

Evren Başbuğ, Mimar

Dubai; Çöl Kumundan Kale Yapmak *

Eski kent merkezi Deira'nın hareketli "ucuz teknoloji pazarı"ndan, kalabalıktan başım dönerek kendimi dışarı attığımda güneş henüz yeni batmıştı. Neredeyse bir göl sakinliğindeki iç körfezin çevresini saran lüks 5 yıldızlı otellerin ışıklarını yanmış, su yüzeyini renklenmiş buldum. Geride bıraktığım sokakların uğultusu hala kafamda; elden ele dolaşan cep telefonlarının, video kameraların insanı şaşırtan, hatta şüphelendiren fiyatları gözümün önünden geçerken körfezin bu kıyısındaki iki taksi istasyonundan birine gelmişim bile. Karşı kıyıya, Bur Dubai'ye geçmekti niyetim; ancak bir süre kıyıda durup sürekli tekrarlanan hareketi inceledim. İki kıyı arasında hiç bekleme yapmadan mekik dokuyan uzun, alçak ve gürültülü tekneler kalabalık kitleyi suyun öbür tarafına taşıyorlardı. Tekneyi kullanan güney Asya kökenli insanlar, biz Türklerin hiç de yabancı olmadığı bir mesleki beceriyle bir yandan insanla dolan tekneyi dar iskeleler arasında manevra yaptırıyor; bir yandan da yolculardan 0.5 Dirhem olan taşıma ücretini topluyorlardı. Geçirdiğim son 2 saati düşününce, ortada garip bir durum olduğunu fark ettim. Pazarda cep telefonlarını satan insanlar çoğunlukla Asyalı, alan insanlar da Afrikalı ya da İranlıydı. Aynı şekilde; tekneleri kullananlar çoğunlukla Hintli, teknelere binenler ise Afrikalı, Asyalı ya da benim gibi turistlerdi. Peki Araplar neredeydiler? Bu kadar insanı buraya toplayıp sonra da çekip gitmiş olabilirler miydi? Dubai'de garip bir şeyler dönüyor olmalıydı...

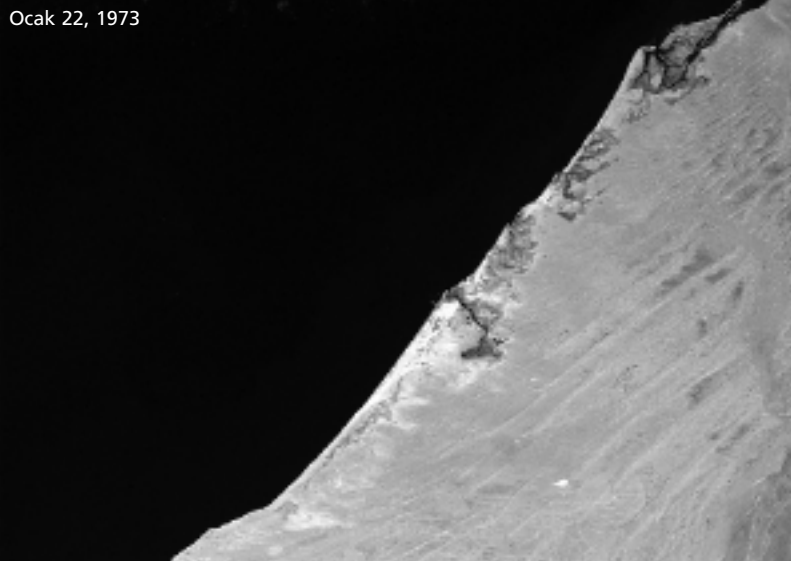
İran körfezi güneyinde bir kıyı yerleşmesi olarak resmi kayıtlarda ilk kez 1095 yılında izine rastlanan Dubai, 16. ve 17. yüzyıllarda Venedikli inci avcılarının ve tacirlerinin önemli uğrak noktalarından biri haline gelmiş. 1833 yılında Al Maktoum ailesinin kontrolü altına girene kadar Dubai, ekonomik ve idari anlamda güneybatısındaki Abu Dhabi'ye bağımlı bir yerleşme olmaktan öteye geçememiş. Dubai, 1820 ve 1835 tarihlerinde Birleşik Krallık garantörlüğünde komşu emirliklerle imzalanan bölgesel ticaret antlaşmaları sayesinde 20. yüzyılın ortalarına dek doğu - batı eksenindeki küresel ticaret yolları üzerinde önemli bir uğrak noktası olmayı sürdürmüştü. 1969 yılında körfezin 120 km açığında bulunan petrol rezervleri kısa vadede Dubai ekonomisine hareket getirir de, motor gücü olacak kadar yeterli olamamış. Birleşik Krallık'ın İran Körfezi'ni terk etmesinin ardından 1971 yılında Dubai ve çevresindeki diğer 6 Emirlik (Abu Dhabi, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Ras Al Khaimah, Fujairah) bir araya gelerek "Birleşik

şik Arap Emirlikleri"ni oluşturmuşlar. Abu Dhabi'nin sahip olduğununun 1/20'si kadar petrol rezervine sahip olan Dubai, izlenen mantıklı politikayla geçmişten gelen mirasın üzerine oynamış ve orta vadede bölgesel ticaretin, uzun vadede de dünya ticaretinin önemli bir odak noktası olmayı kendine hedef seçmiş. Bu amaçla 1970 yılında inşa edilen Jebel Ali Limanı halen dünyanın en büyük yapay ticari limanıdır. NASA'nın Landsat Uyduları tarafından sırasıyla 1973, 1990 ve 2006 yıllarında çekilmiş 3 hava fotoğrafında(1) da açıkça görüldüğü gibi Dubai'nin gerçek anlamda yaklaşık 35 yıllık bir geçmişi var. Öncesindeki süreç, bu 35 yıllık süreçte yaşanan gelişimin yanında göz ardı etme eşiklerinin altında kalıyor. Bu da demek oluyor ki bazılarının geçmişleri binli yıllarla ifade edilen dünya kentlerinin karşısına küstahça çıkıp meydan okuyan, hepsini sönük bırakacak kadar pırıltılı bir albaniyle insanları kendine çeken bir "şey" var, ve bu "şey" topu topu 35 yaşında... (2)

Bu "şey" öyle bir şey ki devamlı büyüme eğiliminde. Büyüdükçe çekim gücü artıyor, çektikçe büyümeye devam ediyor. Yaklaşık 250.000 kişilik bir Asyalı işçi güruhu tarafından günde \$3 ila \$5 arasında değişen bir ücretle süratli bir biçimde inşa edilen bu "şey" in şu an dünyadaki inşaat vinçlerinin 1/5'ini barındırdığı söyleniyor. Hali hazırda devam eden ya da yakın gelecekte gerçekleştirilmesi planlanan yatırımlarının toplam değerinin \$100 trilyonu geçtiği bir "şey" den bahsediyoruz. Şimdiden dünyanın en büyük alışveriş merkezini, dünyanın en lüks otelini ve dünyanın en yüksek binasını barındıran bir "şey" bu. İnsana bir su altı otelinde konaklayabilme, ya da iç mekanda gerçek kar üzerinde kayak yapabileme alternatiflerini sunan bir fantezi ürünüyle karşı karşıyayız.

Öyle bir "şey" ki bu gelecekte alacağı şekli gözümüzde canlandırabilmek için, yakın bir tarihte güneybatısındaki çöl arazisinde inşa edilmesi planlanan yeni havalimanının imajlarına bakmak yeterli olacaktır. Yıllık 120 milyon yolcu, 12 milyon kargo kapasiteli olması planlanan bu havalimanında 6 paralel pist, 2 büyük yolcu terminali, her birine 24 yanaşma kapısı bağlanan 8 bağımsız iskele (toplamda 192 uçak yanaşma kapasitesi) bulunuyor. Kıyaslama yapmak adına İstanbul Atatürk Havalimanı'nın toplam uçak yanaşma kapasitesinin 32; dünyanın en yoğun havalimanlarının başında gelen Londra Heathrow'un ise yaklaşık 100 olduğunu hatırlatmak gerekir. Bu havalima-

Ocak 22, 1973



Ağustos 28, 1990



Ekim 11, 2006



nı nasıl mı dolacak? Ulusal Havayolu olan Emirates daha şimdiden her biri 555 yolcu kapasiteli yeni nesil süper jumbo Airbus A380-800'lerden 43 tane sipariş verdi bile... Bu sipariş rakamına en çok yaklaşan firmanın ise (Qantas) 20 sipariş vermiş olması Dubai'deki kullanılabilir sermaye rezervleri adına düşündürücü. Zira her bir uçağın fiyatı, kabin konfigürasyonuna göre \$296 ila \$316 milyon arasında değişiyor.

Bunlara ek olarak Dubai'nin batıdaki her türlü oluşuma cevabı hazır. Disneyland'a karşılık 15 milyon ziyaretçi beklenen "Dubailand"; Slikon Vadisi'ne karşılık Bilişim sektörünü hedef alan "Slikon Vahası" ve Londra Canary Wharf'a karşılık tamamlandığında Paris nüfusundan fazla insanı barındırması planlanan "Dubai Sahili - Arap Kanalı" Projesi bu cevaplardan bazıları. Bunlara ek olarak hiçbir yerde eşi olmayan çılgınlıkları da görebileceğiniz bir yer Dubai. Deniz üzerinde yapay adalardan yapılan milyonlarca dolarlık palmyeler ve minyatür dünya sadece bu "şey"e özel gariplikler... Ancak işin asıl garip olan yanı ise bu projelerin henüz tamamlanmadan neredeyse tamamen müşteri bulmuş olmaları. Alıcıların profili ise çok çeşitli. Yerel, bölgesel veya küresel hiç fark etmiyor; çünkü vergisiz, rahat, ucuz ve lüks yaşamın müşterisi her yerde.

Dubai; Çin, Hindistan gibi dünyanın yükselen ekonomilerine; Avrupa'ya ve Orta-Doğu'ya makul bir uzaklıkta, önemli bir konumda bulunuyor. Ancak çölden yükselen bu "şey" in bir Petri kabı içindeki bakteri kolonisi gibi semirmesinin arkasındaki dinamikleri görmek için coğrafi konum yeterli olabilir mi? Bu "şey" gerçekte nasıl bir şey? Yapısı ve işleyişi alışılmış yerleşme kalıplarıyla açıklanabilir mi? Şüphesiz Dubai gibi bir fenomen bu kadar kısa bir yazıyla layığıyla analiz edilemez, ancak amacım en azından neden kendisini doğrudan "kent" şeklinde adlandırmaya cesaret edemeyip de "şey" diyebilmemin sebeplerini araştırmak. Bu tereddüdümün bir kaç nedeni olduğunu düşünüyorum. Bunların başında Dubai'nin alışılmış kalıpların dışında, "orada olma nedeni muğlak" bir yerleşme oluşu sayılabilir. Örneğin yerleşme stratejisi açısından Abu Dhabi'nin neden bulunduğu yerde (3) olduğu sorusu doğal ve korunaklı coğrafyasına bakılarak kolayca cevaplanabilirken Dubai için bu sorunun cevabı büyük ölçüde flu kalıyor. Dubai'yi Dubai yapan tüm parçalar sanki zorla bir araya getirilmiş gibi. Bunların başında insan yapımı Jebel Ali Limanı geliyor.

Dubai'yi bir "şey" olarak adlandırmamın bir başka sebebinin bu kadar kısa bir geçmişe sahip olan yerleşmenin yapısının sadece görünenden ibaret oluşu; yani bir



bakıma "katmansız" oluşu olduğunu düşünüyorum. Dubai'de her şey yeni ve görüldüğü gibi... Dubai'nin ikincil veya üçüncül tarihsel katmanları yok. Her şey çöl yüzeyinde yakın bir geçmişte aynen bugünkü haliyle başlamış. Havada eksik olan bir yaşanmışlık hissi var. Her şey bir film setini andırıyor.

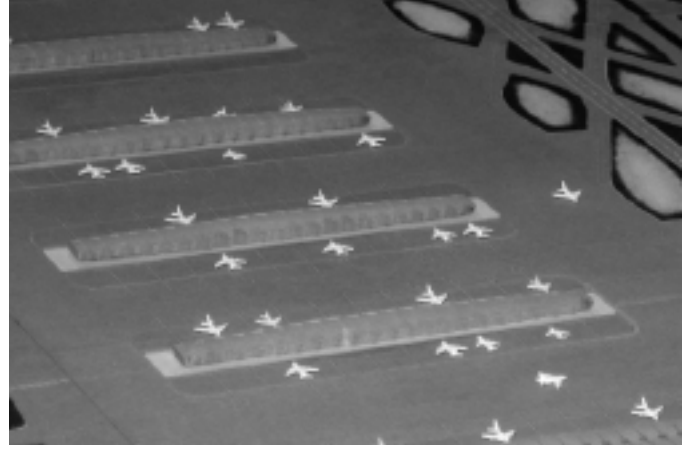
Diğer bir sebep olarak Dubai'nin yönetim biçiminden bahsetmek mümkün. Dubai bir Emirlik. Yani daha açık anlamıyla Dubai bir aileye (şu anda Al Maktoum ailesine) ait, ailenin malı. Bu da demek oluyor ki tüm bu modern kent görüntüsünün altında feodal bir düzen hakim. Ancak Dubai uzun vadeli stratejisi gereği şirketleri, yatırımları ve insanları kendine çekmek zorunda. Bu da Dubai'de kapitalist-Feodal diyebileceğimiz melez bir sistemin oluşmasını sağlamış. Sermaye sahibi büyük yatırımcılara sağlanan özel serbest bölgeler ve türlü vergi kolaylıklarıyla ileriye dönük strateji tıkr tıkr işletiliyor ve bu sayede petrol kaynaklı Arap sermayesi oluk oluk Dubai'ye akıyor. Tam da bu noktada belki günümüz endüstri sonrası kentlerinde görmeye çok alışık olduğumuz bir durum Dubai'de de karşımıza çıkıyor. Pazarlama... Belki de Dubai'nin günümüz kentlerine teğet geçtiği (hatta açık ara fark attığı) tek özelliği bu. Dubai bir pazarlama mucizesi. Bugün birbirinin ardı sıra açılan 5 hatta 7 yıldızlı otellerin büyüklü imajları; dünyanın en yüksek yapısını yapmak üzere örgütlenen sermaye odakları; lüks yaşamı artık kullanıcılarına standart olarak sunma iddiasındaki büyük konut ve yerleşme projeleri ile Dubai tam bir pazarlama mecrası durumunda. Her geçen gün Dubai'ye yerleşen ya da Dubai'de bir taşınmaz edinen yabancıların sayısı artıyor. 2006 itibarıyla 1.4 milyona yaklaşan nüfus, dikkatle çizilmiş büyük bir planın yolunda gittiğini gösteren bir göstere.

Dubai yapısı itibarıyla bir kentten çok bir şirkete benziyor. Bir aile şir-

keti... Tek bir kişinin, Dubai Emiri Sheikh Mohammed bin Rashid Al Maktoum'un mutlak yetkisi altında var olan bir şirket. Bu şirkette demokrasiden söz etmek olası değil. Zira Yönetim Kurulu sayılabilecek Dubai Yönetim Konseyi'nin üyeleri Al Maktoum ailesi tarafından atanıyorlar. Kimse kimseyi Dubai'de yaşamak için zorlamıyor ancak tüm nüfus artışı ve mülk satışı göstergeleri bir ilginç tercihi işaret ediyor: "Rahat ve lüks yaşamın yanında demokrasiden kime ne?"

Sosyal piramide bakınca sokaklarda aradığım Arap'ların nerede olduklarını görme şansını elde ettim. En altta kötü koşullarda çalışan Güney Asyalı göçmenler, ortada rekabetçi batı tarzı bir pazar tarafından desteklenen orta ve büyük ölçekli servis sektörü ve üstte mülk edinme ve buna benzer sosyal yasaların en yüksek mertebede koruduğu Birleşik Arap Emirlikleri vatandaşı petrol zengini Araplar... Dubai'de Arap olmak, hatta Dubai soyundan gelen bir Arap olmak oldukça avantajlı bir durum. Zira Emir Al Maktoum, saf Dubai soyunun gelecek kuşaklara aktarılması adına Dubai soyundan gelen çiftlerin evlilikleri halinde promosyon olarak bir ev hediye ediyor!

Bütün bunlara bakınca Dubai'ye "kent" demekte zorlanıyorum. Her ne kadar modern bir kent gibi geniş çok şeritli yolları, camdan gökdelenleri, eski bir kent merkezi, aktif servis ve hizmet sektörleri, hatta vızır vızır çalışan kocaman uluslararası bir ticari limanı da olsa Dubai'nin yapıyığı orada geçirdiğiniz her an kendini hissettiriyor. Sokakta yürürken karşılaştığınız herhangi biri sizin olduğunuzdan daha çok Dubaili değil... Dubaili olmak o an Dubai'de olmak anlamına geliyor. Her ne sebeple gelmişseniz gelin, eğer Dubai'deyseniz, geçici bir süre için Dubailisiniz... Maddi ve manevi tüm yatırımını aslında orada olmayan bir kalabalık üzerine yapan bu "şey" bir "kent" olabilir mi?



Dubai koca bir fanteziyi gerçekleştirmek adına planlanmış büyük bir projeyi andırıyor. Ucu bucağı görünmeyen çok yüksek bütçeli bir proje. Sermaye akışı devam ettikçe şişmeye devam eden bir balon gibi. Çöl kumundan yapılmış koca bir kaleyi andırıyor. Devamlı nemli tutulması gerekiyor, yoksa çölün kavurucu sıcaklığı altında un ufak olması kaçınılmaz.

Dubai'deki son günümde henüz tüm bunları kafamda bu kadar berrak bir şekilde ifade edemediğimden biraz dalgın, havalimanına gitmek

için bir taksi çevirmeye uğraşırken yanımdan siyah lüks bir 4x4 geçti. Kasisten geçerken yavaşlamıştı, rahatça içeriyi inceleyebildim. Beyaz "Dishdashah"ı ve kafasında "Gutrah"ıyla bir Dubaili yanındaki bir başka Dubailiye eğlenceli bir şeyden bahsediyor olmalıydı ki beraberce güldüler...

O sırada karşıdaki yüksek otellerin arkasında alçalan Emirates Hava-yollarına ait bir başka Boeing 777 içindeki 300 yeni "Dubaili"yle birlikte 12L pisti için son yaklaşmasını yapıyordu... ■

Kaynaklar:

1. Fotoğrafların bulunduğu kaynak sayfa için; http://earthobservatory.nasa.gov/Newsroom/NewImages/images.php3?img_id=17471
2. Dubai'nin konumu için; <http://maps.google.com/?ie=UTF8&t=k&om=1&z=12&ll=25.186923,55.283546&spn=0.226797,0.453873>
3. Abu Dhabi'nin konumu için; <http://maps.google.com/?ie=UTF8&t=k&om=1&z=11&ll=24.432147,54.599991&spn=0.456364,0.907745>

* Bu yazı 2006-2007 güz döneminde İstanbul Bilgi Üniversitesi Mimarlık Yüksek Lisans Programı kapsamında, Prof. Murat Güvenç tarafından verilen "ARCH533 Metropolün Katmanları" dersi için yazılmıştır.