

[1950'lere doğru Türkiye'de kentler -4] Kent merkezleri, üretim ve eğitim

1950'li yıllarda tek ve görkemli merkezlere sahip birkaç büyük kent, küçük ölçekli, kent içindeki fabrikalarda, üretim-sanayi bakımından esnaf üretiminin egemen olduğu ve eğitim kuruluşları ve eğitim hiyerarşisi bakımından eğitim talebi ile dengeli bir kurumsal altyapıya sahipti.



Akın Atauz



18/12/2021

aatauz@yahoo.com

Kentlerin, ama özellikle **Türkiye**'deki büyük kentlerin, son üççeyrek yüzyılda geçirmiş olduğu dönüşümü kuşbakışı görmek ve değerlendirmek için başlattığımız bu dizide, daha önce bu değişimin genel özelliklerini ve neden bu tür bir bilgiye ya da iç görüye gereksinim olduğunu ele almıştık. [İkinci yazıda](#) biraz yöntem üzerine tartışmış, [üçüncü yazıda](#) da kentlerdeki konut ve mahalle dokusu üzerinde durmuştuk.

[İlk yazıda](#) da belirtildiği gibi, kentlerin nereden nereye geldiği ile ilgili değerlendirmeyi birçok kentsel boyut ve ekolojik ölçütler, kirlenmeler vb. gibi konularda bir geçmiş güzelleme yapmak amacıyla değildi. İklim değişikliği nedeniyle geliştirilmesi gereken kentsel programlar ve plan nedeniyle, olabilirlikleri anımsamayı, yeniden düşünmeyi ve uyarlamayı, kaybedilenlerin gerçekten kaybedilmesi gerekip-gerekmediğini bir kez daha değerlendirmeyi ve sorun çözmede daha küçük ölçeklerde daha dayanışmacı ve demokratik teknikler geliştirebilmek için uygulanabilir/ gerçek örnekleri bilince çıkarmayı amaçladığımızı da belirtmiştik.

Kent merkezleri ve ticaret

Kentlerin devleşmemiş, saçaklanmamış ve oldukça derişik bir yapıda olduğunu belirtmiştik. 1950’li yıllarda merkezler, o kentin bütün özelliğini ve kimliğini yansıtan bir çekirdek gibidir. Kente ait bütün özelliklerin özetlendiği bir yer olarak olabildiğince görkemli, kişilikli kent parçalarıdır. Kentin yerel kültürüyle bağlantılı bölümlerini de barındırmakla birlikte, aynı zamanda dış dünya ile kurulmuş olan ilişkilerin/ yeniliklerin ve modanın gündelik yaşama yansıyan vitrinleridir.



Yoğunluğun ve devingenliğin/ dinamizmin yüksek olduğu bu bölgelerdeki yapılar daha özenli, mimari estetik bakımından görkemli ve gösterişlidir. Sokak ve meydan/ meydancık dokusu ise genellikle bütün kent merkezleri tarihsel bir geçmişe yaslandığı için, oldukça organik bir yapıda ve yayalar için daha elverişli bir durumdadır. Kültürel etkinliklerin ve eğlencenin/ gece yaşamının, aynı zamanda kentin sıra dışı/ marjinal sayılabilecek serüvenci arayışlarının da merkezidir; bu nedenle de çok çağırıcı, çekici ve renkli kent bölgeleri niteliğindedir.

Kentler tek merkezli olmamakla birlikte, hemen her kentin çok önemli ve başat bir ana ticaret merkezi bulunmaktaydı. **İstanbul** ve **İzmir** için coğrafi biçimleniş nedeniyle, geleneksel olarak güçlü ikinci merkezler söz konusuydu. **Ankara**’da ise, **Yenişehir**’in gelişmesiyle birlikte ikinci merkez (Kızılay) oluşmaya başlamıştı. Merkezlerdeki bu yarılmayı en özet biçimde ifade edebilecek kavram “modernleşmedir” ve kentlerin/ merkezlerin geleneksel ve modern ile ilişkilerin türüne ve yoğunluğuna göre oluşan “ikili” yapıyı (ve daha sonraları “post-modern” ve “muhafazakarlaşma” vb. gibi) terimlerle de tartışacağız.

Hiçbir büyük kent tam olarak tek merkezi olmamakla birlikte merkezi hizmetler ve işlevler (perakende ve toptan ticaret, finans ve yönetim hizmetleri; iletişim/ ulaşım

hizmetleri, otel/ restoranlar; kültür ve eğlence yerleri vb.) bakımından kentsel merkezler arasında bir hiyerarşı söz konusuydu. Bu sistem kentsel yaşamın kent işletmeciliği ve ulaşım/ kamusal maliyetler vb. bakımından etkinliğini sağlıyordu.



Üretim

Kentsel üretimler bakımından egemen olan tür bütün kentler için küçük retimlerdi. İstanbul için kent içinde (ve giderek çeperlerde) fabrika düzeyinde üretim yapan işyerleri az da olsa mevcuttu. Türkiye'nin sermaye birikimi açısından henüz sanayi yatırımları yapabilecek düzeye gelmiş toplumsal kesimi/ sermaye sahibi burjuva sınıfı çok cılızdı; bu nedenle başlangıçta (bu yazılarda tartıştığımız dönemin başlarında yani, II. DS sonrasında) kentlerde henüz bir "sanayi" varlığından söz edilemez.

Kentsel retim daha çok atölye-fabrika arası düzeyde, inorganik enerji ve basit makinalar (ileri olmayan teknoloji) kullanan, emek yoğun, iç bölümü ve iç örgütlenmesi vb. bakımlarından, modernleşmemiş işyerleri biçimindeydi. Daha çok gıda, tekstil, ahşap ve metal eşya üretimi vb. sektörlerinde yoğunlaşmıştı. Bu dönemin ortalarına doğru (1960'larda), küçük ve orta ölçekli kentsel üretimler için merkezi yönetim tarafından kent çeperlerinde, "sanayi siteleri" / organize sanayi bölgeleri **OSB** denilen altyapılar geliştirdi. (OSB'leri kentlerin geleceği bakımından ayrıntılı bir tartışılmasına gereksinim var.)



“Sanayi” üretimine giren “burjuvaların” mülkiyetindeki “fabrikaların” (bazı kentlerdeki kamuya ait fabrikaların da) yer seçimi kentin içinde ve çeperinde veya kentteki uygun ceplerdeydi. Ölçek bakımından kamuya ait olanlar büyük, özel sektöre ait olanlar küçük-orta ölçek düzeylerindeydi.

Kentsel istihdam da sanayinin emek yoğun teknolojisine uygun, genellikle kayıtsız ve sigortasız/ güvencesizdi. “Sanayideki” büyümeyi beslediği için işsizlik oranlarının yüksek değildi. Sendikalaşma, ücretlerin düşük olduğu bu ortamda işçi sınıfı için umut olabiliyordu ve geliyordu.

Eğitim

İlkokullar ve okullaşmanın yaygınlaşması için ilkokulların sıklığı/ konumlanması önemseniyordu. Cami ve mescitlerin geleneksel kentlerdeki mahalle merkezi olma özelliği modern kentte yerini ilkokullara bırakmıştı. Böyle bakıldığında “mahalle”yi en fazla tanımlayan öge ilkokullar olarak düşünülebilir. Her mahallede çocukların yürüyerek gidebilecekleri mesafede bir ilkokul bulunuyordu. İlkokullardaki eğitimin niteliği de yaklaşık olarak bütün okullar için aynı standarttaydı, yeterliydi ve gelişkindi. Özel okullar hiç yok denilecek kadar azdı. Okullar ve mahalleler bu nedenle keskin bir sınıf ayrımı yansıtacak toplumsal bir yapıda değildi.

Kentlerdeki ortaokullar ve liseler de genellikle yine yürüyüş mesafesi içinde veya en çok bir kamu taşıtı kullanılarak erişilecek bir uzaklıkta bulunuyordu. Liseler çok sık olmamakla birlikte (kız ve erkekler için ayrı ve kız liseleri daha seyrek) kentsel eğitim ağının bir parçası olarak kent mekanına dengeli bir biçimde dağılmış durumdaydı. Ayrıca kız ve erkek çocuklar için meslek ortaokulları ve liseleri vardı. Bu okullar bakımından belki bir sınıf ayrımının söz konusu olduğu söylenebilir. Meslek okulları daha çok yoksul ve bazı orta sınıflara ve orta sınıf/ muhafazakar ailelerin kız çocukları içindi.



Lise üstü eğitim oldukça küçük bir kentli grup için geçerliydi. Daha çok üst sınıflar ve koşullarını zorlamayı göze alabilen orta sınıf kentli ailelerin çocukları için söz konusuydu. Üniversiteler sadece İstanbul'da (İstanbul Üniversitesi ve İstanbul Teknik Üniversitesi) ve Ankara'da (Ankara Üniversitesi) bulunuyordu. Özel üniversiteler 1960'lerin ortasında tartışmalı bir biçimde açılmaya başladı ve **AYM** tarafından kapatıldı. **1980 Anayasası**'yla, yeniden oluşturuldular. Yüksekokullar sayıca oldukça azdı. İzmir'de de sadece bir yüksekokul vardı. Ankara'da (Gazi Eğitim Enstitüsü) ve özel bir statüsü olan **Konservatuar ve Kara Harp Okulu**, İstanbul'da çeşitli meslek yüksekokulları ve askeri okullar (Deniz ve Hava Harp Okulları) vardı. Özetle kentlerdeki eğitimin ve okul sisteminin en belirgin özelliği bir sınıf atlama aracı olarak değil, gerçekten öğrenme/ gelişme ve nitelikli bir insan olma arayışı ile daha gerçek ve içten bir bağ kurmuş olmasıdır denilebilir. Bu anlayış içinde kent ortamı doğal olarak öğreten, insanı geliştiren ve bilgi ile ilişkilenererek kendini yüceltmenin, sakin yatağı/ bereketli çevresi gibi işlev görmektedir. Savaşın hemen ertesinde kentler hiyerarşisi önce İstanbul'daki hızlı büyüme nedeniyle bozulmaya başladı.

Toparlayacak olursak, bu dönemde kentlerin tek ve güçlü/ görkemli merkezlere sahip olduğuna, üretim/ sanayi bakımından küçük ölçeğin/esnaf üretiminin egemen olduğuna ve küçük-orta ölçekli fabrikaların da kent içinde yer seçtiğine; eğitim kuruluşları ve eğitim hiyerarşisi bakımından kentlerde eğitim talebi ile dengeli bir kurumsal altyapı bulunduğu değindik. Gelecek yazıda kentlerde ulaşım hizmetlerinin örgütlenişi ve ulaşım altyapısı üzerinde duracağız. Ve daha sonra da diğer kentsel servisler ve yaşam özellikleriyle yazıları sürdüreceğiz.



Akin Atauz