

Bellekten Mekana: Mimari Tasarım Stüdyosu Aracılığıyla Eskişehir Kentinin Toplumsal Bellek İzlerini Oku(t)mak

Feran Özge GÜVEN ULUSOY, Can ULUSOY²

¹ Arş.Gör. Eskişehir Teknik Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Eskişehir.
fogulusoy@eskisehir.edu.tr

² Yarı-zamanlı Öğr.Gör. Can ULUSOY Eskişehir Teknik Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Eskişehir. C.uluso06@hotmail.com

Özet

Çok boyutlu ve katmanlı ilişkiler ağını bünyesinde barındıran kent, birey-toplum-kent etkileşimleri, gündelik hayat pratikleri, değişen toplumsal koşullar ile dönüşüme uğrayan dinamik bir organizmadır. Kentlerin dönüşüm süreci doğası gereği olağanken, bazı keskin müdahalelerle süreç hızlanabilir. Bu durumda bazı kent parçaları anlamlarını ve bağlamlarını yitirerek, bütünle ilişkisini kopartıp birer kent fragmanlarına dönüşürler. Değişen ilişkiler ve dinamikler yeni kavramsal açımları gerektirir. Bireysel hafıza, kolektif hafıza ve kentsel kimlik gibi açımlar bu noktada ortaya çıkar. Mekandan bağımsız olarak düşünemeyen kentsel hafıza, değişimle beraber aşınarak, unutmaya zorunlu kılar. Kentsel hafıza, somut karşılığını gündelik olma arakesitinde tesadüfen bulduğunda ise sürekliliğini korur. Eskişehir kentinin yerleşimi ise, 19.yüzyılda Berlin-Bağdat trenyolunun kente gelmesiyle beraber fiziki, mimari, kültürel ve sosyal bağlamda demiryolunun etkileri doğrultusunda gelişmeye başlamıştır. Cumhuriyetin ilanından sonraki süreçte de devlet eliyle ya da özel girişimlerle kurulan sanayi yapılarının demiryolunun çeperlerinde inşa edilmesi, kentin mekânsal gelişimini belirlemiş ve böylece demiryolu kent kimliğinin kurucu ögesi olmuştur. 20.yüzyılın sonlarına kadar bu kimliğini büyük ölçüde koruyan kent, 2000'li yıllardan itibaren hızlı bir dönüşüm içerisine girmiştir. Bu süreçte yapılan müdahaleler kent kimliğini oluşturan öğelerin yavaş yavaş hem fiziki mekandan hem de kentlinin toplumsal belleğinden silinmesine neden olmuştur. Bu nedenle bu çalışma, 3. Yarıyıl mimarlık öğrencilerinin kent kimliğini ve kolektif hafızayı tartışarak, dönüşen kentte kaybolan kent kimliği öğelerinin güçlü tasarım fikirleri aracılığıyla gündelik hayatın bir parçası haline gelmesi ve bellekte mekânsal kodlarıyla beraber yeniden yer bulmasını amaçlamıştır. Çalışmada elde edilen bilgilere literatür araştırması ve stüdyo sürecinde üretilen maket ve görsellerle ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: mimari tasarım stüdyosu, bellek ve mimarlık, kent kimliği, tasarım yöntemleri

Abstract

A city where embodies the multi-layered relationship network and is a dynamic organism transformed by individuals-society-city interactions, daily-life practices, and changing social conditions. However transforming process is usual due to the nature of cities, some sharpen interventions may accelerates it. This causes some parts of the cities lose their context, meanings and they are transformed to city fragments which are disconnected from the city whole. Changing relationships and dynamics necessitates new conceptual discourses. Individual memory, collective memory and urban identity are arisen at this point. The collective memory which can not be thought independent from the space necessitates the forgetting with the changes and deformations in the memory. When the urban memory finds its tangible response accidentally in intersection of being dailiness. Eskişehir settlement is developed by the effects of construction of Berlin-Baghdad-Railway in physical, architectural, cultural and social context. After the proclamation of the Republic, railway determined the spatial development of the city. In this way, the railway has become the founder element of the city identity. The city which conserves identical features until the end of 20th century enters into a rapid transformation process

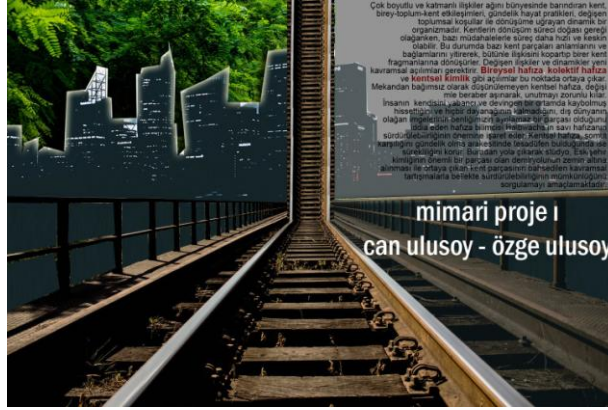
in 2000's. The interventions applied in this process cause that the idential elements of the city are erased from both physical spaces and collective memories. For this reason, the study aims discussing the concepts, 'collective memory, 'urban identity' and via the powerful design ideas, making visible and bringing become a part of daily life of the disappearing urban identity elements and collective memory traces in a studio process with third semester architecture department students. Thus, it is aimed they find a place again in the memories with the spatial and visual codes. The information and evaluations reached in this study are gained from the literatüre research and visuals, models produced in the studio process.

Keywords: architectural design studio, memory and design, city identity, design techniques

1. Giriş

Çok boyutlu ve katmanlı ilişkiler ağını bünyesinde barındıran kent, birey-toplum-kent etkileşimleri, gündelik hayat pratikleri, değişen toplumsal koşullar ile dönüşüme uğrayan dinamik bir organizmadır. Kentlerin dönüşüm süreci doğası gereği olağan, bazı müdahalelerle süreç daha hızlı ve keskin olabilir. Bu durumda bazı kent parçaları anlamlarını ve bağlamlarını yitirerek, bütünle ilişkisini kopartıp birer kent fragmanlarına dönüşürler. Değişen ilişkiler ve dinamikler yeni kavramsal açımları gerektirir. Bireysel hafıza, kolektif hafıza ve kentsel kimlik gibi açımlar bu noktada ortaya çıkar. Mekandan bağımsız olarak düşünilemeyen kentsel hafıza, değişimle beraber aşınarak, unutmaya zorunlu kılar. Connerton (2009, s.15), toplumsal yaşamı yerellikten ve insani olan ölçeklerden ayıran süreçlerin insanları unutmaya ittiğini vurgular. Mesela insanüstü hız, zihnimizde canlandıramayacağımız kadar büyük megakentler, emek süreciyle bağı kopmuş tüketicilik, kent mimarisinin kısa ömrü, içinde yürünebilir kentlerin ortadan kalkması moderniteye özgü unutma biçimlerini beraberinde getirir. İnsanın kendisini yabancı ve devingen bir ortamda kaybolmuş hissettiğini ve hiçbir dayanağının kalmadığını, dış dünyanın olağan imgelerinin benliğimizin ayrılmaz bir parçası olduğunu iddia eden hafıza bilimcisi Halbwachs'ın savı hafızanın sürdürülebilirliğinin önemine işaret eder. Kentsel hafıza, somut karşılığını gündelik olma arakesitinde tesadüfen bulduğunda ise sürekliliğini korur.

İki ana strüktürün varlığıyla şekillenen Eskişehir kentinin yerleşimini doğal artifakt olarak Porsuk belirlemiş; 19.yüzyılda Berlin-Bağdat trenyolunun kente gelmesiyle beraber kentin fiziki, mimari, kültürel ve sosyal yapısı demiryolunun etkileri doğrultusunda gelişmeye başlamıştır. Cumhuriyetin ilanından sonraki süreçte de tarımsal hammadde ve toprağa dayalı özel sanayi kuruluşları ile devlet eliyle kurulan yerleşke ölçeğinde sanayi yapılarının demiryolunun çeperlerinde inşa edilmesi, kentin mekânsal gelişimini belirlemiş ve böylece demiryolu kent kimliğinin kurucu ögesi olmuştur. 20.yüzyılın sonlarına kadar bu kimliğini büyük ölçüde koruyan kent, 2000'li yıllardan itibaren hızlı bir dönüşüm içerisine girmiştir. Bu süreçte yapılan müdahaleler kent kimliğini oluşturan öğelerin yavaş yavaş hem fiziki mekandan hem de kentlinin toplumsal belleğinden silinmesine neden olmuştur. Bu nedenle bu çalışma, 3. Yarıyıl mimarlık öğrencilerinin yaşadıkları kenti tanıyıp, kent kimliğini ve kolektif hafızayı tartışarak, dönüşen kentte kaybolan kent kimliği öğelerinin tasarım aracılığıyla gündelik hayatın bir parçası haline gelmesi ve bellekte mekânsal kodlarıyla beraber yeniden yer bulmasını amaçlamıştır. Çalışmada elde edilen değerlendirmelere, bu sorunsalın 2018-2019 Güz döneminde Can Ulusoy ve F.Özge Güven Ulusoy'un 2018-2019 Güz Döneminde yürüttüğü Mimari Proje I dersinde 14 öğrenci ile beraber ele alınması sonucu ulaşılmıştır. Bu kapsamda çalışma üç başlıkta strüktüre edilmiştir. Stüdyoda yapılan kavramsal tartışmaları da yönlendiren bellek kavramının mimarlık disipliniyle ilişkisi, bellek mekanları, kent kimliği gibi konularla kurulan ilk bölüm; bir cumhuriyet kenti olarak gelişen ve dönüşen Eskişehir kentinin mekânsal gelişimini anlatan bölüm ve öğrencilerin yer altına alınan demiryolunun kentsel mekana bıraktığı lineer "Hat boyu" alanında ürettikleri projeler doğrultusunda yapılan değerlendirmelerden oluşmaktadır (Resim 1).



Resim 1: Çalışmadaki değerlendirmelerin elde edildiği mimari proje stüdyosunun afişi

2. Toplumsal bellek, kimlik ve kentsel mekan

"Mimarısız yaşayabiliriz ve ibadet edebiliriz, ancak hatırlayamayız."
(Ruskin, 1849: 147)

"Kendimi şu konuda ikna ederim ki hiçbir şey düzenbaz hafızamın bana hatırlattıkları kadar var olamadı."
(Descartes, akt. Casey, 1987: 1)

Ruskin ve Yates'in vurguladığı gibi, insanın mekansal hafızasının var olması ve hatırlayabilmesi önemli unsurlardandır. Çünkü insan yaşamında çevresi ile doğrudan etkileşim içerisinde. Aynı zamanda da bu etkileşimin sonuçlarını beyinde saklayabilme, yeniden anımsama, geri çağırma, ve unutma yeteneğine sahiptir. Mimarlık disiplini ve bellek kavramının ilişkilenebilir olduğu nokta da tam olarak budur. Aslında mekan ve bellek birbirinden ayrılmaz bir bütündür; çünkü hafıza mekânsaldır (Yates; Ruskin; Halbwachs; Nora; Connerton; Casey). Tarih boyunca bir ezberletme tekniği ya da bellek egzersizi olarak kullanılan bellek sanatının da ilk aracı mekansallaştırmadır (Nora, 2006; Assman, 1968: 68). Mekanın görsel kodlarının gücü ezberleme ve hatırlama için kullanılır. Yukarıda Ruskin de mekanın, mimarinin hatırlayabilmemiz için hayati önemini belirtmiştir. 20.yüzyılın bellek konusunda öncül isimlerinden Halbwachs da uzamın bellek üzerindeki fiziki gücünü vurgulayarak, Comte'dan alıntı yapar. August Comte, akli dengenin büyük oranda ve öncelikle gündelik temasımızın olduğu fiziki nesnelerin değişmemesinden ya da biraz değişmesinden ve bize bir süreklilik ve değişmezlik görüntüsü sunmasından kaynaklandığını söyler (Halbwachs, 1954). Çünkü değişmeyen ve alışık olduğumuz fiziki çevre bizi içinde bulunduğumuz topluma bağlar, aidiyet hissi uyandırır ve bize kim olduğumuzu, ailemizi, toplumumuzu, arkadaşlarımızı hatırlatır. Gündelik hayatta alışık olduğumuz imajlar dizisi bizim anılarımızdır, benliğimizdir. Mekanlar hafızamızı uyaran birincil nesnelerdir. Her bireyin çocukluk anılarını, çocukluğunu geçirdiği evin, evin bölümleri, sokak ve mahallesiyse hatırlaması hafızaya mekânsal kodlarla kaydedilmiş olmasındandır.

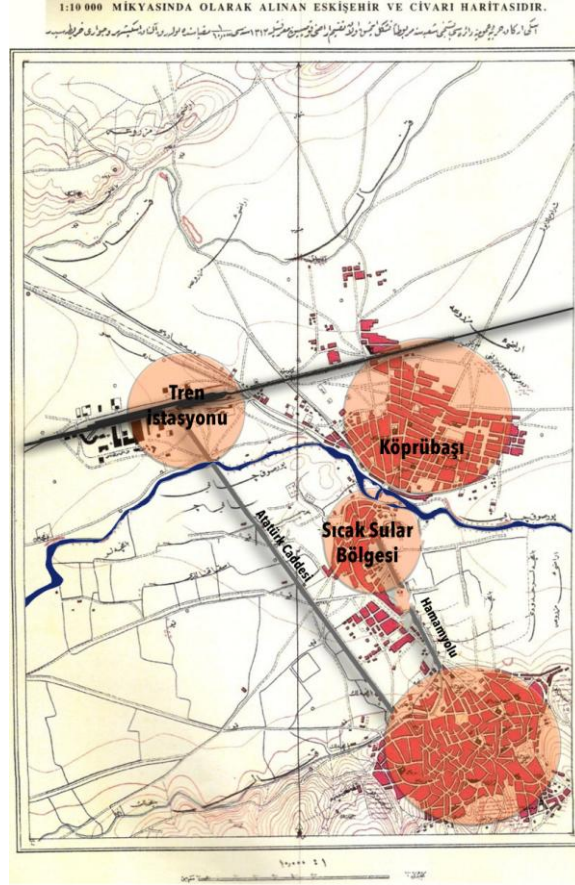
Kentsel mekandaki imgeler, gündelik hayatımızın bir parçası haline gelmiş, olağanlaşmış ve hafızamıza bazı kodlarla işlenmiştir. Yön bulabilmek için, bir yerden başka bir yere ulaşabilmek için, bir yeri betimlemek ve daha birçok olağan-ici rutinlerimizi gerçekleştirebilmek için mekânsal hafızamızı kullanırız. Percin ortaya attığı olağan-ici kavramını kendisi eserinde "Gerçekten olup bitenler, yaşadıklarımız, ötesi, bütün geri kalan nerede? Her gün olup biteni ve her gün yineleneni, basmakalıbı, gündeliği, besbelliyi, ortaklaşa olanı, sıradanı, olağan-icini, arka plandaki uğultuyu nasıl açıklayacağız, onu nasıl sorgulayacak, nasıl tarif edeceğiz?" diyerek niye bu kavrama ihtiyaç duyduğunu açıklar. Comte'un vurguladığı gibi de bu kentsel stabillerde ani değişiklikler hafızamızda travmatik sonuçlar doğurabilir. Casey'e göre mekan, dengeli bir istikrarla kendiliğinden hatırlanabilir olarak oluşmuş; deneyimlerin kolektörüdür. Herhangi bir uyaran ve canlı bir anı ögesi kendiliğinden mekâna bağlanır, dolayısıyla

mekanın doğasında yere bağlı olarak şekillenme ya da en azından yere bağlı olarak desteklenme söz konusudur (Casey, 1987: 186-187).

Hafızanın mekanla kurduğu sıkı ve ayrılmaz ilişkinin bir ayağını da kimlik oluşturur. Bauman (2017: 17-20), eserinde kimlik kavramını anlatmaya, Polonya vatandaşlığından çıkartılıp, İngiltere'ye göçmen olarak gitmesini ve yıllar sonra fahri doktora ünvanı alırken çalınacak milli marşta hangi ülkeyi seçmesi gerektiğine karar verdiği anekdottan bahsederek başlar. Burada, benliği, aidiyeti ya da kimliği oluşturan şeyin mekânsal olduğunu ve yer değiştirmelerde sarsıldığını anlatmaya çalışır. Kimlik ile özdeşleşen mekânsal kodların yokluğunda kimliğin başka biçimlerde inşası başlar. Hafıza da kimlik gibi, modern toplumlarda inşa edilen, kendini var etme cabasının bir ürünü olarak düşünülmektedir; bir şeyin yokluğunda ortaya çıkar. Tarihte bir devir kapandığında, fiziki çevrede bir şey yok olduğunda, ya da bir gelenek, ritüel ortadan kalktığında onu tekrar inşa etme arzusu olarak belirir. Geçmişin kendisinin de hep özlenen olmasının nedeni de artık yok olması ve geri gelmeyecek olmasındandır. Varlığı hiçbir zaman bireyler tarafından fark edilmemiş bir yapı ya da yerleşkenin yok olduktan sonra gelen canlandırılma arzusu, kapanan bir devrin hep olumlu yönleriyle hatırlanması isteği de hep insanoğlunun unutmaktan korkma güdüsünden dolayıdır. Yine bu doğrultuda, Nora tarihin hafızadan kopuşla ortaya çıktığını ve bu kopuşla beraber kalıntılar kayboldukça modern toplumlarda arşiv üreticiliğinin ve koleksiyonculuğun arttığını; kalıntıları, tanıkları, resimleri, belgeleri, söylem ve görünür işaretleri toplamaya toplumların kendini sorumlu hissettiğini söyler (Nora, 2006: 32).

3. Eskişehir kent gelişimi

Antik dönemlerde Dorylaion adıyla anılan Eskişehir'in ana merkezinin bugünkü Karacaşehir, Şarhöyük ya da Kaplıcalar bölgesi olabileceği ile ilgili 3 ayrı görüş mevcuttur (Ertin, 1994). 17.yüzyılda şehri ziyaret eden Evliya Celebi, cıarsı ve hanlardan oluşan ticaret alanının ovada kaplıcalar civarında, ikamet alanının ise güneydeki tepenin yamaçlarında yer aldığını belirtmiştir. 19.yüzyılda kente yapılan göçler ve demiryolunun inşası öncesi kente uğrayan gezginlerin gözüyle kent tasviri, bakımsız, bayındır bir Anadolu kasabası olduğu yönündedir (Ertin, 1994: 14-16).



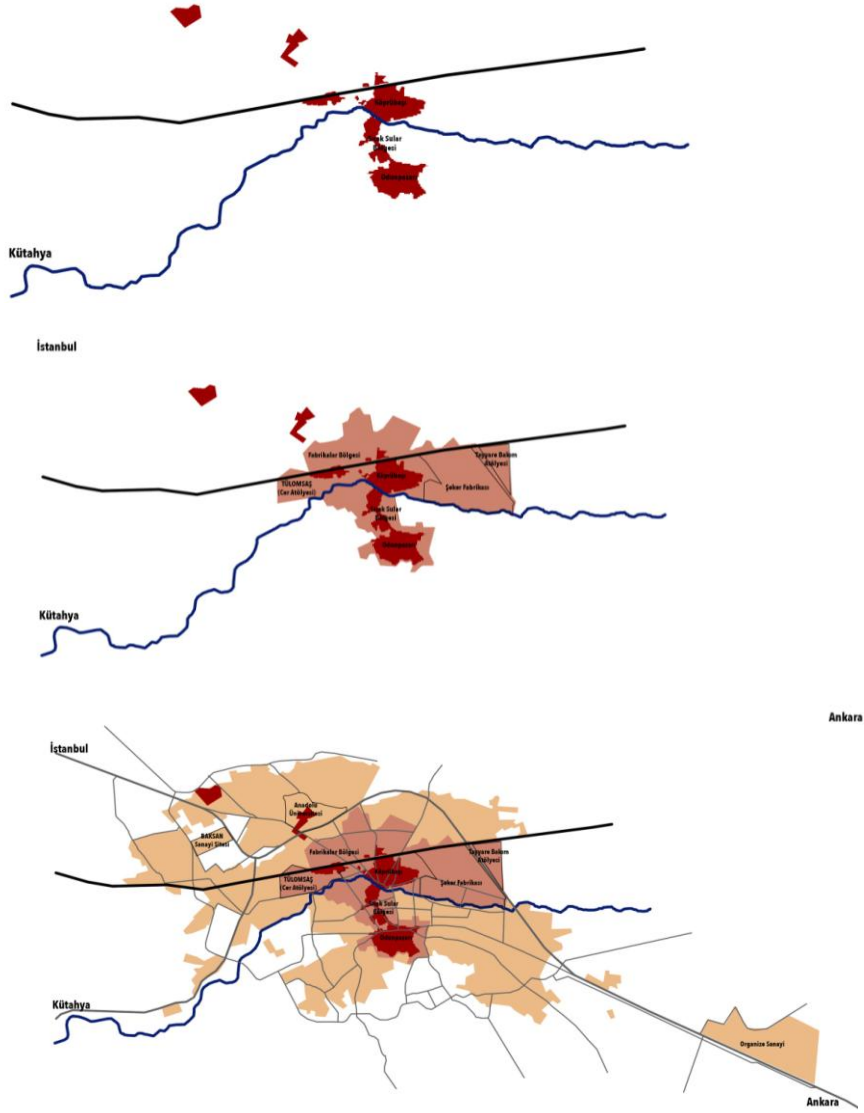
Resim 2: Eskişehir kentinin 1894 tarihli haritasında, o dönemki konut bölgesi olan Odunpazarı, ticari Merkez Kaprubaşı, Sıcak Sular Bölgesi ve bu üç bölgeyi birbirine bağlayan Hamamı ve demiryolunun gelmesiyle konut dokusunu gara bağlamak için açılan Atatürk Caddesi ve demiryolunun güneyinde yerleşen kent okunmaktadır.

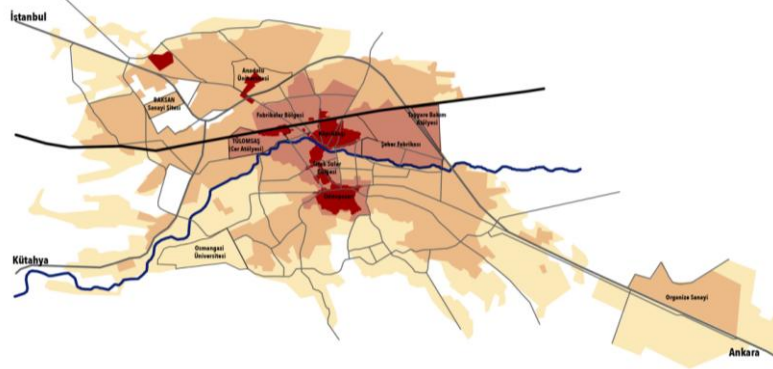
Kuşkusuz, Eskişehir kentinin gelişim süreci içerisindeki en önemli kırılma noktası, 1894 yılında Berlin-Baghdad demiryolunun kente gelmesidir. Daha önceden başlayan göç hareketleri de bu dönemde ivmelenmiş Kırım ve Balkanlardan gelen göçmenlerin Porsuk çayının kuzeyine yerleşmesiyle beraber yeni mahalleler kurulmuş, demiryolunun kuzeyinde sanayi tesislerinin kurulmaya başlanmasıyla da yerleşim bu alana atlamış ve kent kuzeye doğru gelişmeye başlamıştır (Aksoylu, 2012: 48-56), (Resim 2). Demiryolunun kentteki varlığı kentin sadece mekânsal olarak gelişimine katkıda bulunmamıştır. Eskişehir'in stratejik noktası, demiryolu ulaşımının avantajları ile beraber kentte ticari hayat canlanmıştır. Köylerden gelen ürünler kentte toplanmış, kentteki canlılık esnaf ve tüccarları kente çekmiş ve yeni ticari mekanların kullanımına olanak sağlanmış; kır-kent, taşra-merkez ilişkileri kurulmaya başlanmıştır. R.Oberheimer ve A.Körte,(akt. Uğurlu ve Ençevik, 2011: 47). Cer Atölyesi'nde görev yapan Alman ağırlıklı yabancı uzmanların ciddi bir sayıya sahip olmaları, aileleri, okulları, ibadethaneleri, yani fizik ve moral kültürleriyle, alışkanlıklarıyla yerli halkı etkilediklerini belirtmektedirler.

I.Dünya Savaşı süresince büyük yıkıma uğrayan kent Cumhuriyet'in ilanından sonra, ülke genelinde yeni kurulan rejimin yaklaşımlarının yansımalarının okunduğu önemli Anadolu kentlerinden birisi olmuştur. Yeni kurulan devletin başkentinin Ankara olarak ilan edilmesiyle ülkenin politik ve ekonomik merkezi İç Anadolu'ya doğru kaymış, ülkede demiryolu ağı kurulmuş ve demiryolu olan Anadolu kentlerinde sanayi yatırımlarına ağırlık verilmiştir (Tekeli, 2009; Bilgin, 2009 akt.Aksoylu, 2012: 50). Bu süreçte, Tayyare Bakım Atölyesi (1926), Şeker Fabrikası (1934) gibi devlet eliyle kurulan yeni sanayi yerleşkelerinin yansısı, tarımsal hammaddeye dayalı un fabrikaları; göçmenlerin özel girişimleriyle demiryolunun kuzeyinde kurulan tuğla ve kiremit fabrikaları kentin hem

mekânsal gelişim yönünü belirlemiş hem de yeni konut alanlarının oluşumunu sağlamıştır (Bkz. Resim 3).

Yerleşke ölçeğinde kurulan DDY Cer Atölyesi, Şeker Fabrikası, Tayyare Bakım Atölyesi gibi alanlar Eskişehir kentindeki modern yaşamın yeni mekânsal çevreleri olmuşlardır. Yerleşke içerisinde inşa edilen ve halka açık olan sinema, kütüphane, hastane, gibi fonksiyonlar, geniş yeşil alanlar fabrika çalışanları ve halk için sosyo-kültürel anlamda bir araya gelme aracı olmuşlar; sanayi alanlarının sadece üretim alanları olmadığını kanıtlamışlar ve kentliyi 'boş zaman' kavramıyla tanıştırmışlardır (Üstün, 2014: 55). 1950'lerden sonra da kentin kuzeyine özel işletmelerce açılan fabrikalar yapılmaya devam edilmiştir. Aynı zamanda 1956 yılında kentin imar planının onaylanması, 1954 yılında Kat Mülkiyeti Yasası'nın yürürlüğe girmesiyle beraber, kooperatifler aracılığıyla ilk toplu konut örnekleri verilmeye başlanmıştır. Şeker Fabrikası ve DDY çalışanları için, Osmangazi (1956), Ertuğrulgazi (1958), Gökmeydan (1958), Şeker (1954), Cunudiye (1958), Tepebaşı ve Hoşnudiye Mahalleleri'nde inşa edilen tek katlı bahçeli konutlar ya da 2-4 katlı apartmanlar demiryolunun çeperinde oluşan yeni mahallelere örnekler (Resim3).





Resim 3:Demiryolunun kente gelmesiyle beraber demiryolunun kuzeyine sıçrayan yerleşim dokusu, sanayi alanları ve çevresinde gelişen konut bölgelerini gösteren, 20.yüzyılbaşı, Cumhuriyet sonrası 1923-1950), 1950-1980 ve 1980-2000 haritaları (Gaye Ertin'in kitabında yer alan haritalar kullanılarak, yazar tarafından yeniden düzenlenmiştir.)

1985 yılında hazırlanan imar planında "Ayrıntılı Planı Daha Sonra Yapılacak Alan" olarak belirlenen fabrikalar bölgesi'nde (Kiremit ve un fabrikalarının bulunduğu demiryolu ile doğrudan ilişkili, demiryolunun kuzeyinde kalan, özel girişimlerle yoğunluğu göçmenler tarafından kurulan fabrika binalarını barındıran ve bugün dönüşüm içerisinde olan yaklaşık 70 hektarlık alan Fabrikalar Bölgesi olarak adlandırılmaktadır) yer alan fabrikaların gelişen kentin merkezinde kalması dolayısıyla, 2000'li yıllardan itibaren boşaltılarak, Organize Sanayi Bölgesi'ne taşınmıştır. Taşınmayla beraber atıl durumda kalan bölge için revizyon imar planları hazırlanmış, bazı yapılar tescillenmiş ve bölgenin dönüşüm süreci başlamıştır (Çayır, 2010).

2009 yılında işletmeye açılan TCDD Eskişehir-Ankara Yüksek Hızlı Tren Hattı'nın yolculuk yapmaya başlamasıyla beraber, yüksek hızlı tren de kent içerisinden geçmeye başlamıştır. Bu gelişmelere paralel olarak Eskişehir İstasyonu'nun kent dışına taşınması ve kent merkezinden geçen demiryolunun yer altına alınması gündeme gelmiştir. Daha sonra istasyonun kent dışına taşınması askıya alınmış, ve "Eskişehir Gar Geçiş Projesi" Eskişehir kentinde hemzemin geçitlerde demiryolundan kaynaklanan ulaşım problemlerini çözmek amacıyla hazırlanmıştır. 2006 yılında tamamlanan proje 2009 yılında son haline ulaşmış ve uygulamaya konmuştur (Akin Güler ve Tural, 2015: 229-306). 2014 yılında ihaleye çıkan proje tamamlanmış ve kullanıma açılmıştır. Proje kapsamında, lineer olarak uzanan hat boyunca her iki tarafının tek yön araç trafiğine açık olarak kullanılması ve ortada yer alan lineer boşluğuna, oturma birimleri, ticari istasyon noktaları, saçaklar ve çeşitli düzenlemelerle beraber rekreatif alan olarak kullanılmasının planlandığı görülmektedir. Yer yer bazı noktalarda, sökülen demiryolunun elemanları cam malzeme ile zeminde sergilenmektedir.

Bir kentin modernleşme, kentleşme ve gelişme sürecini; mekânsal oluşumunu, mimari karakterini; en çok da kentin fiziksel, sosyal ve kültürel anlamda modernleşmesini yansıtan kent kimliği ögesi olan demiryolunun daha bütüncül bir projeye ele alınmasının gerekliliği aşikardır. Mevcut uygulamasıyla proje kentlinin dahil olamadığı ve bir geçiş alanı olarak kullandığı, kot farklarıyla birçok noktada kentten kopartılan ve yabancılaşan bir alan olmuştur.

4. Kentsel belleği okutma aracı olarak tasarım

4.1.MEKANIN VE BELLEĞİN TEMSİLİ

Mekanın ve belleğin temsili söz konusu olduğunda hafıza mekanları, mekanın hafızası, temsil gibi kavramlar ön plana çıkmaktadır. Hayden, yerin hafızası, insanın kültürel peyzajla iç içe geçmiş doğal ve yapısal çevreyle bağlantı kurabilme becerisini kapsamaktadır diyerek, bu hafızanın tarihi mekanların gücünü ortaya çıkarmak ve

toplumların ortak geçmişini tanımlayabilmek için kilit faktör olduğunu söyler(Hayden, 1997: 46). Ayrıca benzer bir şekilde fiziki çevrede yer alan tüm öğelerin toplumsal belleği uyaran olabileceğini, sıradan binaların öneminin toplumsal hafıza için ihmal edildiğini ancak aslında konutların bile görsel ve toplumsal belleği hissettirmek için gücü olduğunu vurgular (Hayden, 1997: 47). Bundan dolayı birçok toplum kimlik inşasında mekanın tarihini, hafızasını kullanmaktadır. Buna paralel olarak hafıza mekanı kavramını kullanan Nora bu mekanların maddi, sembolik ve işlevsel anlamları bir arada barındırdığını iddia eder (Nora, 2006: 31).

Bellek geçmiş deneyimlerin temsili olarak düşünülürse onun nasıl temsil edildiği ya da edileceği de tartışılabilir olmaktadır. Huyssen'e göre geçmiş belleğin içinde yalın bir halde bulunmaz, donmuş ya da değişmez değildir, aksine geçmişle kurduğumuz ilişkide bellek, geçmişe ait olanların dile getirilmesiyle anı haline gelir ve her hatırlama sürecinde geçmişe ait parçalar yeniden bir araya gelir (Huyssen, 1999: 13). Aslında her hatırlama sürecinde yeniden hatırlanan ya da hatırlatılan da yeni bir bellektir. Geçmiş deneyimlerin temsili olan bellek, insanda bireysel ya da toplumsal, kolektif olarak şekillenebilir. Toplumsal olayların kasıtlı olarak temsili ile hatırlatılmak istenen geçmiş olabilir. Yani geçmişin temsili toplumsal olarak kontrol edilebilir. Geçmişin temsil edilme biçimini kontrol etmek de bugünü ve geleceği kontrol etme imkanı da yaratır. "Belirli anlatı, olay ve olguları temsiller aracılığıyla öne çıkartmak, hatırlatmak ya da tam tersine baskılamak, saklamak, diğer bir deyişle unutturmak", geçmişin yeniden üretimini mümkün kılar (Kılınç, Yılmaz ve Pasin, 2015: 15). Bu bağlamda düşünüldüğünde, "nesilden nesile nakledilen tarihi anlatılar çoğu kez tutarlı ve çizgisel bir zamansal akışa sahipmiş gibi hikâye edilseler bile, ancak gerçek ya da hayali, ama mutlaka çok düzlemli ve parçalı mekânsal imgelerle söylem olarak görünür hale gelirler" (Abidin Kusno, 2010 akt. Kılınç, Yılmaz ve Pasin, 2015: 16). Aslında mimarlık, hem hatırlamanın hem de unutmanın bir aracıdır. Bu bağlamdan hareketle, 19.yüzyıl öncesi Eskişehir kentine gelerek kentin gelişiminde dönüm noktası olan, hala fiziki varlığını sürdüren ancak kent içerisinde yer altına alınan Hat Boyu Bulvarı'nın kent kimliğindeki yerini tartışmak ve tasarım aracılığıyla belleğin temsili sorgulamak amacıyla mimarlık ikinci sınıf öğrencileriyle kavramsal çalışmaların ve üretimlerin ağırlıkta olduğu bir mimari proje süreci tasarlanmıştır.

4.2.STÜDYO SÜRECİ VE YÖNTEMİ

Mimari Proje I dersi kapsamında aktif 14 öğrenci ile yürütülen süreç 15 haftalık bir süreyi kapsamaktadır. Demiryolunun kent içerisinde kalan ve yer altına alınan alanın tamamı proje alanı olarak öğrencilere verilmiş ve öğrenciden alan için bütüncül bir tasarım söylemi üretmeleri beklenmiştir. Ancak Mimari Proje I dersinin gereklilikleri doğrultusunda alanın kendi belirledikleri bölümü için tasarımlarının detaylandırılması ve uygun programların yine öğrenci tarafından belirlenmesi beklenmiştir. Mimari Proje I dersinin gerekliliklerinden biri olarak, öğrencilerden açık, yarı-açık ve kapalı alan örgütlenmelerini ve hiyerarşilerini kurgulamaları beklenmiştir. Demiryolunun kente bıraktığı bir kentsel boşluk olarak tanımlanan bu alanda yapılaşma ya da kapalı alanların, boşluğu tanımlamak için kullanılacak az yoğunluklu hafif strüktürler olarak düşünülmesi beklenmiştir. 15 haftalık sürecin sonunda elde edilen görseller: proje paftaları, zihin haritaları kent okumaları ve tüm ölçekteki maketler ve proje raporları bu çalışmanın değerlendirme materyallerini oluşturmaktadır. Nitel bir araştırma yaklaşımıyla, öğrencilerin kente, proje konusuna ve alanına dair yaklaşımları incelenmiş, ürettikleri projeler değerlendirilmiştir.

Öncelikle stüdyo süreci bellek ve mekan ilişkisini kuran kaynaklardan verilen okuma parçaları ile başlamış, öğrencilerin daha önce derinlemesine bilgi sahibi olmadığı kavramlar birbirleriyle ilişkilendirilerek stüdyo ortamında tartışılmıştır. Hafıza, ideoloji, kimlik, tarih, politika gibi kavramlar ikili ilişkiler kurularak ele alınmış ve 'mekan' boyutu da eklenerek sorgulanmıştır. Bir yandan da öğrencilerin yaşadıkları kenti, ne kadar tanıdıkları ve kentin kimliğini oluşturan mekânsal açımları ve imgeleri nasıl tanımladıklarını anlamak amacıyla öğrencilerden "zihin haritaları" üretmeleri istenmiştir.

35x50 boyutta hazırlanan bu çalışmadan öğrencilerin kente dair algıladıkları imgelere paftalarda yer verdiklerini, bu tekil fragmanları da çoğunlukla su ögesi (Porsuk Çayı) ile entegre etmeye çalıştıkları gözlemlenmiştir. Bu çalışmaların işaret ettiği en önemli nokta ise, kentin son yıllarda geçirdiği hızlı dönüşüm dolayısıyla öğrencilerin belirli kent parçalarının yakın geçmişine dair bile bilgi sahibi olmadığı gözlemlenmiştir. Herhangi bir zaman diliminde ve herhangi bir amaçla inşa edilen bir yerin tarihi ve insanların zihninde canlandırdığı anıları vardır. Bu anılarda fiziki mekan bazı görsel kodlarla hafızaya işlenir. Öğrencilerin yaptığı bu çalışmada da fiziki mekanda izleri bulunan bir yerin o imgeyle hafızaya kodlandığını ama yerin bütününe dair bir bilgi sahibi olmadığı gözlemlenmiştir. Örneğin, 14 öğrencinin 9 tanesi zihin haritalarında bir 'baca' imgesine yer verirken, sınıfta yapılan tartışmalarda fabrikalar bölgesi ile ilgili çok az öğrencinin bilgi sahibi olduğu gözlemlenmiştir; çünkü fabrikalar bölgesinde yer alan ve eski bir tuğla-kiremit fabrikasının yerine inşa edilen ESPARK Alışveriş Merkezi'nin alanında yeniden inşa edilen üç adet baca mevcuttur. Ayrıca Fabrikalar Bölgesi'nin silüetinde birçok baca ögesi yüksekliğinden dolayı izlenebilmekte, ancak sayıca çok az kalan fabrikalar öğrenciler tarafından algılanmamaktadır.

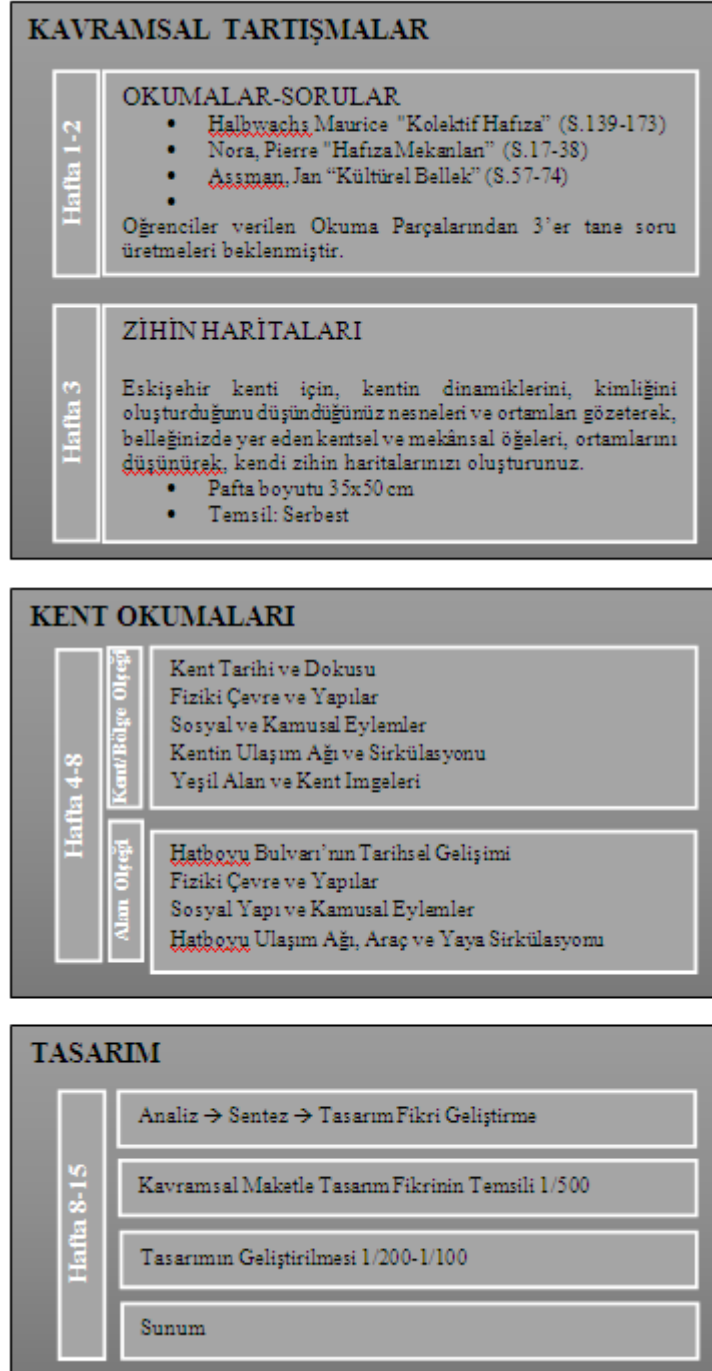
Tablo 1: Öğrencilerin Zihin haritalarında tekrar eden kent kimliği öğeleri ve tekrarlanma sıklıkları

Kent kimliği öğeleri

	Temsili İmge	Tekrar Sayısı
Porsuk Çayı	Su ögesi	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Sazova Bilim, San. ve Kül.Parkı	Masal Şatosu	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Odunpazarı	Evler	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Fabrikalar	Bacalar	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Tramvay	Tramvay ve hattı	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Anadolu Üniversitesi	Giriş kapısı/Logo	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Porsuk Çayı Köprüleri	Köprü	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Reşadiye Camii ve Meydanı	Cami	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Espark AVM	Espark ve baca	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Porsuk Çayı Gondolları	Gondol	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Demiryolu	Raylar	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Hatboyu Bulvarı	Raylar ve yeni tasarım	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Eskişehir Osmangazi Üni.	Logo	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Eskişehir Teknik Üni.	Logo	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
TÜLOMSAŞ (Eski Cer Atölyesi)	Saat kulesi	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Kanatlı AVM	Yapı	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Tren İstasyonu	İstasyon binası	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Balmumu Müzesi	Yazı	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Fabrikalar Bölgesi	Fabrika ve bacalar	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
AÖF Binası	Yüksek ve alçak katlı cam yapı	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Heykeller	Heykel	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Hamamyolu	Yeni tasarım	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Kentpark	Plaj	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Opera Binası	Yapı	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Osmangazi Mahallesi	Tek katlı bahçeli evler	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Şeker Mahallesi	Tek katlı bahçeli evler	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Atatürk Lisesi	Yapı	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Otogar	Yapı	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Uçak	Uçak	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓
Eskişehirspor	Logo	✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓✓

Bunlara ek olarak bu kentte 1 ya da 2 yıldır yaşayan kentli ve kullanıcı olarak öğrencilerin, kenti kısa süreli olarak deneyimleyen yerli turistlerle benzer imgeleri kent kimliğini oluşturan nesneler olarak tanımlamaları da fiziki mekanı algılamada öğrencilerin

kendi deneyimlerinden çok sosyal medya gibi sanal ortamlarda kentlerin yer aldıkları yüzlerini kullandıkları görülmüştür. Kolsal'ın "Parçalı Kent Deneyimleri" yazısında bahsettiği ve çeşitli tur programlarının rotaları ile oluşturduğu post-turistin Eskişehir'de sergilediği destinasyon noktalarının akışı şu şekildedir: TÛLOMSAŞ (Eski Cer Atölyesi) yerleşkesi içinde sergilenen ve aynı yerleşkede üretilen Türkiye'nin ilk yerli otomobili 'Devrim Arabası', geleneksel konut dokusu 'Odunpazarı Bölgesi', kentin yüksek bir noktadan algılandığı 'Şelale Park', Sazova Bilim ve Kültür Parkı, Porsuk Çayı deneyiminin yaşandığı Köprübaşı Bölgesi, Havacılık Müzesi ve KentPark (Kolsal, 2018: 139-141). Zihin Haritaları çalışmasında da öğrencilerin yüzde 50'sinden fazlası Odunpazarı, Sazova Bilim ve Kültür Parkı ve Köprübaşı bölgesini kullanmışlardır (Tablo 1). Gündelik hayatlarının çoğunlukla bir parçası olmayan bu alanların öğrenciler tarafından kenti temsil etmek üzere kullanılması Eskişehir kenti için tasarlanan kent kimliği çalışmalarının bir sonucu olarak gözükmemektedir. Öğrencilerin çoğunlukla barınma ve sosyal-kamusal ihtiyaçlarını giderdiği bölgede yer alan ve proje alanı olarak verilen 'Hatboyu Bulvarı'nın iki, demiryolununsa 3 öğrenci tarafından kullanılması da aslında dönüşen kentte izleri de yok olunca, kentin nüvesi demiryolu ve sanayi kimliğinin de toplumsal hafızadaki deformasyonunun bir göstergesidir.



Şekil 1: Stüdyo sürecini anlatan şema

Zihin haritaları çalışmalarıyla bağlantılı olarak gruplar oluşturularak, öğrencilerden kent okumaları yapmaları beklenmiştir. Bu çalışmayı analiz edilen parametrelere göre kent, bölge ve proje alanı gibi farklı ölçeklerde yapmışlardır. Demiryolunun gelmesi ile beraber kentin gelişimi, yeni yerleşme alanları, sanayi alanlarının ve konut bölgelerinin oluşumunu ve Hat Boyu Bulvarı özelinde bölgenin hikayesini bir grup anlatırken; diğer bir grup kentin ve alanın iki farklı ölçekte ulaşım ağını, yaya ve araç dolaşım sirkülasyonunu incelemiştir (Şekil 1). Yakın çevredeki kent parçalarının dokusunu, dolu-boş dengelerini, sokak/cadde kesit ve silüetlerini, kat yüksekliklerini ve alana etkilerini, farklılık ve benzerlik gösteren bölgeleri "Fiziksel Çevre ve Yapılar" başlığıyla bir grup incelemiştir. Diğer bir grup da Eskişehir'in en önemli kentsel strüktürlerinden olan Porsuk çevresi, demiryolu bölgesi, Hatboyu Bulvarı gibi alanlarda sosyal ve kamusal eylemleri incelemiş, eskiz, kesit ve eylem kesitleriyle anlık fragmanları yansıtmaya çalışmıştır. Bu çalışmalar sonucunda ise, her öğrenciden yaptığı analizleri bireyselleştirmesini ve bir senteze ulaştırması beklenmiş ve alana dair algıladıkları imgeleri bir kavramsal maketle anlatmaları beklenmiştir. Tasarım fikri ürettikleri ve bunu sonuca ulaştırdıkları 8 haftalık sürecin 3 haftalık zaman diliminde öğrenciler en az 3-4 adet kavramsal maket üreterek, tasarım fikirlerini geliştirmişlerdir. Stüdyonun sürecinin yönetilmesinde kasıtlı bir seçim olarak bu zaman dilimi uzun tutulmuş, nihai bir proje üretmekten ziyade, öğrencilerin edindikleri ve gözlemledikleri bilgileri güçlü bir tasarım fikrine ulaştırarak temsil etmeleri önemsenmiştir.

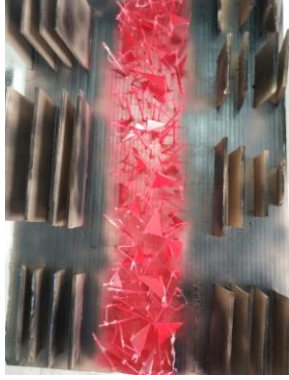
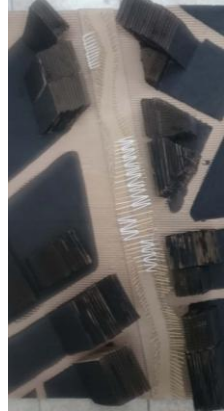
4.3.ALANA GENEL YAKLAŞIM

Tabloda yer alan 14 öğrenciye ait kavramsal maketler değerlendirildiğinde en önemli ortak yaklaşım, Hatboyu Bulvarı'nın yakın çevresinden bağımsız bir kent parçası olarak değerlendirilemeyeceği ve kesinlikle kente ve kentliye birçok noktada temas etmesi gerekliliğidir. Örneklerde de görüldüğü üzere lineer olarak kent içerisinde yer alan bölgede yapılacak olan müdahalenin alan özelinde sınırlı kalmadan doğrusal hatta yer alan kent parçalarıyla entegrasyonunu temsil eden maketler üretilmiştir. Özellikle Grup 2'de yer alan yaklaşımlar bunu temel mesele olarak aktarmışlardır. Bu nedenle bu gruptaki maketlerde Hatboyu'nun fiziki sınırlarını yok etmek ve kente akışları kuvvetlendirmek kasıtlı bir tasarım yaklaşımıdır. Grup 4'te yer alan maketler ise alanın lineer niteliğinin demiryolunun temsili bir imgesi olarak korunarak, yakın çevresiyle ilişki kurma yaklaşımını benimsemiştir. Bu projeler, alana yapılacak bir müdahale ile yakın çevresinin de dönüşeceği savını ileri sürer. Grup 1'de yer alan maketler ise alanın lineer aksını koruyarak alanın yakın çevresiyle ilişkisini benimseyen ancak bunu daha sınırlı, kontrollü ve yarı-geçirgen özellikte tutmayı benimseyen fikirlerden oluşmaktadır. Grup 3 ise diğer grupların aksine alanın lineer özelliğinin aksine daha noktasal ve parçalı müdahaleler yaparak alanı örgütlemişlerdir.

4.4.TOPLUMSAL BELLEK NESNESİ OLARAK DEMİRYOLU'NUN TEMSİLİ

Üretilen kavramsal maketler üzerinden değerlendirme yapıldığında bir bellek nesnesi olarak 'demiryolu'nun ve kent için içerdiği anlamların dolaylı temsilleri projelerde okunmaktadır. Öğrencilerin büyük bir çoğunluğu, demiryolunu kentin 20.yüzyılda gelişimini sağlayan ve yerleşmelerin doğrudan yönlerini belirleyen bir strüktür olarak düşünerek, kenti hem bölen hem de birleştiren bir öge olarak yerin altına alınmasıyla ortada kalan kentsel boşluğun lineer hattının korunmasını düşünmüşlerdir. Hatta bu hattın daha da güçlendirilmesi, sınırın katmanlaştırılmasını tıpkı demiryolunun yaptığı gibi ve mevcut dokuda gözlemledikleri gibi güneyi ve kuzeyini kentsel mekan, doku, silüet gibi özellikler açısından ikiye ayıran bir nesne olarak tasarımın demiryolu gibi davranmasını benimseyen görüşler de olmuştur. Bunların dışında 1 öğrenci de doğrusal olarak uzanan Hatboyu Bulvarı'nda daha noktasal bir müdahale yaparak, bu müdahalenin tüm alanı dönüştürücü gücünün olmasını öngörmüşlerdir. Bu noktasal müdahale rampalar aracılığıyla deneyimlenen düzeyde bir anı mekanı kurgulayarak, demiryolunun doğrusallığını başka bir boyutta yorumlamıştır. Bazı projelerde ise demiryolunun bellek nesnesi olarak temsili, önerilen programlarla sağlanmaya çalışılmıştır.

Tablo 2: Öğrencilerin kavramsal tartışmalar sonucu ürettikleri konsept maketlerinin gruplandırılmış görselleri

GRUP 1				
	Bahtiyar Yardımcı	Fatma Hilal Kotan	Esra Nur Tel	
GRUP 2				
	Ahmet Ay	Hümeysra Kuzu	Ayşe Sarıçoban	Şeyhmus Can Çelik
GRUP 3				
	Barış Arslan	Büşra Geçit	Damlanur Erteker	

GRUP 4				
	Serin Aylin Çalık	İrem Kurt	Merve Çövüt	Şevhat Ayık

Tablo 3: Öğrencilerin geliştirdikleri önerilere ait süreçte ve finalde ürettikleri görseller – İrem KURT

Süreç ve Maketler	
	
Tasarım Yaklaşımı	
Kent silüetlerini uzamda yer alan farklı büyüklük ve biçimlerde üç boyutlu birimlerin oluşturur ve bunların birbirleriyle olan ilişkisi de kent denilen organizmayı oluşturmaktadır. Mevcut kent parçalarına böyle bakıldığında onları daha küçük parçalara bölmek, bir araya getirmek ve aralarındaki geçişleri tanımlamak kenti ve onun değişimini anlamak için önemli bir araçtır. Bunun yanı sıra bellek, tek yönlü ve doğrusal olarak zamanla biriken soyut bir kavram olmayabilir. Mekansal olarak da kökenlenen ve görsel kodlarla biriken, hatırlanan ve yığılan bazı parçalardan oluşur. Bütün bu bilgiler, demiryolunun kente bıraktığı boşluğun doğrudan fiziki temsillerle yansıtılması ve tanımlanması gerektiği mesajını vermektedir. Bu doğrultuda tasarım alanı demiryolunun doğrudan temsili olan beş aksla ve gridlerle parçalanmış ve bu parçalar üç boyutlu yüzeylere dönüştürülerek açık, yarı-açık ve kapalı alan organizasyonlarıyla tanımlanmıştır. Hatboyu Bulvarı boyunca devam edecek bu beş aks, yer yer zeminde bir ize dönüşmekte ve araç geçişini imkanı kılma; yer yer bir ağaç dizisine dönüşmekte; yer yer de düşeyde düzlemler tanımlayarak kamusal eylemlere imkan tanıyacak saçaklar, döşemeler oluşturmaktadır.	

Proje Görselleri



Tablo 4: Öğrencilerin geliştirdikleri önerilere ait süreçte ve finalde ürettikleri görseller –
Büşra GEÇİT

Süreç ve Maketler



Tasarım Yaklaşımı

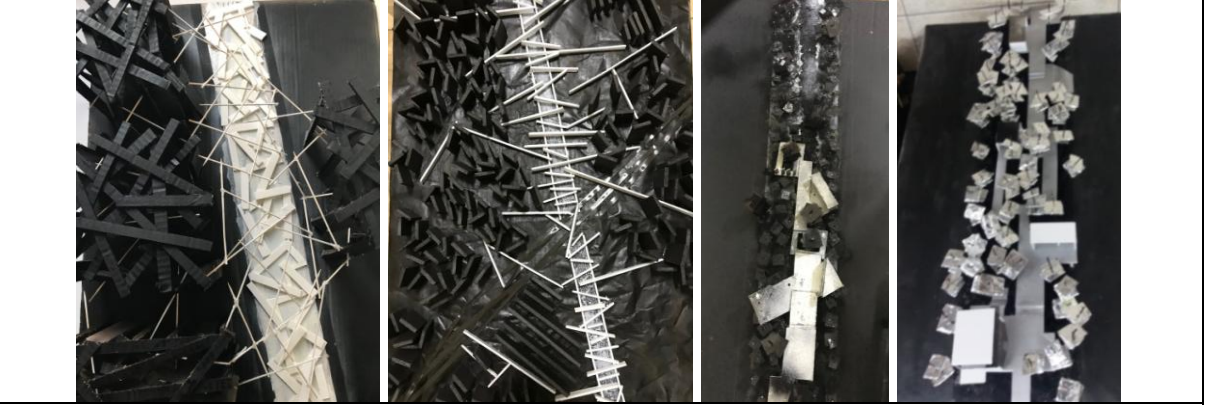
Kent hareketli ve sabit tüm aktivitelerin, program ve biçimlerin zeminidir. Kentin potansiyellerini keşfetmek için doğurgan altyapılar oluşturmak ve kentliye yeni 'aralık'ları sunmak tasarımcının görevi olmalıdır. Aynı zamanda kent birbiriyle benzeşmeyen kentsel parçaların ve dolayısıyla da çatışmaların kavramsal ve fiziki zeminini oluşturur. Demiryolunun bir asrı aşkın bir süredir kente çizdiği lineer doğrusal hattın mekansal varlığı zamansal ve mekansal olarak yeni bir sirkülasyon ve akışla yorumlanmıştır. Demiryolunun kente bıraktığı parçada stratejik olarak seçilen bir alanda demiryolunun dolaylı anlatımlarının ve temsillerinin izletilmesi planlanmıştır. Rampalarla oluşturulan bu alanda vizör görevi gören bakı noktalarından fabrikalar bölgesinin ve bacaların mevcut varlıklarının izletilmesi yoluyla demiryolunun kente katkılarının fiziki izlerinin hatırlatılması amaçlanmıştır. Aynı zamanda yarı-açık ve kapalı alanlarda kurgulanan sergi alanları da bu hatırlamayı kuvvetlendirecek nesneleri barındırmakta ve hatırlamanın mekansal olarak kökenleşmesini sağlamaktadır.

Proje Görselleri



Tablo 5: Öğrencilerin geliştirdikleri önerilere ait süreçte ve finalde ürettikleri görseller – Hümeyra KUZU

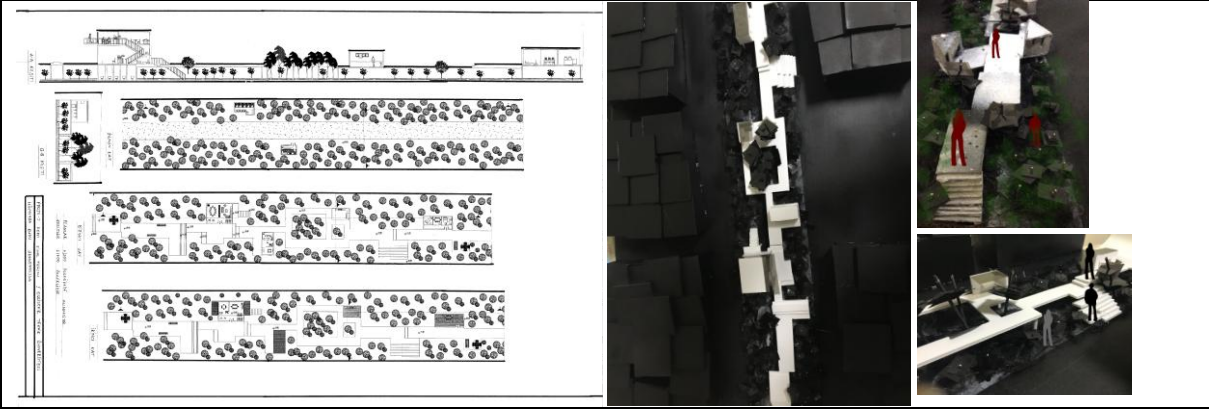
Süreç ve Maketler



Tasarım Yaklaşımı

Modern kent, üzerinde barındırdığı mimari ve kentsel fragmanlarla zamansal ve mekansal olarak değişen dinamik bir organizmadır. Yapılan her bir müdahale yeni bir dönüşüm sürecini başlatır ve tasarımcılar bu sürecin moderatörüdür. Ancak tasarım dikte edilen bir durum da oluşturmamalı ve mekansal olarak sadeliği ve özü barındırmalıdır. Buradan yola çıkarak, kent belleğinde önemli bir yere sahip demiryolu hattının yer altına alınmasıyla oluşan kentsel boşluğun toprak zeminle beraber doğal hayata terkedilmesi ve yapılacak tüm müdahalelerin yeni bir kent zemininde yapılması öngörülmüştür. Mevcut kent zeminini yeni dikilecek ağaçlarla beraber doğal yaşamına terkedilirken, kamusal hayat akışı zemine minimumda temas edecek hafif strüktürlerin farklı kotlarla oluşturduğu yeni kent katmanında örgütlenecektir. Zaman içerisinde doğanın bu alanı ele geçirmesiyle beraber tasarım kendini sadece kentlinin eylemlerinde var ederek izletecektir. Bu projede, demiryolunun Cumhuriyet kentini dönüştürmedeki gücü, doğanın çağdaş kenti istilasıyla metaforik olarak benzeştirilmiştir. Böylece kentin dinamik koşullarına adaptasyon sağlanacaktır.

Proje Görselleri



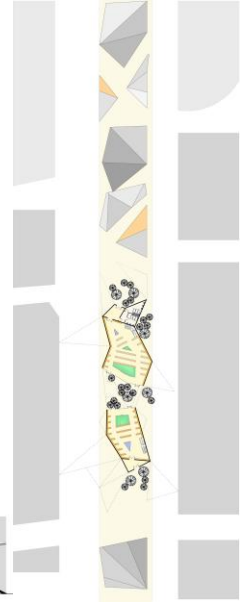
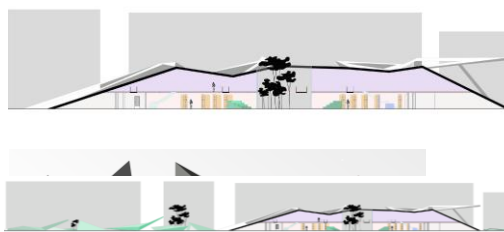
Tablo 6: Öğrencilerin geliştirdikleri önerilere ait süreçte ve finalde ürettikleri görseller - Şevhat AYIK

Süreç ve Maketler



Tasarım Yaklaşımı

Hatboyu Bulvarı, demiryolunun yer altına alınmasıyla kentte yaratılan bir tanımsız bir kentsel boşluktur. Mevcut projede yaratılan kot farkları ve yüzeyler yapı çevre, araç yolu ve yayalar arasında bir sınır koymakta ve yayanın alana katılımını engellemektedir. Öneri tasarım, demiryolunun kente bıraktığı boşluğu üç boyutlu bir hacim gibi düşünerek, bu boşluğu araç ve yaya sirkülasyonu analizleri sonucunda belirlenen akslarla düşeyde ve yatayda bölen medyatik yüzeyler ve topoğrafya oluşturmayı hedeflemiştir. Bu yüzeylerin potansiyelleri saçak, topoğrafya ve duvarlar aracılığıyla açık, yarı-açık ve kapalı alanları kurgulamasıdır. Fiziki olarak, demiryolunun doğrusal hattını parçalayan bu yaklaşım, önerdiği medyatik yüzeylerle ve üretim fonksiyonuyla imsel olarak hatırlamayı sağlamaktadır. Hafif strüktürlerle kurgulanan saçaklar kapalı alanda bir kitaplık kullanımı öngörmüştür.



5. Tartışma ve sonuç

Cumhuriyet modernleşmesinin Anadolu'daki temsillerinden biri olan Eskişehir kentinde demiryoluna dair anımsanan ve unutulananların bütünü çok fazla şeye işaret etmektedir. 10 yıl önce kente gelenler için, yaya olarak hemzemin geçitte dakikalarca beklemenin, sonrasında koşuşturmanın ve bu ritüellere alışmanın, trenlerin kent içerisinden geçerken çıkardığı tüm seslerin bir parçası haline gelmenin, trenyolunun somut ve soyut olarak ayırdıkları ve birleştirdiklerini gözlemlemenin, buluşma noktalarının, demiryolunun hemen kuzeyinde yer alan onlarca bacanın ve daha birçoğunun temsili olan demiryolunun ortak anıları kentle yeni tanışanlar için hiç yoktur. Connerton'ın toplumsal hafıza ve anımsama ile ilgili söyledikleri tam da bu noktada gerçek olmaktadır. Connerton (1999: 1), Proust'un Marcel karakterinin Amerikalı genç bir kadınla Fransa'da tanışması ve geçmişe dair öyküler anlatınca birbirlerini hiç anlamamalarını, herhangi bir toplumsal düzene katılmış bulunanların ortak anılarının olduğunu varsaymanın örtük bir kural olduğu gerçeğine vararak anlatır. Sadece aynı toplumsal dünyada yaşamak ortak deneyimleri ve anıları paylaşmaya yetmez, zamansal olarak ayrılıklar kuşağa özgü bellekleri getirir. Doğası gereği normal olan bu süreç, mekânsal değişikliklerde, Proust'un Marcel'inde olduğu gibi yabancılaşmayı getirmektedir. Yukarıda anlatılan stüdyo çalışması da, kentin gelişimini yüzyılı aşkın süredir doğrudan etkileyen demiryolu ile ilgili doğrudan ortak anılara dahil olmayan toplumun bir kesiminin var olan fiziki mekan ve araştırmalardan elde ettikleri bilgiler üzerinden analizler yaparak ürettikleri tasarım fikirleri ile demiryolunun kente bıraktığı boşluğu nasıl örgütlediklerini anlatmaktadır. Kuşkusuz aynı çalışma kentte uzun yıllardır yaşayan ve demiryolunun yeraltına alınmadan önceki sürecini deneyimleyen mimarlık öğrencilerinden oluşan bir grup tarafından üretilse daha farklı sonuçlara ulaşacaktır. Ancak bu durum çalışmanın kısıtlılığı değil tam tersi potansiyelini oluşturmaktadır. Kenti henüz yeni tanıyan ve kent hakkında derinlemesine bilgi sahibi olmayan bir öğrenci grubu tarafından, kentin, kent kimliği öğelerinin, demiryolunun fiziksel ve imgesel olarak nasıl algılandığının objektif göstergesidir. Stüdyo sürecinin başında yapılan "zihin haritaları" çalışması göstermektedir ki öğrenci kenti bir turist gibi deneyimlemektedir. Zihninde parçalı imgeler vardır ve bunları bütünleyecek ilişkiler ağı mevcut değildir. Bu ağın tamamlayıcı öğeleri ise bilgi ve deneyimdir. Stüdyo süreci içerisinde üretilen çalışmalar da göstermektedir ki elde edilen bilgi, geçmiş kuşakların alan ile ilgili aktarımları ve mevcut duruma dair kendi çıkarımları ilişkiler ağını örmüş ve bellekte alana dair zamansal ve mekânsal olarak kayıtlar başlamıştır. Mimari proje 1 seviyesinde ve 15 haftalık süreçte 14 öğrenci ile elde edilen veriler kuşkusuz derinlemesine çıkarımlar yapmak için çok yetersizdir. Ama bu çalışma özelinde, sosyal bilimlerin kavramlarından beslenen mimarlık disiplininin kavramsal yaklaşımlarla özgün tasarım fikri üretme oranı artmaktadır. Stüdyo sürecinin başında düşünülen, yer altına alınan demiryolunun kente bıraktığı boşluğun üretilen tasarımlarla Eskişehir kentine ait toplumsal bellek izlerini okumak ya da okutmak hedefini devamlı öğrencilerin hepsinin doğrudan ya da dolaylı olarak tasarım düşüncelerinde yansıttıkları gözlemlenmiştir. Stüdyonun yürütücülerinin dönem sonu hedefleri ve Mimari Proje 1 dersinin öğrenme çıktıları nicel olmayan verilerle değerlendirildiğinde öğrencilerin genel olarak başarılı ve verimli bir süreç geçirdiği gözlemlenmiştir. Bu çalışmanın, stüdyo süreci sonucunda üretilen bir projeden çok süreç içerisinde üretilen ve çoğunlukla maketlerle temsil edilen tasarım fikirlerini önemsemesi, henüz mimarlık eğitiminin başında olan öğrencilerin tasarlamayı öğrenmeye dair bir deneyim sahibi oldukları söylenebilir. Stüdyo sürecinin kavramsal okumalar, çeşitli uygulamalar, kent okumaları gibi kompleks ve çok boyutlu olduğu düşünüldüğünde, yürütücüler tarafından tasarlanan bu stüdyonun çok çeşitli yöntemlerden sadece biri olarak algılanması yerinde olacaktır.

Referanslar

- Akın Güler, G. ve Tural, O. (2015) *Eskişehir Kent Merkezi'nde Demiryolunun Yer Altına Alınarak Terk Ettiği Zeminin Kentsel Mekana Katılımı*, 27.Uluslararası Yapı ve Yaşam Kongresi 01-02 Ekim 2015 , Bursa, TMMOB Mimarlar Odası Bursa Şubesi, s.229-306.
- Aksoylu, S. (2012) *Cumhuriyet Dönemi'nde Sanayi Tesislerinin Eskişehir'in Mekansal Gelişimine Etkileri*, Eskiye Dergisi, Yıl:4 Sayı: 46, s. 48-56.

- Bauman, Z. (2017) *Kimlik*, Ankara: Heretik Yayıncılık.
- Casey, E.S. (1987) *Remembering: A Phenomenological Study*, Bloomington ve Indianapolis: Indian University Yayınları.
- Connerton, P. (1999) *Toplumlar Nasıl Anımsar?*, İstanbul: Ayrıntı Yayınları
- Connerton, P. (2011) *Modernite Nasıl Unutturur?*, İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Çayır, C. (2010) *Sanayi Mirasının Korunarak Yeniden İşlevlendirilmesi Eskişehir Fabrikalar Bölgesi Çift Kurt Kiremit ve Tuğla Fabrikası Örneği*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık ABD
- Ertin, G. (1994) *Eskişehir Kentinde Yerleşmenin Evrimi*, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Hayden, D. (1997) *The Power of Place: Urban Landscapes as Public History*, London: MIT Press.
- Huyssen, A. (1999) *Alacakaranlık Anıları: Bellek Yitimi Kültüründe Zamanı Belirlemek*, İstanbul: Metis Yayınları.
- Kılınç, K., Yılmaz, A., & Pasin, B. (2015) *Hatırlamanın ve Unutmanın Kentsel Sahnesi olarak Kültürpark'ın Belleği* Ed: K. Kılınç, A. Yılmaz, & B. Pasin, "İzmir Kültürpark'ın Anımsa(ma)dıkları" , s.7-19, İstanbul: İletişim Yayınları
- Kolsal, F., Şensoy, G., Yeşiltepe A.D. (2018) *Parçalı Kent Deneyimleri*, ISUEP Uluslararası Kentleşme ve Çevre Sorunları Sempozyumu: Değişim/Dönüşüm/Özgünlük, 28-30 Haziran 2018 Anadolu Üniversitesi, Eskişehir
- Perec, G. (2009) *Olağan-ıçi: Gündelik Hayatın Envanteri*, İstanbul: Everest Yayıncılık.
- Uğurlu K., Ençevik Z., (2011) *Eskişehir Şehrengizi Muhacirler ve Manavlar*, Konya: Çizgi Kitabevi Yayınları
- Üstün, B. (2014) *Modernleşme Sürecinin Eskişehir Konut Alanları ve Konut Tipolojilerine Etkisi*, Eskişehir Modern Mimari Mirasının Araştırılması ve Belgelenmesi Bilimsel Araştırma Projesi Kitabı, Proje No: 1110F159, Proje Yürütücüsü: Prof.Dr.Nuray ÖZASLAN, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi

Teşekkür

Bu çalışmanın oluşmasını sağlayan verilerin bir bölümü 2018-2019 Güz Dönemi MİM 251 Mimari Proje I dersinde üretildikleri için öğrencilerimiz, Merve Çövüt, Ayşe Sarıçoban, Büşra Damlanur Erteker, Fatma Hilal Kotan, İrem Kurt, Büşra Geçit, Şevhat Ayık, Bahtiyar Yardımcı, Hümeysra Kuzu, Esra Nur Tel, Şeyhmus Can Çelik, Ahmet Ay, Barış Arslan, Serin Aylin Çalık'a ve jürilerde değerli katkılarıyla projelerin gelişmesini sağlayan Tuğba Dönmez, Duygu Semerci, Nihan Akgün ve Fatma Kolsal'a teşekkürlerimizi sunarız.