



kentsel bellek, endüstri mirası, demiryolu mirası, denizcilik kültürü açılarından çok nitelikli ve çok değerlidir.

Ama, ayrıca, naif bir biçimde hepimizin müthiş bir sevgi ve keyifle benimseyebileceğimiz bir şeyler daha vardır onda: Oyuncaklarımızın asılları vardır: trenler, römorklar, vinçler, vapurlar... Hangimiz oynamadık çocukluğumuzda bir kez bunlarla?

Haydarpaşa'da her şey var.

Ama, bunların karşısında duran ne var?

Yalnızca rant!

Yani "satıyoruz" deyince, maddi- manevi, hepsini birden satıyoruz yukarıdakilerin.

Böyle yerlere, zamanımızda, klasik işlevlerinden de uzaklaşınca "potansiyel arsa" gözüyle bakılıyor. Çok yakında belki Sirkeci Garı'nın da satışı gündeme gelebilir, aman yangına dikkat!

Kentlerin yaşayan, dönüşen organizmalar olduğu hep söylenir, organizmanın kimi bölgelerinde de yıpranma, işlev yitimi doğaldır. Marmaray doğallıkla, bir terminal olarak Haydarpaşa Garı'nın, yapılabilecek başka bir tesis Harem Limanı'nın, çevre yolları yine Harem'deki otobüs terminali'nin görevlerini hafifletecek. Bu durumda hemen akıllara buraları değerlendirmek- satmak geliyor.

Küresel yatırımcının, alıcının önereceği işlere tahsis edip satmak, bu nedenle buralara yeni işlevler icad etmek, buraların imar haklarıyla oynamak pek kolaydır. Sihirli formülümüz ise hazırdır. Yeni moda "karma işlev" yani: % 20 turizm + %20 ticaret + %20 ofis + %20 rezidans + %20 kültür. Kıyılarda veya tarihsel merkezde bir satış sözkonusu olduğunda ise pazara sunmanın en sağlam yolu "turizm" yaftası olacaktır. Bu ülkede adeta bir tapınma nesnesi olan Turizm'in sözü edildiğinde de hemen konsensüs sağlanmış, iş bitmiştir. Burası için hazırlanan bir projede tüm Haydarpaşa kıyıları marinaya dönüştürülmüş, yetmemiş karadan içeriye kanallar açılmış, yetmemiş mendirekler karaya bağlanmış, marina devasa bir kapasite kazanmış. Benim hesabıma göre 6000- 7000 yat alır. Türkiye'nin en büyük marinası Kalamış'ın kapasitesi 1000 tekne!

Turistik ilan edilen yerler, bu ülkede; Manhattan, Venedik, Paris, Hong-Kong, Singapur olmaya adaydır nedense; "yahu, burası İstanbul olarak kalsa ne olur yani?" diyemezsiniz. Gelişmenin önünde duran bir vatan haini olarak suçlanırsınız.

Haydi, bari hatırıma, birazını müze yapalım diyenler de oluyor. Bu müze konusu da beni ürkütüyor. Bir yerleri müze yapıyoruz, sonra "Aa! burası müze gibi oldu, yaşamıyor nasıl yaşatsak?" diyebiliyoruz. Haydarpaşa, zaten bizim yaşadığımız, deneyimlediğimiz bir yer. Dolayısıyla zaten "yaşayan bir müze" değil mi?

Haydarpaşa, kimi ulaşım düğümleri gibi (örneğin havaalanı gibi) bir No-Place (yok-yer) değil, bir Genius-Loci (duyum-yer) alanıdır. Bunu anlayabilmek için, "Memleketimden İnsan Manzaraları" (Nazım Hikmet'in 20.000 mısralık destanı) bile yeterli değil mi? Filmler, öyküler, romanlar, şiirler yeterli değil mi? Gar lokantası, Mavi Tren, Anadolu Ekspresi yeterli değil mi? Turuncu pilot (kılavuz) gemileri, kara trenler, vinçler, tuhaf silolar... yeterli değil mi?

Gerçek bir metropol- kent olup olmadığı hala tartışmalı olan bu yerde, kentliler kendi günlük adacıkları üzerinde yaşayıp, kendi günlük koridorları üzerinde hareket ediyorlar. Bir dönem burjuvaları, yöneticileri, eski İstanbul'daki (Suriçi), Galata'daki işlerinden çıkıp, belki Beyoğlunda bir tek atıp, Karaköy'den, Eminönü'nden vapura biner karşı yakadaki Feneryolu,

Erenköy gibi “asude” yerleşimlerdeki evlerine, köşklerine giderlerdi. Vapur, Haydarpaşa, tren... o günlerin rahat, acelesiz yaşam tarzı için olağan bir yolculuk biçimiydi. Günümüzde kentte davranış biçimleri, zaman kullanımı, erişim modelleri doğallıkla değişti. Ayrıca bu süreçte, tüm kentin ve kentlinin denizle ilişkisi birçok nedenle sistematik biçimde kesildi. Köprüler, bizi vapurlarımızdan, minibüsler trenlerimizden uzaklaştırdı. Haydarpaşa tam orada ama, biraz gözlerden uzak. Tıpkı Galataport gibi.

Denizden algılanıyor, ama kimi yaşamlara, kimi yaşam çizgilerine öylesine uzak ki. Bir zaman sonra şöyle dersek bize kimse inanmayacak: “İstanbul bir Liman Kenti idi”

Elbette, yaşam kimi ek işlevler ile de sürdürülebilir ki; bunlara da aniden karar vermek çok tehlikelidir. AKM'nin girişine bir kitapçı, çatısına bir restoran önerince iş çözümedi biliyorsunuz. Zaten bir yere “proje geliştiriyoruz, yeniliyoruz, dönüştürüyoruz, kullanıma açıyoruz” denince artık insan dehşete düşüyor...

Keşifler ve icatlar diyorum ben bunlara. Örneğin Haliç'i Karadeniz'e bağlayıp Beyoğlu- Şişli-Sarıyer ilçelerini Manhattan yapmak, örneğin Marmara üzerinden köprü-otoyol yapmak... ani, mesnetsiz medyatik öneriler, inanılmaz!

## MALLAR KİMİN

Kamusal Alan diyoruz ama sonrasını getiremiyoruz. Birileri şöyle yanıtlıyor: “iyi ya satıp parasını kamu yararına işlerde kullanacağız”.

Ama, devam edelim düşünmeye:

“Kamusal alan geçici olarak yöneticilere emanet edilmiş” hepimize ait bir alandır.

“Bu emanet, tüm zamanlar boyunca yalnızca kamusal işlevler için kullanılmak üzere” dönüştürülebilir.

Ama bu alanların konumları, büyüklükleri (aşağıdaki tablodan izlenebileceği gibi) ağır sulandırıcıdır.

YER	ALANI- m <sup>2</sup>	DEĞERİ- USD
LEVENT-İETT-DUBAİ?	46.000	700.000.000
HALİÇ-TERSANE	80.000	1.200.000.000
SİRKECİ-GAR	80.000	1.200.000.000
İSTİNYE-BORSA	80.000	1.200.000.000
GALATAPORT	100.000	1.500.000.000
HAYDARPAŞA-GAR	360.000	4.800.000.000
GAR+HAREM	880.000	13.200.000.000
<b>TOPLAM</b>		<b>23.800.000.000</b>

Bu tablodaki değerler, İETT arazisi satış bedelinden yola çıkılarak hesaplanmıştır.

Kimi kaynaklar, Haydarpaşa, Gar-Harem bölgesine 3 emsal verilebileceği üzerinden projeler üretildiğini belirtiyor. Buna göre orada 3.000.000 metrekarelik bir inşaat (emsal dışı olanlar ile birlikte 5 milyon metrekare) sözkonusu olabilir.

Galataport kıyı boyu: 700 metredir, Karaköy rıhtımı da katılınca 1300 metreye çıkıyor (50-60 adet Boğaz yalısı kıyısı kadar). Haydarpaşa- Harem kıyı boyu ise şimdilik 3600 metre. Bu kıyı, buraya önerilen “Venedik” tipi projedeki gibi kimi manipülasyonlar ile 10.000 metrelere kadar çıkabiliyor. Yani paha biçilmez bir spekülatif alan ortaya çıkmış oluyor. Bunun karşısında ne yazık ki, ne konteyner limanı durabilir ne de Harem Otogarı. Savunulabilecek

tek işlev olarak, (yapı koruma fetişizmine düşmeksizin) gerçekten Haydarpaşa, denizyolu, banliyö trenleri ve oradaki tarihsel- kültürel miras kalıyor elimizde. Marmaray'ın yapılması ile "açığa çıkacak" olan demiryolu bantına da dikkat çekmek isterim. Bu bant, Anadolu yakasında 30.000, Avrupa yakasında 150.000 metrekaaredir. Kimi istasyonlardan şahane AVM'ler üretilebileceği de unutulmamalıdır.

## **FARKLI SENARYOLAR İLE ALTERNATİFLER ÜRETELİM, SORULAR SORALIM**

Savunucu kentsel inisiyatifler karşısında tipik bürokrat tavrı, refleksi şöyle olacaktır (bu konuda da benzer eleştiriler ile karşılaştık):

"Bunlar yalnızca eleştirirler, öneri geliştirmezler".

Basit bir yanıt hemen aşağıda:

2005 yılında, bir STK olarak, Galataport projesine değin alternatif düşüncelerini alıp kamuoyu ile paylaşmak amacıyla, mimarlık öğrencileri arasında bir fikir projesi yarışması düzenlemiştik.

Gelen önerilerde beklenmedik düzeyde "taze" fikirler ile karşılaştık. Kimilerinden oluşturabileceğim bir metin şöyle:

***"Beyoğlu-Galata Bölgesinde neredeyse hiç kamusal alan bulunmamasını, denizle ilişki kurulabilecek yerlerin azlığını gözönüne alarak Tophane- Salıpazarı kıyılarını temizleyip kamusal kullanımlara açalım.***

***Burada bu ülkedeki en güzel meydanlardan biri oluşabilir. Düşünsenize, denize açılan, saat kuleli, çeşmeli, ulu çınarların gölgelediği muhteşem bir alan... Fon olarak Tophane Kültür Merkezi, Cihangir. Hemen yanında bir Modern Sanatlar Müzesi ve bir Sanat Üniversitesi'nin Kampüsü.***

***Buna karşın bir "turizm kenti", bir "liman kenti" olmanın gereğini yerine getirmek için ise, doğal süreçte "yük limanı" işlevini (Marmaray'ın da katkısıyla) yitirecek olan Harem kıyılarının yolcu gemileri için düzenlenmesini öneriyouz.***

***Böylece ünlü Kruvaziyer Limanı, İstanbul'la romantik ama mesafeli ve zararsız bir ilişki kurarak yerini bulmuş oluyor. Zamane turistleri ise eski zaman seyyahları gibi muhteşem İstanbul silüetini uzaktan izliyorlar, kentiçini ziyaret etmek için (otobüsler yerine) deniz yolunu veya Marmaray'ı kullanıyorlar.***

***Deniz yoluyla karşıya geçecek olanlar için istenirse yine de Tophane kıyısında (normal boyutlu) bir vapur iskelesi düşünülebilir. Bunu muhtemelen Beyoğlu tarafına gidecek değerli turistlerimiz kullanır. Sarayburnu önündeki rıhtım da Sultanahmet yöresini ziyaret edecek olanlar için kullanılabilir.***

***Burada elbette, İstanbul için en az Haydarpaşa kadar "anamlı" olan bir kültürel miras çevresi olarak Sirkeci Garı da kültürel işlevlere tahsis edilebilir. Bu yapı da kültürel işlevlerine ek olarak turistik bir "karşılama merkezi" işlevi de üstlenebilir.***

***Buradan, eski demiryolu izini kullanarak Sultanahmet eteklerine kadar, örneğin Cankurtaran İstasyonuna kadar ağaçlıklı bir bisiklet ve yürüyüş yolu öngörmek (bu vahşi spekülasyon ortamda) çok mu hayalcilik olur acaba?***

***Karşı yakada ise yılların yorgunu Harem bölgesi yeniden canlanıyor. Haydarpaşa Garı ise elbette, çevresi düzenlenmiş, kültürel işlevler yüklenmiş bir simge olarak yerinde duruyor.”***

İşte size muhteşem bir “kazan-kazan” senaryosu.

(“SOS-İstanbul-Galataport İstanbul’un Liman Bölgelerinin Dönüştürülmesi Sürecinde Alternatif Öneriler, Mimarlık Öğrencilerine Açık Fikir Projesi Yarışması”, İstanbul Serbest Mimarlar Derneği, Ekim 2005)

Ama hemen ve bir kez daha belirtmeliyim ki, kentsel kararlar böyle hızla verilemez, tüm uygar kentlerde buralar için uzun zahmetli, ateşli toplantılar, görüşmeler yapılır. Dünyada böyle yerlere onlarca mimari, kentsel yarışmalar, uzmanlar ve STK’lar ile yıllarca süren tartışmalar sonrasında bir uzlaşma ile yaklaşıyor.

Bu ülkede artık kentsel toprak üzerinden sermaye birikimi yaratma dönemini bitirmek gerek. Artık otomotiv, tekstil, elektronik sanayilerimiz, kocaman bankalarımız var. Ama biz hala toprakla oynuyoruz. 20-30 milyar dolarların el değiştirme çabalarının esas nedeni bundan öte olmalı.

Sonuç olarak: “Kamusal alan, yöneticilere emanet edilmiş hepimize ait bir alandır” “Bu alanların kaderleri hakkında hepimizin düşünceleri dinlenmelidir” önermemi yineliyorum.