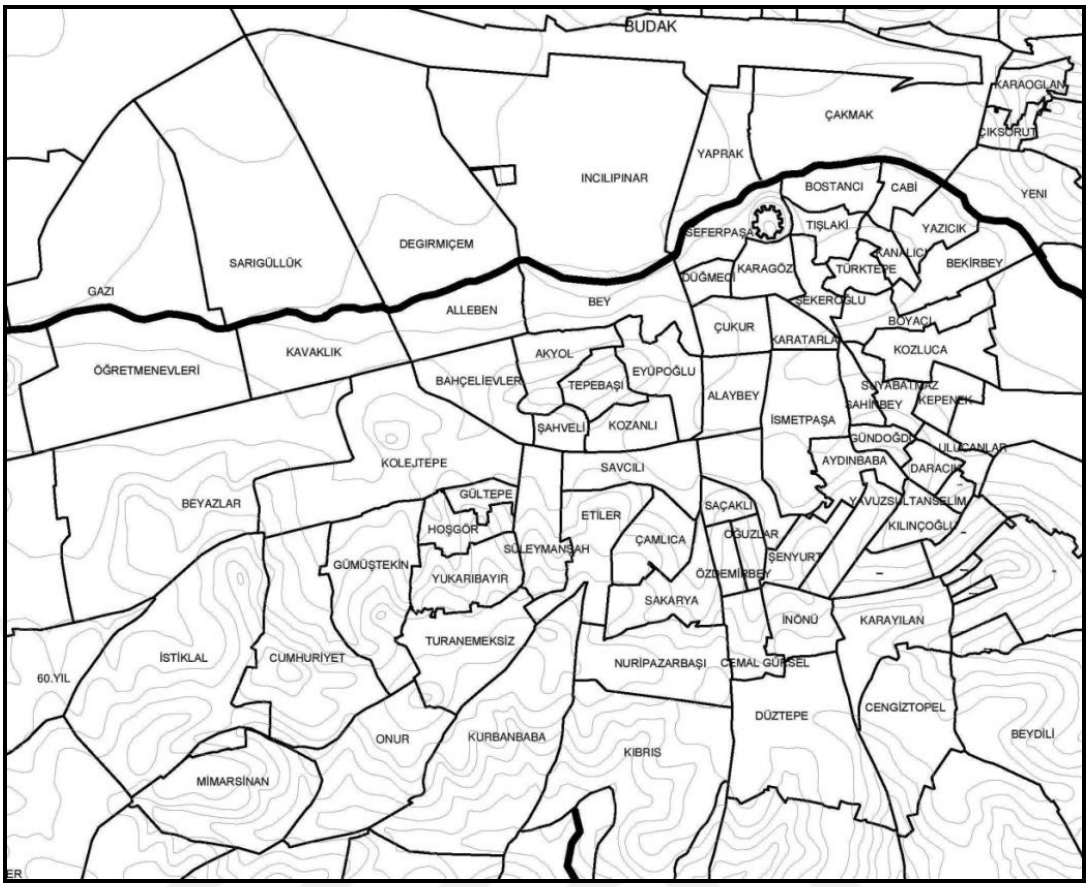
Şekil 4. 7 14. yüzyıl, 16. yüzyıl ve 18. yüzyılda kentin tahmini sınırları



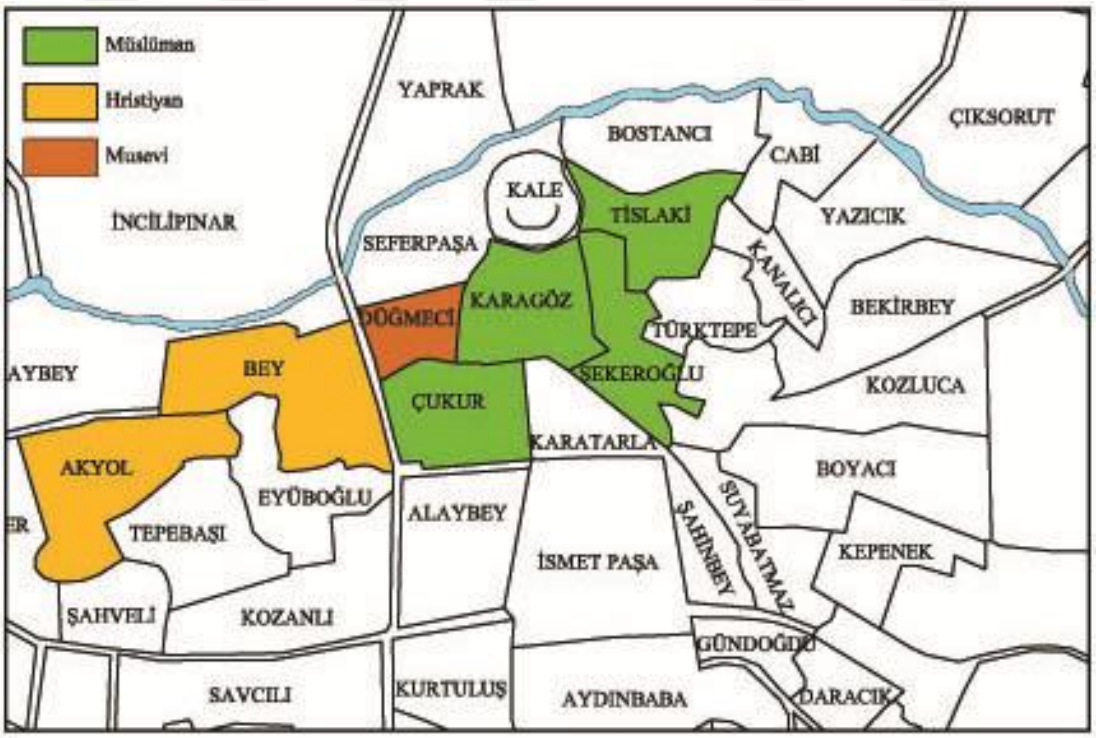
Şekil 4. 8 Halep aksı, dere ve topoğrafya etkisiyle oluşan ilk yerleşim alanları



Şekil 4. 9 Kent topografyası ve ilk yerleşim alanlarının konumu



Şekil 4. 10 Mahalleler ve topografik durum



Şekil 4. 11 Farklı dinlere ait grupların yaşadığı mahalleler [109].

Fransız kumandanlarından Kurmay Yarbay Abadi'nin Antep harbi sırasında çizmiş olduğu 1920 yılına ait kroki de bu ayrımı belgeler niteliktedir [110]. Krokiye göre kalenin çevresi, özellikle doğusunda yer alan Türktepe ve çevresi Türk bölgesi, kalenin batısında yer alan Bey mahallesi ve çevresi Ermeni bölgesi olarak belirtilmiştir. Kroki, 20. yüzyılın başlarında bile kentin hala kale ve çevresinde yer aldığını, çok fazla yayılmadığını göstermektedir (Şekil 4.12).

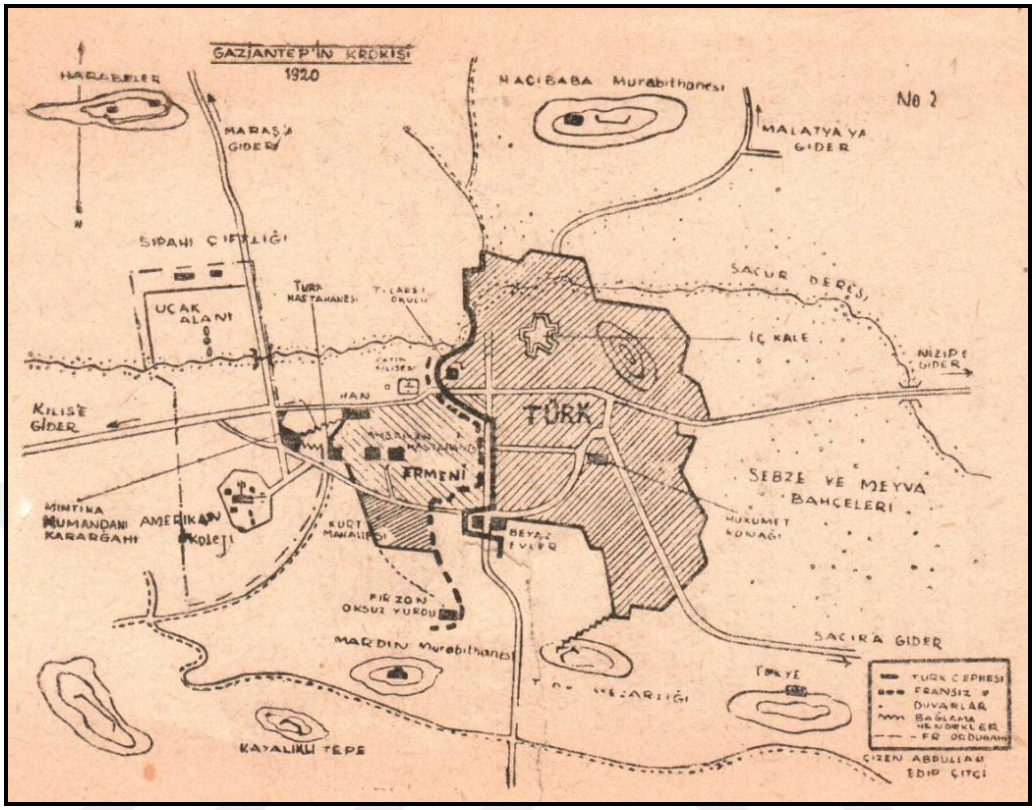
4.2 20. yüzyılın Başlarında Kentin Sınırları

Önceki bölümde bahsedildiği gibi ilk yerleşimler güvenlik ve savunma amaçlı, olası bir saldırı halinde kaleye sığınabilmek amacıyla kale çevresinde, Halep aksı doğrultusunda oluşmuştur. Zamanla birbirinden kopuk bir şekilde oluşan yeni mahalleler ve aralarında yer alan boşluklar kentin dokusunu oluşturmuştur. Daha önce de belirtildiği gibi bu durum Kuban [98] tarafından göçebe yerleşim biçiminin bir özelliği olarak yorumlanmıştır. Kente göç eden Türkmen oymakları, mevcut mahallelere yerleşmek yerine kendi mahallelerini oluşturmuşlar ve diğer mahallelerden mümkün olduğunca uzakta konumlanmışlardır [102]. Dolayısıyla 20. yüzyıl başlarına kadar kentin sınırları pek fazla değişmemiş, sonraki yıllarda ise nüfus artışıyla ihtiyaç duyulan yeni yerleşim alanları bu boşluklarda kurulmuştur. Hatta bu durumun 1950'lere kadar devam ettiği görülmektedir.

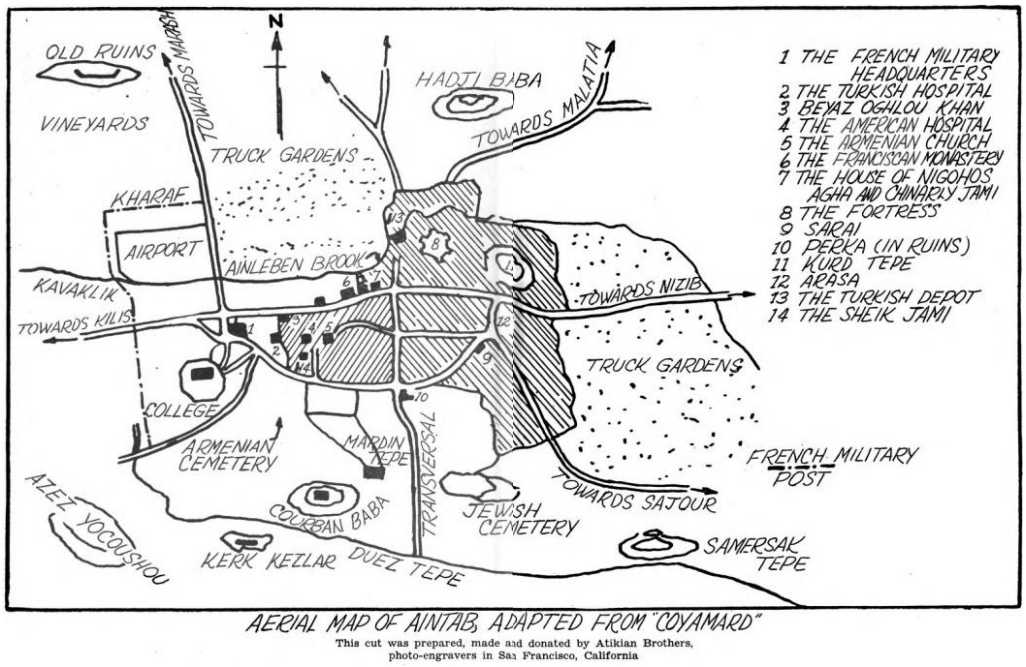
Abadi'nin [110] ve Sarafian'ın [111] kitabında yer alan krokiler 1920'li yıllardaki kentin sınırları hakkında bilgi vermektedir (Şekil 4.12, 4.13). Ayrıca 1952 yılında Halep'te Barsumyan [112] tarafından hazırlanan ve Garabed H. Nazaryan tarafından çizilen şehir planında da kentin sınırları ve kentte yer alan bazı önemli yapıların konumları belirtilmiştir (Şekil 4.14).

Bu yıllarda kentteki yerleşim alanlarının, halen kale çevresinde ve güneyinde yer aldığı görülmektedir. Fakat kentin batıya doğru yapılaşmaya başladığı dikkat çekmektedir. Kent bu yönde, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren aktif olarak faaliyet gösteren Amerikalı misyonerler tarafından yapılan hastane ve eğitim yapılarıyla yayılmaya başlamıştır. Özellikle Amerikan Hastanesi, Klikya Enstitüsü ve Merkezi Amerikan Koleji civarı sonraki dönemlerde yeni yerleşim alanları için çekim noktası olmuştur. 1900'lü

yılların başında bu yapıların yer aldığı alanlar, fotoğraflarda geniş, boş araziler olarak görülmektedir (Şekil 4.15, Şekil 4.16, Şekil 4.17).



Şekil 4. 12 1920 yılında Abadi tarafından çizilen Antep kenti krokisi [110].



Şekil 4. 13 Sarafian'ın kitabında yer alan Ayıntab haritası [111]



Şekil 4. 14 Barsumyan-Nazaryan Antep şehir planı (Türkçe plan için bkz. EK-A) [112]



Şekil 4. 15 Klikya Koleji [113].



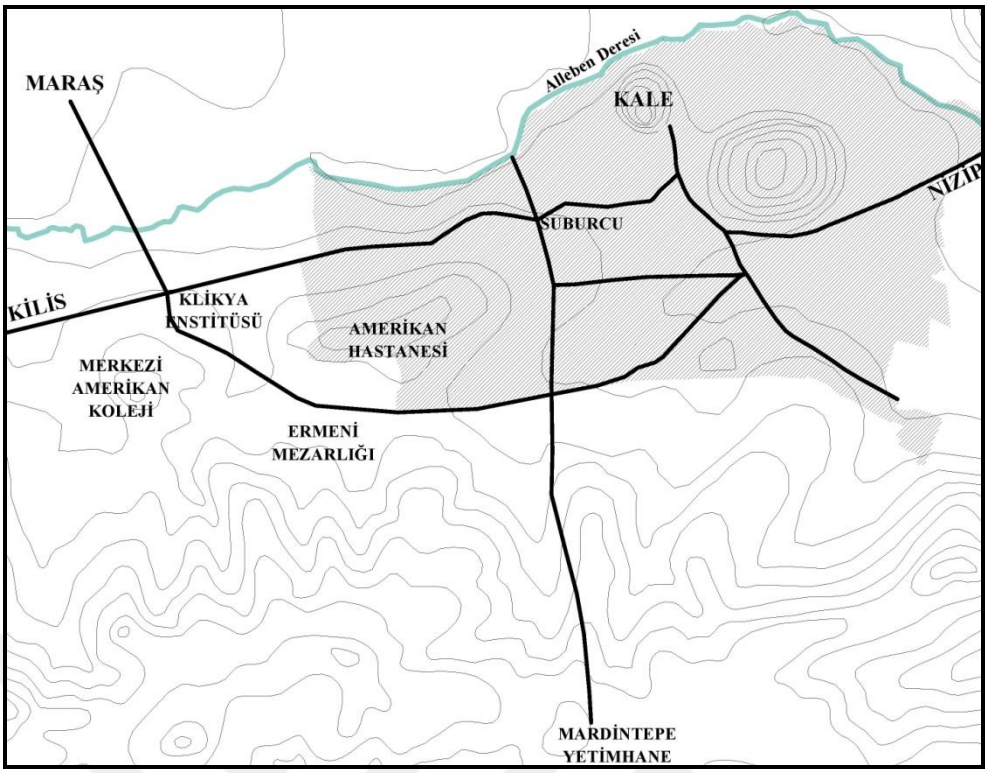
Şekil 4. 16 Amerikan Hastanesi [113].



Şekil 4. 17 Merkezi Türkiye Koleji [113].

Bu döneme ait krokilerde, kentin ana omurgasını oluşturan Halep aksıyla birlikte, doğu-batı yönünde uzanan Nizip-Kilis aksı, ona paralel uzanan günümüzde Gaziler Caddesi olarak anılan cadde ve kuzey-güney yönünde uzanan Suburcu ve Mardintepe arasındaki aks dikkat çekmektedir. Yakar'ın [113] belirttiği üzere bu tepede yer alan yetimhanenin mülkiyeti Amerikalı Mister Martin adına kayıtlı olduğundan halk, tepeye Martin Tepe adını vermiş fakat zamanla Martin kelimesi yerel halk tarafından Mardin olarak anılmaya başlamıştır (Şekil 4.18). Amerikalı misyonerlerin kentteki varlığı kentin biçimlenişinde Cumhuriyet dönemine kadar etkili olmuştur.

Eski kent dokusu ve Amerikalı misyonerler tarafından yapılan yapılar arasında yer alan büyük boşluklar ve bahçeler 20. yüzyılın ikinci yarısından sonra hızla yeni yerleşim alanları olarak yapılaşmıştır. Kuban'ın [98] belirttiği üzere kentte 1870 yılında belediye kurulmuş, 1891 yılında belediye kentin bir planının yapılmasına karar vermiştir. Ancak yapılan araştırmalarda söz konusu plana ait herhangi bir belgeye ulaşılamamıştır.

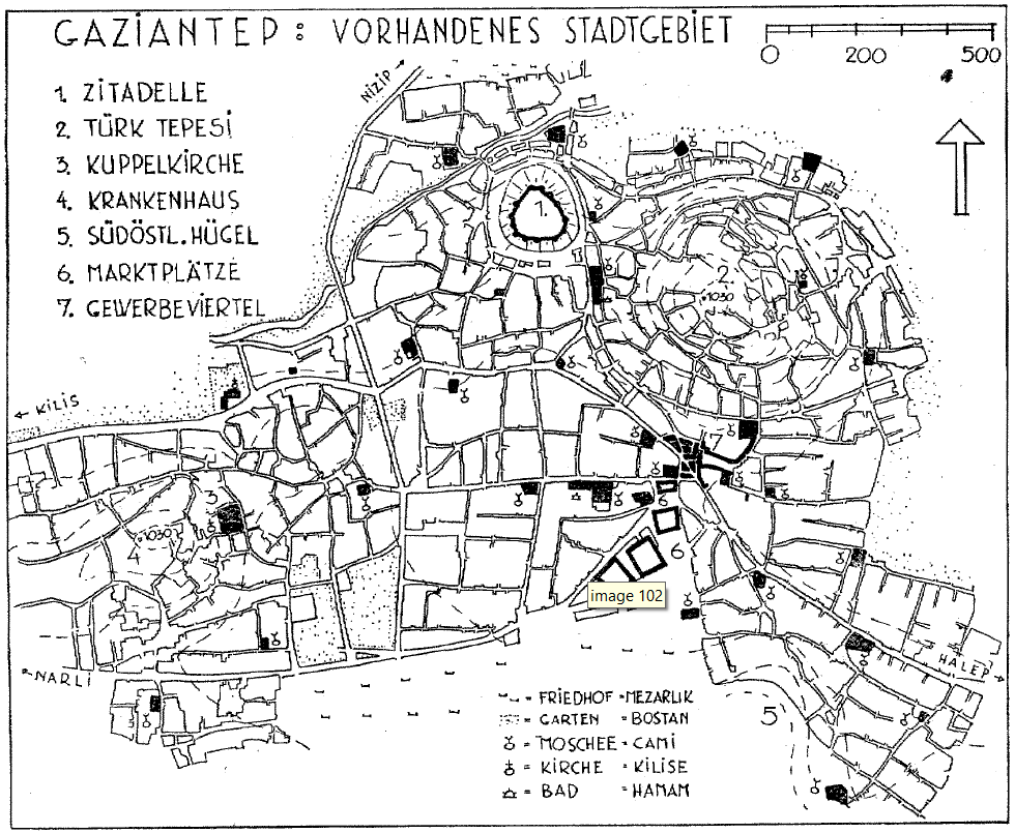


Şekil 4. 18 20. yüzyılın başında yerleşim alanları ve kentin batıya doğru yayılmasında öncülük eden Amerikalı misyonerler tarafından yapılan hastane ve eğitim yapılarının konumu

4.3 Hermann Jansen Gaziantep Planı ve Kent Dokusunda Yaşanan Değişim

Üçüncü bölümde belirtildiği gibi Hermann Jansen'in Türkiye'de planladığı kentlerden birisi de Gaziantep olmuştur. 1935 yılında hazırlanan ve 1938 yılında yürürlüğe giren Jansen'in hazırlamış olduğu planın kentin ilk imar planı olduğu bilinmektedir. Ancak Barlas [114] 1960 yılında yayımladığı çalışmasında kentin ilk belediye başkanı Mustafa Ağa zamanında 1891 yılında alınan bir karardan bahsetmekte, 1891 tarihli bu kararın kayıtlara "Şehir planın ve vilayet haritasının yapılmasını temin ve masraflarının verilmesi" şeklinde geçtiği belirtilmektedir. Bununla birlikte Barlas [115], 1922-1924 ve 1927-1931 tarihlerinde belediye başkanlığı yapan Mehmet Ali Efendi (Mehmet Ali Kayaalp) zamanında yapılan işler arasında "Harpten çıkmış harap bir şehrin enkazını temizletmek, yeni şehir planları yaptırtıp caddeleri ona göre tanzim ettirmek" ifadesinin kullanıldığının altını çizmektedir. 2010 yılına ait Gaziantep İl Çevre Durum Raporu'nda da [116], 1891 yılında belediyenin bir kent planı yaptırma kararı aldığı ifadesi geçmektedir. Ancak ifadelerde yer alan söz konusu vilayet haritasının ve planın

gerçekleştirilip gerçekleştirilmediği konusunda herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır. Dolayısıyla Jansen planı kentin sahip olduğu ilk plan olarak kabul edilmektedir. Ancak Jansen'in Türkiye'deki kent planlarını hazırladığı dönemde Berlin'deki ofisinde asistanlığını yapan Alfred Cuda'nın [117] Anadolu'daki yeni kentsel tasarım çalışmalarının altında yatan yasal temelleri ortaya koyduğu çalışmasında yer alan Gaziantep'e ait 1/25000 ölçekli mevcut durumu gösterir harita dikkat çekmektedir. Söz konusu haritada kale, Türk Tepe, kilise, hastane, güneydoğu tepesi, pazar yeri ve çarşının kent içindeki konumu net bir şekilde gösterilmiştir (Şekil 4.19).



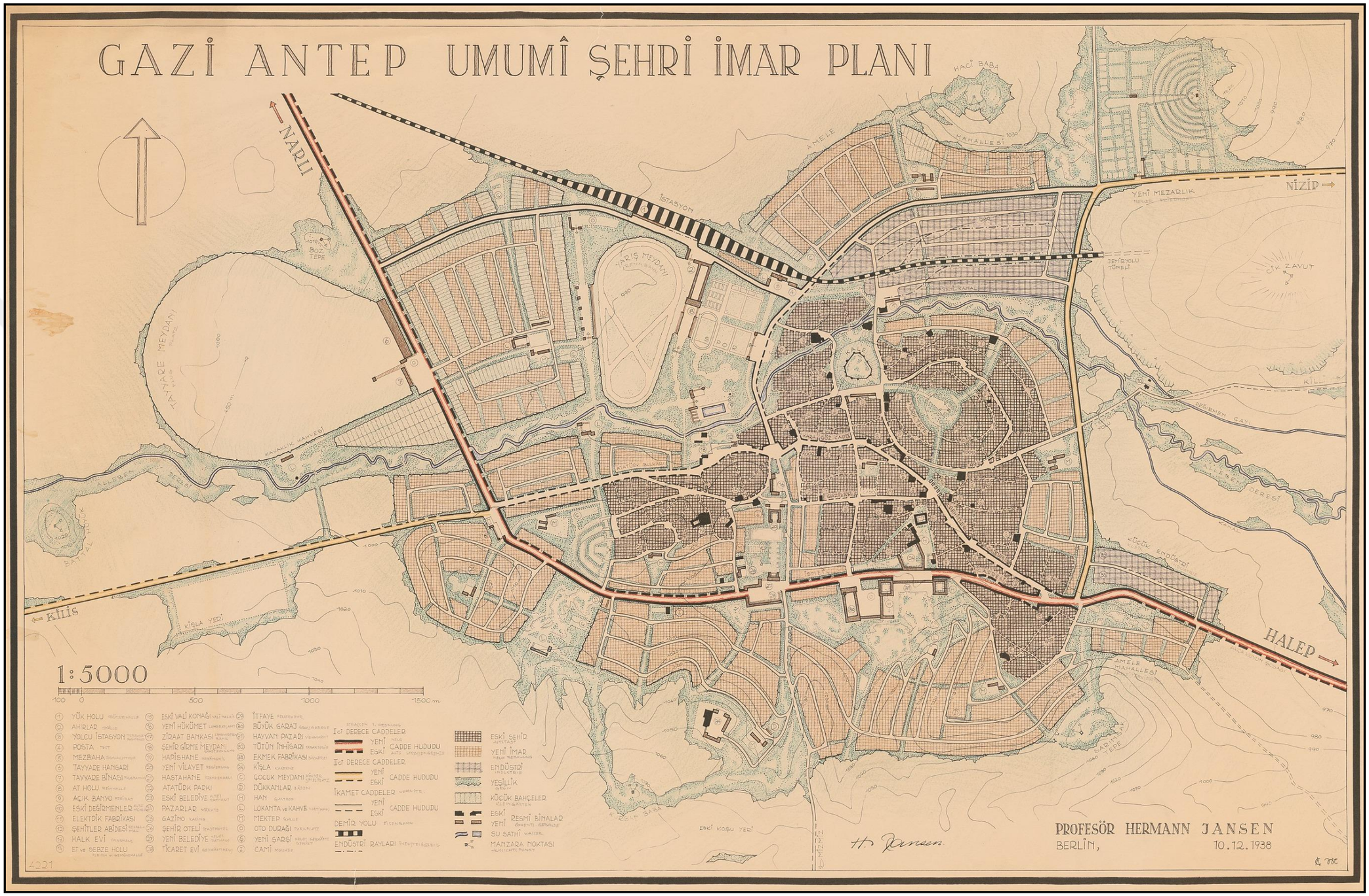
Şekil 4. 19 Alfred Cuda'nın çalışmasında yer alan mevcut durumu gösterir harita[117].

Jansen Planı'nın yapıldığı dönem incelendiğinde, 1930 yılında çıkartılan 1580 sayılı Belediye Kanunu, 1593 sayılı Umumi Hıfzıhsıhha Kanunu ve 1933 yılında çıkartılan 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu çerçevesinde alınan kararlar dikkat çekmektedir. Belediye Kanunu'nda belediyelerin görevleri arasında harita, kadastro ve gelecek şekil plânlarını yaptırmak ve en az beşer senelik bir imar programı hazırlayıp uygulamak yer almaktadır [60]. Umumi Hıfzıhsıhha Kanunu ile nüfusu 20.000 veya daha fazla olan şehir ve kasabalar için kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren üç yıl içinde bir proje

hazırlanması zorunlu kılınmıştır [61]. Bu projenin yeni yapılacak veya yenilenecek yolların güzergâhını, genişliğini, halka açık alanların, bahçelerin ve abidelerin yerlerini ve vaziyetlerini gösteren bir harita ve iş programıyla birlikte hazırlanması mecburi tutulmuştur [61]. Benzer şekilde Belediye Yapı ve Yollar Kanunu ile de belediyelerin beş yıl içerisinde şehir planı hazırlaması zorunlu kılınmıştır [63]. Bu durum Jansen'in Gaziantep için 1935 yılında hazırlamış olduğu ve 1938 yılında yürürlüğe giren planının bu yasal zorunluluklar neticesinde hazırlandığını göstermektedir. Yapılan araştırmalar sonucunda kurum arşivlerinden, Jansen tarafından hazırlanan 1/5000 Gaziantep Umumi Şehr-i İmar Planı, dokuz adet 1/2000 ölçek Gaziantep Şarbaylığı Şehir Civarının Takeometrik Planı, 1/1000 ölçek Yeni Mezarlık Alanı Planı, 1/500 ölçek Gaziantep Şehitler Abidesi ve Halk Evi Parkı plan, görünüş ve perspektif çizimleri, 1/500 ölçek Gaziantep Cumhuriyet Meydanı Vilayet ve Belediye Parkı plan, görünüş ve perspektif çizimleri, 1/500 ölçek Gaziantep Garbîde Şehir Girmesi, 1/500 ölçek Gaziantep Kavaklık Kahvesi ve 1/100 ölçek Yeni Mezarlık Alanı Giriş Kapısı çizimlerine ulaşılmıştır.

Jansen'in Gaziantep Planı için aldığı kararları yorumlamak için Berlin'deki ofisinde çalışan asistanı Alfred Cuda'nın Türkiye'de planlanan kentlerin tasarım ilkelerinin ele alındığı 1939 tarihli "Stadtaufbau in der Türkei" (Türkiye'de Şehir İnşası) isimli çalışma önemli bilgiler içermektedir.

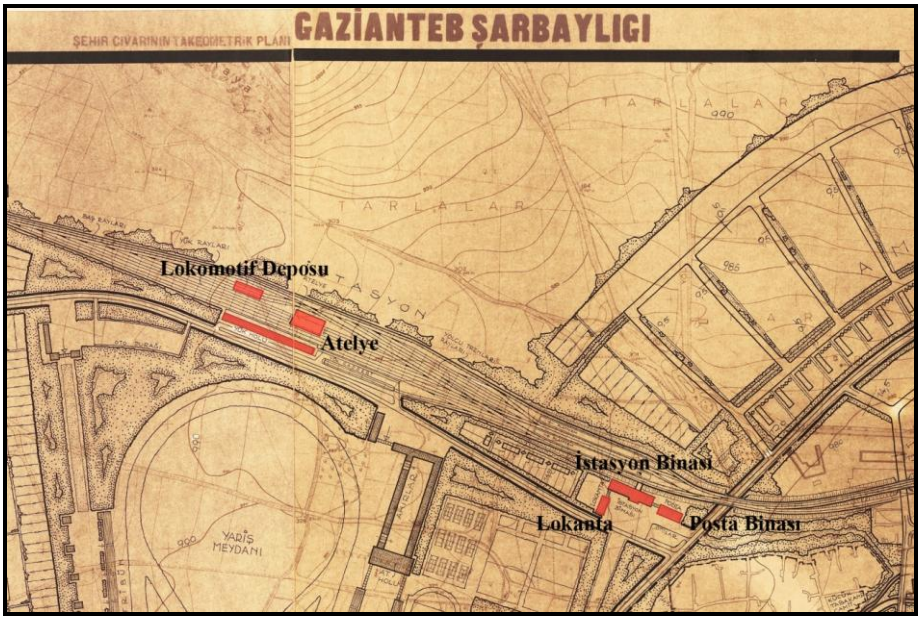
Cuda [117], planın temelde kentin özgün mimari karakterini oluşturan eski kent dokusunun korunmasını ve yeni tasarım alanlarının eski kent dokusuna dostça yaklaşmasını amaçladığını belirtmektedir. Jansen'in planda eski kenti farklı bir tarama yöntemiyle ifade etmesi, yalnızca sınır konturlarını göstermesi, o bölgeye ait detayların belirtilmemesi, bölgenin olduğu gibi kabul edildiğinin, herhangi bir müdahale öngörülmediğinin göstergesidir. Eski kentin, hazırlanan planın merkezi olarak düşünüldüğü ve yeni yerleşim alanlarının bu merkez etrafında yayılmasının öngörüldüğü dikkat çekmektedir. Bununla birlikte yeni yerleşim alanlarının bölgeleme yapılarak işlevsel farklılaşma doğrultusunda planlandığı görülmektedir (Şekil 4.20). Planı, kentsel ulaşım sistemi, konut alanları, açık yeşil alanlar-parklar ve spor bölgesi, yönetim alanları, ticaret alanları olmak üzere beş temel ilke üzerinden incelemek mümkündür.



Şekil 4. 20 Hermann Jansen Gaziantep Planı [118].

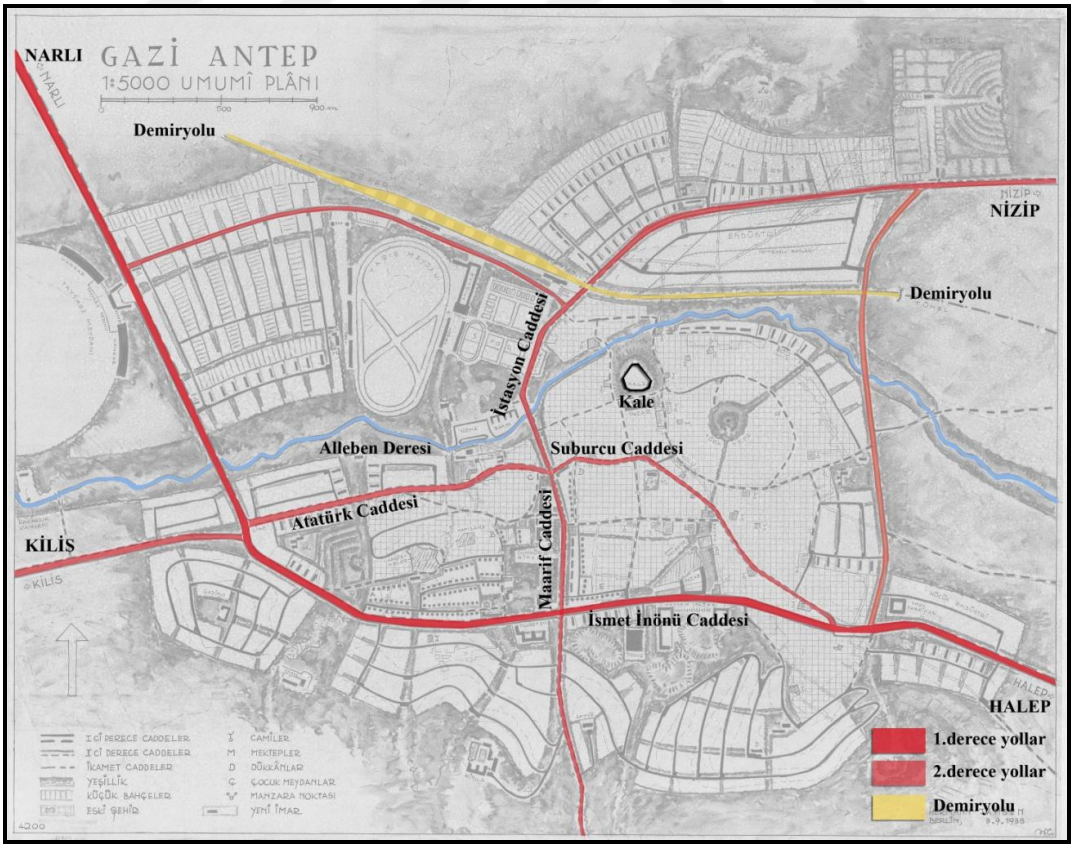
4.3.1 Kentsel Ulaşım Sistemi

Hermann Jansen Gaziantep Planı için Cuda [117] Gaziantep'in ne bir demiryolu bağlantısı ne de iyi gelişmiş bir karayolu bağlantısının olmaması sebebiyle plana öncelikle trafik sorunlarının çözülmesiyle başlandığını dile getirmektedir. Bu kapsamda kentin demiryolu bağlantısının öncelikli olarak ele alındığı anlaşılmaktadır. Cuda'nın da bahsettiği gibi gelecekteki demiryolu hattını tanımlamak ve yerini belirlemek için çalışmalar yapılmış ve yer seçimi için kuzey veya güney yönlerinden hangisinin uygun olduğuna dair araştırmalara öncelik verilmiştir. Bu araştırmalar sonucunda İskenderun'a ve Halep'e devam eden Fevzi Paşa hattına kuzeyde bağlanan Narlı'dan bir sapma yaparak kente ulaşan bir hattın öngörüldüğünü anlaşılmaktadır. Bu konuda Cuda [117], kuzeyde yer alan arazinin daha elverişli olması ve gelişme alanı olarak ön görülen güneyin eski kent ile bağlantısının demiryolu bağlantısı ile kesilmemesi gerektiği düşüncesi ile hattın kuzeyde yer almasına karar verildiğini ifade etmektedir. Kent planı incelendiğinde alınan bu kararla kuzeyde planlanan demiryolu hattının kentin kuzey sınırını oluşturduğu görülmektedir. Planın belirleyici unsurlarından biri olan demiryolu hattı ve yapıları 1/2000 planlarda detaylandırılmış, bu kapsamda istasyon binası, lokomotif deposu, atelye, demiryolu posta binası, yolcu lokanta binası gibi hizmet yapıları hat boyunca konumlandırılmıştır (Şekil 4.21).

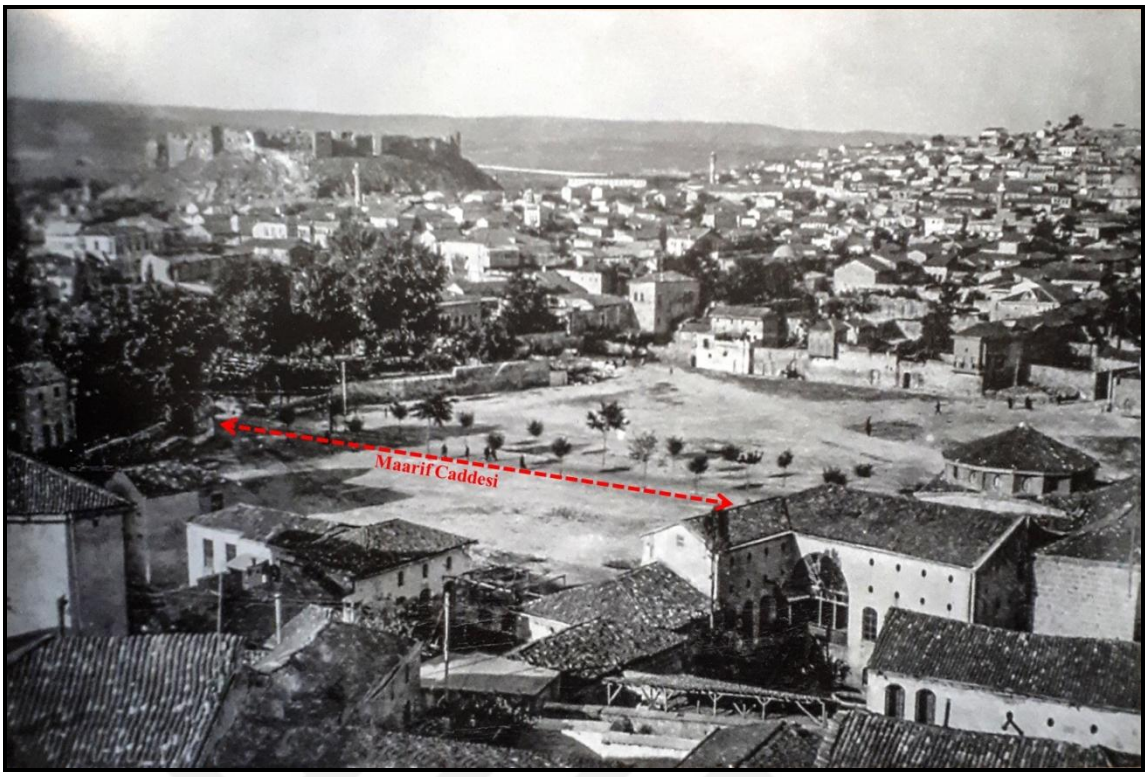


Şekil 4. 21 Jansen Planı'nda demiryolu hattı ve hizmet binaları [118].

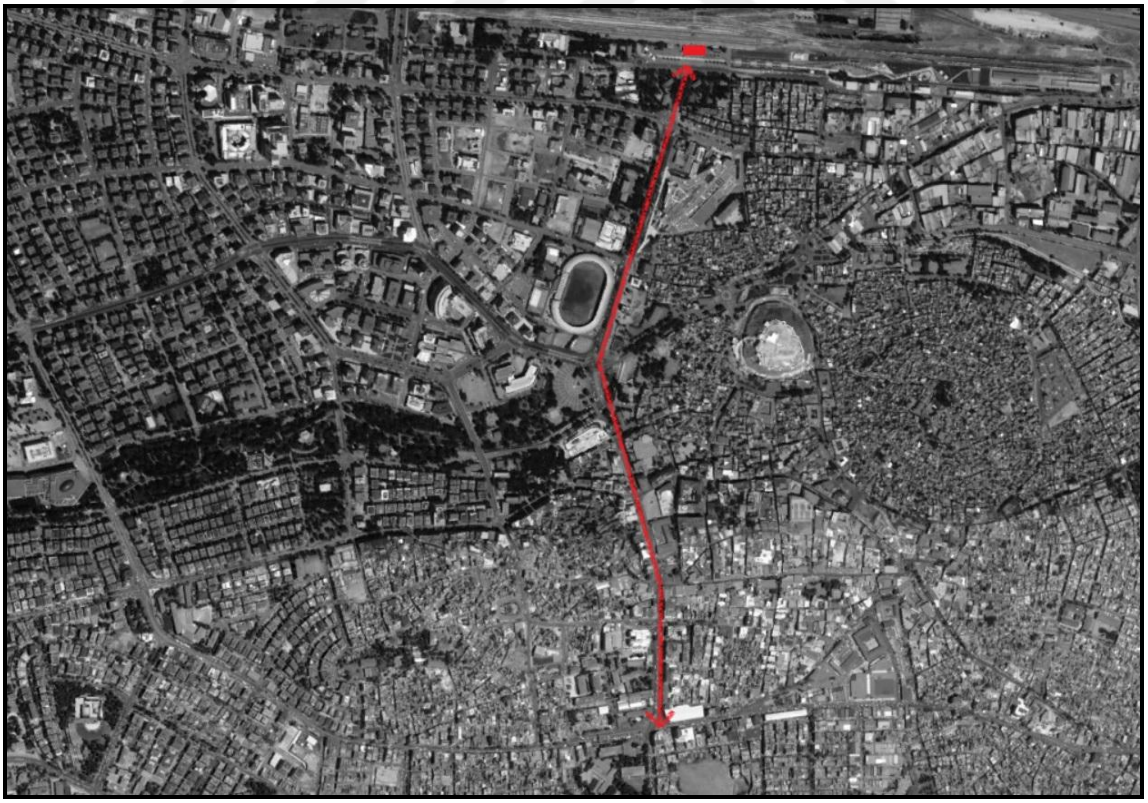
Planın öncelikli kararlarından bir diğeri ise yeni trafik güzergâhlarının düzenlenerek, eski kent merkezinde artacağı düşünülen trafik yoğunluğunun bu sayede azaltılması olmuştur [117]. Hazırlanan plan incelendiğinde Narlı ve Halep'e giden yolların güneyde birleştirilerek I. derece yol olarak tanımlandığı görülmektedir. Planda İsmet İnönü Caddesi olarak adlandırılan bu cadde günümüzde de kentin önemli ulaşım akslarından biridir. Benzer şekilde kentin güneybatısındaki Kilis yolu ve kuzeydoğusundaki Nizip yolu birleştirilerek II. derece yollar olarak adlandırılmış ve bu doğrultunun güneydeki ana ulaşım aksına bağlanması öngörülmüştür. Planın önemli akslarından biri olan bu bağlantı kent merkezinde bir kavşak noktası oluşturarak kuzeyde İstasyon Caddesi, güneyde Maarif Caddesi ve devamında Tutluk Caddesi, batıda Atatürk Bulvarı, doğuda ise Suburcu Caddesi ve devamında Karagöz Caddesi ile kente dağılmaktadır (Şekil 4.22). Plan kapsamında önerilen ulaşım ağının önemli bir parçası olduğu anlaşılan İstasyon Caddesi ve devamında Maarif Caddesi (günümüzde Hürriyet Caddesi olarak anılmaktadır) zamanla ticaretin yoğunlaştığı kentin önemli akslarından biri haline gelmiştir (Şekil 4.23, Şekil 4.24).



Şekil 4. 22 Jansen Planı'nda ana ulaşım aksları



Şekil 4. 23 Jansen Planı'nın önemli caddelerinden biri olan Maarif Caddesi'nin yer aldığı alanın cadde açılmadan önceki durumunu gösterir fotoğraf-1933[119].



Şekil 4. 24 2018 yılına ait uydu görüntüsünde, gar binasıyla başlayan İstasyon Caddesi ve devamında Hürriyet Caddesi

Planda yolların birinci derece yollar, ikinci derece yollar ve ikamet caddeler olarak sınıflandırıldığı görülmektedir. Bu kapsamda, Narlı ve Halep güzergâhlarını bağlayan Narlı şosesi ve devamında İsmet İnönü Caddesi 22 m. genişliğinde I.derece yol olarak tanımlanmış, Kilis ve Nizip güzergâhlarını bağlayan Atatürk Bulvarı ve devamında İstasyon Caddesi ile birlikte eski kent dokusunda yer alan Suburcu Caddesi ve Karagöz Caddesi genişletilerek 14.5 m. genişliğinde II. derece yollar olarak planlanmıştır. Ancak Atatürk Bulvarı'nın genişliği, şehrin batı girişi olarak adlandırılan Kilis, Narlı Şosesi ve İsmet İnönü Caddesi'nin birleştiği noktada 22 m'ye ulaşmaktadır. Bununla birlikte ikamet caddeler olarak adlandırılan, yerleşim alanları arasındaki bağlantıları sağlayan yolların Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nda belirtildiği gibi 9.5 m. genişliğinde planlandığı görülmektedir. Kanunda belirtilen 9.5 m.'yi geçen yollarda ağaçlı bir düzenlemenin yapılması gerektiği maddesi Jansen planında karşılık bulmaktadır. Bu kapsamda yollar çift tarafı ağaçlı bir düzenlemeyle planlanmıştır. Bu planlama kararı aynı zamanda yaya ulaşımının da dikkate alındığını göstermektedir. Yol boyunca devam eden yeşil şeritler yayanın kent içinde ulaşımını bir süreklilik içerisinde, konforlu bir şekilde devam ettirmesini mümkün kılmaktadır.

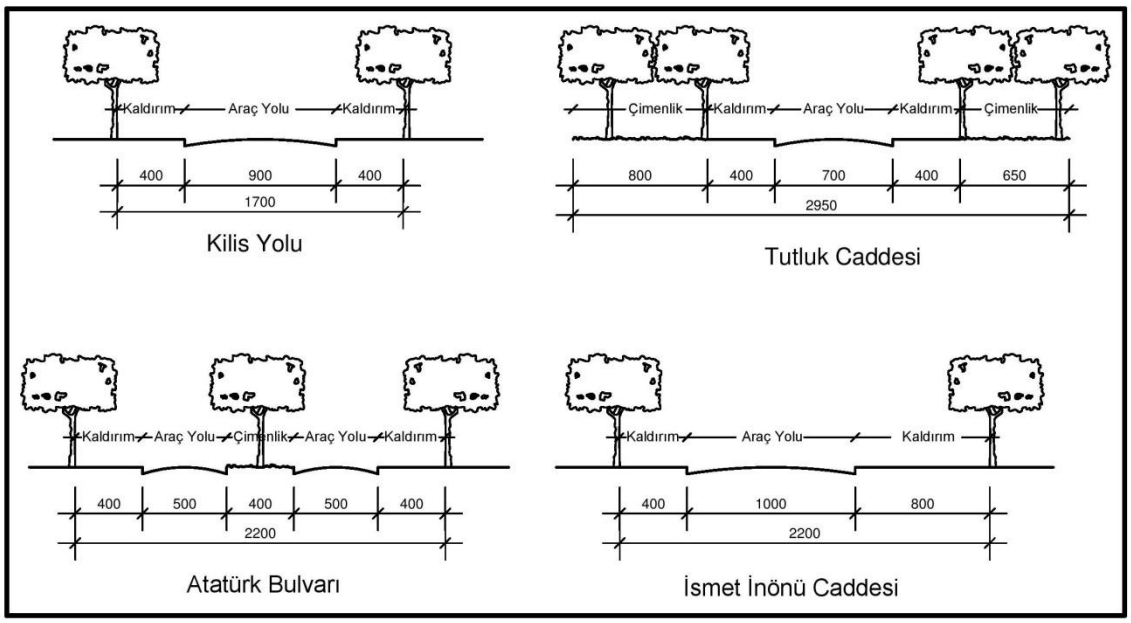
Planda dikkat çeken bir başka ayrıntı ise Jansen'in kent içi ulaşım için İstasyon Caddesi üzerinde, hipodrom girişinde ve Tayyare Meydanı önünde toplu taşıma araçları için durak noktaları belirlemesidir. Ancak kentin diğer noktalarında benzer toplu taşıma duraklarının yer almayışı, bu konuda kapsamlı bir sistemin önerilmediğini düşündürmektedir.

4.3.2 Yeşil Alanlar, Parklar ve Spor Bölgesi

Yeşil alan kurgusunun Jansen planlarının önemli bileşenlerinden biri olduğunu söylemek mümkündür. Gaziantep Planı için de yeşil alanlar, kent kurgusunda önemli rol oynamış ve alınan kararlar sonraki kent planları için de belirleyici olmuştur.

Jansen Gaziantep Planı'nda yeşil alan sistemini oluşturan farklı bileşenlerden söz etmek mümkündür. Yaya ulaşımını sağlayan yeşil şeritler, dere boyunca devam eden yeşil yollar, hipodrom ve spor alanlarının yer aldığı merkezi yeşil alan, manzara seyir noktaları, mahalleleri birbirinden ayıran yeşil alanlar bu bileşenlerin başlıcaları olarak ele alınabilir.

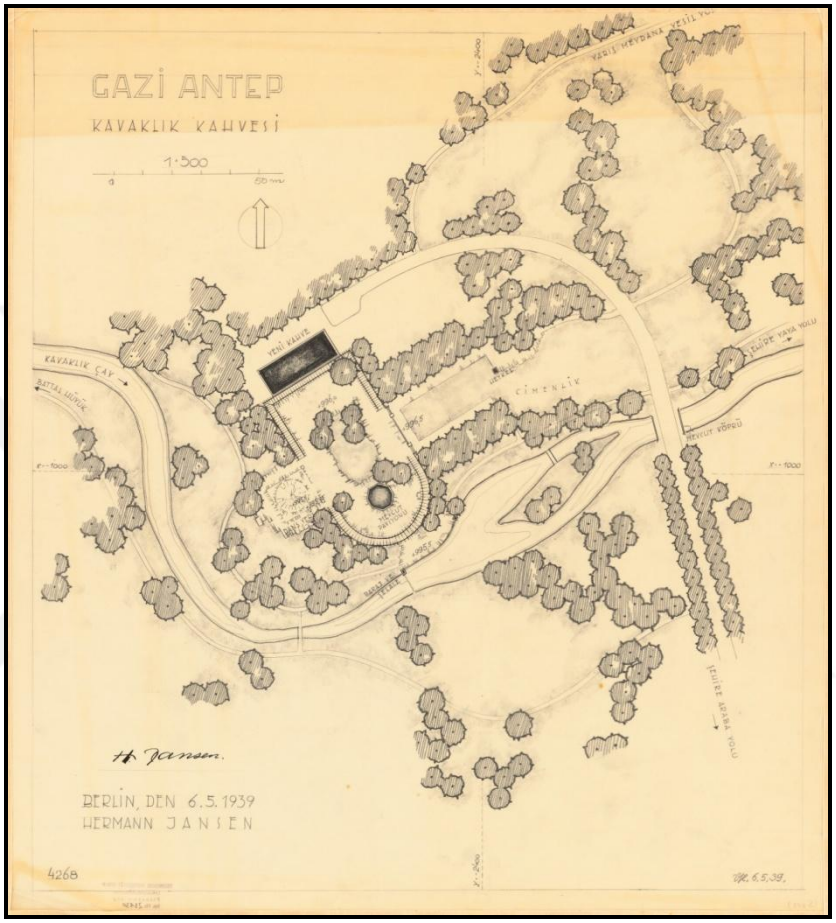
Kentsel ulaşım sisteminde bahsedildiği gibi yaya ulaşımı Jansen Planı'nda öncelikli olarak ele alınan konulardan biri olmuştur. Tüm araç yolları yeşil dokuyla birlikte planlanmış ve bu düzen tüm kent içi yollarda benzer şekilde kurgulanmıştır. Plan incelendiğinde tüm kenti baştanbaşa dolaşan farklı genişlikte cadde ve sokakların tasarlandığı dikkat çekmektedir. Cadde ve sokakların bir parçası olarak planlanan bu yeşil şeritlerin sundukları gölge alanlarla, sıcak bir iklime sahip olan kentte, yayanın tüm noktalara konforlu bir biçimde ulaşması amaçlanmış olmalıdır. Ayrıca yol kesitleri incelendiğinde yayalar için ayrılan kısmın motorlu taşıtlar için düşünülen yol genişliklerine yakın olması Jansen'in bu konudaki hassasiyetini göstermektedir (Şekil 4.25).



Şekil 4. 25 Jansen Planı'ndan yararlanılarak çizilen farklı genişlikteki yol profilleri

Söz konusu yeşil şeritlerle birlikte dere boyunca devam eden yeşil yollar da planın önemli öğelerindendir. Kentin doğu-batı yönünde uzanan Alleben Deresi'nin varlığı kent kurgusunun oluşturulmasında önemli rol oynamıştır. Dere, kent boyunca devam eden yeşil bir aks olarak düşünülmüş, bu aks üzerinde planlanan lokantalar, kahveler, havuzlar, oyun alanları halk için tüm kent boyunca devam eden rekreasyon alanları olarak planlanmıştır. Dere boyunca devam eden yeşil aks günümüzde de nispeten varlığını sürdürmektedir. Cuda [117], bu aks üzerinde yer alan, pazar günleri halkın gezinti alanı olarak kullanılan, Kavaklık olarak anılan alanın Jansen Planı'nda çok amaçlı

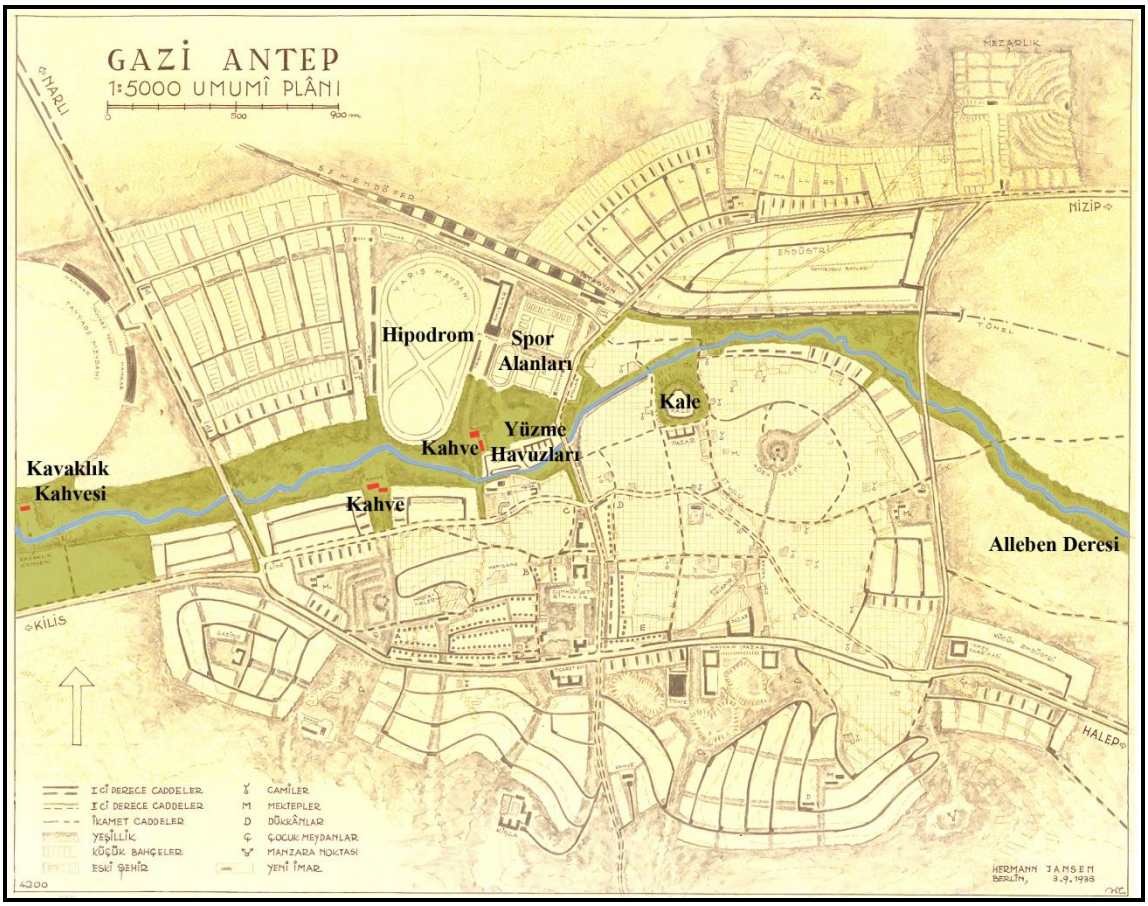
bir halk parkına dönüştürülmek istendiğini, öncelikle alana yeni ağaçlar dikilerek alanın genişletilmesinin düşünüldüğünü belirtmiştir. Jansen tarafından Kavaklık Kahvesi için çizilen 1/500 ölçekli yerleşim planı, bu alana verilen önemi göstermektedir (Şekil 4.26). Kavaklık'ın yeşil kuşaklarla yerleşim alanlarına bağlanması düşüncesi ile de alana erişimi sağlayan yeşil yaya yolları tasarlanmıştır.



Şekil 4. 26 Kavaklık mesire alanı ve Kavaklık Kahvesi [118].

Bununla birlikte dere aksının merkeze yakın bir noktada kuzeye doğru genişlemesi ile elde edilen alanda planlanan hipodrom ve spor alanlarının yer aldığı merkezi yeşil alan Jansen'in tüm planlarında önemle vurguladığı halk sağlığı için gerekli gördüğü açık alanların Gaziantep Planı'na bir yansıması olarak yorumlanabilir. "Hareketle istirahat" anlayışıyla Jansen planlarında önemle ele alınan spor alanları, modern insanın oturarak değil hareket ederek, spor yaparak sağlıklı bir yaşam süreceği düşüncesiyle yorumlanmıştır [120]. Bu kapsamda demiryolu hattının güneyinde hipodrom, spor

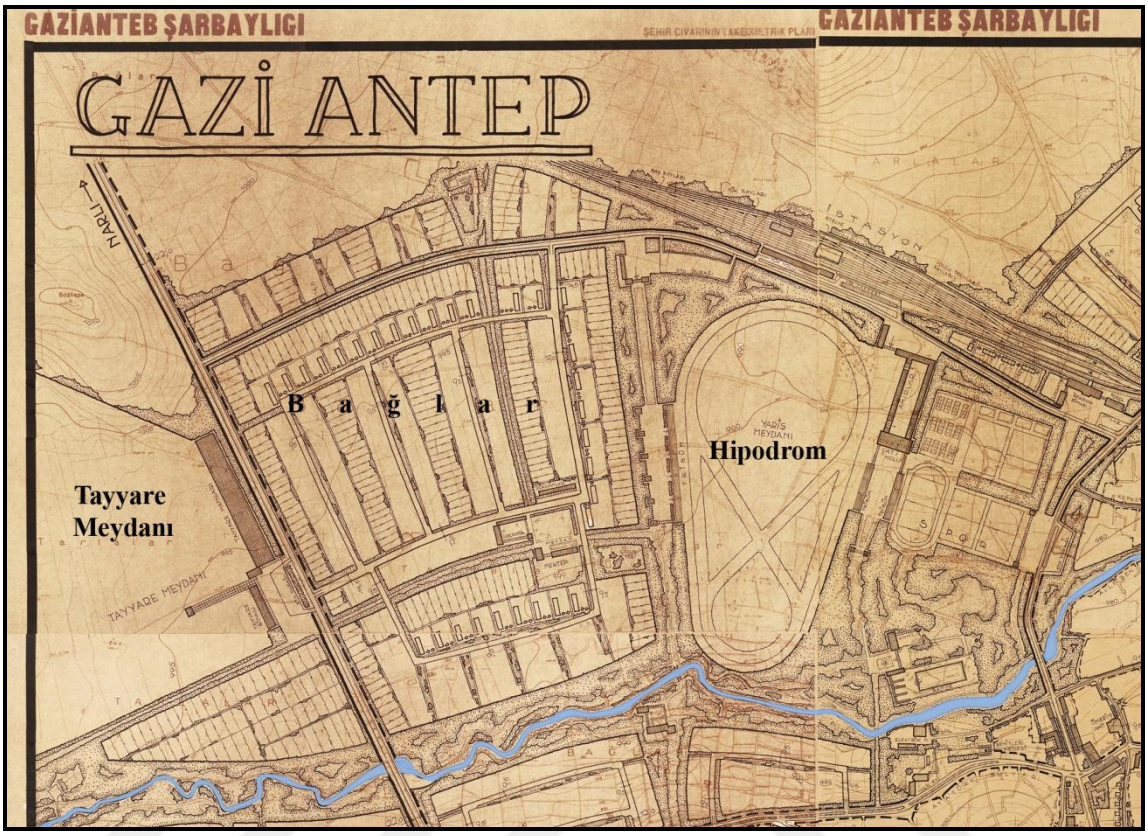
sahaları ve yüzme havuzlarının yer aldığı geniş bir alan bu amaca hizmet edecek şekilde planlanmıştır (Şekil 4.27).



Şekil 4. 27 Jansen Planı'nda doğu-batı yönünde uzanan Alleben Deresi boyunca devam eden yeşil aks

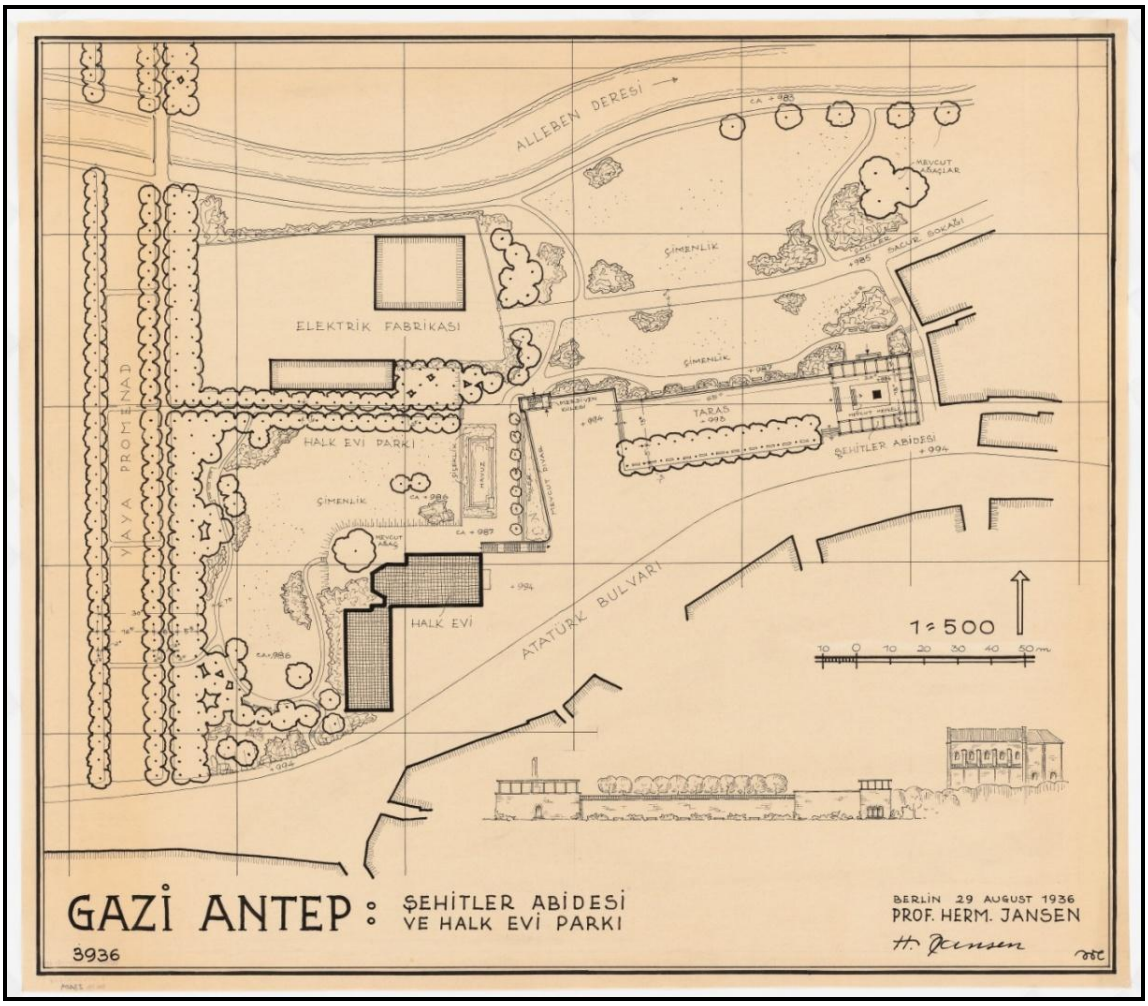
Bununla birlikte hipodromun batısında planlanan sebze bahçeleri bu açık alan kurgusunun devamı niteliğindedir. Plan öncesinde de Alleben Deresi boyunca bostanların olduğu düşünülürse Jansen'in mevcut durumu yorumlayarak plan kapsamında yeniden düzenlediğini söylemek mümkündür. Planda peyzajın önemli bir parçası olarak öngörülen alanda bahçe karakterinin devam ettirilmesine önem verilmiş ve sebze bahçeleri içinde yer alacak yapı gruplarından açık alana geçişte mümkün olduğu kadar masif tasarımlardan kaçınılması gerektiği belirtilmiştir [117]. Planlanan toplam alan dikkate alındığında sebze bahçeleri (bağlar) için ayrılan alanın büyüklüğü dikkat çekmektedir. Batısında hipodrom ve spor alanları, doğusunda tayyare meydanıyla birlikte sebze bahçelerinin kapladığı alan göz önüne alındığında, derenin kuzeybatı yönünde düşük yoğunluklu bir yapılaşmanın öngörüldüğü, dolayısıyla kentin

bu yönde daha çok açık ve yeşil alanlarla yayılmasının planlandığı anlaşılmaktadır (Şekil 4.28).

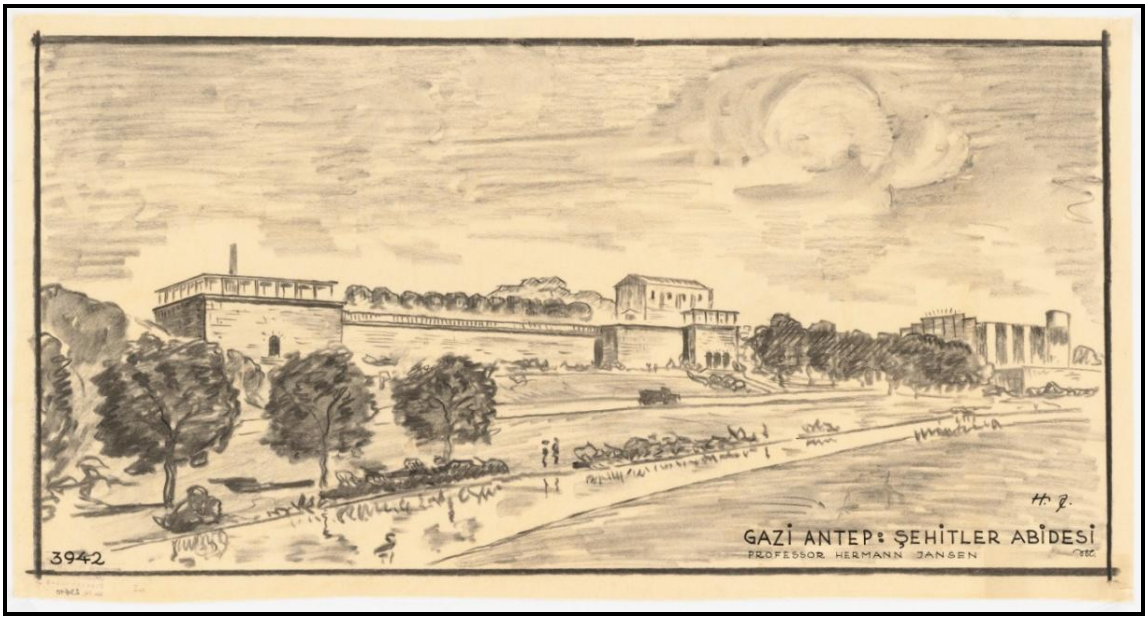


Şekil 4. 28 Jansen Planı'nda hipodrom alanının batısında yer alması planlanan sebze bahçeleri [118]

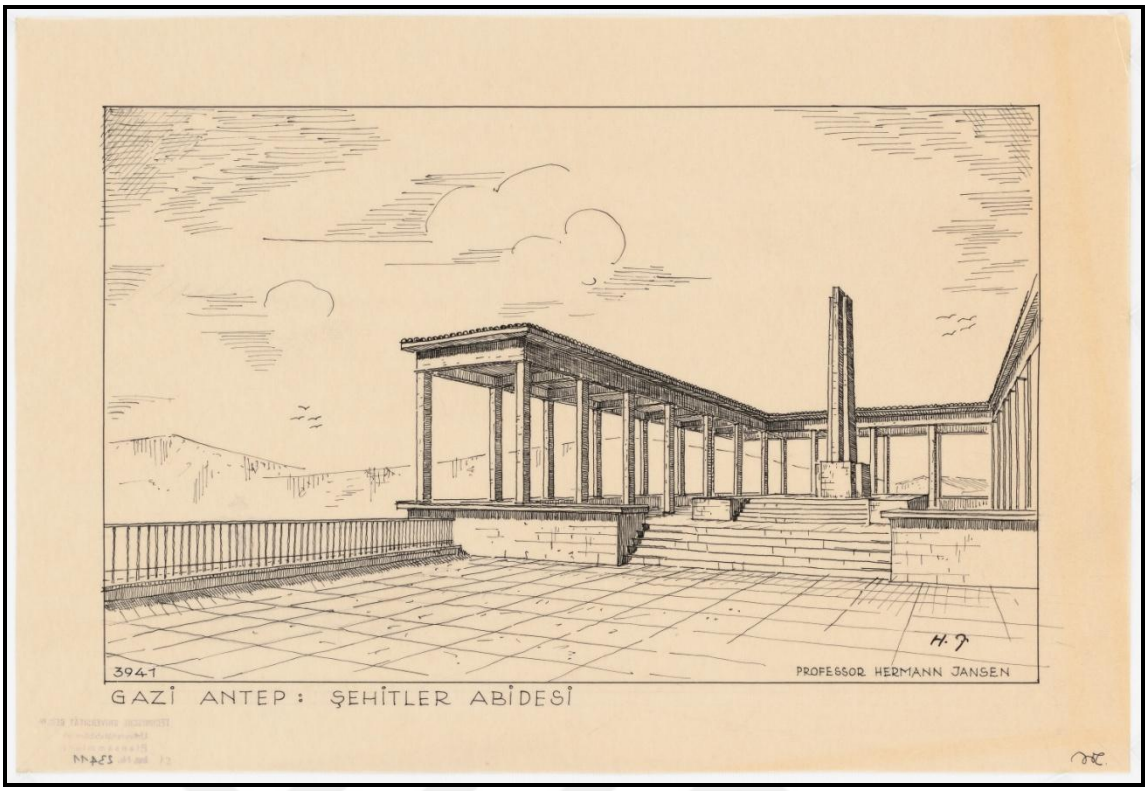
Bununla birlikte hipodrom ve spor alanlarının bulunduğu merkezi yeşil alanın, derenin güneyinde de devam ettirildiği, bu noktada yer alan, kentin önemli simgelerinden biri olan ve halk evi olarak kullanılan Kendirli Kilise'si çevresinin de bir kent parkı olarak düzenlendiği dikkat çekmektedir. Çınarlı parkı olarak anılan ve Şehitler Abidesi'nden kot farkıyla ayrılan bu alan uzun yıllar kent belleğinde önemli bir yere sahip olmuş ve ilerleyen yıllarda bu alana inşa edilen lokal ile park uzun yıllar kentin önemli açık alanlarından biri olarak varlığını sürdürmüştür. Ayrıca Kendirli Kilise'nin yanında yer alan ve Kurtuluş Savaşı sırasında Gaziantep savunmasında şehit olan askerler için dikilen "Şehitler Abidesi" nin de bu düzenlemenin bir parçası olarak Jansen tarafından detaylandırıldığı dikkat çekmektedir. Jansen'in 1/500 ölçekte hazırladığı yerleşim planı, perspektiflerle de detaylı bir şekilde ifade edilmiştir (Şekil 4.29, Şekil 4.30, Şekil 4.31).



Şekil 4. 29 Şehitler Abidesi ve çevre düzenlemesi [118].

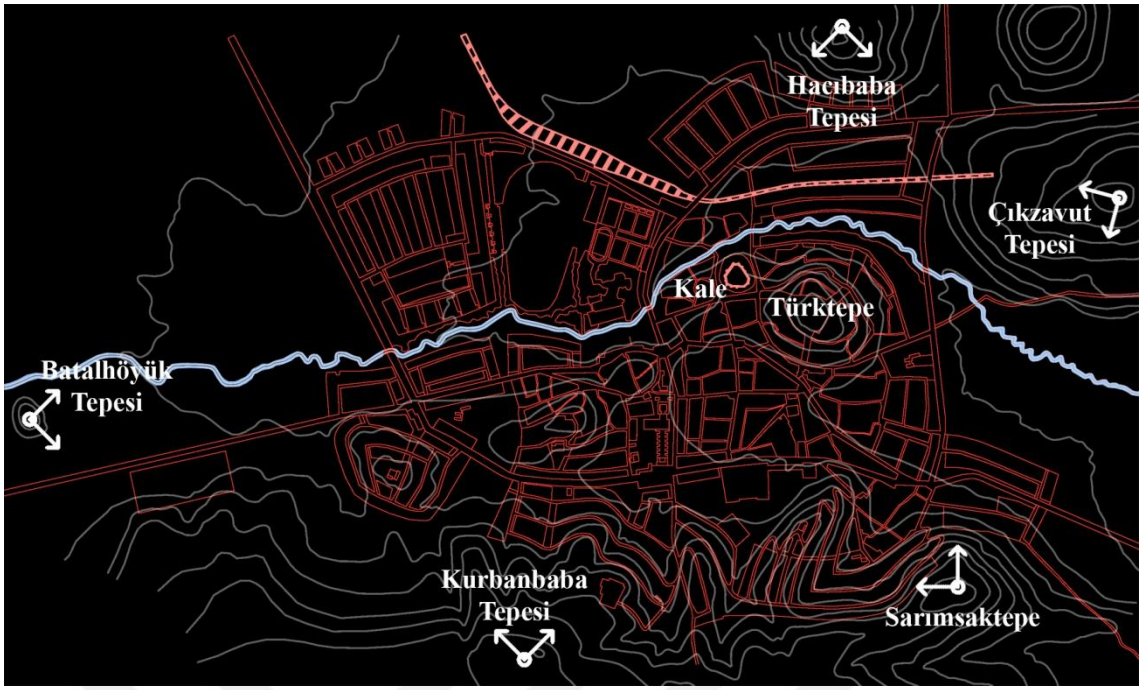


Şekil 4. 30 Şehitler Abidesi ve çevresi perspektif çizimi [118].



Şekil 4. 31 Şehitler Abidesi perspektif çizimi [118].

Kent yükseltisi fazla olmayan ancak yer yer tepelerin yer aldığı bir topoğrafyaya sahiptir. Bu tepelerin en önemlilerinden biri olan Türktepe kalenin eteğinde önemli bir konut yerleşimine sahiptir. Kentin en önemli geleneksel konut dokusu bu tepe üzerinde yer almaktadır. Jansen Planı'nda kent topoğrafyasında dikkat çeken tepelerin kent için seyir noktaları olarak planlandığı dikkat çekmektedir. Güneydoğuda Sarımsaktepe, güneybatıda Kurbanbaba Tepesi, kuzeyde Hacıbaba Tepesi, kuzeydoğuda Çıkzavut (Çıksorut) Tepesi ve batıda Batalhöyük Tepesi, kent manzarasının seyredilebileceği noktalar olarak kent planında yeşil alan kurgusunun bir parçası niteliğinde ele alınmıştır (Şekil 4.32). Aynı zamanda yerleşim alanlarını oluşturan mahalleler yeşil alanlar ve mahallelinin kullanımına imkân tanıyan çocuk oyun alanlarıyla yer yer birbirinden ayrılmıştır. Güneyde, yerleşim alanları arasında yer alan mevcut taş ocakları bu kent parklarını zorunlu kılmış olmalıdır. Böylece tüm kent geneline yayılan bir yeşil alan kullanımıyla Jansen'in bahçekent anlayışına uygun bir kent kurgusu yaratılmaya çalışılmıştır.

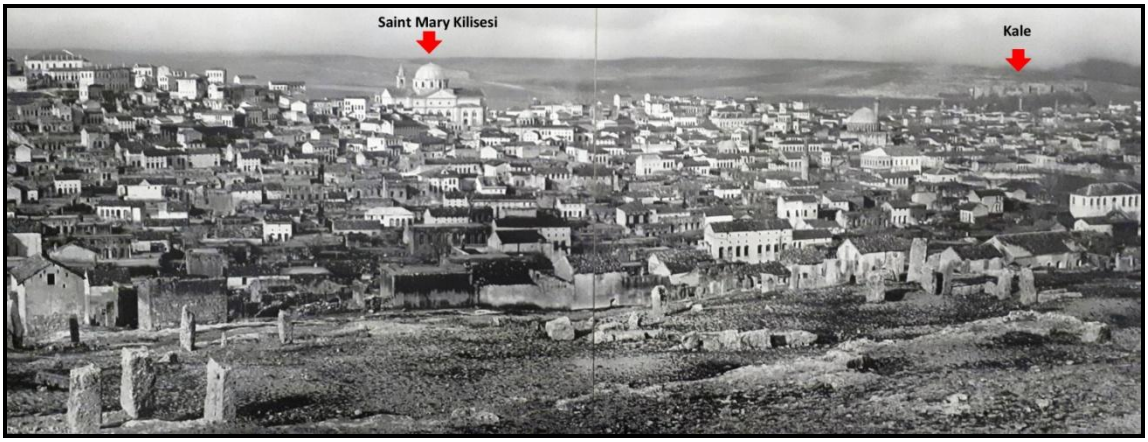


Şekil 4. 32 Jansen Planı'nda seyir noktaları olarak planlanan tepeler

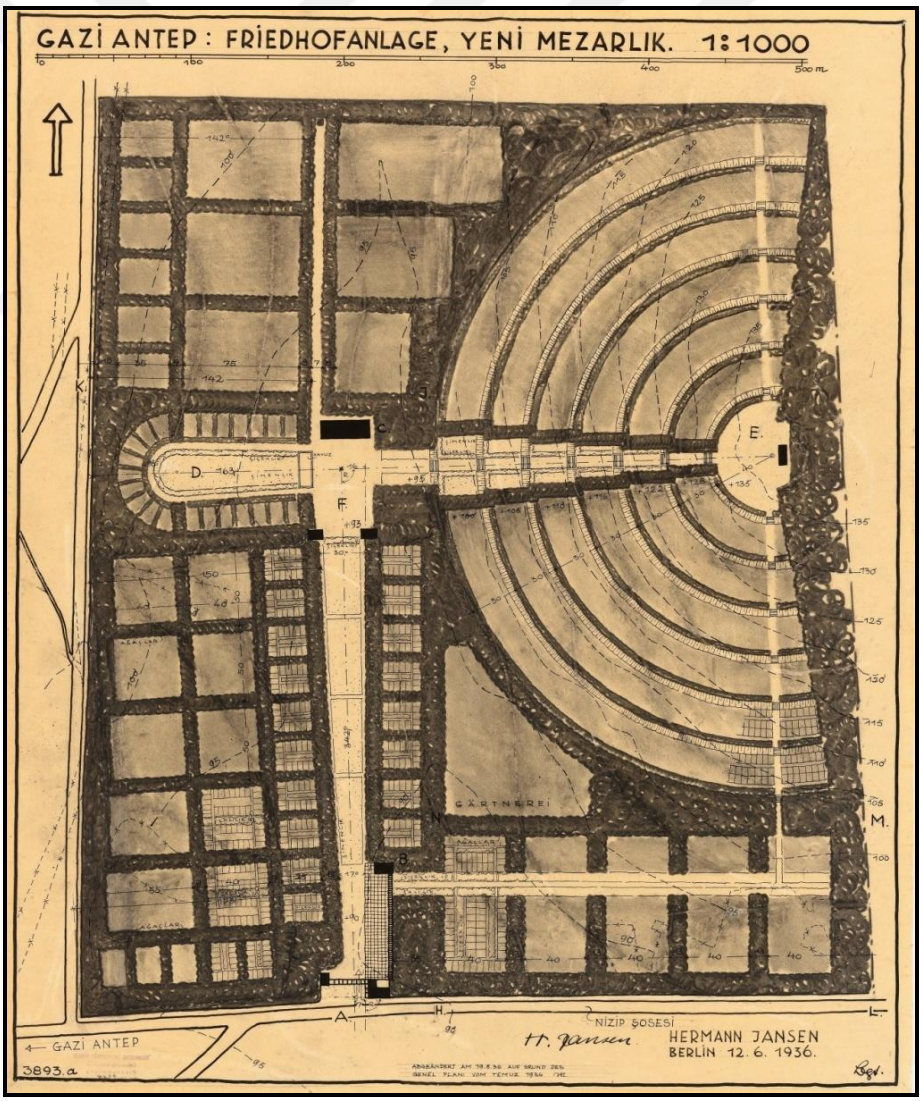
4.3.3 Konut Alanları

Jansen Planı incelendiğinde şehir gelişiminin öncelikle güneye doğru yönlenmesinin öngörüldüğü anlaşılmaktadır. Eski kentin kuzey, doğu ve batı yönlerinde yayılmış olmasının Jansen'in bu öngörüsünde belirleyici olduğu, mevcut yayılımın şehir gelişimi için güneyi zorunlu kıldığı düşünülmektedir. Cuda'nın [117] ifadesinde yer alan, Jansen'in etkileyici bulduğu bahçeli evlerden oluşan eski mahalleleri olduğu gibi korunması gerektiği fikri, güneydeki alanın eski kenti tepeden seyreden konumunun değerli bulunması bilgisi bu görüşü doğrular niteliktedir. Ancak eski kentin kapladığı alanla hemen hemen aynı büyüklüğe sahip güneydeki alan hem mezarlıkların hem de kentin inşası için gerekli malzemenin temin edildiği taş ocaklarının varlığı nedeniyle yerleşim için sorun oluşturabilecek koşullara sahiptir (Şekil 4.33). Bu doğrultuda mevcut mezarlığın şehrin kuzeydoğusuna taşınması, taş ocaklarının hepsinin doldurulmasının ekonomik olarak mümkün olmayacağı düşüncesiyle bir kısmının doldurulması bir kısmının ise yeşil alan olarak bırakılması öngörülmüştür [117]. Bu kapsamda kuzeydoğuda yer alması planlanan yeni mezarlık alanı için 1/1000 ölçekli yerleşim planıyla birlikte mezarlık girişi için 1/100 ölçek plan, kesit, görünüş ve perspektiften oluşan mimari proje hazırlanmıştır. Müdür odası, idari ofis, ekipman

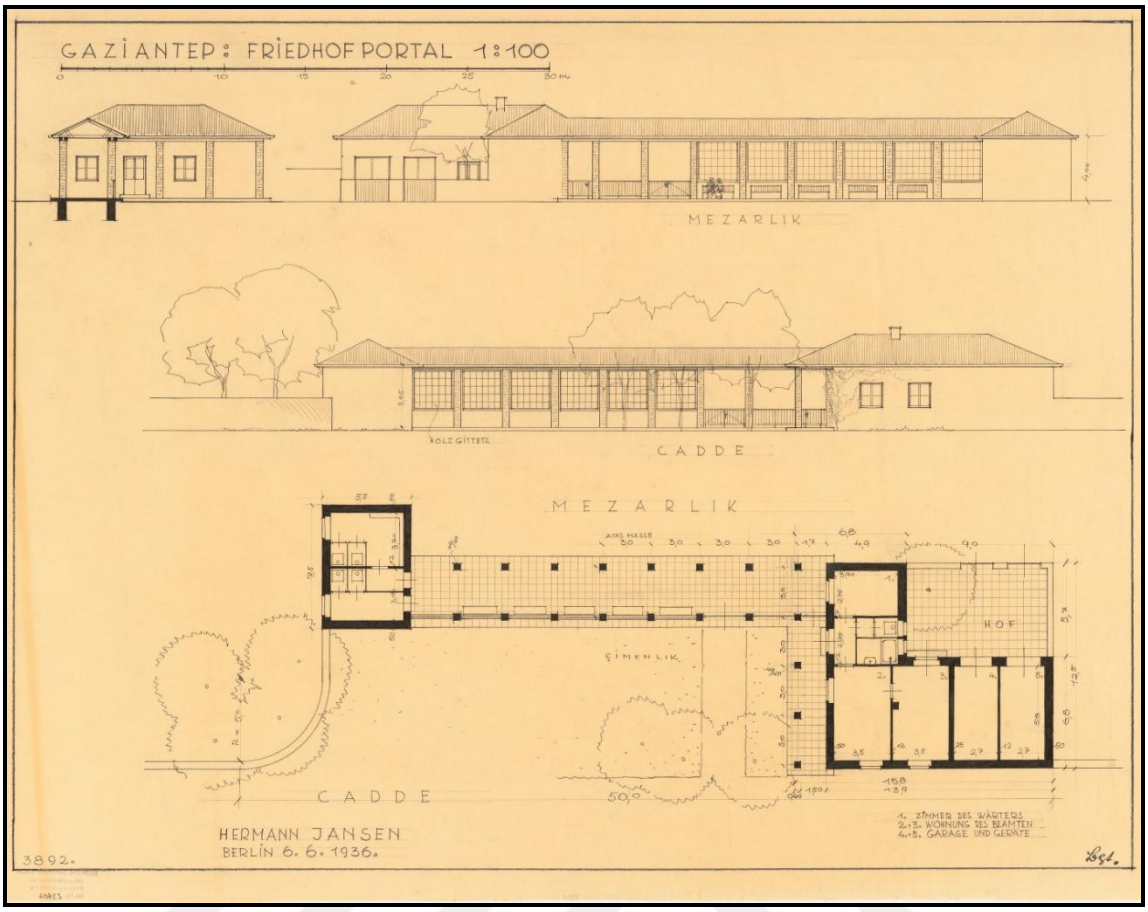
odası ve ıslak hacimlerin yer aldığı mezarlık girişi için hazırlanan projede yapının yalın mimarisi dikkat çekmektedir (Şekil 4.34, Şekil 4.35, Şekil 4.36).



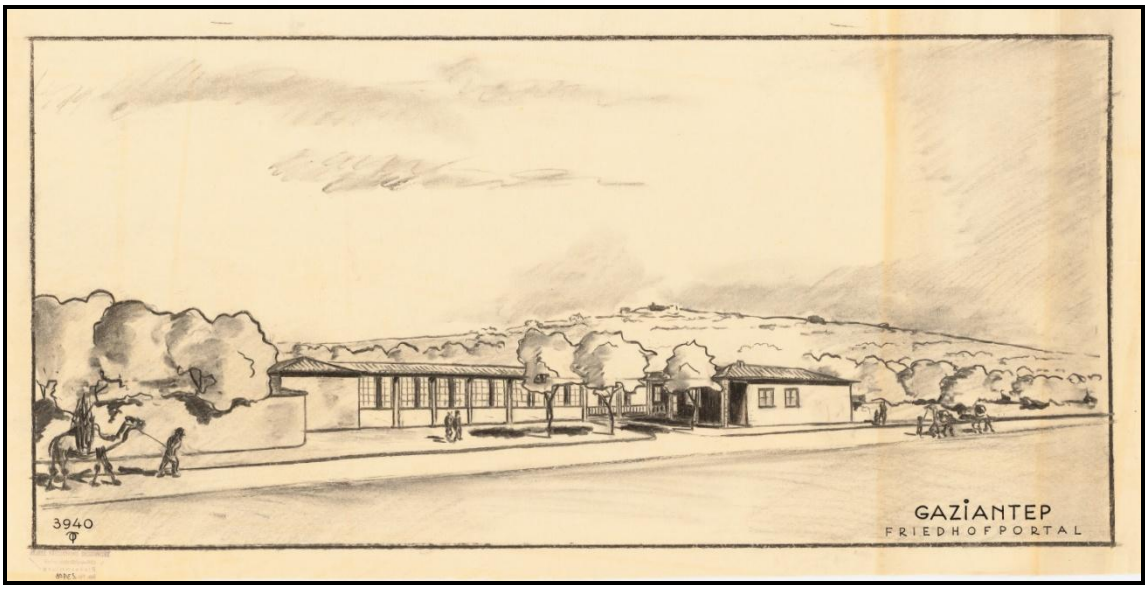
Şekil 4. 33 Güneyde yer alan mezarlık alanından kente bakış [112].



Şekil 4. 34 Yeni mezarlık planı [118].



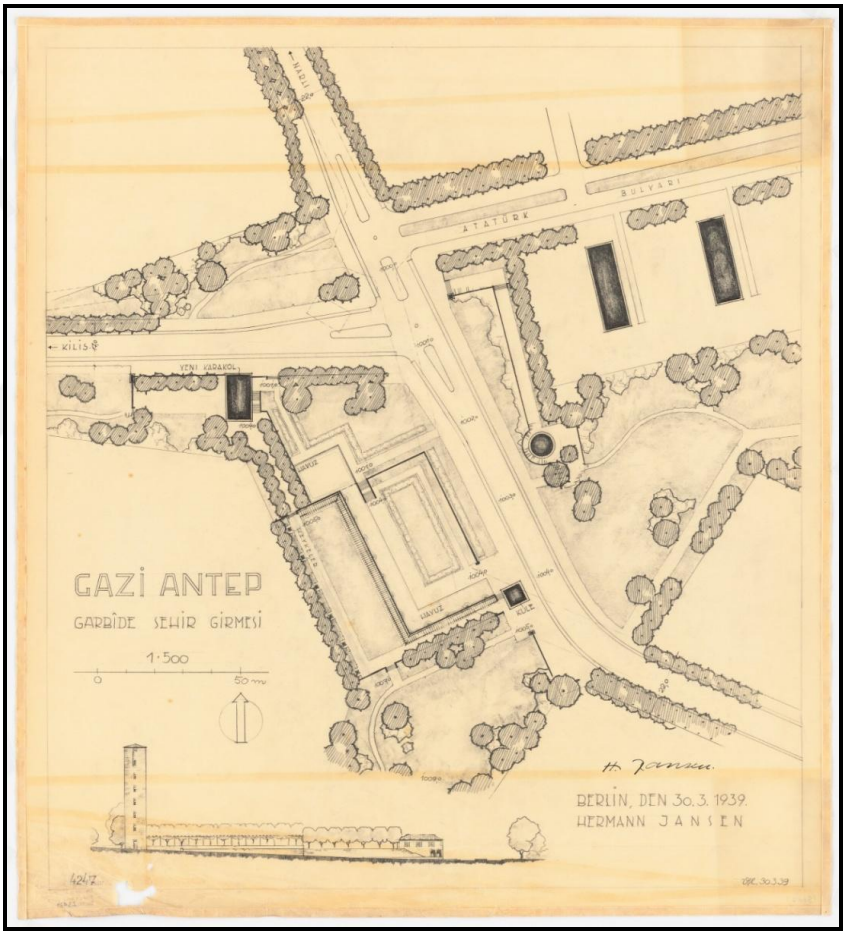
Şekil 4. 35 Mezarlık giriş kapısı projesi [118].



Şekil 4. 36 Mezarlık giriş kapısı perspektif [118].

Böylece yeni konut alanları, mevcut mezarlığın taşınması ve taş ocaklarının doldurulmasıyla elde edilen alanda iki katlı tek ve çift evler düzeninde arazi eğimine paralel bir şekilde kentin güneyinde konumlandırılmıştır. Taş ocaklarının varlığı konut

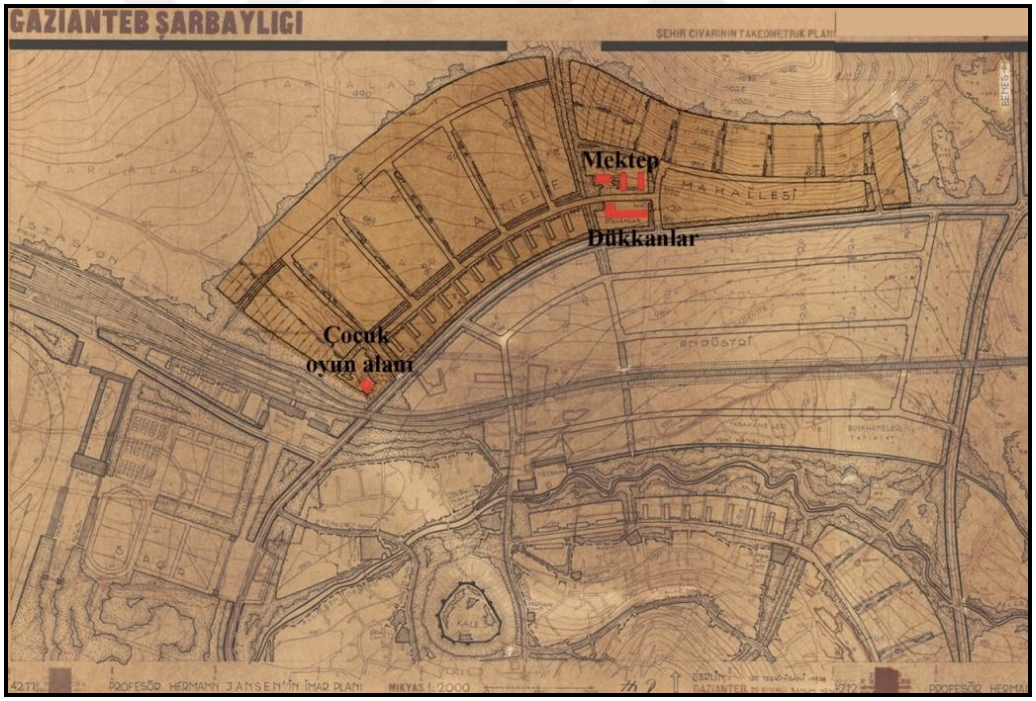
mahalleleri arasında boşlukların oluşmasına neden olmuş ve bu boşluklar mahalleleri ayıran yeşil alanlar olarak planlanmıştır. Güneyde öngörülen konut alanlarıyla birlikte eski kent merkezinden Kilis'e doğru yönlenen Atatürk Bulvarı üzerinde ve eski yerleşim alanlarından Türktepe mahallesinin doğusunda da aynı şekilde iki katlı tek ve çift evlerin yer alması öngörülmüştür. Hazırlanan planda şehrin batı girişi olarak adlandırılan ve 1/500 ölçekte detaylandırılan Atatürk Bulvarı'nın İnönü Caddesi ve Narlı yolu ile birleştiği nokta ilerleyen dönemlerde şehrin en prestijli bölgelerinden biri haline gelmiş ve kentin en önemli modern konut örnekleri bu çevrede inşa edilmiştir (Şekil 4.37).



Şekil 4. 37 Şehrin batı girişi için hazırlanan öneri yerleşim planı [118].

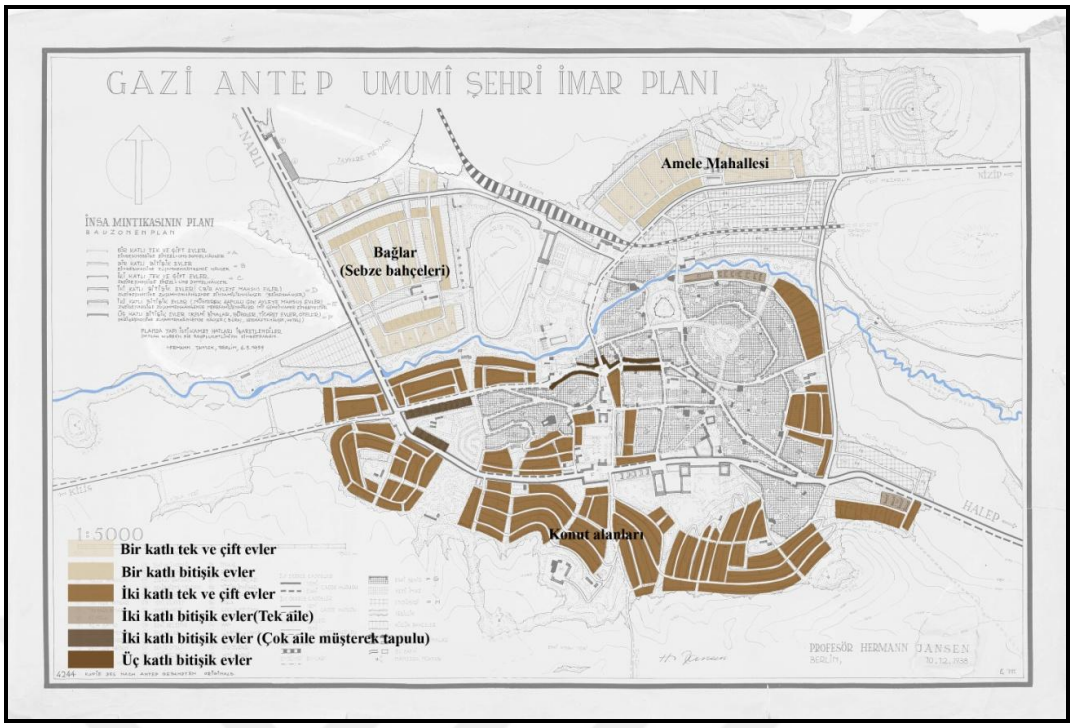
Bununla birlikte hipodromun batısında planlanan bağlar (sebze bahçeleri) için bir katlı tek evler, bir katlı çift evler ve bir katlı bitişik evler düzeninde bir yerleşim önerisinde bulunulduğu dikkat çekmektedir. Cuda [117], Jansen'in bu alanda yer alacak yapılar için masif tasarımlardan kaçınılması gerektiğini vurguladığını belirtmiştir. Bu ayrıntı, söz

konusu alanda yoğun bir yerleşim alanı yerine tarım alanlarının hâkim olduğu düşük yoğunluklu bir yerleşmenin öngörüldüğünü düşündürmektedir. Az katlı yerleşim önerisi sunan bu düzen benzer şekilde kentin kuzeyinde yer alması planlanan amele mahallesi için de devam ettirilmiştir. Tek katlı olarak planlanan, kentten nispeten ayrılmış bir konumda yer alan, endüstri yapıları çevresinde planlanan bahçeli evler düzenine sahip Amele Mahallesinin okul, çocuk oyun alanları ve ticaret yapıları gibi toplumsal ihtiyaca cevap verecek işlevlerle birlikte planlandığı dikkat çekmektedir (Şekil 4.38). Bu sayede kent merkezinin dışında bir yaşam alanı kurgulanmaya çalışılmıştır. Ancak bu plan kararı gerçekleştirilememiş, öngörülen alanda bir amele mahallesi oluşmamıştır. Amele mahallesi için öngörülen alanın yakın çevresinde bulunan dini yapıların tarihleri dikkate alındığında bu alanda 16. yüzyıldan itibaren bir yerleşim alanının varlığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla mevcut yerleşim alanlarının kullanılması amele mahallesinin kurulmasına ihtiyaç duyulmadan konut ihtiyacın karşılandığını düşündürmektedir.



Şekil 4. 38 Amele mahallesinde yer alması planlanan okul, çocuk oyun alanı ve dükkânlar [118].

Plan incelendiğinde Jansen'in Gaziantep için en fazla üç kat önerisinde bulunduğu, üç katlı yapıların yalnızca Atatürk Caddesi ve Suburcu Caddesi üzerinde eski yapı adalarının çeperlerinde yer almasının planlandığı anlaşılmaktadır (Şekil 4.39).



Şekil 4. 39 Jansen Planı'nda konut alanları

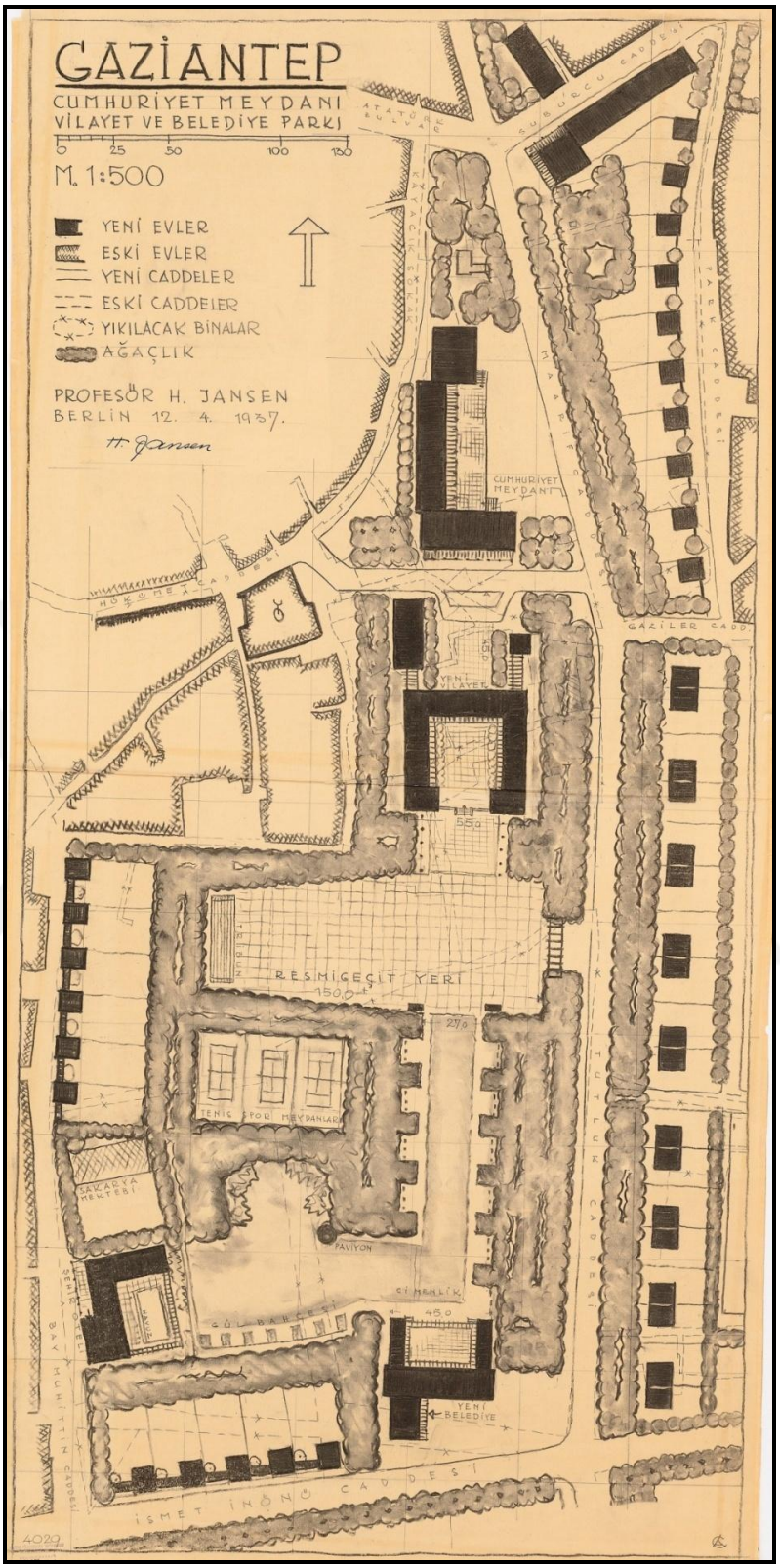
4.3.4 Yönetim Alanları

Daha önce de belirtildiği gibi eski kent dokusunun korunması Jansen Planı'nın en önemli ilke kararlarından biridir. Ancak yeni yönetim binalarının yer seçiminde ayrıcalıklı bir karar alındığı gözlenmektedir. Jansen'in yeni hükümet binası için eski kent merkezinde yer alan, halk arasında Çukurbostan olarak anılan yapılaşmanın az olduğu alanı uygun gördüğü anlaşılmaktadır (Şekil 4.40).

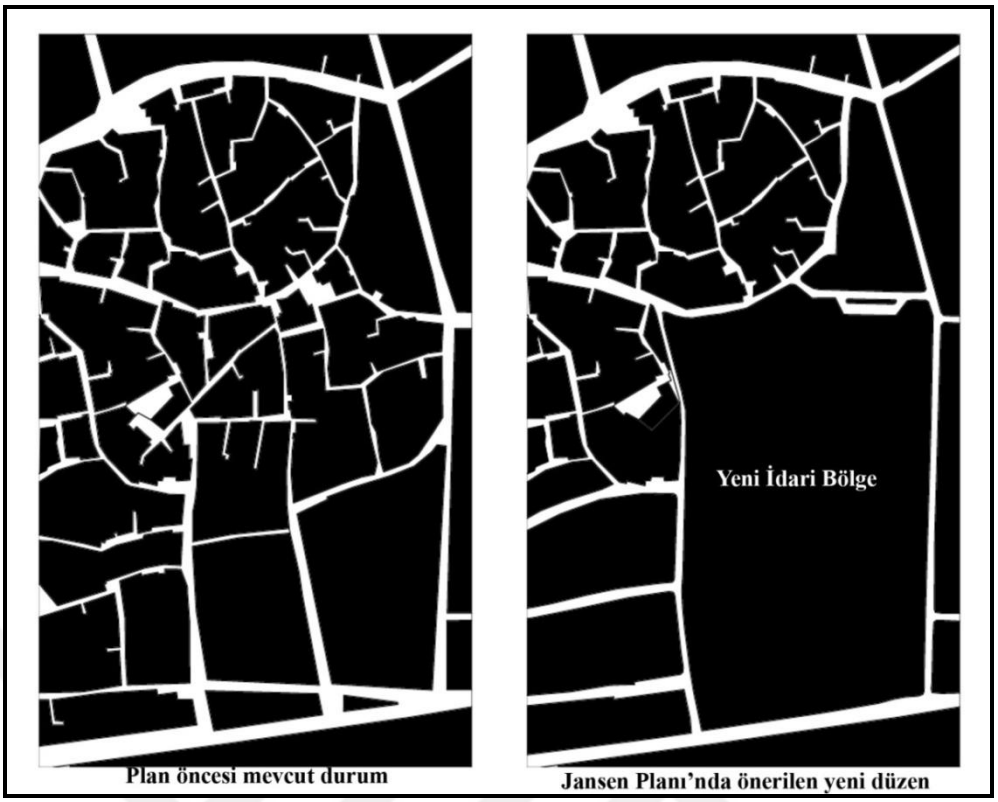


Şekil 4. 40 Çukurbostan [119].

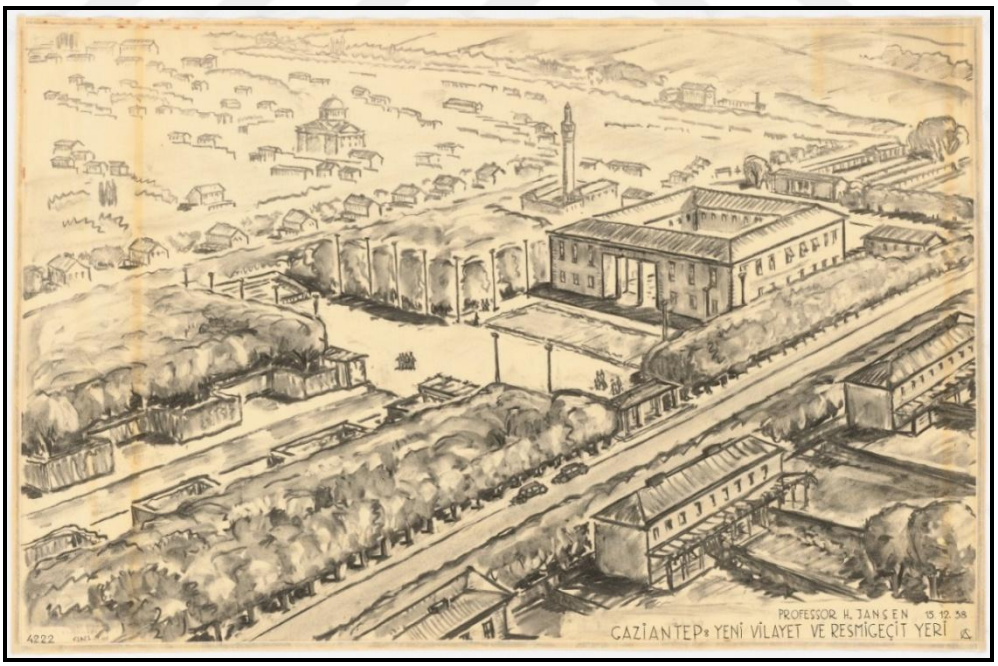
Jansen Planı'nda hükümet binasının güneyinde yeni vilayet, yeni belediye ve bunları çevreleyen cumhuriyet meydanı, resmigeçit yeri ve belediye parkı bir arada düşünülmüş ve tüm bu idari yapıların yer alacağı alanda bulunan yapı gruplarının yıkılacağı planlanarak, mevcut sokak düzenlerinin değiştirilmesi, yeni sokak ve caddelerin açılması önerilmiştir. Yönetim alanlarının toplu bir biçimde yer alacağı bu idari bölge için 1/500 ölçekte hazırlanan yerleşim planını incelendiğinde önerilen değişiklikler açık bir şeklide okunabilmektedir (Şekil 4.41). Mevcut sokak düzeni ve Jansen Planı'nda önerilen düzen karşılaştırıldığında idari bölgenin geniş bir alana yayılmasının planlandığı ve bu alan içerisinde yer alan sokakların kaldırılarak, yalnızca yaya ulaşımına imkân sağlandığı, araç trafiği için ise alanın geniş araç yollarıyla çevrelendiği anlaşılmaktadır (Şekil 4.42). Yapı yoğunluğunun az tutularak, daha çok tören alanı ve onu çevreleyen yeşil alanın baskın olduğu planlamada kuzeyde hükümet binası ve vilayet, güneyde belediye binası, ticaret evi ve şehir otelinin yapılması düşünülmüştür. Yeni kurulan ülkenin simgesel ifadesi olan yönetim yapılarının anıtsal biçimi ve kent silüetinde yaratacağı etki hazırlanan perspektiflerle ifade edilmiştir (Şekil 4.43). Fakat Jansen Planı'nda alınan bu kararların ileriki yıllarda uygulanmadığı yönetim binalarının planda belirtilen alanda inşa edilmediği görülmektedir.



Şekil 4. 41 Yönetim binalarının yer aldığı alana yönelik hazırlanan yerleşim planı [118]



Şekil 4. 42 Yönetim yapılarının yer alacağı alanın Jansen Planı öncesi mevcut durumu ve Jansen Planı'nda önerilen yeni düzeni



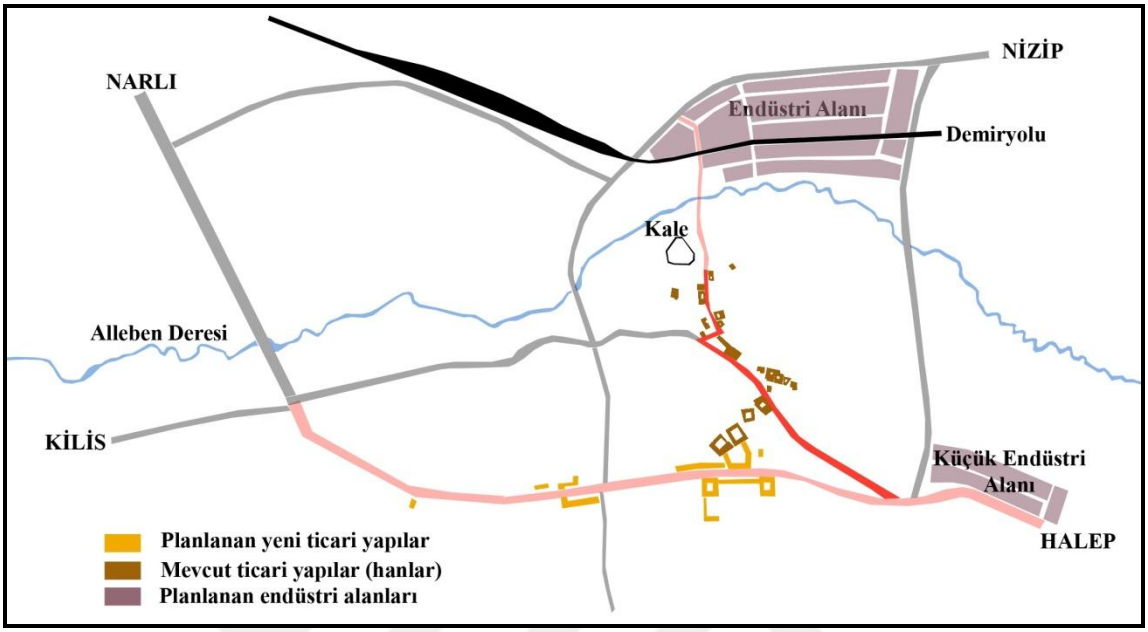
Şekil 4. 43 Jansen tarafından hazırlanan yeni vilayet ve resmigeçit alanını gösteren perspektif çizimi [118].

4.3.5 Ticaret Alanları

Milli mücadele döneminde büyük tahribat gören Gaziantep kenti, cumhuriyetin kurulmasıyla 1923-1926 yılları arasında ticari açıdan hızlı bir yükselme dönemine girmiş, kent geçmişte olduğu gibi 1926'da da Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin önde gelen şehirlerinden biri olmuştur. Devletin politikaları kapsamında 1926-1933 yılları arasında birçok kez düzenlenen "Gaziayntâb İktisad Mıntıkası Kongresi"yle kentin ticari hayatı düzenlenmiş, sanayi yatırımları teşvik edilmiştir [121]. Kentin giderek önem kazanan ticari kimliği kentsel alanların da bu anlamda yeniden düzenlenmesini gerekli kılmıştır. Bu durum Jansen Planı'nın başlıca konularından biri olmuş, ticari işlevlerin ve bu işlevlere erişimi sağlayan ulaşım akslarının konumu kent kurgusunun oluşturulmasında öncelikle ele alınan konular olmuştur.

Jansen Planı'nda ticari alanların konumu incelendiğinde, yeni ticari alanların Halep yönünde gelişen mevcut ticari aksın devamı şeklinde planlandığı dikkat çekmektedir. Halep aksı Gaziantep için her zaman kent kurgusunun önemli bileşenlerinden biri olmuştur. Aks üzerinde yer alan hanlar kentin kuruluşundan bu yana ticari fonksiyonların bu aks üzerinde geliştiğini göstermektedir. Bu durum Jansen Planı'nda da devam ettirilmiş, kentin mevcut ticari merkezi İsmet İnönü Caddesi üzerinde yer alması planlanan yeni ticari yapılarla desteklenmiştir. İsmet İnönü Caddesi üzerinde yer alması planlanan pazar yerleri, hanlar, hayvan pazarı, ticaret evi, dükkânlar, garajlar vb. ticari işlevli yapı grupları zamanla bölgenin ticari işlevini güçlendirmiştir. Jansen'in bu yaklaşımı mevcut ticari aksın sürekliliğinin sağlanması yönünde bir karar alındığını göstermektedir. Bu süreklilik kuzeydoğuda ve güneydoğuda yer alması planlanan endüstri alanlarının da söz konusu ticari bölgeyle bağlanmasıyla daha kapsamlı bir ulaşım ağıyla devam ettirilmiştir. Endüstri alanı için kuzeydoğu yönünün seçilmesi, kentin kuzeybatıdan esen hâkim rüzgâr yönü doğrultusunda karar verildiğini düşündürmektedir. Bu sayede endüstri yapılarının neden olduğu kirli havanın kent merkezine ve yaşam alanlarına ulaşmasının önlenmesi amaçlanmış olmalıdır. Ayrıca demiryolunun da tüm bu ticari alanları besleyecek biçimde endüstri alanı ile birlikte düşünülmesi ve mevcut ticari aksın kuzeye doğru devam ettirilerek demiryolu hattıyla kesiştirilmesi ticari sürekliliğin ulaşım ağıyla da desteklenerek devam ettirilmeye çalışıldığını göstermektedir (Şekil 4.44).

Ticari işlevlerin bir merkezde yoğunlaşarak bir arada planlandığı Jansen planında, yerleşim alanlarında günlük ihtiyaçların giderilmesine yönelik dükkânlardan oluşan küçük çarşıların da planlandığı dikkat çekmektedir.



Şekil 4. 44 Mevcut ticari yapıların ve planlanan yeni ticari yapıların konumu

4.4 Kemal Ahmet Arû- Hamit Kemali Söylemezoğlu Gaziantep Planı ve Kent Dokusunda Yaşanan Değişim

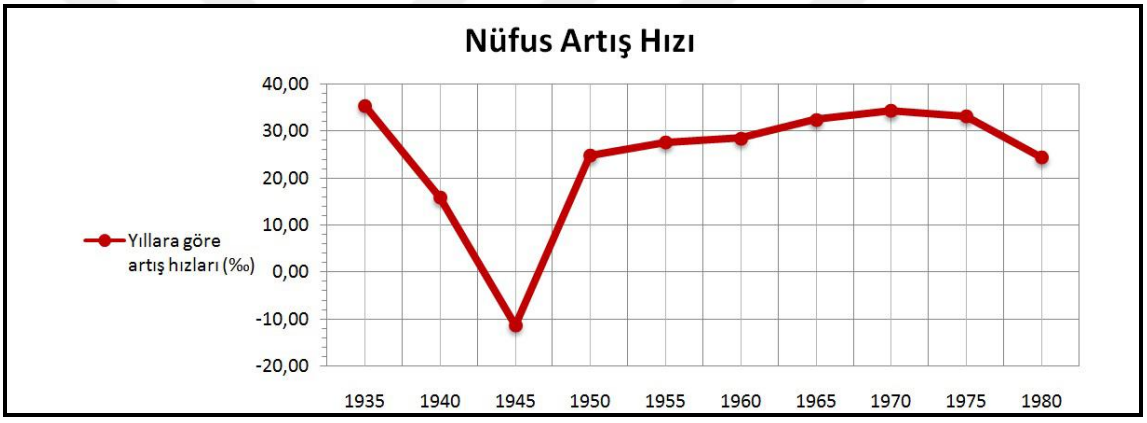
İkinci Dünya Savaşı sonrasında tüm ülke geneline hâkim olan hızlı kentleşmenin 1940'lı yıllardan sonra Gaziantep özelinde de etkili olduğu görülmektedir. Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine göre kentin nüfus artış hızının 1945 yılına kadar düşüş gösterdiği, 1945 yılında en düşük değeri aldığı, 1945-1950 arasında hızlı bir artış göstererek, ilerleyen yıllarda artmaya devam ettiği anlaşılmaktadır. Bu durum 1939-1945 yılları arasında devam eden II. Dünya Savaşı süresince tüm ülkede görülen nüfus artış hızındaki azalmanın Gaziantep'te de etkili olduğunu ancak 1945 yılından itibaren nüfusun hızla arttığını göstermektedir (Çizelge 4.3).

Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine göre 1927-1945 yılları arasında geçen 18 yıllık süreçte Gaziantep'in nüfusu 28.112 kişi artmışken, bu artış 1945-1965 yılları arasında önceki dönemin 3 katından fazla bir oranla 91.555 kişiye ulaşmıştır. Yetkin [122], 10 Nisan 1956 yılında, doğu ve batı illeri arasındaki bağlantıyı sağlayan Birecik Köprüsü'nün işletmeye açılmasını ve 1968 yılında Çukurova'dan elektrik enerjisi

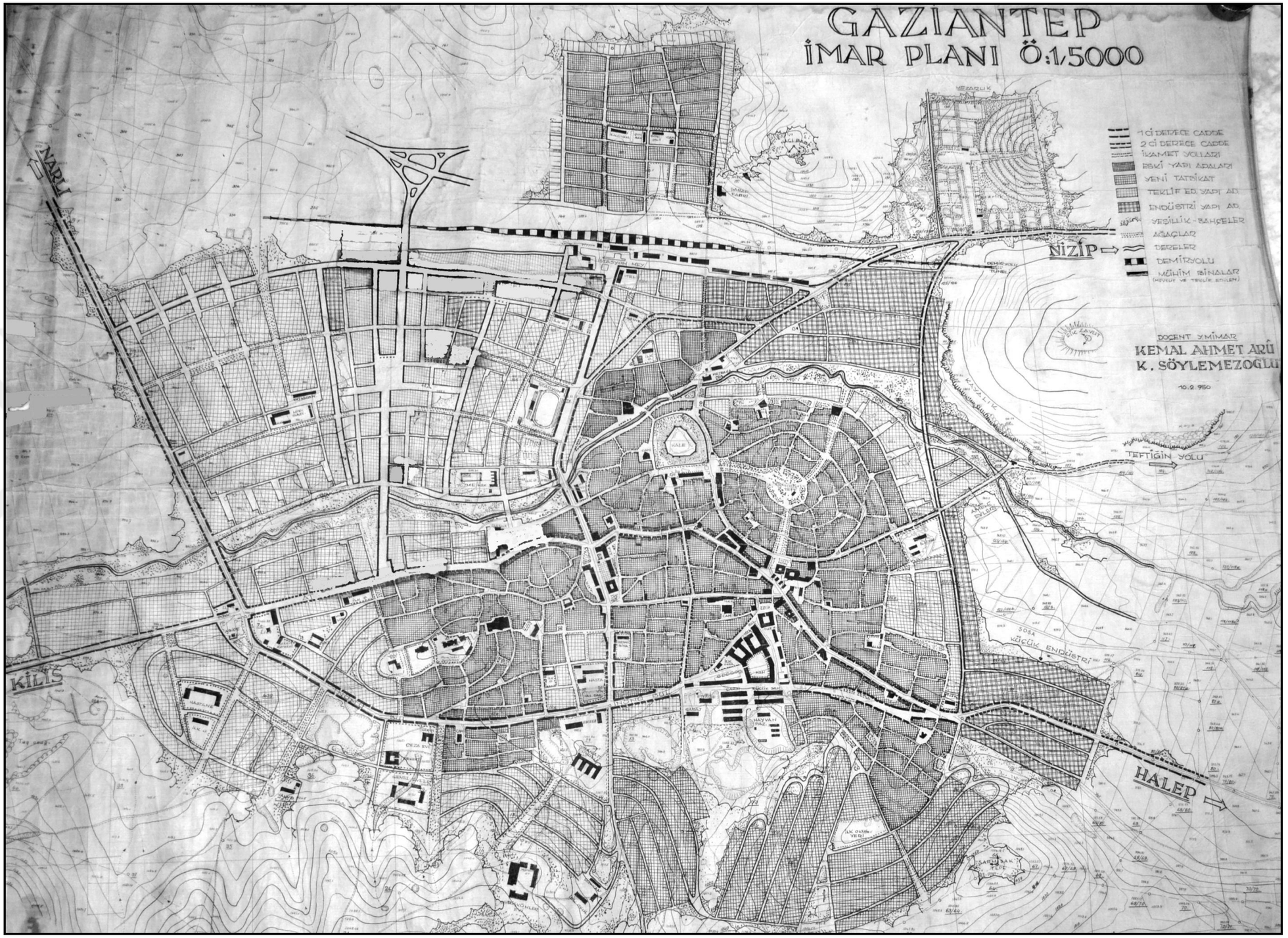
hattının çekilmesini bu hızlı nüfus artışının nedenleri olarak görmektedir. Köprünün açılması doğu ve batı illeri arasındaki bağlantıyı kolaylaştırarak kentte sanayinin ilerlemesini, Çukurova elektrik hattı bağlantısının kurulması da sanayi yatırımlarının hızlanması sonucunu doğurmuş olmalıdır. Bu doğrultuda kent 1950'li yıllardan itibaren Doğu ve Güneydoğu illerinden büyük oranda göç almaya başlamış, bu durum artan kent nüfusu için yeni yerleşim alanları ihtiyacını doğurmuştur.

Aynı dönemlerde Türkiye genelinde de hızlı kentleşme söz konusu olmuş, ikinci dünya savaşı sonrasında iç pazarda sürdürülen ekonominin, tarımda makineleşmeyle birlikte dışa açılmasıyla, kırdan kopuş artarak kentlere olan göç hızlanmıştır [31].

Çizelge 4. 3 Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine göre 1935-1980 yılları arası Gaziantep nüfus artış hızı

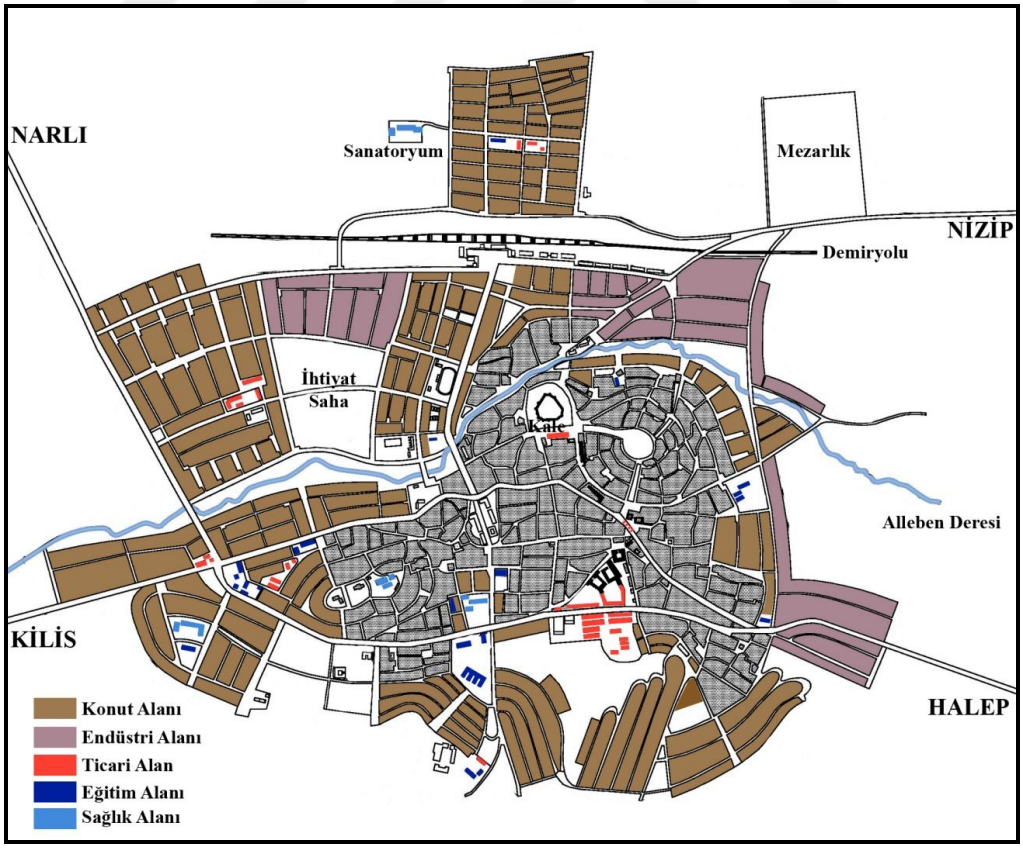


Tüm bu değişimlerin yaşandığı Gaziantep ortamında kentin ilk planı olan Jansen Planı kararlarının yetersiz kalması üzerine ikinci bir kent planının hazırlandığı anlaşılmaktadır. Bu kapsamda 1950 yılında Kemal Ahmet Arû ve Hamit Kemali Söylemezoğlu tarafından hazırlanan ikinci plan, 1970'li yıllara kadar kentin gelişim sürecinde belirleyici olmuştur (Şekil 4.45). Yapılan araştırmalar sonucunda kurum arşivlerinden, Arû-Söylemezoğlu tarafından Gaziantep İmar Planı kapsamında hazırlanan bir adet 1/5000, dokuz adet 1/2000, yirmi altı adet 1/1000 imar planı paftasına ulaşılmıştır. Bununla birlikte Gaziantep İstasyon Meydanı ve Civarı, Gaziantep Spor Mıntıkası ve Civarı, Gaziantep Başkarakol Mevkii ve Civarı, Gaziantep Hükümet Meydanı olmak üzere dört adet 1/500 pafta, Hükümet Meydanı'nı gösterir perspektif ve sıra apartman, mağazalı apartman, iki katlı münferit ev olmak üzere farklı ev tipleri için 1/100 ölçekte konut öneri paftalarının hazırlandığı dikkat çekmektedir.



Şekil 4. 45 Arû-Söylemezoğlu Gaziantep Planı (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi arşivi)

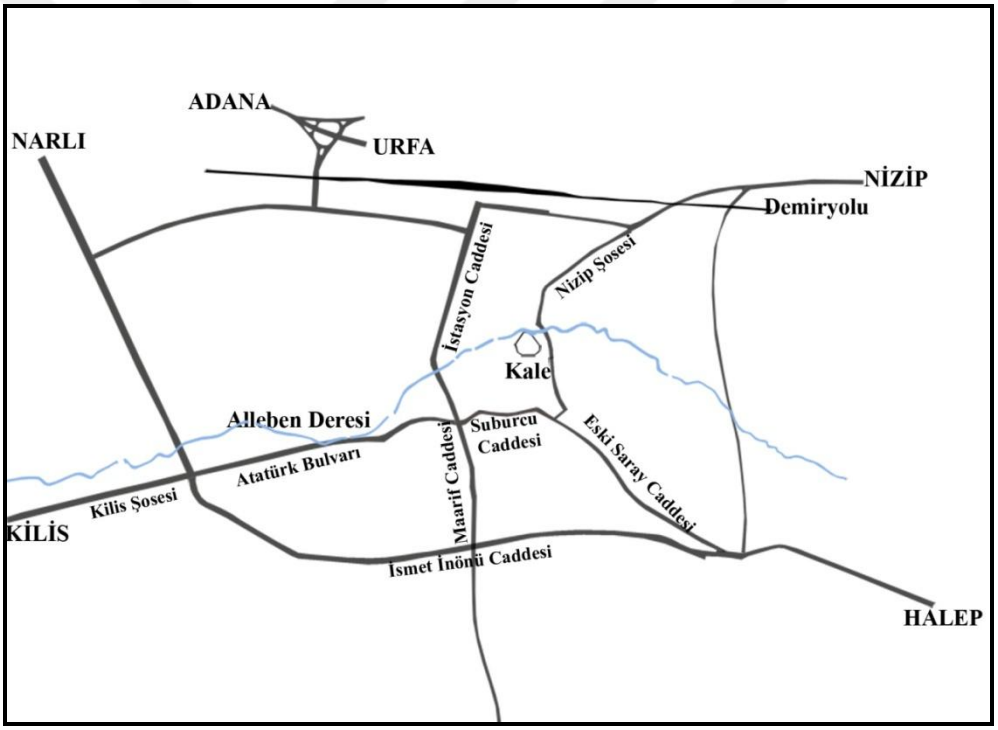
Arû-Söylemezoğlu Planı incelendiğinde, plan kapsamında alınan birçok karar Jansen plan kararlarıyla benzerlik göstermekle birlikte, nüfus artışına bağlı olarak, Jansen Planı'nda yapılaşma öngörülmeyen alanlarda yeni yapı adalarının önerilmiş olması dikkat çekmektedir. Arû-Söylemezoğlu Planı'nda da yerleşim alanlarının bölgeleme yapılarak işlevsel farklılaşma doğrultusunda planlandığı görülmektedir. Bu bağlamda eski kent dokusunun korunarak, yeni yerleşim alanlarının bu merkez etrafında planlandığı, kuzeydoğuda yer alan endüstri alanlarının, güneydoğuda Halep yolu üzerindeki küçük endüstri alanıyla birleştirildiği, Narlı yolu ve İstasyon meydanı arasında yeni bir endüstri alanının önerildiği, konut alanlarının kentin güneyiyle birlikte kuzey ve kuzeybatı yönünde de yayılmasının öngörüldüğü, ticari alanların daha çok güneydoğu yönünde planlandığı dikkat çekmektedir (Şekil 4.46). Ticari alanların bu yönde planlanmasında, kentin kuruluşundan itibaren önemini koruyan Halep aksının etkili olduğu düşünülmektedir. Planı, kentsel ulaşım sistemi, konut alanları, açık yeşil alanlar-parklar ve spor bölgesi, yönetim alanları, ticaret alanları olmak üzere beş temel ilke üzerinden incelemek mümkündür.



Şekil 4. 46 Arû-Söylemezoğlu Planı'nda işlevsel dağılım

4.4.1 Kentsel Ulaşım Sistemi

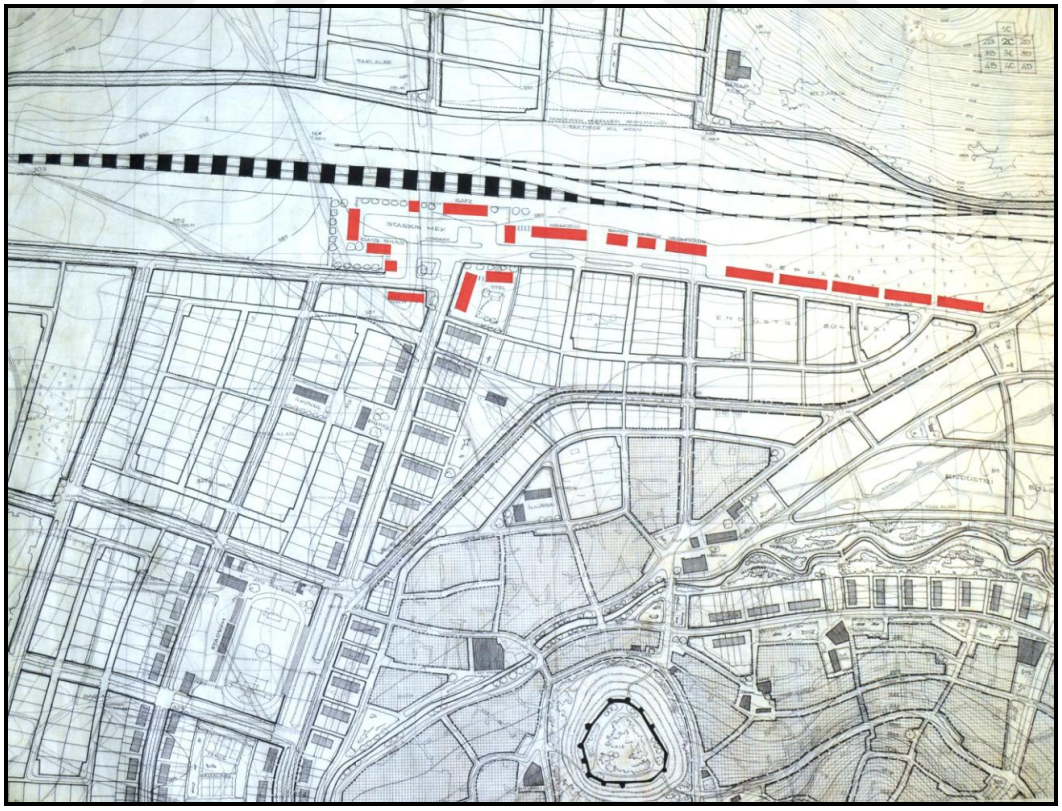
Arû-Söylemezoğlu Planı'nda ana ulaşım aksları ile ilgili alınan kararların Jansen Planı'nın devamı niteliğinde olduğu anlaşılmaktadır. Narlı-Halep güzergâhlarını birbirine bağlayan İsmet İnönü Caddesi, eski kent merkezinden Kilis yönüne doğru uzanan Atatürk bulvarı ve demiryolu aksını kente bağlayan İstasyon Caddesi, Arû-Söylemezoğlu Planı'nın da en önemli caddeleri olarak öne çıkmaktadır (Şekil 4.47). Demiryolunun kent içindeki konumu ve gar binasını kent merkezine bağlayacak olan İstasyon Caddesi'nin güzergâhı ilk önce Jansen Planı'nda belirtilmişse de, alınan kararlar Arû-Söylemezoğlu Planı'yla netlik kazanmıştır. Arû-Söylemezoğlu Planı'nda demiryolu hattı Jansen Planı'na göre daha kuzeyde ve lineer bir hat olarak planlanmış ve İstasyon Caddesi bu doğrultuda devam ettirilmiştir.



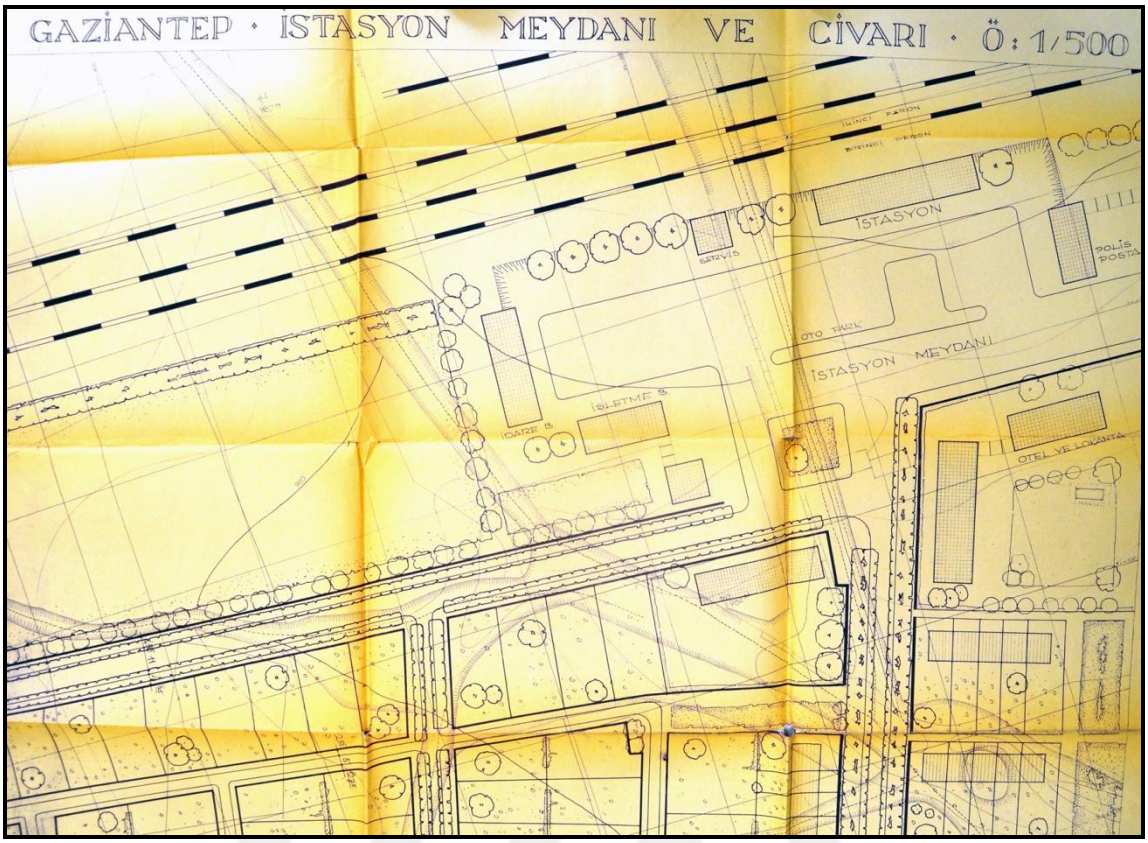
Şekil 4. 47 Arû-Söylemezoğlu Planı'nda ana ulaşım aksları

Arû-Söylemezoğlu Planı'nın kentsel ulaşım kararları açısından en önemli öğesi demiryolu hattının inşası olmuştur. Demiryolu kentin fiziksel gelişim sürecinde önemli rol oynamış, gar ve hizmet binalarının inşası yeni kentsel alanların ve mimari yapıların oluşumunu etkilemiştir. Gaziantep 1953 yılına kadar İslâhiye ilçesinde yer alan Fevzipaşa Narlı istasyonundan yararlanmış ancak 1944 yılında TBMM'de kabul edilen

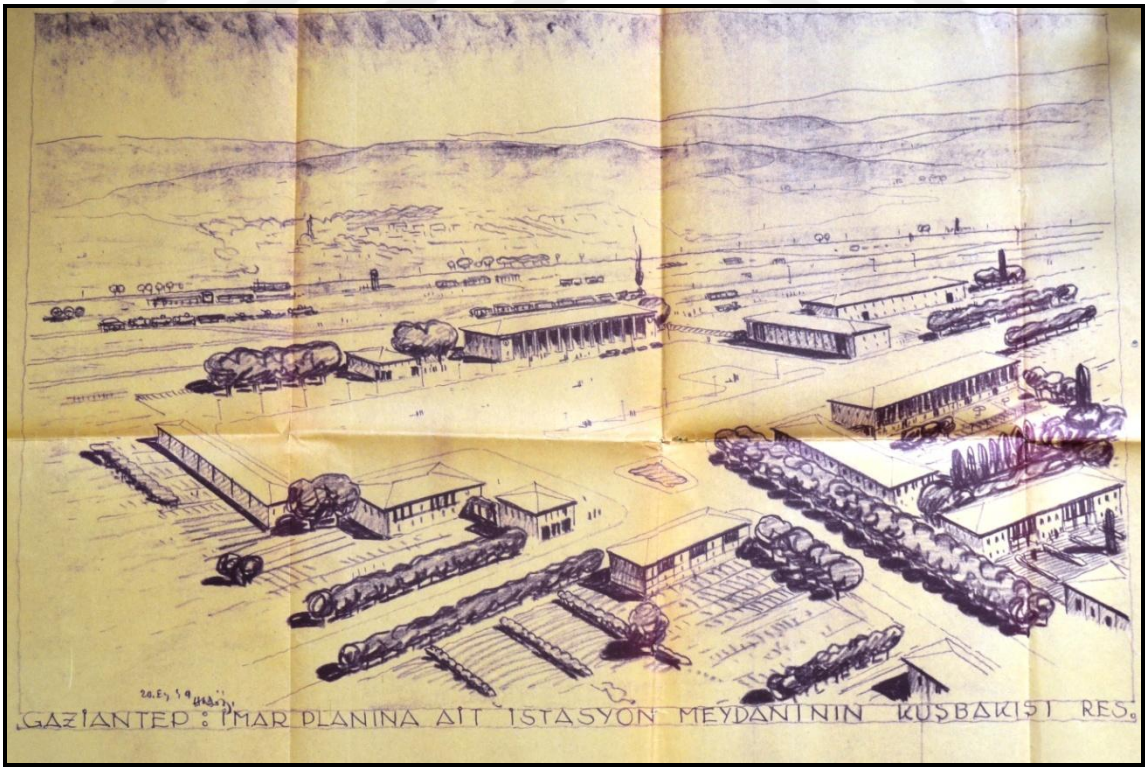
yasa ile Narlı istasyonundan Gaziantep'e kadar 84 km demiryolu inşa edilmesine karar verilmiş ve 1947 yılında başlayan inşaat 1953 yılında tamamlanmıştır [123]. İstasyon Meydanı ve çevresinin Arû-Söylemezoğlu tarafından 1/2000 ölçekli planlarla birlikte 1/500 ölçek yerleşim planında ayrıntılı bir şekilde planlandığı anlaşılmaktadır (Şekil 4.48, Şekil 4.49). Yerleşim planlarında ana istasyon binasıyla birlikte idare binası, işletme binası, posta ve polis binası, otel, lojman, yatakhane, banyo ve depo binalarının da konumlarının belirtildiği dikkat çekmektedir. Bununla birlikte, hazırlanan perspektifler, alanın imar planında önemle ele alındığını, kent silüetinde yaratacağı biçimsel etkinin de düşünüldüğünü göstermektedir (Şekil 4.50). Ayrıntılı kütle tasarımlarının yer aldığı bu perspektifler, bir kent planının ötesinde biçimsel kaygıların da taşındığı bir kent kurgusunun hedeflendiğini ortaya koymaktadır. Bu sayede, planlama yoluyla kente ilişkin bir imge oluşturulmaya ve yeni kentsel mekânların üretimi için örnek teşkil edebilecek tasarımların ortaya koyulmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır. 1950'li yıllarda çekilmiş fotoğraflar, oluşturulmaya çalışılan kentsel imge doğrultusunda alanın biçimlendiğini belgelemektedir (Şekil 4.51, Şekil 4.52).



Şekil 4. 48 1/2000 planlarda İstasyon Meydanı ve demiryolu yapıları (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi arşivi)



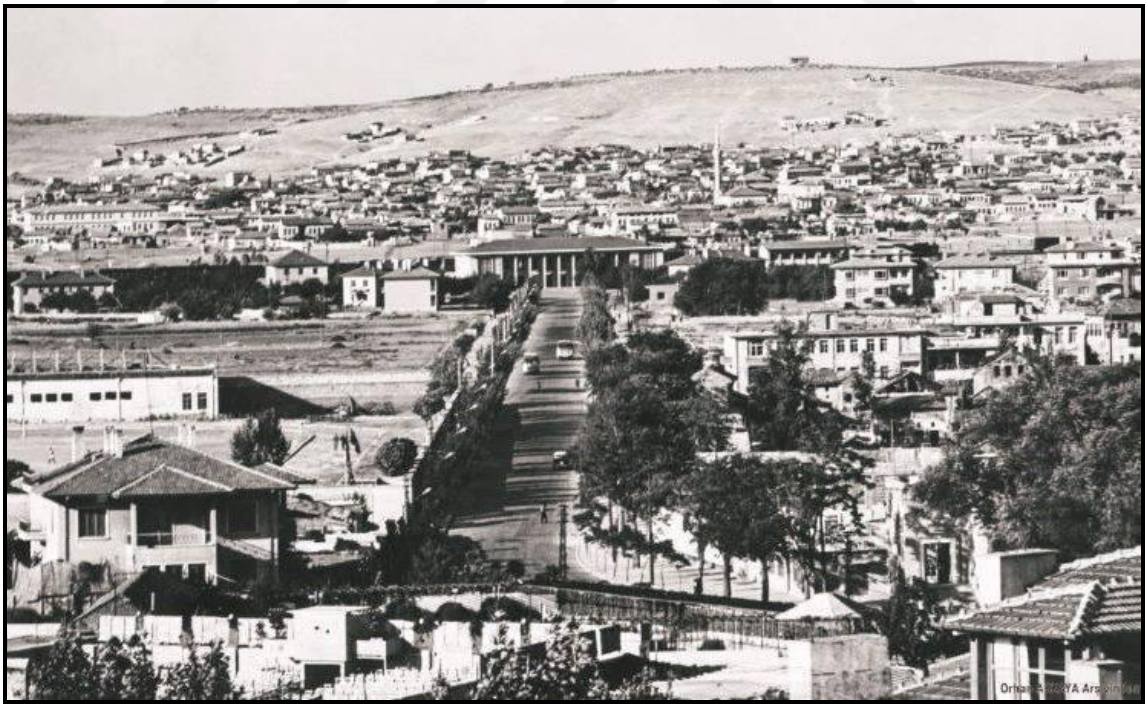
Şekil 4. 49 1/500 planlarda İstasyon Meydanı ve demiryolu yapıları (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi arşivi)



Şekil 4. 50 Arû-Söylemezoğlu tarafından hazırlanan İstasyon Meydanı kuşbakışı perspektifi (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi arşivi)



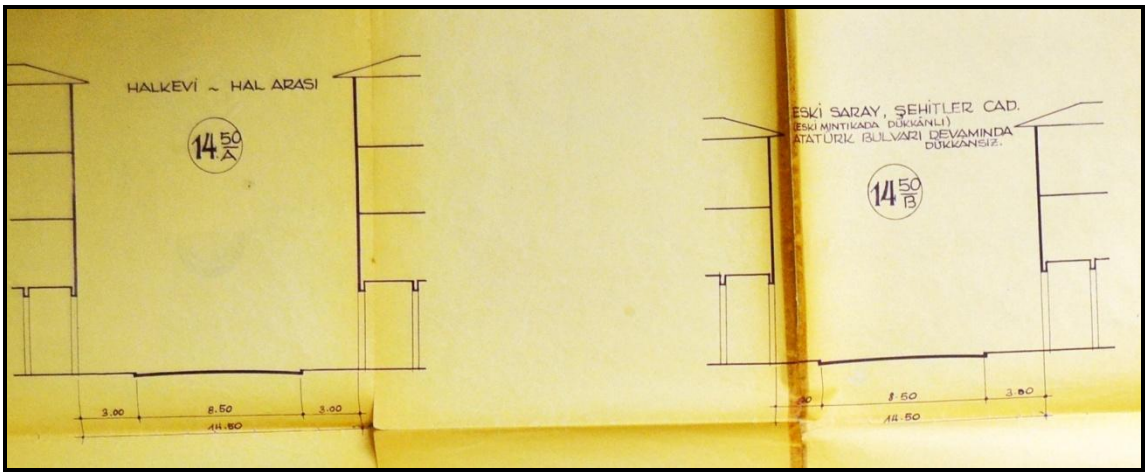
Şekil 4. 51 1950'li yıllarda İstasyon Meydanı-Gar Binası (Halit Ziya Biçer Arşivi)



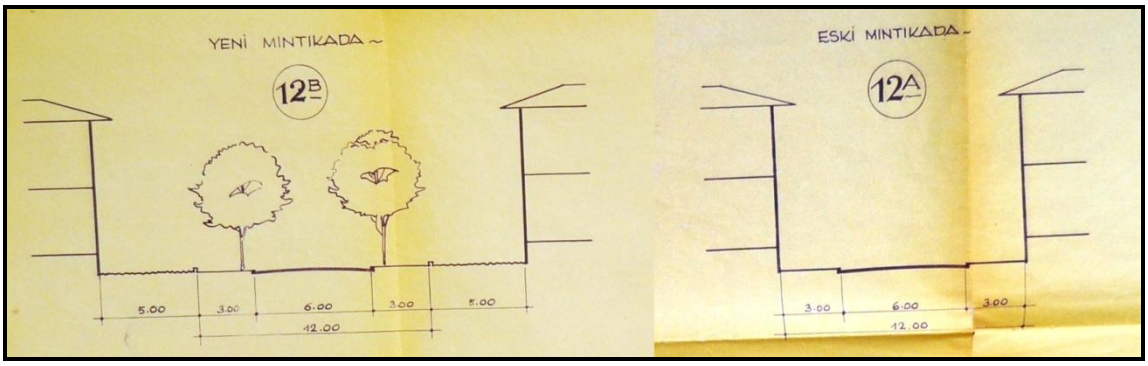
Şekil 4. 52 1960'li yıllarda İstasyon Meydanı-Gar Binası (Halit Ziya Biçer Arşivi)

Arû-Söylemezoğlu Planı'nda kentsel ulaşım sistemini etkileyen en önemli unsur demiryolu hattının bağlanması olmakla birlikte, kent içi ulaşım yollarının düzenlenmesi

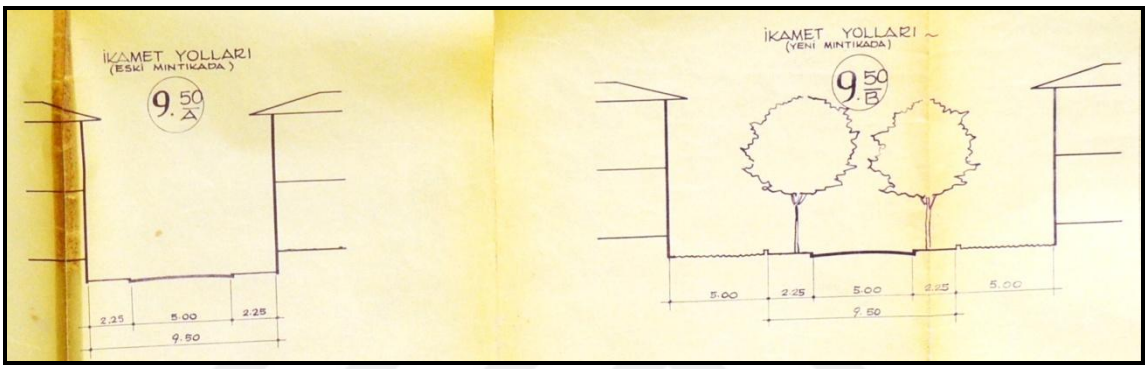
de öncelikli ele alınan konulardan biri olmuştur. Bu kapsamda hazırlanan yol profilleri kent içi ulaşım aksları için gerekli genişliklerin düzenlenmesinde belirleyici olmuştur. Planın önemli ulaşım aksları olarak, Atatürk Bulvarı, İsmet İnönü Caddesi ve İstasyon Caddesi ön plana çıkmaktadır. Jansen Planı'nda 22 m olarak önerilen Atatürk Bulvarı aynı genişlikte muhafaza edilmiş, daha önce 22 m olarak önerilen İsmet İnönü Caddesi 19,5 m, 17 m olarak önerilen Kilis yolu 22 m, İstasyon Caddesi ise 27 m olarak yeniden düzenlenmiştir. Bununla birlikte Atatürk Bulvarı'nın Kendirli Kilisesi'nden başlayarak eski kent merkezine doğru yönelen, Suburcu Caddesi, Karagöz Caddesi, Eski Saray Caddesi ve Şehitler Caddesi adıyla devam eden ulaşım aksının 14,5 m genişliğinde olmasının, halkevi olarak kullanılan Kendirli Kilisesi boyunca üç katlı, Eski Saray ve Şehitler Caddesi boyunca iki katlı ve dükkânlı yapıların yer almasının planlandığı çizilen yol profillerinden anlaşılmaktadır. Toplam genişliği 14,5 m olan bu yollar için araç yolu 8,5 m, yaya yolu ise 3 m olarak önerilmiştir (Şekil 4.53). Yeni yerleşim alanlarında mahalleler arası ulaşımı sağlayan yolların ve eski kent dokusunda yer alan önemli ulaşım akslarının ise 12 m olarak planlandığı dikkat çekmektedir. 12 m'lik yollar için yeni yerleşim alanlarında araç yolu 6 m, yaya yolu 3 m olarak planlanmış, yaya yolu ve araç yolu arasında ağaç dizisinin yer alması planlanmış, yapıların kaldırımdan 5 m çekilerek konumlandırılması öngörülmüştür (Şekil 4.54). Benzer şekilde eski kent dokusunda ve yeni yerleşim alanlarında yer alan ikamet yolları, 5 m'lik araç yolu ve her iki yanında 2.25 m yaya yolu olmak üzere 9.5 m olarak planlanmıştır (Şekil 4.55).



Şekil 4. 53 Arû-Söylemezoğlu tarafından çizilen yol profilleri, 14,5 m olması planlanan yollar (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi arşivi)



Şekil 4. 54 Arû-Söylemezoğlu tarafından çizilen yol profilleri, 12 m olması planlanan yollar (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi arşivi)



Şekil 4. 55 Arû-Söylemezoğlu tarafından çizilen yol profilleri, 9,5 m olması planlanan yollar (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi arşivi)

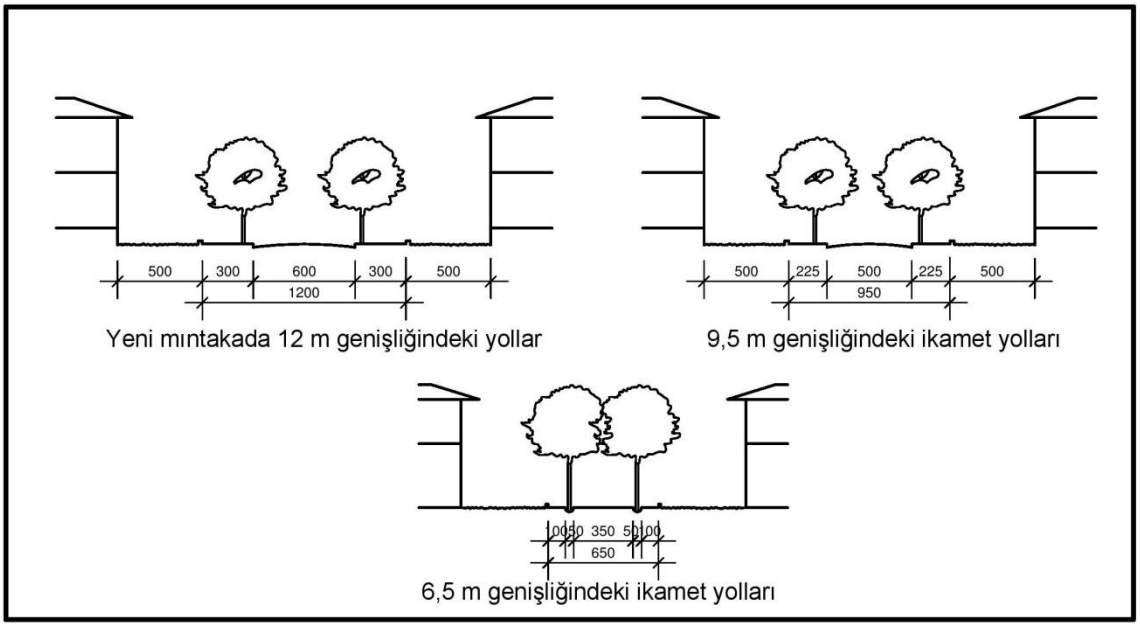
Şehir içi ulaşım yollarının yanı sıra 1/5000 planda, kentin kuzeyinde, demiryolu hattıyla bağlantılı olarak Adana ve Urfa güzergâhına bağlanacak bir karayolu hattının da planlandığı dikkat çekmektedir. Öngörülen bu hattın ilerleyen dönemde kentin doğu ve batı illeri arasındaki bağlantısını sağlayan D400 karayolu olarak ulaşıma açıldığı anlaşılmaktadır.

4.4.2 Yeşil Alanlar, Parklar ve Spor Bölgesi

Arû-Söylemezoğlu Planı'nda yeşil alan sistemi araç yollarıyla birlikte düşünülen yeşil şeritler, dere boyunca devam eden yeşil yollar, manzara seyir noktaları, mahalleleri birbirinden ayıran yeşil alanlar gibi öğelerden oluşmaktadır.

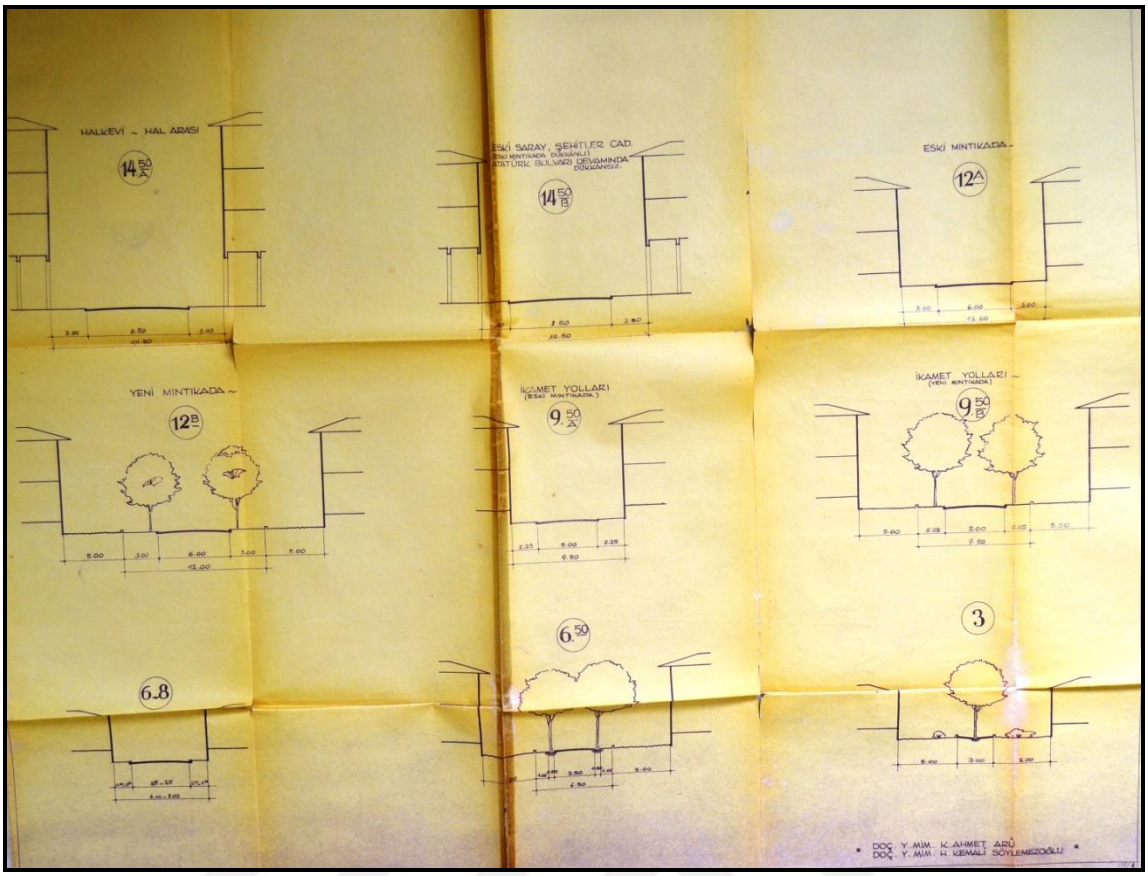
Planda yeni ikamet bölgelerinde yer alması planlanan, farklı genişliklere sahip araç yollarında ağaçlı bir düzenlemenin yapıldığı görülmektedir. Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nda belirtilen 9.5 m.'yi geçen yollarda ağaçlı bir düzenlemenin yapılması gerektiği maddesinin Arû-Söylemezoğlu Planı'nda da dikkate alındığı anlaşılmaktadır

(Şekil 4.56). Plan kapsamında yol kesitleri için ayrı bir pafta hazırlayan Arû-Söylemezoğlu yeni mıntıkada 12 m genişliğindeki yollarının 6 m araç yolu ve her iki yanında 3'er m'lik ağaçlı bir kaldırımın, 9,5 m genişliğindeki ikamet yollarının 5 m araç yolu ve her iki yanında 2,25 m'lik ağaçlı bir kaldırımın yer alacağı biçimde düzenleneceğini belirtmiştir (Şekil 4.57). Hazırlanan paftada eski mıntıkada yer alan ve genişletilmesi gereken yollar için gereken genişlikler de belirtilmiş yeni mıntıkada yer alacak ancak genişliği 9,5 den az olmasına rağmen ağaçlı bir düzenlemenin yapılması düşünülen yollar için gerekli ölçüler önerilmiştir.



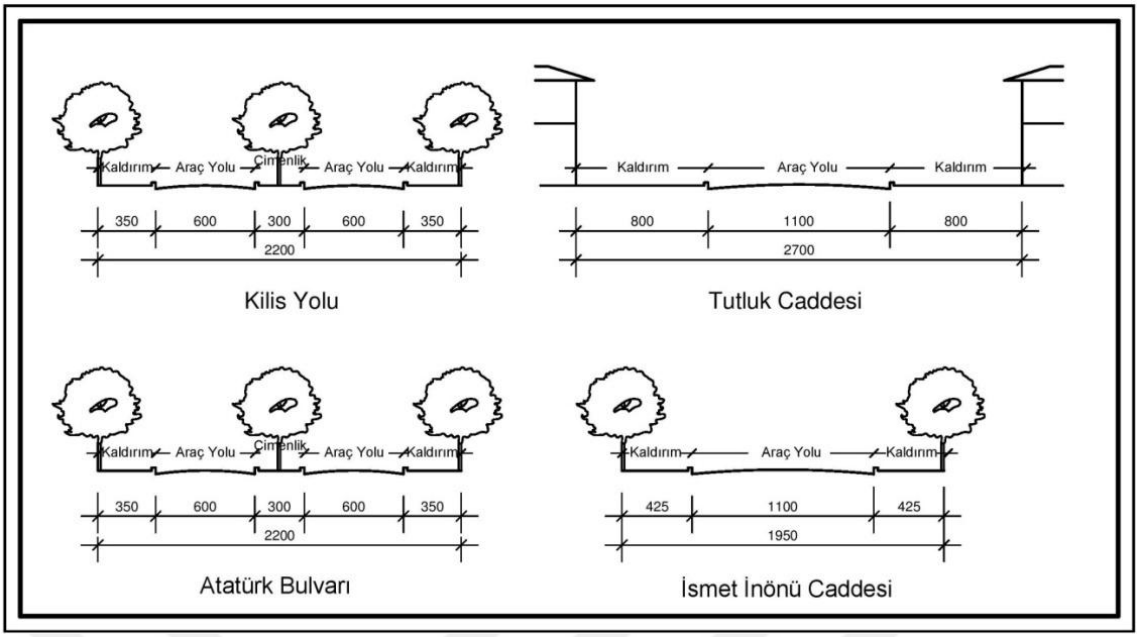
Şekil 4. 56 Arû-Söylemezoğlu Planı'nda yeni mıntıkada yer alacak yollar için önerilen yol kesitleri

Kent planının önemli caddeleri incelendiğinde Atatürk Bulvarı ve Kilis Yolu için öngörülen 22 m yol genişliğinin 10 m'sinin, İsmet İnönü Caddesi için öngörülen 19,5 m yol genişliğinin 9 m'sinin ağaçlı bir düzende planlandığı anlaşılmaktadır (Şekil 4.58). Günümüzde Hürriyet Caddesi olarak anılan Tutluk Caddesi'nde ise geniş kaldırımların yer aldığı ancak yol boyunca devam eden ağaçlı düzenleme yerine yeni yönetim alanlarıyla birlikte planlanan meydanlarda yeşil alanların yer almasının öngörüldüğü anlaşılmaktadır.



Şekil 4. 57 Arû-Söylemezoğlu tarafından hazırlanan yol kesitlerini gösteren pafta (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi arşivi)

Daha önceki bölümlerde belirtildiği gibi Alleben Deresi kentin biçimlenişini etkileyen önemli öğelerden biri olmuş ve dere aksı yeşil bir aks olarak doğu-batı yönünde devam ettirilmiştir. Bu durum Arû-Söylemezoğlu Planı'nda da sürdürülmüş, aks üzerinde kahve, yüzme havuzu, klüp gibi rekreasyon alanları önerilmiştir. Bununla birlikte dere aksının batısında yer alan, kentin önemli mesire alanlarından biri olan Kavaklık bu plan kapsamında da işlevini korumuştur. Benzer bir durum Çınarlı Parkı için de geçerli olmuş, Çınarlı Parkı'nın yer aldığı alanda yapılaşma öngörülmemiştir (Şekil 4.59). Aynı zamanda Başkarakol olarak adlandırılan, Atatürk Bulvarı'nın İnönü Caddesi, Narlı ve Kilis yolu ile birleştiği noktada da bir kent parkının planlandığı ve 1/500 ölçek olarak detaylandırıldığı dikkat çekmektedir (Şekil 4.60). Park alanı için, bir anıt ve etrafını çevreleyen, ağaçlı bir düzenleme önerilmiştir.



Şekil 4. 58 Arû-Söylemezoğlu Planı'nda farklı genişlikteki yol profilleri



Şekil 4. 59 Arû-Söylemezoğlu Planı'nda doğu-batı yönünde uzanan Alleben Deresi boyunca devam eden yeşil aks (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi arşivinden edinilen plan kullanılarak görsel hazırlanmıştır)



Şekil 4. 60 Başkarakol'da yer alması planlanan park alanı (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi arşivinden edinilen plan kullanılarak görsel hazırlanmıştır)

Kentin yer yer yükselen tepelerle şekillenen topoğrafik yapısı, Arû-Söylemezoğlu Planı'nda da dikkate alınmış, yerleşim alanı için uygun görülmeyen tepeler kent manzarasının izlenebileceği seyir noktaları olarak planlanmıştır. Güneydoğuda Sarımsaktepe, güneybatıda, kuzeyde Hacıbaba Tepesi, kuzeydoğuda Çıkzavut (Çıksorut) Tepesi kent manzarasının seyredilebileceği noktalar olarak kent planında yeşil alan kurgusunun bir parçası niteliğinde ele alınmıştır (Şekil 4.61). Ayrıca yerleşim alanları arasındaki boşluklar kentlinin kolaylıkla ulaşabileceği yeşil alanlar olarak düzenlenmiştir.

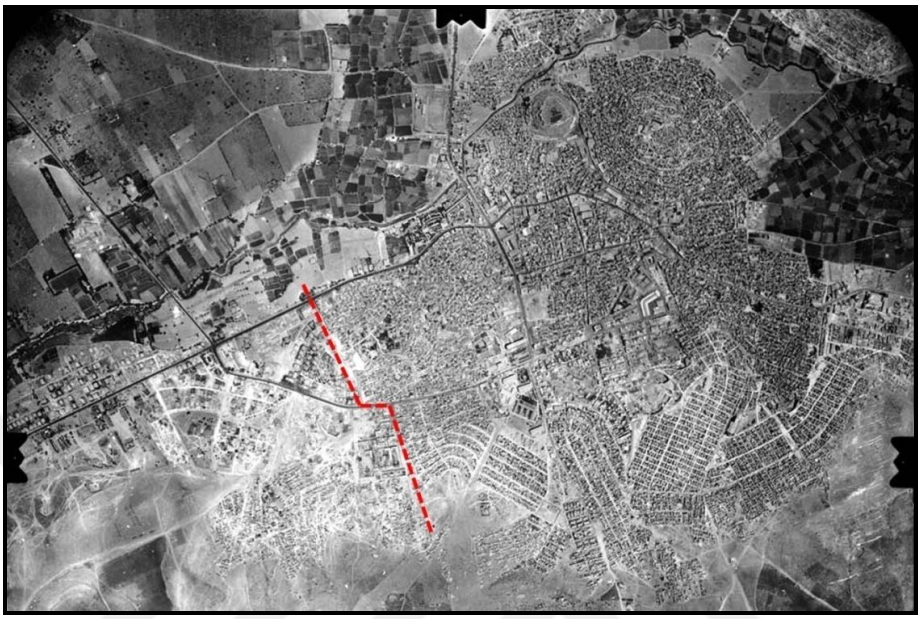


Şekil 4. 61 Arû-Söylemezoğlu Planı'nda seyir noktaları olarak planlanan tepeler

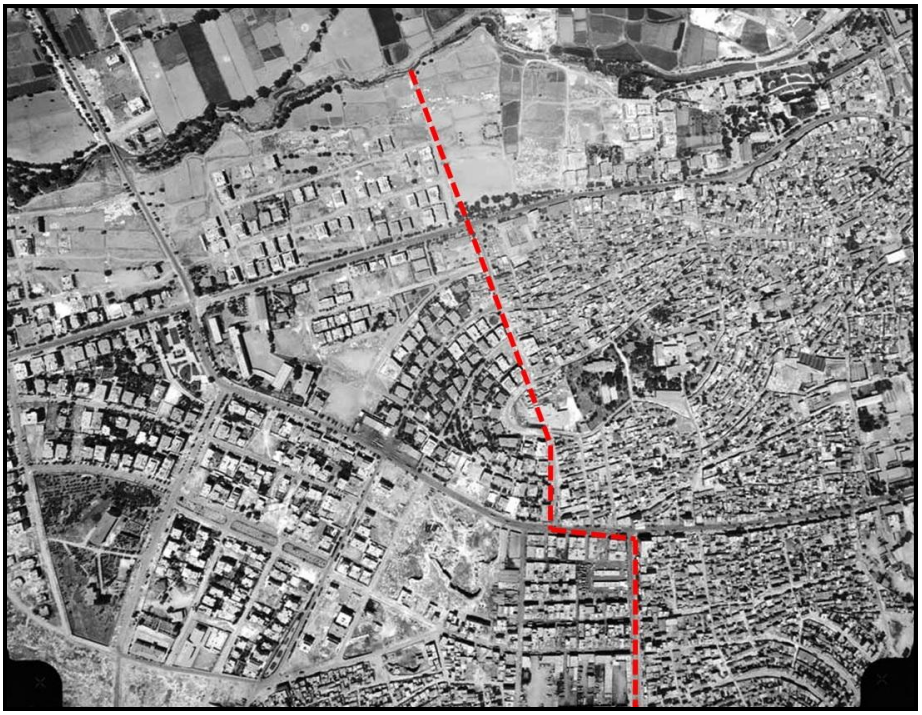
4.4.3 Konut Alanları

Arû-Söylemezoğlu Planı'nda konut alanlarının güneybatı, kuzeybatı ve batı yönünde yayılmasının öngörüldüğü anlaşılmaktadır. Jansen'in yeni konut alanlarının eski kentin güneyinde konumlanması kararının izleri 1950 planında açıkça görülmektedir. Jansen Planı sonrasında güneyde yapılaşan yerleşim alanları, Arû-Söylemezoğlu Planı'nda belirtilmiş ve güneybatı, kuzeybatı yönüne doğru devam ettirilmiştir. Arû-Söylemezoğlu Planı'nın en dikkat çekici kararlarından biri olan bu karar daha önce yapılaşma önerilmeyen alanların yeni yerleşim alanları olarak yapılaşmasına neden olmuştur. Bu durum kentin yayılım yönünü değiştirmiş, geçmişte güneydoğudaki Halep aksı yönünde gelişen ve Jansen Planı'nda da bu yönde gelişiminin desteklendiği kent hızla batı ve kuzeybatı yönünde yayılım göstermeye başlamıştır. Bu yönde düzenlenen yeni yapı adaları 1950'li yıllardan sonra modern konut örneklerinin inşası için tercih edilen alanlar olarak hızla gelişmiştir. Bu gelişim 1965 ve 1972 yılına ait hava fotoğraflarından da gözlenebilmektedir (Şekil 4.62, Şekil 4.63). Kentin en önemli modern konut

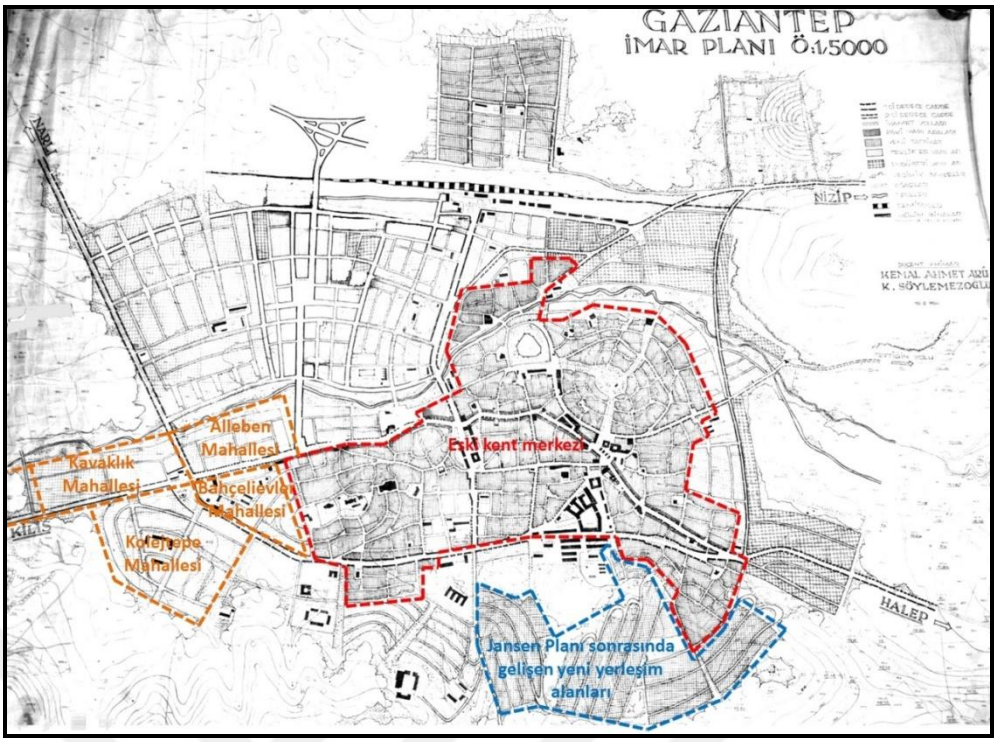
örneklerini barındıran Bahçelievler, Kolejtepe, Öğretmenevleri, Alleben ve Kavaklık mahalleleri kentin batısında gelişen mahallelerdir (Şekil 4.64). Bununla birlikte Arû-Söylemezoğlu tarafından, İstasyon Meydanı ve çevresinin de yerleşim alanları için yeni bir merkez olarak önerildiği dikkat çekmektedir.



Şekil 4. 62 1965 yılına ait hava fotoğrafında doğuda yer alan eski kent ve batıda gelişen modern konut alanları (Harita Genel Müdürlüğü Arşivi)



Şekil 4. 63 1972 yılına ait hava fotoğrafında doğuda yer alan eski kent ve batıda gelişen modern konut alanları (Harita Genel Müdürlüğü Arşivi)

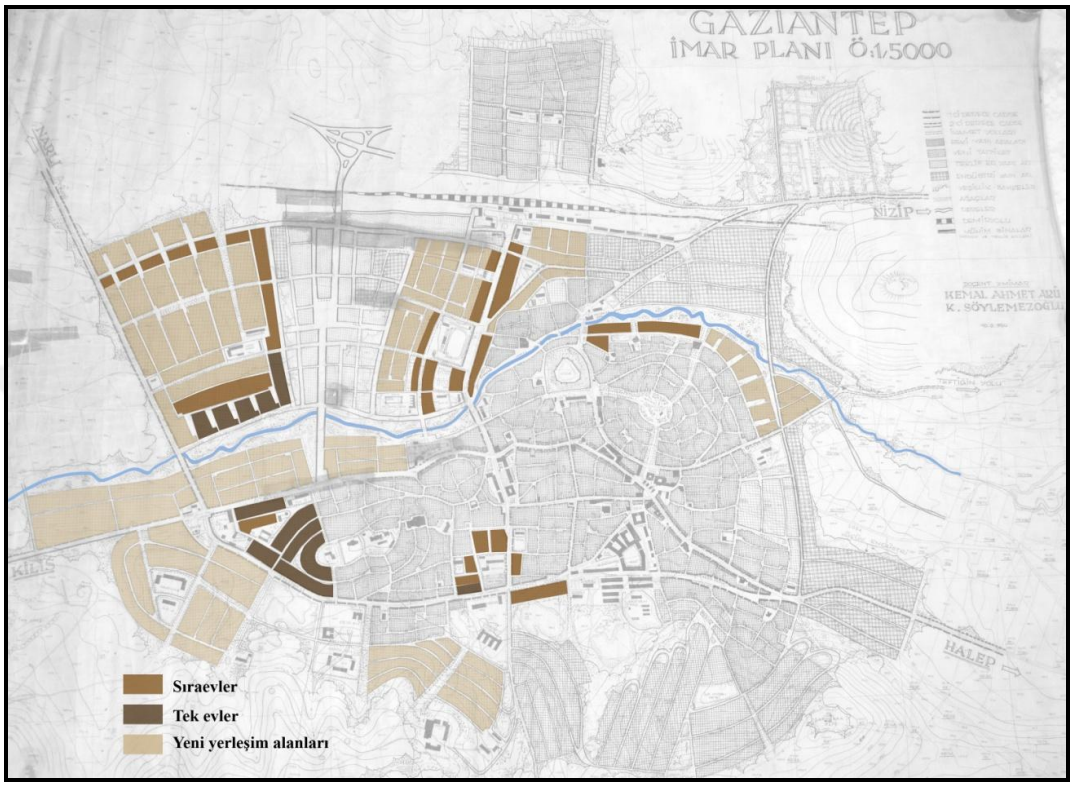


Şekil 4. 64 Arû-Söylemezoğlu Planı'nda eski kent sınırı ve Jansen Planı sonrasında yapılaşan yeni yerleşim alanları

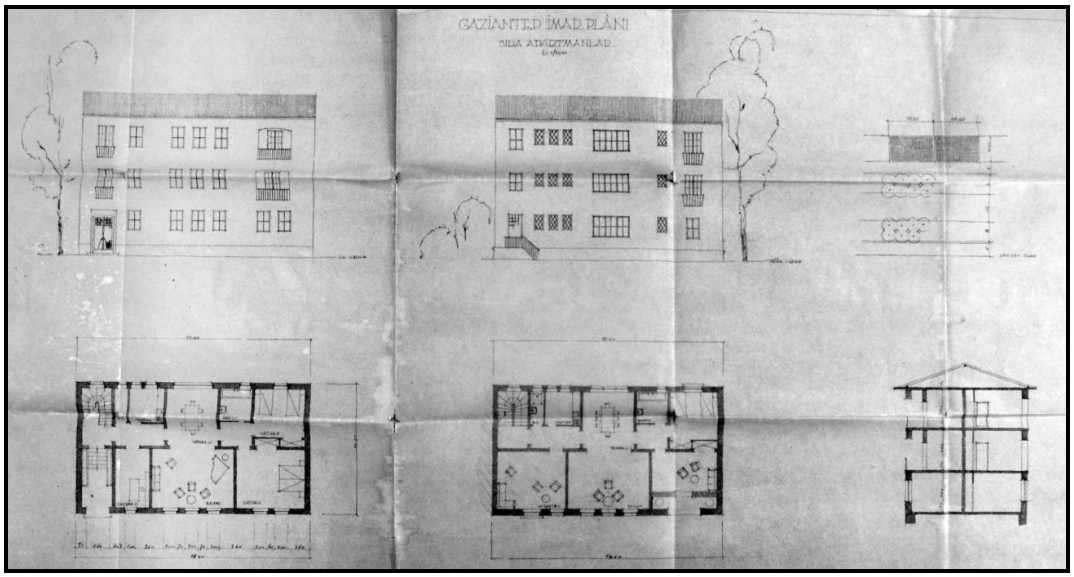
Arû-Söylemezoğlu Planı'nda konut alanları için tipolojik ayırım yapıldığı dikkat çekmektedir. Bu doğrultuda İstasyon Caddesi boyunca, kuzeydoğuda endüstri alanı olarak planlanan alanın güneyinde, Jansen'in bağlar, sebze bahçeleri olarak planladığı alanın çevresinde, İnönü Caddesi ve Atatürk Caddesi üzerinde, spor alanı çevresinde bulunan yapı adaları için inşa edilecek yapıların tek ev veya sıra ev olması durumu 1/2000 ve 1/1000 planlarda belirtilmiştir. Arû [124], sıra evlerin arsa kullanımı, yol, kanalizasyon tesisatlarında sağlanacak tasarruf ve aynı zamanda şehir estetiği açısından, ayrık evlere göre daha avantajlı olduğunu savunmuştur.

Gaziantep Planı'nda konumları belirtilen tek ve sıra evler için Arû-Söylemezoğlu tarafından 1/100 ölçek tip projelerin hazırlandığı dikkat çekmektedir (Şekil 4.65). Hazırlanan konut projeleri özellikle İstasyon Caddesi ve Bahçelievler Mahallesi'nde numune mahallelerin oluşturulmasının amaçlandığını göstermektedir. Bu doğrultuda, mağazalı ve mağazasız olmak üzere iki farklı biçimde projelendirilen sıra apartmanlar üç katlı, münferit konut tipi olarak adlandırılan tek evler ise iki katlı olarak planlanmış, mağazalı sıra apartmanlar için ayrıca bodrum kat kullanımı uygun görülmüştür (Şekil 4.66, Şekil 4.67, Şekil 4.68). Bahçeler içerisinde planlanan bu evleri, bahçeşehir

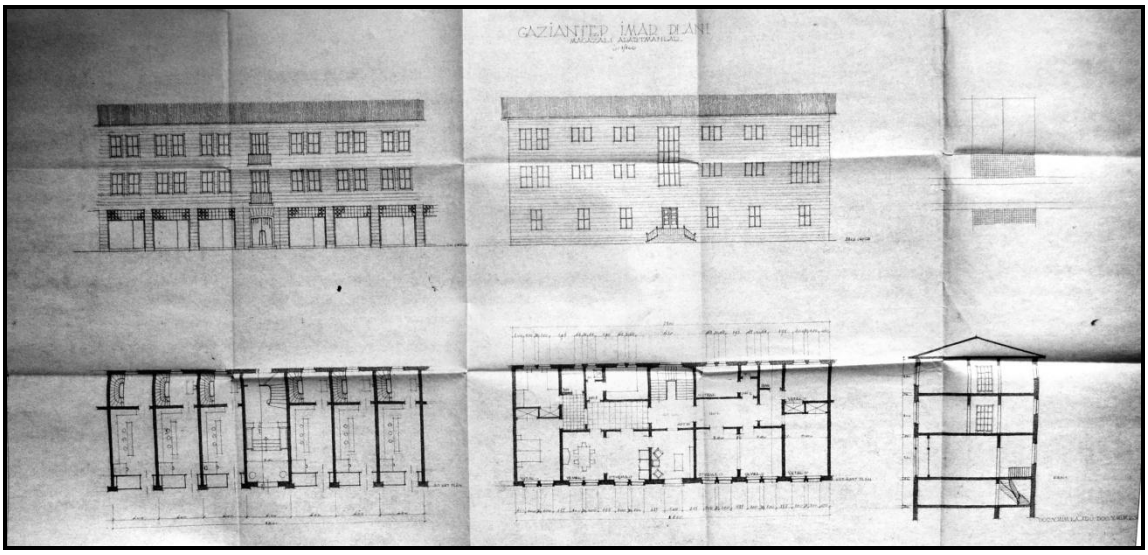
anlayışının Arû-Söylemezoğlu Planı'na bir yansıması olarak değerlendirmek mümkündür. Arû ve Söylemezoğlu'nun kent planı kapsamında konut tipolojilerine dair ayrıntılı çalışmaları, yalnızca işlevsel bir kent planlamanın ötesinde biçimsel kaygıların da taşındığı bir planlama anlayışının hâkim olduğunu göstermektedir.



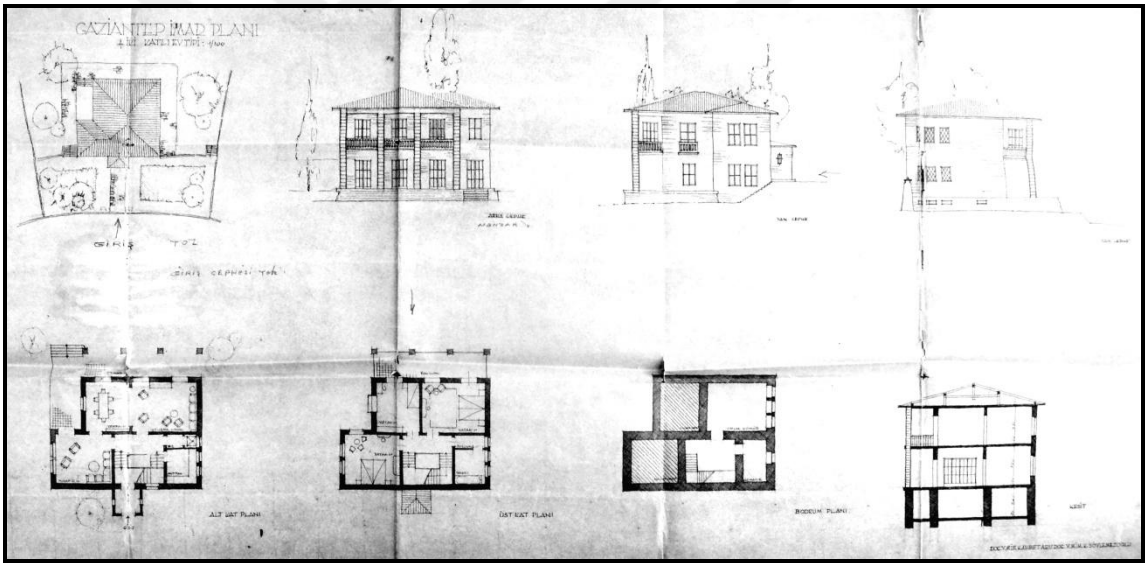
Şekil 4. 65 Arû-Söylemezoğlu Planı'nda tek evler, sıra evler ve yerleşim alanları için öngörülen alanlar



Şekil 4. 66 Arû-Söylemezoğlu tarafından hazırlanan mağazasız sıra ev tip projesi (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi Arşivi)



Şekil 4. 67 Arû-Söylemezoğlu tarafından hazırlanan mağazalı sıra ev tip projesi (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi Arşivi)



Şekil 4. 68 Arû-Söylemezoğlu tarafından hazırlanan münferit ev tip projesi (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi Arşivi)

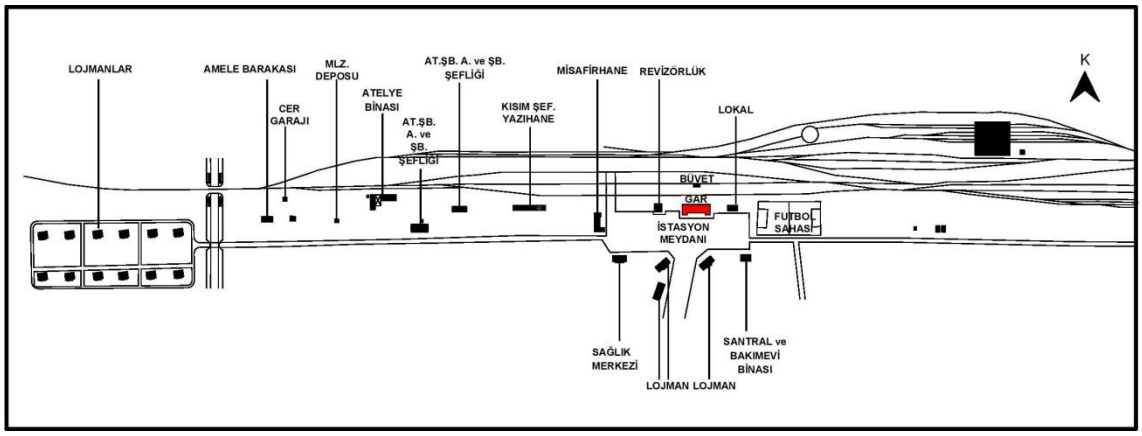
Arû-Söylemezoğlu Planı'yla birlikte kentin görünümünde yaşayan değişim artan bir ivmeyle hızlanmıştır. Özellikle konut mimarisinde yaşanan değişim, kentin en önemli modern mimari örneklerinin üretildiği bu dönemin şekillenmesinde etkin rol oynamıştır. Dönemin konut mimarisini lojmanlar, aile apartmanları ve kooperatif evleri üzerinden örneklemek mümkündür.

4.4.3.1 Lojmanlar

Cumhuriyet dönemi konut sunumunda önemli bir yere sahip lojman modeli, dönemin planlama anlayışını, yapım tekniğini ve malzeme özelliklerini yansıtması amacıyla modern konut okumalarında önemli bir yere sahiptir. Birçok kentte olduğu gibi TCDD lojmanları Gaziantep için de modern konut mimarisinin ilk örneklerini oluşturmuştur.

Geleneksel konut plan şemasından oldukça farklı, yeni bir plan şeması ile inşa edilen lojmanlar kentte sonraki yıllarda inşa edilen ilk aile apartmanları için bir model oluşturması açısından önemlidir. Devlet kontrolünde yaptırılan lojmanlar sundukları yeni plan şemalarıyla, geleneksel barınma alışkanlıklarının batılı anlamda değişmesine neden olmuşlardır. Geleneksel konut kültüründen farklı olarak lojmanlar planlı bir şekilde, tek seferde toplu olarak inşa edilmişlerdir. Bu çerçevede kentteki ilk toplu konutlar olarak ele alınabilirler.

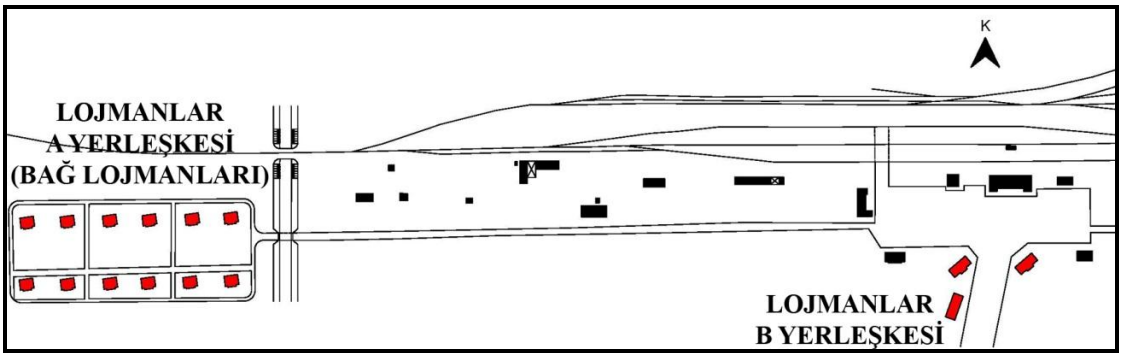
Gaziantep Devlet Demiryolu Lojmanları, kentin kuzeyinde yer alan gar binasının güneyinde 3 blok, batısında 12 blok olmak üzere toplam 15 blok olarak inşa edilmişlerdir (Şekil 4.69). Faklı plan şemalarına sahip olan bu iki yerleşke, TCDD 6.Bölge Müdürlüğü Adana arşivlerinden ulaşılan kayıt defterlerine göre 1956 ve 1959 yıllarında inşa edilmiştir.



Şekil 4. 69 TCDD Gaziantep Yerleşkesi genel vaziyet planı

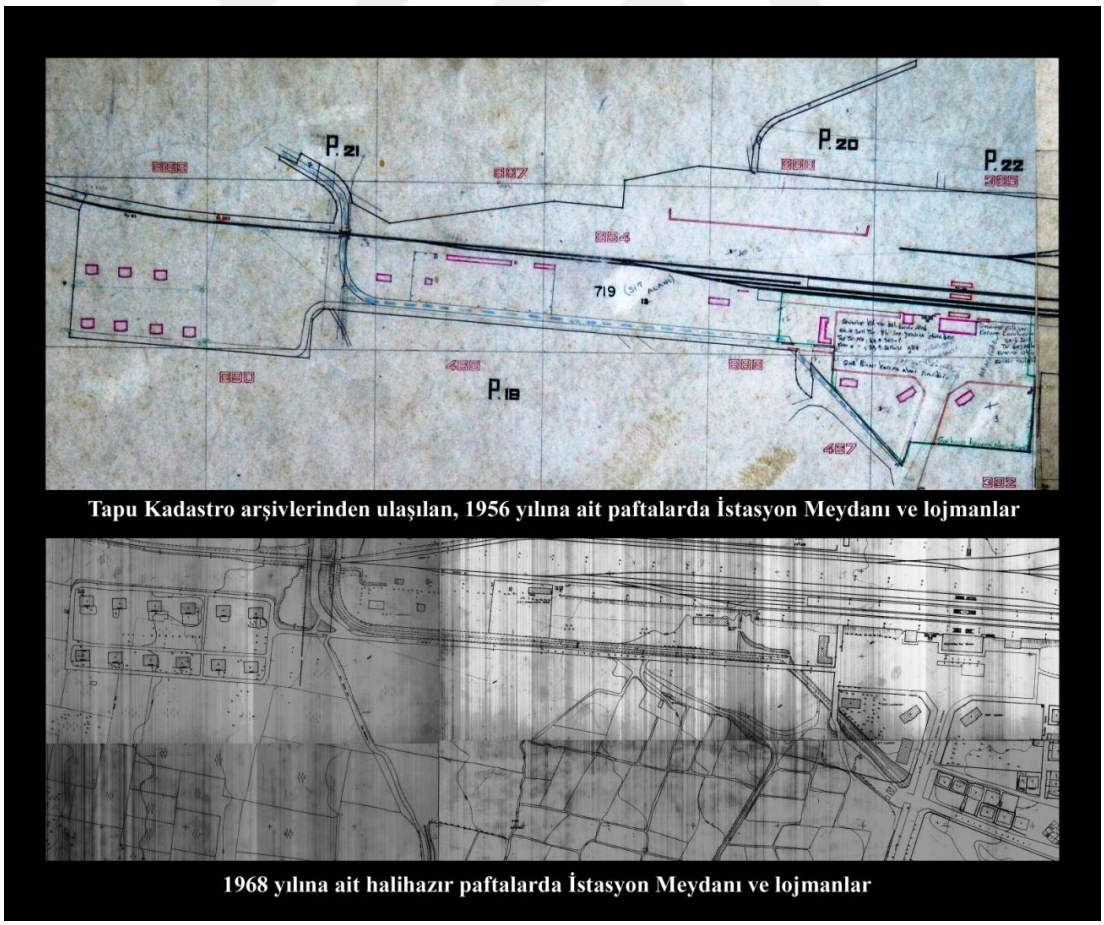
Çalışma kapsamında A ve B yerleşkesi olarak adlandırılacak olan lojmanlar iki farklı plan tipinden oluşmaktadır (Şekil 4.70). A yerleşkesi çalışma kapsamında ağırlıklı olarak ele alınacak olan, yörede "bağ lojmanları" olarak adlandırılan 12 bloktan oluşan bir konut yerleşkesidir. 3 blok olarak inşa edilen B yerleşkesi ise bağ lojmanlarından farklı olarak

tren garının tam karşısında, güneyinde inşa edilen, farklı plan tipleriyle bağ lojmanlarından ayrışmaktadır.



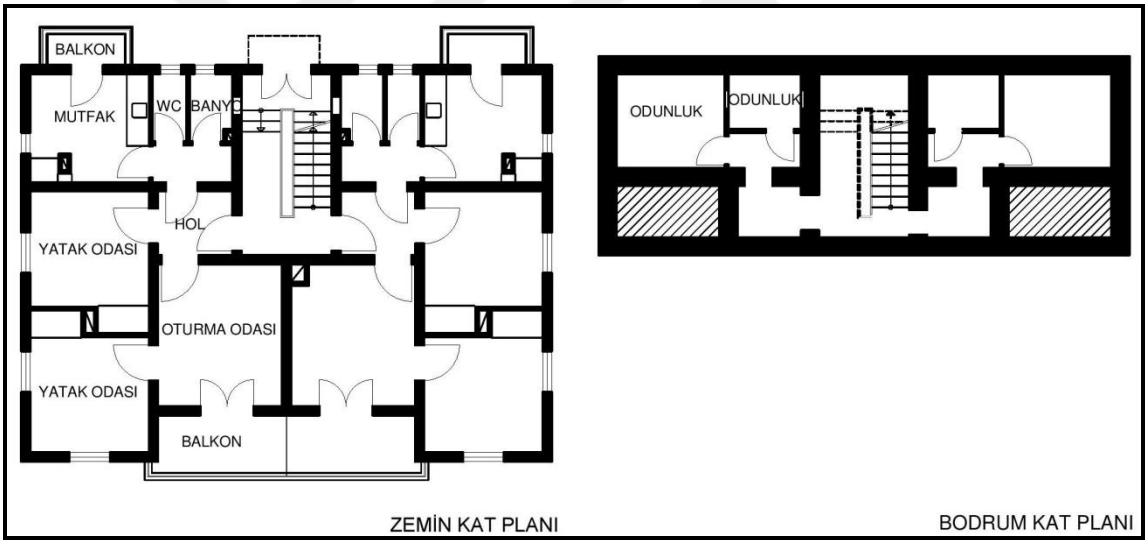
Şekil 4. 70 İki farklı yerleşke olarak inşa edilen TCDD Gaziantep Lojmanları

Tapu Kadastro arşivlerinden ulaşılan, 1956 yılına ait paftalarda, bağ lojmanları olarak adlandırılan A yerleşkesinden 7 bloğunun, B yerleşkesinden ise 2 bloğun inşa edildiği anlaşılmaktadır. 1968 yılına ait hâlihazır planlarda ise her iki yerleşkede de lojmanların tümünün inşa edildiği görülmektedir (Şekil 4.71).



Şekil 4. 71 İstasyon meydanı ve çevresinin 1956 ve 1968 yıllarına ait durumu

A yerleşkesinde 12 adet olarak inşa edilen lojman blokları birbirine paralel şekilde kuzey-güney doğrultusunda yerleştirilmiştir. Blokların her biri, her katta iki daire olmak üzere toplam dört daireden oluşmaktadır. Plan şemaları incelendiğinde, geleneksel konut mimarisinde tüm birimlere bağlantıyı sağlayan avlu yerine lojman konutlarında ana giriş holü, merkezi konumda yer alarak mekânlar arası bağlantıyı sağlamaktadır. Ana giriş holü yardımcı ve daha küçük bir holle mutfak, WC, banyo gibi ıslak hacimlere bağlanmaktadır. Lojman planlarında banyonun özelleşmiş bir mekân olarak konut birimlerine dâhil olması dikkat çekmektedir. Benzer şekilde kentin konut kültüründe yaygın bir şekilde kullanılan çok işlevli odaların lojmanlarda ayrışmaya başladığı görülmektedir. Bu doğrultuda odalar, oturma odası, yatak odası olarak adlandırılmakta, oturma odasından balkona erişim sağlanmaktadır. Balkonların alışılagelmiş avlu kullanımı yerine, lojmanlarda dış mekân kullanım alanı olarak özelleştiği dikkat çekmektedir (Şekil 4.72).



Şekil 4. 72 A yerleşkesi lojman plan şeması

Lojmanların plan şemasındaki farklılık kütlesel, biçimsel olarak da yapı karakterine yansımaktadır. Dış mekânla doğrudan ilişki kuran cepheler için yalın, mütevazı bir biçimlenme söz konusudur. Cephede dikdörtgen pencereler ritmik bir düzende sıralanmış, kuzey ve güney cephesinde yer alan balkonlarda metal korkuluklar kullanılmıştır. Dönemin yapılarında sıklıkla kullanılan kırma çatı ve sıva üzerine uygulanan sarı renkli boya, cepheye genel karakterini vermektir (Şekil 4.73, Şekil 4.74, Şekil 4.75).



Şekil 4. 73 A yerleşkesi lojmanları (Bağ Lojmanları)



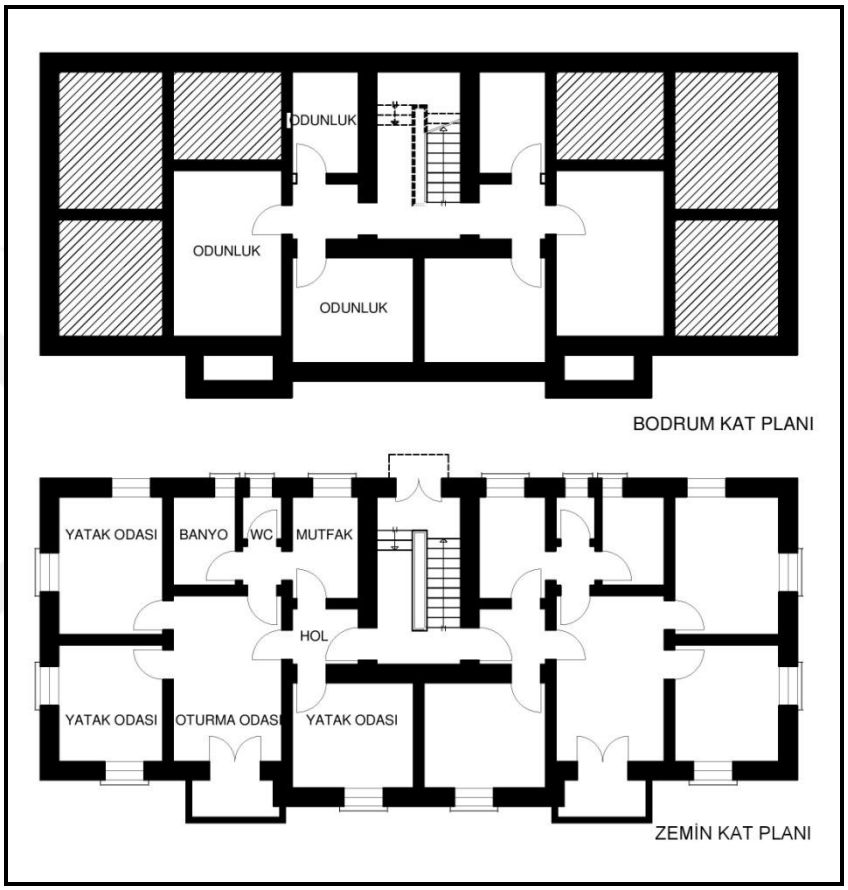
Şekil 4. 74 A yerleşkesi lojmanları



Şekil 4. 75 A yerleşkesi lojmanlar cephe çizimleri

A yerleşkesine benzer şekilde B yerleşkesinde yer alan, iki katlı lojman bloklarında da her katta iki daire yer almaktadır. A ve B yerleşkesindeki konut planları benzer özellikler

taşımakla birlikte konutların plan şemaları farklılık göstermektedir. B yerleşkesinde yer alan lojmanlarda ana giriş holünden iki farklı odaya ve mutfağa ulaşılmaktadır. A tipi yerleşkesinden farklı olarak mutfak, WC ve banyo gibi mekânları birbirine bağlayan ikincil hol, ana giriş holüyle doğrudan bağlantılı olmayıp, bu hole merkezi konumda yer alan odadan ulaşılmaktadır. Farklı büyüklüklerdeki balkonlar odalardan ve mutfaktan ulaşılacak şekilde konumlandırılmıştır (Şekil 4.76).



Şekil 4. 76 B yerleşkesi lojman plan şeması

B yerleşkesi lojmanları kırma çatıları, geniş saçakları, simetrik ve minimal cephe elemanlarıyla A yerleşkesiyle benzeşmekle birlikte, lineer biçimlenişi ve kütle boyutuyla farklılaşmaktadır (Şekil 4.77, Şekil 4.78, Şekil 4.79).



Şekil 4. 77 B yerleşkesi lojmanlar cephe çizimleri



Şekil 4. 78 B yerleşkesi lojmanları güneydoğu cephesi



Şekil 4. 79 B yerleşkesi lojmanları kuzeybatı cephesi

A yerleşkesindeki lojmanlarının günümüzde hala özgün fonksiyonuyla kullanılması ve basit onarımlar dışında büyük müdahalelere maruz kalmaması, yapıların belgelenmesini mümkün kılmıştır. Fakat tescillenen B yerleşkesi için aynı durum söz konusu değildir. Dış duvarlar korunarak iç düzenin tamamen değiştirilmesi yapının özgün durumunun okunmasına imkân tanımamış bu doğrultuda TCDD 6. Bölge Müdürlüğü Adana arşivlerinden edinilen dokümanlar sayesinde özgün kullanım şeması çıkartılmıştır.

4.4.3.2 Aile Apartmanları

Tüm Anadolu kentlerinde olduğu gibi Gaziantep'te de modernleşme arzusuyla hedeflenen yeni yaşam biçiminin mimari temsillerinden biri apartmanlardır. Tekeli [125], 1930'lar Türkiye'sinde tek konut sunum biçiminin bireysel konut olduğunu, dönemin koşulları olan yavaş kentleşme, arsaların henüz spekülatif değer kazanmamış olması, yerel yönetimlerin yavaş kentleşmeye bağlı olarak yeterli kentsel alanların planlamasında sıkıntı yaşamıyor olması, arsa maliyetlerinin düşük olması gibi nedenlerin bu konut sunum biçiminin oluşmasında etkili olduğunu belirtmektedir. Bu tür konutların satış amaçlı değil kullanım amaçlı üretilmesinden dolayı yüksek maliyet ve estetik kaygılarla üretildiğini belirten Tekeli, bu durumun kentleşme hızının artması ve beraberinde arsa değerlerinin yükselmesiyle birlikte değiştiğini, bireysel konutların yerini farklı sunum biçimlerine bıraktığını ifade etmektedir.

Bireysel konutların önceleri tek aile konutları olarak üretildiği ancak zamanla tek kişinin mülkiyetindeki birkaç katlı yapıda, her katta bağımsız konut birimleri oluşturularak ailenin ikinci nesil üyelerinin kullanımına sunulduğu dikkat çekmektedir. Aile apartmanları olarak adlandırılabilecek bu konut sunum biçiminin 1965'te kabul edilen 634 sayılı "Kat Mülkiyeti Kanunu" yürürlüğe girene kadar yaygın bir şekilde kullanıldığı görülmektedir.

Erken dönem apartmanların mekânsal ve fiziksel özellikleriyle kentsel dokunun değişimde önemli rol oynadığını söylemek mümkündür. Modernleşmenin simgesel ifadesi olan, söz konusu bu konut türü daha çok üst gelir grubu tarafından hızla benimsenmiş, dönemin yapım teknikleri ve malzemeleri kullanılarak, yeni beğeniler, alışkanlıklar doğrultusunda inşa edilmişlerdir. Aile ve ev yaşamında gerçekleşen

dönüşümler konutun mekânsal organizasyonu da değiştirmiş, kentin konut pratiğinde var olan çok işlevli odalar yerini özelleşmiş odalara bırakmış, mutfak, banyo, WC gibi ıslak hacimler konut içerisine dâhil edilerek, doğrudan kullanımları sağlanmıştır.

İlk apartmanlar olarak yaygınlık kazanan aile apartmanlarında odaların belirli işlevler için özelleşmeye başladığı belirtilmişse de konutlarda odalardan birinin merkezi konumda yer alarak aynı zamanda diğer odalara geçiş için kullanıldığı dikkat çekmektedir. Türk evi plan şemasında görülen sofa benzeri bir kullanıma sahip bu odaları, kentin konut pratiğinde kullanılan avlunun apartman konut planına bir yansıması olarak değerlendirmek mümkündür.

Konutun mekân organizasyonunda yaşanan bu değişimler benzer şekilde cephe ve kütle organizasyonunda da kendini göstermiştir. Özellikle modern konutta sağlık ve hijyen koşullarını vurgulayan tasarım anlayışı cephelerde bol ışık ve hava sağlayan açıklıkların kullanımını gerekli kılmış, bu durumda sokak cephelerinde alışılagelmiş sağır düzenlemeler, yerini iç ve dış mekan arasında görsel ilişki kuran cephe düzenlemelerine bırakmıştır. Bununla birlikte saçaklı, kiremitli kırma çatılar, süslemeden uzak, yalın mimari elemanların kullanımıyla oluşturulan yapıların karakteristik özelliklerinden biri olarak ön plana çıkmaktadır.

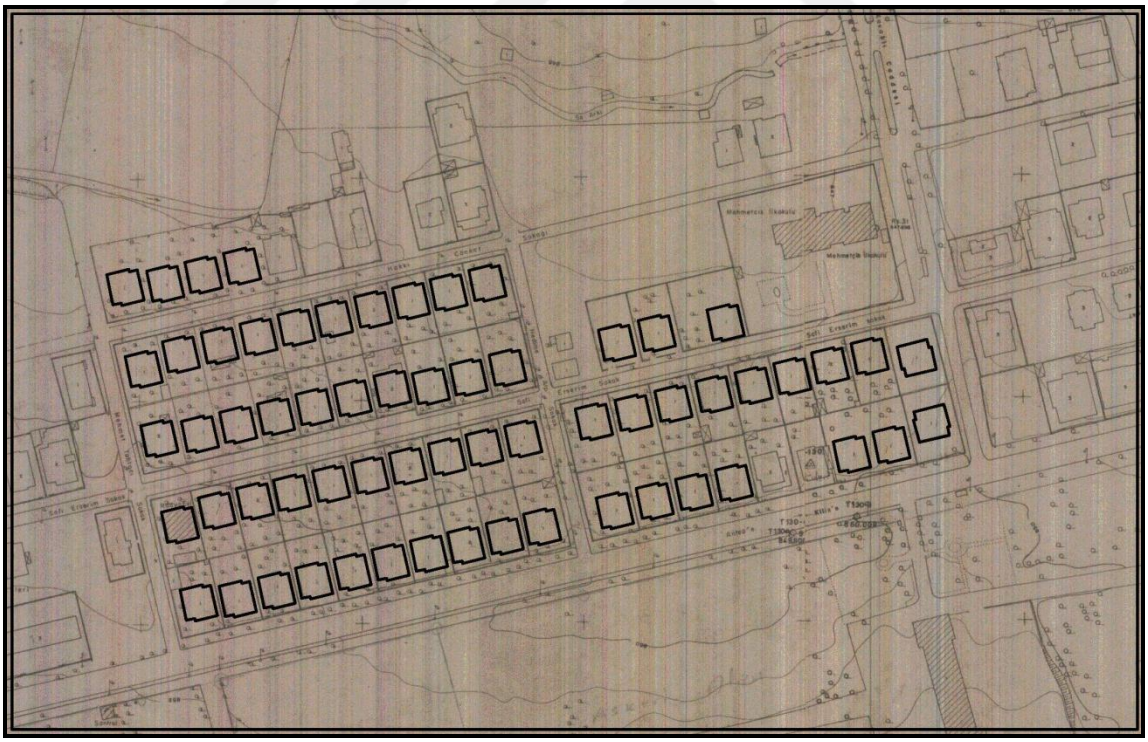
Söz konusu değişimleri doğrudan konutlar üzerinden okuyabilmek amacıyla dönemi örnekleyen mevcut konut yapıları belgelenerek, kent içindeki dağılımları ve mimari özellikleri ortaya konulmaya çalışılmıştır. Aynı zamanda 1960-1969 yılları arasında inşa edilen ancak günümüze ulaşmamış konut yapılarının ruhsat ve mimari projelerine kurum arşivlerinden ulaşılarak yapıların kent içindeki konumları tespit edilmiş ve aynı zamanda mekân organizasyonları ve cephe biçimlenmelerine çalışma kapsamında yer verilmiştir (Bkz. EK-B).

4.4.3.3 Yapı Kooperatifleri

Kentleşme hızına bağlı olarak zamanla artan arsa maliyetleri orta sınıfın tek parsel üzerinde konut sahibi olma olanağını olumsuz etkilemiş, bu durum yeni konut türlerinin üretilmesinde etkili olmuştur. 1965 yılında kabul edilen 634 sayılı "Kat Mülkiyeti Kanunu"nun 1. Maddesi'nde [126] belirtilen "Tamamlanmış bir yapının kat,

daire, iş bürosu, dükkân, mağaza, mahzen, depo gibi bölümlerinden ayrı ayrı ve başlı başına kullanılmaya elverişli olanları üzerinde, o gayrimenkulün maliki veya ortak malikleri tarafından, bu kanun hükümlerine göre, bağımsız mülkiyet hakları kurulabilir." ifadesiyle birlikte kooperatif olgusu hızla yaygınlaşmıştır. Bu doğrultuda Kat Mülkiyeti Kanunu'yla birlikte bir araya gelen orta sınıf, kentlerde artan arsa maliyetini paylaşarak konut edinme yoluna başvurmuş ve kişileri bir araya getirmek ve gerekli yasal işlemleri yürüterek gerekli finansmanı sağlamak amacıyla kooperatifler kurulmuştur [127].

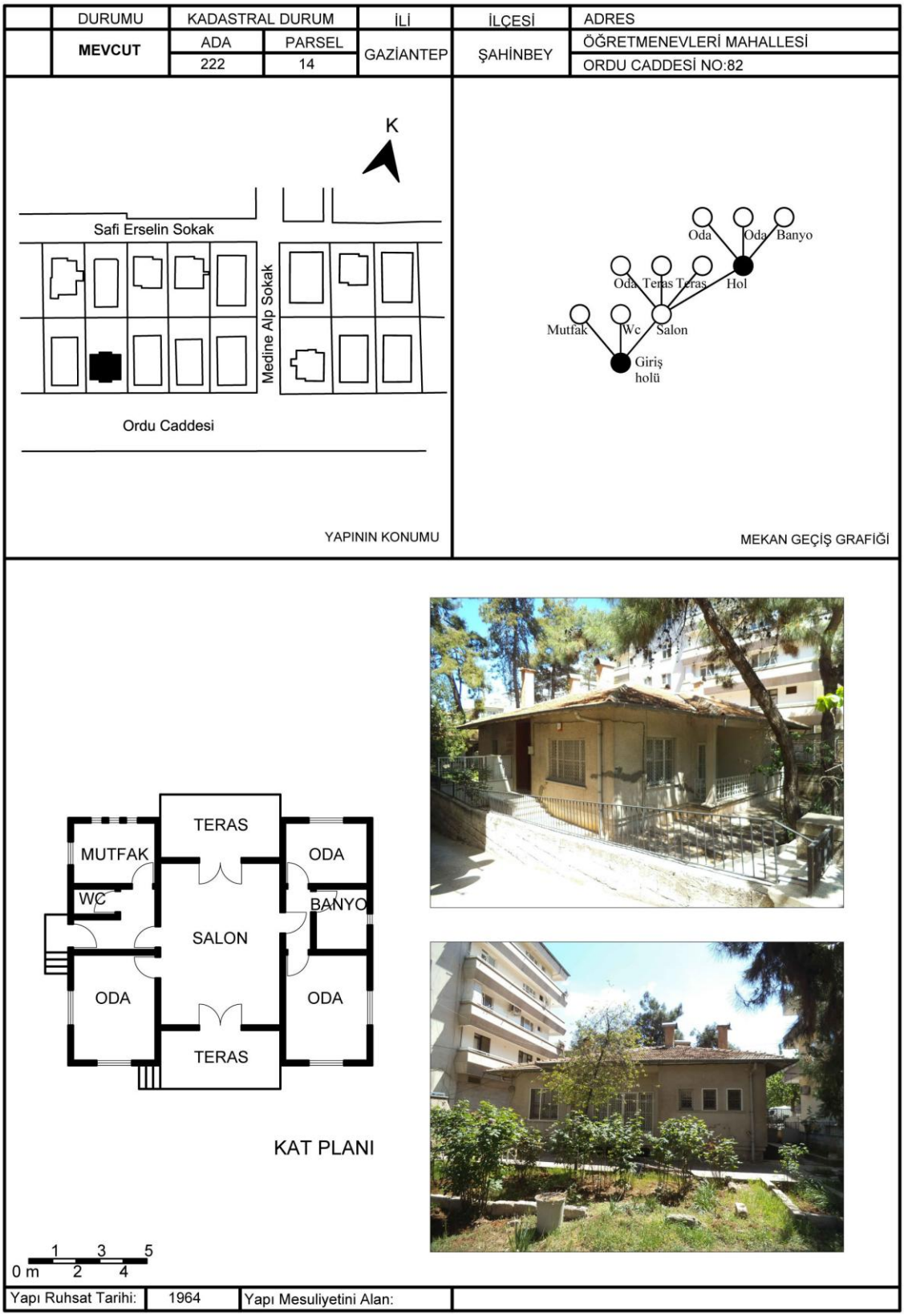
Gaziantep'de ilk kooperatif oluşumlarının 1960'lı yıllarda kurulduğu ve Öğretmenevleri Yapı Kooperatifi, Teknikiş Yapı Kooperatifi ve Mühendis Evleri Yapı Kooperatifi'nin kentte ilk kooperatif konutları olarak inşa edildiği görülmektedir. Teknikiş Yapı Kooperatifi ve Mühendis Evleri Yapı Kooperatifi'ne ait konutlar günümüze ulaşamamış ancak 1968 hâlihazır haritalarından anlaşıldığı üzere 63 konuttan oluşan Öğretmenevleri Yapı Kooperatifi kapsamında inşa edilen konutlardan yalnızca 2 adedi varlığını sürdürebilmiştir (Şekil 4.80).



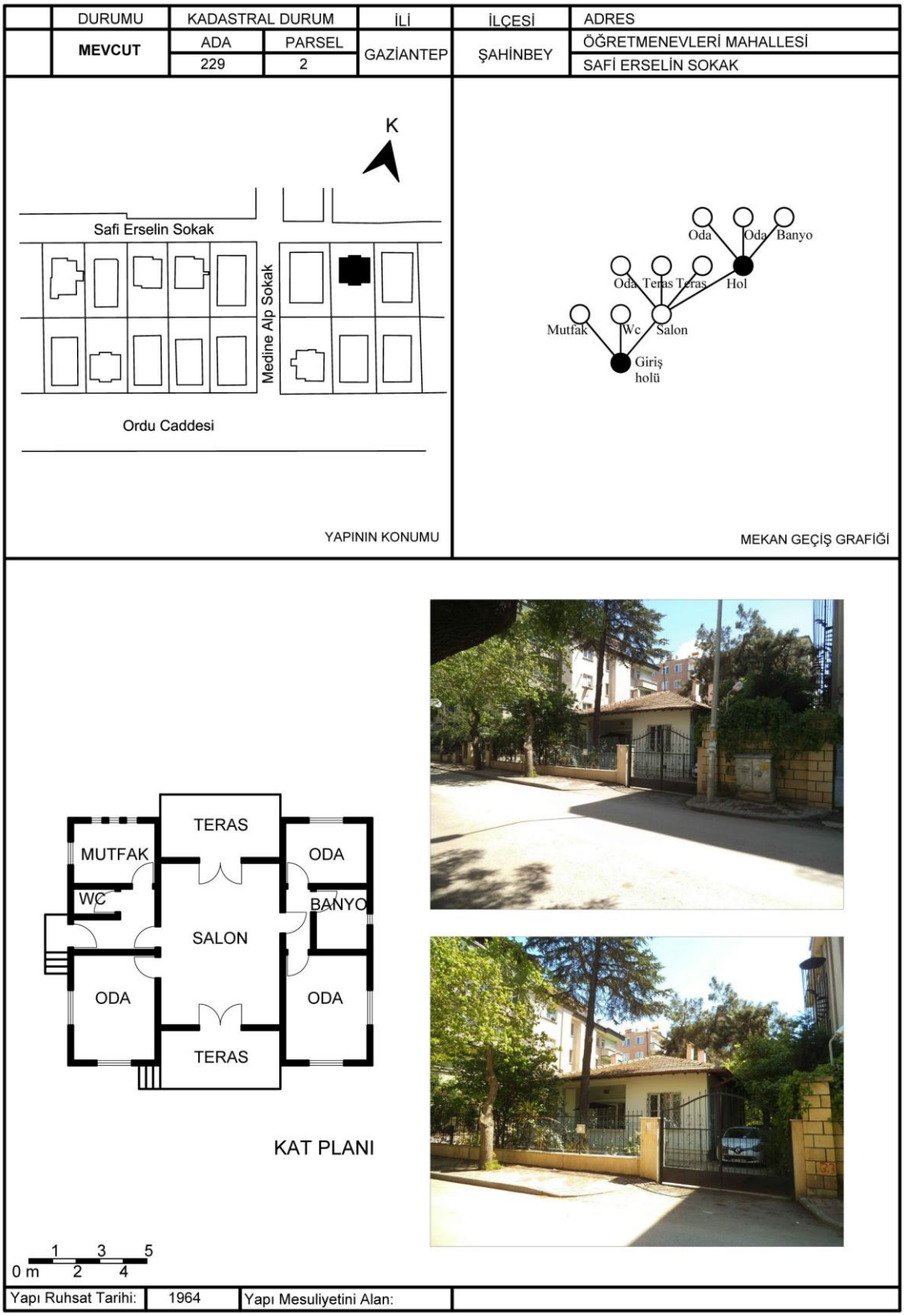
Şekil 4. 80 1968 hâlihazır haritada Öğretmenevleri

Ordu Caddesi ve Safi Erselin Sokak'ta yer alan, tek katlı ve yaklaşık 145 m2 olarak inşa edilen bu konutlar, üç yatak odası ve bir yaşama mekânından oluşmaktadır. Giriş

holüyle ıslak hacimlere ve merkezi konumdaki yaşama mekânına ulaşılan plan şemasında, yaşama mekânından farklı yöndeki teraslara, odalardan birine ve aynı zamanda ikinci bir holle banyo ve diğer odalara ulaşılmaktadır. Yalın, süslemeden uzak bir düzenlemeyle oluşturulan cepheler geniş saçaklı, kırma çatı kullanılarak vurgulanmıştır. Ön ve arka bahçe kullanımına imkân tanıyan konutlar her ne kadar kooperatif kapsamında inşa edilmiş olsalar da, kent içindeki konumları, yüksek maliyetleri dolayısıyla orta ve üst sınıfın tercih ettiği bir konut yerleşkesi olarak kabul görmüştür (Şekil 4.81, Şekil 4.82).



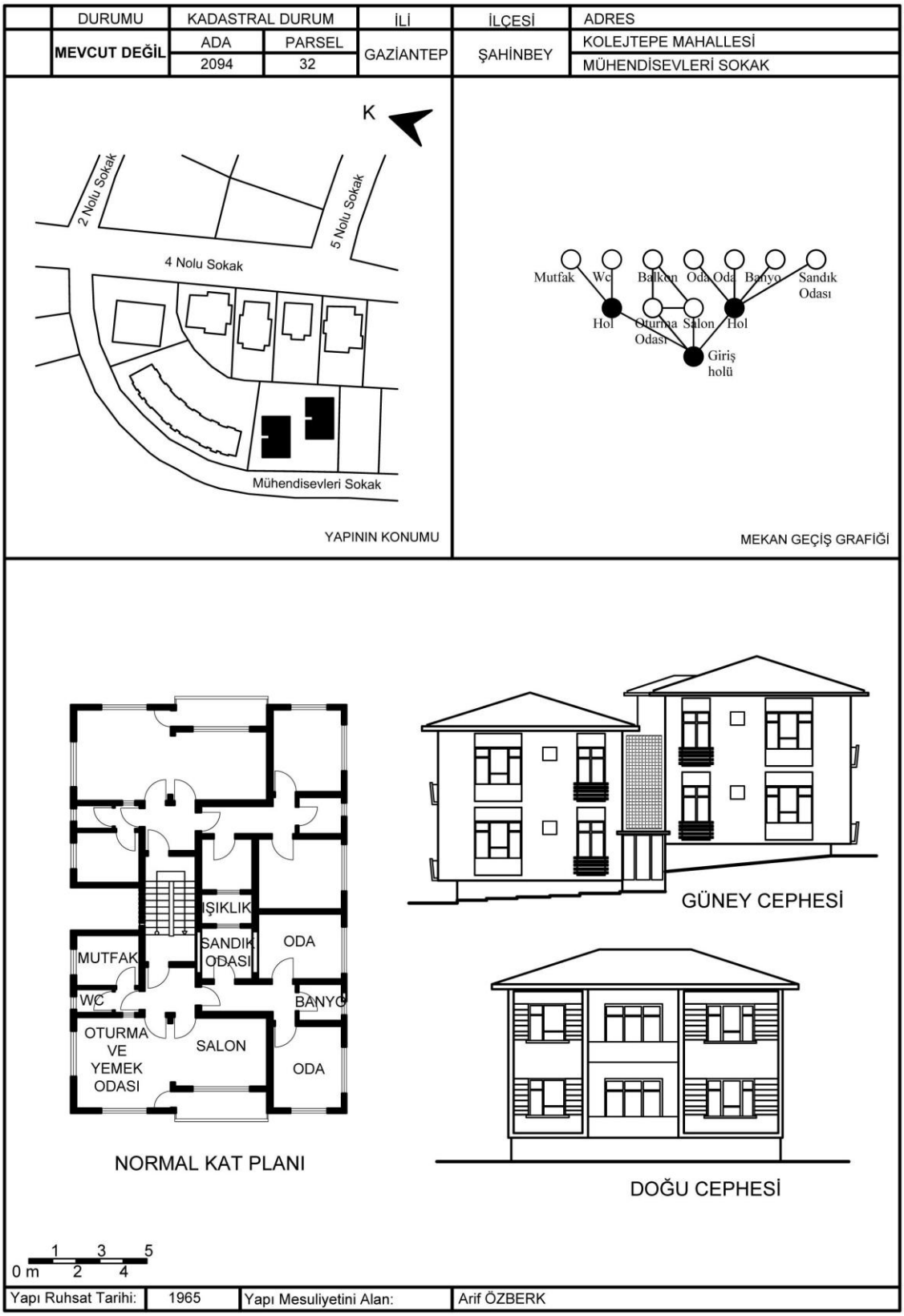
Şekil 4. 81 Öğretmenevleri Yapı Kooperatifine ait 222 ada, 14 parseldeki konut



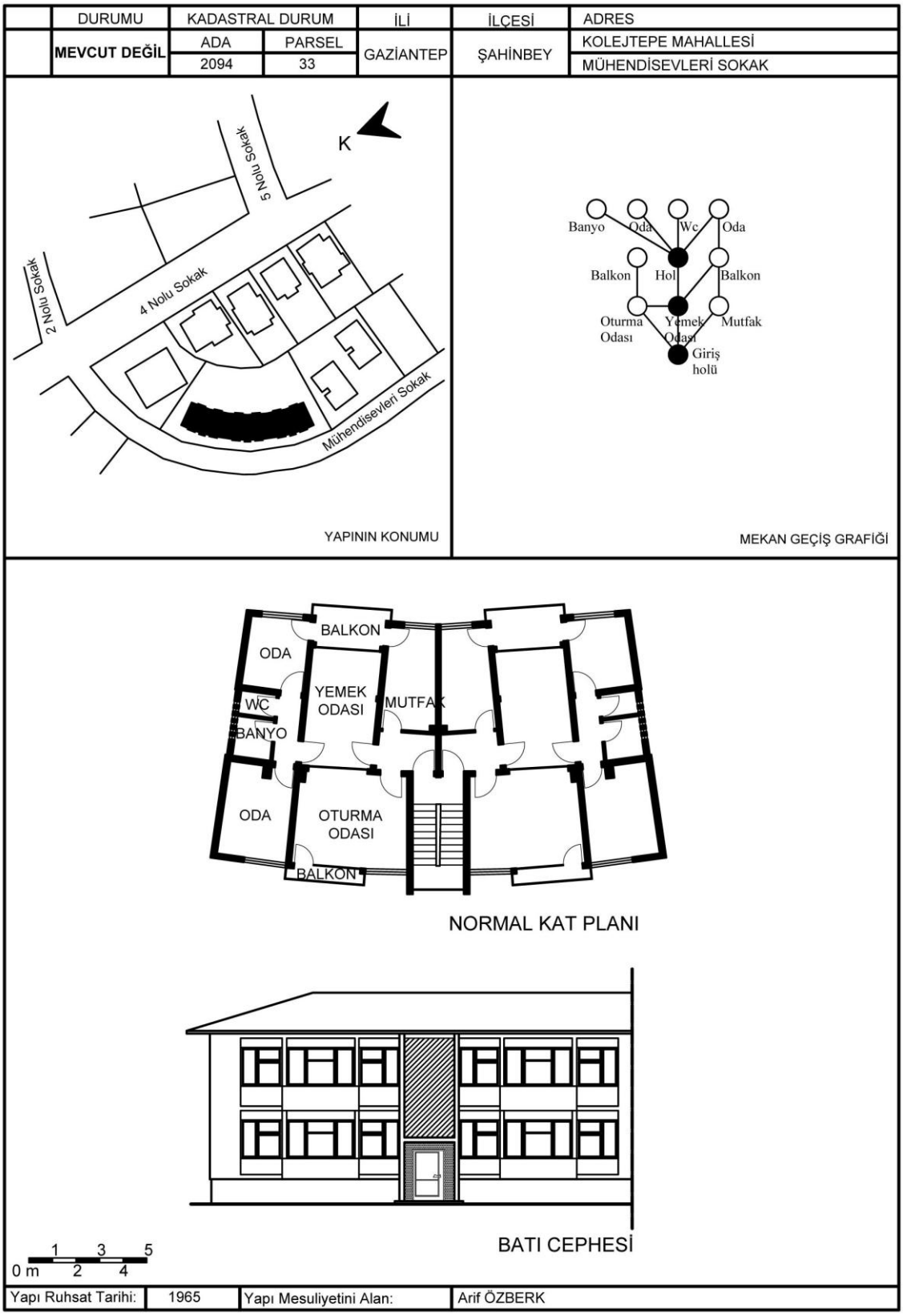
Şekil 4. 82 Öğretmenevleri Yapı Kooperatifine ait 229 ada, 2 parseldeki konut

1965 yılında inşa edilen, Kolejtepe Mahallesi'nde yer aldığı bilinen Mühendis Evleri Yapı Kooperatifi ise günümüze ulaşmayan, kentin ilk kooperatif oluşumlarından biridir. Mimari projesi Yük. Müh. Mimar Ahmet Açbay, fenni mesuliyeti Arif Özberk tarafından üstlenilen kooperatif iki blok halinde inşa edilmiş ve toplam sekiz daireden oluşmaktadır. Toplamda 800 m2 inşaat alanına sahip konutlar eğimli bir araziye oturmaktadır. Farklı kotlardaki merdiven sahanlıklarından ulaşılan daireler ıslak hacimleler birlikte iki yatak odası, misafir odası, yemek ve oturma odasının birlikte çözüldüğü bir yaşama mekânına sahiptir. Konutlar incelendiğinde, ilk apartman örneklerinde sıklıkla rastlanan merkezi bir odadan diğer odalara ulaşımın sağlandığı plan şemasından daha gelişmiş bir plan şemasına sahip olduğu görülmektedir. Konutlarda, giriş holünden yaşama mekânına ve WC, mutfak gibi ıslak hacimlere geçişi sağlayan küçük bir hole ulaşılmaktadır. Aynı zamanda yatak odaları, banyo ve sandık odasına ulaşımı sağlayan ikinci bir hol, mekânlar arası sirkülâsyonu sağlamaktadır. Edinilen mimari projelerden anlaşılacağı üzere cepheler dönemin genel karakterini yansıtan saçaklı, kırma çatılı bloklar yalın, süslemeden uzak bir tasarım anlayışıyla planlanmıştır (Şekil 4.83).

1965 yılında inşa edilen, Kolejtepe Mahallesi'nde yer aldığı bilinen ve günümüze ulaşmayan bir diğer yapı kooperatifi ise Teknikiş Yapı Kooperatifi'dir. Fenni mesuliyeti Arif Özberk'e ait olan kooperatif üç blok olarak inşa edilmiş ve toplam 1328 m2 inşaat alanına sahiptir. On iki daireden oluşan kooperatif her katta iki daire yer alacak şekilde planlanmıştır. Plan şemaları incelendiğinde giriş holünden mutfak, yemek odası ve oturma odasına ulaşılmakta, yemek odası aynı zamanda ikinci bir hole açılarak yatak odalarına ulaşımı sağlamaktadır. Yemek odasından ve oturma odasından ulaşılan balkonlar açık kullanım alanları olarak mekân organizasyonuna dâhil edilmiştir. WC, banyo gibi ıslak hacimler giriş holü yerine yemek odasından ulaşan ikinci holle bağlantılı bir şekilde çözülmüştür. Blokların birleşerek yay şeklinde araziye yerleşmiştir. Geniş açılıkların yer verildiği cephe organizasyonu saçak ve kırma çatı kullanımıyla dönemin tasarım anlayışını yansıtmaktadır (Şekil 4.84).



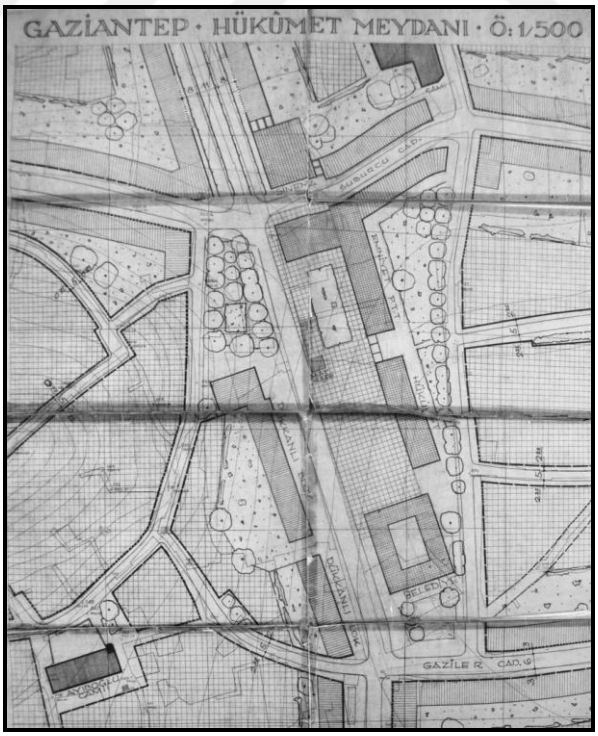
Şekil 4. 83 Mühendis Evler Yapı Kooperatifi



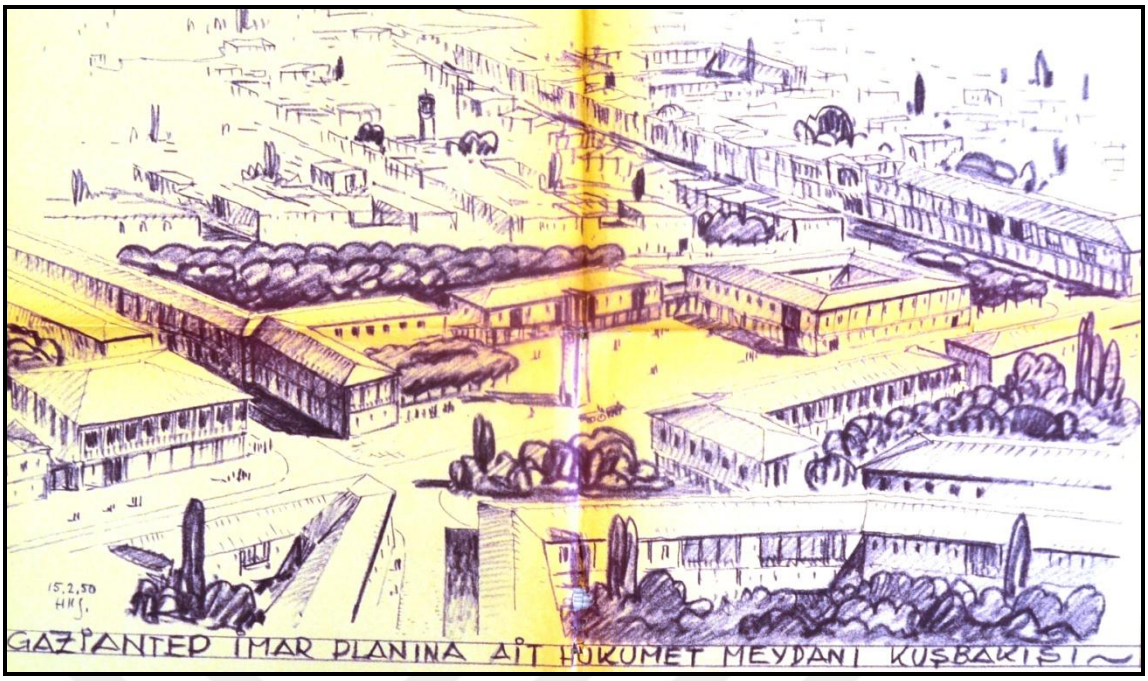
Şekil 4. 84 Teknikiş Yapı Kooperatifi

4.4.4 Yönetim Alanları

Arû-Söylemezoğlu Planı'nda yönetim alanlarının eski kent merkezinde yer alması öngörülmüştür. Eski kent merkezinde yer alan ve Çukurbostan olarak anılan alan, tıpkı Jansen Planı'nda olduğu gibi Arû-Söylemezoğlu Planı'nda da yeni yönetim binalarının inşa edileceği alan olarak uygun görülmüştür. Maarif Caddesi'nin ikiye böldüğü alanın doğu tarafında planlanan yönetim binaları için Arû-Söylemezoğlu tarafından 1/500 ölçekli yerleşim planı hazırlanmıştır (Şekil 4.85). Hükümet Meydanı olarak adlandırılan alan emniyet binası, PTT, hükümet binası ve belediye binasından oluşan bir kompleks olarak planlanmış, yapılar oluşturulan bir meydan etrafında sıralanmıştır. Bir saat kulesiyle vurgulanan meydanı çevreleyecek yapıların mimari karakteri ve kent silüetinde yaratacağı etki hazırlanan üç boyutlu çizimlerle ifade edilmiştir (Şekil 4.86). İki katlı yapılarla çevrelenmesi planlanan meydan aynı zamanda bir tören alanı olarak düşünülmüştür. Alanın kuzeyinde emniyet ve PTT binası bir arada planlanmış, meydanın merkezinde hükümet binası bağımsız bir yapı olarak konumlandırılmış, güneyde ise iç avlulu bir yapı olması önerilen belediye binasının yer alması düşünülmüştür.



Şekil 4. 85 Arû-Söylemezoğlu tarafından hazırlanan Hükümet Meydanı ve çevresine ait 1/500 ölçek yerleşim planı (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi arşivi)

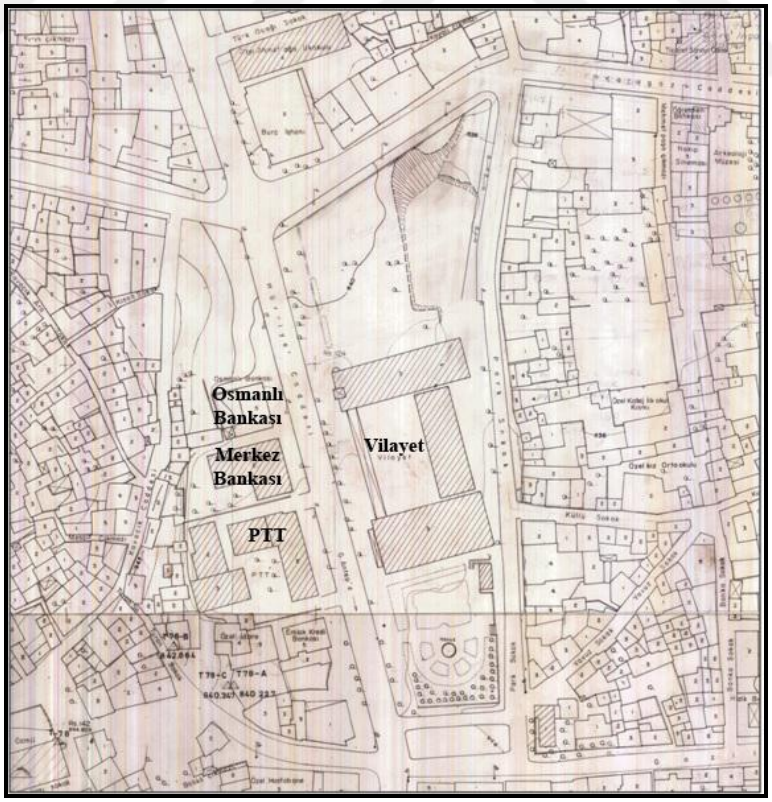


Şekil 4. 86 Arû-Söylemezoğlu tarafından hazırlanan Hükümet Meydanı ve çevresinin perspektif çizimi (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi arşivi)

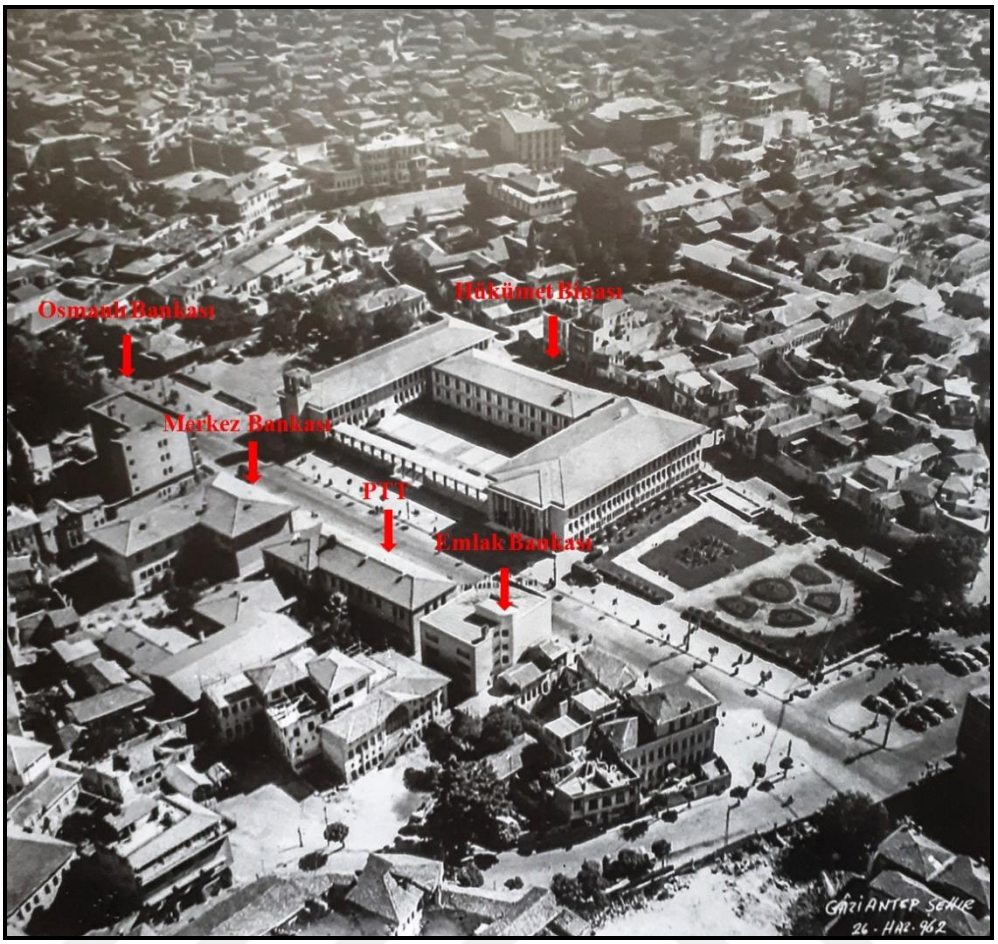
1950 yılında hazırlanan Arû-Söylemezoğlu Planı'nda alınan kararların uygulanmadığı, yönetim yapılarının farklı bir düzende inşa edildiği 1956 yılına ait kadastro paftalarından anlaşılmaktadır (Şekil 4.87). Kadastro paftalarına göre Maarif Caddesi'nin batı tarafında Merkez Bankası ve PTT yapısının inşa edildiği, doğu tarafında ise henüz tamamlanmamış olan Hükümet Binası'nın yapı izinin belirtildiği anlaşılmaktadır. 1968 hâlihazır haritalarda ise vilayet olarak adlandırılan Hükümet Binası, Merkez Bankası, PTT yapılarının konumları net bir şekilde belirtilmiştir. 1968 yılına ait hâlihazır haritadan anlaşılacağı üzere Hükümet Binası, Arû-Söylemezoğlu Planı'nda önerildiği şekilde inşa edilmemiş, 3 farklı bloktan oluşan yapı U plan formunda, ortada büyük bir avlu oluşturacak şekilde konumlandırılmıştır (Şekil 4.88). Yapının kuzeyinde yer alan meydan zaman içerisinde Hükümet Meydanı, Cumhuriyet Meydanı gibi isimlerle anılmış, güneyinde yer alan park ise Balıklı Parkı olarak adlandırılmıştır. 1960'lı yıllara ait fotoğraflar söz konusu alanın biçimlenişini göstermektedir (Şekil 4.89, Şekil 4.90). 1960'lı yıllardan sonra yapıların yer aldığı Hürriyet Caddesi önemli bir ticaret aksı olarak gelişmiş, zamanla yüksek katlı ticari yapıların inşa edildiği ticari merkez haline dönüşmüştür.



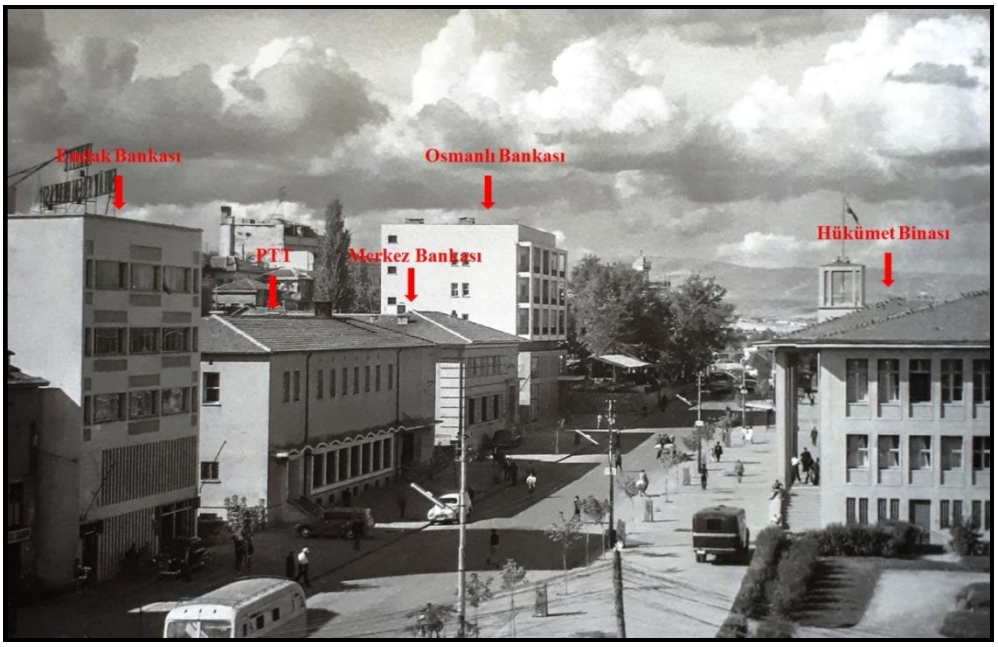
Şekil 4. 87 1956 yılına ait kadastro paftalarında yönetim yapılarının yer aldığı alan ve çevresi



Şekil 4. 88 1968 yılına ait hâlihazır haritada yönetim yapılarının yer aldığı alan ve çevresi



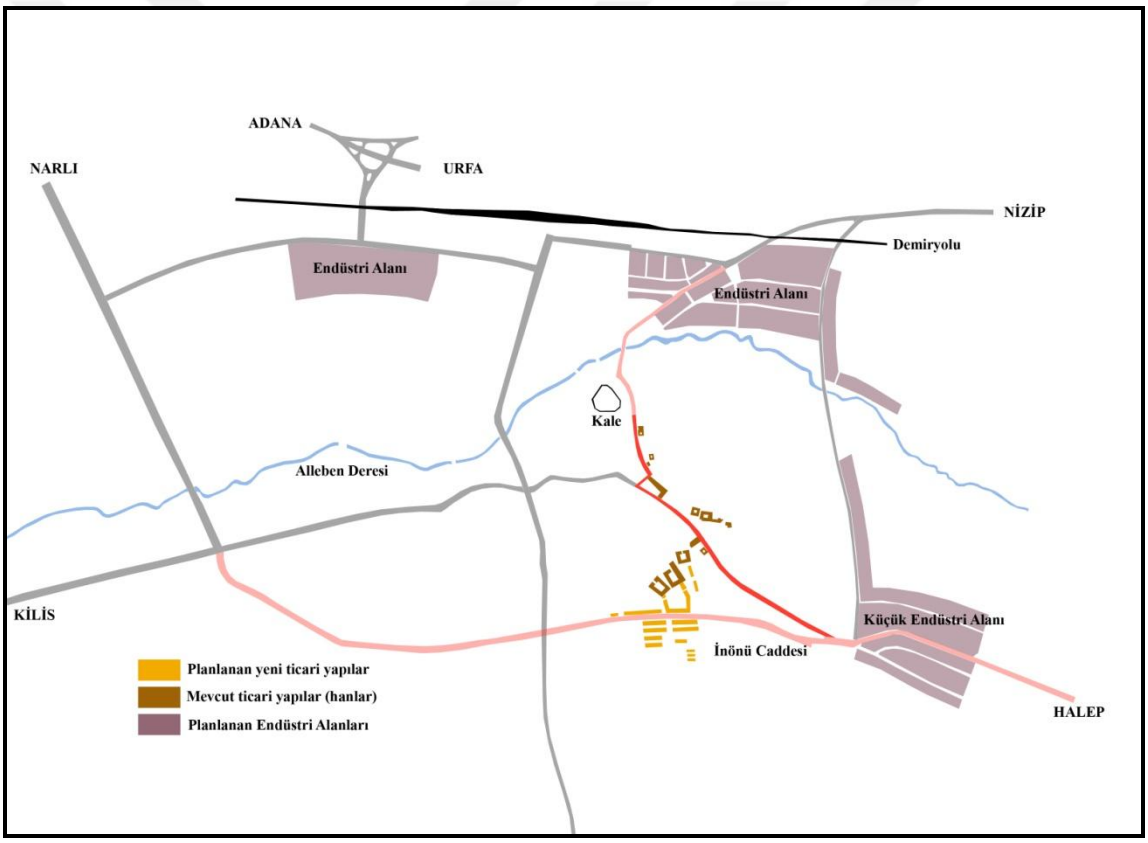
Şekil 4. 89 1962 yılında yönetim alanları ve çevresi [119].



Şekil 4. 90 1965 yılında yönetim alanları ve çevresi[119].

4.4.5 Ticaret Alanları

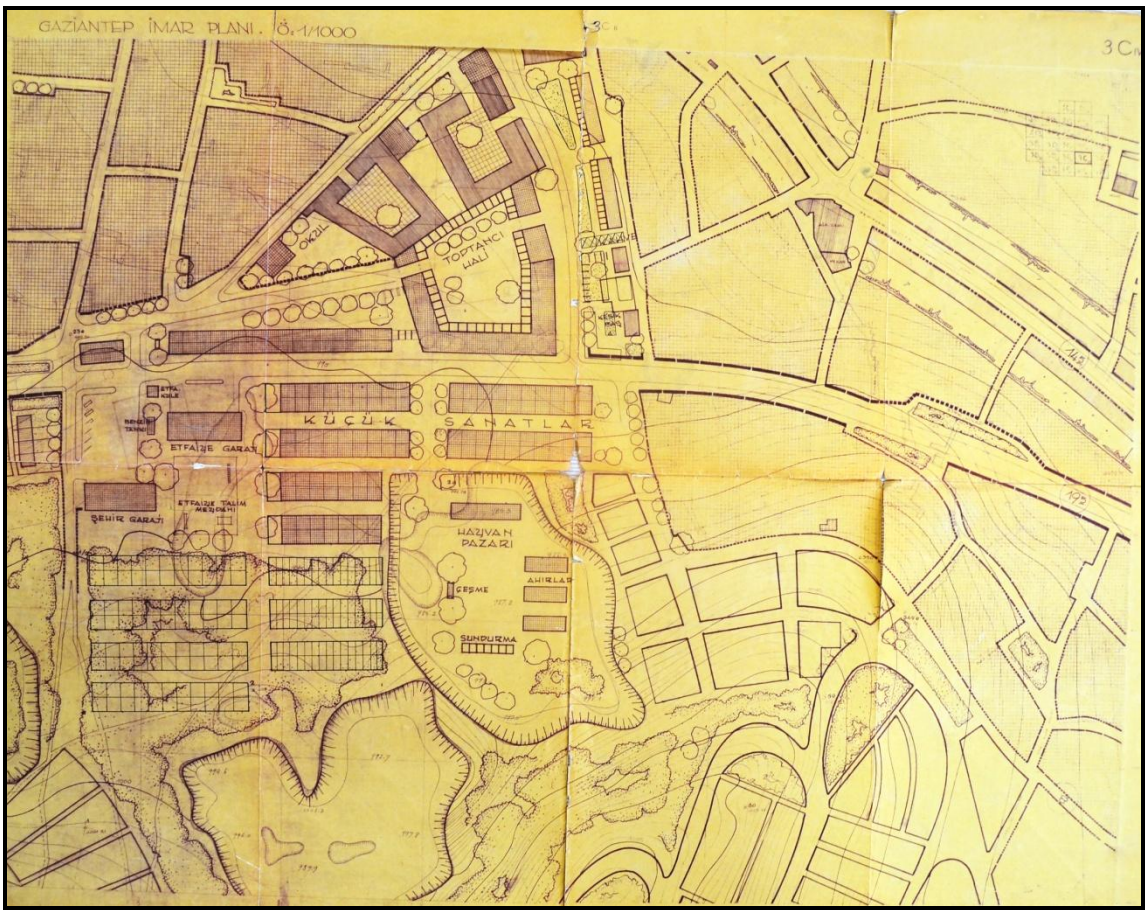
Ticaret alanların konumu incelendiğinde kentin kuruluşundan itibaren Halep yönünde gelişen ticari aksın Arû-Söylemezoğlu Planı'nın da ana ticaret aksı olarak korunduğu ve bu aksı destekleyecek bir biçimde ticari alanların İsmet İnönü Caddesi üzerinde planlandığı görülmektedir. Bu amaçla eski kent dokusunun önemli ticari yapılarından olan Şirehan ve Yemişhan'ın güneyde yeni ticari yapılarla desteklendiği ve bu alanın ticari bir merkez olarak planlandığı dikkat çekmektedir. Toptancı halleri, dükkânlar, şehir garajı, itfaiye garajı, küçük sanatlar ve hayvan pazarı gibi ticari işlevlerin bir araya toplandığı bu merkez mevcut ticari aksın bitişiğinde fakat İnönü Caddesi üzerinde planlanmıştır (Şekil 4.91).



Şekil 4. 91 Arû-Söylemezoğlu Planı'nın da mevcut ticari yapıların ve planlanan yeni ticari yapıların konumu

Arû'nun ticari işlevlerin yer seçiminde kent içi ulaşımı ve çevre köylerden ticaret amacıyla kente gelecek köylülerin kentle kurdukları ilişkiyi dikkate aldığı açıktır. Arû'nun planlarında önemsediği bu durum benzer şekilde Burdur [93] ve Söke [94] planlarına ait plan raporlarında da belirtilmiştir. Plan raporlarında mallarını satmak için

şehre gelen köylülerin şehir merkezine girmeden pazar alanına ulaşmalarının, hem trafik hem de şehrin temizliğini sağlamak amacıyla önemli olduğu belirtilmiştir. Ticaret alanlarının konumu incelendiğinde bu yaklaşımın Gaziantep Planı içinde uygulandığı anlaşılmaktadır (Şekil 4.92). Kilis ve Halep güzergâhından gelen köylülerin İnönü Caddesi, Nizip yönünden gelen köylülerin endüstri alanlarını bağlayan yol üzerinden güneye yönlenerek yüklerini, arabalarını ve hayvanlarını bu alanda bırakmaları, alış veriş için yürüyerek kent merkezine ulaşmaları amaçlanmış olmalıdır. Böylece kent merkezi hem trafik yoğunluğu olarak hem de hayvanların yaratacağı kirlilik açısından olumsuz etkilenmemiş olacaktır.



Şekil 4. 92 İsmet İnönü Caddesi üzerinde yer alması planlanan yeni ticari merkezin 1/1000 planda gösterimi (Gaziantep Büyükşehir Belediyesi arşivi)

Planda ticari işlevler bir merkez niteliğindeki bu alan ve mevcut Halep aksı boyunca sıralanmış olsa da yerleşim alanlarının bulunduğu bölgelerde günlük ihtiyaçların giderilebileceği, küçük mahallî çarşı alanlarının da planlandığı dikkat çekmektedir (Şekil 4.93).



Şekil 4. 93 Yerleşim alanlarında yer alması planlanan çarşılar

Plan kapsamında endüstri alanlarının konumunun da ticaret alanlarıyla birlikte ele alındığı dikkat çekmektedir. Demiryolu hattı ve aynı zamanda Nizip karayolu ile bağlantısı düşünülen kuzeydoğuda yer alan endüstri alanı güneye devam eden ulaşım aksıyla güneydoğudaki küçük endüstri alanıyla birleştirilmiş böylece Halep ticaret aksına bağlanmıştır. Bununla birlikte kentin kuzeybatısında yeni bir endüstri alanın planlandığı ve alanın Adana ve Urfa'ya ulaşım sağlayacak karayolu bağlantısıyla birlikte düşünüldüğü dikkat çekmektedir. Ancak öngörülen alanda bir endüstri alanı kurulamamış, zaman içerisinde alan, konut yapılarının inşa edildiği bir bölge haline gelmiştir.

BÖLÜM 5

GAZİANTEP KENT DOKUSUNUN SÜREKLİLİK BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu bölümde bir kent üzerinden süreklilik kavramının tartışılabilmesi için hangi parametreler doğrultusunda analiz yapılacağı ele alınmıştır. Bu kapsamda çalışmada, kentsel ulaşım sistemi, yeşil alanlar, konut alanları, ticaret ve yönetim alanları olmak üzere 4 ana başlık üzerinden yapılacak analizlerin kentsel sürekliliğin izini sürmek açısından önemli ipuçları vereceği düşünülmüş ve bu amaçla üretilen kartografik çalışmalar karşılaştırılarak yorumlanmıştır. Bu noktada üretilen kartografik çalışmaların hangi dönemsel kesitleri temsil edeceği önemlidir. Kentsel sürekliliğin tartışılabilmesi için öncelikle geleneksel kent dokusu ortaya konulmaya çalışılmış ve sonrasında tezin odaklandığı, modern kent biçimlenişinin etkin olduğu 1938-1973 tarih aralığında gerçekleştirilen planlama çalışmaları ve 1968 yılına ait hâlihazır harita karşılaştırılarak yorumlanmıştır. Böylece söz konuşu 4 kriterin (kentsel ulaşım sistemi, kentin yeşil alan kurgusu, konut alanları ve konut mekân organizasyonları, ticaret ve yönetim alanları) planlama öncesi geleneksel kent dokusu, Jansen Planı, Âru-Söylemezoğlu Planı ve 1968 yılına ait hâlihazır haritalardaki durumu analiz edilerek, benzerlikler ve farklılıklar ortaya konulmuştur. Bu sayede modernleşme ideolojisi kapsamında yeniden biçimlenmesi hedeflenen kentler için alınan kararların ne ölçüde alana yansıdığı, hedeflenen değişimin geçmişin mekân üretme pratikleri karşısında etkinliği, bu pratiklerin kent morfolojisinin şekillenmesinde ne ölçüde sürdürüldüğü ortaya konulmaya çalışılmıştır.

5.1 Kentsel Ulaşım Sistemi

Kentsel ulaşım sistemi, kentsel sürekliliğin tartışılmasında önemli veriler ortaya koymaktadır. Her ne kadar biçimsel farklar söz konusu olsa da, kentin gelişimine ve büyümesine paralel olarak oluşan yeni aksların mevcut sisteme eklenerek, var olan sistemin bir uzantısı halinde gelişim gösterdiği anlaşılmaktadır. Geleneksel kent dokusu incelendiğinde yol hiyerarşinin organik biçimde geliştiği, topografyaya bağlı olarak özellikle tepe yerleşimlerinde çember halkaları biçiminde şekillendiği görülmektedir. Yol hiyerarşinin kurulmasında, kalenin varlığı ve kentin Halep ile kurduğu ilişki öncül etkenler arasında yer almaktadır. Geleneksel dokunun karakteristik özelliğini oluşturan organik yapıdaki ulaşım sisteminde 4 ana aksın belirginleştiği ve sistemdeki diğer ulaşım akslarının bu 4 ana aksla bağlantılı bir şekilde yayılım gösterdiği anlaşılmaktadır (Şekil 5.1). Geleneksel kent dokusunun en önemli aksı olarak kabul edilebilecek, kaleden başlayarak Halep yönüne doğru uzanan aks ulaşım sistemindeki ana omurgayı oluşturmaktadır. Kentin en önemli ticari ve dini yapılarının bu aks üzerinde yer alması kent kurgusunda söz konusu aksın önemini vurgular niteliktedir. Kentin kuruluşundan itibaren Halep'le kurduğu ticari ilişki bu aksın varlığını gerekli kılmıştır. Ön plana çıkan akslardan ikisi, Suburcu Caddesi ve Gaziler Caddesi, doğrudan Halep aksıyla kesişmekte ve kentin önemli düğüm noktalarını oluşturmaktadır. Suburcu Caddesi ve Gaziler Caddesi'nin 1920'li yıllarda aynı anda hem yaya hem de motorlu taşıt ulaşımına imkân tanıyan, her iki yanında 1-2 katlı yapıların sıralandığı, önemli ticaret aksları olarak ön plana çıktığı anlaşılmaktadır (Şekil 5.2, Şekil 5.3). Kuzey-güney doğrultusunda uzanan, kentin Nizip İle bağlantısını kuran, Maarif Caddesi olarak adlandırılan düşey aks ise ulaşım sisteminin diğer önemli aksından biri olarak belirginleşmektedir. Ancak 1920 yılında Fransız Kumandan Abadi tarafından çizilen Antep kenti krokisinde (Şekil 4.12) ve Cuda'nın [117] çalışmasında yer verdiği, 1/25000 ölçekli mevcut durumu gösterir haritada belirgin bir şekilde görülen bu aksın (Şekil 4.19), dönemin fotoğraflarlarından anlaşılacağı üzere ((Şekil 4.23), 1940'lı yıllara kadar stabilize bir yol olduğu, 1940'lı yıllardan sonra ise düzenlenerek genişletildiği anlaşılmaktadır.

Geleneksel kent dokusunun omurgasını oluşturan bu 4 ana aksın, 1938 yılında hazırlanan, kentin ilk planı olan Jansen Planı'nında da sürdürüldüğü, planın önemli caddeleri olan İstasyon Caddesi, İsmet İnönü Caddesi, Atatürk Bulvarı ve Maarif

Caddesi'nin güneye doğru uzanarak yeni konut alanlarına ulaşımı sağlayan caddenin bu mevcut aksların devamı niteliğinde planlandığı dikkat çekmektedir. Böylece kentin, var olan aksların devam ettirilerek oluşturulan caddelerin etrafında büyümesi öngörülmüştür. Suburcu Caddesi'nin batı yönünde sürekliliğini sağlayacak olan Atatürk Bulvarı zamanla kentin en önemli caddelerinden biri haline gelmiş ve dönemin özelliklerini taşıyan modern yapı örnekleri bu cadde üzerinde yoğun bir şekilde inşa edilmiştir. Planda Nizip şosesi devam ettirilerek İstasyon Caddesi olarak adlandırılmış ve bu caddenin kuzeyde yer alacak demiryolu hattı ile kent merkezini birbirine bağlayan önemli bir aks olarak oluşturulması önerilmiştir.



Şekil 5. 1 Geleneksel kent dokusunda kentsel ulaşım sistemi ve ana akslar



Şekil 5. 2 1920'li yıllarda Suburcu Caddesi [119].



Şekil 5. 3 1920'li yıllarda Gaziler Caddesi [119].

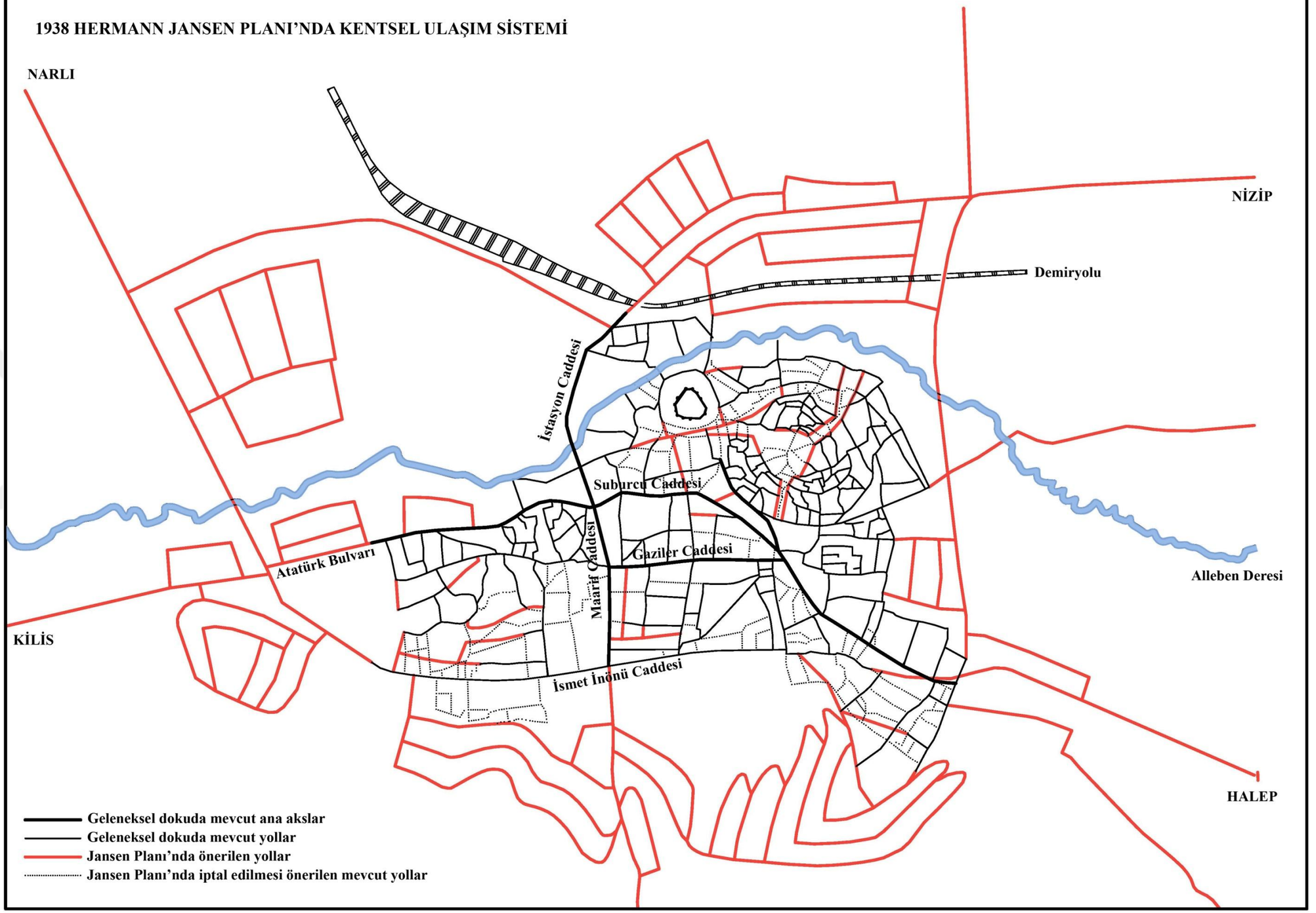
Geleneksel kent dokusunun Halep aksı doğrultusunda şekillendiği önceki bölümlerde belirtilmiştir. 1938 planında da Halep aksı tıpkı geleneksel dokuda olduğu gibi,

planlanan kentin ana akslarından biri olarak korunmuştur. Sahip olduğu ticari işlev sürdürülerek yeni ticari alanların bu aksa bağlanan İsmet İnönü Caddesi üzerinde yer alması öngörülmüştür. Bununla birlikte aksın kent kurgusundaki baskın rolünün, yeni yerleşim alanlarının Halep aksının güneyinde konumlandırılması kararında etkili olduğu düşünülmektedir.

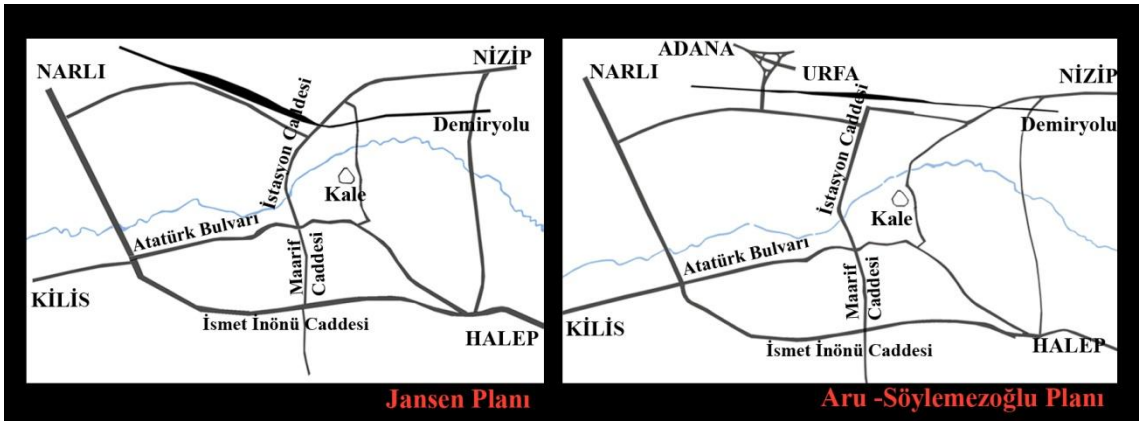
1938 planında ana aksların sürekliliğinin sağlanması yönünde karar alındığı dikkat çekmekle birlikte geleneksel dokunun mevcut yol sisteminde yer yer değişikliklerin öngörüldüğü anlaşılmaktadır. Özellikle kalenin güneyinde, Türktepe mahallesinde ve Çukurbostan olarak anılan alanda mevcut yol sistemlerine müdahale önerisinde bulunulduğu dikkat çekmektedir. Türktepe'de tepeden yamaca doğru inen geniş yeşil yollar düşünülmüş, tepe noktası seyir terası olarak planlanmıştır. Çukurbostan'da ise mevcut yapı gruplarının yıkılması ve sokak düzenlerinin değiştirilmesi önerilmiş, bu sayede yeni inşa edilecek idari binaların geniş bir alana yayılması planlanmıştır (Şekil 5.4).

Aynı zamanda Atatürk Bulvarı ve İsmet İnönü Caddesi arasında kalan mevcut yerleşim alanlarında ve Halep aksının güney ucunda da benzer bir önerinin sunulduğu, İsmet İnönü Caddesi'nin açılmasıyla birlikte güneyde yer alacak yeni yerleşim alanlarında mevcut yol sistemine müdahale edilerek yeni düzenlemelerin yapılmasının öngörüldüğü anlaşılmaktadır.

Geleneksel dokunun omurgasını oluşturan ana ulaşım akslarının Jansen Planı'nın kentsel ulaşım sisteminde belirleyici olduğu açıktır. Bu durum benzer şekilde Âru-Söylemezoğlu Planı'nda da sürdürülmüş, yeni eklemeler yapılarak planlanan ulaşım sisteminde mevcut ana aksların sürekliliği sağlanmıştır (Şekil 5.5). Âru-Söylemezoğlu Planı'nda, Jansen'in Atatürk Bulvarı, İsmet İnönü Caddesi, İstasyon Caddesi, Maarif Caddesi olarak adlandırdığı mevcut ana aksların devamı niteliğindeki caddeler aynen korunmuş ancak demiryolu hattı kentin daha kuzeyine kaydırılarak İstasyon Caddesi uzatılmıştır. Böylece kentin kuzeyinde yerleşim alanları için daha geniş bir alan elde edilmiş ve gridal bir düzende planlanan ulaşım ağlarıyla yeni yapı adaları oluşturulmuştur. Gar binasının inşa edilmesi ve 1953 yılında Gaziantep seferlerinin başlamasıyla İstasyon Caddesi kentin en önemli akslarından biri haline gelmiştir.



Şekil 5. 4 Herman Jansen Planı'nda kentsel ulaşım sistemi



Şekil 5. 5 Jansen ve Âru-Söylemezoğlu planlarında ön plana çıkan ana ulaşım aksları

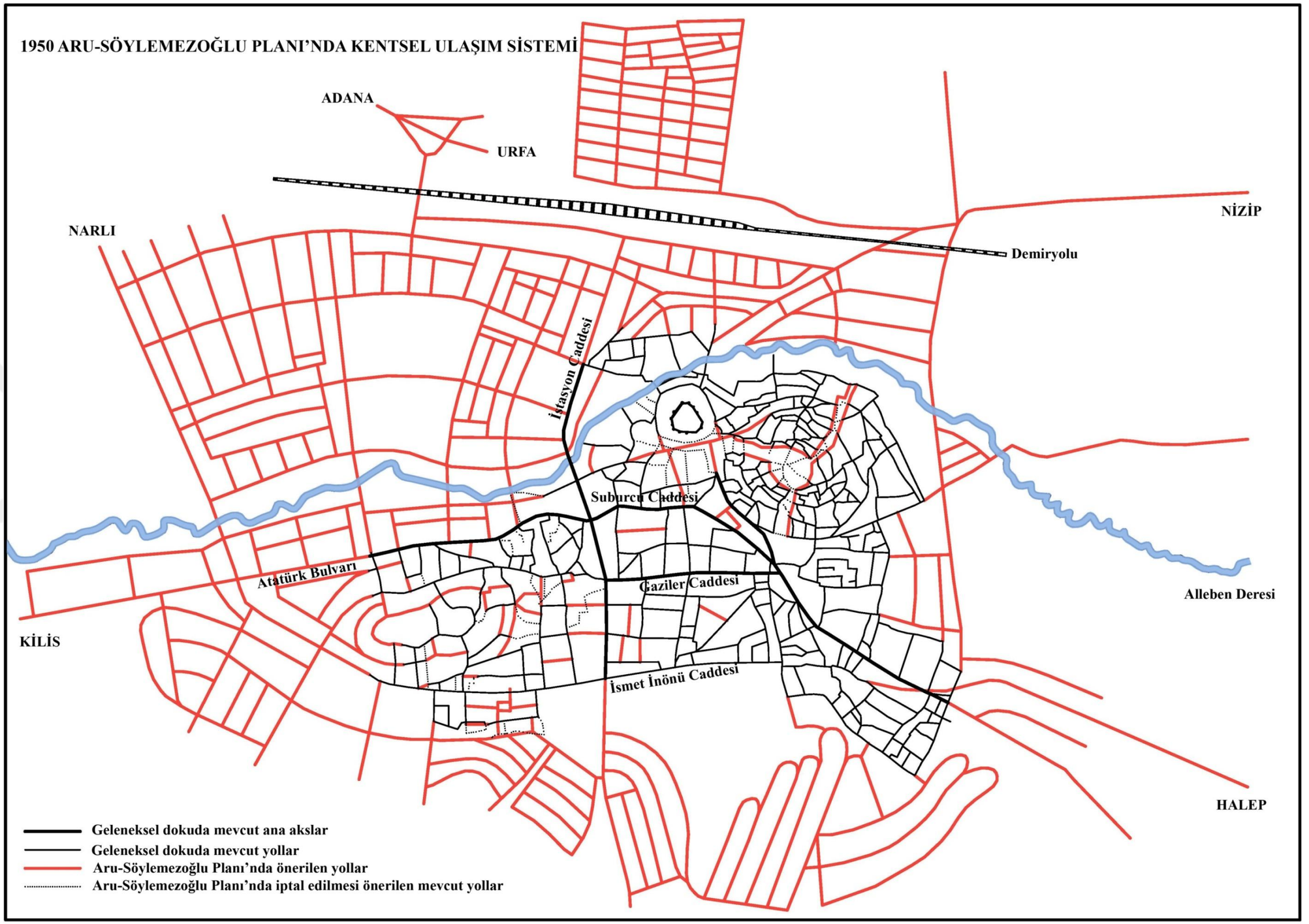
1938 planında Jansen'in mevcut dokunun yol sisteminde önerdiği değişiklikler kısmen Âru-Söylemezoğlu Planı'na da yansısa da, Âru-Söylemezoğlu daha kısmi bir müdahaleyi öngörmüştür. Jansen'in Türktepe'de tepeden yamaca doğru inen geniş yeşil yollar önerisi Âru-Söylemezoğlu Planı'nda da önerilmiş, kalenin güneyinde mevcut sokak düzenine müdahale edilerek yeni bir düzenleme önerisinde bulunulmuştur. Ancak Çukurbostan ve Halep aksının güneyindeki mevcut sokak düzeninin Jansen'in aksine Âru-Söylemezoğlu tarafından korunduğu dikkat çekmektedir. Benzer bir durum Atatürk Bulvarı ve İsmet İnönü Caddesi arasında kalan mevcut yerleşim alanları için de geçerlidir. Jansen'in daha kapsamlı müdahale önerilerine karşın Âru-Söylemezoğlu mevcut sokak dokusunun değiştirilmesi konusunda daha sınırlı müdahale önerisinde bulunmuştur. Planda ikincil yolların, güneyde topoğrafyaya bağlı olarak eğrisel bir biçimde, kuzeyde ise gridal bir düzende planlanarak ana akslara bağlandığı görülmektedir (Şekil 5.6). Bu biçimleniş geleneksel doku ve yeni yerleşim alanları arasında belirgin bir fark oluşturmaktadır. Âru-Söylemezoğlu Planı'nda kentin Alleben Deresi'nin kuzeyinde yayılmasının öngörüldüğü anlaşılmaktadır. Jansen'in yerleşim alanları için güneyi uygun bulması, derenin kuzeyinde ise hipodrom, spor alanları ve sebze bahçelerinin yer alması gerektiği kararının Âru-Söylemezoğlu Planı'nda değişikliğe uğradığı dikkat çekmektedir. Bu kapsamda planda derenin kuzeyinin yerleşim alanları, endüstri alanı ve ihtiyat saha olarak düzenlendiği dikkat çekmektedir.

1938 Jansen Planı ve 1950 Âru-Söylemezoğlu Planı'nda alınan kararların kente nasıl yansıdığını tartışabilmek için 1968 yılında hazırlanan hâlihazır harita önemli veriler içermektedir. Hâlihazır haritadan anlaşılacağı üzere her iki planda da alınan mevcut

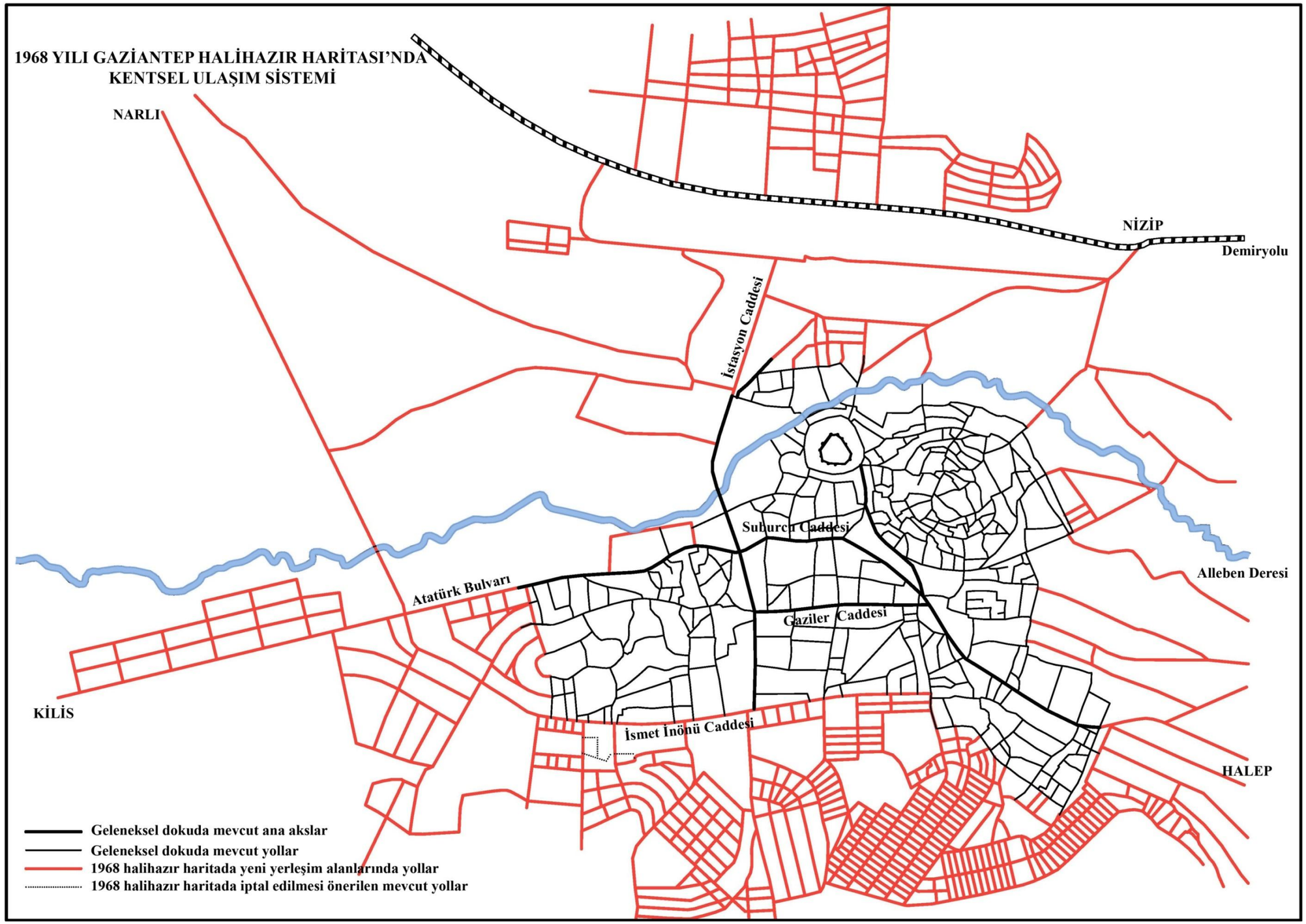
aksların devam ettirilerek yeni yolların açılması kararı gerçekleştirilmiştir. Ancak geleneksel kent dokusunun mevcut sokak dokusu ile ilgili alınan değişiklik kararlarının uygulanmadığı, dokudaki sokakların aynen korunduğu dikkat çekicidir (Şekil 5.7). Bu durum alınan planlama kararlarına rağmen, kent formunun oluşum sürecinde sürekliliğin etkili bir rol oynadığının çarpıcı bir göstergesidir.

1968 yılı hâlihazır haritada henüz derenin kuzeyinde planlanan yerleşim alanlarının yapılaşmadığı, bunun karşısında güneyde yoğun bir yapılaşmanın gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Bu yerleşim alanları arasında uzanan gridal yol ağları ana akslarla bağlantıyı sağlamaktadır. Haritada kentin batıya doğru Kilis yönünde gelişmeye başladığı ve Atatürk Bulvarı'nın bu yönde Ordu Caddesi adıyla devam ettiği görülmektedir.

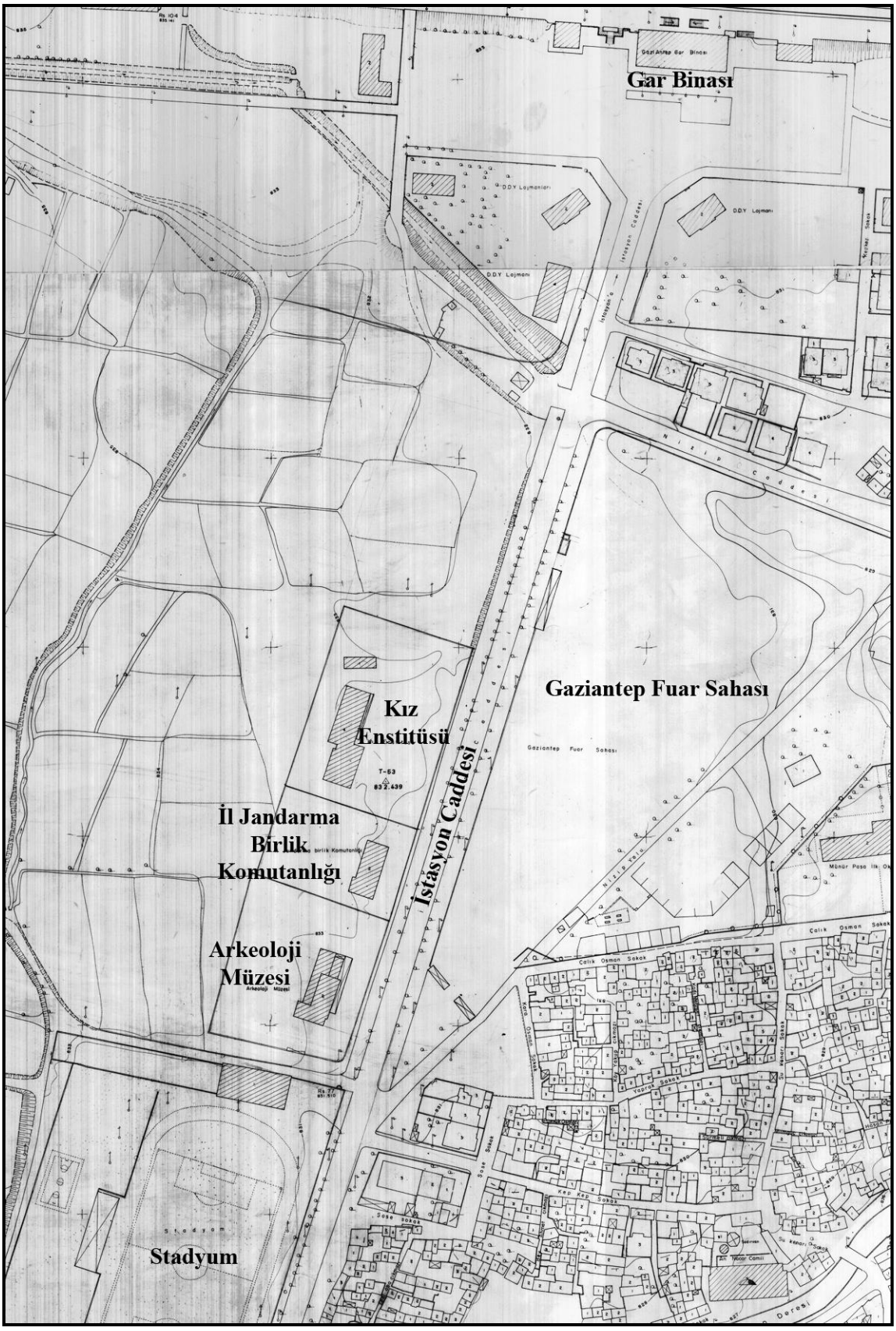
Kent planlarının önemli akslarından biri olan İstasyon Caddesi'nin planlardaki konumuna uygun olarak şekillendiği ve yakın çevresinde yeni yol akslarının oluşmaya başladığı anlaşılmaktadır. Caddenin kuzey ucunda yer alan gar binası ve yakın çevresinde inşa edilen servis yapıları ve lojmanlar kentin bu yöne doğru yayılmasında etkili olmuştur. Caddenin batısında stadyum, Arkeoloji Müzesi, İl Jandarma Birlik Komutanlığı, Kız Enstitüsü gibi kamusal yapıların inşa edildiği, doğusunda ise Gaziantep Fuar Sahası olarak geniş bir alanın ayrıldığı 1968 yılına ait hâlihazır haritalardan anlaşılmaktadır (Şekil 5.8). Aynı zamanda demiryolu hattının kuzeyinde plansız bir yerleşim alanının da oluştuğu ve kentin bu yönde genişlemeye başladığı da görülmektedir.



Şekil 5. 6 Âru-Söylemezoğlu Planı'nda kentsel ulaşım sistemi



Şekil 5. 7 1968 yılı Gaziantep Hâlihazır Haritası'nda kentsel ulaşım sistemi



Şekil 5. 8 1968 hâlihazır haritada İstasyon Caddesi

5.2 Kentin Yeşil Alan Kurgusu

Gaziantep kent formunun oluşumunda doğu-batı yönünde uzanan Alleben Deresi'nin önemli bir etkisi olduğu görülmektedir. İlk yerleşim alanlarının oluşumundan itibaren dere aksı, yerleşim için öncelikli tercih edilen alan olmuştur. Sıcak iklim koşullarına sahip kent için Alleben Deresi en önemli su kaynağı olmakla birlikte, çevresinde yer alan verimli topraklar tarım alanları olarak kullanılmıştır. II. Abdülhamit albümlerinde yer alan Ayıntab fotoğraflarında dere aksının yeşil bir bant olarak yerleşim alanları boyunca devam ettiği görülmektedir (Şekil 5.9). Verimli topraklarla çevrili dere aksının doğu ucunda kale çevresinde gelişen yerleşim alanları yer alırken, batı ucunda kentin en önemli mesire alanı olan Kavaklık Parkı bulunmaktadır. Kavaklık ve kent merkezi arasındaki dere aksı boyunca ise bağ ve bostanların yer aldığı bilinmektedir.



Şekil 5. 9 II. Abdülhamit albümlerinde Gaziantep'e ait resimde Alleben deresi boyunca devam eden yeşil aksın görünümü [113].

Alleben Deresi'nin varlığının Jansen ve Âru-Söylemezoğlu plan kararlarını da etkilediği açıktır. Dere aksı her iki planda da yeşil bir bant olarak planlanmış, bu aks üzerine çeşitli rekreasyon alanlarının yer alması öngörülmüştür. Jansen yoğun yerleşim alanlarından kaçınarak, eski kentte bağ ve bostanlar olarak kullanılan verimli tarım alanlarıyla çevrelenen dere aksını benzer bir kullanıma hizmet edecek şekilde planlamıştır. Bu kapsamda derenin batı ucunda bağ ve sebze bahçeleri arasında düşük yoğunluklu bir yerleşim önerisinde bulunmuştur. Bu sayede derenin geleneksel kent dokusundaki varlığı benzer şekilde modern kent dokusu için de sürdürülmüştür. Aynı zamanda kuzeyde planlanan açık spor alanlarıyla desteklenen dere aksı yoğun yapılaşmadan uzak, kentin önemli kamusal alanlarını barındıran bir hat olarak düzenlenmiştir. Ancak bu yönde alınan kararların aynı şekilde uygulanması mümkün olmamıştır. Hipodrom ve

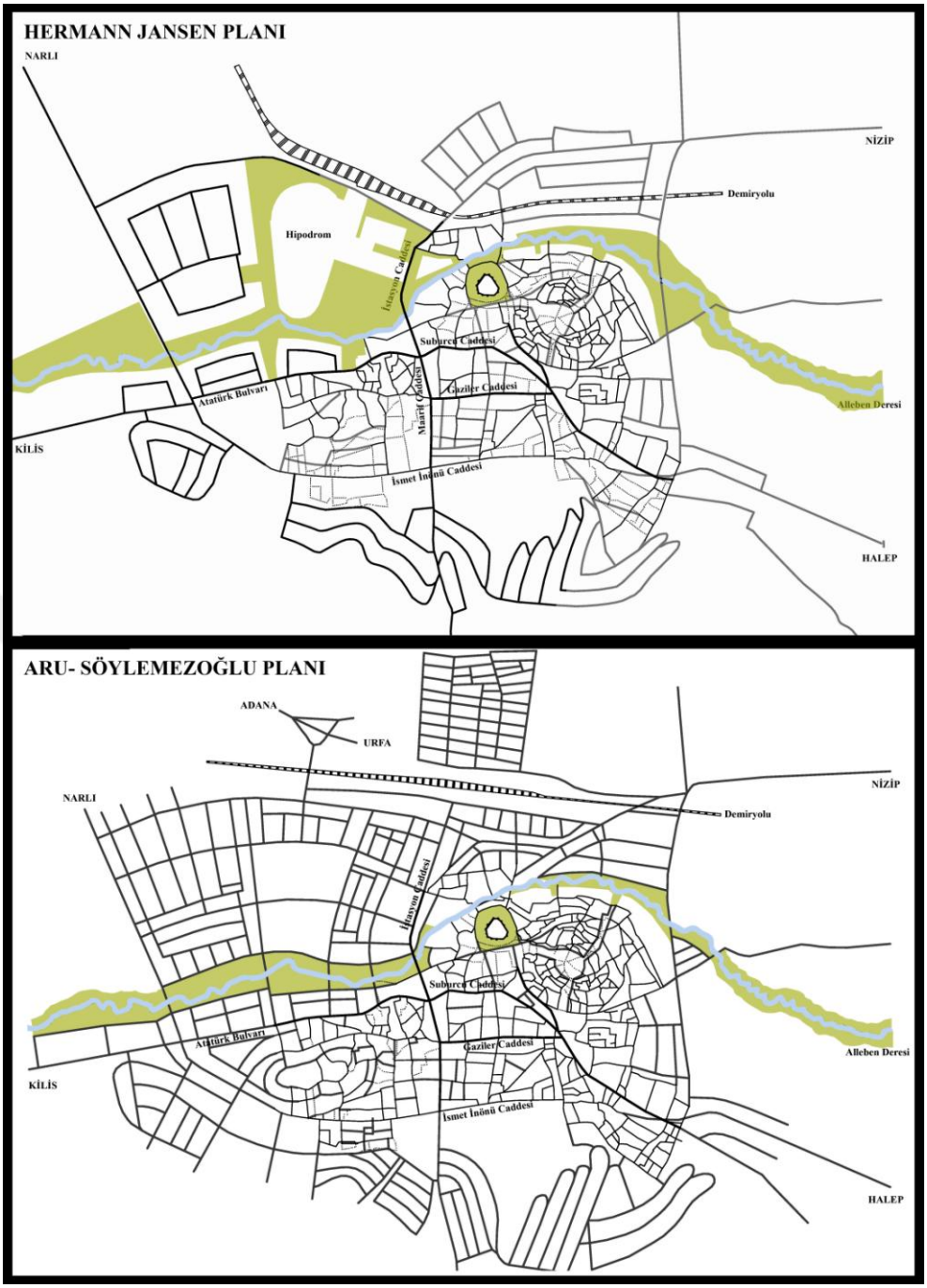
açık spor alanlarının geniş bir alana yayılması kararı Âru-Söylemezoğlu Planı'nda yeniden değerlendirimiş, spor alanlarının kapsamı daraltılarak söz konusu alanda spor alanlarıyla birlikte yeni yerleşim alanlarının da yer alması önerisinde bulunulmuştur. Bununla birlikte Âru-Söylemezoğlu Planı'nda kapsamı oldukça daraltılan spor alanlarının 1950 planında yine aynı alanda planlanmış olması ve hatta şehir stadyumunun söz konusu alanda inşa edilmesi Jansen'in kararının kısmen sürdürüldüğünü göstermektedir. (Şekil 5.10).

Ancak dere boyunca uzanan verimli topraklara sahip bağ ve bostanların uzun süre yapılaşmadan uzak, açık alanlar olarak muhafaza edildiği 1965 yılına ait hava fotoğraflarından anlaşılmaktadır. Aynı şekilde 1987 yılına ait hava fotoğrafında kentleşme hızına bağlı olarak kentin batısında yeni yerleşim alanlarının oluşmasıyla bağ ve bostan alanlarının yapılaşmaya açıldığı dikkat çekmektedir (Şekil 5.11).

Her iki planın da önemli kararlarından biri olan kent boyunca devam etmesi planlanan yeşil dere aksı ancak 1989 yılında İller Bankası tarafından düzenlenen "Gaziantep 100. Yıl Atatürk Kültürparkı ve Çevresi Kentsel Tasarımı" isimli yarışma sonrasında şekillenmiş ve dere aksının rekreasyon amaçlı kullanımı günümüze kadar süregelmiştir. Bu sayede geleneksel kent dokusunun önemli bileşenlerinden biri olan ve kent belleğinde önemli bir yere sahip olan yeşil dere aksının sürekliliği sağlanmıştır.

Kentin yeşil alan kurgusunu oluşturan en önemli bileşen Allen Deresi olmakla birlikte bu kurguyu destekleyen Kavaklık Parkı, Çınarlı Parkı, yapı bahçeleri ve yeşil yollar da bu kapsamda değerlendirilmesi gereken bileşenlerdir. Kavaklık Parkı geleneksel kent dokusunun önemli mesire alanı olarak 1800'lü yıllardan beri kent belleğinde yer etmiş bir kullanıma sahiptir. Kentin batısında bulunan alan Jansen Planı'nda ayrıcalıklı olarak ele alınmış, hazırlanan 1/500 yerleşim planlarıyla detaylandırılmıştır (Şekil 4.26). Parkın varlığı Âru-Söylemezoğlu Planı'nda da önemsenmiş, herhangi bir yapılaşmaya öngörülmeden sürdürülmesi öngörülmüştür.

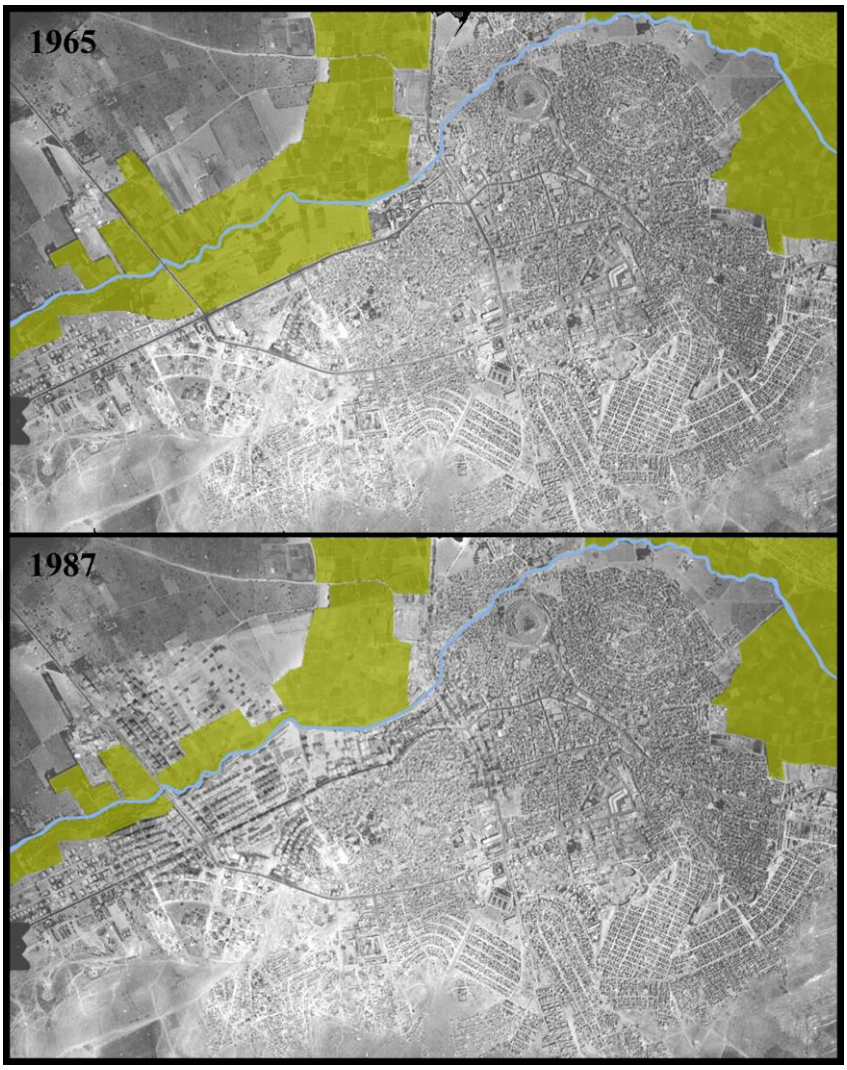
Aynı zamanda kent belleğinde önemli bir yeri olan ancak savaş sırasında yıkılan Çınarlı Cami'nin yerine Jansen ve Âru-Söylemezoğlu Planı'nda kamusal bir park önerilmiş ve park modern kentin en önemli kamusal mekânlarından biri olarak kullanılmıştır.



Şekil 5. 10 Jansen ve Âru-Söylemezoğlu Planı'nda dere aksı boyunca devam etmesi planlanan yeşil aks

Yapı bahçeleri kentin yeşil alan kurgusunda ayrıca ele alınması gereken bileşenlerden biridir. Geleneksel kent dokusunda yapı avluları içerisinde oluşturulan yeşil doku sıcak iklim koşullarına sahip kent için önemli bir yere sahiptir. Modern kent dokusunda avlulu bir yerleşim düzeni öngörülmemesine rağmen yerleşim alanlarının bahçelievler düzeninde planlanması ve parsellerin açık alan oranlarının yüksek tutulması geleneksel

dokudaki kullanıma benzer şekilde yeşil alan kullanımının konut yaşamına doğrudan dâhil edilmesini sağlamıştır.



Şekil 5. 11 Kentin batısında yapılaşmaya başlayan bağ ve bostan alanları (Harita Genel Müdürlüğü Arşivi)

Yapı bahçeleriyle birlikte ulaşım aksları boyunca planlanan geniş yeşil yaya yolları da kent bütününde kurgulanan yeşil alan kurgusunun bir parçası olarak şekillenmiştir. Geleneksel dokuda yüksek avlu duvarlarının çevrelediği, dar, kıvrımlı sokaklarda görülmeyen bu düzenleme için hazırlanan yol kesitleri Jansen ve Âru-Söylemezoğlu planlarında ayrıntılı bir şekilde detaylandırılmıştır. Jansen'in kent ulaşımı için yaya yollarına verdiği önem, plan kapsamında hazırlamış olduğu yol kesitlerinden anlaşılmaktadır. Jansen'in yol kesitlerinde yaya yolları en az araç yolu genişliğinde planlanmış ve yayaların yeşil şeritler eşliğinde kentin her noktasına ulaşması

amaçlanmıştır. Jansen Planı kapsamında alınan kararlar benzer şekilde Âru-Söylemezoğlu Planı'nda da sürdürülmüştür. Bu doğrultuda oluşturulan ağaçlı yaya yolları yeni yerleşim alanlarında yeşil şeritler şeklinde devam eden sürekli yaya yollarının oluşmasını sağlamıştır (Çizelge 5.1).

Çizelge 5. 1 Yeşil alan kurgusunu oluşturan bileşenlerin süreç içerisindeki durumları

YEŞİL ALAN KURGUSUNUN SÜREÇ İÇERİSİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ				
Kentin yeşil alan kurgusunu oluşturan bileşenler	**Planlama öncesi (geleneksel doku)**	**1938 Jansen Planı**	**1950 Aru-Söylemezoğlu Planı**	**1968 Hâlihazır Harita**
Alleben deresi boyunca devam eden yeşil aks	Yerleşim alanlarında dere boyuca devam eden yeşil alanlar kent halkı tarafından kullanılmaktadır. Yerleşim alanlarından uzaklaştıkça dere boyunca bağlar ve bostanlar yer almaktadır.	Dere tüm kent boyunca devam eden yeşil bir aks olarak planlanmış, bu aks üzerinde rekreasyon alanları önerilmiştir.	Derenin yeşil bir aks olarak planlanması kararı sürdürülmüş ancak Jansen'in öngördüğü alanın kapsamı daraltılarak, bu alan yeni yerleşim alanları olarak planlanmıştır.	Önerilen kapsamlı kent parkının oluşturulamadığı ancak dere boyunca devam eden mevcut bağ ve bostanların muhafaza edildiği görülmektedir.
Kavaklık Parkı	Kentin önemli mesire alanıdır.	Planda alanın aynı işlevle korunması ve kapsamlı bir kent parkı olarak planlanması önerilmiştir.	Alanın aynı işlevle korunması kararı sürdürülmüştür.	Kentin önemli mesire alanı olarak işlevini sürdürmüştür.
Hipodrom ve açık spor alanları		Derenin kuzeyinde, eski kent merkezinin kuzeybatısında yer alması planlanmıştır.	Hipodrom alanı yeni yerleşim alanları olarak önerilmiş ancak kapsamı daraltılan spor alanlarının aynı alanda planlanması Jansen kararının kısmen sürdürüldüğünü göstermektedir.	Stadyumun söz konusu alanda inşa edildiği görülmektedir.
Çınarlı Parkı	Parkın bulunduğu alanda kent belleğinde önemli bir yeri olan Çınarlı Cami bulunmaktadır. Antep harbinde yıkılan caminin adını avlusunda yer alan büyük çınar ağacından aldığı bilinmektedir.	Yıkılan caminin bulunduğu alana planda park önerilmiştir.	Alanın işlevinin park olarak devam ettirildiği görülmektedir.	Alan haritaya Belediye Parkı olarak işlenmiş ve kentin önemli parklarından biri haline gelmiştir.
Yapı bahçeleri	Avlularda yer alan ağaçlar yeşil alan kullanımının yapı içine dahil olmasını sağlamıştır.	Az katlı bahçelievler düzeni önerilmiştir.	Önceki planda önerilen az katlı bahçelievler düzeni, kentin batı ve kuzey yönünde yeni yerleşim alanlarının da önerilmesiyle devam ettirilmiştir.	İnşa edilen yeni yerleşim alanlarında parsellerin açık alan oranları kapalı alan oranlarından yüksek tutulmuş,aynı zamanda ayrık nizamda planlanan paseller yeşil dokunun oluşturulmasında etkili olmuştur.
Yeşil yollar	Yüksek avlu duvarlarının çevrelediği, dar, kıvrımlı sokaklarda yeşil doku avlu duvarlarının ardına gizlenmiştir. Sokaklar, sağır ve yüksek duvarlarla çevrilidir.	Yaya ve araç yolları boyunca ağaçlı bir düzenleme ön görülmüştür. Yaya yolları en az araç yolları genişliğinde planlanmış ve tüm kent boyunca yeşil şeritler şeklinde devam etmesi önerilmiştir.	Yaya ve araç yollarının ağaçlı düzeni devam ettirilmiş ancak yaya yollarının genişlikleri azaltılmıştır.	Planlar kapsamında önerilen ağaçlı düzenin oluştuğu görülmektedir.

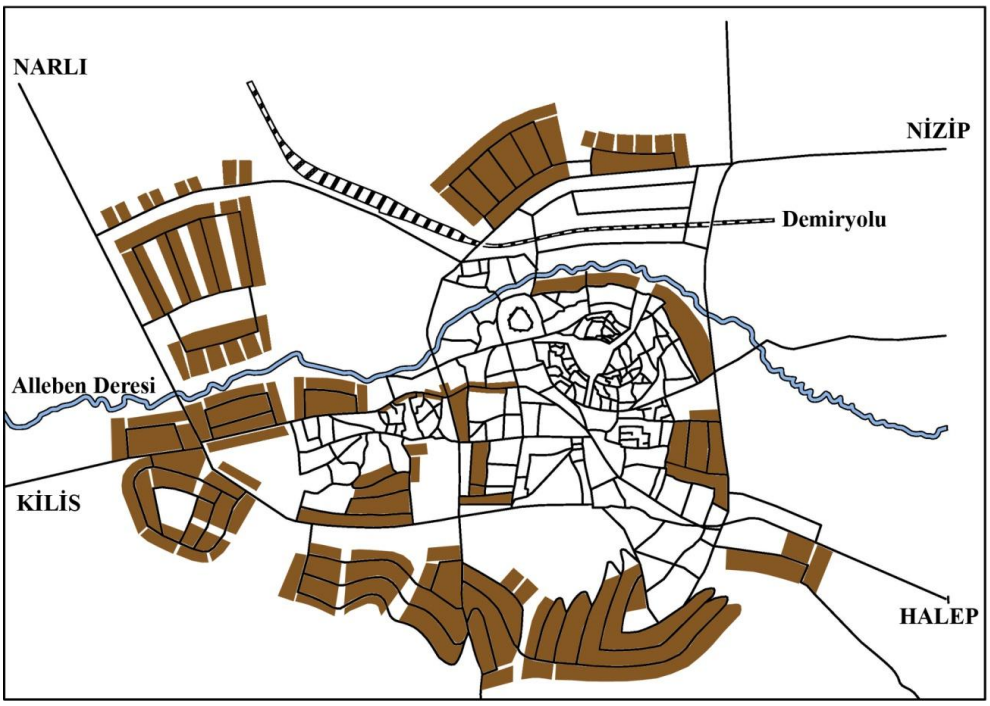
5.3 Konut Alanları ve Konut Mekân Organizasyonları

Konut alanları sahip oldukları yoğunlukları nedeniyle kent bütününün önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Konut, bir şehircilik ve mimarlık kavramı olmakla birlikte,

aynı zamanda toplumsal ve kültürel açıdan da ele alınması gereken bir olgudur. Konut dokularının sahip olduğu biçimsel ve kurgusal nitelikler kentsel yapının oluşumunda belirleyici olmaktadır. Dolayısıyla, konut dokularının analiz edilmesi, kent kurgusunun anlaşılmasında önemli veriler sağlamaktadır.

Konutun çok boyutlu bir kavram olması, sürekliliğin konut dokuları üzerinden sorgulanmasında birçok değişkenin bir arada ele alınmasını gerekli kılmıştır. Bu kapsamda geleneksel ve modern konutların kent içindeki konumları, türleri, konut parsel ilişkisi, mekânsal organizasyonları sorgulanarak aralarındaki ilişkisel bağlantı çözümlenmeye çalışılmıştır.

Gaziantep geleneksel kent dokusunda, konut yapılarının, kalenin çevresinde özellikle güneyinde konumlandığı önceki bölümlerde belirtilmiştir (bkz. Bölüm 4). Kentin, güneyinde yer alan Halep'le kurduğu ilişkinin bu kurgunun oluşmasında etkili olduğu düşünülmektedir. Hermann Jansen, 1935 yılında hazırladığı planda, Halep aksının kent için önemini dikkate almış ve yeni konut alanlarının güneyde yayılmasını öngörmüştür. Bununla birlikte kuzeydoğuda amele mahallesi, kuzeybatıda ise sebze bahçeleri arasında ye alan tek katlı konutlar önermişse de bunlar daha ziyade kent merkezinden uzakta konumlanan düşük yoğunluklu yerleşmeler olarak planlanmıştır (Şekil 5.12).



Şekil 5. 12 Jansen Planı'nda konut alanları

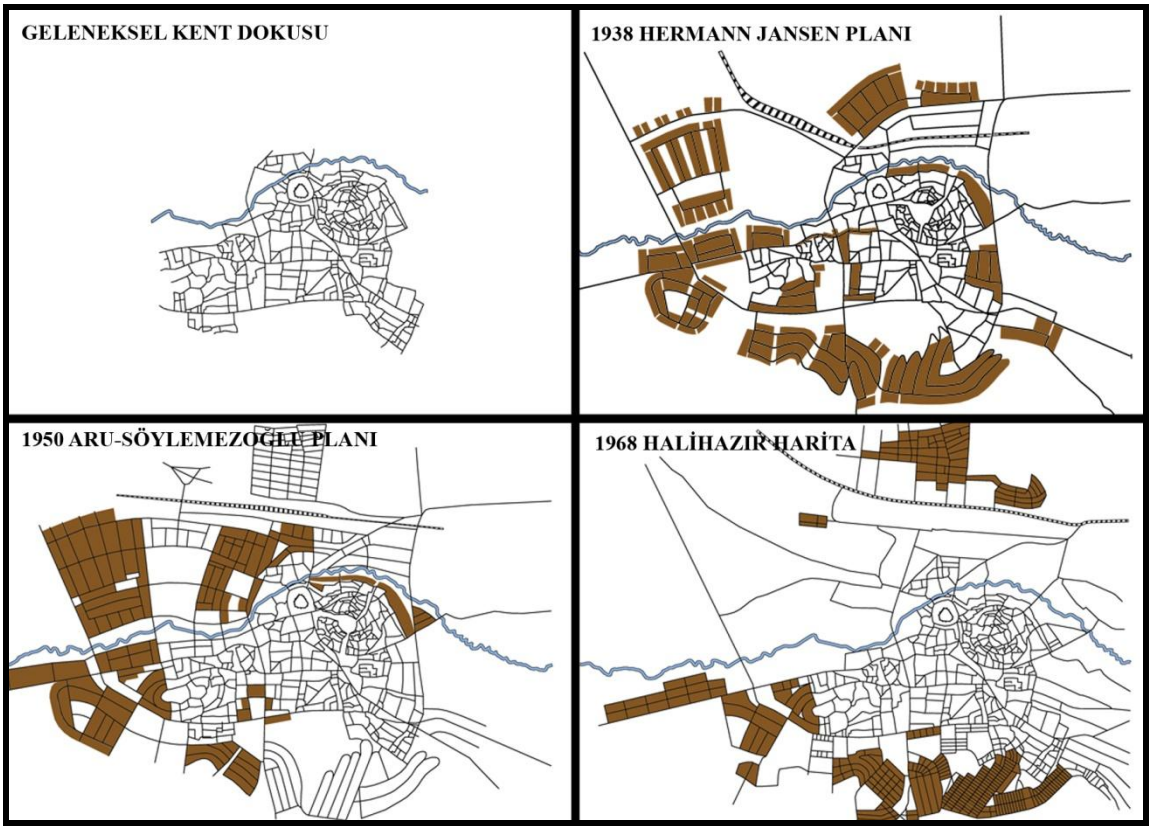
1950 Âru-Söylemezoğlu Planı'nda, Jansen'in güneyde planladığı konut alanlarının izlerini görmek mümkündür. Halep yönünde oluşmaya başlayan eğrisel yapı adaları, mevcut konut alanları olarak 1950 planında gösterilmiştir. Bu yapı adalarının 1950 planında güneybatıya doğru devam ettirildiği görülmekle birlikte, yeni planda konut alanları için kentin kuzeyinde de yeni yerleşim alanlarının planlandığı dikkat çekmektedir. Hatta Jansen'in herhangi bir yerleşme öngörmediği İstasyon Caddesi'nin batısı, 1950 planında sıra evler düzeninden oluşan konut alanları olarak düzenlenmiştir. Benzer bir durum Jansen'in sebze bahçeleri arasında yer alan düşük yoğunluklu yapı adaları için de önerilmiş, bu alanlar 1950 planında tek ev ve sıra evlerin yer alacağı konut alanları olarak planlanmıştır (Şekil 5.13).



Şekil 5. 13 Âru-Söylemezoğlu Planı'nda konut alanları

1935 ve 1950 planlarında konut alanlarının konumlarına yönelik önerilerin izlerini 1968 yılına ait hâlihazır haritada görmek mümkündür. Harita, geleneksel kent dokusunda kale çevresinden başlayarak güney yönünde yayılan konut dokusunun 1968'lere kadar aynı yönde devam ederek sürdürüldüğünü göstermektedir (Şekil 5.14). Dolayısıyla kent içinde konut alanlarının konumu için kentsel süreklilikten bahsetmek mümkündür. Bununla birlikte 1968 haritasında Âru-Söylemezoğlu Planı'nda derenin kuzeyinde planlanan yerleşim alanlarının henüz oluşmadığı, yeni yerleşim alanlarının daha çok

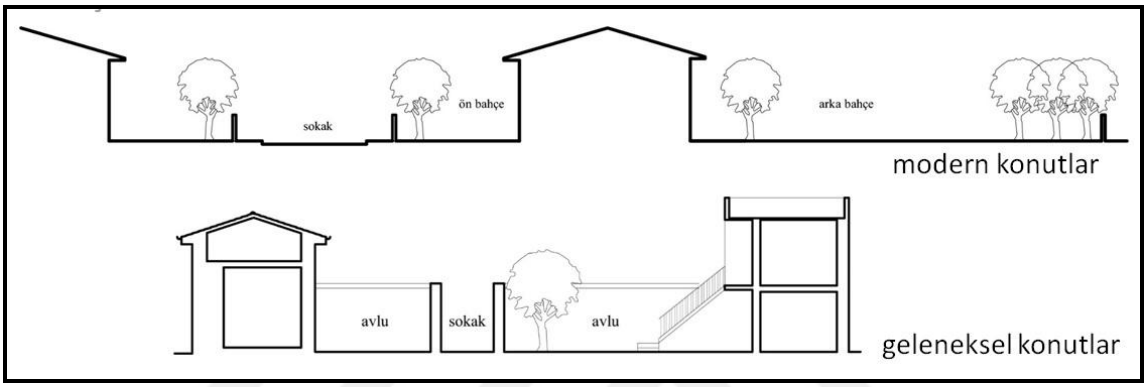
güneyde yayılmaya devam ettiği anlaşılmaktadır. Bu dönemde halen eski dokunun kentin ana merkezi oluşu ve kentlinin merkeze yakın bir konumda barınma istediği güneyde yerleşmenin öncelikli olarak tercih edildiğini düşündürmektedir.



Şekil 5. 14 Konut alanlarının eski kent, 1935, 1950 kent planlarındaki ve 1968 yılına ait hâlihazır haritadaki konumu

Konut türleri incelendiğinde Jansen ve Âru-Söylemezoğlu'nun benzer türde konut önerilerinde bulundukları anlaşılmaktadır. Jansen konutları tek evler, çift evler ve sıra evler olarak nitelendirmekte ve bahçelievler düzeninde oluşturulacak konutlar için en fazla üç kat önerisinde bulunmaktadır. Âru-Söylemezoğlu'da benzer şekilde konut türlerini tek evler ve sıra evler olarak nitelendirmekte ve Âru [124] sıra evleri ekonomik nedenler ve şehir estetiği açısından, ayrık evlere göre daha avantajlı bulmaktadır. Ancak buna rağmen kentte sıra ev olarak inşa edilmiş yapı gruplarına rastlanmaması dikkat çekicidir. Bu durum kentin alışılagelmiş konut kültürünün bu yapı türünün tercih edilmemesinde neden olduğunu düşündürmektedir. Çünkü geleneksel konut kültüründe mahremiyet olgusu önemli bir rol oynamaktadır. Sağır sokak cephelerinin çevrelediği avlu etrafında kurgulanan içe dönük yaşam biçimine alışkın

konut kültürü, sıra evler düzeninde oluşturulan yakın ilişkiyi benimsememiş olmalıdır. Bu doğrultuda yeni konut türleri daha çok tek ev niteliğinde oluşturulmuş, geleneksel konutun avlu kullanımına karşılık modern konutlar parsellerde bırakılan geniş bahçeler ile birlikte kurgulanmıştır. Yapının sokakla kurduğu ilişki geleneksel ve modern konutlarda farklılaşmakla birlikte yapı parsellerinde bırakılan geniş bahçeler ve ayrık düzende oluşturulan yapılaşma düzeni mahremiyetin modern konut alanlarında da yapı ada ve parsellerinin düzeninde nispeten etkili olduğunu göstermektedir (Şekil 5.15).



Şekil 5. 15 Geleneksel ve modern konutlarda yapı-sokak ilişkisi

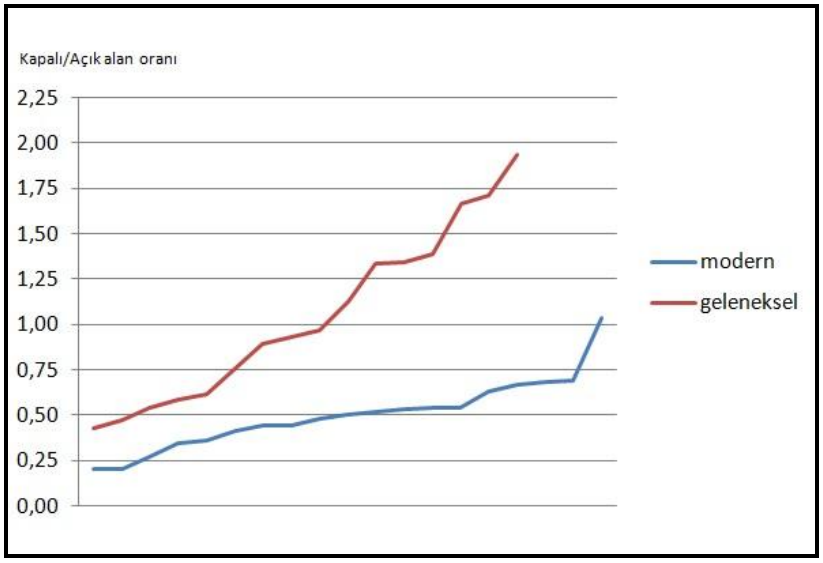
Aynı zamanda eski kent dokusunda hâkim olan bir veya iki katlı yapılardan oluşan düzenin, 1935 ve 1950 kent planlarında da sürdürüldüğü, kent için en fazla üç kat önerisinde bulunulduğu anlaşılmaktadır. 1972 yılına ait analizler yeni yerleşim alanlarının bu doğrultuda çoğunlukla bir- iki katlı olarak yapılaştığını ancak kentte üç ve daha fazla katlı yapıların inşa edilmeye başlandığını göstermektedir (Şekil 5.16).



Şekil 5. 16 1972 yılında İller Bankası tarafından yayımlanan Gaziantep kentine ait kat analizi [128]

Konut-parsel ilişkisi sorgulandığında geleneksel ve modern konutlar arasında bir süreklilikten bahsetmek güçleşmektedir. Çünkü organik dokuya sahip geleneksel konutlarla modern konutların gelişim süreçleri birbirinden oldukça farklıdır. Geleneksel konutlarda birbirine eklemlenerek gelişen düzen, modern konutlarda yasal düzenlemelerle alınan kararlar doğrultusunda başkalaşmaktadır. Her iki konut grubundan seçilen örnekler dâhilinde yapılan inceleme bu farklılığı ortaya koymaktadır. Geleneksel konut alanlarında parsel büyüklükleri çok çeşitlilik göstermekte, konut sahibinin gelir düzeyi bu çeşitliliğinin oluşmasında rol oynamaktadır. Modern konut alanlarında ise nispeten yakın büyüklüklere sahip parseller yapı adalarını oluşturmaktadır. Her iki konut grubuna ait parsellerin kapalı alan/açık alan oranları incelendiğinde değerler arasında arasındaki farklılık dikkat çekmektedir. Çalışma kapsamında ele alınan geleneksel konutlarda kapalı alanların açık alanlara oranı en az 0,43 en fazla 1,93 olarak tespit edilirken bu oranlar modern konutlarda en az 0,21 ve en fazla 1,03 olarak değişmektedir (Çizelge 5.2). Bu durum parsellerdeki açık alan oranlarının modern konutlarda arttığını göstermektedir.

Çizelge 5. 2 Geleneksel ve modern konut alanlarında parsel kapalı alan-açık alan oranları



Benzer şekilde yapı parsel oranları incelendiğinde geleneksel konutlardan oluşan örneklem grubunda yapılar parselin en az %30'unu, en fazla %65'ini kaplarken, modern konutlardan oluşan örneklem grubunda bu oran % 17 ve % 51 olarak değişmektedir (Çizelge 5.3, Çizelge 5.4).

Çizelge 5. 3 Çalışma kapsamında ele alınan geleneksel konutlarda parsel büyüklükleri, kapalı, açık alan oranları

No	Ada-Parsel No	Yapım Tarihi	Durumu	Mahalle	Kat Sayısı	Parsel(m2)	Parsel Kapalı Alan (m2)	Parsel Açık Alan (m2)	Yapı/Parsel Oranı	Bahçe/Parsel Oranı
1	1073-16		Mevcut	Bey	2	134	47	87	0,35	0,65
2	1074-75		Mevcut	Bey	2	201	87	114	0,43	0,57
3	1076-20		Mevcut	Bey	3	308	118	190	0,38	0,62
4	1074-9		Mevcut	Bey	2	340	110	230	0,32	0,68
5	1075-43		Mevcut	Bey	2	117	68	49	0,58	0,42
6	1078-63		Mevcut	Bey	2	87	42	45	0,48	0,52
7	531-3		Mevcut	Şekeroğlu	2	226	107	119	0,47	0,53
8	533-19		Mevcut	Şekeroğlu	2	209	63	146	0,30	0,70
9	531-18		Mevcut	Şekeroğlu	2	63	31	32	0,49	0,51
10	533-16		Mevcut	Şekeroğlu	3	72	45	27	0,63	0,37
11	533-20		Mevcut	Şekeroğlu	1	176	101	59	0,56	0,44
12	534-5		Mevcut	Şekeroğlu	2	91	60	31	0,65	0,35
13	545-5		Mevcut	Şekeroğlu	2	103	59	44	0,57	0,42
14	535-4		Mevcut	Şekeroğlu	2	138	51	87	0,36	0,64
15	542-67		Mevcut	Düğmeci	2	170	90	80	0,52	0,48
16	595-13		Mevcut	Karagöz	2	280	160	120	0,57	0,43

Çizelge 5. 4 Çalışma kapsamında ele alınan modern konutlarda parsel büyüklükleri, kapalı, açık alan oranları

No	Ada-Parsel No	Yapım Tarihi	Durumu	Mahalle	Kat Sayısı	Parsel(m2)	Parsel Kapalı Alan 8m2)	Parsel Açık Alan (m2)	Yapı/Parsel Oranı	Bahçe/Parsel Oranı
1	2080-11	1960	Mevcut değil	Kolejtepe	2	967	167	800	0,17	0,83
2	2082-11	1960	Mevcut	Kolejtepe	3	687	184	503	0,27	0,73
3	1118-69	1962	Mevcut	Bahçelievler	3	606	248	358	0,41	0,59
4	2080-46	1962	Mevcut	Kolejtepe	3	893	307	586	0,34	0,66
5	486-14	1963	Mevcut	Öğretmenevleri	3	800	310	490	0,39	0,61
6	486-20	1963	Mevcut	Öğretmenevleri	3	736	190	546	0,26	0,74
7	2082-13	1963	Mevcut değil	Kolejtepe	3	689	244	445	0,35	0,65
8	2082-17	1963	Mevcut	Kolejtepe	3	717	250	467	0,35	0,65
9	220-15	1964	Mevcut	Öğretmenevleri	2	585	236	349	0,40	0,60
10	2092-25	1964	Mevcut değil	Kolejtepe	3	471	146	325	0,31	0,69
11	2082-19	1965	Mevcut değil	Kolejtepe	3	796	172	624	0,22	0,78
12	2082-21	1965	Mevcut değil	Kolejtepe	3	734	247	487	0,34	0,66
13	2083-31	1965	Mevcut değil	Kolejtepe	3	741	219	522	0,30	0,70
14	2082-20	1966	Mevcut değil	Kolejtepe	3	775	315	460	0,41	0,59
15	2080-60	1967	Mevcut değil	Kolejtepe	3	556	181	375	0,33	0,67
16	2082-7	1967	Mevcut değil	Kolejtepe	3	708	251	457	0,35	0,65
17	2082-24	1967	Mevcut	Kolejtepe	2	858	265	590	0,31	0,69
18	2080-23	1969	Mevcut değil	Kolejtepe	3	928	161	767	0,17	0,83
19	1118-39	Bilinmiyor	Mevcut	Bahçelievler	3	667	340	327	0,51	0,49

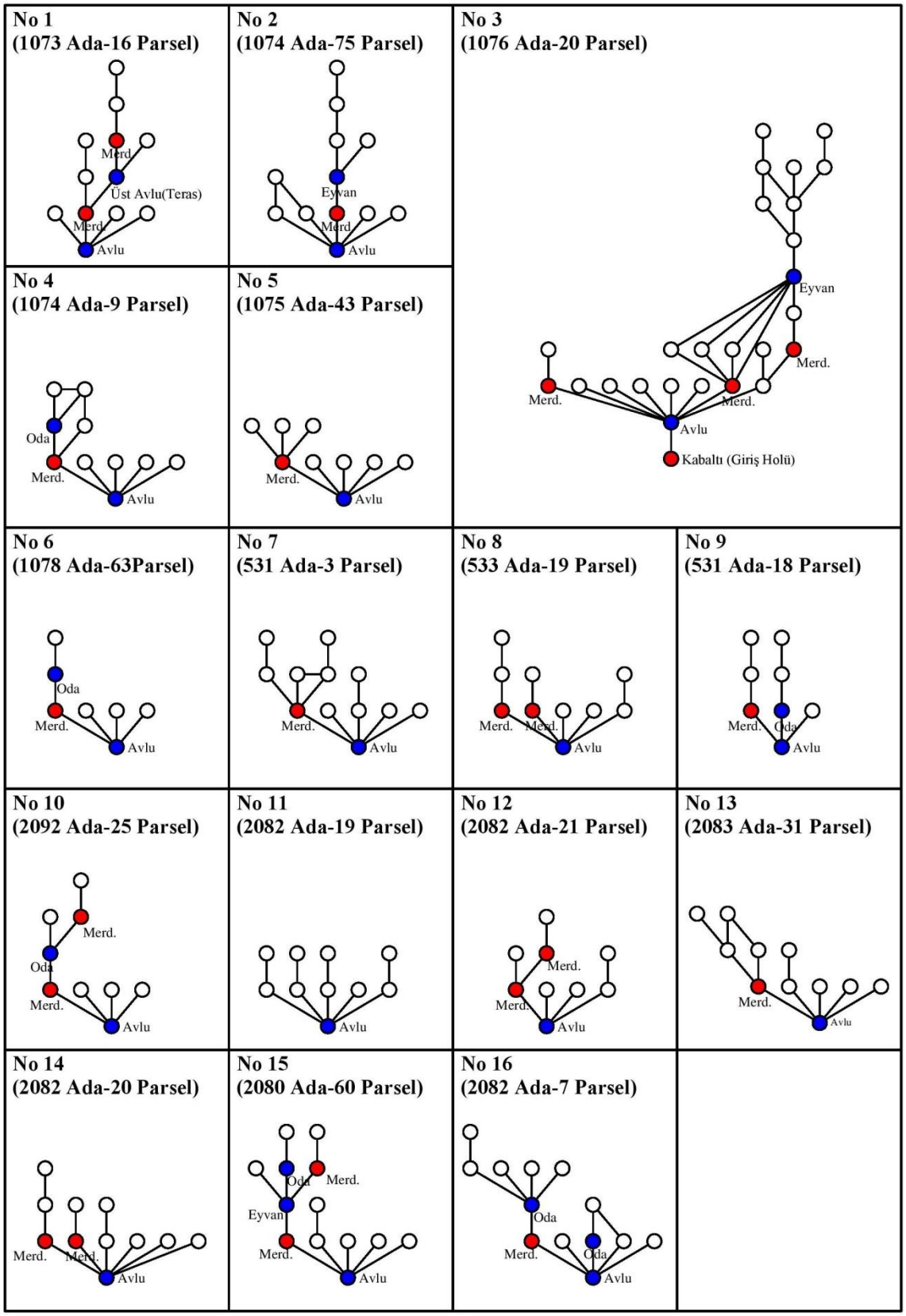
Parsel yapı ilişkilerinde gözlemlenen bu farklılıkların yanında her ne kadar biçimsel olarak farklı niteliklere sahip olsalar da geleneksel ve modern konutların mekânsal kurgularında benzerliklerin olduğu dikkat çekmektedir. Geleneksel konutlarda avlu merkezi konumuyla konutun ana sirkülasyon elemanıdır. Zemin katta yer alan tüm

birimlere avludan doğrudan ulaşılmakta, avluda yer alan merdivenler ile de üst kotlarda yer alan birimlere ulaşım sağlanmaktadır. Bazı konut örneklerinde kullanılan eyvanlar, zemin katta yer alan avlunun görevini üst katlarda sürdürmektedir. Aynı zamanda odaların da kendi işlevlerinin yanında birer sirkülasyon elemanı olarak kullanıldığı dikkat çekmektedir. Birçok örnekte odadan odaya geçildiği veya odayı çevreleyen yörede "nacar" adı verilen dolaplar içerisine gizlenmiş merdivenlerle farklı mekânlara ulaşılması bu durumu örneklemektedir (Bkz. EK-C). Bu mekânlar genellikle "bardakaltı" olarak adlandırılan çatı arası veya "hazna" olarak adlandırılan depolama alanlarıdır (Şekil 5.17).



Şekil 5. 17 Geleneksel konutlarda kullanılan dolap içine gizlenmiş merdiven örneği

Söz konusu sirkülasyon ilişkisi, hazırlanan geçiş grafiklerinde de açıkça görülmekte avlu ve merdiven etrafında kurgulanan plan şemasının tüm konutlarda benzer şekilde kullanıldığı dikkat çekmektedir. Konut büyüklükleri arttıkça ana kurgu değişmemekle birlikte artan mekân sayısı grafiğin dallanmasına neden olmaktadır (Şekil 5.18).



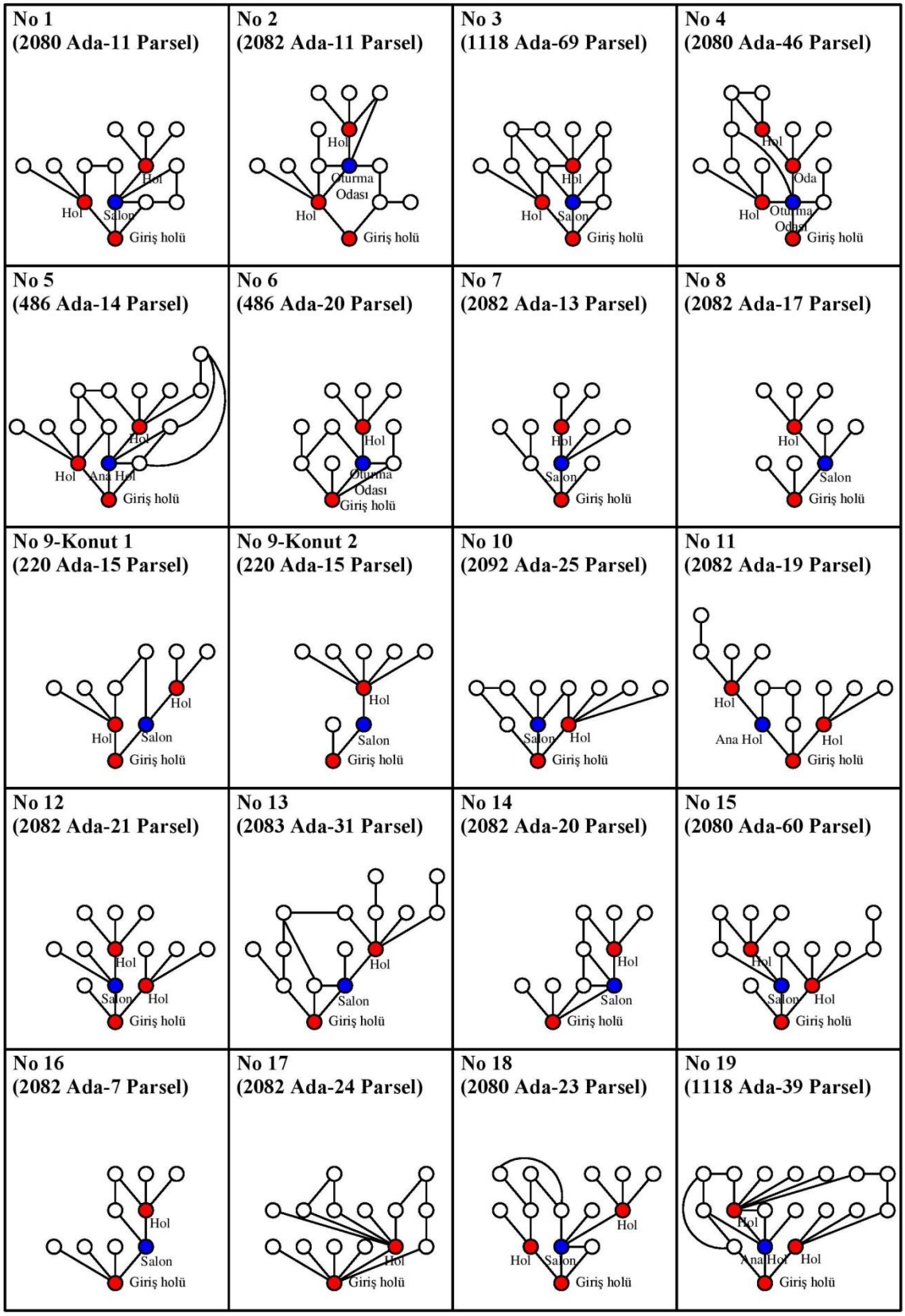
Şekil 5. 18 Geleneksel konutlara ait mekân geçiş grafikleri

Geleneksel konutlarda hakim olan bu sirkülasyon ilişkisinin benzer şekilde modern konutların plan kurgusunda da sürdürüldüğünü söylemek mümkündür. Modern konutlarda ana sirkülasyon elemanı olan avlunun görevini hemen hemen tüm konutlarda merkezi konumdaki oda üstlenmektedir. Bu merkezi oda, planlarda salon, oturma odası veya ana hol olarak farklılaşabilmekte ancak mekânlar arası geçişi sağlama görevini aynı şekilde üstlenmektedir. Benzer şekilde geleneksel konutun bir diğer sirkülasyon elemanı olan merdivenlerin yerini modern konutlarda holler almakta, holler genellikle giriş holünden ulaşılan ön hol ve merkezi odadan ulaşılan arka hol olarak farklılaşmaktadır (Şekil 5.19).

Ana yaşama mekânın evin merkezinde kurgulanması ve yatak odalarının bu mekânla bağlantılı arka hol ile ayrıştırılması geleneksel konut kültüründe hâkim olan mahremiyet olgusunun modern konuta yansıması olarak yorumlanabilir. Ayrıca geleneksel konutta ocaklık olarak adlandırılan mutfak ve WC'nin odalardan bağımsız olarak avludan ulaşılan ayrık mekânlar olarak kurgulandığı düşünülürse modern konutta ön holde yer alan mutfak ve WC'nin benzer bir kurguya sahip olduğu söylenebilir. Bununla birlikte geleneksel konutta odalardan ulaşılan ve "hazna" olarak adlandırılan depolama alanlarının modern konutlarda aynı işleve sahip kiler ve sandık odası şeklinde devam ettirildiği dikkat çekicidir. Bununla birlikte modern konutlarda sıklıkla kullanılan gömme dolaplar, geleneksel konut odalarında kullanılan "nacar" adı verilen dolapların bir yansıması olarak yorumlanabilir.

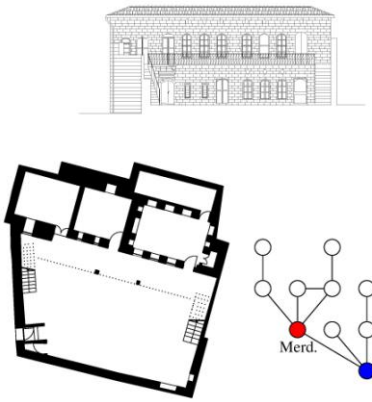
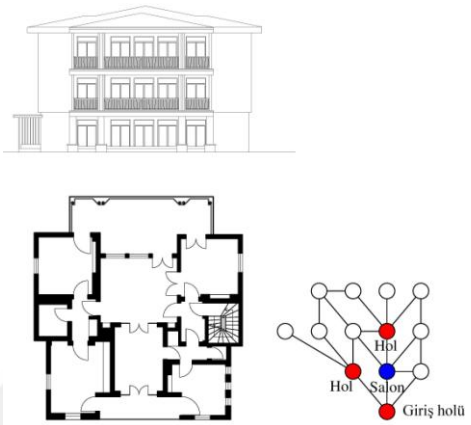
Geleneksel konutta odalar birçok işlevi bir arada barındıran mekânlar olarak kullanılmaktadır. Gün içerisinde oturma, yemek yeme işlevini yerine getiren odalar aynı zamanda yatak odası olarak da kullanılmaktadır. Bu durumun modern konutta değişmeye başladığı ve odaların salon, oturma odası, yemek odası gibi adlandırıldığı dikkat çekmektedir. Ancak çalışmanın konu edindiği dönem aralığını örnekleyen konutlarda henüz bu ayrımın netlik kazanmadığı, çok işlevli oda geleneğinin kısmen devam ettiğini söylemek mümkündür. Özellikle salon, oturma odası ve yemek odası arasında yer alan şeffaf bölücü elemanlar bu durumu örneklemektedir. Odalar istenildiği takdirde bölücü elemanların açılmasıyla birleştirilmekte veya kapatılmasıyla farklı işlevlere hizmet verecek şekilde ayrıştırılmaktadır.

Bununla birlikte geleneksel konutta dış mekân kullanımına imkân tanıyan, yörenin iklimi dolayısıyla yılın büyük bir kısmında aktif olarak kullanılan avlu geleneğinin, modern konutlarda ana yaşama mekânlarıyla ilişkili bir şekilde kurgulanan geniş balkonlarla sürdürüldüğünü de söylemek mümkündür (Çizelge 5.5).



Şekil 5. 19 Modern konutlara ait mekân geçiş grafikleri

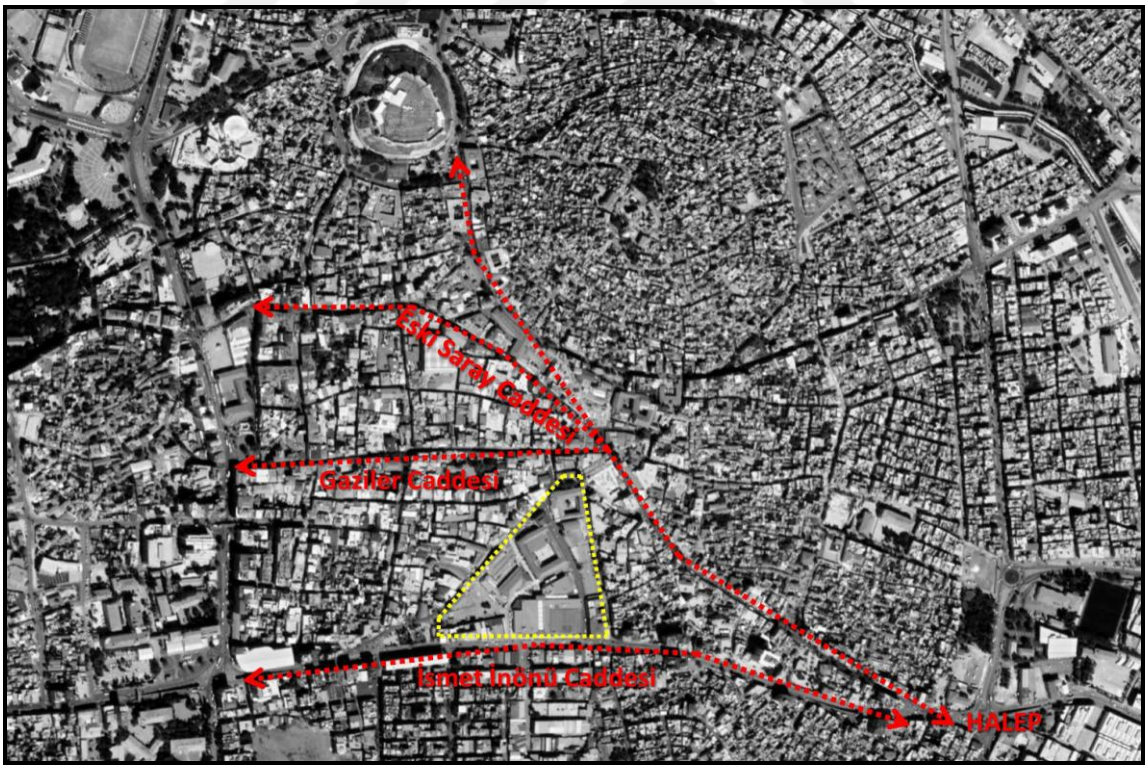
Çizelge 5. 5 Geleneksel ve modern konutların mekân kurgusunda gözlemlenen sürekliliklerin karşılaştırmalı değerledirmesi

GELENEKSEL ve MODERN KONUTLARIN MEKÂN KURGUSUNDA GÖZLEMLENEN SÜREKLİLİKLER	
GELENEKSEL KONUT	**MODERN KONUT**
	
Merkezi konumdaki avlu konutun ana sirkülasyon elemanıdır.	Merkezi konumdaki oda, avluya benzer biçimde konutun ana sirkülasyon elemanı olarak görev almaktadır.
Merdivenler yardımcı sirkülasyon elemanları olarak mekanlar arası geçişi sağlamaktadır.	Merdivenlere benzer şekilde, holler yardımcı sirkülasyon elemanları olarak mekanlar arası geçişi sağlamaktadır.
Mahremiyet konutun biçimlenmesinde önemli rol oynamakta, konutlarda içe dönük bir yaşam kurgulanmaktadır.	Mahremiyetin konutun biçimlenmesindeki rolü farklı bir şekilde de olsa devam etmekte, yatak odaları merkezi odadan ulaşılan bir arka holle ayrıştırılarak mahremiyet sağlanmaktadır.
Ocaklık, odalardan bağımsız olarak avludan ulaşılan bağımsız bir mekân olarak kullanılmaktadır.	Mutfak, ön hol ile ayrıştırılarak odalardan bağımsız olarak kullanılmaktadır.
WC'ye avludan ulaşılmaktadır, odalardan kopuk ve bağımsızdır.	WC ev içine dâhil edilmiştir ancak ön hol ile ana mekânlardan ayrıştırılmıştır.
Konutlarda "hazna" adı verilen depolama alanları kullanılmaktadır.	Konutlarda kiler veye sandık odası olarak adlandırılan depolama alanları kullanılmaktadır.
Odaların hemen hemen hepsinde "nacar" adı verilen gömme dolaplar yer almaktadır.	Konut mekânlarında gömme dolaplar sıklıkla kullanılmaktadır.
Çok işlevli oda geleneği hâkimdir.	Odalar farklı işlevlere göre ayrışmaya başlamakla birlikte salon, oturma odası ve yemek odası arasında gerektiğinde açılan veya kapanan bölücü elemanlar kullanılmaktadır.
Avlu kullanımı dış mekân kullanımı sağlamaktadır.	Konutlarda kullanılan geniş balkonlar avlu kullanımına benzer şekilde dış mekân kullanımına imkân tanımaktadır.

5.4 Ticaret ve Yönetim Alanları

Gaziantep'te yer alan hanların konumları, geleneksel dokuda ticari yapıların, kaleden Halep yönüne doğru devam eden aks üzerinde yoğunlaştığını göstermektedir. Önceki bölümlerde de belirtildiği gibi kentin Halep'le kurduğu ilişki bu oluşumu gerekli kılmıştır (bkz. Bölüm 4). Geleneksel dokuda ana omurgayı oluşturan bu ticari aks batıya doğru yönlenen Eski Saray Caddesi ve Gaziler Caddesi olmak üzere iki farklı kola ayrılmakta ve

böylece ana akstan beslenen ikincil akslarla ticari alanların kent içine dağılımı sağlanmaktadır. Gaziler Caddesi'nin güneyinde, kentin önemli hanlarının bir araya gelerek oluşturduğu üçgen alan da aynı şekilde geleneksel dokuda ticaretin yoğun olarak yer aldığı bir bölge olarak kullanılmıştır (Şekil5.20). Geleneksel dokuda ön plana çıkan bu aksların Jansen ve Âru-Söylemezoğlu plan kararlarını etkilediği açıktır. Her iki planda da söz konusu mevcut ticari akslar doğrultusunda geliştirilen bir ticaret merkezi oluşturulmaya çalışıldığı ve mevcut merkezin aynı şekilde planlanan yeni yerleşim alanlarının da ticaret merkezi olarak sürdürüldüğü anlaşılmaktadır. Jansen Planı'nın en önemli ulaşım akslarından biri olan İsmet İnönü Caddesi'nin mevcut hanların bulunduğu alanla ve ana ticari aks olan Halep aksıyla kesiştirilmiş olması mevcut durumun dikkate alındığını açıkça göstermektedir. Bu kararın Âru-Söylemezoğlu Planı'nda da devam ettirildiği, İsmet İnönü Caddesi üzerinde yer alması planlanan ticari yapıların mevcut ticari yapılarla birlikte kurgulandığı görülmektedir (Şekil 4.92).

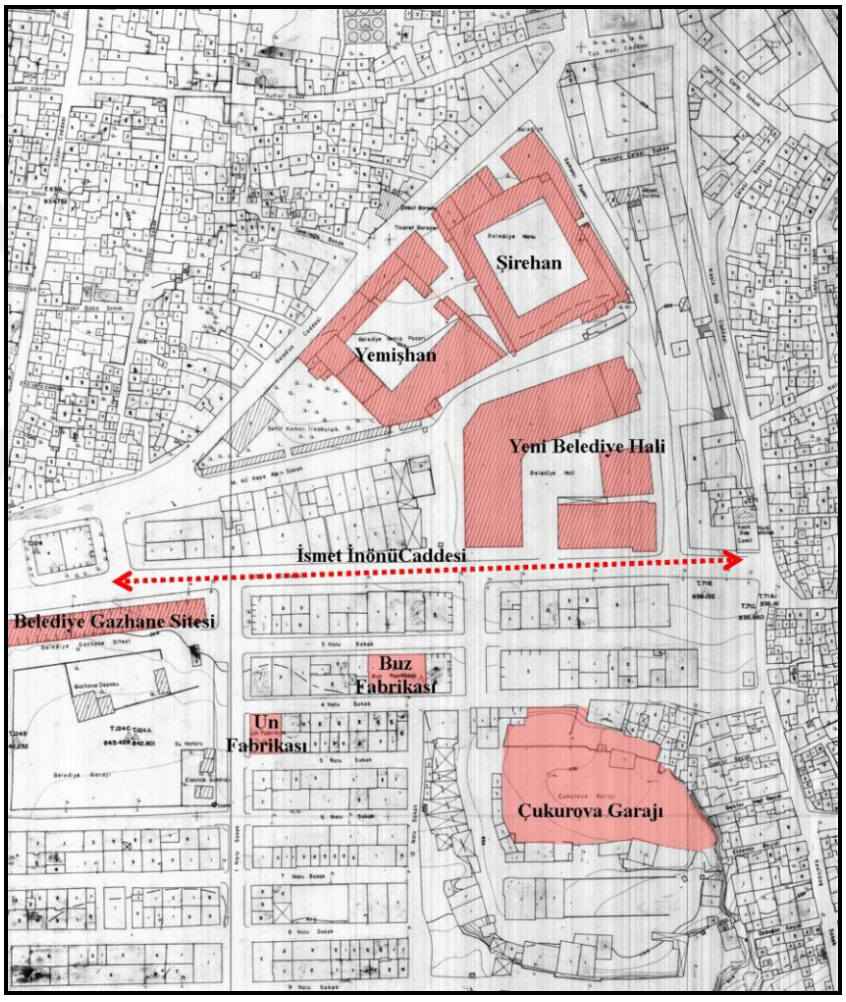


Şekil 5. 20 Geleneksel dokudaki mevcut ticari akslar ve İsmet İnönü Caddesi

Her iki planda bu kapsamda alınan kararın kente ne ölçüde yansıdığını 1968 yılına ait hâlihazır haritada üzerinden okumak mümkündür. Haritada mevcut hanların güneyinde

yeni Belediye Hali'nin inşa edildiği, İnönü Caddesi'nin güneyinde un fabrikası, buz fabrikası, ticari birimlerden oluşan ve bölgede gazhane deposunun bulunmasından dolayı Belediye Gazhane Sitesi olarak anılan ticari yapının inşa edildiği anlaşılmaktadır. Aynı zamanda çevre ilçelerle ulaşımı sağlayan küçük otobüslerin durak noktası olan Çukurova garajının da aynı bölgede yer aldığı dikkat çekmektedir (Şekil 5.21).

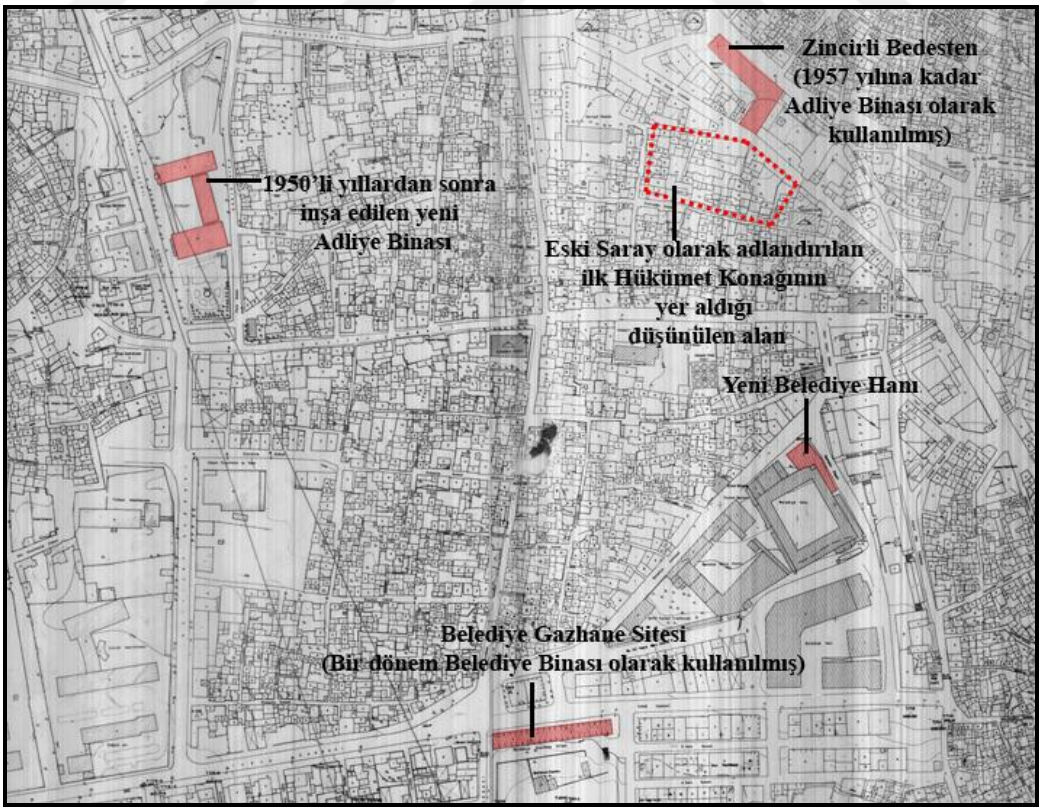
Böylece İsmet İnönü Caddesi üzerinde planlanan yeni ticari yapılar bölgenin ticari işlevinin güçlenerek devam etmesini sağlamış ve bölgenin ticari işlevi günümüze kadar sürekliliğini korumuştur.



Şekil 5. 21 1968 hâlihazır haritada İsmet İnönü Caddesi üzerinde oluşmaya başlayan ticaret yapıları

Jansen ve Âru-Söylemezoğlu planlarında, kapsamlı müdahalelerden kaçınılarak eski kent merkezinin olduğu gibi korunduğu, yeni yerleşim alanlarının ise bu merkezin etrafında ve yeni yaşam alanları oluşturularak planlandığı açıkça görülmektedir. Ancak

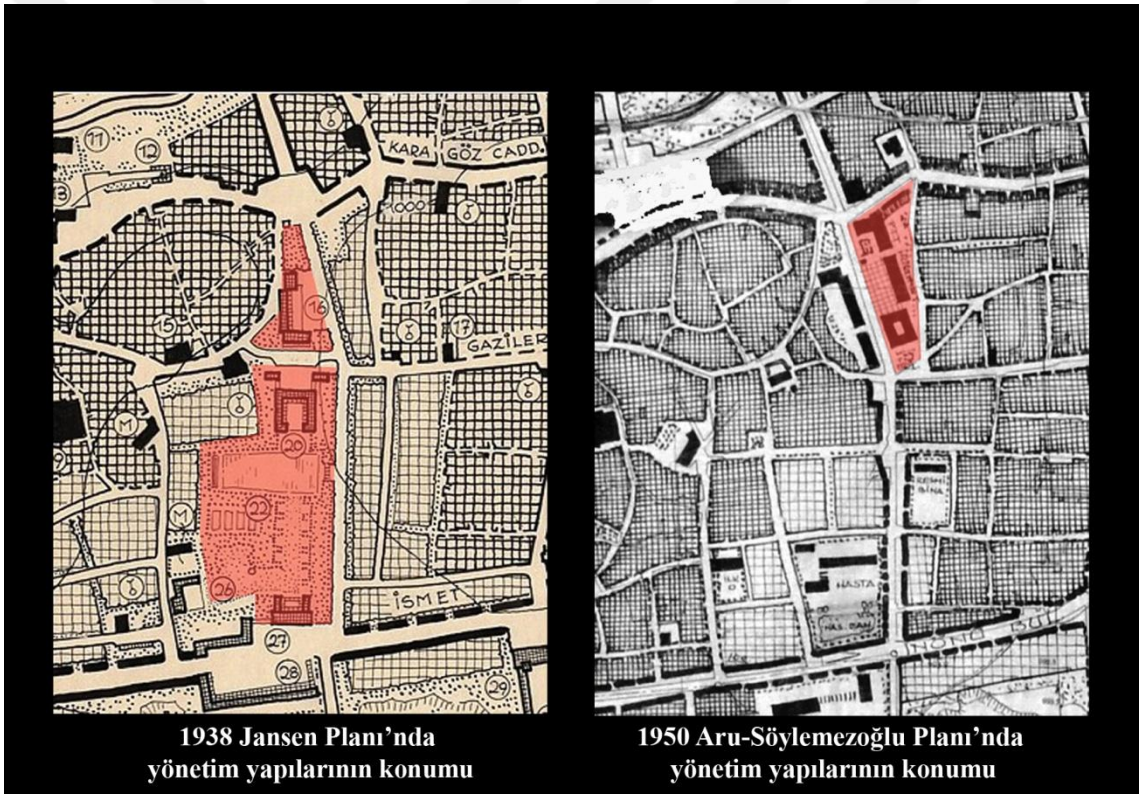
ticari alanların yer seçiminde olduğu gibi yönetim alanlarının yer seçiminde de eski kent merkezinin tercih edilmesi, bu konuda kentsel sürekliliğin devam ettirilmesi yönünde bir karar alındığını göstermektedir. Zaman içerisinde yönetim yapılarının kent içindeki konumları incelendiğinde, bu durum açıkça görülmekte, yapıların aynı merkez içerisinde yer değiştirdiği anlaşılmaktadır. Kentin bilgilerine ulaşılan en eski yönetim binası, II. Abdülhamid albümlerinde yer alan ve Barsumyan-Nazaryan haritasında konumu belirtilen "Hükümet Konağı" dır. Uzun yıllar kentin yönetim binası olarak kullanılan yapı, daha sonra Şirehan'ın bitişiğinde yeni Belediye Hanı'nın inşa edilmesiyle "Eski Saray" olarak anılmaya başlamış ve günümüzde Eski Saray Caddesi olarak anılan caddeye ismini vermiştir [113]. Sonraki süreçte belediye hizmetlerinin Belediye Hanı içerisinde devam ettiği ancak çıkan yangında yapının zarar görmesi üzerine İsmet İnönü Caddesi üzerinde ticari amaçlı inşa edilen Belediye Gazhane Sitesi'nin genişletilerek belediye birimleri için kullanıldığı anlaşılmaktadır. Ayrıca 18. yüzyılın ilk çeyreğinde inşa edildiği bilinen Zincirli Bedesten de bir süre adliye binası olarak kullanılmış ancak 1957'de çıkan bir yangında zarar görmüştür [115]. Bunun üzerine adliye binası 1958 tarihinde yapıldığı düşünülen yeni adliye binasına taşınmıştır (Şekil 5.22).



Şekil 5. 22 Farklı dönemlerde kullanılan yönetim yapılarının kent içindeki konumları

1950 kent planında Âru-Söylemezoğlu'nun yönetim yapıları için, yeni adliye binasının inşa edildiği alanı önermiş olması dikkat çekmektedir. Dördüncü bölümde yer verilen 1/500 ölçek yerleşim planı ve perspektif çiziminden anlaşılacağı üzere (Şekil 4.85, Şekil 4.86) alan, Âru-Söylemezoğlu tarafından detaylı bir şekilde planlanmış ancak önerilen konum kararına uyulsa da yerleşim ve biçimlenme açısından farklı bir yapı inşa edildiği görülmektedir.

Ayrıca Âru-Söylemezoğlu Planı'ndan önce Jansen'in de yönetim yapılarının konumu için, inşa edilen adliye binasının karşısında yer alan alanı önermiş olması dikkat çekicidir (Şekil 5.23). Bu durum, aynı merkez etrafında yer alan yönetim yapılarının, kent planlarında da alışılagelmiş düzende planlandığını göstermektedir.



Şekil 5. 23 Jansen ve Âru-Söylemezoğlu planlarında yönetim yapılarının konumu

BÖLÜM 6

SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye'de modernleşme projesiyle birlikte başlayan planlama çalışmalarının Anadolu kentlerinin biçimlenişini değiştirdiği ve kent planları kapsamında alınan kararların mimarinin tüm ölçeklerine yansıdığı açıkça görülmektedir. Modernleşme arzusuyla, yeni yaşam koşullarına uygun kentlerin oluşturulması için benzer ilke kararlarıyla hazırlanan kent planları, yöreye ve kültüre göre faklılaşan geleneksel kent dokuları yerine benzer biçimsel özelliklere sahip kent dokularının oluşmasına neden olmuştur. Ancak her ne kadar alınan kararlar ve üretilen mimari biçimler benzerlik gösterse de sürecin her kentte farklı izler bıraktığı açıktır. Bu tez kapsamında insan ve mekân arasında var olan ilişkinin bu farklılıkların oluşmasında en önemli faktör olduğu ve yüzyıllardır süregelen alışkanlıkların, edinilen mekân üretme pratiklerinin kentin oluşumunda engellenemez bir biçimde rol oynadığı düşüncesinden yola çıkılarak bir kentin değişim sürecinde sürekliliğin ne ölçüde etkili olduğu ortaya konulmuştur. Gaziantep kenti üzerinden örneklenen çalışmada geleneksel kent kurgusu ve modern kent kurgusu arasındaki ilişkisel bağ çözümlenmeye çalışılmış ve modernizm ideolojisinin temelini oluşturan eskiye karşı yeni anlayışına rağmen sürdürülen kentsel izler görünür kılınmaya çalışılmıştır.

Yaşanan değişimi kentsel ölçek ve yapı ölçeği olmak üzere iki farklı boyutta sorgulayan tezde elde edilen özgün sonuçlar, kentsel ulaşım sistemi, kentin yeşil alan kurgusu, konut alanları ve konut mekân organizasyonları, ticaret ve yönetim alanları olmak üzere dört ana başlık altında sıralanmıştır. Yapı ölçeğinde yapılan değerlendirmeler konut alanları kapsamına dâhil edilmiş, bu sayede kent ölçeği ve yapı ölçeğinin birlikte değerlendirilmesi sağlanmıştır.

Kentsel Ulaşım Sistemi'ne İlişkin Sonuçlar:

Yapılan değerlendirmeler, kentin ulaşım sisteminin geçmişteki kurguya bağlı kalınarak şekillendiğini göstermektedir. Geleneksel kent kurgusunda ön plana çıkan mevcut ulaşım akslarının, kent planlarında alınan ulaşım kararlarını yönlendirdiği açıkça görülmektedir. Yeni yerleşim alanları bu mevcut aksların kuzey, güney ve batı yönünde devam ettirilmesiyle eski kent dokusunun çevresinde planlanmıştır. Kent planlarının yeni yerleşim alanları için önerdiği Atatürk Bulvarı, İsmet İnönü Caddesi, İstasyon Caddesi, Ordu Caddesi gibi ana ulaşım aksları geleneksel dokunun ön plana çıkan Suburcu Caddesi, Maarif Caddesi, Gaziler Caddesi ve Halep doğrultusunda gelişen dört ana ulaşım aksının devamı niteliğindedir. Sürekliliği sağlanan bu dört ana ulaşım aksı geleneksel dokunun önemli ticari aksları olmakla birlikte kentin Halep, Kilis, Nizip gibi çevre yerleşim alanlarıyla bağlantısını da kurmaktadır. Söz konusu bu durum oluşturulan yeni akslar için de aynı şekilde devam ettirilmiştir. Atatürk Bulvarı ve devamındaki Ordu Caddesi, kentin Kilis bağlantısını, İstasyon Caddesi kuzeydoğu yönüne Nizip bağlantısını, İsmet İnönü Caddesi ise güneydoğu yönünde Halep bağlantısını sağlamaktadır.

Önemli bir ticari aks olan Halep aksına bağlanan İsmet İnönü Caddesi, zaman içerisinde kentin en önemli ticari akslarından biri haline gelerek Halep aksının işlevini sürdürmüştür. Geleneksel kent dokusunda Halep aksı boyunca sıralanan ticari yapılara benzer şekilde İsmet İnönü Caddesi üzerinde de yeni ticari yapılar planlanmıştır. Böylece mevcut ticaret merkezi yeni planlanan aksla güçlenerek yeni yerleşim alanlarının da ticaret merkezi olma işlevini sürdürmüştür. Yeni yerleşim alanlarının eski kent dokusundan bağımsız planlanması öngörülürken kentin ticaret merkezinin değiştirilmeden, aynı konumunda devam ettirilmesi dikkat çekicidir. Bu doğrultuda kentlinin alışılagelmiş kullanım alışkanlıklarının planlama kararlarını yönlendirdiği açıktır.

Benzer bir durum Suburcu Caddesi ve devamında planlanan Atatürk Caddesi için de geçerlidir. Atatürk Caddesi boyunca yer alan dükkânlar, eski kentin önemli bir ticaret aksı olan Suburcu Caddesi'nin işlevinin yeni yerleşim alanları boyunca sürdürülmesini sağlamıştır.

Geçmişin izlerine bağlı kalınarak şekillenen ulaşım sisteminin oluşturulmasıyla birlikte geleneksel dokunun mevcut sokak sistemine müdahale önerisinde de bulunulduğu dikkat çekmektedir. Ancak önerilen bu müdahalelerin birçoğunun gerçekleştirilmemiş olması, mevcut düzenin aynı şeklide devam ettirilmesi, geçmişten gelen sürekliliklerin süreci yönlendirdiğinin göstergesidir. Özellikle eski kent dokusuna kapsamlı müdahalelerden kaçınan, yeni yerleşim alanlarının eski kent dokusunun çevresinde gelişmesini öneren Jansen'in Çukurbostan, kalenin güneyi, Türktepe mahallesi, Halep aksının güney ucundaki alanlar için mevcut sokak sisteminin değiştirilmesi yönünde önerilerde bulunduğu ilgi çekicidir. Ancak kent planında bu doğrultuda alınan kararların uygulanmadığı, mevcut düzenin olduğu gibi sürdürüldüğü anlaşılmaktadır.

Kentin Yeşil Alan Kurgusuna İlişkin Sonuçlar:

Alleben deresi ve dereyle birlikte değerlendirilmesi gereken yeşil alanlar kentsel sürekliliğin izlerini taşıyan bileşenler olarak dikkat çekmektedir. İlk yerleşim alanlarının oluşumundan itibaren derenin varlığı yerleşim alanlarının konumu için belirleyici olmuştur.

Alleben Deresi kentin en önemli su kaynağı olmakla birlikte aynı zamanda etrafında gelişen yeşil doku, sıcak iklim koşullarına sahip kentin, açık alan ihtiyacını karşılamıştır. Bununla birlikte çevresinde yer alan verimli topraklar tarım alanları olarak kullanılmış, dere boyunca uzanan bağ ve bostanlar 1980'li yıllara kadar varlığını korumuştur. Derenin sahip olduğu bu rol, kent planlarını da yönlendirmiş, Alleben Deresi'nin varlığı Jansen ve Âru-Söylemezoğlu planlarının kararlarına yön vermiştir. Her iki planda da dere aksının kent boyunca uzanan yeşil bir park olarak planlandığı görülmektedir. Bununla birlikte dere boyunca uzanan bağ ve bostanların mevcut kullanımına benzer şekilde Jansen planında sürdürüldüğü dikkat çekmektedir. Jansen, kentin batısında, derenin kuzeyinde geniş bir alana yayılan, bağ ve bostanlar arasında düşük yoğunluklu bir yerleşim alanı oluşturulmasını öngörmüştür. Planlanan bu alan 1980'lere kadar yapılaşmadan varlığını sürdürebilmişse de zaman içerisinde artan kentleşme hızına bağlı olarak 1980'lerden sonra kentin yeni yerleşim alanları olarak kullanılmıştır. Ancak dere aksının yeşil bir kent parkı olarak düzenlenmesi kararı sonraki kent planlarını da etkilemiş, 1989 yılında İller Bankası tarafından düzenlenen yarışma sonrasında dere

aksının doğu batı yönünde uzanan bir kent parkına dönüştürülmesi sağlanmıştır. Böylece ilk yerleşim alanlarının oluşumundan itibaren kent için önemli bir yeşil aks olma özelliğine sahip Alleben Deresi kent örüntüsü içerisinde sahip olduğu rolü sürdürmüştür.

Jansen geniş bir alana yayılan hipodrom ve açık spor alanları planlayarak yeşil dere aksını bu spor alanlarıyla birleştirmiş böylece kentin kuzeyinde kapsamlı bir spor ve rekreasyon alanı yaratılması önerisinde bulunmuştur. Ancak bu yönde alınan kararın uygulanmamış olması dikkat çekicidir. Geleneksel kent kültürünün ortak yaşam alanlarına alışkın olmaması, hipodrom geleneğinin kentin yaşamında karşılık bulmaması, bu yönde alınan kararın uygulanmasını engellemiş olmalıdır. Bu amaçla planlanan alanın, Âru-Söylemezoğlu Planı'nda yeniden ele alınarak Jansen'in önerilerinin kapsamı daraltılarak planlandığı dikkat çekmektedir. Âru-Söylemezoğlu, söz konusu alanda daha küçük ölçekli spor alanlarıyla birlikte şehir stadyumu ve yeni yerleşim alanlarının yer alması önerisinde bulunmuştur. İlerleyen yıllarda bu önerilerin gerçekleştirildiği, alanın Âru-Söylemezoğlu plan kararları kapsamında yapılaştığı görülmektedir.

Kentin yeşil alan kurgusu incelendiğinde Alleben Deresi'yle birlikte geleneksel dokuda ön plana çıkan Kavaklık Parkı, Çınarlı Parkı gibi kent belleğinde yer etmiş açık alanların da korunduğu ve modern kentin simgesel ifadeleri olarak sürdürüldüğü görülmektedir. Kavaklık parkı modern kent yaşamında halk sağlığı açısından önemsenen yeşil alanların kentteki karşılığı olarak önemle korunmuştur. Aynı zamanda kentin kamusal mekânlarından biri olarak kent belleğinde önemli bir yeri olan ancak savaş sırasında yıkılan Çınarlı Cami'nin yer aldığı alanda Çınarlı parkının planlanması kentsel sürekliliğin sağlanması açısından önemlidir. Bu alanda planlanan park uzun yıllar modern kentin en önemli kamusal mekânlarından biri olarak kullanılmıştır.

Ayrıca yeşil alan kullanımının konut yaşamına dâhil edilmesine imkân tanıyan avlulu plan düzeninin terk edilmesine rağmen yeni yerleşim alanlarında parsellerin bahçe oranının yüksek tutulmasıyla yapı bahçeleri oluşturulmuş, bu sayede bulunduğu coğrafyada, konut alanları arasında yükselen yeşil dokunun varlığıyla farklılaşan kent bu özelliğini uzun bir süre daha devam ettirmiştir.

Konut Alanları ve Konut Mekân Organizasyonları'na İlişkin Sonuçlar:

Her ne kadar modernizm anlayışıyla birlikte farklı biçimlenmeler ve anlayışlar hâkim olsa da, kentin konut dokusu değerlendirildiğinde alınan kararlarda ve konutların mekân organizasyonunda kültürel sürekliliğin izlerini görmek mümkündür.

Kente yönelik yapılan planlama çalışmalarında konut türleri sınıflandırılmış, tek evler ve sıra evler düzeninde yerleşim önerilerinde bulunulmuştur. Önerilen bu konut düzenlerinden az katlı, bahçeli müstakil veya aile apartmanlarından oluşan tek ev konut düzeninin benimsenmesine rağmen, ekonomik avantajları ve kent görünümüne sağlayacağı estetik değer açısından savunulan sıra ev düzenin uygulanamadığı dikkat çekicidir. Kent planları kapsamında 1/100 ölçekte tip projeleri hazırlanmış, dönemin Türkiye'sinde sıklıkla kullanılmış olan sıra ev düzeninin Gaziantep özelinde uygulanmaması, önerilen sıra ev yaşantısının, kentin yaşam alışkanlıklarına, mahremiyet algısına uzak olması dolayısıyla benimsenmediğini göstermektedir.

Geleneksel kent dokusunda mevcut konut alanlarının konumunun yeni konut alanlarının yer seçiminde belirleyici olduğu anlaşılmaktadır. Geleneksel kent dokusunda Alleben Deresi'nin güneyinde konumlanan konutlar ve yerleşim alanları Halep aksını takip ederek güneye doğru uzanmıştır. Bu yerleşim düzeninin Jansen'in planlama kararlarını etkilediği açıkça görülmektedir. Jansen konut alanları için kentin doğusunda herhangi bir yerleşim önerisinde bulunmamış, konut alanları için güneyden güneybatıya doğru yayılan bir düzeni öngörmüştür. Kentin kuzeybatısında düşük yoğunluklu, bağ evleri düzeninde bir yerleşim düzenini uygun bulan Jansen aynı zamanda kuzeydoğuda, geniş bir alana yayılan amele mahallesi kurulmasını önermiştir. Böylece Jansen Planı'nda kentin yeni yerleşim alanları geleneksel dokunun uzantısı şeklinde derenin güneyinde planlanmıştır.

Âru-Söylemezoğlu Planı'nda da Jansen'in önerdiği yerleşim düzeni devam ettirilmiş fakat kuzeybatıda yer alması planlanan düşük yoğunluklu bağ evleri yerleşkesi kentin yeni konut alanları olarak planlanmıştır. Ayrıca kuzeydoğuda önerilen amele mahallesi yerine mahallenin kentin doğusunda daha küçük bir alanda kurulması önerilmiştir. Aynı zamanda Âru-Söylemezoğlu Planı'nın en önemli kararlarından biri de demiryolu istasyonu çevresinde yeni bir yerleşim alanının önerilmesi olmuştur.

Ancak kent planlarında alınan bu kararların birçoğunun uygulanamadığı, kentte yaşanan değişimin bu kararların dışında gelişerek biçimlendiği görülmektedir. 1968 yılına ait hâlihazır harita incelendiğinde Jansen'in bağ evleri yerleşkesinin, Âru-Söylemezoğlu'nun istasyon çevresinde planladığı yeni yerleşim alanlarının oluşmadığı, planlarda amele mahallesi için önerilen alanların bu kapsamda yapılaşmadığı dikkat çekmektedir. Kentin kuzeydoğusunda yer alması planlanan endüstri alanının yakın çevresinde yer alan dini yapıların yapım tarihleri incelendiğinde bu alanda 14. yüzyıldan itibaren bir konut yerleşim alanın mevcut olduğu anlaşılmaktadır. Söz konusu mevcut konut alanlarının yerleşim için kullanılmış olması planlanan amele mahallelerinin oluşmasını engellemiş olmalıdır.

Aynı zamanda 1968 yılına ait hâlihazır harita dikkate alındığında, Âru-Söylemezoğlu'nun yeni açılacak İstasyon Caddesi çevresini öncelikli yerleşim alanları olarak planlamasına rağmen kentin henüz bu yönde gelişmediği, yeni yerleşim alanları için alışılagelmiş güney yönünün tercih edildiği görülmektedir. Bu durum kentlinin alışkın olduğu biçimde eski kent merkezine yakın konumda yerleşim eğilimi gösterdiğini düşündürmektedir.

Geleneksel ve modern konutların parsel-yapı ilişkileri incelendiğinde aralarında ilişkisel bir bağ kurmak ve süreklilikten bahsetmek mümkün görünmemektedir. Çünkü ihtiyaçlar doğrultusunda birbiri ardına eklenerek gelişen geleneksel kent dokusundaki parsel düzeniyle, planlar ve yasal düzenlemeler çerçevesinde belirlenen modern kent dokusuna ait parsel özellikleri birbirinden oldukça farklıdır. Geleneksel dokuda parsellerin oranları değişken olmakla birlikte, modern kent dokusunda oranlar birbirine yakındır. Parsellerin kapalı alan/açık alan oranları incelendiğinde modern kent dokusunda açık alan oranlarının arttığı görülmektedir. Parsellerin açık alan oranlarının artması, geleneksel dokuda avlulu düzen içerisinde yükselen yeşil dokunun yeni yerleşim alanlarında da sürdürülmesini sağlamıştır.

Ancak konut alanlarında yapı parsel ilişkilerindeki bu farklı oluşumlara rağmen geleneksel ve modern konutların mekân organizasyonlarında benzerliklerin olması ilgi çekicidir. Kent planları kapsamında kentin yeni konut yapıları için örnek projelerin hazırlandığı görülmektedir. 1/100 ölçekte hazırlanan bu konut projeleri incelendiğinde

işleve göre özelleşmiş, hollerden erişim sağlanan odalardan oluşan plan şemalarının kullanıldığı dikkat çekmektedir. Oysaki kentin ilk modern konutlarının plan şemaları incelendiğinde önerilenin aksine geleneksel konuttaki avlu kullanımına benzer şekilde merkezi bir odadan tüm mekânlara ulaşımın sağlandığı bir şemanın kullanıldığı görülmektedir.

Geleneksel konutta avlu ana sirkülasyon elemanı olarak kullanılmış, avludan ulaşılan merdivenler ve bazı örneklerde yer alan eyvanlar yardımcı sirkülasyon elemanları olarak mekanlar arası geçişi sağlamıştır. Ayrıca odadan odaya geçişin sağlandığı plan şemalarına da sıklıkla rastlamak mümkündür. Geleneksel konuttaki bu sirkülasyon ilişkisinin modern konutlarda da devam ettirildiği görülmektedir. Geleneksel konuttaki avlunun yerini modern konutlarda merkezi konumda yer alan oda almaktadır. Bu merkezi oda planlarda salon, oturma odası veya ana hol olarak farklılaşabilmekle birlikte ana kurgu değişmemektedir.

Geleneksel konutu biçimlendiren en önemli unsurlardan biri mahremiyet olgusudur. Kentin konut kültüründe önemli bir etken olan mahremiyet, avlu duvarlarıyla sınırlanmış, içe dönük bir yaşamın kurgulandığı konut plan şemalarının oluşmasına neden olmuştur. Modern konutta mahremiyet algısı değişmeye başlamakla birlikte, konutun mekân kurgusunu yönlendirmeye devam etmiştir. Ana yaşama mekânı olarak kurgulanan merkezi oda konutun diğer mekânları tarafından çevrelenmiş, yatak odaları ve banyo merkezi odadan ulaşılan bir holle ana yaşam alanlarından ayrılmıştır.

Geleneksel konutun mekân organizasyonunda mutfak, WC ve depolama alanları yaşama alanlarıyla doğrudan bağlantısı olmayan, avludan ulaşılan bağımsız birimler olarak konumlandırılmıştır. Bu kullanım alışkanlığı modern konutun plan şemasında da sürdürülmüş, mutfak, WC ve kiler gibi depolama alanları giriş holünden ulaşılan bir holle diğer yaşama mekânlarından ayrılmıştır.

Geleneksel konutların hemen hemen hepsinde "hazna" olarak adlandırılan depolama alanları yer almaktadır. Benzer bir kullanım modern konutlarda da devam ettirilmiş, konutlarda genellikle kiler veya sandık odası olarak adlandırılan depolama alanlarına yer verilmiştir. Ayrıca geleneksel konutlarda odaları çevreleyen ve "nacar" adı verilen

gömme dolapların kullanım alışkanlığı modern konutlarda odalarda oluşturulan gömme dolaplarla sürdürülmüştür.

Geleneksel konutta çok işlevli odalar hâkimdir. Odalar gerektiğinde oturma, yatma veya yemek yeme gibi birçok işleve aynı anda hizmet edebilmektedir. Modern konutta bu durum değişmeye başlamakla birlikte henüz mekânların tam olarak ayrışmadığı, mekânlar arasında yer alan şeffaf bölücü elemanlarla odaların gerektiğinde birleştirilerek veya bölünerek farklı işlevlere hizmet etmesinin sağlandığı dikkat çekmektedir. Bununla birlikte modern konutlarda yer alan, sıcak yaz günlerinde günün büyük bir kısmında kullanılan geniş balkonları avlu kullanımından gelen bir alışkanlığın sürdürülmesi olarak yorumlamak mümkündür.

Ticaret ve Yönetim Alanlarına İlişkin Sonuçlar:

Ticaret ve yönetim alanlarının kent içindeki konumları incelendiğinde geçmişten gelen alışkanlıkların sürdürüldüğü görülmektedir. Ele alınan kent planlarında eski kent dokusuna yönelik kapsamlı müdahalelerden çekinildiği, yeni yerleşim alanlarının eski kent dokusundan bağımsız bir biçimde konumlandırıldığı dikkat çekmektedir. Ancak ticaret ve yönetim alanları için farklı bir yaklaşım izlendiği anlaşılmaktadır. Yeni planlanan ticaret merkezinin konumu için, kentin kuruluşundan bu yana önemini koruyan Halep aksının sahip olduğu baskın rolün dikkate alındığı görülmektedir. Bu kapsamda yeni ticari yapılar, Halep aksı üzerindeki mevcut hanların devamı niteliğinde planlanarak, bölgenin alışılagelmiş ticari fonksiyonunun güçlenerek devam etmesi sağlanmıştır. Benzer bir yaklaşım yönetim alanlarının yer seçiminde de izlenmiş, eski kent dokusunda yer alması planlanan yapılar için mevcut dokuya müdahale önerisinde bulunulmuştur. Ancak yönetim yapılarının planlandığı gibi eski kent dokusu içerisinde yer alması sağlanmışken, önerilen kapsamlı müdahaleler gerçekleştirilmemiştr.

Yapılan tüm bu değerlendirmeler göstermektedir ki; plan kararlarıyla kontrollü bir değişim sürecine yönlendirilen kent, yalnızca alınan kararlar doğrultusunda gelişim göstermemiş, kültürel birikimler kent dokusunun ve onu oluşturan öğelerin biçimlenmesinde etkili rol oynamıştır. Planlar kapsamında alınan, kent kültürüne yabancı birçok kararın uygulanamamış olması, mevcut kentsel alışkanlıkların devamı niteliğinde olan kararların ise kentsel dokuda karşılık bulması bu durumu destekler

niteliktedir. Ayrıca belirtmek gerekir ki kentin mevcut alışkanlıkları, kültürel değerleri plan kararlarına da önemli ölçüde yön vermiştir. Modernizmle birlikte her ne kadar geleneksel olandan bağımsız biçimlenen kent dokularının oluşturulması hedeflense de geleneksel kent dokusu yönlendirici ve merkezi rolünü korumuştur.

İlk bakışta modern ve geleneksel kent dokularını biçimsel özelliklerine göre ayrıştırmak mümkün gibi görünse de aralarındaki karmaşık ilişkiyi anlamak oldukça güçtür. Bu karmaşık ilişkinin anlaşılması Gaziantep gibi çok katmanlı kentlerin çözümlenebilmesi açısından önemli ve gereklidir. Çoğu zaman eski-yeni, geleneksel-modern, organik-geometrik gibi karşıt tanımlarla nitelendirilen kent katmanları hem bu karşıtlıklar, hem de iç içe geçmiş ilişkiler ve süreklilikler ile biçimlenmişlerdir. Farklı ideolojileri, biçimlenmeleri ve toplumsal birikimleri temsil eden katmanlar arasındaki ilişkilerin anlaşılması kentsel sürekliliğin sağlanabilmesi açısından oldukça önemlidir. Kentsel süreklilikler, birikerek ve hiç kuşkusuz silinerek değişen kentin geçmişle olan ilişkisini kurmak ve kentin bütünselliğini korumak için önem kazanmaktadır.

Yapılan çalışma Gaziantep kentini konu edinmiş olsa da, birçok kent için benzer bir okumanın yapılmasıyla kent dokularının oluşumunda kültürel sürekliliğin rolünün ortaya konulması, kentsel dokuların ve mekânsal oluşumların yapılanma sürecinde kentsel belleğin ve yaşam alışkanlıklarının yönlendirici etkisinin tartışılması mümkündür.

Çalışma Gaziantep özelinde, 1938-1973 tarih aralığı ele alınarak yapılmıştır. Modernizm ideolojisiyle birlikte değişen kent dokusuna ve mekânsal oluşumlara odaklanan çalışmanın sonraki aşamalarda farklı dönemsel aralıklar kapsamında genişletilmesi mümkündür. Böylece kentin oluşum süreci, ele alınan belirli kırılma noktaları bağlamında analiz edilerek karşılaştırmalı bir şekilde yorumlanabilir. Ayrıca çalışmada sürekliliğin bir kent üzerinden değerlendirilmesinde aracı olan kentsel ulaşım sistemi, yeşil alan kurgusu, konut alanları ve konut mekân organizasyonları, ticaret ve yönetim alanları gibi değerler çeşitlendirilerek okumanın farklı alt başlıklar kapsamında da yapılması sağlanabilir.

Bununla birlikte süreklilik kavramının Gaziantep özelinde değerlendirilmesini sağlayan çalışma farklı kentler üzerinde de kurgulanarak pek çok araştırma için araç olabilir. Bu

sayede kentlerin ve kentsel mekânların değişiminde ve sürekliliğinde rol oynayan faktörler ve süreci yönlendiren aktörleri bütünsel bir çerçevede ele almak ve ileriki tasarım evrelerinde sürece dâhil etmek mümkün olacaktır.

Çalışmanın ortaya koyduğu gibi kentler, belirli tarihsel süreçlerde önemli değişimler yaşamakta ve birbiri ardına yaşanan bu değişimlerin birlikteliğiyle anlam kazanmaktadır. Yaşanan her değişimin kentsel mekânlarda bıraktığı kalıcı izler, kent hafızasının süreç içinde şekillenmesini sağlamaktadır. Söz konusu kentsel izlerin okunması ve çözümlenmesi, yeni oluşturulacak kentsel mekânların tasarım sürecine dâhil edildiği takdirde anlam kazanacaktır. Dolayısıyla toplumun süreç içerisinde tekrar tekrar ürettiği kentte, eski ve yeni arasında kurulacak ilişki kent hafızasının sürekliliğini açısından gereklidir. Kent hafızasının sürekliliği bireyin aidiyet duygusunu canlı tutarak kent kimliğinin sürdürülmesinde ve korunmasında önemlidir. Çünkü geçmişle ilişki kurmayan, bağlamından kopuk yeninin inşası bireyin kent ile kurduğu bağın yıkımına ve dolayısıyla kent kimliğinin yitirilmesine neden olacaktır. Bu nedenle kent kimliğini önemseyen büyüme ve gelişme önerilerinin geliştirilmesi, bu anlayışı destekleyen planlama yaklaşımlarının benimsenmesi kentlerin sürekliliğinin sağlanması açısından oldukça önemlidir.

KAYNAKLAR

[1] Tekeli, İ., (2010). Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye'de Kent Planlaması. Sibel Bozdoğan, Reşat Kasaba (Ed.), Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, Dördüncü Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

[2] Sam, N., (2017). Kent Toplum Kültür, Birinci Baskı, Ezgi Kitabevi, Bursa.

[3] Aslanoğlu, İ., (1988). "Modernizmin Tanımı, Sınırları, Erken Yirminci Yüzyıl Mimarlığı'nda Farklı Tavırlar", ODTÜ MFD, 8(1): 59-66.

[4] Tanyeli, U., "Modernizm'in Sınırları ve Mimarlık", 63-71; Derleyen: Batur, E., (1997).Modernizmin Serüveni, Birinci Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

[5] Beriş, H.E., "Moderniteden Postmoderniteye", 483-487; Derleyen:Türköne, M., (2005). Siyaset. Üçüncü Baskı, Lotus Yayınevi, Ankara.

[6] Jeanniere, A., "Modernite Nedir?", 95-97; Derleyen: Küçük, M., (2000). Modernite Versus Postmodernite, Üçüncü Baskı, Vadi Yayınları, Ankara.

[7] Childs, P., (2010). Modernizm, Birinci Baskı, Sitare Yayınları, Ankara.

[8] Gay, P., (2017). Modernizm/Sapkınlığın Cazibesi, 1. Baskı, Everest Yayınları, İstanbul.

[9] Çiğdem, A., (2012). Bir İmkân Olarak Modernite, Dördüncü Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul.

[10] Önder Erol, P., (2016). "Modenite Projesinin Kökenleri, Dinamikleri ve Sonu", Sosyoloji Dergisi, (33): 49-66.

[11] Lyotard, J., "Postmoderne Dönüş", 20-21; Derleyen: Batur, E., (1997). Modernizmin Serüveni, Birinci Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

[12] Eyüce, A., (2011). "Modernlik ve Türkiye'de Modern Mimarlık", Mimarlık Dergisi, (361):20-23.

[13] Urhan, V., (1999). "Modernizm, Postmodernizm ve Personalizm", Doğu Batı Dergisi, (8): 128-152.

[14] Özakbaş, D., (2014). Cumhuriyet Dönemi Mimarlığının Siyasal, Ekonomik ve Sosyal Gelişmeler Paralelinde Modernleşme Süreci 1950-2000, Doktora Tezi, MSGSÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

[15] Aslan Yaşar, G., (2011). "Ortaçağdan Günümüze Modernite: Doğuşu ve Doğası", Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, (7): 10-26.

[16] Russell, B., (2004). Batı Felsefesi Tarihi, 3. Cilt Birinci Baskı, Say Yayınları, İstanbul.

[17] Çiğdem, A., (2017). Aydınlanma Düşüncesi, Birinci Baskı, Dedalus Kitap, İstanbul.

[18] Harvey, D., (2014). Postmodernliğin Durumu, Yedinci Baskı, Metis Yayınları, İstanbul.

[19] Cevizci, A., (2002). Aydınlanma Felsefesi, Birinci Baskı, Ezgi Kitabevi, Bursa.

[20] Tanyeli, U., (1997). "Modern Mimarlık" , Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi, 2. cilt: 1286-1289.

[21] Bozdoğan, S., (2012). Modernizm ve Ulusun İnşası, Üçüncü Baskı, Metis Yayınları, İstanbul.

[22] Gropius, W., (1967). Yeni Mimari ve Bauhaus, 1. Baskı, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Şubesi Yayını, İstanbul.

[23] Erzen, J., (2009). "Bauhaus'un 90. Yılında", Mimarlık Dergisi", (349):62-66.

[24] Nicolai, B., (2011). Modern ve Sürgün, Birinci Baskı, Mimarlar Odası Yayınları, İstanbul.

[25] Birol, G., (2006). " Modern Mimarlığın Ortaya Çıkışı ve Gelişimi", Megaron Mimarlar Odası Balıkesir Şubesi, (1): 3-16.

[26] Cengizkan, A., (2002). Modernin Saati, Birinci Baskı, Boyut Yayın Grubu, İstanbul.

[27] Egli, E.A., (2013). Genç Türkiye İnşa Edilirken, Birinci Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

[28] Alsaç, Ü., (1976). Türkiye'deki Mimarlık Düşüncesinin Cumhuriyet Dönemindeki Evrimi, Doktora Tezi, KTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.

[29] Yavuz, Y., (2009). İmparatorluktan Cumhuriyete Mimar Kemalettin 1870-1927, Birinci Baskı, TMMOB Mimarlar Odası ve Vakıflar Genel Müdürlüğü ortak yayını, Ankara.

[30] Batur, A., (2006). "Türkiye Mimarlığında "Modernite" Kavramı Üzerine", Mimarlık Dergisi, (329):50-53.

[31] Tekeli, İ., (2009). Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Kent Planlama Tarihi, Birinci Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

[32] Sözen, M., (1984). Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı 1923-1983, Birinci Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.

[33] Karpat, K.H., (2014). Osmanlı Modernleşmesi Toplum, Kuramsal Değişim ve Nüfus. İkinci Baskı, Timaş Yayınları, İstanbul.

[34] Aslanoğlu, İ., (2010). Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı 1923-1938, Üçüncü Baskı, Bilge Kültür Sanat, İstanbul.

[35] Eldem, S. H., (1973). "Elli Yıllık Cumhuriyet Mimarlığı" Akademi Dergisinden, Mimarlık Dergisi, (11-12): 5-11.

[36] Selâh, Z., (1931). "Mektep Binalarında Estetik", Arkitekt Dergisi, 1931(8): 253-254.

[37] Sayar, Z., (1973). "Mimarlığımız 1923-1950", Mimarlık Dergisi, (2):19-62.

[38] Söylemezoğlu, H.K., (1973). "Mimarlığımız 1923-1950", Mimarlık Dergisi, (2):10-62.

[39] Tekeli, İ., (1994). "Türkiye'de 1923-1950 Dönemi Mimarlığı'nın Toplumsal Siyasal Bağlamı", Bir Başkentin Oluşumu 1923-1950, 15-16-17 Ekim 1993, Ankara,19-22

[40] Giddens, A., (2004). Modernliğin Sonuçları, Dördüncü Baskı, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.

[41] Heynen, H., (2011). Mimarlık ve Modernite, Birinci Baskı, Versus Kitap, İstanbul.

[42] Le Corbusier, (2017). Bir Mimarlığa Doğru, 10. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

[43] Colquhoun, A., (2005). Mimari Eleştiri Yazıları, İkinci Baskı, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları, Ankara.

[44] Mumford, L., (1931). "About Sullivan", Edited by: Kaufmann, E., (1956). Louis Sullivan And The Architecture of Free Enterprise, Art Institute of Chicago, USA.

[45] Yıldırım, B., (2007). Mimarlıkta Modernite ve Süreklilik, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[46] Kostof, S., (2006). The City Shaped, Second Edition, Thames&Hudson Ltd., London.

[47] Kostof, S., (1992). The City Assembled, First Edition, Yayınevi, Boston.

[48] Rossi, A., (2006). Şehrin Mimarisi, Birinci Baskı, Kanat Kitap, İstanbul.

[49] Göle, N., (1998). "Batı-Dışı Modernlik Üzerine Bir İlk Desen", Doğu Batı Dergisi, (2):55-62.

[50] Aru, K.A., (1968). "Türkiye'de Metropoliten ve Şehir Planlamalarında Geçirilen Safhalar ve Yorumlanması", 1. Milli Fiziki Plan Semineri, 22-24 Ocak 1968, Ankara.

[51] Bilgen, H.G., ve Özcan, G.B., (1989). İmar ve Şehir Planlama Mevzuatının Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığına ve Şehir Planlamasına Etkileri, Birinci Baskı, T.B.M.M. Kültür Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları No:40, Ankara.

[52] Cengizkan, A., (2004). Ankara'nın İlk Planı 1924-25 Lörcher Planı, Birinci Baskı, Ankara Enstitüsü Vakfı, Arkadaş Yayıncılık, Ankara.

[53] Çetiner, A., (1965). Türkiye'de İmar Planlama Eylemleri ve Dayanması Gereken Bilimsel Kurallar, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

[54] Tankut, G., (1993). Bir Başkentin İmarı, Birinci baskı, Anahtar Kitaplar Yayınevi, İstanbul.

[55] T.C. Ankara Şehremaneti, (1929). Ankara Şehrinin Profesör M.Jausseley, Jansen ve Brix Taraflarından Yapıan Plan ve Projelerine Ait İzahnameler, Ankara.

[56] Yavuz, F., (1952). Ankara'nın İmarı ve Şehirciliğimiz, Birinci Baskı, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları NO:21-3, Ankara.

[57] Tekeli, İ. , (2011). Anadolu'da Yerleşme Sistemi ve Yerleşme Tarihleri, Tarih Vakfı Türk Yayınları, İstanbul.

[58] Görmez, K., (2000). "Demokratikleşme Açısından Merkezi Yönetim-Yerel Yönetim İlişkileri", G.Ü. İ.İ.B.F. Dergisi, 2(1):81-88.

[59] Koçak, S.Y. ve Ekşi, A., (2010). "Katılımcılık ve Demokrasi Perspektifinden Türkiye'de Yerel Yönetimler", SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, (21):295-307.

[60] T.C. Resmi Gazete, Belediye Kanunu. (1580), 14.04.1930, 8821-8841.

[61] T.C. Resmi Gazete, Umumi Hıfzıhsıhha Kanunu. (1593), 06.05.1930, 8895-8911.

[62] T.C. Resmi Gazete, Belediyeler Bankası Hakkında Kanun. (2301), 24.06.1933, 2776-2777.

[63] T.C. Resmi Gazete, Belediye Yapı ve Yollar Kanunu. (2290), 21.06.1933, 2776-2777.

[64] T.C. Resmi Gazete, Belediyece Yapılacak İstimlâk Hakkında Kanun. (2497), 09.06.1934, 2776-2777.

[65] T.C. Resmi Gazete, 14/4/1930 tarih ve 1580 sayılı Belediye Kanununa Ek Kanun. (2763), 15.06.1935, 2776-2777

[66] T.C. Resmi Gazete, İller Bankası Kanunu. (4759), 23.06.1945, 2776-2777.

[67] T.C. Resmi Gazete, İmar Kanunu. (6785), 16.07.1956, 2776-2777.

[68] Özaydın, G., Özkan Özbek, M., Arkanlı Özdemir, M., Çılgın, K., Başar, D., Aşıgül, A. ve Lordoğlu C., (2010). "Türkiye'de 1950-1980 Dönemi Kurumlar, Olaylar, Ölçekler: Planlama Yarışmaları", Planlama Dergisi, (50):71-87.

[69] Yenen, M., (1954). "Türk Şehirleri ve Türkiye'de Şehircilik", Arkitekt, 1954 (1954-03-06): 72-74.

[70] Bilsel, C., (2009). "İzmir'de Cumhuriyet Dönemi Planlaması (1923-1965): 20. Yüzyıl Kentsel Mirası", Ege Mimarlık Dergisi, 2009/4 (71): 12-17.

[71] Cengizkan, A., (2010), Türkiye İçin Modern ve Planlı Bir Başkent Kurmak: Ankara 1920-1950, http://www.goethe.de/ins/tr/ank/prj/urs/geb/sta/trindex.htm, 12 Temmuz 2018.

[72] Bilsel, C., (2010). "Türkiye'de Şehircilik Yarışmalarının İlk Otuz yılı (1927-1957): Cumhuriyet'in Kent İnşasında Uluslararası Deneyim", Planlama Dergisi, 2010/3-4 (50): 29-46.

[73] Duranay, N., Gürsel, E. ve Ura, S., (1972). "1932-33 Cumhuriyet Döneminde İstanbul Planlama Çalışmaları", Mimarlık Dergisi, 1972(7): 67-108.

[74] Aru, K.A., (1963). "İstanbul'un Planlanması Nasıl Yapılmalıdır?", Arkitekt, 1963(1963-04(313): 147-148.

[75] Oran, S., (1957). "Büyük Şehirci Mimar Martin Wagner'in Ölümü", Arkitekt, 1957 (1957-02-287): 82-83.

[76] Ünal, H.R., (1995). "Erzurum", Türk İslam Ansiklopedisi, cilt 11:334-335.

[77] Gür., Ş.Ö., "Trabzon'da Toplumsal Dönüşüm ve Kentsel Kimlik", 317-337, Derleyen: Bakırezer, G., ve Demirer, Y., (2009), Trabzon'u Anlamak, Birinci Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul.

[78] TMMOB Şehir Plancılar Odası Bursa Şubesi, (2009). Bursa Kent Raporu, Bursa.

[79] Erdem, A., ve Özakın, R., (2012). "Yokolmuş Bir Kentin Yeni Simgesi: Gerze Yangın Evleri", Mimarlık Dergisi, (365): 72-77.

[80] Çetin, S., (2012). "Geç Osmanlı'dan Erken Cumhuriyet'e İç Batı Anadolu'da Kentsel Yapının Değişimi: Manisa, Afyon, Burdur ve Isparta Kentleri Üzerine Karşılaştırmalı Bir İnceleme", ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, 29 (2): 89-126.

[81] Birol, G., (2009). "Cumhuriyet Dönemi Modern Mimarlık Pratiğinin Balıkesir'deki İzleri", Cumhuriyetin Mimari Mirası Sempozyum ve Sergisi, 26-27 Şubat 2009, Ankara.

[82] Akcan, E., (2009). Çeviride Modern Olan Şehir ve Konutta Türk-Alman İlişkileri, Birinci Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

[83] Akçura, T., (1968). "Türkiye Şehir Planlaması Konusunda Bazı Görüşler", 1. Milli Fiziki Plan Semineri, 22-24 Ocak 1968, Ankara.

[84] Arif, B., (1933). "Ankara'nın İmarı Projesi", Arkitekt Dergisi, 02 (26): 48-49.

[85] Fishman, R., (2016). Yirminci Yüzyılda Kent Ütopyaları Ebenezer Howard Frank Lloyd Wright Le Corbusier, Birinci Baskı, Daimon Yayınları, İstanbul.

[86] Yavuz, F., (1981). "Başkent Ankara ve Jansen", O.D.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Dergisi, 7(1): 25-33.

[87] Gülersoy, N.Z., (2016)."Prof. Ahmet Arû, Yaşamı ve Ardında Bıraktığı İzler", Doğumunun 100. Yılını Anma Etkinlikleri; Derleyen: Gülersoy, N.Z. ve Koramaz, T.K., (2016). Kemal Ahmet Arû Kentsel Planlama ve Tasarım, İTÜ Vakfı Yayınları, İstanbul.

[88] Arû, K.A., (2001). Bir Üniversite Hocasının 80 Yılı, Birinci Baskı, Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.

[89] Görgülü, A.Z., (2016)."Kemal Ahmet Aru ve Kent Planlama", Doğumunun 100. Yılını Anma Etkinlikleri; Derleyen: Gülersoy, N.Z. ve Koramaz, T.K., (2016). Kemal Ahmet Arû Kentsel Planlama ve Tasarım, İTÜ Vakfı Yayınları, İstanbul.

[90] Akbulut, M.R., (2012). "Kemal Ahmet Arû ve Misyon Kuşağı", Tasarım+Kuram Dergisi, 8(14): 8-22.

[91] Tekeli, İ., (2004). "Esat Turak'ın Türkiye Kent Planlama Tarihi İçindeki Yeri", Planlama Dergisi, (2004/1): 6-11.

[92] Oelsner, G., (1945)."Şehircilik", Arkitekt, 1945(1945-03-04 (159-160): 71-74.

[93] Aru, K.A., (1948). "Burdur Şehri İmar Plânı Kat'i Projesine Ait İzah Notu", Arkitekt, 1948(1948-05-06 (197-198): 116-126.

[94] Aru, K.A., (1948). "Söke İmar Plânı ve Raporu", Arkitekt, 1948(1948-09-12 (201-202-203-204): 203-213.

[95] Aru, K.A., (1953). "İzmit Şehri İmar Planı", Arkitekt, 1953-09-12 (263-264-265-266): 208-216.

[96] Çam, N., (2006). Türk Varlıkları Kültür Envanteri: Gaziantep 27, 1. Baskı, AKDTYK Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

[97] Özdeğer, H., (1996). TDV İslam Ansiklopedisi, 13,1. Baskı, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul.

[98] Kuban, D., (2010). Türkiye'de Kentsel Koruma Kent Tarihleri ve Koruma Yöntemleri, İkinci Basım, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

[99] Gaziantep Şehitkâmil Belediyesi, (2006). Engelbert Winter-Michael Blömer Doliche Kültürlerin Kavşak Noktasında Bir Antik Şehir, Gaziantep.

[100] Doliche&Kommagene Forschungsstelle Asia Minor, Doliche, http://www.doliche.de, (23,07,2017).

[101] Canbakal, H., (2009). 17. Yüzyılda Ayntab Osmanlı Kentinde Toplum ve Siyaset,1. Baskı, İletişim Yayınları 1355, İstanbul.

[102] Ünal, Z.G., (1998). Bilgisayar Destekli Tarihi Çevre Koruma Bilgi Sistemi Oluşturulması ve Gaziantep Kentsel Sit Alanında Örneklenmesi, Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[103] T.C. Kültür Bakanlığı, (2002). Gravürlerle Türkiye Anadolu 2, Ankara.

[104] Busquets, J., (2014)., Barcelona the Urban Evolution of a Compact City, 1st Edition, China.

[105] Akpolat, M.S., (2010). Gaziantep Kalesi Kentli Kale, 1. Basım, Bilgesu Yayıncılık, Ankara.

[106] Yakar, H.İ., (2014). Gaziantep Kitabeleri Bir Şehrin Hüviyeti, 1. Baskı, Gaziantep Üniversitesi, Ankara.

[107] Uğurluer, M., (2006). Antepevlerinde kitabeler, 1. Baskı, M.A.P Reklamcılık ve Halkla İlişkiler Ltd. Şti. Tarih ve Kültür Yayınları 1, Gaziantep.

[108] Erdal, T.I., (2010). Hikâyesi ve Efsaneleriyle Gaziantep Semtleri, 1. Baskı, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.

[109] Tatlıgil, F., (2005). Gaziantep Kentinin Geleneksel Konut Dokusunun ve Sosyo-Kültürel Yapısındaki Değişimin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[110] Abadie, M., (1922). Les Quatre Sieges d'Aintab (1920-1921), Charles-Lavauzelle, Paris.

[111] Sarafian, K.A., (1957). A Briefer History of Aintab, 1st Edition, Union of the Armenians of Aintab, USA.

[112] Yakar, H.İ., ve Uçaner, M., (2015). Barsumyan-Nazaryan Antep Şehir Planı, Birinci Baskı, Şehitkâmil Belediyesi Kültür Yayını, Gaziantep.

[113] Yakar, H.İ., (2015). II. Abdülhamit Albümlerinde Ayıntab Rumkale ve Halfeti, 1. Baskı, Şehitkâmil Belediyesi Kültür Yayını, Gaziantep.

[114] Barlas, U., (1960). "Gaziantep Belediyesi Tarihi", Gaziantep Kültür Dergisi, 3 (30): 131-143.

[115] Barlas, U., (1960). "Gaziantep Belediyesi Tarihi", Gaziantep Kültür Dergisi, 3 (32): 179-187.

[116] T.C. Gaziantep Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, (2011). Gaziantep İl Çevre Durum Raporu, Gaziantep.

[117] Cuda, A., (1939). Stadtaufbau in der Türkei, Burg b. M., Hopfer, Potsdam.

[118] Technische Universität Berlin Architekturmuseum, Hermann Jansen (1869-1945) Gesamtbebauungsplan, Gaziantep, https://architekturmuseum.ub.tu-berlin.de, 16.08.2017

[119] Bozkurt, M.F., (2017). Seyr-i Antep, Birinci Baskı, Gaziantep Büyükşehir Belediyesi Gazi Kültür A.Ş. Yayınları: 9, Gaziantep.

[120] Burat, S., (2013). "Hareketle İstirahat'ten "Sağlık İçin Spor"a: Jansen'in İmar Planlarında Yeşil ve Yürüme Kurgusu", Peyzaj Mimarlığı V. Kongresi, 14-17 Kasım 2013, Adana.

[121] Pekdoğan, C., (2015). Şehr-i Ayıntâb-ı Cihân Gaziantep 1867-1929, Birinci Baskı, Ankara.

[122] Yetkin, H., (1973). "Gaziantep Şehrinin İmar Sorunu Yeni Nazım Planı Nasıl Olmalıdır?", Gaziantep Kültür, 13 (12): 274-285.

[123] Yıldırım, İ., (2001). Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950), Birinci Baskı, AKDTYK Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara.

[124] Arû, K.A., (1952). "Avrupa'da Mesken Problemi", Arkitekt Dergisi, 1952 (1952-11-12):232-236.

[125] Tekeli, İ., (2010). Konut Sorununu Konut Sunum Biçimleriyle Düşünmek, Birinci Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

[126] T.C. Resmi Gazete, Kat Mülkiyeti Kanunu. (12038), 02.07.1965, 7-14.

[127] Tekeli, İ., (2012). Türkiye'de Yaşamda ve Yazında Konutun Öyküsü (1923-1980), Birinci Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

[128] İller Bankası, (1972). Gaziantep Kent Bütünü, Ankara.

EK-A

BARSUMYAN-NAZARYAN ANTEP ŞEHİR PLANI

1952 yılında Halep'te Barsumyan tarafından hazırlanan ve Garabed H. Nazaryan tarafından çizilen plan, Yakar ve Uçaner [112] tarafından Türkçeleştirilmiştir.



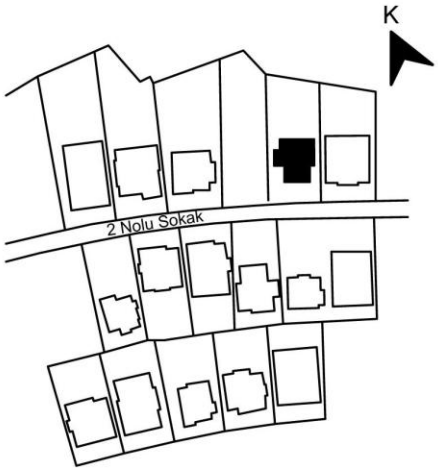
Şekil A. 1 Barsumyan-Nazaryan Antep Şehir Planı-Türkçe [112]

EK-B

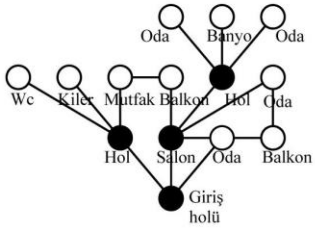
1960'LI YILLARDA KENTTE İNŞA EDİLEN MODERN KONUT ÖRNEKLERİ(AİLE APARTMANLARI)

Konutlara ait bilgiler, gerçekleştirilen alan çalışması ve Gaziantep Şahinbey Belediyesi arşivinden edinilen belgeler doğrultusunda derlenmiştir.

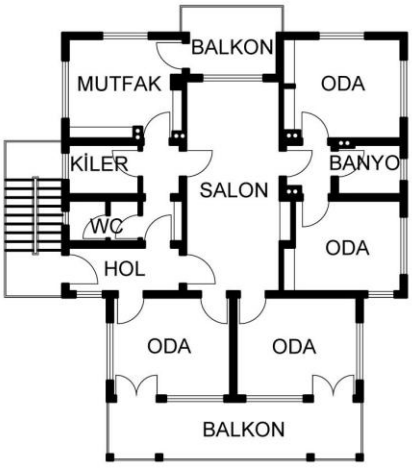
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
1	**MEVCUT DEĞİL**	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	KOLEJTEPE MAHALLESİ
		2080	11			2 NOLU SOKAK



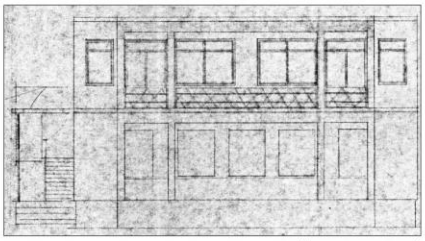
YAPININ KONUMU



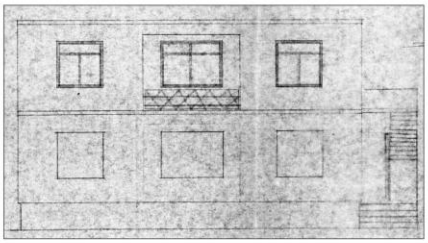
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



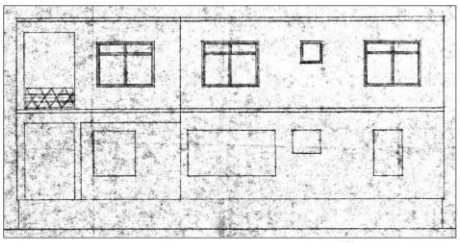
NORMAL KAT PLANI



GÜNEY CEPHESİ



KUZEY CEPHESİ



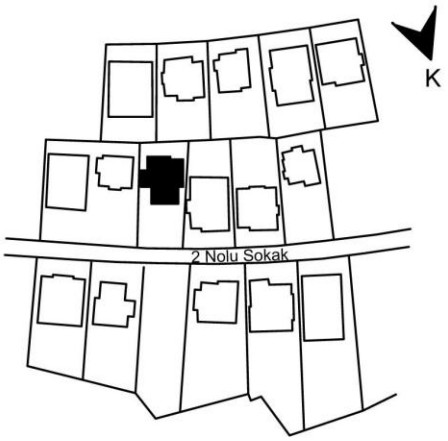
DOĞU CEPHESİ

0 m 1 2 3 4 5

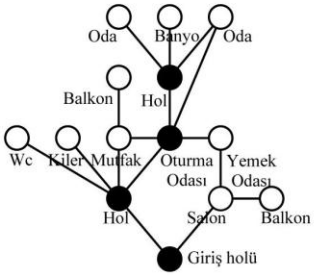
Yapı Ruhsat Tarihi:	1960	Yapı Mesuliyetini Alan:	Yük. Mimar Şahabeddin GÜNEYLİGİL

Şekil B. 1 2080 ada, 11 parsel

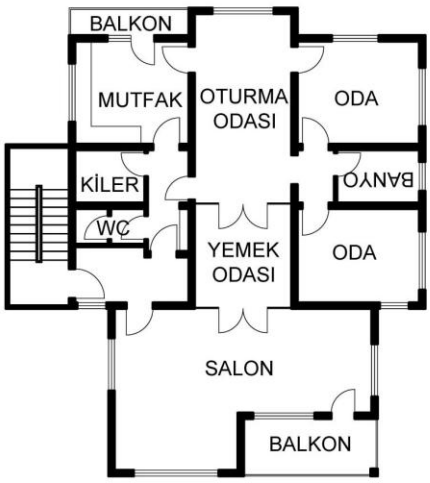
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
2	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	KOLEJTEPE MAHALLESİ
		2082	11			2 NOLU SOKAK



YAPININ KONUMU



MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



NORMAL KAT PLANI

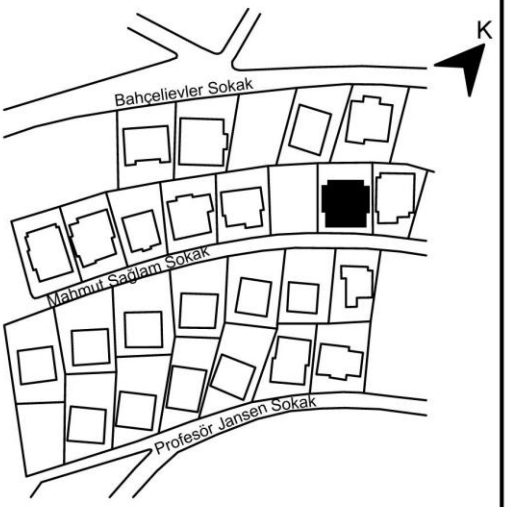


0 m 1 2 3 4 5

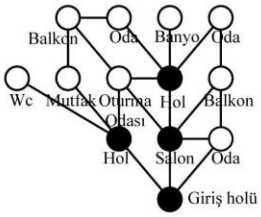
Yapı Ruhsat Tarihi:	1960(1970 ek)	Yapı Mesuliyetini Alan:	Yük. Mimar Şahabeddin GÜNEYLİGİL

Şekil B. 2 2082 ada, 11 parsel

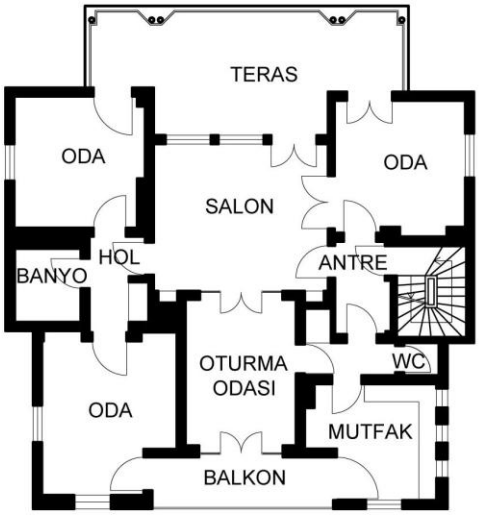
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
3	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	BAHÇELİEVLER MAHALLESİ
		1118	69			MAHMUT SAĞLAM SOKAK NO:10



YAPININ KONUMU



MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



NORMAL KAT PLANI



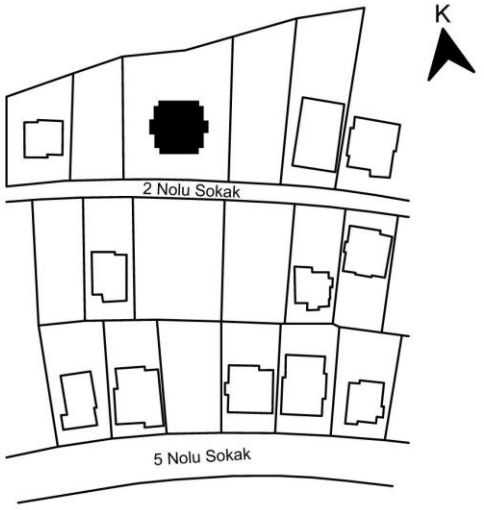


0 m 1 2 3 4 5

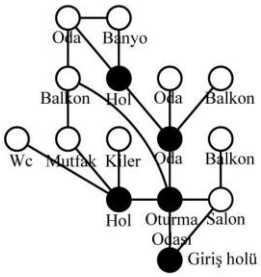
Yapı Ruhsat Tarihi:	1962	Yapı Mesuliyetini Alan:	

Şekil B. 3 1118 ada, 69 parsel

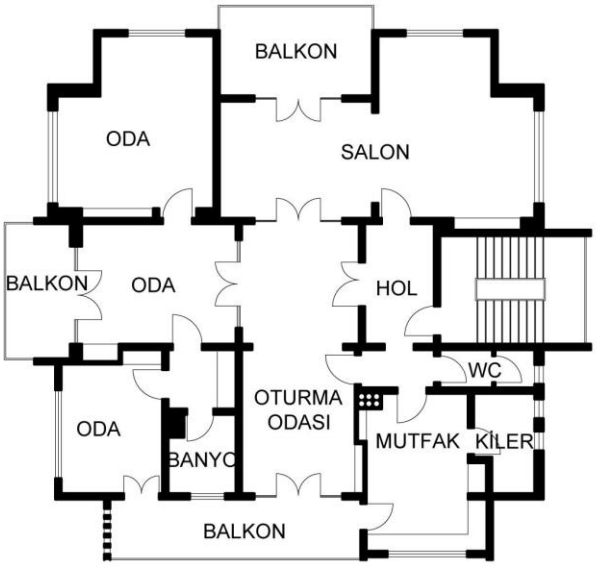
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
4	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	KOLEJTEPE MAHALLESİ
		2080	46			2 NOLU SOKAK ÖZSÖYLER APT. NO:44



YAPININ KONUMU



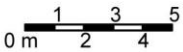
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



NORMAL KAT PLANI



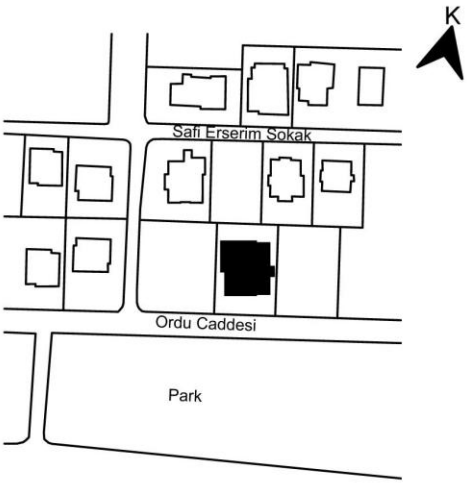




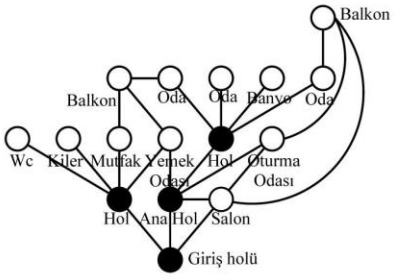
Yapı Ruhsat Tarihi:	1962	Yapı Mesuliyetini Alan:	Yük. Mimar Şahabeddin GÜNEYLİGİL

Şekil B. 4 2080 ada, 46 parsel

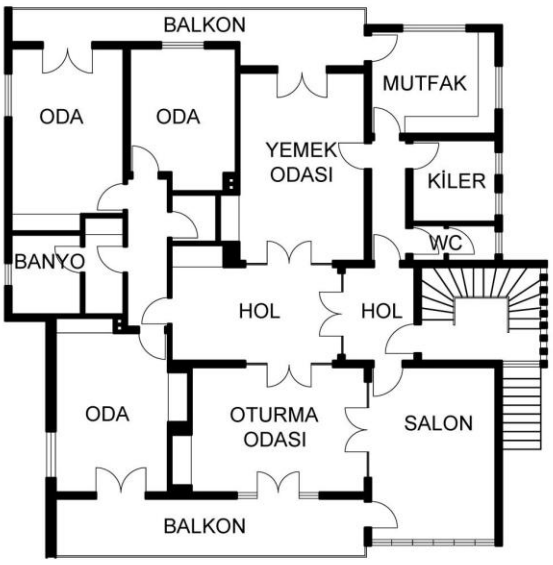
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
5	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	KAVAKLIK MAHALLESİ
		486	14			ORDU CADDESİ



YAPININ KONUMU



MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



NORMAL KAT PLANI



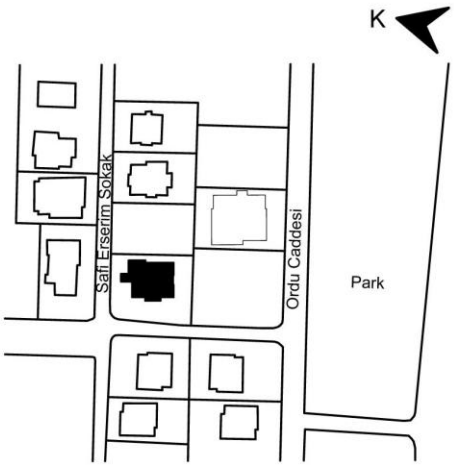


0 m 1 2 3 4 5

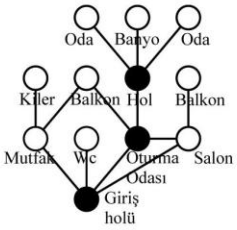
Yapı Ruhsat Tarihi:	1963	Yapı Mesuliyetini Alan:	Yük. Müh. Mimar Tekin DAİ

Şekil B. 5 486 ada, 14 parsel

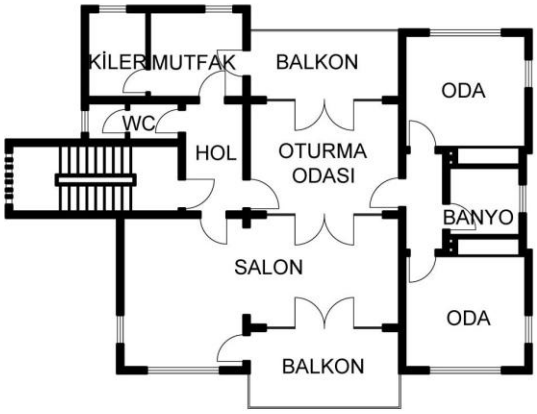
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
6	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	KAVAKLIK MAHALLESİ
		486	20			KAVAKLIK CADDESİ



YAPININ KONUMU



MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



NORMAL KAT PLANI



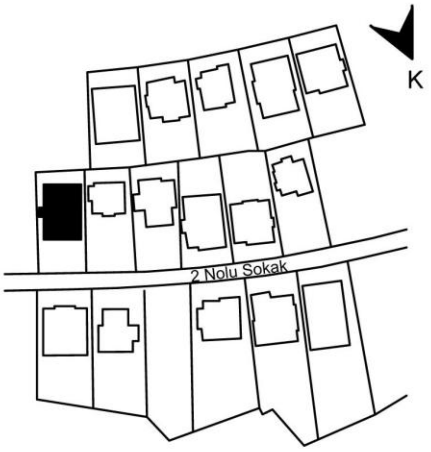


0 m 1 2 3 4 5

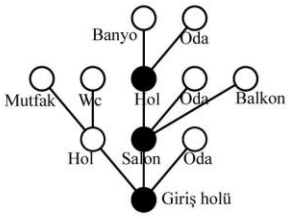
Yapı Ruhsat Tarihi:	1963	Yapı Mesuliyetini Alan:	Yük. Müh. Mimar Tekin DAİ

Şekil B. 6 486 ada, 20 parsel

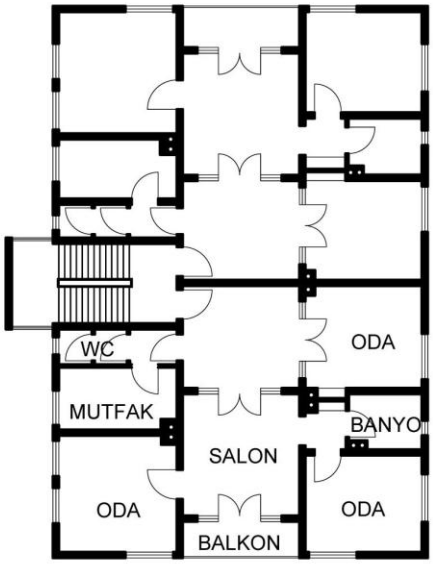
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
7	MEVCUT DEĞİL	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	KOLEJTEPE MAHALLESİ
		2082	13			2 NOLU SOKAK



YAPININ KONUMU

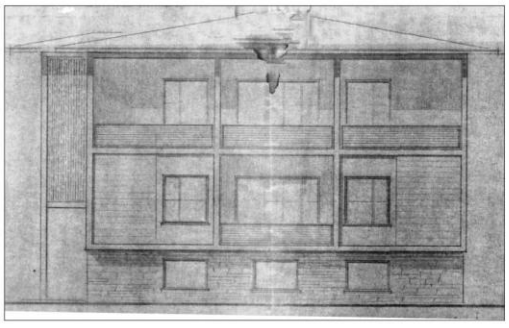


MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



NORMAL KAT PLANI



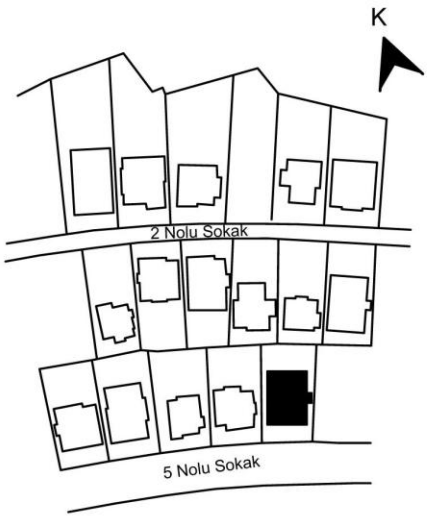


0 m 1 2 3 4 5

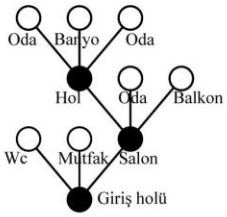
Yapı Ruhsat Tarihi:	1963	Yapı Mesuliyetini Alan:	Yük. Mimar Şahabeddin GÜNEYLİGİL

Şekil B. 7 2082 ada, 13 parsel

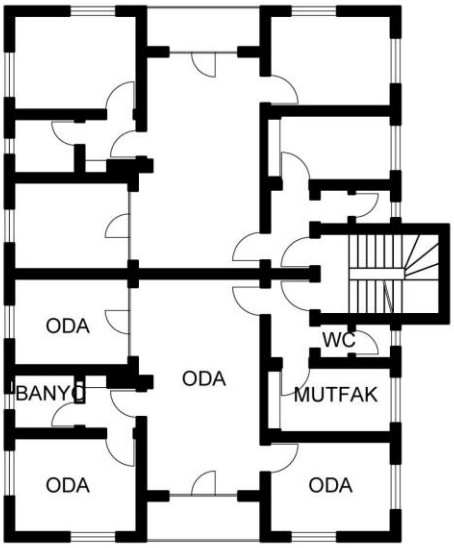
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
8	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	KOLEJTEPE MAHALLESİ
		2082	17			MEHMET DAİ SOKAK ELBEYLİ APT.



YAPININ KONUMU



MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



NORMAL KAT PLANI





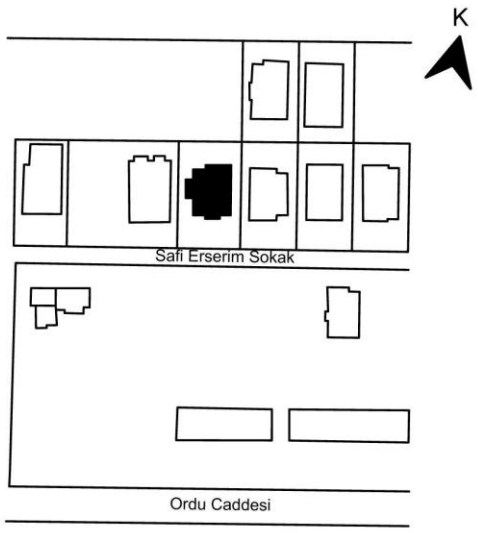
KUZEY CEPHESİ

0 m 1 2 3 4 5

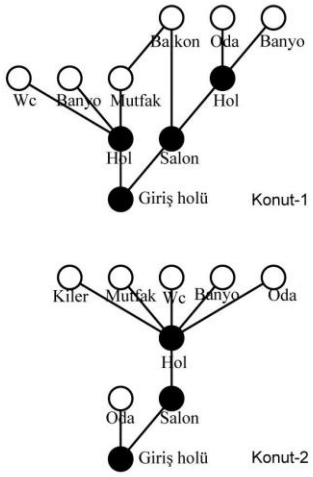
Yapı Ruhsat Tarihi:	1963	Yapı Mesuliyetini Alan:	Yük. Mimar Şahabeddin GÜNEYLİGİL

Şekil B. 8 2082 ada, 17 parsel

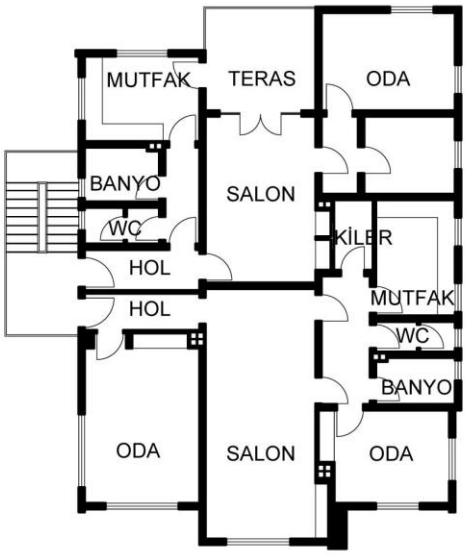
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
9	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	ÖĞRETMENEVLERİ MAHALLESİ
		220	15			SAFİ ERSERİM SOKAK



YAPININ KONUMU

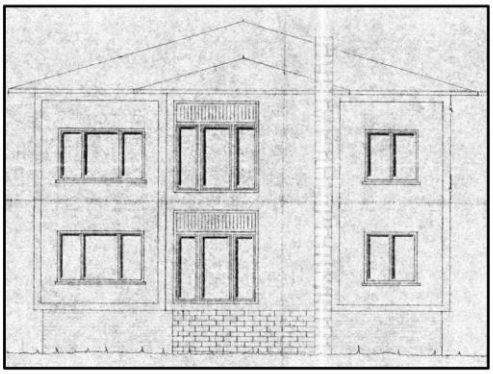


MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



NORMAL KAT PLANI





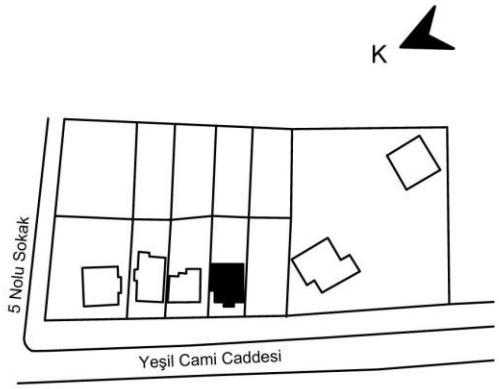
GÜNEY CEPHESİ

0 m 1 2 3 4 5

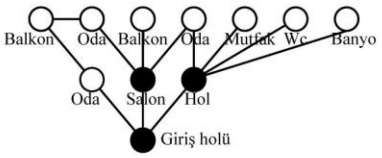
Yapı Ruhsat Tarihi:	1964	Yapı Mesuliyetini Alan:	Yük. Müh. Mimar Tekin DAİ

Şekil B. 9 220 ada, 15 parsel

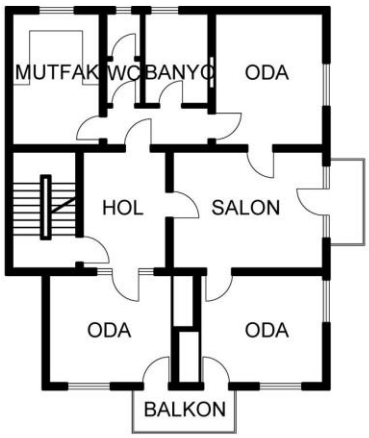
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
10	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	KOLEJTEPE MAHALLESİ
		2092	25			YEŞİL CAMİ CADDESİ



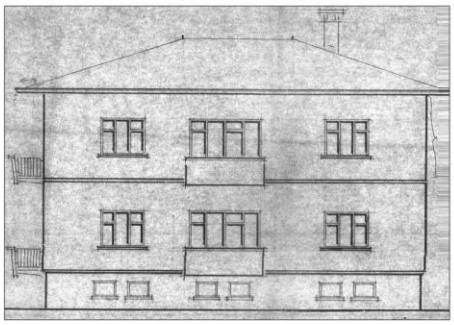
YAPININ KONUMU



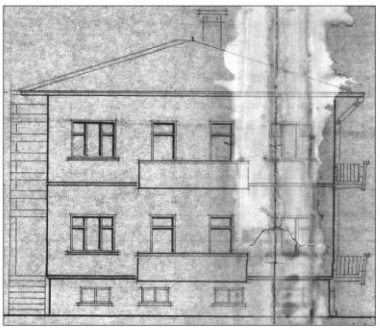
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



NORMAL KAT PLANI



GÜNEY BATI CEPHESİ



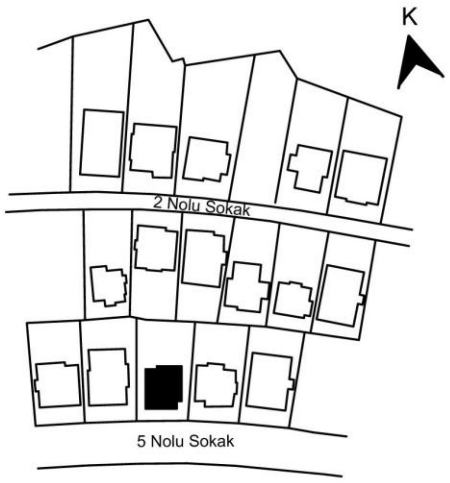
KUZEY BATI CEPHESİ

0 m 1 2 3 4 5

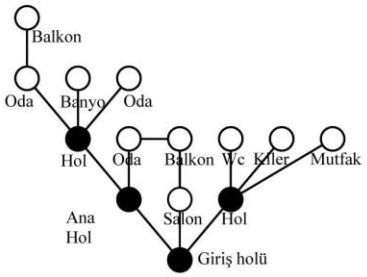
Yapı Ruhsat Tarihi:	1964	Yapı Mesuliyetini Alan:	Müh. Mimar Necmeddin DAİ

Şekil B. 10 2092 ada, 25 parsel

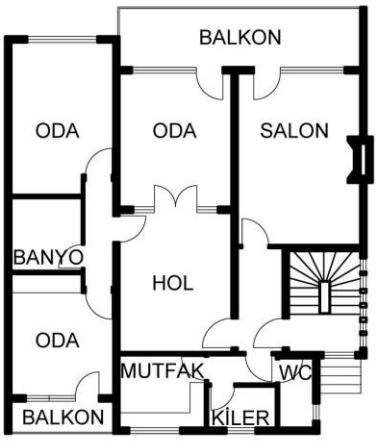
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
11	MEVCUT DEĞİL	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	KOLEJTEPE MAHALLESİ
		2082	19			MEHMET DAİ SOKAK



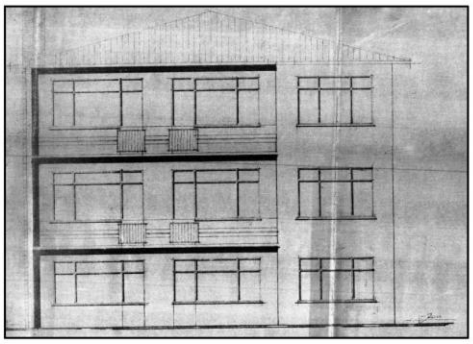
YAPININ KONUMU



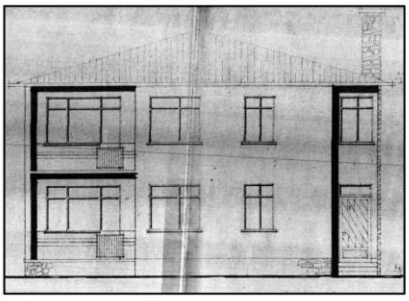
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



NORMAL KAT PLANI



KUZEY CEPHESİ



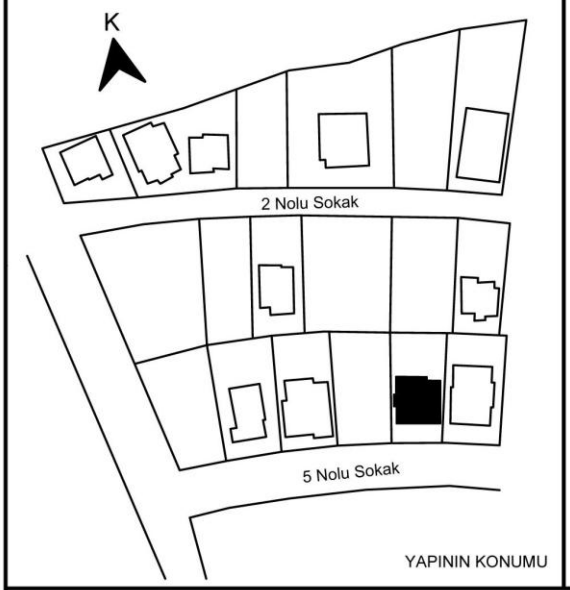
GÜNEY CEPHESİ

0 m 1 2 3 4 5

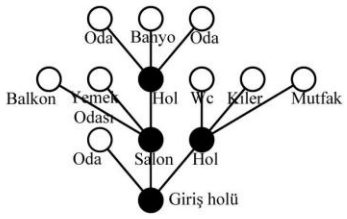
Yapı Ruhsat Tarihi:	1965	Yapı Mesuliyetini Alan:	Yük. Müh. Mimar Tekin DAİ

Şekil B. 11 2082 ada,19 parsel

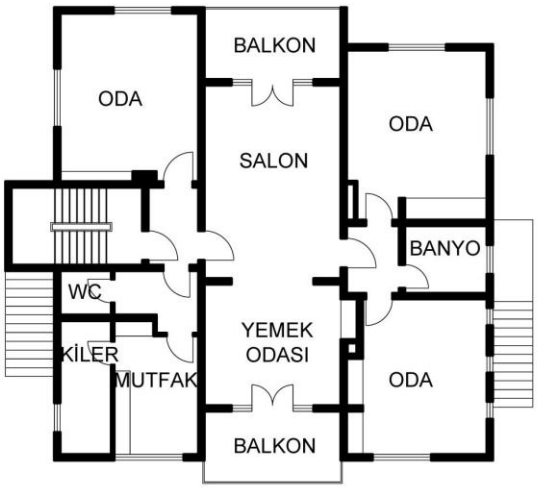
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
12	MEVCUT DEĞİL	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	KOLEJTEPE MAHALLESİ
		2082	21			MEHMET DAİ SOKAK



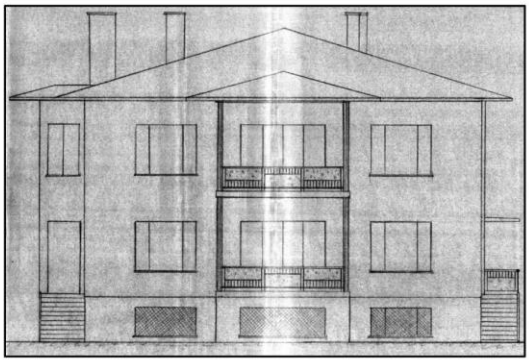
YAPININ KONUMU



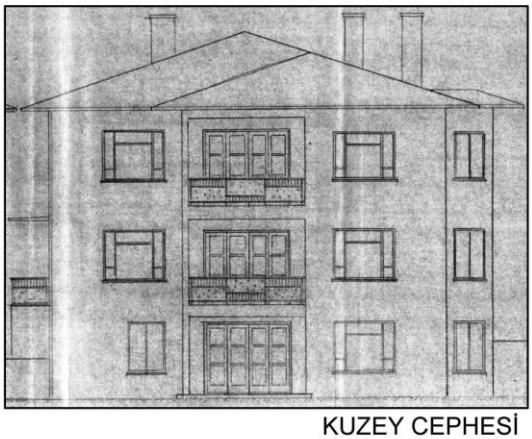
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



NORMAL KAT PLANI



GÜNEY CEPHESİ



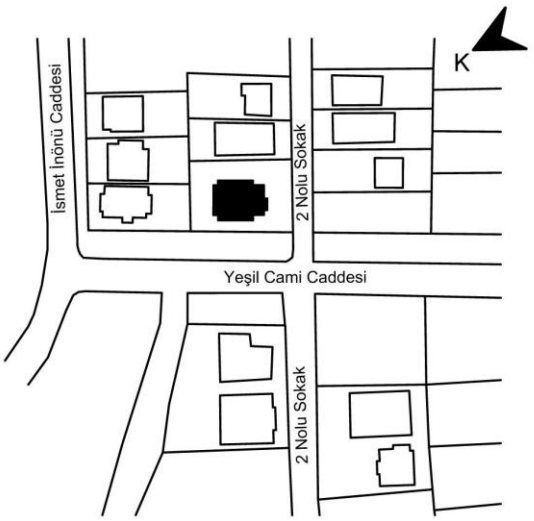
KUZEY CEPHESİ

0 m 1 2 3 4 5

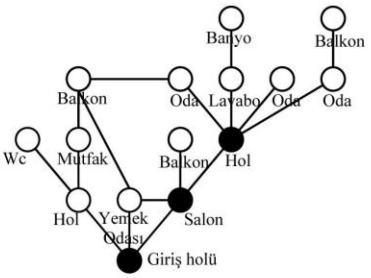
Yapı Ruhsat Tarihi:	1965	Yapı Mesuliyetini Alan:	İnş. Müh. Arif ÖZBERK

Şekil B. 12 2082 ada, 21 parsel

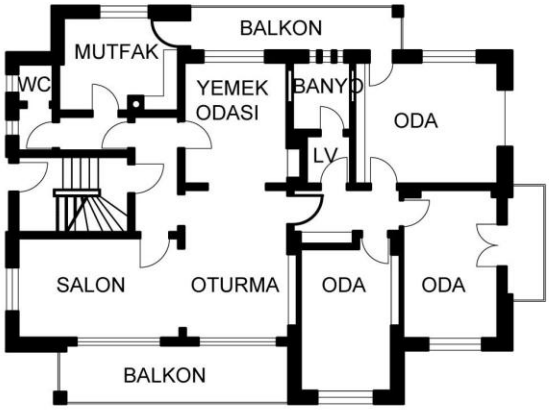
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
13	MEVCUT DEĞİL	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	KOLEJTEPE MAHALLESİ
		2083	31			YEŞİL CAMİ CADDESİ



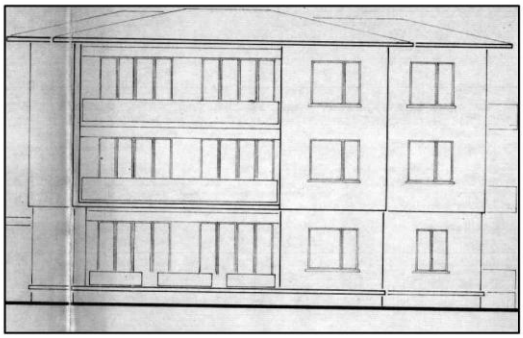
YAPININ KONUMU



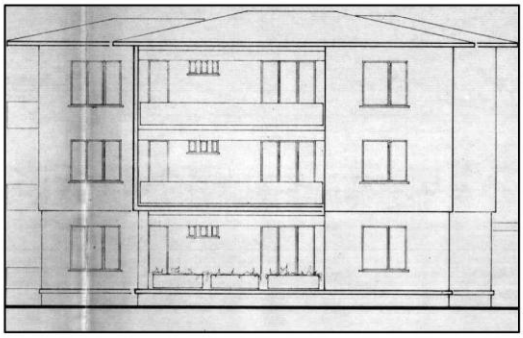
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



GİRİŞ KAT PLANI



KUZEY BATI CEPHESİ



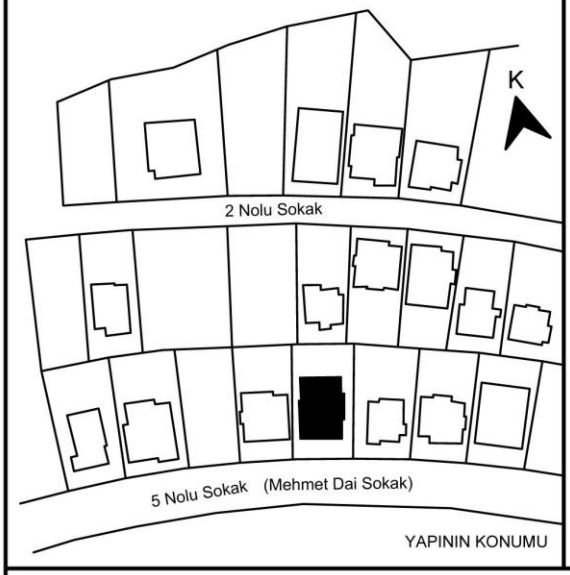
GÜNEY DOĞU CEPHESİ

0 m 1 2 3 4 5

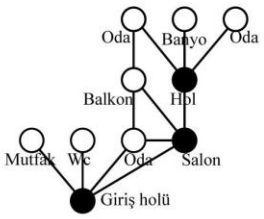
Yapı Ruhsat Tarihi:	1965	Yapı Mesuliyetini Alan:	Yük. Mimar Şahabeddin GÜNEYLİGİL

Şekil B. 13 2083 parsel, 31 parsel

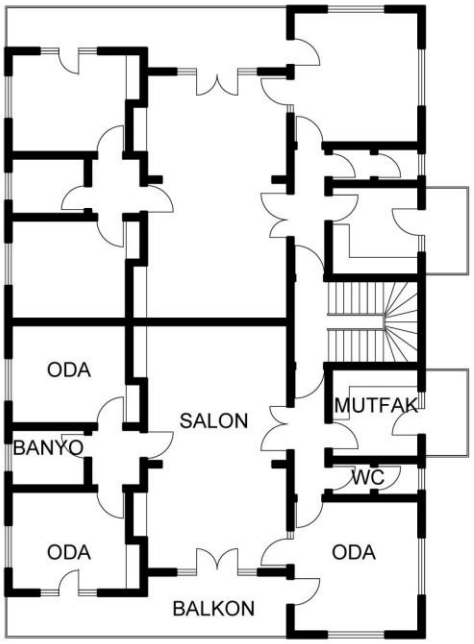
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
14	MEVCUT DEĞİL	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	KOLEJTEPE MAHALLESİ
		2082	20			MEHMET DAİ SOKAK



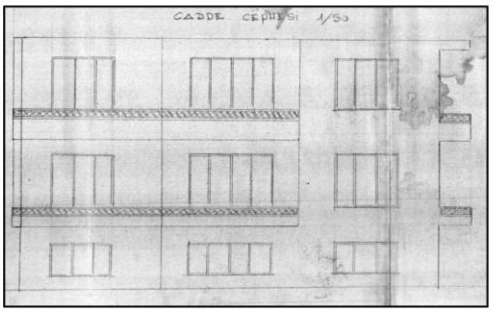
YAPININ KONUMU



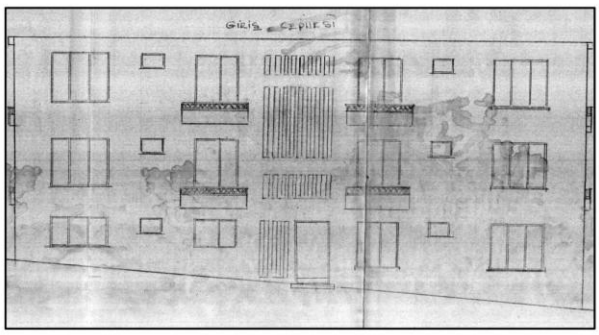
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



NORMAL KAT PLANI



GÜNEY CEPHESİ



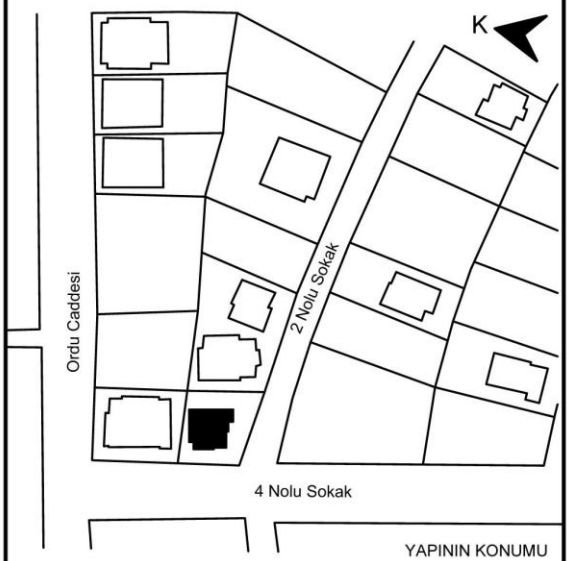
DOĞU CEPHESİ

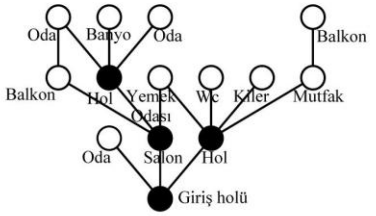
0 m 1 2 3 4 5

Yapı Ruhsat Tarihi:	1966	Yapı Mesuliyetini Alan:	Yük. Müh. Necmeddin APİ

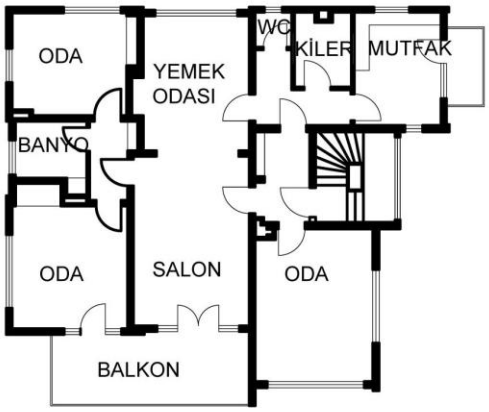
Şekil B. 14 2082 ada, 20 parsel

NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
15	MEVCUT DEĞİL	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	KOLEJTEPE MAHALLESİ
		2080	60			2 NOLU SOKAK





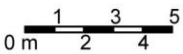
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



NORMAL KAT PLANI



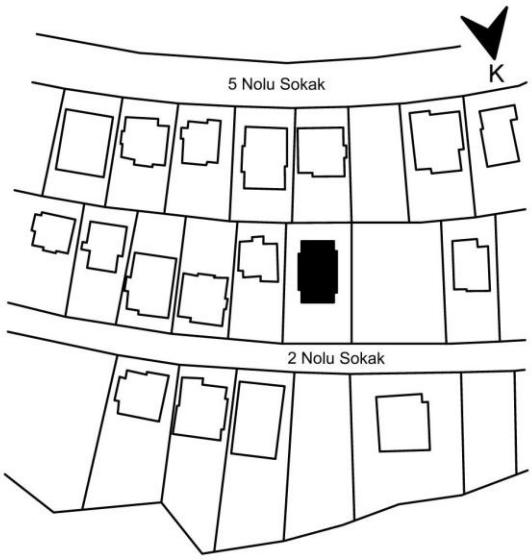
BATI CEPHESİ



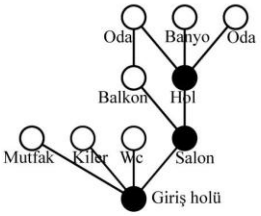
Yapı Ruhsat Tarihi:	1967	Yapı Mesuliyetini Alan:	İnş. Yük. Müh. İbrahim Halil KERVANCIOĞLU

Şekil B. 15 2080 ada, 60 parsel

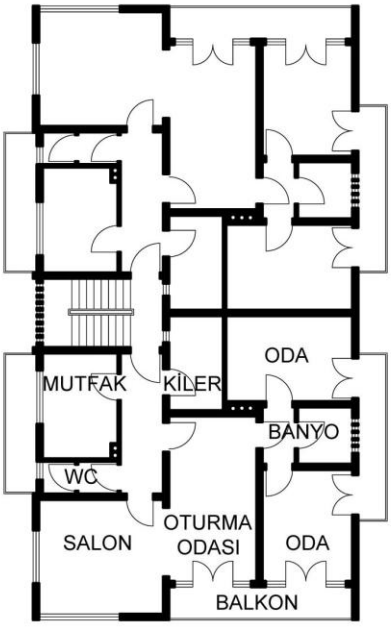
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
16	MEVCUT DEĞİL	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	KOLEJTEPE MAHALLESİ
		2082	7			2 NOLU SOKAK



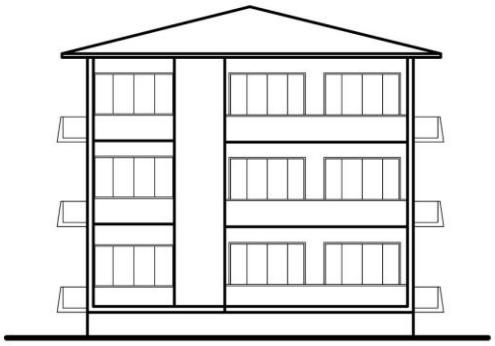
YAPININ KONUMU



MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



NORMAL KAT PLANI



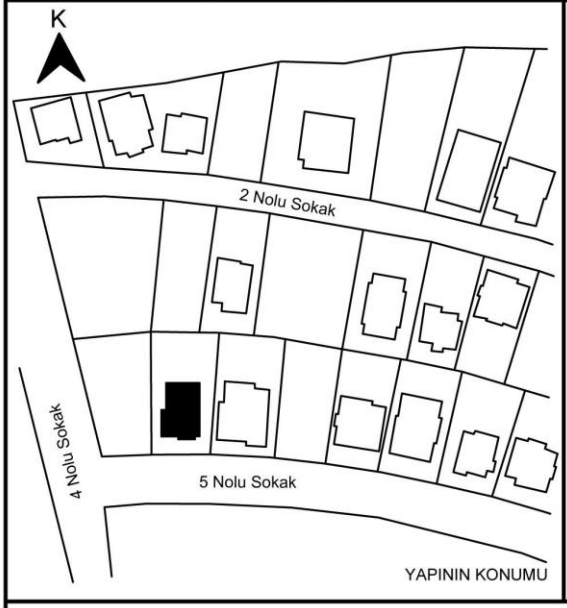
KUZEY CEPHESİ

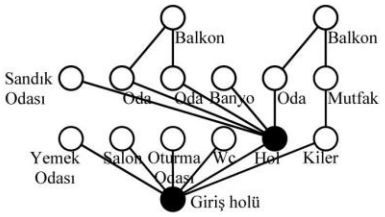
0 m 1 2 3 4 5

Yapı Ruhsat Tarihi:	1967	Yapı Mesuliyetini Alan:	Yük. Müh.Mimar Cesur ÇEKEM

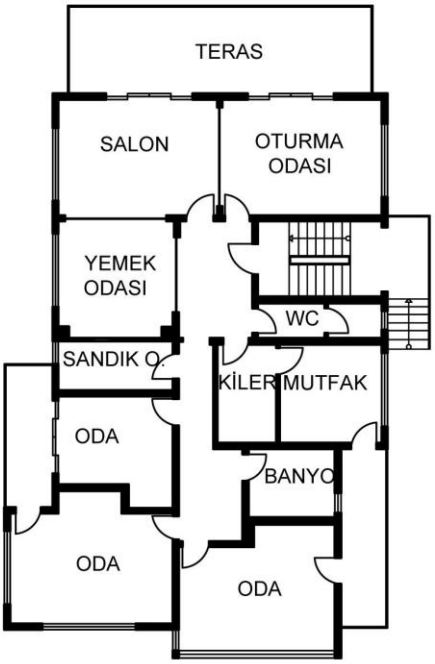
Şekil B. 16 2082 ada, 7 parsel

NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
17	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	KOLEJTEPE MAHALLESİ
		2082	24			5 NOLU SOKAK AYŞE KARSLIGİL APT.





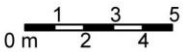
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



NORMAL KAT PLANI



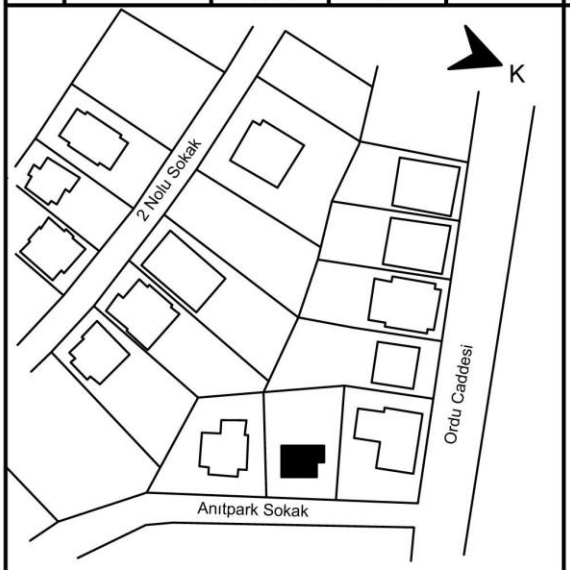




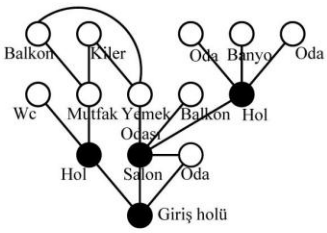
Yapı Ruhsat Tarihi:	1967	Yapı Mesuliyetini Alan:	Mimar Baran AKSOY

Şekil B. 17 2082 ada, 24 parsel

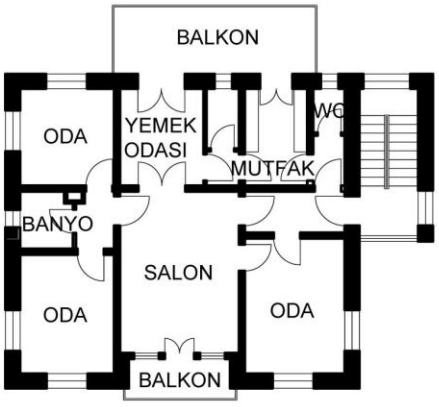
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
18	MEVCUT DEĞİL	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	KOLEJTEPE MAHALLESİ
		2080	23			ANITPARK SOKAK



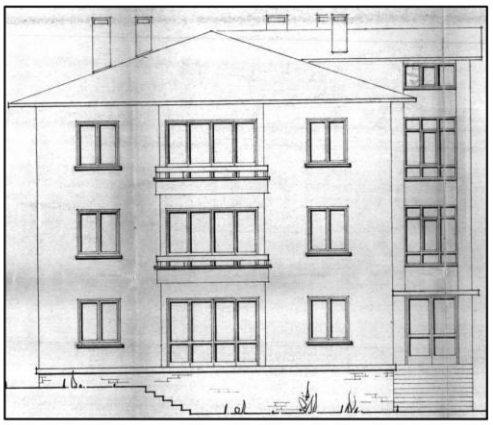
YAPININ KONUMU



MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



NORMAL KAT PLANI



KUZEY DOĞU CEPHESİ

0 m 1 2 3 4 5

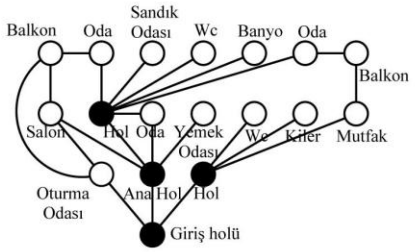
Yapı Ruhsat Tarihi:	1969	Yapı Mesuliyetini Alan:	Mimar Baran AKSOY

Şekil B. 18 2080 ada, 23 parsel

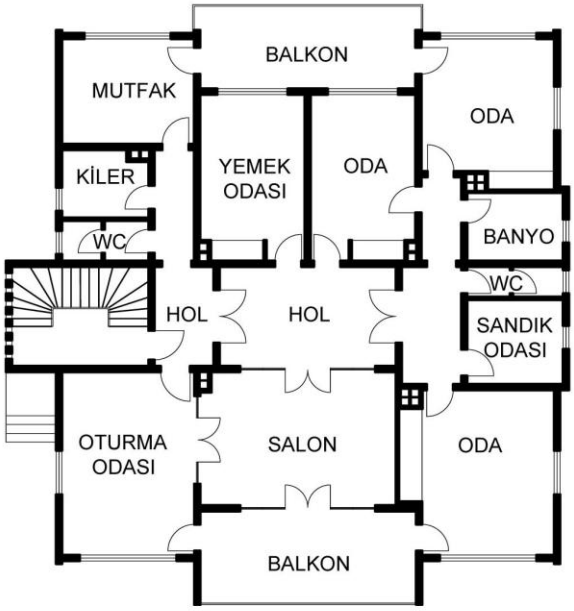
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
19	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	BAHÇELİEVLER MAHALLESİ
		1118	39			KAYA İSMAİL PAŞA SOKAK



YAPININ KONUMU



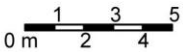
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



NORMAL KAT PLANI







Yapı Ruhsat Tarihi:	1969	Yapı Mesuliyetini Alan:	Mimar Baran AKSOY

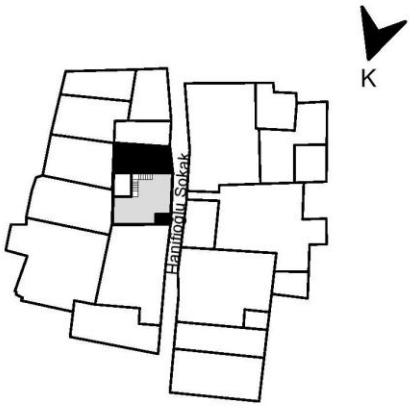
Şekil B. 19 1118 ada, 39 parsel

EK-C

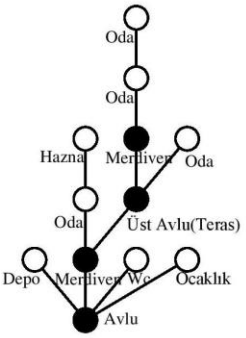
GELENEKSEL KONUT ÖRNEKLERİ

Geleneksel konut plan şemaları Gaziantep Büyükşehir Belediyesi Koruma Uygulama ve Denetim Bürosu (KUDEB) Daire Başkanlığı arşivlerinden yararlanılarak derlenmiştir.

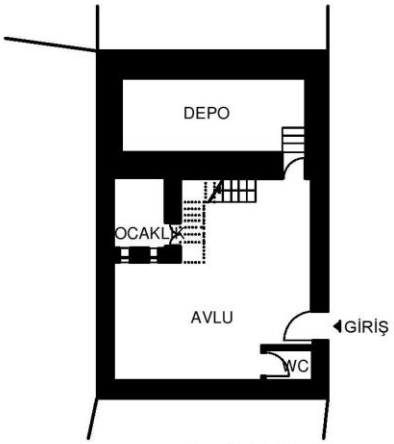
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
1	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	BEY MAHALLESİ HANİFİOĞLU SOKAK
		1073	16			



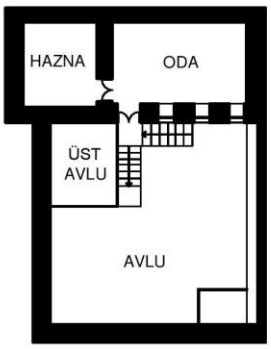
YAPININ KONUMU



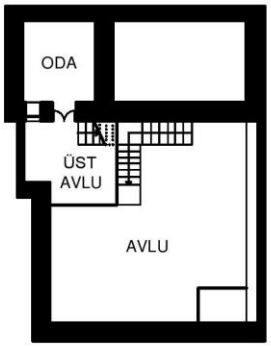
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



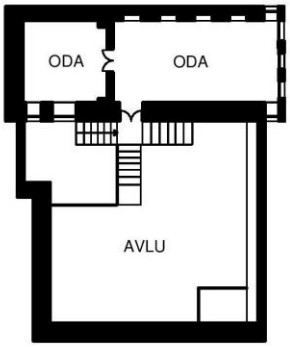
ZEMİN KAT PLANI



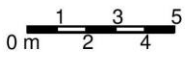
ARA KAT PLANI



1. KAT PLANI

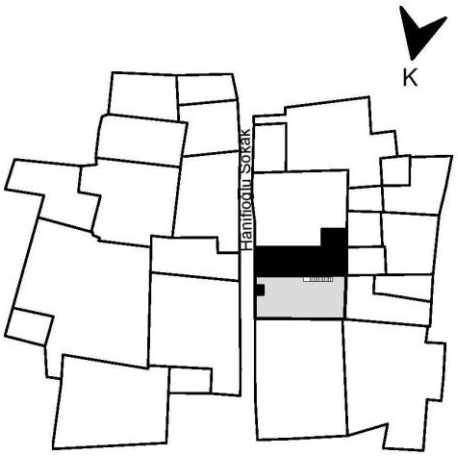


2. KAT PLANI

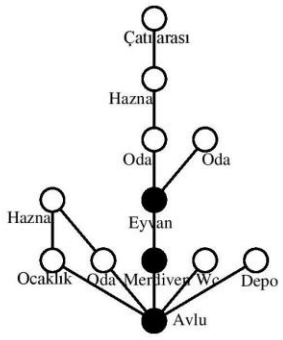


Şekil C. 1 1073 ada, 16 parsel

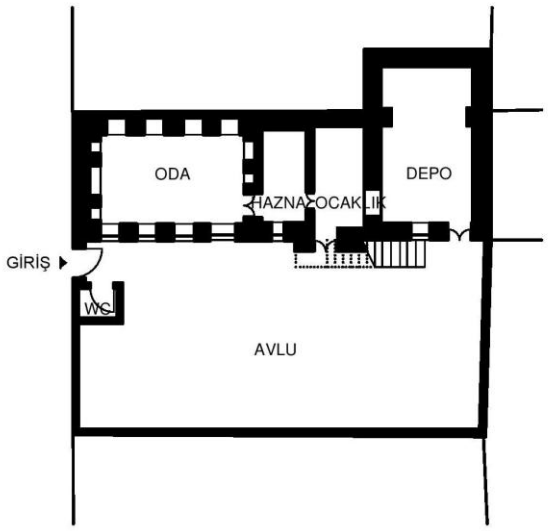
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
2	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	BEY MAHALLESİ HANİFİOĞLU SOKAK
		1074	75			



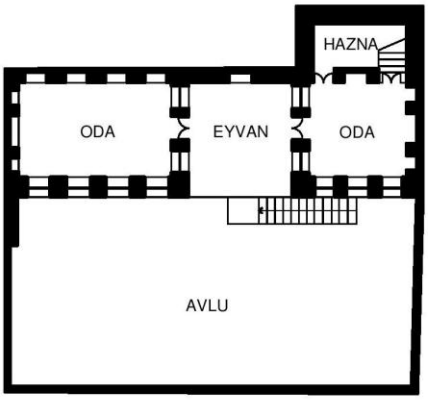
YAPININ KONUMU



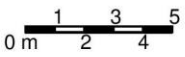
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



ZEMİN KAT PLANI

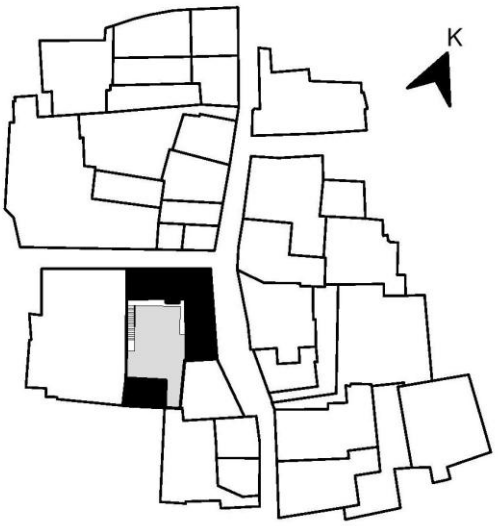


1. KAT PLANI

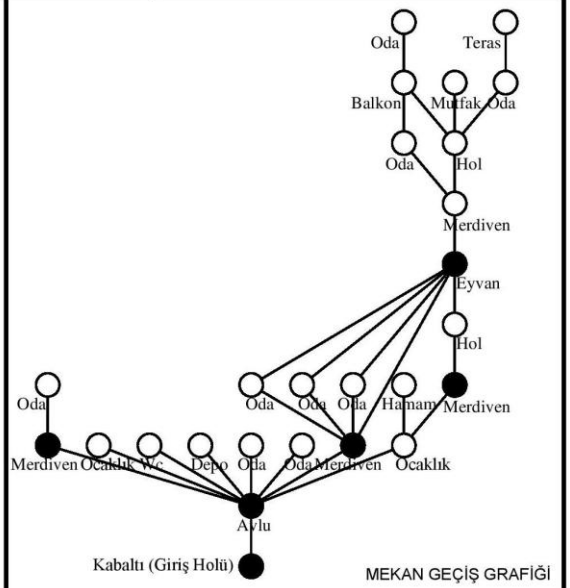


Şekil C. 2 1074 ada, 75 parsel

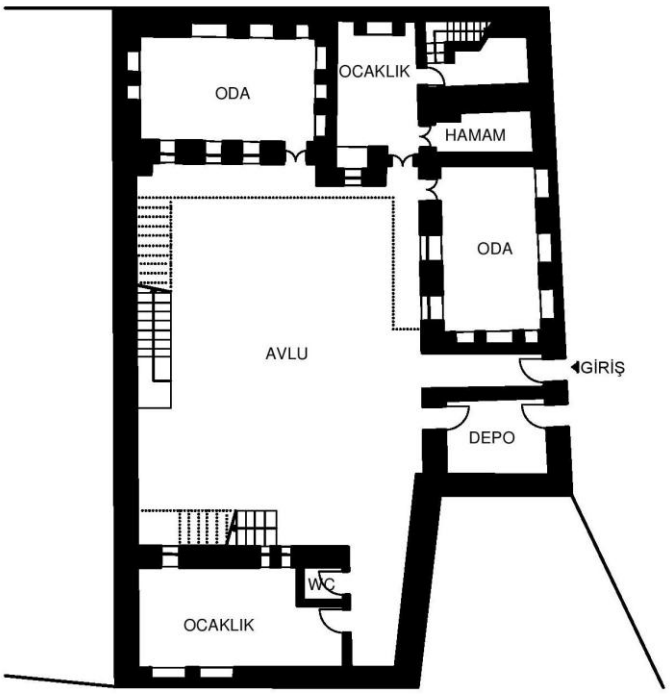
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
3	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	BEY MAHALLESİ HANİFİOĞLU SOKAK
		1076	20			



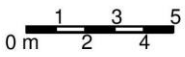
YAPININ KONUMU



MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ

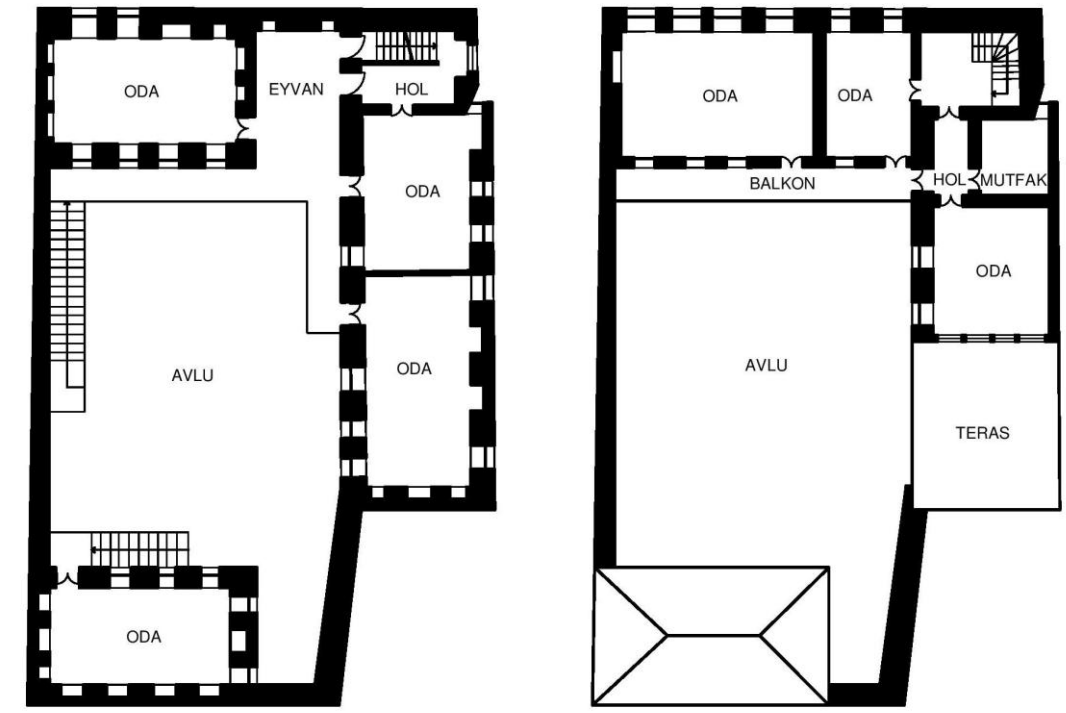


ZEMİN KAT PLANI



Şekil C. 3 1076 ada, 20 parsel

NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
3	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	BEY MAHALLESİ HANİFİOĞLU SOKAK
		1076	20			

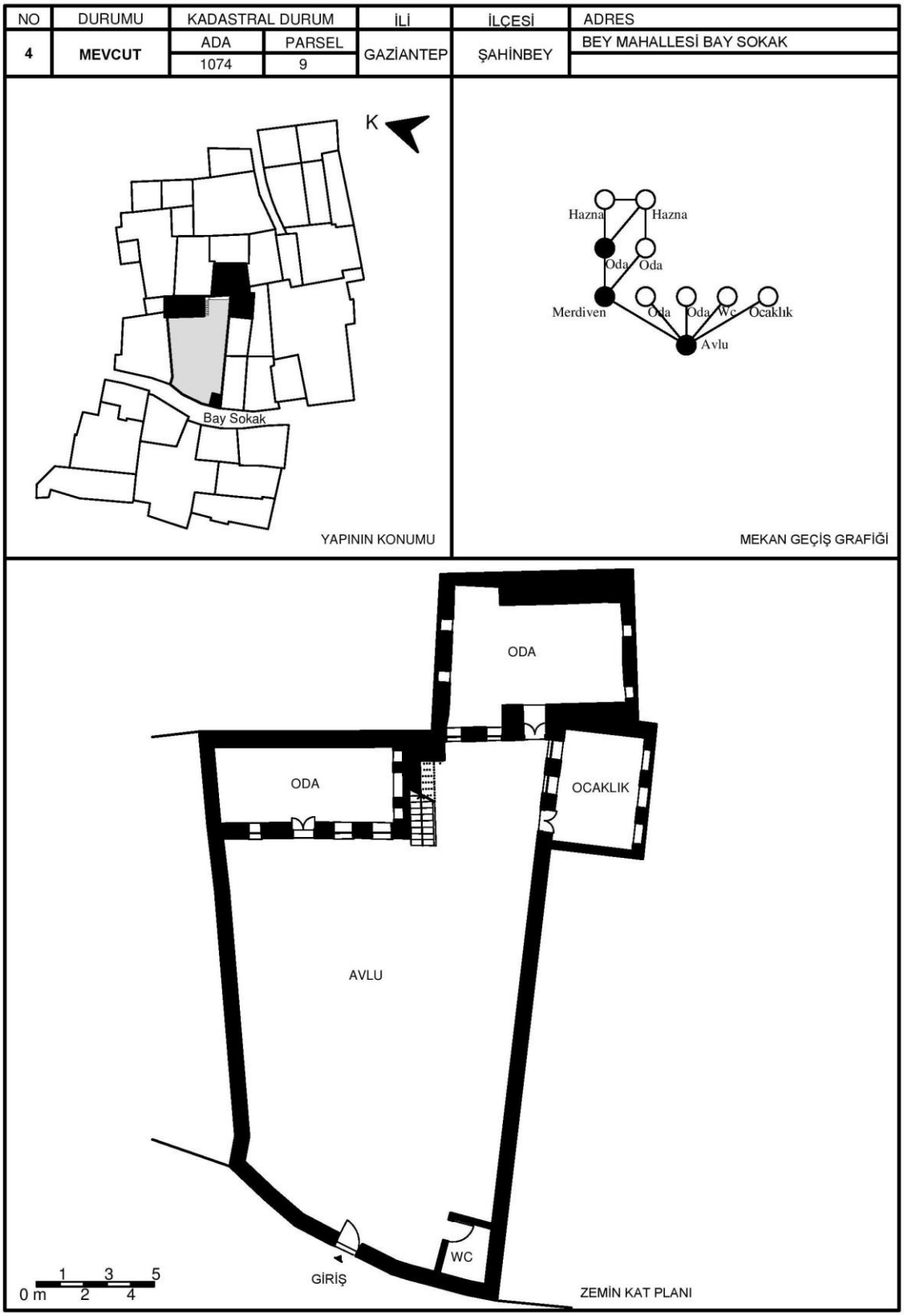


1. KAT PLANI

2. KAT PLANI

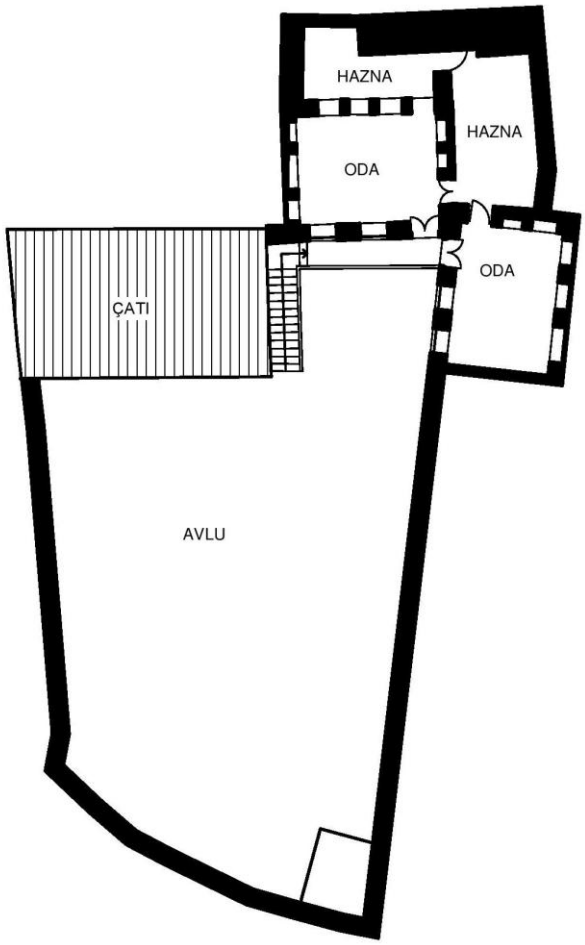
0 m 1 2 3 4 5

Şekil C. 4 1076 ada, 20 parsel üst kat planları



Şekil C. 5 1074 ada, 9 parsel

NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
4	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	BEY MAHALLESİ BAY SOKAK
		1074	9			

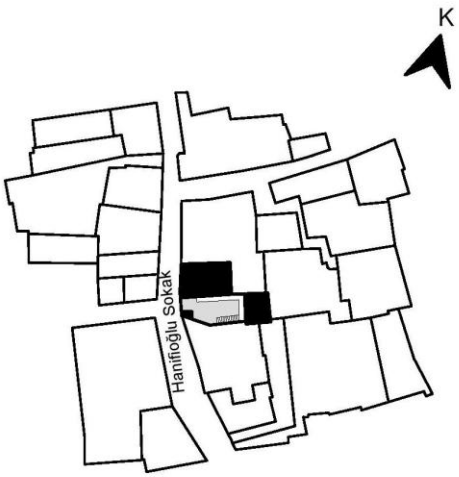


1. KAT PLANI

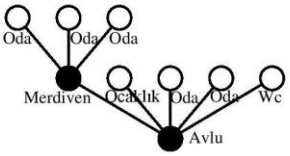
0 m 1 2 3 4 5

Şekil C. 6 1074 ada, 9 parsel 1. kat planı

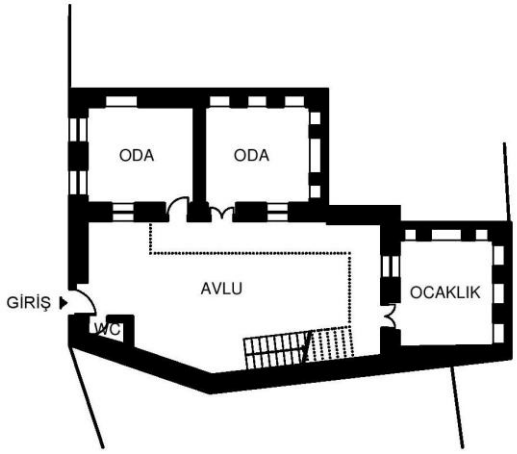
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
5	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	BEY MAHALLESİ HANİFİOĞLU SOKAK
		1075	43			



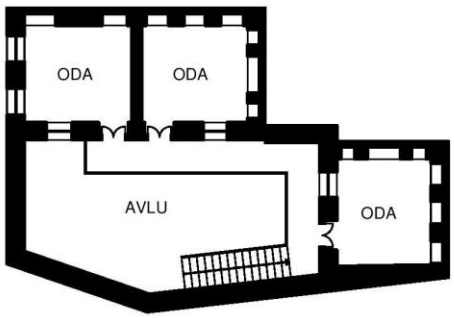
YAPININ KONUMU



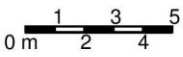
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



ZEMİN KAT PLANI

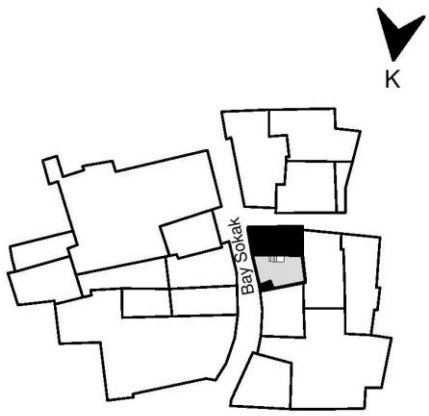


1. KAT PLANI

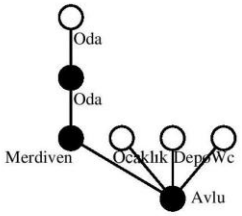


Şekil C. 7 1074 ada, 43 parsel

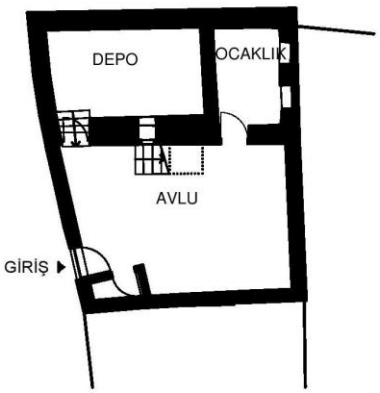
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
6	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	BEY MAHALLESİ BAY SOKAK
		1078	63			



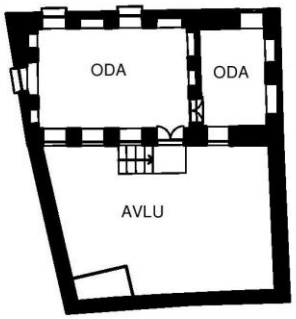
YAPININ KONUMU



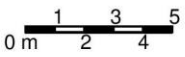
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



ZEMİN KAT PLANI

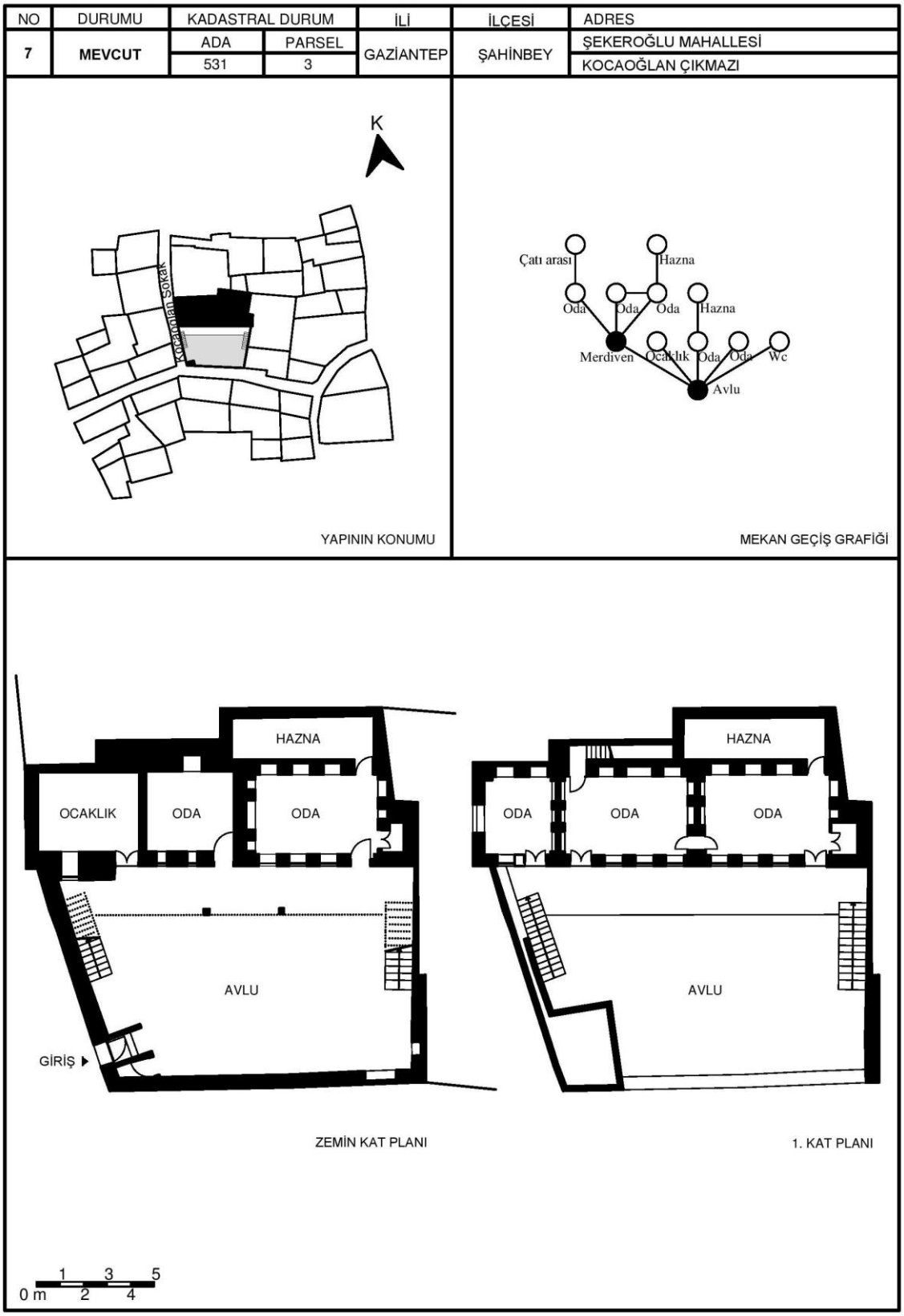


1. KAT PLANI



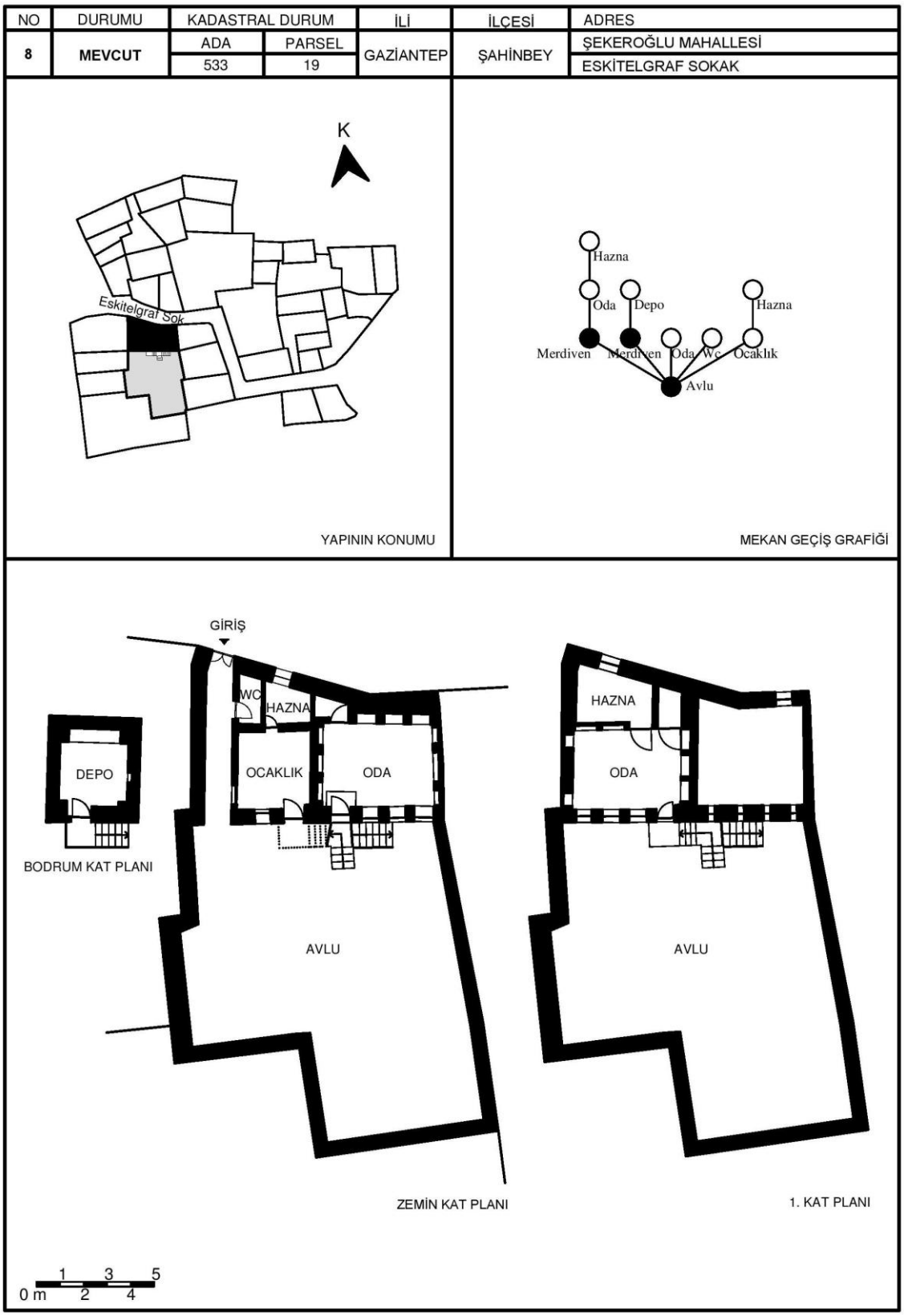
Şekil C. 8 1078 ada, 63 parsel

NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
7	**MEVCUT**	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	ŞEKEROĞLU MAHALLESİ
		531	3			KOCAOĞLAN ÇIKMAZI



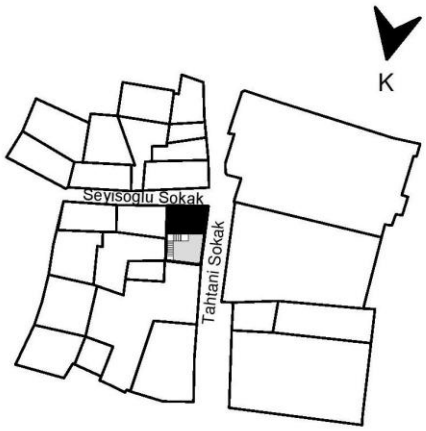
Şekil C. 9 531 ada, 3 parsel

NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
8	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	ŞEKEROĞLU MAHALLESİ
		533	19			ESKİTELGRAF SOKAK

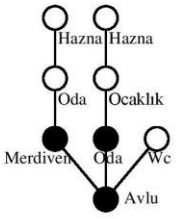


Şekil C. 10 533 ada, 19 parsel

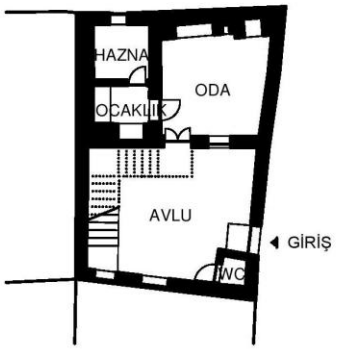
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
9	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	ŞEKEROĞLU MAHALLESİ
		531	18			TAHTANİ SOKAK



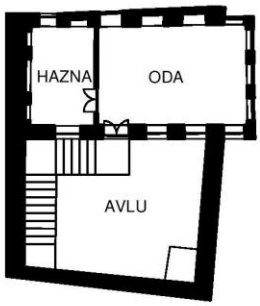
YAPININ KONUMU



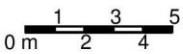
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



ZEMİN KAT PLANI



1. KAT PLANI

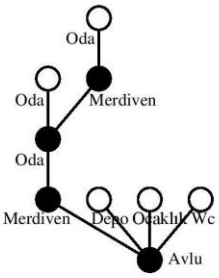


Şekil C. 11 531 ada, 18 parsel

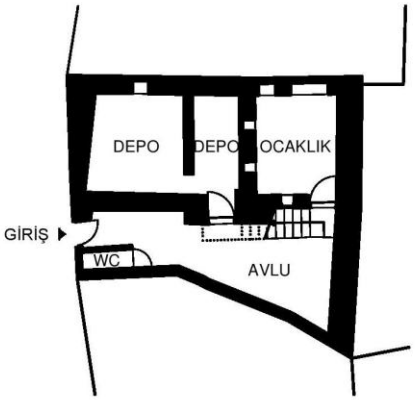
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
10	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	ŞEKEROĞLU MAHALLESİ
		533	16			MİLLET SOKAK



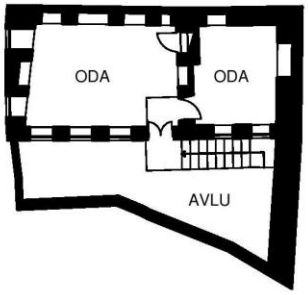
YAPININ KONUMU



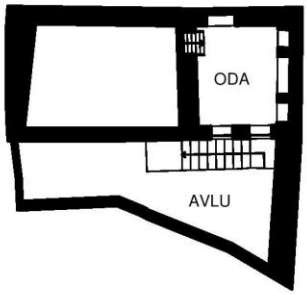
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



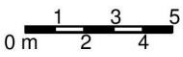
ZEMİN KAT PLANI



ARA KAT PLANI

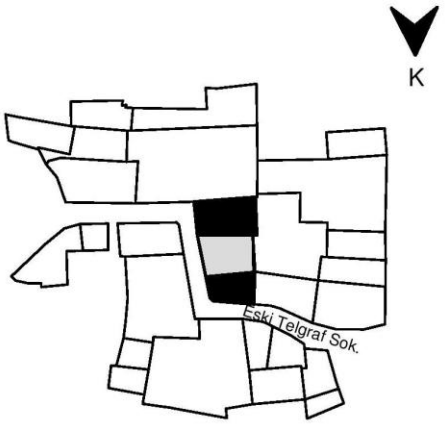


ÜST KAT PLANI

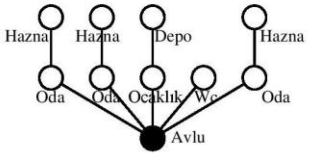


Şekil C. 12 533 ada, 16 parsel

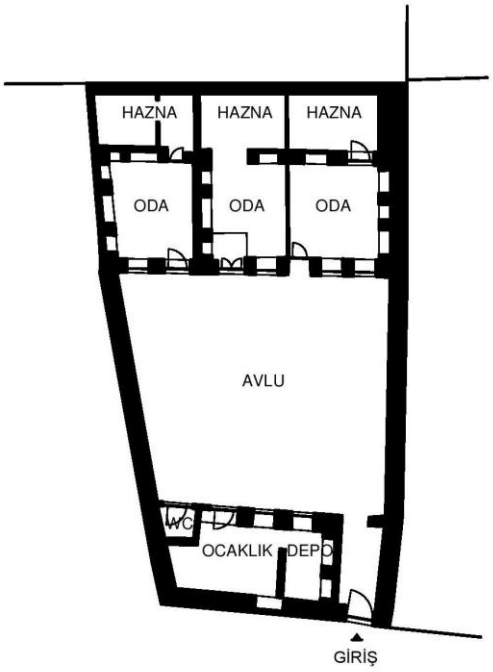
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
11	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	ŞEKEROĞLU MAHALLESİ
		533	20			ESKİTELGRAF SOKAK



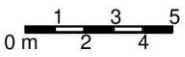
YAPININ KONUMU



MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ

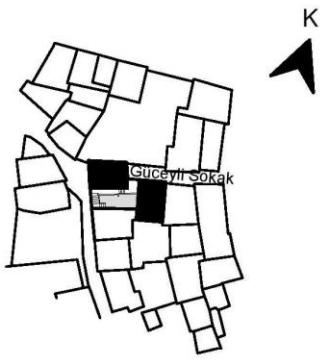


ZEMİN KAT PLANI

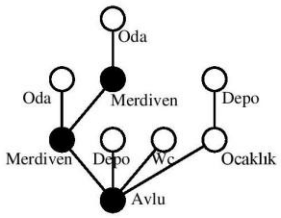


Şekil C. 13 533 ada, 20 parsel

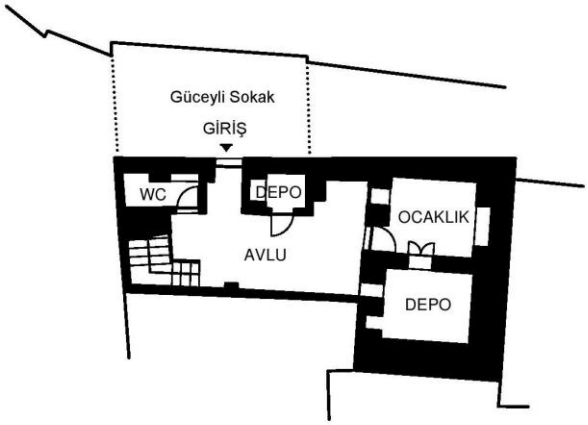
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
12	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	ŞEKEROĞLU MAHALLESİ
		534	5			ŞEKEROĞLU SOKAK



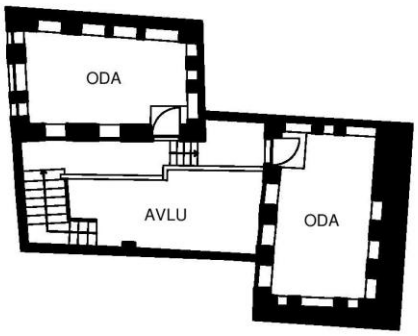
YAPININ KONUMU



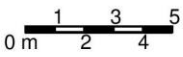
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



ZEMİN KAT PLANI

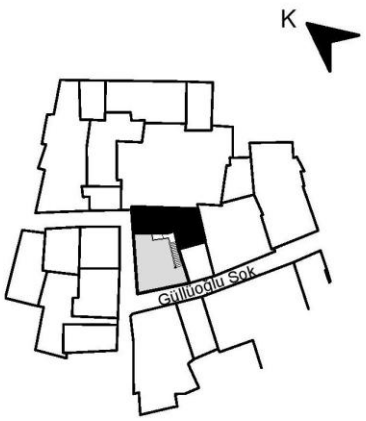


1. KAT PLANI

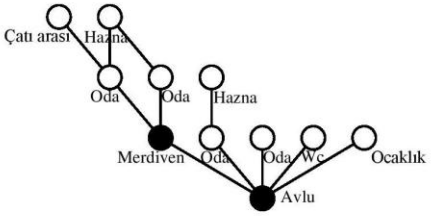


Şekil C. 14 534 ada, 5 parsel

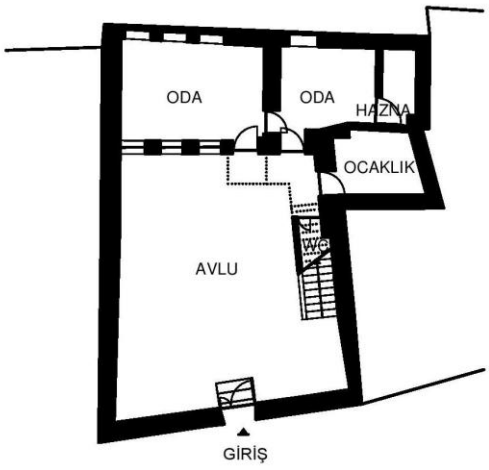
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
13	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	ŞEKEROĞLU MAHALLESİ
		545	5			GÜLLÜOĞLU SOKAK



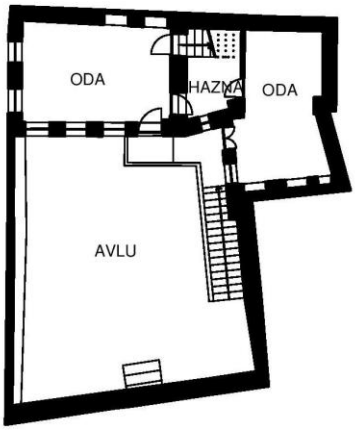
YAPININ KONUMU



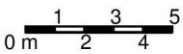
MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ



ZEMİN KAT PLANI

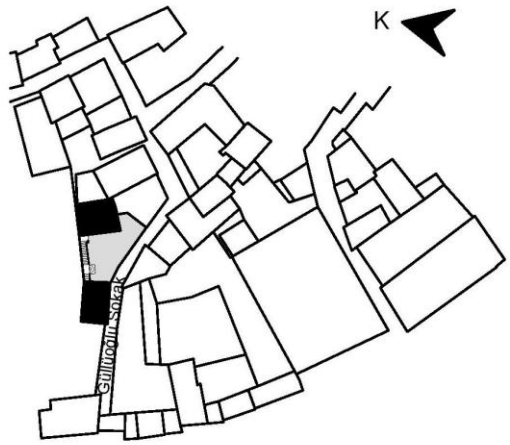


1. KAT PLANI

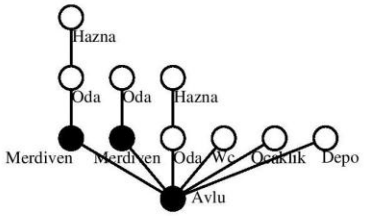


Şekil C. 15 545 ada, 5 parsel

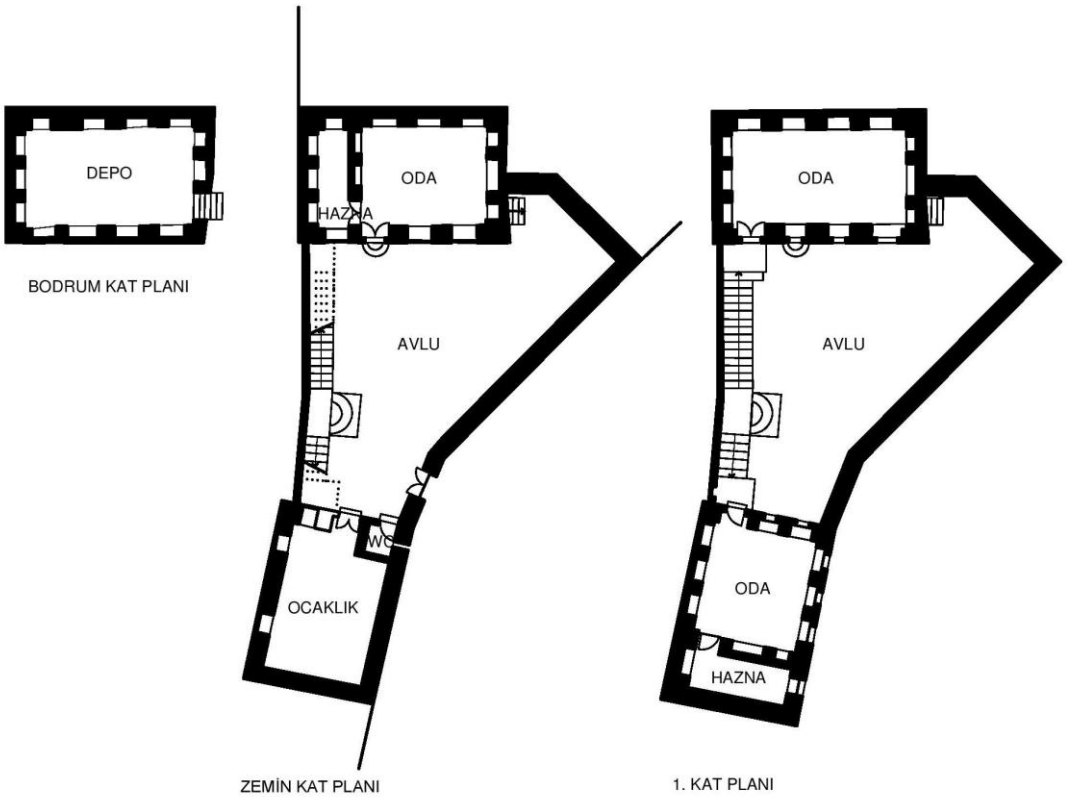
NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
14	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	ŞEKEROĞLU MAHALLESİ
		535	4			GÜLLÜ SOKAK



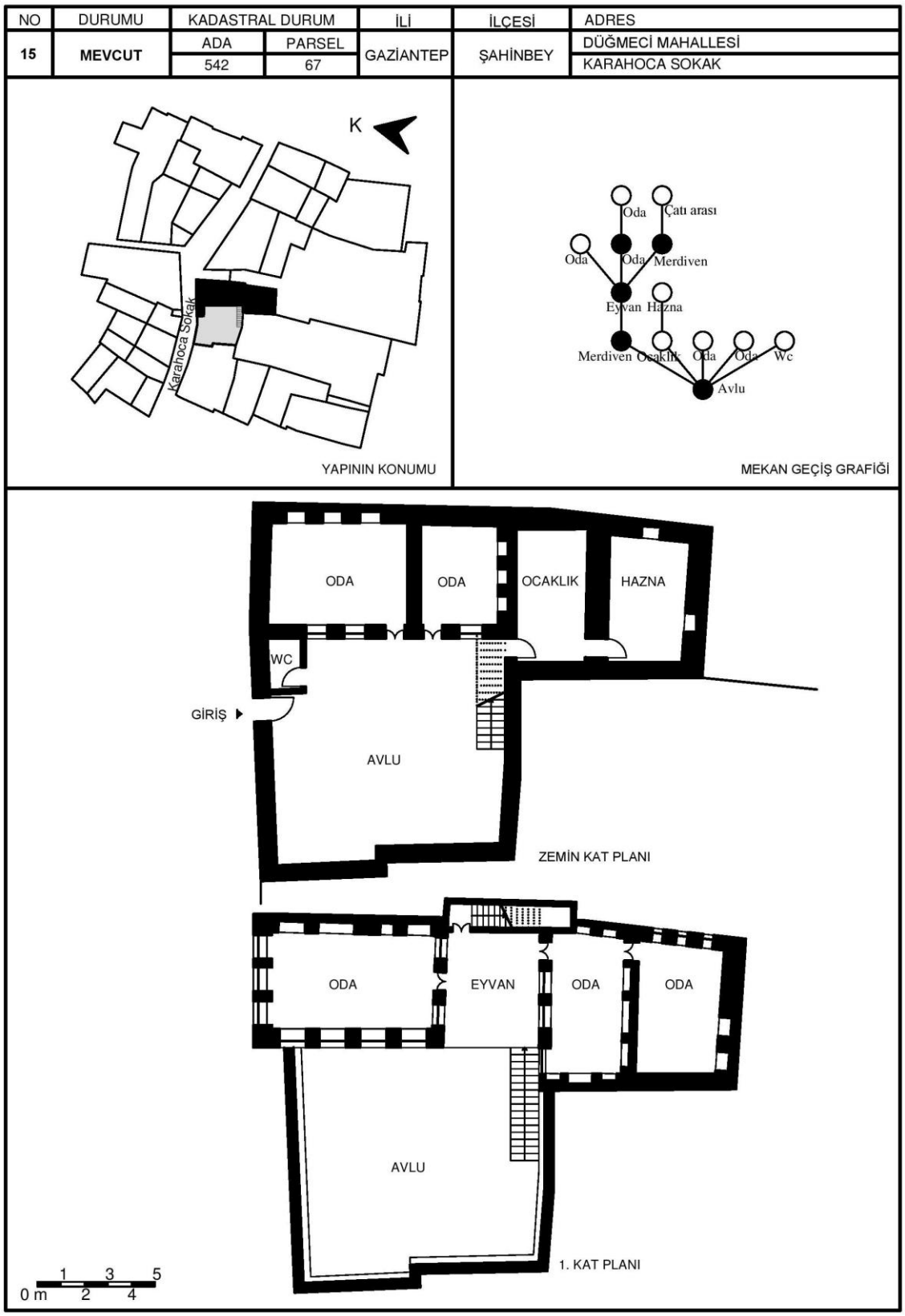
YAPININ KONUMU



MEKAN GEÇİŞ GRAFİĞİ

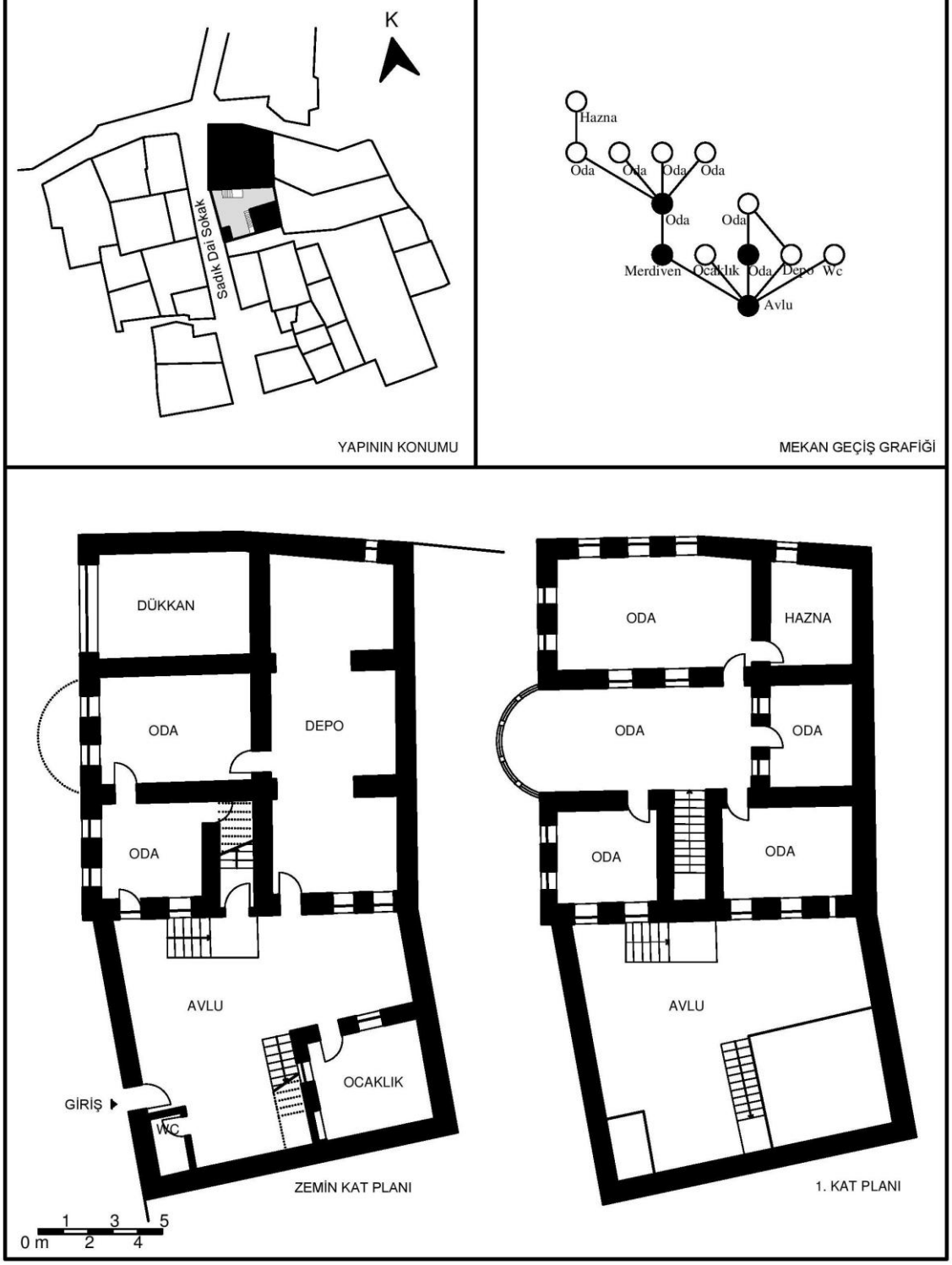


Şekil C. 16 535 ada, 4 parsel



Şekil C. 17 542 ada, 67 parsel

NO	DURUMU	KADASTRAL DURUM		İLİ	İLÇESİ	ADRES
16	MEVCUT	ADA	PARSEL	GAZİANTEP	ŞAHİNBEY	KARAGÖZ MAHALLESİ
		595	13			SADIK DAİ SOKAK



Şekil C. 18 595 ada, 13 parsel

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı	:Feyza KUYUCU
Doğum Tarihi ve Yeri	:01.01.1980, Gaziantep
Yabancı Dili	:İngilizce
E-posta	:feyzakuyucu@yahoo.com

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	**Alan**	**Okul/Üniversite**	**Mezuniyet Yılı**
Y. Lisans	Mimari Tasarım	Yıldız Teknik Üniversitesi	2005
Lisans	Mimarlık	Yıldız Teknik Üniversitesi	2002
Lise	Fen Bilimleri	Gaziantep Anadolu Lisesi	1998

İŞ TECRÜBESİ

Yıl	**Firma/Kurum**	**Görevi**
2010-Devam ediyor	Gaziantep Üniversitesi Mimarlık Fakültesi	Öğretim Görevlisi
2007-2010	Antis Yapı	Mimar
2004-2007	SB Mimarlık İnş. Dekorasyon Ltd. Şti.	Mimar

YAYINLARI

Makale

1. Kuyucu, F., ve Vatan, M., (2017). "Kullanım Sonrası Değerlendirme Yöntemi: Gaziantep Hasan Kalyoncu Üniversitesi Öğrenci Yurtları Örneği, İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisi, 9(1): 41-61.

2. Kuyucu, F., ve Say Özer, Y., "Hermann Jansen'in Planlama İlkelerini Gaziantep Kent Planı Üzerinden Okumak", Mimarlık Dergisi (Yayına kabul edilmiş makale).

Bildiri

1. Vatan, M. ve Kuyucu, F., (2015). "Formation Of Staircases In Traditional Gaziantep Houses", Archi-Cultural Interactions Through The Silkroad, 25-27 March 2015, İstanbul.

2. Gürbüz Yıldırım, E. ve Kuyucu, F., (2016). "The Comparasion Of Traditional And Modern Housing Patterns Of Gaziantep", Archdesign'16 III. International Architectural Design Conference On Design And Nature, 17-18 June 2016, İstanbul.

2. Kuyucu, F. ve Say Özer, Y., (2017). "Assesment Of Station Houses As An Example Of First Modern Housin In Gaziantep", 7th Annual International Conference In Architecture, 3-6 July 2016, Athens.