

Camın Mekan Kurgusunda Yersizlik/Zamansızlık Kavramı,
Havaalanı Örnekleme

Ali Çiğın

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimarlık Anabilim Dalı

Ekim 2009

Placelessness/Timelessness Concept Of Glass in Environment Set Up,
Airport Sampling

Ali iğan

MASTER OF SCIENCE THESIS

Department of Architecture

October 2009

Camın Mekan Kurgusunda Yersizlik/Zamansızlık Kavramı,
Havaalanı Örnekleme

Ali iğan

Eskişehir Osmangazi Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Lisansüstü Yönetmeliği Uyarınca
Mimarlık Anabilim Dalı
Yapı Bilgisi Bilim Dalında
YÜKSEK LİSANS TEZİ
Olarak Hazırlanmıştır

Danışman: Yrd.Doç.Dr. Ayşen elen Öztürk

Ekim 2009

ONAY

Mimarlık Anabilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi Ali Çiğın'ın YÜKSEK LİSANS tezi olarak hazırladığı "Camın Mekan Kurgusunda Yersizlik/Zamansızlık Kavramı, Havaalanı Örnekleme" başlıklı bu çalışma, jürimizce lisansüstü yönetmeliğın ilgili maddeleri uyarınca değerlendirilerek kabul edilmiştir.

Danışman : Yrd. Doç. Dr. Ayşen Çelen Öztürk

İkinci Danışman : -

Yüksek Lisans Tez Savunma Jürisi:

Üye : Doç. Dr. Sadun Özel

Üye : Yrd. Doç. Dr. Ayşen Çelen Öztürk (Danışman)

Üye : Yrd. Doç. Dr. Terane Mehemmedova

Üye : Yrd. Doç. Dr. Halil Dinçel

Üye : Doç. Dr. Aysu Akalın

Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun tarih ve sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof. Dr. Nimetullah BURNAK

Enstitü Müdürü

ÖZET

Tarihsel süreçte insan ve onun çevresel etkileri incelendiğinde, dönemsel olarak değişen ve hızla gelişen kentler ve yeni kent mekanlarının, ortaya çıktığı görülmektedir. Günümüzde insan ve onun çevresinde oluşturduğu nitelik ve niceliği ile mekan, yani “*yer kavramı*” çeşitli değişiklikler yaşamaktadır. Modern kentlerde oluşturulan, yerelliğin ve çeşitliliğin gittikçe azaldığı, yeni mekansal kurgular, zamanla yok-yerlere dönüşmektedir. Özellikle havalimanları, garlar, alışveriş merkezleri, otoyollar, “*yer-olmayan*” kavramının en belirgin örneklerindedirler. Buralar buldukları coğrafi bölgeye, kültürel değerlere, yaşanmışlığa, kısacası buldukları yere ait değildirler, sistem olarak tek tiptirler. Hacimsel büyüklük, kullanılan malzeme, sistemin devamlılığını sağlayan elemanlar (kontrol, yönlendirme, bilgilendirme, bekletme, eğlendirme vb.), tabelalar, işaret levhaları, çizgileri, hız sınırının belirtilmesi her yerde aynıdır.

Havalimanları “*yok-yerler*” olup, bir nevi kentler arasındaki eşiktir. Terminal programlarının yer aldığı bu büyük boşluklu devasa mekanlar, hızlı zaman akışı içerisinde, kişide duygusal bir boşluk hissi yaratır. Bu boşluk hissi, kişinin referans alamadığı ya da daha önce deneyimlenemediği, mekan kurgusu ile oluşur.

Cam malzeme, gelişmiş teknoloji ile tasarıma yeni açılımlar getirmiş ve oluşan kavramlar mekan kurgusunu değiştirmeye başlamıştır. Mimaride, masiflikten şeffaflığa geçişi sağlayan cam malzeme, aynı zamanda mekanda yarattığı psikolojik etkiler ile kullanıcıya farklı açılımlar yaratmıştır. Görme alanını genişleten insanın; cam malzeme kullanımı ile “Bakma-Scopofili içgüdü” tatmin edilmeye başlanmış ve yeni kentsel programatiklerin yarattığı yersizlik hissini verdiği travma, camın yardımıyla baş etme yöntemine, bakma hazzına dönüşmüştür.

Bu çalışmada Türkiye’de son dönemde yapılan, ikisi de yarışma yoluyla elde edilen ve inşa edilen, havalimanlarının mekansal kurgusu ve bu kurguda camın tasarıma etkisi incelenmiştir. İzmir Adnan Menderes ve Ankara Esenboğa Havalimanlarının seçilmesinin nedeni, yersiz olarak tanımlanan havalimanlarının, seçilen bu havalimanlarında oluşturulan iç ve dış mekan kurgusuyla, yerle ilişki kurma çabalarıdır.

Anahtar Kelimeler: Yer olmayan, Yersizlik/Zamansızlık, Cam, Havalimanı, M. Auge.

SUMMARY

Throughout the history, when the human and his environmental effects are investigated, the arise of the periodically shifted and rapidly developed cities and new urban places are seen. At the present day, human and the space around him with its quality and quantity, in other words “*the concept of place*” is face with several modifications. Decreasing locality and variety the new spatial constructs, which are formed in modern cities, are turning into non-spaces. Especially airports, train stations, shopping malls, and highways are the most specific examples of the “*non-place*” concept. Being not belong to their region, cultural values, or the place, these buildings are one-type standard. Everywhere the spatial extent, used materials, the elements which are keeping the continuity of the system (control, orientation, information, spooling, and entertainment etc.), signs, alignments, and the speed limiter signs are the same.

Being the threshold between the cities, the airports are “*non-places*”. Having the program of an airport terminal, this buildings with widely floated spaces make the people feel a emotional emptiness in the quick passage of time. This sense of emptiness is caused from the spatial construction, which the person cannot take up references or haven’t experienced before.

Glass materials bring new expansions to design area with the development of technology and the growing concepts are beginning to change the construction of space. Providing the transition between transparency and solidity in architecture, glass materials bring various expansions to its users by making psychological effects. Using the glass materials, people expands his visual area, his “Looking-Scophilia instinct” begins to satisfy, and the trauma of the sense of placelessness, that new urban programmatic create, turns into looking pleasure.

In this study, the spatial construct of two airport terminals, both of whom designs are acquired via architectural contests and lately built in Turkey, and the effect of glass are investigated. The reason of choosing İzmir Adnan Menderes and Ankara Esenboğa Airports is their effort of being related to its place by its construction of inner and outer space, on the contrary of the placelessness of common airport terminals.

Keywords: Non-place, Placelessness/Timelessness, Glass, Airport, M. Auge.

TEŞEKKÜR

Yüksek Lisans çalışmalarında bana danışmanlık ederek, beni yönlendiren ve her türlü olanağı sağlayan danışmanım Yrd. Doç. Dr. Ayşen Çelen Öztürk'e, yüksek lisans eğitimim süresince bana katkı sağlayan ders hocalarıma, değerli jüri üyesi hocalarıma, bana değerli zamanlarını ayırarak sorularımı yanıtlayan, konuyla ilgili olarak beni bilgilendiren Mimar Y.Kenan Güvenç'e, "Terminal" filmi yorumlarıyla bana yardımcı olan Kısa Metraj Film Yönetmeni Kamil Mingü'ye, Havalimanı tasarımlarında röportajları ile bana katkı sağlayan Y.Mimar-Restorasyon Uzmanı Yakup Hazan'a, Mimar Suzan Esirgen'e ve bu uzun süreçte daima yanımda olan aileme teşekkür etmeyi bir borç bilirim.

Ali ÇİĞAN

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET.....	v
SUMMARY.....	vi
TEŞEKKÜR.....	vii
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	xi
1. GİRİŞ VE AMAÇ.....	1
2. MEKANSAL OLARAK MASİFLİKTEN ŞEFFAFLIĞA GEÇİŞ.....	4
2.1. Mimari Tasarımda Cam Kullanımının Tarihsel ve Teknolojik Süreci	4
2.2. Tasarımda Cam Kullanımı ile Beliren Kavramlar.	17
2.2.1. Fiziksel Varlık, Görsel Yokluk: Şeffaflık-Saydamlık.	19
2.2.2. Görsel Yanılsamalar: Yansıtıcılık.	24
2.2.3. Hafiflik	27
2.2.4. Sınır ve Güvenlik.	32
2.3. Modern Dünyada Değişen Zaman-Mekan Algısı	33
3. YENİ MEKAN TANIMI OLARAK, YERSİZLİK/ZAMANSIZLIK KAVRAMI, HAVALİMANLARI ÜZERİNDEN İNCELENMESİ.....	37
3.1. Marc Auge'nin Yersizlik/Zamansızlık Kavramı.	37
3.2. Havalimanlarında Zaman-Mekan Algısı.	43
3.3. Yersizlik-Zamansızlık Kavramının "The Terminal" Filmi Üzerinden Analizi.	45
3.4. Camın Havalimanlarında Yersizlik/Zamansızlık Kavramını Yeniden Örgütlemesi. . .	54
4. TÜRKİYE'DE SON DÖNEMDE YARIŞMA PROJELERİ İLE YAPILAN HAVALİMANLARINDA CAMIN MEKAN KURGUSUNA ETKİSİ.	58
4.1 İzmir Adnan Menderes Havalimanı Tasarımı ve Cam Kullanımı.	58
4.2. Ankara Esenboğa Havalimanı Tasarımı ve Cam Kullanımı.	67

İÇİNDEKİLER (devam)

	<u>Sayfa</u>
5. TEZİN SONUÇLARI.....	75
6. KAYNAKLAR DİZİNİ.....	78
7.EKLER.....	84

Ek.1. İzmir Adnan Menderes Havalimanı Tasarımcısı Yakup Hazan'la Yapılan Röportaj

Ek.2. Ankara Esenboğa Havalimanı Tasarımcısı Suzan Esirgen'le Yapılan Röportaj

ŞEKİLLER DİZİNİ

<u>Sekil</u>	<u>Sayfa</u>
Şekil 2.1.1 Pompei Antik Kenti.	5
Şekil 2.1.2 San Marco Kilisesi, İç Mekan.	6
Şekil 2.1.3 Ayasofya, İç Mekan.	6
Şekil 2.1.4 Saint Dennis Katedrali, İç Mekan Görünüşleri.	8
Şekil 2.1.5 Chartres Katedrali Görünüşleri.	9
Şekil 2.1.6 St. Chapelle Katedrali Görünüşleri.	9
Şekil 2.1.7 St. Wollaton Hall İç-Dış Görünüşleri.	10
Şekil 2.1.8 St. Queen's House Görünüş.	11
Şekil 2.1.9 Town Hall, Antwerp Görünüş.	11
Şekil 2.1.10 Versailles Sarayı, Cephesi ve Aynalı Salon Görünüşleri, Paris.	11
Şekil 2.1.11 The Crystal Palace, Sydenham Hill, Sir Joseph Paxton, İngiltere, 1851.	13
Şekil 2.1.12 Galerie D'Orleans Görünüş.	14
Şekil 2.1.13 Bruno Taut'un Cam Pavyonu, 1914.	15
Şekil 2.1.14 Cam Evi, Philip Johnson.	15
Şekil 2.1.15 Cite de Refuge, Le Corbusier, Paris, 1929-33.	17
Şekil 2.2.1 Louvre Cam Piramidi Dış-İç Görünüşleri, Ieoh Ming Pei, Fransa.	19
Şekil 2.2.1.1 Welsh Assembly Government, Richard Roger, İngiltere, 1998-2005.	20
Şekil 2.2.1.2 The Tower of Wind Toyo Ito.	21
Şekil 2.2.1.3 Barselona Pavyonu, Mies Van Der Rohe, 1929.	22
Şekil 2.2.1.4 Farnsworth Evi, Mies Van Der Rohe, 1949.	23
Şekil 2.2.1.5 Farnsworth Evi	24
Şekil 2.2.2.1 Design Friedrichstrasse, Mies Van Der Rohe, 1919.	25
Şekil 2.2.2.2 Multifamily Residence, Christian Kerez, Zurich 2003.	26
Şekil 2.2.3.1 Dulles Havaalanı, Eero Saarinen Virginia, ABD.	28
Şekil 2.2.3.2 Justizzentrum Leoben Hapishanesi, Josef Hohensinn, Avusturya.	28
Şekil 2.2.3.3 İlk Asma Cam Duvarlar, Glasbau Hahn.	30
Şekil 2.2.3.4 Cam Basamak.	30
Şekil 2.2.3.5 Water/Glass House, Kengo Kuma, 1995.	31
Şekil 2.2.4.1 Camlı Ara Geçit (Çelikle Taşınmaktadır)	33

ŞEKİLLER DİZİNİ (devam)

<u>Şekil</u>	<u>Sayfa</u>
Şekil 3.3.1 “The Terminal” Film Başlangıcı.	45
Şekil 3.3.2 “The Terminal” Film Afişi.	46
Şekil 3.3.3 “The Terminal” Filminden Görüntü.	46
Şekil 3.3.4 “The Terminal” Filminde Yönlendirme.	47
Şekil 3.3.5 “The Terminal”de Mekansallaşma-1.	48
Şekil 3.3.6 “The Terminal”de Mekansallaşma-2.	51
Şekil 3.3.7 “The Terminal” Filminden Görüntü Bindirme Hali.	52
Şekil 3.3.8 “The Terminal” Filminde Dış-İç Kontrol Yüzeyi.	52
Şekil 4.1.1 İzmir Adnan Menderes Havalimanı ve Çok Katlı Otoparkı Görünüşü.	58
Şekil 4.1.2 İzmir Adnan Menderes Havalimanı ve Çok Katlı Otoparkı Kesit Eskizi.	59
Şekil 4.1.3 Adnan Menderes Havalimanı Check-In Holü Görünüşü.	59
Şekil 4.1.4 Gelen Yolcu Katı Planı.	60
Şekil 4.1.5 Adnan Menderes Havalimanı İç Mekandan Görünüş.	61
Şekil 4.1.6 Gelen Yolcu Katı Planı.	62
Şekil 4.1.7 Adnan Menderes Havalimanı Gece Görünüşü.	63
Şekil 4.1.8 Seraların İçten Görünüşü.	63
Şekil 4.1.9 Adnan Menderes Havalimanı Cephe Detayı.	64
Şekil 4.1.10 Hayalet Cephe (Gate’lerden)	64
Şekil 4.1.11 Adnan Menderes Havalimanı Görünüşleri.	65
Şekil 4.1.12 Adnan Menderes Havalimanı Gelen Katı Bekleme Mekanı.	65
Şekil 4.1.13 Cam Polis Kabinleri-Şeffaf Panoramik Asansör.	66
Şekil 4.1.14 Camdan Yapılmış Kubbe.	66
Şekil 4.1.15 Kanopi Üstü Cam Detayları.	67
Şekil 4.2.1 Ankara Esenboğa Yeni İç-Dış Hatlar Havalimanı Apron Görünüşü.	68
Şekil 4.2.2 Gelen ve Giden Yolcu Katları Planları.	69
Şekil 4.2.3 Havaalanı İçindeki “Hayat”	70
Şekil 4.2.4 İç Mekan Görünüşleri.	71
Şekil 4.2.5 Ankara Esenboğa Yeni İç-Dış Hatlar Havalimanı Genel Kesiti.	71
Şekil 4.2.6 Havaalanı Kabuğundaki Malzeme Çeşitliliği ve Şeffaflık.	72

ŞEKİLLER DİZİNİ (devam)

<u>Şekil</u>	<u>Sayfa</u>
Şekil 4.2.7 Esenboğa Havalimanı Apron Cephesi Görünüşü	72
Şekil 4.2.8 Durağan İç Mekan Bütünlüğü.	73
Şekil 4.2.9 Çatıda Kullanılan Camlardan Görünüşler (Işık-Gölge Birleşimi)	74
Şekil 4.2.10 Camın Taşıyıcılığı-Yansıtıcılığı.	74

BÖLÜM 1

GİRİŞ VE AMAÇ

Yeni dünya kenti, geçmişi olmayan, katmansız, tabakasız, film stüdyosu gibi, yüzeysel, sonsuz yıkım ve yeniden yapım süreci içinde görülmektedir. Bu kentte sokaklar, kamusal alanlar, araç-otoyollar ve hız için boşaltılmıştır. Kamusal alan televizyon, medya ve iletişim aygıtları ile yer değiştirerek yok olmaktadır. İnsanlar bakıp, görüntüyü, imgeyi satın almaktadırlar. Mekan somut, katı bir şey olmaktan çıkmakta, pasif olarak belirli bir uzaklıktan bakılan, ancak doğrudan yaşanmayan bir olgu haline gelmektedir.

Augé'ye göre "yer" kimlik, ilintili olmak, geçmişi olmak ile tanımlanır. Aynı içeriklerden yoksun olan fiziki alan ise "yok-mekan" ya da "yok-yer"dir (non-place). Global dünya "yok-mekan"lar, "yok-yer"ler üretmektedir. Bu "yok-yer"ler mevcut "yer"lerle bütünleşmez, ayrık dururlar; bu mekanlarla duygusal bağlantı kurulmaz. Havayolu, demiryolu, karayolu ve bunların üstünde giden taşıtlar ve onlara ait istasyonlar, havalimanları, garlar, oteller, süpermarketler, alışveriş merkezleri, büyük eğlence parkları, internet kafeler ve benzerleri, yeni kentin gözde mekanları da, yok-yerler olmaktadır.

Moderniteyle birlikte, yaşayan zaman kaybolur; zaman bir kaynak, nesnelleştirilmiş bir maddiliktir. Ölçülmüş, cisimleştirilmiş zaman, bireyi derinleşen bir bölünme ve ayırmanın, sürekli azalan bir bütünlüğün güç alanında yalıtır. Kentleşme büyüdükçe, dünyanın kötüye gidişleriyle ilişki kurar ve Hogarth'ın 18. yy ortalarındaki Londra tasvirlerinde betimlediği gibi, insanlar arasındaki fiziksel temas dramatik bir şekilde azalır. İnsan ölçüsü, yüksek binalar, duyumsal yoksunlukla yok edilir ve kentin sakinleri monotonluk, gürültü ve diğer kirleticilerle saldırıya uğrar. Siberalem kelimesinin kendisi, fiziksel görünüş ve bağlantının temelden zayıflayışını hızlandıran bir kent ortamıdır (Zerzan, 2008).

Bazı insanları belirli yerlere çeken, bir mekâna aidiyet hissedilmesinde psikolojik bir unsur bulunmaktadır. İnsanların keyif aldıkları ve içinde bulunmak istedikleri mekânlar, aidiyet gelişmesine yardımcı olur. Mekâna aidiyet duymak, insanlara anlamlı görünen alanlarla oluşur. İnsanların kendileriyle özdeşleştirdikleri,

kendilerini bir parçası olarak hissettikleri ve sevgiyle hatırladıkları mekânlar, muhtemelen onlar için yaşam kalitesi iyi mekânlardır (Mazumdar, 2003).

Havalimanları, yersizleşmenin belki de en fazla öne çıktığı kamusal mekanlar olmaları nedeniyle, tez kapsamında seçilmiştir. İşlevsel açıdan büyük ölçüde birbirinin tekrarı olan ancak aynı nedenle de bulunduğu yere referans vermekten uzaklaşan, çevresinden kopuk, tanımsız, aynı zamanda son derece önemli kısıtları olan, buna bağlı olarak da son derece tanımlı olan bu mekanlar, içinde bulunduğumuz dönemin en önemli yersizleşme örneklerinden birini teşkil etmektedir.

Marcel Proust'un 20. yüzyılın başında tren istasyonları üzerine söyledikleri, bugün havaalanları için geçerlidir. Ona göre istasyon, şehrin bir parçası değildir, fakat şehre ait kimliğin özünü içerir. Hem bulunduğu kenti, hem de seyahat kavramını temsil eder, ancak ikisi de değildir. Havaalanında geçirilen zaman, kullanıcının bu mekanla ilişkisi, ayrılma, varış ve bekleme eylemleri arasında zaman hissini kayboluşu ve zaman-mekan sıkışması, havaalanı deneyimine ilişkin önemli noktalar olarak karşımıza çıkar 1.

Modernleşme ile ekonomik ve kentsel açıdan gelişim, son dönemde ülkemizde havalimanı yapılarında kendini göstermiş ve yeni tasarımlar ortaya çıkmıştır. Kentteki mekansal yapıdaki değişimlerden havalimanları da payını almıştır. Havalimanı tasarımlarında, iç mekana üst düzeyde doğal ışık alma düşüncesi dikkat çekicidir. Bu tip yapılarda iç mekan tasarımında kesintisiz algılama önemli etmendir. Havalimanlarında gün ışığının içeri alınması, kesintisiz algının sağlanması şeffaf bir malzeme olan cam kullanımıyla gerçekleştirilmektedir.

Mimaride masif kütle, zaman içerisinde çeperlerinde yapılan müdahaleler sonucu boşluklarla parçalanmış, maddesellikten kurtulmuş ve hatta sonunda da yok olmuştur. Serbest kalan strüktür, tasarımda her türlü olanağı yaratırken, iç-dış ilişkisini ve mekanda boşluğun akışını, güçlendirmektedir. Böylece, masif kütle hafiflemekte, özgür plan anlayışı mekanın boyutunu derinleştirmektedir. Bu da mekana getirdiği yeni kavramlar bakımından, cam malzemeye olan ilginin artmasına neden olmuştur.

(1)<http://www.arkitera.com/eventfile.php?action=displayEventFile&ID=119&year=&aID=2358&o=2356> (İmkanmekan-Havalimanı, imkanmekan ve Kahvecioğlu H., Kanıpak Ö., Erdinç E., Kırimoğlu Ö., Dünderalp B.)

Bu çalışmanın amacı, günümüzde kullanılan cam malzemenin yapısal olarak tarihsel süreçte yaşadığı değişimi, tasarımda ele alınışını, zamanla onunla bütünleşmiş olan kavramların incelenmesi ve bunların seçilen havalimanı örnekleri üzerinden irdelenmesidir. Bu inceleme sırasında havalimanları için oldukça önemli kavramlardan biri olan güvenlik-kontrol ve yönlendirme tekniklerinin, iç ve dış mekan da kullanılan camın mekana kattığı görsel süreklilik ile kurulması ve iç- dış sürekliliğinde yer ve zamanla kurulan ilişki, üzerinde durulmuştur. Yarışma projesi yoluyla elde edilmiş olan İzmir Adnan Menderes ve Ankara Esenboğa Havalimanları tasarımında, cam malzeme ve onun getirdiği yenilikçi yaklaşımların neler oldukları, bulunduğu yere ve yaşadığı zamana ait olmayan havalimanı programlarının, cam kullanımı ile oluşan yere ve zamana aidiyet biçimlerinin sorgulanması, üzerine bir çalışmadır.

BÖLÜM 2

MEKANSAL OLARAK MASİFLİKTEN ŞEFFAFLIĞA GEÇİŞ

2.1 Mimari Tasarımda Cam Kullanımının Tarihsel ve Teknolojik Süreci

Cam, insanoğlunun onu ilk bulduğu zamanlardan bugüne kadar hep ilgisini çekmiş ve gün geçtikçe kullanım alanını genişletmiştir. Saydamlık ve geçirimsizlik özelliğiyle sürekli olarak mimaride ele alınmış ve yorumlanmış, bu özelliği ile birçok tasarımın çıkış noktasını oluşturmuştur.

Yapı malzemesi olarak camı kullanmaya başlamasıyla insan, çeşitli durumlarla karşılaşmıştır. Yaşamını devam ettirebilmesi için bir taraftan dış ortamdan gelebilecek zararlara karşı korunması, barınması ve mahremiyetini sağlaması, diğer taraftan da yaşadığı yerin aydınlık olması, ışığı alabilmesi ve güvenliğini sağlamasını gerekli kılmıştır. Bunun için başlangıçta dış ortamdan yalıtımı sağlayan opak duvarlar, zamanla yukarıda sayılan durumlara cevap veremez olduğu için yeni arayışlar doğmuştur. İlk başta karanlıklar içinde yaşamayı kabul eden insan; tüm tehlikelerin farkındalığına karşı yaşadığı mekana ışık almak için zaman içinde taşıyıcı elemanlarda boşluklar yapmaya başlamıştır.

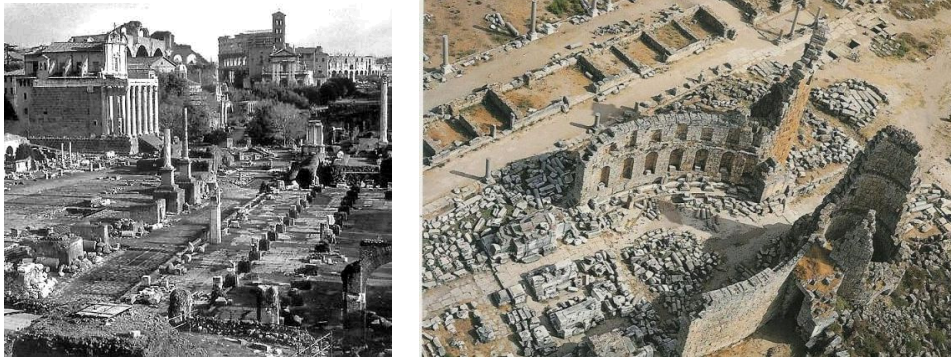
Bugün çevremizi kaplayan farklı türdeki cam malzeme, zaman içinde teknolojiyle kendisini güncellemekte ve ihtiyaçlarımıza o gizemli yapısıyla cevap vermektedir. Hayatımıza bu derece girmesi ile çevremizdeki doğallıklar içerisinde cam da kendi yerini almakta ve onlar gibi yadırganmamaktadır. Doğal bir ürün olmamakla birlikte camın da yüzlerce çeşidi vardır. Mikroskop camından, ev araçlarına, ayırıcı panellerden, mağaza vitrinlerine, otomobil camlarından, teleskop camlarına kadar pek çok alanda karşımıza çıkmaktadır.

Cam gizemli görünüşüyle zaman içerisinde kutsal olan mekanların duvarlarında kullanılmaya başlanılmıştır. İbadethane, tapınak ve görkemli saraylarda kullanılmaya başlanılan camın ilk örnekleri saflığın ve temizliğin simgesi kabul edilmiştir. Aynı anlayış ile cam; Roma'da adına "Tesserae" adı verilen imparatorların ve üst düzey yönetimde bulunanların geçtiği mozaikten oluşturulmuş olan zeminde kaplama

malzemesi olarak kullanılmıştır. Camın kaplanması ile ilgili olarak en çarpıcı örnek Roma döneminde bazı özel evlerde görülmüştür. Bunlar, tarihçi Seneca'nın "çağın en büyük lüksü" (vitro absconditur camera) olarak tarif ettiği cam kaplanmış banyolardır (Mc Grrath, 1937, s.295). Romalılar tarih içinde cam kullanımını yaygınlaştırmaya çalışmış, pencere açıklıklarının cam ile kapatılması fikrinin oluşmasına ön ayak olmuşlardır. Yanarateş (1998, s.5) bu konuda şunları söylemektedir:

“ Camın gelişimi seramiğin bulunması ve sırlanması ile ortaya çıkmıştır. İlk örnekleri de seramikten yapılıp camlaştırılan küçük ziynet eşyalarıdır. Bu örnekler M.Ö. 3000 yıllarında seramik yapımının yaygın bir gelişme gösterdiği bölgelerde rastlanmıştır.”

Yapılan kazılarda M.S.40 yılına ait Pompei Antik Kenti'nde (Şekil 2.1.1), cam duvar plakları kullanıldığı, o devirde zenginlere ait evlerin pencerelerinde 20.0/30.0 cm ebatlarında camların kullanıldığı açığa çıkartılmıştır.



Şekil 2.1.1 Pompei Antik Kenti

Bizans döneminde kullanılan cam mozaikler, dönemin en önemli yapılarından olan kiliseler için küçük boyutludurlar. M. Roth (2002, s.358) bu konuda şunları söyler:

“Gösterişli mozaiklerde yakalanan uzlaşımsal gerçekliğin imgeleri göz alıcı azametleri içinde öte dünyanın tinsel atmosferini canlandırırlar. Sayısız pencereden içeri akan, mozaik kaplı yüksek kubbelerden yansıyan parlak

ışıklarla keskin tütsülerin dumanlarından süzülen sayısız lamba ve mumun titrek ışıklarının oluşturduğu atmosferde erken Hıristiyan ve Bizans liturjisi dindışı ve dinsel düzenin kaynaşmasını ve göksel olanı yeryüzünde yaratma çabasını kutlamıştır.”

Işğın etkisinin camla bütünleştiğı ve mekana aktığı en önemli yapılardan birisi olan dini yapılar (Şekil 2.1.2-2.1.3) bütün dinlerde özenle ele alınmıştır ve alınmaktadır. Yüzyıllardan beri insan doğaüstü güçlere inana gelmiş, bunlar zamanla çeşitli nesnelere kutsal varlıklar ve ilahi varlık olmuştur. Zaman içerisinde dini ibadetlerini yerine getirmek için insanoğlu çeşitli yapılar yapma gereksinimi duymuştur. Bu tür yapılar farklılıklarını farklı dinlerden almış ve çok çeşitli biçimlerde yorumlanmıştır.



Şekil 2.1.2 San Marco Kilisesi, İç Mekan



Şekil 2.1.3 Ayasofya, İç Mekan

Müslümanlar için cami, Hristiyanlar için kilise, Yahudiler için ise sinagog dini inanışlar sonucu oluşturulmuş ve bunlar tarihsel süreç içerisinde her zaman önemli ve görkemli yapılar olmuşlardır. Dinsel inanışların oluşturduğu bu yelpaze sonucu oluşan kapalı mekanlar için ibadet yapabilmek, bu yapıların aydınlatılması sonucu olabilmektedir. Bu tür yapılarda ortak amaç olan aydınlatma genel olarak aynı olması düşünülse de her dini inanış ve ibadet biçimine göre farklılık göstermektedir. Aydınlatmada amaç mekanın iyi aydınlatılması ve görmenin iyi olmasıdır. Ancak dini yapılarda aydınlatmaya ve cam biçimlenişi ve ebatlarına etki eden diğer bir girdi de ruhaniyettir. Mekanda ruhani etkilerle oluşturulan iyi sonuçlandırılmış aydınlatmayla burası mükemmeliğini ve görkemini arttırmaktadır. Arifoğlu (2006/3, s.52) bu konuda şunları söyler:

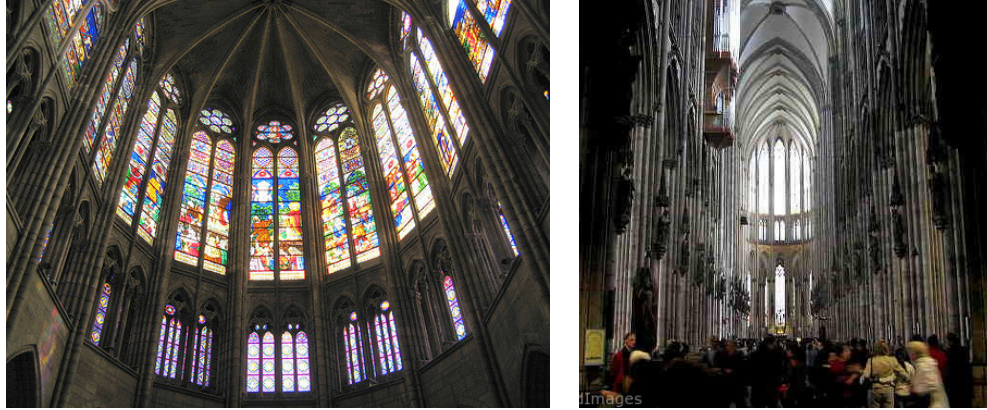
“Işıkla dinin buluşması her inanca göre farklı biçim alıyor. Kiliseler, camiler, sinagoglar... Hepsi ışığı ayrı bir heybetle kucaklıyor.”

Ortaçağın başlarında mimaride ışık gereksinimi, minimum ölçülerde tutulmuştur. Boyutlandırmada en önemli özellik yapısal taşıyıcı sistemin etkilenmemesi ve savunmanın ön planda tutulması olarak gösterilmiştir. Geniş iç mekanları olan yapılarda taşıyıcı olan duvarların kalınlığı arttırılmış, bu duvarların yeterli düzeyde sağlamlığını sağlamak için pencere boyutları küçük tutulmuştur.

Ortaçağ mimarisindeki katedral yapılarında saydam mimari arayışı ön plana çıkmıştır. Görsel olarak daha saydamlık arayışı ile taş duvarların yerlerini vitraylar almıştır. Vitray; direk olarak renkli yapılmış veya sonradan boyanmış yarı saydam camların kurşun çubuklar vasıtası ile alçı, çimento ya da başka bir plakanın üzerine cam parçacıklarının yapıştırılması sonucu oluşturulan birleşik bir yapı elemanıdır. Burada amaç yapılan vitrayın istenilen ışık düzeyi önüne yerleştirilmesi sonucu iç mekanda aranılan etkinin oluşturulmasıdır. Vitray yansıyan ışıktan daha çok, içinden geçen ışık ışınlarından aydınlanır. Renkli cam parçaları ile oluşturulan resmi ışık önüne konumlandırılırken mimariye uygunluk aranmalıdır. Vitrayın diğer resim sanatlarından ayıran ön önemli özelliği; ışık aldığı sürece aynı kalmayışı, ışık almasıyla var olmasıdır. Işığın azlığı ve çokluğu ile vitray üzerinde çeşitli renk ve gölgeler meydana getirir.

Bu vitraylar ilahi gücü yansıtmalarından dolayı Gotik mimarisindeki katedrallerin iç mekan etkisini arttırmışlardır. Taş duvarlar neredeyse tamamen kaldırılmış ve yerlerine, üzerlerinde kutsal kitaptan resmedilen figürler bulunan renkli camlar almıştır (Şekil 2.1.4). Wigginton (1996, s.14) bu konuda şunları söyler:

“Gotik kiliselerin yapısındaki gelişmeler mimarlık tarihindeki en büyük ve en önemli hikayelerden biridir.”



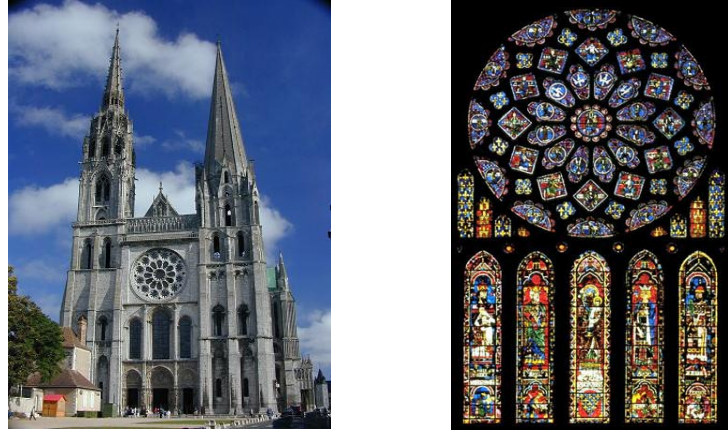
Şekil 2.1.4 Saint Dennis Katedrali, İç Mekan Görünüşleri

Camda renklerin de kullanılmasıyla değişik yorumlar yapılmış, zaman içerisinde çeşitli tasarımlar ve teknikler denenerek ilerlemesi sağlanmıştır. Avlanmaz (2001, s.6) bu konuda şunları söyler:

“ Camın en yoğun kullanıldığı bölgeler genellikle nehir kıyıları ve ormanlık bölgelerdir. Nitekim camın üretimi için gerekli enerji odun yakılarak sağlanırken soğutma içinse suya ve su kenarlarındaki kuma ihtiyaç vardı.”

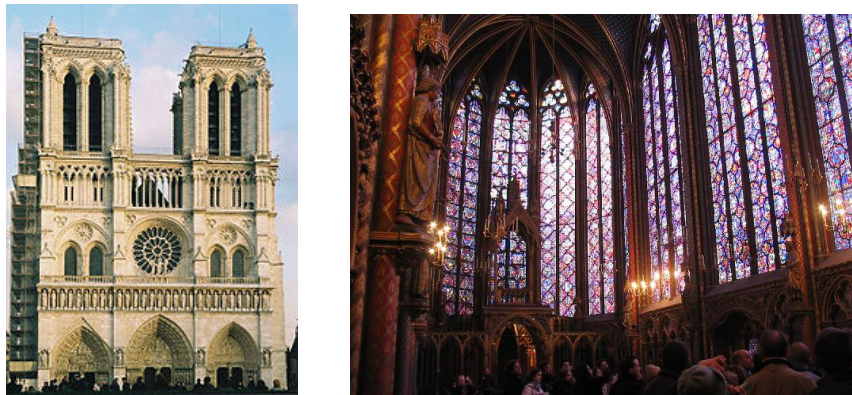
Camın ve strüktürün olgunlaşarak kullanılmış olduğu Gotik Mimaride üçlü kemerler, mihrabın arkasında tasarlanmış pencereler ile görülmemiş bir biçimde mekan ile ışık bütünlemesi oluşturulmuştur. Gotik katedrallerde, ışık ve gölge kavramları yorumlanmış; bunlar yüceltilmiş, iç mekanda şiirsel ve duygusal bir etki oluşturulmuştur.

Gotik mimarlığın aynası konumunda olan katedral ve kiliselerde taş tonozlar oldukça büyük, taşıyıcı kemerler cam duvarlar gibi ince ve yüksektir. Oluşturulan cam duvarlar aynı zamanda dini olayların yansıtıldığı yüzeyler olmuştur. Estetik niteliğinin yanında dinsel figürlerle detaylandırılmış olan vitray camları ile ayrıca eğitici bir role de sahip olmuştur. Fransa’da ki Chartres Katedrali vitraylarında Hristiyanlık Dini’ne özgü çok sayıda figüre sahiptir (Şekil 2.1.5).



Şekil 2.1.5 Chartres Katedrali Görünüşleri

1243 yılında cam duvarlar üretebilme yeteneği kendini Paris'te St. Chapelle Katedrali ile birlikte göstermiştir (Şekil 2.1.6). Yekpare olarak üretilen camlar bu yapıda, yerden kubbeye kadar uzanmaktadır. Yapı ayrıca taş ustalığının metalle birleştirilmesi ve camın kullanılması bakımından döneminin güçlü bir örneği olarak gösterilmektedir.



Şekil 2.1.6 St. Chapelle Katedrali Görünüşleri

Yunanlılar, gün ışığından maksimum düzeyde faydalanabilmek için dikme ve lentoları yapısal olarak değerlendirmiş, bunun sonucunda yapı çeperlerinde çeşitli büyüklüklerde açıklıklar oluşturmuşlardır.

Romalılar düşey ve yatay yüklere dayanımı fazla, yığma yapım tekniği geliştirmişler, bu teknik yardımı ile büyük yapılar elde etmişlerdir. Geleneksel yığma sistemlerde ise kalın duvarlar giderek taşıyıcı özelliğini kaybedip, yapıyı kapatmada ve hacimsel boşlukların elde edilmesinde ulanılmışlardır.

Rönesans üslubu İtalya’da ortaya çıkmıştır. 15.ve 17.yy’larda kendini gösteren bu stilde yalın strüktüre dönüş ile boşluklar küçülmüş, bunun yanında açıklıklar yekpare camlarla geçilmemiş; aralarda kayıtlar oluşturulmuştur. Türkseven (1996, s.16) bu konuda şunları söyler:

“Tümüyle saydam cam paneller ebatları küçük de olsa üreilmeye başlanmıştır. Bu sebeple pencere çerçevelerinin ve kenarlıklarının kalınlıklarının artırılması zorunluluğu kendini göstermiştir. Bu gibi engeller sebebiyle Kuzey Avrupa’daki pencere ebatları içeriye daha fazla ışık almak amacıyla genişlemiştir. Bu sebeple pencereler, yüzey kaplamalarında çıkıntı oluşturmaktaydı. Bu durum, pencere sistemlerinde çapraz barlar kullanımının artmasını beraberinde getirmiştir.”

Camın kareye yakın olarak ele alınmaya başlaması Avrupa’ya hızla yayılmış, bu yayılımdan etkilenen ülkelerden biri de İngiltere olmuştur. 1580 yılında tamamlandığı kaydedilen ve Nottingham’da, Robert Smythson tarafından yapılan Wollaton Hall, dönemin etkilerini taşıyan bir yapıdır (Şekil 2.1.7). Ön cephenin büyük bir kısmı yapılabilecek en ince kayıtlarla oluşturulmuş pencerelerle tasarlanmıştır.



Şekil 2.1.7 St. Wollaton Hall İç-Dış Görünüşleri

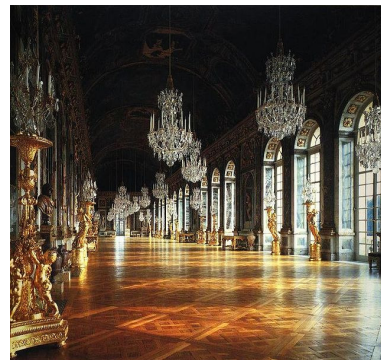
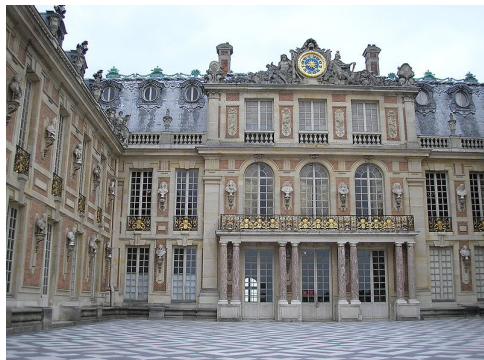
Londra'nın Greenwich'te Inigo Jones tarafından yapılan The Queen's House binası da zengin detaylar ve cam tasarım ustalığı ile camı artık yapıda bir yapı elemanı olarak ele alındığının göstergesidir (Şekil 2.1.8-2.1.9).



Şekil 2.1.8 St. Queen's House Görünüş Şekil 2.1.9 Town Hall, Antwerp Görünüş

Barok mimarlığı, Rönesans mimarlığının rasyonel ve soğukkanlı olmasına karşın, psikolojik özellikler içermektedir. Işık-gölge ile iç mekan hareket kazanmıştır. Bunun için camın yansıtıcılığı bu dönemde yoğun biçimde kullanılmış, aynalar, bu özellik ile bir tasarım elemanı haline gelmiştir. Mekanın içinde aynalarla oluşturulan parlaklık, yansıtıcılık ve derinlik hissi ile mekanın; daha geniş, daha ferah ve daha aydınlık olması sağlanmıştır.

Barok döneminin seçkin örneklerinden olan Paris'teki Versailles Sarayı, Mansard tarafından tasarlanmış, iç tasarımını ise Lebron yapmıştır. Sarayın en önemli bölümlerinden birisi Aynalı Salon'dur (Şekil 2.1.10).



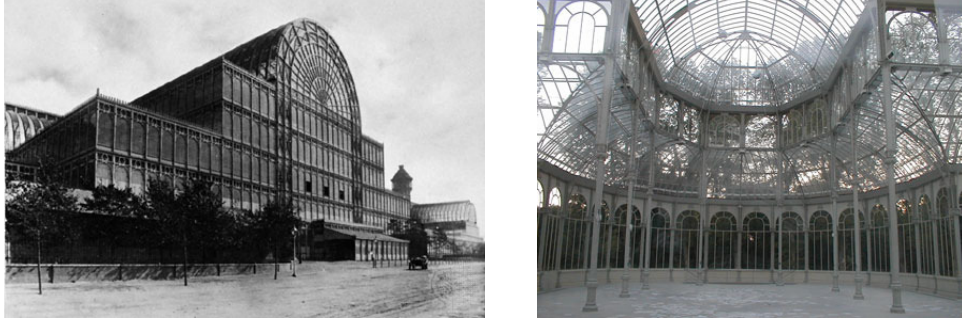
Şekil 2.1.10 Versailles Sarayı, Cephesi ve Aynalı Salon Görünüşleri, Paris

Salonun bir yanında bulunan büyük pencereler dışın içeriye akmasını sağlamış, diğer tarafta bulunan aynalar ile mekan süslenmekte ve hacimsel olarak ikiye katlanmış bir mekan oluşturulmuştur. Wigginton (1996, s.24) bu konuda şunları söyler:

“Bu mekan aynaların illüzyonist etkilerini ortaya döken bir mekandır. İç mekanda, bir yüzeyden giren güneş ışığı, diğer yüzeydeki aynalara çarparak simetrik bir hava yaratılmıştır. Bu da holde klasist bir etkiyi beraberinde getirmiştir. Buna ek olarak mekanda derinlik hissi kendini ortaya çıkarmıştır.”

Endüstri Devrimi, 18.yy ikinci bölümü ile 19.yy boyunca etkisini göstermiştir. İngiltere’de Endüstri Devrimi ile 1820’lerde ortaya çıkan sosyal reformlar oluşmaya başlamıştır. Endüstrileşme ile cam üretimindeki gelişmeler artmış, camın demir ile kullanıldığı yapılar oluşmaya başlamıştır. Tren istasyonları, limanlar, pasajlar ve bitki seraları yapılmıştır. Bu dönem sanatçıların elinde oldukça inceltelen ve üzerlerine çeşitli figürler yapılmaya başlanılan cam için yapısal olarak endüstriyel üretimin başlangıcı kabul edilebilir. Modern mimarlığın ilk örneklerinden sayılan ve 1851’de sir Joseph Paxton’un “Chrystal Palace”da demir ve cam malzeme bir arada kullanılmış ve o döneme göre büyük açıklıklar içeren yapı kabuğundaki boşluklar camla kapatılarak iç mekanda semavi, ışık dolu bir etki oluşturmuştur (Şekil 2.1.11). Jane Tresidder, Stafford Cliff (1986, s.11) bu konuda şunları söyler:

“19. yüzyılın ilk yarısı sera yapıları başta olmak üzere, cam örtüyü mimari anlatımın yeni bir ögesi kılan bir dizi yapı ortaya çıkmıştır. Paxton’ın cam kullanımında önemli bir devrim sayılan 1851 tarihli tasarımı Chrystal Palace, bölücü eleman olarak cam haricinde herhangi bir farklı malzeme kullanılmayan prefabrik, camlı bir yapıdır.”



Şekil 2.1.11 The Crystal Palace, Sydenham Hill, Sir Joseph Paxton, İngiltere, 1851

Camla özdeşleşen şeffaflık ve geçirgenlik; Chrystal Palace ile, günümüzden 160 sene öncesinde yorumlanmış ve oluşturulmuştur. Bu şeffaflık ve geçirgenlik özelliği ile yapı birçok kavramsallığı barındırmaktadır. İnsanların tüm ihtiyaçlarını karşılanabildiği, çeşitli etkinlikleri beraberce yapabileceği, kısaca sosyalleşip özgürleşebildiği simgesel bir yapıdır. Bülent Batuman (2009/5, s.67) bu konuda şunları söyler:

“...Chrystal Palace sadece rasyonelliğin sembolü değildir; yapı aynı zamanda insan yerleşiminin doğayla ilişkisine yeni bir açılım getirmektedir. 19. yüzyıl kentinin kaosu, Çernişevski için açıkça kapitalizmin ürettiği baskı ve yoksulluğu imlemektedir. Buna karşılık, kurguladığı ütopya yüzünü doğaya döner ve Chrystal Palace burada kentin antitezi olarak ortaya çıkar.”

Zaman içerisinde meydana gelen gelişmeye paralel olarak cam alanlarının miktarının arttırıldığı görülmüş, bunun için doğrama kesitlerinin azaltılması için ahşap yerine sıklıkla demir kullanımı yaygınlaşmıştır. Camı demirle birlikte ilk ele alan mimar Fransız Pierre Fontaine'dir. 1829 yılında yaptığı ve bir geçit olan Galerie D'Orleans'ta üst yüzey camla kapatılmıştır (Şekil 2.1.12).



Şekil 2.1.12 Galerie D'Orleans Görünüşü

Endüstriyel anlamda tasarımcısının yaratıcılığını öne çıkartan cam yapıtlar karlı olmamasına karşın prestij amaçlı üretiliyor ve yapılıyordu. Bu gösterişli yapıtlar uluslar arası alanda rekabete yönelik olmalarının yanında endüstri üretim çağında kendi özelliklerini yansıtan tamamen farklı bir kolu oluşturuyorlardı. Sev, Özgen (2006, s.40) bu konuda şunları söyler:

“Endüstri devrimine kadar yapılarda açıklık geçme kapasitesi sınırlı olduğundan, iç mekanlar ancak küçük yarıklardan ışık alabiliyordu. Demir ve çelikle birlikte büyük açıklıklı saydam çatı örtülerinin ilk uygulamaları, 19.yy da dünya fuarları için yapılan pavyonlarda ve tren istasyonlarında görülür.”

19.yy'a kadar olan süreçte yüklerin taşınması duvarlar ile sağlanmıştır. Duvarların büyük olmasıyla orantılı olan mekan büyüklükleri ve boşlukları, zaman içinde yapılarda yaşanan gelişimle yerlerini pencerelelere bırakmaya başlamışlardır. Bu gelişmeler paralelinde cam artık mekana ışık alınmasını sağlayan bir yapı malzemesi olarak kalmayıp, estetik ve temsiliyet kavramlarını da barındıran bir eleman olmaya başlamıştır.

20.yy başlarında Almanya'da camın çelikle birlikte kullanılması kültürel bir devrimin ilk habercisi olarak değerlendirilmektedir. Bruno Taut'un 1914 Werkbund sergisinde Cam Pavyonu camın güzelliği temsil ettiği anlaşılmaktadır (Şekil 2.1.13). Pavyonda duvarlar, tavanlar, döşemeler, merdivenler ve binanın hemen hemen her yeri

saydam ve yarı saydam camdan yapılmıştır. Yapım malzemesi olarak camın tercih edilmesi sonucu mekanda saydamlığın artırılması ve sınırların kaldırılmak istenmesi fikri ortaya çıkmıştır.



Şekil 2.1.13 Bruno Taut'un Cam Pavyonu, 1914

Philip Johnson'un 1949 da yaptığı Cam Ev içinde mekanları bir bütün olarak algılanmaktadır (Şekil 2.1.14). Yapı; üzerinde düz bir çatının olduğu, dört tarafının cam duvarlarla sarıldığı bir tasarıma sahiptir.



Şekil 2.1.14 Cam Evi, Philip Johnson

Evin banyosu, yerden tavana kadar uzanmakta olan tuğladan yapılmış bir silindirdir ve evin ortasında yer alır. Mutfağı döşemeye tutturulmuş ahşap birkaç dolaptan oluşmaktadır. Camın burada kullanılma biçimi düzlemseldir. Saydamlığı sayesinde tabiatı içine alır, mekanın sınırı yoktur. Mekan ve çevre beraber yaşarlar, bunlar iç içedirler. Çeperler boyunca uzanan cam duvarlarda ışık kontrolü ve dışarıdan gelebilecek bakışları önlemek için, perdeler ve hareketli beyaz bölücüler kullanılmış, bununla iç mekan hissi kuvvetlendirilmiştir. Japon mimarisindeki kayan ahşap ve kağıt gibi elemanlar burada çelik ve cama dönüşmüştür. Kapucu (2005, s.4) bu konuda şunları söyler:

“Alberto Campo Baeza ya göre “ışık zamanı yaratır”. Ayasofya’nın kubbesi hakkında yaptığı bir konuşmasında oldukça etkilendiğini dile getiren A. Baeza; “kubbeyi çevreleyen pencereler kalın pervazlar içinde... eğer ince olsaydı, ışık içeri böyle süzülemezdi; pervaz kalın olunca ışık farklı yönlere doğru yansıyor. Ayasofya ya girdiğinizde güneş tek bir yönden gelmesine rağmen, ışığın farklı noktalardan aynı yoğunlukta girmesine şaşıyorsunuz. Bu bir mucize değil. Işık mekanın içinde hareket ediyor.”

İkinci dünya savaşı sonrasında Avrupa da her alanda meydana gelen geniş atılımlı ilerleme, inşaat sektöründe de kendisini oldukça hissettirmiştir. Yapıdaki bu ilerleme camda da olmuştur. Cama olan ihtiyaç her geçen gün artmış, bu durum ona olan ilgiyi son derece ileri götürmüştür. Camda meydana gelen bütün gelişmeler yalnızca yapısal anlamda işlevsellikle kalmamış, büyük şehirlerin görünüşlerini dahi etkiler hale gelmiştir. Üner (2001, s.7) bu konuda şunları söyler:

“1933 yılında Le Corbusier Paris’te “Cite’De Refuge”de ilk cam blokları kullandı. Aynı yıllarda camın iç bükey ve dış bükey zeminlere uygulanabilmesi için “vitroflex” denilen sistem geliştirildi. Bu sisteme göre kesintisiz kumaşın üzerine küçük dikdörtgen birimler halinde opak cam veya ayna parçaları yapıştırılıyordu. Böylece eğrisel yüzeyler rahatlıkla kaplanabiliyor ve istenilen boyutlar kolayca elde edilebiliyordu. Sistemin hafifliği ve esnekliği onun, yolcu gemilerinin iç mekanlarında da kullanılmasını sağladı.” (Şekil 2.1.15)



Şekil 2.1.15 Cite de Refuge, Le Corbusier, Paris, 1929-33

20.yy'ın ikinci bölümünde cam ve mekana doğal ışık alınması konusunda çalışmalar yapılmıştır. Bu dönemler camın farklı anlamlarla ele alındığı ve yeni kullanım alanlarının oluşturulduğu bir dönemdir. Cam, mimarlığa estetik bir görünüm kazandırmış, farklı mimari tasarımların oluşturulmasına yol açmıştır. Bu tasarımların mimarlarından başlıcaları; Norman Foster, Renzo Piano ve Richard Rogers'tır.

2.2 Tasarımda Cam Kullanımı ile Beliren Kavramlar

Gelişen teknoloji ile ortaya çıkan en önemli sorgulama zaman üzerine olmaktadır. Zaman kavramının, insanoğlunun en değerli varlığının olduğu ise açıktır. Ulaşım için son bin yıldaki gelişmeler oldukça kapsamlı bir konudur. Bu kapsamın zaman için düşünüldüğünde karşımıza hız faktörü de çıkmaktadır. Hız ve zaman demek ulaşım için artık vazgeçilmez birer girdilerdir. Çağımızın dünyasında hızla gelişmekte olan küreselleşme, teknoloji ve üretim araçlarındaki gelişmeler günümüzde hava yolu ile ulaşım talebini arttırmıştır. Havayoluna olan bu talebin artmasıyla havaalanları mimaride başlı başına ele alınması gereken bir konu durumuna gelmiştir. Küreselleşen dünyada insanlar arasındaki mesafenin azalmasıyla bu tip yapıların öneminin artması, tasarımlarının ve fonksiyonel kapasitelerinin iyi bir biçimde ele alınması gerekliliği sonucunu ortaya çıkartmıştır. Lökçe (1986) bu konuda şunları söyler:

“Ulaşım sadece yol yapmak, anlamında değil, haberleşme, radyo, televizyon, posta hizmetleri bir kenara bırakılırsa; insanların ve eşyaların faydalı olmaları ve faydalılıklarının artması için; belli bir amaç ile, elverişli, ekonomik, hızlı ve güvenli olarak; yer değiştirmesini sağlamak üzere; alt yapıyı ve taşıtları en uygun bir biçimde kullanmaktır.”

Ulaşımı için genel kamu hava yolu, kara yolu, deniz yolu ve demir yolu ile yapılanlar gelmektedir. Bunların alt başlıklara indirgenmesiyle farklı anlamsal kelime ya da kelime grupları karşımıza çıkmaktadır. Gar, otogar, terminal, istasyon, liman, havaalanı, uçak terminali, metro, tramvay ulaşım yapılarını oluşturan alt bölümlerdir. Ulaşım yapılarına genel olarak bakıldığı zaman, bu tip yapılar işlevsel olarak eylemlerin hareketli olduğu mekanları içermektedirler. Yolcuların bu mekanları kullanırken sağlanması gereken çeşitli koşullar oluşmuştur. Bunların başında gelen görünebilirlikli yönlendirmeler ve işaretler oldukça önemlidir. Mekanın bütünlüğü ve kullanıcının gideceği yeri kolay algılaması diğer önemli bir durumdur. Son zamanlarda yapılan ulaşım yapılarında bütün bunlara paralel olarak prestij amaçlı görsellik ön plana çıkmakta, etkisellik aranmaktadır. Gerkan (2002) bu konuda şunları söyler:

“Teknolojik gelişmeler yaşam standartlarını, ekonomik yapıyı ve çalışma olanaklarını arttırmıştır. Bunlarda sonuç olarak trafik yükünü arttırıcı etkilerdir. Son yüzyılda yıllık kişi başına katedilen kilometre oranı on kat artmıştır... Günümüzde çoğu insan için hareket hayatın gerçeği haline gelmiştir.”

Mimarinin artık bir baş yapıt olarak değerlendirildiği 20.yy., ve 21.yy.ın ilk zamanları olan yaşadığımız günlerde cam kendisini iyice hissettirmiş, güncelliğini arttırarak korumuştur. Bununla beraber cam sektörünün hızla gelişimi olmuştur. Camın farklılıkları ile tasarımcılar ve mimarlar onu farklı yorumlamaya gitmişlerdir (Şekil 2.2.1).



Şekil 2.2.1 Louvre Cam Piramidi Dış-İç Görünüşleri, Ieoh Ming Pei, Fransa

Camla oluşmuş olan tasarımdaki rahatlık ve serbestlik mimarların tasarım kararlarını aldıkları ilk etapta dahi çıkış noktası olma özelliğine neden olmaktadır. Özellikle 20.yy.ın son dönemlerinde birçok farklı mimar tasarımlarında camı kullanmıştır. Ülkemizde ise hızla gelişmiş olan tasarımda cam malzemenin kullanımı gün geçtikçe de gelişmektedir. Yakup Hazan, Suzan Esirgen, Emre Arolat gibi mimarların yapılarında cam malzemeyi ustalıkla kullandıkları görülmektedir. Camın zaman içerisinde farklı kullanım alanlarında, farklı anlamlar yüklenerek kullanılması onun yorumlanmasındaki genişliği göstermektedir. Gün geçtikçe yeni yorumlara açık olan böyle bir malzeme ile mimarlık, estetik bir görünüm kazanmış ve kazanmaya da devam edecektir. İnsan psikolojisinde farklı yorumlanmasıyla mimarlar tarafından da onu ele alınmasında farklı yaklaşmıştır. 21.yy.da teknolojiyle camda meydana gelen hızlı gelişim tasarımcıların farklı tasarım anlayışları geliştirmelerine öncülük etmektedir. Cama yüklenen anlamların farklılığı sayesinde tasarımlarda ilginç ve bir o kadar da yararlı çözümler meydana gelmektedir. Camın doğru yerde ve iyi bir şekilde kullanılmasıyla mekanda oluşturulmak istenen her türlü olumlu etki kullanıcı tarafından hemen algılanmakta ve cam, kendisini kullanıcıya daha da yaklaştırmaktadır.

2.2.1 Fiziksel Varlık, Görsel Yokluk: Şeffaflık-Saydamlık

Işık geçirgenliğini sağlayabilmesi açısından önemli bir madde olan cam, Endüstri Devrimi ile yapısal alanda ağırlığını hissettiren, günümüzde en sık kullanımı olan malzemelerden biridir. Fiziki anlamda “Var” olan cam, şeffaflığı ile görsel anlamda “Yok”tur.

Şeffaflık özelliği ile cam sonsuzluk kavramını yapıların içine sokmaktadır. Mekanın geçmişten beri gelen sınırları kaldırılmıştır. Mekanın özünde bulunan elle tutulamamazlık ve fiziksel sunumdan kaçması şeffaflığı sayesinde camla bütünleşmektedir. Buna karşın cam, mekan içinde kullanıcıların her yeri algılayabilmesini sağlamaktadır. Mimari olarak bu tür mekanlarda bulunan insanlar sonsuzlukta kendileriyle baş başa kalmaktadır.



Şekil 2.2.1.1 Welsh Assembly Government, Richard Roger, İngiltere, 1998-2005

Mimaride şeffaflık kavramı, son dönemde popüleritesini arttırmıştır. Richard Roger tarafından tasarlanan Galler Meclisinde cam taşıyıcıyla bütünleşmiştir (Şekil 2.2.1.1). Yapının bir meclis olması onun görkemli ve gösterişli olmasının temel kaynağı olmuştur. Yapıya bakıldığı zaman insanı ilk etkileyen bölümünün sedir ağacından yapılmış olan çatısı olduğu açıktır. Çatı, şeffaf olan yapı yan yüzeyleri üzerinde dalgavari bir duruşa sahiptir. İnce tasarımı ile yapıyla bütünleşen çatıya bu hissi veren camın şeffaflık özelliğidir. Gabion (2005) bu konuda şunları söyler:

“Şeffaflık mimarlıkta çok sık kullanılan bir olgudur ve nefes kesebilmektedir. Bu tarz mimarlıkta buna dayanmaktadır. Şans eseri, üzerinde hiçbir kaplama olmayan cam, dikkatinizin büyük bir çoğunluğunu çatıya vermenize yardımcı olmaktadır.”



Şekil 2.2.1.2 The Tower of Wind Farklı Görünüşleri, Toyo Ito

Birçok mimar “şeffaf” yapı isteği sonucu bu alanda güzel örnekler vermiştir. Herzog & de Meuron, Toyo Ito (Şekil 2.2.1.2), Peter Zumthor, Jean Nouvel ve Frank Gehry bu isimlerden bir kaçıdır.

Camın şeffaflık özelliği gibi saydamlık özelliği de yapı malzemeleri içerisinde kendine has karakterlerinden bir tanesidir. Bu özelliğinden dolayı mimari tektoniğin dışında, cam günlük yaşantımızda sıkça karşılaştığımız bir maddedir. Saydam sözcüğünün kelime anlamı; içinden ışık geçebilen, arkasında bulunan nesnelerin algılanmasına engel olmayan, kesmeyen anlamalarına gelmektedir. Josipovici (1997, s.97) bu konuda şunları söyler:

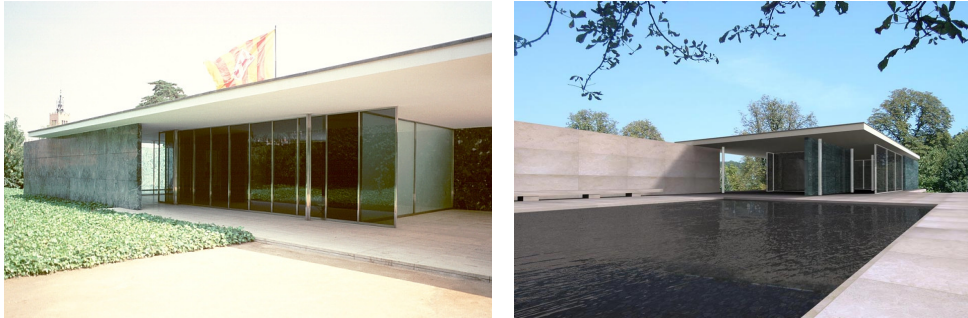
“...Antik Çağ’ın sonlarında ibadet yeri sanatı bir kapalı yüzeyler sanatıdır. Bu yüzeylerin arkasında, kutsallık ya tamamen ya da açıklıklarda görülebilecek şekilde uzanıyordu. Yüzeylerin saydam olmaması, dokunmak için onca uzun bir yol kat etmiş insanların, bu yaşamda kutsal kişiye asla ulaşamayacaklarını daha açık biçimde kavramalarını sağlıyordu.”

Son dönemde saydamlık mimari olarak üzerinde durulan bir konu olmuştur. Teknoloji sayesinde saydamlık kavramını sorgulayan mimar, kendine has tasarım kimliğini de camın bu kavramıyla oluşturmaktadır. Savaş (1998, s.85) bu konuda şunları söyler:

“...bir başka değişle saydamlık optik özellikten daha fazlasını, genişletilmiş bir mekansal düzeni de ifade eder. Kısacası saydamlık sadece malzemenin durumunu belirtmekle kalmayıp aynı zamanda farklı mekansal konumların aynı anda algılanması anlamına gelmektedir.”

Yapıda gerçekleşen her türlü ilerleme ile bütünleşebilen camın saydamlığı, taşıyıcı sisteminde giderek incilmesi sonucu taşıyıcı sistemin ön plana çıkartılması fikrini benimseyen mimarlar tarafından da ele alınmaktadır. Günümüzde yalnızca taşıyıcı olarak kullanılan narin çelik kolonlarla hiçbir ara elemana ihtiyaç duyulmadan yapılan yapılar elde etmek mümkündür. Bunun sonucunda mekansal akışkanlık oluşturulur. Akmak kavramı burada birlikte olabilmek, beraber durabilmek ve çalışabilmek anlamlarında kullanılmıştır. Rowe (1998, s.86) bu konuda şunları söyler:

“Saydamlık farklı mekansal konumların eşanlı algılanması anlamına gelir. Mekan geri çekilmekle kalmayıp sürekli etkinlik içinde dalgalanır. Saydam figürlerin konumları, her figürün bir daha yakındaki bir daha uzaktaki olarak görülmesiyle ikili bir anlam taşır.”



Şekil 2.2.1.3 Barselona Pavyonu, Mies Van Der Rohe, 1929

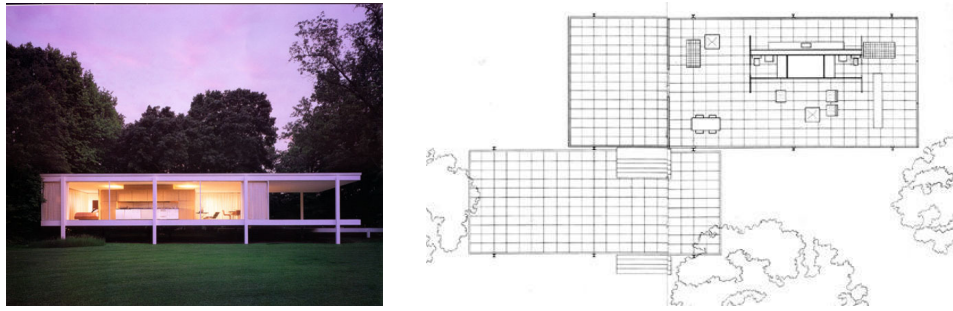
Mies Van Der Rohe'nin önemli yapısı; Barcelona Pavyonu bu kavrama örnek gösterilebilir. Islakoğlu (2005, s.55) bu konuda şunları söyler:

“Mies Van Der Rohe'nin dikdörtgen prizmalara indirgediğı mimari formu malzemede çelik ve camla minimize etmesi, 1929'da Barcelona dünya fuarı Alman pavyonu ile başlayıp anıtsal çelik-cam gökdelenlere uzayan çizgide

benimsediği “az çoktur” (less is more) anlayışı da minimal sanat kavramıyla birebir uyuşmaktadır.” (Şekil 2.2.1.3)

Mimarın aynı kavramla özdeşleşen diğer bir eseri ise Farnsworth Evi’dir. Karabulut (2002, s.44) bu konuda şunları söyler:

“Mies Van Der Rohe’un 1945-50’lerde hafta sonu evi olarak tasarladığı, orman içerisine konumlandırılmış olduğu Farnsworth Evi çok şaşırtıcı ve güzel bir cam ev örneği olarak bu dönemde karşımıza çıkmaktadır. Farnsworth Evi, tamamen beyaza boyanmış çelik iskelet üzerine cam duvarlarla inşa edilen ilk yapı örneği olma özelliğine sahip olmuştur. Mies Van Der Rohe’un “les is more”-“az çoktur” ilkesini temsil etmektedir.” (Şekil 2.2.1.4-2.2.1.5).



Şekil 2.2.1.4 Farnsworth Evi, Mies Van Der Rohe, 1949

Ancak Farnsworth Evi'ni ayırdeden bunların hiçbirisi değildir. Mies, her birini önce de denemiştir. Yeni olan bunların ayrı ayrı değil, biraraya geldikten sonra, tek seferde dışa vuran ifadeleridir. Dikmelerin kararlı bir biçimde dışavurulan ritmi; yüzen plakların masifliği; tavan ve döşeme plağı arasında kalan koyu gölge; gölgenin koyuluğunu içerisi ile dışarıyı arasındaki sınıra, duvara dönüştüren perde: Gördüğümüz nesne sapsağlam ayakta duruyor ve unsurlarının biraraya gelişi, bizi gördüğümüzün bina olduğundan şüpheye düşürmeyecek kadar tanıdık bir dizge oluşturmaktadır.

Farnsworth Evi'nde esas olan doğanın yapı kabuğunu oluşturmasıdır. Bunun için yapı çevresini dış dünyayla bütünleştiren ara eleman camdır. Dış kabuk görsel olarak yok edilmiş, bir nevi doğanın üzerine işlendiği tablo durumuna konulmuştur.

Farnsworth Evi Mies'in geç döneminde Amerika'da yaptığı işlerindedir. Bu yapı, Amerika'da uzunca bir dönem yapı endüstrisinin 19. yüzyılda mimarlardan önce

keşfettiği ve yaygınlaştırdığı metal iskeletin detay ve ifade problemleriyle uğraştıktan, konstrüksiyon olduğundan şüphe duyulmayacak binalar yaptıktan sonra, Avrupa'daki deneyci dönemine dönüş olarak yorumlanır. Ancak bu geri dönüş aynı zamanda da bir yalınlaşmadır.



Şekil 2.2.1.5 Farnsworth Evi

"Nerdeyse hiç!" Kenneth Frampton, Mies'i anlatırken sık sık bu deyişe başvurmuştur. Kanımca bu deyiş Mies'de suprematizmin maddenin silinişini mutlaklaştırma eğiliminden ziyade, kitlenmiş karşıtlıklara atıfta bulunuyor. (<http://www.arkitera.com/diyalog/ihsanbilgin>)

2.2.2 Görsel Yanılsamalar: Yansıtıcılık

Cam malzemenin özelliklerinden diğer bir özelliği, camın yansıtıcılığıdır. Yansıtıcı olarak cama uygulanan bazı teknik müdahaleler ile onun ayna olarak kullanılması sağlanmıştır. Avlanmaz (2001, s.52) bu konuda şunları söyler:

“Cam aynalar, genellikle renkli ya da renksiz flot camlara ince metal, bu genelde gümüş, altın, bakır, bronz ya da krom olabilir, bir tabaka uygulanması ile elde edilir. Özel amaçlı aynaların yapımında kurşun, alüminyum, rodyum, platin vb. de kullanılır.”

Cama tasarımlarında oldukça çok yer veren Mies Van Der Rohe, 1921 de katıldığı Friedrichstrasse gökdelen yarışmasındaki tasarımına bakıldığı zaman yaklaşımının oldukça saydam ve etkileyici olduğu görülmektedir (Şekil 2.2.2.1). Togay (2002, s.58) bu konuda şunları söyler:

“Cam bir model üzerinde ışık yansımaları ilgili etütler Mies’i çokgen bir plana götürür. Cam duvarların oluşturduğu kavisler iç mekanın ışık ihtiyacına, caddedeki mevcut binalara aykırı bir yapı kütleşi görünüşüne ve elde edilmesi arzulanan ışık oyunlarına göre belirlenir. İki cam gökdelen de deneyseldi ve aynı düşüncenin ürünüydü: yeni çağın teknoloji ve malzemelerinin potansiyellerine açıklık getirmek.”



Şekil 2.2.2.1 Design Friedrichstrasse, Mies Van Der Rohe, 1919

Günümüzün çağdaş tasarımında yapıların iç mekanlarında kullanılan camdan aynalar, iç mekana farklı bir anlayış ve görsel etki getirmektedir. Aynaların mekanda oluşturduğu ışık, yansımalarla tasarımcıya yani tasarım olanakları sunmaktadır. Tasarımcı aynayı ele alış biçimiyle orada oluşturmak istediği genişlik, darlık, karanlık, aydınlık gibi kavramları kullanıcıya sunar. Bunun doğru bir şekilde kullanılabilmesi tasarımcının aynaya yaklaşımına, aynanın fiziksel özelliklerine ve tasarımcının aynayı detaylandırmasındaki yeteneğiyle ilgilidir.

Aynaların kullanılmasıyla mekanın etkisi olumlu olarak artmaktadır. Aynaların kullanıldığı mekanlar ışığın da etkisiyle aydınlık ve ferahlılar. Zıtlıklar oluşturabilen camın ayna olarak kullanılması sonucu mekanda elde edilememiş fakat istenilen etkiler yapılabilir. Hacim olarak dar olan bir mekan burasında ayna kullanılarak hem enine hem de boyuna geniş algılatılabilir. Psikolojik olarak basık bir yer bununla birlikte göz yanılması sonucu rahatlatılmış olur.

İnsan sayısı ve hareketlilik açısından yoğun olan, örneğin havalimanlarında görsel etkiyle birlikte kullanım güvenliği de gerektiren mekanlarda arka yüzünde özel olarak yapılmış çeşitli kaplamalar bulunan emniyet aynaları kullanılmaktadır. Kullanım güvenliği gerektirmesi sonucu kırılmalara karşı dayanımı arttırılmış olan aynanın, herhangi bir kırılma olması halinde ise arka yüzde kullanılan tabaka yardımıyla dağılması ve parçalanması önlenmektedir. Her türlü yaralanma riskini azaltan bu yöntemdeki aynalarda da diğerlerinde olduğu gibi tasarımcı biçim, kalınlık gibi konularda sınırsızdır.

Cam, tabiatı gereği kendisi görsel bir şöendir. Camla yapılan bütün tasarımların çıkış noktasını hep bu şöenin yorumlanmasıdır. Yansıtıcılık, saydamlık gibi özellikleriyle beraber ele alınması gereken camın bir diğer özelliği de mekanda görsel sürekliliği sağlamasıdır. Diğer geçirimsiz kesici duvar elemanları, yapı bileşenlerinin aksine cam kullanıldığı mekanda görsel bir engelleyici ya da ayırıcı özellik göstermemektedir. Var iken yok olabilen cam, kendini hissettirirken bulunduğu yerde algıdaki bütünlüğü de korur (Şekil 2.2.2.2).



Şekil 2.2.2.2 Multifamily Residence, Christian Kerez, Zurich, 2003

Mekanların birbirlerine akması camın mekanda görsel sürekliliği sağlaması sonucunda oluşan bir durumdur. Diğer ana kullanımlarından birisi de camın düşeyde kullanılmasıdır. Yataydakine göre görsel sürekliliğe olan etkisi burada kendisini apaçık ortaya koyar. Camın kullanılması sonucu mekanda oluşan bölüntü bir ayrıştırılma olarak değil, bir bütündeki bölüm olarak algılanmaktadır. Her ne kadar cam kullanımı ile mekan oluşturulabiliyor olsa da, mekan içinde kullanımı sonucu oluşan farklı tür mekanlarda cam sınırları belirtmek için kullanılır. Yani bütünün bir parçası durumundadır ve genel olan bütünü algılamamızı kolaylaştırır.

Mekanın bütünü için uyumluluk aranması durumunda camın da bu uyum içinde uyumlulukla durması gerekmektedir. Vitruvius (1998, s.9) bu konuda şunları söyler:

“Mimarlık, düzen, düzenleme, armoni uygunluk ve ekonomiye dayanır.”

Görsel olarak bütün mekanın algılanılması istenilen durumlarda dayanımı arttırılmış camların kullanılması ile özellikle havalimanlarında, insan algılamaları ve hareketleri daha kolay olmaktadır. İnsanın hareket edeceği yere doğru ilerlemesi mekanın görsel olarak kesilmemesi ile mümkündür. Bunun için çeşitli yönlendirici elemanların camla kullanılması hareket çabukluğunu sağlamaktadır.

2.2.3 Hafiflik

Mimarlık tarihi sürecinde yapı taşıyıcı sistemi, zamanla hafiflemiştir. Bu hafifleme yığma yapılardan betonarmeye geçilmesi ve oradan da çeliğin kullanılmaya başlanıldığı Endüstri Devri'ne kadar hep artarak devam etmiştir. Bunun sonucunda günümüzdeki yapılar, her bakımdan sadelik kazanmıştır. Yapının hafifletilmesi, çeperlerinde çeşitli (kapı, pencere, vb.) boşlukların açılması, mimarlar için her zaman çözümü aranan bir sorun olagelmiştir. Önceleri kalın duvarlarla başlayan bu süreç zaman içerisinde teknolojiyle birlikte cama kazandırılan hafiflikle sağlanmış bulunmaktadır. Yığma yapılarda yapı yüzlerinde sistemin bir sonucu olarak küçük açıklıklar vardır. Betonarme sistemin ilk örneklerinde de bu durumun aynı olması, mekan içine ışığın alınımını zorlaştırmıştır.



Şekil 2.2.3.1 Dulles Havalimanı, Eero Saarinen Virginia, ABD

Gelişen çelik sistemlerin yapılarda taşıyıcı rolünü üstlenmesi sonucu cam bu durumdan etkilenmiştir. Çelikle beraber hafiflik özelliğini arttırmış olan cam, aynı çelik gibi narinliğe bürünmüştür (Şekil 2.2.3.1-2.2.3.2). Avusturya’da bulunan Justizzentrum Leoben Hapishanesinde mimar Josef Hohensinn çeliği camla birlikte kullanmış, o güne kadar süregelen yapı kimliği sorgulanmıştır. İtalo Calvino Amerika Dersleri kitabında “Hafiflik” ile kastettiğini açıklamak için Cavalconti üzerinde durmuş ve benim için hafiflik, belirsizliği ve şansa bırakılmışlığı değil, kesinliği ve belirginliği çağrıştırıyor demiştir.



Şekil 2.2.3.2 Justizzentrum Leoben Hapishanesi, Josef Hohensinn, Avusturya

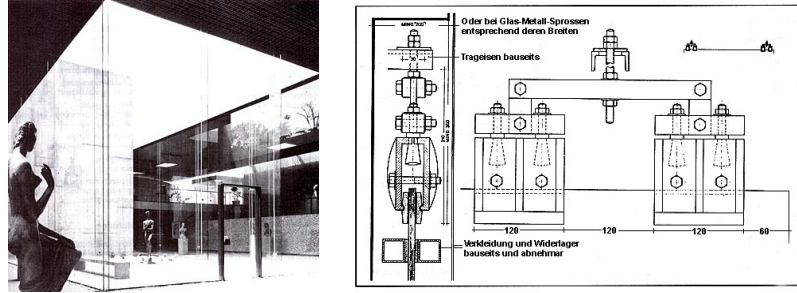
Cam malzeme; günümüzde Calvino’nun da hafifliği betimlerken kullandığı gibi mimarının simge değeri kazanan, özgül ve görsel bir imgesi haline gelmiştir.

Kullanım alanı giderek artmakta olan cam malzeme için hafiflik, şeffaflık kadar malzemeyle beraber türeyen bir kavram olarak algılanabilir. Kalın duvarların artık tümüyle şeffaflaştığı günümüzde hafiflik kavramı üzerine sayısız yapısal örnekleme ile karşılaşmak mümkündür. Wigginton (1996, s.24) bu konuda şunları söyler:

“Şu kaçınılmazdı ki; mimarlık gibi insan uğraşısı gerektiren konularda, malzemenin ilham verici teknik etkileri başarının en üst düzeye çıkmasına yardımcı olur, camın yayılması tıpkı çağımızda gelişen bilgisayar teknolojisi gibi algılanabilir. Bir benzetme yapmak gerekirse çok büyük, hantal ve pahalı makinelerden, cep ve masa üstü bilgisayarlarına geçiş, camın gelişim aşamaları gibidir. Bilgisayar camın gelişiminde genişleyen pazarı temsil ettiği gibi, aynı zamanda tamamı önemli kendi kendini dengeleyebilen fiyat indirgemesi, kalite ve uygunluk gibi konularda etkin olarak temsil edilebilir. Bu bize tarihin gösterdiği en etkileyici derslerden biridir.”

Camın; tasarımcının zamanla kavradığı bir özelliği de taşıyıcılığıdır. Taşıyıcı eleman olarak camın kendisinin kullanılması çeşitli şekillerde oluşturulmaktadır. Bunlar merdiven, döşeme, tavan, kolon olarak karşımıza çıkmaktadır. Her ne kadar taban döşemesi ve merdivenlerde kullanılması kullanıcı tarafından korku hissi uyandırır da kullanılan mekanları tarif etmesi bakımından iyi bir yapı malzemesidir. Mekanların vurgulanması istenilmesi durumunda ya da vurgulanması düşünülen yerlerinde cam kullanılarak istenen etki oluşturulmaktadır. Bu döşemeler normal taban döşemesinden yükseltilerek de uygulanmakta, böylelikle etkisi daha da arttırılmaktadır. Sev, Özgen (2006, s.42) bu konuda şunları söyler:

“Saydamlık yolunda bir sonraki adım camın kendisini taşıyıcı eleman olarak kullanmaktır. Bu anlamda ilk asma cam duvarlar 1960’lı yıllarda Glasbau Hahn tarafından yapılmıştır. Bu uygulamada cam levhalar üst noktalarından yatay bir kirişe klipsler aracılığıyla asılmıştır. Bu yöntem daha sonra dünyaya hızla yayılmış ve bazı uygulamalarda 13 m yüksekliğinde cam duvarlar dahi asılabilmektedir.” (Şekil 2.2.3.3)



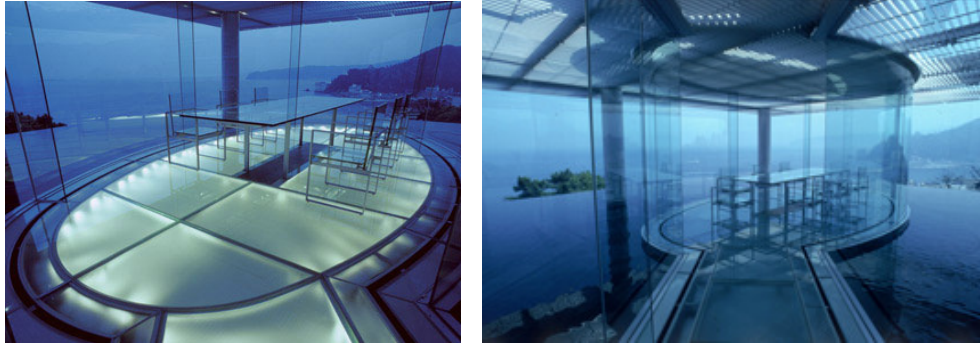
Şekil 2.2.3.3 İlk Asma Cam Duvarlar, Glasbau Hahn

Cam, taşıyıcı olarak yalnız kullanıldığı gibi (Şekil 2.2.3.4) ahşap, metal gibi malzemelerle de kullanılarak etkisi arttırılmaktadır. Bu etki tasarımcıya yeni ufuklar açmakta, yeni açılımlara ve yaklaşımlara zemin hazırlamaktadır. Cam taşıyıcılık özelliklerinin en çarpıcı örnekleri merdivenlerde karşılaşılmaktadır. Merdiven tasarımında tarihsel olarak çok farklı malzemeler kullanılması sonucu farklı örnekler oluşturulmuştur. İnsanoğlunun camı bu sirkülasyon elemanında kullanabilmesi teknolojiyle olan gelişimle sağlanmıştır. Teknolojinin son imkanları kullanılarak yapılan bu etkileyici tasarımlar mekan içerisinde kendilerini hemen fark ettirmektedirler. Her ne kadar kullanıcılarında hayranlık hissiyle birlikte korku hissi de uyandırıyor olsa da kullanıcı onu benimser ve ona karşı olan hayranlığı artar.



Şekil 2.2.3.4 Cam Basamak

Mimar Kengo Kuma'nın tasarımı olan Water Glass House'da cam taban döşemesi olarak kullanılmış olup mimarın en güzel yapıtlarından birisidir (Şekil 2.2.3.5). Mimar burada camı yalnızca tabanda değil, yan yüzeylerde de çok ustaca kullanarak camın etkileyiciliğini yapıtına aktarmayı başarmıştır. Oval olarak tasarlanan misafir odasında mimar mobilyaları da saydam olarak yapmış, bunlarla bütünü tamamlamıştır. Döşeme ve yan yüzeylerde kullanılan camlar yapıya şeffaflık ve geçirgenlik katmıştır.



Şekil 2.2.3.5 Water/Glass House, Kengo Kuma, 1995

Bu özelliklerinin yanında camla birlikte kullanılan kavramların diğeri ise iletkenliktir. Özcanlı (2006, s.28) bu konuda şunları söyler:

“Şeffaflık ve iletkenlik gibi, normalde bir arada bulunmayacak özellikleri barındıran malzemeler, yepyeni fikirleri olanaklı kılabilir. Bu tip malzemelerin sayısı az değil ve devamlı yenileri geliştirilmekte. Hayal ettiğiniz bir ürün ilk bakışta hayata geçirilemezmiş gibi bir izlenim yaratsa da, onun olanaklı kılacak bir teknoloji var olabilir. Tasarımcılar, yenilikçi tasarımlar üretebilme için, öngördükleri teknolojik engellerin fikirlerini kısıtlamalarına izin vermemelilerdir...”

2.2.4 Sınır ve Güvenlik

Cam ile kullanımı son dönemde yaygınlaşan bir kavram da “Sınır”dır. Sınır, çeperlerin ya da kabuğun iç ile dış ayırımı yapması, ara bir yüzeyin oluşturulması anlamlarında kullanılır. Bu konuda Vidler (1999, s.16) şunları söyler:

“Mekan ve sınır, mekan ve limit ve mimarlık için ayrı bir önem taşıyan mekan ve anıtsallık bu yüzden başından beri birbirlerine karşı olgulardır...Ancak modern mekan, sınırları yok eden ve limitleri zorlayan karakteriyle, günümüzün arazi, ortam ve yer sorunlarıyla yüzleşirken özellikle yararlı olur, ve aynı zamanda informe veya formsuz diye tanımlanan ve şimdiye kadar formel analizin geleneksel kavramlarına karşı durmuş yeni mimari söylemin yorumu için de imkan yaratır.”

İnsanın yapısal anlamda sınır kavramına yaklaşımı isteklerine kavuşmasıyla son bulmaktadır. Bu konuda Josipovici (1997, s.178) şunları söyler:

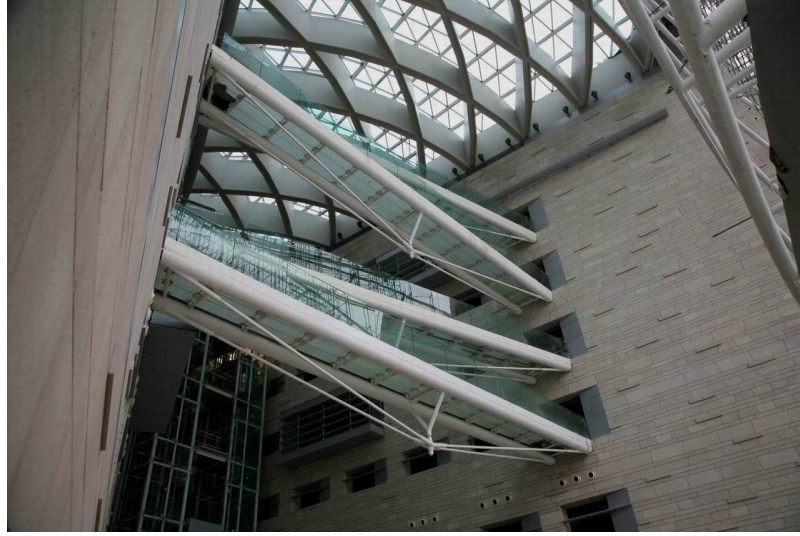
“Yapı, insanı tatmin eden, belirli bir düzen içindeki bir dizi jestten oluşur. Yapı nihai değildir. Tatmin edici bir biçimde tamamlandığı an, önemini yitirir. Sınır arayışı yeniden başlar. Hep yeniden başlayacaktır.”

Mekanın insan hakimiyetine alınması, onun kullanımı bakımından şeffaf ve geçirgen olmasını zorunlu kılmaktadır. Buradaki şeffaflık kullanımda olduğu kadar kullanılan malzemede de kendisini göstermektedir. Şeffaf, geçirgen, esnek olarak tasarlanan mekan, insanın hükmetme yetisini arttırmış, mekana olan bağlılığı iletmiş ve içinde bulunduğu yeri maksimum verimli şekilde değerlendirmeye çalışmıştır.

Mekansal olana hükmetme, kesintisiz bir zaman diliminde, her köşesini apaçık gözlemeyle kazanılır. İnsan ancak çevresini köşe bucak tanınması ile mekanı benimser. Belleğine yabancı bu yeni mekanda cam’ın transparanlığına ihtiyacı vardır.

Camda güvenlik kavramı camın kırılması sonucu ortaya çıkan riskle bağlantılıdır. En yaygın risklerin başında insanın yaralanması gelmektedir. Bunun için tasarım aşamasından başlayarak camın özellikleri iyi ele alınmalı ve kullanılacak camın niteliği iyi seçilmelidir. Yapı malzemesi olarak camın seçilmesinin gerektiği durumlarda güvenlik, camın niteliğini ve fiziksel özellikleriyle beraber oluşan kavramsal

özelliklerini engellemelidir (Şekil 2.2.4.1). Gelişen teknoloji ile beraber çeşitli müdahalelerle camın güvenlik konusunda güçlendirilmesi yapılmaktadır. Bunun için yapılan işlemler sonucu farklı dayanım ve özelliklerde camlar üretilebilmektedir.



Şekil 2.2.4.1 Camlı Ara Geçit (Çelikle Taşınmaktadır)

Temperli camlar, kontra saldırı camları ve yangına karşı dayanımlı camlar güvenlik konusunda güçlendirilmiş cam çeşitleridir. Isıl gerilimlere ve darbelere karşı direnci arttırılmış olan camın hacminde, renk ve şeffaflığında herhangi bir değişme olmamaktadır. Askeri binalar, önemli kamu kurum yapıları, havalimanları gibi güvenliğin üst düzeyde olması gereken yapılarda kullanılacak camların önemi; darbelere ve ateşli silahlara karşı dayanımları bakımından ileri bir düzeyde olmalıdır.

2.3 Modern Dünyada Değişen Zaman-Mekan Algısı

Moderniteyle birlikte, yaşayan zaman kaybolur; zaman bir kaynak, nesnelleştirilmiş bir maddiliktir. Ölçülmüş, cisimleştirilmiş zaman, bireyi derinleşen bir bölünme ve ayırmanın, sürekli azalan bir bütünlüğün güç alanında yalıtır. Kentleşme büyüdükçe, dünyanın kötüye gidişleriyle ilişki kurar; ve Hogarth'ın 18. yy ortalarındaki

Londra tasvirlerinde betimlediği gibi, insanlar arasındaki fiziksel temas dramatik bir şekilde azalır. İnsan ölçüsü, yüksek binalar, duyuşsal yoksunlukla yok edilir, ve kentin sakinleri monotonluk, gürültü ve diğerkirleticilerle saldırıya uğrar. Siberalem kelimesinin kendisi, fiziksel görünüş ve bağlantının temelden zayıflayışını hızlandıran bir kent ortamıdır.

Kent, artık sakinleri arasındaki bir engel, bir yabancılar dünyasıdır. Gerçekte, dünya tarihindeki tüm kentler, eşsiz, evvelce alışık olmayan ortamlara hep birlikte yerleşmiş yabancılar ve aykırılar tarafından kurulmuştur (Zerzan, 2008).

İnsan ve mekân arasında bağlar kurmak yüksek kaliteli kentsel yaşamın önemli bir temasıdır. Burada mekânlarla kurulan duygusal ilişkiye gönderme yapılmaktadır. Bu mekânlar insanların:

- İlişki kurabilecekleri,
- Bağlanabilecekleri, aidiyet hissedebilecekleri
- Kendileriyle özdeşleştirebilecekleri,
- Hatırlayacakları,
- Özleyecekleri, yerlerdir.

Burada aidiyet hissi ve mekâna bağlılık hakkındaki literatür bize yol göstermektedir. Bazı insanları belirli yerlere çeken, bir mekâna aidiyet hissedilmesinde psikolojik bir unsur bulunmaktadır. İnsanların keyif aldıkları ve içinde bulunmak istedikleri mekânlar, aidiyet gelişmesine yardımcı olur. Mekâna aidiyet duymak, insanlara anlamlı görünen alanlarla oluşur.

İnsanların kendileriyle özdeşleştirdikleri, kendilerini bir parçası olarak hissettikleri ve sevgiyle hatırladıkları mekânlar, muhtemelen onlar için yaşam kalitesi iyi mekânlardır (Mazumdar, 2003) .

Modern planlamanın problemleri, Appleyard ve Jacobs'ın (1987, 112) manifestolarında da vurgulandığı gibi, 'niteliksiz ve zor yaşam çevreleri, devasacılık (*gigantism*) ve denetimin yitirilmesi, büyük ölçekli özelleştirme ve kamusal yaşamın çöküşü, merkezden dışa doğru parçalanma (*centrifugal fragmentation*), değerli bölgelerin tahribi, yersizlik (*placelessness*), adaletsizlik, ve köksüzlük (*rootlessness*) olarak tanımlanır. İnsanın sağlıklı gelişimi için, yaşamının tüm yönlerinin (fiziksel, duygusal, ussal ve ruhsal yapı) dengeli ve bütüncül bir şekilde gelişmesi gerekir. Bu sağlıklı gelişim yalnız bireylerin yaşamlarında değil, bir bütün olarak topluluğun yaşamına da yansıtılmalı ve duyumsanmalıdır (Oktay, 2003).

Relph (1976) mekansal deneyiminin iki limitini; ilişkisizlik, ilgisizlik, yabancılık ve evsizlik hissi ile tanımladığı "varoluşsal dışındalık"; ve kasıtlı ya da bilinçli bir düşünce ve tavır olmaksızın yerin deneyimlenmesi, ait ve evinde hissetme ile tanımladığı "varoluşsal içindelik" kavramlarıyla çizer. Görme ve görselleştirmenin mekansal deneyimde empati geliştirmekteki yadsınamaz rolüne rağmen mekanı hareket içinde algılamak mekan ile daha güçlü ilişki kurmaktadır (Atılğan, 2006).

Mekan aslında insanla olan ilişkisinin yanında, uzamda bir diğer insanın bir diğer hemcinsiyle ve nesnelere bu işe sıkça katıldıkları planın yükseklikle beraber bir bütünü oluşturması temsilidir. Mekanın tüketim merkezli örgütlenmesi, bu ilişkilerin tüketim temelinde ve tüketimi kurgulayan yapının karlılığını arttıracak şekilde mekanın düzenlenmesini anlatmaktadır. Kapitalizm kendi karlılığını maksimize etmek amacıyla toplumu örgütlediği gibi mekanı da bu düzenlemenin bir parçası haline getirmektedir.

Mekanın altyapısal dönüşümü" kısaca, mekanın yere, kültüre, fiziksel, sosyolojik girdilere bağlı olma durumundan soyutlanıp, tüketim ilişkilerini belirleyen bir altyapıya indirgenmesi durumudur. Mekanın "yer" ile olan ilişkisinin koparılması onun niteli_nde belirgin bir dönüşüme işaret eder. Mekan bulunduğu coğrafyanın ve kültürün izlerini hafızasında taşıyan bir yapı iken tüketimi örgütleyen ve birbirine entegre olmuş yapılardan oluşan bir sistemin bileşeni haline gelmiştir. "Kapitalizm kendi mekan ve zaman anlayışını her coğrafyada tekrarlar, o coğrafyayı kendi istekleri doğrultusunda, soyut bir mekan ve zaman anlayışı çerçevesinde tekrar kurar. Bu sayede birbirinden çok farklı coğrafyalar aynı soyut mekan ve zaman anlayışı çerçevesinde

birbirlerine bağlanır, tek bir ekonomik sistemin parçası haline gelirler. Bu soyutlama küresel ölçekte işleyen bir ekonominin gerekliliği olarak ortaya çıkar (Yırtıcı, 2005, s:34).

Yeni tüketim mekanları olan dev alışveriş merkezleri, fuarlar, hipermarketler, eğlence merkezleri, müzeler gibi alanların örgütlenme şekli fabrikanın üretimdeki esnekliğine paralel olarak aynı mantıkta çalışmaktadır. Fabrikanın o son derece dışarıdan izole üretimindeki örgütlenme ve denetlenme senkronizasyonu bu mekanlarda tüketim adına işlemek zorundadır. Nesnelleşmiş insan aklının durgunluk derecesinde bir büyülenme ve etkilenmesinin yaşatıldığı, simüle edildiği bu mekanlar tüketimin çeşitli etkinliklerle de canlı tutulduğu her yere dönüşebilen ama hiçbir yere ait olmayan kimlik sorunu yaşamaktadırlar (Şişen, 2009).

BÖLÜM 3

YENİ MEKAN TANIMI OLARAK, YERSİZLİK/ZAMANSIZLIK KAVRAMI, HAVALİMANLARI ÜZERİNDEN İNCELENMESİ

3.1. Marc Auge'nin Yersizlik Zamansızlık Kavramı

Fransız antropolog Marc Augé, yer duygusu olmayan mekanları “Non-lieu” kavramı ile ele almıştır. Türkçeleştirildiğinde “non-lieu / non-place” kavramını; yok- yer veya yok-mekan olarak ele alınabilir. “Yer-Olmayanlar: Süpermodernitenin Antropolojisine Giriş” isimli makalesinde ve aynı isimli kitabı bu kavramı irdelemek üzerine yazılmıştır. Kavramları anlamlandırmanın yollarından biri, tersinden yani zıddından hareket ederek istenen kavrama ulaşmaktır. Bu yüzden mimarlıkta “yersizlik”, “yok-yer” veya “yok-mekan” olarak adı geçen fenomeni anlamak için “yer” kavramını kavramak etkin bir yol olabilir.

Yersizlik karşıtı olan yer kavramında insan; yaşam alanında yaşamını fiziksel ihtiyaçlarının yanında duygularıyla orasını anlamlandıracaktır. Bununla beraber insan ihtiyaçlarını sağlıklı bir şekilde karşılayabilecek, ilişkilerini yaşayabilecek ve çeşitli müdahalelerle yaşadığı yeri diğerlerinden farklı bir yere dönüştürecektir. Yerin ruhu, mekan ve insan karakterine göre farklılıklar gösterebilir. Yer, barındırdığı bu ruh ile, somut bilimlerinin soyut yönleriyle ele aldığı mekanın ötesinde, farklı boyutlar içermektedir. Fiziksel özelliklerine bağlı olarak mekan tanımlanabilirken, yer yagane ve özeldir. Yer, sezgisel kavrayışı gerektiren, kullanıcının tüm gereksinmelerine ve özel duyumsamalarına cevap verebilen, gerçekte yaşanan mekandır. Kısaca söylemek gerekirse, yer kavramının içinde mekan kavramı yatmaktadır. Yer, mekanın sahip olduğu değerler bütünüdür. Bu değerler; fiziksel, duygusal, kültürel, bireysel, tarihi yaşanmışlıktır. Mekanlar ele alınış biçimleri ve kullanılma şekillerine göre diğer bir mekana benzerlik göstermesinin yanında, yerler sahip oldukları bu değerler yönüyle özeldirler.

İngilizce’de “space” ve “place” olarak adlandırılan mekan ve yer kavramları anlam olarak birbirlerinden çok küçük ayrıntılarla özde ayrılırlar. Mekan ile yer arasındaki organik bağ yerin ruhundan (genius loci) kaynaklanmaktadır. Yer

kavramının ölçeği, kimi zaman bir binayı anlatmakta, kimi zaman bir iç mekan veya bir kent meydanı olmaktadır. Amacına göre mekanı ayrıştırmak gerekirse birinci olarak; kapalı, dışarıdan izole edilmiş, içe dönük, ikinci; açık, dışarı ile kesin bağlantılı, üçüncü ise iç ve dış arasındaki girişleri sağlayabilen, yarı geçirgen olarak ele alınabilir. Mimaride mekan, insan ile sürekli etkileşim içerisindedir. İnsan eylemlerine göre mekanı değerlendirmekte, kendince yorumlamakta ve onu boyutlandırmaktadır. Wright bu konuda, “İç mekan, binanın ruhu olan mekanın bir parçasıdır, ona aittir, onunla beraberdir, ondan doğmadır. İçinde yaşanan mekan, bir bütün olarak bu şekilde düşünüldüğü zamandır ki, bu mekan, mimarının kendisidir denilebilir.” demiştir.

Tüketim toplumu olan yaşadığımız çevre, bugün ilişkilerini doğal olarak tüketim üzerinden kurmaktadır. Tüketimin ilişkiler ağında doğrudan bulunması, mekansal yapılanmayı etkilemektedir. Zaman kavramının etkilenmesiyle mekan da yani ”yer”de bu ilişkiler ağından nasibini almıştır. Mekan artık geçmişte olduğu gibi kendisine haslık üzerinden tanımlanmamakta, mümkün olduğunca geniş alanda, adından ekonomik ve toplumsallık üzerinden söz ettirmektedir.

Modern kapitalist sistemin sonucu mekanın bulunduğu yerin önemi, somut olarak orada bulunmadan öteye gidememektedir. Hızla ilerlemenin mekana kattığı bu değer ile mekan artık dünyanın neresinde olursa olsun evrensellik kazanmıştır, yani her yerden kolaylıkla ulaşılabilen bir nevi geçiş elemanı haline gelmiştir. Sermaye tarafından belirlenen mekanın yapısı üzerine yeni düzenlemeler ve yaklaşımlar yapılmaktadır. Bu yaklaşımların yeni mekanlarda kapitalist ekonomi sonucunda kendini daha net gösterdiği açıktır. Auge (1997, s.86) bu konuda şunları söyler:

“Klinikte dünyaya geline ve hastanede ölünen, geçiş noktaları ve geçici uğraşların (otel zincirleri, eğlence mekanları...) ya gösterişli ya da insani olmayan kipsellikler halinde çoğaldıkları, aynı yaşanan mekanlar da olabilen ulaşım araçlarının girift bir şebeke halinde geliştikleri, geniş alanlara, bankamatiklere ve kredi kartlarına alışkın kişinin “dilsiz” tecimin jestleriyle yeniden tanıştığı bir dünya.”

Günümüz dünyası artık bir geçicilik, anlık olma üzerine kurgulanmakta, mekansal olarak ta bunu tariflemektedir. “yer-olmayan” diye tariflenen bu mekansal

durum "zamansızlık" ile bütünlük oluşturmaktadır. Yer-olmayan kapitalist düzenle direk ilişkiler içerisindedir. Auge (1997, s.87) bu konuda şunları söyler:

"Yer-Olmayanlar, dönemin ölçüsüdürler; ya da nicelleşebilen ve yüzölçümü, hacim ve mesafe arasında yapılacak birkaç dönüştürme pahasına, hava, demir ve kara yollarını ve taşıt araçları denilen devingen mekanları (uçaklar, trenler, arabalar), havalimanlarını, uzay uçuşları için hazırlanmış istasyonları, büyük otel zincirlerini, eğlence parklarını ve nihayet dağıtımın büyük yüzeylerini (büyük ölçekli alış-veriş mekanları), bireyi çoğu kez yalnızca kendi kendinin başka bir imgesiyle ilişkiye sokacak kadar garip bir iletişimin ereklere uğruna dünya dışı uzayı seferber eden kablolu ya da kablosuz şebekelerin karmaşık yumağını toplamak suretiyle ölçülen ölçüdürler."

İlişkilerin yüz yüze olduğu, direk temasta bulunulabilen "yer"in tersi olarak, insan "yer-olmayan"da iletişimini yazılı ve görsel elemanlarla kurmaktadır. Alışveriş merkezinde ya da havalimanlarında size yüklenmiş olan müşteri ya da yolcu tanımlaması herkeze eşittir ve iletişimin sağlanması yazılı olarak yapılmaktadır. Yer olmayanda hakim olan unsur bahsedildiği üzere "an"dır, "şu anlık"tır. Bu yüzden dolaydır ki "yer-olmayan" zaman kavramından etkilenmediği için eskimemekte, onunla ilişki kurulamamaktır

Yer olmayan mekanın bir diğer özelliği de büyüklükle birlikte tarif edilmesidir. Büyüklükle iç ortamın dışarıya yansıtılması cephelerle olmaktadır. Bu durumda ortaya çıkan cephe yüzleri, mekanın tariflenmesinde başvurulan bir kaynak olmaktadır. Bu yüzler ile mekanda zaman kavramı anlaşılammaktadır. İl (2005, s.52-53) bu konuda şunları söyler:

"Ayrıca "yer-olmayan" iki anlamda zamana ilişkin deneyim olanağı vermemektedir. Birincisi, dış ortamdaki kendini soyutladığı için gün içindeki zaman dilimlerinin sabah, öğle, akşam- etkilerinden bile arındırılmıştır. Orada her an birbirine denktir. "yer-olmayan", kendi bünyesinde vuku bulan değişimleri de okumaya olanak vermez. O her an güncellenmiş olmak durumundadır; tarihselleşemez. İşlev göremeyecek hale geldiğinde tümel olarak yenilenir. Değişip dönüşmez; her an yeni olmak durumundadır."

Yer-olmayan, içinde yaşadığımız dünyanın kaçınılmaz sonuçlarından biridir. Augé'nin tanımıyla üst modernliğin, diğer bir deyişle postmodern durumun en önde gelen kaynağıdır. M. Augé'ye göre “yer”; ilişkide olmak, bağlantıda bulunmak, geçmişini olmak ile tanımlanır. Aynı içerikleri barındırmayan, bunlara sahip olmayana ise “yok-yer” denilmektedir (non-place). Global dünyada yerler zamanla yok-yerlere dönüşmektedir. Urry (1999, s.246) küreselleşme ve mekan ilişkisi konusunda şunları söyler:

“Küreselleşme, zaman-mekan sıkışmasının başka bir ifadesidir. Bunun gerçekleşmesi üç seyahat biçimi arayıcılığıyla olur: şimdilerde daha uzak yerlere yapılan gerçek seyahat; alışveriş merkezlerinde, dünya fuarlarında ve Avustralya'nın İkiyüzüncü Kuruluş Yıldönümü turistik-tarihsel gösterilerde olduğu gibi simüle edilmiş seyahat; ve en şaşırtıcı biçimde neredeyse dünyadaki her yerin görülmesi ve karşılaştırılmasına imkan veren koltuk turizmi...”

Mekan; içinde bulunulan yer, ortam ve bir alan anlamlarına gelmektedir. İnsanlık tarihi boyunca yer farklı şekillerde biçimlendirilmiştir. İl (2005, s.17) bu konuda şunları söyler:

“Geleneksel toplumlarda insan eyleminin doğal ortamı biçimlendirmesi tek yönlü değildir. Aynı şekilde doğal ortamda bu eylemliliği etkileyerek, toplumun üretim güçlerinin gelişmesinde etkin bir rol oynamaktadır.”

Doğal etmenlerin insan eylemini etkilemesi mekansal etkilenmeyi getirmektedir. Bu mekansal etkilenmede insan hep doğal olanı ya da doğal olana en yakına yönelmektedir. Şeffaflık ve saydamlık arayan insan, içerisinde bulunduğu mekanı doğal kılacak her yöne gitmektedir. Mekanda aranılan etkileşim türlerinden en ifadeli olanı yüz yüze etkileşimdir. Mekanı oluşturan içinde yaşanılmışlıktır. Bunun için insan yaşanılır olduğu yerle bütünlüğünü her daim sürdürmek istemektedir. Mekan insan kullanımı sonucu onun için kutsanmıştır. Josipovici (1997, s.47) bu konuda şunları söyler:

“Hücre hapsindeki mahkum hergün aynı sınırlı sayıda nesneyle karşı karşıyadır: yatak, sandalye, masa, duvarlar, kapı, kova. Onları o kadar sık görmüştür, onlara o kadar sık dokunmuştur ki, ezbere bilir bu nesnelere. Onların dün nasıl idiyeler bugün de öyle olacaklarını ve yarın da bugün oldukları gibi kalacaklarını bildiği için, nesnelere kendilerine bakma güçlerini yitirdiklerini görür. Bunun tersine, üretici çalışmanın yapıldığı oda, insanın her sabah beklentiyle girdiği ve istediği zaman terk edebileceği oda, kullanım yoluyla kutsal bir nitelik kazanır.”

Birçok farklı eylemler içerisinde olmak ya da tamamen kendi mekansal bütünlüğünü oluşturmak yapaylıkla sağlanan çeşitli elemanlarla yapılabilmektedir. Yine bütün bu elemanlar insanı içinde bulunduğu ortamın bir parçası yapmaktan alıkoyamamaktadır. İnsan mekana hükmetmek ister. Harvey (1997, s.285) bu konuda şunları söyler:

“Toplumsal eylem için uygun bir mekansal çerçeve tanımlama çabasının temel ikilemini kavrayabilmek amacıyla bu düşünce çizgisini biraz daha öteye taşıyalım. Örneğin, mekanın fethi ve denetimi, öncelikle, mekanın kullanılabilir, şekillendirilebilir ve dolayısıyla insan eylemi aracılığıyla hakimiyet altına alınabilir olarak düşünülmesini varsayar.”

İnsanın mekanla olan etkileşiminin kuvvetlendirilmesi, burasının sonsuzluk olarak değerlendirilmek istenmesi ile ortaya çıkmaktadır. Harvey (1997, s.274-275), Edgerton'un “Tanrının geometrik biçimde düzenlenmiş evreni içinde insanın sorumluluğuna ilişkin bir duygu” olarak sonsuz mekan oluşturma fikri üzerine şunları söyler:

Sonsuz mekana ilişkin bir anlayış, hiç olmazsa teorik düzeyde Tanrı'nın sonsuz aklına meydan okumaksızın, yeryüzünün sonlu bir bütünsellik olarak kavranmasına olanak veriyordu. Giordano Bruno Rönesans'ın sonlarında şunları yazacaktı: “sonsuz mekan sonsuzluk niteliğini taşır, sonsuzluk niteliğinde ise varoluşun sonsuz eylemi methedilmiştir” (aktaran Kostof, 1985, s.537). zamanın yön gösteren okuna güç ve ölçü getiren kronometre de, benzer biçimde, mekana atfedilen sonsuzluk niteliğinin zamana da uygulanması aracılığıyla Tanrı'nın sonsuz aklı ile teorik olarak bağdaştır hale getirildi.”

Sanayi Devrimi'yle daha önce hiç görülmemiş bir hızla insan yaşamı değişmiştir. Artık doğallığın yanında makinelerin varlığı insan için birlikte yaşanabilir olmayı gerektirmiştir. Gelişmelerin hızlı olması insanı makinelere uyumlu hale getirmiş, doğallık geçmişe ait bir yaşam biçimi gibi değerlendirilmeye başlanılmıştır. Mekan gibi bütün insan etkileşimli olan yerler, bu değişmeler sonucu yeniden sorgulanmıştır. Her yöndeki gelişme, insanın ihtiyaçlarını da arttırmıştır. Bu durum fabrika yapıları gibi büyük yapıların doğmasına neden olmuştur. Fabrika, “mekanın “yer”le olan bağlarını koparıp, soyut bir mekan anlayışı ile sürekli yeniden tarif edilebilir ve örgütlenebilir bir alan olmaktadır. (Yırtıcı, 2005). Fabrika ve bunun gibi büyük ölçekte yapılar insanın tek düzeliğini arttırmıştır. Yaşamlar artık değişiklik olmadan benzemiş, ortak alan olan bu tür mekanlar insanın sorgulama yetisini azaltmıştır. İl (2005, s.31) bu konuda şunları söyler:

“Fabrikanın doğuşu insanların hayat ritmini de dönüştürmektedir. Önceden doğanın tanımladığı ritme göre hareket eden insanlar, artık çalışmak için her gün fabrikaya gelmekte ve fabrikada işleyen zamana ayak uydurmak zorunda kalmaktadırlar. Dolayısıyla fabrika gündelik hayatı zamansal olarak şekillendiren mekansal bir belirleyicidir.”

Bütün burada geçen zaman; insan için kapitalist sistemde bir anlamda hapis demektir. Buradan hareket edilecek olunursa kapitalist sistemin, zaman ve mekan için bir hakimiyetinden söz etmek doğaldır. Bu hakimiyet bu tür yapılarda (fabrika, havalimanı, garlar, bekleme salonları...v.b.), mekan ve zaman kavramın, tamamen değişime açık hale getirmiş, ileride “Yer Olmayan Kavramı”nın temelini oluşturmuştur.

Kent mekanı içinde, alınıp satılan ve alınıp satılırken biçim değiştiren mekan, bir kişinin uğruna çalıştığı “yer” değil, içinde çalıştığı “yer”dir artık. Yani emeğini satanlar ve emeği satın alanlar arasındaki ilişkiye dayalı olan sanayi kapitalizmi doğmaktadır. Faaliyetlerini zaman içinde değiştirme hakkına sahip “şirket”in ortaya çıkışıyla birlikte “mekan”ın esnek kullanımı görülmektedir. Oluşan iktisat, işlevsel mekan kullanımıyla fırsatçı bir zaman kullanımı öngörmektedir (Sennett, 2001).

3.2. Havalimanlarında Zaman-Mekan Algısı

Havalimanları, garlar, alışveriş merkezleri, otoyollar yer-olmayan kavramının örneklerindedir. Bu mekanlar buldukları coğrafi bölgeye, kültürel değerlere, yaşanmışlığa kısacası buldukları yere ait değildirlir, tek tiptirler. Bu tip mekanlara özel olanlar çoğu yerde de mevcuttur aslında. Hacimsel büyüklük, kullanılan malzeme, sistemin devamlılığını sağlayan elemanlar (kontrol, yönlendirme, bilgilendirme, bekletme, eğlendirme vb.), tabelalar, işaret levhaları, çizgileri, hız sınırının belirtilmesi her yerde aynıdır. Bütün bunların ortak bir değeri, ortak bir adı yoktur. Sınıflandırılmazlar. Camda olduğu gibi üzerlerinde hiçbir olumsuz etkiyi barındırmazlar. Sürekli saydam, temiz ve kontrollüdür.

Yer kavramı tarihsel süreçte farklı farklı anlamlarla yeni yeni kullanım alanları kazanmıştır. Yer kavramının zaman içerisinde bu çok yelpazeli kullanılmasının arkasında mekansal ve zamansal bağlamlar yatmaktadır. Bununla birlikte zaman mekan kavramlarına süreç içerisinde farklı bakış açılarıyla yaklaşılmıştır. Bu yaklaşımlarla David Harvey'in yer kavramı, Auge'ye gelince yer-olmayan olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışmada yapılacak olan yer-olamayan kavramı üzerine gitmek ve bununla havalimanı örneklemesini bağdaştırmaktır. Kültürel ve toplumsallığı oluşturan ilişki ve değerler, içerisinde bulunulan mekana bütünlük katmaktadır. İl (2005, s.14) bu konuda şunları söyler:

“Toplumsal yapıyı ve kültürel değerleri oluşturan ilişkiler ve yansımalar, davranış örüntüleri yer kavramını oluşturan ve dönüştüren faktörleri oluşturmakla birlikte bu faktörler pragmatik olarak da toplumsal ve algısal güçler taşımaktadır. Bu nedenle mekansal etkilerin bütünlüğünün açık bir şekilde görülmesini sağlamakta ve yaşanan mekanın ve onun varlık karakterinin sorgulanmasında araç olmaktadır.”

Toplumsal yaşayış ve birliktelik ile zaman mekan kavramları arasında çok yelpazeli bir takım ilişkiler vardır. Toplumsal etkileşimlerle insan tarafından mekanın algılanması da etkilenmektedir. Ortaya çıkan farklı etkilenmeler sonucu farklılıklar içinde birliktelik oluşmaktadır. Bu birliktelikle ortaya “yer”in değişimi, gelişimi ve

dönüşümü çıkmaktadır ki bu da bireysellekle, mekansal olana hakim olma isteği sonucudur.

Havalimanları, oturmak, beklemek, daha çok da bekletilmek için kurulu küçük dünyalardır. Alışverişin vakit öldürmek için tek anlam kazandığı mekanlar olarak ta adlandırmak mümkündür. Bir anda dünyanın her köşesinden, her türlü insanın ortak bir amaç için buldukları geçiş hattıdır. Bu gibi mekanlarda insan edilgen durumdadır. Yani yapan olmaktan çıkmış, içerisinde bulunduğu yere dahil olan konuma gelmiştir. İnsan “yer-olmayan” içerisinde diğerleri gibi herhangi biridir. Burada bulunduğu zaman diliminde herkesle birlikte hareket etmekte, zamanı diğerleriyle birlikte yaşamaktadır. Bu da yaşadığı zamanın “şuan” olmasını doğurmuştur. Auge (1997, s.113), bu konuda şunları söyler:

“Her şey, sanki uzam zaman tarafından yeniden ele geçirilmiş gibi, sanki her bireysel tarih gerekçelerini, sözcüklerini ve imgelerini şimdiki zamana ait ve ardı arkası kesilmez bir tarihin tükenmez stokunun içinden devşiriyormuş gibi cereyan etmektedir.”

Modernizmle birlikte teknolojik gelişmelerin hızları artmıştır. Bu artış sonucu üretim, tüketim ve ihtiyaçların alanı giderek gelişmiştir. Bütün bunların ışığında mekansal ihtiyaçlar ve mekandan beklenen ihtiyaçlar dönüşüm geçirmesi kaçınılmaz olmuştur. Mekan artık tümüyle kurgular içerisinde oluşturulmaya başlanılmıştır. Giddens (2000, s.11) bu konuda şunları söyler:

“Kapitalist kentleşme, -sınıflara- bölünmüş uygarlıkların yapısal temelini oluşturan kır ile kent arasındaki farklılıkları yavaş yavaş aşındırır. Onların yerine çağdaş kentsel yaşamın “yaratılmış mekanı”nı geliştirir.”

Yaşanılan dünya insan ile maddenin döngüsel bir ilişki içerisinde olduğu, bu ilişki için zamanla ortaya çıkan yeni yeni mekanların oluşturulduğu bir yerdir. Bu yerde etkileşim için yer değiştirmeler olmuştur ve olacaktır. Bu oluşum ilkel toplumlardan başlayıp günümüzü kadar gelişerek gelmiş ve artarak devam etmektedir.

“Yer”den hareketle yok-yer kavramı, mimari olarak Terminal filmi üzerinden yorumlanmıştır.

3.3. Yersizlik-Zamansızlık Kavramının “The Terminal” Film Üzerinden Analizi



Şekil 3.3.1 “The Terminal” Film Başlangıcı

Steven Spielberg’in filmi olan "Terminal"de, gerçek bir olaydan yola çıkılarak, vatani olmayan bir adamın, tuhaf bir göçmenin, bir yalnızın sıcak ve hüznü öyküsü bir terminalin içinde yaşadıkları anlatılmaktadır (Şekil 3.3.1). Temelinde sabır olan bir bekleme, sabırla dikilip haklarını almak için inat eden bir bireyin öyküsüdür. Yaşamak, seyahat etmek, özgür olmak ve nefes almak için sadece insan olmanın yeterli olduğunu belirtmeye çalışan masalsi bir filmidir (Şekil 3.3.2).

Doğu Avrupa ülkesi Krakozya’dan New York’a gelen Viktor Navorski adlı adam, pasaport kontrolünde anlayamadığı bir sorunla karşılaşır. Filmin kahramanı Viktor Navorski, İngilizce bilmeyen bir Krakozya vatandaşıdır. ‘Krakozya’, senaristlerin ürettiği hayali bir Doğu Avrupa ülkesidir. Sovyetlerin dağılması ve çıldırılmış kapitalizm sonucu birçok Doğu Avrupa ülkesinin başına gelen felaket Krakozya’yı da etkilemiştir. Eğitimli, bilinçli ama yoksul insanların ülkesi olarak Krakozya tasvir edilmiştir. Karışıklıkların olduğu ve mafyanın korkusunda yaşayan gariban insanların ülkesidir (Şekil 3.3.3).

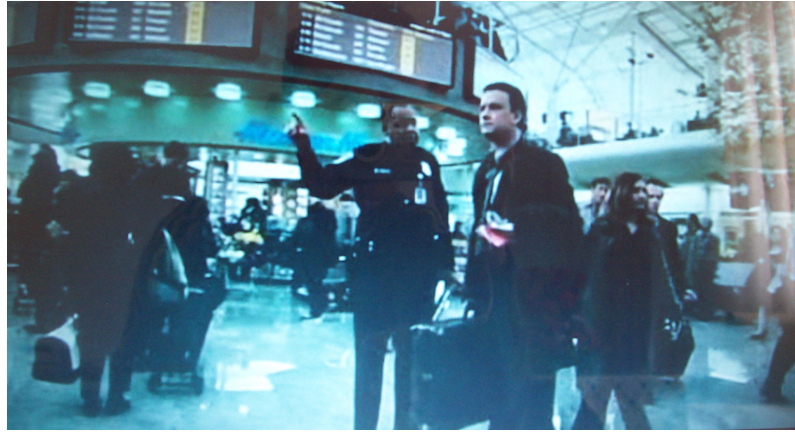


Şekil 3.3.2 “The Terminal” Film Afışı



Şekil 3.3.3 “The Terminal” Filminden Görüntü

Amerika yolundayken ülkesinde meydana gelen iç savaş sonucu hükümet devrilmiş ve ortaya çıkan anarşik ortam sonucu dünya ülkeleri, Krakozya'daki yeni durumu tanımayı reddetmiştir. Viktor'un, New York'un JFK Havalimanı'ndan dışarı çıkması yasaklanmış ve durumu bilinmez hale gelmiştir. Havalimanı artık Viktor'un yeni evi olmuştur. Uluslararası hukuka göre 'vatansız' biridir artık. Yabancı bir yerde, üstelik kocaman bir havalimanında bir başınadır (Şekil 3.3.4). Güzel bir hostes olan Amelia da en az Viktor kadar yalnız ve çaresizdir. Viktor'la imkânsızca sevdiği evli bir adamla olan ilişkisi sırasında karşılaşır. Aralarındaki aşk, oldukça 'saf' ve doğrudur. Yalanı olmayan, içten bir ilişkidir yaşanan. Terminalde çalışan başka yalnızlar da vardır. Kendi gibi çaresiz ve yalnız, çoğu göçmen olan terminal çalışanlarıyla yakın dostluklar kurar ve umudunu asla kaybetmez. Onlar ve tüm terminal görevlileri kısa sürede Viktor'a ısınırlar. Aralarında sıkı bir dostluk başlar. Viktor'un yaşadığı tüm zorluklara rağmen vazgeçmeye niyeti yoktur. Yaşam sürmektedir. Aşık olmak, paylaşmak, sorun çözmek, hatta üretmek.



Şekil 3.3.4 “The Terminal” Filminde Yönlendirme

Krakozyalı Viktor, artık yaşamayan babasının hayalini gerçekleştirmek üzere belki de elindeki son parayla, oldukça soylu ve onurlu bir mesele için yeni dünyaya, Amerika'ya ayak bastığında ülkesinde olanlardan haberdar değildir. Havalimanının

Yeni yetkilisi bürokrasiye ve kurallara sıkı sıkıya bağlı biridir ve amacı Viktor'u ülkesine geri göndermektir. Oysa Viktor'un onurlu bir amacı vardır. Sonucu her ne olursa olsun, ölen babasının yarım kalan rüyasını, son isteğini gerçekleştirmektir. Viktor'un babası büyük bir caz sevdalısıdır. Ve birçok ünlü cazcının imzalarını toplamıştır. Fakat koleksiyonunun son parçası için imkânı ve ömrü yetmemiştir. Viktor, babasının hayalini gerçekleştirmek üzere, New York'ta bulunan caz kulübünde çalışan son ünlü cazcının imzasını almaya gelmiştir yeni dünyaya ve imzayı almadan dönmeye hiç niyeti yoktur. Bir terminalde hapis kalmak onu hedefinden caydıramaz. Bu amaç doğrultusunda 'Terminal'de yaşamaya başlar. Ülkesindeki durumun belirginleşmesini ve serbestçe New York'a ayak basabileceği günü beklemektedir. Yemek bulmak için terminalde çalışmaya başlar.

Film aslında oldukça keskin bir eleştiriyi de içinde barındırmaktadır. 11 Eylül sonrası Amerika'nın göçmenlere yaklaşımını oldukça liberal bir açıdan, sertçe eleştirmektedir. Bir yabancıya yaklaşırken, ırkı, ülkesi, dini, dili ne olursa olsun, sadece insan olduğu gerçeğidir. Onun da aynı bizler gibi bir kalbi, duyguları, rüyaları ve en önemlisi onuru ve gururu olduğunun altını çizmektedir. Kocaman bir ev olan dünyada hep beraber yaşamının mümkün olabileceğinden bahsetmekte, en azından 'bir umut var' demektedir. Amelia rolünde Catherine Zeta-Jones. Havalimanı temizlik ekibinden Meksikalı aktör Diego Luna ve Hint asıllı aktör Kumar Palanla. Başrolde izlediğimiz Tom Hanks üstlendiği karakteri iyi tasvir etmiştir.



Şekil 3.3.5 "The Terminal'de Mekansallaşma-1

Filmin ilk sekansında, pasaport memurları gelen kişilere “iş ya da tatil” amacı ile gelmelerini sorması, gelen kişinin, havalimanı dışındaki coğrafyada geçici olacaklarını anımsatır. Viktor için JFK Havaalanı, Krokozhia ile New York arasında geçit oluşturması, bu mekanın “Yokyer” sıfatı kazanmasına neden olur. Havalimanı “Yokyer” özelliklerinin çoğunu gösterir. Bunlardan en önde olanı kültürün göstergesi “dil” in yoksunluğudur. Coğrafyadan bağımsız olan bir yerde kültürden söz etmek çok zordur. Raymod Williams'ın belirttiği gibi, kültür yerleşik coğrafya yani “Yer” ile insanın etkileşiminden türer. “Yokyer” de ise kültürün yapılandığı “dil” işlevsiz kalır. Viktorun konuştuğu Krokozhia dili de bu mekanda işlevsizdir. Seyahat için gereken kısıtlı İngilizcesi, farklı bir durumla karşı karşıya kaldığında yetmemiştir.

İletişime kapalı hale gelen Viktor, havalimanı idari personeli açısından “öteki” haline gelir. Kamusal alan içine sıkışmış, New York'a giremeyen ve ülkesine dönemeyen bir göçebe konumuna düşer. Göçebelik durumu, kamusal alan içinde, özel alanlar yaratmayı getirir. “Yokyer” içinde özel alana ait davranışlar gösterir. Uluslararası transit bekleme salonunda, insanların içinde, kayıtsızca traş olması ile başlayan bu davranış biçimi bornoz ile ortalık yerde dolaşmaya kadar ilerler. Memurun “Hiçbir yerin vatandaşı değilsiniz” açıklaması, Victor'ın “Yokyer” vatandaşlığına geçtiğine de işaret eder. Ona verilen, yemek kuponları ve diğer havaalanı hizmetleri, yokyerin vatandaşlarına sunduğu kamu hizmetleridir. Bu açıdan bakıldığında havaalanından geçen kişilerin, üçüncü bir ülke niteliğindeki “Yokyer”de kısa süreli konaklayan ziyaretçi sıfatını da taşıdıkları söylenebilir. Bu yerin getirisi boşluk ile bu ziyaretçiler, çevreleri ile etkileşimi minimal seviyede tutan, tüm öteki şeyleri umursamayan varlıklardır. Yanlarından geçtikleri tabelaları okumayıp, kaygan zeminde düşen yolcularda bunu görürüz. Hostes Amelia (Cathreen Zeta Jones) bu insanlardan birisidir ve Victor ile tanışmaları da bu kaygan zemin uyarısına dikkat etmemesi nedeni ile gerçekleşir. Viktor, kayıp yere düşen Amelia'ya yardım eder ve ayakkabısının kırılan topuğunu telafi etmesi için tavsiyelerde bulunur.

Viktorun ülkesine ait para birimi, ülkesindeki darbe nedeniyle değersiz hale gelmiştir. JFK Havaalanı'nın ekonomik döngüsü, dolar üzerinedir. Viktoru “Yokyer” vatandaşı konumuna getiren unsurlardan birisi de, “Yokyer”deki bir para kültürünün

olmamasıdır. Para ile coğrafya ilişkisi tamamen kesilmiştir. Bu sebepten ötürü Viktor, yasal boşluklardan yararlanıp kendine havalimanı mikroekonomisinde yer edinir. Önceleri taşıma arabalarındaki iade bozuk paraları ile bir gelir elde eder, sonraları, inşaat yeteneği ile havalimanı tadilat işçileri arasına karışır. Böylece “Yokyer”e sıkışıp kalan Viktor Navorski, hem beslenme odaklı ekonomik kazanç elde eder, hem de havalimanının kamusal alanını özel alanına dönüştürerek hayatta kalır.

Yersiz ve yurtsuz olmasından dolayı uluslararası transit yolcu bekleme salonunda yaşamak durumunda kalmış olan Viktor için burası bir ev ve işyeri olmuştur. Viktor, transit yolcu salonunda binlerce kişiye aldırmadan bornozuyla dolaşmış (Şekil 3.3.5), terminalde bekleme salonu koltuklarını birleştirerek kendine yatak yapmış (Şekil 3.3.6), boş arabaları toplayıp düşen jetonlarla para kazanmış; havalimanındaki kamusal tuvaletleri özel banyosu gibi kullanmıştır. İş başvurusu için doldurduğu forma artık onun için evi hüvviyetini kazanan terminalin telefon numarasını yazmıştır. Işığın fazla olmasından rahatsız olmuş ve uyuyamamış bu yüzden bekleme salonundaki sigortaların bir kısmını sökmüştür. Salonda kendisine çalışma mekanı yaratmıştır. Terminal içerisinde tesadüfen iş bulmuş, bunun sayesinde iyi para kazanmıştır. Onun için bir duvar panosunu, bulduğu atık malzemelerle işleyerek, kamusal mekanda öznelleşen bir yüzey oluşturmuştur. Terminalin kamusal mekanı onun evi haline gelmiştir. İşlev, mimarinin hiç beklemediği ve tasarlamadığı bir şekilde yeniden yorumlanmıştır. Bu nesnel yorumun dışında, Viktor Navorski sezgileriyle, özde yersiz-mekan olan terminali bir “yer”e dönüştürmüş, kamusal nitelikteki bu alan içinde tezat bir tavır göstererek mekanı özel alan yapmıştır. Yerin deneyimi, duygu ve düşünce birliğini harekete geçiren ortamın yaratılması sonucu gerçekleşmektedir. Birbiri yerine geçen algılama ve hayal kurma edinimi dönüşerek deneyimsel pratiği güçlendirmiştir.



Şekil 3.3.6 “The Terminal”de Mekansallaşma-2

Filmde Viktor Navorski, kendi yansımasını, mağaza vitrinindeki takım elbiselerle birleştirerek, fantazi temelli bir oyun geliştirdiği de görülmektedir (Şekil 3.3.7). Yine de bu tarz fantazmal oyunlara mücadele etmeyen kişi için, cam ve camın ardındaki uzay kompozisyonlarında, yansıma travmatik olabilir. Yansıma sonucu, camın ardındaki mekan içinde bir iktidar hissi yaşanmaz. Kendi yansımasının hayaleti, camın ardındaki dünyayı lekeler. Kişi kendi beden imgesi ile karşılaştığında kaçmak ister. Kendisini maskesiz apaçık görmek onu rahatsız eder (Leader: 36). Bu yüzden bir maske takmaya ihtiyaç duyar ve yansıması ile camın ardındakilerle fantezi yaratmaya çalışır. Kendi görüntüsünden uzaklaşp başka detaylara odaklanmak, kişiyi rahatsızlık hissinden uzaklaştırır (Leader: 48).

Viktor Navorski, JFK havalimanına sadece gezmek veya ziyaret etmek amacıyla gelmemiştir. Terminal binasını kullanan yolcular misafirdir, gelirler ve giderler. Ama bu durum Viktor için öyle değildir. Filmde gelen ve giden yolcular, bir yerlere yetişmek için koşuşturan insanlar, alışveriş yapanlar, sürekli değişmekte olan time-table gibi aktif öğeler ön plana çıkmaktadır. Bunlar, terminal binalarının içerisindeki yaşanan hayatın tam yansımalarıdır. Burada tek durağan, yapıdır. Dorsay (2006, s.338), bu konuda şunları söyler:

“İlk bakıştaki ürkünç kargaşanın gerisinde, bir zaman sonra çalışanların bir komün gibi bir yerlerde birleştikleri, birbirlerini koruyup gözettikleri bir modern masal mekanı...”

İçerideki insanlar amaçlarına göre hareket ederken, etraflarında olup bitenleri göremeyecek kadar meşguldür. Bu hareketlilik içinde Viktor çaresiz ve durağandır, vatansız kaldığı için uluslararası transit yolcu salonunda yaşamak zorunda, bilmediği bir ülkede tek bir mekana sıkışıp kalmıştır.



Şekil 3.3.7 “The Terminal” Filminden Görüntü Bindirme Hali

Terminaller, mekansal olarak, Augé’nin tanımladığı süpermodernite çağına özgü mekan tipolojilerindedir. Film boyunca New York kentine dair hiçbir ipucu verilmemektedir. Bir iki karede havalimanının geniş cam yüzeylerinden, kapıya yaklaşan taksileriyle New York kenti aktarılmakta, bunun dışında bütün film içinde bulunduğu kentten ayrıştırılmış, yalıtılmış bir iç mekanda geçer (Şekil 3.3.8).



Şekil 3.3.8 “The Terminal”de Dış-İç Kontrol Yüzeyi

Yabancı bir yerde, kocaman bir havalimanında bir başına, yersiz-yurtsuz birisi, sonucu her ne olursa olsun, ölen babasının yarım kalan rüyasını, son isteğini gerçekleştirmekten vazgeçmeyecektir. JFK Havalimanının transit yolcu bekleme salonundaki, ne zamana kadar süreceği bilinmeyen bekleme hali, Augé'nin yer duygusundan arındırılmış terminal binasını Viktor, yaşanacak, kalınacak bir yere, eve dönüştürmüştür.

Materyalist modern yaşantı, simgesel gerçeklerin yaşanmasını mimarlığın dışında bırakarak, verimliliği düşürmektedir. Bireyi benimsemediği, ilişki kurmadığı mekanlar içinde yaşamaya zorunlu hale getirmiştir. Terminal binasının içinde yaşama zorunluluğu, modern insanın beton bloklara ve kentsel yaşama mahkumiyeti ile içerik olarak ayıdır.

Yer olmayan kavramını olumlu veya olumsuz bulmak farklı tasarım görüşleriyle paralel olarak farklılık göstermesiyle beraber, Terminal filminde yersizlik teması mekansal deneyimlerle özgün bir şekilde işlenmiştir. Sözü edilen kavramı olumlu ve olumsuz bulan her yaklaşım kendi görüşünü destekleyen tarafları film içinde bulabilmektedir. Terminal filmi yer olmayan kavramının tartışılabileceği bir ortamı mimarlara sunmaktadır. Sinema ve mimarlık, her biri kendi yöntemiyle insanların varoluşlarını güçlendirirken, görsel algı sırasında bütün duyguların harekete geçmesi sonucunda mekana dair deneyimler sunmaktadırlar. Sinema, kültürel değerlerin farklılığı, onu ele alış biçiminin zenginliği, kullanılan teknik ve girdilerin çeşitliliği ile, farklı öyküleri farklı bakış açılarıyla sunmaktadır. Bize ait olmayan deneyimlerin, geçmişe ya da geleceğe ait olan zamanların mekansal kurgularla sunulması, bir mekan-zaman bağlamında izlenmesi mimari ile sinemayı bağlamalı kılmaktadır. Bu bağlam içinde sunulan mekanlar, zamanla hiçbir yer olmaktadır. Terminal filminin senaryosu ve içinde geçtiği mekan göz önünde bulundurulduğunda, genel kabullerle yer olmayan kavramı ile bir hacmin, insan faktörüyle birlikte savunulan bir psiko-sosyal alana nasıl dönüştürdüğünü gözlemek doğaldır.

3.4. Camın Havalimanlarında Yersizlik/Zamansızlık Kavramını Yeniden Örgütlemesi

Hava alanı yapıları yukarıda bahsedildiği gibi yok-yerlerdir. Birden daha uzaktaki başka bir yere gitmek için kullanılacak en hızlı toplu taşıma araçları bu alanlarda bulunur. Bu mekanı kullanma amacındaki hız düşüncesi, terminalin bütün programlarına da aynı dinamizmi katar. Programlar ve eylemler en uygun hızda işleyebilmesi için belirli bir düzen ve yapıdadır. Hava alanı yapıları, kentler arasındaki eşiklerdir.

Gelip geçilen yerlerde insani anılar biriktirilemez, buralar tarihsellendirilemez. Yer olmayanın iki temel özelliği vardır; birincisi, buralarda bulunmak belli bir amaç içindir. İkincisi, bu mekanların kullanılması için insanın buraya ait belli bir kurallar hiyerarşisini kabul etmesi gerekmektedir. Yer olmayanın tasarım kriterleri diğer mekan tasarımlarına oranla sınırsız olduğu için buralar mekan örgütlenmesi adına zayıf kalmaktadır. Çünkü buralar mekaniktir, işleyişleri ve kullanıcıları özgünlükten arındırılmışlardır. Öyle ki, mimarın tasarım üzerindeki etkinliği de aynı mekanikliği taşır. Yer olmayan için bahsedilen kurallar silsilesi, tasarımcı için de planlama kriterlerini gerektirmektedir. Yer olmayan bulunduğu bölgeyi dönüştürürken, bulunduğu bölgenin coğrafi ve kültürel karakteristiklerini barındıran fiziksel mekan düşüncesine sahip değildir. Yerel değerlerden, kullanıcı profilinden, coğrafyadan, topoğrafyadan, bağımsızdır. Bu tip mekanlar teknolojinin kullanılması ile dünya kentlerinin paylaştığı ortak mekanlardır. Yer olmayan mahremiyetten yoksunludur. Mekana sahip olma hakkı, bir alanın işaretlenmesi veya kişiselleştirilmesi, temel fizyolojik ihtiyaçlardan estetik hoşnutluğa kadar pek çok isteğe cevap vermeden, yoksunluk yersiz-yurtsuz olma halini doğurmaktadır.

Paul Virilio Enformasyon Bombası adlı kitabında, “İnternet’e bağlı küreselleşmenin getirdiği coğrafi mekânın yok oluşu ve aşırı hızlı iletişimin neden olduğu zamansal sıkışma” dan bahseder. Terminaller, tam da Virilio’nun söz ettiği kuramın yaşandığı yapılardır (Virilio, 2003). Bu yerlerin sahiplenilmesi düşünülemez, bu tür mekanlar, akıp giden zaman aralığı içerisinde, belli bir zaman aralığında bulunan, bulunulurken duygusallığın oluşamadığı yerlerdir. Terminal programlarının yer aldığı bu büyük boşluklu devasal mekanlar, hızlı zaman akışı içerisinde, kişide

duygusal bir boşluk hissi yaratır. Boşluk hissi, kişinin referans alamadığı, ya da daha önce deneyimlenemediği mekan kurgusu ile oluşur. Böylece kişi boşluk hissi ile zamana ve mekana ilişkin sorular sormaya başlar. Bu bağlamda kişinin içinde bulunduğu terminal binası, duygusal boşluğunu taşımaya yetersiz kaldığında, kişi referanssız kalır. Geçmiş, yakın çevresi, kısaca benliğini oluşturan tüm olgular, hafızasında kalarak belirsizleşmeye başlar. Kişi benliğini kaybetmemek için karşı refleks olarak, ya geçmişini anılar aracılığı ile geri çağırmaya, ya da o sırada tanıdık bir imajdan referans almaya çaba gösterir. Hava alanında, popüler kültürüne ait bir dergi okuma ya da tanıdık arkadaşları ile telefon görüşmeleri yapma, ihtiyacını duyar. Böylece, terminalin yok-yerliğinin getirdiği boşluğun içine çekilmemek için kendine bir sınır inşa etmeye çalışır (Erdem, 2005).

Aynı zamanda terminalde yolcular tamamen edilgendir. Nerede bekleyeceği, nereden biletini Check-in yapacağı, hangi Gate (kapı) numarasından uçağına bineceği kendi kontrolü dışındadır. Zaman kontrolünü, seçtiği uçuş ile elinde tutsa da, her an gelebilecek bir rötör tehlikesinin huzursuzluğunu yaşar. Bu huzursuzluk hisleri ile yolcu şizoidleşme eğilimindedir (Koroğlu 2007).

Şizoidleşme (toplumsal ilişkiden kopma), içinde bulunduğu uzayı tanımlayamama ve zaman olgusunu kaybetme ile başlar. Terminallerde, büyük kalabalıkların birlikte olmasına karşın hemen hemen hiçbir sosyal temas kurulamamaktadır. Kullanılan dil, sınırlı iletişim içindir. Bu iletişimin tek amacı yolcunun terminal girişinden uçağında ona ait koltuğa oturmasını sağlayacak, arada zaruri ihtiyaçlarını karşılayacak türdendir. Yolcuyu bu sıkışmışlık psikolojisinden, opak bir malzeme yerine, kullanılan *saydam cam'ın* kurtarabileceği söylenebilir. Görme alanını genişleten *cam yapı elemanları* sayesinde kişi kendisini dengede tutar. İnsanın en temel içgüdülerinden biri olan “Bakma – Scopofili içgüdü” tatmin edilmeye başlanmıştır. Bakma, kişiye mekan üzerinde bir iktidar hissi yaratır. Fark edilmeden her köşeyi apaçık görebilmek, kişiyi görsel bir haz yaşatır. Yersizlik hissinin verdiği travma, *cam'ın* yardımı ile dolaylı bir baş etme yöntemine, bakma hazzına dönüşür (Ağargün 2005).

Mekansal olana hükmetme gücü, kesintisiz bir zaman diliminde, o yerin her köşesini apaçık gözleyebilme olanağı ile kazanılır. İnsan ancak çevresini köşe bucak tanıyarak mekanı benimser. Belleğine yabancı bir mekan da, şizoidleşen yolcunun bu

durumu dengelemesi için, *cam*'ın saydamlığına ihtiyacı vardır. *Cam* saydamlığı ile yolcunun, mekanın her köşesi hakkında bilgi edinmesine ve bu sayede travmadan sıyrılmasına olanak sağlar. Yolcunun edindiği bilgi ile, mekana duyduğu iktidar hissi doğru orantılıdır. Yeterince *cam* kullanılmamış masif bir kapalılık kurgusundaki bir terminal yapısında, yolcu için çok daha travmatik bir ortam oluşabilir. Böyle bir mekansal kurguda, dış ortam hakkında edinebileceğimiz tek kaynak, uçuş bilgilerinin yazıldığı panolar olacaktır. Ancak panoda yer alan, gerçekliği konusunda emin olamadığımız bilgiye, saydamlık kurgusuyla oluşturulmuş terminal binalarındaki *camın* dışarıyı gözleme olanaklılığı ile, ulaşılabilir.

Ancak camın anne rahmini andıran korunaklı, dayanıklı ve bakma hazzını sağlamanın yanında büyük bir dezavantajı vardır. Yansıma yapması. Yansıma sonucu, camın ardındaki mekan için bir iktidar hissi yaşayan yolcunun bu hazzı elinden alınır. Yine de bu tarz fantazmal oyunlara müsaade etmeyen kişi, cam ve camın ardındaki uzay kompozisyonlarında, yansıma travmatik olabilir. Etrafı izleyerek, yolcuya, cam aracılığı ile bir iktidar hazzı ile rahatlatmayı amaçlayan terminalin iç dekorasyonu ve aydınlatması da bu iktidarı sarsacak yansıma olayını minimize etme amacı ile tasarlanır.

Diğer yandan yansıma sonucu, camın ardındaki mekan içinde bir iktidar hissi yaşanmaz. Kendi yansımalarının hayaleti, camın ardındaki dünyayı lekeler. Kişi kendi beden imgesi ile karşılaştığında kaçmak ister. Kendisini maskesiz apaçık görmek onu rahatsız eder (Leader: 36). Bu yüzden bir maske takmaya ihtiyaç duyar ve yansıması ile camın ardındakilerle fantezi yaratmaya çalışır. Kendi görüntüsünden uzaklaşıp başka detaylara odaklanmak, kişiyi rahatsızlık hissinden uzaklaştırır (Leader: 48).

Yenidünya yaşantısının, geçmişi olmayan, katmansız, tabakasız, sonsuz yıkım ve sürekli yeniden yapım içinde döngüsel olduğu görülmektedir. İnsanlar içinde buldukları yersizlikte çevredeki nesnelere bakıp, görüntüyü satın almaktadırlar. Mekan somut olmaktan, katı bir gerçeklik olmaktan çıkmakta, pasif olarak ona eklenilebilen, doğrudan yaşanmayan, sahiplenilemeyen bir olgu haline gelmektedir. Zamanla farkındalığımız sonucu vardığımız gerçek yer-olmayanın insani olmadığıdır. Yer-olmayanın bu hızlı gelişimi insani değerlerin yüceltilmesi adına savunulacak bir gerçekte değildir. Buralarda, büyük kalabalıkların birlikte olmasına karşın hemen hemen hiçbir sosyal temas kurulamamaktadır. Çevresi ile etkileşimini sağlayan; sınırlı

kelimeye sahip ortak veya evrensel bir dildir, bu da insanın çevresi ile etkileşimini sınırlı düzeyde tutar. Kullanılan bu evrensel iletişimin tek amacı yolcunun terminal girişinden uçağında ona ait koltuğa oturmasını sağlayacak, arada zaruri ihtiyaçlarını karşılayacak türdendir. Yolcuyu bu sıkışmışlık psikolojisinden, cam'ın boşluğu örgütlemesi ile kurtulduğu söylenebilir.

BÖLÜM 4

TÜRKİYE'DE SON DÖNEMDE YARIŞMA PROJELERİ İLE YAPILAN HAVALİMANLARINDA CAMIN MEKAN KURGUSUNA ETKİSİ

Son dönem ulusal mimarlık alanında yarışma projesi yolu ile elde edilmiş olan İzmir Adnan Menderes ve Ankara Esenboğa Havalimanları, uluslararası bir üne sahip olmuşlardır. Her iki havalimanı da, kullanılan yapısal malzemeler ve farklı strüktürel çözümler ile, havalimanı programatiklerine özgün tasarım önerileri getirmiştir. Bulunduğu yere ve yaşadığı zamana ait olmayan havalimanı programları ele alınan iki örnekteki camın mekan kurgusuyla yeniden ele alınmıştır.

4.1 İzmir Adnan Menderes Havalimanı Tasarımı ve Cam Kullanımı

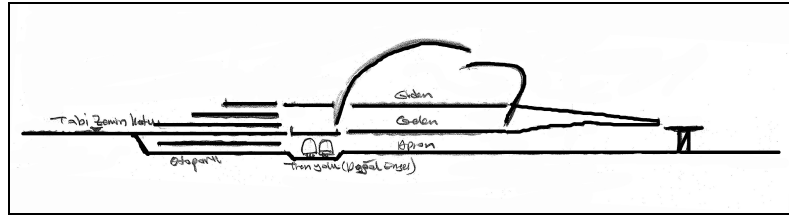
Türkiye sınırının batısında bulunan İzmir'in ve Ege Bölgesinin turizm açısından dünyaya açılımını sağlayan, kapısı görevi gören Adnan Menderes Dış Hatlar Terminali (Şekil 4.1.1) projesi elde edilmesi için, 1998 yılında Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü tarafından çalışma başlatıldı. Sonuçta düzenlenen mimari yarışmada Y. Hazan tarafından tasarımı yapılan proje birinci seçilmiştir.



Şekil 4.1.1 İzmir Adnan Menderes Havalimanı ve Çok Katlı
Otoparkı Görünüşü

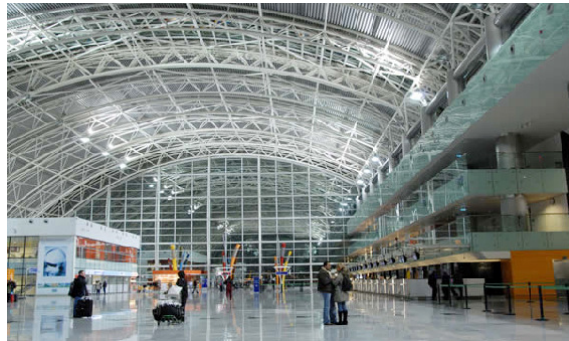
Adnan Menderes Dış Hatlar Havalimanı Türkiye'nin turizm ve ulaşım potansiyeli bakımından çok ileri bir adım atmasını sağlamış, ayrıca tasarımsal başarısını sanatsal dille de aktarmayı başarmıştır (Şekil 4.1.2). Havalimanı yüksek teknoloji, yeni ve modern bir yapıdır. Soykan (2007, s.92) bu konuda şunları söyler:

“Adnan Menderes Havaalanı yeni dış hatlar terminali, gökyüzüne atfı yapan tasarımı ve yolculuğu iç mekanda başlatan etkisi ile ilgi çekiyor.”



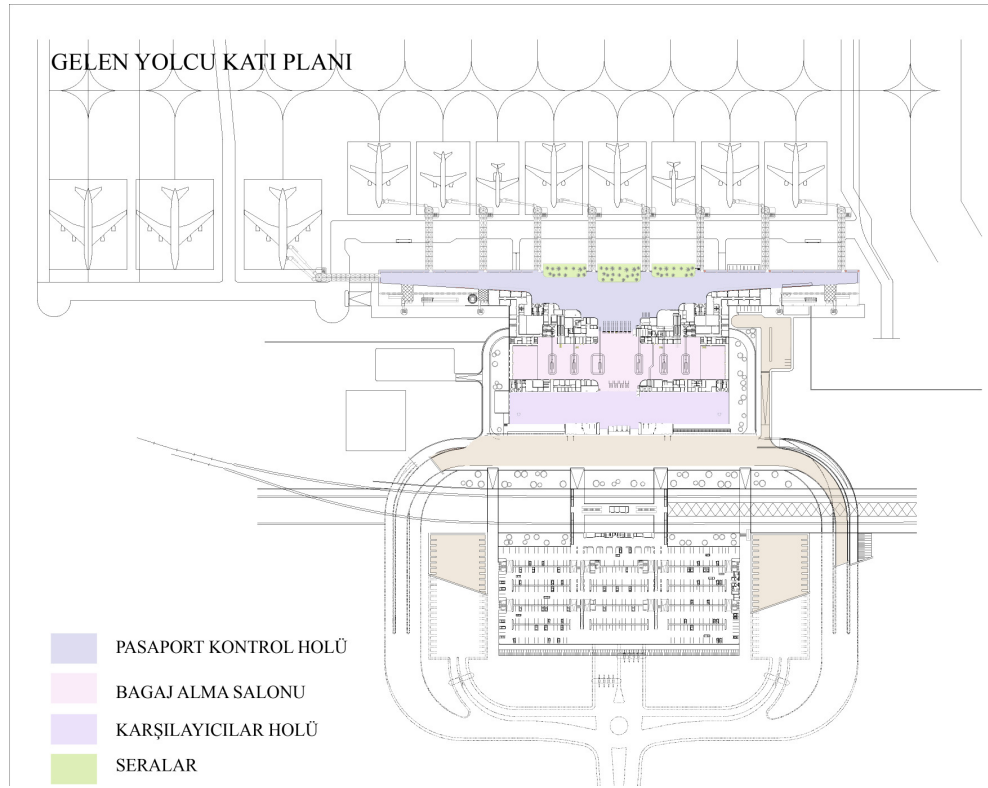
Şekil 4.1.2 İzmir Adnan Menderes Havalimanı ve Çok Katlı Otoparkı Kesit
Eskizi

Havalimanı Türk mimarlığı içinde önemli bir konuma sahiptir. Yapı; dış hatlar hava ulaşımı için tasarlanmış olup, ülkenin yapısal açıdan geldiği noktayı yansıtmaktadır. Cam kullanımı yapısal malzeme olarak ustalıkla ele alınmıştır (Şekil 4.1.3). Camın özellikleriyle tasarımın gücü yansıtılmış, cam; yapı içinde ve kabuğunda ustalıkla kullanılmıştır.



Şekil 4.1.3 Adnan Menderes Havalimanı Check-In Holü Görünüşü

Hazan tarafından projesi yapılan Adnan Menderes Dış Hatlar Havalimanı ve çok katlı otoparkı; dört katlı yatay bir düzlemde tek boyutlu bir hareket etme üzerine kurgulanmıştır. Giden ve gelen yolcular hiçbir şekilde düşeyde hareket etmeden, tek bir kot bile çıkıp inmeden hareket edebilirler (Şekil 4.1.4). Teknik mekanlar en alt katta toplanmış olup bu katı yukarıya doğru sırasıyla gelen katı, giden katı ve galeri katı izlemektedir. En üstteki galeri katı kara tarafında kalan yolcuların ya da yolcu yakınlarının apronu ve uçakları izleyebilecekleri bir şekilde konumlandırılmış olup tasarım için çok değerli bir yere sahiptir.



Şekil 4.1.4 Gelen Yolcu Katı Planı

Bütün havalimanlarının gökyüzü ile ilişkileri vardır. Bütünün ayrılmaz parçalarıdır. Bunlar iç içedir. Yolcular gökyüzünden gelir gökyüzüne giderler. Yolcular gökyüzünde boşlukta uçarlar. Sınırlar kaybolur. Yeryüzüne bakıldığı zaman bir şehir bütünüyle görünür, algılanır. Yapının mimarına göre ölçek değişmiştir, check-

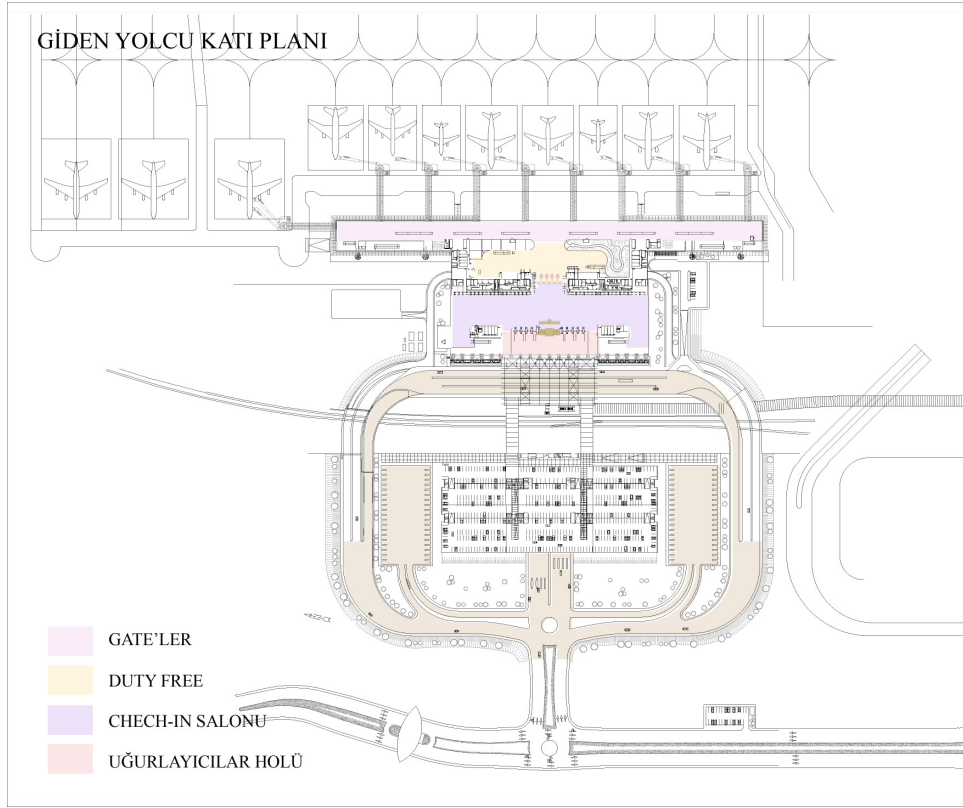
in holünde ölçek değiştirilerek mekanın beklenen sınırları kaldırılmaya çalışılmıştır. Yolcunun uçarken yaşayacağı etki check-in holünden başlamaktadır. Burada insan ölçeği yeniden sorgulanmıştır. Hızın ve zamanın insan üzerindeki etkisini, mekanlara taşımak denenmiştir. Mekanlar da hız, zaman ve gökyüzü gibi büyüktür. Ölçek burada da değişmektedir.

Yapı içinde uçağa binmek için ilerledikçe bu etki arttırılmıştır (Şekil 4.1.5). Apron cephesi camlarında renk kullanılmamış ve baş üstü camlarının yüzeylerini arttırılarak gate'lerde tavan döşemesi kaldırılmıştır. Yolcular uçağa binmek için iskele bölgesine geldiklerinde apronla, uçaklarla, pistle başka bir deyişle hava tarafı ve hareketleriyle iç içedir. Olabilecek görsel bütün engellerin kaldırılması denenmiştir. Burada görüş mesafesi kuzeyden güneye, doğudan batıya ve yeryüzünden gökyüzünedir. Burada sınırlar kaldırılmak istenirken mesnetten mesnete büyük bir açıklık geçilmiştir.



Şekil 4.1.5 Adnan Menderes Havalimanı İç Mekandan Görünüş

Giden yolcu (Şekil 4.1.6) yağmurdan, güneşten korunaklı kanopinin altında indirilip, uğurlayıcılar holünü ve check-in holünü kat eder, uçuş kartını alıp valizini verene kadar yaptığı yolculukta bir tane kolona rastlamamaktadır. Bu durum ayrıca yapı içindeki hareketi fiziksel olarak rahatlatmaktadır. Yolcular yüklerini rahatça taşımaktadır.



Şekil 4.1.6 Giden Yolcu Katı Planı

Yapı çelik kullanımı ile oldukça hafifletilmiş olup, camın bütün görsel özellikleri kullanılmıştır. Havalimanının giden yolcu check-in salonu üzerindeki çatısı insan ölçeğinden çok büyüktür. Mimari kurgunun bir sonucu oluşan bu durum ile çatı ve çatıda kullanılan malzeme hemen algılanamamaktadır. Şeffaflığın da etkisiyle çatı doğal ışık alma bakımından oldukça ileri düzeydedir. Yatayda hareket eden insan için hiçbir bölücü eleman, algılama güçlüğü yapacak herhangi bir perde kullanılmamıştır. Çatı yüksekliği yirmi yedi metre olup yapının yan cepheleri camdır. Böylelikle rahat ve aydınlık bir mekan elde edilmiştir. Yeryüzü ile gökyüzü arasındaki sınır ilk olarak burada, bu mekanda kaldırılmıştır.

Uçağa binmeden önce yolcuların beklediği son yer olan gate'lerde, gökyüzünün sınırsızlık etkisini uçağa binmeden algılatmak için oldukça uzun iskele boyunca camlardaki doğramalar kaldırılmıştır (Şekil 4.1.7). Böylesine büyük bir hacimde doğramaların kaldırılmasıyla, insan ile az sonra bineceği uçak arasındaki şeffaf ve

saydam yüzey artık bir engel olarak algılanmamaktadır. İnsan tümüyle apronla ve uçaklarla birliktedir. Bunun yanında oluşabilecek gürültü kirliliğinin engellenmesi için güneş kontrollü çift cam uygulaması yapılmıştır.



Şekil 4.1.7 Adnan Menderes Havalimanı Gece Görünüşü

Seralar iki adet tek yüzeyle kafes kolon taşıyıcısı olan kafes kabuk strüktürden yapılmıştır (Şekil 4.1.8). Bu açıklıkta ana taşıyıcılar çaprazlarla desteklenmiştir. Tasarımın kalbine konulmuş olan seralar ile yeşil aralık, terminal bloğu ile apron arasında bütünleyici bir elemandır. Tamamen geçirgen olan bu mekanda açıklığın kapatılması için yalnızca cam kullanılmıştır.



Şekil 4.1.8 Seraların İçten Görünüşü

İskele kısmında taşıyıcı sistem olarak basit kolon kiriş sistemi uygulanmıştır (Şekil 4.1.9). Cephelerin cam malzeme ile hafifletilmesi sonucu iç mekan aydınlık ve ferahdır. Cephede taşıyıcı sistemden gelen açıklık özelliği ile camın standardı korunmuş olup, camın plaklar halinde uygulaması yapılmıştır.



Şekil 4.1.9 Adnan Menderes Havalimanı Cephe Detayı

Seraların üst kısmındaki cam, ana taşıyıcıdan ayrı bir taşıyıcı ile kopartılmış olup, dışa bombelidir. Bu bombenin nedeni makasta oluşan bombenin iç mekana alınmak istenmesi ve check-in holünde tasarlanan mekansal etkinin burada da kendisini göstermesi olmuştur. Seraların alt kısmı ise camda gelinen son noktayı yansıtmaları bakımından oldukça değerlidir. Camın cama taşınması diye adlandırılan bu sistem ile cephedeki camı, düşeyde yalnızca yine cam malzeme kesmektedir. Camın saydamlık özelliği ile de bu kesim algılanmamakta, yüzey bütün olarak görülmektedir (Şekil 4.1.10).



Şekil 4.1.10 Hayalet Cephe (Gate'lerden)

Havalimanı yapısının giriş holü olan check-in holünün yan cepheleri tümüyle cam ile kapatılmıştır (Şekil 4.1.11). Tonozun sınırlarını belirleyen cam yüzeylerin arkasında bu yüzeyi destekleyecek bir destek elemanı bulunmamaktadır. Bu yüzeyin kapatılması ve camın taşınması ayrı bir taşıyıcı sistemin kurgulanması ile mümkün olmasını doğurmuştur.



Şekil 4.1.11 Adnan Menderes Havalimanı Görünüşleri

Camlar belirli aralıklarla yerleştirilmiş olan ve ebatları değişen yüksekliklerden oluşan makaslar tarafından taşınmaktadır. Yay şeklinde olan taşıyıcı çelik sistemde cam ortaya alınmıştır (Şekil 4.1.12). Görsel etkisi ile cam cepheyi bütünüyle algılamak oldukça etkilidir. Uçakta yaşanılacak olan sonsuzluk ve sınırsızlık etkisi burada ilk olarak yaşanmaktadır.



Şekil 4.1.12 Adnan Menderes Havalimanı Gelen Katı Bekleme Mekanı

Adnan Menderes Havalimanında, görsel etkiyi ve mekan bütünlüğünü bozmadan, güvenliği sağlanmış cam korkuluklar kullanılmıştır. Kullanıcı sayısı ve mekanın kullanım biçimine göre cam korkulukların kalınlıkları değişmektedir.

Cam malzeme ile elde edilen çeşitli birimler, kullanıldıkları yerlerde mekan akıcılığını ve bütünlüğünü korumaktadırlar (Şekil 4.1.13-4.1.14).



Şekil 4.1.13 Cam Polis Kabinleri-Şeffaf Panoramik Asansör



Şekil 4.1.14 Camdan Yapılmış Kubbe

Camın varlığının kendisini en çok hissettirdiği diğer bir yer de giden yolcu katında bulunan kanopidir. Kanopi ile yolcular araçlarından indikten sonra emaye baskılı olan cam bir yüzeyin altından terminale ulaşmaktadırlar. Teknik açıdan

değerlendirildiği zaman kanopi germe sistemli mekik biçiminde taşıyıcısı olan çelik bir konstrüksiyondur (Şekil 4.1.15). Çok özel tasarlanmış olan kanopi ile cam malzemenin yapıda kullanılma yeri ve değeri açıkça ortaya konulmuştur.



Şekil 4.1.15 Kanopi Üstü Cam Detayları

4.2 Ankara Esenboğa Havalimanı Tasarımı ve Cam Kullanımı

Havalimanları için çıkış noktası denilen en önemli fikir yolculuk yapmak ve yolcu konforudur. Bir ülkenin başkentinde bulunması, artan hava trafiğine cevap verememesi sonucu Ankara da eski terminal binasının yerine yeni ve modern bir havalimanı ihtiyacı ortaya çıkmış, 1998 yılında bu amaçla Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından açılan ulusal mimari proje yarışması ile proje seçimi yapılmıştır. Sonuçta elde edilen projeler arasında Ercan Çoban, Suzan Esirgen, Süleyman Bayrak ve Ahmet Yertutan'ın tasarımı birinci seçilmiştir (Şekil 4.2.1). Projenin gerçekleşmesi ise aralıklı beklemeli olarak 2004 yılına kadar uzamıştır.



Şekil 4.2.1 Ankara Esenboğa Yeni İç-Dış Hatlar Havalimanı Apron Görünüşü

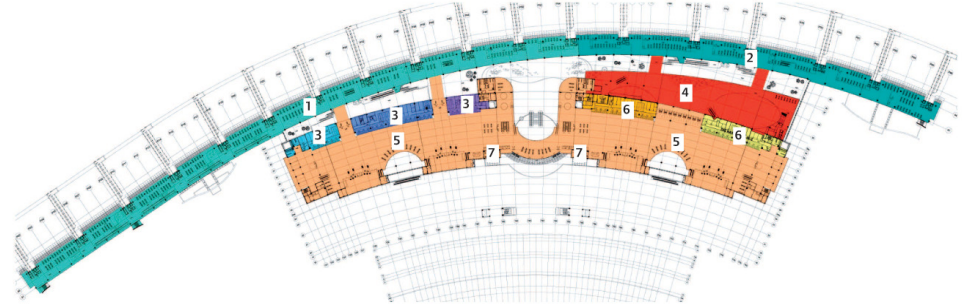
DHMI tarafından oluşturulan yarışma şartnamesinde bir takım kriterler istenilmektedir. Şaşmaz (2007, s.90) bu konuda şunları söyler:

“Bunlardan bazıları şöyleydi;

- Yeni terminal binasının şehirden gelen yolculara güçlü bir perspektif etki sunacak şekilde biçimlenecek,
- Gelecekte hafif raylı sistem terminal binasına yolcu taşıyacak ve tasarım bu ihtiyaçlara yanıt verecek şekilde yönlenecek,
- Gece görünüşü de güçlü bir etkiye sahip olacak, şeffaf mekanlarla içerideki aydınlatma dışarıya yansıtılabilecek,
- Yolculara iyi hizmet verilebilecek,
- İleride ortaya çıkabilecek genişleme ihtiyaçlarına çözüm oluşturabilecek esnekliğe sahip olacak.”

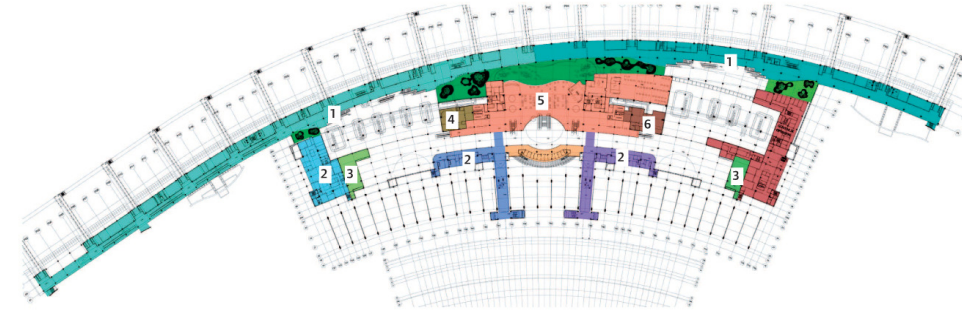
Ankara Esenboğa için yolcu sayısı yıllık 10 milyon olarak düşünülmüştür. Yapılacak projeden ilk beklenti giden ve gelen yolcu için bir dizi makineden geçilmesi öncesi sırası ve sonrasında rahat ve ferah mekanlar elde edilmesi olmuştur. Bunun için mimarlar olabildiğince doğal ışık faktörünü kullanmışlardır. Camın geçirgenliği sayesinde elde edilen bu tür mekanlar yolculuğun stresli başlamasını ya da bitmesini engellemek üzerine kurgulanmıştır. Oldukça karmaşık olan havalimanlarında

yapılanların aksine olabildiği kadar saydamlık ve algılanabilir bir bütünlük ortaya konulmuştur. Basit bir anlayış üzerine kurgulanmış olan bu yaklaşım ile kimsenin kafasının karışmaması amaçlanmıştır (Şekil 4.2.2).



+8.80 Kotu Planı +8.80 Level Plan

1 İç hat giden yolcu koridoru Domestic departing passenger corridor, 2 Dış hat giden yolcu koridoru International departing passenger corridor, 3 İç hat check-in Domestic check-in, 4 Gümrüksüz alışveriş Duty free, 5 Yolcu uğurlama salonu Passenger send off hall, 6 Dış hat check-in International check-in, 7 Bilet satış Ticket sale



+4.40 Kotu Planı +4.40 Level Plan

1 İç hatlar geliş koridoru Domestic arrival corridor, 2 Büroler Offices, 3 Tesisat odası Systems room, 4 Terminal operasyon merkezi Terminal operation centre, 5 Yeme-içme ticari alanlar Cafe, restaurant and shop area, 6 Bilgi işlem odaları IT rooms

Şekil 4.2.2 Gelen ve Giden Yolcu Katları Planları

Doğal ışık gibi doğal olan su, taş ve yeşil dokunun yapı içinde kullanılması havalimanının oldukça hafiflemesinin nedenlerinin başında gelmektedir. Bu yaklaşım sonucu ortaya çıkan vadi, tümüyle hayatın aktığı, her türlü işlevin diğer işlevlerle beraber yapıldığı yerdir (Ege Mimarlık, Mimarlar Odası İzmir Şubesi, 2007/2-61, s.40).

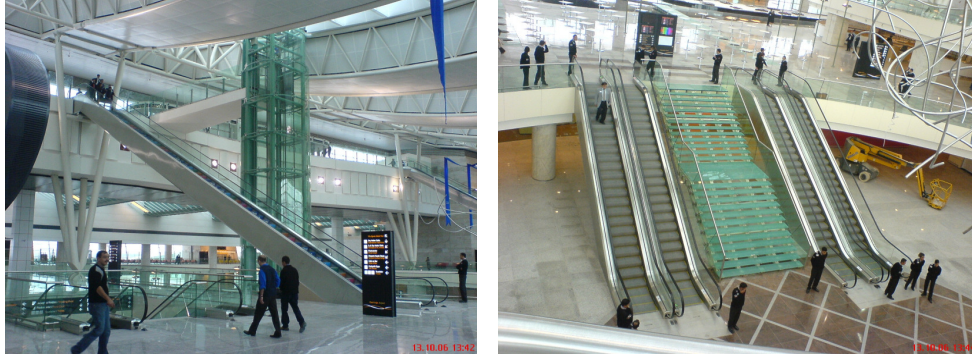
“Evlerimizdeki hayatta ev yaşamına dair her şey burada yaşanır. Salça burada yapılır, kahve buradadır. Bizim vadi olarak adlandırdığımız bu alanda

hayat olarak tasarlandı ve bugünlerde bu hayat canlandı. Gerçektende gelen yolcu, giden yolcu bu alanı kullanıyor. Bunun çevresinde alışverişini yapıyor, kahvesini içiyor...” (Şekil 4.2.3)



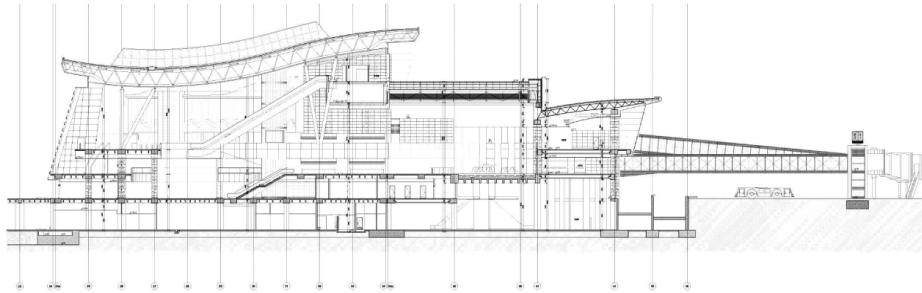
Şekil 4.2.3 Havalimanı İçindeki “Hayat”

Esenboğa Havalimanına genel olarak bakıldığı zaman üç ana bölümden oluştuğu görülmektedir. Giriş mekanları ve bilet işlemlerinin yapıldığı terminal ana gövde bloğu, gelen ve giden yolcu arasında görsel bir oluşturması amacıyla kurgulanmış olan vadi ve uçağa binilecek olan apron en yakın yer olan iskele kısmı. Bu farklı üç blok için farklı anlayışla kurgulanmış olan yerler bütünüün ayrılmaz bir parçalarıdır. Her biri için de cam malzeme seçim ve tasarımı olarak farklı yaklaşımlarda bulunulmuştur. Camın bu farklı türlerde ele alınmasının en önemli nedeni de strüktürel olarak farklı blokların oluşturulmak istenilmesidir. Tasarımın gelişme sürecinde strüktürde olan bu değişik yaklaşım kendisini kabukta da göstermiştir (Şekil 4.2.4).



Şekil 4.2.4 İç Mekan Görünüşleri

Yapıda iç hatlar ile dış hatlar birlikte ele alınmış ve mekansal olarak farklı yerlere konumlandırılıp çözülmüştür. Bu tür bir yapıya bakıldığında zaman iç hatlarda dış hatlara oranla fazla bir mekan yoktur. Bütün havalimanlarında olduğu gibi iç hatlarda yolcu gelir, check-in de işlemini yaptırır, gatelere geçer (Şekil 4.2.5). Daha sonra uçağa binip gider. Gelişte bunun gibidir. Uçaktan gelinir, kontrolden sonra gatelerden bagaj alım holüne geçilir. Bagaj alınır ve gidilir. İşleyiş oldukça basittir. Oysa dış hatlar biraz daha komplekstir. Güvenlik check-in, pasaport, gümrüksüz alış verişi, gelen yolcuya sakıncalı yolcular, gümrük para değiştirme ofisleri gibi daha farklı mekanlara ve birimlere ihtiyaç duyulmaktadır. Bütün bu farklı işlevlerin birlikte ele alınması ve çözüme ulaşması bütün havalimanları için bir denklemdir.



Şekil 4.2.5 Ankara Esenboğa Yeni İç-Dış Hatlar Havalimanı Genel Kesiti



Şekil 4.2.6 Havalimanı Kabuğundaki Malzeme Çeşitliliği ve Şeffaflık

Program girdileri sonucu şekillenen yapının tasarımsal geçmişi ise yapıya kendine has bir özellik kazandırmakta ve seçilen her türlü malzemenin yapıda ne derece doğru kullanıldığını ortaya koymaktadır (Şekil 4.2.6).



Şekil 4.2.7 Esenboğa Havalimanı Apron Cephesi Görünüşü
(Uçağın Görüntüsünün Cephede Yansıması)

Tasarımın kalbine konumlandırılan vadi ile gelen ve giden yolcu trafiği arasında görsel bir etkileşim sağlanmış olurken aynı zamanda güvenlik açısından da su, peyzaj

ve şeffaf cam malzeme ile yumuşak bir geçiş oluşturulmuştur. Güvenlik olarak son derece önemli olan bu tür yapılarda bu girdini oluşturulması ile yapı içerisinde farklı ve bağımsız düzlemler birleştirilmiş olmaktadır.

Esenboğa Havalimanı kısa sürede bitirilmiş ve hizmete sokulmuştur. Bu kısa süreli yapım işi doğru uygulama kararları ve malzeme seçimi ile gerçekleştirilmiştir. Kara tarafı, vadi ve iskele kısımlarında taşıyıcı sistem ile başlanılıp bütün detaylara kadar tercih edilen malzeme bazında da yapı üç bölüm olarak düşünülmüştür. Girişten başlanılıp yapının hemen hemen her yerinde kullanılmış olan cam malzeme ile yolcular istedikleri yöne kolaylıkla yönlendirilmektedirler. Giriş bölümünde taşıyıcı sistemin kurgulanması sonucu oluşan geniş cam yüzeylerin gökyüzüne doğru açılmaları ve apron tarafını tarif etmeleri sonucu yolcular ferah ve rahat olan bu ortamdan yönlerini bulabilmektedirler.



Şekil 4.2.8 Durağan İç Mekan Bütünlüğü

Giriş bölümünde olduğu gibi vadi kısmının da giderek açılması ve burasının üstünün de cam malzeme ile geçilmesi sonucu iç mekan doğal aydınlatma bakımından oldukça iyi bir konuma sahip olmuştur. Hem girişte hem de vadi kısmında taşıyıcı eleman olan çelikler kolaylıkla algılanabilir tasarlanmıştır. Vadi açıklığının giderek

artmasıyla yapının en derin yerleri dahi çeliğin ve camın beraber kullanımı sonucu aydınlıktır. Havalimanının uçak bölümüne en yakın yeri olan iskele kısmı ise şeffaflığın ön plana çıktığı, görsellik olarak yolcuların uçaklarla beraber oldukları yerdir (Şekil 4.2.7).



Şekil 4.2.9 Çatıda Kullanılan Camlardan Görünüşler (Işık-Gölge Birleşimi)

Girişle başlayan insancıl ölçek giderek yerini görselliğe bırakmıştır (Şekil 4.2.8). Adnan Menderesin check-in holünün aksine ölçek burada daha insancıldır. Tasarımın çıkış noktalarından biri olan bu durum giderek yerini sınırların kaybolduğu apron kısmıyla son bulmaktadır. Gelen ve giden yolcuların vadi aracılığıyla görsel bir iletişim kurmasıyla yapı katlara ve düzlemlere ayrılmadan bütüncül olarak tasarlanmıştır. Şaşmaz (2007, s.99) bu konuda şunları söyler:

“Kara tarafındaki eğrisel çatıda kullanılan aydınlatma fenerleri, çelik makaslar arasında doğal ışığın içeri alınmasını sağlarken, çatı formunun ortaya koyduğu yönlendirme etkisini kuvvetlendirmektedir. Çatı fenerleri fabrikadan hazır olarak gelip sahada yerlerine taşınıp monte edilmiştir.” (Şekil 4.2.9-4.2.10)



Şekil 4.2.10 Camın Taşıyıcılığı-Yansıtıcılığı

BÖLÜM 5

TEZİN SONUÇLARI

Bu çalışma, “*yer-olmayan*” yapı türlerinden biri olarak kabul edilen havalimanlarındaki, cam malzeme kullanımı ile oluşan mimari etkilerin ve sonuçların neler olduğunun tartışılmasına yönelik bir denemedir. Havalimanı yapıları genel olarak *yersiz/zamansız* nitelemesini içinde barındırmakta ve kapalı bir program içermektedir. Buna rağmen bu tip yapılarda yerle ve zamanla olan ilişki, tasarımcının öngörüsü olan, camın mekansal kurguda oluşturduğu kavramlar ile kurulmaktadır. Tasarım kurgusu olarak iç ve dış arasındaki görsel sürekliliğin cam kullanımı ile arttırılması, havalimanlarını yere ve yerin zamanına bağlamaktadır. İçe dönük, yerden ve zamandan kopuk, programatik yapılarda beliren yersizlik ve zamansızlık kavramı, masiflikten şeffaflığa doğru bir değişime uğramaktadır.

Havalimanı yapılarında cam kullanımı ile beliren *saydamlık, şeffaflık, hafiflik, güvenlik ve prestij* gibi kavramlar, havalimanı yapılarının masif içe dönüklüğünü ve hantallığını değiştirmekte, gelen ve giden yolcunun görsel sürekliliğini sağlamaktadır. Camın görsel süreklilik ve geçirgen yapısı ile, terminal yapılarındaki üst düzey güvenlik önlemlerinin algısal olarak hafifletildiği, bulunulan kent zamanının ve mekanının geçirilen saatler boyunca devam ettiği bütüncül bir yapı oluşturulmaktadır. Tez içerisinde anlatılan Terminal filmindeki KFC Havalimanı yersizlik/zamansızlık kavramını vurgularken, arada camdan görülen, imgesel hale gelmiş New-York kent silüeti ve taksileri, o havalimanının yerini ve zamanını kesinleştirip, tanımlı hale getirmektedir.

Türkiye’de son dönem yarışma projeleri yoluyla elde edilen, İzmir Adnan Menderes ve Ankara Esenboğa Havalimanları da bu kurguda tasarlanmış yapılardır. Havalimanı yapıları, masif hangar yapı tipolojisinden, şeffaf-hafif strüktürlere dönüşmüştür. Günümüz havalimanı tasarımlarında cephe kabuğunda oluşturulan geniş boşluğun camla örülmesi, camın pencere boyutundan çıkartılmasına, onun tümüyle yapıya bir kimlik kazandırmasına, böylece *cephe yüzünün* oluşmasına neden olmuştur. Endüstri Devrimi ile beraber, demir-çeliğin strüktür kurgusunun cam ile tamamlanması,

yapılarda daha geniş açıklıkların şeffaf olarak kapatılmasına olanak sağlamıştır. İnsanoğlunun ışığı yapının içine sokmak için verdiği mücadele her dönem oldukça hızla ilerlemiş ve masif-kalın taş duvarlar yerini geniş *cam yüzeylere* bırakmıştır.

Cam, Adnan Menderes ve Esenboğa Havalimanlarında iç ve dış arasındaki görsel iletişimi kesmemek, iç ve dışın *görsel sürekliliğini* sağlamak için yoğunlukla tercih edilmiştir. İki havalimanı tasarımında da ilk beklenti, giden ve gelen yolcu için bir dizi makineden geçilmesi öncesi ve sonrasında rahat ve ferah mekanlar elde edilmesi olmuştur. Bunun için mimarlar olabildiğince doğal ışık faktörünü kullanmışlardır. Camın geçirgenliği sayesinde elde edilen bu tür mekanlar, yolculuğun stresli başlamasını ya da bitmesini engellemek üzere kurgulanmıştır. Seçilen her iki örnekte de, oldukça karmaşık programatikleri olan havalimanları için, olabildiği kadar saydamlık ve algılanabilir bir bütünlük ortaya konulmuştur. Basit bir anlayış üzerine kurgulanmış olan bu yaklaşım ile kimsenin kafasının karışmaması amaçlanmıştır. Girişten başlanılıp yapının hemen hemen her yerinde kullanılmış olan cam malzeme ile, yolcular gidecekleri yöne kolaylıkla yönlendirilmektedirler.

Havalimanı tasarımlarında, günümüzde iç mekana üst düzeyde ışık alma fikri dikkat çekmektedir. İç mekan da doğal yaşamı oluşturma düşüncesi tasarımların önemli bir etmeni olmaktadır. Özellikle Esenboğa havalimanında içerde tasarlanan vadi dışa akmakta veya dışarıdaki taş, su, ağaç, çiçek, gün ışığı ve hatta kuşlar içeri girerken, içle dış birbirine karışmaktadır. Böylece yapı yere, yer de yapıya bağlanmış olmaktadır.

İki havalimanında da, iç mekan korkuluklarının, merdiven, yürüyen merdiven ve panoramik asansör yüzeylerinin, mekansal bölüntülerin, camdan tasarlanması, gelen yolcu ve giden yolcu arasındaki *görsel sürekliliğin* devam etmesi açısından önemlidir. Etrafı izleyen yolcuya, bir iktidar hazzı duyarak rahatlamasını amaçlayan bu terminallerin, iç dekorasyonu ve aydınlatması da, bu iktidarı sarsacak yansıma olayını minimize etme amacı ile tasarlanmıştır.

Buralarda kullanılan özel camlar sayesinde, havalimanlarındaki üst düzey güvenlik bariyerleri algısal olarak hissedilmemekte, böylece yolcu ve yakınları, kendini tehdit olarak görmeden, rahat hareket edebilmektedir.

Sonuç olarak, havalimanlarındaki mekansızlık hissi, kişiyi ya da göçebe konumunda olan yolcuyu, referanssız bırakır. Bu tür mekanlar, yarattığı ruhsal boşluk hissi ile, kendi kültürel ya da geçmişine ait bir koda rastlamayan yolcu da, huzursuzluk

duygusu yaratır (Erdem, 2005). İçine girdiği bu boş alan da, mekansızlık huzursuzluğu yaşatırken, *cam* bu boşluğa sınır çizerek onu örgütler. Boşluk, *cam* sayesinde tekrar bedene kavuşur.

Cam malzemenin, havalimanı gibi “*yersiz/zamansız*” kabul edilen yapı tiplerinde kullanılmasıyla buralar buldukları *yere ait olmaya*, oraya tutunmaya başlamaktadır. Artık yersiz programatikler, cam kurgusuyla fiziksel ve psikolojik olarak, yerle ilişki kurmakta ve beden-mekan ilişkisini yeniden ele almaktadır.

BÖLÜM 6

KAYNAKLAR DİZİNİ

- Ağargün, M.Y., 2005, "COPE (Başa Çıkma Tutumlarını Değerlendirme Ölçeği) Psikometrik Özelliklere İlişkin Bir Ön Çalışma", *Anadolu Psikiyatri Dergisi* (6), 221-226 s.
- Arifoğlu, N., 2006/3, Kutsal Mekanlarda Işık, Professional Lighting Design Türkiye; Mimari Aydınlatma Tasarım Dergisi, 9, 80 s.
- Atılğan, D., 2006/3-58, mimari Tasarım ve Teknolojilerinde Duyuların Rolü ve Mekansal Deneyim, *Ege Mimarlık Dergisi*.
- Auge, M., 1995, Çağdaş Dünyaların Antropolojisi, (Çev. H. Tufan), Kesit Yayıncılık, 163 s.
- Auge, M., 1997, Yer Olmayanlar, (Çev. T. Ilgaz), Kesit Yayıncılık, 127 s.
- Avlanmaz, E., 2001, Cam Malzemenin Alışveriş Merkezlerinde Kullanımı ve İç Mekan Tasarımına Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, M.S.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, 117 s.
- Batuman, B., 2009, Kent Karşıtı Kentleşme, *Arredamento Mimarlık Tasarım Kültürü Dergisi*, 5, 130 s.
- Bozkurt, G., 1962, Bir Mekan Anlayışı, İstanbul Teknik Üniversitesi Matbaası, (1.Basım), 270 s.
- Calvino, I., (2000), Amerika Dersleri, (Çev. K. Atakay), Can Yayınları, 168 s.
- Can Özcanlı, O., 2006, İletken Cam Çeşitlemeleri, *Yirmi Bir Mimarlık-Tasarım-Mekan Dergisi*, 44, 102 s.
- Dorsay, A., 2006, Hayatımızı Değiştiren Filmler: 1995-2005, Remzi Kitabevi, 398 s.
- Giddens, A., 1994, Modernliğin Sonuçları, (Çev.E. Kuşdil), Ayrıntı Yayınları, 178 s.
- Gür, Şengül Ö., Saydamlık ve Rafael Vinoly, *Arkitera*, Şubat 2006
- Harvey, D., 1997, Postmodernliğin Durumu, (Çev. S. Savran), Metis Yayınları, 407 s.
- Holton, R.J., 1999, Kentler, Kapitalizm ve Uygarlık, (Çev. R. Keleş), İmge Yayınevi, 207 s.

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam ediyor)

- İl, A., 2005, Kapitalist Sistemde Mekan ve Yer-Olmayan Kavramı, Yüksek Lisans Tezi, Osmangazi Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, 72 s.
- Josipovici, Gabriel., 1997, Dokunma, (Çev. Kemal Atakay), Ayrıntı Yayınları, 196 s.
- Kapucu, B., 2005, Işık Zamanı Yaratır, Natura Doğal Taş ve Mimarlık Dergisi, 4,116 s.
- Karabulut, G., 2002, Yapı Malzemesi Olarak Cam ve Mekan Tasarımında Kullanımı, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, 104 s.
- Kocabağ, D., 2002, Cam; Kimyası, Özellikleri, Uygulaması, Gazi Ü. Merkez Kütüphanesi, TP 857 KOC
- Köroğlu, E.; 2007, “Kişilik Bozuklukları,” Ankara: HYB Basım Yayın, 300 s.
- Küçükerman, Ö., 1985, Cam Sanatı, 1.Basım, Ankara, Türkiye İş Bankası Yayınları
- Leader, D., (2004). Monalisa Kaçırıldı, Sanatın Bizden Gizledikleri. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Lefebre, H., 1996, Modern Dünyada Gündelik Hayat, (Çev. I. Gürbüz), Metis Yayınları, 220 s.
- Lökçe, S., 1986, Havaalanı Terminal Yapılarında İhtiyaç Programlaması, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, 170 s.
- M. Roth, L., 2002, Mimarlığın Öyküsü Öğeleri, Tarihi ve Anlamı, (Çev. E. Akça), Kabalcı Yayınevi, 720 s.
- Mc Grath, R., 1937, Glass in Architecture & Decoration, ACC. Pres, London.
- Rowe,C., Robert,S., 1998 “Saydamlık: Harfi ve Görüngüsel”, (Çev. Z. Aktüre), Archiscope; Mimarlık-Tasarım-Teknoloji Dergisi, Eylül 1998.
- Savaş, A., 1998, “Sığ Mekanlar”, Archiscope; Mimarlık-Tasarım-Teknoloji Dergisi, Eylül 1998.
- Sennett, R., 1999, Gözün Vicdanı, (Çev. S. Sertabiboğlu ve C. Kurultay), Ayrıntı Yayınları, 295 s.
- Sev, A., 2006, Yapıların Işıkla Dansı: Saydam Mimarlık, Yapı Dergisi, Yapı-endüstri Merkezi, 297, 96 s.

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam ediyor)

- Soykan, T., 2007, Yeryüzünde Gökyüzünü Tasarlamak, Natura Doğal Taş ve Mimarlık Dergisi, 16, 152 s.
- Şaşmaz, V., 2007, Havalimanı Terminallerinde Büyük Açıklık Geçme Sorununun Analizi, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, 121 s.
- Togay, N., 2002, Modern Mimarlığın Öncüleri, Mies Van Der Rohe ve Gökdelen, Boyut Yayın Grubu, 112 s.
- Tresidder J. and Cliff, S.,1986, Living Under Glass, 1.Basım., Clarkson. Potter
- Üner, C., 2001, Cam Malzemenin İç Mekanda Yatay Bölücü Eleman Olarak Kullanım Şekillerinin Araştırılması, Yüksek Lisans Tezi, M.S.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, 106 s.
- Urry, J., 1999, Mekanları Tüketmek, (Çev. Rahmi G. Ögdül), Ayrıntı Yayınları, 339 s.
- Vidler, A., 1999, Mekanın Tektoniği, (Çev. İdil Üçer), Mimarlık/289, 14-16 s.
- Virilio, P., 2003, Enformasyon Bombası, (Çev. K. Şahin), Metis Yayınları, 139s.
- Vitruvius, 1998, Mimarlık Üzerine On Kitap, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı, 3.Baskı, Yem Yayınları, 242 s.
- Von Gerkan, M., 2002/5, The Design of Transportation Structure-1, Tasarım Mimarlık, İç Mimarlık ve Görsel Sanatlar Dergisi, 121, 128 s.
- Wigginton, M., 1996, Glass in Architecture, 1.Basım, Hong Kong, Phaidon Pres L.T.D.
- Yanarates, D., 1998, Cam Malzemenin İç Mekanda Bölücü Eleman Olarak Kullanım Şekillerinin Araştırılması, Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, 128 s.
- Yırtıcı, H., 2005, Çağdaş Kapitalizmin Mekansal Örgülenmesi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 194 s.
- <http://www.izmimod.org.tr/egemim/55/14-19.pdf> (Mine Islakoğlu, P., Ege Mimarlık, 2005/3-55)
- http://www.mimdap.org/index.php?option=com_content&task=view&id=166&Itemid=47 (Gabion, 2005, Çev. Ö. Yıldırım)
- http://www.yapi.com.tr/turkce/haber_detay.asp?newsID=59868. (Erton, M.)

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam ediyor)

- <http://www.britannica.com/eb/art/print?id=5089&articleTypeId=1>
- <http://picasaweb.google.com/joseph.alberts/ArchQuiz2/photo#5053890083733242370>
- <http://www.superodev.com/arkeoloji-jeoloji/vitrayin-tarihcesi-ve-gelisimi.html>
- <http://www.webvadisi.com/osmanli-%96-turk-cam-imalati-ve-susleme-sanati-t-32709.html>
- <http://www.webvadisi.com/osmanli-%96-turk-cam-imalati-ve-susleme-sanati-t-32709.html>
- http://www.mimdap.org/images/Mimarlik_Gundem/glasshouse.jpg
(Philip Johnson'un Connecticut'teki Cam Evi)
- <http://www.cabe.org.uk/CaseStudies.aspx?csid=1508&imgid=1>
(Richard Roger Welsh Assembly Government)
- http://www.yapi.com.tr/V_Images/2006/haber/49427.jpg
(Philip Johnson'un Connecticut'teki Cam Evi)
- <http://www.glasbau-hahn.de>
(İlk asma cam duvarlar, Glasbau Hahn)
- <http://www.spiralstairs.org/images/2.jpg> (Cam basamak)
- <http://www.eikongraphia.com/?p=111>
- http://www.trakyacam.com.tr/Mimari_Camlar/tr/fonksiyon_gunes.htm
- <http://www.floornature.com/articoli/articolo.php?id=760&sez=3&lang=en>
(Kengo Kuma. Water/Glass House)
- http://www.trakyacam.com.tr/Mimari_Camlar/tr/fonksiyon_gurultu.htm
- <http://www.ucl.ac.uk/cancer/the-building/building-architecture/>
(Nicholas Grimshaw & Partners Waterloo istasyonu)
- <http://www.arkitera.com/v1/gununsorusu/2002/01/21.htm>
(Eero Saarinen, Dulles Havaalanı)
- <http://www.arkitera.com/news.php?action=displayNewsItem&ID=10811&month=5&year=2008> (Ieoh Ming Pei Louvre Cam Piramidi)

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam ediyor)

- <http://www.parsons.com/transport/aviation/capabilities/planninganddesign.asp>
- <http://www.arkitera.com/news.php?action=displayNewsItem&ID=12633>
- <http://www.arkitera.com/e1178-ankara-esenboga-yeni-ic---dis-hatlar-terminali.html>
- <http://www.arkitera.com/news.php?action=displayNewsItem&ID=13102>
- <http://www.arkitera.com/news.php?action=displayNewsItem&ID=12220>
- <http://www.arkitera.com/v1/haberler/2004/11/01/esenboga.htm>
- <http://www.arakibulaki.com/Default.aspx?aType=IlanDetayi&AdvertID=320403>
- <http://old.mo.org.tr/mimarlikdergisi/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=28&RecID=367>
- <http://yabanil.net/?p=406> (Birlikte Yalnız: Kent ve Sakinleri 11 Aralık 2008, John Zerzan, Çeviren: Elfun K.).
- <http://old.mo.org.tr/mimarlikdergisi/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=53&RecID=1330> (Kentsel Yaşam Kalitesi ve Yer Duygusu Sanjoy Mazumdar, Çeviren: Ebru Yetiş)
- <http://www.mimdap.org/w/?p=14739>
(Osman Şişen, Mimarlık ve Tüketim, 27 Ocak 2009)
- <http://www.evkultur.com/mimarlik/konutcevresi/konutcevresi.htm>
(Derya Oktay, Konut Çevresinin Biçimlenmesi ve Toplumsal Boyut)
- http://www.insaatyapimarket.com/index.php?category_nox=10&content_nox=1121
- <http://vision1.eee.metu.edu.tr/~resim/index/index80a.htm>
- <http://www.yakuphazan.com/> (Yakup Hazan Mimarlık Arşivi)
- <http://www.fosterandpartners.com/Projects/0686/Default.aspx>
- <http://www.shgm.gov.tr/haberhtm/passenger.htm>
- <http://www.greatbuildings.com/gbc.html>
- [http://tr.wikipedia.org/wiki/Terminal_\(film\)](http://tr.wikipedia.org/wiki/Terminal_(film))

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam ediyor)

<http://www.arkitera.com/eventfile.php?action=displayEventFile&ID=119&year=&aID=2358&o=2356> (İmkanmekan-Havalimanı, imkanmekan ve Kahvecioğlu H., Kanıpak Ö., Erdinç E., Kırımoğlu Ö., Dünderalp B.)

http://farm2.static.flickr.com/1038/1193437476_b884354b70.jpg

<http://mimarcaner.com/KontrolPaneli/deppo/resimler/20.jpg>

www.mimarizm.com/Yarismalar/Detay.aspx?id=48616

<http://www.komikresimlerim.org/Ayasofya.jpg>

<http://www.ozcam.com.tr/images/flotal.jpg>

<http://media-2.web.britannica.com>

<http://images.google.com.tr>

www.dhmi.gov.tr

Cam Malzemede Yersizlik/Zamansızlık Kavramı,
Havaalanı Örnekleme

Ali Çiğın

YÜKSEK LİSANS TEZİ

EKLER

Ek.1. İzmir Adnan Menderes Havalimanı Tasarımcısı Yakup Hazan'la Yapılan Röportaj

Ek.2. Ankara Esenboğa Havalimanı Tasarımcısı Suzan Esirgen'le Yapılan Röportaj

**Ek.1. İzmir Adnan Menderes Havalimanı Tasarımcısı Yakup Hazan'la
Yapılan Röportaj**

SORULAR-CEVAPLAR:

1- Projeye nasıl başladığınızdan ve tasarım sürecinin nasıl geliştiğinden, bahsedebilir misiniz?

Biz genel yerleşim kararlarını verirken, hava tarafı ve kara tarafı için öneriler geliştiriyoorduk. Hava tarafı için aslında çok da bir şey yapmamıza gerek yoktu; çünkü hava tarafında mevcut apron burasıydı, biz bu aprona eklemelendik ve taksilayını değiştirmeden bu apronu geręekleřtirdiđimiz zaman hiçbir problem olmuyordu. Fakat kara tarafı için problem öyle değildi. Bu mevcut güzergaha mutlaka önemli bir karar getirmemiz gerekiyordu, kara tarafı için. Biz de her binanın oto trafiğini kendi içinde çözdük ve bunları bir bulvara bağladık ve bunlar devam edip, havalimanının diğer tesislerine devam etti. Oto trafiği için böyle bir öneri geliştirmiştik.

Genel yerleşim kararlarında bu bina için lineer şemayı özellikle önermiştik; çünkü gelişmeleri ve mevcut terminale eklenmesi çok kolay oluyordu.

2- Yarışmanın sonuçlanması ve yapımına başlanması arasında bilindiği üzere uzun bir süre geçmişti. Bu sürede yapılanları kısaca özetleyebilir misiniz? Neler yaptınız? Yarışma için önerdiğiniz proje; zaman içinde nasıl gelişti, ne tür değişiklikler oldu?

Yarışma aşamasında terminal binalarının, yap-işlet-devret modeli ile yapılacakları belirtilmişti. Daha sonra için geręekleřmesi aşamasında DHMİ. Genel Müdürlüğü ile yaptığımız görüşmeler sonucu birincilik kazanan mimarlardan 1/200 ölçekli projelerin hazırlanması istendi. Bizde bu projeleri hazırladık ve bizim hazırladığımız projeler üzerinden yap-işlet-devret ihaleleri açıldı. Bu aşamada birincilik kazanan mimarlar arasında fikir ayrılıkları oldu bazı gruplar 1/200 projelerini yapmak

istemediler. Bizim grubumuz projelerin bir an önce hazırlanıp ihaleye çıkması yönünde eğilim gösterdi.

Daha sonra Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminali ve Çok Katlı Otopark inşaatının elde edilmesi için yap-işlet-devret modeli ile açılan ihale iki kez ertelendi. Ve bu süreç içinde yönetimler değişti. 1/200 ölçekli projeyi üç kez elden geçirmek durumunda kaldık. Özellikle tren istasyonunun yeni yapılacak terminalin önüne taşınıp taşınmaması konusu ve tren yolunun deplase edilip edilmemesi konusu bizi bir hayli meşgul etti.

Nihayet ADM. Dış Hatlar Terminali Ve Katlı Otoparkı ihalesi açıldı. 6 sene 7 ay 29 gün süre vererek, inşaatı gerçekleştirme işini HAVAŞ Bayındır İnşaat ortaklığı aldı. Daha sonra HAVAŞ'ın 1/50 hissesini TAV satın aldı ve doğal olarak inşaatın gerçekleştirme operasyonu da TAV'a geçmiş oldu.

4- Yapının İzmir'deki konumundan ve bulunduğu yerin topoğrafik özelliklerinden bahsedebilir misiniz? Bu özellikler tasarıma ne gibi girdiler sağladı?

Tasarım oluşumunda özellikle arsayı ikiye bölen tren yolu çok etkin rol oynamaktadır. Demiryolunun üzerinden atlayıp karşıya geçmek başka bir deyişle apron kotuna göre 6.50 m gibi bir engelin aşılması gerekmekte idi. Uçak kapılarının kotları ve kara tarafı tabi zemin kotu ile bir düzlemlle bağlanınca demiryolu kendiliğinden bu düzlemin altında kalmakta idi.

Arsadaki bu potansiyel keşfedilince; yapının temel işleyiş kararları bu potansiyelin üzerine kuruldu. Yolcu hareketlerinin çözümünde, bu potansiyel düzlemin kullanılabilir olması, yapı içindeki hareketi kendi üzerinde düzayak taşınması ve yolcuların yaya olarak valizle ya da oto ile bu düzlemi kullanarak demiryolunu aşabilmeleri, tasarım derinleştikçe ele geçen ipuçları idi.

5- İzmir Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlara hizmet eden bir terminalimiz. -2.20, +4.05, +10.30, +16.10 kotlarını oluşturduğunuz tasarımınızda iç mekanda oluşturduğunuz hareketlilikten bahsedebilir misiniz?

Gelen ve giden yolcu hareketleri indirgenerek tek boyutlu hale getirilmiştir. *Tasarımda hareket tek boyutludur, yataydır.* Yolcular tek bir düzlem üzerinde hareket ederler. Hareket indirgenmiştir; yataydır ve basittir. Gelen ve giden yolcular, hiçbir şekilde kendi kotlarından ayrılmadan, uçaktan başlayıp, iskeleden gelip, pasaport kontrolü önünden geçip, bagajlarını alıp karşılayıcılar holünden isterlerse devam edebiliyorlar, isterlerse otoparka gidebiliyorlar. 450 metre boyunca yatay bir hareket söz konusudur, bu hareketin çabukluğu yatayda giden bantlarla sağlanmaktadır. Gelen yolcu katında yine yatay bir hareket söz konusudur.

6- 22 Kasım 2007 TSMD'deki sunumunuzda bulundum. Orda üzerinde durduğunuz ilk konu yapının yarışma yolu ile ve ulusal bir yarışmayla elde edilmiş olmasıydı. Bu durumun sizin için önemini kısaca anlatabilir misiniz?

1998 yılında DHMİ. Genel Müdürlüğü tarafından dış hatlar terminallerinin projelerinin elde edilmesi için çalışma başlatılmıştır. O dönemde genel kanı yabancı mimarların bu projeleri yapması eğiliminde idi. Nedenini de Türkiye'de havaalanı tasarlamış mimarların çok az sayıda olmasını gösteriyorlardı.

Ancak gerek Türk Serbest Mimarlar Derneği gerekse Mimarlar Odası'nın girişim ve katkılarıyla havaalanı terminal binalarının, serbest, ulusal ve tek kademeli olarak yarışma yoluyla elde edilmesi sağlandı.

7- Tasarlanan yapının bir havaalanı olması şeffaf ve cam yüzey tercihinizi ne derece etkiledi? Yapı yüzeylerinde ve çatısında bulunan saydam/ yarı saydam yüzeyler neye göre kurgulandı? Yapının iç ve dış aydınlatmasından bahsedebilir misiniz? Yapıda seçilen camların sizin tasarımınızdaki konumu ne oldu? Check-in holünde ve gateelerde oluşturmuş olduğunuz mekanlar hakkında bilgi verebilir misiniz? Burada insan ölçeğini sorgularken cam malzemeyi nasıl kullandınız? Bu malzeme ile çalışırken karşılaştığınız avantajlar ve dezavantajlardan bahsedebilir misiniz?

Havalimanlarının gökyüzü ile ilişkileri vardır. Bütünün ayrılmaz parçalarıdır ve iç içe geçerler. Yolcular gökyüzünden gelir, gökyüzüne giderler. Yolcular gökyüzünde boşluktadırlar. **Sınırlar kaybolur.** Yeryüzüne bakıldığı zaman bir şehir bütünüyle görünür, algılanır. **Ölçek değişir.** Yolcunun uçarken yaşayacağı etki check-in holünden başlar. Mekanın beklenen sınırları kalkar, ölçek değişir. Burada insan ölçeği yeniden sorgulanmıştır. Burada zaman hızlı geçer. Hızın ve zamanın insan üzerindeki etkisinin mekanlara taşınmasını denedim. Mekanlar da; hız, zaman ve gökyüzü gibi büyüktür. Ölçek değişir. İnsan kendini gökyüzüne yakın hisseder. Çünkü biraz sonra binip gökyüzüne gidecektir. Yapıda sınırları kaldırmak için mesnetten mesnete 66m gibi bir açıklık geçilmiştir.

Yapı içerisinde uçağa binmek için ilerledikçe bu etki artar. **Apron cephesi camlarında** renk kullanılmamıştır. Gatelerde tavan döşemesi yerini cam yüzeylere bırakmıştır. Yolcular iskele bölgesine geldiklerinde apronla, uçaklarla, pistle başka bir deyişle hava tarafı ve hareketleriyle iç içedir. İskele bölgesinde olabilecek bütün engeller kaldırılmıştır. Burada görüş mesafesi kuzeyden-güneye, doğudan-batıya ve yeryüzünden-gökyüzünedir.

8- Yapı oldukça aydınlık; ve ferah bir aydınlatmaya sahip. Bu aydınlatmada tonozdaki ışıklıklarının yeri bana göre yadsınamaz. Yapının ışıkla olan bu ilişkisinde nasıl bir durum oluşturulmak istendi?

İskele'de olabilecek bütün görsel engeller mimar tarafından kaldırılmıştır. İnsanlar buraya geldiklerinde, 450 metre boyunda iskeleyi rahatlıkla hissedebilirler. Burada görüş mesafesi kuzeyden-güneye, doğudan-batıya ve yeryüzünden-gökyüzünedir. Bu etkinin yaratılabilmesi için, doğramalı camlar yerine hayalet cephe denilen, 17 metre yüksekliğe sahip, 450 metre boyunda **cam bir yüzey** tasarlanmış ve uygulanmıştır. Bu sistemin büyüklük olarak bir benzeri Türkiye'de ve büyük olasılıkla Avrupa'da da bulunmamaktadır.

9- Yapıda kullanılan cam malzemelerin seçiminden ve elde edilmelerinden bahsedebilir misiniz?

İç ve dış arasındaki görsel iletişimi kesmemek, mekan sınırlarını kaldırmak, iç ve dışın **görsel sürekliliğini** sağlamak için **cam** malzemeler yoğunlukla tercih edilmiştir.

10- Yapının apron cephesine bakıldığı zaman oldukça hareketli iç ve dış mekanların oluşturulduğundan bahsetmiştik. Bu noktada detay bazında cam ve şeffaf malzeme olarak ne gibi nokta detaylarıyla karşılaştınız, bunlara karşı çözümlerinizi nasıl oldu?

Hayalet cephe.

11- Yapının girişindeki cam saçaktan bahsedebilir misiniz? Devasa boyuttaki bu İzmir gölgeliğini tasarlarken cam malzemenin hangi özelliklerinden faydalandınız?

Yapı girişindeki 45 metre*90 metre boyutlarındaki **cam saçak** altında giden yolcular yağmur ve kar sularından korunarak binaya dahil olurlar. Ancak güneşin olumsuz etkisini engellemek için camlar üzerine 5*5 cm ebatlarında emaye baskılar yapılarak gölgeli bir saçak altı oluşturulmuştur.

İZMİR ADNAN MENDERES HAVALİMANI CAM FOTOĞRAFLARI:







**Ek.2. Ankara Esenboğa Havalimanı Tasarımcısı Suzan Esirgen'le
Yapılan Röportaj**

SORULAR-CEVAPLAR:

1- Projeye nasıl başladığınızdan ve tasarım sürecinin nasıl geliştiğinden, Ercan Çoban, Ahmet Yertutan ve Süleyman Bayrak ile nasıl bir işbirliği geliştirdiğinizden bahsedebilir misiniz?

1998 yılında açılan bir yarışmaydı. Biz daha önce farklı farklı gruplar olarak yarışmalara katılmaktaydık. İkili üçlü yine yarışmalarımız vardı. Ahmet Yertutan bu yarışmaya birlikte katılmayı önerdi. Ahmet ve Süleyman zaten beraber çalışıyorlardı. Yani onların ortak bir ofisi vardı. Benim ve Ercan Çoban'ın farklı ofislerimiz vardı. Ben Ercan Çoban ile bu yarışma nedeniyle tanışmıştım. Ve öylece yarışmaya başlamış olduk. Ondan yakın bir zaman öncesinde Ahmet ve Süleyman'la Derince Belediyesi Yarışması'na katılmıştık

2- Yarışmanın sonuçlanması ve yapımına başlanması arasında bilindiği üzere uzun bir süre geçmişti. Bu sürede yapılanları kısaca özetleyebilir misiniz? Neler yaptınız?

1998 yılında yarışma oldu. 2004 yılında temel atıldı. O sürede neler oldu? Elimizde tabii bir yarışma projemiz vardı. Fakat arada o altı yıllık bekleme sürecinde devlet hava meydanları bir kere daha niyetlendi terminali yapmaya. Ve biz o dönem bir geliştirme projesi hazırlamıştık. O arada programda bir kısım değişiklikler olmuştu. Yani istenilenlerin dışında bir kısım istekleri oldu Devlet Hava Meydanlarının. Biz bu değişikliklere göre bir ara proje hazırlamıştık; fakat oda yine bir süre rafa kalktı. Bu ara proje sonra çok işimize yaradı. Çünkü proje tekrar gündeme geldiğinde biliyorsunuz çok hızlı bir yapım süresi istendi. O sürede bizim elimizde hazır projelerimiz vardı. Eğer o hazırladıklarımız, aradaki çalışmalarımız olmasaydı çok zorda kalınabilirdi çünkü hem DHMİ hem yapımcı firma bir an önce terminalin açılmasını istiyordu.

3- Yarışma için önerdiğiniz proje; zaman içinde nasıl gelişti, kalabalık diyebileceğimiz grubunuzda ne tür değişiklikler oldu?

Grubumuzda bir değişiklik olmadı. Grubumuz dört kişi başladı, dört kişi devam etti. Ama Program olarak çok ciddi değişiklikler oldu, dünya değişti. Bir kere 11 Eylül oldu. 11 Eylül havacılık için çok önemli bir gelişme. Havacılıktaki birçok kural kaide değişti. Bizim aleyhimize birçok şeyler oldu. Örneğin 11 Eylül olmasaydı vadi ile iskele bloğu arasındaki cam bölücüler olmayacaktı. Ama 11 Eylül ile birlikte Çok önemli güvenlik önlemleri alınmaya başlandı. Vadi ve iskele bloğu arasındaki cam bölme bizim konseptimizde yoktu.

Başka neler oldu projelendirmeden yapım sürecine kadar :

Mesela havaalanının temelinden yarışma döneminde zemin etüt çalışmalarında belirtilen seviyenin çok üstünden su çıktı. Öyle olunca projede bir kısım değişiklikler olması gerekti. Kotlarda önemli değişiklikler yapmamız gerekti. Bu plana da yansdı doğal olarak. Veya temelden su çıkmasıyla birlikte projede ciddi değişiklikler oldu. - 13.00 kotunda bizim metro bağlantımız vardı. Metro bağlantısının yeri değişti çünkü alt katlara inemedik. Bağlantı yana geçti. Bu bence bir dezavantaj oldu. Çünkü şuanda tabî ki raylı sistem yok ama yarışma projesinde terminale, metrodan düşey bağlantılarla, her kata ulaşabiliyordunuz. Şimdi otoparkla terminal arasına bu raylı sistem girdi. Böylece otopark biraz ötelenmiş oldu. Yani hem yaya daha uzun bir yol katetmiş oldu ulaşım için. Bir diğeri otopark geriye doğru ötelendiği için arkada bıraktığımız yeşil alanlar azalmış oldu. Halbuki yeşil alanın çok önemli bir fonksiyonu vardı. Ana yoldan yapıya yaklaşırken yeşil alan tamamen otoparkı kapatıyordu. Böylece otopark hiç görünmüyordu yalnızca terminal algılanacaktı ama bu değişiklikler ve çeşitli nedenlerle yeşil alanlar azaldı. Veya o arada çok önemli; burasının devlet hava meydanları tarafından işletilmesi planlanıyordu. Oysa daha sonra yani yarışmayla bu dönem arasında her şey değişti ve Yap-İşlet-Devret Modeline geçildi. Ve işletmeyi özel bir şirket aldı. Böyle olunca o kadar çok şey değişti ki, çünkü başlangıç kurgusundaki gibi devlet hava meydanları işletecek olsaydı örneğin havalimanı tesisi içinde yer alan mevcut ısıtma sistemlerinden yararlanılacaktı. O nedenle de bizim havaalanında çok

minik bir teknik hacim vardı. Program öyle idi. Hatta rakamlar tam aklımda olmamakla beraber yarışmada bizden 2000 metre kare teknik hacim istenmesine rağmen daha sonra böyle bir Yap-İşlet-Devret Modeline geçilmesiyle birlikte 27000 metre kare gibi bir teknik hacim gereksinimi doğdu. Çünkü artık işletme kendi yağıyla kavrulması gerekiyordu. Kendi ısıtma soğutma sistemini tüm teknik hacimlerini vs. sini kurması gerekiyordu.

4- Yapının Ankara'daki konumundan ve bulunduğu yerin topoğrafik özelliklerinden bahsedebilir misiniz? Bu özellikler tasarıma ne gibi girdiler sağladı?

Yapı Ankara'nın kuzey ucunda yer alıyor. Protokol yolunun başlangıç ve son noktası. Bu başlangıç ve son nokta olma durumu tasarımda tabii ki etkili oldu. Topoğrafik yapısı tüm diğer havaalanlarında olduğu gibi düze yakın. Bu durum tasarıma yalnızca bir veri olarak girdi. Finalde peyzaj çalışmaları yapılırken bu düzlük üzerine terminale ait bakimi sulaması yapılacak alan ve doğal gelişime açık bozkırı ayırmak için suni tepeler oluşturduk. Tıpkı terminal tasarımındaki yaklaşımımızda olduğu gibi “için dışa, dışın içe akması” prensibiyle bu minik tepelerin arasından bozkır bizim yeşilimize aktı yeşil biraz bozkıra yaklaştı.

5- Yapıya bakıldığı zaman sürekli kullanım gerektirmesi ve bir ülkenin başkentinde olması, o ülkenin bir nevi kapısı olması; yapı tasarım aşamasındayken nasıl ele alındı ve yorumlandı?

Tabii ki Esenboğa da diğer tüm dış hat terminalleri gibi ülkeye giriş kapısı sonuçta ülkeye geldiğiniz ilk nokta. Üstelik başkent hakkında ilk imgelerinizin olduğu nokta. Çıkarken de elveda dediğiniz son imgeleri barındıran mekan. Bu nedenle tabii ki önemli. Ama biz terminale bu yüzden artı artı çok şeyler yüklemek istemedik. İlave çok ulusalcı motifler yüklemek istemedik. Olabildiğince yolculuğun bünyesindeki hız stres olgularına karşı sükunet fikri üzerinde durduk, insani değerlere önem verdik, tüm dünya insanların gereksinimleri gibi, insanın ülkeye huzurlu girmesi çıkması gibi. Ama bu arada kendi geleneğimize olan sevgimiz, zaten birçok

unsurun orda kendiliğinden oluşmasını sağladı. Bu; yapının renklerinden, geometrisinden, ışık gölge oyunlarından, “*sonsuzluk fikri*” gibi yapının ana kararlarından son detayına kadar yapının bütününe sinmişti zaten. Onlar zaten vardı bu projede ama ekstra ekstra işte bir motif koyalım da işte şöyle bir şey koyalım da demedik. Böyle bir arayışın arkasına gitmedik.

6- Esenboğa Havalimanı Türkiye’de ilk kez iç hat ve dış hatlar terminalinin birlikte bulunduğu bir uygulama. -5.50, +0.10, +4.50, +8.90, +13.30 kotları planlarında oluşturulan galeriler ve dış formdaki hareketliliği iç mekana da yansıtması sayesinde zengin bir mimari tasarıma sahip yeni terminal binası, başkente yakışan görünümüne sahip. ESSA olarak dış mekandaki hareketliliğin içeriye yansıtılması aşamasından bahsedebilir misiniz?

Tıpkı bizim hani geleneğimizdeki, mimarimizdeki gibi içiyle dışı bir oldu. Zaten hamurundan öyle çıktı. Hiç dışı böyle içi nasıl olsun gibi ekstradan bir çalışmamız olmadı. Dışarıdaki taş neyse geliyor, içeriye de dönüyor biliyorsunuz. Dış mekanda kullandığımız taşlar içeriye giriyor, cephede kullandığımız “*cam*”, metal içeriye giriyor. İçerdeki vadi dışa akıyor veya dışardaki taş su ağaç çiçek gün ışığı hatta kuşlar içeri giriyor. “*İçle dış birbirine akıyor*”. Dışıyla içi zaten bir. İçinde sürpriz bir şey olmadı- vadideki suyu saymazsak-.

7- Havaalanları bildiğimiz gibi bir nevi makinedir. Yapının içinde ve dışında bulunan tüm birimler birlikte çalışmadığı zaman böyle büyük makine çalışmaz. Esenboğa havaalanının mimarlarından biri olarak böyle bir makineyi tasarlarken neler düşündünüz, ne gibi zorluklarla karşılaştınız?

Doğru, bu makinenin çok iyi çalışması gerekiyor. Yolcunun gördüğü ve asil görmediği kısımda müthiş bir işlemler dizgesi var terminalde. Bagajların alınması sonra her yolcunun gideceği yere göre ayrılması, 10 milyon yolcu için günlük yiyecek- içecek temini, hazırlanması, servisi, atıkları; duty-free veya diğer alışveriş birimlerinin stoklama, servis üniteleri; temizlik birimleri; güvenlik birimleri sağlık birimleri; orada

yaşayan binlerce personelin günlük gereksinimlerinin karşılanması gibi işlemleri yürüten dev bir makine. 24 saat çalışıyor. Tıkır tıkır çalışması gerekiyor. Ama biz terminalin bir makine gibi algılanmasını, yolcunun kendini bir de bu karmaşayla yormasını hiç istemedik. Terminalde özellikle dış hatlarda uzun işlemler dizgesi yaşıyorsunuz. Çok stresli bir süreç. Bunu yolcuya olabildiğince az hissettirmek için vadimiz, ışıklıklar, gün ışığı suyun yansımaları gibi öğelerle yolcuyu biraz dinlendirmek, makineyi çok hissettirmeden ama makinenin bütün işlerliğini sağlamak üzere tasarladık yapıyı. Onun için terminal fonksiyonlarının işlerliği için tabii çok çalıştık, havaalanı fonksiyonlarının akıcı olabilmesi için de elimizden gelen tüm çabayı sarfettik. Yani yolcuyu tüm karmaşadan olabildiğince arındırmaya çalıştık, yolcunun yalnızca kendi işlemlerini rahat ve sırayla algılayabilsin istedik... Bütün kapılar rahatlıkla görülebiliyor. Birde girişler iç bükey olduğu için çok rahat algılanabiliyor. Kapılardan ve güvenlikten geçer geçmez ikinci işlem check-in zaten. Check-in'ler karşınızda olabildiğince açık. Onlardan sonra köprüleri görebiliyor sonra hava tarafına geçtiği anda da zaten sırayla gate'ler geliyor. Yani mümkün olduğunca yalın çok basit çok rahat algılanabilir olmasını düşündük.

8- 29 Kasım 2007 TSMD'de ki sunumunuzda bulundum. Orda üzerinde çok fazla durulmayan bir konu da yapının biçimiydi. Biçim olarak gittikçe açılan bir vadinin seçilme nedeni neydi? Açılan bir vadiyi seçmenizde –özellikle yerleşimde- karşılaştığımız avantaj/dezavantajlar neler oldu?

Bahsedeyim.. (eskiz üzerinde çizim yapıldı) Bir tarafta iç hatlar diğer tarafta da dış hatlar ve her ikisinin apron cephesinde uzayan lineer iskele bloğu var. Dış hatların fonksiyonları ve bağlı olarak hacmi çok fazla. İç hatların da dış hatlara göre minicik bir fonksiyonu ve gereksindiği alan var. Giriş cephesinde iç hatlar ve dış hatlara eşit alan bırakıp, ince iç hatlar bloğuyla tombul dış hatlar bloğunu karşıdaki lineer iskele bloğuyla bağladığımızda iç hatlar tarafında dar ve dış hatlara doğru açılan kütleyle terminalin asimetric geometrisi doğmuş oluyor. Ayrıca daireselleşmek yolcunun uçağa daha kısa yoldan ulaşmasını iskele mesafesinin kısalmasını sağladı. Böylece kitle oluşmuş oldu. Bizim hedefimiz yolcuyu girişten eşit ve en kısa mesafelerde uçağına

ulaştırmaktı. Dış hatların altı, i hatların on iki gate'i var. Yani i hatların fonksiyonu kck olmasına rağmen daha çok gate'i var. İ hatlarla dış hatların arasına ortak alanları alıp ortak alanların apron cephesini iç hatlar lehine kullanarak bu eşitliği de sağlamış olduk. Vadiyi oluşturan ve geliştiren bir sebep de bu oldu. Program bu geometriyi getirdi. bu geometrinin oluşumundaki başka bir sebep de ilerde yapımı düşünülen cnc pisttir. Daha önce yol başlangıçtaki giriş nizamiyesinden yolun sonundaki eski terminale kadar lineer bir hat üzerinde gidiyordu. Yolun kuzeyinde bizim su an yerleştiğimiz bölümünde C Terminali vardı. bize sizin yapınız şu an mevcut pistten yararlanacak ama ilerde cnc pisti de kullanabilmeli denildi.. Onun için biz yerleşim kararlarımızı bu duruma göre yaptık. cnc pist açıldığında bu terminalden 3.pistin kullanımına da olanak veriliyor. Lineer iskele zm ile de İç dış hatlar ayırımı yapmadan da gelişebilirliği esnekliği sağlamış olduk. Dış hatlar ilerde büyürse i hatlardan iki gate alacak. Altı yerine sekiz gate olacak rneğin. Veya bu büyüme iç hatlar lehine kullanılabilir. Ayrıca bu lineer yapı bu binlerce metrekairelik yapıda ve yüzlerce metrelik mekanlarda hiç bir zaman mekanın tümünün algılanamamasını, insanın kendini hiç bir zaman bu yüzlerce metrelik mesafelerde kaybolmuş gibi hissetmemesine ve daha önemlisi bitmeyen sonu görünemeyen sonsuzluk fikrine yaklaşmamızı sağladı. Dezavantajına gelince, dezavantaj değil hep avantaj oldu. Yapımda belki bir kısım zorluklar oldu ama o da sonuçta avantaja dönüştü. Çünkü yapının ileri teknolojiyle inşası gerekti. Bu bizim açımızdan iyi oldu. Tüm lmler çok hassas yapılmış oldu.

9- Tasarlanan yapının bir havaalanı olması şeffaf ve cam yüzey tercihinizi ne derece etkiledi?

Güneşin hem çok yararlı hem de zararlı etkileri var. Güneşi çok aldığınızda aydınlanma maliyetleri düşüyor ancak soğutma maliyetleri ve enerji tüketimi problem oluyor. ***“Cam, arada bize yardımcı eleman.”*** Hesaplamaları doğru yapıldığı zaman havaalanı gibi tamamen enerji tüketicisi bir mekan için can kurtaran bir malzeme. Camda ki gelişmelerden daha fazla yararlanmak istedik. Ama ekonomik nedenlerden özellikle ilk yatırım maliyetlerinin yüksek olması dolayısıyla bazılarında

yararlanamadık. Güneş pili uygulamalarından yararlanmak istiyorduk; **cam**ın kirlenmesi kuşların pisliği vs. nedenlerle self-cleaning camlardan kullanmayı istiyorduk, bunlar olmadı. Bunlar başlangıç maliyetini çok artıracak isteklerdi. Ama zaman içerisinde tabii ki kendini fazlasıyla amorti edecekti. Bakım maliyetleri düşecekti. Ama bütün bunları işletmeci göze alamadı. İlk yapım maliyetini yükseltmek istemedi. Ben isterdim tabii. Çevre çok önemli. Yine camlarla alakalı, örneğin güneşin zararlı etkilerinden korunmak için bir kısım önlemler alındı. Perde ve güneş kırıcılar yapılacaktı cam yüzeyine. Başlangıçta hiç hesapsız güneş kırıcı yapalım gibi bir durum oldu. Biz ise yine ülke ekonomisini düşünüp bunun araştırmasını yaptık.. Güneş kontrolü ile ilgili danışmanlarımız bizimle çalıştılar ve güneşin hareketlerini, bizim binamız özelinde güneşin yıllık mevsimlik günlük saatlik hareketlerini istatistiklere bağlı olarak hangi yüzeylerin ne kadar güneş alacağını hesapladılar. Dolayısıyla biz yalnızca o bölgelerde güneş kırıcılar kullandık. Böylece ciddi bir ekonomi yapılmış oldu. Hatta danışmanımıza başka kimler sizden yardım alıyor diye sormuştum. İlk defa siz aldınız demişti. Yani güneş kırıcıların nerelere uygulanması gerektiğinin hesaplanması açısından. Yoksa herkes güneş kırıcıyı her yere yapıyor. Biz bu projede yalnızca nereye güneş geliyor ve terminal içi yaşamı olumsuz etkiliyorsa orada güneş kırıcı kullandık.

10- Neye göre kurgulandı?

Bizim mimari kriterlerimize göre kurgulandı. Oradaki ihtiyaçlara göre kurgulandı. Burası tabii işletme döneminde çok enerji tüketecek bir alan. Yani nerdeyse bir kasaba kadar enerji tüketiyor. Ama şu anda tabii müthiş bir tasarruf sağlıyorlar, biz güneşi çok ve doğru kullandığımız için. Hem güneşin zararlı etkilerinden filtrelemelerle korundu bina, hem de yararlı gün ışığı maksimum düzeyde alındı. Dün mesela bizim bir toplantımız vardı terminalde. Elektrikler kesildi ama her yer apaydınlıktı.. **Cam yüzeylerden** dolayı hiç yapay aydınlatmaya gerek yoktu. Tabii bodrum katlarımız da vs.lerimiz de muhakkak ki var ama yolcunun kullandığı ana alanlarda, çok büyük alanlarda çevre için ciddi bir enerji tasarrufu sağlanmış durumda. Tam toplantıdayken elektrikler kesilmişti ama biz toplantımıza devam ettik. Üstelik kapalı mekandaydık. Yani toplantı odasındayken devam edebildik. Tabii bunu her alan için söylemem

mümkün değil. Dediğim gibi bizim bir -5.60 kotumuz var. Orası tamamen bodrum katı. Teknik hacim. Orası için bile, en önemli alan bagaj alım holüdür ve fena halde doğal ışıkla tüm cephesi aydınlanır. Kocaman, binlerce metre kare alandır ve havaalanının kalbidir. Terminalin toprağa bastığı alanın çok büyük bir bölümüdür orası ve ciddi anlamda gün ışığı almaktadır.

11- Yapının iç ve dış aydınlatmasından bahsedebilir misiniz? Yapıda seçilen camların sizin tasarımınızdaki konumu ne oldu?

Gündüz olabildiğine gün ışığından yararlanmak istedik. Gece ise mümkün olduğunca gün ışığına benzer, daha öncede bahsettiğim gibi bol bol pvc germe sistemlerle gün ışığına en yakın ışığı veren yapay aydınlatma elemanları kullandık. Onlar armatür gibi durmuyorlar biliyorsunuz. Normal gün ışığının devamı gibi duruyorlar. Dışarıda da tabii ki yapay aydınlatmaları planlarken yine hiyerarşik olarak neyi vurgulamak istiyorsak onlar üzerinde aydınlatma yaptık. Örneğin terminalin ön plana çıkmasını istiyorduk. O nedenle otopark teras kotlarının yapay aydınlatmasının olabildiğince sönük kalmasını sağladık. Mesela otoparkta aynı şekilde, bloklar arasında oluşturulan yeşil alanlara ait boşluklarla gündüz gün ışığıyla her yönden yine hiç enerjiye ihtiyaç olmadan rahatlıkla aydınlanabiliyor. Biliyorsunuz 4 bin araçlık çok katlı bir otopark orası. Çok rahat gün ışığıyla aydınlanabiliyor. Böylece orada da çok ciddi bir enerji tasarrufu sağlanıyor.

12- Yapı oldukça aydınlık; ve ferah bir aydınlatmaya sahip. Bu aydınlatmada tepe ışıklıklarının yeri bana göre yadsınamaz. Yapının ışıkla olan bu ilişkisinde nasıl bir durum oluşturulmak istendi?

Vadi de hakikaten doğayı içeriye çekme arzumuz vardı. Bu nedenle vadinin olabildiğince **geçirgen** bir alan olmasını istedik. doğal ışık alma ihtiyacımızdı vardı mimari olarak. Ayrıca terminal binası check-in salonunda da tepe ışıklıklarıyla gün ışığı binlerce metrekare alanda kullanıldı. Bu gün ışığının insan üzerindeki olumlu

etkilerinin yanında bakım işletme giderlerine katkı ve bilhassa bugünlerde dünyanın temel problemi olan ekolojik çözümler açısından sanırım doğru bir yaklaşım oldu.

13- Orta alanda oluşturulan vadinin üstünün camla kapatılması ve bunun iskele ile gövde dediğimiz bölümleri birleştirmesi; yapıdaki şeffaflığa ve doğal ışığa olan ihtiyacı büyük ölçüde karşılamış görünmektedir. Burada kullanılan camın ve şeffaf malzemenin tasarımın kalbine yerleştirilmesinin nedeninden bahsedebilir misiniz?

İskele bölümünün çatısı kapalı bir bölüm, terminal çatısı da kapalı. Arada Vadi ise tam olarak şeffaf bir yay. Bu yine tezat oluşturuyor

Yine kapalı ve açığın daha net algılanmasını sağlıyor. Vadide yeşil alan, su alabildiğine gün ışığı vs. var. Tamamiyle bir vaha orası. Tasarımın kalbine yerleşir çünkü böylece hem kara tarafında ki kullanıcılar hem hava tarafındaki kullanıcılar olabildiğince çok vadiyi yasayabiliyor. Herkes **algı**layabilsin, herkes orada relax olabilsin iyi vakit geçirebilsin diye. Ayrıca orası biraz hani geleneksel mimarimizde ki **'hayat'** gibi, bütün aktivitelerin geçtiği yer. Yeme içme, dinlenme, alışveriş herşey onun çevresinde. Ama orda bu ambiansı sağlayan tek şey cam değil tabii yani orada su da çok önemli bir eleman ve yeşil –ağaçlar çiçekler taslar vs- . Bunların hepsi doğal elemanlar yani o söylediğiniz makineye karşı olabildiğince onları kırmak üzerine tasarlanmış, daha insani daha doğaya özgü. Suya çok hafif bir hareket verdik. Işık su ve onun yansımaları bence önemli, orada yolculuğun stresini atabilmek için.

14- Yapıda kullanılan cam malzemelerin seçiminden ve elde edilmelerinden bahsedebilir misiniz?

Yapımcı geleneksel doğramalı cephe kullanmamız konusunda çok ısrarcı oldu. Çok ciddi tartışmalar oldu. Su an yapıda kullanılmış olan noktasal tutuculu sisteme geçebilmek için. Ama bizim arzumuzda buydu. **"Cam"** olabildiğince **yalın, şeffaf** ve bizim kurgumuzla tamamen **uyumlu** bu sistemde. Böylece taş gibi masif bir malzemeyle cam ancak işte bu kullanım şekliyle bizim açımızdan yeterince anlamlı,

birbirinin değerini güçlendirici olabilirdi. Çok savaştık ve o cephe elde edilmiş oldu. Sonra seçtiğimiz camlarda da biz mimari olarak ne istediğimizi söyledik, tabii ki cam danışmaları, tesisat mühendisleri oradaki hesaplamaları yaparak yani iç mekanda olması gereken ısı değerler, radyasyona ait değerler v.s. hesaplandı. Ona bağlı olarak cam kalınlıkları, teknik özellikleri belirlendi. Biz renk seçtik. Arzu ettiğimiz renk oluşturulana kadar denemeler yapıldı. Sonra *geçirgenlik*leriyle, *taşıyıcılığı*yla alakalı bir kısım denemeler yapıldı, danışmanlarla beraber camın teknik özellikleri konusunda. Çünkü camı biz yalnızca cephede ve tavanda kullanmadık. Döşemede de yani ağır yüke maruz, üzerinden araç geçebilecek birçok yerde örneğin köprülerde de kullandık.. Çok severek kullandık. Yönlendirmeyi sirkülasyonu anlatmak için de camı kullandık. Örneğin yapıya emeği geçenlerin isimlerinin yer alacağı yine camdan totemin bulunduğu bir anlamda toplanma mekanı da olacak olan girişten itibaren havuza kadar kot kot yolcuya yolu tarif eden alttan aydınlatılmış bir cam, döşeme *camı* yolcuya *rehberlik/refakat* edecekti.. Zaman zaman dekoratif süsleme elemanı olarak ta kullandık. Mesela iç hatlarda, dış hatlarda gelen yolcu bagaj alma salonlarında dekoratif eleman olarak kullandık. Ofis cephelerinde bölücü eleman olarak kullandık. Bazen renkli, arkası boyalı olup dekoratif eleman -check-in'lerin arkasında aynada olduğu gibi- kullandık.. Yani yalnızca cephe ve dediğim gibi çatıda değil.. *Camı çok kullandık* belki biraz minimalist yapısı nedeniyle de *camı çok sevdik, yakın bulduk*.

15- Yapının geneline bakıldığı zaman oldukça hareketli iç ve dış mekanların oluşturulduğundan bahsetmiştik. Bu noktada detay bazında cam ve şeffaf malzeme olarak ne gibi nokta detaylarıyla karşılaştınız, bunlara karşı çözümlerinizi nasıl oldu?

Çatının önemli bir bölümü, cepheler kanopiler, bütün korkuluklar, asansör kaplamaları, hatta bazı kolon kaplamaları biliyorsunuz *cam*. Bazı döşemeler cam. Ofis cepheleri cam, iç yüzeyler cam, kapılar cam, bazı basamaklar merdivenler cam, sanatsal çalışmalarımız, reklam yönlendirme panolarımız cam. Yani *her yer cam*. Dolayısıyla her biri yapıyla uyumlu kendi özgün detayıyla çözüldü.

ANKARA ESENBOĞA HAVALİMANI CAM FOTOĞRAFLARI

