Bülent Duru, "Gökdelenler ve Kent", **Prof.Dr.Cevat Geray'a Armağan**, Mülkiyeliler Birliği Yayınları, Ankara, 2001, s.331-362.

# Gökdelenler ve Kent*

Bülent Duru**

## Giriş

Hızlı kentleşmenin, bilimsel ve teknolojik ilerlemenin, ekonomik gelişmenin kesişme noktasında yer alan gökdelenler üzerine bir yazı yazma girişiminin alabileceği bir kaç doğrultu bulunmakta. Gökdelenler, öncelikle salt kentsel düşünce çerçevesinde, kentlerin gelişim sürecinin bir aşaması, modern kentleşmenin bir ürünü biçiminde ele alınabilir. Bir başka anlatımla modernizmin ve ussal düşüncenin somutlandığı en görkemli örnekler olarak görülebilir. İkincisi, belki de birincisinin bir uzantısı ya da doğal sonucu olarak, insanın doğaya egemen olmasının simgelerinden, göstergelerinden biri olarak değerlendirilebilir. Bu bağlamda yüksek yapıların çevre ile uyumu, yarattıkları çevre sorunları, insan doğasına uyumluluğu çözümlenebilir. Bir başka açıdan, toplumsal-ekonomik koşullara fazla göndermede bulunmadan, salt mimari bir öğe olarak yaklaşılabilir gökdelenlere. Kent planlaması açısından, gökdelenlerin kent yapılanması içindeki yeri, kentte yarattığı sorunlar (trafik, arsa değerlerinin yükselmesi, kent ekonomisine etkisi gibi) incelenebilir. Bilim ve teknolojideki gelişmelerin, özel girişimin güçlenmesinin,

---

* A.Ü.SBF, **Tartışma Metinleri**, Kasım 2000, No: 26 için hazırlanan bu çalışma Prof.Dr.Cevat Geray'a Armağan'da yayımlanmıştır: Bülent Duru, "Gökdelenler ve Kent", **Prof.Dr.Cevat Geray'a Armağan**, Mülkiyeliler Birliği Yayınları, Ankara, 2001, s.331-362.

** A.Ü.Siyasal Bilgiler Fakültesi

sermayenin belli noktalarda birikmesinin, toprak rantının,[1] yabancılaştırıcı kentsel düzenin, tüketim toplumunun, gelir dağılımındaki dengesizliğin simgelerinden biri olarak da ele alınmaya değer görülebilir gökdelenler.

Bu çalışmada, yukarıda değinilen yaklaşımlara eşit uzaklıkta bulunmaya çaba gösterilerek, 20. yüzyıl kentine egemen olan kent planlaması ve mimarlık anlayışı çerçevesinde, gökdelenlerin kentsel gelişmedeki yeri çözümlenmeye çalışılacaktır. Yazı boyunca, önce, gökdelenlerin tarihsel gelişimi üzerinde durulacak, ardından modern kent planlaması ve mimarlığında yüksek yapıların, gökdelenlerin yeri incelenecek, son olarak da gökdelenlerin modernizmin bir ürünü olduğu, bundan dolayı da gökdelenlerin yarattığı sorunlarla modern kentleşme deneyiminden kaynaklanan sıkıntıların birlikte ele alınması gerektiği biçimindeki postmodernist eleştiri sorgulanmaya çalışılacaktır. Modern kent anlayışının ve mimarlığının dönemin toplumsal gereksinimlerince biçimlendiğini sergileyebilmek, yüksek yapıların gelişimini salt modern mimarlığa, modern kent planlamasına bağlayan yaklaşımların geçerliliğini tartışabilmek, gökdelenlerin yükselişinde, ilgili yasal düzenlemelerde, sermayenin oynadığı rolü gösterebilmek açısından gökdelenlerin ortaya çıktığı toplumsal ve ekonomik yapının, tarih boyunca gelişiminin, kentsel çevreye etkilerinin, kentsel gelişim içindeki yerinin ve yüksek yapılar için getirilen yasal düzenlemelerin ortaya konması yerinde olacaktır.

## Tarih Boyunca Yüksekliğe Verilen Anlam ve Gökdelenler

Yapıların yüksekliğinin ve bu yüksekliğe verilen anlamın her kültürde, her zaman diliminde farklılık gösterdiği biliniyor. Örneğin eski Çin'de imparatorun geçişinin görülmesini engelleyeceği için iki kattan büyük yapılara izin verilmezken[2], İslam kentlerinde yapıların boyunun cami minaresinden uzun olmamasına özen gösterilirdi. Japon kültüründe ise yüksek ahşap zeminin temiz olduğu kabul edilirdi.[3] Tarih boyunca, yerleşim yeri olarak kullanılan ya da

---

[1] Cevat Geray, " 'Çok Katlı Yapı'lar ve Kentsel Toprak Siyasamız", **Prof.Dr. Muammer Aksoy'a Armağan**, Cilt XLVI, No.1-2, 1991, s.225-242.

[2] Larry R. Ford, "Reading the Skylines of American Cities", **Geographical Review**, April 1992, Vol. 82, No 2.

[3] Richard Sennett, **Gözün Vicdanı: Kentin Tasarımı ve Toplumsal Yaşam**, Çev. Süha Sertabiboğlu, Can Kurultay, Ayrıntı, İstanbul, 1999, s.78.

üretim, ticaret işlevlerini gören yapılarda, yükseğe erişme kaygısının ön planda olmadığı, yüksekliğe ve yüksek yapılara daha çok kutsal anlamlar yüklendiğini söylemek yanlış olmayacaktır. İslam'da minarelerin, Hristiyanlık'ta çan kulelerinin göğe yükseltilmesiyle dinsel çağrıların ötelere duyurulabilmesi amaçlanıyordu. Avrupa'da, kilise çanlarına karşı saat kulelerinin yükseltilmesi, kentin kiliseye karşı güç kazanmasını simgeliyordu.[4] Yüksek yapıların kökenini Ortaçağın sonlarına değin götürmek olanaklı. Bu dönemde, kentler arasında en yüksek katedrale sahip olma onurunu kazanmak üzere bir yarışın söz konusu olduğu söylenebilir. Amerika'da ilk gökdelenlerin tasarımında örnek alınan, Venedik St. Mark Meydanı'ndaki çan kulesi böyle bir yarışmanın ürünüydü. 1800'lü yıllara gelindiğinde de durum değişmeyecektir. Londra'da, yeni parlamento binasının yanında yer alan "Victoria Tower", "Big Ben" bir bakıma bu kentin saygınlık simgeleriydi. Dönemin Avrupa kentlerinin çoğunda en azından bir yüksek yapı bulmak olanaklıydı. Bir başka anlatımla yüksek yapıya sahip olmak bir kent ya da devlet için saygınlık ya da üstünlük simgesiydi.[5]

Bu açıdan yüksekliğe modern dünyada da "yüce" anlamlar verildiği, kimi yüksek değerleri simgelediği düşünülebilir. Ancak bu kez yüksekliğe verilen "kutsallığın" ya da önemin ardında dinsel öğeler değil toplumsal, ekonomik etmenler bulunmaktaydı. Günümüz kapitalist kentlerinde yükselen gökdelenler bir açıdan, sermayenin belli yerlerde toplanması, sanayileşmenin, kentleşmenin hızlanması, kentsel toprakların değerinin yükselmesi gibi somut toplumsal gelişmelerin sonucu olarak görülebilirken, bir açıdan da, insanın doğayı denetim altına alma isteğinin, teknolojik gelişmelerin, varsıllığın, gücün,[6] ussallığın simgesi olarak değerlendirilebilmiştir.[7]

---

[4] Turgut Cansever, "Gökdelenler", **Ev ve Şehir**, İnsan Yayınları, İstanbul, 1994, s.270; Sennett, **a.g.y.**, s.79.
[5] Ford, **a.g.y.**
[6] 20. Yüzyılın ilk çeyreğinde pek çok gökdelenin yapımına imza atan Louis Henry Sullivan yüksek yapılar için şöyle diyordu: "Yüksek olmalıdır bina. Yüksekliğin gücüne ve kudretine, coşku vericiliğin ululuğuna ve mağrurluğuna sahip olmalıdır". Bkz. TMMOB, Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, **İstanbul'un Geleceği ve Gökdelenler**, İstanbul, 1991, s.17.
[7] Ütopik öğeler barındıran kent tasarımlarında gökdelenlere başat bir yer verilmesinin ardında kuşkusuz, yüksek yapıların teknolojinin ulaşabileceği son nokta olarak görülmesi yatıyordu. Gelecegin kentini biçimlendiren yapıların da geleceğin teknolojisinin bütün olanaklarını sergilemesinden doğal bir şey olamazdı. Yirminci yüzyılın ütopik kent tasarımlarının bir bölümüne (Örneğin, Le Corbusier'in "Radiant City"si ve Paris için tasarladığı "Plan Voisin"e, Antonio Sant'Elia'nın "La Citta Nuova'sına) giderek kalabalıklaşan, işlevleri artan, bir noktada sıkışan geleceğin

**Kavramın Ortaya Çıkışı**

İngilizce'de gökdelen (skyscraper) sözcüğüne 18. yüzyılda, denizcilik argosunda bir geminin en yüksek direğini,[8] ya da yüksekte dalgalanan bayrağı anlatmak için, 1840'lı yıllarda ise Amerika Birleşik Devletleri'nde, uzun boylu kişileri betimlemek üzere başvuruluyordu. 19. yüzyılın sonuna doğru uzun boylu atlarla beyzbol ve kriket topları için de gökdelen sözcüğü kullanılmaya başlanmıştır.[9] Gökdelenin, günümüzdeki anlamını bulabilmesi için, Chicago'da, 1855'de, ilk çok katlı yapının yükselmesini beklemek gerekmiştir.[10] Akademik yazında gökdelenlerden ise, ilk kez, 1883 yılında, John Moser'in "American Architect and Building News"de yayınlanan bir makalesinde söz edilmiştir.[11] Gökdelen sözcüğü günümüzde, geçmişteki anlamlarından arındırılmış biçimde, yüksek teknoloji ürünü olan çok yüksek yapıları anlatmak üzere kullanılıyor. Değişik ölçütleri göz önünde bulundurarak türlü gökdelen tanımları yapıldığını, ancak bunlar arasında uyuşma bulunmadığını da eklemek gerekir.[12]

Bir yapının hangi koşullarda, hangi özellikleri taşıdığında gökdelen olarak anılacağı konusunda bir oydaşma bulunmadığından, ilk gökdelenin ne zaman yapıldığına karar vermek oldukça güçtür. Bu açıdan, önceki sayfalarda değinilen kimi yüksek dinsel nitelikli yapıları ya da kuleleri bir yana bırakıp günümüzün modern gökdelenlerinin ilk örneklerinden söz etmek daha yerinde olacak. Eğer bir yapının gökdelen olarak değerlendirilmesinde, yolcu asansörünün

---

kentinin açık yeşil alanlar dahil olmak üzere bütün temel gereksinimlerinin ancak çok yüksek yapılarla karşılanabileceği görüşü egemendi.

[8] **New York Skyscrapers: One Hundred Years of High-Rises**, (http://members.xoom.com/iNetwork/NYC/nyc.html), Temmuz 2000.

[9] Larry R. Ford, **Cities and Buildings: Skyscrapers, Skid Rows and Suburbs**, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1994, s.32; Sarah Bradford Landau, Carl W. Condit, **Rise of the New York Skyscraper: 1895-1913**, Yale University Press, New Haven, London, 1996, s.ix.

[10] **Canada & the World Backgrounder**, "Skyscrapers", March 1996, Vol.61, No 5, s.14.

[11] Landau, Condit, **a.g.y.**, s.x.

[12] Örneğin Charles Jencks, gökdeleni, yapımında çelik çerçeveler kullanılan, yüksek hızda çalışan asansörleri olan, çok katlı yapı biçiminde tanımlamaktadır. Bkz. Charles Jencks, **Skyscraper-Skycities**, Academy Editions, London, 1980, s.6. Bir yaklaşıma göre 400 foot'dan (122 metre) daha uzun yapılar gökdelen olarak nitelenmektedir. Bkz. Ford, 1992, **a.g.y.** Bir başka tanıma göre de gökdelen kavramını 25 kattan daha büyük yapılar için kullanmak yerinde olacaktır. Bkz. Altan Öke, İstanbul'un Geleceği ve Gökdelenler Paneli'nde yapılan konuşma, TMMOB, Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, **İstanbul'un Geleceği ve Gökdelenler**, İstanbul, 1991, s.138.

bulunup bulunmaması ölçüt olarak alınırsa ilk gökdelenlerin 1870'li yıllarda, çevrelerindeki yapılardan yaklaşık iki kat daha uzun olarak yapılan, yedi katlı "Equitable Building" ile on katlı "Tribune Building" ve "Western Union Building" olduğunu kabul etmek gerekecektir. Yapım sürecinde yararlanılan teknolojiyi, özellikle de çelik iskeletlerin kullanılıp kullanılmadığını, dikkate alırsak bu kez de ilk gökdelen olma onurunu başka yapılara vermek gerektiğini görürüz. 1884-1885 yılları arasında Chicago'da yapılan "The Home Insurance Building", destekleyici yapı malzemesi olarak çelik iskeletlerin kullanıldığı ilk yapıdır.[13] Bu açıdan 1910-1913 yılları arasında yapılan "Woolworth Building" de ilk gökdelenler arasında görülebilir. Yapım teknolojisindeki son gelişmelerin ürünlerinin ilk kez bu yapıda bir araya getirilmesi, dönemindeki diğer yapılara göre çok daha yüksek olması (241 metre) ve yine dönemine göre gelişmiş, çok hızlı işleyen asansörlerinin bulunması dolayısıyla böyle bir değerlendirme yapılmıştır.[14]

**Gökdelenlerin Yükselmesine Olanak Tanıyan Teknolojik, Ekonomik, Toplumsal Koşullar**

Christopher Tunnord ve Henry Hope Reed, kent tarihinde 1910-1933 yıllarını "Kulelerin Kenti" (The City of Towers) olarak adlandırırlar. Buna göre, gökdelenlerin yükselmeye başladığı dönem, mali kapitalizmin üçüncü aşamasını, yani büyük çaplı kitle üretiminin, büyük şirketlerin, güçlü sermayedarların ortaya çıktığı yılları anlatır.[15] Bu dönem aynı zamanda otomobil döneminin başlangıcını da ifade eder. 1927'de Amerika'yı baştan sona kateden ilk karayolunun

---

[13] Judith Dupré, **Skyscrapers: A History of the World's Most Famous and Important Skyscrapers**, Black Dog & Leventhal Publishers, New York, 1996, s.14. Aslında ilk kez başka bir taşıyıcı öğeye gereksinim duymadan yalnızca metal iskeletler üzerinde yükselen, dolayısıyla da modern gökdelenlerin habercisi sayılabilecek ilk yapı Paris'teki St. Quen İskelesi deposudur. Bkz.Carl W. Condit, **The Chicago School of Architecture: A History of Commercial and Public Building in the Chicago Area**, **1875-1925**, The University of Chicago Press, Chicago, 4. Baskı, 1969, s.7.

[14] Carter Wiseman, "The Rise of the Skyscraper and the Fall of Louis Sullivan", **American Heritage**, February/March 1998, s.74-98; **Historychannel,** "Reaching New Heights: The History of Skyscrapers", (http://www.historychannel.com/exhibits/skyscrapers/history01.html), Temmuz 2000,

[15] Tunnord ve Reed'e göre kapitalist gelişmenin üç aşaması bulunmaktaydı: 1850-1880: Mali kapitalizmin ilk dönemi (Bankerlerin ya da servet sahiplerinin dönemi); 1880-1910: Mali kapitalizmin ikinci dönemi (Şirketleşme dönemi); 1910-1933: Mali kapitalizmin üçüncü dönemi (Büyük çaplı kitle üretimi dönemi) Bkz. Christopher Tunnord, Henry Hope Reed, **American Skyline**, Mentor Books, New York, 1956, s.207-209.

yapılması da bununla ilgilidir. 19. yüzyılın sonuna doğru yapı yüksekliğinin artmasına olanak tanıyan ortam, bilimsel ve toplumsal gelişmelerden besleniyordu. Demir-çelik alanında yaşanan gelişmeler, yangına dayanıklı yapı gereçlerinin yaygınlaşması, asansörün kullanılmaya başlanması, 19. yüzyılın sonlarında gökdelenlerin yükselmesine olanak tanıyan teknik gelişmelerdendi. Yapının rüzgara dayanıklı kılınmasını ve temelinin daha güçlü olmasını sağlayan teknolojideki, elektrik enerjisinin üretiminde ve dağıtımındaki, su tesisatı ve ısıtma ya da soğutma sistemlerindeki gelişmeleri de anmak gerekir.[16] Rüzgara dayanıklı çelik çerçevelerin ve yüksek sıcaklıktan etkilenmeyen yapı malzemelerinin kullanılmaya başlanması gökdelen yapımını hızlandıran gelişmelerin başında geliyordu.[17] 1871'de Chicago'da çıkan yangının gökdelenlerin gelişiminde önemli bir payı bulunduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.[18] Üçte ikisi ahşap yapılarla kaplı olan Chicago'nun yangından olumsuz etkilenmesi,[19] demir gibi dayanıklı bir yapı malzemesinin bile yangın sırasında eriyebileceğinin görülmesi,[20] yapı malzemelerinde yeni arayışları gündeme getirmiştir. Bu açıdan, yangından sonra Chicago için başlatılan yeniden yapılanma programının dolaylı bir etkisi yeni yapım tekniklerinin gelişimi için uygun ortam sağlaması olmuştur.[21] Bir anlamda günümüzdeki yüksek yapıların, varlığını, bu dönemde geliştirilen yeni çelik iskeletlere borçlu olduğu söylenebilir.

Gökdelenlerin yükselişinde bir diğer aşamayı da asansörün geliştirilmesi oluşturuyor. Asansörlerin yaygın bir biçimde kullanılmaya başlanmasından önce, yüksek yapılarda iç ulaşımın yorucu olması ve zaman kaybına yol açması, hem türlü sıkıntılara yol açıyor hem de yapıların değerini düşürüyordu. Önceleri betonarme yapılar en çok 5-6 kat yüksekliğe çıkabilirken, asansör

---

[16] Ford, 1992, **a.g.y.**; Landau, Condit, **a.g.y.**, s.23-34; Dupré, **a.g.y.,** s.6; **Historychannel**, "Reaching New Heights: The History of Skyscrapers", (http://www.historychannel.com/exhibits/skyscrapers/history03.html), Temmuz 2000.

[17] Condit, **a.g.y.**, s.25; Landau, Condit, **a.g.y.**, s.19-23.; **Historychannel,** "Reaching New Heights: The History of Skyscrapers", (http://www.historychannel.com/exhibits/skyscrapers/history03.html), Temmuz 2000; Wiseman, **a.g.y.**, s.74-98; Sennett, **a.g.y.**, s.78.

[18] Pauline A. Saliga (Ed.), **The Sky's The Limit: A Century of Chicago Skyscrapers**, Rizzoli, New York, 1990, s.7; Ford, 1992, **a.g.y.**

[19] Condit, **a.g.y.**, s.18.

[20] **Historychannel,** "Reaching New Heights: The History of Skyscrapers", (http://www.historychannel.com/exhibits/skyscrapers/history03.html), Temmuz 2000.

[21] Condit, **a.g.y.**, s.19; Wiseman, **a.g.y.**

teknolojisindeki gelişmelerle söz konusu rakamları iki kat artırmak olanaklı olabilmiştir.[22] Teknolojide, özellikle de çelik endüstrisindeki gelişmeler asansörlerin niteliğini olumlu yönde etkilemiştir.[23] Buhar gücüyle çalışan ilk asansörlerin, yerlerini sonradan hidrolik güçle ya da elektrik enerjisiyle çalışan asansörlere bırakması da bu alandaki bir diğer yeniliği ifade etmekteydi. Gökdelenlerin gelişiminde yaşamsal önemi olan modern asansörlerden 19. yüzyılın ortalarından bu yana yararlanılmaktadır.[24]

Gökdelenlerin gelişim çizgisini, bilim ve teknoloji alanındaki ilerlemelerden çok toplumsal, ekonomik gelişmelerin belirlediği söylenebilir. Amerika'da gökdelenlerin 19. yüzyılın sonlarında yükselmeye başlamasının ardında, giderek güçlenmeye başlayan kent ekonomilerinin türlü gerekleri bulunmaktaydı. Bu açıdan öncelikle, sanayi işletmelerinin büyümesiyle birlikte işyeri yapılarına olan istemdeki artışı belirtmek gerekir. Karmaşık bir örgüt içi bürokrasisi bulunan büyük girişimlerin, bütün birimlerini aynı yerde toplamak istemelerinden, buna benzer biçimde, aynı iş kolunda bulunan farklı örgütlerin, bir arada bulunmanın getirdiği türlü kazanımlara erişmek üzere aynı yerde yer almak eğiliminde olmalarından da söz edilebilir. Gökdelenler, aynı iş kolunda çalışanların bir araya gelmesine, aralarındaki iletişim ve etkileşimin güçlenmesine, iş yaşamı ile ilgili bilgi akışının hızlanmasına, iş yaşamında gereken türlü belgelere ya da araç gereçlere kolayca erişilebilmesine ve belki de daha önemlisi çalışanların kolayca denetlenmesine uygun ortam sağlıyordu.[25] Sayıları giderek artan büyük şirketlerin, yönetim yerlerinin kent içinde bulunmasını yeğlemeleri, bir yandan ekonomik canlılığa katkıda bulunmuş, bir yandan yararlanılabilecek durumdaki kent toprağının miktarını artırmış, bir yandan

---

[22] Condit, **a.g.y.**, s.25; **Historychannel,** "Reaching New Heights: The History of Skyscrapers", (http://www.historychannel.com/exhibits/skyscrapers/elevator.html), Temmuz 2000.

[23] Su, insan ya da hayvan gücüyle çalışan ilk asansörlerin M.Ö. 3. yüzyılda kullanıldığı sanılmaktadır. Mısır Piramitlerinde, Meksika ya da Guatemala tapınaklarının yapımında kölelerin kas gücüyle çalışan asansörlerden yararlanılmıştı. 1743'de Fransa'da, Versay Sarayı'nda, 15. Louis için yapılan asansörün, modern asansörlerin atası olduğu sanılmaktadır. Böylece 15. Louis gizlice sarayın kadınlarına ulaşabiliyordu. **Historychannel,** "Reaching New Heights: The History of Skyscrapers", (http://www.historychannel.com/exhibits/skyscrapers/elevator.html), Temmuz 2000.

[24] 1853'de ilk buharlı asansörler, 1870'de ilk hidrolik asansörler, 1880'den sonra da ilk elektrikli asansörler kullanılmaya başlandı. Bkz. Condit, **a.g.y.**, s.21; Saliga, **a.g.y.**, s.7; Ford, 1992, **a.g.y.**.; Sennett, **a.g.y.**, s.77.

[25] William J. Mitchell, "Do We Still Need Skyscrapers?", **Scientific American**, December 1997, Vol.277, No 6, s.112; **Historychannel,** "Reaching New Heights: The History of Skyscrapers", (http://www.historychannel.com/exhibits/skyscrapers/history02.html), Temmuz 2000.

da kentsel toprağın değerinin aşırı yükselmesine yol açmıştır. Mumford'a göre, büyükkentin fiziksel anlamda büyümesi temelde üç etmenden dolayı sınırlanabilmekteydi: Kalabalık nüfusa kullanma ve enerji için yeterli su bulma sorunu; yeterli toprak bulma sorunu; zaman ve para bakımından ulaşımın maliyeti.[26] Bir anlamda, gökdelenlerin yükselmesi, Mumford'un sözünü ettiği üç engelden ikisini aşmaya olanak tanımaktaydı: Toprak ve ulaşım sorunu. Mekan üzerinde yatay ilerlemenin sonuna erişilmiş bulunması, dikey gelişimi zorunlu kılmaktaydı.

**Amerika'da Gökdelenlerin Gelişimi**

Gökdelenlerin geçirdiği evrimi sergileyebilmek için kaçınılmaz olarak Amerika'da gökdelenlerin gelişiminden söz etmek gerekecektir. Kuşkusuz yüzyıl boyunca gökdelenleriyle anılan New York'taki (özellikle de Manhattan'daki) yükselmeye odaklanmak da bir başka zorunluluğu oluşturuyor. Amerika'da büyük şirketlerin ortaya çıkmaya başladığı 19. yüzyılın sonuna doğru, büyük demiryolu, telgraf, telefon şirketleri ile pek çok ticari kuruluş, işlerini tek bir yerden, gökdelenlerden, eşgüdümlemeye başladılar. Gökdelenlerde yer almak bir firma için aynı zamanda, saygınlık, popülerlik kazanma ve bunun sonucunda da satışların artması anlamına geliyordu.[27] Bir başka deyişle gökdelenlerde yer alma isteği, dolayısıyla gökdelen yapımı, her zaman gerçek gereksinimlere dayanmıyor, gökdelenler salt bir güç ya da saygınlık simgesi olarak da kullanılıyordu.[28] Bu açıdan, ilk başlarda gökdelen yapımcıları bir istem sorunu yaşamıyorlardı; gökdelenler iş yeri yerleşimi için en çok aranan yerlerdendi.[29] Amerika'da, ilk gökdelenlerin ortaya çıkışında, spekülatif kaygıların oynadığı rolü de gözardı etmemek gerekir. Bir anlamda, ilk dönemlerdeki gökdelenlerin yapımında gerçek bir gereksinimden çok, artan toprak rantından

[26] Lewis Mumford, **The City in History: Its Origins, its Tranformations**, **and its Prospects**, Harbinger Book, New York, 1961, s.548.
[27] Ford, 1992, **a.g.y.**
[28] Bu yılların Avrupa ya da Japon kentleri için aynı durum söz konusu değildi. Buralardaki büyük şirketler daha çok tanınmış ailelerle ortak iş görüyor, Amerika'daki örneklerine göre daha küçük bölgelere hizmet sunuyorlardı. Bundan dolayı, kendilerini tanıtmak için, Amerika'daki denli güçlü biçimde bir simge arayışında değillerdi. Bkz. Ford, 1992, **a.g.y.**
[29] Mitchell, **a.g.y.**

yarar elde etme güdüsünün etkili olduğu söylenebilir.[30] Amerika'da gökdelenlerin yükselmesi ile ekonomik durum arasında da önemli bir ilişki bulunmaktaydı. Gökdelen yapımının hızlanması genelde ekonominin canlı olduğu dönemlere denk gelmektedir. Gökdelenler, ekonominin çıkış dönemlerinde, bankalar, sigorta şirketleri ve büyük petrol şirketleri için iyi bir yatırım alanıydı.[31]

Yirminci yüzyılın başına gelindiğinde, çok katlı yapıların, gökdelenlerin New York'un ayrılmaz bir parçası olacak biçimde hızla yükselmeye başladığı görülür. 1920'lerden önce New York'tan başka kentlerde gökdelenlerin bu denli hızla yayılamamasının nedenlerinin başında, sermaye birikiminin New York boyutuna erişememesi[32], dolayısıyla işyeri isteminin ve toprak değerinin o denli yüksek olmaması ve uzman işgücünün, mimarlık ve mühendislik deneyiminin yetersiz kalması geliyordu.[33] Sözgelimi bir yazanağa göre, 1913'e gelindiğinde Manhattan'da 11-20 kat arasında 997, 21-60 kat arasında ise 51 yapı bulunmaktaydı.[34] Dönemin yapı yüksekliklerini farklı bir ölçüte göre değerlendiren bir başka kaynağa göreyse 1912 yılının sonuna doğru Manhattan'da 9-17 kat arasında 1510 , 18-55 kat arasında ise 91 yapı varken, bu dönemde ülkenin ikinci büyük kenti olan Chicago'da 50 kat ya da daha yüksek olan 40 yapı bulunmaktaydı. Bu rakam Manhattan'ın 10 yıl önceki durumunun yarısından azdır.[35]

## Yüksekliğe Gösterilen İlk Tepkiler

19. yüzyılın sonu ile 20. yüzyılın başlarında New York, Chicago gibi kentlerde birbiri ardına gökdelenlerin yükselmeye başlaması, o güne değin var olmayan pek çok sorunun ortaya çıkması ile eşzamanlıdır. Bu sorunlar, aynı zamanda, yapıların yüksekliğinin de bir sınırı

---

[30] Landau, Condit, **a.g.y.**, s.xii; Alison Isenberg, "Growing Up", **Journal of the American Planning Association**, Winter 1997, Vol. 63, No:1, s.151-155.

[31] Ford, 1992, **a.g.y.**

[32] Deniz ticaretinin hızlanması, demiryolu ağının büyümesi gibi etmenler New York'u 1820'lerden itibaren bir anlamda Amerika'nın sermaye başkenti durumuna getirmişti. Buna benzer biçimde, sanayi ve kültür alanında da New York diğer kentlerden öndeydi. Bkz. Landau, Condit, **a.g.y.**, s.ix.

[33] Ford, 1992, **a.g.y.**

[34] **Report of the Heights of Buildings Commission**, s.15'den aktaran Carol Willis, "A 3-D CBD: How the 1916 Zoning Law Shaped Manhattan's Central Business Districts", Todd W. Bressi (Ed.), **Planning and Zoning New York City: Yesterday, Today and Tomorrow**, Center for Urban Policy Research, New York, 1993, s.6. (s.3-26)

[35] Marc A. Weiss, "Skyscraper Zoning: New York's Pioneering Role", **Journal of the American Planning Association**, Spring 1992, Vol.58, No:2, s.201-211.

bulunması gerektiğini ortaya koyuyordu. Bu sınırlılık, dar bir alana, çok sayıda insanın yerleştirilmesinin doğurduğu gereksinimleri karşılamakta yaşanmaktaydı. Sözgelimi, gökdelenlerin bulunduğu alanlarda ulaşım yoğunluğu artacak, buna göre yolların genişletilmesi ya da yeni yolların yapılması gerekecekti. Kanalizasyon, içme suyu gibi diğer altyapı hizmetlerinde de nicel ve nitel anlamda değişikliklere gitmek gerekecekti. Gökdelenlerin yüksekliğini sınırlayan başka etmenler de bulunmaktaydı; diğer yapıların güneşini engellemesi, yakın çevresindeki havayı, ışığı kesmesi, gökyüzünü kapaması, rüzgar patlamasına yol açması (blasts of wind)[36], yarattığı yoğunlukla çevresindeki yollardaki trafik akışını, yaya kaldırımlarını, metronun işlemesini olumsuz etkilemesi gibi.[37] Kentbilimcilerin, mimarların, sivil toplum örgütlerinin, gökdelenler için sınırlama getirilmesi için 1890'lı yıllardan başlayarak seslerini duyurmalarında bütün bu sorunların payı büyüktü. Gökdelenlere karşı gösterilen olumsuz tepkinin bir bölümü de, bu tür yapıların yapım ve işletim masraflarının yüksekliğinden ve ekonomik açıdan kârlı olmamalarından kaynaklanıyordu.[38] Ancak yukarıda değinilen sıkıntılar, New York için getirilmesi istenilen düzenlemenin görünürdeki gerekçesiydi; 20. yüzyılın başlarında gökdelenlerin yüksekliğini sınırlama düşüncesinde sözü edilen sorunlardan çok, ilerleyen sayfalarda değinilecek başka etmenlerin payı bulunmaktaydı.

Yüksek birörnek yapılara tepkiler daha 19. yüzyılın sonunda gelmeye başlar. Örneğin, New York Ticaret Odası'nın 1895'de yaptırdığı araştırmada yapı yüksekliğini sınırlayan düzenlemelerin gerçekleştirilmesi önerilmiştir.[39] Buna benzer biçimde, 1902'de, "New York Independent" gazetesindeki bir yorumda, apartmanların komşuluk duygusunu, dostlukları, dinsel törenler ya da gereksinimler için kurulan ilişkileri, ortak ilgileri zayıflattığına değinilmişti.[40] 1930'lu yıllarla birlikte, gökdelenlerin güneş ışığını ve havayı kestiği, trafiği artırdığı, yangın tehlikesine karşı yeterince korunaklı olmadığı, ekonomik açıdan verimli sayılamayacağı

---

[36] F. Bach, "Whistling Skyscraper", **Environment**, Jan/Feb 1991, Vol.33, No:1, s.21-23.
[37] Mitchell, **a.g.y.**
[38] Weiss, **a.g.y.**
[39] Landau, Condit, **a.g.y.**, s.188.
[40] Sennett, **a.g.y.**, s.79.

biçiminde eleştiriler yoğunlaşmaya başlar. Bu dönemde, söz konusu tepkilere yanıt vermek üzere türlü araştırmalar bile yaptırılmıştır.[41]

En uygun yapı yüksekliğinin ne olması gerektiği de, bu dönemde en çok tartışılan konuların başında gelmekteydi. Örneğin, yapı yüksekliği ile akçal getirisi arasındaki ilişki 1920'lerde Chicago'lu mimar George Nimmons tarafından hesaplanmıştı. Buna göre 30 katlı bir yapının akçal getirisi 10 katlı bir yapınınkinden daha azdı. En çok ekonomik getiriyi, 20 katlı bir yapı sağlamaktaydı.[42] Amerika Çelik Üretimi Enstitüsü'nün yaptırdığı araştırmaya göreyse belli bir arsa üzerinde en çok ekonomik yarar 63 katlı yapılarla sağlanabilirdi. Toplam yatırım miktarına göre elde edilecek gelir değişik yükseklikteki yapılara göre hesaplanarak böyle bir sonuca varılmıştı.[43] Ancak dikkat edilebileceği gibi, en uygun yüksekliğe ilişkin tartışmalarda ve buna ilişkin olarak yaptırılan araştırmalarda ekonominin gerekleri ön planda tutuluyor, gökdelenlerin kentsel gelişim içindeki yeri, yaratabileceği çevre sorunları gibi konular ilgi alanının dışında kalıyordu.

**1916 Yükseklik Bölgelemesi**

---

[41] Amerika Çelik Üretimi Enstitüsü'nün, gökdelenlerin ekonomik ve toplumsal açıdan sağladığı olanakları kamuoyuna duyurmak üzere yaptırdığı araştırmaya göre: Ekonomik açıdan gökdelenlerin verimsiz olduğu görüşüne katılmak olanaklı değildir. Gökdelenler belli bir alanın en etkin biçimde kullanılmasına yarar. Büyük, yüksek yapılarda çok sayıda işyerlerin bir araya gelmesi türlü kolaylıklar sağlar. Bu açıdan yapı yüksekliğine sınır getirilmesi iş yaşamının etkenliğini azaltır. Gökdelen hem özel girişimcilere hem de halkın bütününe yararlar sağlar. Bir anlamda gökdelenler hem bireysel çıkara hem de toplum yararına hizmet ederler. Kamuya sağladığı yarar, telefon ve otomobilin sağladığı yararlarla eşdeğerdir. Gökdelenlerin ışığı ve havayı kesmesi gibi olumsuz özellikleri New York'ta uygulanan düzenlemelerde olduğu gibi en aza indirilebilir. Gökdelenlerin kamu güvenliğini tehdit ettiği önermesi de doğru değildir. Geliştirilen yeni yapım teknikleri yapıları yangın ya da deprem gibi doğal yıkımlara karşı korunaklı kılmaktadır. Gökdelenlerin tek başına trafiğin yoğunlaşmasından sorumlu olduğu doğru değildir. Trafik, gökdelenler ortaya çıkmadan önce de sorundu; bugün gökdelenlerin olmadığı bölgelerde de hala bir sorun olmaya devam etmektedir. Bunun tam tersine, gökdelenlerin trafiği azalttığı bile söylenebilir. Çünkü gökdelenler sınırlı bir mekanda uzmanlaşmaya olanak tanır, bundan dolayı pek çok yolculuğu gereksiz kılar. Bir bakıma gökdelenler, dışarıda gerçekleşecek ulaşımı, trafiği kendi içlerine taşırlar. Bkz. W. C. Clark, J.L. Kingston, **The Skyscraper: A Study in the Economic Height of Modern Office Buildings**, American Institute of Steel Construction, New York, 1930, s.146-151.

[42] Lewis Mumford, "Skin Treatment and New Wrinkles", **From the Ground Up: Observations on Contemporary Architecture, Housing, Highway Building, and Civic Design**, Harvest Book, New York, 1956, s.95. (s.95-102.)

[43] Clark, Kingston, **a.g.y.**, s.20, 21.

1800'lerin sonuna doğru, ilk gökdelenlerin yapılmaya başlandığı dönemde, yükseklik sınırlaması Amerikan kentlerine yabancı bir olguydu. Boston ve Washington'da kimi yükseklik sınırlamaları getirilmişti; ancak kentin tümü için değil her bölge için ayrı ayrı kurallar öngörülmüştü. 1893'te de Chicago için bu tür bir düzenlemeye gidilmişti.[44] Ancak Avrupa'da olduğu gibi[45] böyle bir geleneğin yerleşmemiş olması, çok yüksek yapıların yapılmasına karşı o dönemde hiç bir karşı duruşun olmadığı anlamına gelmiyordu. İnsanların doğaya erişimini engellediği, güneşi, hava akımını kestiği gibi gerekçelerle kimi tepkiler yükselmeye başlamıştı.[46] Amerika'da, yapıların yüksekliğini sınırlamak için ilk girişim, yoğunluk, sayı ve yükseklik açısından gökdelenlerin baş kenti konumunda olan New York'ta, 1916'da başlatılır.[47]

Kenti, yerleşim bölgesi, ticari bölge ve karma kullanım bölgesi olarak üçe ayıran 1916 bölgelemesi, işlevlerine göre her bir kent bölümüne ayrı yükseklik sınırı getirmekteydi. Söz konusu yüksekliğin düzeyi, yapının bulunduğu caddenin belli bir katsayı ile çarpılması sonucunda belirleniyordu. Buna göre her biri için ayrı katsayıların geçerli olduğu beş ayrı yükseklik bölgesi bulunmaktaydı. Düzenlemenin bir özelliği de, öngörülen düzeyden daha yüksek olarak tasarlanan yapıların, sınırı geçen katlarının daha geride bulunmasını gerektirmesiydi. Gökdelenlerin kuleleri içinse daha esnek kurallar getirilmişti: Buna göre, kurulu bulunduğu yerbölümünün (parselin) %25'inden fazlasını kaplamayan yapıların kulelerinin uzunluğu konusunda herhangi bir sınırlamaya gidilmeyecekti.[48]

---

[44] Chicago'da yapıların erişebileceği en yüksek düzey, 1893'de 130 foot (39 metre) olarak belirlenmişti, 1902'de bu rakam 260 foot'a (79 metre) çıkarıldı, 1910'da da 200 foot'a (61 metre) indirildi. Bkz. Weiss, **a.g.y.**, s.201-211; Willis, 1993, **a.g.y.**, s.9.

[45] Avrupa'da yapı yüksekliğine sınırlama getirilmesi daha geçmişe gidiyor. Örneğin, 18. yüzyılın sonuna doğru Paris'te 30 foot (9 metre) genişliğindeki caddeler üzerinde 50 foottan (15 metre) yüksek, 14-29 foot (4.5-8.8 metre) genişlikteki caddelere 48 foottan (14.6 metre) yüksek ve daha dar caddeler üzerinde 35 foottan (10.6 metre) yüksek yapı yapılamayacağı kabul edilmişti. 19. yüzyılın sonu ile yirminci yüzyılın başlarında ise Paris'te yapıların yüksekliğinin 66 foot'u (20 metre) aşmaması karara bağlanmıştı. 19. yüzyıl boyunca da büyük kentlerin çoğu benzer düzenlemelere gittiler. Bkz. Joel B. Goldstenn & Cecil D. Elliott, **Designing America: Creating Urban Identity**, Van Nostrand Reinhold, New York, 1994, s.90; Ford, 1994, **a.g.y.**, s.12.

[46] Manhattan'da 1915 yılında yapımı sona eren 39 katlı "Equitable Building" yüksekliğe sınırlama getirilmesi isteminde baş rolü oynamıştı. Bkz. Ford, 1992, **a.g.y.**

[47] Weiss, **a.g.y.**

[48] Mumford, 1956, **a.g.y.**, s.98; A. J. Brown & H. M. Sherrard, **An Introduction to Town and Country Planning**, 2nd Edition, Angus and Robertson, Sydney, 1969, s.170; Marc A. Weiss, **a.g.y.**; John M. Levy, **Contemporary Urban Planning**, 4th Edition, Prentice Hall, New Jersey, 1997, s.67.

1916 düzenlemeleri varlığını büyük ölçüde egemen sınıfların konumlarını koruma kaygısına borçluydu. New York'ta hızla çoğalan gökdelenlerin emlak piyasasını olumsuz etkilemesi, gökdelenlere duyulan tepkinin, dolayısıyla getirilen düzenlemenin başlıca nedenidir denilebilir. Yeni gökdelenler, çevrelerindeki daha eski ve küçük evlerin ışığını, havasını kesiyor, bu da emlak değerlerinde büyük düşüşlere yol açıyordu.[49] Özellikle "Equitable Building" gibi büyük yapıların yükselmesiyle aşağı Manhattan'ın aşırı yapılaşması ve yoğunlaşması gösterilen tepkinin başlıca nedeniydi. 1916'daki yükseklik bölgelemesi yasasının çıkmasının ardındaki bir etmen de "Fifth Avenue Association" adlı örgütün yaptığı lobi etkinlikleridir. Emlakçılardan, tüccarlardan, otel sahiplerinden, yatırımcılardan ve spekülatörlerden, kısacası iş dünyasının temsilcilerinden oluşan örgütün amacı, üst sınıfların alışveriş mekanı 5. Caddenin imajını düzeltmekti. Bu bölgede yoğun biçimde bulunan giyim yapımevlerinde çalışan işçilerin yarattığı olumsuz ortamdan ancak yükseklik sınırlaması ile kurtulunabileceği düşünüyordu örgüt. Yüksekliğe sınırlama getirilmesi hem buradaki yapımevlerinin dolayısıyla da caddenin imajını bozan işçilerin sayısını azaltacak hem de böylece, genellikle yüksek yapılarda yerleşmiş bulunan küçük perakende satış mağazalarına denetim getirilmiş olacaktı. [50]

Yukarıda da görüldüğü gibi, daha çok özel kesimin, iş dünyasının beklentileri doğrultusunda hazırlanan 1916 yükseklik bölgelemesinde temel amaç, Avrupa deneyiminde olduğu gibi, yaşanabilir, sağlıklı, düzenli bir kent yaratmaktan çok, iş dünyasının çıkarlarına hizmet edecek kimi önlemleri almaktı. New York için yapılan bölgelemenin diğer yerlerden farkı emlak pazarının durgun olduğu bir döneme denk gelmesiydi. Ekonominin işleyişinde etkili olan kümeler, bölgelemeyi, ekonominin canlılık kazanması, emlak değerlerinin artması ve yeni yatırımların yapılabilmesi için istemekteydiler.[51] Bundan dolayıdır ki, bölgeleme düzenlemelerinden sorumlu olan Yapı Yüksekliği Komisyonu (Commission on Heights of Buildings), bölgeleme düzenlemelerinin yatırımlar için bir güvence getirdiğini bildirme

---

[49] Paul D. Spreiregen Aia, **Urban Design: The Architecture of Towns and Cities**, McGraw-Hill Book Company, New York, 1965, s.175; Weiss, **a.g.y.**
[50] Weiss, **a.g.y.**; Willis, 1993, **a.g.y.**, s.10.
[51] Weiss, **a.g.y.**

zorunluluğunu duymuştu.[52] Ancak, yola çıkılan amaç ne olursa olsun, söz konusu düzenlemeleri kentin gelişimini denetim altına alma yolunda gösterilen bir girişim, iş dünyasının istemleriyle kentsel gereksinimler arasında kurulmaya çalışılan dengenin bir sonucu olarak görmek daha yerinde olacaktır.[53] Mumford'un 1916 düzenlemelerini kent planlamasında öncü bir girişim olarak nitelendirmesini de bu açıdan değerlendirmek gerekir.[54]

1916 düzenlemeleri diğer Amerikan kentlerine de, yüksekliğe sınırlama getirilmesi konusunda örnek oluşturdu. Düzenlemenin kabul edilişinden 10 yıl sonra, benzer biçimde yükseklik bölgelemesine gidilen kentlerin sayısı 591'i bulmuştu.[55] Belirtilmesi gereken bir nokta da, yüksekliği, dolayısıyla kentsel gelişimi denetlemek amacıyla getirilen düzenlemenin, kentsel mimarlığa etkisi.[56] Yasanın öngördüğü yükseklik düzeylerinden olanaklı olduğu ölçüde yararlanılmak istenmesinden ötürü, kentin pek çok yerinde piramitleri andıran basamaklı yapılar ya da ince, yükseldikçe sivrilen, Gotik kuleler biçiminde gökdelenler görülmeye başlanmıştır.[57]

## İkinci Gökdelen Dönemi

---

[52] Peter Hall, **Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century**, Blackwell, Massachusetts, 7th edition, 1997, s.59.
[53] Weiss, **a.g.y.**
[54] Mumford, 1956, **a.g.y.**, s.96-97.
[55] Goldstenn, Elliott,, **a.g.y.** s.105.
[56] Amerika'nın iki büyük kenti, New York ve Chicago'da gökdelenlerin gelişim doğrultusu birbirinden farklı yönde olmuştur. New York'un, gökdelenlerin yoğun olarak bulunduğu aşağı Manhattan bölgesinin tasarımı 17. yüzyıldaki koloniyel yerleşimlere dayandığından burada parsel büyüklüğü fazla değildir. Bundan dolayı kulelere benzeyen çok uzun ve ince yapılar egemendir. Oysa Chicago 1830'daki ızgara plana göre gelişim gösterdiğinden yapılar arasında daha büyük boşluklar bırakılabilmiştir. Bu farklılaşmada, her iki kentteki bölgeleme düzenlemelerinin ve yükseklik sınırlandırmalarının da etkisi olmuştur. Daha önce de söz edildiği gibi, 1916'da, New York'ta, yapı yüksekliği için getirilen sınırlamada sabit bir uzunluk belirlenmemiş, üzerinde bulunulan sokağın genişliğine göre değişen katsayılar saptanmıştı. Piramitleri andıran basamaklı yapılar da bu düzenlemenin getirdiği esnekliğin bir ürünüydü. Oysa Chicago'da 1893'ten beri yüksekliğe, 130 feet (39.6 metre) ile 200 feet (60.9 metre) arasında değişen, kesin bir sınırlama getirmek istenmişti. Belirtilmesi gereken bir diğer nokta da New York'taki gökdelenlerin gelişiminde bir sermaye odağı olmasının büyük etkisinin bulunmasıdır. Büyük ticari kuruluşların çoğu, yönetim organlarının yer alacağı gökdelenleri Chicago'dan değil New York'tan seçmiştir. .Bkz. **Historychannel,** "Reaching New Heights: The History of Skyscrapers", (http://www.historychannel.com/exhibits/skyscrapers/history04.html), Temmuz 2000.
[57] Mumford, **a.g.y.**, 1956, s.98; Brown, Sherrard, **a.g.y.**, s.170; Weiss, **a.g.y.**; Goldstenn, Elliott, **a.g.y.**, s.105.

Büyük bunalım ve II. Dünya Savaşı gökdelen yapımına ara verildiği dönem olmuştur. Ekonomik durgunluğun yeni işyerlerine olan istemi azaltması, ekonomik koşulların yeni gökdelenler yapmaya izin vermemesi bu durumun temel nedeniydi. 1950'lerin sonuna doğru gökdelenlerin ikinci yükseliş döneminin başladığı söylenebilir. II. Dünya Savaşı sonrasında, havalandırma sistemlerindeki gelişmeler, floresan lamba gibi kimi buluşlar gökdelenlerin daha da yükseğe erişmesini sağladı.[58] Gökdelenlerin sayısındaki artış aynı zamanda ekonomik yaşamın tekrar canlanmaya başladığını da gösteriyordu. Bu dönemde, mimarlık açısından Bauhaus Okulu'nun[59] etkisi altında gelişim gösteren gökdelenler, yine kent merkezlerinde yükselmeye başlamıştır. Yapıların ekonomik ve işlevsel olmasına dayanan "uluslararası stil" uyarınca biçimlenen, daha çok camdan, çelikten ya da betondan kutuyu andıran gökdelenler bu dönemde yükselmiştir.[60] Bölgeleme kurallarının öngördüğü biçimde gökdelenlerin yalnızca işyeri olarak kullanılabilmesi, kent merkezlerinin işyeri ağırlıklı bölgeler olması sonucunu doğuruyordu. Bunun doğal sonucu da, kent merkezlerinin, özellikle geceleri, boşalması, bir anlamda insanların kente uzak kalmalarıydı. Böylece kent, çok fazla yayılmadan, merkezden yukarıya doğru büyümüş oluyordu.[61]

1916 bölgelemesi gökdelenlerden kaynaklanan sıkıntıları azaltmamış, geçen yıllarla birlikte, yeni düzenlemeye eleştiriler yönelmeye başlamıştır. Tepkilerin başında yine yüksek yapılanmanın havayı, ışığı kesmesi geliyor, kentin altyapısına yapılan büyük baskı da tartışmaların bir başka boyutunu oluşturuyordu.[62] Manhattan'da 1950'lerden sonra hızla yüksek yapıların yapılmasından rahatsız olanlardan biri de Lewis Mumford'dur. Mumford, gökdelenlere eleştirel yaklaşımını temelde iki etmen üzerine kurmuştur: Yüksek yapıların sanıldığının tersine ekonomik olmaması ve gökdelenlerin hızla yükselmesinin kent özeğindeki yoğunluğu artırması. Mumford, kent özeğindeki baskıya, yalnızca, gökdelenlerde barınanların ya da burada sunulan

---

[58] Carol Willis, **Form Follows Finance: Skyscrapers and Skylines in New York and Chicago**, Princeton Architectural Press, New York, 1995, s.132-134.
[59] Bauhaus Okulu hakkında daha ayrıntılı bilgi için 78 numaralı dipnota bakılabilir.
[60] David Bennett, **Skyscrapers: Form & Function**, Simon & Schuster, New York, 1995, s.36-84.
[61] Ford, 1992, **a.g.y.**
[62] Weiss, **a.g.y.**; Norman Marcus, "Zoning from 1961 to 1991: Turning Back the Clock-But with an up-to-the-Minute Social Agenda", Todd W. Bressi (Ed.), **Planning and Zoning New York City: Yesterday, Today and Tomorrow**, Center for Urban Policy Research, New York, 1993, s.63.

hizmetlerden yararlanmak üzere gelenlerin değil, yüksek yapıların yakınındaki yeni yatırım alanlarının çektiği nüfusun da katkıda bulunacağını düşünür.[63]

**1961 Yükseklik Bölgelemesi**

Bu eleştirilere yanıt 1961 yılından itibaren geçerli olacak yeni bölgeleme yasasıyla verilebilmiştir. Yeni düzenleme, 1916 bölgeleme yasasında öngörülen 55 milyonluk nüfus ölçütünü 12 milyona indirmekteydi. İlk bölgelemeden ayrılan bir yanı da yükseklik için taban alanı katsayısını ölçüt olarak getirmesiydi. Bir yandan yapıların çevresinde daha geniş bir yeşil alan ayrılması sağlanırken, bir yandan da yapıların alacağı biçimin daha serbestçe belirlenmesine olanak tanınmıştır. 1916 bölgelemesinde, kule yüksekliğine sınır getirilmeyecek yapıların bulundukları parsele oranı %25 iken, 1961 bölgelemesi, bu açıdan da daha esnek bir düzenleme öngörerek söz konusu rakamı %40'a çıkarmıştır.[64] 1961 değişiklikleri temel olarak, New York'ta 1920 ve 1930'larda Bölgesel Planlama Birliği (Regional Plan Association) ve Kent Planlama Komisyonu'nun (City Planning Commission) savunduğu "iyi planlama" (good planning) ilkeleri etrafında belirlenmişti. "New York City Planning Commission"un başkanı James Felt, 1959 yılında, bölgeleme düzenlemesinin kapsamlı bir biçimde değiştirilmesi gerektiğini şu gerekçelere dayandırıyordu: Eski düzenleme kentteki değişiklikleri yönlendirebilmede başarılı olamamıştır; kentin gelecekte alacağı biçime ilişkin tutarlı bir politikası yoktur; kuralların karmaşıklığı, bugüne değin yüzlerce kez değiştirilmesi planlamayı başarısız kılmıştır; 1916 bölgeleme yasasının New York'ta 55 milyon insanın yaşayacağını öngörmesi kentin gelişim doğrultusunu olumsuz yönde etkilemiştir; eski bölgeleme düzenlemesi, yasanın öngördüğü sınırların sonuna kadar kullanılmasından dolayı, yapıların birbirine benzemesi, sıradanlaşması sonucunu doğurmuştur; eski düzenlemeler açık alan, ışık ve havanın kesilmesini önleyememiştir.[65]

---

[63] Mumford, 1956, **a.g.y.**, s.96-97.
[64] Weiss, **a.g.y.**
[65] Roy Strickland, "The 1961 Zoning Revision and the Template of the Ideal City", Todd W. Bressi (Ed.), **Planning and Zoning New York City: Yesterday, Today and Tomorrow**, Center for Urban Policy Research, New York, 1993, s.53-55.

## Üçüncü Gökdelen Dönemi

Yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde de gökdelen yapımının hızını kaybetmeden sürdüğü görülecektir. 1970'lerin ortalarında ekonomik kriz yüzünden gökdelen yapımına ara verilse de 1980'lerle birlikte yeniden yeni gökdelenler yükselmeye başladı. Bu dönemdeki yükselişin ardında hem hizmet sektörünün gelişmesi hem de ekonomik durumun iyileşmesi bulunmaktaydı. 1960 ve 1970'li yıllarda yapılan gökdelenler tanınmak için mimari yenilikten çok hacim olarak büyüklüğe dayanıyorlardı. New York 'taki "World Trade Center", Chicago'daki "Sears Tower", Boston'daki "John Hancock Tower" ve Seattle'daki "Seafirst Building" bu tür yapılara örnek verilebilir. Son yıllarda gökdelen mimarlığının yeni bir eğilime girdiği söylenebilir; artık, postmodern mimarlığa uygun, değişik görünüşlü, sivri kuleli yapılara rastlanmaya başlamıştır.[66] Bir anlamda, gökdelenlerin kentten yalıtılmışlığını ortadan kaldırmak, insan doğasına daha uygun biçemler geliştirmek isteği, gökdelen mimarlığında yeni arayışları gündeme getirmiştir.[67]

Yirminci yüzyılın sonuna doğru Amerika gökdelenler konusunda öncülüğünü Asya'ya kaptırmış görünüyor.[68] Bugün yükseklik yarışında Amerika kentlerinin yanı sıra Singapur, Hong

---

[66] Ford, 1992, **a.g.y.**

[67] Bennett, **a.g.y.**, s.36-84.

[68] New York, 1920 ve 1930'larda dünyanın en uzun yapılarının yer aldığı kentti. 1931'de tamamlanan "Empire State Building"(102 katlı, 381 metre yüksekliğinde), 1972 yılında "World Trade Center"ın yapımına kadar turistler için çekim odağı, Amerika'nın ve büyüklüğün simgelerinden biri olmaya devam etti. Ancak yirminci yüzyılın son çeyreğinde, bu alanda birincilik başka yapılara geçecektir. 1973'de, yine New York'ta, "World Trade Center" (110 katlı, 417 metre) ve bir yıl sonra, 1974'te, Chicago'da "Sears Tower"ın (110 katlı, 443 metre) yapımı, en azından yükseklik açısından, "Empire State Building"in bu alandaki öncülüğünün sona erdirmişti. **Bkz.Canada & the World Backgrounder**, **a.g.y.** Dünyanın en uzun gökdelenlerinin yer aldığı aşağıdaki tabloda yapıların uzunluklarını karşılaştırmak için kullanılan ölçüt, yürüyerek çıkılabilen en yüksek noktanın uzunluğudur. Televizyon ya da radyo vericileri ve buna benzer diğer uzantılar dikkate alınmamıştır.

Yükseklik Yarışında Son Durum

| Yapının Adı | Petronas Tower | Sears Tower | Jin Mao Building | World Trade Center | Plaza Rakyat | Empire State Building | Central Plaza | Bank of China |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Yüksekliği | 452 metre | 443 metre | 420 metre | 417 metre | 382 metre | 381 metre | 374 metre | 368 metre |
| Bulunduğu Kent | Kuala Lumpur | Chicago | Shanghai | New York | Kuala Lumpur | New York | Hong Kong | Hong Kong |
| Yapım Yılı | 1997 | 1974 | 1998 | 1972 | 1998 | 1931 | 1992 | 1989 |

Kaynak: **Historychannel,** "Reaching New Heights: The History of Skyscrapers", (http://www.historychannel.com/exhibits/skyscrapers/history05.html), Temmuz 2000.

Kong, Seul, Londra, Paris, Moskova ve Sao Paolo da bulunmaktadır.[69] Kuala Lumpur, Chongqing ve Hong Kong'ta 1996'dan sonraki yapılar, Amerika'daki örneklerini yükseklik açısından geride bırakmıştır.[70] Sözgelimi, 1980'lerin ortalarında dünyanın en uzun 10 gökdeleni ABD'de iken 1990'larda bu durum büyük ölçüde değişmeye başlamıştır. En uzun gökdelenlerin artık Güneydoğu Asya'da yükselmeye başlamasında kuşkusuz ekonomik etmenler ilk sırada yer almaktadır. Amerika'da işletmelerin büyüklüğünün giderek küçülmeye başlaması, iletişim teknolojisindeki değişmeler anılan ekonomik etmenlerdendir. Oysa Güneydoğu Asya'da ekonomik gelişme pek çok yeni firmanın ortaya çıkmasını, var olanların da büyümesi sonucunu doğurduğundan yeni işyerlerine istem artmıştır. Shanghai, Chongquing, Çin ve Hong Kong'da, bugün dünyanın en yüksek yapısı olan Petrona Twin Towers'ı geride bırakacak yapılar tasarlanmaktadır.[71] Bu açıdan, Japonya'da 2000 yılında bitirilmesi tasarlanan 200 katlı "DIB-200" adlı yapı burada anılabilir.[72]

Yeni bir eğilim de kentin dışında ortaya çıkan gökdelen bölgeleridir. Önceden de kent dışında gökdelenlere rastlanılıyordu. Ancak son dönemdeki örnekleri öncekilere göre daha gösterişlidir. Bunlar daha çok, Amerikan kentlerini çevreleyen karayolları civarında kurulmuştur. Houston'un Galleria bölgesindeki "Transco Tower" (271 metre), Los Angeles'ta Century City'deki ikiz yapı (174 metre), Detroit yakınlarındaki "Prudential Town Center" (136 metre) ve Atlanta'daki "Tower Place" (122 metre) buna örnek verilebilir.[73]

**Gökdelenlerin Geleceği**

---

[69] Ford, 1992, **a.g.y.**

[70] 1996'da "Petronas Tower" (Kuala Lumpur, Malezya, 95 katlı, 450 metre); 1997'de "Chongqing Tower" (Chongqing, Çin, 114 katlı, 457 metre); 1998'de "Nina Tower" (Hong Kong, 100 katlı, 468 metre). Bkz. **Canada & the World Backgrounder**, **a.g.y.**

[71] Mark Wheeler, "The World's Tallest Building: Move over, Sears Towers. A New Giant Has Risen in the Far East", **Popular Mechanics** , May 01, 1996, s.78-82; **Boston Business Journal**, "The Race for the Tallest Tower", October 18, 1996, Vol.16, No:34, s.6.

[72] Yapı, uzun asansör yolculuklarının insan doğasına verebileceği rahatsızlıkları en aza indirebilmek için 50 katlık birimler biçiminde tasarlanmıştır. Bkz. **Canada & the World Backgrounder**, **a.g.y.**,

[73] Ford, 1992, **a.g.y.**

Bilimsel ve teknolojik gelişmelerin, tıpkı doğuş sürecinde olduğu gibi, gökdelenlerin geleceğine yön vereceğine kuşku yok. Özellikle bilgisayar ve iletişim teknolojindeki yeniliklerin, iş ve ev yaşamı arasındaki kopukluğu gidermeye olanak tanıması, hizmet kesiminin pek çok yönüyle belli bir işyerinde bulunmayı zorunlu kılmaması, bu tür büyük yapılara olan gereksinimi de azaltabilecektir. Bir başka deyişle Amerika'da yakın gelecekte çok yüksek yapılar döneminin kapanacağına ilişkin kimi belirtilerin olduğu söylenebilir. Büyük şirketlerin kent özeğindeki büyük yapılar yerine kent dışındaki yerleşkeleri yeğlemeleri de bu yeni eğilimin ilk belirtileri olarak nitelendirilebilir. Ford ve Chrysler, Nike, Microsoft gibi uluslararası alanda etkinliklerini gerçekleştiren şirketlerin kent dışında, kimi zaman yeşil alanlarda, küçük ölçekli iş yerlerinde örgütlenmeleri buna örnek verilebilir. Kuşkusuz bu yeni eğilimi yalnızca teknoloji alanındaki gelişmelere bağlamak yanlış olacaktır. Gökdelenlerin giderek daha az yeğlenen bir yapı türü olmasının nedenlerinden biri de, artık bu tür büyük yapıların ekonomik olmadığının anlaşılmış olmasıdır.[74] Tarih boyunca yapı yüksekliğine göre düzenlenen aşağıdaki çizelgede de bu durumu görmek olanaklıdır.

Yapı Yüksekliğinin Tarih Boyunca Değişimi

| Yapının Adı ve Yeri | Tarih | Yükseklik |
|---|---|---|
| Büyük Keops Piramidi, Mısır | Yaklaşık M.Ö. 2600 | 146 metre |
| Samarra Minaresi, Irak | 19.yüzyıl | 52 metre |
| Chartes Katedrali, Fransa | 13.yüzyıl | 107 metre |
| Equitable Building, New York | 1870 | 43 metre |
| Western Union Building, New York | 1875 | 70 metre |
| Tribune Building, New York | 1875 | 79 metre |
| Chrysler Building, New York | 1930 | 319 metre |
| Empire State Building, New York | 1931 | 381 metre |
| World Trade Center, New York | 1972 | 417 metre |
| Sears Tower, Chicago | 1974 | 443 metre |
| Petronas Twin Towers, Malezya | 1997 | 452 metre |
| Microsoft HQ, Washington | 1986 | 20 metre |

[74] Dupré, **a.g.y.**, s.7.

Bülent Duru, "Gökdelenler ve Kent", **Prof.Dr.Cevat Geray'a Armağan**, Mülkiyeliler Birliği Yayınları, Ankara, 2001, s.331-362.

Kaynak: William J. Mitchell, "Do We Need Skyscrapers?", **Scientific American**, December 1997, Vol.277, No: 6, s.113.

## Modern Mimarlık ve Gökdelenler

Gökdelenlerin gelişimi büyük ölçüde, modern mimarlığın ürünlerinin verilmeye başladığı döneme denk gelir. Modern mimarlığın ortaya çıkmasında birinci derecede önemli etmenin Sanayi Devrimi olduğu kuşkusuz. Buhar gücünün kullanılmaya, yeni üretim yöntemlerinin geliştirilmeye başlanması, yeni bir ekonomik yapıyı, yeni üretim ilişkilerini, yeni bir toplum düzenini ortaya çıkarmıştır. Burjuva sınıfının güçlenmesi, sanayileşmenin artması, eğitim olanaklarının daha yaygın bir biçimde sunulabilmesi, nüfusun büyümesi, hızlı ve dengesiz kentleşmenin gözlenmesi gibi gelişmeler, bir yandan insan gereksinimlerinin yeniden tanımlaması gereğini ortaya çıkarırken, bir yandan da güzel sanatlarda, özellikle de mimarlıkta yeni arayışlara yol açmıştır. Sanayileşmenin hızla yaygınlaşmasının mimarlığa ve kentsel düzene etkisi iki yönlü olmuştur: Sanayileşme süreci, bir yandan barınma sıkıntısı çeken büyük işçi kitlesinin ortaya çıkmasına yol açarken[75], bir yandan da bu sorunun en ussal biçimde giderilmesine yarayacak yöntem ve araçların kullanılabilmesine olanak tanımıştır. Bunlar da kuşkusuz önyapım yöntemlerinin geliştirilmesi, fabrika ürünü yapım gereçleri ve yapıda standartlaştırma olmuştur. Bu açıdan gökdelenlerin gelişiminde modern mimarlığı biçimlendiren ana eğilimlerin[76], bir başka anlatımla, De Stijl,[77] Bauhaus[78] gibi mimarlık okullarının, modern

[75] Sanayileşmiş büyük kentlere çalışmak üzere yerleşenlerin konut sorununu gidermek üzere yapılan toplu konutlar, motorlu ulaşım araçlarının gelişmesiyle kentin kenarlarında ortaya çıkmaya başlayan banliyöler yeni gelişmeye başlayan kent tipinin birer göstergeleriydiler. Bu durumun doğal sonucu da kent özeğindeki arsa fiyatlarının yükselmesi olmuştur. Bkz. J. M. Richards & Elizabeth B. Mock, **Modern Mimarlığa Giriş**, Çev. Aptullah Kuran, ODTÜ, Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara, 1966, s.16.

[76] Aykut Karaman, "Postmodernizm ve Kentsel Tasarım", Mimar Sinan Üniversitesi, **2. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu** (21-22 Mayıs 1992), Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, 1993, s.68.

[77] Modern mimarinin ilk biçimlerini 1917'de Hollanda'da kurulan "De Stijl" de bulabilmek olanaklıdır. Mimar Doesberg'in başını çektiği bir grup Hollandalı sanatçının bir araya gelmesiyle oluşan Güzel ve Dekoratif Sanatlar Okulu'nda yürütülen çalışmalarda, kübizm anlayışının etkisiyle, dikdörtgenin, asimetrik biçimlerin, özellikle siyah, beyaz ve diğer temel renklerin kullanımı ağır basar. Bkz. Richards, Mock, **a.g.y.**, s.39

mimarlığın temel ilkelerinin belirlendiği Atina Anlaşması'nın ve Le Corbusier'nin türlü yönlerde etkileri bulunmaktadır. Atina Anlaşması'nın ve modern mimarlığın kurucularından Le Corbusier'in yüksek yapılara bakış açısını ortaya koymak, modernizm ve gökdelenler arasındaki ilişkiyi sergilemek açısından yararlı olacaktır.

**Atina Anlaşması**

1933'te Atina'da toplanan Uluslararası Modern Mimarlık Kongresi'nde temel ilkeleri belirlenen Atina Anlaşması 1941'de yayınlandı. Modern kentleşme ilkelerinin ortaya konduğu Atina Anlaşması'nda, modern kent planlamasının temelini oluşturan, düzensiz-dengesiz kentleşmeye karşı önlemler alma, yoksulluk yuvalarını iyileştirme, bölge planlarının hazırlanması, bölgeleme düzenlemeleri, kentin gelişiminin denetim altına alınması, bireysel çıkarın kamu yararına terkedilmesi gibi konuların yanı sıra yüksek katlı yapıların da düzenlemeye alındığını görüyoruz. Anlaşma'da, modern tekniğin ürünü olduğu, kentin gelişimi için türlü olanaklar sağladığı gerekçesiyle yüksek yapılar savunulmakla birlikte kimi önlemlerin alınmaması durumunda sorunların artacağı belirtilmektedir. [79]

---

[78] "Devlet Yapı Evi" (Staatliches Bauhaus) anlamına gelen Bauhaus, Walter Gropius tarafından kurulan, 1919-1933 yılları arasında etkinliklerini sürdüren Alman tasarım okuludur. Yirminci yüzyılın toplumsal ve düşünsel yapısının mimari boyutunu oluşturan Bauhaus'da, sade, yerellikten arınmış evrensel mimarlık öğelerinden yararlanma, geometrik biçimlerin yoğun olarak kullanılması, yapı gereçlerinin standartlaştırılması, önyapım yöntemlerinin geliştirilmesi düşüncesi egemendir. Gropius'a göre mimarlık dar bir seçkinler grubuna değil, toplumun bütününe seslenmeliydi. Bkz. Walter Gropius, **The New Architecture and the Bauhaus**, 4th Edition, Çev. Morton Shand, The M.I.T. Press, Cambridge, 1971, s.30-51; Karaman, **a.g.y.**; Walter Gropius, "Weimar Devlet Yapıevi (Bauhaus Programı)", Çev.Tevfik Turan, **Modernizmin Serüveni: Bir 'Temel Metinler' Seçkisi-1840-1990**, Hazırlayan Enis Batur, 3. Baskı, YKY, İstanbul, 1999, s.236-238.

[79] Atina Anlaşması'nın yüksek yapılarla ilgili düzenlemesi şöyle: "Yüksek yapılar yapmak için, modern tekniğin imkanlarını hesaba katmak gerekir: Her çağ, yapılarını yapabilmek için kendi özel kaynaklarının gerektirmiş olduğu tekniği kullanmıştır. 19. yüzyıla gelinceye kadar, ev yapma sanatı, taş veya tuğladan taşıyıcı duvarlar veya tahta kaplamalar ve ahşap kirişlerden meydana gelmiş döşemelerden başkasını bilmiyordu. 19. yüzyılda, profil demirlerin kullanıldığı bir ara devreden sonra, 20. yüzyılda çelik ve betonarmeden yapılmış homojen yapılar yapılmağa başlandı. Ev yapımı tarihinde tam bir devrim olan bu yenilikten önce, yapımcılar altı kattan yüksek bir yapı yapamıyorlardı. İçinde bulunduğumuz çağ bu konuda artık bu derece sınırlı değildir. Yapılar altmış beş kata ve daha fazlasına kadar çıkabiliyorlar. Geriye, şehirsel problemleri ciddi bir şekilde inceleyerek her özel durum için en elverişli olan yüksekliği tayin etmek kalıyor. Mesken konusunda, herhangi bir kararın yerinde olduğunu gösteren sebepler şunlardır: En güzel manzaranın seçimi, en temiz havaya ve en iyi güneş görme imkanlarına ulaşmaya çalışma, nihayet meskenin hemen yakınında kollektif tesisler, okullar, yardım merkezleri, oyun sahaları gibi meskenin uzantılarını kurabilmek imkanı. Yalnızca belli bir yükseklikteki yapılar, bu meşru ihtiyaçları gerektiği şekilde

## Le Corbusier

Atina Anlaşması'nda belirlenen modern mimarlık ilkelerinin nasıl uygulamaya geçtiğini anlayabilmek için belki de en iyi yol, Atina Anlaşması'nın 1957 yılında yapılan ikinci baskısının önsözünün yazarını Le Corbusier'i incelemek olacaktır. Yirminci yüzyıl kentinin düzenlenmesinde, 1960'lara kadar etkili olan Le Corbusier'nin[80] (1887-1965) kent tasarımları, sanayi kentlerinin sıkıntılı durumunu aşmak umuduyla kaleme alınmıştır. Toplumsal yapıyı değiştirmenin, gündelik yaşam sorunlarını en aza indirmenin ancak yeni bir kentsel tasarımla gerçekleştirilebileceğini düşünüyordu Le Corbusier. Bu amaca varmada en etkili yol, modern teknoloji ürünlerini kentin yeniden yapılanmasına uyarlamak olacaktı.[81] Bu düşünce, Paris için önerilen cam ve çelikten yapılmış gökdelenlerde somutlanıyordu.[82] Modern mimarlığın ilk akla

---

karşılayabileceklerdir." (m.28) Bu yüksek yapıların birbirlerinden yeterince uzak mesafelerde yapılması gerekir; aksi takdirde yüksek oluşları, bir mükemmellik belirtisi olacak yerde, mevcut kötü durumun daha da kötüleşmesine yol açacaktır. Kuzey ve Güney Amerika şehirlerinde işlenen büyük hata budur. Bir şehrin inşaatı, programsız bir şekilde özel teşebbüse bırakılamaz. Şehrin nüfus yoğunluğu, meskenin uzantılarını teşkil edecek olan kollektif tesislerin düzenlenmesini meşru kılacak kadar fazla olmalıdır. Bu yoğunluk tespit edildikten sonra, şehir için ayrılacak alanı hesaplama imkanını verecek bir tahmini nüfus miktarı kabul edilecektir. Toprağın ne şekilde işgal edileceğine karar vermek, yapılı sahalarla serbest veya yeşil sahalar arasındaki münasebeti tayin etmek, özel meskenler için olduğu kadar onların çeşitli uzantıları için de gereken alanı ayırmak, şehre belli bir devre içerisinde aşılmaması gereken bir alan tespit etmek, yetkililerin elinde bulunan şu önemli işleme bağlıdır: 'Arazi Kanunu'nun çıkarılması. Böylece şehir artık rahat rahat gelişecek ve bu kanun tarafından konulmuş olan sınırlar içerisinde sanatkarın özel teşebbüsüne her türlü serbestlik tanınmış olacaktır." (m.29) Şehircilik iki boyutlu değil, üç boyutlu bir ilimdir; yükseklik unsurunu işin içine karıştırmakla, bu şekilde ortaya çıkmış olan serbest sahalardan faydalanılacak, dolayısıyla, modern trafik problemlerine olduğu kadar, boş zamanları değerlendirme faaliyetlerine de çözüm yolu bulunmuş olacaktır: Anahtar-fonksiyonlar olan oturmak, çalışmak ve dinlenmek, üç zorunlu ihtiyaca cevap verecek şekilde yapılmış olan binaların içerisinde gerçekleşmektedir: Yeterli bir mekan, güneş, temiz hava. Bu binalar yalnızca toprağa ve onun iki boyutuna bağlı olmayıp, özellikle üçüncü bir boyuta, yüksekliğe de bağlıdırlar. Şehircilik, yüksekliği hesaba katarak, gidiş gelişler için gerekli olan serbest sahalarla, eğlenme ve dinlenme faaliyetleri için gerekli olan faydalı sahalara el koyacaktır. Üçüncü boyutun en önemli rolü oynadığı binaların içerisinde gerçekleşen yerleşmiş fonksiyonlar ile, yalnızca iki boyuttan faydalanan ve yüksekliğin ancak istisnai olarak ve küçük ölçüde, mesela bazı yoğun trafik akımını düzenlemek amacıyla yapılan seviye değişiklikleri şeklinde ortaya çıktığı, toprağa bağlı dolaşım fonksiyonlarını birbirinden ayırmak gerekir." (m.82) Uluslararası Modern Mimari Kongresi, **Atina Anlaşması**, İmar ve İskan Bakanlığı Mesken Genel Müdürlüğü, Ankara, 1969.

[80] Karaman, **a.g.y.**, s.69.

[81] Robert Fishman, **Yirminci Yüzyılda Kent Ütopyaları: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright ve Le Corbusier**, Bülent Duru, Ayten Alkan (Der.), **Yirminci Yüzyılda Kent ve Kentsel Düşünce**, (İmge Yayınevi tarafından yayına hazırlanıyor).

[82] Le Corbusier'nin 1922 yılında, 3 milyonluk bir kent için hazırladığı plandan da söz etmek gerekecektir. 400 000 kişilik 24 katlık gökdelenlerden oluşan özeksel işyeri bölgesi, bu bölgeyi çeviren 600 000 kişilik çok katlı yapılardan

gelen adlarından Le Corbusier, Sanayi Devrimi'nin yarattığı yeni dünyanın mimarlık alanını da biçimlendirmesini bekliyordu: "Modern yaşam, konut ve kent için yeni bir plan istemekte ve beklemektedir." Bu uğurda kent planlaması ve konut yapımında eski mimarlık anlayışının atılıp yerine yenisinin konmasını, geometrik biçimlerin, seri konut üretiminin egemen olmasını savunuyordu: "Yeni bir çağ, ölmek üzere olanın yerini dolduruyor. Makineleşme insanlık tarihine yeni bir anlayışı ortaya çıkarıyor. Her çağ, düşünce sisteminin açık bir imgesi olan mimarlığını yaratır. Aydınlığa kavuşmuş, açık düşüncelerin simgelediği yeni dönemin sancılı arifesindeyiz."[83] Konutu, içinde yaşamak için bir makine olarak algılayan Le Corbusier, Amerikan kentlerini günümüzün kalabalık, gürültülü, kirli kentlerinden kurtulmak için bir olanak olarak görür;[84] yüksek yapıları, daha çok yerin yeşil alan olarak değerlendirilebilmesi, insanlarla ulaşım araçlarının birbirinden ayrılabilmesi için ister.[85] Gökdelenlerde bütün işlevler bir araya toplanacağından zamandan ve enerjiden tasarruf edilecek, çalışma verimi artacak, sessizlik ve temiz hava sağlanacaktır.[86]

**Postmodern Eleştiriler ve Gökdelenler**

Modernizmin bir ürünü olarak değerlendirilen yüksek yapılar, pek çok eleştirel yapıtın anmadan geçemediği kentsel öğelerdendir. Bir anlamda, yirminci yüzyılın sorunlu kentsel deneyimlerinden, büyük ölçüde, insan doğasına aykırı yüksek yapılaşmanın sorumlu olduğu modernizm tartışmalarında genel kabul gören bir değerlendirmedir. 20. yüzyılın tüketim

---

oluşan yerleşim yeri bölgesi ve onu çevreleyen, 2 milyon kişinin yaşayacağı bahçeli evlerden oluşan bölgeden oluşan bir plandır bu. Planda yollara geometrik düzen içinde yer verilmiştir. Corbusier'ye göre planın temel amaçları kent özeğinin tıkanıklıktan yoğunluktan kurtarılması, yeşilliğin, ışığın ve havanın kente girmesini sağlamaydı. Bundan üç yıl sonra, 1925 yılında, Paris'in büyük bir bölümüne uygulanmak üzere tasarlanan plan da, (Plan Voisin) önceki ile aynı ilkeler doğrultusunda oluşturulmuştur. Paris için öngörülen bu plan 60 katlı 18 tane uzun yapının kent özeğini oluşturmasına dayanıyordu. 1937 tarihli "Le Plan de Paris" adlı, yine Paris için hazırladığı plan da kent özeğindeki yoğunluğun gökdelenlerle sağlanmasını öngörmekteydi. Corbusier'nin hazırladığı planlar modern teknoloji ve yönetsel örgütlenmelerle uyumluydu. Bkz. Aia, **a.g.y.,** s.45; Hall, **a.g.y.,** s. 209; Le Corbusier, **Bir Mimarlığa Doğru**, Çev. Serpil Merzi, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1999, s.84, 86.

[83] Le Corbusier, **a.g.y.,** s.115-116.

[84] Le Corbusier, **a.g.y.,** s.86.

[85] Stephen Gardiner, **Le Corbusier**, Çev. Üstün Alsaç, Afa Yayınları, İstanbul, 1985, s.119.

[86] Le Corbusier, **a.g.y.,** s.86.

toplumuna duyulan tepkiyle kaleme alınan ütopyalarda, gökdelenler ya da yüksek katlı yapılar, yabancılaştırıcı kentsel düzenin simgelerinden biri olarak sunulur.[87] Bu anlamda gökdelenlerin, modern kentlerin insan doğasına aykırı yönlerini anlatmak üzere kullanılan bir simge durumuna geldiği söylenebilir.[88] Aslında modern mimarlığa postmodern yönden yöneltilen eleştiriler, modern mimarlık ve kent planlamasının kentleri bütüncül bir biçimde dönüştürme arzusuna dayanıyor. Bir başka anlatımla modern mimarlar, insan eliyle mükemmel kentin kurulabileceğini düşünüyorlardı. Bu amaç doğrultusunda da evrensel, her yöreye, her duruma, her koşula, her kültüre uyabileceği düşünülen örmekler sunmuşlardı. Mimarlık da bu yolda kullanılan araçlardan biri olacaktı. Bir açıdan postmodern söylemin karşı çıkış noktası, en iyi biçimde, Le Corbusier'in "bir makina düzeninde işleyen kent" düşüncesinde anlatımını buluyordu. Oysa modern mimarlığın öngörüleri gerçekleşmemiş, sonunda insan doğasına aykırı, beton yığınlarından oluşan, insan varlığını hiçe sayan bir kentleşme anlayışı ortaya çıkmıştı.[89] İlk olarak, Charles Jencks tarafından modern mimarlıktan postmodern mimarlığa geçişin bir simgesi olarak kullanılan, St. Louis'de düşük gelirlilerin oturduğu toplu konutların dinamitle 1972'de yıkılmasını[90] postmodern eleştiriler anmadan geçemezler. Anılan yerleşimlerin oldukça yüksek yapılar olması, gökdelenler ile modernizm arasındaki bağlantıyı akla getiriyor ister istemez. Ancak, modern kent planlaması eleştirilerinde vurgu gökdelenlerden daha çok, kentin

---

[87] Ütopyacı yazında genel olarak gökdelenlere, sanayileşmenin, tüketim toplumunun eleştirisinde bir simge olarak başvurulmaktadır. Bir başka anlatımla bu tür yapılar, tüketim toplumu değerlerinin en çarpıcı biçimde somutlandığı mekanlar biçiminde ele alınmaktadır. Bunda, ütopyaların, ortaya çıktıkları dönemin toplumsal-kültürel yapısına bir karşı çıkış, bir arayış olarak kaleme alınmaları etkili olmuştur. Örneğin "Mülksüzler" de ideal toplum düzeninin kurulmuş olduğu "Anarres"de yapıların yüksekliği fazla değilken, kapitalist-sanayi toplum düzeninin egemen olduğu "Urras" için aynı şeyleri söyleyebilmek olanaklı değildir. Bkz. Ursula K. Leguin, **Mülksüzler**, Çev. Levent Mollamustafaoğlu, Metis, İstanbul, 1995.

[88] Robert Havemann'ın "Yarın"ındaki sanayi uygarlığı betimlemesini pek çok ütopyada bulabilmek olanaklı: "Ama belki de kentlerin varoluş nedeni felaketti ve bu yüzden de kentler aynı zamanda belanın ve insandışılığın icracılarıydılar. O zamanlar milyonlarca insan birkaç kilometrekare içerisinde 20-30 katlı dev konut konservelerinde daracık bir alana istiflenmiş halde yaşıyordu ve aynı anda da birbirlerine her zamankinden daha yabancıydılar. Bu kutularda ne kadar yanaşık nizamda yaşıyor idiyseler, birbirlerinden o denli tecrit edilmişlerdi ve yalnızlıkları içinde o denli mutsuzdular. Birisi evinde öldüğü zaman, bunu komşular çoğu kere ancak ceset çürüyüp kokusu kapı aralığından yayılmaya başladığı zaman fark ediyordu. Bu kentlerdeki hava zehirliydi..." Robert Havemann, **Yarın: Sanayi Toplumu Yol Ayrımında, Eleştiri ve Gerçek Ütopya**, Çev. Erol Özbek, Ayrıntı, İstanbul, 1990, s.74.

[89] Necmi Zeka, "Yolları Çatallanan Bahçe, Aynalı Gökdelenler, Dil Oyunları ve Robespierre", **Postmodernizm**, (Hazırlayan Necmi Zeka), 2. Basım, Kıyı Yayınları, İstanbul, 1994, s.13, 14; Sennett, **a.g.y.**; Rob Krier, "Modern Mimarlığın Bir Eleştirisi ya da Yapı Sanatının Çöküşü Hakkında", Çev. Enis Batur, **Modernizmin Serüveni: Bir 'Temel Metinler' Seçkisi-1840-1990**, Hazırlayan Enis Batur, 3. Baskı, YKY, İstanbul, 1999, s.421.

yabancılaştırıcı etkisine, konumuz açısından da birbirine benzeyen çok katlı yapılaradır. Bir başka anlatımla başlıbaşına gökdelenler postmodern çözümlemelerin ilgi alanına girememiştir.

İnsanın, kendine, ürettiğine ve topluma yabancılaşmasında baş rolü oynayan günümüz kentinin biçimsel düzenlemelerini salt modern mimarlığa ya da modern kent planlamasına bağlamak çok da anlamlı olmayacaktır. Modern mimarlık ya da modern kent planlamacılığı, ortaya çıktığı ekonomik-toplumsal koşullardan soyutlanarak indirgemeci bir yaklaşımla ele alındığında, bu yaklaşımların Sanayi Devrimi'nin yarattığı olumsuz koşulların giderilmesi arayışında ortaya çıkması gerçeği de göz ardı edilmiş olur. Bundan dolayı, dengesiz kentleşmenin, insan doğasına aykırı yüksek yapıların ardında bulunan etmenlerin üretim ve paylaşım ilişkilerinde aranması daha gerçekçi gözükmektedir. Bu açıdan postmodern yaklaşımlarda, modern kent planlamasına yöneltilen eleştirilerde ya da öngörülen çözüm yollarında, 'neden' ile 'sonuç'un içiçe alınmasından kaynaklanan kimi sıkıntılar bulunduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Kente postmodern açıdan bakanlar modern kent planlamasını bütünüyle yadsımaktalar. Oysa II. Dünya Savaşı sonrası kentlerinin yenilenmesinde, yoksulluk yuvalarından kaynaklanan türlü sorunların giderilmesinde ve konut gereksiniminin karşılanmasında modern kent planlaması politikalarının tümden başarısız olduğu söylenemez.[91] Atina Anlaşması'nın, Le Corbusier'nin ve diğer modern kent planlamacılarının, yaşanabilir, düzenli ve doğal öğelerle bezenmiş kent tasarımlarının, bir ölçüde, II. Dünya Savaşı sonrası Amerikası'nın siyasal-toplumsal elitlerinin beklentilerine kuramsal çerçeve sağladığı da düşünülebilir. Ortaya çıkan başarısız deneyimlerde modern kent planlama anlayışından daha çok, savaş sonrasında kentleri yeniden düzenleme isteği[92] ve dönemin bürokratlarının, yapsatçılarının, siyasetçilerinin karşılıklı çıkar beklentileri rol oynamıştır.[93] Bu açıdan modern kent deneylerinin doğurduğu olumsuz sonuçlardan tek başına modern kent planlamasını ve izleyicilerini sorumlu tutmak çok da yerinde olmayacaktır.

---

[90] David Harvey, **Postmodernliğin Durumu**, Çev.Sungur Savran, Metis Yayınları, 1997, İstanbul, s.54.
[91] Harvey, **a.g.y.**, s. 89.
[92] Aynı dönemde İngiltere'de, bir yandan, konut sorununu çözmek üzere yüksek yapıların yapılması gündeme gelirken bir yandan da Ebenezer Howard'ın Bahçe-kent tasarımından esinlenilerek yeni-kentler kurma deneyimine girişilecektir.
[93] Harvey, **a.g.y.**, s. 87.

Bugün postmodern söylemin dile getirdiği eleştirilerin büyük bölümünü, modern kent anlayışının kurucu kitabı sayılan Atina Anlaşması'nda da kapsamlı bir biçimde bulabilmek olanaklıdır.[94] Bundan ötürü, kentte gözlenen sıkıntıların kaynağını bütünüyle modern kent planlamasında aramanın, kimi toplumsal, ekonomik ilişkileri göz ardı etmenin bir sonucu olduğu söylenebilir. Bireysel çıkarın kamusal yararın önüne geçmesi, kentlerin gelişiminde sermayenin yönlendirici olması, her düzeydeki sömürü mekanizması, bu sorunların gerçek nedenidir. Buna bir de modern kent anlayışının ya da planlamasının ekonomik, siyasal güçlerden ne ölçüde bağımsız gelişebildiğini de eklemek gerekir. Gökdelenlerin evrim sürecini de bunlardan ayrı tutmak olanaklı görünmüyor. Bir başka anlatımla gökdelenlerin ya da insan doğasına aykırı biçimde yapılmış çok katlı yapıların varlığını salt modern kent planlamasına bağlamamak; karlarını ya da çıkarlarını en çoğa çıkarma peşinde olan siyasetçi, bürokrat, işadamı grubunu, egemen ekonomik güçlerin de bu süreç içinde etkili olduğunu kabul etmek daha gerçekçi bir yaklaşım olacaktır.

**Sonuç**

Kimilerince modernizmin yapılanmasında önemli rolü bulunan "maddi pratikler"den biri,[95] kimilerince modernizmin düşünsel temelde doğaya egemen olma isteminin somutlanması,[96] kimilerince modern dünyayı biçimlendiren buluşlardan biri,[97] kimilerince de erkek egemen toplumun doğayı kendi denetimleri içinde dönüştürme arzusunun dışavurum biçimlerinden biri olarak değerlendirilen gökdelenler uzun bir süre daha kentlerin gelişiminde etkili olmaya devam edecek görünüyorlar. Bir anlamda kenti bütünüyle düzenleme amacına

[94] Bunları şöyle sıralayabiliriz: Makina çağının başlamasıyla insanların yerleşim yerlerinin bozulmaya başlaması (m.8); kentlerin bir kaos içinde varlığını sürdürmesi (m.8, 71); kent insanını doğal öğelerden uzaklaşması (m.11); açık alanların halk tarafından yeterince kullanılamaması, buraların işlevselliğini kaybetmesi (m.31, 32); boş zamanları değerlendirmede kullanılacak alanların kente iyi bir biçimde bağlanamamış olması (m.34); makinalaşmanın gelişimiyle konut ve işyeri arasındaki uzaklığın ortaya çıkardığı sorunlar (m.41, 42, 46); tarihi ve mimari değerlerin korunması (m.65-70); kentin maddi ve manevi anlamda bireyin özgürlüğünü sağlaması (m.97); kent düzeni içinde insan ölçeğinin egemen olması (m.76, 87).
[95] Harvey, **a.g.y.**, s.41.
[96] Karaman, **a.g.y.**, s.70.

erişmede kullanılan bir araçtır gökdelenler. Bir kez gökdelen yapma kararı alındı mı ya da kentin belli bir yöresinde bu tür yapılara izin verildi mi ister istemez kentin gelişim doğrultusunun ana yönleri de belirlenmiş olur. Kentin ekonomisinin, ulaşım araçlarının, yollarının, tüm altyapısının alacağı biçimde gökdelenlerin etkisi büyük olacaktır. Bir başka anlatımla gökdelenlerin yükselmesiyle kentin gelişimi belli erekler doğrultusunda önceden belirlenmiş olacaktır; her ne kadar başlangıçta böyle sonul bir hedef belirlenmese de. Ancak, bu anlamda, kentin alacağı biçimi denetleme ya da kenti bütünüyle dönüştürme amacını, postmodern eleştirilerde sıklıkla dile getirilen, modern kent planlama anlayışının yaşanılabilir, sağlıklı, dengeli gelişmiş kent arzusu ile bir tutmamak gerekir. Buradaki kentsel gelişmeyi denetleme düşüncesi tamamen belirli bir kümenin çıkarları doğrultusunda biçimlenir. Sermaye güçlerinin ve bürokrasinin çıkar birliği kentin gelişme doğrultusunu belirler; kenttaşın bu aşamada bir söz hakkı yoktur.

Modern kent planlamasına ve mimarlığa yöneltilen postmodern eleştirilerin, konu gökdelenlere gelince gücünü yitirdiği de bir başka gerçek. Doğrudan doğruya modernizmin bir ürünü olarak değerlendirilebilecek gökdelenlerin, tıpkı diğer modern kentsel öğelerde olduğu gibi güçlü bir biçimde reddedilmesi beklenebilirdi. Oysa postmodern yazın, gökdelen ya da yüksek yapı eleştirisini yalnızca işçi evleri ve toplu konutlarla sınırlı tutmuştur. Postmodern çalışmalarda, modern kent planlamasının, kenti bütünüyle değiştirme arzusuna, tarihsel değerlere bakış açısına, estetik anlayışına, halk katılımına, gündelik yaşamı yönlendirme biçimine ilişkin yönleri kapsamlı biçimde çözümlenip sorgulanırken, gökdelenlerin bu çözümlemenin dışında tutulması sorgulanmaya değerdir. Bu bağlamda, bu metin boyunca savunulan, gökdelenlerin yarattığı sorunların, modernizmin bir sonucu değil de, egemen ekonomik güçlerin konumlarını güçlendirmenin bir aracı olarak değerlendirilmesi gerektiği önermesine tekrar başvurmak gerekiyor. Bir anlamda, postmodern eleştiriler, sınıf farklılıkları, Kuzey-Güney dengesizliği, üretim ve tüketim kalıplarındaki değişkenlikler karşısındaki suskunluğunu gökdelenler karşısında da sürdürmektedir.

Bir açıdan gökdelenlerin Murray Bookchin'in "kentsiz kentleşme" olarak adlandırdığı sürecin bir yansıması olduğu da düşünülebilir. Bookchin'e göre, kent, yalnızca yapı yığınlarıyla

---

[97] Howard Mansfield, **Cosmopolis: Yesterday's Cities of the Future**, Center for Urban Policy Research, New

sınırlı bir yerleşim yeri değildir, tam tersine ya da bundan da öte, yurttaşların gönüllü etik birliğine, katılımına, ortak bir kentli kültürüne, topluluk bilincine dayanan bir araya gelmişliğin adıdır. Tarih boyunca kentleri kent yapan kültürel, siyasal, dinsel etik ve ekonomik özelliklerin gerçek anlamlarını yitirmeleri olumsuz "kentleşme" sürecinin sonucudur. Bir bakıma günümüz kentlerini oluşturan insanları bir araya getiren şey yaşam yerlerine, kentlerine bağlı olma duygusu değil daha çok maddi çıkarlar, güvenlik arayışı gibi daha işlenmemiş ilkel güdülerdir. Gökdelenlerin gelişiminde bütün bunları bulabilmek olanaklıdır.[98] Kenti simgeleyen tarihsel-kültürel simgelerin zamanla kaybolmasının gökdelenleri birer kent simgesi haline getirmesi[99] de bu açıdan değerlendirilebilir.[100]

Tarih boyunca ancak doğal öğelerin erişebileceği noktalara insan yapımı yaşam yerlerinin yükseltilmesi, insanın doğaya karşı yengisi olarak da değerlendirilebilir; ancak bu uğurda yitirilenleri de gözardı etmemek gerekiyor. 20. yüzyıl kentinin karşı karşıya kaldığı pek çok çevre sorununda gökdelenlerin ağırlaştırıcı etkisini görebilmek olanaklıdır. Enerji tüketimlerinin aşırı boyutlara varması, gölgeledikleri alanların ışığını, havasını, manzarasını keserek yörenin, çevrenin yaşanabilirliğini azaltmaları, kent altyapısına yük getirmeleri, trafik, park gibi pek çok kentsel sorunu ağırlaştırmaları, sundukları yapay yaşam ortamı ile içinde yaşayanların sağlıklarını olumsuz etkilemeleri ve insan doğasına aykırı büyüklükte olmaları gökdelenlerin yarattığı sorunlardan yalnızca birkaçı. Değinilmesi gereken bir başka nokta da, çoğunlukla üçüncü dünya ülkelerinde görülen biçimiyle gökdelenlerin, eski kent dokusunu ortadan kaldırmaları ya da onlarla uyuşmaz biçimde bir arada durarak, anlamlarını yitirmelerine yol açmaları.

Tıpkı diğer çevre sorunlarında olduğu gibi, gökdelenlerin yarattığı sorunların 3. Dünya ülkelerine yansıması da daha ağır sonuçlar doğurabilmektedir. Çoğunlukla, yapım süresinin çok uzun sürmesi ve maliyetinin yüksek olması, ekonomik açıdan güçlü olmayan ülkelerin ekonomilerini sıkıntıya sokabilmektedir. Hem yapım, hem de işletim aşamalarında uzman çalışanlara gereksinim duyulması, yapı gereçlerinin dışalım yoluyla karşılanmak zorunda

---

Brunswick, New Jersey, 1990, s.2.

[98] Murray Bookchin, **Kentsiz Kentleşme: Yurttaşlığın Yükselişi ve Çöküşü**, Çev. Burak Özyalçın, Ayrıntı, İstanbul, 1999, s.9-39.

[99] C.A.Doxiadis, "Inhuman High-Rise Apartments", **Ekistics**, Vol. 33, No: 197, April 1972, s.298 (296-299)

[100] Kuşkusuz bunun en güzel örneğini Ankara'daki Atakule oluşturmaktadır.

olunması da aşılması gereken diğer zorlukları oluşturmaktadır.[101] Örneğin bugün dünyanın en uzun yapısı olan, Malezya'daki Petrona Twin Towers'ın tasarım mühendisleri New York'tan, rüzgar tüneli danışmanları ve asansör ve yürüyen merdiven mühendisleri Kanada'dan gelmiştir.[102]

Gökdelenler 20. yüzyıl boyunca Amerika için gücün, varsıllığın simgesi olarak yükselmeye devam ettiler. Ancak, son dönemde bu eğilimin değişmeye, işyerleri için daha küçük, yeşil alanı bulunan yapıların yeğlenmeye başladığı gözlenmektedir. Teknolojide, özellikle de iletişim alanında yaşanan gelişmelerin, belli bir mekanda toplanmayı gerekli kılmamasının bunda payı büyük. Gökdelenleri 19. yüzyılın sonlarında ortaya çıkaran koşulların bir benzerinin yüz yıl sonra, dünyanın en uzun gökdelenlerine sahip kimi Asya ülkeleri için geçerli olduğu söylenebilir. Gökdelenlerin hala birer güç simgesi olarak görüldüğü bu ülkelere Türkiye de dahil kuşkusuz. Gökdelenlere postmodern eleştirinin peşinden giderek, salt modernizme karşı çıkmanın doğal bir sonucu olarak değil, insan doğasına aykırı büyüklükleri, enerji tüketimleri, kentin gelişim doğrultusuna, altyapısına, ışığına, olumsuz etkisi, yarattığı çevre sorunları ve belki de en önemlisi, sermaye güçlerinin karlarının en çoğa çıkarmalarının bir aracı ve simgesi olduğu için karşı çıkmak gerekmektedir.

## Yararlanılan Kaynaklar

Aia, Paul D Spreiregen,., **Urban Design: The Architecture of Towns and Cities**, McGraw-Hill Book Company, New York, 1965.

Bach, F., "Whistling Skyscraper", **Environment**, January/February, 1991, Vol.33, No:1, s.21-23.

Bennett, David, **Skyscrapers: Form & Function**, Simon & Schuster, New York, 1995.

[101] William S.W.Lim, "Tall Buildings for Urban Centers in Third World Countries", **Ekistics**, Vol. 40, No: 238, September 1975, s.197.
[102] Wheeler, **a.g.y.**

Bookchin, Murray, **Kentsiz Kentleşme: Yurttaşlığın Yükselişi ve Çöküşü**, Çev. Burak Özyalçın, Ayrıntı, İstanbul, 1999.

**Boston Business Journal**, "The Race for the Tallest Tower", October 18, 1996, Vol.16, No:34, s.6.

Brown, A.J. & H. M. Sherrard, **An Introduction to Town and Country Planning**, 2nd Edition, Angus and Robertson, Sydney, 1969,

**Canada & the World Backgrounder**, "Skyscrapers", March 1996, Vol.61, No 5. s.14.

Cansever, Turgut, "Gökdelenler", **Ev ve Şehir**, İnsan Yayınları, İstanbul, 1994.

Clark W. C. & J.L. Kingston, **The Skyscraper: A Study in the Economic Height of Modern Office Buildings**, American Institute of Steel Construction, New York, 1930.

Condit, Carl W., **The Chicago School of Architecture: A History of Commercial and Public Building in the Chicago Area**, **1875-1925**, The University of Chicago Press, Chicago, 4. Baskı, 1969.

Doxiadis, C.A., "Inhuman High-Rise Apartments", **Ekistics**, Vol. 33, No: 197, April 1972, s.296-299.

Dupré, Judith, **Skyscrapers: A History of the World's Most Famous and Important Skyscrapers**, Black Dog & Leventhal Publishers, New York, 1996.

Fishman, Robert, "Yirminci Yüzyılda Kent Ütopyaları: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright ve Le Corbusier", Bülent Duru, Ayten Alkan (Der.), **Yirminci Yüzyılda Kent ve Kentsel Düşünce**, (İmge Yayınevi tarafından yayına hazırlanıyor)

Ford, Larry R., "Reading the Skylines of American Cities", **Geographical Review**, April 1992, Vol. 82, No 2, s.180-201.

Ford, Larry R., **Cities and Buildings: Skyscrapers, Skid Rows and Suburbs**, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1994.

Gardiner, Stephen, **Le Corbusier**, Çev. Üstün Alsaç, Afa Yayınları, İstanbul, 1985.

Geray, Cevat, " 'Çok Katlı Yapı'lar ve Kentsel Toprak Siyasamız", **Prof.Dr. Muammer Aksoy'a Armağan**, Cilt XLVI, No.1-2, 1991, s.225-242.

Goldstenn, Joel B. & Cecil D. Elliott, **Designing America: Creating Urban Identity**, Van Nostrand Reinhold, New York, 1994.

Gropius, Walter, **The New Architecture and the Bauhaus**, 4th Edition, Çev.Morton Shand, The M.I.T. Press, Cambridge, 1971.

Gropius, Walter, "Weimar Devlet Yapıevi (Bauhaus Programı)", Çev. Tevfik Turan, **Modernizmin Serüveni: Bir 'Temel Metinler' Seçkisi-1840-1990**, Hazırlayan Enis Batur, 3. Baskı, YKY, İstanbul, 1999.

Hall, Peter, **Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century**, 7th Edition, Blackwell, Massachusetts, 1997.

Harvey, David, **Postmodernliğin Durumu**, Çev.Sungur Savran, Metis Yayınları, İstanbul, 1997.

Havemann, Robert, **Yarın: Sanayi Toplumu Yol Ayrımında, Eleştiri ve Gerçek Ütopya**, Çev. Erol Özbek, Ayrıntı, İstanbul, 1990.

**Historychannel,** "Reaching New Heights: The History of Skyscrapers", (http://www.historychannel.com/exhibits/skyscrapers), Temmuz 2000.

Isenberg, Alison, "Growing Up", **Journal of the American Planning Association**, Winter 1997, Vol. 63, No:1, s.151-155.

Jencks, Charles, **Skyscraper-Skycities**, Academy Editions, London, 1980.

Karaman, Aykut, "Postmodernizm ve Kentsel Tasarım", **2.Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu (21-22 Mayıs 1992)**, M.S.Ü., Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, 1993.

Krier, Rob, "Modern Mimarlığın Bir Eleştirisi ya da Yapı Sanatının Çöküşü Hakkında", Çev. Enis Batur, **Modernizmin Serüveni: Bir 'Temel Metinler' Seçkisi-1840-1990**, Hazırlayan Enis Batur, 3. Baskı, YKY, İstanbul, 1999, s.420-435.

Landau, Sarah Bradford & Carl W. Condit, **Rise of the New York Skyscraper: 1895-1913**, Yale University Press, New Haven, London, 1996.

Le Corbusier, **Bir Mimarlığa Doğru**, Çev. Serpil Merzi, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1999.

Leguin, Ursula K., **Mülksüzler**, Çev. Levent Mollamustafaoğlu, Metis, İstanbul, 1995.

Levy, John M., **Contemporary Urban Planning**, 4th Edition, Prentice Hall, New Jersey, , 1997.

Lim, William S.W., "Tall Buildings for Urban Centers in Third World Countries", **Ekistics**, Vol. 40, No: 238, September 1975, s.196-198.

Mansfield, Howard, **Cosmopolis: Yesterday's Cities of the Future**, Center for Urban Policy Research, New Brunswick, New Jersey, 1990.

Marcus, Norman, "Zoning from 1961 to 1991: Turning Back the Clock-But with an up-to-the-Minute Social Agenda", Todd W. Bressi (Ed.), **Planning and Zoning New York City:**

Bülent Duru, "Gökdelenler ve Kent", **Prof.Dr.Cevat Geray'a Armağan**, Mülkiyeliler Birliği Yayınları, Ankara, 2001, s.331-362.

**Yesterday, Today and Tomorrow**, Center for Urban Policy Research, New York, 1993, s.61-103.

Mitchell, William J., "Do We Still Need Skyscrapers?", **Scientific American**, December 1997, Vol.277, No 6.

Mumford, Lewis, "Skin Treatment and New Wrinkles", **From the Ground Up: Observations on Contemporary Architecture, Housing, Highway Building, and Civic Design**, Harvest Book, New York, 1956, s..95-102.

Mumford, Lewis, **The City in History: Its Origins, its Tranformations**, **and its Prospects**, Harbinger Book, New York, 1961.

**New York Skyscrapers: One Hundred Years of High-Rises**, (http://members.xoom.com/iNetwork/NYC/nyc.html), Temmuz 2000.

Richards, J.M. & Elizabeth B**.** Mock, **Modern Mimarlığa Giriş**, Çev. Aptullah Kuran, ODTÜ, Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara, 1966.

Saliga, Pauline A. (Ed.), **The Sky's The Limit: A Century of Chicago Skyscrapers**, Rizzoli, New York, 1990.

Sennett, Richard, **Gözün Vicdanı: Kentin Tasarımı ve Toplumsal Yaşam**, Çev. Süha Sertabiboğlu, Can Kurultay, Ayrıntı, İstanbul, 1999.

Strickland, Roy, "The 1961 Zoning Revision and the Template of the Ideal City", Todd W. Bressi (Ed.), **Planning and Zoning New York City: Yesterday, Today and Tomorrow**, Center for Urban Policy Research, New York, 1993, s.48-60.

TMMOB, Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, **İstanbul'un Geleceği ve Gökdelenler**, İstanbul, 1991.

Tunnord, Christopher, Henry Hope Reed, **American Skyline**, Mentor Books, New York, 1956.

Uluslararası Modern Mimari Kongresi, **Atina Anlaşması**, İmar ve İskan Bakanlığı Mesken Genel Müdürlüğü, Ankara, 1969.

Weiss, Marc A., "Skyscraper Zoning: New York's Pioneering Role", **Journal of the American Planning Association**, Spring 1992, Vol.58, No:2, s.201-211.

Wheeler, Mark, "The World's Tallest Building: Move over, Sears Towers. A New Giant Has Risen in the Far East", **Popular Mechanics** , May 01, 1996, s.78-82.

Bülent Duru, "Gökdelenler ve Kent", **Prof.Dr.Cevat Geray'a Armağan**, Mülkiyeliler Birliği Yayınları, Ankara, 2001, s.331-362.

Willis, Carol, "A 3-D CBD: How the 1916 Zoning Law Shaped Manhattan's Central Business Districts", Todd W. Bressi (Ed.), **Planning and Zoning New York City: Yesterday, Today and Tomorrow**, Center for Urban Policy Research, New York, 1993, s.3-26.

Willis, Carol, **Form Follows Finance: Skyscrapers and Skylines in New York and Chicago**, Princeton Architectural Press, New York, 1995.

Wiseman, Carter, "The Rise of the Skyscraper and the Fall of Louis Sullivan", **American Heritage**, February/March 1998, s.74-98.

Zeka, Necmi, "Yolları Çatallanan Bahçe, Aynalı Gökdelenler, Dil Oyunları ve Robespierre", **Postmodernizm**, (Hazırlayan Necmi Zeka), 2. Basım, Kıyı Yayınları, İstanbul, 1994, s.1-30.