



Sahne Arkasından Başrole: Ankara'nın Eski Endüstri Alanı ve Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası Yeni Konser Salonu

From the Backstage to a Lead Role: Old Industrial District of Ankara and the New Concert Hall of Presidential Symphony Orchestra

Mehmet SANER

Dr. Öğr. Üyesi, Özyeğın Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü, İstanbul, Türkiye
Assist. Prof. Dr., Özyeğın University, Department of Architecture, Faculty of Architecture and Design, İstanbul, Türkiye
ORCID ID: 0000-0001-5921-4669
mehmet.saner@ozyegin.edu.tr

DOI: 10.5505/jas.2023.26918

Öz

Ankara'daki Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrasının yeni konser salonu ve koro çalışma binaları 2020 yılında özel bir etkinlikte açıldı. Böylece sadece konser salonunun otuz yıla yaklaşan proje ve yapım süreci sona ermekle kalmadı, aynı zamanda salonun bulunduğu alanın dönüşümü de en azından şimdilik tamamlanmış oldu. Bu çalışmanın amacı, konser salonunun bulunduğu alanın 19. yüzyıl sonlarından itibaren geçirdiği değişimleri Ankara'nın yakın tarihine ışık tutacak şekilde ortaya koyabilmektir. Bu anlatı kurulurken Ankara'nın neredeyse yoktan var edildiği, tamamen Cumhuriyet Türkiye'sinin modernleşme sahnesi olarak planlı bir biçimde kurulduğu ve dolayısıyla kentin son yüz yıllık tarihinin ardışık planlama süreçleri üzerinden yazılabileceği gibi kabuller çoğunlukla askıya alınacaktır. Alanın gelişimi kopuşlar yerine süreklilikler, plancı ya da tasarımcı tercihleri yerine mevcut koşulların gerektirdiği rasyonel kararlar üzerinden açıklanmaya çalışılacak ancak bu açıklamalar yetersiz kaldığı zaman askıya alınan üst anlatılara başvurulacaktır. Sonuçta, kentin en merkezi alanlarından biri olmakla ve kent için kritik işlevler yüklenmekle birlikte genellikle fark edilmeyen ve aslında kentin gündelik hayatında önemli bir yeri de olmayan bu alanın yeni konser salonuyla kentin önemli bir kültür odağı hâline gelme ihtimali tartışılacaktır.

Anahtar sözcükler: Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası, Konser salonu, Atatürk Kültür Merkezi alanı, Ankara eski endüstri alanı, Cer atölyeleri, Ankara

Abstract

The new concert hall of the Presidential Symphony Orchestra and the chorus practice halls in Ankara were inaugurated in 2020 at a special event. This marked not only the end of almost three decades of project development and construction, but the transformation of the site, at least for now. The aim of this paper is to consider the recent history of Ankara to reveal the changes that shaped have this site since the end of the 19th century. Certain assumptions that Ankara was built from scratch, or that it was systematically planned and constructed as part of the plans for the modernization of Republican Turkey, or that the history of the last century could be considered as part of subsequent planning processes, will mostly be suspended when constructing this narrative. The development of this area will be considered as a process of continuities, rather than ruptures, namely rational decisions necessitated by current conditions, instead of the mere whim of planners and/or designers; and suspended meta-narratives will be referred to only when such clarifications



remain insufficient. In conclusion, it will be discussed if the possibility of turning this area, which has always been absolutely central in the urban fabric and has always been assigned crucial functions for the city, yet never even recognized nor been an indispensable component of everyday life, can have formed the new cultural focus of today's Ankara.

Keywords: Presidential Symphony Orchestra, Concert hall, Atatürk Cultural Center areas, Old industrial district of Ankara, Railways maintenance ateliers, Ankara

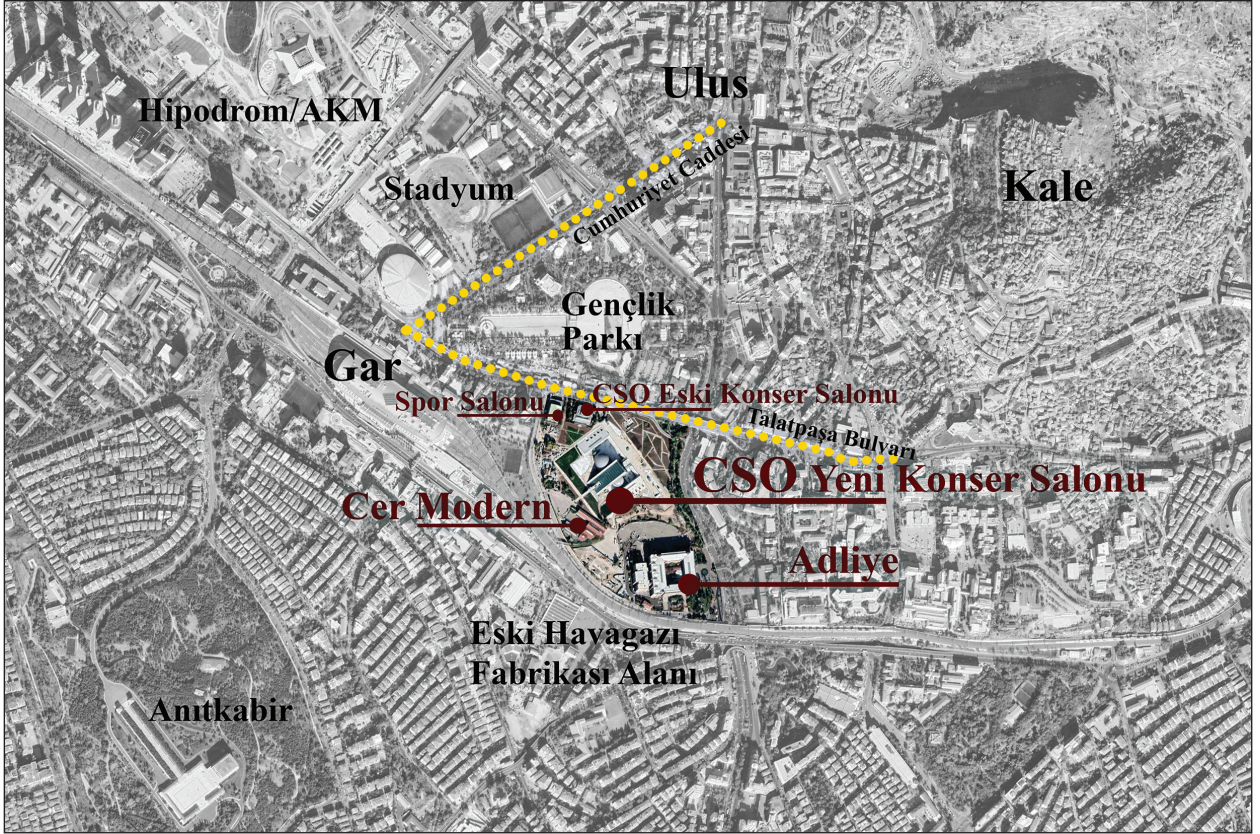
Giriş

Ankara özellikle Roma Dönemi'nden itibaren her zaman önemli bir kent olagelmış, Osmanlı'da vilayet başkenti olmasının ardından Cumhuriyet Dönemi'nde de Türkiye'nin başkenti olarak seçilmiştir. Ama kentin tarihi genellikle -hiç de haksız sayılmayacak şekilde- Cumhuriyet Dönemi'ne özel bir vurgu ile yazılır. Çünkü kent bu dönemde ulusal ölçekte idari ve ekonomik örgütlenmenin merkezine yerleşmiş, kentin erken dönemdeki imarı ulusal önemde bir proje olarak ele alınmış ve böylece kent en kökten değişimleri bu dönemde geçirmiştir. Bu çalışmanın amacı, Ankara'nın Cumhuriyet Dönemi'ndeki radikal değişiminde kritik rol oynayan kentsel altyapının önemli bazı bileşenlerinin toplandığı, son olarak Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrasının (CSO) yeni konser salonu ve koro çalışma binalarının açılmasıyla dönüşümü şimdilik tamamlanan alanın 19. yüzyıl sonlarından bugüne değişimini incelemektir. Bu sayede Ankara'nın yakın dönem tarihine yeni bir bakış sağlamak da hedeflenmektedir. Kent, gerçekten çoğu zaman nitelendirildiği gibi Erken Cumhuriyet Dönemi modernleşme projesinin sahnesi ise incelenen alan bu modernleşme projesini mümkün kılan altyapıya ilişkin başlıca tesislerin yeri olması sebebiyle modernleşmenin sahne arkası olarak nitelendirilebilir. Bu durumda, altyapı işlevleri yerine CSO Konser Salonu gibi önemli bir kültür yapısının bu alanda tasarlanmasını ise sahne arkasından çıkıp sahne almaya ve hatta yapının ölçeği ve tektoniği göz önünde bulundurulduğunda başrole soyunmaya benzetmek mümkündür. Ancak 2000'lerin Ankara'sında sahne de oyuncular da değişmiştir. Alanın konser salonunun faaliyetine geçmesiyle birlikte kentin önemli bir kültür odağı hâline gelip gelmeyeceği kurulacak anlatı ışığında sonuç bölümünde tartışılacaktır.

İnceleme konusu alan, tren garının hemen doğusundan Atatürk Bulvarı'na kadar uzanmakta, alanın kuzeyinde Gençlik Parkı güneyinde ise eski Hava Gazı Fabrikası ala-

nı bulunmaktadır. Selim Sırrı Tarcan Spor Salonu, CSO Konser Salonu (eski) ve Ankara Adliyesi ile yakın dönemde açılan Cer Modern ve CSO Konser Salonu (yeni) alanda bulunan yapılardır (Şekil 1). 19. yüzyıl sonlarında demiryolunun Ankara'ya ulaşması ile biçimlenmeye başlayan alan öncelikle depolama yapıları için tercih edilen yer olmuş, sonrasında ise üretim, depolama ve dağıtım yapıları ile demiryollarına ait atölyelerin de kurulmasıyla Ankara'nın ilk endüstri bölgesini oluşturmuştur (Saner, 2004). Zamanla bölünerek küçülen bu endüstri bölgesi artık kent merkezinde kalması gerekmeyen bazı işlevlerin kent dışına taşınmasıyla dönüşmeye başlamış, demiryolu hatlarından artakalan alanda adliye ve bir kültür merkezinin birlikte kurulması hedeflenmiştir. Adliye projesi hayata geçirilmiş, ancak tek bir kültür merkezi yerine, daha kapsamlı ve geniş ölçekli bir kültür merkezi projesinin bileşeni olarak yeni bir konser salonunun burada yapılmasına karar verilmiştir. 1992'de yarışmayla elde edilen konser salonu projesi 2021 yılında tamamlanmıştır. Bu süreçte alanda bulunan eski Cer Atölyeleri de restore edilerek modern sanatlar merkezi hâline getirilmiştir.

Alanın geçmişindeki dönüm noktaları bu şekilde özetlenebilir. Ancak bu değişimleri hazırlayan ya da zorunlu kılan süreçler, alınan kararların rasyonel zemini ya da kararlardaki tercihler, sürecin değişen dinamikleri ve süreçte rol oynayan farklı aktörler alana ilişkin daha kapsamlı bir anlatıyı gerektirmektedir. Bu anlatı kurulurken kentlerin tarih yazımında karşılaşılan iki yaklaşım geçici olarak askıya alınacaktır. Bu yaklaşımlardan birincisi, kentlerin planlı dönemleri öncesine odaklanan tarih yazımında karşılaşılan, kentleri bir üst çerçeve olarak farklı tarihsel dönemlere referansla inceleyen ve kentsel gelişmeyi fasıllı olarak ele alıp, kentin farklı tarihsel dönemlerini süreklilikler yerine kopuşlar ve sıçramalar üzerinden birbiriyle ilişkilendirme yolunu seçen yaklaşımdır. Bir kentin tarihini farklı tarihsel dönemlere referansla anlatmak, kenti o dönem kentlerinin karakteristikleriyle



Şekil 1. Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası (CSO) Yeni Konser Salonu, Cer Modern, Ankara Adliyesi ve incelenen alan. Kaynak: Google Earth hava fotoğrafı (Şubat, 2021) üzerinde ek gösterim.

benzerlikleri ve ayrılıkları üzerinden incelemek ve böylece o dönemdeki kentler ağı içinde nerede durduğunu tespit etmeye çalışmak meşru ve sık kullanılan bir yöntemdir. Örneğin, Ankara'da bulunup ortaya çıkarılan ya da en azından izleri sürülebilen Roma Dönemi kalıntılarını Roma kentlerine ilişkin genel bilgimizle karşılaştırarak Ancyra'nın o dönemde nasıl bir kent olduğunu, diğer Roma kentlerine kıyasla ne derece öneme sahip olduğunu ya da olmadığını ve bu skalada nerede durduğunu anlayabiliriz.¹ Ya da kentin 16. ve 17. yüzyıllardaki

yerleşim ve ekonomik örgütlenme biçimlerine odaklanarak Ankara'yı diğer Osmanlı kentleriyle karşılaştırabilir ve tipolojik olarak klasik Osmanlı dönemi Anadolu kenti karakteristiğine uyup uymadığını araştırabiliriz.² Bu anlatım şekli belirli bir dönemle sınırlı kaldığında sorunsuz görünmekle birlikte, birden fazla dönemi kapsamaya başladığında kaçınılmaz olarak fasılalı bir anlatıya dönecektir. Çünkü anlatı sürekli başka bir üst yapıya referansla kurulmakta, fakat kentin toplumsal, ekonomik örgütlenme biçimi veya yapılı çevresi üst yapıyla eşzamanlı olarak

- 1 Ankara'nın Roma Dönemi'ne ilişkin en kapsamlı çalışmalardan biri için bkz.: Kadioğlu, M., Gökay, K. ve Mitchell, S. (2011). *Roma Dönemi'nde Ancyra*. Yapı Kredi Yayınları.
- 2 İlhan Tekeli'nin bu konudaki yazılarından oluşan derlemesi bu ve benzeri değerlendirmeler için ufuk açıcı bir perspektif sunar. Tekeli, İ. (2011). *Anadoluda Yerleşme Sistemleri ve Yerleşme Tarihi Yazıları*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.



değişmemekte, değişimin kent üzerindeki etkileri sonradan görülmektedir. Dolayısıyla bir dönem anlatısının tamamlanmasının ardından izleyen dönem anlatısında odaklanılacak tarihsel kesit ancak üst yapıdaki değişimin etkilerinin kentte görünür olduğu zamana kayacaktır. Birden fazla tarihsel dönemi kapsama iddiasındaki bu fasıllı anlatı, farklı dönemleri kaçınılmaz olarak kopuşlar ve sıçramalar üzerinden birbiriyle ilişkilendirmek zorunda kalacak, dönemler arası sürekliliği, bir dönemin kent ölçeğinde diğerini biçimlendiren etkilerini ya göz ardı edecek ya da önemsizleştirecektir.

Kentin tarihini kopuşlar ve sıçramalar üzerinden yazma yaklaşımı Ankara özelinde, özellikle Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine geçiş dönemine odaklanan çalışmalarda genel bir tarih yazım açmazıyla örtüşmekte, hatta bu açmazın odağına yerleşerek onu sürekli yeniden üretmektedir. Cumhuriyet, Osmanlı'dan kopuşu daha keskin bir biçimde ifade etmek üzere -ve aslında oldukça da sorunlu bir yöntemle- bir Osmanlı tarih yazımı icat etmiş, Osmanlı'nın "yükseliş" olarak adlandırılan dönemleriyle bağlar kurmayı hedeflerken, "duraklama, çöküş" olarak adlandırılan dönemlerini ötekileştirerek kendi meşru zeminini oluşturmayı hedeflemiştir (Tanyeli, 1999, s.44). Reddedilen duraklama ve çöküş dönemi mirasıdır ve hem yeni siyasal rejim hem de yeni rejimin başkenti, Osmanlı Devleti'nin "durakladığı ve çöktüğü" dönemden kopuşun en önemli göstergeleridir. Bu tarih yazım modelini sorgulamadan kabul eden kent tarih yazımı girişimlerinde Ankara özel bir yere sahiptir, çünkü ötekileştirilerek kopmak istenen Osmanlı yakın geçmişine ait simge nitelikli yapı stoku, Ankara'da yüzyılların payitahtı İstanbul'a kıyasla yok denecek kadar azdır. Ankara'ya atfedilen "tabula rasa, sıfırdan başlamak, yoktan var etmek" yakıştırmaları bu yoksunluktan beslenmektedir. Osmanlı geçmişi en azından simgesel yapılar bazında görünür olmayan kent, Cumhuriyet için yeni bir başlangıcın mekânı, Türk modernleşmesinin sahnesi olmak için son derece elverişli bir durumdadır. Nitekim Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Ankara'yı tasvir eden pek çok çalışmanın artık standartlaşmış şu kalıpla başlaması kimseyi rahatsız etmez: "Ankara 1920'lerin başında 15-20 bin nüfuslu orta ölçekli bir Anadolu kasabası idi." Eşiği 1920 olarak alıp kentin gelişmişliğini sadece nüfusa indirgemek aslında tam da yukarıda bahsedilen tarih yazım modeline uygun bir kabuldür, çünkü bu, kabul reddedilen yakın geçmişten aslında hiçbir şey miras alınmadığının en önemli kanıtı, yakın gelecekte başarılabileceklerin ise çar-

panı olacaktır. Ancak nüfusa ve yapıyı çevreye odaklanıp altyapıyı ve kurumları göz ardı eden bu yaklaşım şu soruyu cevaplamakta her zaman yetersiz kalacaktır: "Sıfırdan başlanabilecek kentler arasında neden Ankara seçilmiştir?" Bu yazıda Ankara'nın başkentlik kararı odaklı kopuş değersizleştirilmeden, kentte 19. yüzyıldan itibaren gerçekleşen ve bu kopuşun da altyapısını hazırlayan gelişmeler kendi sürekliliği içinde anlatılmaya çalışılacak ve bu gelişmelerin incelenen alanla ilgisi kurulurken sözü edilen türden ön kabullerden kaçınılacaktır.

Kentlerin tarih yazımında karşılaşılan ve bu yazıda askıya alınacak yaklaşımlardan ikincisi ise, planlı dönemlere odaklanan, kentteki tüm gelişme ve değişimleri planlama dönemlerine bağlı olarak açıklamaya çalışan, plan kararlarını somut temeller yerine planlama anlayışları ve aktörlerin tercihleri olarak kabul eden yaklaşımdır. Tekeli (2006, s.3) planlama süreçlerinde yer alan aktörlerin, yani plancıların veya plancı ile bütünleşmiş siyasetçilerin adeta tanrılaştırılarak öne çıkarıldığı, kentin tarihinin bu aktörlerin iradesiyle alınan kararlar üzerinden yazıldığı yaklaşımı "planlama tarihlerinin birikmesi" olarak nitelendirmektedir. Ancak planlar ve kararlar kentin pratikteki gelişmesini açıklayamadığı için "kurulan anlatı bir kentin öyküsü olmaktan çok, uygulanmayan planların öyküsü hâline gelmektedir" (Tekeli, 2006, s.4). Bu yaklaşımın bir diğer açmazı da kent hakkında farklı aktörler tarafından alınan kararlar arasındaki sürekliliğin anlaşılmasını olanaksız kılmasıdır. Söz konusu aktörlerin kararları genellikle kendinden müteşekkil gibi anlaşılıp aktarılır ve fakat bu kararların kentin var olan değişme doğrultusu ve dolayısıyla önceki aktörlerin kararlarıyla bağıntısı çoğunlukla göz ardı edilir.

Gerek kopuşlar ve sıçramalar temelli fasıllı tarih anlatısı yaklaşımı, gerekse aktör odaklı planlama dönemlerine dayalı tarih anlatısı kuşkusuz meşru olmakla birlikte, her iki yaklaşım da anlatıyı dışsal verilere dayandırıp çerçeveyi yukarıdan kurduğu için yere ilişkin özgüllükleri gözden kaçırma ya da yok sayma riskini barındırmaktadır. Bu yazıda, odaklanılan alanın darlığı ve incelenen tarihsel dönemin nispeten kısıtlılığı avantaj olarak görülerek, herhangi dışsal bir üst çerçeveden alanı anlamaya çalışan değil, alanın özgüllüklerini ortaya koyarak üst çerçevelerle ilişkisini kurmaya çalışan bir yaklaşım yöntem olarak tercih edilecektir. Diğer bir deyişle, askıya alınan yaklaşımlar tamamen yadsınmayacak, sadece tabandan kurulacak anlatının doğru bağlama yerleştirilmesi gerektiğinde onlara başvurulacaktır.



Demiryolunun Ankara'ya Gelişinden Yeni Cumhuriyetin Başkentine (1892-1924)

İncelenen alanın biçimlenmesini belirleyen ilk gelişme demiryolunun 27 Kasım 1892 tarihinde Ankara'ya ulaşmasıdır. Demiryolları, bir yandan Osmanlı'nın Avrupa'yla entegrasyon çabalarının diğer yandan da Alman emperyalist politikalarının önemli birer ekseni olduğu kadar Ankara'nın da geleceğine yön veren en önemli etmenlerden birisidir.³ Demiryolu bağlantısının, Ankara üzerinde, 19. yüzyıl sonlarından Erken Cumhuriyet Dönemi'ne kadar olan etkileri:

- 1) Tarımsal üretim faaliyetlerini tetiklemesiyle ekonomiye getirdiği canlılık ve buna bağlı kentsel değişimler,
- 2) Kentin makroformunda neden olduğu değişimler ve
- 3) Ankara'nın yeni Cumhuriyetin başkenti olarak seçilmesinde oynadığı rol başlıkları altında toplanabilir.

Demiryolu bağlantısının öncelikli etkileri, ekonomik anlamda Ankara ve artalanındaki tarımsal üretim üzerinde gözlenmiştir. Tarihinde her zaman önemli bir merkez olarak tarımsal üretimden çok ticaretle var olan, Osmanlı Dönemi'nde öne çıkan tiftik keçisi yününden sof üretimini de 19. yüzyılın ilk yarısında İngiliz tekstil endüstrisinin etkileriyle kaybeden Ankara'da, demiryolunun gelişle birlikte tarımsal üretim de canlanmıştır.⁴ Bölgesel ölçekte kent çevresinde yeni alanlar tarıma açılmış, artan tarımsal ürünlerin toplanması, dağıtılması ve vergilendirilmesine bağlı olarak yükselen artı değer kent ekonomisinin gelişmesini sağlamıştır (Ortaylı, 2000; Yavuz, 2000, s.202). Yerel üretimin artmasıyla ekonomik anlamda canlanan kentte ortaya çıkmaya başlayan yeni kentsel hizmet ve faaliyet birimlerinin yer seçiminde istasyonun

kendisi bir çekim merkezi hâline gelmiş, demiryolu hattına ve merkez istasyonuna yakınlık belirleyici olmuştur (Tekeli, 1994, s.176). Tarımsal ürünlerin ve ihracat mallarının toplandığı, sayıları sadece 1895 ile 1902 arasında 50'den 260'a çıkan depolama birimlerinin büyük bir kısmı da istasyonun güneyinde demiryolu hattı boyunca sıralanmıştır (Aktüre, 1978, s.128). Bunun yanı sıra yine istasyon çevresinde küçük ölçekli yeni imalathanelerin kurulduğu, iki torna tezgâhının daha sonra demiryolu atölyelerinin temelini oluşturacak şekilde istasyonun yakın çevresinde kullanılmaya başlandığı bilinmektedir (Tekeli, 1994, s.176).

Demiryolu istasyonunun kendisinin bir çekim noktası olması ve demiryolu güzergâhının eski kente göre pozisyonu, kent makro formunda mekânsal bir dizi değişimi tetiklemiştir. Antik Dönem'den itibaren yerleşime sahne olup Orta Çağ'ı yaşamış pek çok kent gibi Ankara da savunma amacıyla eğimin daha fazla olduğu tepelerde yerleşmiş, hem savunma hem de ticaret kontrolü ve vergileme amacıyla surlarla çevrelenmiştir. Kent içi ulaşımın yaya olarak sağlandığı, ticaretin ise genellikle en dıştaki surların içinde kalan hanlar, bedestenler ve yerel pazarlarda sürdürüldüğü bu kent yapısında tepeye ve eğimli eteklere yerleşik olmak bir sorun değildir. Ancak eski kentin bu konumu, genellikle düz arazide kurulmaya çalışılan ve güzergâhı eğimden olabildiğince kaçınarak belirlenen demiryolu hattının, kente ancak belirli bir mesafede kurulmasına neden olmuştur. Hat kentin yerleşik olduğu tepenin güneyinden kente yaklaşırken, istasyon, güneybatıdaki düzlükte yerleşmiş ve kente yeni açılan iki yolla bağlanmıştır (Şekil 2). Her ikisi de zamanında "İstasyon Caddesi" olarak adlandırılan iki yoldan biri bugün Talatpaşa Bulvarı olarak aynı izi takip etmekte ve istasyondan Samanpazarı yönüne doğru uzanarak alanın

- 3 Osmanlı Devleti'nin hızla endüstrileşmekte olan Avrupa ile Tanzimat Fermanı'yla daha da somutlaşan siyasi ve ekonomik entegrasyon niyetinin bir karşılığı, 19. yüzyıl ortalarından itibaren yapımına başlanan demiryolları olmuştur. Demiryolları bir yandan çağdaş bir ulaşım aracı olarak devletin yenilenme girişimlerinin somut bir karşılığı olacak, diğer yandan da uluslararası ticaretin Avrupa ile bütünleşmiş bir altyapı ile gerçekleşmesini sağlayacaktır. Bu doğrultuda yabancı ülke yatırımcılarına verilen imtiyazlarla gerçekleştirilen ilk hatlardan sonra, 1871'de yapımına başlanan ve İstanbul'dan Anadolu'ya uzanması planlanan Anadolu Demiryollarının devlet eliyle yapılmasına karar verilmiştir (Özyüksel, 2016). Teknik ve mali yetersizlikler sebebiyle 1871-1873 arasında bu hattın ancak 95 kilometrelik Haydarpaşa-İzmit hattı tamamlanabilmiştir. 1888 yılında *Deutsche Bank* ile imzalanan anlaşma ile hem Haydarpaşa-İzmit hattının işletmesi, hem de Ankara'ya kadar uzatılacak 486 kilometrelik hattın yapım ve işletme imtiyazı Anadolu Demiryolu Şirketine (*Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie*) verilmiştir (Yavuz, 2000, s.201). Alman sermayesi ve teknolojiyle inşası hızlanarak ilerleyen demiryolunun İzmit-Arifiye hattı 1890'da, Arifiye-Eskişehir hattı 1892'de ve Eskişehir-Ankara hattı ise 1892 yılının sonlarında tamamlanarak hizmete girmiştir (Rathmann, 2001, s. 43).
- 4 Ankara'da 19. yüzyılda sof üretimi çökmüş olmakla birlikte, ticaretin sürekliliği ve Tanzimat hareketinin uzantısı olarak yeni kurulan Ankara vilayetinin merkez sancağı olması Ankara'nın hem ticari hem de idari anlamda hâlen önemli bir merkez olduğunun göstergesidir (Aktüre, 2001; Yavuz, 2000, s.195).

Gençlik Parkı ile arasındaki sınırını oluşturmakta, diğeri ise bugünkü Cumhuriyet Caddesi olarak istasyondan Ulus'a doğru uzanmaktadır (Şekil 2 ve 3).⁵

Demiryolu istasyonu kent bağlantısını sağlayan bu iki yeni yolun doğrultuları, Ankara'nın 19. yüzyılda hâlen ticari ve idari merkez olma işlevlerine bağlı olarak açıklanabilir. Kalenin hemen güney ve güneybatısında Yukarı Yüz olarak da bilinen hanlar bölgesi, hem merkez kent ile kırsal yerleşimler arasındaki yerel ticaretin hem de kervanlarla yapılan uzak mesafe ticaretinin ve buna bağlı olarak uzmanlaşmış sokaklarda yerleşik zanaatkarların bulunduğu geleneksel ticari merkezdir.⁶ Yukarı Yüz, demiryolu kente ulaştığında hâlen önemli bir odaktır ve istasyondan kalenin güneyine doğru uzanan, bugün Talatpaşa Bulvarı adıyla aynı izi takip eden yol, istasyon ile geleneksel ticaret merkezi arasındaki bu bağlantıyı sağlamakta ve aynı zamanda incelenen alanın kuzey sınırını o dönemden itibaren oluşturmaktadır (Şekil 3).

İstasyondan kalenin batısına doğru uzanan ve günümüzde Cumhuriyet Caddesi adıyla aynı izi takip eden yol ise istasyonu Aşağı Yüz olarak bilinen bölgeye bağlamaktadır. Roma Dönemi kalıntılarının ve Hacı Bayram Camii gibi bir odağın da bulunduğu bu bölge, 19. yüzyılda idari merkez olarak ortaya çıkmaya başlamış, 1824 yılından itibaren mutasarrıflara tahsis edilen Hacı Abdi Paşa Konağı bu yeni idari merkezin nüvesini oluşturmuştur (Aktüre, 2001, s.39).⁷ Paşa Sarayı olarak adlandırılan ve devletin temsil edildiği birincil mekân olan bu konak, Ankara'nın

1836'da vilayet merkezi olmasıyla daha geniş çaplı bürokrasinin de merkezi hâline gelmiştir. Artan bürokrasiye bağlı olarak sayıları artan memurlar için yetersiz kalan konak 1890'larda yıkılmış ve aynı yerde yapılan yeni Hükümet Konağı 1897 yılında kullanılmaya başlamıştır (Avcı, 2017). Paşa Sarayı ya da Hükümet Konağı adıyla olsun, bu idari yapı hem Telgraphane, Redif Kışlası gibi diğer resmî yapıların ve yeni kurumların kent içi yer seçiminde, hem de biçim değiştiren ticaretin Yukarı Yüzden Aşağı Yüze doğru genişleyerek kaymasında yeni çekim noktası olarak belirleyici olmuştur. Demiryolu Ankara'ya ulaştığında istasyonla kentin bağlantısını sağlayacak iki yoldan birinin kentin bu idari merkezine yönelmiş olması bu açıdan anlaşılabilir. Bugün Cumhuriyet Caddesi adıyla aynı izi takip eden yol, Cumhuriyetin kurulması ve Ankara'nın başkent olmasıyla ülkenin idari merkezi hâline gelen Ulus ile istasyon arasındaki prestij aksı olarak öne çıkmaya başlayacak ve cumhuriyetin modernite projesinin önemli mimari uygulamalarına sahne olacaktır.⁸

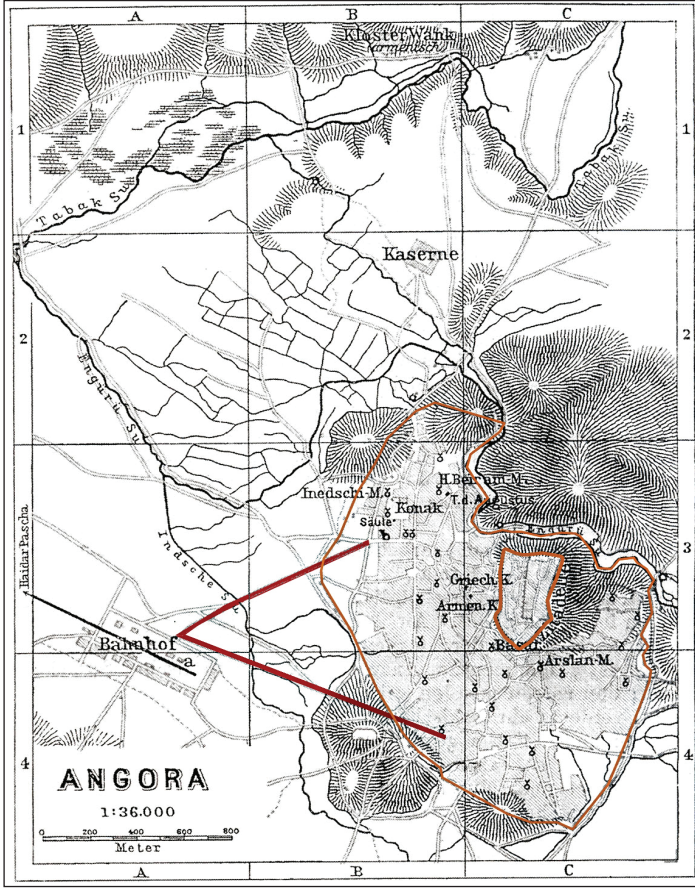
Demiryolu bağlantısının yerel ekonomi ve kent mekânı üzerinde özellikle Birinci Dünya Savaşı'na kadar görülen olumlu ve değiştirici etkileri dışında, daha büyük ve uzun vadeli etkisi ise kentin sadece Kurtuluş Savaşı sırasında karargâh olarak seçilmesinde değil, Ankara'nın yeni cumhuriyetin başkenti olarak belirlenmesinde de oynadığı roldür. Aslında 1830'lardan itibaren gündeme getirilen Osmanlı Devleti'nin başkentinin İstanbul'dan başka

5 Şekil 2'de paylaşılan görsel genellikle kente demiryolunun ulaşmasından sonra hazırlanan bir harita olarak anılmaktadır (bkz.: Cengizkan, 2004; Christensen, 2017). Haritanın tarihiyle ilgili olarak Cengizkan (2004, s. 21) 1892 sonrası olduğunu belirtmekle yetinirken, Christensen (2017, s.145) 1903 tarihini vermiştir. Harita üzerinde istasyonun, istasyon civarındaki yapıların ve istasyonu kente bağlayan yolların işlenmiş olması, belgenin demiryollarının kente gelmesinden sonra üretilmiş bir harita olduğunun temel dayanağı olmalıdır. Ancak Şekil 3'te Kale, Bentderesi (görselde Engürü Su) ve Namazgâh Tepesi referans alınarak yapılan çakıştırma, belgede istasyonun ve yeni açılan yolların konumunun gerçeğe uygun olduğunu, ancak istasyonun pozisyonunda ve demiryolu hattının doğrultusunda bir uyumsuzluk olduğunu göstermektedir (Şekil 3). Buradan yola çıkarak, Şekil 2'deki görselin 1892 sonrasına tarihlenen bir harita olmayabileceği, 1839 tarihli von Vincke haritası üzerinde istasyonun, çevresinde yer alacak mağazaların ve istasyonu kente bağlayan yolların konumlarına karar verilen, 1892 öncesinde üretilmiş bir plan olabileceği ihtimalini de göz ardı etmemek gerekir.

6 Mahmutpaşa Bedesteni ile Kurşunlu Han, Çukur Han, Çengel Han, Pilavoğlu Han, Ağzade Hanı gibi pek çok hanın yer aldığı ve At Pazarı, Saman Pazarı gibi pazarların kurulduğu hanlar bölgesi ve Ankara kent merkezinin gelişimi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz.: Tunçer, M. (2001). *Ankara (Angora) Şehri Merkez Gelişimi* (14.-20. yy). Kültür Bakanlığı.

7 Mutasarrıflar, Osmanlı idari sisteminde sancak veya livanın padişah tarafından atanan mülki amiri olan, vezir rütbeli paşalardır. Ankarada görevlerini kendilerine tahsis edilmiş resmî bir yapı olmaksızın yürüten mutasarrıfların hem ikamet etmeleri hem de resmî işlerini yürütebilmeleri için Hacı Abdi Paşa Konağı, 1824 yılında şehrin ileri gelenleri tarafından vilayet halkı adına satın alınarak mutasarrıflara tahsis edilmişti. Bkz.: Aktüre, S. (2001). 1830'dan 1930'a Ankarada günlük yaşam. Y. Yavuz (Der.), *Tarih İçinde Ankara II* içinde (s. 35-74). ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.

8 Bu aksın 19. yüzyıl sonundan erken cumhuriyete kadar biçimlenmesini, tarihsel sürekliliğiyle ortaya koyan kapsamlı bir çalışma için bkz.: Dedekargınoğlu, C. (2019) *Architecture of the State: Ankara İstasyon caddesi in the Late Ottoman and Early Republican Periods*. (Tez no: 594558) [Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi]. YÖK Ulusal Tez Merkezi. <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=M09D26TxmTk6uA6K0mLUOA&no=Src3E8Olzv4SjHC3MmIyG>



Şekil 2. Ankara'nın Wagner & Debes haritasında demiryolu istasyonu (*Bahnhof*) ve istasyonu kente bağlayan yollar.
Kaynak: Cengizkan, 2004, s. 21 (harita üzerinde ek gösterim yazar tarafından yapılmıştır.).



Şekil 3. Ankara'nın Wagner & Debes haritası ile güncel hava fotoğrafının çakıştırılması ile elde edilen görsel üzerinde istasyonu kentin iki merkezine bağlayan yollar (bugünkü Cumhuriyet Caddesi ve Talatpaşa Bulvarı).
Kaynak: Cengizkan, 2004, s.21; güncel hava fotoğrafı: Google Earth , 2021.



bir yere nakledilmesi fikri özellikle 1912-1913 Balkan Savaşı ve sonrasında güç kazanmış, payitahtın yüzyıllardır bulunduğu yerden uzaklaşması zor olsa da gerekli görülmeye başlanmıştır (Sarioğlu, 2001, s. 21). Osmanlı başkentinin nakledilebileceği yerler arasında önemli bir aday da tarihte sürekli ticari merkez ve çeşitli dönemlerde de idari merkez olan, erişilebilirliği ve çevre illerle bağlantısı var ve demiryolu bağlantısıyla daha da güçlenmiş olan Ankara'dır.⁹ Nitekim Birinci Dünya Savaşı sırasında yenilgi hâlinde Anadolu'ya çekilme ve burada yeni bir yönetim merkezi oluşturma ihtimali göz önünde bulundurularak Enver Paşa tarafından 1916 yılında Ankara'da İttihat ve Terakki Kulübü için bir bina dahi yaptırılmıştır (Sarioğlu, 2001, s. 22).¹⁰ Fakat Birinci Dünya Savaşı ardından Kurtuluş Savaşı yıllarında öncelikle sabit bir merkez yerine Heyet-i Temsiliye üyelerinin bulunduğu yerin savaşın da merkezi olacağı söylenerek kayan, yer değiştiren bir merkez tercih edilmiş, Sivas Kongresi'nin ardından komuta merkezi Ankara'ya taşınmıştır (Tekeli, 2000, s. 319-320). Savaşın komuta merkezinin Ankara'da sabitlenmesi ise ancak İstanbul'un işgal edilerek Osmanlı Mebusan Meclisinin işgal güçlerince dağıtılması üzerine, Büyük Millet Meclisinin Ankara'da açılmasıyla gerçekleşmiştir (Sarioğlu, 2001, s. 23; Tekeli, 2000, s.320). Bu kararda, Ankara'nın savaş hattına yakınlığı ama doğrudan tehdit altında olmayışı kadar haberleşmeyi sağlayan telgraf hattı ve savaş alanlarına ve gereği hâlinde İstanbul'a ulaşımı kolaylaştıracak demiryolu bağlantısının kentte bulunması da belirleyici olmuştur (Tekeli, 2000, s. 320).

Kurtuluş Savaşı'nda kazanılan zaferin komuta merkezi olan Ankara'nın savaş sonrasında eski rejimle özdeşleşmiş İstanbul yerine başkent olarak ilan edilmesi ve hemen akabinde de Cumhuriyetin kurulması, Osmanlı Devleti'nden kesin kopuşun ve rejim değişikliğinin belki de en güçlü simgeleridir. Yeni rejimin dayanağı olacak modern toplum yapısı ve yaşamı da Ankara gibi Osmanlı

geçmişinin yükünü taşımayan yeni ve örnek bir kentte kurgulanabilecektir. Şehir, bu bakımdan İstanbul ile karşılaştırıldığında gerçekten sıfırdan başlama idealine uygun bir durumdadır. Ancak yukarıda değinilen, sıfırdan başlanabilecek kentler arasında neden Ankara'nın seçildiği sorusuna sadece bu bakışla verilecek cevap tek başına yetersiz kalacaktır. Çünkü Ankara aslında iddia edildiği gibi sıfır noktasına yakın değildir. Birincisi, kentin 19. yüzyıl ortalarından itibaren Osmanlı idare sisteminde giderek artan önem kazanması, kentte kurumsal altyapının temelini atmıştır. Anadolu'da her kentte bulunmayan devlet ve özel sektöre ait kurumların varlığı ve sürekliliği, Ankara'yı diğer kentlerden birkaç adım öne çıkarmaktadır. İkincisi, emperyalist güçlerin liman kentleri üzerinden kurduğu denetimin kırılması ve ülke çapında daha merkezi konumdaki başkent ile iç pazar bütünleşmesinin sağlanması amacı da Ankara'nın seçilmesinde önemli bir etkidir (Tekeli, 2000, s. 320-321) ve kent tarihten gelen ticaret merkezi olma özelliğiyle bu bütünleşmenin sağlanabileceği konumdadır. Bu iki gerekçeden bağımsız düşünülemez üçüncüsü, kentte demiryolu gibi önemli bir altyapı bulunmasıdır. Demiryolu bağlantısı hem ülke ölçeğinde iç pazar bütünleşmesi için elzemdir, hem de kentin var olan kurumsal altyapısının yeni rejimin ideallerine göre dönüştürülerek geliştirilebilmesi ve kentin modern ilişkilerle yeniden örgütlenebilmesi için son derece elverişli olanaklar sağlamaktadır.

Başkentlik kararının bu ve benzeri gerekçeleri, karar sonrasında uygulanan politikalara tercüme edildiğinde, bu doğrultuda atılan ilk adımların 1924 yılında Şehremanetinin kurulması ve kentin gelişmesine yön verecek planların altlığı olarak kullanılacak şehir haritasının çıkarılması olduğu kabul edilebilir.¹¹ 1924 yılına gelindiğinde Ankara, tarihiyle, ticaretiyle ve özellikle demiryolu bağlantısının sağlanmasının ardından hızla gelişen altyapısıyla, yeni Cumhuriyet rejiminin başkenti olarak daha

9 Ankara'nın demiryolu bağlantısı sebebiyle yeni başkent için güçlü bir aday olduğunu düşünmek kadar, aslında 19. yüzyıl ortalarından itibaren yeni başkent olarak güçlü bir aday olduğunu ve demiryollarının da tam da bu nedenle Eskişehir'den doğrudan güneye değil Ankara'ya yönlendirildiğini düşünmek de mümkündür.

10 Bu kanıtlanmamış bir iddia olmakla birlikte neden savaş sürerken Ankara'da İttihat ve Terakki için bir bina yapımına girilmiş olabileceği sorusuna tatminkâr bir cevap olarak kabul edilebilir. Sonradan I. Millet Meclisi olarak kullanılacak bu yapı da kentin Hükümet Konağı çevresinde oluşan yeni idari merkezine yakın, istasyondan bu merkeze uzanan yol üzerinde Taşhan'ın karşısındaki köşede konumlanmıştır.

11 Her ne kadar bazı kaynaklarda bu haritanın hazırlıklarına henüz Kurtuluş Savaşı sonlanmadan başlandığına ilişkin ifadelerle karşılaşılsa da İstanbul'daki Harita Dairesinde görevli harita subaylarının 1921 yılında Ankara'ya geldikten sonra özellikle savaş sırasında ihtiyaç duyulan haritaları hazırlamakla görevlendirildikleri bilinmektedir. Bkz.: Ülkekel, C. (1998). *Cumhuriyet Dönemi Türk Haritacılık Tarihi*. İstanbul: Dönence. 1/4000 ölçekli Şehremaneti haritasının basıldığı 1924'ten önce Ankara için 1/25.000 ölçekten daha büyük ölçekli bir harita çalışması yapıldığına ilişkin herhangi bir veriye rastlanmamıştır.



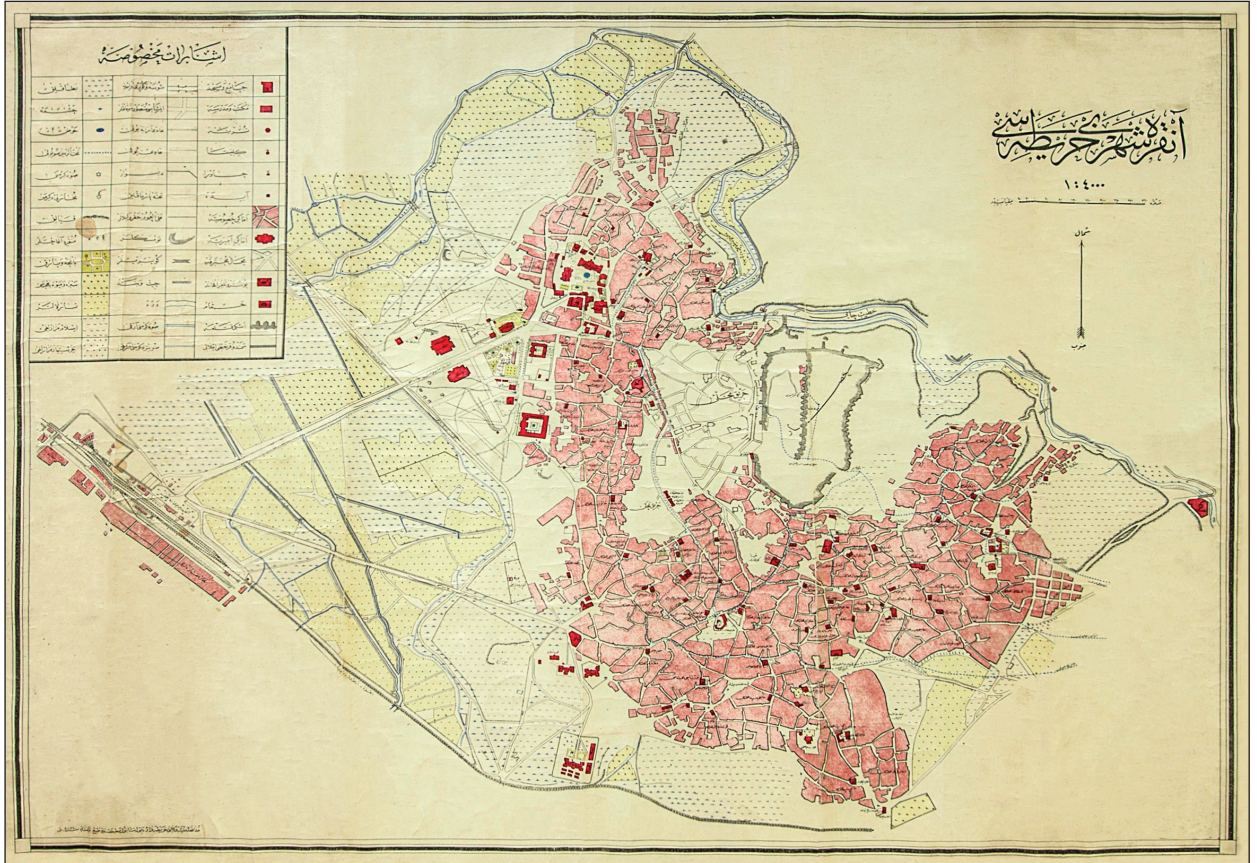
büyük değişimlerin eşliğindeki bir kenttir. Bu değişimler genel anlamda “modernleşme” olarak anlaşılabilir anlatılmakta ve Ankara da bu değişim sürecinin mekânsal boyutunu ortaya koyacak şekilde modernleşmenin sahnesi olarak okunmaktadır. Bu yazı kapsamında incelenen alan işte bu sahnenin arkası, modernleşmenin mümkün olmasını sağlayan altyapının ve gelecekteki ilk endüstriyerinin mekânıdır.

Kendiliğinden Gelişimin Planlanması (1924-1950'ler)

Ankara'nın başkent ilan edilmesinden dört gün sonra 17 Ekim 1923 tarihli yasa tasarısıyla gündeme gelen, İstanbul'dakine benzer bir kurum olarak Ankara

Şehremaneti'nin kurulması ancak 16 Şubat 1924 tarihinde gerçekleşmiştir. Şehremaneti kurulana dek Ankara'nın imarına yönelik hazırlıklar 23 Ekim 1923 tarihinde kurulan İmar ve İskân Vekâleti tarafından üstlenilir. Vekâletin bu konuda hazırladığı raporda öncelik belediyenin yeniden örgütlenmesi, şehir planının elde edilmesi ve kanalizasyon sorunu, su sorunu, şehrin aydınlatılması, konut yapımı, cadde ve sokak yapımı, şehir içi ulaşım ve telefon iletişimi gibi hemen hepsi kentsel altyapıyla ilişkili diğer acil gereksinimler ve bütçe sorunudur (Cengizkan, 2004, s. 15-19).¹²

1924 tarihli Ankara Şehremaneti haritası (Şekil 4) öncelikli olarak bu gereksinimleri karşılaması beklenen



Şekil 4. Ankara 1924 Haritası.

Kaynak: VEKAM Kütüphanesi ve Arşivi, Envanter no: H004.

12 Şehremaneti kurulması konusunun gündeme gelmesi ile gerçekleşmesi arasında geçen süre başkentlik kararının kalcılığı doğrultusunda bir fikri hazırlık süreci olduğu kadar ve başkentin inşa edilebilirliği için uygun yöntem ve aktörler bulunana kadar arayışlarla geçen süre olarak da değerlendirilebilir. Bu süreçte Chester projesinin değişen ağırlığı ve tümüyle gündemden düşmesi de kuşkusuz belirleyici olmuştur Chester projesi hakkında detaylı bir inceleme için bkz.: Can, B.B. (2000). *Demiryolundan petrole Chester Projesi (1908-1923)*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

gelecek bir planın altlığını oluşturmaktadır. Harita aynı zamanda yol istikametine karar verdiği ve Taşhan-İstasyon aksı üzerinde yeni yapılacak meclis binası ve hemen karşısındaki Ankara Palas'ın yerlerini de belirlediği için sadece mevcut durumu gösteren bir harita değil, bazı yapılaşma kararlarını da barındıran bir belge olarak anlaşılmalıdır (Cengizkan, 2004). Bu haritada, 1924 yılında istasyon ve çevresindeki yapılar ya doğrudan demiryolu işletme ve bakımıyla ilgili birimler (direksiyon binası, mühendis binası, lokomotif deposu, demirhane, makine sundurması, vb.) ya da ticari depolar (tüccar mağazaları, ambar, depo, vb.) şeklinde okunmaktadır (Günel ve Kılçı, 2015, s. 81). Demiryolunun kente ulaşmasından 1920'lere kadar kendiliğinden bir gelişmeyle burada yer alan yapıların ve daha fazlasının incelenen alanda bir endüstri bölgesinin nüvesini oluşturması ise şehremaneti haritasını altlık olarak kullanarak belirlenen temel ge-

reksinimlere cevap vermeye çalışan ve kentin gelişimini tarihte ilk kez planlı bir süreç hâlinde ele alan 1924-1925 Lörcher planları ile mümkün olmuştur.

Yeni başkentin artan nüfusunun konut, eğitim, sağlık gibi ihtiyaçlarını karşılamaya, hem de bu ihtiyaçları karşılarken yeni rejimin modernleşme kaygılarına cevap verebilecek ilk planı olan Lörcher planlarından 1924 tarihli olanı Eski Şehrin gelişimine ve var olan yapı stokunun nasıl değerlendirileceğine, 1925 tarihli olanı ise mevcut yerleşimin güneyinde Çankaya yönüne doğru kurulacak Yeni Şehrin gelişimine, yeni konutların ve yönetim mahallesinin nerede kurulacağına ilişkin kararları vermektedir. Nitekim 1925 tarih ve 583 sayılı yasayla gerçekleştirilen ve yeni şehrin gelişim alanını kapsayan 4 milyon metrekairelik büyük kamulaştırma Lörcher planı uyarınca gerçekleştirilmiştir. Hatta Lörcher planının (Şekil 5)



Şekil 5. 1924-1925 Lörcher Planı. Orijinal çizimde elektrik ve havagazı fabrikaları için seçilen yer ortada kırmızı ile gösterilmiş, hemen yanına "Projekt eines Elektrizitäts und Gaswerkes" notu düşülmüştür.

Kaynak: Cengizkan, 2004, s. 245.



tamamen kamulaştırılacak alanların ve dolayısıyla kentin gelişim yönünün belirlenmesi amacıyla hazırlandığı da düşünülebilir (Cengizkan, 2004).

Lörcher planına göre gidilen bir diğer önemli uygulama ise yeni başkentin elektrik ve havagazı ihtiyaçlarını gidererek kentin modern bir altyapı ile donatılmasına hizmet edecek fabrikanın yerinin belirlenmesi olmuştur. Demiryolu hattını eski ve yeni şehri ayıran öge olarak ele alan Lörcher'in Ankara'nın endüstri bölgesi olarak belirlediği yer, bu hat boyunca merkez istasyonu da içine alacak şekilde doğu-batı doğrultusunda uzanan 3 km uzunluğunda 400 m genişliğindeki düzlük alandır.¹³ Lörcher planı ile istasyonun endüstri yapılarına bağlantılarının ve yeni endüstriyel gelişmelerin bu alanla sınırlı kalması öngörülmüş, demiryolunun gelecekteki gelişmesine olanak tanıyabilmek ve hatları konut alanlarından ayrı tutabilmek için, demiryolu boyunca iki tarafı ağaçlı bir yeşil kuşak bırakılması da plan raporunda ifade edilmiştir (Vardar, 1989, s. 39-42).

Lörcher planının endüstri bölgesine ilişkin kararlarının hâlihazırdaki durumla uyum içinde olduğu ve o döneme kadar gerçekleşen kendiliğinden gelişimi, kentin yeni gelişim planına uyarladığı açıktır. Planda endüstri bölgesi olarak önerilen alan, hem istasyonun batısında 1920'lerin hemen başında kurulan İmalat-ı Harbiye atölyelerini, hem de istasyonun doğusunda 19. yüzyıl sonlarından itibaren yer almaya başlayan depolama birimlerini içine alacak şekilde tanımlanmıştır. Ancak Lörcher planlarının alandaki endüstriyel yoğunluğun artışıdaki etkisi daha dolaylı bir biçimde, gelecekteki sanayinin baskın bileşenleri olan ve alanın Ankara'nın ilk endüstri bölgesi olarak tanımlanmasını sağlayacak olan elektrik ve havagazı fabrikalarının yer seçimiyle gerçekleşmiştir.¹⁴

Elektrik ve havagazı fabrikaları için gidilen yer seçiminde, her iki fabrikanın da hammadde olarak kullanacağı kok

kömürünün sevkiyatının kolay ve en ekonomik yolla sağlanacağı demiryolu hattına yakınlıklarının başlıca kriter olduğu kabul edilebilir.¹⁵ Kurulacak elektrik ve havagazı fabrikaları demiryolu hattına yakın olmalı, fabrikaların demiryolu bağlantısı kesintisiz biçimde sağlanabilmelidir. Diğer yandan, elektrik ve havagazının ihtiyaç duyulan yerlere transferi de yine mümkün olan en az maliyetle yapılmalı, altyapı donatıları olabildiğince kısa tutulmalı, diğer bir deyişle fabrikalar hem eski kente hem de yeni kurulacak yerleşim alanlarına yakın olmalıdır.¹⁶ Ayrıca havagazı üretiminde soğutma için ve elektrik üretiminde ise türbinleri hareketlendirecek su buharının elde edilebilmesi için bir temiz su kaynağına yakın olmak da fabrikalar için yer seçim kriterleri arasındadır. Tüm bu kriterler bir araya geldiğinde, fabrikalar için en uygun yer eski kent, yeni kent ve demiryolu hattının ve ayrıca İncesu deresinin de kesişim noktası istasyonun güneydoğusundaki alan olarak öne çıkmaktadır. 1924-25 Lörcher Planında kırmızı ile gösterilen bu yer, Ankara'da o zamana dek kendiliğinden gerçekleşen endüstri yer seçimlerinde artık belirleyici olacak, 1928 yılında elektrik, 1929 yılında ise havagazı üretimine geçilen bu fabrikaların öncülüğünde bu enerji kaynaklarına da yakın olmak isteyen diğer fabrikalar da Lörcher tarafından belirlenen alanda ve özellikle de elektrik ve havagazı fabrikaları yanında yerleşmeye başlayacaktır (Saner ve Severcan, 2009, s. 51-53).

Bu durumda, Ankara'nın ilk endüstri bölgesinin gelişiminde Lörcher planının çoğunlukla alanda hâlihazırda var olan işlevsel yapılaşmayı düzene koyarak geçmiş dönemdeki kendiliğinden gelişmeyi planlı bir şekle soktuğunu, elektrik ve havagazı fabrikalarının rasyonel gerekçelerle alınan yer seçimi kararı ile de bu gelişmeyi hızlandırarak alanın Ankara'nın ilk endüstri bölgesi hâline gelmesinin önünü açtığını söylemek yanlış olmaz. Ancak, bu iki fabrikanın Ankara için önemi sadece alanın endüstriyel gelişimindeki rolüyle sınırlı değildir. Henüz

13 Lörcher'in bu alanı öncelikli olarak istasyonun gelişmesi ve istasyonla ilişkili endüstri bağlantıları için ayırdığı 17 Ocak 1925 tarihli *Deutsche Bauzeitung* gazetesindeki "Angora ve Yeni İmar Planı" başlıklı yazısında ifade edilmiştir. Yazının Türkçeye çevrilmiş tam metni için bkz.: Cengizkan, 2004, s.169-171, Belge 14.

14 Kentin ikinci Şehremini olan Haydar Bey'in etkili ve operasyonel yönetimi sırasında, özel sektöre ait ya da Şehremaneti tarafından desteklenen marangoz ve doğrama imalathaneleri gibi küçük ölçekli endüstriyel tesisler istasyon yakınlarında kurulmuşsa da (Tekeli, 1994, s. 178), bu tesislerin alanın bir endüstri bölgesi olarak tanımlanmasında öncü rolü oynadıklarını söylemek güçtür.

15 Elektrik fabrikası başlangıçta akaryakıtla çalışacak şekilde planlanmış, 1933 yılından itibaren ise kömürle çalışmaya devam etmiştir. Bu nedenle yer seçim kararlarında havagazı fabrikasının hammadde olarak kullanacağı kömürün sevkiyatının daha belirleyici olduğu, ancak elektrik fabrikasının da bu avantajdan ilerleyen yıllarda faydalanmaya başlayacağı söylenebilir (Saner ve Severcan, 2009).

16 Fabrikaların yer seçiminde, yeni şehrin kurulacağı alana yakınlığı bir kriter olarak düşünmek kadar, fabrikaların yer seçimi kararına göre yeni şehrin nerede kurulacağına karar verildiğini düşünmek de mümkündür (Saner ve Severcan, 2009, s. 53-54)

1910 yılında kurulması gündeme gelen ancak gerçekleştirilemeyen havagazı fabrikası ve 1920'lerin başında hidroelektrik olarak kurulması gündeme gelse de su kapasitesinin düşüklüğü nedeniyle kurulamayan elektrik fabrikası, kentin modernleşmesinde, modern bir kent ve daha da önemlisi modern yeni cumhuriyetin başkenti olarak kurulmasında kritik bir öneme sahiptirler. Üretilen enerjinin kamu kurumları binaları öncelikli olmak üzere tüm kente dağıtılması ve ısınma, aydınlatma, ulaşım gibi alanlarda hizmet vermesi, tıpkı yakın geçmişte İstanbul'da olduğu gibi yeni başkentte de modernliğin en önemli göstergelerinden biri olarak görülmektedir. Modern yaşam ancak çağdaş teknoloji ve altyapı hizmetleriyle mümkündür. Bu altyapının en önemli bileşenleri olan ve Türkiye'nin modernleşme sahnesi olarak kabul edilen Ankara'ya elektrik ve havagazı sağlayan fabrikaların bulunduğu alan tam da bu nedenle modernleşmenin sahne arkasını oluşturmaktadır.

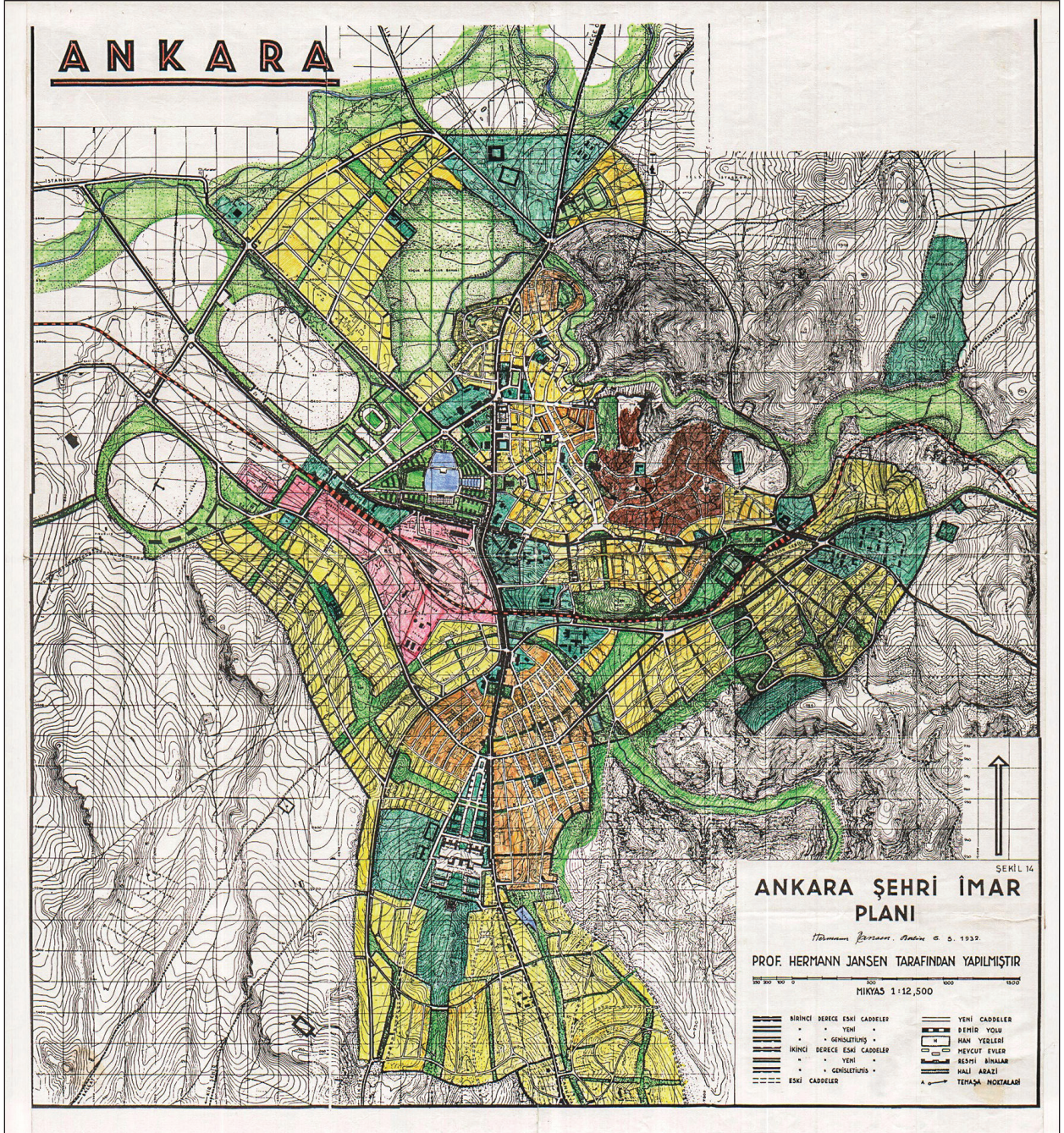
Alana ilişkin alınan kararlarda mevcut durumun, alınan önceki kararların ve yapılan yatırımların sürekliliğinin belirleyici olduğu bir diğer dönem ise Jansen planı dönemidir. 1927 yılında, Lörcher planının uygulanması devam ederken, kent için yeni bir imar planı hazırlığı yolunda Ankara Şehremaneti tarafından hazırlanan raporda, demiryolu hattı boyunca merkez istasyonun doğusunda kalan alanın endüstriye ve fabrikalara ayrıldığı belirtilmiştir (T.C. Ankara Şehremaneti, 1929, s. 5). 1928 yılında açılan yarışmada birinci seçilen Hermann Jansen'in planında endüstri alanı ve elektrik ve havagazı fabrikalarının yer seçimi konularında Lörcher planına göre gidilen uygulamalardan farklı bir karar verilmiştir. Öyle ki, Jansen planı 1929 yılında seçilerek avan projelerle uygulanmaya başladığında dahi elektrik ve havagazı fabrikalarından alınan servisin kente dağıtımında kullanılacak altyapı donatılarının uygulaması hâlen Lörcher planı uyarınca gerçekleştirilmektedir (Cengizkan, 2004, s. 45-46).¹⁷ Jansen planının (Şekil 6) endüstri bölgesine ilişkin kararlarının açıklanmasında, kentin bu bölgede yayılmasının zararlı olacağı savı, Maltepe'nin kentin kuzey-güney doğrultusundaki yayılma aksının hemen batı sınırında yer almasına rağmen kentin dışı-nda kalmış olması ile desteklenmiştir. Açıklamada, alanın ulaşım, taşımacılık ve çevresel faktörler açısından elveriş-

li bir yerde bulunması gerekçesiyle endüstriyel gelişmeye ayrılmasının gerekliliği vurgulanmış ve bu nedenle kentsel altyapı servisleri ve diğer temel ihtiyaçları karşılayacak girişimlerle sınırlı kalacak olan endüstri için bu bölgenin belirlenmiş olmasının haklılığı savunulmuştur (Jansen, 1937, s. 20-21; Tankut, 1993, s.79-80).

Dolayısıyla, 19. yüzyıl sonlarından itibaren endüstriyel ve endüstriye servis veren işlevlerle kendiliğinden gelişen, daha sonra Lörcher planı ile gelişimi bir düzene oturtularak hızlandırılan alan, Jansen planında da aynı işlevlerle kendine yer bulabilmiştir. Öte yandan Jansen planı ile endüstri bölgesine dair kararların daha detaylı ve somut bir biçimde ele alındığı da açıktır. İlk gelişim dönemlerinden itibaren endüstri bölgesinde yapı türlerinin mekâna dağılımı açısından kendiliğinden ortaya çıkan, üretim ve depolama birimlerinin ayrışmasına yönelik ikili yapı Jansen planında somutlaştırılmıştır. Özellikle elektrik ve havagazı fabrikalarının kuruluşunun ardından ortaya çıkan fabrikalar kümelenmesi çoğunlukla demiryolu hattının güneyinde yer alırken, 19. yüzyılın sonlarından itibaren alanda yer seçen depolama, nakliyat ve ticarete ilişkin silo, antrepo gibi endüstriyel servis yapıları ile demiryollarına ait bakım ve onarım atölyeleri ise demiryolu hattının kuzeyinde toplanmıştır. Jansen planında (Şekil 7) bu türden servis yapılarının yoğunluğunu artıran ve endüstri bölgesindeki işlevsel bölünmeyi somutlaştıran, sözelimi merkez istasyonun hemen doğusunda önerilen yük istasyonu ile hâlihazırda var olan ve yeni yapılacak depolama birimleri ile yapılması düşünülen toptancı hali servis verilmesi gibi kararlar bulunmaktadır (Jansen, 1937, s. 23) Yük istasyonu projesi hayata geçirilememişse de, bu dönemde inşa edilen ambarlar, Ankara Hububat Silosu (1933-37), toptancı hali (1942) ve diğer benzer işlevli yapılar ile bu alanda bulunan depolama birimlerinin sayısı artmıştır (Cengizkan, 1994; Akgün, 1996).

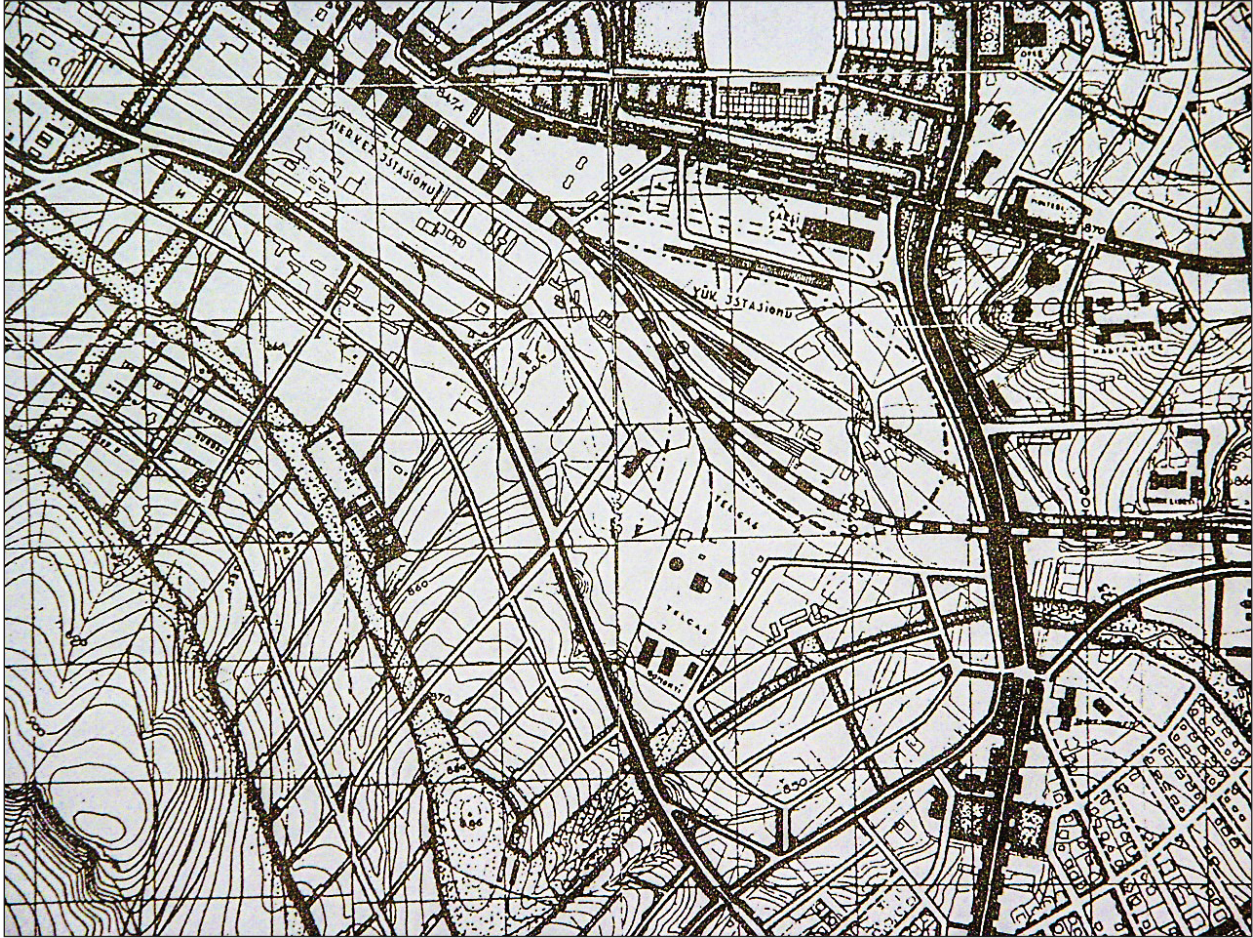
Ankara'nın ilk endüstri bölgesinin gelişiminde Jansen planının bir yandan hâlihazırda yapıyı meşru kılan, bir yandan da aynı alanda benzer gelişmeleri detaylı ve somut plan kararları ile destekleyen bir adım olduğu söylenebilir. Kendiliğinden gelişimi Lörcher ile planlı hâle getirilen alan, hem uygulamasına gidilen projelerle hem de detaylı Jansen planı kararlarıyla kentin başat sanayi

17 Lörcher planının Ankara'nın gelişiminde uzun yıllar bilinmeyen veya göz ardı edilen yön verici etkisini, Jansen planının Lörcher planı kararlarına ne derecede bağlı kaldığını ve hangi değişimleri ya da yenilikleri getirdiğini detaylı bir biçimde ortaya koyan çalışma için bkz.: Cengizkan, 2004.



Şekil 6. 1932 Jansen Planı (Kırmızı ve pembe tonlar sanayi alanlarını göstermektedir. Lörcher plan kararlarındaki endüstri alan tanımları konum olarak sürdürülmüş, aradaki uygulamalar ve yeni parselasyona göre şekil değiştirmiştir.).

Kaynak: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Arşivi.



Şekil 7. Jansen planında endüstri bölgesi detayı.
Kaynak: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Arşivi.

bölgesi hâline gelmiştir. Dolayısıyla hem Lörcher hem de Jansen planları, endüstri bölgesi üzerinde kendiliğinden gelişimin planlı hâle getirildiği ve bu süreçte plancının ya da diğer aktörlerin tercihlerinden çok, rasyonel gerekçelerin belirleyici olduğu, endüstri alanı ölçeğinde birbirini tamamlayan planlar olarak bir süreklilik içinde anlaşılabilir.

Türkiye genelinde 1950'lerden itibaren, endüstriyel üretimin devlet yatırımı yerine devlet destekli özel sektör yatırımları lehine ağırlık kazanmaya başlaması, taşımacılıkta demiryolları yerine karayollarının öne çıkmaya başlaması ve özendirilmesi, enerji üreten tesislere yakınlığın yer seçiminde bir kriter olmaktan çıkmaya başlaması ve bu değişikliklerle birlikte kente uzak ama arsa fiyatları nispeten düşük arazilerin yeni sanayi yatırımları için ca-

zip hâle gelmesiyle endüstrilerin kent içi veya çeperinde yer seçiminde yeni bir döneme geçilmiştir. Ankara özelinde, özellikle kent içi erişilebilirlik ilişkilerini yeni karayolları ağıyla yeniden tanımlayan Yücel-Uybadin planı uygulamalarıyla, özel sektörün büyük ölçekli endüstriyel yatırımları için kente uzak ama karayolu bağlantısı bulunan bölgeler elverişli hâle gelmiş, kentin ilk endüstri alanı olan Maltepe yeni endüstri tesisleri için ilk tercih olmaktan çıkarken kent çeperinde yeni endüstri bölgeleri ortaya çıkmaya başlamıştır (Bademli, 1987, s. 50-52; Tekeli, 1994, s. 182-188). Yine de bu yeni endüstri bölgelerinin kısa sürede Maltepe'de bir dönüşüm yarattığını söylemek mümkün değildir. Bir yandan kent dışında yeni endüstri alanları gelişirken, bir yandan da Maltepe'deki eski endüstri tesisleri üretime veya servise devam etmişlerdir (Saner ve Severcan, 2009, s. 49). 1950'lerde



Ankara'nın Erken Cumhuriyet Dönemi'ndeki endüstri bölgesi, demiryolu hattının kuzeyindeki depolama, ticaret ve nakliyat birimleri ile demiryollarına ait bakım ve onarım atölyelerini, hangarları ve manevra hatlarını barındıran "endüstriyel servis alanı" olarak nitelendirilebilecek kesim ile demiryolu hattının güneyindeki fabrika ve imalathaneleri barındıran "endüstriyel üretim alanı" olarak nitelendirilebilecek kesim olmak üzere iki farklı karakterde ama benzer amaçlara hizmet eden alanları kapsamaktadır.

Servis Yapıları Yerine Kültür Merkezi Fikri (1970'ler)

1970'lere gelindiğinde Ankara'nın ilk endüstri bölgesi, yukarıda anlatıldığı şekilde ikili bir yapıda, demiryolunun güneyinde kalan alan elektrik ve havagazı fabrikaları odaklı olacak şekilde üretime, demiryolunun kuzeyinde kalan ve bu yazıda odaklanılan alan ise endüstrilerin depolama ve sevkiyat ile demiryollarının servis ve bakım hizmetlerine ayrılmış olarak kullanılmaktadır. Ancak, 1960'ların sonundan itibaren yaşanan bazı gelişmeler bu alanlardan kuzeyde kalanını endüstri bölgesinden ayırıştırarak bir dönüşüm sürecini tetiklemiştir. Bu gelişmeler aslında hemen her kentsel gelişme ve değişim sürecinde olduğu gibi bu örnekte de birbiriyle iç içe geçmiş üç ana eksenle incelenebilir: kendiliğinden gelişmeler ya da zorunluluklar, kent planlama ve politik müdahaleler.

Alandaki dönüşümü doğrudan yönlendirmemekle birlikte buna zemin hazırlayan ya da sürecin önünü açan temel gelişme, demiryollarının manevra hatları ile bakım onarım atölyelerinin, antrepo ve siloların giderek büyüyen kentin merkezinde kalarak hem farklı amaçlarla kullanılabilir merkezi alanları kaplıyor hem de çevresel anlamda olumsuz bir görünüm sergiliyor olmaları nedenleriyle kentin çeperinde yeni yerlere taşınabilecek olmaları ihtimalidir. Özellikle demiryollarının manevra hatlarının taşınması ihtimali 1950'lerin başında belirmeğe başlamış, kent için yeni bir imar planı hazırlığında yayımlanan raporda "kent sağlığını olumsuz etkileyen" endüstri ile ilişkili yapıların artık burada yer almaması gerektiğine vurgu yapılarak "garın manevra sahası içerisinde bulunan depo, yol atelyesi, mağaza ile hususi şahıslara ait ve idare ile ilgili tesislerin kaldırılarak marşandiz garı sahasına nakilleri, yeniden kurulacak hububat silolarının da bu sahada kurulması ve Ankara garının münhasıran yolcu nakliyatına tahsis edilmesi" gereği ifade edilmiştir (Ankara Belediyesi, 1954, s.119).

Aynı raporda aslında boşaltılacak bu alan için bir "kültür sitesi" fikrinin de altyapısı oluşturulmaktadır. Şehrin ihtiyaçları başlığı altında kültürel eksiklikler detaylandırılırken "Ankara'da mevcut olan ve yeniden kurulması zaruri bulunan öğretim, eğitim ve bilim müesseseleriyle bunlara müteferri her türlü kurum ve tesislerin birbiriyle olan münasebet ve bağlılıkları göz önünde tutulmak suretiyle, modern bir devlet merkezine yakışır bir kültür sitesinin kurulması lazımdır" (Ankara Belediyesi, 1954, s. 116) denmekte ve bu kültür sitesi için şu ipuçları verilmektedir:

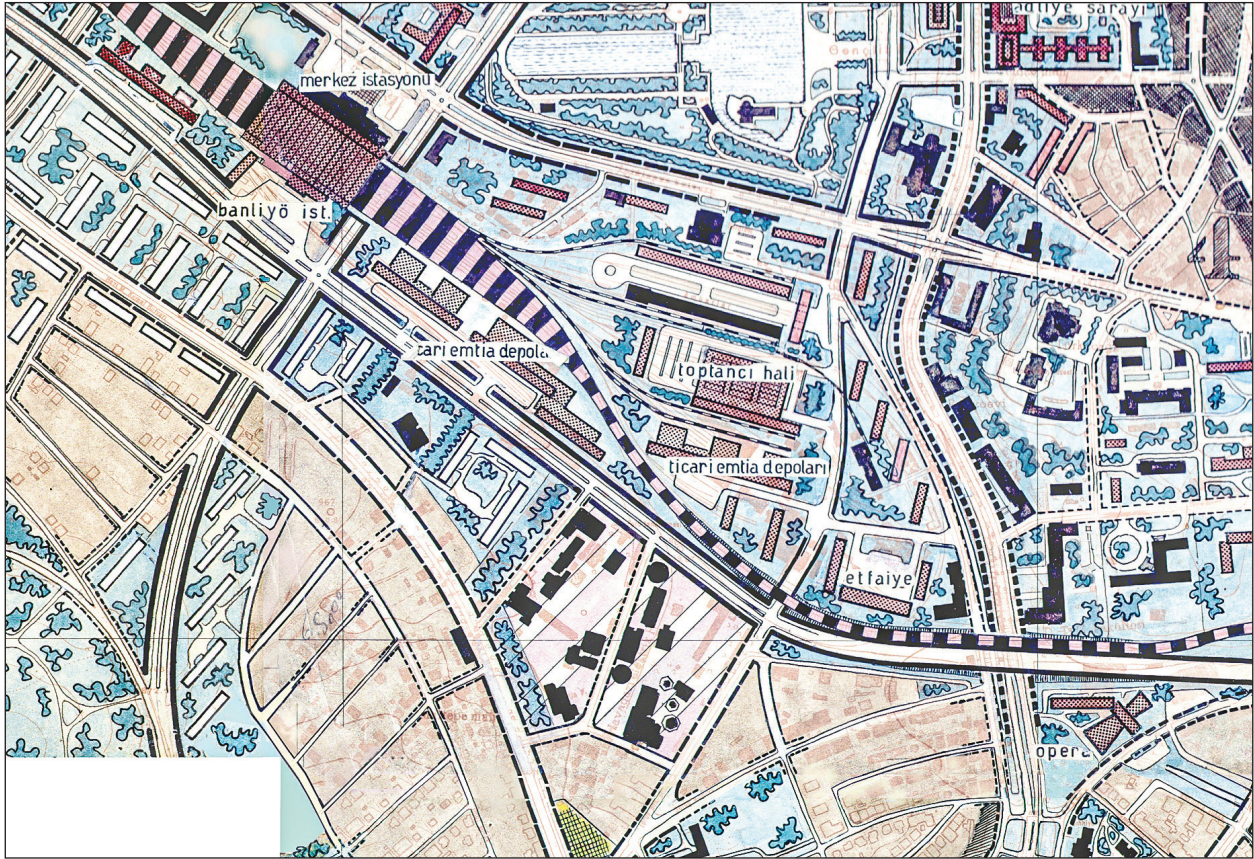
Bu kültür sitesinin merkez garı ve eski Ankara ile demiryolunun arkasındaki Yenışehir ve diğer yeni Ankara kısımları bakımından olan irtibatları, yolları yeni planda halledilmesi gereken en mühim meselelerden birisi olarak ortaya çıkmaktadır. Bahusus Ankara Marşandiz garı ile askeri fabrikalar tesislerinin ve fabrikalar mahallesinin ve esasen, gayri sıhhi bir durum arz eden diğer sınav tesislerin bu semtten kaldırılması ve Merkez İstasyonu meydanında kültür sitesine ve karşı taraftaki ana yollara erişen belki de içerisi pasajlı çarşılı geniş geçitlerin açılması suretiyle bu site-nin Ankara'nın eski ve yeni kısımları ile irtibatlarının kolaylaştırılması varid olabilir. Bu vesile ile; kültür sitesinin böyle bir kuşak şeklinde ve şehrin merkezinde teşekkül edebilmesi için merkez istasyonunun çuval istasyon şekline sokulması ve demiryolunun bu sahadan kaldırılması hususundaki zaten mevcut olan görüşün tahakkuku da her halde arzuya şayandır (Ankara Belediyesi, 1954, s. 117).

Demiryolları manevra hatlarının alandan kaldırılması gereği, hem dile getirildiği raporun altlığını oluşturduğu imar planı yarışmasını kazanan Yücel-Uybadin planında hem de 1970'lerde Ankara için planlama çalışmaları yapan Ankara Metropolitan Alan Nazım Plan Bürosunun kararlarında göz önünde bulundurulmuştur. 1957 tarihli Yücel-Uybadin planı ile endüstri bölgesinde geçmişten gelen ikili yapı somutlaştırılmış, demiryolu hattının güneyindeki elektrik ve havagazı fabrikaları çevresinde gelişen üretim alanı ile kuzeyindeki servis odaklı depolama, sevkiyat ve bakım onarım işlevleri, demiryolu hattına paralel olacak şekilde alanın ortasından geçmesi planlanan yeni bir karayolu ile alan en azından plan bazında ikiye bölünmüştür. Kuzeyde kalan bölümde demiryolları manevra hatlarının kaldırılması fikri planda karşılığını bulurken, yerine önerilen işlevler eskisinden çok da farklılaşmamış, alanda kültürel işlevlere yer verilmesi önerisi

karşılığını bulamamıştır. 1957 Yücel-Uybadin planına göre bu bölgede yaklaşık 15 yıl önce inşa edilen toptancı hali çevresinde sayıları ve yoğunlukları artırılan “ticari emtia depoları” baskın işlev olarak okunmakta, onlara ek olarak Atatürk Bulvarı köşesinde itfaiyeye yer verildiği anlaşılmaktadır (Şekil 8). Yücel-Uybadin planının alandaki işlev değişikliğine ilişkin kararları uygulanmamış olmakla birlikte, şimdiki adıyla Celal Bayar Bulvarı'nın doğrultusuna ve bağlantılarına karar verilmiş olması -bulvar 80'lerin sonuna dek açılmamış olsa dahi- bölgenin yakın gelecekteki değişimine ilişkin önemli bir veri olacaktır. Ayrıca alanda 1950'lerin sonunda yapımına başlanan ve 1960'larda hizmete giren iki yapı, Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası Eski Konser Salonu (1961) ve Selim Sırrı Tarcan Spor Salonu (1964) da alandaki işlev değişikliklerinin erken habercileri olarak not edilmelidir.

1969 yılında kurularak çalışmalarına başlayan Ankara Metropolitan Alan Nazım Plan Bürosunun kentin üst

ölçek planlama çalışmalarının yanı sıra aldığı alt ölçek kararlarında, demiryolları manevra hatlarının taşınacak ve bu alanın başka işlevlere ayrılabilir olması artık bir ihtimal olmaktan çıkarak kuvvetli bir öngörü hâlinde kararlara dâhil edilmeye başlanmıştır. Büronun ilk raporu Ankara'da yeni bir adliye için yer seçim çalışması üzerinedir ve yapılan değerlendirme sonunda birkaç alternatif arasından yapılan seçimle yeni Adalet Sarayının bugünkü yerinde, yani Atatürk Bulvarı ile Celal Bayar Bulvarı kesişiminde yapılmasına karar verilmiştir (Ankara Nazım Plan Bürosu, 1969). Alan, bir köşesinde 1960'ların başında yapılan CSO Konser Salonu ve spor salonu, diğer köşesinde yapımına karar verilen Adalet Sarayı ile artık iyiden iyiye dönüşüm baskısı altındadır. Nitekim Nazım Plan Bürosunun 1971 tarihli raporuyla Ankara'da uzun süredir yapılması düşünülen kültür merkezi için yer olarak demiryolları manevra hatlarının taşınması ile boşalacak alanın kullanılmasına karar verilmiştir (Ankara



Şekil 8. 1957 Yücel-Uybadin planında endüstri bölgesi için öneriler ve (şimdiki adıyla) Celal Bayar Bulvarı önerisi.

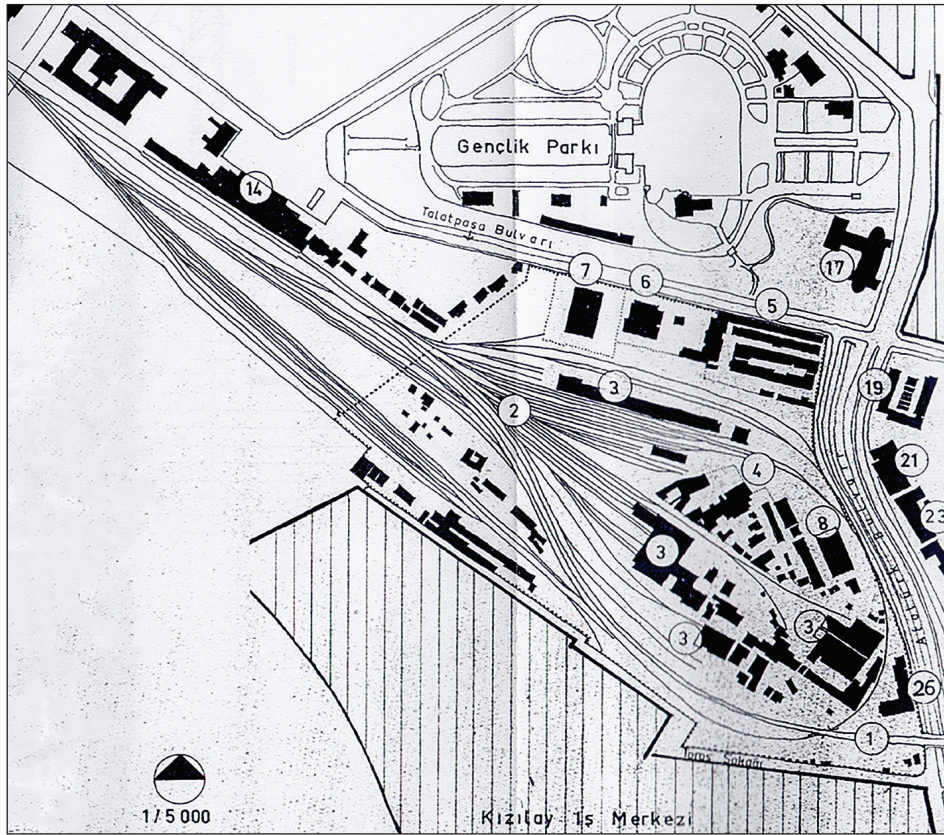
Kaynak: Ankara Büyükşehir Belediyesi Arşivi.



Nazım Plan Bürosu, 1971). Millî Kütüphane, Millî Müze, Çağdaş Sanatlar Müzesi, Kongre Sarayı, Sergi Sarayı ve Tiyatro-Opera-Sinema kompleksinden oluşması planlanan bu kültür merkezi, hem merkezi ve yerel yönetimin bu doğrultudaki beklentilerini karşılayacak hem de Nazım Plan Bürosunun Ankara'nın makro planları içinde mikro ölçekte yaratmak istediği kültür-üniversite zonu- nun tamamlayıcısı olabilecektir.¹⁸ Uzun süredir arzula- nan ve eksikliği çeşitli raporlarda, değerlendirmelerde dile getirilen kültürel işlevlerin tek bir alanda toplanabi- lecek olması, bu alanın kentin eski merkezi Ulus ile yeni merkezi Kızılay arasında bulunması sebebiyle ulaşılabi- lirliğinin yüksek olması ve ayrıca alandaki yapıların ve tesislerin çok büyük oranda kamu kurumları mülkiyetin- de olması kültür merkezi projesinin yapılabilirliği konu- sunda önemli avantajlar olarak görülmüş ve Nazım Plan Bürosunun raporları doğrultusunda 1970'lerin başından itibaren çalışmalara başlanmıştır (Şekil 9).

Buraya kadar aktarılan gelişmeler olağan bir kentsel ge- lişme süreci olarak anlaşılabilir. Planlamadan sorum- lu bir kurum, kentte kendiliğinden yaşanan gelişmeleri planlı bir süreç hâline getirmeyi amaçlamakta, bu doğrul- tuda kentin ihtiyaçları olarak kabul ettiği yeni işlevleri el- verişi bulduğu bir alanda önermektedir. Aslında bu dahi politik bir süreçtir: kültür merkezi işlevinin, kapsamının ve proje yerinin seçimi, büronun kente ilişkin politikala- rının bir karşılığıdır. Süreci diğerlerinden bir nebze farklı kılan, farklı politik aktörlerin müdahaleleri olmuştur.

Ankara, İstanbul ve İzmir'in planlanmasından sorum- lu olacak şekilde İmar ve İskân Bakanlığına bağlı olarak kurulan Nazım Plan Büroları plan hazırlamakla yüküm- lüdürler; fakat planların onaylanması yetkisi bakanlı- ğa, uygulaması ise belediyelere bırakılmıştır. Ankara özelinde 1970'lerde çoğu konuda iyi bir iş birliği içinde çalışan Ankara Belediyesi ve tam adıyla Ankara Metro- politen Alan Nazım Plan Bürosu, kültür merkezi projesi



Şekil 9. Nazım Plan Bürosu tarafından kültür merkezi için seçilen alanın 1970'lerdeki kullanım durumu.

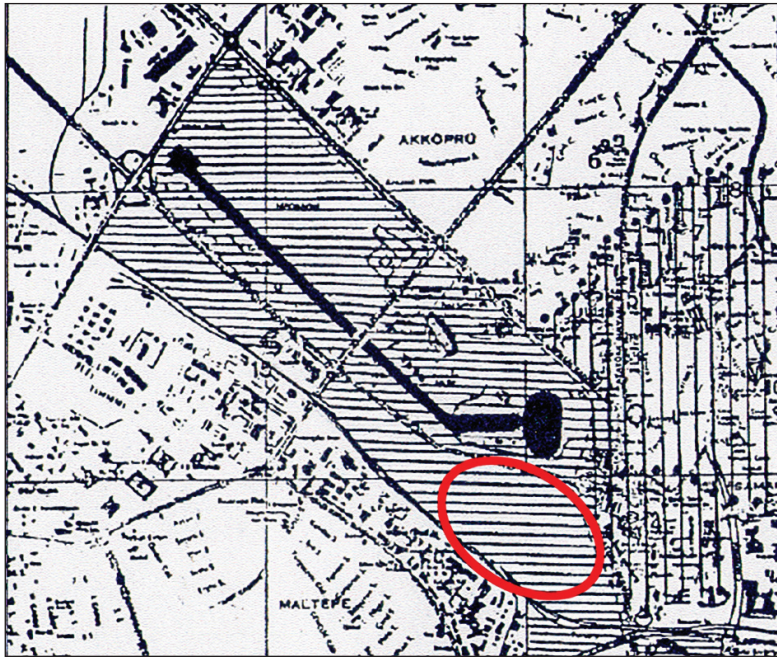
Kaynak: Ankara Nazım Plan Bürosu, 1971.

18 Ankara'da kurulması istenen bir kültür merkezinin farklı dönemlerde nasıl ele alındığını irdeleyen bir çalışma için bkz.: Saner, 2015; Nazım Plan Bürosunun bu konudaki çalışmalarının detaylı anlatımı için bkz.: Altaban, 2009.

konusunda farklı politikalar izlemişlerdir.¹⁹ Nazım Plan Bürosu kültür merkezi için çalışmalar yaparken, Belediye "Ankara Tarih/Yeşil/Kültür/Rekreasyon Aksı" adıyla bu alanı da kapsayacak bir proje önerisi getirmiştir (Şekil 10). Proje ile amaçlanan, kent merkezinden Atatürk Orman Çiftliğine kadar uzanan bir yeşil kuşak oluşturularak Cumhuriyetin simgesel değere sahip kültürel ve rekreasyonel alanlarının da bu aksa dâhil edilmesidir (Atabaş, 1994, s.30-32).

Her ne kadar her iki kurumun farklı öngörülerini bulunsada alandaki demiryolu manevra hatlarının sökülmesi, toptancı halinin şehir dışına taşınması, eski bazı üretim ve depolama yapılarının yıkılması gibi işlemler her iki proje için de gerekli olduğu için bir süreliğine sorunsuz sürdürülebilmiştir. Ancak 1970'lerin sonlarına gelindiğinde projelerin geleceği konusunda bir karar verilmesi de kaçınılmaz hâle gelmiştir. Bu aşamada politik müdahaleler farklı bir boyut kazanmıştır. Gündemde Atatürk'ün doğumunun 100. yıldönümü kutlamalarının organize edilmesi ve yıldönümü için bazı kalıcı eserlerin yapımı vardır. Bu kutlamalar odaklı kurulan ve aralarında Kül-

tür Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı, Türk Tarih Kurumu, Ankara Belediyesi ve İmar ve İskân Bakanlığını temsilen Nazım Plan Bürosunun da olduğu çeşitli kamu kurumlarından temsilcilerin katılımıyla oluşturulan bir komitenin toplantıları sonucu, Atatürk'ün adının verileceği bir kültür merkezinin kurulmasına karar verilir; ancak kültür merkezinin yerine karar verilemez. Nazım Plan Bürosu yıllardır üzerinde çalıştığı kültür merkezi projesinin kendilerinin önerdiği ve bu çalışmaya da konu olan alanda yapılması gerektiğini savunurken, Belediye yetkilileri kendi aks projeleri kapsamında, kültür merkezi için artık kent merkezinde kalmaması gerektiğini savdukları hipodrom alanını önermektedir. Sonuçta, iki kurumun önerisi birleştirilerek kültür merkezinin belediyenin belirlediği alana yayılmasına, kültür merkezi olacak ana yapının hipodrom alanında yer almasına, ancak bazı işlevlerin de Nazım Plan Bürosunun önerdiği lokasyonda kalmasına karar verilir. Taraflar arasındaki anlaşmazlıklara rağmen kamulaştırma işlemleri, projelerin hazırlanması, bazı yapı ve işlevlerin yeni kültür merkezi proje alanlarından çıkarılması ile süreç 1980 darbesine kadar yaklaşık iki sene daha sürdürülebilmiştir.²⁰ Bu çalışmada



Şekil 10. Ankara Belediyesi tarafından Tarih/Yeşil/Kültür/Rekreasyon Aksı projesi alanı üzerinde incelenen alanın gösterimi.

Kaynak: Atabaş, 1994.

19 Ankara Metropolen Alan Nazım Plan Bürosunun çalışmaları hakkında detaylı bilgi ve Ankara Belediyesi ile iş birliği içinde gerçekleştirdikleri planlama uygulamaları için bkz.: Altaban, Ö. (2002). Ankara Metropolen Alan Planlama Deneyimi: 1970-1984. *Planlama* (2002/4), s. 32-45.

20 Sürecin detaylı incelemesi için bkz.: Saner, M. (2014). *A philosophy of void: Ankara Hippodrome and after*. [Doktora Tezi], Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara.



incelenen alanın dönüşümü, darbeye başlayan dönemde artık kendiliğinden kentsel gelişmelere ve gerekliliklere ve de bunu göz önünde bulunduran planlama çalışmalarına nazaran politik aktörlerin çok daha fazla söz sahibi olduğu bir süreç hâline gelecektir.

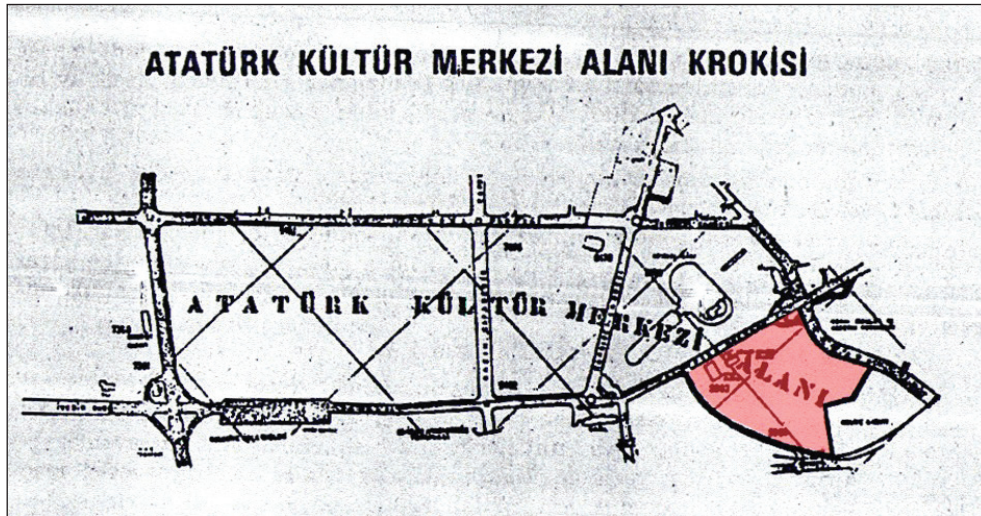
1980 Darbesi ve Millî Komite Dönemi

12 Eylül 1980 darbesi, ülkede hemen her alandaki etkileri hâlen hissedilen önemli bir dönüm noktasıdır. Darbenin buraya kadar dönüşümü incelenen alan ve aktarılan süreçle ilişkisi ise biraz dolaylıdır. Darbeden henüz on bir gün sonra çıkarılan 23 Eylül 1980 tarih ve 2302 sayılı "Atatürk'ün Doğumunun 100'üncü Yılı'nın Kutlanması ve 'Atatürk Kültür Merkezi Kurulması' Hakkında Kanun" üzerinden bu ilişkiyi resmen göstermek mümkündür. Ancak, bu kanuna altlık hazırlayan süreç incelendiğinde, aynı kutlama hazırlıklarına zaten başlanmış olduğu ve Atatürk'ün isminin verileceği bir kültür merkezinin kurulması fikrinin de yeni olmadığı bilinmektedir. Dolayısıyla bu kanun aslında çerçeveyi ve süreçteki aktörleri yeniden ve daha keskin bir biçimde tanımlayan bir metin olarak okunabilir. Çeşitli raporlarda, yayınlarda çok uzun süre boyunca dile getirilip gerçekleştirilememiş olmasından ötürü artık sade bir ihtiyaç olmaktan çıkıp neredeyse bir arzu nesnesi hâline gelen kültür merkezi projesi bu kanunla artık millî bir mesele olarak yeniden ortaya konulmaktadır (Saner, 2015, s. 86). Darbe sonrası neredeyse her kurumun ve sürecin millî olması

gerektiği gibi artık, kültür merkezi projesine ilişkin kararları almakla yetkili tek merci de üst düzey yetkililerden müteşkil bir "millî komite" olacaktır.

Kültür merkezi alanlarına ilişkin detaylar, 2302 Sayılı Kanun'un 3. maddesini değiştiren 25 Nisan 1981 tarih ve 2450 Sayılı Kanun'la belirlenmiş; Ankara Belediyesi tarafından 1970'lerde sınırları kabaca çizilmiş olan aks projesi sınırlarına son hâli verilmiş ve Şekil 11'de altlık olarak kullanılan diyagram da bu tarihte kanuna eklenmiştir. Sınırları belirlenen bu toplam alan içerisinde yapılaşmaya açılacak olanlar ise hâlihazırda önceki işlevlerinden arındırılmış bulunan eski hipodrom alanı ve bu çalışmada değişimi incelenmekte olan eski endüstri alanıdır (Şekil 11).

Bu iki alandan eski hipodrom alanı, kültür merkezi ana işlevleri için öncelikli olarak tercih edilmiştir. Darbe öncesinde aynı alan için Ankara Belediyesinin talebiyle Turgut Cansever tarafından hazırlanan proje rafa kaldırılmış, darbe sonrasında Bayındırlık ve İskân Bakanlığı kültür merkezinin yapımı ile görevlendirildiğinde de kültür merkezinin başat fonksiyonları için eski hipodrom alanını tercih etmiştir. Bu fonksiyonlar bakanlığın yayımladığı Atatürk Kültür Merkezi İhtiyaç Programı listesinde Müze-Sergi-Folklor-Kütüphane Kompleksi, Kongre Salonu, Konser Salonu, Opera Bale, Tiyatro ve Genel Hizmetler olarak tasnif edilmiş ve başlangıçta sadece "Müze-Sergi-Folklor-Kütüphane Kompleksi" için



Şekil 11. Sınırları kanunla belirlenen Atatürk Kültür Merkezi Alanları ve eski sanayi bölgesi servis alanları.

Kaynak: Saner, 2004, s. 67.

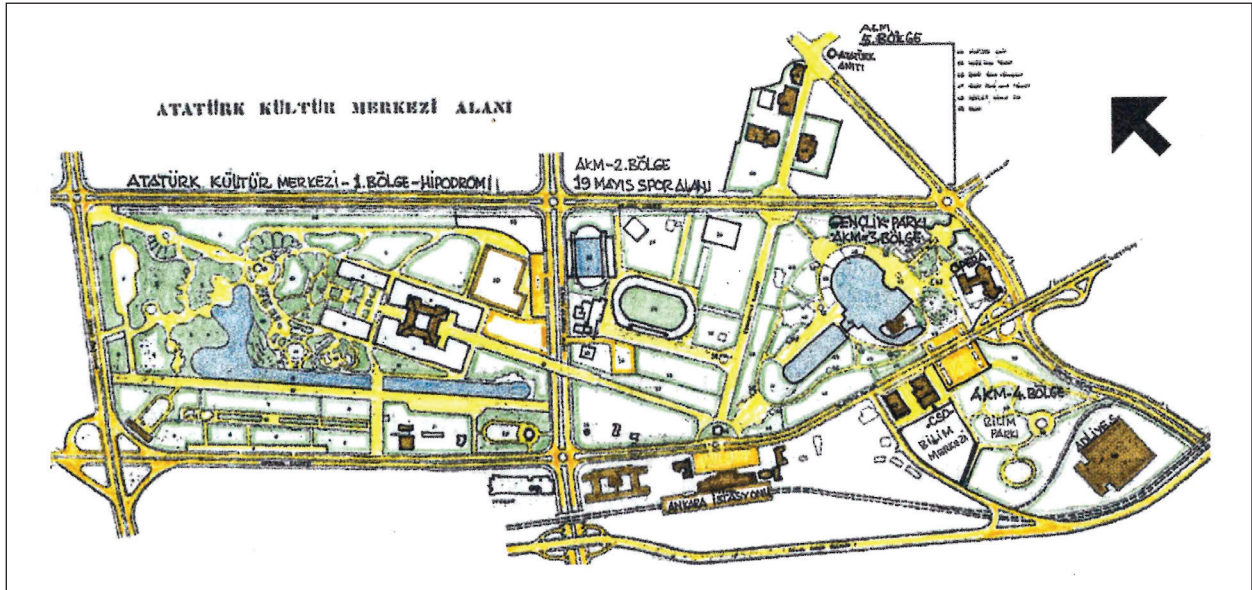
detaylı bir ihtiyaç programı yayımlanarak 1981 yılında mimari proje yarışması açılmıştır.²¹ Yarışmayı kazanan Filiz ve Coşkun Erkal'ın projeleri inşa edilerek 1987 yılında hizmete girmiştir. Bugün Ankara'da Atatürk Kültür Merkezi denilince akla gelen bu tek yapının inşası sürecinde, kültür merkezi alanlarının tümüne ilişkin olarak İskân Bakanlığı ve Kültür Bakanlığı tarafından 1/5000 ölçekli Nazım Planı Şeması (Şekil 12) geliştirilmiş ve 1983 yılında onaylanmıştır²² (Altaban, 2009, s. 308).

Bu plan ve sonrasında Kültür Bakanlığı tarafından hazırlanan raporla Atatürk Kültür Merkezi Alanları birincisi hipodrom alanı, ikincisi stadyum ve spor tesisleri alanı, üçüncüsü Gençlik Parkı, dördüncüsü bu çalışmada incelenen eski endüstri servis alanı ve beşincisi de Ulus Meydanı'ndan güneye doğru uzanan aksta yer alan tarihî yapıların dâhil edildiği toplam beş bölge olarak belirlenmiştir. Yukarıda sözü edilen öncelikli kültürel işlevlerin tümü 1. Bölgede yani eski hipodrom alanında yer alacak şekilde planlanmıştır. Yapılaşmaya uygun diğer bölge olan 4. Bölgede, yani eski endüstri servis alanlarından

artakalan ve 1970'lerde Nazım Plan Bürosu tarafından kültür merkezinin tek alanı olarak önerilen bölgede hangi işlevin yer alacağı ise ancak farklı dönemlerde alınan farklı kararlar ve bazı aktörlerin bu kararlara etkileriyle belirlenebilmiştir.

Kültür Merkezi Yerine Konser Salonu

AKM Alanları için Kültür Bakanlığı tarafından 1981 yılında hazırlanan raporda TÜBİTAK önerisiyle yer alan ve ilkin eski hipodrom alanında diğer yapılarla bir arada bulunması düşünülen "Bilim ve Teknoloji Müzesi", izleyen yıllarda bir bilim merkezi olarak (Şekil 12) yeniden değerlendirilmiş ve proje yeri, AKM Alanları 4. Bölge olarak belirlenmiştir (Altaban, 2009). Yeni adliye binası ile mevcut Selim Sırrı Tarcan Spor Salonu ve CSO Konser Salonu arasında kalan ve 1970'lerin ortalarından itibaren kültür merkezi projesi için eski kullanımlardan arındırılan bölgede yer alacak Bilim Merkezi için TÜBİTAK tarafından 1981-1987 yılları arasında kapsamlı çalışmalar yapılmış ve proje Bilim Merkezi ve Bilim Parkının vaziyet



Şekil 12. 1983 tarihli Atatürk Kültür Merkezi Alanları plan şeması ve bölgeleri.

Kaynak: Altaban, 2009, s. 307.

21 Hipodrom alanının gelişimi ve 1970'lerin sonundan itibaren geçirdiği dönüşümü boşluk kavramı üzerinden inceleyen çalışma için bkz.: Saner, M. (2014). *A philosophy of void: Ankara Hippodrome and after*. [Doktora Tezi], Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara.

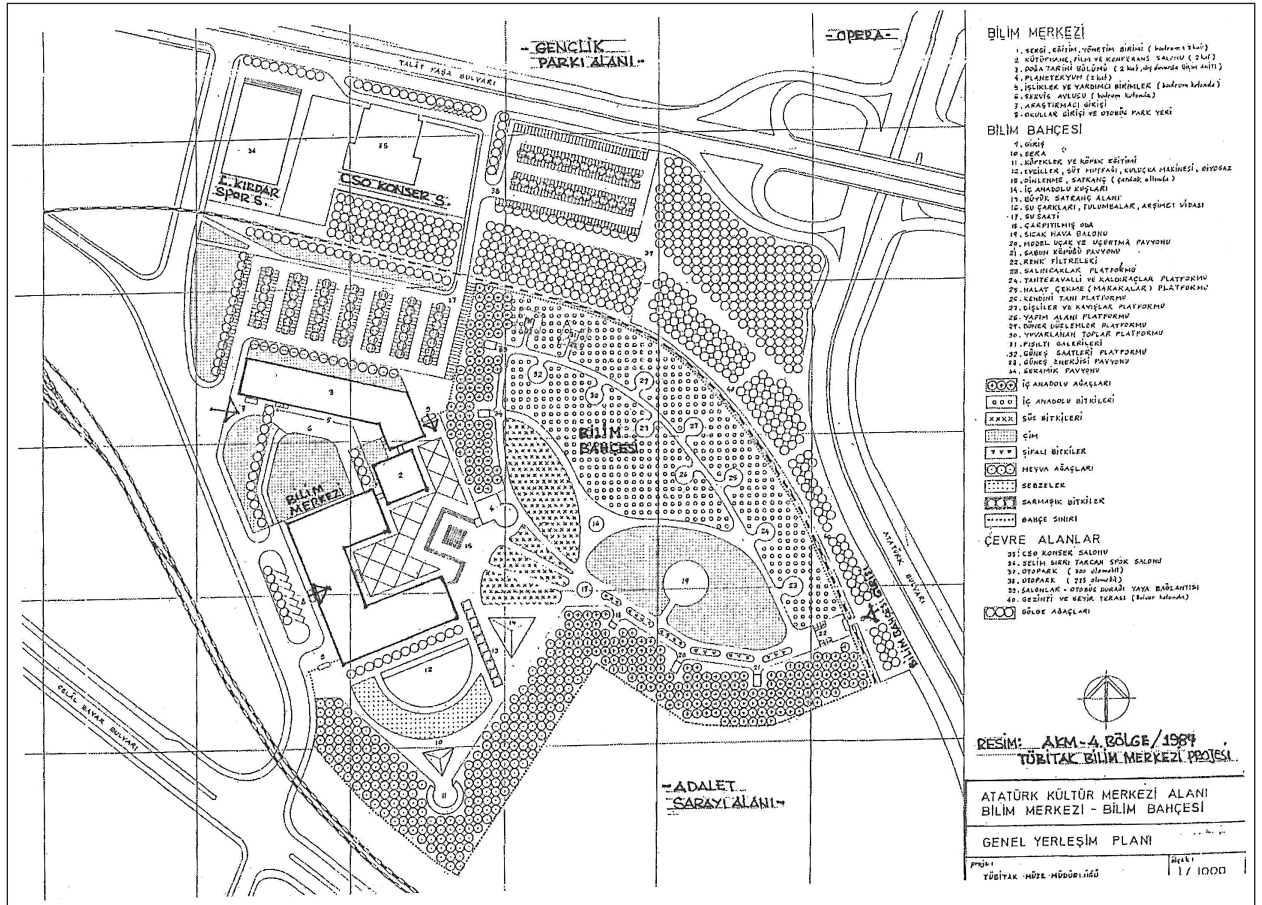
22 Hazırlanan ve dönemin ilgili bakanlığınca onanan bu şema, aradan geçen sürede alan için elde edilen projelerin dâhil edilmesiyle sürekli revize edilerek ancak 2001 yılında onaylanmış bir Nazım İmar Planı statüsü kazanmıştır (Altaban, 2009, s. 309).



yerleşim kararlarına kadar geliştirilmiştir (Şekil 13). Ancak 1990 yılında bu alanda konser salonunun yapılmasına kesin olarak karar verilmesiyle bu girişim de sonuçsuz kalmıştır.

Konser salonu aslen, yukarıda da belirtildiği gibi, AKM Alanları 1. Bölgede, yani eski hipodrom alanında yer alması planlanan işlevlerden biridir. 1987 yılı itibarıyla inşası sona yaklaşan Müze-Sergi-Folklor-Kütüphane binasının ardından konser salonunun kültür merkezinin ikinci önemli bileşeni olarak gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Milli Komite'nin 1987 yılı başında yaptığı toplantıda "1. Bölgenin yeniden tanzimine ve alana ait 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planında yapılması önerilen Kültür Yapıları Kompleksi içinde yer alan yapıların daha sonra kademeli olarak yapılabileceği düşünülerek Konser Salonunun etüd ve proje çalışmalarına hemen başlanması-

na, inşaatının da 2 yıl içinde bitirilmesine" karar verilmiştir (Millî Komite II. Toplantı Kararları, 1987). Aynı toplantıda alınan kararla kurulan ve farklı disiplinlerden meslek insanlarının da davet edildiği Alt Komite 1987 yılında toplanmaya başlamıştır. Alt Komite toplantılarında zaman zaman tek işlevli bir yapı olmak yerine opera, bale, tiyatro gibi işlevlere cevap verebilen çok amaçlı bir bina olarak düşünülmesi gerektiği gündeme gelmişse de nihayetinde konser salonunun AKM Alanları 1. Bölgede bağımsız, fakat mevcut ve sonradan eklenecek kültürel işlevlerle ilişkili bir biçimde yer almasına karar verilmiştir. Ancak 1990'lara gelindiğinde farklı aktörlerin etkileri ile süreç farklı bir doğrultuda ilerlemeye başlamıştır. Önce Güzel Sanatlar Genel Müdürlüğü tarafından mevcut CSO konser salonuna ek olarak yapılması talep edilen Devlet Klasik Türk Müziği ve Türk Halk Müziği Koroları



Şekil 13. AKM 4. Bölgede yer alması planlanan Bilim Merkezi ve Bilim Parkı.

Kaynak: Altaban, 2009, s. 310.

Binasının 4. Bölgede yapılmasına, sonrasında ise konser salonunun tüm bileşenleri ile AKM Alanları 1. Bölgede ve inşası tamamlanan Müze-Sergi-Folklor-Kütüphane binası komşuluğunda değil, 1960'lardan bu yana kullanımda olan mevcut CSO konser salonunun da bulunduğu AKM Alanları 4. Bölgede mevcut tesislerden yararlanılarak yapılmasına, Millî Komitenin 14 Aralık 1990 tarihli 5. Toplantısında karar verilmiştir (*Millî Komite V. Toplantı Kararları*, 1990).²³ Bu karar konser salonuyla ilgili süreçte yeni pek çok tartışmayı beraberinde getirmiş olsa da alana ilişkin olarak verilen nihai işlev tayini niteliğindedir.

Bu tartışmalardan gündemi en fazla meşgul edeni, yapılacak konser salonunun mimari projesinin nasıl elde edileceğine ilişkindir. Projenin kısa sürede gerçekleştirilme isteği ve Şef Güner Aykal'ın Leipzig'deki Gewandhaus konser salonunu örnek göstermesi üzerine Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1991'de kendi belirlediği 19 mimarlık ofisinden teklif ister, üçünden geri dönüş alabilir ve verilen tekliflerden Leipzig'deki konser salonuna en çok benzeyeni uygulamak üzere seçer (İdil, 1991, s.62). Ancak TMMOB Mimarlar Odası, Mimarlar Derneği 1927 ve Serbest Mimarlar Derneği gibi meslek kuruluşlarının itirazları ve kurumlar arası yoğun müzakereler sonucu bakanlık, 1992 yılının mayıs ayında, "Atatürk Kültür Merkezi Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası Konser Salonu ve Koro Çalışma Binaları" için ulusal mimari proje yarışmasına çıkar. Aynı yılın ekim ayında sonuçlanan yarışmayı Semra ve Özcan Uygur çifti kazanır.

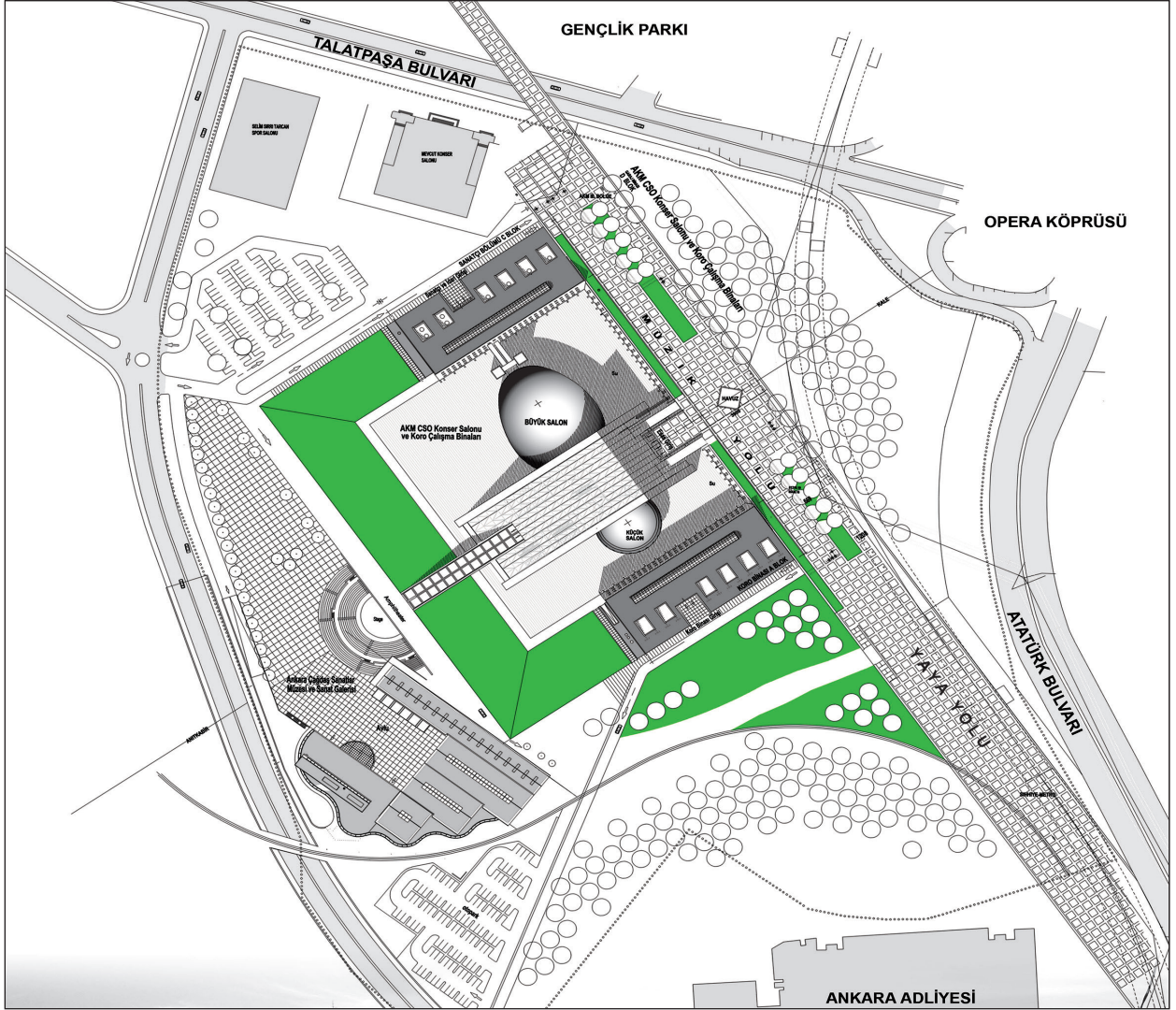
Proje, yarışma jürisi tarafından gücünü basitliğinden alan, özgün bir ana fikir etrafında gelişen bir proje olarak dikkat çekici bulunmuş ve jüri raporunda projenin "belirli bir zaman kesimi için geçerli olabilecek bir tasarım dili ile ele alınmış bir yapıdan çok, kent ölçeğinde zamanla eskimeyecek bir simgesel davranış ortaya koymuş" olmasına vurgu yapılmıştır (CSO Konser Salonu Yarışması Ardından, 1992, s. 62). Ankara'nın Erken Cumhuriyet Dönemi'nden itibaren en önemli akslarından biri olagelen Atatürk Bulvarı'nın şehrin iki önemli merkezi olan Ulus ile Kızılay arasında kalan bu bölgesinden Ankara Kalesi'nin ve Anıtkabir'in görünür olması, proje müellif-

leri için önemli bir referans olmuştur. Konser salonlarının iki yanında toplandığı üçgen prizmatik kütle Kale-Anıtkabir aksına yerleştirilirken, prizmanın bu görünürlüğü vurgulayacak şekilde transparan yapılması projenin ana kararlarından biri olarak öne çıkarılmıştır (Şekil 14 ve 16). Bu aksa dik olarak konumlanan yaya yolu (Müzik Yolu) ise bir yandan Atatürk Bulvarı'ndan yapının ana girişine erişimi sağlarken, diğer yandan da -her ne kadar hiçbir zaman inşa edilememiş olsa da- Talatpaşa Bulvarı üzerinden geçmesi planlanan bir yaya köprüsüyle Gençlik Parkı'yla ve böylece AKM Alanları'nın geri kalanıyla yaya bağlantısı kurmayı hedeflemiştir.

Yarışmanın sonuçlanmasının ardından Ekim 1993'te Uygur Mimarlık ile bakanlık arasında proje sözleşmesi imzalanır ve Aralık 1997'de temel atılarak konser salonunun inşasına başlanır. Bu esnada alanda yıkılmadan kalan eski cer atölyeleri Kültür ve Turizm Bakanlığının önerisi üzerine 1995 yılında koruma kapsamına alınır. Atölyelerin restore edilerek modern sanatlar merkezi olarak yeniden işlevlendirilmesine karar verilir ve bu iş için de Uygur Mimarlık yetkilendirilir. 2000 ila 2002 yılları arasında projelendirilen merkezin restorasyonu ve yeni ek birimlerinin inşası 2010 yılında tamamlanarak yapı "Cer Modern" adıyla hizmete girer (Şekil 15).

Eski cer atölyelerinin modern sanatlar merkezi olarak projelendirilip restore ve ek birimlerinin inşa edilmesi nispeten daha kısa sürede tamamlanabilirken -ki aslında on seneyi bulan bu süre de hâlâ hiç de azımsanmayacak bir uzunluktadır- CSO konser salonu projesinin elde edildiği yarışmanın sonuçlanmasıyla faaliyete girmesi arasında yaklaşık üç katı süre geçmiş, 29 yıla yayılan süreç 2021 yılında sonuçlanabilmiştir. Bu süreçte projede de revizyonlar yapılmış, ana fikir ve mekân organizasyonu değiştirilmemekle birlikte, örneğin, konser salonu kütleleri, akustik danışmanlarıyla yapılan çalışmalar ve benzer yurtdışı örneklerin etüt edilmesinin ardından bugün gerçekleşmiş hâlini gördüğümüz yumurta formuna evrilmiştir. Yapının inşaatının sürekli sekteye uğramasıyla alan, 2000'lerin ilk on yılı boyunca atıl bir şantiye sahası olarak kalmış, hatta alana "Sihhiye çukuru", "CSO çukuru" gibi adlandırmalar yakıştırılmıştır. 2017 yılında

23 Bu kararda dönemin Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası Şefi Güner Aykal'ın isteğinin ve Millî Komiteye de başkanlık eden Cumhurbaşkanı ile doğrudan görüşmelerinin etkili olduğu, çoğunlukla yapının yerinden çok, elde edilme şekline yoğun bir biçimde itiraz eden TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi toplantılarında, dönemin köşe yazılarında ve kimi mesleki yayınlarda da sıklıkla dile getirilmiş bir iddiadır (İdil, 1991).



Şekil 14. CSO konser salonu ve koro çalışma binaları vaziyet planı.

Kaynak: Uygur Mimarlık Arşivi.



Şekil 15. Cer Modern, Modern Sanatlar Merkezi.

Kaynak: Cer Modern Arts Center, t.y.



Şekil 16. Yeni Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası konser salonu.

Kaynak: Atatürk Cultural Center, t.y.

bir kez daha ihalesi yapılarak inşasına hız verilen yapı, 3 Aralık 2020'deki özel etkinlik ile açılmış, ancak pandemi koşulları öne sürülerek kapatılarak eksikler tamamlanacak şekilde inşaata devam edilmiş, nihayetinde 2021 yılında hâlen bazı eksikleri bulunmakla birlikte genel kullanıma açılmıştır (Uygur, 2021) (Şekil 16).²⁴

Senfoni orkestrasına tahsis edilen 2023 kişilik büyük konser salonu (Şekil 17), Çok Sesli Koro, Türk Halk Müziği Korosu, Türk Sanat Müziği Korosu ve Halk Dansları Topluluğunun çalışmaları için tasarlanan 512 kişilik küçük salonu, fuayesi, çalışma ve kayıt alanları ile diğer ikincil ve servis birimleriyle yapı, çeyrek asırlık bir ge-

cikmeyle de olsa tamamlanabilmiştir. Benzeri tarihi ve modern yapılarda olduğu gibi “mimari endamıyla dikkat çeken kompleks, dışavurumcu tektonik tavrı, tasarıma altlık oluşturan kavramsal çerçeve ve program yorumu, malzeme kullanımı ve teknik uygulama detayları açısından çok katmanlı bir tasarım ve anlam kurgusuna” sahip olarak nitelendirilmektedir (Özgenel, 2023, s. 48). Türkiye’de sadece senfonik müzik icraatı için inşa edilen ilk yapı olma özelliği taşıyan yapı, 2022 yılında XVIII. Ulusal Mimarlık Sergisi ve Ödülleri programı kapsamında Yapı Dalı Ödülü’ne de layık görülmüştür (Özgenel, 2023). Bu çalışmada; incelenen alanın dönüşümü de hem

24 Yapının yarışma sürecinden açılışına kadar geçen süredeki değişimleri, inşasındaki gecikmeleri detayıyla anlatan söyleşi için bkz.: (Köküm, Özbay ve Soylu, 2021)



Şekil 17. CSO Konser Salonu, büyük salon.

Kaynak: Atatürk Cultural Center, t.y.

ana işlev olan konser salonunun artık gerçekleştirilmiş olması hem Cer Modern gibi bir merkezin de hayata geçirilebilmiş olmasıyla -şimdilik- tamamlanmıştır.²⁵

Sonuç

Tarihte sürekli yerleşim görmüş kentlerin gelişmesinde dönemler arası süreklilik de en az kopuşlar ve sıçramalar kadar yön verici etkiye sahiptir. Bu sürekliliğin iki temel ekseninden söz edilebilir: birincisi, kentin örgütlenme biçiminin sürekliliği, yani ekonomik etkenlerin, üretimin ve kentler arasındaki özellikle ticari ilişkilerin sürekliliği; ikincisi ise mekânsal süreklilik, yani coğrafyanın, kent morfolojisinin ve yapı stokunun sürekliliği. Eğer incelenen kent bir doğal afet veya bir düşman saldırısı sonucu tamamen terk edilmemişse -ki Ankara için ikisi de söz konusu değildir- bu iki eksenindeki sürekliliğin farklı tarihsel dönemlerde hiçbir zaman tamamen

ortadan kalkmadığı iddia edilebilir. Roma Dönemi'nde eyalet başkenti olan Ancyra, Anadolu Bizans egemenliğinden çıktığı zaman mutlaka değişimler geçirmiştir ve idari niteliğini kaybetmiştir ama kentler arasındaki ticari ilişkiler bu dönemde tamamen ortadan kalkmış değildir. Anadolu'da yollar tekrar güvenli hâle geldiğinde kentin yeniden önemli bir ticaret merkezi hâline gelmesi bir yenilikten çok geçmişten gelen ilişkilerin sürekliliği ekseninde anlaşılmalıdır. Kent morfolojisi açısından bakıldığında, Tanzimat Dönemi'nde Ankara'nın vilayet merkezi olmasıyla oluşmaya başlayan yeni bir kent merkezinin Cumhuriyet'in erken dönemindeki kamu yapılarının yer seçiminde belirleyici olması sadece bir tesadüf değildir. Benzer şekilde, Ankara'nın Millî Mücadele'nin merkezi seçilmesinde demiryolu bağlantısının öneminden genellikle söz edilir. Ama Osmanlı Devleti'nin demiryolları politikasında Ankara'nın neden demiryollarının yön-

25 Bu dönüşüm gerçekleşirken geçmişin izlerinin çoğunun silinmiş olması ise dönüşümün nasıl ele alındığını gösteren bir başka tartışma konusudur. Demiryolu bakım ve onarım tesislerinin, toptancı halinin taşınması, alanda bulunan diğer depolama işlevli yapıların 1980'lerin başında yıkılması ne kadar bu alanın bir kültür ocağı olarak yeniden kurulabilmesi için gerekliyse de 1983 yılında elektrik fabrikasının 1989 yılında da havagazı fabrikasının üretimine son vermesi ile endüstriyel niteliğini kaybeden bölge için eski endüstri yapılarının yeniden kullanılma alternatiflerinin düşünülmemiş olması kaçırılmış bir fırsat olarak görülebilir. Hemen Celal Bayar Bulvarı'nın diğer yanında bulunan eski cer atölyeleri bir modern sanatlar merkezi olarak yeniden işlevlendirilebilirken alana endüstriyel karakteri kazandıran başat öğelerin sonuncusu olan havagazı fabrikasının 2006 yılında yıkılması ile bölgenin endüstriyel geçmişinden kalan izler neredeyse tamamen kaybolmuştur. Cer Modern projesi alanın endüstriyel geçmişini günümüze taşıyan tek yapı olarak kalmıştır.

lendirildiği bir kent olduğu genellikle göz ardı edilir. Bu ve bunun gibi dönemler arası ilişkiler aslında kentlerin tarihinin yazılmasında sürekliliklerin de en az kopuşlar ve sıçramalar kadar önemli ve kentsel gelişime yön verici olduğunu göstermektedir. Bugün CSO konser salonunun yer aldığı alanın 19. yüzyıl sonlarından itibaren nasıl biçimlendiği, modernleşme sahnesi olarak öne çıkarılan kentin modernleşmesinde sahne arkasında nasıl görevler üstlendiği ya da en basitinden Cer Modern'in adındaki "cer" kelimesinin nereden geldiği ancak o dönemlerden başlayan sürekliliklerin incelenmesiyle anlaşılabilir. Bu yüzden, bu çalışmada askıya alınan yaklaşımlardan birincisi, yani kentlerin tarihini ancak fasıllı olarak anlatabilen yaklaşım, diğer yaklaşımları dışarıda bırakacak bir yöntem olarak tercih edilmemelidir. Kentlerin tarih yazımında sürekliliklerin de kopuşlar ve sıçramalar kadar açıklayıcı olabileceği çalışmada incelenen örnekle ortaya konulabilmiştir.

Askıya alınan ikinci yaklaşım, yani kentlerin planlı dönemlerinin tarihini planlama tarihlerinin birikmesi olarak yazma yaklaşımı da burada incelenen örnekte konudan oldukça uzak dışsal bir veri olarak kalmaktadır; çünkü yukarıda açıklamaya çalışıldığı gibi alana ilişkin olarak Cumhuriyetin ilk yıllarında getirilen plan kararları genellikle var olan gelişmeler veya rasyonel kararlar çerçevesinde alınmıştır. Demiryolunun kente ulaşmasından Erken Cumhuriyet Dönemi'ne kadar olan sürede ortaya çıkan gereklilikler kendiliğinden bir gelişme ile cevap bulurken, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde ortaya çıkan yeni ihtiyaçlar ve önceki dönemden gelen işlevler ile bu işlevlere hizmet veren yapılar, iki planlama sürecinde alana ilişkin alınan kararlarda yönlendirici olmuştur. Dolayısıyla bu çalışmanın konusu olan endüstri bölgesi, planlama kararları ile şekillenmekten öte, planlama sürecini yönlendirerek bir bakıma kendi planını zorunlu kılmıştır. Ankara 20. yüzyılda sürekli planlı olarak gelişmiş bir kenttir, ama bu planlar hiçbir zaman boş bir kâğıt üzerine çizilmemiştir. Ankara'nın Erken Cumhuriyet planlama çalışmalarına ilişkin alışlageldik "sıfırdan başlama" ya da "yoktan var etme" söylemi, eski endüstri bölgesinin kendi özgün tarihi için geçerli değildir.

Tüm özgümlükleri bir yana, incelenen alanın dönüşümünde, dünyada pek çok örneği görülebilecek şekilde artık kentin merkezinde kalmaya başlayan ve çevresel anlamda olumsuz etkileri görülen bir eski endüstri alanının yeniden ve kültür odaklı olarak işlevlendirilmesinden farklı bir durum söz konusu değildir. Alanın farkı, endüstriyel

işlevlerin tamamen kente hizmet eden endüstriler olması ve hizmet ettiği kentin de yeni cumhuriyetin başkenti olmasından kaynaklanmaktadır. Osmanlı'dan kopuşun simgesi olarak kurulmak istenen yeni başkent, modern bir kent olarak kurulmak istenmiş; kurumlar, yapılar ve kentsel mekânların yanı sıra modernliğin dönemindeki en önemli teknolojik gelişmeleri olarak kente elektrik ve havagazı gibi altyapıları sağlayan fabrikalar bu alanda uzun süre kente hizmet etmişlerdir. Ankara yeni rejimin modernleşme sahnesi ise bu endüstrilerin yer aldığı alanın da modernleşmenin sahne arkası olarak nitelendirilmesi bu yüzdendir. Ancak bu denli tanımlı bir görev üstlenen alanın yaklaşık tam bir yüzyıl sonra konser salonu ile nasıl bir rol üstleneceği tartışmalıdır. Ankara artık bir modernleşme sahnesi olmaktan tamamen çıkmış ve başkentlikten kaynaklanan, devlete bağlı sanat kurumları ve müzeler üzerinden okunabilecek sanat odağı olma niteliğini, özel sektörün İstanbul'da yoğunlaşan sanat yatırımları nedeniyle kaybetmeye başlamıştır. Böyle bir Ankara'yı hâlen bir kültür başkenti hâline getirmek için son derece kapsamlı ama elde etmesi de bir o kadar zahmetli projelerle bir kültür merkezi yaratmayı arzulamak, -yukarıda da değinildiği gibi- yaklaşık yetmiş yıllık bir ideali eksik bir biçimde gerçekleştirmeye çalışmaktır. Nitekim Atatürk Kültür Merkezi hayal edildiği şekilde gerçekleşmesi artık mümkün olmayan bir projeler toplamıdır: Millet Bahçesi olarak yeniden yapılmaya çalışılan hipodrom alanı içinde tek başına kalmış müze-sergi-folklor-kütüphane yapısı, projesi elde edilmiş olsa da yapımına hiç başlanmayan bir opera-tiyatro-kongre salonu kompleksi ve onlardan uzakta tek başına bir rol yüklenen CSO konser salonu. Ankara'ya yakıştırılan "Türkiye modernleşmesinin sahnesi olma" metaforu üzerinden okumak gerekirse, konser salonunun alanı sahne arkası olmaktan çıkıp sahnenin kendisi hâline gelmeye aday olmuş, konser salonu da komşuluğundaki Cer Modern ile birlikte bu sahnedeki başrole soyunmuştur. Her iki yapının da müellifi olan Uygur Mimarlık tarafından da dile getirildiği gibi, CSO Konser Salonu ve Cer Modern birlikteliğinin Ankara için nitelikli bir kültür jeneratörü olma potansiyeli bulunmaktadır (Uygur Mimarlık, 2015). Ancak yine müelliflerin dile getirdiği gibi, Ankara'nın artık ne denli bir kültür odağı olduğu, yeni salonun eskisinin 1970'lerde gördüğü gibi yoğun bir rağbet görüp görmeyeceği de anlaşılabilir kaygılardır (Köküm, Özbay ve Soylu, 2021, s. 39). CSO konser salonu gerçekten ülkede benzeri olmayan bir yapı niteliğindedir. Ancak, yapı kendi içinde ne kadar başarılı olursa olsun, Erken



Cumhuriyet Dönemi Ankara'sında olduğu gibi kolektif bir modernleşmeye eklenemeyen tekil yapının denli kültür odağı hâline gelebileceğini ve 2000'lerin Ankara'sında ne denli dönüştürücü bir etki yaratabileceğini zaman gösterecektir.

Kaynakça

- Akgün, N. (1996). *Burası Ankara*. Ankara Kulübü Derneği.
- Aktüre, S. (1978). *19. yüzyıl sonunda Anadolu kenti mekansal yapı çözümlemesi*. ODTÜ Mimarlık Fakültesi.
- Altaban, Ö. (2009). Atatürk Kültür Merkezi (AKM) projesinin 1970-1980 öyküsü ve sonrası. S. Kayasü (Ed.), *Gecekondu, dönüşüm, kent içinde* (s. 287-325). ODTÜ Mimarlık Fakültesi.
- Ankara 1924 Haritası. (1924). Ankara Harita ve Plan Arşivi (Envanter no: H004). Vehbi Koç Ankara Araştırmaları Uygulama ve Araştırma Merkezi (VEKAM) Kütüphane ve Arşivi, Ankara.
- Ankara Belediyesi. (1954). *Ankara şehri yeni imar planına ait imar komisyonu raporu*. Doğu Matbaası.
- Ankara Nazım Plan Bürosu. (1969). *Adalet Sarayı Yer Seçim Çalışması Raporu* (yayımlanmamış rapor No: 1). Ankara.
- Ankara Nazım Plan Bürosu. (1971). *Kültür Merkezi Projesi Raporu* (yayımlanmamış rapor). Ankara.
- Atabaş, K. (1994). *Yerel yönetimler ve mimarlık* (2. Baskı). Boyut.
- Ataturk Cultural Center. (t.y.). *Uygur Architects* web sayfasından erişildi: <https://www.uygurarchitects.com/site/en/projects/cso.html>
- Avcı, Y. (2017). *Osmanlı hükümet konakları: Tanzimat Döneminde kent mekânında devletin erki ve temsili*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Bademli, R. (1987). Sanayinin yer seçimi süreçleri. İ. Tekeli, Ö. Altaban ve M. Güven (Yay. Haz.), *Ankara 1985'ten 2015'e içinde* (s. 49-54). Ankara Büyükşehir Belediyesi.
- Cengizkan, A. (1994). Bir başkent in yıkılışı. *Bir başkent in oluşumu içinde* (s. 84-89). TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi.
- Cengizkan, A. (2004). *Ankara'nın ilk planı: 1924-25 Lörcher Planı*. Ankara Enstitüsü Vakfı ve Arkadaş Yayıncılık.
- Cer Modern Arts Center. (t.y.). *Uygur Architects* web sayfasından erişildi: <https://www.uygurarchitects.com/site/en/projects/cermodern.html>
- Christensen, P. H. (2017). *Germany and the Ottoman railways: art, empire, and infrastructure*. Yale University Press.
- CSO Konser Salonu Yarışması ardından. (1992) *Mimarlık*, (250), 60-70.
- Günel, G. ve Kılıcı, A. (2015). Ankara şehri 1924 haritası: eski bir haritada Ankara'yı tanımak. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 3(1), 78-104. doi:10.5505/jas.2015.47966
- İdil, B. (1991). Devlet konser salonu serüveni devam ediyor. *Arktitekt*, (3), 62-63.
- Jansen, H. (1937). *Ankara imar planı raporu*. (M. Yenen, Çev.). Aleaddin Kırıl Basımevi.
- Köküm, G., Özbay, H. ve Soylu, M. (2021). CSO Konser Salonu proje müellifleri ile söyleşi. *Serbest Mimar*, (40-41), 24-41.
- Milli Komite II. Toplantı kararları. (1987). Ankara.
- Milli Komite V. Toplantı kararları. (1990). Ankara.
- Ortaylı, İ. (2000). 19. yüzyıl Ankarası'na demiryolunun gelişi, hinterlandının ve hinterlanddaki üretim eylemlerinin değişimi. A. Tükel Yavuz (Ed.), *Tarih içinde Ankara* (2. Baskı) içinde (s. 207-219). ODTÜ ve Ankaralılar Vakfı.
- Özgenel, L. (2023). Katmanlararası müzakere: AKM Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası Konser Salonu. *Mimarlık*, (429), 48-53.
- Özyüksel, M. (2016). *The Berlin-Baghdad railway and the Ottoman Empire: industrialization, Imperial Germany and the Middle East*. I.B.Tauris.
- Rathmann, L. (2001). *Alman emperyalizminin Türkiye'ye girişi*. (R. Zarakolu, Çev.) (3. bs.). Belge Yayınları.
- Saner, M. (2004). *The transformation of old industrial district of Ankara and political actors*. [Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi]. <https://avesis.metu.edu.tr/yonetilen-tez/798dbc15-693c-464e-a444-aed2bbf5f80c/the-transformation-of-old-industrial-district-of-ankara-and-political-actors>
- Saner, M. (2015). Demokratik çözümme: Ankara'da kültüre yenik düşen kültür merkezi ideali. *Arredamento Mimarlık*, (292), 82-90.
- Saner, M. ve Severcan, Y. C. (2009). Fabrikada zorunlu sorumlu olarak barınmak: Ankara Maltepe elektrik ve havagazi fabrikası konutları. A. Cengizkan (Ed.), *Fabrikada barınmak: Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Türkiye'de işçi konutları, yaşam, mekân ve kent içinde* (s. 42-76). Arkadaş Yayınları.
- Sarioğlu, M. (2001). *Ankara: bir modernleşme öyküsü (1919-1945)*. Kültür Bakanlığı.
- Tankut, G. (1993). *Bir başkent in imarı*. Anahtar Kitaplar.
- Tanyeli, U. (1999). Bir tarihyografik model olarak gerileme-çöküş ve Osmanlı mimarlığı tarihi. N. Akın, A. Batur ve S. Batur (Ed.), *Osmanlı mimarlığının 7 yüzyılı: "uluslarüstü bir miras"* içinde (s. 43-49). YEM Yayınları.
- T.C. Ankara Şehremaneti. (1929). *Ankara şehrinin Profesör M. Jausseley, Jansen ve Brix taraflarından yapılan plan ve projelerine ait izahnameler*. Hakimiyeti Milliye Matbaası.
- Tekeli, İ. (1994). Ankara'da tarih içinde sanayinin gelişimi ve mekânsal farklılaşması. E. Batur (Ed.), *Ankara Ankara içinde* (s. 171-199). Yapı Kredi Yayınları.



- Tekeli, İ. (2000). Ankara'nın başkentlik kararının ülkesel mekân organizasyonu ve toplumsal yapıya etkileri bakımından genel bir değerlendirilmesi. A. Tükel Yavuz (Ed.), *Tarih içinde Ankara* (2. Baskı) içinde (s. 317-335). ODTÜ ve Ankaralılar Vakfı.
- Tekeli, İ. (2006). Kent tarihi yazımı konusunda yeni bir paradigma önerisi. T. Şenyapılı (Ed.), *Cumhuriyet'in Ankara'sı* içinde (2. Basım, s. 2-21). ODTÜ.
- Uygur, D. (2021). Sıra dışı bir mimarlık öyküsü, CSO. *Arkiv*. <https://www.arkiv.com.tr/proje/ataturk-kultur-merkezi-cumhurbaskanligi-senfoni-orkestrasi-konser-salonu-ve-koro-calisma-binalari/3130>
- Uygur Mimarlık. (2015). Cer Modern Sanatlar Merkezi. B. Binat ve N. Şık (Der.), *Vitra Çağdaş Mimarlık Dizisi 4: Kültür Yapıları* içinde (s. 210-215). Vitra.
- Vardar, A. (1989). Başkent'in ilk planları. *Planlama*, (2-3-4), 38-50.
- Yavuz, E. (2000). 19. Yüzyıl Ankarasında ekonomik hayatın örgütlenmesi ve kent-içi sosyal yapı. A. Tükel Yavuz (Ed.), *Tarih içinde Ankara* (2. Baskı) içinde (s. 195-206). ODTÜ ve Ankaralılar Vakfı.