

T.C.
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARLIK BİLİM DALI

**KENTSEL TASARIM PROJELERİNDE ANALİZ
METOTLARININ MİMARİ TASARIM KAVRAMLARI
AÇISINDAN ELEŞTİRİSİ**

**ARAŞTIRMA ALANI: CENOVA,
İSTANBUL - GALATA - KARTAL - KÜÇÜKÇEKMECE**

(Yüksek Lisans Tezi)

Tezi Hazırlayan: **Mimar Serkan ÖZCAN**

İstanbul, 2010

T.C.
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARLIK BİLİM DALI

**KENTSEL TASARIM PROJELERİNDE ANALİZ
METOTLARININ MİMARİ TASARIM KAVRAMLARI
AÇISINDAN ELEŞTİRİSİ**

**ARAŞTIRMA ALANI: CENOVA,
İSTANBUL - GALATA - KARTAL - KÜÇÜKÇEKMECE**

(Yüksek Lisans Tezi)

Tezi Hazırlayan: **Mimar Serkan ÖZCAN**
Öğrenci No: 080807008

Danışman: Prof. Dr. Sercan Özgencil YILDIRIM

İstanbul, 2010

YEMİN METNİ

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum “Kentsel Tasarım Projelerinde Analiz Metotlarının Mimari Tasarım Kavramları Açısından Eleştirisi” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ahlâk ve geleneklere uygun şekilde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini ve çalışmamın içinde kullanıldıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım...../...../....

Aday: Serkan Özcan

T.C.
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZ SAVUNMA SINAVI SONUÇ TUTANAĞI

**Beykent Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürlüğü'ne,**

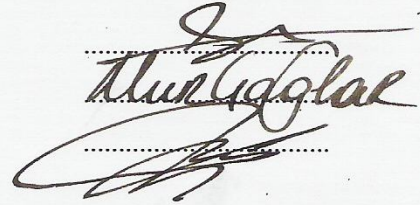
Aşağıda tez adı belirtilen yüksek lisans öğrencisi 080807008 no'lu Serkan ÖZCAN'ın 19/07/2010 tarihinde yapılan tez savunma sınavı¹ sonucunda 50 dakika süreyle sunduğu ve savunduğu tezi hakkında² oybirliğiyle, Kabul kararı verilmiştir.

Bilgilerinize saygılarımızla arz ederiz.

Anabilim Dalı : Mimarlık
Programı : Mimarlık (Tezli)
Tez Başlığı³ : Kentsel Tasarım Projelerinde Analiz Metotlarının Mimari Tasarım Kavramları Açısından Eleştirisi

<u>Tez Sınav Jürisi</u>	<u>Öğretim Üyesi</u>
Danışman	: Prof. Dr. Sercan Özgencil Yıldırım
Üye	: Prof. Dr. Nur Çağlar
Üye	: Doç. Dr. Fikret Evcı

İmza



¹ Jüri üyeleri söz konusu tezin kendilerine teslim edildiği tarihten itibaren en geç bir ay içinde toplanarak öğrenciyi tez savunma sınavına alır. Belirlenen günde yapılamayan jüri toplantısı, katılanların hazırladığı bir tutanakla enstitü yönetimine bildirilir. Bu durumda jüri en geç onbeş gün içinde toplanarak adayı tez savunma sınavına alır. Tez savunma sınav süresi en az 45 dakikadır. Yüksek lisans tez savunma sınavı, tez çalışmasının sunulması ve bunu izleyen soru-yanıt bölümlerinden oluşur ve dinleyiciye açıktır. (Beykent Lisansüstü eğitim ve Öğretim Yönetmeliği-Madde30-3)

² Tez sınavının tamamlanmasından sonra jüri, tez hakkında “kabul”, “düzeltme” veya “red” kararı verir. Jüri başkanı, jüri üyelerince imzalanmış sınav tutanağını, tez sınavını izleyen üç gün içinde ilgili enstitü yönetimine teslim eder. Tezi başarısız bulunan öğrencinin Enstitü ile ilişkisi kesilir. Tezi hakkında düzeltme kararı verilen öğrenci en geç üç ay içinde gerekli düzeltmeleri yaparak ve yönetmelikte belirtilen usullere uygun olarak tezini aynı jüri önünde yeniden savunur. Bu savunma sınavında da tezi kabul edilmeyen öğrencinin enstitü ile ilişkisi kesilir. (Beykent Lisansüstü eğitim ve Öğretim Yönetmeliği-Madde30-4)

³ İleride doğabilecek aksaklıkların engellenmesi için tezin başlığının yazılması gerekmektedir.

KENTSEL TASARIM PROJELERİNDE ANALİZ METOTLARININ MİMARİ TASARIM KAVRAMLARI AÇISINDAN ELEŞTİRİSİ

**ARAŞTIRMA ALANI: CENOVA,
İSTANBUL – GALATA - KARTAL - KÜÇÜKÇEKMECE**

Tezi Hazırlayan: Serkan ÖZCAN

ÖZET

Galata kıyı alanı, İstanbul gibi tarihi, doğal ve kültürel özellikleri ile dünya mirası olan bir kentin; kent içindeki konumu, dokusu, barındırdığı çok önemli ve değerli kültürel yapıları ve doğal değerleri gözetilerek korunması ve geliştirilmesi gerekli son derece önemli bir kent parçasıdır. Galata kıyısı iyi analiz edilip, toplumsal ve kültürel zenginleşmeye katkı sağlayacak kavramsal tasarımın etkin bir alanı olarak değerlendirilmelidir. Bu amaçla başta ilk olarak, alan ile ilgili problemleri belirleyecek olan mimari kavramlar tanımlanıp açıklanmıştır. Sonra Galata kıyısı tanıtılıp bölgenin gelişimi anlatılmış ve proje alanı için yapılmış analiz başlıkları incelenmiştir. Ayrıca Cenova limanı tasarım kriterleri ve analiz metotları ile birlikte Kartal ve Küçükçekmece kentsel tasarım çalışmaları analiz metotları da tez kapsamında incelenmiştir. Daha sonra, alan ile ilgili problemleri ortaya koyacak kavramlar, incelenmiş olan projelerin analiz başlıklarınca değerlendirilmiş; analiz başlıklarının hangi mimari tasarım kavramı adı altında tasarıma direkt girdi teşkil ettiği incelenmiştir. En son olarak ise, incelenen analiz metotlarının, bir alan okuması için doğru ve yeterli olup olmadığı tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Galata, Cenova, Kartal, Küçükçekmece, Analiz, Tasarım

CRITICISM OF ANALYSIS METHODS IN URBAN DESIGN PROJECTS OVER ARCHITECTURAL DESIGN CONCEPTS

**RESEARCH AREA: GENOA,
ISTANBUL - GALATA - KARTAL - KÜÇÜKÇEKMECE**

Presented by: Serkan ÖZCAN

ABSTRACT

With its location in the city, its texture, with very important and valuable cultural structures it has, Galata coastal area is a very important part of the city - Istanbul - which is a world heritage with its historical, natural and cultural characteristics, it has to be developed and protected considering its natural values. Galata coastal area should be analyzed carefully, and should be evaluated as an active area of conceptual design which contributes to social and cultural development. For this purpose, first, architectural concepts that determines the problems about the area are defined and explained. Then Galata coast is introduced, the development of the area is explained and the analysis titles for the project area is examined. Also, Genoa port is studied with its design criterias and analysis methods, Kartal and Küçükçekmece urban design works are studied with their analysis methods in the thesis. After that, concepts that display the problems with the area are evaluated by analysis titles of the projects; a study is made about with which architectural design concept, analysis title directly enters the design. Finally, it is discussed that whether the studied analysis methods are correct and enough for an understand area or not.

Key Words: Galata, Genoa, Kartal, Küçükçekmece, Analysis, Design

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	i
ABSTRACT	ii
TABLolar LİSTESİ	v
ŞEKİLLER LİSTESİ	vi
KISALTMALAR	ix
<u>BİRİNCİ BÖLÜM</u>	1
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Konusu ve Amacı.....	2
1.2. Çalışmanın Kapsamı ve Yöntemi.....	3
<u>İKİNCİ BÖLÜM</u>	5
2. MİMARİ TASARIM KAVRAMLARI	5
2.1. Kimlik / İmaj.....	5
2.2. Küresel / Yerel.....	21
2.3. Süreklilik / Kopmalar.....	32
2.4. Sürdürülebilirlik / Sürdürülemezlik.....	42
2.5. Doluluk / Boşluk.....	51
2.6. Parça / Bütün	58
2.7. Özel / Kamusal.....	67
2.8. Bağlam / Bağlam dışı.....	79
<u>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM</u>	83
3. KENTSEL TASARIM PROJELERİNDE ANALİZ METOTLARI	83
3.1. Galata Kıyı Kesimi	92
3.1.1. Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Proje Analizleri (2007).....	124
3.2. Cenova Limanı'nın Yeniden Geliştirilmesi Projesi (1984).....	125
3.2.1. Cenova Limanı'nın Yeniden Geliştirilmesi Proje Analizleri.....	144
3.3. İstanbul Kartal Kentsel Tasarım Projesi (2006).....	155
3.3.1. İstanbul Kartal Kentsel Tasarım Proje Analizleri.....	160

3.4. İstanbul Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projesi (2006).....	162
3.4.1. İstanbul Küçükçekmece Kentsel Tasarım Proje Analizleri.....	166
<u>DÖRDÜNCÜ BÖLÜM</u>	175
4. DEĞERLENDİRME	175
4.1. Kimlik / İmaj Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi.....	175
4.2. Küresel / Yerel Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi.....	175
4.3. Süreklilik / Kopmalar Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi.....	177
4.4. Sürdürülebilirlik / Sürdürülemezlik Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi.....	177
4.5. Parça / Bütün Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi.....	178
4.6. Doluluk / Boşluk Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi.....	178
4.7. Özel / Kamusal Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi.....	179
4.8. Bağlam / Bağlam dışı Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi.....	179
4.9. Bölüm Değerlendirmesi.....	180
<u>BEŞİNCİ BÖLÜM</u>	182
5. SONUÇ	182
5.1. Tartışma.....	182
KAYNAKLAR	186
EKLER	
Ek-1: Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları	195

TABLÖLAR LİSTESİ

Sayfa No.

Tablo.1. Kimlik / İmaj Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi.....	175
Tablo.2. Küresel / Yerel Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi.....	176
Tablo.3. Süreklilik / Kopmalar Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi.....	177
Tablo.4. Sürdürülebilirlik / Sürdürülemezlik Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi.....	177
Tablo.5. Parça / Bütün Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi.....	178
Tablo.6. Özel / Kamusal Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi.....	179
Tablo.7. Bağlam / Bağlam dışı Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi.....	179

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa No.

Şekil 3.1 Galata Kıyı Kesimi - Tez Çalışma Alanı.....	92
Şekil 3.2 Galata Hava Fotoğrafı.....	93
Şekil 3.3 Prost'un Haliç'in sol yakası ile ilgili hazırladığı plandan detay.....	94
Şekil 3.4 1950 tarihli Beyoğlu Bölgesi Ulaşım Haritası.....	96
Şekil 3.5 Raymond'un 1919 tarihli haritasından detay.....	98
Şekil 3.6 Mühendis Necib'in 1918 tarihli haritasından detay.....	100
Şekil 3.7 19. yüzyılın ikinci yarısında Galata.....	102
Şekil 3.8 1891 tarihli Cervati Kardeşler Haritası.....	104
Şekil 3.9 Maria de Lanvay tarafından çizilen 1864 tarihli Galata Surları Haritası..	105
Şekil 3.10 H.1261/6 Nisan 1845 tarihli İstanbul Haritasında Beyoğlu ve Çevresi..	106
Şekil 3.11 Moltke'nin 1839 tarihli haritasından detay.....	107
Şekil 3.12 XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Beyoğlu İskânı Lotter.....	109
Şekil 3.13 XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Beyoğlu İskânı.....	110
Choiseul – Gouffier 1782	
Şekil 3.14 1800'lü yılların başında Beyoğlu İskânı Pierre François Tardieu.....	111
Şekil 3.15 Kauffer'in 1776 tarihli haritasından detay.....	112
Şekil 3.16 19. yüzyılın ikinci yarısında Haliç tersanesinin restitüsyonu.....	114
Şekil 3.17 1800 civarlarında tersane bölgesi restitüsyonu.....	114
Şekil 3.18 1600 yılı civarlarında tersane bölgesinin restitüsyonu.....	114
Şekil 3.19 Cenova Liman Bölgesi.....	125
Şekil 3.20 1766 Cenova Limanı Haritası.....	126
Şekil 3.21 1937 Cenova Limanı Haritası.....	127
Şekil 3.22 Günümüz Cenova Limanı.....	128
Şekil 3.23 Cenova Kıyı Şeridi Yenileme Öncesi Mevcut Durum.....	130
Şekil 3.24 Cenova Kıyı Şeridi Yenileme Sonrası Mevcut Durum.....	130
Şekil 3.25 Cenova Kıyı Kesimi Yenileme Projesi Genel Planı.....	130
Şekil 3.26 Cenova Kıyı Kesimi Genel Plan - Yeşil Alan.....	131
Şekil 3.27 Cenova Limanı - Bigo Gerilmeli Strüktürü ve Festival Alanı.....	133
Şekil 3.28 Cenova Limanı – Kristal Küre Bolla.....	134
Şekil 3.29 Voltri – Pra Havaalanı – Liman Projesi Öncesi Durum.....	135
Şekil 3.30 Voltri – Pra Havaalanı – Liman Projesi Sonrası Durum.....	135

Şekil 3.31 Pegli Multedo Sestri Cornigliano Alanı.....	136
Liman Projesi Öncesi Durum	
Şekil 3.32 Pegli Multedo Sestri Cornigliano Alanı.....	136
Liman Projesi Sonrası Durum	
Şekil 3.33 Calata Gadda - Molo Giano Üretim Alanı.....	137
Liman Projesi Öncesi Durum	
Şekil 3.34 Calata Gadda - Molo Giano Üretim Alanı.....	137
Liman Projesi Sonrası Durum	
Şekil 3.35 Renzo Piano’nun Liman Projesinden Bir Eskiz Çalışması.....	142
Şekil 3.36 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 13.yy.....	144
Şekil 3.37 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 14.yy.....	144
Şekil 3.38 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 15.yy.....	145
Şekil 3.39 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1656.....	145
Şekil 3.40 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1798.....	146
Şekil 3.41 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1840.....	146
Şekil 3.42 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1876.....	147
Şekil 3.43 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1911.....	147
Şekil 3.44 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1928.....	148
Şekil 3.45 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1941.....	148
Şekil 3.46 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1956.....	149
Şekil 3.47 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1965.....	149
Şekil 3.48 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1970.....	150
Şekil 3.49 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1980.....	150
Şekil 3.50 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1997.....	151
Şekil 3.51 Doğal Su Dolaşımı Analizi.....	151
Şekil 3.52 Kıyı Dalga Hareket Analizi 1.....	152
Şekil 3.53 Kıyı Dalga Hareket Analizi 2.....	152
Şekil 3.54 Offshore İçin Kıyı Dalga Hareket Analizi 1.....	152
Şekil 3.55 Offshore İçin Kıyı Dalga Hareket Analizi 2.....	153
Şekil 3.56 Park ve Yol Analizi.....	153
Şekil 3.57 Ulaşım Analizi 1 - Monorail Rotası.....	153
Şekil 3.58 Ulaşım Analizi 2 – Mevcut Demiryolu Şebekesi.....	154
Şekil 3.59 Ulaşım Analizi 3 – Karayolu Ağ Planı.....	154
Şekil 3.60 Trafik Hacim Analizi.....	154

Şekil 3.61 Zaha Hadid'in İstanbul Kartal Kentsel Tasarım Projesi.....	156
Şekil 3.62 Kurakowa'nın İstanbul Kartal Kentsel Tasarım Projesi.....	157
Şekil 3.63 Fuksas'ın İstanbul Kartal Kentsel Tasarım Projesi.....	159
Şekil 3.64 Çevre İlişkileri Analizi.....	160
Şekil 3.65 Ulaşım İlişkileri Analizi.....	160
Şekil 3.66 Yaya Ağ Analizi.....	161
Şekil 3.67 Topografya Analizi.....	161
Şekil 3.68 Ken Yeang'ın İstanbul Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projesi.....	163
Şekil 3.69 Kengo Kuma'nın İstanbul Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projesi.....	164
Şekil 3.70 MVRDV'nin İstanbul Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projesi.....	165
Şekil 3.71 Kentsel Gelişme Analizi 1.....	166
Şekil 3.72 Kentsel Gelişme Analizi 2.....	166
Şekil 3.73 Kentsel Gelişme Analizi 3.....	167
Şekil 3.74 Mevcut Kentsel Form Analizi.....	167
Şekil 3.75 Arazi kullanım Analizi.....	168
Şekil 3.76 Mevcut Kuş Göç Hareketlerine Tepki Analizi.....	168
Şekil 3.77 Yeşil Koridor Analizi.....	169
Şekil 3.78 İklim Analizi.....	169
Şekil 3.79 Deprem Risk Analizi.....	170
Şekil 3.80 Metropoliten Alan İçindeki Konum Analizi.....	171
Şekil 3.81 Mevcut Durum Analizi.....	171
Şekil 3.82 Korunacak Yapı Analizi.....	172
Şekil 3.83 Ulaşım İlişkileri Analizi.....	172
Şekil 3.84 Sıcaklık Analizi.....	173
Şekil 3.85 Altyapı Analizi.....	173
Şekil 3.86 Arazi Kullanım Analizi.....	174
Şekil 3.87 Metropoliten Alan İçindeki Marina, Sahil, Yeşil alan Analizi.....	174

KISALTMALAR

Çev.	: Çeviren
Der.	: Derleyen
Ed.	: Editör
Bkz.	: Bakınız
Vd.	: Ve diğerleri
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İMP	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Metropolitan Planlama Merkezi
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
YTÜ	:Yıldız Teknik Üniversitesi
MSGSÜ	: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
TMMOB:	Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

BİRİNCİ BÖLÜM

1. GİRİŞ

Kıyı alanları yakın bir geçmişte kentin yapısal ve yaşamsal bir parçasını ve kentin nefes alma noktalarını oluştururken, günümüzde kentli tarafından sıkça kullanılmayan ve farkında olunmayan alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Kıyılar, doğal dengenin korunması ve ülke ekonomilerinin gelişmesi açısından büyük bir öneme sahiptir ve korunması gerekli doğal kaynakların başında gelmektedir.

Galata kıyı alanı, İstanbul gibi tarihi, doğal ve kültürel özellikleri ile dünya mirası olan bir kentin; kent içindeki konumu, dokusu, barındırdığı çok önemli ve değerli kültürel yapıları ve doğal değerleri gözetilerek korunması ve geliştirilmesi gerekli son derece önemli bir kent parçasıdır. İstanbul'a deniz yolu ile yaklaşırken Boğaziçi mimarisinin ve tarihi İstanbul silüetinin algılandığı çok önemli ve etkili bir coğrafi ve topoğrafik konuma sahip olan Galata, 19. yüzyıla kadar İstanbul ve Üsküdar dışında kentin üçüncü bölgesi olarak yer almaktaydı.

Günümüzde başta Galata olmak üzere İstanbul kıyıları ve kamusal alanları, kentlinin kullanım, yaşam ve deneyim alanı olmaktan uzaklaşmaktadır. Bu nedenle mimarlığın güncel konusu olan iyileştirme projelerinde, fiziksel, sosyal ve kültürel çöküntü alanlarına dönüşmüş bölgelerde yeni kentsel yaklaşımlar tanımlanmakta ve kentle kıyının bütünleşme arayışları sürdürülmektedir. Galata kıyısı da kültürel gelişmenin çekim merkezlerine dönüşebilir. Kıyı gibi kentin birinci dereceden çekim alanlarını kamu yararına değerlendirmek, kentlinin kullanımına sunabilmek, toplumsal etkileşimi geliştirecektir.

Galata kıyı bölgesi geçmişten beri uluslararası ulaşım ve taşımacılık lojistiği açısından son derece stratejik önem taşıyan bir konuma sahiptir. İstanbul kentinin karakteristik yapısını oluşturan, geçmişten gelen kentsel birikimlerin, yaşamların, kentsel hafıza ve izlerin sürekliliği sağlanmalıdır. Galata kıyısı iyi analiz edilip, toplumsal ve kültürel zenginleşmeye katkı sağlayacak kavramsal tasarımın etkin bir alanı olarak değerlendirilmelidir. Dünyadaki eğilimler ve uygulamalar bu tezi destekler niteliktedir.

1.1. Çalışmanın Konusu ve Amacı

Kıyı mimarlıkta özel bir alan ve kavramdır. Kıyılar kentlerin ayrıcalıklı arazileridir. Mekânsal tasarım olanakları açısından olağanüstü zenginliklere sahiptirler. Kıyıların kent ile ilişkisini incelemek mimarlıkta geniş bir araştırma alanıdır. Yalnızca coğrafi konumlarından dolayı değil, yarattıkları kültürel, sosyal, ekonomik potansiyel nedeniyle de kıyılar farklıdır. Bu ayrıcalıklı konumlarıyla tarih içinde uygarlıkların öncelikli yerleşim alanları olmuşlardır. Mimarlık ve kıyı ilişkisine ait yorumlarda çok yönlü araştırmaların ve kültürel birikimlerin izlerini bulmak olanaklıdır.

Kentsel yaşama katkı bağlamında düşünüldüğünde İstanbul'un kıyıları sınırsız olanaklar sunar. Çevresindeki denizler, Boğaz ve Haliç'in tarihi kentle birleştiği mekânlarıyla İstanbul dünyada eşi olmayan bir zenginliğe sahiptir. Dünyanın en büyük metropollerinden biri olan İstanbul, konumu, tarihi dokusu, kültürel birikimi ile büyük önem taşımakta ve özel bir yere sahip olmaktadır. Dünyada iki kıta üzerinde yer alan ve içinden deniz geçen bir başka kıyı kenti bulunmamaktadır. Bu anlamda İstanbul ve kıyıların uygarlık tarihi açısından taşıdığı izler yalnızca ülkemiz için değil dünyanın kültürel ve doğal mirası açısından da son derece önemlidir.

Dünyada birçok kıyı bölgesi için yeniden düzenleme çalışmaları yapılmıştır. Bu çalışmada Cenova kıyısı incelenerek, işlevini yitirmiş kent kıyı bölgelerinin yeniden kente kazandırılması amacıyla, yeniden canlandırma süreci irdelenecektir. İşlevini büyük ölçüde yitirmiş olan Galata kıyı bölgesinin yeniden kente kazandırılması süreci Cenova örneğiyle karşılaştırılacaktır. Tez çalışmasında ele alınan Cenova örneği dünyada kıyı bölgesinin kente kazandırılması sürecindeki çıkarımları ve alan analizleri sonuçlarıyla Galata bölgesine bu bağlamda önerilerde bulunulacaktır. Dünya üzerinde çok önemli bir coğrafyada, çok köklü bir geçmişi bulunan İstanbul Galata kıyısı incelenip, alanın problemlerini belirleyecek olan mimari kavramlar tanıtılacaktır. Bu kavramlar çeşitli kentsel tasarım projeleri analiz metotlarıyla değerlendirilecektir.

Bu çalışmanın amacı, kentsel tasarım projelerinde iyi bir alan okuması elde etmek için yapılan çalışmalardaki analiz metotlarının önemini vurgulamak ve başta olmak üzere bu analiz metotlarının, Galata kent dokusunu yeniden düzenlemek adına büyük önem taşıdığını belirtmektir.

Galata kıyı alanının ele alacağımız kısmı Taşkızak Tersanesi'nin Hasköy yönü ile başlamakda, İstanbul Modern'in Kabataş yönü ile son bulmaktadır. İstanbul'un en eski yerleşimlerinden olması, sahip olduğu kentsel imaj öğeleri ve kentsel değişim ve gelişimlerden en çok etkilenen mekânlardan olması nedeniyle tez çalışmasında örnek alan olarak bu bölge seçilmiştir.

1.2. Çalışmanın Kapsamı ve Yöntemi

Tez çalışmasının kapsamı, günümüz kentsel tasarım projeleri analiz metotları ile Galata kıyı alanı için yapılmış olan analiz metotlarının karşılaştırılmasını içermektedir. Eldeki analiz başlıklarının, tarihsel süreç içinde Galata kıyı alanının gelişiminin değerlendirilmesi için yeterli olup olmadığı tartışılacaktır. Ayrıca bu tarihsel sürecin, Cenova liman bölgesi alanı örneğinde irdelenmesi ve bu yönde önermeler ortaya konulmasına çalışılması, tezin kapsamına girmektedir.

Çalışmanın ikinci bölümünde alan ile ilgili problemleri belirleyecek olan temel mimari kavramlardan “Kimlik / İmaj, Küresel / Yerel, Süreklilik / Kopmalar, Sürdürülebilirlik / Sürdürülemezlik, Parça / Bütün, Doluluk / Boşluk, Özel / Kamusal, Bağlam / Bağlam dışı” kavramları tanımlanıp açıklanmıştır. Her bir başlıktaki 2 kavram, birbiriyle tamamlayıcı ve bağlayıcı karşıtlarıyla birlikte ele alınmıştır. Üçüncü bölümde, Galata kıyısı tanıtılıp bölgenin gelişimi anlatılmış ve proje alanı için yapılmış analiz başlıkları incelenmiştir. Ayrıca Cenova limanı tasarım kriterleri ve analiz metotları ile birlikte Kartal ve Küçükçekmece kentsel tasarım çalışmaları analiz metotları da tez kapsamında incelenmiştir. Dördüncü bölümde, alan ile ilgili problemleri ortaya koyacak kavramlar, bir önceki bölümde incelenmiş olan projelerin analiz başlıklarınca değerlendirilmiş; analiz başlıklarının hangi mimari tasarım kavramı adı altında tasarıma direkt girdi teşkil ettiği incelenmiştir. Beşinci bölüm olan sonuç kısmında ise, incelenen analiz metotlarının, bir alan okuması için doğru ve yeterli olup olmadığı tartışılmıştır.

Çalışma için izlenen yöntem olarak, çeşitli kavramlar listesi oluşturulup, her bir kavram tanıtılmış ve çalışma alanının problemleri ortaya konmuştur. Daha sonra, alan için yapılmış klasik şehircilik analizleri dışında, ileride yapılacak olan Galata kıyı alanı yenileme çalışmasına yardımcı olacak örnek projelerin analiz metotları ve tasarım kriterleri incelenmiştir. Bu araştırmada incelenen kentsel tasarım projelerinde, analiz metotları bakımından örnek teşkil edecek çalışmalara yer verilmiştir.

İKİNCİ BÖLÜM

1. MİMARİ TASARIM KAVRAMLARI

2.1 Kimlik / İmaj

Lewis Mumford'a göre kent, "başlangıçtan bu yana, uygarlık ürünlerini toplamak ve iletmek için özel olarak donatılmış, maksimum hizmetin minimum alanda sunulması amacıyla yeterince yoğunlaştırılmış, değişen gereksinmelere - büyümenin getirdiği karmaşık biçimlere - yığılan toplumsal mirasa yer sağlayabilecek şekilde genişletilmiş bir strüktürdür (Mumford, L., 1961)." Kent, tarihin farklı dönemlerine ait sosyal, kültürel ve fiziksel katmanların tarihsel süreklilik içinde üst üste yığılması sonucu oluşan sosyal, mekânsal ve fiziksel bir ortamdır. Kent, hem bir arada yaşamanın fiziksel faydalarının hem de ancak bu koşullarda gelişen fikir beraberliğinin sembolüdür (Özdeş, G., 1972).

Kent, dünyanın birçok uzak topluluklarını daire ve ağ şeklindeki farklı alanları, insanları ve etkinlikleri bir arada toplayan, dönüştüren, ekonomik, politik ve kültürel yaşamın merkezini başlatan ve kontrol eden bir yerdir (Wirth, 1964). Bu özellikler ancak içinde geçirilen yaşam deneyimleri ile tamamlanır ve anlam kazanarak biçimlenir. Lefébvre ise kenti, insan etkileşiminin ve medeniyetin anlamlarının nesilden nesile aktarma işini maksimize eden bir kap olarak öngörmüştür. "Kent insanları özgürleştirir, karar alma ve yeni yönler belirlemelerini sağlar" (Lefébvre, 1991). Bu yaklaşıma paralel olarak Weber, kentlerin mekânsal yönünün toplumsal süreçler tarafından tanımlandığını savunmaktadır (Weber, 2000). Bu benzer yaklaşımlarda kentlerin insanların toplumsal yaşamı üzerindeki etkilerinin önemli olduğu belirtilmektedir.

Kent, sosyo-kültürel düzey, ekonomik yapı ve büyüklük gibi toplumsal ve çevresel kavramlarla diğer yerleşmelerden ayrılan; içinde aktivitelerin gerçekleştiği, gelişmesi hiç durmayan, çevresiyle sürekli ilişki içinde bulunan canlı, dinamik, güçlü bir organizmadır (Doxiadis, C. A., 1968). Kent, sınırları içinde yaşayanları kentli kimliğine ulaştıran, ortak sorumluluklar bilinci aşıl原因, biyolojik-psikolojik-sosyolojik yönlerden huzur ve mutluluğa kavuşma olanağı kazandıran ivmeli,

karmaşık bir kurgudur. Amacı; birey ve toplum olarak insana, çağının koşullarına uygun bir ortam ve yaşam düzeyi yaratmaktır (İzgi, U., 1999).

“Kimlik” ise, doğadaki herhangi bir canlıyı veya objeyi görsel, işitsel vb. duyularla algılayarak başka canlı veya objelerden ayıran, kendine özgü olma durumudur. Diğerleriyle etkileşiminden doğan, benzerlerinden kıyasla tarif edilebilen fark edilebilir bir özelliktir. Günümüzde yaşanan değişim ve aynılaşıma süreci içinde mekânların ayırdedici özelliklerini yansıtarak farklılaşmasını, kendine özgü değerlerini korumasını sağlar. Eşitlik değil; bireysellik, teklik, özgünlük kavramlarını içerir. Lynch (1960) de kimlik kelimesini, bir varlığın diğer varlıklardan farklılığı ve özgün olma durumu olarak açıklar. Dolayısıyla, çoğunluk içinde öznel bir duruşu belirler.

Kimlik; bir nesneye bağlı olan ve bu nesneyi bir başka nesneye göre sınırlayandır; bir semt gibi bir iç oluşumdur. Smith’e göre (2005) kimlik, bireysel ya da kolektif düzeyde, kendilerinin ne olduğunu düşünen insanların gerçekte kim olduklarını bunun kültürel olarak nasıl inşa olunduğunu ifade etmektedir. Farklılık ise, değişik insan kimliği ve deneyim biçimlerini ayırtetmeyle ilişkilidir (Smith, P., 2005). Laclau ve Mouffe’nin (1985) kimlik oluşumu ve kimlik politikaları, büyük ölçüde, farklılık algısı üzerinden tanımlamaktadır. Onlara göre; “kimlik kaygandır ve her an yeniden kurulur; sabit bir konum değil, tersine dünyayı ve kendimizi tanımladığımız geçici bir platformdur. Kimliğin oluşumunda farklılık temel bir rol oynar, çünkü kimlik ancak, başka kimliklerle olumsuzluk ilişkisi içinde, başka kimliklerle farklılıkların kalıcılaştırılması yoluyla kurulabilir. Kimlik ve kimliğin var olma koşulları birbirinden ayrılamaz. Kimliği bağlamı dışında kavramsallaştırmanın olanağı yoktur. Kimlik olumsal varlık koşullarına bağlıdır ve bu koşullarla ilişkisini kurmadan kimliğin oluşumunu anlamamanın olanağı yoktur” (Akt: Işık, O., 1994).

Kimlik olgusu, aynı zamanda, yersel/mekânsal olanla da tanımlanmaktadır. Zira yersel/mekânsal olan bir kimlik siyasetine karşılık gelmektedir. Mekânın spesifik formu belirli yaşam biçimlerinin ve farklı kültürel konumların yansıdığı birer ayna gibidir (Urry, 1999). Agnew (1993), bu noktada mekânsal olanı, aynı zamanda belirli aidiyetlerin, belirli statü, sınıf ya da yaşam duruşu içinde olanların kendilik değerlerine göre biçimledikleri, kendilikleri yansıtan yerler olarak açıklar.

Her insanın, her oluşumun bir kimliği olduğu gibi; kentlerin de bir kimliği, kenti o kent yapan özellikleri vardır, olmalıdır. Yani, kent için önemli olan; varolan, düşünülen, yakıştırılan hatta yaratılan bir farklılığın saptanması ve bunun kentle ilgili “her şey”de özenle uygulanmasıdır. Kentsel kimlik, içinde yaşayanlar ve yaşananlarla birlikte kentin algılanma biçimlerinden, bunların yönlendirilmesi ve yönetilmesi faaliyetlerinden oluşur.

Relph’e göre (1976), mekâna kimliğini veren özellikler, temelde, mekânın fiziki yapısı, içerdiği sosyo/kültürel boyut ve kullanıcı katılımı ile gerçekleşen aktivitelerdir. Yine, mekânda deneyimlenen kalıcı aynılıklar ve birliktelikler de kentsel mekâna kimliğini veren özelliklerdir. Kentsel mekânın kolektif bellek oluşturmaya dair en ayırıcı husus ise, mekânın barındırdığı canlılık ve belirli mimari kodları içermesidir. Bu bağlamda kentin mekânsal kimliğinin en çarpıcı bir şekilde okunabildiği yerler, kente ölçek veren ve herkes tarafından benimsenen değerlerin izlerini taşıyan bir dizi kentsel ortak mekânlar olmaktadır (Relph, E., 1976).

“Kentler, sosyal/kültürel doğaları itibarıyla farklılık ve heterojenlik algıları yüksek farklılaşmış gruplara, topluluklara bünyelerinde yer verdiklerinden, kimlik ve farklılık algılarının keskinleşmesine yol açarlar (Castells, 2006). Aristoteles de, Politika adlı eserinde dile getirdiği gibi, kentler, farklılıkları olan insanların bir arada yaşadığı, aynı insanların yaşadığı yerin ise kent olamayacağını belirtir... Karmaşık ve heterojen yapıda olduklarından çoklu kültür ve kimlik üretme potansiyeli taşırlar, kent ve kentlilik de büyük ölçüde söz konusu kozmopolitlikten mülhem farklı kültürelliklerle karakterize olur. Kentler, toplumsal pratiklerin aktığı, kimliklerin iktidar ve yerle kesişerek farklı/tümleşik coğrafyalar ürettiği özgül mekânlar olarak, sürekli değişen, dönüşen bir kimliğe karşılık gelirler.” (Aytaç, Ö., 2007)

Kent kimliği, kente ait olan, o kenti diğerlerinden farklı kılan ve o kente değer katan, o kente özgü unsurların oluşturduğu bir bütündür. Başka bir deyişle o kentin anlamıdır. Kent insanı için, içinde yaşanan çevre; sadece, içinde bazı etkinliklerin yapıldığı, yaşam için gerekli kazancın sağlandığı alanlar ise ve bu tür araçsal niteliklerin dışında bir anlam ifade etmiyorsa o kentin kimliğinden söz edilemez. Çünkü kişiler yaşadıkları yere değerler yükledikleri, bu değerler için bazı

fedakârlıklarda bulunmaya başladıkları; yani, kentine sahip çıkıp ona bağlandıkları sürece o kentin anlamlı bir kimliği olur. Bu nedenle, fiziki çevre ile içinde yer alan yaşam biçimi bir bütün oluşturduğunda kentsel kimlikten söz edilebilir (Tekeli, İ., 1991). Bu bağlamda, -uyum ve kontrol açısından- doğa ile kurulan başarılı bir ilişki içinde iyi tasarlanmış/doğayla bütünleşmiş bir çevre ve insanların birbirleriyle kurdukları ilişkilerin niteliği kimlik oluşumunda etkilidir.

Kentsel kimlik, aynı zamanda, kente yüklenen bir idealleştirmedir; duygusal bağın/bağların anlamıdır. Çünkü kentsel kimlik saptanırken görsel saptamalardan yola çıkılır, ama sadece bu saptama ya da saptamaların sınıflandırılmasıyla yetinilmez, kente ayrıca olumlu değerler-amaçlar kümesi yüklenir; böylece kimlik, bir yerde, o kentte yaşayanların gerçekleştirmeye çalıştığı bir proje haline gelir, o kenti ve o kentte yaşamayı anlamlı hale getirir (Tekeli, İ., 1991). Dolayısıyla, kent kimliğini duyumsamak-benimsemek-anlamak kent yaşantısına katılım ve kullanımla gerçekleşir. Buna göre kentsel kimlik, içinde yaşayanlar ve yaşananlarla birlikte kentin algılanma biçimlerinden, bunların yönlendirilmesi ve yönetilmesi faaliyetlerinden oluşur (Ünügür, M., 1996). Bu bağlamda kimlik, ayırıcı ve tanımlayıcı özellikler içerir, sembolik anlam taşır.

“Kentsel kimlik” kentin geçmişi, güncel durumu ve geleceği göz önüne alınarak farklı sosyal grupların oluşturduğu kentte, tasarımlar bütünüünün oluşum ve düzenleme süreci olarak tanımlanabilir. “Öncelikle bireylere maledilmiş olan kimlik kavramı, kişilerin var oluşları; gruplar içinde, toplum içinde aldıkları konumun belirlenişi ve buna bağlı olarak yaşamın kolaylaştırılması anlamlarını taşır. Bireylerin oluşturduğu kimlik kavramı; grupları, toplumları, giderek toplumların meydana getirdiği yerleşim bölgelerini, sosyal ve kültürel çerçevede daha büyük yerleşim ünitelerini ve dolayısıyla tarihi geçmişi, yaşanan zamanı, planlaması, yeni yapılaştırılması, yaşayan ve işleyen bütün kurumlarıyla kentlerin kimliklerini meydana getirmektedir. Kent kimliğinin oluşmasında, bireysel kimliklerden öte, tarihi ve kültürel mirasa paralel olarak, çevresi, flora ve faunası ile doğal özellikleri kentin kimlik gelişiminin bir başka organik boyutunu ortaya koymaktadır. Kentsel kimlik aynı zamanda ortak bir geçmişi, anıyı, anlamı, yeniden anlamlandırmayı kabullenmiş bir topluluğun imajlarını yansıtmaktadır” (Şatır, S. ve Korkmaz, E., 2005)

“Kent ortamı, her şeyden önce, farklılık, kozmopolitlik ve anonimlik yüklü olduğundan, birer kimlik kozmosu olarak da görülebilirler. Kentteki her bir mekân/yer, işlevleri, kültürel iklimi, iç mekân kurgusu, müdavimlerin sosyal, statüsel, kültürel temsili itibariyle benzeşik öğelere sahip oldukları gibi ayırıcı/ayrıştırmacı bir niteliğe de sahiptirler. Kentteki değişik türden mekânlar, ötekilerin karşılaşması, kendilerini göstermelerine aracılık etmeleri itibariyle, farklı kültürelliklerin karşılaşmasına, iç içe geçmesine yeni ya da melez kültürel biçimlerin kök salmasına alan açar. Bu mekânlardaki karşılaşmalar, bir araya gelmeler, oyuncu/seyirlik birliktelikler aynı zamanda farklılıkları, ötekilikleri ve de yabancılaşma algılarını mekânın birleştirici, düzleştirici iklimi içinde yeniden üretir. Mekânın düşünsel hatta politik/ideolojik iklimiyle aynileştirir, “bireysellik” lerimizin üzerine ikame edebileceğimiz bir grupcul aidiyet, kimlik matrisi yakalamamızı sağlar” (Aytaç, Ö., 2007).

Bir kent mekânının kimliği, o mekânın tüm fiziki ve beşeri özelliklerini içine alır ve her yaşanan toplumsal değişim, çevresel biçimlenmeler üzerinde de değişimlere neden olur. Böylece kentsel kimlik, doğal ve yapma çevre özellikleri arasındaki etkileşimler ile insan davranışları ve yapısal biçimleri sonucu ortaya çıkar; kısacası uzun bir zaman dilimi içinde oluşur, gelişir, değişir ve sürekli olarak yeniden üretilir.

Kent kimliği uzun bir zaman dilimi içinde biçimlenir. Kentin coğrafi içeriği, kültürel düzeyi, mimarisi, yerel gelenekleri, yaşam biçimi, niteliklerin karışımı olarak kente biçim verir. Kentin profilini doğal profili, sosyo-ekonomik profili ve insan eliyle yapılmış mekânın profili ile bir bütünleşmenin değerlendirilmesi oluşturur (Suher, 1995; Akt: Önem ve Kılıçaslan, 2005). Çevre ve içinde yer alan yaşam biçimi ile bir bütün oluşturarak toplumsal olarak yeniden üretilen, sürekli değişim ve gelişim halinde olan toplumsal ilişkiler, kent kimliğinin yeniden tanımlanmasına neden olmaktadır. Toplumsal deneyimler, görüşler, inançlar, davranışlar toplumun sosyo-kültürel yapısını oluşturur. Kişinin toplumsal davranışlarını yönlendiren bu öğeler kentsel kimliğin oluşmasında da etkin rol oynar. Kimliğin oluşumunu toplum kadar tasarımcıda etkiler. Bu nedenle, tamamen yeni veya geçmiş öğelerin yeniden yorumlandığı kültürel bir olgu olarak da tanımlanabilir. Kenti geçmişten geleceğe bir süreklilik içinde algılamak ve kavramak gerekir (Güvenç, 1991; Akt: Önem ve Kılıçaslan, 2005).

Kent kimliğinin oluşumu için bir süreç gerekir. Tıpkı kentin kendisi gibi kimliğinin de zamansallık boyutu bulunur. Tekeli (1991), kent kimliğinin oluşumunu tarihsel bir olgu olarak görmekte ve kent kimliğinin zaman içinde farklı katmanların uyumlu ve anlamlı bir bütün oluşturmasıyla gerçekleştiğini belirtmektedir. Kişiler yaşadıkları mekâna değerler yükledikleri, oraya bağlandıkları, bu değerler için bazı fedakârlıklarda bulunmaya başladıkları zaman, o mekân kimliğe kavuşacaktır. Bir başka deyişle, kent kimliği toplum tarafından üretilir (Tekeli, 1991).

Kentte bireyin mekâna değer yüklemesi, o kent mekânının birey için taşıdığı anlamla/ifade ettikleriyle ilişkilidir. Anlam, Norberg-Schulz'un "genius loci" kavramının işaret ettiği gibi, bir kentsel çevreye kimlik kazandıran, o çevrede yaşayan bireylerin doğrudan açıklayamadıkları, ancak varlığının farkında oldukları bir şeydir (Norberg-Schulz, 1980). Kentte bir yapı/yapı grubu ortaya çıktığı dönemin yaşantısına tanıklık etmiş hatta doğrudan katılmışsa ve dönemin mimarisini ve kültürünü yansıtıyorsa, kentli için bir anlamı bulunur. Bu anlam, sadece geçmişin hayaline saygıyı içeren nostaljik bir tutum olmayıp, aynı zamanda içinde bulunulan zaman dilimindeki kolektif deneyimi de kapsamaktadır (Neill, 1997; Akt: Birol, G. 2007). Bu tür bir yapının/yapı grubunun korunamaması, kent mekânında anlam boyutunun yitirilmesine, kentsel belleğin oluşamamasına ve bunun sonucunda kentin özgün kimliğinin korunamamasına yol açacaktır. Bu durum da beraberinde kentlinin kent mekânını algılamada güçlük çekmesi, benimseyememesi ve o mekânı çağdaş koşullar içerisinde yeniden kullanmaya istekli olmamasını getirecektir.

Kent kimliğini oluşturan bileşenler doğal, beşeri ve insan eliyle yapılmış çevreden kaynaklanan unsurlarla değerlendirilebilir (Önem ve Kılıçaslan, 2005). "Doğal çevreden kaynaklanan kimlik elemanları kentin doğal çevre verileri ile ilgilidir. Doğal çevre verilerini topografik durum, iklim koşulları, su ögesi, bitki örtüsü, jeolojik durum ve genel konum oluşturur. Bu faktörlerin farklılığı, kentleri birbirinden ayırır, tanımlar, özgün kılar ve kente kimlik verir. Kent kimliği kavramı çerçevesinde ele alınan kentin sahip olduğu doğal çevre verilerinin iyi analiz edilmiş olması, korunması, iyileştirilmesi ve vurgulanması, kentin olumlu kimliğinin korunması ve güçlendirilmesi anlamına gelir ve kentsel algılama daha olumlu olarak sağlanır" (Ocakçı, 1995). Toplum ve birey, beşeri çevreden kaynaklanan kimlik elemanlarıdır. Bireyin kimliği yaşadığı çevre içinde olgunlaşır. Bireyin kendi

geçmişiyle ilgili bilinçli-bilinçsiz tüm algıları, bilgileri, birikim ve deneyimleri, düşünceleri, davranışları, gelecek ile ilgili beklenti ve tahminleri, gereksinim ve istekleri ayrıca içinde yaşadığı topluluğun adet, gelenek, inanç ve beklentileri kimliğini biçimlendirir. Bireysel kimlik grup ve toplum kimliğini oluşturur. Bunlara bağlı olarak, beşeri çevreden kaynaklanan kimlik elemanları, demografik yapı (nüfus büyüklüğü, yapısı, yoğunluğu, yaş grupları...), kurumsal yapı (politik, yönetsel, hukuksal, ekonomik...) ve kültürel yapıya yönelik alt elemanlardan oluşur. İnsan eliyle yapılmış çevreden kaynaklanan kimlik unsurları ise kentte yapılmış olan her türlü düzenlemenin özellikleridir. Bu düzenlemeler içerisinde kentteki meydanlar, sokaklar, anıtlar vb. her türlü kentsel bileşen yer alabilir. Yapma çevre elemanlarının kent dokusu içinde kimlik elemanları olarak değerlendirilmesinde görüntü, konum ve anlam faktörü etken olur. Nesnenin formu, strüktürü, oranları, dokusu, simgesel durumu, kullanılan malzeme gibi açılardan oluşturduğu özgün görsel etki görüntü faktörünü meydana getirir. Nesnenin doğal çevre elemanlarıyla, kent eylem alanlarıyla ve diğer yapma çevre elemanlarıyla ilişkisi açısından bulunduğu özgün yer ve konumun oluşturduğu etki, konum faktörüdür. Nesnenin işlevsel önemi veya şehrin tarihi gelişme sürecinde kazandığı anlamın özgün, sembolik değerinin oluşturduğu etki ise anlam faktörünü oluşturur (Ocakçı, 1994).

Kent, sosyal etkinlikler için bir tiyatro sahnesidir ve kullanıcıların anıları, kentin değerini oluşturur. Kentte kullanıcıların belirleyici gündelik pratikleri, anlamı kurmada ya da değiştirmede etkilidir (Liggett ve Perry, 1995; Akt: Birol, G. 2007). Bu nedenle, insan eliyle yapılmış çevrede yer alan ve kimlik oluşturma potansiyeli en fazla olan unsur, o kentte bulunan ve kentlilerin gündelik yaşantılarında yer etmiş anıt niteliğindeki yapılar, yapı grupları ve bu yapıların bir araya gelerek oluşturdukları kent dokusudur.

Bir kentte yapılmış çevrenin kimliği, bir yandan kent kimliğinin önemli bir parçasını oluştururken, diğer yandan da o kentteki toplumsal ve kültürel yaşama ilişkin ipuçları verir. Yapılı çevrenin kimliğini oluşturan değerlerin zenginliği, kentteki sosyal ve kültürel yaşantı zenginliğinin de ifadesidir. Çünkü kolektif kimlikler, sosyal yaşamın mekânsallaşması aracılığıyla kurulan sosyal yapılardır (Neill, 1997; Akt: Birol, G. 2007). Ayrıca, yapılmış çevrenin kimliği ile toplumun sosyal ve kültürel kimliği karşılıklı olarak birbirini etkiler. Bu nedenle, bir kentte tüm yaşamı organize eden

fiziksel çevrenin kimliğini oluşturan değerler, büyük önem taşır. Geçmişe ait değerlerin günümüze dek taşınması, korunması, canlı tutulması, ülkelerin ve toplumların kültürel geleneğini verdiği önemi yansıtmakla beraber, çevrenin kimlik oluşumu, kültür geleneklerin sürekliliği arasındaki ilişki nedeniyle çevresel kimliğin korunması söz konusudur (Kancıoğlu, M. 2001).

“Dünyada meydana gelen değişim ve gelişimler nedeniyle kimliklerin, özellikle yapay çevreden kaynaklanan fiziksel kimlik, kültürel kimlik, işlevsel kimliklerin durağan olması mümkün değildir. Bu noktadaki önem eski dokuya saygılı kimlik değişimi ve yeni kimliğin eski kimliğin kalitesini azaltmadan, ona saygılı bir oluşum içermesidir. Yeni oluşan kentler anlamlı bir kimlik ile bütünleşmelidir. Bu kentler de yıllar sonra tarihi kent olacaktır ve tarihi kimliği onu en iyi şekilde yansıtan bir özellik göstermelidir” (Tayyare, E., 2007).

“Kent kimliği, tıpkı uluslar arası üne kavuşmuş firmaların kurum imajlarında olduğu gibi; yalnızca iz bırakan ve genel geçerli olan kurum imajı etkilidir ve kimlik teşkil edicidir. İnsanlar sürekli yol gösteren ve güven veren değerleri ararlar, kimlik tanımlamasında olduğu gibi, kentlerin kimlikleri de fiziksel görüntülerinde ve aynı zamanda, kentlilerin ruhlarına yansıyan, algılarında beliren izlenimlerdedir” (Şatır, S.ve Korkmaz, E., 2005).

“Kimlik kent imajını etkilemekte ve kent imajından etkilenmektedir. Fiziksel, sosyo- kültürel, ekonomik farklılık gibi nedenlerle her kent için farklı kent kimliği tanımları ortaya çıkabilmektedir. Çünkü her kentin imajı da farklıdır. Kent kimliği diğerlerinden farklı, özgün olduğu durumda belirginleşir ve kimliğin asıl amacı olan “tanınma” eylemini sağlar. Kimlik bir varoluş tarzının ürünüdür. Bir kimliğin oluşumu belli koşulların sürekliliği neticesinde gerçekleşmektedir” (Tayyare, E. 2007).

Günümüzde kimlik ya soylu bir geçmişı ya da iddialı bir geleceği yansıtan imajlarda aranmaktadır (Kancioğlu,2001). Geleneksel kentlerde kentsel kimlik, genellikle dokunun korunması ve kültürel özelliklerin sürdürölmesi ile mümkün olur. Yeni yerleşmelerde ise gelişime uyum sağlayacak ve farklılığıyla da kendisini öne çıkaracak bir kimlik oluşumu çözülmelidir. Kimlik, gerek geleneksel kentlerde, gerekse yeni oluşan yerleşimlerde dünyada süregelen sosyo-ekonomik koşullar göz önüne alınarak ve sahip olunan değerlere uygun olarak korunmalıdır.

İmaj;

Kentsel kimlik kentsel imaj ile iç içe bir kavramdır. İkisi de eş zamanlı ve birbirlerini etkileyerek oluşurlar, gelişirler ve değışirler. İyi bir kentsel imajın olduğu bir kentte, mutlaka tanımlı bir kimlik vardır ya da kimliği belirgin bir yerleşme algılanabilen kentsel imajı ve imaj öğelerini de beraberinde sunuyor demektir. Kimlik ile imaj özdeş kavramlar değildir; ancak bağımlı değışkendirler. Bu anlamda; “kimlik” nesnel-gözlemlenebilir bir gerçekliğin ya da varlığın kendini dışa vurması, “imaj” da bu gerçekliğin ya da varlığın dışarıdan algılanmasıdır (Suher, H., Ocakçı, M. ve Karabay, H., 1996).

Buna göre imaj;

- kısmi yaşanan çevre ile kısıtlıdır; gerçeği tümüyle yansıtmaz, eksiktir.
- basitleştirilmiş gereksiz ayrıntıları atlar; karmaşıklığı basite indirgemeye yardım eder.
- sembolik görülen şeyi sınırlar, vurgular, anlamlandırır.
- hayali nesne ya da kavrama yönelik çağrışımlar, canlandırmalar, benzeri görüntülerdir.
- öznel -pek çok ögenin birlikteliği sonucu oluştuğu için- kişisel duyumlara/algıya bağlı olarak farklılık gösterir; esnektir.

özelliklere sahiptir ve kent kimliğinin tanımlanmasında ilk aşamadır (Birlik, S. 2006).

Lynch 'The Image of the City' isimli kitabında kimliğin imajın parçalarından biri olduğunu ortaya atmaktadır. Çevresel imajın kimlik, strüktür ve anlam olarak belirlediği üç ana elemana göre analiz edilebileceğini vurgulayan Lynch, işleyebilir bir imajın ilk olarak öbürlerinden farklılık gösteren bir objenin tanımlanmasını, onun ayrı bir bütün olarak belirlenmesi gerektiğini düşünür. Bunun başka bir şeyle eşitlik ya da benzerliğinin duygusuyla değil, bir başınalığının ve kişiselliğinin anlamı ile kimlik olarak isimlendirilebileceğini vurgulamaktadır. İkinci olarak ise imaj, objenin gözleyen ve öbür objeler için mekânsal ve örgüsel ilişkisini içine alır. Lynch en son olarak bu objenin gözleyen için pratik ve duygusal bir anlam taşıması gerektiğini, anlamın yine bir ilişki olmasına karşın mekânsal ve örgüsel bir ilişkiden oldukça farklı bir şey olduğunu iddia etmektedir. Lynch'e göre bir pencerenin kimliği bir binanın tanımlanması için ipucu olan pencere örgüsü içinde ortaya konulabilir. Binalar ise tanımlanabilir bir mekânı biçimlendirebilmek için kendi aralarında ilişkilidirler. (Lynch, 1960)

Kentsel imaj insanın dış dünya ile iletişim kurmasında önemli bir rol oynamakta, uyarıcıların duygu ve düşünceleri doğrultusunda şekillenmektedir. Kentsel imajı etkileyen diğer bir faktör de ziyaretçilerdir. Bir kent hakkında imajın oluşabilmesi için sadece orada yaşamak gerekli değildir. Orayı ziyaret etmek ya da yazılı ya da sözlü olarak bilgi edinmek de imajı etkileyebilmektedir (Birlik, S. 2006). Mekân sosyal olgular ile yapısal- mekânsal oluşumların etkileşimi ve insanların öznel değerlendirmelerinin (deneme, öğrenme ve algılama) sentezinden ortaya çıkan bir anlam taşır. Kentsel imaj kuramı da bu senteze dayanmaktadır.

Lynch'e göre çevresel imaj dış fiziksel dünyanın genelleştirilmiş bir resmidir. Bu imaj hem o andaki duyguların, hem de geçmişteki deneyimlerin bir ürünüdür, eylemlerin yönlenmesinde, bilgilerin yorumlanmasında kullanılır. Öğrenme ve hatırlama gibi konularda da direk etkilidir. Lynch'in konu hakkındaki tanımlamaları ondan sonra yapılan tüm çalışmalara yön vermiştir. Çevreden duyu organlarıyla bilginin alınması bağlamında fiziksel olarak başlayan süreç, kişinin çevresini anlamlandırması ve kenti, kentin imajı ile algılaması ile devam etmektedir. İnsan - çevre etkileşimi içinde; insan, çevrenin sunduklarını-çevre bileşenlerini ihtiyaç ve istekleri doğrultusunda kişisel ve kültürel filtrelerden geçirerek fark eder / seçer, önceden kazanılmış bilgilerle birlikte basitleştirilmiş bir biçimde bellekte birleştirir / zihinde organize eder, tamamını şematik bir kurgu içine yerleştirir / anlamlandırır ve böylece o çevreye ait bir imaj edinir (Lynch, 1960).

Lynch, insan çevre bileşenlerini ve bu bileşenlerin ilişkilerini kendi beklentileri ve amaçları doğrultusunda seçer, zihninde organize eder, anlamlandırır ve böylece o çevreye ait bir imaj edindiğini belirtir. Bu süreç karşılıklı etkileşime ve insanın uyum yeteneğine bağlı olarak gelişir. Kentin beş bileşeni olan yollar, sınırlar, bölgeler, odak noktaları ve nirengi noktaları bir bütünün alt öğeleri konumundadır ve bu öğelere ait zihinsel imgelerin kümeleşmesi kent imajını oluşturur (Lynch, 1960). Krier ise çevresel imajın ana unsurlarının meydanlar ve yollar olduğunu ifade etmektedir (Krier,1988).Bu sınıflama kentsel imajın oluşmasında bir çıkış noktası olabilmekte ancak tüm kenti tanımlamada yetersiz olmaktadır. Çünkü kent sadece noktasal özellik gösteren meydanlar ya da lineer özellik gösteren yollardan oluşmamakta, alansal olarak da bölgelere ayrılmakta ya da lineer ve noktasal diğer özellikleri de göstermektedir.

İmajın başlaması duyu organlarımız yoluyla bilginin alınması ile başlamakta, öğrenme, hatırlama, kavrama, anlamlandırma gibi süreçlerle devam etmektedir. İmaj çevre ile insan davranışının etkileşiminin bir ürünüdür. Lang, imajın oluşmasında insanın çevre içindeki davranışlarının etkilerini vurgulamakta, çevreye verilen tepkilerin çevresel elemanlar arasında kurulmasının ve bu ilişkiler sonucu oluşan imajın, duyumlarla başlayan ve anlamla sona eren sürecin sonucu olduğunu belirtmektedir (Lang, 1987). Stea (1974) ise çevre imajının gelişimini;

- Girdi Aşaması: İnsanın üzerinde eylemlerini kurduğu çevresel bilgilerin toplanması,
- İşlem Aşaması: Bu bilgilerin zihinde işlenerek toplanması,
- Çıktı Aşaması: Bu iki aşamanın sonunda sözlü, yazılı veya grafik olarak anlatılabilirlik özelliği taşıyan çevre imajının elde edilmesi şeklinde 3 aşamalı inceleyerek, bir anlamda Lang ve Lynch'in tanımlarını sınıflandırmıştır. (Akt: Kahvecioğlu, 1998)

Bütün bu süreçlere bakıldığında, imaj kişinin fiziksel çevredeki uyarıcılardan duyuları yardımıyla uyarı almasıyla objektif olarak başlamakta, bilginin zihinde işlenmesi durumunda ise kişisel özellikler, toplumsal olgular, deneyimler vb. özellikler de sürece katılarak subjektif bir olgu haline dönüşmektedir. Bu subjektif olgu yine çevreye geri dönerek insanın mekânsal davranışını ve değerlendirmelerini etkilemektedir. Böylece çift yönlü bir etkileşim yaşanmaktadır.

Hemen hemen tüm duyularımız kent içinde hareket ettiğimiz sürece eylem halindedir. Bu nedenle imajın algılanması da kişinin özelliklerine göre değişebilir. Lynch'e göre kent uzun süre aynı şekilde algılanamamaktadır. Öğelerin başka konularla iç içe, çeşitli ve taraflı olması, sürecin aktif olduğunu yansıtmaktadır. Her kişi kendi imajını yaratmakta ve buna katlanmaktadır (Lynch, 1960).

Algılama sonucu uzun dönem bellek içinde temsili olmuş "kent imajı"; belirgin olanı anlatır, yaşam biçimine bağlı mekân oluşumu hakkında ipucu verir, simgeler ya da ortak değerler üretir. Yani "kentsel imaj bileşenleri";

- kimlik farklılığı gösterir; ayrımlanabilir bir özellik olarak tanınma gereğini ortaya koyar.
- strüktür objenin gözlemci ve diğer objeler ile biçimsel ve anlamsal ilişki içinde olmasını sağlar; fiziksel çevreyi tanımlar.
- anlam -duygusal açıdan- gözlemci üzerindeki etkiyi belirtir. Faktörleri ile bilgileri kodlama, eylemleri yönlendirme konularında kentsel gelişime katkıda bulunur (Lynch, K., 1960).

Kevin Lynch, kentlere imaj veren elemanları ise;

- bölgeler “districts” herhangi bir kesimi içine alır; ayırıcı bileşenleri ile kendine özgütanımlanabilir kimlikleri vardır, homojen bir dokuya ve kesin konturlara sahiptirler.
- yollar “paths” yönü belirler; ana aks ve bu aksa bağlı tali akslardan oluşan herhangi bir hareket kanalı tarafından temsil edilirler, süreklilik göstererek her elemanı birbirine bağlarlar.
- düğüm noktaları “nodes” yolların kesiştiği ve insan aktivitelerinin yoğunlaştığı stratejik-odak yerlerdir, hem buluşma hem de dağılma noktalarıdır; ekseriya bir nirengi ile desteklenirler.
- kenarlar “edges” birleştirici veya bağlayıcı değil, ayırıcıdır; doğrusal olarak yön gösteren yüzeysel ve hacimsel karakterleri ile önce sınırlar, sonra çevrenin biçimlenmesine katkıda bulunurlar.
- nirengi noktaları “landmarks” teklik ve özel görünümleri ile öbür elemanlardan farklılaşarak çevreyi ayrıcalıklı bir duruma getirir-simgelerler; ölçek bakımından çeşitlilik gösterir, hatırlanabilmesi için biçimsel ve anlamsal ipuçları verir, dikkat çekici özelliği ile kolaylıkla fark edilebilir, yön ve mesafelerde başlangıç noktası olarak kullanılırlar.

olarak belirlemiştir. Lynch’in belirlediği, kentlere imaj veren elemanların her biri, imaj ile ilgili analiz başlıklarını oluşturur. Ayrıca, kimlik-strüktür-anlam ilişkisi içinde, nesnel gerçeği yansıtan ve ortak-algısal görüntüleri ortaya koyan bir “İmaj Haritası” oluşturulmuştur (Lynch, K., 1960).

Bilişsel haritalar (cognitive maps), tam anlamıyla mekânsal imaja karşılık gelmeseler de, mekânsal imajın açıklanması açısından önemli bilişsel yapılar olarak görülmektedir. Bilişsel haritalar, günlük yaşamdaki mekânsal çevrede yer alan olayların özellik ve ilişkilerinin zihinde kodlanması, saklanması ve çağrılması ve çözülmesini içeren bir dizi psikolojik dönüşümün oluşturduğu bir sürecin ürünü olarak tanımlanmaktadır. Birçok araştırma, kent içindeki “landmark” özelliğine sahip öğelerin bilişsel haritaların ana kurgusunu oluşturduğu ve yüksek estetik kaliteye sahip yerlerin, çevreleri içinde “landmark” niteliği kazandıklarını göstermektedir (Kahvecioğlu, 1998).

“Bilişsel haritalar”ın ölçeğe göre farklılık gösterdiği bilinmektedir. Kentlerin bilişsel haritaları, kişilerin kent ile yaşadıkları kişisel deneyimleri sonucu olduğundan kişiden kişiye farklılıklar göstermektedir. Bu sebeple kentin mevcut imajının belirlenmesinde “bilişsel haritalar” sıkça başvurulan ve yararlanılan araçlar olarak kullanılmaktadır.

Kentin karakteristiklerini etkileyen etkenler kenti oluşturan üçlü yapı olan sosyo-kültürel yapı, fiziki yapı ve ekonomik yapıdaki değişkenlerdir. Kültür yapısı içinde gelenekler toplulukları etkilemekte ve kentsel imajın oluşumuna doğrudan katılmaktadırlar. Bu etkileşimde iletişim etkin olarak yer almakta ve kültürel yapıda değişimlere neden olmaktadır. Değişimlerin yaşandığı kentsel mekânı oluşturan doğal ve yapay çevre elemanları da bu oluşumda yer almaktadır. Tüm bu faktörler birarada, karşılıklı etkileşimlerde bulunarak kentsel imaj öğelerini oluşturmaktadırlar. Kentsel imaj elemanları, birbirlerinden belirgin bir şekilde ayrı değildir; örneğin “bölgeler” yollar ile bölünür, düğüm noktaları ile yapılırlar, kenarlar ile tanımlanır, nirengi noktaları ile hatırlanırlar. Kentsel imaj öğelerinin anlamları birlikte bir bütün oluşturdukları sürece güçlenmekte ve zenginleşmektedir. Bu nedenle birbirleri ile etkileşimi son derece önemlidir.

Kent imajlarını birbirinden ayıran özellikler, kümeleşmeye konu olan öğelerin bir araya gelişlerinden kaynaklanır. Bir başka deyişle, imajı oluşturan öğelerin topolojik ilişkileri çevre imajının üç unsurunu etkiler:

- 1) Okunabilirlik: Çevresel bütünün oluşturan öğeler ne kadar okunabilirse, çevre o derece kolay kavranır.
- 2) İmajın yapılanması: İnsan- çevre arasındaki iki yönlü etkileşim sonucunda çevresel verilerin yanında kişinin sahip olduğu deneyimler de imajın yapılanmasında etkindir.
- 3) Yapı, kimlik ve anlam: Kimlik imajı diğerlerinden ayıran, özel kılan bileşendir. Yapı biçimsel ve mekânsal ilişkiler bütünü bağlamındaki konumdur. Anlam ise imajın yüklendiği kavramsal çağrışımlardır. (Lynch, 1960)

Kentsel imaj öğelerini incelemede temel bir yaklaşım olan Kentsel İmaj Kuramı Kevin Lynch tarafından 1960 yılında 3 Amerikan Şehri'nde (Boston, Jersey City ve Los Angeles) yapılan kentsel imgelerin bulunması ve okunabilirlik düzeyinin araştırılması çalışmasını temel almaktadır. Araştırma neticesinde bireyler çevrenin anlamı, konsepti ve imaj kalitesinin önemini vurgulamaktadır. Kentin biçiminin okunabilirliğinin açıklığı önemli bir görsel kalitedir. Okunabilir bir kent bölgeleri, simgeleri, sınırları kolayca tanımlanabilir, bütün içinde kolayca gruplanabilir olmalıdır (Lynch, 1960). Okunabilir olmasının beraberinde diğer öğeler de sağlandığında kaliteli bir kentsel imaj elde edilmiş olur.

“Okunabilirlik”, yerin ayrıntılı bir kalıbın içinde kümelenmesi ya da çevre bileşenlerinin belirgin bir modele yerleştirilmesi anlamındadır (Lynch, 1960). Dolayısıyla açık kent; çeşitli bölgeleri, yolları, meydanları, yapıları, simgeleri... kısacası imaj elemanları ile kolayca hatırlanabilen ve bu anlamda tanımlanabilen bir kenttir. Yani açıklık, çevrenin karakteristik özelliklerinin bilinmesini, strüktürünün kavranmasını, sembollerinin fark edilmesini kolaylaştırdığından; kaybolmayı önler (Lynch, 1960), hareket kolaylığı ve sürat ile gidilecek yerin çabucak bulunmasını sağlar, güven verir. Bu nedenle “okunabilir kent”; senkronik/eş zamanlı bir bağ ile, geçmiş yaşamın anlaşılmasına, bugünün yapısal birliğinin oluşmasına, geleceğe yönelik tavırların alınmasına yardımcı olur. Böylece çevresel deneyimi yoğunlaştırır, derinleştirir. Ayrıca bir gurur kaynağı olarak görsel kaliteyi, bağlılığı, koruma ve sürdürme eğilimini artırır.

Bir kentin imajının iyi olması ve okunaklı olması insanların kolayca o kenti algılaması ve anlamasıyla mümkündür. Okunabilirliğin en önemli ölçüm ölçütü o kente yabancı olan bir kişinin kentte dolaşırken kaybolma hissi yaşamamasıdır. Bir kentin okunaklı olmasında Kevin Lynch'in beş ögesi (nirengi noktaları, yollar, sınırlar, odaklar, bölgelerdir) üzerinde durmak mümkündür. Lynch, kentin okunurluğunu belirleyen bu beş elemanın insanın etkilenme kabiliyetini arttırarak çevreyi kavramasını kolaylaştırdığını belirtmektedir. Okunabilirlik kavramı, kent imgesinin oluşmasında kolaylıklar sağlamaktadır. Kentin görünümünün belirgin bir açıklıkta, ya da 'okunabilirlikte' olması, tanınabilir sembollerden oluşan düzgün bir model olarak gözle görülebilir olması, mahalleleri, singeleri ya da yolları kolaylıkla tanımlanabilen, ayrıntılı bir kalıbın içinde kolayca kümelendirilebilen bir yer anlamına gelmektedir.

2.2 Küresel / Yerel

“Küreselleşme, finans kapitalin dünya egemenliği ve bu egemenliğin harekete geçirdiği bütün mekanizmaları kapsayan bazen Batı dünyasının bir fesadı (conspiracy) olarak da düşünülen ve ekonomik bağlamda bir örgütlenmedir. Bundan esinlenerek kurulmağa çalışılan ve güçlü ekonomilerin iştahını kabartan olgu ise tek bir dünya hayalidir” (Kuban, D., 2000).

Değişen dünya düzeni, her ne kadar küreselleşme rüzgârının güçlü etkisi altında sürüklenmekte ise de mekânsal ve toplumsal dinamiklerin değişkenlerini ifade edebilmede bir başka olguya gereksinme duyulmaktadır. Bu olgu ise yerelliktir. Küreselleşme sürecinde durumu en fazla tartışılan kavramın yerellik kavramı olduğunu söyleyebiliriz. Aydın (2004), yerelleşmeyi, “hizmetlerin fiziksel olarak merkezi yerel birimlerden, o birim sınırları içindeki küçük topluluklara doğru değişimi” olarak tanımlamaktadır.

Küreselleşme; sermayenin, insanın, kültürün, hareketliliğini veya akışkanlığını arttırarak uluslar arası bir nitelik kazanması ve buna bağlı olarak ekonomik, sosyal ve kültürel alan gibi pek çok alanda dünyanın tek bir pazar, tek bir mekân haline gelmesini esas almaktadır. Sanayi devrimi sonrası dönüşüm sürecinde, teknolojiye gelişmelerle mal ve hizmetlerin uluslar arası düzeyde yaygınlaşması ile etkin olmaya başlamıştır. Ulaşım olanakları ve küresel ulaşım ağları göz önüne alındığında küreselleşme sürecinin çağlar boyu süre geldiği fakat özellikle sanayi devriminden sonra daha yoğun bir asamaya geçtiği görülmektedir. Günümüzde ise, küreselleşme özellikle, yeryüzündeki farklı yörelerin, kültürlerin, ekonomik sistemlerin, vb., birbirlerine yaklaşması ve bir bütünleşme süreci içine girmiş olması anlamına gelmektedir.

“Robertson, küreselleşme sürecinin coğrafi keşifler, güneş merkezli evren teorisi, dünyanın ilk haritasının yapılması böylece ‘yer’e ilişkin ilk genellemelerde bulunulması ile başladığını belirtmektedir. Bu tanıma göre küreselleşmeyi, temelde varolan sınırların genişlemesi, hareket kabiliyetinin ve alanının artması anlamında yorumlarsak, kavramın temel parametrelerini belirlemiş oluruz. Ancak yaşanan sürecin etkilerinin ortaya çıkardığı değişimler son yüzyıl içinde, özellikle de son 20

yıl içinde, belirginleşmeye başlamıştır. Robertson küreselleşme için sosyolojik bir model önermektedir. Bu modelde toplumlar, bireyler, uluslararası ilişkiler ve insanlık bileşenlerinden yola çıkarak, küreselleşmenin farklı yaşam alanları arasındaki etkileşim sürecine dikkat çekilmektedir. Küreselleşmenin çok katmanlı yapısını vurgulayan bu model küreselleşmeyi daha çok kültürel yönleriyle ele almaktadır. Bu bağlamda, küreselleşme söylemlerinin kültürel yönlerinin göz ardı edilerek sadece ekonomik ilişkiler üzerinde yoğunlaşmasının, küreselleşmenin sadece Batı hegemonyası altında gerçekleşen bir süreç olarak algılanmasına yol açabileceğini belirtmektedir. Kültürel küreselleşme tanımına göre, farklı kültürlerin birbirlerine göre durumları dikkate alınmaktadır, fakat bir kültürel bütünleşmeden söz edilmemektedir... Küreselleşmeye olumlu veya olumsuz anlamlar yüklememektedir. Küreselleşme farklı yaşam biçimlerinin karşılanmasını içerdiği için, modernliğin homojenleştirici yönünden ayrılmakta ve modernliğin bir sonucu olmamaktadır. Bu yüzden küreselleşme farklı uygarlıklar arasında etkileşime yol açmıştır ve heterojen bir yapı içermektedir. Küreselleşme yerine heterojenliği vurgulayan küre-yerelleşme (glocalisation) kavramını ortaya atmaktadır.” (Akt: King, A.,1998)

Giddens ise küreselleşmeyi; modernliğin sonucu olarak değerlendirmektedir. Modern zamanda zaman ve mekân uzaklaşmasının diğer bütün dönemlerden çok daha yoğun olarak yaşandığını, bu nedenle yerel ve uzak toplumsal biçim ve olayların da bu sürece uygun olarak esnediğini vurgulamaktadır. Böylece farklı toplumsal bağlamlar ya da bölgeler arasındaki bağlantı biçimleri bir bütün olarak yer yüzeyinde şebekeleşir. Giddens’ a göre küreselleşme, uzak yerleşimleri birbirlerine, yerel oluşumların millerce ötedeki olaylarla biçimlendirildiği ya da tam tersinin söz konusu olduğu yollarla bağlayan dünya çapındaki toplumsal ilişkilerin yoğunlaşması olarak tanımlanabilir. Giddens modernite’de, zaman ve mekânın, yerin özelliklerinden ayrıldığını vurgulamaktadır. Bu yüzden küreselleşmenin önemi yerlerin küresel süreçlerle etkileşimlerine bağlıdır. Yani küreselleşme sürecinde yerellikler değil onların küresel sürece katılımı önem kazanmaktadır. Bu tanıma örnek olarak modernitenin yerel cemaat ilişkilerine uzak durmasını göstermektedir. Giddens’a göre içinde yaşadığımız dönem geç modernlik koşulları ile tanımlanmaktadır (Giddens, 1990).

Robertson’ın tersine, Giddens’a göre; geç modernliği açıklayan mekanizmalar aynı zamanda küreselleşme mekanizmalarını oluşturmaktadır ve küreselleşmeyi, başlangıcı ve hedefi belli olan homojen bir süreç olarak değerlendirmektedir. “Waters’a göre küreselleşme, semboller düzeyinde gerçekleşmektedir ve kültürel bir organizasyondur. Küreselleşme ekonomik, siyasal ve kültürel olmak üzere üç alanda etkili olmaktadır. Ekonomik alan mal ve hizmetlerin üretim, dağılım ve tüketimini içermektedir. Siyasal alan kurumlar ve örgütlerin ilişkilerini tanımlamaktadır. Kültürel alan ise olaylar, inançlar, anlamlar ve değerleri temsil etmektedir. Küreselleşme sürecinde bakılması gereken, bu üç alanın mekânla kurdukları ilişkidir. Waters’ın kültürel küreselliğinin ortamını, iletişim teknolojilerinde ki gelişme hazırlamaktadır. Küreselleşme sosyal, ekonomik ve kültürel düzlemler içinde coğrafyanın etkisinin giderek azaldığı ve bireylerin bunun daha çok bilincinde oldukları bir süreçtir. Sermayenin duyarlılığının arttığını ve tüketimin küresel düzeyde gerçekleştiğini söylemektedir. Bu bağlamda Waters küreselleşmenin itici gücü olarak kapitalizm ve ulus devlet krizini göstermekte ve küreselleşmeyi katmanlı ve farklı olguların ilişkileri altında gerçekleşen bir süreç olarak tanımlamaktadır. Bu süreçte mekânın ve genel olarak ulus devletin referansları değişmektedir. Sermayenin kapitalizmin etkisi altında üretimi ve tüketimi küresel düzeyde gerçekleştirilmesi ve iletişim araçlarının gelişimi mekânın etkisini azaltmaktadır.” (Akt: Arslanoğlu, 1998)

Harvey (1999) anlatımında, mekânın, küreselleşme sürecinin işleyişini kolaylaştıracak biçimde yeniden örgütlendiğine dikkat çekmektedir. Küreselleşme sürecini “sıkışma” terimi ile somutlaştırarak kavramsallaştırmaktadır. Mekânın değişim sürecini açıklarken “zaman-mekân sıkışması” tanımına başvurmakta ve tanımı su sözlerle açık bir biçimde ortaya koymaktadır; “Bu terimle kastettiğim şu: mekân zamanın nesnel niteliklerinde öylesine devrimci değişimler olur ki, dünyayı görüş tarzımızı bazen çok köklü biçimlerde, değiştirmek zorunda kalırız. ‘Sıkışma’ terimini kullanıyorum çünkü bir yandan kapitalizmin tarihine hayatın hızının artışı damgasını vururken, bir yandan da mekânsal engellerin dünya sanki üzerimize çökecekmişçesine asıldığını sağlam biçimde iddia etmenin mümkün olduğunu düşünüyorum. Mekânı katetmenin aldığı zaman sözünü ettiğim türden olguların yararlı bir göstergesidir.” (Harvey, 1999)

Belirtilen “sıkışma” terimi “birbirine geçiş” olarak da ifade edilebilmektedir. Bu ifade, coğrafi mekân sınırlarının bulanıklaşmasını ya da yok olmasını böylelikle farklılıkların da birbiri içine geçişini de anlatmaktadır. Harvey (1999), zaman-mekân sıkışmasının 19.yy sonları ve 20.yy baslarından beri daha da etkin olduğunu belirtmektedir. Mekânın zaman içinde bu tahribi en çok ekonomik düzlemde etkili olmuştur. Demiryolu ağının genişlemesi, telgrafın keşfi, buhar makinesinin kullanımı, bisiklet ve otomobilin yaygınlaşması, zaman-mekân kavramını radikal bir biçimde değiştirmiştir.

Sanayi devrimi, “birinci kırılma noktası” olarak karşımıza çıkmaktadır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında, kapitalizmin; kriz-teknolojik yenilik-yeniden yapılanma döngüsü içine girerek, kendini yeniden ürettiğini söylemek mümkündür. Bu mantık dizgesi içerisinde İkinci Dünya savaşı sonrasındaki kapitalizm olgusunu; 1945’den 1973 petrol krizine kadar olan ve “ikinci kırılma noktası” olarak adlandırılan dönem ve 1973’ den günümüze kadar olan bilişim alanında geliştirilen yenilikler ile üst üste çakıştırılan “üçüncü kırılma noktası” bilgi/bilişim/enformasyon devrimi olarak ele almak mümkündür.

Geçmişten günümüze başlıca teknoloji alanında yaşanan değişimler ve gelişmeler sebebiyle farklılaşan kent ayrı çağların toplumlarınca da farklı şekillerde anlamlandırılmıştır. Özellikle yakın geçmişte yaşanan köklü değişimler, yaşadığımız çağda kentin, coğrafi anlamının ötesinde yeni bir anlam çerçevesinde değerlendirilmesine sebep olmaktadır.

18. yy sonrasında, sermaye, bilgi, insan ve kültür gibi küresel akışların, özellikle de 20. yy’ın son çeyreğinde aldığı biçim ve yaşanan geniş çapta sosyal ve fiziksel hareketlilik kentlerin yapısında değişimlere neden olmuştur. Kentin, insan yaşamları için anlamını ve biçimini değiştirmesi hızlanmıştır. Sermayenin akışkanlığını arttırarak, uluslararası bir nitelik kazanması ve buna bağlı olarak siyaset, ekonomi, kültür, gibi birçok alanda 1980’li yıllarla birlikte yaşanan değişimlerle, küreselleşme konusu güncellik kazanmıştır. Benzer şekilde küreselleşme ve kent üzerine yapılan tartışmaların gündeme geldiği görülmektedir. Küresel sistem içinde birbirleri ile yarışmak durumunda olan kentler için rekabet yeteneği ya da rekabetçilik önemli olgular haline gelmektedir.

“...Gece ve gündüz olarak dilimlere ayrılan bir zaman ayırımından söz edilemez. Çünkü küresel düzlemde 24 saat açık borsalar, bir pazardan diğerine networkler içinde bir dünya yaratır (Jameson, 1994; Harvey, 1997; Virilio, 1991)...Küresel sermayenin örgütlediği bu yeni orta sınıf hem kültürel nesnelerin üreticisi hem de tüketicisidir. Çünkü kültür üretimi günümüzde promosyonda, ambalajlamada ve ürün tanıtımının başarılı bir gösteriye dönüştürülmesi anlamına gelmektedir. Bu bağlamda kentsel mekân gösteri alanıdır. Nostaljik tablolar, sahne dekorları ile yaratılan teatral bir atmosferdir. Bu atmosfer aidiyet duygusu yerine yerinden olmuşluk/yetersizlik duygusu verir. Bilinçli olarak kimlik problemine çözüm olarak nostalji güdüsü kışkırtılır, ancak nostalji küresel ölçekte yaşanan kültürel krize uyum sağlamanın aracıdır. Bu bağlamda kışkırtılan bir diğer kavramda farklılıktır. Harvey'e göre kentlerde farklı kültürlerin imgeleri, temsili görünüşleri, teatral gösteriler gerçek coğrafyanın üzerine peçe çekmektedir. Bununla beraber tarih de maskeleyenin bir aracı olarak sunulmaktadır (Harvey, 1997). Nostalji, tarihselci olan ve gerçek olanın yerine talep edilen benzeşimlerin yarattığı hiper-gerçeklik tutsaklaştırıcı bir etki yaratmaktadır. Gerçeklerin ötesinde yanıltıcı bir sarhoşluk bir fantazyaya dünyası kentsel hafıza kavramını ortadan kaldırmaktadır. Kentlinin hafızası şizofrenik bir hafızadır (Baudrillard, 1997; Jameson, 1994). Bu bağlamda metalaşan mekânın kendisinde tüketim nesnesi haline gelir. Mekân ve zaman küresel ölçekte ticaretin konusu haline gelir. Çalışma zamanına ait olan "boş zaman" ise dünya pazarlarına hâkim bir eğlence endüstrisini yaratır. Çünkü günümüzde, toplum kültürel olanı değil eğlenceyi talep etmektedir. Eğlence endüstrisi sanal dünyaları, fantazyaları, tarihselciliği daha da kışkırtır...” (Yıldırım, S. Ö., 2000).

“Küresel sermaye gerçek coğrafya üzerinde yalnızca kâr mantığı ile oluşan yeni bir coğrafya belirlemektedir. Harvey ve Lefebvre tarafından “sermayenin coğrafyası” olarak ifade edilen bu coğrafya doğal/kültürel coğrafyanın üzerini kaplayan bir örtü gibidir. Bu coğrafyanın zaman ve mekân anlayışı soyut ve döngüseldir. Çünkü aynı eylemin sürekli tekrarı ile oluşur. Bu bağlamda bu coğrafyanın küresel düzlemde gridal bir ağ oluşturduğu söylenebilir. Bu ağın bütüncül bir yapısı ve tek bir merkezi (ya da hiyerarşik olarak merkezler bütünü) yoktur. Çünkü gridal ağ içinde yer alan her bir grid-alan bir merkez gibi davranır ve kendini çevreden mutlak surette soyutlar. Dış ile ilişki belirleyen öğeler önemini yitirir ve her bir birim kendi içini yaratır. Bu durum küreselleşen sermayeden yana kapitalist bir ülke olan Türkiye’de

mekânsal değişim ve dönüşümlerde izlenebilir. Konut alanları ayırımı yerine günümüzde konutlar farklı işlevlerin üst üste yığıldığı tek bir yapı içinde yer almaktadır. Bir yapıda konut-büro-işyeri-sağlık merkezi üst üste gelebilmekte, sermaye daha da büyüdükçe bunlara yeni işlevler oyun-eğlence merkezi eklenebilmektedir.” (Coşut, Y., 2005)

“Alansal yayılma ve küresel bütünleşme, büyük kentler için yeni stratejik roller yaratmıştır. Böylece iki yeni tip kent ortaya çıkmıştır. Bunlardan biri dünya kenti, diğeri ise küresel kenttir... Sassen (2001), küresel kent ve dünya kenti arasındaki farkı açıkça ortaya koymaktadır. Günün mevcut eğilimlerinin sonucu olan kentleri küresel kentler olarak tanımlarken geçmişte kazandıkları uluslararası ölçekte karşılıklı ilişkilere sahip birçok kent, dünya kenti olarak adlandırılmaktadır. Sassen, küresel kentleri, uzmanlaşmış hizmet sektörü mallarının üretim ve pazarlanmasının yapıldığı yerler olarak kabul etmektedir... Sassen (1996) kenti, farklı ekonomik sınıflarca oluşturulan yeni talepleri gerçekleştirmek için gerekli alan olarak görmekte ve yeni küresel kentlerin, yoksulluk ve zenginlik arasında giderek artan uçurumu açıkça gözler önüne serdiklerini vurgulamaktadır... Bunun yanında Sassen (1998), global kentlerde yaşamının, insanların kentlilik nosyonunu ve onların ulusal hükümetlerine bağlılığını da değiştirebileceğini öne sürmektedir. Ona göre, global kentin cazibesi, global ekonomik uşakları olarak en ağır ve pis işlerde çalışan, düşük gelirli göçmen işçi kitlelerince teşvik edilmektedir... Uluslarüstü bir sermayenin kentlere akışı ile başlayan bu dönüşümlerin, çoğu kez kentleri özgün kılan sosyo kültürel ve fizik-mekânsal nosyonlarını kökten değiştiren, planlamadan bağımsız bir şekilde ortaya çıkmış yeni kent mekânları yaratan, toplumsal sınıf farklılıklarını körükleyen, sosyal kutuplaşmalara yol açan ve kentleri gerek fiziksel, gerekse sosyal açıdan çöküntü sürecine iten sonuçları ortaya çıkmaktadır. Ekonomik açıdan da durum farklı değildir. Bir yandan iş gücüne gereksinme artarken diğer yandan emek ucuzlamakta ve sınıflar arasında uçurumlar büyümektedir. Kazanan sınırlı büyüklükte bir grubun karşısında, kaybeden büyük bir grup yer almaktadır. Dolayısıyla bilinçsizce ya da Smith’in (1992) öne sürdüğü gibi bilinçli bir şekilde çöküntüye sürüklenen kentler, bir yenileme sorunuyla karşı karşıya kalmaktadırlar.” (Özden, 2008)

İnsanların sosyal, kültürel ve ekonomik eylemlerinin mekânı olması gereken kentler; günümüzde, özellikle kapitalist gelişmenin baskısı sonucu oluşmuş üretim-dağıtım-tüketim çemberi aracılığı ile -işletme anlamında- ticari bir nitelik kazanmıştır. Dolayısıyla, insanın mimarinin odak noktası olmaktan çıkması ve çevresiyle ilişkisinin kopması kentleri parçalamış-bireyselleştirmiştir. Böylece, sanayi öncesi kentlerini belirleyen faktör “kültür” iken, sanayi dönemi kentlerini biçimlendiren faktör de “teknoloji” olmuştur. Sonuçta, yeni özgürlükler, yeni araçlar ve yeni hız sağlayan bu mekanizma aracılığı ile kent kimliğinin önemli iki belirleyeni olan yer ve zaman hissinin-kültürel çeşitliliğin azalması, kozmopolit standartlaşma uğruna yerel potansiyellerin/kaynak ve koşulların tercih edilmemesi; kentleri her yere ve sadece şimdiye ait ekonomik ve politik fonksiyonların egemen olduğu -üniter/birleştirici-merkeziyetçi anlayışlar ve davranış kalıplarının benimsendiği- işlevsel bir ürüne dönüştürmüştür. Bu anlamda, imar rantı spekülasyonundan sonra gelişen uluslar arası finans ve yatırım tercihleri yani dünya pazarı kültürü, özellikle gökdelen mimarisi ile tarihi çevreleri ve bu çevrelere sahip kentleri olumsuz etkilemiştir.

Yaşam koşullarındaki hızlı değişim, yerel ve küresel kültürler arasındaki çelişkiler, yeni paradigmlar, kültür-mekân ilişkisinde yeni boyutlar yaratmaktadır. Küreselleşme sonucunda kentlerin içinde bulunduğu durum, geleneksel olarak tanımlanan değerlerle çelişmekte, sonuçta geçmişle süreklilik kopmakta ve yaşanılabilir çevreler yok olmaktadır. Warfield’a (2001) göre, geleneksel çevrelerin özellikleri olan insani değerler ve mekânlar, hem kültürel, hem de çevresel olarak anonim ya da uyumsuz formlarla yer değiştirmektedir (Akt: Şener, E.; Pulat, G.; Türkoğlu, H.D.; Turgut, H. 2003).

Tekeli (2001), küresel ve yerel kavramlarını zıt kavramlar olarak kabul ederek küreselleşen dünyada yerelin yok olacağını savunanlara bunun aksini ifade ederek, “modernitenin ulus-devletler dünyası ve Fordist üretim biçimlerinin iki yüz yıldır yerellikleri yok edici, homojenleştirici güçlü mekanizmalarına karşılık yerelliğin yok olmayıp, kendini yeniden üretme olanağı bulduğunu ve bu olanaklarını daha da genişleteceğini” vurgularken küreselleşme ve yerelleşmenin bu nedenle eş zamanlı süreçler olduğunu ortaya koymaktadır.

“Yerel ekonomik strateji ve yerel ekonomilere son zamanlarda büyük bir ilgi duyulmaktadır ve yerel ya da bölgesel ekonominin, üretimin başlıca birimi olduğunu ileriye süren esnek uzmanlaşma tezi, kuvvetle savunulmaktadır. İtalya’nın ekonomik başarısına dayanan bu perspektif, yerelleştirilmiş üretim komplekslerinin merkezi ve önceden canlandırıcı önemini vurgular. Başarılarının, güçlü yerel kurumlar ve altyapıya dayandığı ileriye sürülmektedir; karşılıklı ilişkiye dayanan güven, belirli bir yerde yerleşik, tarihsel kökleri olan verimli bir topluluk; güçlü bir yerel bağlılık ve gurur duygusu” (Morley, D. ve Robins, K. 1997).

Yerellik kavramı ile ilgili olarak ortaya çıkan durumlardan birincisi, küresel kültürün, Batı merkezli oluşu ve daima İngilizce konuşur söylemiyle, sermaye dolaşımını ve medyayı yönlendirenlerin yerellikleri etkilemesi ve homojenleştirilmesi; ikincisi ise, küreselleşme sürecinde farklı yerelliklerin karşılaştığı ve atomize yapıların ortaya çıktığı alanların ortaya çıkmasıdır. Yani küreselleşme bir yandan da heterojenleştirme özelliğine de sahiptir.

“Kültürel alanda da yerellik önemli bir rol oynamaya başlamıştır. Yer mücadelesi, kentsel yeniden canlandırma endişelerinin merkezinde yer almaktadır. Modern planlamacılığın evrenselleştirici ve soyut eğilimler taşıdığı, postmodernliğin ise yer kavramını geri getirmeye çalıştığı, yerel ve özgün olanı yeniden canlandırmaya çalıştığı duygusu hâkimdir. Kentin yeniden çekici kılınması için geleneksel ve yerel motifler, neo-romantik bir ilgiyi ifade etmektedir. Bu kültürel yerellik, insan yaşamlarının ve kimliklerinin uzama kaydedilmesi duygusunu daha derinden yansıtır. Yer sınırları dâhilinde yaşam tarihlerinin gömülü olması ve kimlik ve topluluğun sürekliliklerinin yerel bellek ve miras aracılığıyla olması, gittikçe artan bir ilgi uyandırmaktadır” (Morley, D. ve Robins, K. 1997).

Ulus-devlet güç kaybederken, kentler dünyayı algılama ve kimlik sorunsalında giderek daha merkezi bir yer edinmektedirler. Küreselleştirme etkisiyle kentlerin giderek daha fazla önem kazanması, ulus-devletlerin aşınmakta olması ve artan hareketlilik sonucu daha çok insanın kentlere yerleşmesi yerellik kavramının daha çok sorgulanmasına yol açmıştır.

Küreselleşme ve yerelleşme eğilimlerinin iç içe yaşandığı bir zaman diliminde yerelliğin anlam ve içeriği yeniden yapılanırken “pazarlanan” bir nesne olan kentler de yeni işlevler kazanmaktadır. Günümüzde kentlerin ulus-devlet sınırları dışına taşacak biçimde, belirli bir hiyerarşik yapı içinde birbirlerine iletişim ve bilgi ağlarıyla bağlanmalarının hız kazanması, kentlerin etkin bir hizmet ağı oluşturmalarını gerektirmektedir. Bu yeni işlevlerin yoğunlaşması kentsel alan kullanımlarında önemli değişikliklere gidilmesini ve kentsel hizmetlerde farklılaşmayı gerçekleştirmesini zorunlu kılmıştır. Günümüzde bu tür işlevlere hazırlıklı olan kentler yalnızca kendi yakın çevrelerinde değil, uluslar arası ölçekte hizmet verebilecek konuma gelmektedirler. Bu kapsamda bir taraftan küreselleşmeye açık, bir taraftan da yerelleşmeyi özendiren kentsel yapılar ortaya çıkmaktadır (Öktem, 2003). Bu iki durumda da mimari ve kentsel tasarım, sermayeyi kente çekmeye yarayan araçlar olarak, doğrudan pazara yöneltilmiş durumdadır. Bu kullanımlar kentin altyapısının farklılaşması ve yeni imajlar oluşturulması anlamına gelmektedir.

Kenti marka yapmak, kent imajının pozitif bileşenlerini ortaya çıkartmayı ve bu bileşenleri vurgulamayı gerektirir. Bu sayede markalaşma, kentin güçlü yanlarını ortaya koyan, kenti kültürel olarak anlamlı ve değerli kılan, kente ekonomik ve sosyal değer katacak bir imaj oluşumunu sağlayan bir stratejidir. Kent bir “ürün” ise, güçlü bir kent imajı da, bu ürünü diğer “ürünler” arasında ayırt etmeye ve tanımlamaya yarayan araçtır. Bir başka deyişle, kent sahip olduğu pozitif imaj yoluyla “değer katılmış ürüne” yani, marka kente dönüşür.

Dünya yüzeyinde sermaye, ticaret, nüfus, tüketim malları, kültür ürünleri ve benzerlerinin hareketliliğinin ve akışkanlığının giderek hızlanması ve çeşitlenmesi sebebiyle artık tüm kentler dünya pazarındaki turist, tüketici, yatırımcı paylarını arttırmak ve bölgesel, ulusal ve uluslar arası medyanın dikkatini çekmek için rekabet halindedirler. Deneyimler göstermektedir ki, marka olmak artık kentler için de rekabet gücünü belirleyen etkin bir araç haline gelmiştir. Bu yüzden, dünyada çok önemli sayıda kent ya yeni bir marka oluşturma süreci ya da varolanı yenileme çabası içindedir.

“1980’li yılların ortalarından bu yana İstanbul’u küresel bir kente dönüştürme konusunda yayılmakta olan bir konsensüs mevcut. Aynı zamanda başka kentlerle rekabet anlamına gelen bu kampanya çerçevesinde, bir kentin kültürel kimliği ve yarattığı imaj kilit bir role sahiptir: yerlerin özgül niteliklerini vurgulamak önem taşımaktadır (Harvey 1993). Bir kentin kimliği ve ayırt edici özellikleri bu süreç içinde gittikçe daha büyük önem kazanmakla birlikte, bunlar aynı zamanda tartışmalı konulardır. Özellikle çeşitli, çok katmanlı geçmişleri olan bir kent söz konusu olduğunda, hangi geçmişin muhafaza edileceği, seferber edileceği ve pazarlanacağı hayati önem taşıyan politik sorunlar haline gelmektedir”(Keyder, Ç., 2000).

Büyümeye ve sermayenin istemlerine yanıt veren kentler ve yönetimler yerine; yerelin öne çıktığı, üretim ve birikimine önem veren ve devletin (merkezi yönetimin) düzenleyici, aktörler arasında iletişim kurabilme koşullarını hazırlayan, herhangi bir baskın toplumsal grubun yanında yer almayan ve kaynak yaratıcı bir rolü üstlendiği politikalar ve onun yeni yapılanmaları çözümün yol haritası olacaktır.

Çağdaş tasarım mekânın var olan niteliklerinin geliştirilmesi, özgün dokunun korunması, potansiyel değerlerinin ortaya çıkartılmasına yönelmektedir. Temel düşünce, kentsel varlığın kentli ile paylaşılmasıdır, kentliyle buluşmadır. Bu, turizmin doğru tarif edilmiş amacıyla da örtüşür. Turizm, var olan özgün mekânsal değerleri kentten koparmadan sunabilmeyi amaçlar. Kimliğini yitirmemiş bir mekândan ya da kentten söz edebilmek yerel değerlerin ve kente ait özün yaşatılmasını gerektirir. Milyonlarca turist için değerli olan nedir? Konfor, standardı yüksek iç mekânlar ve alışveriş seçeneklerini arttırmak mı, yoksa özgün değerleri bugünün kentsel mekânında araştırabilmek, algılayabilmek mi?

“Küreselleşme, zamanımızın hâkim gücü olabilir; fakat bu, yerelliğin önemli olmadığı anlamına gelmez. Yeni bilgi ve iletişim şebekeleri ile bağlantılı olarak yerellikten kurtulma süreçlerini vurgulamış bulunuyorsak, bu mutlak bir eğilim olarak görülmemelidir. Yer ve kültürün özgünlüğü terk edilemez, mutlak olarak aşılamaz. Küreselleşme, aslında, yeniden yerelleşme dinamikleriyle bağlantılıdır. Bu, yeni bir yerel-küresel bağlantısının, yerel uzamla küresel uzam arasında yeni ve karmaşık ilişkilerin oluşumudur. Küreselleşme, bir bulmacanın parçalarını bir araya getirmek gibidir; Yeni küresel sisteme birçok yerelliği birden yerleştirmek demektir.

Fakat, yerel olanı idealize etmemiz de gerekmez. Geleceğe ait umutlarımızı, yerel ekonomilerin, kültür ve kimliklerin kurtarıcı özelliklerine bağlamamalıyız. Yerel olanı, bağıntısal ve göreceli bir kavram olarak düşünmek gerekir. Şayet yerel, bir zamanlar ulusal alanda önemli idiyse, şimdiki anlamı küreselleşme bağlamında şekillenmektedir. Yerel kültürler, doğmakta olan bir dünya kültürünün gölgesi altında kalmaktadır - ve tabii hala yeniden canlanan ulusal ve milliyetçi kültürlerin de. Bazı durumlarda yeni küresel bağlam, topluluk ve yer ruhunu gayet olumlu bir şekilde yeniden yaratıyor olabilir; bu da bazı yerlerde enerjik bir kozmopolitlik doğurabilir. Başka bazı yerlerde de yerel parçalanma nostaljik, içine kapanık ve taşralılara mahsus bir bağlılık ve kimlik ruhu yaratabilir. Küreselleşme, kültürel yerelliği yeniden bağlamsallaştırıyor ve yeniden yorumluyorsa da bunu belirsiz ve tartışılabilir bir biçimde yapmaktadır”.(Morley, D. ve Robins, K., 1997)

2.3 Süreklilik / Kopmalar

Süreklilik, genel anlamda belirli bir sistem bütünlüğü içinde, sistemi karakterize eden çok yönlü koşulların süregelmekte olduğu anlamını taşımaktadır. Bir ülkenin kendi sınırları içinde ekonomik, toplumsal, kültürel ve diğer birçok yönden gösterdiği bütünlük de bir süreklilik olarak tanımlanabilir. ‘Süreklilik’ kavramı ara vermeden sürüp gitmek anlamındadır. Felsefe dilinde ise süreklilik, yitip giden eski ile onun yerini alan yeni arasındaki belli bir bağlılığı anlatmaktadır. Yeni, her zaman, eskinin bütün yararlı yanlarını özümseyerek kendi hizmetine sokmaktadır. Örneğin, yeni olan kendisini yaratırken geçmişin bilgi zenginliğini yadsımaz, tersine yararlarını inceleyerek kullanır. Eski ile yeni arasında sonsuza giden bu bağ sürekliliktir (Hançerlioğlu, 1978).

“Mimari çevrede görülen, tutulan, var olan yapıtlardan orada yaşayan ruha kadar, örneğin, bir sokak, büyüklü-küçüklü meydanlar gibi... eski imar ruhunun yaşatılması, bu devamlılığı koruma ve sağlama için gereklidir. İşte tarihi ve mimari çevre içinde yaşatılacak bu ruh, bir süreklilik ve bu sürekliliği koruma ve sağlamadır denilebilir. Tarihi çevrenin korunması fikrinin ortaya atılıp, kısa sürede yaygınlık kazanmasının temelinde tarihin sürekliliği düşüncesinin yatmakta olduğu söylenmektedir... Tarihin sürekliliği ilkesi içerisinde mimari miras, gelecek için birçok vazgeçilmez veriyi içinde barındırmaktadır. Giedion’a göre mimari yapıt ortaya çıktığı andan itibaren kendi karakterini, onu yaratan sosyal ve ekonomik dış etkenler veya onu meydana getiren çevre ortadan kalksa bile dışa ve bugüne yansır, iletir” (Sarı, R. M., 2005).

Çevre, tarihsel süreç içinde, toplum bilincini yaratan bir kültür kavramı olarak alındığında, insan-doğa ilişkisi içinde değişen, yeniden oluşan ve bunu gerçekleştiren halka özgü doğal, yapay her türlü öge ve etmenlerin bir bütünüdür. Günümüzde yaşadığımız çevre ise, tarih boyunca oluşan çevrenin bir devamı ve geleceğidir (Aydın, 1998). Bu bağlamda sürekliliği, tarih ve doğa oluşturur. Doğan Kuban, bu doğrultuda içinde yaşadığımız çevrenin, bir tarihi birikim olduğunu ve bir tarih belgesi olarak nitelendirilebileceğini belirtir (Kuban, D., 1996).

“Doğal mekânı dönüştürmek ve inşa etmek yaratılmış çevrenin ve sosyal formların katmanlarıdır; bunların tümü kentsel çevreyi oluştururlar. Bu sebeple kent sosyal ve mekânsal olgudur ve görülebilir zamansal bir boyuta sahiptir, zamanın bir ürünüdür” (Mumford, 1940).

“Yerleşmeler tarihi, ilk yerleşimlerin su kenarlarında oluştuğunu gösterir; balıkçılık, savunma, gemicilik, ticaret ve suya bağımlı olan her türlü üretim için insanlık hep su kenarlarına yerleşmeyi tercih etmiştir. Bugün kentlerdeki en büyük hareketlerin ve en büyük müdahalelerin yine su kenarlarında olduğunu görmekteyiz. Antik kentlerden çağdaş kentlere dek su kenarında gelişmeler yaşandı, kentler suyun biçimine göre formunu oluşturdu. Kentler suyla olan ilişkisini zamanla bu biçimle beraber değiştirdi; tarım, balıkçılık ve savunma gibi amaçlarla su kenarını tercih ederken, değişen dünya düzenine bağlı olarak zamanla sanayilerini de suyun kenarına kurdular. Sonraki dönemlerde ise kentsel yaşamın değişen dinamikleri ve küresel etkilerle bu sanayi alanları rekreasyon ve turizm amacıyla da kullanılmaya başladı” (Erbey, D. E., 2009).

18. yy.da zengin hammadde kaynaklarının gelişen denizcilik ve su kanalları ile kentlere aktarılması seri üretimin artmasına ve endüstri döneminin başlamasına neden olmuş ve bu gelişme 19.yy.da geleneksel su-kent ilişkisini parçalamıştır. Su-kent ilişkisinin parçalanmasında limanların kendi başına uzmanlık ve özelliği olan alanlara dönüşmesinin etkisi büyüktür. Limanların birer uzmanlık alanına dönüşmesi ile su-kent ilişkisinin parçalanmasında aktivitelerin ölçeği, alan ihtiyacı, depo ve ticaret aktiviteleri, yolcu hareketleri, servis alanları, hizmetin gelişmesi, buhar gücünün bulunması ve dolayısıyla demiryollarının gelişmesi ve makineleşme etkin olan faktörlerdir.

“19. yüzyıl öncesinde sadece ticaretin değil, sosyal yaşamın da mekânı haline gelen limanlar, farklı kültürlerden insanların birbiriyle karşılaştığı, sosyokültürel alışverişler yaşadığı mekânlar olarak bugünkü kentlerin merkez fonksiyonlarını üstlendi. Ticaret faaliyetleriyle uzmanlaşıp o dönemin kentleri için aynı zamanda kamusal alanlar olarak ortaya çıktılar. 19. yüzyılın hızla sanayileşen kentlerinde ise liman alanları ve kıyıları giderek sanayinin ve sanayiye bağlı küçük ve orta ölçekli imalathanelerin, tersanelerin, depoların ve ambarların yer aldığı alanlara dönüştü. Bu

dönemde liman alanları bir önceki dönemden farklı olarak artık kamunun kullanımına açık alanlar değildi; yarattıkları yeni mekânsal oluşumlar ve kirlilikle kentliler için artık çekici olmaktan çıkmış, kent ya da ülke ekonomisinin hizmetinde olan uzmanlaşmış alanlara dönüşmüştü. Böylece kentlilerle liman alanları arasındaki ilişki de zayıfladı ve giderek koptu” (Erbey, D. E., 2009).

Kentlerde iş istihdamının gelişmesi ve birçok endüstri kuruluşlarının su kenarlarını kendilerine yer seçmeye başlamasıyla limanlar; kentlerin tek ve önemli giriş-çıkış mekânları olmaktan çıkmıştır. Farklı ulaşım türlerinin gelişmesi ile şekillenen liman gerisi yapılaşma sonucunda su-kara ilişkisi zedelenmiştir. Makineleşme ile birlikte yapımına başlanan demiryolları özellikle iç bölgelerdeki idari, askeri, tarımsal ve endüstri için gerekli hammaddelerin kolaylıkla limanlara taşınabilmesini sağlamıştır. Bu gelişme Amsterdam ve İstanbul örneklerinde olduğu gibi su-kent ilişkisini koparmış ve kent silüetinde olumsuz etkisini göstermiştir. “Bu süreç içinde sudan kente giriş mekânları kentin simgesi olarak ona kimlik veren birer eleman olmaktan çok su kenarlarında sanayinin olumsuz biçimde gelişmesini, sosyo-kültürel yapının ve çevre sağlığının değişimini teşvik edici bir unsur haline dönüşmüştür” (Kılıç, 1999).

“20. yüzyıla geldiğimizde, kentlerde artık desantralizasyon süreci, yani kent içindeki sanayi alanları ve bazen liman faaliyetlerinin de kent dışına taşınması süreci başladı. Bunun sonucunda tersane, depolama gibi amaçlarla kullanılan alanlar boş ve terk edilmiş alanlara dönüştü ve kent merkezinde artık kullanılmayan, terk edilmiş bir alan stoku ortaya çıktı. Kentlerin yeni ekonomik düzen içerisinde yer almak istemesiyle başlayan bu sanayisizleşme süreci, gelişen yeni ekolojik kent yaklaşımları, değişen ekonomik düzen ve toplumsal yapının sonucunda başladı. Bu süreci etkileyen bir başka etken de değişen toplumun kent merkezindeki alanları kullanma eğilimiydi; çünkü önceden sanayi ve diğer liman faaliyetleri tarafından işgal edilen bu alanlar artık yeniden kamusal kullanıma açılmaya başlamış ya da kamuya açılması talepleriyle karşılaşmıştı. 20. yüzyılın kentlerinde işlevini yitirmiş olan bu eski sanayi alanları için yeni bir dönem söz konusuydu. Bu dönüşüm ve projeler döneminde özel sermayenin kendine kent içinde yeni mekânlar araması, kent yönetimlerinin dünya kentleri arasına girme yarışı içerisinde yeni imajlar yaratacak alanlara ihtiyaç duyması sonucunda özel sektörle kamu sektörü artık ortaklıklar

kurma yollarını aramaya başladılar. Bu ortak güç “eski sanayi ve liman” alanlarına müdahaleyi başlatarak terk edilen bu alanları “dönüşüm” projelerinin hedefi haline getirdi” (Erbey, D. E., 2009).

“Limanların gemi sektöründeki lojistik ve organizasyonel değişiklikleri, yük taşımacılığında gelişen teknolojiler, endüstri faaliyetlerinin suya olan bağılılığının azalması, ekonomik durgunluk ve yeni pazar arayışları kent merkezlerindeki su kenarlarının boşaltmasını gündeme getirmiştir. Ancak bu değişim bazı kentlerde coğrafi koşullar veya alan kısıtlılığı nedeniyle varolan geleneksel limanların dolgu alanlarla yeni mekânsal ihtiyaçlarının karşılanmasını gündeme getirmiştir. Hoyle (1988); limanların kıyılardan geri çekilmesiyle ‘terk edilmiş giriş eşikleri’nin ortaya çıktığını ve bu durumun su-kent ilişkisinde yeni çekim gücü olan mekânların oluşumunu sağlayacağını savunmuştur... Kentlerin su ile olan ilişkilerinin kopması kentsel imaj, kent silueti, simgesel elemanlar, kent estetiği, kentin odak alanı olma gibi kentsel tasarım açısından önemli olan özelliklerini zedelemiştir” (Hamamcıoğlu, C., 2005).

Kent merkezlerinde yer alan geleneksel limanların ve su kenarlarının terk edilerek kentin dış çeperlerine taşınması su kenarı kentlerinin yaşamında yeni fırsatları ve imkânları doğurmuştur. Bu imkânlardan en önemlisi genişleyen limanların ve gelişen endüstrinin tamamen parçaladığı su-kent ilişkisinin yeniden kurulabilmesi fırsattır. Ortaya çıkan bu tür alanlar günümüzde uzmanlık alanlarına dönüşen limanlarla sanayi yapıları, demiryolları ve en son dönemde tüm kentin karayolları ile koparılmış olan sosyal yaşamının geri kazanılabileceği, yitirilmiş olan kent kimliğinin ve imajının yeniden sağlanabilmesi için gereken ortamları sunmaktadır.

Terk edilen eski liman bölgeleri 21. yy su kenarı kentlerinin yeni kimliklerini yaratmalarında ve kentlerin ihtiyacı olan donatıların yerleştirilmesinde önemli bir yere sahiptir. Günümüzde yoğun rekabet ortamında su kenarlarının yeniden değerlendirilmesinde ve yapılanmasında kent içinde farklı gruplardan farklı talepler ve öneriler gelmektedir. Bazı toplum örgütü kuruluşları kentte barınan insanların sosyal yaşam ve ruh sağlığı açısından parkları ve toplumsal aktivite merkezleri önerirken; yatırımcılar ve şirket sahipleri bu tür alanlarda maksimum ticari

potansiyelleri olan ofis, alış-veriş merkezleri, eğlence mekânları veya otel gibi farklı önerilerde bulunabilmektedir (Hall, 1993). Çok kapsamlı çalışmaları içeren geleneksel su yolu girişlerinin dönüşümü iki önemli etaptan oluşmaktadır:

- geleneksel su kenarı özelliklerinin dikkate alınması ve kentin su ile bağlantının sağlanması,
- arazi kullanımı ve işlevlerin belirlenmesidir (Bruttomesso, 1993).

“Dünya üzerinde farklı su kenarı kentlerinde gerçekleştirilen geleneksel liman dönüşüm örnekleri bulunduran kent parçaları, yaşadığımız yüzyılın ve geleceğin kentlerinin fiziki çevrelerinde yaratılmaya çalışılan yeni kent yüzleri, imajları ve kimlikleri açısından ciddiyle önemsenmesi gereken potansiyeller taşımaktadır. Dönüşümlerin barındırdığı bir diğer potansiyel ise sanayi kenti ile parçalanmış olan kentli-su ilişkisinin yeniden kurulması konusudur. Ancak gerçekleştirilen çalışmalara bakıldığında birçoğunun gerek fiziki içerikler gerekse sosyal içerikler anlamında büyük benzerlikler taşıdığı gözlemlenmektedir. Bu süreç, küreselleşme ile ortaya çıkan ve farklı coğrafyalarda birbirinin hemen hemen aynı özelliklerine ve işlevlerine sahip mekânların tasarlanmasıyla sonuçlanmakta, yerin ayırt ediciliği ve kimliği oluşturulamamaktadır.” (Hamamcıoğlu, C., 2005)

Bruttomesso (1993), su kenarı yerleşmelerinin geleneksel liman dönüşümlerinde kentsel tasarım yönünden karşılaşılan önemli sorunları aşağıdaki gibi genellemektedir;

- Yeni yüzyılın gereklerinin yerine getirilmesi pahasına coğrafi koşulların-verilerin dikkate alınmaması ve kent silüetinin, manzara ve görünümünün bozulması,
- Kent merkezinde yer alan geleneksel limanın hemen ardında bulunan zengin kent dokusu özelliklerinin göz ardı edilmesi ve doku, oran, ölçek, malzeme, boyut, denge, uyum gibi kentsel tasarım elemanı özelliklerinin bozulması,
- Geleneksel kent merkezinde kentsel tasarım özellikleri bakımından farklı bir kentin yaratılması (kent içinde kent),

- Söz konusu kentlerde kentlilerin geleneksel yaşam biçimlerine bağlı olarak isteklerinin ve ihtiyaçlarının dikkate alınmaması ve kentlinin kullanamayacağı yeni kentsel alanlar yaratılmasıdır.

“Geleneksel kent merkezlerinde yer alan liman dönüşümlerinde kent içinde yeni bir kent yaratma fikrine sahip yönetim ve işlevlerin getirilmesi daha önce sanayi kenti ile parçalanmış olan değerlerin günümüzdeki tekrarı olma riskini taşımaktadır. Bu nedenle kent sakinlerinin, çalışanların ve turistlerin beklentileri doğrultusunda hareket edilmesi, o yerin kendine özgü, uyumlu karakterinin yaratılmasında yardımcı olacaktır. Yerleşmenin kendine özgü karakteristik elemanlarının kullanılması yerin ruhunu ortaya koyacak ve insanların nerede olduklarını kavramasında yol gösterecektir”. (Hamamcıoğlu, C., 2005)

Son dönemde ülkemizdeki kentlerin özgün kimliklerini kaybetmekte olduklarından sıklıkla söz edilmekte, kaybedilmiş bulunan kimliğin kentlerimize yeniden kazandırılabilmesi amacıyla genellikle yerel yönetimler tarafından büyük kentsel dönüşüm projeleri gündeme getirilmektedir. Bu projeler şüphesiz kentlerin pek çok açıdan iyileştirilmesini hedefleyen projelerdir. Ancak, kente yapılan çeşitli olumsuz müdahalelerle önce o kentin özgün kimliğini kaybetmesine yol açmak, daha sonra da ona yeni bir kimlik kazandırmak, kentin tarihsellik boyutuna ve kentsel belleğin sürekliliğine zarar verecektir. Çünkü bir kent, geçmişine ait özellikleri ile çağdaş gereksinimlerini uygun fiziksel ortamlarda kaynaştıramadığı zaman, tarihsel ve kültürel süreklilik zedelenir ve kentteki özgün kimliğin kaybı genellikle bu durumda ortaya çıkar. Kente yeni bir kimlik kazandırmak yerine önce onun bütün boyutlarıyla deşifre edilmesi, var olan özgün kimliğini kuran değerlerin keşfedilmesi, bu değerlerin güncel koşullar ve gerekliliklerle bütünleştirilmesi ve böylece kent kimliğinin sürekliliğinin sağlanması pek çok açıdan daha uygun bir tutum olacaktır. Çünkü kimliğin oluşumu sürekliliğe dayanır ve kendisinden önceki gelişmelerden bağımsız olarak düşünülemez. Bu nedenle bir kentte kimliğin amaçlı olarak üretilmesi, çeşitli nedenlerle erozyona uğramış olan kimliğin yerine yeni bir kimliğin konumlandırılması güçtür. Öte yandan, bir kentin kimliği, zaman içinde ortaya çıkan sosyal, kültürel, fiziksel ve ekonomik değişimlere paralel olarak zaman içinde kendisini yeniden tanımlayabilir; bu durumda kimliğin kaybindan değil de

dönüşümünden söz edilebilir. Ancak bu kendini yeniden tanımlamanın ya da dönüşümün de yine yukarıda sözü edilen sürekliliğe dayanması gereklidir.

Kıyı alanlarının önemini yitirmesi ve yeniden geliştirilmesinin gerekliliği birbirine bağlantılı 3 faktörden etkilenmiştir. Bu faktörler:

- teknolojik değişiklikler
- coğrafik değişiklikler
- sosyo-ekonomik değişiklikler

olarak sıralanabilir (Hoyle ve Pinder, 1993).

Bu faktörlerden ilki olan teknolojik değişiklikler, son 30 yıl boyunca başlıca limanlarda denizcilik teknolojisi ve konteynır taşımacılığının yaygın gelişimi, ro-ro yükleme-boşaltma metodları ve büyük miktarda kargo faaliyetlerini gerektirmesi olarak tanımlanabilir. İkincisinde ise coğrafik değişiklikler söz konusudur, kara ve su şartları açısından modern limanların ölçeğinde büyük bir artı görülmüştür. Üçüncü olarak; liman şehirlerinde sosyo-ekonomik değişiklikler, limanla ilişkili istihdamın düşüşünde dikkat çekici derecede önemli olmuştur. Bu üç faktörle birlikte, daha eski liman şehirlerinde geleneksel kıyı cephesinden geri çekilme ortaya çıkmıştır. Liman şehirlerinin merkezindeki büyük alanları işgal eden terkedilmiş mekânlara nasıl davranılacağı sorunu, başka yerlerde yeni liman endüstriyel alanlarını ortaya çıkarmıştır.

Hamamcıoğlu (2005), terk edilen geleneksel liman ve su kenarı alanlarının sunduğu diğer imkânları ve çekim güçleri düşünüldüğünde, kent için varolan potansiyelleri aşağıdaki gibi sıralamaktadır;

- kentlerin kalbinde yer alan maddi ve manevi değeri yüksek alanlar olması
- ekonomide servis sektörlerinde meydana gelen büyük dalgalanmaları durduracak yeni imkanlar sunulması
- insanların suya olan ilgisi

- günümüz kent ekonomisinde önem kazanan rekreasyon ve turizm sektörlerinin özellikle su aktiviteleri ve manzara potansiyelleri
- yoğun yapılaşmalardan sıkılan insanların nefes alabilecekleri yeşil ve açık alanlara duyulan ihtiyaç
- ekoloji döngüleri ve tarihi değerleri zarar görmüş olan su kenarlarında rehabilitasyonun sağlanabilmesi ve kentin sağlıklı bir parçası durumuna gelebileceği düşüncesi
- kentte yeni gelir ve istihdam olanaklarının yaratılması
- kentin yaşam kalitesini arttıracak sergi, festival, müze ve kültür merkezleri gibi donatı alanlarının gerçekleştirilebilmesi için gereken alana sahip olması
- katılımcılığı teşvik eden özellikle finans ve organizasyonu içeren farklı planlama yaklaşımlarının ortaya koyulabileceği çalışma alanları sunması
- günümüzün geçmişle bağlantısını sağlayan önemli mekan izlerinin öneminin algılanması ve yeni işlevlerle değerlendirilebilmesine olanak sağlamasıdır.

“Kentın önemli kullanımlarından biri olan limanlarda yer alan değışim süreci, limanın kente olan bir tür dinamo etkisine bağı olarak tüm kenti etkileyici düzeyde değışimleri gündeme gelmiştir. Artık kullanılmayan endüstriyel tesislere ve tarihi kent merkezinden uzakta olmayan önemli liman alanlarının terk edilışine bağı problemler, kentsel kıyı alanlarında yeni hareketlerin gündeme gelmesine sebep olmuştur.” (Eşkar, 1997)

II. Dünya Savaşı sonrasında gündeme gelen yeniden canlandırma/ geliştirme faaliyetleri ilk olarak savaşın büyük izlerini taşıyan Batı Avrupa’da ortaya çıksa da, kentlerdeki kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesinin ilk örnekleri Kuzey Amerika’da görölmüştür. Başta teknoloji olmak üzere liman alanlarının kent merkezinden ayrılmasını sağlayan koşulların Yeni Dünya’da kendini göstermesi kaçınılmaz bir durumdur. 1970’lerde Kuzey Amerika’daki atılımlar, 1980’lerde Avrupa limanlarını etkilemeye başlamıştır. Son dönemlerde diğer ekonomik faaliyetlerle karşılaştırıldığında liman faaliyetlerinin önemini kaybetmesi ile büyük ölçüde işlevini yitiren mekânların olumsuz görsel etkileri, kentlerin göz önündeki dış dünyada tanınan yüzleri olan kıyı alanlarının ve doğal olarak limanların yeniden geliştirmesini gündeme getirmiştir.

“... Bugünün kentlerini, özellikle kıyı alanlarını daha gözde alanlar haline getirmekte ve bu alanlar için farklı birçok proje geliştirilmektedir... Projeleri kategorize etmeye çalışırsak birkaç başlık ortaya çıkar: Bunlar çevresel kirlilik yaratan sorunların ortadan kaldırılmasına yönelik projeler, yarışan bir dünya kenti olmaya çalışan kentlerin yeni ekonomik faaliyetlerine hizmet edecek projeler, yerel kimliğin ve yerel kültürün geliştirilip öne çıkarılmasına yönelik projeler, son olarak genelde liman alanlarının etrafındaki tarihsel konut alanlarının rehabilitasyonuna yönelik proje başlıklarıdır. Bu süreçler hemen hemen dünyanın bütün liman kentlerinde aynı biçimde yaşanıyor olsa da her kent bu gelişmeleri elbette kendine özgü koşullar doğrultusunda yaşar. Kentlerin coğrafi, ekonomik, politik nitelikleri, hatta büyüklükleri bile bu sürecin yaşanma biçiminde etkilidir ve her kent kendi değişim sürecini yaratır, yönlendirir” (Erbey, D. E., 2009).

Yeniden geliştirilen kıyı alanlarındaki terkedilen liman alanlarının günün şartlarına göre geliştirilmesi mümkün olduğu gibi, tarihi özelliklere sahip liman alanlarındaki turistik, kültürel ve rekreasyonel amaçlı potansiyel kullanımlarda sıkça gözlemlenen bir durumdur. Kıyı alanlarında, geçmişten gelen tarihi potansiyelin rekreasyonel gelişimde söz konusu kültürel mirasın kullanılması gerekli bir konu olarak gündeme gelmektedir. Özellikle Ashworth ve Tunbridge tarafından yapılan incelemeler sonucunda ortaya çıkardıkları bir dizi yöntem ve öneriler sonucunda kentlerin modern bir fonksiyonu ve tanımlanabilen fonksiyonel bölgelerin bir alansal sonucu olarak “turistik-tarihi şehir” konsepti ortaya çıkarmışlardır. Bu konsept, üç faktörün bileşkesinde yoğunlaşmaktadır. Söz konusu üç faktörden ilki, mekânın özelliği olarak kültürel mirasın kullanımı olarak tanımlanabilirken ikincisi büyük ölçekte rekreasyonel ve özellikle turistik fonksiyonlar olarak kullanılan kültürel miras ve üçüncüsü bir bütün olarak kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesi yöntemleridir (Ashworth ve Tunbridge, 2000).

“Günümüzde çağdaş kent kavramı, kentin sahip olduğu kültürel ve doğal değerlere duyarlı davranarak gelişmesi gereken bir mekanizma olduğu düşüncesini barındırmaktadır (Kayın, 2004). Kentin sahip olduğu kültürel ve doğal değerler, kent kimliğini şekillendirirler. Kent kimliğinin oluşması için, bu değerlerin sürekliliğinin sağlanması, kentin geçmişinden gelen mesajları geleceğe aktaran maddi ve manevi değerlerin korunması gerekir. Kentin farklı dönemlerine tanıklık etmiş yapılar ve

yapı grupları, kentlilerin yaşantısına dâhil olarak sözü edilen değerler içerisinde öncelikli konumda yer alırlar. Bu nedenle bir kentte o kentin özgün kimliğine katkısı bulunan ve ait olduğu döneme ilişkin kayda değer mimari ve yaşamsal özellikler taşıyan yapılar ile yapı gruplarının korunması, o kentte kültürel sürekliliğin sağlanmasında ve kentin kimliğinin oluşumunda/oluşmuş kimliğin geleceğe taşınmasında önemli bir rol oynar. Ayrıca, kentsel ve mimari kimliğin bozulması hem kentsel yaşam kalitesinde düşüşe yol açacak hem de bireyin kenti algılamasında ve kentteki oryantasyonunda sorunlar yaşamasında, sonuç olarak da kentin bu açılardan yoksullaşmasına neden olacaktır. Bir kentin yapılı çevre tarafından oluşturulan özgün kimliğinin korunması ve gelecek kuşaklara aktarılması, bu nedenle de büyük önem taşır” (Birol, G. 2007).

2.4 Sürdürülebilirlik / Sürdürülemezlik

Sürdürülebilirlik, “her şeye rağmen” değil, “her şeyi dikkate alarak” yaşamı sürdürme çabasıdır (Erengöz, 2005). Kavramsal olarak “sürdürülebilirlik” terimi, “güncel ihtiyaçları gelecek kuşakların kendi ihtiyaçlarını karşılama olanaklarına zarar vermeden karşılamak” olarak açıklanabilir (McDonough, 1992). Terim, gelişme anlamında açıklanacak olursa, “biyosferin taşıma kapasitesini, ekosistemi ve kaynakları göz önünde bulundurarak yaşam kalitesini sağlamaktır (Simit P.C. 2000). Miguel Ruano da sürdürülebilirliği “her nesil elindeki ana kapitali harcamak yerine, bir önceki nesilden kendine kalan mirastan elde ettiği karla yaşamalıdır. Böylece sürdürülebilirlik tüm yaşamın kalitesini sağladığı gibi doğal kaynaklara erişimi de devamlı kılar...” şeklinde yorumlamıştır (Akt: Bilgiç, 2006).

“Sürdürülebilirlik yeni bir kavram değildir; erken 70’lerin başından bugüne kullanılan ekolojik bir terimdir. Kavram, sağlıklı bir varoluş için, her bir parçanın ihtiyacının sürekli akışını sağlayacak bir sistemin kapasitesi olarak tanımlanabilir. Tıpkı yeşilin 1980’lerde popülerlik kazanması gibi sürdürülebilirlik de 1990’ların sıkça tekrarlanan sözü olmuştur. Terim, 1987’de Brundtland Raporu’yla gündeme taşınmış ve yeşil mimari fenomenini üreten 1980 ve 1990’ların ikinci dalga çevreciliğinin sıklıkla kullandıkları bir söylem haline gelmiştir. Raporun temel kavramları eşitlik, katılımcılık ve gelecektir. Raporun aynı zamanda ekonomik büyümenin ve kalkınmanın “yeşil” olduğu sürece hâlâ mümkün olduğunu savunması çoğu kişi tarafından iş dünyasının yaklaşımının onaylanması olarak yorumlanmıştır. Bu da sürdürülebilir kalkınmanın asıl anlamını, gelecek boyutunu, göz ardı etmiştir. Gelecek boyutu tasarıma uyarlandığında etik ve toplumsal sorumluluk düşüncelerinin yanında zaman kavramını gündeme taşımaktadır. Geçtiğimiz yıllarda sürdürülebilir tasarım, eko-tasarımın daha geniş ve uzun dönemli vizyonuna karşılık kullanılmıştır” (Ciravoğlu, A., 2006).

“Yakın bir zaman önce, 25-27 Nisan 2000 tarihinde Rio De Janeiro’da gerçekleştirilen konferans “First International Conference on Urban Regeneration and Sustainability” (2000), sürdürülebilirlik kavramının yeniden tanımlanmasını gerekli görerek kavrama ayrıntılı bir tanımlama getirmiştir. Bu tanımlamaya göre,

sürdürülebilirliğin kent içindeki anlamı, “kentsel alan ve bölgesi içinde, toplumun arzuladığı yaşam kalitesini sağlayan fonksiyonların devamlılığının, mevcut ve gelecek kuşaklar için uygun tercihleri kısıtlamadan ve kentsel sınırlar içinde ve dışında aksi etkilere neden olmadan sağlanmasıdır. Sürekli ve dengeli gelişme olarak da tanımlanan kavram, sözlük anlamıyla, çevre değerlerinin ve doğal kaynakların savurganlığa yol açmayacak biçimde akılcı yöntemlerle, bugünkü ve gelecek kuşakların hak ve yararları da göz önünde bulundurularak kullanılması ilkesinden özveride bulunmaksızın ekonomik gelişmenin sağlanmasını amaçlayan çevreci dünya görüşünü ortaya koymaktadır” (Keleş, 1998).

Tekeli’ye (1996) göre ise sürdürülebilirlik, kalkınma referansı ile gelişmiş bulunan, çevre hareketinin söylemi içindeki bir kavramdır. Sürdürülebilir kalkınma, günün gereksinmelerini gelecek kuşakların kendi gereksinmelerini karşılamasının olanaklarını azaltmadan sağlayan kalkınma biçimidir. Gelecek kuşakların gereksinmesini karşılayabilmek ilkesi kabul edilince de doğal kaynakların tahrip edilmemesi, ekolojik değerlerin sürdürülmesi ve korunması gereği hemen görülmektedir. Bu kavram kalkınmaya değil de iyi bir yerleşme sistemine ilişkin olarak kullanıldığında gelecek kuşaklarda sürdürülebilirliğin nesnesi kalkınma değil, yaşanabilir yerleşmeler olacaktır. Başka bir deyişle tanımlanması birinci ilkeyle yakından ilişkili hale gelecektir. Yanılgıyı önlemek için Tekeli (1996), yaşanabilir yerleşme ile sürdürülebilirlik ilkesinin birbirine ilişkin konumunu belirlemektedir. Sürdürülebilirlik, gerçekleştirilmesi gereken bir koşuldur. Yerleşmenin nasıl olması gerektiği hakkında bir bağlayıcılık gerektirmez. Bu nedenle çok farklı biçimdeki yerleşmeler tarafından sağlanabilir. Sürdürülebilirlik dar anlamıyla bile ele alınsa kuşaklar arası bir adalet ilkesidir. Kuşaklar arası adaletle duyarlı bir düşüncenin aynı kuşak içindeki adaletle duyarlı olmaması düşünülemez.

Yerleşik düzenin kurulması ile başlayan ve Sanayi Devrimi'nden itibaren daha büyük bir hızla çoğalan dünya nüfusu, yeryüzündeki yaşamsal kaynakları tüketmeye devam etmektedir. Tüketilen kaynaklarla açığa çıkan atıklar dünyanın ekolojik dengesini de bozmakta ve ozon tabakasının kalınlığından iklim etkilerine kadar pek çok düzeni değiştirmektedir. Tüketimin ekosistem üzerindeki etkilerinin olumsuzdan olumluya yönlendirilmesi, çevreye duyarlı ve sürdürülebilir mimari tasarımın gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır (Bilgiç, 2006). Sürdürülebilirlik coğrafi konum, yağış miktarı ve hâkim rüzgâr gibi iklimsel koşullardan mikro düzeydeki ayrıntılara kadar her türlü fiziksel koşula bütüncül yaklaşım gerektirmektedir.

“Çevre sorunlarının, dünyadaki nüfus patlamasını ve giderek artan yoksulluk ile uluslararası eşitsizliği de içerecek şekilde, geniş bir bakış açısıyla ele alınması zorunluluğu doğmuştur. Giderek ağırlaşan çevresel sorunlar karşısında insanlığın çözüm yolu olarak, çevresel gelişme ile ekonomik kalkınma arasındaki yaşamsal bağın kurulması ve gelişmenin “sürdürülebilir” olması üzerinde durulmaktadır... Nüfus artışı, hızlı yapılaşma ve plansız kentleşme, ekolojik yapının bozulmasına neden olurken, enerji kaynaklarının da aynı hızla tükenmesi sonucuna yol açmaktadır. Bugünkü yaşam çevremiz, planlama yaklaşımlarımız sorgulanmakta; daha kaliteli, daha sağlıklı yaşanabilecek ve gelecek kuşakların da gereksinimlerini karşılayabilmelerine olanak tanıyacak tasarımlar üzerinde önemle durulmaktadır... Bu aşamada birçok alanda olduğu gibi mimaride de ekolojik ve sürdürülebilirlik söylemleri sonucunda, ekolojik mimari, sürdürülebilir mimari yaklaşımları gündeme gelmiştir. Ancak bu aşamada mimarlar tek başlarına değillerdir. Bu alandaki çalışmalar, farklı disiplinlerden meslek gruplarının birlikte çalışmasını ve ortak çözüm üretmelerini zorunlu kılmaktadır. Aksi durumda bireysel başarının sorunlara çözüm olmayacağı açıktır” (Koçhan, A., 2002). Tasarım alanında da çözümler üretmek gerekmektedir.

“Tasarım, artık kaynaklar, enerji, ekolojik sistemin bütünselliği ile ilgilidir. Yeşil ve açık alanlar parçalı değil bir sistemin birbirine şu veya bu biçimde eklenen, sürdürülen uzantılarıdır. Bir park yerine, yeşil ağ içinde bir parçayı oluşturan bir park söz konusudur. Yapıların geliştirilmiş tasarımı, yapı enerjisi bağlamından, arttırılan yapı yaşam sürecine, yapı bloklarının yerel iklim mikro klima etkisine, yapı biçimi, yoğunluğu, erişime ilişkin ulaşım öğelerinin trafik durultma, yaya aksları

önlemlerine kadar bir bütünün parçalarıdır... Ekolojik kentsel sistem modelinde, kentsel yapılı alan dışında kalan açık alan da kentin bir parçasıdır. Kentsel tasarım böyle bir kent sisteminde öncelikle sistem ile entegrasyonun ilke edinilmesini gerektirir. Kent parçaları birbirlerinden kopuk olarak değil, birbirleri ile ilintili olarak ve bu ilişkiler hem mekana hem de ekolojik ortama yansıtılarak kurulmalıdır. Ayrıca karma kullanımların sağlanması kentsel tasarımın bir ana ilkesi durumunu alır. Burada da kullanım karmasında öge ve aktivitelerin hangi oranda yer alacağı önemlidir. Ekolojik kentsel tasarım, holistik olan ekolojik sürecin, bu süreç içinde yer alan uzun erimli ekolojik kent planlamanın bir parçasıdır, ancak kentsel yapılı çevreye insan merkezli anlam yüklenmesinde manivela rolü üstlenen parçasıdır” (Kaplan, 1994).

“Sürdürülebilir mimarlık, içinde bulunduğu koşullarda ve varlığın her döneminde, gelecek nesilleri de dikkate alarak, yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımına öncelik veren, çevreye duyarlı, enerjiyi, suyu, malzemeyi ve bulunduğu alanı etkin şekilde kullanan, insanların sağlık ve konforunu koruyan yapılar ortaya koyma faaliyetlerinin tümüdür. Başka bir deyişle insanların mekân gereksinimlerini, doğal sistemlerin varlığını ve geleceğini tehlikeye sokmadan yerine getirme sanatıdır... Güneş enerjisinden ve coğrafi verilerden yararlanma, ekolojik sistemler üzerindeki etkilerin azaltılması, enerji, malzeme ve su kaynaklarının etkin kullanımı, yaşam döngüsü kullanımı, yaşam döngüsü tasarımı, atıkların geri kazanılması, insanların fiziksel ve ruhsal sağlıkları ile konforlarının korunması sürdürülebilir mimarlığın kapsamına girmektedir. Bunların yanı sıra binaların kentsel alan içinde konumu ve alt yapı sistemlerine etkisi de sürdürülebilirlik açısından önem taşımaktadır... Yerel kaynakların tüketilmesi, nüfus yoğunluğunun aşırı düzeyde artması, farklı nitelikte ve çok sayıda binanın kısa sürede yapılması gereği, finans kaynağının değişmesi ya da yeterli olmaması gibi bazı durumlardan dolayı geleneksel yapım ve tasarım yaklaşımları devre dışı kalmaktadır. Bu durumda alternatif yapım yöntemleri geliştirilmelidir. Geleneksel çözümlerin giderek geçerliliğini kaybetmesi ve bazı çağdaş seçeneklerin her zaman ve her koşulda uygulanabilir olmaması sonucunda oluşan boşluk, ancak sürdürülebilir mimarlık ürünleriyle kapatılabilir” (Gökgür, P., 2008).

“Sürdürülebilirlik, doğal kaynakların tükenme noktasına gelmeden ve kendisini yenileyebilecek ölçüde dengeli kullanımı ile ilgili bir kavramdır. Sürdürülebilirlik kavramı, taşıma kapasitesi kavramıyla bağlantılıdır. Taşıma kapasitesi ise doğal kaynakların kullanıcıların gereksinimlerini karşılayabileceği üst sınırı belirler. Örneğin yapılaşmakta olan bir bölgedeki su kaynaklarının hangi büyüklükteki bir yerleşmeye yeterli olabileceği gibi; bunun üzerindeki kullanımlar çevresel bozulmaya neden olmaya başlayacaktır. Sürdürülebilirlik ele alındığı konu bağlamında farklı içerikler kazanmaktadır. Doğa bilimcileri çevreyi belirli bir ekolojik dengeye sahip olduğu için yaşam koşullarını yaratan yer olarak ele alırken, sosyal bilimciler için sürdürülebilir çevre belirli insan topluluklarının varlığı ile anlam kazanır; çevre kavramı “yer” ve onu algılayan “özne”den ayrılamaz. Söz konusu öznenin yaşam ve algı sistemine göre o yeri oluşturan tüm fiziki, yaşamsal ve davranışsal öğelerin bileşkesi çevredir. Çevre kavramı ve onu oluşturan olgular yumağının bilimsel olarak incelenmeye başlaması, onun sürdürülmesi konusunda ortaya çıkan ciddi tehlikelerin bir sonucudur. Sürdürülebilirlik şimdiye kadar bir çevrenin organik ya da inorganik kaynaklarla ilgili olarak doğal kaynakların korunması, yeniden kullanılması, geri dönüşümü yönünden düşünülmüştür. Taşıma kapasitesinin aşılma eşiğinin tespiti için ise su, hava vb., fiziki ölçüler kullanılmıştır. Tasarımcılar da sürdürülebilirlik olgusuna farklı yaklaşmakta, çevreye duyarlı tasarımlar üretmektedirler” (İnceoğlu, M. ve İnceoğlu, N. 2005).

Önal’a (1997) göre, mimarlık bağlamında sürdürülebilirliği üç prensiple sağlayabiliriz;

- Kaynakların ekonomisi
- Yaşam döngüsü tasarımı
- Hassas tasarım.

Bunlardan “kaynakların ekonomisi prensibi”, kaynak kullanılmasının azaltılmasını, kaynakların yeniden kullanımını ve geri dönüşümünü öngörür. “Yaşam döngüsü tasarımı”, yapının var olma süreci ve çevresine etkilerini analiz edebilmesini sağlayan yöntemleri belirler. Önal, Jong-Jin Kim’in (1998) tanımı olan “Hassas tasarım” üzerinde de durmakta ve bu tanımın insanlar ve doğa arasındaki ilişkiler üzerine oturduğunu belirtmektedir. Bu prensipler mimari tüketimin çevresel etkilerine olan ilginin artmasını sağlayabilecektir. Ayrıca yazar, geleceğin mimarlığına bir zemin kurmaya, sürdürülebilirliğin çağdaş mimarlık ve tasarımdaki prensip ve teorilerini ifade etmeye çalışmakta ve kentleri şekillendirirken en etken gruplardan biri olan konut yerleşimlerinin tasarım sürecinde ele alınırken kent ölçeğinden detay ölçeğine kadar farklı seviyelerde ele alınmasını belirtmektedir.

“Son yıllarda sürdürülebilir ve ekoloji kavramları teknoloji ile birlikte ele alınmaktadır. Isı kayıplarını en aza indiren, doğal havalandırmayı çıkış noktası alan çok sayıda yapı tasarımı gerçekleştirilmektedir. Sürdürülebilirlikle ilgili önlemler üç evrede tartışılmaktadır. Bina planlaması ve yapım öncesi aşama; yer seçimi, çevrede çıkacak sorunlar, kullanılacak malzemeler. Tasarım ve yapımla ilgili aşama; yalıtım, pasif ısıtma ve soğutma, rüzgâr, güneş enerjisini kullanma gibi kaynak kullanımını ve tüketimini, bakım ve onarım giderlerini en aza indirecek tasarımları, yapım sonrası aşama ise; geri dönüşümle ilgili sorunları kapsamaktadır. Bu konudaki çalışmaların çoğu gereksinimini azaltma, güneş, su, rüzgâr gibi enerjilerin kullanımına yönelmiştir. Kullanımcıların pek azı sürdürülebilirlik konusunda ideolojik yaklaşıma sahiptirler. Avrupa Birliği çevre politikaları ise sürdürülebilirlik etiğinden çok doğal havalandırma, enerji kullanımında ekonomi gibi daha bilindik konularla ilgilenmektedir” (İnceoğlu, M. ve İnceoğlu, N., 2005).

“Sürdürülebilirlik yolunda öncelikli hedef çevresel zararların en aza indirilmesi olmalıdır. Bunun yanı sıra hangi hedeflerin öncelik taşıyacağı koşullara göre farklılık göstermektedir. Sürdürülebilir bir kalkınma için her toplum öncelikli hedeflerini belirlemeli, yapı alanındaki faaliyetlerini bu doğrultuda yeniden gözden geçirmelidir. Bir toplum ekonomik açıdan kalkındıkça, arsa, bina, yapı malzemesi, enerji vb. gibi kaynaklara gereksinim de artmakta, bu da mimarlık aktivitelerinin küresel ekosistem üzerindeki etkisini artırmaktadır. Sürdürülebilir tasarım ve yapımın hedefi insanlar, canlı organizmalar ve inorganik öğelerden oluşan küresel ekosistemin varlığını sürdürmesini garanti altına alacak çözümler ortaya koymaktır” (Gökgür, P., 2008).

“Sürdürülebilir kalkınma politikası ve sürdürülebilir kentler düşüncesi yeni liberal kentleşme ve kapitalin küreselleşmesinin belirli koşullarında anlaşılmalıdır. Kapitalist kentsel söylemin samimiyetle uyarlanması, beraberinde tipik Batılı kentsel kalkınma gündemine doğru hızlı bir yönelim getirmektedir: ekonomik yeniden planlama, kentin promosyonu, endüstriyel ve teknolojik alanlar, yeniden imaj inşası, miras satışı, kültür endüstrisi, alışveriş merkezleri, yeni zenginler için yeni banliyöler, sosyal ayrışma, suçun artışı, katılım sorunları, yeni planlama türleri, yeşil alan-kahverengi alan büyümesi ikilemleri, altyapının geliştirilmesi, araçların ve yol tıkanıklıklarının kontrol edilemez artışı... Buradaki asıl soru, kuşkusuz hangi koşullar altında kapitalist mekânın sürdürülebilir olabileceğidir” (Cıravoğlu, A. 2006).

Kentsel model olarak sürdürülebilirlik, mimari tasarıma, inşaat sektörüne, kent planlama yaklaşımlarına yeni ölçütler getirmektedir. İnşaat sektörünün her alanında çevreye olan olumsuz etkilerin en aza indirgenmesi, ekonomik sistemlerin çevreyi gözetmesi, politik kararların desantralizasyonu (kentle ilgili kararlarda yerel katılımın sağlanması) ve herkes için nitelikli bir yaşam hakkı gibi birçok alanda oldukça idealist tutumlar içermektedir. Sürdürülebilir kentin problem alanı yoğunluk, altyapı, ulaşım, toprağın kullanımı ve denetimi, açık alan, kent merkezleri, sosyal ve işlevsel karma gibi konular üzerinde yoğunlaşmaktadır (Gontier, 1999; Akt: Canan, 2005).

“Doğal topografyanın korunması, toprak, su, bitki örtüsü ve canlılar arasında karşılıklı ilişkinin ve insan faaliyetlerinin doğal yaşam üzerindeki etkisinin daha iyi anlaşılması, sürdürülebilir tasarımlar ortaya koymak açısından büyük önem taşımaktadır. Örneğin mevcut yapı alanlarının rehabilite edilmesi, mevcut yapıların yeniden kullanıma adapte edilmesi yeni yapım faaliyetlerini önleyeceği ve çevresel zararları azaltacağı gibi, yapı alanlarının yayılmasını da engellemektedir” (Gökgür, P., 2008).

Kentte yer alan her yapı veya yapı grubu, ya da bunları çevreleyen meydanlar, parklar, sokaklar ve caddeler, kendi içinde bir sistem oluşturacak şekilde planlanmalıdır. Üst ölekte kent ise metropoliten bütünü ya da ekosistemin daha küçük bir parçasıdır. Yapılar yalnızca kentsel alt yapı ile hareket eden öğeler değildirler. Aynı zamanda, çevresindeki hava, toprak ve su ile birliktelik sergiler ve bir bütün oluştururlar. Örneğin yapılar, güneşten ısı ve ışık alır ya da yansıtır, yağmur sularını toplar, birleştirir ve süzer, enerji olarak da fuel oil ya da gaz alır ve kullanır (Konuk, 1994).

“Sürdürülebilir bir yapı ortaya koymanın gerekleri doğrultusunda, arsanın seçimi, çevre verilerine göre tasarım ve malzeme seçimi gibi konuların çevresel etkileri üzerinde analizler yapılır... Tarihi ve kültürel dokuya saygı göstermek de sosyal sürdürülebilirlik açısından önem taşımaktadır. Park ve rekreasyon alanları, irtifak hakları korunmalı, doğal yaşamın sürdürülebilmesi için olanak tanınmalıdır... Sürdürülebilir kalkınma, konut, ticari, ofis ve diğer amaçlarla kullanılacak alanların bir arada planlanmasını gerektirmektedir. Böylece insanlar yaşadıkları yere yakın yerlerde çalışma, eğlenme, alışveriş yapma olanağı bulacaktır. Bu tür bir kalkınma ve kentsel düzen, geleneksel yerleşimlerde olduğunun tersine toplum anlayışını da geliştirecektir. Çeşitli fonksiyonların bir arada olması 24 saat yaşayan kentsel mekânlar oluşturarak güvenliği de artıracaktır” (Gökgür, P., 2008).

Bu stratejiler, tarihsel kentlerin özgün mekânsal-işlevsel karakteristiklerden oluşan yerel kimlik değerlerinin sürdürülebilirlik korunmasına yönelik gerek sosyal-mekânsal ve ekonomik gerekse yönetsel-kurumsal arayışların, “stratejik öncelikli planlama alanları” ve “ayrıntıda kentsel tasarım proje alanları” olarak kentsel tasarım çalışmaları düzeyinde ele alınması ve programlandırılmasına dayanmaktadır

(Bademli, 1992; Carmona, 2001; Albrechts, 2006; Hudson ve James, 2007; Bilsel 2007; Akt: Koray, Ö. 2009). Bu programlandırma süreci, stratejik mekânsal planlama yaklaşımına dayalı olarak üretilecek, koruma - geliştirme planı bütününde belirlenen öncelikli planlama ve ayrıntıda kentsel tasarım proje alanlarında, sosyo-kültürel ve mekânsal sürekliliğin sağlanması ve mekânın özgün yere dönüştürülmesi amacıyla çok boyutlu kentsel tasarım teknik ve yöntemlerinin kullanıldığı ayrıntılı düzenlemeleri, kentsel tasarım projelerini, içermelidir.

2.5 Doluluk / Boşluk

“Boşluk” kelimesi; yokluk, sonsuzluk, muğlaklık, henüz olmamış barındıran, olanaklı olan, gibi çeşitli çağrışımlar taşır. İlk anda tanımlanamayan, söze dökülemeyen bir yanı vardır. Tam da bu özelliği nedeniyle farklı açılımlara izin veren bir altyapı kavram olarak düşünülebilir. Boşluk, hiçlik ya da yokluk değildir, henüz olmayan ya da “herhangi bir şekilde sürebilecek olandır”. “Herhangi” kelimesi ile boşluğun muğlâk yapısı vurgulanır. Bu muğlâklık, onu, dönüşme potansiyeli taşıyan, tamamlanmamış ve etkilere açık bir oluşum alanı yapar.

“Boşluk, en basit mekânsal anlamıyla, nesneleri sarmalayarak onları var eder. Bu basit ilişki ileri bir aşamaya götürüldüğünde boşluk; sonsuz ve sürekli bir alan haline gelir. Bütün aralıklardan sızar, içi ve dışı yapar. Derinliklerle yüzeyleri, formları var eder. Nesneler, boşluk içinde ‘sabit bir yerde bulunurlar’, insanlar boşluk içinde hareket ederler. Bu bağlamda nesnelerin var olma koşulu, boşluk içinde yer almaları, onunla sarmalanmalarıdır. Klasik açıklama modellerinde, nesne-boşluk ilişkine dair gelinen son noktada, boşluk, nötr bir arka fon durumundadır. Bu dualist nesne-arka fon ilişkisi, tutarlı bir bütün oluşturmak için karşıt uçlar yaratıp şeyleri birbiri üzerinden tanımlamak eğilimindedir. Birinin varlığı diğerinin yokluğu ile mümkün olur. Boşluk, pozitif negatif ilişkisindeki tamamlayıcı, edilgin taraftır. Hiçlik, yokluk, eksiklik gibi negatif içerimlerle, pozitif olanı; nesneyi var eder. Onunla ilişkisi bu statik var etme koşulunun ötesine geçmez” (Doğan, D., 2006).

Mimari tasarım objesinin tekil varlığı, kolektif bir bütünün içinde anlam kazanır. Bina ve çevre ilişkisi her zaman önemli olmuştur ancak yeni boşluk kavrayışı bu ilişkinin niteliğini değiştirir. Bu kavramlar birbirlerinden ayrı düşünülemez hale gelir.

“Her bina iki mekânın oluşmasında yardımcı olur; binanın kendisi tarafından saptanan iç mekân ve bu bina ile komşu binalar arasında sağlanan dış mekân veya kentsel mekân” (Zevi, 1994). Bruno Zevi’nin değindiği gibi; kentsel mekân, insan eserinin ‘boşlukları sınırladığı’ her yerde, yani, kapalı ve açık mekânlarda, kentte, sokaklarda, meydanlarda, caddelerde ve parklarda, bahçelerde sürmektedir (Zevi, 1990).

Boşluklar aynı zamanda kamusal ve bireyselin dönüşümünü temsil eden, etkileşim ve iletişime imkân veren açık mekânlardır. Tanımlanan doluluklar ve boşluklar kentsel dokuyu şekillendirmektedir. Her kentsel çevrenin kendine özgü bir boşluk – doluluk ilişkisi vardır. Boşlukların, açık kentsel mekânların tasarımına yönelik şekil – zemin yaklaşımı, kentin ya da bir bölgenin genel doluluk ve boşluk kalıplarını çözümlemek amaçlı bir yaklaşımdır. Plan düzleminde iki boyutlu bir soyutlama olan şekil – zemin ifadesi, bu ilişkiyi ortaya çıkaran grafiksel bir araçtır. (Erdönmez, M. E. ve Akı, A., 2005)

Kentsel plan düzleminde bulunan “doluluklar” binalar, “boşluklar” ise sokak ve meydanlardır. Kent boşlukları, insanları bir araya getiren yerler ve simgeler olup birey ile toplum arasındaki iletişimin varlığını belirtirler. Kentsel doluluklar ve boşluklar arasındaki ilişki tamamlanmış ve anlaşılır olduğunda, mekânsal ilişkiler başarıyla tamamlanmış olacaktır ve bu şekilde parçalar bir çerçeveye içinde birleştirilerek bölgenin karakterini oluşturmaktadır. Doluluklar ve boşluklar arasındaki ilişki iyi organize edilmediğinde, parçalar ayrılır ve çerçevenin dışında kalır ki bunlar kayıp ve kullanımsız mekânlar olarak çevrede yerlerini alırlar.

Krier, kentsel mekânın geleneksel dokuyu oluşturan açık kamusal, yarı kamusal ve özel alanlardan oluştuğunu ve bu mekânların belirli bir hiyerarşi içinde birbirleriyle mekânsal ilişkilerinin var olduğunu vurgulamaktadır. Krier’in kentsel mekân analizi sokak, meydan, kentsel mekânın unsurlarını ve kare, daire, üçgen gibi temel formların mümkün olan tüm varyasyon ve kombinasyonları ile sıralanmaktadır. Kent içi boşlukları kent yaşamının sürüp gidebilmesi için gerekli soluklanma noktaları olmuşlardır. Krier, bu boşlukları ana olarak ikiye ayırır: yollar ve meydanlar. Boşluklar insan için kentte hareket ve etki alanlarıdır. Burada ölçek farklılaşmıştır ve yaşam çok daha belirgindir. Gizli ve herkesten uzak değildir. Krier söz ettiği temel kentsel boşluk elemanlarını şöyle açıklar:

“Meydan: Büyük ihtimalle insanın ilk kez kentsel mekânı kullanması bu şekilde olmuştur. Bu oluşum bir iç mekân gibi kontrollüdür ve harekete geçebilecek dış etkilerin tecavüzünden de hazır bir korunmuşluğu vardır. Bu tür avlular sıklıkla sembolik değerleri taşırlar ve kutsal yerler için model olarak seçilirler.

Yol: Alan kullanımının dağılımını sağlarlar ve kişisel noktalara ulaştırırlar. Meydana göre daha gözle görülür bir fonksiyonu vardır; oysaki insan zamanını yol'da geçirmektense bir meydanda geçirmeyi tercih eder. Yolun arka cephesi sadece oradan geçerken algılanabilir. Çok nadiren müstakil, ayrılmış bir mekân olarak çalışır ve genellikle bir ağın parçalarıdır.” (Krier, 1988)

Kent içinde boşluklar çok farklı biçimlerde ve farklı fonksiyon içerikleriyle varolabilirler. Krier, kent içi boşluklarının fonksiyonlarıyla ilgili olarak şöyle der; “Bir tür kentsel ritüelden söz etmek zorundayız; bu ritüel doğru bir birey ve topluluk ilişkisinin uyumunu sağlar. Bunlar açık havada gerçekleşen pek çok aktivite olabilir; kentsel boşluğu anlamlı kılan kendi kişisel mekânının dışında, örneğin işe gitmek, alışveriş etmek, dinlenmek, eğlence aktiviteleri, spor olayları vb.” (Krier, 1988)

Kent içerisinde bilinçli olarak oluşturulmuş veya bilinçsiz biçimde oluşmuş boşluğun karakteri, pek çok etkenle ilişkilidir. Kentsel boşluğun karakteri, çevresindeki doluluğun (binalar, bina grupları ve/veya kentsel bloklar) düzenlemesine, bu elemanların ölçeğine ve düşey bileşenler arasındaki açıklık veya zemin yüzeyinin yatay ölçüsüne bağlıdır (Trancik, 1986). Trancik, kentsel boşlukları beş başlık altında incelemiştir:

1. Geçitler: Özel ve kamusal mekânlar arasında geçişi sağlayan pasaj ve geçişlerdir.
2. Blok içi boşluklar: Konut mekanlarında boş, kamusal alışveriş bölgelerinde sirkülasyon ve dinlenme amaçlı kullanılan yarı özel mekanlardır.
3. Cadde - Meydan Örgüsü: Sirkülasyonu sağlayan koridorlardır.
4. Parklar - Bahçeler: Kentsel mimari biçimlerin karşıtı ve doğanın kentteki uzantısıdır.
5. Lineer Açık Mekânlar: Genellikle su yolu ile ilişkilidir ve uzantıları boyunca lineer açık mekânlar oluştururlar.

Lozano'ya göre iki tür kentsel boşluk gruplandırması vardır. Bu, Krier'in yaptığı sınıflandırmaya benzer bir sınıflandırmadır:

“Genel olarak iki tür kentsel boşluk ‘aile’si vardır ki, bunlar radikal olarak farklı çevrelere, binalar ile ilişkilere ve kullanışlara öncülük ederler. Birinci aileyi yollar ve

meydanlar oluşturur, binalar ve yakından ilişki içinde olduğu cepheler tarafından tanımlanmış tüm kentsel boşlukları içerir. Bu boşluklar, araçlar tarafından olduğu kadar yayalar tarafından da, hareket ve aktivite için kullanılırlar. Burası coğrafyadan bir terim alacak olursak bir ‘gel git bölgesi’dir. Bu ara bölge olan yollar ve meydanlarda, yayalar kullanıcı olurlar, özel ve kamusal dünyalar buluşur ve çok çeşitli aktiviteler hayat bulur. İkinci aile ise, parklardan oluşur, açık – küçük ölçekteki yerleşimlerin ‘ciğer’leri olan doğal dünyaları da içerir. Burada kentin büyüklüğü de rol oynar: Araziler tarafından kuşatılmış küçük kasabalar parklara ihtiyaç duymazlar. Küçük kent ve kasabaların genellikle yalnızca yolları ve meydanları vardır. Ama büyük kentler icat edilmiş parklara, büyüklükle gelişen bir eşik elemanına ihtiyaç duyarlar. Bu iki tür açık alan ailesinde yapılandırılmamış boşluk ve yapılandırılmış biçim arasındaki ilişki çok farklıdır. Yollar ve meydanlar durumunda; binalar ve açık alanlar arasında çok yoğun bir iletişim ve cephe detaylarını biçimlendiren bir ‘yakınlık’ bulunur. Açık alanın kullanımı çok aktif ve insanların birbiriyle olan ilişkilerine bağlıdır. Parkların durumundaysa, binalar ve açık alan arasında çok daha uzak bir ilişki vardır ve uzaktan bakılınca gelişen bir mekânsal tanım vardır. Açık alanın kullanımı daha pasif ve insanın doğayla olan ilişkilerine bağlıdır.” (Lozano, 1990)

“Kentsel mekânların kompozisyonları, yani, mekânın öge ve bileşenlerinin işlevlerine bağlı olarak mekânın düzenlenme biçimleri insan davranışı üzerinde etkilidir. Bu bağlamda mekânlarda (merkezilik, yakınlık, erişilebilirlik, sınırlayıcılık, belirleyicilik, odaklayıcılık, yönlendiricilik, süreklilik sağlayıcılık, birleştiricilik, ayırıcılık gibi) davranışa yön veren özellikler bulunmaktadır. Bu biçimlenme doğrultusunda çevresel anlam, gösterge ve simgeler ile mekânın değişen özellikleri ortaya çıkmaktadır” (Erdönmez, M.E., 2005).

Kentler gerek nüfus gerekse yayılış alanı açısından tüm dünyada, özellikle yirminci yüzyılda yoğun bir gelişme göstermiştir. Günümüz gelişen kent dokusu içerisinde yapı alanları ağırlıklı olarak yer almaktadır. Bu dokuyu dengeleyerek boşluk-doluluk ilişkisini kuran kentsel açık alanlar, yoğun kentleşmenin temel ihtiyacı olan alanlardır.

Kent, insanlara “boşluk”larla yaşam alanları sunar. Bu yaşam alanlarındaki insanın çevreyi etkileme hali boşlu bir arayüze dönüştürür. Yaşamın akıp gittiği kent içerisinde boşluklar mekânsal özellikleriyle yaşamın odak noktaları olurlar. Aslında hayat insanlar tarafından bu boşluklarda odaklanmaya amaçlanmaz, insanlar daha çok kendi “özel” alanına yönelirler. Ancak hayat bir bütün olarak onun çevresindedir ve bu boşluklarda yaşanıyordur.

“Günümüzde nesne ile ortam arasındaki ilişkiye yaklaşım, her ikisinin bölünmez bir bütünün parçaları olduğu bir organizma tarifler. Negatif ve pozitifin yerine vurgu sürekliliğe geçer. Dikkatler sonuçtan sürece, statik olandan evrimsel olana çekilmektedir. Boşluk bu durumda her türlü ilişkinin sürdüğü ve bu sürekliliğin varlığı oluşturduğu, esas olan alandır... Boşluk, her türlü çağrışımsal anlamlarıyla, bütünü oluşturan çeşitli parçalar arasındaki bağlayıcı altyapı kelime olarak alınmıştır. İnsan ile deneyimlediği çevre arasındaki ilişki, zaman zaman var oluşsal hesaplaşma düzlemine, zaman zaman bilimsel açıklama düzlemine ilişkin olanın eklemlendiği, ama özünde kişisel deneyim kanalları keşfetmeye yönelik, her türlü bilgiyle kasılıp gevşeyen bir ağ olarak tasarlanır” (Bara, H. A., 1996).

“Günümüzde mimarlık bilgi alanı içinde ‘kentsel koruma’ ayrı bir disiplin olarak yer almasına karşın koruma ve kentsel tasarım alanları arasındaki ilişkilerde bazı kopukluklar gözlenebilmektedir. Kentsel tasarım literatürünün odak noktasını kentsel boşluk kavramı oluşturagelmıştır. Bu nedenle, kentsel disiplin ile kent boşluklarının ilişkisini irdelemek faydalı olacaktır... Yapı çevresindeki boşluklar, kentsel katmanlaşmanın okunabileceği potansiyel alanlar olarak değerlendirilmemektedir. Oysa, yakın çevre olarak tanımlanan alanlar yapıların çevrelerini oluşturmalarının ötesinde, kendi içlerinde de birer birikim platformlarıdır. Yani birer varlıktırlar (entity)” (Doyduk, S., 2006). Bu varlıklar, boşluklardır. Bu boşluklardaki birikim süreci, geçmiş dönemlere ait katmanların üst üste yığılmasından oluşur. Boşluklar, yığılmaların kesişim noktalarını oluşturdıklarından, kentin düğüm noktalarıdır (Lynch, 1960).

Boşluklar, farklı doku katmanlarının üst üste birikmesi sürecinde, bu birikimin gözlenebildiği alanlardır. Doyduk’a göre (2006), kent ögesi olarak iki tür boşluk kavramı tanımlanabilir: Sokak (çizgisel) ve meydan (düzlemsel). Sokak ve

meydanları, kent içinde yer alan park, mezarlık alanları, yıkılan yapılarla oluşan parseller gibi boşluklardan ayırtıran özellikler, fiziksel olarak tanımlanmış olmaları, içinde kamusal yaşantının gerçekleşmesi ve dolaşım ağının birer parçası olmalarıdır.

Sözü edilen bu kentsel boşlukların üç farklı düzlemi bulunmaktadır: Çeper (yüzey), zemin (biçim) ve zemin altı (katman).

1. Çeper (yüzey): Boşluğun en üst katmanı olan yüzeyler, koruma kavramının yoğunlukla ilgilendiği ve pratik geliştirdiği alanlardır.
2. Zemin (biçim): Zaman içinde farklı dokuların boşluk sınırlarına bıraktığı ya da kopardığı izlerle oluşan biçimler ve bunların değişimi olarak ele alınmaktadır.
3. Zemin altı (katman): Araçların ve ulaşılan tüm belgelerin aracılığıyla, içinde barındırdığı kayıp dokuları okuma, çözümleme, parçalama, ayırtırma... denemelerinin yapılabileceği potansiyel alanlardır. (Doyduk, S., 2006)

“Kentteki mekân düzeninin yapı taşı olan kentsel dış mekânlar, yapıların dışında kalan, insanların gereksinimlerini ele alan, boyut ve nitelik açısından çeşitlilik gösteren dış mekânlardır... Kentsel dış mekânlar toplanma merkezinden öte toplumsal yaşamın kurulduğu ve toplumsal yaşamın kalbi mekânlardır (Forsyth County Parks&Recreation Department, 1997). Bu yönüyle kentsel dış mekânlar kentleşme sürecinin bir ürünüdür. Kentsel dış mekânların oluşturduğu açık mekân sistemi yapılaşmış çevre ile aramızda tampon zon oluşturmaktadır. Halkın evlerinden parklara ve okullara gitmek için kullandıkları yol sistemi için seçenekler sunmaktadır. Kentsel dış mekânların/açık mekânların kaybı yaşam kalitesini etkilemekte ve yetersizliği sağlıksız kentleri oluşturmaktadır... Çevresel etkiler ve halkın serbest zaman tercihleri, önerilecek rekreasyonel aktivite tiplerini etkilemektedir (City of Juneau Parks and Recreation, 1996). İnsanların ilgisi, katılım hacmi, aktivitelerin sayısı, tipi ve konumu toplumdan topluma değişmektedir. Bu sebeple her toplumun rekreasyon faaliyetlerini, potansiyelini belirleyerek katılımını teşvik etmek, ihtiyaçlarını karşılamak ve rekreasyon faaliyetlerini planlamak için standartlar geliştirilmektedir (Ministry of Culture and Recreation, Sports and Fitness Division, Canada, 1973). Kentsel doku içinde kentsel dış mekânların/kentsel yeşil alanların dağılımlarının ve büyüklüklerinin belirlenmesinde ise kentin coğrafi ve

ekolojik yapısı, halkın gelir düzeyi, eğitimi, nüfusu ve yeşil alanların kullanım yoğunlukları etkilidir... Bu fikirler doğrultusunda araştırma; kent ölçeğinde kentsel dış mekan sistemlerinin mekansal analizini yapmak, mevcut açık mekanlar ve parklar bağlamında tüm kentsel dış mekanların sürdürülmesini, geliştirilmesini ve kentlinin sosyoekonomik durumuna uygun mekan kullanımlarının belirlenmesini, yeni rekreasyon alanlarının oluşturulmasını, sağlıklı dış mekan aktiviteleri sunmayı ve gelecek ihtiyaçlar için yeni açık mekanların kazanımını amaçlamaktadır” (Kara ve Küçükerbaş, 2006)

“Gordon Cullen (1975) ‘Townscape’ adlı yapıtında tek başına duran bir binanın, mimari çalışma olarak deneyimlenebileceğinden ancak bir grup binayı bir araya getirince, salt mimarlığın yapabildiğinden farklı bir sanattan söz etmektedir. Bu sanat, kentsel strüktür içerisinde doluluklar, boşluklar ve bunların iletişimini sağlayan ağı kurgulamaktır. Kentsel mekâna ilişkin tasarımlarda genellikle doluluklar ele alındığından, binalar arasındaki boşluklar kendiliğinden oluşan kayıp hacimlere dönüşmektedir. Bu hacimler çoğunlukla, özensizce yan yana getirilen cephe dizileriyle sınırlandırılmakta ve günümüz kentlerinde problem alanı haline dönüşen kentsel arayüzleri oluşturmaktadır... Endüstri Devriminden önce, binalar arasında kalan mekânların binaların kendisi kadar önemli olduğu esnek bir anlayışla ve iyi tanımlanmış doluluk-boşluk ilişkileriyle kentsel arayüzlerin sorunsuz yerler olduğunu söylemek olasıdır. Mimarlık ve kent üzerine çalışmalar yapan kuramcıların ve akademisyenlerin fikirbirliğine vardıkları konu, modern kentlerin eskinin estetik niteliklerine ulaşamamış olmasıdır. 1920-1960 yılları arasında kentsel mekânların yerine tek yapıların tasarımına önem verilmiştir (Jacobs, 1984). Pevsner (1981)’in ifade ettiği ve Trancik (1986)’in de doğruladığı gibi modern mimarlık hareketleri ile yapılar kendi başlarına birer nesne olarak ele alınmıştır. Bu bağımsız binalara gösterilen ilgiye karşılık, binalar arasında kalan mekânların nitelik ve örgütlenmesi büyük ölçüde şansa bırakılmıştır. Sonuçta “planlamadan arda kalan” (Chermayeff ve Alexander, 1965) alanlar oluşmuştur. (Akt: Bara, H. A., 2006)

2.6 Parça /Bütün

Rönesans kentleri hiyerarşik düzende ortaya çıkan kentlerdi ve bu kentler bütüncül yapılarını koruyorlardı. Rönesans kent planlarında, dairesel şemalar kullanılıyordu. Mimaride ve kentsel planlarda merkezi şema çokça kullanılmıştı. Amacı insanı yaşamın merkezine yerleştiren Rönesans düşünce biçimini ve dünya görüşünü yansıtmaktı. Kentin bir bütün olarak planlanması anlayışı, 20. yüzyıl başında Le Corbusier, Tony Garnier, Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright tarafından önerilmiştir.

Kentin farklı işlevlerini, bir arada, farklı bölgelerde toplamış; böylelikle kenti bölgelere ayırmış ve kentin büyümesinde önem kazanmış olan bölgeleme ‘zoning’ kavramı, önemli bir planlama kararıdır. Bu kavram, 1933 yılında CIAM’ın (Congres Internationaux d’Architecture Moderne) Atina’da yapılan toplantısında, planlama kararı olarak bölgelemenin öncülüğünü yapan Tony Garnier’in Endüstri Kenti Projesi örneği ve Modern Hareket’in en önemli yapıtlardan biri olan Le Corbusier’e ait Işıklı Kent Projesi örneği ile benimsenmiştir. Atina Antlaşması içinde ana ilkeler olarak yer almış ve kentin bölgelerini belirleyen tasarı ortaya konulmuştur. Bölgeleme ilkesiyle oluşturulmuş olan bu iki projede de kent bölgelere net bir biçimde ayrılır.

Modernizmin temel koşulu ‘yaratıcı yıkım’ anlayışıdır. Modernist düşüncede kentler ideal bir tip doğrultusunda tasarlanır, bu yönüyle “modernizm aslında bir kent ütopyasıdır” (Işık, 1993). Kırdan kente yönelen yoğun göçlerle birlikte tam bir kaos ortamına dönüşen kent mekanını yeniden düzenleme, kötü yönlerinin sökülüp atılması, kentlerin yeniden şekillenmesi anlayışı 19. yüzyılın ikinci yarısı ile 20. yüzyılın ilk yarısında temel bir öneme sahiptir. Bu dönem evlerin ve kentlerin açık içinde yaşanacak makineler olarak düşünülebildiği bir dönemdi (Harvey, 1999).

“Modern kent planlama anlayışında; kentlerin düzenlenmesinde bir tek düzelik, homojenlik, ilkelere bağlılık egemendir. Kent kendi içinde; çalışma bölgeleri, oturma bölgeleri, kamusal alanlar şeklinde ayrılmıştır. Modern mimari anlayışının öncülerinden biri olarak kabul edilen Amerikalı mimar Frank Lyord Wright’in sözleri modern planlama anlayışını özetleyici bir niteliktedir; “...modern yapının

‘eskiden olduğu gibi parçaların cansız bir varlık... birbirleriyle çekişen bir sürü küçük şeyin bir koleksiyonu olmak yerine, tek büyük bir şey’ olduğunu yazar” (Connor; 2001). Wright ayrıca, yapıları insana ve topluma en iyi hizmet verecek bir form içinde tasarlamının gereğinden söz etmektedir... Modern mimari felsefe, ideal kent kavramı ekseninde mükemmellik, netlik, kesinlik ve elişkisizlik arayışındadır. Adalet ve eşitliği sağlayabilme ve toplumsal düzeni gerçekleştirmek adına belirli bir estetik zevkten uzak tamamen işlevsel ilkeler doğrultusunda tasarlanmış kentler ve yapılar inşa edilmiştir. Modern mimarının dayandığı ideoloji, insanlar için yaşanabilir kentler yerine, işlevlerine göre belirlenmiş bölgeler inşa etmeye yöneltmişti. Kentlerde, katı işlevsellikten ötesine önem vermeyen; konutu - iş dışında kalan zamanda barınmak için kullanılacak yer - bir barınma makinesi olarak gören anlayış hâkimdi. Modern mimarının önemli teorisyenlerinden biri olarak kabul edilen Le Corbusier’e göre; konut bir barınma makinesidir; eğri sokak keçi yoludur, düz caddeler ise insanlar içindir. Le Corbusier, bu felsefenin uzantısı olarak bir mimarın yaratıcılık düzeyini ve yapının estetik değeri insana ve topluma sağladığı faydaya göre değerlendirmektedir.” (Karakurt, E., 2006)

Bu dönemin tasarımcıları, eski kentlerin barındırdıkları toplumsal çatışma ve hastalıkların önlenememesi durumunda ortaya çıkacak sonuçlardan kaygı duyuyorlardı. Kentlerin köktenci bir yaklaşımla yeniden yapılanmasının, salt kentsel bunalımı değil, bunun yanı sıra toplumsal bunalımları da çözeceği umudundan esinlenmekteydiler (Fishman, R., 2002). “Ebenezer Howard ve Frank Lloyd Wright, 19. yüzyıl sonlarında endüstri yapılarını da içine alan ve artan üretim kapasitesine bağlı olarak büyüyen yerleşkelerin, var olan yerleşimin dışına alınmalarının daha uygun olacağını savunmuşlardır. Yerleşmenin, yoğun endüstri ortamı dışına alınmasının daha doğru olacağını düşünen Ebenezer Howard (1850–1928), bu düşüncesini 1902 yılında yayımladığı *Garden Cities of Tomorrow* (Yarının Bahçe Kentleri) adlı kitabında dile getirmiştir. O’na göre “Sanıldığının aksine iki seçenekle karşı karşıya değiliz. Kent yaşamı ile kır yaşamı yanında bir de üçüncü seçenek vardır. Burada enerji ve canlılık dolu kent yaşamının güzellikleri ile kırım güzellik ve tatları eksiksiz bir kaynaşma içerisindedir”. Bu düşüncesini haklı çıkarmak amacıyla, çok fazla ekonomik bilgi vermeksizin, uygulamacıların anlaşılabilir hale dönüşmesi gerektiğini savunmuştur. Büyüklüğü 30 bin yerleşimciyle sınırlanıp aralıksız bir yeşil kuşakla çevrilecek Bahçe Kent, sağlam, etkili, sağlıklı ve güzel olacaktı” (Gözübüyük, S., 2005).

“Benzer bir amaçla yola çıkan Frank Lloyd Wright (1867–1959) da Bileşik Devletler’in bireylerden oluşacak bir ulus durumuna gelmesini istiyordu. 1932’de yazılmış bir makalede tohumları atılan, 1934’te detaylı olarak tasarlanan ve 1950’lerin sonlarına kadar çeşitli değişikliklerle geliştirilen ‘Geniş dönüm (broad-acre)’ olarak adlandırdığı planlı kentiyle, Howard’ın ideali olan küçük topluluğun ötesinde, toplumun özeğini tekil aileye taşıdı. Wright, özellikle Amerikan bağlamında, temelleri çok derin olan doğaya(toprağa) dönüş düşüncesinin 20. yüzyıl başındaki önemli temsilcisi olmuştur. Endüstri kentinin yol açtığı sosyal, ekonomik ve sağlık açısından getirdiği problemlere karşı tasarladığı bu kentte, herkesin kişi başına en az bir acre (yaklaşık 4.04 dönüm) olmak üzere, kullanabileceği kadar toprak hakkı olacak ve kendi toprağı üzerinde kendi seçimi olan yaşam biçemi olanaklı kılınacaktı. Yaklaşık 10 km2 alana sahip olacak ve 1400 aileyi barındıracak olan bu yerleşke, ızgara planlı bir iç ulaşım sistemine sahip olacak, diğer yerleşkelerle ana karayolu ve kişisel uçan araçlarla bağlantı kurulacaktı. Tasarımın merkezindeki geniş alanlar içerisinde tek katlı evler, merkezi çevreleyen alanlarda ise spor rekreasyon birimleri, küçük çiftlikler, meyve bahçeleri ile ‘Broadacre’, doğa ile bütünleşmiş yaşam üretmeye yönelik bir tasarım özelliğı göstermektedir” (Zelef, H., 2000).

Garnier, çağdaş kent planlaması örneğı ile kenti, çalışma, barınma, sosyal faaliyetler ve ulaşım gibi kentin çağdaş gereksinimlerine başarılı çözümler getirmiş; kenti bölgelerin birbirini etkilemeden gelecekte olabilecek gelişmelerini de projesinde tasarlamıştır. Le Corbusier ise, çağdaş kent projesi tasarımında belirlediğı dört ilke ile yola çıkmıştır. Bunlar;

- Kent merkezindeki tıkanıklığı gidermek,
- Yoğunluğu arttırmak,
- Dolaşım ortamını arttırmak,
- Parkları ve açık alanları arttırmaktır.

“19. yüzyıl ortalarından, 20. yüzyılın ortalarına kadar olan bu dönem içerisinde incelenebilecek olan Le Corbusier, Wright ve Howard gibi yeniden yapılanma önerileri geliştirmiş, ancak geçmişle tüm ilişkiyi koparmış, verimlilik, hız, rasyonellik ve ekonomiyi en önemli özellikler olarak ele almıştır. Le Corbusier

(1887-1965), modern bir toplum için farklı bir yazgıyı öngörmüştür. 1922’de tasarladığı ‘Ville Contemporaine (Çağdaş Kent)’ projesi ile mevcut duruma galip gelmeyi değil, kuramsal olarak su geçirmez bir formül inşa ederek modern planlamanın temel ilkelerine ulaşmayı amaçlamıştı. Le Corbusier 1925’te bu tasarımını Paris kenti için, ‘Ville Radiuse (Işınsal Kent)’ adıyla yeniden geliştirmiştir. Bu tasarımında, kentin kalbini yönetim noktaları olarak işlevlendirilen yüksek blokların yükseldiği bir sosyal merkez oluşturacaktı. Bu merkez toplumun planıcı, mühendis ve entelektüellerinden oluşan demokrat seçkinlerini barındıracaktı. Motorlu araç ve yaya trafiği probleminin, arazi üzerinde ayrı katmanlarda çözülmüş olması da, arazide farklı katmanlarda farklı mekânsal deneyimlerin yaşanabileceği fikrini getirmekteydi” (Gözübüyük, S., 2005).

Modern kent planlama anlayışında kentlerde, birbirleriyle uyumlu geniş çaplı düzenlemelerin gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu yönüyle modern mimari anlayış kentsel mekânın düzenlenmesinde ideal bir düzeni temsil etmektedir. “Bu ideal kentler, fiziksel çevrenin düzeltimini sağlamanın bütün bir toplumsal yaşamı devrimci bir dönüşüme uğratacağı yönündeki inancın en tutkulu ve karmaşık anlatımlarıdır” (Fishmann, 2002). Modern mimari anlayışın içindeki en önemli eksik ve eleştirilerin yoğunlaşmasının sebebi; modern kent planlama anlayışının “insanlığın bütün özlemlerini cisimleştirmeye yeterli bir efsane olarak etkin makineye tapınmanın yeniden su üstüne çıkması biçiminde, tekelci, bürokratik iktidar ve rasyonalitenin gizliden gizliye kutsanmasıdır” (Harvey, 1999). “Postmodernizmin modernizme yönelttiği eleştirilerin mimari alana yansımalarında anahtar kavramlar; ‘kimlik kaybı’ ya da ‘kimliksiz çevreler’dir. Mimari alanda iki temel kaygı göze çarpmaktadır: Birincisi, yapılar ve kentlerin ayrımlanabilir bir ulusal kimlik ya da karakter sergilemeyeşine yönelik kültürel kaygı; ikincisi, ulusal olup olmaması bir yana, ortada hiçbir kimliğin, karakterin bulunmayışından duyulan rahatsızlık. İki bakış açısı da kimlik ve karakter terimlerinin ortaya koyduğu ‘ayrıt edici nitelikler’ ve ‘fark edilebilir özellikler’ üzerinde durmaktadır” (Karakurt, E., 2006).

Sanayi devriminde kentlerin aldığı göçlerden farklı olarak, kentler iletişim ve ulaşım teknolojilerindeki yaşanan gelişmelerle geçmiş dönemlere oranla daha fazla göç alır hale gelmişlerdir. Aldıkları göçler nedeniyle kontrol edilmesi güçleşen

kentlerde, mekânları biçimleme anlayışları da bu doğrultuda değişmiştir. Hızla büyüyen kentleri tek biçim altına alarak ıslah etme ve onları düzenleme anlayışı ortadan kalkmaya başlamıştır.

Postmodernite ile birlikte kentsel tasarım alanında mekânı kendi kuramsal verileri doğrultusunda zorunlu olarak parçalara ayıran, bunları farklı mimari üslupların eklektik kullanımıyla bütünleştirerek bir kolaj haline getiren bir tasarım süreci başlamıştır (Zengel, 2002). Günümüz kentlerinin tasarlanmasında etkili olan postmodernist mimari anlayış, "... kentsel dokuyu zorunlu olarak parça parça görür: geçmiş biçimler üst üste yığılmıştır, günümüz kullanımları (ki bunların bir çoğu gelip geçicidir) bunun üzerinde yer alan bir 'kolaj'dır. Metropolün tamamını hâkimiyet altına almak olanaksız olduğuna göre, kent tasarımı basit bir biçimde bölgesel geleneklere, yerel tarihçilere, tikel istek, ihtiyaç ve fantezilere duyarlı olmayı amaçlar; böylece uzmanlaşmış, hatta büyük ölçüde müşterinin zevkine göre biçimlenmiş mimari biçimler yaratılır: bunlar mahrem, kişileşmiş mekânlardan, geleneksel anıtsallığa ve gösterinin şenliğine kadar uzanabilir" (Harvey, 1999).

Işık'a göre; "Postmodernizm, kenti bir bütün olarak görmemizi sağlayan mantıksal temelleri ortadan kaldırmıştır. Modernizmin kenti, uçaktan görmesine karşılık postmodernizm kenti bir anlamda sokakta yürüyen kentli insanların gözleriyle görmemizi sağlamıştır. Bu kent, her türlü bütünlüğünden koparılmış, parça parça olmuş algılanan bir kenttir. Bu bakış içinde kent, sokakta yürüyen insan gözüyle algılanan parçaların özgüllüğü içinde görülür. Üstelik bu parçalar, bir bütünün parçaları değil, kendi başlarına anlamı olan birimlerdir; dolayısıyla da postmodernizm kente bakışında, kent parçalarının birbirine bağlayıcı bir mantık da aramaz" (Işık, 1993).

Postmodern dönemde kent algılamalarının temelinde de bu parçacılık anlayışı yatmaktadır. Postmodernizmin modern dönemdeki kent planlama anlayışına karşı çıkışındaki temel bağlam, modern mimari anlayışın çoğulculuğu ret etmesi, kentleri tek tipleştirilmesi, kent üzerinde hâkimiyet kurma düşüncesinde yatar. Oysa postmodern kentsel mekân düzenleme anlayışı; "...kentsel süreci 'anarşik' ve 'değişim'in bütünüyle 'açık' durumlarda 'oyun' oynadığı denetlenemez ve 'kaotik' bir şey olarak görme eğilimindedir" (Harvey, 1999).

“İçinde bulunduğumuz dönemde kentsel mekânın yapılanması irdelendiğinde, modern kent planlama anlayışı, postmodern planlama anlayışı ve küresel süreçlerin karşılıklı etkileşimlerinin 21.yüzyıl kentini şekillendirdikleri görülmektedir. Özellikle yaşam bölgelerinde belirgin olarak ortaya çıkan farklı mekânsal düzenlemeler ve mimari tasarımlar, mekânda parçalanma yanında kentsel yaşamda da bir parçalanmanın hem nedeni hem de sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Kentsel mekân yeniden şekillenirken diğer yandan kent parçalanmaktadır; mekânın parçalanması ve birbirlerinden ayrılmalarıyla aynı kent içinde yaşayan kişiler birbirlerinden uzaklaşmaktadırlar. Kişilerin yaşam mekânlarının ayrılması, toplumsal gruplar arasındaki uçurumun açılması ve farklı toplumsal grupların birbirleri ile olan iletişimlerinin azalmasına neden olabilmektedir” (Karakurt, E., 2006).

21. yüzyıl kentine bakıldığında ortaya çıkan tablo şu şekildedir; Yeni kent, merkezini yitirmiş, geniş çevre yollarıyla bölgeler arası hareketliliğin mekânı olmuştur. Fakat bu hareketliliğe rağmen, kentte birbirinden kopuk, birbirine yabancı alanlar artmaktadır. Kentsel projelere, günümüzde projecilik anlayışı ile yaklaşılmaktadır. Plan proje birlikteliği göz ardı edilmektedir. Dolayısı ile kentsel projeler, üst ölçekli mekânsal gelişmeyi yönlendiren planlardan bağımsız, kentle ve diğer projelerle bütünleşmeyen, çözümünden çok sorun yaratan, bütünsellikten ziyade parçacı büyümeyi sağlayan, katılım, uzlaşma ve şeffaflıktan uzak projeler olarak gelişmektedir. Bu durum, planlamanın temel felsefesi olan kamu yararı ve eşitlik ilkesiyle de çelişmektedir.

Bugünün kentlerini, özellikle kıyı alanlarını daha gözde alanlar haline getirmek ve bu alanlar için farklı birçok proje geliştirilmektedir. Projeleri kategorize etmeye çalışırsak birkaç başlık ortaya çıkar: Bunlar çevresel kirlilik yaratan sorunların ortadan kaldırılmasına yönelik projeler, yarışan bir dünya kenti olmaya çalışan kentlerin yeni ekonomik faaliyetlerine hizmet edecek projeler, yerel kimliğin ve yerel kültürün geliştirilip öne çıkarılmasına yönelik projeler, son olarak genelde liman alanlarının etrafındaki tarihsel konut alanlarının rehabilitasyonuna yönelik proje başlıklarıdır. Bu süreçler hemen hemen dünyanın bütün liman kentlerinde aynı biçimde yaşanıyor olsa da her kent bu gelişmeleri elbette kendine özgü koşullar doğrultusunda yaşar. Kentlerin coğrafi, ekonomik, politik nitelikleri, hatta büyüklükleri bile bu sürecin yaşanma biçiminde etkilidir ve her kent kendi değişim

sürecini yaratır, yönlendirir. Bu nedenle de liman kentleri ve limanların dönüşümü arasında böyle bir ortak dönüşüm modelinden bahsetmek çok zordur, hatta mümkün değildir.

“Kentler ister modern bir bakış açısıyla isterse postmodern bir bakış açısıyla yapılandırılınsınlar, önemli olan kentlerde yaşayan kişilerin insana yaraşır mekânlarda yaşamaları ve kenti var eden kültürel zenginliği bünyelerinde barındırabilmeleridir... Birbirinden farklı kültürlerin bir araya geldiği mekân olduğu için kent, her zaman içinde belirli bir parçalanma potansiyeli taşıyacaktır, fakat önemli olan bu farklı kültürleri bir arada yaşatabilecek ve ortak bir paydaşında bulanabilecekleri kentler yaratmaktır” (Karakurt, E., 2006).

“Mülkiyet çizgileri ile kamu ve özel arasında ‘bölünmüş’ mekânlar dizgesinde, kentsel ölçekte biçimlenmede bütünsellik ve birliktelik ile amaçlanan, belki de öncelikle ‘gestalt’ ilkelerinde en net açıklamasını bulan parça-bütün ilişkisini kurgulamaktır. Burada kente ilişkin genel imge, ‘farklı parçaların oluşturduğu karşıtlıkların ve gerilimlerin birlikte sunduğu zengin karmanın topluca ve farklı bir bütünlük’ olarak algılanmasıdır. En azından bu ilkeler uyarınca, mimari mekândan kentsel mekâna geçişte, hatta yapıdan kente geçişte bir anlamlar bütünlüğü yakalamak olasıdır. Kentin onu oluşturan yapılardan ve mekânlardan çok daha ayrı bir bütünlük, bir gerçeklik olduğunu unutmamak önemlidir... Biçimlenmede bütünsellik ve birliktelik arayışı, kaçınılmaz olarak bir Ying-Yang düalizmi anlamında ‘karşıtların birlikteliği’nden geçmektedir. Özgün tasarım dili oluşturmadaki bu sorunsal, farklı mekânsallaşmalardan doğan ‘kenarlaşmama’, ‘eklemlenememe’, ‘bütünselleşememe’ olarak algılanmaktadır. Güncel yazında, ‘bağlantıda kolaylık’ ilkesi (clarity of joint), ‘ara yüzey’ kavramı (interface), ‘geçiş alanı’ kavramı (transect) gibi yaklaşımlarla getirilen çözüm arayışları, aslında çelişki ve gerilimlerin oluşturduğu ‘tasarım sorunsalı’na ilişkindir; ancak biçim yaratma anlamında tasarımın sorunsal çözümünden çok, özde yatan sorunların çözümünün bulunması belki de daha önemlidir... Kentin planlanması, tasarımı, mimarisi, yapılanması sürecinde bütünsellik ve birliktelik, bu eylemlerin sürekliliğinde ve birbirlerinin ardılı değil, ‘eşzamanlı’ olması ile sağlanabilecektir. Giderek denilebilir ki, mimarinin ve kentin birlikte planlanması için karşıtların birlikteliğini ve biçimlenmede etkileşimsel bütünselliği sağlayacak anahtar sözcük, ‘her ölçekte

tasarım'dır... Burada önce var olanın doğru okunması, algılanması, değerlendirilmesi ve belirleyicilerin izlenmesi önemlidir. Toplumsal ve mekânsal anlamda farklılıkların birlikteliğinden yararlanarak gerçekleşmesi beklenen bütünsellik için başarı derecesini büyük ölçüde, bütünü oluşturacak yapıyı çevrenin tasarım ve yapım süreci belirleyecektir. Giderek denilebilir ki, böylesi kırılmalı ve eşzamanlı oluşan bir tür mozaik olan kentin planlaması-tasarımı-mimarisi-yapılandırılması dörtlemesindeki bütünsellik arayışı, 'mimarının ve kentin birlikte planlanması' ile gerçekleşebilir"(Polat, E. ve Bilgel, S. G., 2006).

Postmodern kentlerin tipik bir özelliği olarak karşımıza çıkan, birbirinden kopuk olarak gelişen ve bütüncül hedeflerden uzak olan projeler "kolaj kentler"i oluşturmaktadır. Bu parçacı yaklaşımların sonucunda sosyal, ekonomik ve mekânsal olarak tehlikeler meydana gelmektedir. Aslında bu projeler kentin vizyon hedefleri doğrultusunda ve bir bütünün parçaları şeklinde gelişmelidir. Ancak birbirinden kopuk olarak gelişen bu tür kolaj kentlerin ortaya çıkması bazı sorunları da beraberinde getirmektedir. Erden bu sorunları şöyle özetlemektedir; "kentsel alanları birbirinden koparır, kopuk ve özelleşmiş alanlar yaratır; sosyal açıdan ayrışmaya mekânsal destek verir; kısa vadeli hedeflerle yeniden işlevlendirilen alanların, uzun vadede yeni terk edilmiş alanlar olarak ortaya çıkması tehlikesini barındırır; kentin uzun dönemli gelişme ve koruma stratejileri ile çatışır" (Erden, 2003).

2.7 Öznel / Kamusal

“Temel olarak kentsel deneyim, her zaman mekân ve boşlukların ortak deneyimleridir. İnsanları birbirine bağlayan sosyal hayatın yaratılması, mekân ve boşluk deneyimi olarak anlaşılmaktadır. Uzaktan bakınca şehir gökyüzüne yükselen uzun ve keskin binalarının şekilleri ile silüet olarak görünür; ancak şehrin içine girince, en çok görmek istediğimiz ve bölgenin niteliği hakkında bize en çok bilgiyi sağlayan şey, kamusal alanlardır. Kamusal alan insanların normal günlük rutinlerinde ya da dönemsel şenliklerde (festival, bayram) fonksiyonel ve törensel aktiviteleri gerçekleştirdikleri, toplumu birbirine bağlayan ortak bir zemin olarak nitelendirilebilir (Kostof, 1995). Kamusal alan, sokaklardan meydanlara ve parklara ve bunları çevreleyen binalara kadar uzanır ve şehirlerin en önemli parçalarını oluşturur (Madanipour, 1996). Bu sebeple, kamusal alanın özellikle de sokak ve meydanların kalitesi bir şehrin kimliğini oluşturmada çok önemli bir role sahiptir” (Erdönmez, M. E. ve Akı, A., 2005).

“Kamusal alanlar kolektif belleğin, kentsel kimliğin oluşmasına yardımcı olan en önemli alanlardır. Bu alanlar kentlerin oluşumuna, geçmişine, gelişimine ve geleceğine referans olabilecek röper noktalarını oluştururlar. Kamusal alanların düzenlenişi, oradaki tercihleri, oluşturulmak istenen toplumsallığı, yaşam biçimini ortaya koyar. Bu alanlar kente kimlik veren, ortaklık ve birlik noktasıdır” (Gökgür, P., 2008). Kamusal mekânlar bütün kentlilerin kullanımına açık, toplumsal yaşamın ve toplumsal kültürün yansıdığı kentsel mekânlardır. Kamusal mekânlar geçmişten geleceğe kültürel sürekliliğin ve kimliğin sürdürülebilirliğini sağlayan önemli yaşam ortamlarıdır.

Mekânı tanımlarken, Giedion iç/dış mekân ifadelerini kullanır (1967). Aynı iç-dış ayrımını Bruno Zevi’de, “Language of Architecture” ve “Architecture As Space” yapıtında kullanır ve iç/dış ayrımının belirginleştiği sınır ögesinin kavranması üzerinde özellikle durur (Zevi, 1990, 1994). Buna karşılık, Norberg – Schulz (1980), “The Genius Loci” isimli eserinde, dış mekânı daha çok kentsel/toplumsal mekânı anlatmada iç mekânı ise özel ve yarı özel kapalı mekânların anlatımında kullanmaktadır. İç mekân kapalılık hissi uyandırırken dış mekân açıklık hissi uyandırmaktadır.

“Kentsel mekânlar iç ve dış mekânlar olarak ayırt edilebilecekleri gibi özel ve toplumsal olma boyutunda da derecelenebilirler. Kentsel mekânlarda toplumsal - kamusal ve özel ayrımı bulunmaktadır. Özel ihtiyaçlarımız için ortaklaşa kullandığımız mekânlar, toplumun bir bireyi olarak, ortak yer ve ortak amaçlar için kullandığımız mekânlar toplumsal mekân ve kamusal mekân olarak tanımlanmakta iken bireylere ait, özel ihtiyaçların karşılandığı mekânlar özel mekânlar olarak tanımlanmaktadır. Sosyal yapının ve buna karşılık gelen fiziksel yapının değişik seviyelerde ortak mekânlarla oluşturulması, küçük gruplar ve mekânlardan daha geniş olanlarına ve kişiselden kamusala geçişler yaratmaktadır” (Erdönmez, M. E. ve Akı, A., 2005).

İklim ve çevresel koşullardan korunan iç mekân, özel mülkiyetin etkin bir sembolü iken dış mekân, açık havada harekete olanak sağlayan kamusal, yarı - kamusal ve özel alanlardan oluşmaktadır (Krier, 1988). Buna paralel olarak da Newman kentsel mekanda;

1. Kamusal dış mekân
2. Yarı kamusal dış mekân
3. Yarı özel dış mekân
4. Özel dış mekân

sınıflandırması yaparak kamusaldan özele uzanan bir mekân hiyerarşisi oluşturmuştur (Akt: Erdönmez, M. E., 2005). Her mekân, barındırdığı kendine özgü yaşantıları ve kullanımları ile birbirleriyle ilişki içinde olup birbirlerini etkilemek istemektedir.

“Kentsel mekânlar, merkeze yaklaştıkça kullanım yoğunluğu artan, kent içi yaşamın tüm canlılığının gözlendiği mekânlardır. Bütün kentsel olayların gerçekleştiği bu mekânlar yapılanmış ya da yapılanmamış alanlardan oluşur. Bilinçli kentlilerin önemle algıladığı bu mekânlar: özel mekânlar ve kamusal mekânlar olarak iki kısımda incelenebilir. Bu mekânların kullanım ve işlev açısından birbirlerine geçişleri dikkate alındığında bir tampon bölge söz konusudur. Tampon alanlar yarı özel ya da yarı kamusal alanlara ait olabilirler. Örnek olarak avlu, bahçe, merdiven vb. mekânlar sayılabilir. Özel mekânlar, kent halkının konut ve benzeri özel

mülklerine ait olan alanlardır. Kamusal mekânlar ise kamuya açık, sürekli kullanılabılır nitelikte olan düzenlenmiş işlevsel boşluklardır. Kent yaşamının bütün etkinliklerinin gerçekleştirildiği, tarihi geçmişi içinde ve ağdaş yaşamın bütün sosyal ve kültürel yapısının fiziksel boyuta dönüşerek yansıdığı kamusal mekânlar kentlerin kimliklerinin birer aynası gibidirler” (Zengel, R., 2002).

Kentsel mekânlarda ‘toplumsal - kamusal’ ve “zel” ayrımı bulunmaktadır. Özel ihtiyaçlarımız için ortaklaşa kullandığımız mekânlar, toplumun bir bireyi olarak, ortak yer ve ortak amaçlar için kullandığımız mekânlar ‘toplumsal mekân ve kamusal mekân’ olarak tanımlanmakta iken bireylere ait, özel ihtiyaçların karşılandığı mekânlar “zel mekânlar” olarak tanımlanmaktadır. Sosyal yapının ve buna karşılık gelen fiziksel yapının değişik seviyelerde ortak mekânlarla oluşturulması, küçük gruplar ve mekânlardan daha geniş olanlarına ve kişiselden kamusala geçişler yaratmaktadır.

Erdönmez ve Akı (2005), Kostof’un kamusal ve özel ayrımını ifade ederken, kamusal mekânın bireysel olarak kullanılabilmesine karşın, hiçbir zaman bireysel olarak sahiplenilemeyeceğini belirtmiştir. Kostof, açık kamusal alanların iki farklı özelliği üzerinde durmaktadır; bunlardan biri sokaklar, geçiş alanlarıdır. Bu alanlar insan akışının anlık görüntüleri olarak nitelendirilmektedir. Diğer taraftan açık kamusal alanlar ulaşılmak, orada bulunulmak istenen mekânlar olarak ifade edilmektedir. Bu nitelikteki kentsel mekânlar törensel ve etkileşim amaçlı, törenler, kutlamalar, festivaller, ayaklanmalar v.b. toplumun aktivitelerinin gerçekleştiği mekânlardır (Kostof, 1999).

Kamusal alan kavramı literatürde bir açıklık/netlikten yoksun olmakla birlikte, genelde “herkesin girebildiği yer” anlamına gelecek bir genişliğe sahiptir (Neumann, 1997). Yine, Arendt’in ifade ettiği gibi, kamusal alan, “herkese açık”, insanların sınırlama olmaksızın, uyum içinde bir araya geldikleri, birlikte hareket ettikleri, bir bakıma, “özgürlüğün kendisini gösterebildiği” yerdir. Habermas da, kamusal alanı, daha çok tartışma ve düşüncenin canlandırıldığı bir tiyatroyu sembolize eden söylemsel bir ilişki alanı olarak görür ve özel alandan ayrışan yanlarına vurguda bulunur (Habermas, 1997). Peters-Cmiel (1997) de, gerçekte, kamusalı, açık, görülebilir, kolektif ve herkesin rahatlıkla girebildiği yer, özel alanı ise, kapalı, görünmez, bireysel ve yasak bölge olarak niteler. (Akt: Aytaç, Ö. 2007)

Kamusal alan yolları, meydanları, yeşil alanlarıyla çağdaş kentlerin dinamiği içinde üstün bir yere sahiptir. Aynı zamanda kentsel süreçlerin çok önemli bir görünümünü oluşturmaktadır. Kamusal alan kullanıcıları için pozitif bir imaj oluşturmayı sağlar, nüfus grupları arasında farklı değerleri ve benzeşmeyen anıları paylaşarak iletişimi destekler. Bu alanlar kente, bölgesel hatta uluslararası çekicilik, şöhret sağlayan bir imaj verir. Kamusal alan toplumun örgütlenmesini ve sorunlarını yansıtan bir uygulama alanına dönüşmüştür. Çünkü bu alan zaten politik, ekonomik, hukuksal, artistik ve estetik gibi çok farklı bileşeniyle tanımlanmaktadır.

Kamusal alanlar, hareketlilik ve erişimin var olduğu alanlardır. Kamusal alan bilgi, mal, fırsat ve olanakların dolaşım alanı ve aynı zamanda politik ve ticari faaliyetler için kaçınılmaz bir alandır. Kamusal alanlar sosyal ve kültürel faaliyetler, sportif faaliyetler, miting, politik ve sendikal eylemlerin yapıldığı, alışveriş ve ticaret işlevinin yer aldığı kamusal kullanımlara açık alanlardır. Kamusal alanlar birer kimlik alanıdır. Kamusal alanların mimari ve kentsel formları; hareketlilik, kamusal kullanım, sosyalleşme ve kimlik gibi özellikleri içerdiği için kente anlam vermektedir. Ayrıca kamusal alanlar, beklenmedik buluşların yapılabileceği yani tesadüflerin oluşturduğu üretkenlikleri ortaya çıkarma niteliğini taşımaktadırlar. Tüm bu nitelikler kamusal alanların kentsel mekândaki; estetik, dolaşım, sosyal, tarihsel, biçimsel, yurttaşlık gibi farklı boyutlarını yansıtmaktadır.

Kamusal alanların niteliği hem kent mobilyalarının niteliğine hem de sokaklar, parklar, meydanların iyi olarak tasarlanmasına bağlıdır. İyi tasarlanmış kamusal

alanlara sahip koruma alanı kullanıcı memnuniyetini arttırdığı tarihi dokunun korunmasına olan ilgiyi de arttıracaktır. Aynı zamanda gözden uzak olmayı engelleyeceği için tarihi dokunun da köhnemesini engelleyecektir. Kamusal açık alanların tasarlanması ile kullanılan ağaç, peyzaj elemanları, su aktivitelerinin kullanıldığı havuzlar, kentsel açık alanlar ve meydanlar, sokaklar ve yer örtücü malzemeler mikroklima ortamı oluşturarak koruma alanının doğal olarak yıpranması sürecini de önleyecektir.

Kostof 'a (1991, 1999) göre; “Kamusal alanların hayati önemini en iyi gösteren kanıt belki de tarihtir. İlk şehirlerden bu yana, sokakları ve açık mekânları yönetme (hâkim olma - düzenleme), eski şehirlerin gerekli ve istenilen aktiviteleri için daha kullanışlı hale getirme, toplumdaki insanlar için daha güzel ve sağlıklı mekânlara dönüştürme arzusunun örnekleri olarak görülebilmektedir.” (Akt: Erdönmez, M. E. ve Akı, A., 2005)

“Geleneksel kent dokusunda gerek özel gerek kamuya ait bina cepheleri, sivil toplumun her kesiminden sosyal aktörler ve devlet arasında sürekli bir müzakerenin somut dayanaklarını oluşturan kamusal alanın, dekorunu oluşturmaktaydı (Géocarrefour, 2001). Geleneksel kamusal alanlar merkezi kamusal alanları kapsayarak, tüm tarih boyunca toplum ve birey için sosyal bir kapital kaynağı olmuştur. Farklılıkları olan bir toplumun yer aldığı alanlar olan kamusal alanlar bunun dışında bireylerin ‘başka özellikleri’ öğrendiği başka alanlar olarak ortaya çıkmıştır (Tassin, 1991). Kamusal alanlar öncelikle farklı kültürlerin, sınıfların ve farklı ırklara ait bireylerin bir anonim içinde karşılaşmasını sağlayan dayanak noktalarıdır. Bu karma sosyal ve kültürel yapısıyla kamusal alanlar kenti kırdan ayırt ederken, yüzyıllar boyunca bireylerin kökeninden sıyrılarak daha karmaşık bir kişilik özdeşleşmesine neden olmuştur (Geocarrefour, 2001). Bu alanlar toplulukla mesafe oluşturmayı ve bireyler arası farklılıkların ve benzerliklerin tanınmasını sağlamıştır. Bu alanlar bireylere verdiği kimlik duygusu bir anonim içinde oluşurken aynı zamanda bireyin diğer bireylerle kurduğu mesafeyle sağlanmaktadır. Bir alan, ancak bireylerin kendi sosyal durumundan bağımsız bir şekilde kuracakları ilişkilere izin veren bir kamusal yaşam biçimiyle, kamusallaşabilir. Bu alan ‘verilmiş bir alan üzerinde beraber yaşama’nın ortak bir kader veya daha çok bir irade ilkesini simgelemektedir (Geocarrefour, 2001)” (Gökgür, P., 2008).

“Kamusal alanlar hangi kültürden, hangi dinden ve hatta hangi sosyal statüden olursa olsun, her bireye sunulmuş veya açılmış alanlardır. Kamusal coğrafyaya ait bir kent toplumunda bir kamusal alan anlayışı yaratmak, sosyal paylaşımların açık ve kapalı ortak mekânlarda gerçekleştirilebilme yetisiyle ilişkilidir. Makro ölçekte toplum kimliğini de belirleyen kamusal alanlarda paylaşılan yaşamın güçlenmesi ifade araçlarının nesnelliğini somutlaştırırken, çözülmesi de ifade araçlarını öznelletirebilmektedir. Bu noktada bir kentsel ortak mekân olarak kamusal açık alanlar da bir fiziksel boşluk olmanın ötesinde kentsel yaşama katkılarıyla toplumun kentlilik bilincinin güçlenmesini sağlayan birincil mekânlardır. Kent içindeki kapalı mekânların, yol ve meydanların dışında kalan bölgeler olarak genellikle yeşil öğeleri barındıran küçük ve büyük ölçekli kentsel açık plazaları temsil ederler. Kentsel tasarım kararları doğrultusunda birçok alt sınıflama ile tanımlanabilecek kamusal açık alanlar kentteki konumsal kimlikleri bağlamında kabaca iki kategoride irdelenebilir. Bunların bir ayağını kent merkezlerindeki küçük ölçekli açık plazalar, meydanlar ve rekreatif sahil bantları bir diğer ayağını ise kent çeperlerine doğru yayılan daha büyük ölçekli ve temalı parklar şeklinde tasarlanan açık alanlar oluşturmaktadır. Doğanın kent içindeki temsilcisi olarak da nitelendirilen bu alanlar, çoğunlukla mimari elemanların dominant olduğu bir karakter göstermektedirler... Tarihte yerleşik düzene geçiş ile birlikte yapı çevre içinde anlam kazanmaya başlayan kentsel mekanın önemli bir bileşeni olarak kamusal açık alanlar medeniyetlerin gerek ideolojik gerekse sosyal yapısının yansıdığı prestij mekanları olmuştur. Antikiteden başlayıp 20. yüzyıl sonuna kadar çeşitli dönemlerin farklı siyasi, ekonomik ve sosyal kimliklerini fiziksel mekâna direkt yansıtan kamusal açık alanlar aslında farklı yaşam biçimleriyle kentlerin kültürel geçmişlerinin de somutlaştığı yerler olmuştur. Özellikle 19. yüzyılda endüstri devrimi sonrasında gelişen yeni teknolojik gelişmeler ve siyasi yapılanmalar gibi faktörlerle birlikte kentsel mekânın örgütlenmesi ve açık alanların yüklendiği anlamlar da çok daha değişken olmaya başlamıştır” (Zengel, R., 2002).

“Önceleri kamusal alanın geleneksel şebeke sistemi hiyerarşik bir düzen içinde yer almakta ve devamlılık arz etmekteydi. Semt caddelerinden, semt merkezine, kent merkezine ulaşıldı. Bu şekilde devam eden şebekeler, meydan, önemli yapılar gibi okunabilirliği kolaylaştıran görsel röperlerden oluşmaktaydı. Okunabilirliği oluşturan röper noktaları hiyerarşi, devamlılık ve orada yaşayan insanlarla mekânın

bütünleşmesini ve uyumu kolaylaştırmaktaydı. Ancak 1950 yıllarında uygulanan modern şehircilik anlayışıyla, şebekelerin hiyerarşisi ve devamlılığı ortadan kalkmıştır. Modern şehircilik ilkeleri kamusal alandaki şebekelerin farklılaşmasına neden oldu. Birtakım adacıklar içinde yaşamaya başlayan insanlar yaşadıkları adadan çıktıkları andan itibaren kendilerini tekdüze bir yol üzerinde bulmaya başladı. Geleneksel şehircilikte dolaşım açısından önemli olan ‘yol’ farklı kullanıcıların aynı şebeke üzerinde yer almasıyla, kamusal alan için daha da büyük önem kazanmaktaydı. Oysa bugün için ‘yol’ araç trafiği için ön plana geçtiği zaman, geçmişte taşıdığı diğer işlevlere cevap verememektedir. Kamusal alanda yer alan donatı şebekelerinin kent dışına taşınması, yakın çevredeki donatı şebekelerinin azalmasına neden olmuştur” (Gökgür, P., 2008).

Habermas (1997) da, kamusal alanı, daha çok tartışma ve düşüncenin canlandırıldığı bir tiyatroyu sembolize eden söylemsel bir ilişki alanı olarak görür ve özel alandan ayrıran yanlarına vurguda bulunur. Habermas kamusal alanı fiziksel ve sembolik anlamda kullanmaktadır; kamusal alanın cadde, sokak ve meydanlardan oluşması ve bu alanda toplumun şikâyetlerini belirtmesi, yetkiye karşı muhalefet oluşturması ve yeni bir düzenin kurulması için çağrıda bulunması nedeniyle fiziksel anlamda kullanılmıştır. Sembolik anlamda kullanılması ise “kamusal alanın” kamusal düşünce, kamusal görüş yani bireysel yargılama oluşumunda gerekli bilgilerin dolaştığı ve basın özgürlüğünün garanti olduğu bir alan olmasından dolayıdır. Kamusal alan yurttaşların özgürlüklerini kullanması için gereken araçları sağlama rolünü üstlenmiştir. Habermas’a göre kamusal alan, tüm demokrasilerde olduğu gibi temel haklar olan, basın özgürlüğü ve kamusal olarak düşüncelerini bildirme haklarının kullanılması içindir. Habermas için toplum, bir topluluk içindeki müzakere alanıdır. Burada politik aktörler ve diğer kişiler tartışır, fikirlerini, kamusal politikalarla ilgili tekliflerini, önerilerini getirir. Bir gazete, bir mecmua, bir TV programı, politik bir dava çeşitli konularda kamusal alanı üretebilir. Kamusal alanın oluşmaya başlama aşamasından beri çoğulcu, burjuva kamusal alanın yanı sıra, halktan oluşan kamusal alan ortaya çıkmıştır. Bu kavram; toplum ve devlet arasında, vatandaşlık ve toplumsallık arasında, özel ve kamusal arasında, politika ve gelenekler arasında arabulucu olarak yerini almaktadır.

Sennett'e göre kamusal alan maddi bir alandır. Kentsel veya kentsel olmayan bir topluluğun içinde yer alır ve meydan, cadde gibi somut bir alanı içerir. Kamusal alan kentin ruhu, kentin ambiyansıdır. Bu alanlar fiziki, sosyal ve sembolik olarak kenti dönüştürmek, yeniden biçimlendirmek için birer araçtır. Demokrasinin taşıyıcısı, kentin kalbi, yurttaşlık hislerinin, anıların yer aldığı “dolu” bir alan olan bu alanlar, devinim imkânı veren bir işleve dönüştüğünden beri anlamını yitirmiştir. Sennett bu olumsuz gelişmeyi işlevsel şehirciliğe bağlamış, fakat bu krizi bir sonuç olarak yorumlamıştır. Ona göre 60'lı yıllardan sonra geleneksel kamusal alan, yerini hareketten türemiş bir kamusal mekâna bırakmış ve kamusal alanın işlevi ulaşımına bağlı olarak yalnızca hareket etme işlevine indirgenmiş durumdadır. Sokak, zorunlu bir geçiş alanına (ulaşım konut-bina arası) dönüşmüş ve bu noktada sosyal anlamını tümüyle yitirmiştir. Sennett'e göre kamusal alanda bir düzen gerekmez; düzensizlik, doluluk, sıkışıklık, aşırılık (taşkınlık) kamusal alanın özellikleri olabilir. Sıkışık durumda olan nesneler insanları yavaşlatabilir, yolunu tayin etmesinde yardımcı olabilir ve hatta bir karşılaşma durumuna zorlayabilir.(Sennett, R. 1996, 1999)

Max weber (2000) kamusal alanı; sosyal sınıflardan, ırklardan, etnik yapıdan insanların karşılaşma yeri olarak düşünmektedir. O zaman kamusal alan karşılıklı ilişkilerin, tartışmaların ve müzakerelerin olduğu bir alan olarak ifade edilmektedir.

Arent'e (1961) göre ise kamusal alanlar, “insanların uyum içinde birlikte hareket ettikleri yerler” olarak karşıya çıkmaktadır. Kamusal alanı politik alan olarak yaşam alanından ayıran “katılım”dır. Kamusal alan, kişinin fiziksel olarak politik bir eylem için yer aldığı, bağlandığı bir alandır. Bunlar, politik bir toplantıda yer alarak iletişimsel bir bağlantı, manifesto, dilekçeler vb. gibi militan eylemler, oylama gibi yurttaşlık eylemleri olabilir.

Her kamusal sorgulama temelli tartışmanın bulunduğu bir ortak nokta vardır. “kamu alanı dönüşmektedir”. Bu dönüşüm, ‘toplumsal alan’la ‘mahremiyet alanı’nın kutuplaşmaya başlaması (Habermas, 1997); modern çağla birlikte özel yaşam mahremiyeti üzerinden artan yoğunlaşmanın insanların gerçekliğine karşı duyulan güven duygusunun yitirilmesine neden olması, bunun ise kamusal alanın yıkılması anlamına gelmesi (Arendt, 1996); ‘yer’lerin artan bir biçimde malların ve hizmetlerin

karşılaştırıldığı, değerlendirildiği, satın alındığı ve kullanıldığı tüketim merkezleri olarak yeniden yapılandırılması ile neredeyse ‘herşeyin’ tüketildiği ‘mekân’lara dönüştürülmesi (Urry, 1999); kamusal yaşamın Aydınlanma çağında olduğu gibi sınırlı bir toplumsal ilişkiler kümesi olarak değil, ahlaki bakımdan sefil bir yaşam olarak (Sennett, 1996) ve dış mekânın da ‘yüzeyselliğin mekânı’ olarak (Sennett, 1999) görülmeye başlanması ile kamusal alanın kentsel kültürel etkileşime ve farklılıklara açık olabilme olasılığını yitirmesi; zaman-mekân sıkışması koşulları altında ortaya çıkan ticarileştirme, faydacı akılcılık, parçalanma ve güvensizliklerin, kamusal nitelikli alanların oluşumuna engel oluşturması (Harvey, 1999) gibi yansımalarıyla farklı şekillerde yorumlanmıştır.

“Kentteki her bina bütünün bir parçasıdır. Binaların birbiriyle ve sokakla ilişkileri ve bu ara mekânlarda özel ve kamu mekânlarının iyi tasarlanmış olması önemli bir ölçüttür... Binaların birbirleriyle ilişkisini sağlayan bina hat çizgisi kentsel tasarımda düzeninin sağlanması için gereklidir. Aynı zamanda binaların kütleleriyle olan uyum bina hat çizgisinde elde edilecek bir düzenle sağlanabilir. Bina girişleri binanın sokakla olan ilişkisini tanımlayan noktadır. Bina girişi aynı zamanda kamusal alan ile özel alan arasındaki ilişkiyi ve geçişi tanımlayan öge olması açısından da önemlidir. Bina iç mekân organizasyonunun ön bahçe arka bahçeye bakan cephelerde fonksiyonel olarak farklılaşması bina iç mekânı kullanımında optimizasyonu sağladığı gibi bina cephe arayüzünün sokağa yansımada çeşitliliği de beraberinde getirmektedir. Bina arka bahçelerinin iyi şekilde tanımlanması ve çevrilmesi özellikle kamusal, yarı kamusal ve özel mekânların tanımlanmasında önemli rol oynamaktadır. Kent içinde hareketi yönlendiren mekânlar olarak sokağın tanımlanmasında bina yüksekliği önemli bir ölçüttür. Kullanıcıyı bir mekândan diğerine yönlendirmeyi ve hareketi sağladığı gibi sokağın mekân hissini de artması sağlanmaktadır. Bina ön bahçelerinin iyi şekilde tanımlanması yarı kamusal alanın tanımlanmasını sağlayacağı gibi aynı zamanda da kentsel tasarım açısından bir düzenin sağlanmasını kolaylaştıracaktır... Kentsel gelişmeye bağlı olarak artan nüfus ve buna bağlı yoğunluğun dışında, kentlerin doğasında bulunan ben ve öteki kavramına dayalı gelişim kamusal mekânların giderek azalmasına ve daha tanımsız mekânların oluşmasına neden olmaktadır. Kentsel yapının önemsenmeden gelişmesi, kullanılmayan artık alanların ve kentsel yapıya katkıda bulunmayan alanların oluşmasına neden olmaktadır. Aslında tanımlılık ve devamlılık ölçütü iyi tanımlanan alanların bir araya ve ardı ardına gelmesiyle ‘kentsel mekân’ın oluşturulmasının yanında kentsel yapının da bununla birlikte belirlenmesini içermektedir” (Ergen, B., 2006)

“Kamusal mekânlar kentte yaşayanların bir araya gelmelerine, iletişim ve etkileşimde bulunmalarına olanak sağlar. Ortak değerlerin bütünleştiği, toplumsal bilinç ve eylemlerin ortaya konduğu alanlardır. Bireyin kentli olma bilincini ve aidiyetini geliştirdiği, kent kültürünü oluşturduğu mekânlardır. Aynı zamanda bireyin ekolojik, tarihi, kültürel anlamda öğrenme, sosyal iletişim ve ruhsal gelişimine de katkıda bulunur. Toplumun kimliğinin yansıtıldığı mekânlardır” (Şatır, S., Korkmaz, E., 2005).

Meydanlar ve sokaklar aracılığı ile oluşan toplanma alanları, binaları çevreleyen bir boşluk etrafında biraraya gelerek yerleşmeleri sonucunda ortaya çıkmıştır. Bu kentsel boşluklar iç ve dış mekânın kontrol edilebilmesini sağlarken, kamusal ve özel mekânların sembolik anlamlarını da taşımıştır; forum, agora, cami avluları bunlara örnek olarak verilebilir. Meydanlar ve daha küçük ölçekli toplanma alanlarının çevresinde ticari fonksiyonlar olabildiği gibi, bunlardan daha önemli olarak kültürel aktiviteler yer almaktadır. Bu farklı aktiviteler açık kentsel mekânın günün yirmi dört saat etkin ve aktif kullanımını sağlamaktadır.

Açık kentsel mekânların en önemli fonksiyonu binaların arasında bir sosyal hayat (doku) yaratmaktır. Bu sosyal hayat birden fazla insanın kamusal bir mekânda bir arada olmasıyla, insanların birbirleriyle iletişim kurup sosyalleşmesini sağlar ve ortak bir kimlik oluşturur. Bu sosyal doku; oynayan çocukları, kutlamaları, konuşmaları toplu eylemleri ve pasif iletişimi görmeyi, duymayı - içermektedir (Gehl, 1996). Bu sosyal dokunun oluşumunda sokaklar, kentin temel dış mekânını ve kentsel yapının esas bileşenidirler. Sokağın formla ilişkili iki temel özelliği bulunmaktadır: bu da aynı anda hem yol hem mekân olmasıdır. Kuşaklar boyunca sokaklar, kent toplumlarına hemen evlerinin önünde kamusal açık alanlar sağlamışlardır. Herhangi bir kamusal alan tasarımındaki ikinci temel unsur, sokakların, kamusal açık alan sistemi olarak önemlerinin anlaşılmasıdır.

Kamusal alanlar kentsel yenileme sürecinin ana ögesidir. Kent merkezlerinin önemini yitirmesi kamusal alanın bozulmasının nedenlerindendir. Her kamusal alan gece, gündüz kullanımı, mevsimlere göre kullanım, sosyal yapıya göre kullanım, kentsel mobilyaları, mikrokliması (rüzgâr, sıcak, nem), yer kaplaması, aktiviteleri, su öğeleri, yeşilin varlığıyla farklılaşır.

Kentsel tasarım, sosyal ilişkilerin ve kentsel mekânların geliştirilmesini, korunmasını, yenilenmesini, kamusal açık mekânların kullanıcı gereksinimlerine yanıt verecek biçimde düzenlenmesini sağlayan bir planlama biçimidir. Kentsel mekânların ve kentsel dokuların özgün mimarisinin, kimliğinin ve imajının değerlendirilmesinde kentsel tasarım ölçeğine gereksinim duyulmaktadır. Kamusal mekânların bütün kent halkı tarafından kullanılabilmesini sağlamak, yaşanabilirliğini arttırmak, kimlik değerlerini ve kendine özgü yapısını yaşatmak, kentsel tasarım çalışmalarının hedefidir.

Projelerin farklı aktörler tarafından paylaşılan ve gözlenen ihtiyaçlara uygun öncelikleri oluşturması gerekmektedir. Ve bunun için birincil bir hedef belirlenmelidir. Örneğin;

- Kentsel alanların kalite analizi veya
- Konut koşullarının iyileştirilmesi yöntemine katkıda bulunmak veya
- Kentin fiziksel imajını iyileştirmek veya
- Kentsel ulaşımı kolaylaştırmak veya
- Bir veya birçok semtin rehabilitasyonu için çalışmak vb. Bu hedeflerin belirlenmesinde kentsel düzenleme politikasını göz önüne almak gerekmektedir. (Gökgür, P., 2008)

2.8 Bağlam / Bağlamsızlık

“Bağlam çevreyle, bir Şeyin çevresiyle ilişkilerini tanımlayan, bir geçişi ve srekliiliği anlatan bir kavramdır; mimarlıkta bir binanın ya da bir mimarlık ürününün çevresiyle kurduğu ilişkileri belirtir. Bu çevreyi yalnız binaların oluşturduğu yapısal evre olarak düŐünmemek gerekir. Genellikle bağlamın, görsel olarak algılanabilen yakın çevreyi kapsadığı varsayılır; bu eksik bir yaklaşımdır. Bağlam fiziksel evre ötesinde kültürel ve sosyal alanları da kapsar, bunların alt açılımları olan “kavramsal bağlam”lardan sözedilebilir” (İnceoğlu, M. ve İnceoğlu, N., 2005).

“Bağlam veya diğer bir deęiŐle ‘kontekst’in sözlük anlamı, ‘içinde bulunulan koşullar’ olarak ifade edilebilir. Mimarlıkta bağlam herhangi bir yapının içinde bulunduğu fiziksel, sosyal, kültürel koşullar ve çevreyi anlatır. Herhangi bir yapının oluşumunda, tasarım, detaylandırma ve yapım sürecinde, yapının içinde yer aldığı bağlam, tasarım öncesi araştırma ve çalışmanın ağırlık noktasını oluşturur. Modern mimarlığın, yapının içinde yer aldığı bağlama önem vermeyen yn, onun en çok eleŐtirildięi özelliklerinden birisidir. Postmodern mimarlık bağlamında geliştirilen düşünceler çerçevesinde ‘kontekstualizm’ adı verilen bağlamsalcılık mimarlığın içinde yer aldığı bağlamın bir parçası olması gerekliliğini savunur. Bu fiziksel anlamda olduğu kadar kültürel ve sembolik olarak da düşünülebilir” (Soygeniş, S. 2006).

Mevcut kentsel doku içinde yapılacak yeni “infil” binaların çevreleriyle nasıl uyum sağlayacağı problemi, günümüz mimarlık çevrelerinde tartışılan konulardan biridir. “Günümüzdeki pek çok tasarımcı için, yeni tasarımlarının bağlamı bütün bir kent ve sosyal evre olabilmektedir. Bonta da bununla ilgili, binalar yakın çevrelerine ve görsel bağlama uymadığı için eleŐtirilirler; binalar aynı sokaktaki komşu binalara değil, daha geniş bir bağlamda kültürü oluşturan imaj ve düŐüncelere iliŐkilendirilmelidir... der” (İnceoğlu, M. ve İnceoğlu, N., 2005).

“Tarihsel bir dili bugün için yeniden yorumlamanın, kullanmanın bir açıklaması ‘Bağlamcı’ bir düşünce ile gerçekleşmektedir. Geleneksel değerlerle modern mimarının iieliğini ortaya koyan, bir tür kolaj düşünce olan bağlamcılık ‘Contextualism’, bağlamsal uygunluk kavramına açıklık getirmektedir. Çevresel

estetik alanında da bağlamsal uygunluğu sağlama ölçütleri, çevresel tasarıma ışık tutabilecek bir araç, bir araştırma alanı olarak görülmektedir... Bağlamsal uygunluk, yere ve zamana ilişkin bir anlam taşıyan, çevrenin morfolojik özelliklerine olan bağımlılığı nedeniyle ‘Gestalt’ gibi salt görsel ilkelerin kültürel düşüncelerle bir arada ele alınması gerekliliğini savunan bir kavramdır” (Aydınlı, S., 1990).

Eski kent dokusu içinde yer alan yeni yapıların -koşullara göre- çevresi ile bağlamsal uygunluğunu sağlayan yani normatif yargılara bağlı oluşmasına katkıda bulunan yerleşme ve biçime yönelik bileşenlerden çevresel konum organizasyonu, kütleli devinim ve cephe kompozisyonu arasında; genişlik, yükseklik, malzeme, oran ilk göze çarpan özelliklerdir. Ancak, uyum ve süreklilik açısından yeni yapılar eski yapılarla eş değer olması gerekirken; rant baskısı bu özelliklerin sınırlarını değiştirebilmektedir. Bu yüzden, yağma kültürü etkisi ile; restorasyon çalışmalarının hatalı olması, tarihi yapıların yok edilmesi, yeniden yapılan binaların silüeti bozması gibi sorunlar korumada sıklıkla gündeme gelmektedir

“Tasarımda bağlamsal problemler konusundaki son mimari söylemler, kurguya dayalı bir analiz çalışmasının gerekliliğini vurgulamaktadır. Bu analiz çoğu zaman, bina biçimi ve çevresel konum arasındaki algılanan uygunluğu test eden kavramsal bir strüktüre dayanmaktadır. Groat (1988) tarafından yapılmış olan bir araştırmada kavramsal strüktür çerçevesinde önerilen üç bileşenin sabit fiziksel özellikleri, a.Çevresel konum organizasyonu, b.Kütlesel devinim, c.Cephe kompozisyonu, olarak belirlenmiştir. Bir binanın çevresi bağlamındaki görsel etkinliğini ortaya koyan mekânsal kurgusu, bunu vurgulayan giriş aksları, peyzaj kararları, geri çekilme ve ileri çıkma stratejileri çevresel konum organizasyonunu ifade etmekte; yükseklik, ölçek, biçim, formun tümel çeşitliliği, çatı çizgisi, düşey yansımalar gibi görsel tasarım kararlarıyla tanımlanan hacimsel kompozisyon kütlesel devinimi ortaya koymakta; bina kabuğunu belirleyen düzlemlerin yüzey hareketi-doluluk oranları, renk ve doku kontrastı ile elde edilebilecek ritmik hareket cephe kompozisyonunu tanımlamaktadır. Bu kapsam çerçevesindeki biçimsel çabaların ve anlamsal-simgesel değerlerin bir arada kullanımı ile mimarlıkta bağlamsal uygunluk sağlanabileceği düşünülmektedir. Kuşkusuz bağlamsal uygunluk, sabit değer ölçülerine bağlı olmayan, koşullara göre çeşitlilik gösteren bir sorundur. Birçok durumda, total uygunluk ve maksimum zıtlık/kontrast arasında tutulmuş bir dizi seçenek içinden seçim yapılabilmektedir” (Aydınlı, S., 1990).

“Tasarımcı binaları yoluyla, yeni bağlamlar yaratacaktır. Modern dönem mimarları, bu özelliği, mevcut kentsel dokuyu ya da tarihsel çevreyi dikkate almamakla, binalarının bağlamdan kopuk olmasıyla suçlanmışlardı. Brodin, modernistler çalışmalarını geçmişle ilgili bağlama ilişkilendirmezken, modern bağlam söz konusu olduğunda aynı isteksizliği göstermezler... demektedir. Venturi ise, ...eğer alışlagelmiş alışılmamış biçimde kullanır, sıradan nesneleri sıradan olmayan bir biçimde düzenlersek, onların bağlamlarını değiştiriyoruz demektir; tanıdık nesneler tanıdık olmayan bir bağlama oturduklarında, eski oldukları halde yeniymiş gibi de algılanırlar... der” (İnceoğlu, M. ve İnceoğlu, N., 2005).

“Mimarlıkta bağlamsal uygunluğu sağlama çabalarında izlenen bazı yaklaşımlar vardır. Bunların bir bölümü bağlamsal uygunluğu, kentsel ölçeğin ve biçimsel çabaların sürekliliğini, yeni yorum denemeleri ile gerçekleştirmektedir. Bir diğer yaklaşım, total kontrast veya negatif ifade olarak bilinen, tümüyle ayna cam

yüzeyleerin yansıtıcı özelliklerinin kullanılmasıdır. Çağdaş malzeme ve teknolojiyle yaratılan yansıtıcı yüzey üzerine geleneksel kent dokusunun düşürülmesi ve böylece tarihsel sürekliliğin sağlanması söz konusu olabilmektedir... Bazı koşullarda kontrast (zıt) etki yaratılarak eski ve yeniye bir arada dokuma çabası heyecan verici olabilmektedir. Bilindiği gibi kontrast, tasarımcıya çeşitli olanaklar sağlayan güçlü tasarım araçlarından biridir. Akıllıca kullanıldığında kentsel mekânlarda odak noktası ve görsel etkinlik sağlar; ancak bilinçsizce kullanıldığında düzeni, birlik içinde çeşitliliği bozar ve kargaşa yaratır... Eski ve yeni, tıpkı mıknatısın benzer kutupları gibi bir diğerini geri plana atabilmeli ve birbirinin etkinliğini ortaya çıkartmalıdır. Başka bir deyişle yeni bina, bulunduğu çevresel konumun karakteristiğini güçlendirmeli, değerini artırmalı ve en azından biçimsel çabaları birleştiren bir anahtar niteliği korumalıdır” (Aydınlı, S., 1990).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

1. KENTSEL TASARIM PROJELERİNDE ANALİZ METOTLARI

Bölgelerin yenilenmesi kapsamında, farklı disiplinlerin birlikte fikir üretimine olanak sağlayan kentsel tasarım, kent mekânına çevresel ölçekte değer ve karakter kazandırmayı hedefleyen tasarımları kapsar. Bu bölümünde, tez çalışma alanı olan Galata kıyı kesiminin değişim ve gelişiminden bahsedilecek ve 2007 yılında “Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi” adı altında yapılmış çalışmadaki analizler incelenecektir. Ayrıca, Cenova limanının yeniden geliştirilmesi projesi ile İzmir, Kartal ve Küçükçekmece kentsel tasarım projeleri analiz metotları ve tasarım kriterleri incelenecektir. Bu çalışmada incelenecek olan kentsel tasarım projelerinden, analiz metotları bakımından tez araştırma alanı olan Galata kıyı kesimi için örnek teşkil edecek çalışmalara yer verilmiştir.

Çalışma alanının su ile ilişkisini yeniden kazanması kapsamında, kıyı alanlarının çevre düzenlemesinde kent kimliğine uygun ve kente özellik katacak şekilde yeniden gelişiminin nasıl sağlanacağı araştırılmalıdır. Bunun için uygulanacak yöntem öncelikle kentin okunmasıdır. Kenti “okuma”dan kasıt, kentin tarihinden bugünlere gelene kadar geçirdiği evreler, kentin nüfus yoğunluğu, kültürü, ekonomik durumu, kentte yaşayan halkın sosyal yapısı gibi birçok ölçütün temel alınmasından yola çıkılarak kentin incelenmesidir. Tüm bu incelenen ölçütlerin ışığı altında kentin kimliği, kentin su ile ilişkisi ve kente kattığı özelliklerin neler olduğu ortaya çıkarılacaktır.

Su insanlığın var olmasından bu yana daima insanın hayatını kolaylaştıran temel bir unsur olarak, savunmadan, ulaştırmaya, ticaretten, sanayiye kadar birçok önemli görevler üstlenmiştir. Suyun varlığı suya dayalı yerleşmelerin kültürünün varlığının oluşum ve gelişiminde de önemli bir rol üstlenmiştir. Su kıyısındaki yerleşimlerin dünyanın her yerinde ve her zamanda farklı bir niteliği olmuştur. Su kültürünün, suyla gelen yeniliklerin, su ile ulaşımın, taşımacılığın ve diğer olanakların kentlere ve insanlara katkısı yadsınamaz (Köksal, 2001). Su var olduğu yerleşmelere daima farklı bir ambiyans katar. Öyle ki bu ambiyans, su kenarı kullanımları eskise, işlevini yitirse ve üstlendiği işlevlerini yerine getiremese bile kenti ve/veya kentin o bölgesini

diğerlerinden farklı kılar. “Su” kent için daima bir cazibe unsurudur. Hem insanı hem ilgiyi hem de kapitali çeken bir gücü vardır.

“Su ile karanın ortak yüzeyi olan kıyılar ise, insan eylemleri için çok elverişli bir ortam oluşturmaktadır. Hem kara hem de denizin kullanışıyla birçok faaliyete dönük bir kaynak olan kıyı, her iki yanında yer alan hem su, hem de karaya yönelik eylemler dizgesine sahne olmaktadır... Tarihsel süreç içinde su ve kıyı mekânları çeşitli işlevler ile ön plana çıkmışlardır. Sanayileşmeden önce tarım toplumları için kıyı mekânları tarımsal üretim için kullanılacak verimli topraklar anlamına gelirken, sanayileşme ile birlikte bu alanlar hammadde ve ürün taşımacılığı için bir odak niteliği taşıyan ve pazara ulaşım için hayati önem taşıyan limanlar ve alt işlevleriyle değerlendirilmişlerdir. Günümüzde ise kentsel kıyı mekânları sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçiş sürecindeki mekânsal değişimlerin gözlemlendiği alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentleşmenin hızlanması, sanayinin kent özekleri dışında da kuruluş yeri aramaya başlaması, halkın dinlenme ve gezinme alışkanlıklarındaki değişimler, turizm ve ulaşım gereksinimleri, ikincil ve dinlence konutu edinme eğilimlerinin güçlenmesi ve özellikle metropoliten alanların yoğun kullanımları içinde rekreasyon gerekliliğinin artması kıyılara olan istemi kıyı alanlarının değişimini zorunlu kılmıştır. Bununla birlikte bütün bu ihtiyaçları karşılamaya yönelik arzlar, kentsel kıyı alanlarının kullanımını yoğunlaştırmıştır... Kıyı görsel bir mekân olarak ele alındığında ise; denizde ufuk çizgisi, karada siluet çizgisine dayanan ve üçüncü boyutta havada ve sualtında tamamlanan bir bütündür. Bu bütünün en yoğun olarak algılanan özelliklerinden biri açıklık duygusudur. Açıklığın sağladığı fiziksel ve görsel boyut, özgürlük ve rahatlama hissi vererek insanları psikolojik açıdan dengeli ve sağlıklı hale getirir. Bu nedenle kıyı, çizgi veya yüzey değil, üç boyutlu ve içinde barındırdığı ekolojik sistemlerin yaşam döngüsüyle dördüncü boyutu da kazanan bir mekandır (Alkay,1995)... Kıyıların sahip olduğu önemli potansiyeller, her dönemde hem toplum, hem yabancı turistler ve tüccarlar için bir çekim kaynağı olmuş ve yaşamsal fonksiyonlarla donatılmış olan çok zengin aktivitelere sahip kıyılar, her dönemde güçlü ilişki içinde oldukları kentte, önemli bir gelişim unsuru olmuştur. Bu noktada kıyı mekânları özellikle ekolojik, ekonomik ve sosyal açıdan kentlerin gelişim süreci içinde önemli bir rol üstlenmektedir” (Yerliyurt, B. 2008).

Günümüz kentleri, farklı siyasetlerin ete kemiğe büründüğü, mekân, insan, zaman, kimlik, kültür, imge ve göstergelerin kaotik ve çatışkan biraradalık sergilediği, oldukça heterojen ve kozmopolit alanlardır. Üzerinde yaşayan insanlar için yer/mekân olmanın ötesinde toplumsal/politik aidiyetlere, farklı yaşam deneyimlerine, kimliksel ve kültürel çoğulculuğa, yeni bakış ve düşünsel formlara karşılık gelirler. Bu yönleriyle, toplumsal gruplaşmalar, kültürel çeşitlilik, çoklu kimlikler, farklı sosyaliteler ve yaşam stillerinin köken bulduğu verimli bir havzadırlar.

Modern kentler; kırsal/kentsel, geleneksel/modern, bireysel/kolektif, eril/dişiil vb. karşıt temalar üzerinden, melez kültürel figürler ve yeni/ayrıkı ya da bütünleşik alt kültür formlarına açıklık gösterirler. Heterojen ve kozmopolit yanlarıyla, bir yandan, farklı kurumsal ağların ortaya çıkmasına olanak tanırırlar, diğeryandan, gündelik yaşam kültürünü parçalı, atomik, ayrıkı ve de eklektik bir yapıya kavuştururlar... Kuruluşundan bu yana sürekli etkileşim içinde olan kent ve kıyısı arasındaki ilişki, çeşitli dinamiklerin etkisiyle süreç içinde çeşitlenmiş zaman zaman kesintiye uğramış, özellikle sanayileşme süreciyle kopmuştur. Gelişen teknoloji ve yeni ekonomik politikalarla birlikte, sanayinin kıyı bölgelerinden desantralizasyonu, yeni sorunlarla birlikte kopan kent-kıyı ilişkilerinin onarımı için fırsat yarattı. Bu nedenle kentsel kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesinde kent-kıyı ilişkisi bir çıkış noktası olarak ele alınmıştır (Kılıç,1999).

Kentsel kıyıların yeniden canlandırılması için birçok fırsat mevcuttur. Bu fırsatlar:

- kıyı alanında suyun varlığı, rekreasyon, eğlence ve kültürel aktiviteler için oldukça ideal olması,
- eski liman alanlarının kent merkezine yakınlığından dolayı toplu taşıma sistemine kolay erişim sağlanması,
- liman alanlarının terk edilmesiyle ortaya çıkan boş araziler yenileme maliyetini düşürmesi,
- tarihi kentin bir parçası olan iskeleler ve boş yapıların varlığı kıyı alanında yeni yapılaşmayı yönlendirmesidir.

“Bugüne geline nokta kentler için kıyı alanları; kamusal eğence alanları, suya ve kıyıya görsel ve fiziksel kamusal erişimin sağlandığı; çalışma, yaşama ve oyun alanı gibi birden çok amaca hizmet eden ve ekonomik sosyal ve kültürel açıdan yaşam kalitesine katkıda bulunan alanlardır... Kentsel kıyı alanlarının önemi artarken, bu alanlarda kullanımlar giderek yoğunlaşmakta ve bu alanlara olan talep ve özellikle iki sektör arasında turizm ve ticaret sektörleri arasındaki rekabet gittikçe artmaktadır. Ekonominin küreselleşmesi ile birlikte uluslar arası ticaretin artması, denizlerarası yk ve kargo taşımacılığının ve buna bağlı olarak liman faaliyetlerinin artmasına neden olmuştur... Aynı zamanda, gelişen ticaret, turizm sektörünün gelişimini sağlayacak ekonomik büyümeye neden olmuştur. Kentsel kıyı alanları turizmin gelişimine hizmet etmiştir. Eski limanlar, turizm gelişimi için çok önemli noktalardır (Rafferty&Holst, 2004)... Turizm sektörünün kentsel kıyı alanında gelişim göstermesiyle kentsel imaj kontrol altına alınmaktadır (Rafferty&Holst, 2004). Ticaretin uluslar arası düzeye taşınmasıyla birlikte değişen teknolojiler merkezi iş alanının fonksiyonlarında yeniliklere yol açmıştır. Daha fazla ofis alanına ihtiyaç duyulması, merkezi iş alanının metropoliten alan içinde yayılmasını sağlamıştır. Merkezi iş alanında yoğunluk gösteren nüfusun boş zamanlarını değerlendirmek için kentsel kıyıların kullanımının sağlanması, kıyı alanlarının yeniden canlanmasına katkıda bulunmaktadır. Kentsel kıyı alanlarına önem kazandıran yeni gelişen trendler iletişim, seyahat, ekonomi ve turizmin küreselleşmesini kapsamaktadır (Millspaugh, 2001)... Artık kullanılmayan ve şehir dışına taşınarak modern teknolojilerle donatılıp yeniden yapılandırılan ya da tamamen kapatılan liman ve tersaneler işlevsiz ve yeni kullanımlara açık hale gelmişlerdir. Bu durumla karşılaşılan her kentte byleyi önemli bölgelerin tekrar kullanımı gündeme gelmektedir” (Akköse, A. C. 2007). Kıyı, tarihi bir dokuya sahip olduğundan, koruma ve yenileme kavramlarını gündeme gelmektedir ve bu kavramlar analiz metotlarını etkilemektedir.

Kentsel koruma, kentsel yenilemenin bünyesinde barındırdığı ve aralarında sıkı bir ilişkinin var olduğu önemli bir dinamiktir. Yenileme daha geniş bir anlatımla, “bir kent parçasının ya da bir yapının belirli bölümlerini, tekniğine uygun şekilde yenileştirerek koruma” olarak tanımlanmaktadır (Hasol, 1998). Dilimize İngilizce ‘urban regeneration’ ya da ‘urban renewal’ kavramının Türkçe karşılığı olan ‘kentsel yenileme- kent yenileme’ adı ile geçen bu kavram; 1980’lerden sonra, ülkelerin plânlama çalışmaları içine girmeye başlayan ve kentsel plânlama çalışmalarında, problemli alanların düzenlenmesine yönelik olarak ortaya çıkan, toplumun ekonomik, sosyal ve çevresel koşullarının iyileştirilmesini ve geliştirilmesini amaçlayan bir olgudur (Erden, 2003).

Kentsel yenileme, “zaman içinde eskimiş ve yıpranmış kent dokularının, günün sosyal ve ekonomik şartlarına uygun olarak değiştirilmesi veya yenilenmesini sağlayan süreç”tir (Atalık ve diğ., 1985). Diğer bir anlatında ise kentsel yenileme, “kamu girişimi ya da yardımıyla, yoksul komşuluklarının temizlenmesi, yapıların iyileştirilmesi, korunması, daha iyi barınma koşulları, tecim ve işleyim olanakları, kamu yapıları sağlanması amacıyla yerel tasar ve izlenceler uyarınca, kentleri ve kent özeklerinin tümünü ya da bir bölümünü, günün değişen koşullarına daha iyi yanıt verebilecek duruma getirmek” şeklinde ifade edilmekte (Keleş, 1998) ve bu ifadeyle, yenileme uygulamalarında kamunun önemli rolü de vurgulanmaktadır.

Kentsel yenileme çalışmaları; yenileme çalışması yapılması düşünülen kent parçalarındaki ekonomiyi düzeltmesi ve hem ekonomik hem de sosyo-kültürel açıdan çöküntü içine girmiş olan bu alanları, kentle bütünleştirmesi bakımından büyük önem taşımaktadır. Yenileme çalışmalarındaki esas amaç; ekonomik, fiziksel ve sosyo-kültürel açıdan çöküntü içine girmiş ve kentten kopuk halde bulunan kent parçalarını tekrar kente kazandırmaktır (Kubat ve Özden, 2003).

Couch’a (2000) göre, kentsel yenileme olgusu; her kenti, kendi fiziksel yapısı içinde sosyal ve ekonomik çerçevelerini göz önüne alarak incelemektedir. Çünkü her kentin kendine has olan fizikî ve sosyal çevresi ile ekonomik şartları söz konusudur. Yani kentsel yenileme; kentsel mekânların yeniden oluşturulması ve canlandırılmasının yanı sıra, bu ortamların sürekliliğini sağlayan temel misyonları da taşıması bakımından büyük önem taşımaktadır (Erden’den, 2003).

Kentsel yenilemenin amacı, kent için önem arz eden, ancak çeşitli nedenlerle çöküntüye uğramış, köhnemiş, eskimiş, bozulmuş ya da bu süreçlerin henüz yaşanmakta olduğu kent parçalarının yeniden hayata döndürülmesidir. Bu dönüşüm, kentin kültürel mirasını ve kimliğini koruma ve yaşatma zorunluluğunun yanı sıra mevcut kaynakların kullanımının getireceği ekonomik kazançlarla da ilgilidir. Avrupa ve Amerika'daki kentsel yenileme uygulamalarına bakıldığında, bu uygulamaların daha çok kent merkezlerinde, köhneleşmiş ya da terk edilmiş depolama ve sanayi bölgelerinde ya da artık kullanılmayan tersane, liman, dok alanı gibi kıyı yapılaşmalarında yer aldığı görülmektedir.

Mevcut dokunun doluluk ve boşluk oranlarının değerlendirilerek yenilenmesi, mevcut ve yeni yapılacak yapılara ilişkin kararların alınması, korunacak yapılara ilişkin koruma kriterlerinin saptanması, ulaşım ağının gözden geçirilmesi, alanın yeniden işlevlendirilmesi, sosyal profile ilişkin politikaların belirlenmesi gibi son derece önemli ve kapsamlı hedefleri olan bir uygulamadır.

Kentleri anlamak için mekânsal biçimlerin oluşturulması ve dönüştürülmesine ilişkin mekanizmaları kavramak önemlidir. Kente, içinde toplumsal süreçle mekânsal biçimlerin sürekli etkileşim halinde olduğu bir sistem olarak bakmak mantıklı olacaktır. Bu etkileşim kent kurgusunun zaman içerisindeki değişimini de içermektedir. Mumford'un da değindiği gibi; doğal mekânı dönüştürmek ve inşa etmek yaratılmış çevrenin ve sosyal formların katmanlarıdır; bunların tümü kentsel çevreyi oluştururlar. Bu sebeple kent sosyal ve mekânsal bir olgudur ve görülebilir zamansal bir boyuta sahiptir, zamanın bir ürünüdür (Mumford, 1940).

Dönüşüm aynı zamanda, zaman içinde değişiklikleri ve dolayısıyla herhangi bir şehrin gelişim tarihinin önemini anlamayı ve kabul etmeyi de beraberinde getirir. Günümüzün kentsel dokusu, birbirini takip eden nesiller boyu yerleşimcilerin hem fiziksel yapıda hem de politik, ekonomik ve sosyal kurumlarda izlerini bırakmasının bir sonucudur. Bu nedenle, bugünü anlamak için şehir büyümesi ve gelişiminin geçmişte izlediği yol hakkında biraz düşünmek gerekir. İnsanlık tarihiyle özdeşleştiğine göre, şehir birkaç dönüşüm geçirmiştir.

Analizin gelişimi, modern dünyanın ortaya çıkışı ve bu dünyanın yorumu ve anlayışının gelişmesi ile yakın ilişkidir. Araştırma ve analizler, kentsel gelişim ve değişimin bağlam ve ihtimalleri ile biçimlenen kentsel deneyimin çeşitliliğini yansıtan yazılara kaydı. Thorns (2004), analizdeki değişimi şöyle özetlemektedir:

“Şehir üzerine yazan ilk yazarlar, kentsel büyümeyi ve şehir hayatının taşra ve kırsal yaşam tiplerinin sınıflamasını yaratan ‘karşıt’ teorisinin güçlü geleneği, Teonnie (1956) ve Durkheim (1960) gibi yazarlarla, bu geleneğin parçası olarak ortaya çıktı. Kişisel olmayan, büyük ölçekli, heterojen bir şehir âleminde ziyade, sık sık ‘kaybettiğimiz dünya’, küçük ölçekli kırsal âlem, kişisel toplum için duyulan nostaljiyi yansıtan kentsel yaşam fikirleri sundular. 1920’li yıllarda, Amerika’da Chicago, ekolojik benzerlikler, Darwinci rekabetçilik ve piyasa ekonomileriyle biçimlenen alternatif bir kentsel analiz geleneğinin merkezi oldu. Şehir, birbiri ardına gelen güç dalgalarına maruz kalıyordu ve bu olay, egemen süreçlerin birbirinin takipçisi olduğu görüşüne yol açtı. Daha sonra Chicago’da yazan Wirth (1983), kentleşme konusunu bir hayat şekli olarak ele aldı ve bunu boyuttaki değişimler, yoğunluk ve şehrin heterojenitesinin bir sonucu olarak gördü. Bu süreçler ortaklaşa, kentsel yaşama daha çok karmaşıklık ve ölçek ekledi ve sosyal ilişkileri yakın bilgi ve samimiyete dayalı ilişkiden başlayıp kişisel olmayan ve biçimsel tabiatlı ilişkilere kadar değiştirdi... 1970’lere kadar, ‘ekolojik model’ yaklaşım yönünden eksik görüldüğünden sürekli saldırıya maruz kaldı ve 1970’lerde kentsel yönetimselliği temsil eden Weberian ve Marksist teoriden etkilenen yeni analiz şekilleri ortaya çıktı (Pickvance 1976, Castells 1977a, Harloe 1977, Pahl 1977, Saunders 1981). Daha önceki teorilerin birçoğu ‘ideolojik’ olduğundan reddedilmişti ve odak sürecin biyolojik benzeri mecazlarından kentsel sistemin güç, politik süreç ve ekonomik belirleyicilerinin analizine kaydı. Aynı zamanda, bu yapısal odakla sosyal hareketler arasında aktörlük rolünün gittikçe daha çok tanınması birleşti. Bu başlangıçta,, sınıfa dayalı hareketlerde ön plana çıkarılıyordu. Ancak şehir şekli ve yönü üstünde devrim ve mücadelenin temeli olan cinsiyet ve ırkın önemini anlamak için genişletildi... 1980 ve 1990’lı yıllarda, küresel ve yerel değişimlerin analizi yeniden önem kazandı. Bunun sonucunda, ekonomik yeniden yapılanma ve de-endüstriyalizasyon ve bunun aşağı yukarı şehrin mekânsal ve sosyal yapısına getirdiği değişiklikler araştırıldı (Smith 1980). Bir süre için, neo-Marksist düzen ekolü sermaye birikimi şekillerini ve sosyal düzenin tabiatını araştırarak kentsel

araştırma için düzenlemenin çoğunu sağladı. Sonuç olarak bunlar, büyük oranda ‘Fordizm’den post-Fordizm’e geçiş açısından yazıldı ve kentsel istihdam ve işsizliği ve kentsel iş gücünün değişen profilini tanımladı (Massey 1984, Bluestone and Harrison 1986). Daha sonra 1980’lerde, şehir şekli ve biçimine en önemli etki olarak üretimden ziyade tüketimin rolüne daha fazla önem verilmeye başladı. Daha post-modernist-etkilenen analizleri kabul ettikçe, yakınlaşma yerine çeşitlilik, kentsel araştırmaya egemen konu oldu (Soja 1989, Johnson 1994a, Watson ve Gibson 1995). Amerikan postmodernist analizlerin çoğunun odağı Chicago ve New York yerine, şimdi tam bir postmodern şehir olarak görülen Los Angeles olmaktadır (Dear 2000)”.

Lynch, “Site Planning” isimli kitabında “Alan Analizi” hakkında şunları söylemektedir:

“Alan analizi kişisel bir keşif ile başlar, bu keşif mekânın temel karakterinin anlaşılmasına izin verir ve planlayıcının mekânın özelliklerine aşına olmasına olanak sağlar. Daha sonra, planlayıcı, bu özellikleri ustalıkla kullanırken, bunların resimlerini aklına getirir. Analiz, verilerin daha sistematik şekilde toplanmasına doğru yol alır, veri toplama işlemi bazı standart listeleri izler fakat bu listeler güvenilir değildir. Topografik temel haritası gibi kesin bilgiler her zaman gereklidir. Diğer veriler belirli mekânlara özeldir. Bazı bilgilerin önce, bazılarının ise daha sonra toplanması daha iyidir. Verilerin dizayn üzerinde önemli bir etkisi olmadığı sürece bu verilerin toplanması gerekmez. Dizayn ilerledikçe yeni ve tahmin edilmeyen bilgilere ihtiyaç duyulacaktır. Tasarımcı kendi analizleri yoluyla, planını yönlendirmesi için modeller ve esas niteliklerin yanı sıra basit bir şekilde dikkate alması gereken gerçekleri arar. Grafik bir özetle bitirir, bu özet, mekânın ana karakterini ve öngörülen müdahaleye nasıl yanıt vereceğini gösterir... Gelecekteki kullanıcıların ayrılması, bilinmemesi, geçici, karmaşık veya çelişkili olması durumunda, dolaylı çalışma yöntemleri kullanılmalıdır. Gereklilikler, gitgide yoğunlaşan literatürden alınabilir. Benzer mekânların işlevselliği de araştırılabilir. Başkasının yerini kullanan kullanıcılar analiz edilebilir veya temsili ortamlar tartışmaya sunabilir. Ancak, insanlar kendi amaçlarının veya problemlerin farkında olmayabilirler veya farklı koşullar altında nasıl hareket edeceklerini kestiremeyebilirler. Davranışsal çalışmalar, diğer insanları kontrol etmek amacıyla kötüye kullanılabilir. İnsanların kendi fiziksel çevrelerini nasıl kullandıkları yeni bir

araştırma alanıdır. Alan tasarımcısı bu alanın yöntemlerini bilmelidir ve bunları kullanabilmelidir... Alanı ilgilendiren bütün faktörler incelenir. Toprağın durumu, yüzeyin formu, yaşam alanları, strüktür, ışık ve hava ile çevrelenme, o yere at insanların kültürleri, gelenekleri tasarımı etkileyen etmenlerdir. Bu çalışmalar çeşitli şekillerde yapılabilir. İlk olarak arazi amaçsız incelenmelidir yani oraya ne inşa edileceğini, oranın programını unutup arazinin kendisine bakılır ve yakalanılan özellikler tasarım için ipucu olur. Daha sonra arazinin tarihi geçmişı araştırılır. Orada yaşayan insanların neler hissettiğı, oraya nasıl bir karakteristik özellik verdikleri ve oradan ne bekledikleri keşfedilir. Son olarak ise arazinin ekolojik sistemi, yaşayan insanların nasıl kullandığı da düşünölüp önemli noktalar yakalanır. Arazinin tarihini, ekolojisini ve bıraktığı imajı anlama tasarım için yararlı olur” (Lynch, K. 1984).

3.1. Galata Kıyı Kesimi



Şekil 3.1 Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi (İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, 2007)

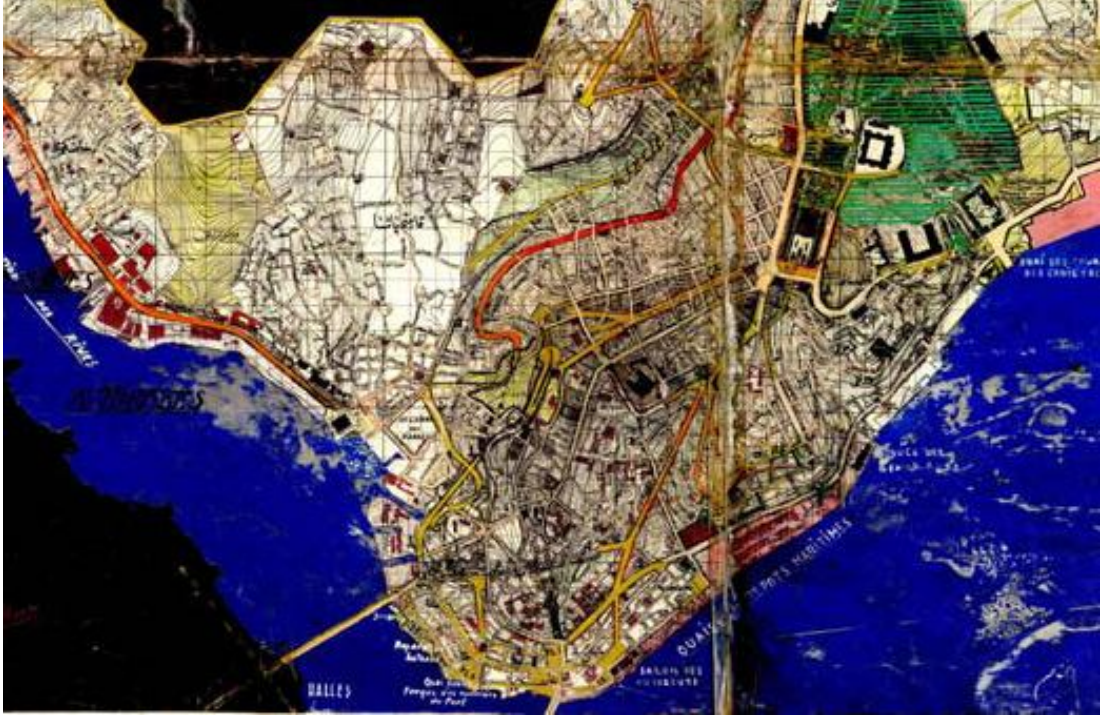
Araştırma alanı içersinde yer alan Galata, Tarihi Yarımada'nın karşı kıyısında yer almaktadır. Tarih boyunca, kıyıda olma durumu bu alanın kimliğini belirlemiştir. Proje alanı, Taşkızak Tersanesi'nin Hasköy yönü ile başlayıp, İstanbul Modern'in Kabataş yönüne doğru uzayan kıyı bandı üzerindedir. "Galata kıyı kesiminde bulunan Tersaneler, kullanıcı müdahaleleri, kontrolsüz değişiklikler ve hızlı bir bozulma sürecine rağmen 20. yüzyılın sonlarına kadar genel karakterini yitirmeden işlevini sürdürmüştür. Ancak 1993'de başlayan kapatma, özel sektöre devretme gibi politikalarla karşı karşıya kalması sonucu, 5,5 asırlık sürekliliği tehlikeye girmiştir. 1995 yılı mart ayında Haliç tersane bölgesi, İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından sit alanı ilan edilmiştir" (Köksal, 2001). Karaköy-Salıpazarı liman bölgesi de dünyadaki diğer örneklerde olduğu gibi zamanın gereksinimlerine, değişen kent dokusuna ve ihtiyaçlarına karşılık verebilecek şekilde değişime uğrayamamış ve kullanma potansiyeli düşük, verimsiz bir bölge halini almıştır. Kıyı şeridi, içerdği potansiyele uygun olarak

değerlendirilmemiş ve bölgedeki tarihi yapılar yanlış kullanımlar sonucu gerektiği öneme sahip olamamış, arada sıkışmış bir yapı dokusu halini almışlardır. Perşembe pazarı bölgesi ise bağladığı kentsel noktaların gücü, kamusal hafızdaki yeri ve çok programlı-zamanlı yapısıyla İstanbul'un en önemli çekim alanlarından biri olma potansiyeline sahipken gecekondulaşmış, çöküntü alanı haline gelmiştir. Kentin denizle arasında bir sınır olan sahil yolunun üzerinde, en önemli çekim alanlarından biri olan Taksim ve Beyoğlu'ndan gelen tünel ile diğer ara sokakların sahil yolu ile kesiştikleri alanda, başka bir deyişle deniz ile kara arasındaki ilişkiyi kurmasına aday aynı zamanda vapur, tekne, tramvay, otobüs, otomobil, taksi gibi birçok farklı ağa ait taşıma araçlarının duraklarının bulunduğu bir aralıktır. Alan eskiye ait, izlerden de gücünü alıyor olmasına karşın, var olan değerler görülmemektedir.



Şekil 3.2 Galata Hava Fotoğrafı (Ali Konyalı, 2006)

Kırdar'ın tek partili dönemden çok partili döneme geçişte İstanbul valiliği ve belediye başkanlığı yaptığı ve ilk iş olarak İstanbul için Prost'un hazırlamış olduğu imar planını uygulamaya soktuğu bilinmektedir. Bu plan çerçevesinde yeni yollar açılmış, var olanları onartmış ve altyapı hizmetlerini düzenlemiştir. Onun döneminde Galata ve Beyoğlu'na yansıyan imar hareketleri, Açık Hava Tiyatrosu'nun inşası, Opera Binası'nın (ilk planlanan Atatürk Kültür Merkezi) yapımına başlanması, İnönü Stadyumu'nun açılışı, Taksim Kışlası'nın istimlak edilerek Taksim Meydanı ve İnönü Gezisi'nin düzenlenmesi olmuştur. 1939 yılında Unkapanı-Azapkapı arasında Atatürk Köprüsü hizmete girmiş; aynı dönemde Tozkoparan ve Ayazpaşa-Taksim caddeleri trafiğe açılmıştır.

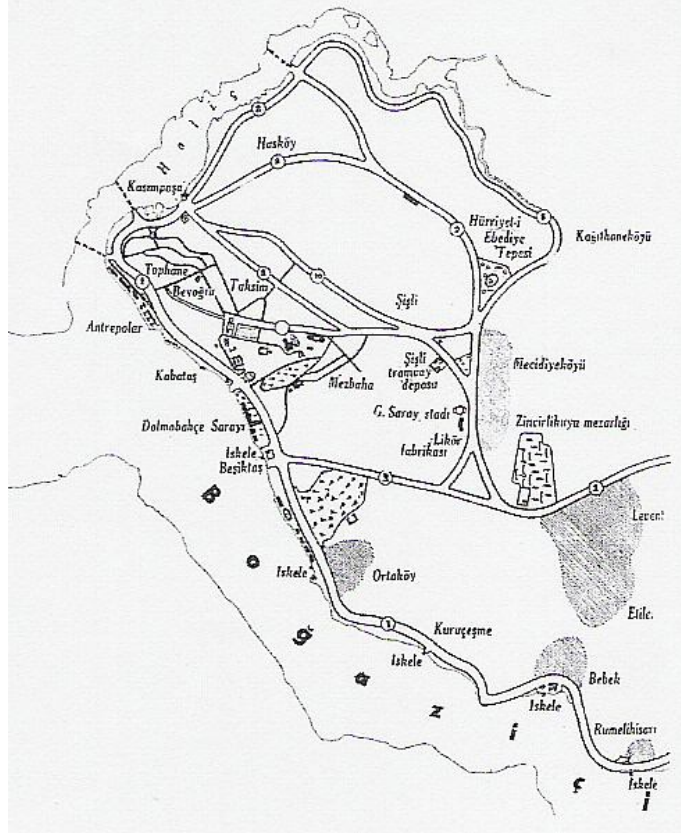


Şekil 3.3 Prost'un Haliç'in sol yakası ile ilgili hazırladığı plandan detay
(Atatürk Kütüphanesi Harita Arşivi)

Bayar-Menderes döneminde (1950–1960), Karaköy-Azapkapı yolu, Kemeraltı caddesi ve Tophane’den Dolmabahçe’ye uzanan yolun genişletilme çalışmaları sırasında birçok tarihi değere sahip bina sorumsuzca yok edilmiştir. Karaköy meydanındaki D’Aranco’nun Karaköy Mescidi, Surp Hisus Pırğıç Kilisesi’nin bir kısmı, Hagios Nicolaos Kilisesi, St. Benoit Koleji’nin Gotik duvar ve bahçe kapısı, Galata’nın eski Ermeni kilisesi, Surp Krikor Lusavoriç, iki hamam, Karabaş Tekkesi, Tophane Kışlaları ve Galata tahkimatından kalan bir burç yıktırılmıştır. Karaköy Meydanı ile Kemeraltı Caddesi’nin genişletilmesi ve Kemeraltı Caddesi’nden Yolcu Salonu’na inen Maliye Caddesi’nin açılması sırasında Galata’da büyük ölçüde yıkımlar yaşanmış, çok sayıda tarihi binanın yanı sıra bazı dar sokakların tümü ortadan kalkarak semtin karakteri 100 yıl öncesi ile kıyaslanamayacak kadar değişmiştir. “1950’li yıllardan itibaren yapılan istimlâklerle genişleyerek, İstanbul’un en çirkin meydanlarından biri haline gelen Karaköy Meydanı ve buradan Beyoğlu’na doğru yükselen Yüksek Kaldırım Caddesi eski Galata’yı iyice ikiye ayırır duruma gelmiştir. Bir tarafta Azapkapı, Perşembe Pazarı, Arap Camisi, Kuledibi, Bankalar Caddesi, Tünel’in Karaköy çıkışı, diğer tarafta ise; Karaköy’den Tophane yönüne giden bölüm kalmaktadır” (Türker, O. 2000). 1958–1960 yılları arasında yol genişletme çalışmaları sonucunda tarihi çevrenin büyük ölçüde zarar gördüğü bilinmektedir.

1940-1950’lerin Beyoğlu’sunun değişmeye başlayan kimliği iki yönde ortaya çıkmıştır. Birincisi, karaborsa zengini dalgasının II. Dünya Savaşı’ndan sonra yaygın bir şekilde semti kaplaması olmuştur. İkinci değişim, yavaş yavaş hızlanan insan akışının eski nüfus dokusunu bozmaya başlamasıyla ortaya çıkmıştır.

“Cumhuriyet döneminde değişen siyasi coğrafya, etnik nüfus yapısı, yabancıların Türkiye’de her işi yapmalarını kısıtlayan ve ithalatı frenleyen yasalar, alkollü içki tekeli, kabotaj hakkı gibi yeni kavramların yanı sıra zaman içinde demiryolu, karayolu ve havayolu ulaşımının ön plana çıkması gibi gelişmeler Galata’nın eski önemini yitirmesine sebep olmuştur. Buradaki mumcular, varilciler ve içki imalatçıları da artık tarihe karışan meslekler arasına girmiştir” (Türker, O. 2000).



Şekil 3.4 1950 tarihli Beyoğlu Bölgesi Ulaşım Haritası (Genim, S., 2004)

“1839 Tanzimat ve 1856 Islahat fermanlarının gayri müslimlere sağladığı eşitlik ve Levantenler’in zamanla kazandıkları haklar ve ayrıcalıklarla Galata dünya ticaretinde adı geçen bir yer haline gelmiştir. Buradaki geleneksel denizci ve esnaf yerleşimine paralel olarak büyük ticarethaneler, bankalar, sigorta şirketleri, gemi acentaları sayesinde gayri müslim bir orta sınıf da oluşmuştur” (Türker, O. 2000). Ancak 1942 yılında savaşın getirdiği ekonomik sıkıntıları aşmak amacıyla konan Varlık Vergisi sonucu azınlıklar, tüm malvarlıklarını satarak ülkeyi terk etmişlerdir. 1955 sonbaharında ise, 6-7 Eylül gecesi birkaç saat içinde yaşanmış olan geniş çaplı tahrip olayları, bu dönemin bitiş noktası olacaktır. Hiçbir devlet güvencesinin kalmadığı o gece yaşanan tecrübe ile Beyoğlu’nun eski sakinleri olan azınlıklar, şehirden ve ülkeden ayrılmaya başlayacaklardır. Onların yerlerine savaş ekonomisinin zengin ettiği varlıklı kesim eğlence için, Anadolu’dan iş aramak amacıyla İstanbul’a göç eden fakir kesim ise sahipsiz kalan binalara yerleşmek için Galata ve Beyoğlu’nu mesken tutacaklardır.

“Yaya ve taşıt trafiğinin daha da artmasıyla Karaköy Meydanı, 1964’te yeni bir imar dönemi daha geçirir. Bu kez, 60 kolon üstüne oturan, iki dönümlük alanı kapsayan, içerisinde 23 dükkânın bulunduğu, yayalara mahsus bir alt geçit yapılır ve meydan daimi trafik akımına açılır. Geçidin Necati Bey Caddesi’ne, Tünel’e ve Galata Köprüsü’nün iki ayrı yönüne çıkışları bulunmaktadır... 1974’te inşa edilen katlı otopark, Karaköy Meydanı’nı doğal otopark olmaktan kurtarır. 1912 tarihli Galata Köprüsü dubalarının artık işlevini yerine getirememesi nedeniyle, 1986’da hemen yanına yeni bir köprünün inşa edilmesine başlanır. Yeni köprü, 1992’de faaliyete geçirilir. Köprü ile birlikte Eminönü ve Karaköy Meydanları ve 1964 tarihli Karaköy Alt Geçidi’nin çıkış kapıları da yeniden düzenlenir... Karaköy Meydanı’nın deniz ve kara ulaşımı ile İstanbul’un ticaret hayatına birkaç asırdır hizmet verdiği, çevresinde kurulan ve bugün de halen mevcut olan bankalardan, ticari kuruluşlardan, liman ve gümrük depolarından anlaşılmaktadır. Söz konusu işyerleri, XIX. yüzyılın ikinci yarısında başlayan kapitalist ilişkilerin ve batılılaşmanın ürünü olarak ortaya çıkmış, çoğu yabancı mimarların eserleri olan yapılardır... Günümüzde Karaköy’de, yaya geçidinin kuzeybatı çıkışında yer alan Tünel’in Karaköy kapısı; köprünün doğusunda Kadıköy vapurları iskelesi, biraz ilerisinde Karaköy Deniz Otobüsleri İskelesi, Denizcilik Bankası binası, yolcu salonu vardır. Karaköy Palas, Abed Han, Minerva Hanı, eski Şirket-i Hayriye binası olan Denizcilik Bankası binası, çevrenin önemli sivil mimari örnekleridir... Galata Köprüsü’nün yapıldığı dönemlerden itibaren Karaköy Meydanı’nın önemi ve trafiği artar, fakat hala dar yolların kesiştiği bir kavşak olmaktan öteye gidemez. 1864’te Altıncı Daire-i Belediye tarafından yıkılan 2800 m. Uzunluğundaki Galata Surları, Galata ve Karaköy civarında 9000m² alanın açılmasına imkân verir. Karaköy Meydanı da bu alanın açılmasından fiziki olarak etkilenir ve genişler” (Yenen, M. 1994).

Dalan yönetiminde (1984–1989) Beyoğlu ve civarını etkileyen bir başka girişimin inşaatı olduğu bilinmektedir (Park Otel, Gök kafes, İstanbul Sergi Sarayı, vb.). Sözen devrinde ise, raylı sistemle toplu taşımacılığın nostaljik yaklaşımı olan tramvay, Tünel-Taksim hattında eski vagonlarıyla hizmete konmuştur. Anıtlar Kurulu’nun 7 Temmuz 1993 gün ve 4720 sayılı kararıyla Galata ve Beyoğlu “Kentsel Sit Alanı” ilan edilerek sınırları belirtilmiştir. Böylece bölge dâhilinde yapılacak her türlü inşaat, tadilat ve tamirat için kurulun izni şart olmaktadır.



Şekil 3.5 Raymond'un 1919 tarihli haritasından detay
(Atatürk Kütüphanesi Harita Arşivi)

“Galata, Cumhuriyet ile beraber – özellikle 1950’lerden itibaren – radikal bir değişim yaşadı. Ceneviz döneminden beri ilk defa çoğul kimliğini kaybederek homojen bir etnik yapıya kavuştu. Hızlı şehirleşmenin sonucu olarak başlıca yapılarını ve dokusunu kaybetti. Deniz ticaret ve trafiğinin önem kaybetmesi ve bankacılık sektörünün Levent – Maslak bölgesine göçüyle, işlevsel kimliğini de kaybetti.

29 Ekim 1923 tarihinde Cumhuriyet ilan edilmesiyle, Ankara’nın başkent olmasıyla, Doğu Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluklarının başkenti olan İstanbul, yaklaşık binaltıyüz yıldır koruduğu özelliğini yitirir. Eski başkent in çok önemli kurumlarını ve hatta bir dönem parlamentosunu bile sınırları içinde barındıran Beyoğlu, yabancı elçiliklerin Ankara’ya taşınmasından sonra ülkenin siyasal sahnesinde arka plana itilir.

Bertrand Bareilles 20. yüzyılın başında gözlemlediği Pera için şöyle diyor: “Pera yaşamının dinginliğine yeniden kavuşmak için, ana caddenin sağından solundan oldukça normal bir şekilde başlayıp hızla merdivenlere dönüşen sokaklardan birine dalmak yeterlidir. Bunların bazıları Tophane’ye, diğerleri de mide bulandırıcı Kasımpaşa deresine gider. Kenarlarında kırmızı tuğladan yapılmış, ama pembe ya da uçuk mavi renkte badana edilmiş evler sıralanır. Bir örnek olan bu dar ve yüksek

evlerin hepsi kapalı bir balkonla (şahnişin) süslenmiştir; gündelik yorucu işlerini bitiren Levanten ev kadını gelip buraya yastıklara kurulur. Bakışları karşısında bulunan ve sokağın ucuna kadar sıralanan şahnişinleri dolaşır. Yemek odası zemin katta, oturma salonu ise birinci kattadır; boş böbürlenmelerin cirit attığı Pera’da en yoksulların bile mutlaka bir salonu vardır. Ev, aile çamaşırlarının kurutulduğu küçük bir taraçayla sona erer. Hiçbir zaman temizlenmeyen sokak feneri yandığında artık gece olmuş demektir; fenerin ışığı bir zamanlar köpeklerin biriktiği köşeleri daha da karartır. Yazın toz, kışın çamur vardır. Bu evler, Tophane ve Kasımpaşa yamaçlarına yığılmış Türk evlerinin kaosu içinde kaybolur. Kasımpaşa’nın açık lağımı, kentin bu bölümünün çirkefini Haliç’e kadar taşır. Hemen yukarıda Pera’ya varırsınız. Büyük sokak güney ucunda, kulenin altından geçen Yüksek Kaldırım merdivenlerine varır. Santa Lucia calatasını hatırlatan bu yokuşun kenarında adı kötüye çıkmış oteller ve açık saçık resimlerin satıldığı tezgâhlar sıralanır. Solda çamurlu bir gettoya doğru inen karanlık sokaklar vardır. Bu mahallenin özellikleri pislik ve ticari etkinliktir. Yokuşun altında, Karaköy Meydanı’na gelmeden önce, sağa doğru açılan oldukça geniş bir sokakta yabancı kolonilerin postaneleri ve başlıca mali kuruluşlar sıralanır. Semtin bu sokaktan denize kadar uzanan bölümü, yerel zanaatlardan ayakta kalanları ve büyük çaplı Avusturya-Almanya porselen ticaretini barındırır. Gerek bina cephelerindeki lüks, gerekse iş hacmi açısından Galata’nın en önemli ticarethaneleri Avusturya Yahudilerine aittir”... “Sağa doğru açılan sokaklar, ahşap evlerin üst üste yığıldığı yoksul bir mahallede sona erer. Dar sokakçıkların vahşi sessizliği, tozlu pencereleri körleştiren kafesler, şahnişinlerin altından kayıp geçen yayaların azlığı alafranga yaşamın bu sınırdan sona erdiğini ortaya koyar. Orada ne dükkân ne de satıcı görebilirsiniz; ama pembeye boyanmış bir hamam ve birkaç cami vardır; bunların içinde Cenevizlerden kalma çan kulesiyle Arap Cami dikkat çeker”... “Galata’nın iki ucu Türk semtleriyle çevrilmiştir. Bu semtlerde yaşayanlar devlet tersanelerinde ve bir Çerkez ticarethanesinde çalışır. İstanbul, nüfuslarının Müslüman ya da Hıristiyan olmasına göre, çok ilginç zıtlıklar gösteren merkezlere bölünmüştür. Hiçbir yerde, din sayısı kadar cemaat bulunan bu şehirdeki kadar hassas bir bölünme görülmez. Bir iskeleden diğerine geçince yeni bir milletle tanışırınız; ırkların birbirlerine karışmadan yan yana var olduğu izleniminiz her adımda güçlenir”... “Azapkapı’ya çıkan sokağın yanında, Tophane’deki hayranlık uyandıran çeşmenin bir benzeri bulunuyor. Balık hali, hâlâ Ceneviz egemenliği dönemindeki yerinde ve kürekçilerin o güzel görünümü, salaş kulübelerinde kürek

üretilmeye devam ediliyor. Kalafat Yeri'nde kıyıda daracık sokaklardan, basık hanlardan, kule ve sur kalıntılarına yaslanmış harap barakalardan oluşan ilginç ve karmakarışık bir yığın var. Galata'yı İstanbul'a bağlayan köprünün ucundaki Karaköy Meydanı'nın bir köşesinde borsa binası yükseliyor. Burası kesinlikle kentin en canlı yeri. Meydanı sabah akşam dolduran kalabalık, kent ile banliyö arasında gidip gelen vapurların iskelelere boşalttığı insanlarla durmadan artıyor. Pera lüks ticaret merkeziyse, Galata da iş ve mal dolaşımının merkezi. Tophane'ye giden dar kaldırımlardan biri üstünde dursanız bile, Galata'daki karmaşadan kendinizi kurtaramıyorsunuz” (Bareilles, B., 2003).



Şekil 3.6 Mühendis Necib'in 1918 tarihli haritasından detay (Yıldırım, S. Ö., 2008)

19. yüzyılın birinci yarısı, Galata'nın ticari açıdan en yoğun olduğu dönemlerden biridir. Türker, bu durumu şöyle özetlemektedir; “1843’de Boğaz’dan geçen tekne adedi 5985 iken, bu sayı 1862’de 39.199’u bulmuştur. Kara, hava ve demiryollarının olmadığı ve Osmanlı İmparatorluğunun başkenti İstanbul’a uzak ülkelerden gelen her türlü malın sadece deniz yolu ile ulaşabildiği, bir çağda Galata, imparatorluğun dışa açılan en önemli kapısı olmuştur. Akdeniz, Marmara, Ege, Karadeniz ve Tuna’dan gelen gemilerin geçiş noktasında bulunan Galata günden güne kalabalık ve kozmopolit bir görünüm almıştır. Genellikle Rum olan denizcilerin Ege Adaları’ndan taşıdığı şarap ve rakı fıçıları, zeytinyağları ve sabunlar, Çarlık Rusyası’ndan gelen havyar ve buğday, Romanya’dan gelen kereste, Fransa’dan gelen mobilya Galata’nın dar ve karanlık sokaklarındaki hanların ve dükkânların depo ve mahzenlerini tıklım tıklım doldurmuştur.” (Türker, O., 2000)

“Beyoğlu-Galata 19. yüzyılda Avrupa yaşam biçiminin Doğu Akdeniz’deki salaş bir modeli gibiydi. Kâgir binalarıyla, karşıdaki Ahşap İstanbul’da tepeden bakan, sokaklarında farklı giyimde insanların gezindiği, değişik yemeklerin yendiği, farklı biçimde eğlenilen, özgün şivelerle yabancı dillerin konuşulduğu, yabancı kitap ve gazetelerin satıldığı ve Osmanlı aydınının Avrupa’yı gözlediği pencere bu semtti. İstanbul’a uğrayan veya yerleşen yabancı, yaşamını bugünkü Karaköy-Tophane-Galatasaray içindeki bu bölgede geçirirdi... Beyoğlu (Pera) fetihten önce İtalyan Rönesansı’nın Doğu Akdeniz Şubesi gibiydi. Pera Cenevizlilerinin kolonisiydi. Ama kentte Venedikli, Pisalı İtalyanlar da vardı. Cenova daha çok hepsini temsil ve idare eden bir patrondur. Ceneviz parası zecchina değerli bir birim olarak bütün Akdeniz’de kullanımdaydı. Adorno, Daria, Ocase, Botteghe gibi Cenova aristokrasisinden zengin tüccar aileleri burada yaşardı. Pera’ya İtalyan kültürü ilk ve kalıcı damgasını vurdu. Bugün bile bu semtin argosundaki en kalabalık lügatçe İtalyan kalıntısıdır. Ortaçağlardan beri Pera’nın en güzel binaları onlarındı. Cenova podestasının sarayı, Venedik bailosunun konakları iki zarif inci idi. Pera’da İtalyan asıllı büyük aileler ancak 20. yüzyılda ortadan çekildiler” (Ortaylı, İ. 1995). 17-18. yüzyıllarda ise Beyoğlu’nun, Fransa’nın doğudaki ticaret ve diplomasi ağının merkezi haline geldiğini vurgulayan Ortaylı (1995), Beyoğlu (Pera)’nın fetihten önce İtalyan Rönesansı’nın Doğu Akdeniz Şubesi gibi olduğunu belirtmektedir. 19. yy’ın ikinci yarısına dek yazarlar, Beyoğlu’nun bir Avrupa kentinden çok bir Fransız kenti olduğunu yine vurgulamaktadırlar.



Şekil 3.7 19. yüzyılın ikinci yarısında Galata (Çizgen, 1993, s. 163)

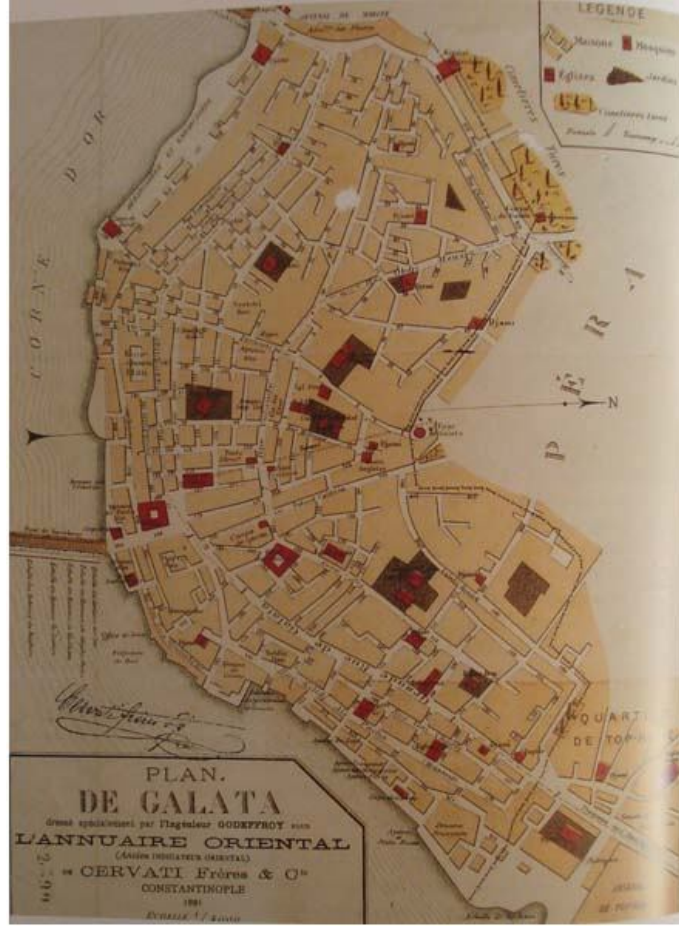
Galata'daki nüfus 19. yüzyılda, hala kısmen 15. yüzyıl surlarının sınırladığı alanda yaşamaktaydı. Sur içindeki nüfus yoğunluğunun yüksek olması nedeniyle, daha 18.yüzyılda Inciciyan'ın da belirttiği gibi, yerleşim deniz surları dışındaki dar şeride taşmış ve bazı noktalarda denizin doldurulmasıyla elde edilen alanlar yapılaşmaya açılmıştır (Çelik, 1998). 19. yüzyıl Galata'sını anlatan E. de Amicis, bu dönemde Galata'nın tamamen değişmiş olduğunu, Cenevizlilerden sadece kalın duvarlar ve kemerlerle desteklenmiş birkaç evle, Voyvoda'nın oturduğu yapıdan başka bir şey kalmadığını yazmaktadır. Eski Galata binaları bölgenin iki önemli aksını açmak amacıyla yıkılmıştır. Bu yollardan biri Beyoğlu'na çıkmakta, diğeri ise Galata'nın bir ucundan diğeri ucuna kadar paralel uzanmaktadır (Amicis, 1981).

İtalyan yazar Edmondo de Amicis 1874 yılında gördüğü Galata'yı "Constantinopoli" isimli kitabında aşağıdaki gibi yorumlamaktadır: "Galata İstanbul'un merkezidir. Hemen bütün sokakları dar ve dolambaçlıdır. Bu sokakların iki yanında meyhaneler, tatlıcılar, berberler, kasaplar, Rum ve Ermeni kahveleri, tüccar yazıhaneleri ve külüstür evler vardır. Sokaklar tıpkı Londra'nın kenar

mahallelerinde olduğu gibi loş, rutubetli ve vıcık vıcık çamurludur. Aceleci kalabalık gün boyunca önüne aniden çıkan hamallara, arabalara, eşeklere, atlı tramvaylara yol vere vere koşup durur. İstanbul'un ticaretinin büyük bir bölümü bu semtte yapılır. Borsa, gümrük, büyük şirket yazıhaneleri, kiliseler, manastırlar, hastaneler buradadır. Sokaklarda sarık ve feslerle gezenlere rastlanmasa insanın şarkta olduğuna inanması zordur. Her köşede Fransızca ve İtalyanca konuşulur. Bunun yanında Türkçe, Rumca ve Ermenice bağrışmalarla kulaklarınız duymaz hale gelir. Galata'da hemen herkes, hatta Türkler bile biraz İtalyanca anladığı için özellikle İtalyanlar burada anlaşmakta fazla sıkıntı çekmezler.” (Amicis, 1981)

Çelik, 19. yüzyılın ilk yarısında Galata'nın sıkı kentsel dokusunun, bölgenin topografyasına uyum sağlamış ve kıyı şeridinde paralel uzanan bir dizi yol ile bunları sahilden yukarı semtlere bağlayan sokaklardan oluştuğunu belirtmektedir; “Bu dönemde ana cadde niteliğinde olmamakla birlikte, bazı sokaklar diğerlerinden daha fazla önem taşımaktaydı. Bunlar arasında sahil boyunca Azapkapı'dan Tophane'ye kadar uzanan Voyvoda Caddesi, kuzeyden güneye uzanarak mahallenin iç kesimini Karaköy rıhtımına bağlayan Galata Caddesi ve Galata Caddesi'nden yukarıya Galata Kulesi'ne ve Cadde-i Kebir'e (bugünkü İstiklal Caddesi) kısa fakat dik bir bağlantı sağlayan merdivenli Yüksek Kaldırım vurgulanması gereken akslardır” (Çelik, 1998).

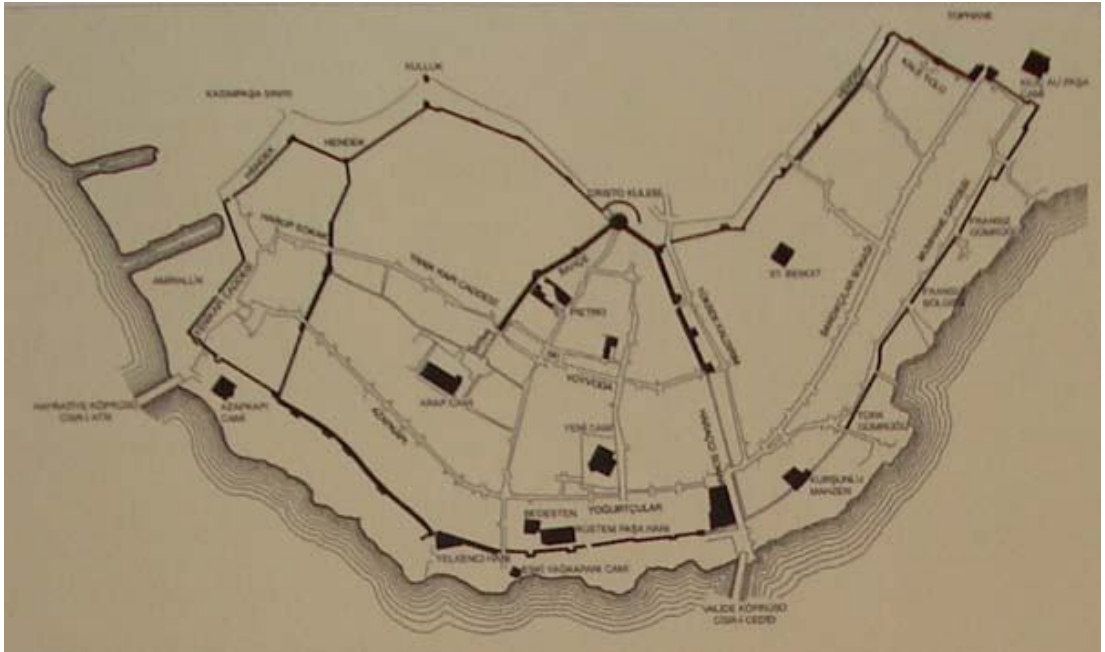
L.Enault, 19. yüzyılda Peralı mimarların hayal güçlerini alabildiğine kullanarak yapılara bir İtalyan terası, ya da Paris cephesi yaptıklarını, bazen her pencereye bir Malta balkonu eklediklerini ve büyük bir çeşitlilik oluşturduklarını yazmaktadır. Bu bağlamda Akın; “Pera Avrupa'nın dükkânı, Galata ise para makinesi olarak görülmektedir” diye belirtmektedir (Akın, N. 2002).



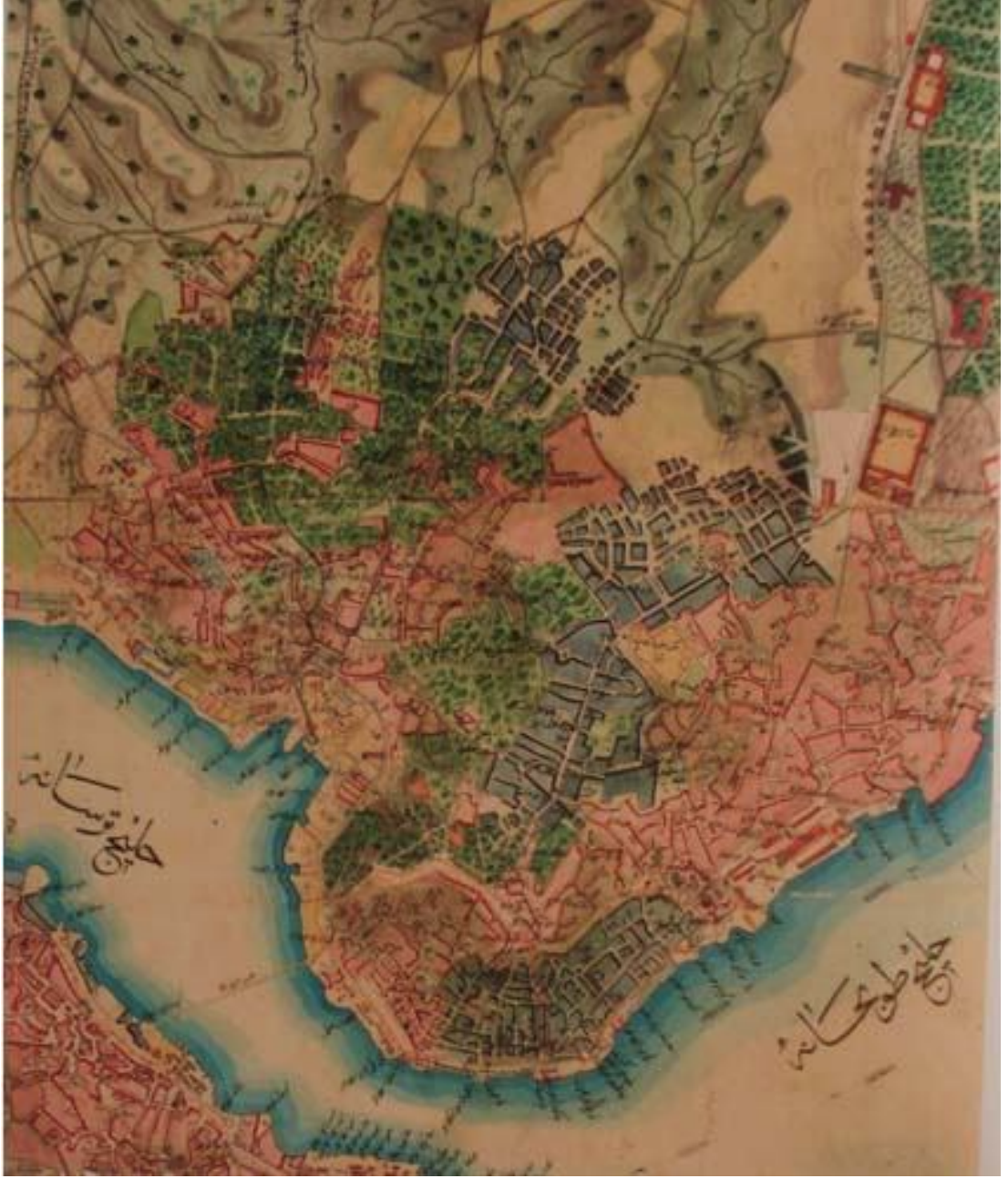
Şekil 3.8 1891 tarihli Cervati Kardeşler Haritası (Genim, S., 2004)

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İstanbul'un kentsel düzeninde önemli rol oynayan Ebniye Nizamnameleri, iki-üç katlı ve giderek daha yüksek yapılaşmalara neden olmuş, bu dönemde konutlar, yükseklik ve malzeme değişiminin yanı sıra, geleneksel sokak-avlu-ev ilişkisinden farklı bir biçimde gelişmiştir. Bölgenin özellikleri, daha önce de sözü edildiği gibi sıkışık bir kent dokusu ve yeşili az bir görünüm sunmaktadır. Bu dönemde, Voyvoda ve Pera Caddeleri üzerindeki görkemli örnekler dışında, yan sokaklar, çoğu dar parselasyon üzerinde yükselen yapılardan oluşmaktadır... İstanbul'un planlarının çıkarılması işine, 1820'li yıllarda ilk kez ciddi bir biçimde başlanmaktadır 1822'de yayınlanan ilk kapsamlı çalışma olan Kauffer planından sonra, II. Mahmut döneminin sonlarında İstanbul'un durumunu gösteren 1837 tarihli Moltke planı yapılmıştır. İstanbul'un ilk imar planı niteliğini taşıyan bu plan, Tanzimat'ın getirdiği Batılılaşma eğilimleri içinde, kentin sistemli gelişimi için imar planlarının gerekliliği konusunda ilk adım olmaktadır. Moltke planında, özellikle İstanbul'da yol dokusunun dar ve dolambaçlı durumuna karşı yeni yollar açılarak, tramvay trafiğinin rahatlatılması yönünde öneriler gözlenmektedir. Galata

ve Pera bölgesi için yol genişletme ve döşeme çalışmaları, ancak 1858’de VI. Daire’nin kurulmasından sonra, daha ciddi bir biçimde ele alınmıştır... 1865–67 tarihleri arasında VI. Daire teknik bürosundan mühendis Leval Efendi’nin titiz çalışmasıyla gerçekleştirilen Galata ve Pera planında ve 1895 tarihli R.Huber planında yöredeki yol, meydan ve yapı yoğunluğuyla, boş alanlar görebilmek mümkündür. 20. yüzyıl başından itibaren 1905 tarihli E.Goad haritası, 1913–14 tarihli sigorta haritası ve onu tamamlayan 1946–52 tarihli Suat Nirven haritaları aracılığıyla da, bölgenin 19. yüzyıldan 20. yüzyılın ilk yarısına dek geçirdiği değişimler ayrıntılı bir biçimde gözlenebilmektedir... On yıl içinde Haliç’in her iki yakası birbirine iki köprü ile bağlanmıştır. Bu köprülerin yapılış noktaları bize Haliç’in iç bölümlerinin gelişimlerini oldukça yavaş sürdürmelerine karşı, Boğaz’a doğru yer alan ve özellikle Batı ile irtibatlı olan Galata bölümünün hızla büyüdüğünü ve İstanbul ile organik bir bağ kurulması mecburiyetinin ortaya çıktığını göstermektedir. Günümüze kadar işlevini sürdürecektir olan Tersane iki köprüünün gerisinde kalmıştır, bu nedenle köprülerin açılır kapanır olması mecburiyeti devrinin teknolojik olanaklarını zorlar bir durumda yapılmalarına yol açacaktır. Ulaşımın kolaylaşması muhafazakâr İstanbul’a nazaran yüzyıllardır bir eğlence ve gezi alanı olan Beyoğlu’nun hızla yeni fonksiyonlar kazanmasına neden olur. İlk oteller, restoranlar, tiyatrolar, eğlence merkezleri, kulüpler ve hatta opera hızla yaygınlaşır” (Akın, 2002).



Şekil 3.9 Maria de Lanvay tarafından çizilen 1864 tarihli Galata Surları Haritası
(Genim, S., 2004)



Şekil 3.10 H.1261/6 Nisan 1845 tarihli İstanbul Haritasında Beyoğlu ve Çevresi
(Genim, S., 2004)

“1857’de şehremaneti şehri on dört daireye ayıran bir nizamname hazırlar. Pera, Galata ve Tophane’yi kapsayan Altıncı Daire pilot bölge olarak seçilir ve buradan edinilecek tecrübelerin giderek diğer on üç bölgede de uygulanmasına karar verilir. Bölgedeki Müslüman nüfusun yoğun olarak bulunduğu Kasımpaşa ve ötesindeki Haliç sahil yerleşmeleri ise bu bölünmede 5. Daire sınırları içinde yer almaktadır. Altıncı Daire’yi sadrazamın atadığı bir müdür ve hükümetin atadığı yedi üyeden oluşan bir meclis yönetecektir. İşbaşı yapan Altıncı Daire’nin ilk yaptığı uygulama

yetki bölgesinin kadastro çalışmalarını yapmak olmuştur. Ana arterlerin genişletilmesi, su ve kanalizasyon sisteminin kurulması, sokakların havagazı ile aydınlatılması hemen ele alınan başlıca işlerdir. Bu arada, 1864 yılındaki en önemli uygulama gündeme gelir. Bölgenin yeniden düzenlenmesi sırasında girilen bu çalışma, bin yıla yakındır ayakta kalmış olan surların, Server Efendi başkanlığındaki 6. Daire Belediye Meclisi kararıyla yıkılmaya başlanmasıdır. Dönemin tarihçisi Ahmed Lütfi Efendi'nin şiddetli muhalefetine rağmen bu yıkım 1868 yılına kadar devam eder. 1870 Pera yangınından sonra yeni yapılacak binaların kâgir olarak inşa edilmesi zorunluluğu da bu arada alınan kararlardan biridir.” (Genim, S. 2004)



Şekil 3.11 Moltke'nin 1839 tarihli haritasından detay
(Atatürk Kütüphanesi Harita Arşivi)

“19. yüzyılın sonunda, özellikle uzun süre tahtta kalan II. Abdülhamit döneminde, Galata ve Sirkeci rıhtımları, demiryolu ve liman tesisleri gibi İstanbul’un fiziksel yapısını büyük ölçüde değiştiren girişimler, dönemin önemli uygulamalarıdır. Haliç’in iki yakasındaki farklı karakterde ticaret bölgelerinin bir köprüyle bağlanmasıyla, Eminönü- Galata arasında gelişmeyi etkileyen önemli bir aks oluşturulmuştur... Galata ve Pera’nın öncülüğünde başlayan Batılı kent görünümü ve içeriği, gerek sosyal yapının yaşam biçimi, beğenileri, eğilimleri, gerekse de buna bağlı olarak fiziksel çevredeki kentsel ve yapısal açıdan önemli ölçekteki değişimlerle, 19. yüzyılın sonunda İstanbul’da, Avrupa başkentleriyle büyük ortaklıkları olan bir bölge yaratmıştır. Bu değişimde kuşkusuz başta padişah olmak üzere, Osmanlı yönetiminin konuya olabildiğince yeniliklere açık ve istekli yaklaşımının önemli payı olmuştur” (Akin, N. 2002).

Sultan I. Mahmud döneminde 3 Temmuz 1732 tarihinde İstanbul’da basıldığını bildiğimiz Cihannüma isimli atlasda yer alan bir İstanbul haritası bize Kâğıthane’den itibaren Beyoğlu yerleşmesinin önemli yapılarını ve yerleşmeleri göstermektedir (Kâtip Çelebi 1732; Katırcıoğlu 2002). 1764 tarihinde Nuremberg’de basıldığını bildiğimiz bir diğer harita da ise bize çarpıcı görüntüler sunmaktadır (Katırcıoğlu 2000: 104). Kâğıthane’den Kasımpaşa’ya kadar tüm kıyı boyu iskân edilmiştir. Özellikle Tersane Bahçesi’nden sonra Haliç’e inen Hasköy deresinden Meyit Kapısı’na (Azapkapı) kadar olan bölge tersane gözleri ile kaplıdır. Kasımpaşa Deresi biri Piyale Paşa diğeri Kurtuluş’un sağından gelen iki suyun birleşimi ile oluşmaktadır. Bu oldukça geniş derenin kuzeybatısında ki yamaç üzerinde Kasımpaşa iskânı görülür. Kasımpaşa deresi ile Dolmabahçe deresi arasındaki alan nerede ise tamamen iskân edilmiştir. Taksim’den Boğaziçi’ne doğru tepelerin doruk noktasını takiben uzanan Boğaz yolu net bir şekilde görülmektedir. Dolmabahçe deresinin Kuzeydoğusu ise artık yalnızca kıyı boyu yerleşmelerin yer aldığı bir görüntü içermektedir. Okmeydanı ve Taksim ötesinde bağlar ve bahçeler vardır. Hasköy ile Kasımpaşa arasındaki yamaçlar ve Dolmabahçe sırtları ağaçlıktır. Bu arada Galata iskânının hemen dışında Fatih döneminde tesis edilen mezarlık alanının varlığını koruduğunu görürüz. 1770–1778 tarihleri arasında Tobias Conrad Lotter tarafından basıldığı bilinen bir diğer harita ise, yerleşme alanlarına verilen notlar nedeni ile ilgi çekicidir. Bu haritada Hasköy, Tersane, Liman, Galata, Pera, Tophane, Fındıklı, Dolmabahçe ve Kasımpaşa vadisinin üst bölümündeki St. Dimitrius

(Tatavla=Kurtuluş) numara verilerek belirtilmiştir. Haliç'te kıyı kesimindeki tersane dışındaki yerleşmeler yazılı kaynaklarda da belirtildiği gibi bağlı, bahçeli ağaçlar içindedir. Galata ve Pera ise tıpkı suriçi gibi yoğun bir yerleşme şeklinde belirtilmiştir (Lotter 1770; Katırcıoğlu 2000). (Akt: Genim, 2004)



Şekil 3.12 XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Beyoğlu İskânı Lotter (Genim, S., 2004)

1864-1865’de Galata’da başlayan imar hareketleri ile Galata surları büyük ölçüde yıkılarak ortadan kaldırılmıştır. 1680 yılında Eremya Çelebi Kömürçiyân ise Galata hakkında aşağıdaki bilgileri vermektedir: “Galata’nın yedinci kapısı Mumhane adını taşır. Burada iç yağı kullanılarak mum imal edilir. Sekizinci kapıya Eğri Kapı denilir ve burada tüfekler için barut satan dükkânlar bulunur. Sahil kısmında Yahudiler, iç kısmında ise meyhaneci Rumlar yaşar. Karadeniz’den getirilen ve gemi yapımında kullanılan makbul keresteler buraya depo edilir. Dokuzuncu kapı olan Kireçhane Kapısı’ndaki Tabakhaneler (deri imalathaneleri) Tophane’ye kadar uzanır. Kireç Kapısı’nın iç kesimlerinde de Rumlar oturur. Galata, Türk Mahallesi olan Tophane’den surlar ve kapılarla ayrılmıştır” (Kömürçiyân, 1988).

İstanbulu Rum tüccarlar tarafından Nikolaos Papadopoulos’a hazırlattırılan ve 1817 yılında Venedik’te Yunanca olarak basılan Ticaret Ansiklopedisi’nde Galata ile ilgili bilgiler bulunmaktadır: “Galata’da Havyar Hanı’nda Rusya ile ticaret yapan tüccarlar kalır. Yer darlığından dolayı hanın çevresine çok sayıda taştan yapılmış

büyük depolar inşa edilmiştir. Havyar Hanı'nın yakınındaki Frenk gümrüğü Avrupa ve Rusya'dan deniz yolu ile Galata'ya getirilen mallarla doludur. Galata'nın Ege Adaları'ndan gelme sanatkâr marangozları ceviz ve karaağaç kullanarak çok iyi kalitede Avrupa tipi mobilyalar, aynalar ve ikonalar imal ederler. Galata'da fiçî imalatı da büyük bir iş koludur. Pek çok ticari gemi fiçî ihtiyaçlarını buradan karşılar ve bu fiçîleri şarap, zeytin, zeytinyağı doldurmak için kullanılır. Galata demircileri gemilerin ağır çıpalarını, taş binaların demir kapı ve pencere kepenklerini imal ederler. Galata'ya yerleşmiş olan Fransız, İngiliz, Alman, Hollandalı ve Ruslar'ın ticari şansları son 25 yıldır burada Rumların sayısının gittikçe artması ile azalmaktadır. Rusya'dan Galata'ya bu büyük ülkenin zenginlikleri akar. Buğday, tereyağı, deri, Kırım yünü, demir, halat, sırma iplik, havyar ve samur kürk bu ürünlerin başlıcalarıdır. Avusturya'dan Trieste veya Tuna Nehri yoluyla Bohemya camları, Saksonya porselenleri, hazır elbiseler, altın şeritler ve aynalar gelir. İtalya'dan Floransa iplikleri ve kâğıt, Fransa'dan Marsilya kumaşları, İngiltere'den saatler ve lüks elbiseler, Hollanda'dan değerli taşlar, Mısır'dan pirinç, keten ipliği, Arap kahvesi ve tütüsü, Ege adalarından şarap ve rakı, zeytin ve zeytinyağı, buğday, tuz, pamuk, limon ve dokuma kumaşlar yine deniz yolu ile Galata'ya taşınır.” (Türker, O. 2000)



Şekil 3.13 XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Beyoğlu İskanı Choiseul – Gouffier 1782
(Genim, S., 2004)



Şekil 3.14 1800’lü yılların başında Beyoğlu İskanı Pierre François Tardieu
(Genim, S., 2004)

Heyd, özellikle Venedik, Piza ve Cenevizliler’in mahallelerini araştırırken, Galata ile ilgili şunları yazar: “Şehrin bu kısmına Perama denmesindeki neden, koyun öbür kıyısında bulunan Galata varoşuna gitmek için buradan deniz araçlarına binilmesidir. Bugünkü adı Balık pazarı olan Perama kapısı, Venedik mahallesinin sınır noktalarından biri idi.” (Heyd, W., 1975)

18. yüzyıl Galata’sını anlatan İnciyan yerleşimi, denizin yakınlarındaki kısmı düz, iki tarafı yokuş olan bir kavis biçiminde betimlemekte, kara tarafında bir hendek bulunduğunu, sahil kısmında sur dışındaki evlerin günden güne çoğaldığını ve bazı yerlerde denizin doldurularak üzerine binalar yapıldığını belirtmektedir. İnciyan ayrıca, bölgenin Ermeni, Rum ve Perşembe Pazarı tarafında da Avrupalılar tarafından iskân edildiğini ve bunların yanı sıra, burada bir miktar Türk ve Musevi’nin de yaşadığını yazmaktadır (İnciyan, P.,G., 1976). Kömürçiyan 18. yüzyılda Galata’yı üç kısma ayıran surların ve kulelerin hala mevcut olduğunu belirtmekte, ancak Galata Kulesi’nden sahile kadar surlar boyunca evler yapılmış olduğunu ve sur kapıları açık tutulduğundan, mahallelerin ayırt edilemediğini vurgulamaktadır (Kömürçiyan, 1988).

“Galata, Fransız Devrimi’nin de etkisiyle bu yüzyılda önemli liman olma özelliğini kaybetmiş ve ticaret ağırlıklı bir bölgeye dönüşmüştür. Buna bağlı olarak da hanlar, ticarethaneler, bürolar, depolar ve dükkânlar yoğunluk kazanmıştır” (Akın, 2002). “18. yüzyılın en dikkat çekici gelişmesi, sur dışındaki mahalle ve bölgelerin öneminin artmasıdır. Oldukça yoğun yapım etkinliği sonucu, kent dokusunda değişiklikler başlamıştır. Ahşap dükkân ve eski hanların yerini giderek yüksek taş hanlar almıştır” (Kuban, 1996).



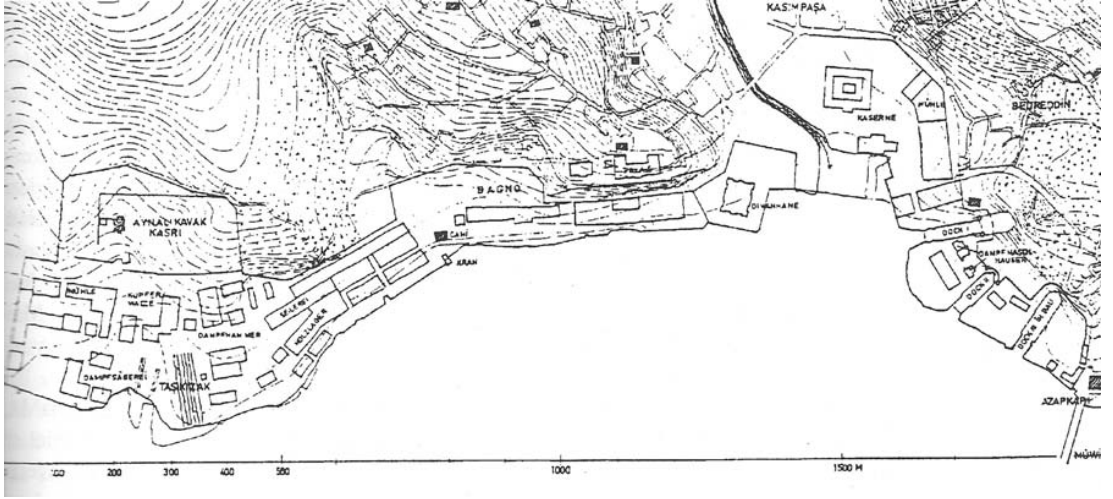
Şekil 3.15 Kauffer’in 1776 tarihli haritasından detay
(Atatürk Kütüphanesi Harita Arşivi)

17. yüzyılda ise Galata, surlarla belirlenmiş sınırlar içinde gelişmekte, dışı ise yine kırsal alan görünümünü sürdürmektedir (İnciciyan, 1976). “Günümüzdeki haliyle Galata’da şu on iki kapı vardır: Tophane kapısı, Büyük Kule kapısı, Küçük Kule kapısı, Azapkapı, Kürkçü kapısı, Zindan kapı, Balık Pazarı kapısı, Karaköy kapısı, Kurşunlu Mağaza kapısı, Mumhane kapısı, Kireçkapı, Eğrikapı. Bu kapıların ilk üçü kent, diğerleri liman yönüne açılırlar” (Carbognano, 1993).

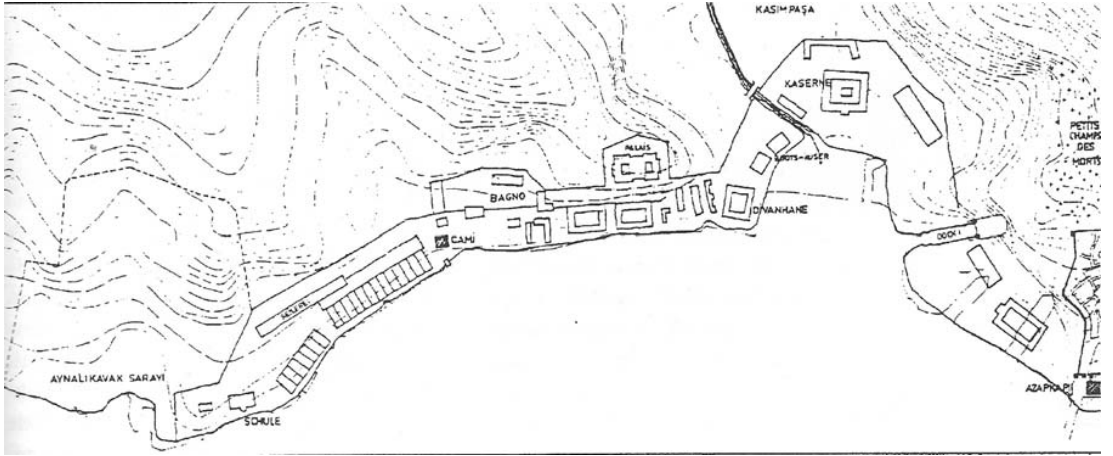
Surları çevreleyen derin hendekler bulunmaktadır. Bir tür savunma sistemi içerisinde kalan yerleşmede evlerin sıkışık ve yolların dar olması, bu dönemde çıkan yangınların bölgeye ciddi zararlar vermesine neden olmuştur. Buna bağlı olarak 17. yüzyılın ortalarında, Galata'da Hristiyanların sahip oldukları sekiz kiliseden sadece dördü kalmıştır (Mantran, 1990). İstanbul'un aynı dönemlerde var olan diğer bölgelerinin aksine, surların içine sıkışmış olan Galata'da bahçe vb. yeşil alan bulunmamaktadır. Yerleşim surlar, Galata Kulesi, evler, dükkânlar, dinsel yapılar, çarşılar ve sokaklardan oluşmaktadır.

“Fatih Sultan Mehmet halkı Hristiyan olan Cenova koloni şehrine hukuk bakımından bazı haklar tanımakla beraber, buranın Türkleşmesi için çalışmalar yapmaktan da geri kalmamıştır. Türk ticaret hayatının merkezi olmak üzere de büyük bir kâgir bedesten yapılmıştır. Türk devri Galata'sında bedesten dışında önemli iki ticaret binasından biri Perşembe Pazarı adı verilen bölgedeki Mimar Sinan'ın eseri Rüstem Paşa Kervansarayı'dır. Diğeri ise yine aynı çevrede inşa edilmiş olan Yelkenciler Hanı'dır. Çeşitli milletlerin bir arada yaşadığı Osmanlı devri Galatası, bilhassa denizcilerin eğlendikleri meyhane ve batakhaneleriyle birçok yapısı korunarak günümüze kadar gelebilmiş bir mahalledir” (Eyice, S. 2006).

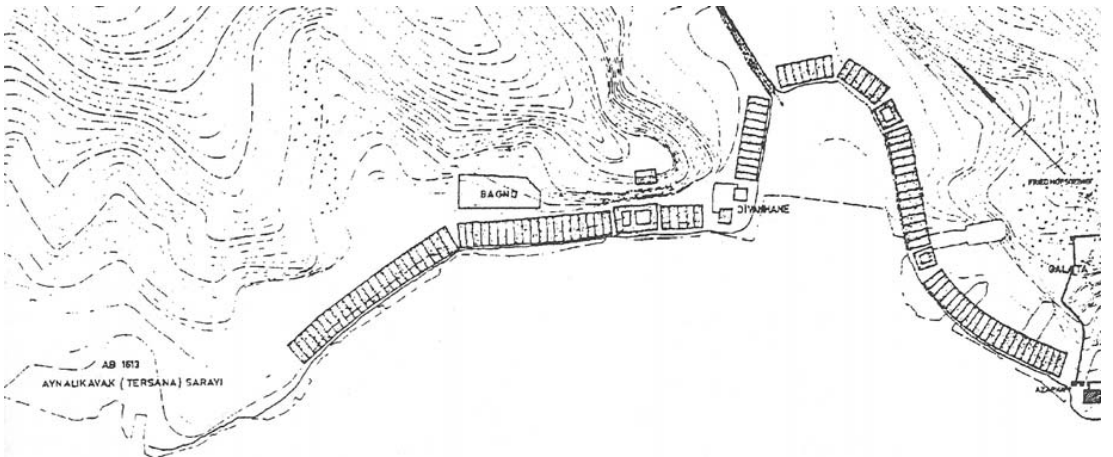
Bizans'ta olduğu gibi Osmanlı döneminde de Haliç'in Boğaz'daki girişi kent için en önemli askeri ve ticari liman haline gelir. Ticaret, bugünkü Karaköy kıyıları ile Eminönü ve Unkapanı arasında yoğunlaşır. Yalnız ticari açıdan değil, askeri açıdan da önem taşıyan Haliç'teki ilk tersanenin (Camialtı Tersanesi) temelleri 1455 yılında atılmıştır. Osmanlı Devleti'nin gelişimine paralel olarak tersane büyümüş ve çevresinde, Taşkızak, Haliç ve Hasköy Tersaneleri başta olmak üzere birçok irili ufaklı yeni tersaneler inşa edilmiştir. 17. yy'da, Osmanlı'nın ardı ardına aldığı savaş yenilgileriyle beraber gündeme gelen ordunun ve donanmanın yenilenmesi problemi kapsamında başlayan, 18. yy batılâşma hareketlerinin en önemli fiziksel izdüşümü Haliç kıyılarında yer alan tersanelerin geliştirilmesi ve mühendislik eğitiminin kurumsallaştırılmasıdır.



Şekil 3.16 19. yüzyılın ikinci yarısında Haliç tersanesinin restitüsyonu
(Müller-Wiener,1998:81)



Şekil 3.17 1800 civarlarında tersane bölgesi restitüsyonu (Müller-Wiener, 1998: 81)



Şekil 3.18 1600 yılı civarlarında tersane bölgesinin restitüsyonu
(Müller-Wiener, 1998 81).

“Tersaneye giriş üç kapı aracılığıyla sağlanır: Birinci kapı, sözü edilen Kasımpaşa tarafında; ikincisi Galata; üçüncüsü de, tersanenin arkasındaki çapa ve gemi için gerekli başka demir gereçlerin işlendiği demirhanelerin tarafında yer alır. Burada kıyı boyunca devlete ait ambarlar ve tersane için gerekli âletlerin korunduğu depolar yanında, Kaptanpaşa, yani Büyük Amiralın denetimi altında kadirga ve başka küçük gemilerin yapıldığı birçok kızak göze çarpar. Konutu da burada bulunan Kaptan Paşa, mutlak nüfuz sahibidir ve sadece Sultan ya da Sadrazama karşı sorumlu olarak gemilerin bütün asker ve işçilerini buyruğu altında bulundurur. Yakındaki hamama köle ve forsalar kapatılmıştır. Yine burada, ikisi Latin Hristiyanlara biri Rumlara hizmet veren üç tek mekânlı küçük kilise bulunur; şöyle ki, ilk iki kiliseden biri Fransızlara aittir; diğeri de bütün uluslarca ortak olarak kullanılır”(Carbognano , 1993).

“Haliç’in sakin, geniş ve derin bir su alanına sahip; korunaklı bir liman olması tersane için uygun bir yerdi. Haliç’in kuzeyinde bugün 2 km’lik kıyı şeridinde yayılan tersaneler İstanbul’un fethi ardından Fatih Sultan Mehmet tarafından birkaç göz tersane, bir Camii Şerif ve kaptan paşalar için bir Divanhane ile kurulmuş, II. Beyazıd döneminde 1481–1488 yılları arasında bir zindan ve zindan mescidi eklenerek genişletilmiştir... 1513–1514 yıllarında Yavuz Sultan Selim döneminde Akdeniz’de hâkimiyeti ele geçirmek için büyük bir donanmaya ihtiyaç duyulmuştur. Tersane için uygun yer olarak Kasımpaşa-Hasköy arası tespit edilmiş ve Fatih Sultan Mehmed’in kurduğu eski tersanenin genişletilmesi kararı alınmıştır. 16. yüzyılın başında tersanedeki gelişimi İtalya’ya yazdıkları mektuplarda detaylarıyla anlatan Pera’lı Venedikliler’den öğrenildiğine göre, 1513–1514 kışında tersane bölgesinde ilk dört tersane gözü bitirilmiştir. 1514 haziranında 50 tane, temmuz ayında 100 tane, 1522’de 114 tane tersane gözü tamamlanmıştır. Yüzyıl sonuna doğru tersane gözleri bütün kıyayı kaplamıştır” (Köksal, T. G. 2005).

17. yüzyılda Evliya Çelebi Galata’yı şu satırlarla anlatmaktadır: “Galata kavmi dört firkadır. Gemiciler, tüccarlar, sanatkarlar, gemi marangozları ile kalafatçılar. Meyhanecileri Rum, satıcıları Ermeni, ulufecileri Yahudi’dir. Galata çarşısının has beyaz francalalı ekmekçileri, hünkarlara layık şekerleri, buharlı helvası ve buharlı simidi meşhurdur.” (Çelebi, 2003)

Evliya Çelebi, Galata yerleşmesini “... Konstantiniyye Kalesi’nin halici kuzeyinde bir milden yakın mesafe deniz kıyısında akçe tahtası şeklinde şeddâdî, taştan yapılma sağlam ve hoş bir kale, dayanıklı bir hisardır. Fırdolayı yalın kattır, İstanbul gibi üç kat değildir. Fakat kale içinde üç kat bölme hisarı vardır ...” diyerek anlatır. “Sekizi deniz yönünde olmak üzere on bir kapısı vardır. Tersane’ye bakan hisar içindeki Meyit Kapısı’ndan Tophane Kapısı’na kadar büyük derin bir hendek surları kara yönünden çevrelemektedir. Bu hendek içinde gemiciler gemi malzemeleri hazırlamakta, halat bükmeaktedirler. Deniz kenarında hendek yoktur ve tamamen dükkanlar ile kaplıdır. Galata surlarının üç bölüm halinde olduğu, Buondelmonti çizimlerinde de görülmektedir. Fatih döneminde kara surlarının bir bölümünün yıkıldığı söylenirse de tekrar yapıldığı anlaşılmaktadır... Galata surları içinde on sekiz Müslüman, yetmiş Rum, üç Frenk, bir Yahudi, iki Ermeni mahallesi bulunmaktadır. Tersane’ye yakın bölümde hiçbir gayrimüslim yoktur. Fatih dönemindeki bir fermana dayanarak bu bölüm tamamen Müslümanlar tarafından iskân edilmektedir. Zaten gerek Fatih dönemi, gerekse daha sonraki dönemlerde yapılan cami ve mescidler yoğun olarak bu bölümde inşa edilmişlerdir. Anıtsal yapılar dışında bu bölümde iki de hane adından bahsolunur” (Genim, 2004).

Evliya Çelebi Seyahatnamesi’nde, Galata Çarşıları’nı anlatır: “Cümle üç bin seksen dükkândır. Sekiz çarşı, yağ pazarı, atarları vardır. On iki kubbeli kurşunla örtülü Fatih Bedesteni vardır ki, birçok meta-ı vardır. Bir Timur Kapısı vardır. Dükkan sahipleri ekseriyetle Rum ve Frenk’tir. Lakin leb’i deryada orta hisarda iki yüz adet harabathaneler, meygedeler (şarap, rakı ve diğer içkileri satan yerler, meyhaneler için de kullanılan bir deyim, aslı meykede) vardır”. “Diğer çarşılar ise: Kumaş üzerine, sırma ve ipekle iş işleyen, fermenciler Perşembe Pazarı tarafında, Topçular Caddesi’nin berisinde; cami ve kiliseler için, küçüklü-büyük, incelikli, balmumundan ve iç yağından mum yapan mumcular Mumhane Kapısı’nda; kürek imal eden, kürekçiler Balıkpazarı Kapısı’nın yanında; makaracılar, Arap Camisi’nin yöresinde; yelkenciler, Galata tarafında, Tersane (Arsenal) Galata surunun dışında, Kasımpaşa’da; meyhaneler gayrimüslim mahallelerinde ve özellikle Galata’da; burun otu adıyla anılan enfiye, Kurşunlu Mahzen civarında bir dükkânda.” (Üsdiken, B. 1999)

“Tophane şehri ise Tophane Kapısı’ndan Cihangir sırtlarına ve Kabataşta bulunan Çizmeciler Tekkesine kadar uzanmaktadır. Bu yerleşmenin büyük bir bölümünü Sultan II. Bayezid döneminde yapılan Tophane binaları oluşturmaktadır. Burada yüz yetmiş mahalle Müslüman, yirmi mahalle Rum, yedi mahalle Ermeni ve iki cemaat Yahudidir. Bu mahalleler bağ ve bahçeli, birbiri üstüne yükselen binlerce yalı ve evden oluşmaktadır. Tophane binalarından sonra kıyı boyunca Terekçi Yalısı, Valide Karındaşı Yalısı, Hüseyin Ağa Yalısı, Rahikizade Yalısı, Sadreddinzade Yalısı, Güğümbaşı Yalısı, Melek Ahmed Paşa Yalısı, Deniz Uğrusu Yalısı, Ebûsaid Yalısı gibi büyük yalılar yer almaktadır. Halkının çoğu tüccar, manav, gemici ve topçudur. Caddeleri geniş olup, baştanbaşa kaldırım döşelidir. Birbirine yakın pekçok mescidi vardır. Bu semtte, en küçük camilerden biri sayılmaması gereken Kılıç Ali Paşa Camisi’nin tam karşısında, kare biçimli, tepesi kubbeye örtülü, her tarafı yıldızlı yazılar ve girişik bezemelerle süslü büyük mermer bir çeşme görülür” (Carbognano, 1993).

29 Mayıs 1453 günü şehir Türkler tarafından fethedilir. Fatih Sultan Mehmet’in Şehri kuşatmasına kadar Cenevizliler tarafından daha çok bağımsız ticaret ağırlıklı bir bölge olan Galata, kuşatma sırasında tarafsızlığını korumaya çalışmıştır. Uzun bir süredir Cenova egemenliğinde olan Galata Türk toprağı haline gelir. Fethin önemli sonuçlarından biri, Galata’nın İstanbul ile her bakımdan bütünleşmesi olmuştur (İnalçık, 1993). Fetih ile birlikte XVI. yüzyılın ortalarından itibaren günümüz Beyoğlu İlçesi sınırları içinde bir dizi anıtsal yapı inşaatına da başlanır.

“Perşembe pazarı bölgesinde zengin işadamları, özellikle Cenevizliler oturuyor, şehrin doğu kesiminde fakir göçmen mahallelerinde Rumlar ve Ermeniler yerleşmiş bulunuyordu. Fetih sonrası, Galata’da Rum nüfusu çoğunlukta idi. Kalafatçılar Caddesi ile Voyvoda Caddesi arasında Cenevizlilerin kurduğu esas koloni, liman bölgesinde Eski-Lonca’nın yer aldığı, paralel sokaklarla kesilmiş bölgedir. Bu bölgede koloninin başkilisesi San Michele (sonra yerine Rüstem Paşa Hanı yapılmıştır) yer alıyordu. Sonradan Galata’nın ağırlık merkezi San Paolo-San Domenico Kilisesi (Arap Camii), San Francesco Kilisesi ile şehir meydanının bulunduğu yukarı kesime kaymış ve daha sonra Galata Kulesi’ne kadar genişlemiştir. Ortahisar denilen bu bölgenin ekseni bugünkü Perşembe pazarı caddesi’dir. Ortahisar’ın doğu kısmında Tophane’ye doğru uzanan bölgeye zamanla Kırım’dan

ve Ege Ceneviz adalarından Rumlar ve Ermeniler gelip yerleşmişler ve bu yeni yerleşme bölgeleri de surla çevrilmiş, böylece Galata iç surlarla ayrılmış beş bölgeden oluşmuştur. Buna karşılık, kulenin batısındaki Hisariçi ve Azapkapı arasındaki bölgede Ceneviz döneminde yerleşme seyrek kalmıştır. Bu alanlarda, kıyıda Azapkapı'ya doğru ve yukarıda Okçu Musa Caddesi ve Başhisar etrafında, Türk mahalleleri kurulacaktır... Galata'nın kozmopolit nüfus yapısına zamanla iki yeni eleman, Floransalılar ve Endülüslü Araplar eklendi. 1463-1479'da Venedik'e karşı savaş döneminde Fatih, Avrupa ile ticarete Floransalıları teşvik etti, onlara Galata'da yerleşip ticaret yapmaları için kapitülasyonlar verdi. Bu tüccarlar buraya başlıca lüks Floransa yünlü kumaşları getiriyor, ham ipek alıyorlardı. 16. yy'da Floransalıların yerini Venedikliler alacaktır. Endülüslü Arapların yerleşmesi ise sürekli oldu. Osmanlı idaresi, güvenlik düşüncesiyle Galata'da Müslüman nüfusu artırmayı düşünüyordu. 1533'ten sonra Barbaros Hayreddin Paşa, Magripli denizcileri ve Endülüs'ten sığınmacı Arapları Galata'da yerleştirmekte idi. Emeviler döneminde İstanbul kuşatmasında, Arapların Galata'da ordugâh kurduğu ve Arap Camii'ni yaptığı hakkındaki rivayet, Endülüslü sığınmacıların bu bölgede yerleşmesi için bir bahane oldu. Endülüs Araplarının kitle halinde gelip yerleşmesi 1610'dadır. İspanyol hükümeti 1609'da Endülüslü Arapları İslamlaştırma veya yöreden sürme kararı alınca, Osmanlılar bunlara kucak açtılar. Göçmenlerden bir kısmı, Galata'da Arap Camii ile Galata Kulesi arasındaki bölgede yerleştirildi. Endülüslüler, giysileri, şekerleme, helva ve şerbetleri ile Galata'nın kozmopolit havasına yeni bir renk kattılar.” (İnalcık, H. 1993)

“Kent civarındaki topraklarda arpa, buğday, sebze, meyve ve her türlü baklagil yetiştirilirken, Galata taraflarında birçok yer ekilmeden kalmıştır. Çünkü yerli halk kazma ve çapayla uğraşmayı aşağılayıcı bir iş olarak görür, çiftçi ve bahçıvan olarak yabancıları (bunlar genellikle Anadolu, Sakızlı, Arnavut ve Adriyatik Slavlarıdır) çalıştırmakla yetinirler... Başlangıçta İsa Kulesi olarak adlandırılan Galata kulesi tepesine, büyük bir bölümü duvar kalınlığı içine kazılmış 146 basamakla çıkılan bu kulede herhangi bir konut yoktur. Ancak tepede bütün İstanbul ve yakın kırların görüldüğü üstü kurşunla kaplı bir piramitle sona eren ahşap zemin vardır ve geceleri burada her zaman bir bekçi bulunur. Bekçi, yangın çıktığında bunu davul çalarak haber verir.” (Carbognano, 1993)

“Yeni Türk mahallelerinin kuruluşuyla şehrin Türk-İslam karakteri belirmeye başladı. 1496 tarihli vakfiyeye göre Galata o zaman, 20 Türk-İslam, 13 İtalyan, 8 Rum, 6 Ermeni mahallesini içeriyordu. Türk-İslam nüfusu, başlıca kürkçü, bakırcı, abacı, ekmekçi gibi esnaftan ve Kasımpaşa’da kurulan tersane dolayısıyla denizcilerden oluşuyordu. Zamanla, Müslüman- Türk halkı çoğunluğu oluşturmakla beraber bir liman ve ticaret şehri olan Galata, öbür Akdeniz liman şehirleri gibi, kozmopolit niteliğini daima saklamıştır.” (İnalcık, H. 1993)

15. yüzyılda Galata’da, Avrupalılar ve Doğuluların oturdukları mahallelerin fiziksel özellikleri farklılık göstermekteydi. Sokaklar İtalyan mahallelerinde ızgara sistemi biçiminde gelişirken, Rumların, Ermenilerin ve Yahudilerin oturdukları mahallelerde, organik bir sokak düzeni görülmekteydi (Kuban, 1996). Galata’nın bu yüzyıla ait iki görünümü, Buondelmonte ve Vavassore tarafından yapılmıştır ve bölgenin ilk kentsel tasvirleri olarak özel önem taşımaktadırlar.

Galata’yı kentin on üçüncü bölgesi olarak anlatan P. Gyllius (2000), 16. yüzyılın ilk yarısında Galata’nın tarihi yarımadaının karşısında deniz ve kara surlarıyla çevrili bir üçgen alan olduğunu belirtmektedir. Yerleşimin en üst noktasında Galata Kulesi bulunmakta ve evler, aralarındaki dinsel yapılarla bu merkeze doğru yükselmektedir. P. Gyllius ayrıca, eğimli bir arazi üzerine kurulmuş olan Galata’da yer yer basamaklardan yararlanıldığını ve bölgenin uzunluğunun, genişliğinin üç katı olduğunu yazmaktadır. Bu dönemde Galata Kulesi’nin arkasında geniş bir düzlük bulunduğunu ve burada birkaç ev ile bağlık bahçelik bir alan olduğunu belirtmektedir. İmparator Zenon tarafından konulan ve Jüstinyen döneminde onaylanan bir hükme göre, Galata’da yapılacak yeni evlerde, deniz manzarasının cepheden ya da yandan kapanmasının yasaklandığını, halkın evlerini denizden “en az yüz kadem” uzakta yapmak zorunda olduklarını vurgulamaktadır. Bölgeye giriş için altı adet deniz kapısının bulunduğunu ve bunların üçünün kullanıldığını yazmaktadır.

16. yüzyılın ikinci yarısında Galata iç surlarla üç kısma ayrılmıştır. Bir kısımda Galatalılar, diğer kısımlarda da Greklerle, Türklerin ve bir miktar da Musevilerin yaşadığı yazılmaktadır (Akın, 2002). 16. yüzyıldan itibaren Türkler Galata’ya yerleşmeye başlamışlar ve sonraki yüzyıllarda da sayıları giderek artmıştır (Mantran, 1990).

Haliç, 6. yüzyıldan başlayarak kent bütününün bir parçası olmuştur. 6. yüzyılın ikinci yarısında İmparator Tiberios, Haliç girişine iki hisar inşa ettirerek girişi bir zincirle yabancı gemilere kapatmıştı. Tiberios zamanında (578–582) inşa edilen “Kastellion ton Galatau” denilen hisar, kentin karşısında, sahilde bulunmaktaydı [Kireçkapı yanında, surların dışında limanı düşman saldırılarından korumak için ünlü zinciri, Akropolis Burnu, yani Sarayburnu’ndan bağladıkları kaledir (Carbognano, 1993)]. Haçlı Donanması şehrin önüne geldiğinde 1203’te Latinler bu hisarı ele geçirmişler, fakat Bizans 1261’den itibaren şehre yeniden sahip olduğunda Haliç’in girişini kontrol eden bu hisarı elden kaçırmamaya ve bölgedeki Latin kolonilerin egemenliği altına girmemesine özen göstermiştir. Haliç’i kapatan zincirin bir ucunun bu kuleye bağlandığı bilinmektedir. Osmanlı tarihine Kurşunlu Mahzen adı ile geçen alt kısmı, 18.yy’dan itibaren cami olarak kullanılmakta ve Yeraltı camii adı ile bilinmektedir (Eyice, S. 1994).

“Aynı dönemde Sykai’de I. İustinianios bölgeyi onarmış, çevresine surlar yapmış, en ünlüsü Aya İrini olan birkaç da kilise (St. Irene) inşa ettirmiş ve İustinianae adını vererek, statüsünü bölgeden kente yükseltmişti. İustinianus 528’de Galata’da önemli yapılar inşa ettirmiştir. Burada hamam ve tiyatrolar gibi bazı kamu yapıları da vardı. Constantinos’un yaptırdığı Galata surları Haliç ve Boğaz ağzı kıyılarında şehri çeviriyor ve karadan gelecek tehlikeye karşı olarak da, Azapkapı, Şişhane, Tophane’yi kuşatan bir kara tarafı suru, kıyıdaki duvarlar ile birleştiriyordu. Kara tarafı surları önünde 15m derinliğinde bir hendek kazılmış, bu taraftaki kapılar arkadaki araziye hendekleri aşan ağaç köprüler ile bağlanmıştı. Galata suru yaklaşık 2m kalınlığında idi. Çevresi 2800m’yi buluyor 37 hektarlık bir alanı sınırlıyordu.” (Eyice, S. 1994)

“E.Mamboury’ye göre, ilk surla çevrili alan, kıyıda Azapkapı-Karaköy arasında uzanan ve arkadan Voyvoda Caddesi’ne paralel olarak giden bölgedir. Bu alan sınırları için 1303–4 ve 1316 tarihleri verilmektedir. Tanınan ikinci bir imtiyazla 1349’da bölgenin sınırları, St. Paulus-San Domenico Kilisesi’nin (Arap Cami) doğusundaki alanı da içerecek şekilde Galata Kulesi’ne dek uzanmıştır. 1352’de kıyıda Galata Kalesi yönünde gidilmiş, 1387’de bu kez St. Paulus-San Domenico Kilisesi ile Galata kulesi aksının batısındaki alan Azapkapı’ya kadar uzatılmıştır. 1397 tarihli V. Gelişimde, Azapkapı Camisi’ne dek uzanan kısım bölgeye katılmıştır. Hemen fetih öncesine tarihlenen VI. Gelişme, doğu yönündedir. Burada da, kıyıda Galata Kalesi’nden Tophane’ye kadar uzanılmakta, Tophane’den kuzey yönünde çıkan surlar, eski Bitpazarı bölgesine varmakta ve oradan da batı yönünde kuleye kadar gelmektedir.” (Akın, N. 1998)

Sykai-Konstantinopolis ulaşımı kayıklarla yapılıyordu. Kaynaklar, Haliç’teki Blahernai’de (Ayvansaray) sona eren kara surları ile karşı yakadaki Pegai (Kasımpaşa civarı) arasında bir taş köprünün varlığından söz ederler. Villehardouin, Haçlı istilasını sırasında bu köprünün var olduğunu yazmıştır. Köprü büyük olasılıkla 13. yüzyılda yıkılmış olmalıdır. Çünkü 1334’te İstanbul’a gelen İbn Batuta, bu eski köprünün kalıntılarından söz eder. Pegai’de ayrıca kiliseler ve tersaneler vardı. İustinianos döneminde bu köprünün yerine, 16. yüzyılda P. Gilles’in kalıntılarını gördüğü bir taş köprü yapılmıştır (Kuban, D., 1996).

I. Manuel Komnenos zamanında (1143–1180) Bizans’tan imtiyazlar elde etmeye başlayan Cenevizliler Haliç kıyısına yerleşirler. I. yüzyılda, Haliç’in karşı kıyılarında oturan Yahudiler’in Galata’da da yerleştikleri bilinir. Haçlılar Galata’ya saldırıp Kastellion’u ele geçirerek Yahudi mahallesini yerle bir etmişlerdir. Şehrin 1204’te Latinler tarafından istila edilmesi üzerine Cenevizler, yerlerini Venediklilere kaptırmışlar ve 13. yy’da da karşı yakada, Galata bölgesine yerleşmeye başlamışlardır. Şehri Latinlerden geri alarak tekrar Bizans idaresini kuran İmparator VIII. Mihael (1261–1282) 1260–61 Nif / Nymphaion (Kemalpaşa- İzmir) antlaşması ile Cenevizlilerin Bizans’ta ticaret loncası, saray, kilise, hamam, fırın, ev, dükkân yapmalarına izin vermiş ve burası Cenova’nın ticaret kolonisi haline gelmiştir. Yine bu tarihlerde eski Aya İrini kilisesinin yeri Cenevizlilerce mezarlık olarak kullanılmaktadır. Şimdilerde Arap Camii olarak anılan yapı olan San Domenico

Kilisesi XIII. yüzyıl başlarında bu mezarlığın üstüne yapılır. 1296'da Venedik ile Cenova arasında savaş çıkar. Cenevizliler başkentin surları arkasına sığınır ve Galata'yı sağlam bir sur duvarı ile çevirirler. Bölgenin önemli fiziksel ögesi, Venedik saldırılarına karşı Galata'nın sınırlarını belirleyen etkileyici bu sur duvarlarıydı (Akın, 2002). 2800 metre uzunluğunda ve 2 metre kalınlığındaki bu surlar, 1316 tarihini izleyen beş dönemde yapılmış ve Galata'yı 37 hektarı kaplayan beş bölgeye ayırmıştır. Galata'nın en yüksek noktası olan Galata Kulesi'nin yanı sıra surlar boyunca, yarım daire veya kare biçiminde daha küçük başka kuleler de yapılmıştır (Çelik, 1998).

“Cenevizliler 1304'te imzalanan bir antlaşmayla mahalle içinde et, buğday pazarları, ticaret loncası, hamam, kiliseler, kantar yeri kurulabileceklerdi. Mahalledeki üç Ortodoks kilisesi yine Konstantinopolis patriğine bağlı kalacaktı. Bu ilk imtiyaz bölgesi hemen hemen kıyı Bankalar Caddesi, Karaköy Meydanı ve Kalafatyeri dikdörtgeninin içi idi. Kurulan bu ilk kent 1335'te büyük bir yangın geçirmiş, fakat hemen ardından, bu kez savunma duvarlarıyla birlikte yeniden inşa edilmiştir. Galata Kulesi'nin bulunduğu kısım, 1349'da yapılmış ve bu bölgeye eklenmiştir. 1864-65'te yıkılan Galata Surları'ndan günümüze birkaç duvar kalıntısı ile Galata Kulesi ulaşmıştır.” (Eyice, S. 1994)

Cenevizliler kolonilerini “podesta” denilen bir yönetici ile idare ediyorlardı. Podesta aynı zamanda Bizans İmparatoru nezdinde daimi Cenova elçisi durumunda idi. Cenovalılar yerleşim yerinin ortasında idare merkezi olarak bir saray yaptırmışlardır (Palazzo Comminale). Cephesi tamamen gotik üslupta olan bu saray 20. yy. başlarına kadar ayakta kalmıştır. Ancak Bankalar Caddesi'nden tramvay geçirildiğinde Osmanlı Bankası'nın hemen hemen karşısında kalan sarayın bu çok değerli cephesi yıkılarak yok edilmiştir. (Eyice, 2006). Zamanla Bizans zayıfladıkça Ceneviz kolonisinin sınırları genişlemiş ve Azapkapı-Şişhane-Galata Kulesi-toplane çevresine kadar yayılmıştır. Cenevizliler bir yandan sınırlarını genişletirken, bir yandan da Osmanlılarla ilişkilerini geliştiriyorlardı.

Cenevizliler döneminde, Beyoğlu, Galata ve Karaköy çevrelerinden oluşan kentin giriş kapılarından biri olan kule ve kapısı inşa edilir ve bu kapıya “Porta Chiara” veya “Kiarahori” denilir. Karaköy Semti'nin Osmanlılar dönemindeki ve

bugünkü adının Kiarahori'nin Türkçe'de aldığı biçim olduğu tahmin edilmektedir. Sementin adı konusundaki bir başka varsayım ise, Bizans döneminde Hasköy'den bugünkü Karaköy'e doğru uzanan bölgelerde Karia Musevileri'nin yerleşmiş bulunduklarından ötürü, bölgeye "Karia Köyü" dendiği ve bunun zamanla Karaköyü ve Karaköy'e dönüştüğü yolundadır. (Yenen, M., 1994)

İstanbul şehrinin hemen karşısında, Haliç'in başlangıcında yer alan bir yerleşmeden ilk olarak Strabon bahsetmektedir; Sykai (Galata) (Eyice, 1968). Galata semtindeki bu erken iskânın varlığını Bizantion'lu Dionysios da belirtmektedir. "Hipposthenes'ten sonra, incir ağaçlarının çokluğu ve güzelliği nedeniyle Sykodes (Sykides: İncirlik) adı verilen yer gelir. (Akt: Genim, S., 2004)

Sykai kentten dar bir körfezle ayrılmış olup, kentle bağlantısı sık sık gidip gelen teknelerle sağlanmaktadır. Bir tepenin altında uzanan ve kıyıdaki düzlükten yararlanılarak açılan tek cadde dışında Sykai'de forum, tiyatro, navalia (tersane), dört yüz otuz bir ev, bir büyük porticus, beş özel hamam, sekiz gradus yer almaktadır. Bölgede bir curator, bir vernaculus, otuzdört collegiatus, beş vicomagister görev yapmaktadır. (Gyllius 1997) [Gradus: Halka ekmek dağıtımı yapılan bina. Curator: Yönetici, Muhafız, Vernaculus: Yönetici Yardımcısı, tellâl, haberci, Collegiatus: Meslek Birliği, Lonca Temsilcisi, Vicomagister: Koruyucu, Gece Bekçisi olarak dilimize çevrilebilir (Millingen 2003)] (Akt: Genim, S., 2004)

Galata adının hangi kökten doğduğu hususunda çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Bunlardan biri burada evvelce ağıllar olduğundan buradaki hayvanlardan sağılan sütlerden dolayı süt anlamına gelen Grekçe Galaktos'dan geldiği söylenmektedir. Diğer bir görüşe göre evvelce burada Galataialı bir kişi yaşadığından, "onun mahallesi" anlamında tou galatoudan geldiği söylenir. Üçüncü bir hipotez ise kıyıdaki koya ve iskelelere inen yoldan dolayı İtalyanca Calata'dan geldiği yolundadır. (Eyice, 2006)

3.1.1. Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Proje Analizleri (2007)

Galata Kıyı Kesimi Araştırma alanında, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi tarafından, ağustos 2007 tarihinde yapılmış olan analiz başlıkları şunlardır (bkz. EK 1):

- Analiz 1** - Arazi Kullanımı
- Analiz 2** - Mülkiyet Durumu
- Analiz 3** - Sit Alanları
- Analiz 4** - Topoğrafik Durum
- Analiz 5** - Yakın Çevre – Projeler
- Analiz 6** - Bina Durumu
- Analiz 7** - Bina Kullanım
- Analiz 8** - Bina Kat Kullanım
- Analiz 9** - Bina Cinsi
- Analiz 10** - Eğitim
- Analiz 11** - İdari Gösterim
- Analiz 12** - Jeolojik Durum
- Analiz 13** - Ulaşım İlişkileri
- Analiz 14** - Metropoliten Alan İçindeki Yeri
- Analiz 15** - Fotoğraflar

3.2 Cenova Limanı'nın Yeniden Geliştirilmesi Projesi (1984)

İtalya'da kıyılar, doğal değişim ve ana kara parçasındaki organize gelişmelerle birlikte limanlar açısından büyük gelişmeler göstermiştir. Ekonomik açıdan ülkenin en zengin bölgesi Padana Deltası'nın hemen yanında bulunan ve ticari trafiğin merkezi durumunda olan Liguria Bölgesi, liman bakımından oldukça gelişmiş bir bölgedir. Malların yükleme ve boşaltma tonajı bakımından İtalya'nın en büyük limanı Cenova'dır. Cenova yaklaşık 1.000.000 nüfusu ve 240.45 km²'lik yüzölçümü ile Ligurian Denizi'nin tepesinde, Batı Akdeniz'in en kuzey noktasında yer alıyor. Cenova Kenti'nin kıyı şeridi batıdan doğuya, Voltri'den Nervi'ye doğru her iki yönde de yaklaşık aynı mesafeyle 34 km boyunca uzanmaktadır. Sahil şeridinin yaklaşık 24 km'si liman fonksiyonlarına, havalimanına ve Fiera sergi merkezine ayrılmıştır.



Şekil 3.19 Cenova Liman Bölgesi (www.porto.genova.it)



Şekil 3.20 1766 Cenova Limanı Haritası (Buchanan, P., 1993)

Kent Roma döneminde kurulmuştur. Ortaçağ döneminde kıyı şeridinin yay biçimindeki kesimine yerleşmiştir. Bu dönemde ticari faaliyetlerin yer aldığı bir limanı mevcuttur. 11. yy'da oligarşik cumhuriyet olarak bağımsız bir yönetimi vardır. Cenova, Avrupa'nın en etkili ve zengin limanlarından biri konumuna gelmişti. Bağımsızlığını, büyük Avrupa krallıklarına kiraladığı donanmasından elde ettiği finansal gücü ile sürdürebilmiştir. Cenova'nın artan zenginliği sayesinde, kasaba kente dönüşmüştür. Büyük ve görkemli binalar kenti ziyaret eden kral ve diplomatları ağırlamıştır. Bu binaların bir kısmı mevcuttur ve yenilenmektedir. 12. yy.'da Ripa bölgesi gelişti. 13. yy'da liman bölgesi önemli işletme yapılarının yapılmasıyla gelişmiştir. Bu yapılar, Darsane (depolama bölgesi) ve Arsenale (deniz kuvvetleri); Commendadır (kuru gıda depoları). Ripada kent kıyısındaki bu yeni yapılar ticari faaliyetlere bağlanmıştır ve böylelikle, Cenova ticari faaliyetler ile birlikte çalışan bir kentsel kıyıya sahip olmuştur. Liman çevresinde büyük antrepolar yapılmıştır. 12. ve 13. yy.larda liman şekillenmiş ve 19. yy.daki endüstriyel genişlemelere kadar değişmeden kalmıştır. 19. yy da yeniden yapılanma olgusunun gündeme gelmesiyle limanın ticari ve çalışma birimleri birbirinden ayrılmıştır. Endüstriyel liman, antrepoları ve palamar yerleri ile birlikte kurulmuştur.

Fonksiyonel ve fiziksel olarak liman ile endüstrileşmiş kent, tren yolları ve duvarlarla birbirinden ayrılmıştır. 19. yy.'dan başlayarak, yeni kent merkezi kıydan uzak bir alanda, tepelere doğru gelişen konut alanları ile birlikte kentin antik duvarlarının dışında oluşmuştur. 20. yy.'da Cenovalılar tarihi merkezi terk ederek yeni gelişen alanlarda ikamet etmeye başlamıştır. Kent, yeni ve geniş endüstriyel yapıların yaratılmasıyla, yeni kıyıya paralel olan Pacevera ve Bisagni vadileri üzerinde batı ve doğu yönünde genişlemiştir. 20. yy.'ın başında endüstri limanı aşamalı olarak batıya doğru genişlemiştir. Konteynır sisteminin gelişimi ile liman batıya doğru genişlemiş ve liman gelişme alanında kargo için yeni yapılar inşa edilmiştir. Aynı zamanda tarihi kent yanında yer alan tarihi liman terk edilmiştir. Dünya üzerindeki birçok kıyı kenti gibi bu durum, kent ekonomisinin öncüsü durumunda olan endüstri sektörü için bir krize yol açmıştır. Bu durum karşısında kamu yönetimi kent kıyısını yeniden tasarlamak üzere önemli turizm faaliyetlerini ve servisleri içeren kompleks bir plana başlamıştır.



Şekil 3.21 1937 Cenova Limanı Haritası (Buchanan, P., 1993)



Şekil 3.22 Günümüz Cenova Limanı (<http://rpbw.r.ui-pro.com>)

“İtalya’da, şehirle uyumsuzlaşmış liman faaliyetlerinin (özellikle konteynır ve kargo terminallerinin) yerini değiştirmek için sahil boyunca boş alan bulmanın imkânsızlığı; sıkı kentsel doku içerisine gömülmüş limanların morfolojik durumu ve bunun neticesi olan ulaşım zorluğu; ve liman ile kentin, kendi güç ve alanlarını yönetmek için daha genel baskıcı eğilimleri dolayısıyla bu yenileme süreci uygulanamamıştır. Bu sebeple, İtalya’daki büyük liman kentleri incelenirse, organik bir işlevsel ve uzamsal dönüşüm için müsait tamamen terk edilmiş bir eşik bulmanın çok zor olduğu görülür. Tam tersine, terk edilmiş veya olması gerektiği kadar kullanılmayan alanlar, yüksek derecede özelleştirilmiş liman işlevleri, gelişmiş üçüncül kentsel faaliyetler, ikametgâh şehirlerinin uzantıları ve şehri denize ve liman çevresine bağlayan kadim entegrasyon ilişkisinin izleri olan anıtsal doku, tarihi bahçeler ve arkeolojik alanlarla bir arada varlığını sürdürdüğü görülür... Liman ve kent arasındaki uzlaştırma alanı, farklı hızlarda ve çok farklılaştırılmış ihtiyaçlarla limana hizmet eden veya şehirden geçen taşıt trafiğinin (toplu karayolu, tramvay ve metro hatları, yaya ve bisiklet yolları) önemli akışı, ayrıca fiili ticaret borsası şebekeleri, liman merkezini yücelten mali işlemler ve dünya çapındaki ilişkiler için güçlü fakat kusurlu “bağlantı alanı” olarak yorumlanabilir. Bu farklı trafik akışlarının karmakarışık ve kontrolsüz çatışması, şehir ve liman arasındaki ayrılma sürecini hızlandırır. Bununla birlikte, birçok anlamda çözülemez bir durumda olmakla

beraber sorunun merkeziyetinin bilinirliği, farklı trafik akışları arasındaki çetin entegrasyonu, birbirinden çok farklı olan iki sistem (liman ve kent) arasındaki ilişkiyi uzlaştırma çabası için başlıca şart olarak gören bir planlama sürecine yönlenmeye yardımcı olabilir. Bu anlamda, liman ve şehir arasındaki uzlaştırma alanı, diyalog ve işbirliği için bir alana dönüşebilir... Genoa halk için stratejik bir merkez, sosyal katılımcılar, kamusal ve özel gruplar arasındaki diyalog ve çalışma kurumları için bir laboratuvar mahiyetinde ve geniş bir bölge üzerinde önemli bir etkiye sahip bir yerdir... Asırlar boyu duvarlar ve gümrük bariyerleri kenti limandan ayırmıştır; limanlar kendi özerkliği içinde planlarını yapıp gelişirken, kent de kendi içinde bariyerlerin arkasında ne olup bittiğine aldırmadan kendi bölgesini planlamıştır... Genoa’da kent, deniz taşımacılığıyla bağlantılı bütün alanlardaki (gemilerin yapım ve onarımı, lojistik yönetimi, simsarlık, deniz ve ticari yasa, vs.) teknik bilgilerin olağanüstü bir sedimantasyonunu sunuyor ve böylece limana üstün bir hizmet düzeyi tanıyabiliyor; liman, önemli sayıda çalışana sahip ve çok sayıda nitelikli yan sanayiye besliyor.” (Es, M. ve Kudu, E., 2008)

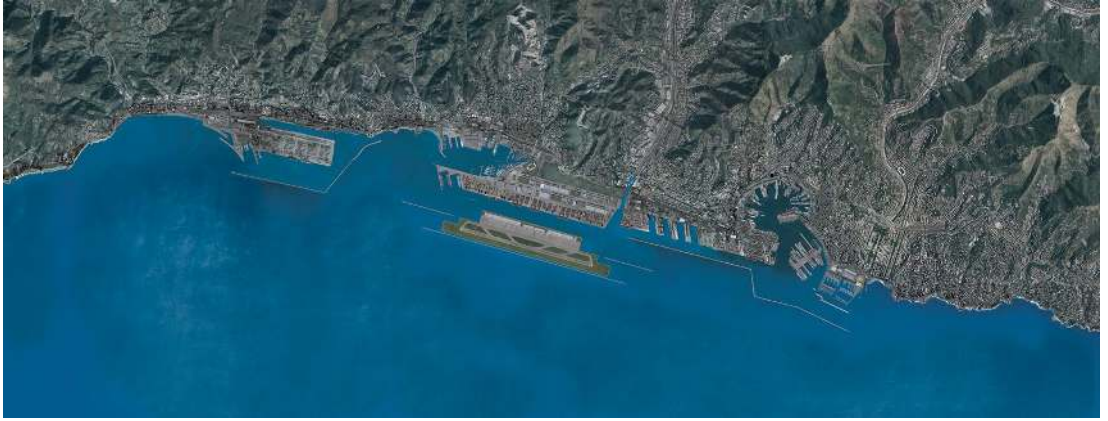
Genoa’nın yerlisi ve dünyaca ünlü bir mimar olan Piano, bir süredir kentsel amaçlar için yeniden kullanma ihtimali açısından liman üzerinde çalışmıştır. “Fresk” adını verdiği bir dizi küçük ölçekli çizimler ve yeni havaalanını birinin içine aldığı yapay yarımadalar ve adalar üzerinde denizin içine daha fazla ilerleyen tamamen dönüştürölmüş bir su kıyısı modeli geliştirmiştir.

Cenova kenti, kentin genel master planı ile birlikte ele alınan liman master planına sahip ilk İtalyan kentidir. Bu plan ile kentin yakın geleceği için kentsel ve stratejik planlamayı bir arada geliştirmek mümkün olmuştur. Birçok terk edilmiş alan yeniden yapılandırılmakta, yeniden tasarlanmakta ve yeni iş alanları yahut toplu dağıtım merkezleri olarak yeniden kullanıma açılmaktadır.

Renzo Piano tarafından genel bir plan geliştirilmiş ve bu genel plan, tarihi binaların restorasyonunu ve kongre merkezi ile akvaryum inşasını içermektedir. Bugün alan kültürel kamu alanıdır. Akvaryuma ek olarak barlar, restoranlar, alışveriş yerleri, tiyatro sinema kompleksi, çocuk kütüphanesi ve denizcilik müzesi mevcuttur. Alanın batısında Calvi ve Morosini iskele alanlarında konut ve oteller yapım aşamasındadır.



Şekil 3.23 Cenova Kıyı Şeridi Yenileme Öncesi Mevcut Durum
(<http://rpbw.r.ui-pro.com>)



Şekil 3.24 Cenova Kıyı Şeridi Yenileme Sonrası Mevcut Durum
(<http://rpbw.r.ui-pro.com>)



Şekil 3.25 Cenova Kıyı Kesimi Yenileme Projesi Genel Planı
(<http://rpbw.r.ui-pro.com>)



Şekil 3.26 Cenova Kıyı Kesimi Genel Plan - Yeşil Alan

(<http://www.lehavre-aivp.com>)

Batıda Darsena alanı özel proje alanıdır ve tarihi çekirdeğin kıyısında konumlanmıştır. Ticaret merkezi olarak limanın önem kaybetmesi ile Scio alanında ekonomi ve ticaret üniversitesi konumlanmıştır. Tüm tarihi liman bölgesinin gelişimi ile bağlantılı olarak Darsena'nın dönüşümü sürmektedir. Belediyenin bu alan ile ilgili hedefleri, üniversite faaliyetlerini ve bu faaliyetlerin Galata alanıyla bütünleşmesini destekleyen yeni ve tamamlayıcı aktivitelerle kentsel ve çevresel gelişimini, kamu alanı ve altyapısının gelişimini ve alanın Pra'ya bağlanmasını da dikkate alarak yaya ve taşıt yollarının düzenlenmesini sağlamaktır. Ayrıca, belediye Darsena alanında yeni fonksiyonlar geliştirmeyi amaçlamaktadır. Varolan binaların yeniden kullanılmasıyla alana rekabetçi ya da tamamlayıcı faaliyetlerin yeniden yerleşmesi ve tarihi merkeze hizmet edecek teknolojik faaliyetlerin alanda yer alması ile birlikte Tabarka Alanı da yeniden geliştirme projelerine dâhil olmaktadır. Mühendislik fakültesinin Darsena Alanı'na yerleşmesiyle planlar, Hennebique binası ile gümrük binasının ve 700.000 km²'lik alanın yenilenmesini öngörmektedir. Bu çaba diğer tarihi uyarlamaları tanımlamak üzere Avrupa'da model oluşturmaya yönelik bir çabadır. Toplu kamusal servis olanaklarının tanıtılması ile alan ekonomisini canlandırmak ve yeni ticari faaliyetleri barları restoranları ve yeni konut gelişimini sağlamak hedeflenmektedir. Ponte Parodi'nin dönüşümü, tarihi limanın kalbinde ortasında büyük bir merkezin inşa edilmesini ve deniz kıyısında kültürel aktiviteler içeren geniş kamusal meydanın yapılmasını içermektedir. Amacı uluslararası düzeyde kent imajını tanıtan yapı ve alan yaratmak olan uluslararası mimari yarışma düzenlenmiştir. San Benigno yönetim merkezindeki yeni feribot terminali, bar ve

restoranlar, seyahat acenteleri ve ofisler gibi ticari faaliyetler içeren çok fonksiyonlu bir yapı içermektedir. Feribot terminali, her yıl 2,5 milyon yolcu ve 700.000 araç ve 110.000 kamyon trafik hacmine sahiptir. Birçok yeni proje, sahili kapsıyor ve tam anlamıyla ekonomik olmayan gelişim fikrine dayanıyor. Voltri'deki kordon, spor, okul ve kültürel faaliyetler için yeniden kullanılan eski sanayi depolarını birleştiriyor. Uçurum bölgesine bakan tarihi parklarda yerleşen Nervi'deki şehir modern sanat müzelerinin onarımı, kentsel dönüşümü temsil etmekle birlikte turistik cazibe merkezi olarak da faaliyet gösterebilen bir sistemi yapılandırıyor.

İdeal fakat ütöpik olmayan vizyon, büyük bir gelişim sırasında, kent ile ahenkli bir ilişkisi olan bir liman fikridir. Aslında, 'Proje', kente yeni perspektifler ve rıhtımla tekrar birleşecek yenilenmiş fırsatlar önererek, uluslararası taşımacılık ve iletişim sisteminde meydana gelen değişikliklere uyum sağlamak için limanı büyütme ana amacıyla, yıllar boyunca yüzeye çıkan düşüncelerin özetidir. Ünlü mimar tarafından hayal edilen liman, batı kenardaki Voltri'den doğu kenardaki Nervi'ye kadar olabildiğince çok alanla ilgilenen 20 nokta üzerine kurulmuştur ve gerçek projelere dönüştürülebilecek fikirler başlatmıştır.

Akdeniz'in kuzeybatısında, Panada ovasına en yakın noktasındaki Cenova'nın endüstriyel bölgesi Avrupa'nın en yüksek üreticiliğine sahip endüstriyel bölgesidir. Cenova doğal bir pazar (satış yeri)'dir. Liman faaliyetlerini büyük ölçüde arttırmak ve tekrar organize etmek ihtiyacından doğan Proje, Renzo Piano'nun Cenovalı 'fresk'i olarak erken aşamalarından itibaren ünlü oldu. İlk andan itibaren projenin fikirleri, kentsel organizma ve liman arasındaki dengeyi yeniden tanımlama iddiasına (meydan okumasına) karşı durdu (göğüs gerdi), bu yüzden kıyı alanlarını basit olarak doldurarak değil, mümkün olan yerlerde denize dönerek limanı genişletmek fikri vardı.

Bu stratejideki anahtar hareket, Cenova havaalanının yapay bir adaya transferi ve bu sırada bugünkü havaalanının yüzeyini liman kullanımları için düzeltmektir. Bu yolla, linear olarak yapılandırılan mevcut liman morfolojisi, liman yeterlilikleri (kabiliyetleri) çiftleşince bir tutarlılık kazanır ve kente yeni ve daha etkili hava yeterlilikleri verilmiş olur. Bunun da ötesinde, yeni kıyı alanları, kentin doğusundan batısına uzanan uzun, yeşil bir kemer yaratılarak özgürleştirilir.

Proje ayrıca, gelecekteki Avrupa yüksek hızlı raylı sistemine bir bağlantı ve daha fazla ihtiyaç duyulan bir infrastrüktür (altyapı) organizasyonu içererek, kentin infrastrüktüründe (altyapısında) metropolitan ve bölgelerarası düzeylerde değişiklikler içerir.

Cenova'nın eski limanının kentsel restorasyonunda, Cotton Storehouse, 17. yüzyıl özel depoları ve Milo kışlası gibi restore edilen binalar vardır ve önceden var olanın yanına, Akvaryum, Piazza delle Feste'de büyük Bigo gerilmeli strüktürü ve Liman Ofisi gibi yeni binalar eklenmiştir. En yeni strüktür, dünyadaki en büyük eğreltiotu koleksiyonuna ev sahipliği yapan 20 metre çapındaki kristal küre Bolla'dır.



Şekil 3.27 Cenova Limanı - Bigo Gerilmeli Strüktürü ve Festival Alanı
(<http://rpbw.r.ui-pro.com>)



Şekil 3.28 Cenova Limanı – Kristal Küre Bolla (<http://rpbw.r.ui-pro.com>)

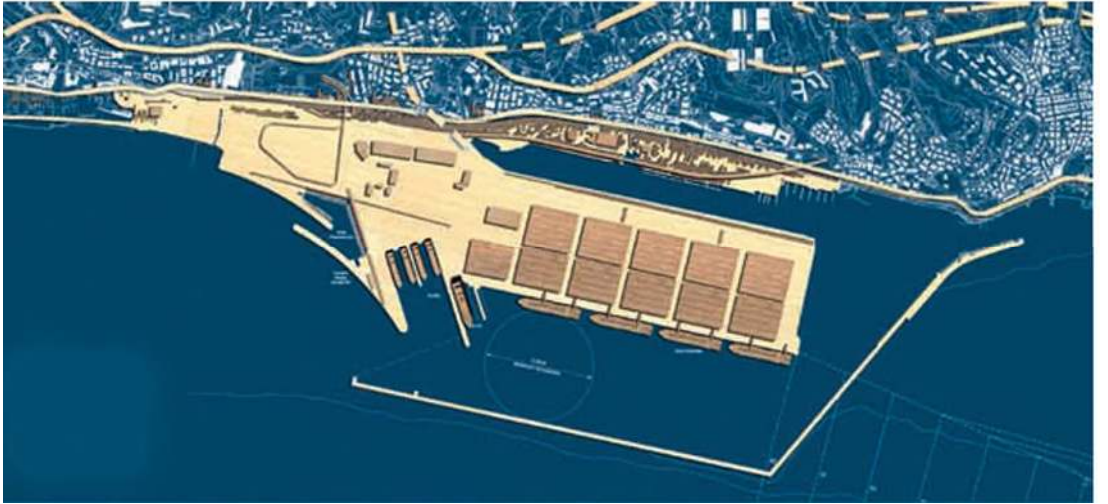
Cenova'nın kıyı şeridinde yeni planlama ile yeni bir vizyon getirilmiştir. 22 km.lik sahil hattı boyunca planlama, metro-marina bağlantısı ve altyapı çalışmaları yapılmıştır. Eski havaalanının yapay bir adaya doğrusal bir port oluşturacak şekilde konumlandırılmasıyla havaalanına bu sayede daha büyük bir alan sağlanacak. Bir başka girişim gemi tamir adasının inşasıyla, endüstriyel imkânların geliştirilmesiyle, eskisinden daha büyük, daha iyi organize bir alan oluşturulacaktır. Kıyının doğusuna Città del Mare bölgesine ultra lüks büyük tekneler için marina ve ek tesisler yapılacaktır.

Proje çeşitli bölgesel / üretim alanları ayrılmıştır:

1. Voltri-Pra (Deniz otoyolu / Balıkçılık limanı / Büyük tekneler için tersane)
2. Pegli-Multedo-Sestri-Cornigliano (Havaalanı - petrol terminali)
3. Calata Gadda-Molo Giano (Gemi Tamir alanı)
4. Doğu Bölgesi - (Città del Mare) (Fuar Alanı, Marina)



Şekil 3.29 Voltri – Pra Havaalanı – Liman Projesi Öncesi Durum
(<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.30 Voltri – Pra Havaalanı – Liman Projesi Sonrası Durum
(<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.31 Pegli Multedo Sestri Cornigliano Alanı – Liman Projesi Öncesi Durum
(<http://rpbw.r.ui-pro.com>)



Şekil 3.32 Pegli Multedo Sestri Cornigliano Alanı – Liman Projesi Sonrası Durum
(<http://rpbw.r.ui-pro.com>)



Şekil 3.33 Calata Gadda - Molo Giano Üretim Alanı – Liman Projesi Öncesi Durum
(<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.34 Calata Gadda - Molo Giano Üretim Alanı – Liman Projesi Sonrası Durum
(<http://www.porto.genova.it>)

Projenin detaylı mimari tasarım çalışmaları İtalyan ve uluslar arası düzeydeki kültürlerin iç içe geçmesini sağlamıştır. Renzo Piano'nun bu projesi port ile beraber gelişme kat edecek, şehrin planlanmasına, ekonomisine ve kültürüne katkı sağlayacak. Bu proje, deniz ve port arasında, kompleks ve hassas bir ilişkiyi çeşitli kentsel, çevresel ve ekonomik ihtiyaçları da dahil ederek tekrar oluşturmayı sağlayan bir fikir ve somut önerilerin girişimidir.

Akdeniz'in en önemli ticari ve endüstriyel faaliyetlerinin mekânı ve aynı zamanda turizm için bir geçiş noktası olan Cenova limanı, bugün eski kentle denizi birbirine bağlayan görkemli bir turistik/kültürel alan olarak da hizmet vermektedir. 130.000 m2 lik Cenova limanı, kentsel dönüşüm projelerinin en iyi örneklerinden birisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bugün Renzo Piano'nun Columbus Projesi ile gündeme gelen Mandraccio adlı eski limanın, 1992 yılında modern bir düzenleme ile hayat bulması göze çarpmaktadır. Kompleksin içinde, Pamuk depolarının düzenlendiği ve yazları açık hale getirilen bir tiyatro var. Özellikle Temmuz ve Ağustos aylarında her gün yaklaşık 1000 kişiyi ağırlayan tiyatrodaki konser ve gösteriler ağırlık kazanmaktadır. Akvaryum ile Bigo arasında bulunan Fuar ve Festival alanı 500 kişiyi ağırlayan bir kapasiteye sahip ve bu alanda genelde ürün tanıtımı ve sportif faaliyetler yapılıyor. Burada konser, kongre, gösteri, v.b faaliyetler de yürütülmektedir. Aralık başından Mart sonuna kadar bu alan buz pisti olarak faaliyet görmektedir. Tiyatro-Havuz alanı ise yine gösterilere ve sportif faaliyetlere olanak sunmaktadır. 2.870 m2 lik Siberia Kapısı alanında Luzzati Müzesi yer almaktadır. Burada her yıl kültürel etkinlik kapsamında stantlar açılmakta, birçok ziyaretçi bu alana gelmektedir. Galata (ital. denize inen yol) Falcone - Borsellino Alanı da 4.000 m2 dir. Akvaryum ve Bigo arasında bulunmaktadır. Bu alan keyifli gezintilerin yapılabilceği, kültürel ve sportif etkinliklerin organize edildiği bir ortamdır. Her yıl ortalama 1.250.000 kişi tarafından ziyaret edilen Akvaryum ve yine her yıl ortalama 350.000 ziyaretçinin katıldığı boat show gibi önemli etkinliklerinde yapıldığı Cenova'nın uluslararası fuar alanı da bu limanda yer almaktadır. Böylece yeniden hayat bulan eski limana her yıl çeşitli ülkelerden turistler akın etmekte, kültürel ve ticari bir canlılık gündeme gelmektedir. Eski limanla birleştirilen yeni liman, malların elleçlenmesi ve lüks gemilerin gelmesi için ayrılmış bir bölüm olmaktadır. Hemen yanında başlayan demiryolu ile şehir içine ulaşım sağlanmakta, liman şehirden kopuk olmamaktadır. Özellikle 1987 yılında kurulan Denizcilik

işletmesi (Stazione Marittime S.p.A) 2005 yılına kadar limanda düzenlemelere gitmiş, son 20 yıl içinde kruzaviyerlerin kente uğramaları için çok çaba göstermiştir. Yaklaşık 120 milyon avro harcanan ve 240.000 metrekarelik bir alana sahip olan limanda, 5 adet yolcu terminali bulunmaktadır. Bugün limanda kruvaziyer ve feribot trafiğinin oldukça yoğun olduğu gözlemlenmekte, son nesil kruvaziyerler Cenova'ya gelmektedirler.

Yeni Cenova Master Planı kentin ve limanın planlarını özetlemektedir. Kent ile liman arasında üretken bir bağ kuran master plan, liman yönetimi tarafından 2000 yılında resmen kabul edilmiştir. Master planının amacı, kent gelişiminin yeni dokusuna katkıda bulunmaktır. Kentin gelişimi, kent ile limanın ayrımını kabul etmeyerek fiziksel ve yapısal sonuca katkıda bulunan kapsamlı bir tutum almıştır.

Bugün, üçüncü milenyumun başında, ekonomik ve demografik sapmadan sonra, kentin gittikçe artan trafik yoğunluğuyla öneminin gün geçtikçe arttığı limanının yeniden yapılanma sürecine tanıklık ediliyor. Aslında bir kez daha limanın tarihinden, kentin tarihi okunabiliyor: bir kez daha, Akdeniz'in en önemli ticari ve endüstriyel faaliyetlerinin mekânı, aynı zamanda varış noktası ve turizm için bir geçiş noktası, üstelik tarihi yeniden yapılmış bölümde (eski liman), eski kentle denizi birbirine bağlayan görkemli bir turistik/kültürel alan bulunuyor. Kentin yeni ekonomik - stratejik tasarımı Genova'yı özel ya da çok uluslu bir seviyede, teknik bir karaktere de sahip elektroniğe ve bilgisayarlara bağlı bir ekonomi iddiası taşıyan fırsatlara yönelmiş bir liman ve turistik/kültürel kent olarak görüyor.

Kıyıda liman kullanımının yeniden tanımlanması antik kıyıda değer artışını sağlamıştır. Bu durum kıyının antik kent merkezinin bir parçası olduğu fikrini kabul ettirmiştir. 1980'lerde kent, Ripa'daki endüstriyel kıyı parçalarını tahsis etmiş ve gümrük alanı, demiryolu, karayolu gibi bariyerleri engelleri kaldırmıştır.

1990'larda Cenova önceki 20 yıllık zamanda kaybettiği liman hacmini geri kazanmıştır. Büyüme ile birlikte alan gereksiniminin getirdiği baskıyla kent yönetimi ile liman yönetimini çelişkiye düşürmüştür. Liman ile kent arasındaki ilişkinin yeniden düşünülmesi gerekmekteydi. 1964 liman planının aksine, kent ile liman arasındaki yeni ilişkiyi tanımlayan ve liman master planının kabulünü sağlayan bir

politika benimsenmiştir. 1996'da liman master planı gelişmeye başlamıştır. Aynı yıl Cenova belediyesi yeni genel kent programını başlatmıştır. Bu planlar uzun süreden beri gelen sınır işgali kavgalarının üstesinden gelebilmek amacını taşımaktadır.

Limanın amacı, Avrupa ile Asya arasındaki trafik hacmini geliştirmektir. Liman için potansiyel gelişme alanları konteyner, yolcu, gemi trafiğinin sağlandığı alanlar ve gemi onarım alanlarıdır. Liman etrafında yer alan kent dokusundan dolayı, limanın gelişimi sınırlanmaktadır. Liman için gereken gelişimi sağlamak için 3 olanak mevcuttur. Bu alternatiflerden ilki mevcut liman alanının etkin kullanımını sağlamaktır. İkinci seçenek, imalat endüstrisinin terk ettiği kıyı alanlarının yeni liman kullanımına açılmasıdır. Diğer bir çözüm, denizin doldurulması yöntemiyle liman gelişme alanlarının yaratılmasıdır. Tasarım kavramlarının kullanımı, limanı bir dizi karmaşık alan olarak kavramakta ve bu alanı kent ile bütünleştirme amacını taşımaktadır.

Yeni liman master planının önemli bileşenleri, limanda demir-çelik faaliyetlerinin azaltılması, yağ limanının rasyonelleştirilmesi, çevreye zarar veren fonksiyonların liman bölgesinden uzaklaştırılması, üç yeni bölge parkı yaratılması ve var olan yapıların liman genişlemesine uygun olarak geliştirilmesidir. Bu hedeflerin eskimiş ulaşım altyapısıyla uyumu tartışılmıştır. Bu tartışma, liman ve kent için iki trafik akışı arasında fonksiyonel bağımsızlık yaratma amacıyla karayolu bağlantılarının yeniden tasarlama düşüncesini de içermektedir. San Benigo alanı, kent ile liman arasındaki 30 yıllık zayıf koordinasyonun teşvik ettiği yetersizlikler için iyi bir örnektir. Fonksiyonların bölgesel ayrımını amaçlamaktadır. Manuel'in planı gemi onarım bölgesi için kent ile liman arasında sınır teşkil edebilecek lineer bir alan önermektedir. Bu öneri, fonksiyonların bölgesel ayrımını amaçlamıştır. Kent trafiğini üst seviyeye çıkararak ve endüstri faaliyetlerinin ve bu faaliyetlerin yarattığı trafiğin alanı işgal etmesine izin vererek doklar ile kent arasındaki ayırmadan yararlanmayı önermektedir (Marshall, 2001).

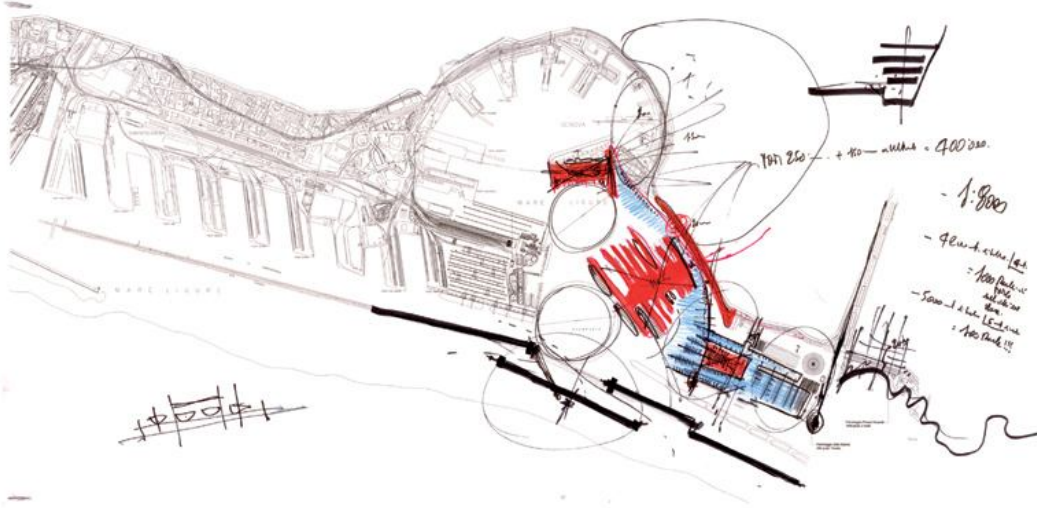
Cenova liman bölgesi için Renzo Piano'nun projesine uygun olarak yapılan düzenlemeler sonucunda bu bölgeye yaya insanın dolaşımı sağlanmıştır. Sorun, kentin kıyı ile ilişkisinin kurulamaması ve liman içinde bulunan ve ilişkiyi engelleyen büyük kitlesi idi. Proje, bu sorunların çözümü dışında, çok daha ilginç bir

hedefe, 1992' de Amerika' nın keşfinin 500. yılı nedeni ile Genovalı Kristof Kolomb için açılacak uluslararası "Büyük Kolombiyalı Sergisi" ve kutlamalarına yönlendirmiştir. Cenova Limanı Kentsel Dönüşüm Projesi gerçek bir proje olmaktan öte, Cenova'nın Avrupa kültür başkenti olduğu 2004 yılında Renzo Piano Building Workshop'un Cenova'ya sunduğu bir çalışmanın sonucudur.

Cenova, çok-merkezli bir kent olma karakteristiğine sahip. Bu hem yapısal işlerin ve etkinliklerin karasal olarak yayılmasını, hem de yurttaşların katılımını etkiliyor. Cenova 2004'ün başlıca amacı 2004 yılından sonra da iyi bir şekilde sürecek değişimlere teşvik ve ikna etmek ve bu da kentin tüm unsurlarının bu süreçten payını alması anlamına geliyor. 2004, kentin ortaklaşa büyümesi ve zengin bir kültürel ve turistik kazanımın koordinasyonu imkânını temsil ediyor.

15 Mayıs 2004 Cumartesi günü, Cenova'nın tarihi limanında bir rönesans yapısı olan Porta Siberia'da -bugünkü Luzzati Müzesi- Renzo Piano'nun işlerinin İtalya'daki ilk büyük ölçekli sergisinin açılışı yapıldı. Prestijli Avrupa Kültür Başkenti unvanını aldığı 2004 yılında, bu sergi kentin bugün Avrupa mimarlığının dünyadaki en önemli elçilerinden olan Cenova entelektüeline bir övgü niteliği taşıyor. Aynı zamanda eski limanı değerlendirmek için bir yeni proje daha öneriliyor, Renzo Piano'nun 1992'de Columbus Kutlamaları için kendi memleketinde tamamladığı ana kentsel proje de şimdi Cenova'nın kültürel rönesansının bir sembolü olarak burada yer alıyor. Bu büyüleyici bağlamda sergi, Renzo Piano Building Workshop'un projelerini tasvir eden büyük boyutlu maketler, çizimler, fotoğraflar ve görsel imajlarla ziyaretçileri yönlendirerek, dünyanın muhtelif yerlerinde gerçekleştirilmiş uçsuz bucaksız bir mimari üretim içinde gezinmelerine izin vermiştir.

"Atölye çalışması" düşüncesi Renzo Piano'nun teknolojik yenilikle bilgiyi ve sanatçı çalışmasının kalitesini birleştirmesine izin veren, tasarım teorisine ve çalışma yöntemlerine her zaman esin kaynağı olmuş anahtar bir kavram. Bu terim kişiyi, bilgi ve ticaretin biraraya gelip insanın kendi ihtiyaçlarını karşılayabilmek için çevresini değiştireceği araçları yaratacağı atölyeye, laboratuvara, o antik yere geri gönderiyor. Renzo Piano'nun doğal ve insancıl çevreye olan saygısı ile mekanla olan ilişkisi, tüm işlerinde özenli materyal seçimi ve ekolojik teknolojiler yoluyla kendini gösteriyor.



Şekil 3.35 Renzo Piano’nun Liman Projesinden Bir Eskiz Çalışması

(<http://rpbw.r.ui-pro.com>)

Son yıllarda, mimari tasarım süreci ve eylemine, kavramsal yaklaşıma koşut olacak biçimde, her konuya ve probleme çevresel bütünlük içinde kendi gerekleri ile yaklaşan, araştırmacı/problem çözücü karakterde, her türlü akımdan ve biçimsel kalıptan bağımsız yeni bir mimar tipi ortaya çıkmıştır. Bu sağlıklı tavrın en iyi örneklerinden biri, Renzo Piano’dur. Renzo Piano’nun insana, mimarlık faaliyetlerine ve tasarım sürecine yönelik tavrını açıklayabilecek özellikleri şunlardır; “Piano mimarının doğal olarak bir sanat olduğu görüşündedir ancak mimarın sadece bir sanatçı olmadığına inanmaktadır. Bu nedenle positif bilimler ve insan bilimlerindeki gelişmeleri yakından izlemektedir. Disiplinlerarası çalışmaya önem vermektedir, yan disiplinlere mensup uzmanlarla hemen her projede ekip çalışması yapmakta ve yelpazeyi alabildiğince geniş tutmaktadır. İşveren ile ilişkilerinde iyi bir dinleyici olan Piano, mal sahibi-mimar iletişimin sağlıklı kurulmasına büyük önem vermektedir. Piano her yeni proje ve konuyu ayrı bir macera olarak görmektedir, kişisel bir “görsel dil” geliştirmeyi önemsememekte, çevre ve konu neyi gerektiriyorsa probleme öyle yaklaşmaktadır. Tasarıma konu olan çevreyi bir dedektif titizliğiyle analiz etmeye önem vermekte, çevreye ve konuya özgü en uygun kavramları ön plana çıkarmakta ve temalar geliştirmektedir. Piano imajdan çok; öze, içeriğe ve kullanıma ağırlık vermektedir. Neredeyse yapı yapmadan problemi çözmeye çalışmaktadır (bolca kullandığı, sökülüp takılan öğeler ve mobil üniteler bunun kanıtları). Sosyal bilimler ve çevresel psikoloji alanlarındaki gelişmeler

ışığında, kullanıcıyı çevreyle bütünleştirecek, katılım ve esneklik gibi kavramlara ağırlık vermektedir. Piano teknolojiyi hümanist amaçlar için bir araç olarak görmekte ve ustaca kullanmaktadır.” (Velioğlu, S., 1991)

3.2.1. Cenova Limanı'nın Yeniden Geliştirilmesi Proje Analizleri

Renzo Piano'nun, Cenova Limanı'nın yeniden geliştirilmesi için hazırladığı kentsel tasarım çalışmasının analizleri şunlardır;



Şekil 3.36 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 13.yy (<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.37 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 14.yy (<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.38 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 15.yy (<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.39 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1656 (<http://www.porto.genova.it>)



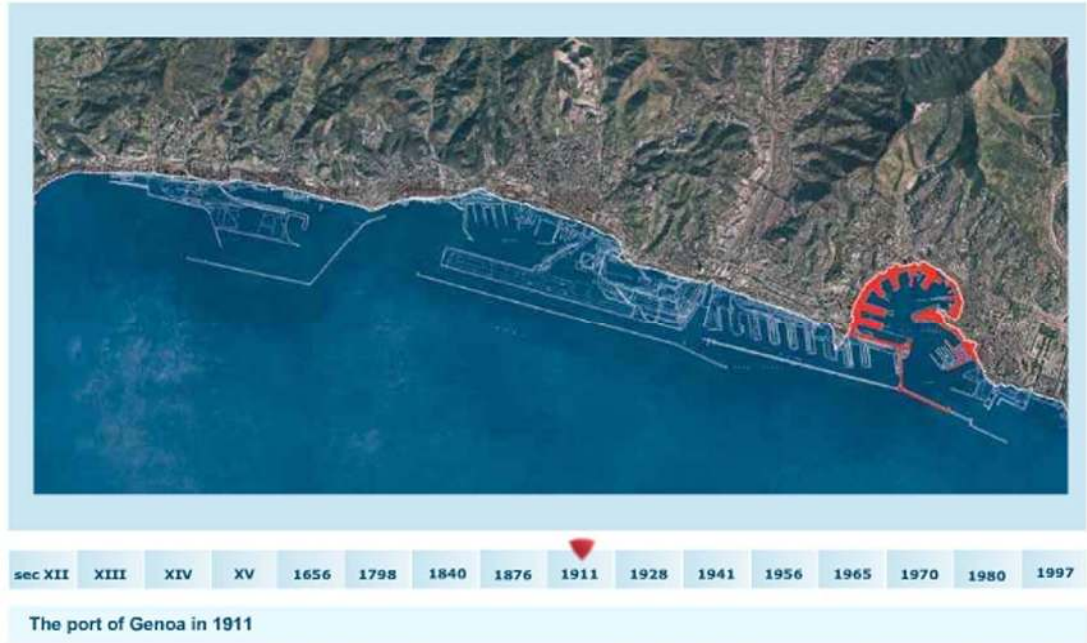
Şekil 3.40 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1798 (<http://www.porto.genova.it>)



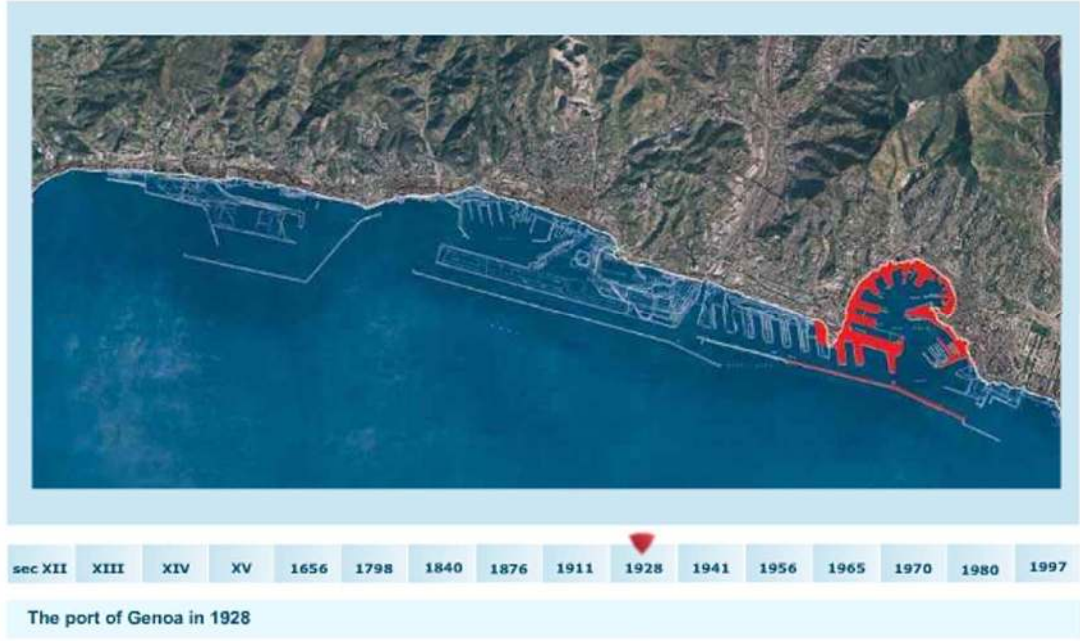
Şekil 3.41 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1840 (<http://www.porto.genova.it>)



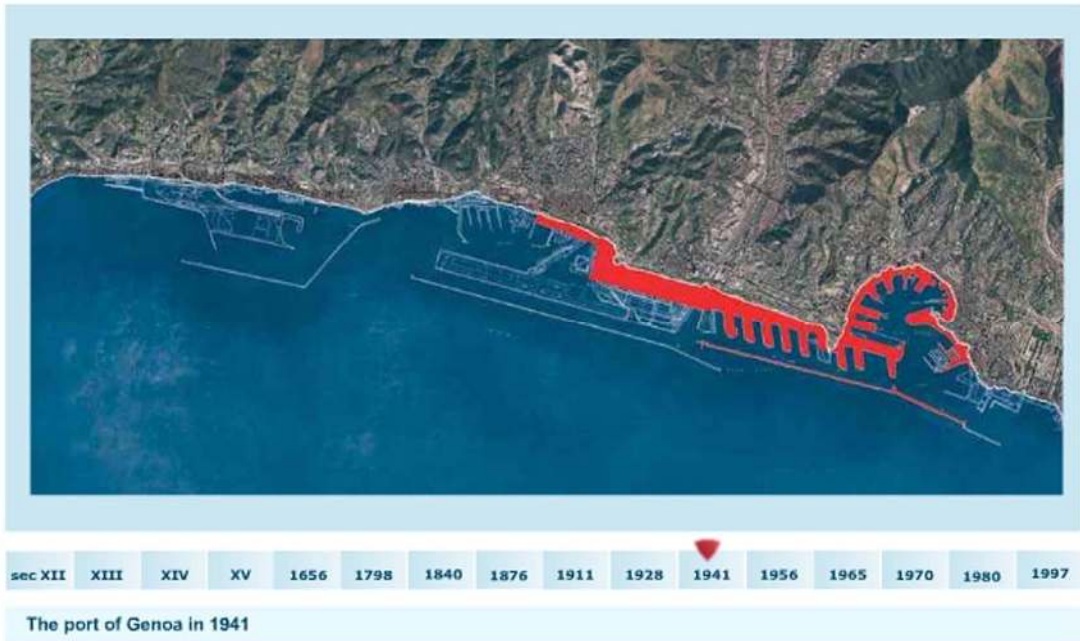
Şekil 3.42 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1876 (<http://www.porto.genova.it>)



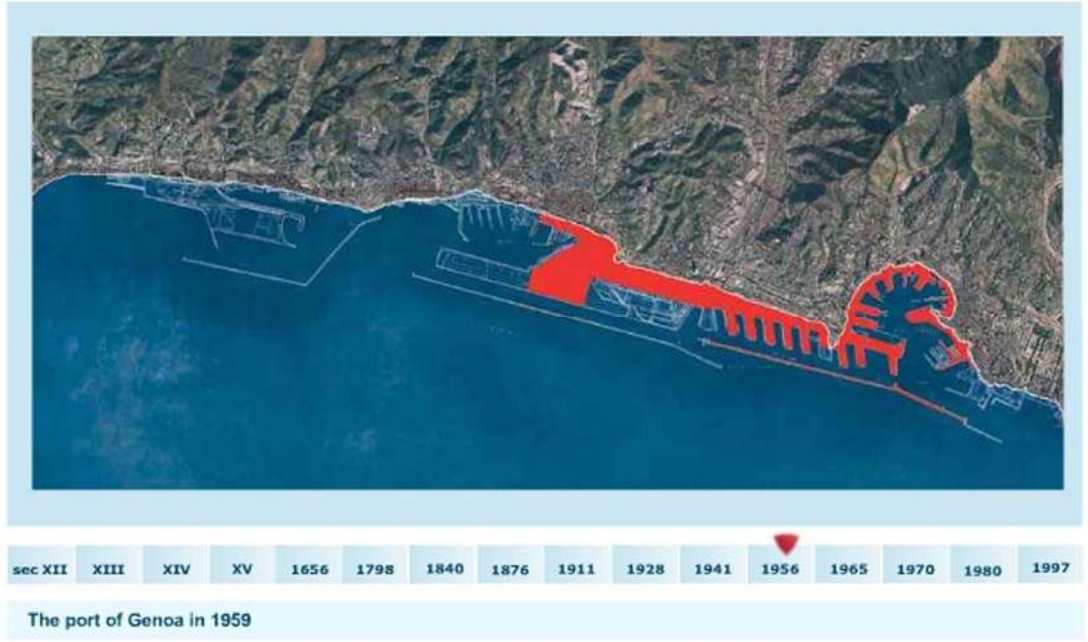
Şekil 3.43 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1911 (<http://www.porto.genova.it>)



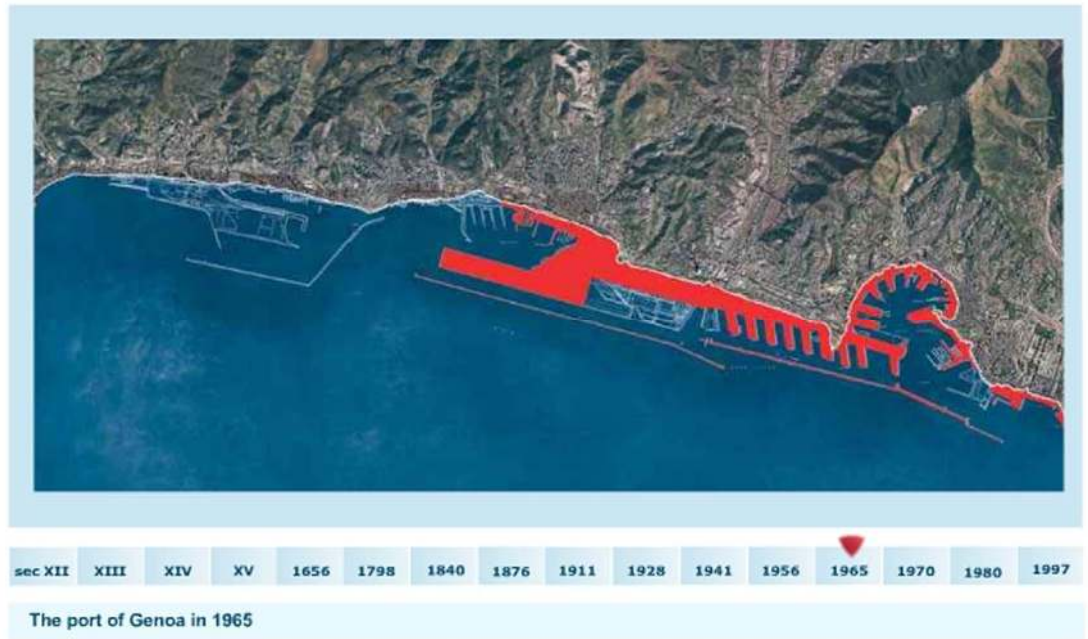
Şekil 3.44 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1928 (<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.45 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1941 (<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.46 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1956 (<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.47 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1965 (<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.48 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1970 (<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.49 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1980 (<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.50 Cenova Kıyı Gelişimi Analizi 1997 (<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.51 Doğal Su Dolaşımı Analizi (<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.52 Kıyı Dalga Hareket Analizi 1 (<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.53 Kıyı Dalga Hareket Analizi 2 (<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.54 Offshore İçin Kıyı Dalga Hareket Analizi 1 (<http://www.porto.genova.it>)

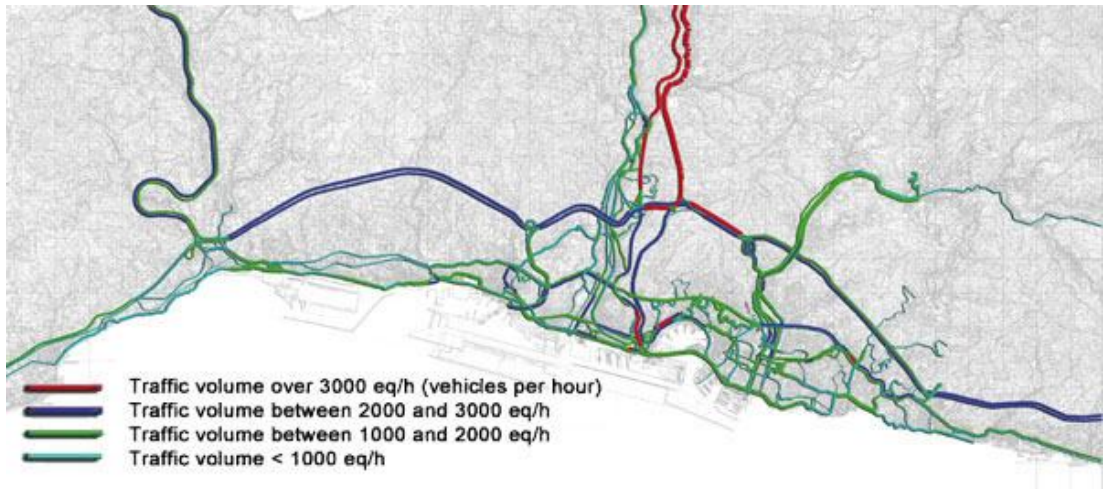




Şekil 3.58 Ulaşım Analizi 2 – Mevcut Demiryolu Şebekesi
(<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.59 Ulaşım Analizi 3 – Karayolu Ağ Planı (<http://www.porto.genova.it>)



Şekil 3.60 Trafik Hacim Analizi (<http://www.porto.genova.it>)

3.3 İstanbul Kartal Kentsel Tasarım Projesi (2006)

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (İMP) tarafından Kartal Sanayi Bölgesinde Merkezi İş Alanları Planlaması için yabancı üç mimara hazırlatılan projeler arasından Zaha Hadid'in projesi birinci seçildi.

Zaha Hadid'in İstanbul Kartal Kentsel Tasarım Projesinde, Kartal ve Pendik için geometrik şekillerden oluşan yeni bir mimari ağ ortaya konulmaktadır. 2 yaka birbirine bağlanarak, karayolu ve demiryolu bağlantıları ile konut alanlarını birbirine bağlayan yeni bir metropol oluşturulur. Yeni bir kimlik oluşturarak bunun var olan alana gömülmesi amaçlanır. Projede iş ve konut kuleleri yer alır. 2 bin 500 metrekareden 25 bin metrekare büyüklüğe kadar parseller ve karşılıklı büyük kuleler önerilir. Kenarlarda boş alanlar bırakılarak park alanlarına ayrılır. Küçük binalardan büyük binalara doğru giden bir yapılanma önerilir. Geometrik şekillerden oluşan değişik mimari parçaların birbiriyle birleşeceği amaçlanır. Ağırlıklı iş kuleleri, az miktarda da konutlar ve kültürel alan, opera evi, park, oteller, restoranlar, yat limanı ve marina programlarına yer verilir.

Zaha Hadid'in İstanbul Kartal Kentsel Tasarım Projesinde, Jüri Değerlendirmesine ilişkin kriterler şunlardır: "Projenin organize fikirleriyle biçimsel sunumu arasındaki güçlü ve özgün ilişki; Projenin önerdiği 'düzenleyici ağ'ın esnekliği ve gevşek bir ızgara sisteminin, proje alanını çevredeki yapılaşmayla ve şartlarla bağlayacak şekilde başarıyla uygulanması; Kullanımların ve yoğunlukların, kentsel ve mantıksal olarak alan üzerine başarılı olarak dağıtılması; Uyum sağlayabilecek, düzenleyici bir çerçevenin, projenin gelecekteki gelişimi için bir donanım yaratacağı fikri; Projenin, etaplama ve parselizasyonu kolaylaştırma potansiyeli; Bu projenin geleneksel planlama elemanlarıyla ilişkisinin pratikliğinin vurgulanması: blok yapılaşma, değişik büyüklüklerde ve şekillerdeki parseller, yoğunluk düzenlemeleri ve mantıklı ama zorlayıcı olmayan kullanım dağılımları bu öğeler arasında sayılabilir; Projenin dikkatli bir seviyedeki soyutlama anlayışı ve değerlendirme kurulunun, bu soyutlamanın gelecekteki münazaralar için uygun koşullar sağlayacağı fikrinde olması." (Arredamento Mimarlık Dergisi, sayı 191, 2006)



Şekil 3.61 Zaha Hadid'in İstanbul Kartal Kentsel Tasarım Projesi
(Istanbul Ports cradle of civilization, 2006)

Kisho Kurakowa'nın İstanbul Kartal Kentsel Tasarım Projesinde, toplam 580 bin hektarlık alanda 50,1 hektar teknopark alanı, 130 hektar sahil, 75 hektar iskeleler, 45 hektar taş ocağı gölü ve 48 hektar marina olacak. Çok önemli turizm noktaları içeren, trafik ve ulaşım sistemini hedef alan bir projedir. Taş ocağının bulunduğu bölgeye park ve dağ tesislere yer verilir. Teleferikle sahilden yukarıya çıkış sağlanarak turizm amaçlı kullanım önerilmektedir.



Şekil 3.62 Kurakowa'nın İstanbul Kartal Kentsel Tasarım Projesi (Arkitera.com)

Projede taş ocağında oluşturulan göletten denize bir su kanalı ve kanalın her iki yanında 2.8 kilometrelik yeşil alan ve yayalar için gezinti aksı yer alır. Yayalar bu alanda cadde ve trafikle karşılaşmayacaktır. Bu alanın bir tarafında ‘yılan bina’ olarak tanımlanan kıvrımlı yapı blokları önerilir. Bu bloklar butikler, kafeler, alışveriş merkezleri, sosyo kültürel birimler içerir. Diğer tarafında da ‘duvar yapı’ olarak adlandırılan çok katlı 20 binadan oluşan merkezi ticaret bölgesi yer alır. Bu aks Paris’teki Champ Ellyse gibi bir şehir aksı olacak. Kanal etrafı dinamik mimariyle çevrelenecek. Eko koridorda farklı türde hayvan ve bitki türleri olacak.

Bölgede ileri teknoloji parkı kurulacak ve endüstriyel işletmeler bu bölgeye yerleşecek. Konut alanları güneyde yer alacak. Farklı işlevlerde 2,3 ve 4 katlı binalar yer alacak. Kültürel tesisler, konferans merkezi, raylı sistem istasyonları, 100 ve 60 metre yüksekliğinde binalar, alışveriş merkezleri, otel ve cami olacak.

3 yat limanı ve feribot iskeleleri yer alacak. Marinada 5 yıldızlı otel yer alacak. Kafeler, restoranlar ve şeffaf yapılar olabilir. 3–4 katlı oteller yapılabilir. Dağdan denizin görülmesi için yüksek binalar sahile önerilmemektedir. Marina bölgesine alışveriş merkezleri, tatil köyleri gibi uluslararası düzeyde 2–3 katlı yapılardan oluşan turist köyleri yapılması planlanır.

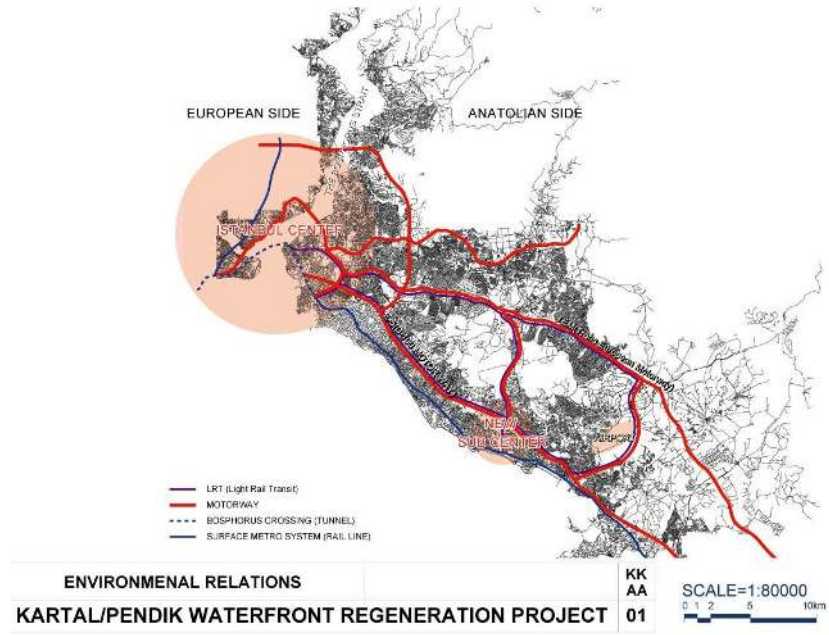
Massimilliano Fuksas’ın İstanbul Kartal Kentsel Tasarım Projesinde ise, Kartal taş ocağının etrafında yeşil alan yer almaktadır. Kongre alanları, müzeler, kültürel alanları ve marina önerilir. Minimum yüzde 15, maksimum yüzde 25 bina yoğunluğu bulunacak, kalanı yeşil alan olacaktır. Planda bina ve yeşil alan dağılımı sabit, ancak üzerinde istenilen şey yapılabilir. Taş ocağı etrafında yüksek yapılı binalar vardır. Halka açık alanların ağırlıkta olacağı, 300 bin kişilik bir projedir.



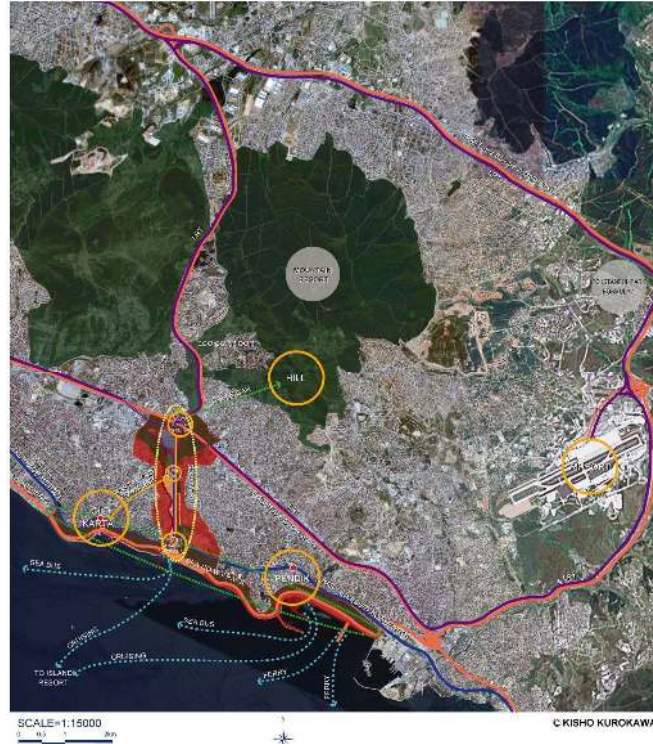
Şekil 3.63 Fuksas'ın İstanbul Kartal Kentsel Tasarım Projesi (Arkitera.com)

3.3.1 İstanbul Kartal Kentsel Tasarım Proje Analizleri

Kisho Kurakowa'nın İstanbul Kartal Kentsel Tasarım Proje Analizleri



Şekil 3.64 Çevre İlişkileri Analizi (Kartal Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)



Şekil 3.65 Ulaşım İlişkileri Analizi (Kartal Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)

Not: Kisho Kurakowa, ayrıca projesinde yer alan meydanlar, marina ve mesire alanları için dünya üzerindeki bazı örnekleri incelemiştir.

Massimilliano Fuksas'ın İstanbul Kartal Kentsel Tasarım Proje Analizleri



Şekil 3.66 Yaya Ağ Analizi (Kartal Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)



Şekil 3.67 Topografya Analizi (Kartal Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)

3.4 İstanbul Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projesi (2006)

Küçükçekmece sahilinde İç Dış Kumsal Rekreasyon Alanları Planlaması için, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (İMP) tarafından Türkiye dışından yabancı üç mimara hazırlatılan projeler arasından, Ken Yeang'ın hazırladığı proje birinci seçildi.

İstanbul Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projesinde Ken Yeang - Plan, ekoloji ile şehir hayatı arasında denge kurarak, eko sisteme zarar vermeden bir şehir ortamı yaratmayı hedeflemektedir. Trafik eko sistemin dışında tutulmakta ve daha fazla geçirgen yaya geçişlerinin öngörüldüğü, sakin bir şehir hayatı planlanmaktadır. Parklar ve servis yolları ağırlıklı olarak yer alır ve karayolları gizlenir. Proje doğaya ve yayaya değer vermektedir. Yeşil donatı alanları, otopark, park alanları, marina, 7 yıldızlı bir otel ve aqua park yer alacaktır.

Projenin ana amacı, çevreyle ilgili sosyal, fiziksel ve ekonomik olarak maksimum faydayı sağlamaktır. Proje, toplum yapısını, kültürel yapıyı göz önüne alan, aynı zamanda çevreye duyarlı, dengeli bir yapılanma önermektedir. Ken Yeang'ın İstanbul Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projesinde, Jüri Değerlendirmesine ilişkin kriterler şunlardır: “Projenin, içinde bulunduğu ve önemli bir rol oynadığı büyük ölçekteki eko sisteme ve arazinin kendi mikro-ekolojisine karşı duyarlılığı; E-5 karayolunun ikiye böldüğü arazi parçalarının dikkatli bir biçimde birleştirilmesi; Mimarının, peyzajın içine beraber var olmaya dayalı bir ilişkiyle entegre edilmesi; Sahil dolgularının kamusal kullanımlar ve uygun ekolojiler yaratma adına düzeltilmesi; Marınanın iyi konumlandırılması; Kamusal kullanımların önceli ve bunları zekice yapılmış karışımı; Proje öğelerinin mantıklı konumlandırılması ve bunların etaplamaya olanak verecek şekilde arazi içerisinde ayrı gelişebilmesi olanağının olması; İyi organize edilmiş dolaşım sistemi; Projenin ve öğelerinin gerçekçi niteliği; Arazi ve çevresindeki mevcut ve yeni öğelerin sinerjik ilişkiler kuracak şekilde geliştirilmesine yönelik güçlü çaba.” (Arredamento Mimarlık Dergisi, sayı 191, 2006)



Şekil 3.68 Ken Yeang'ın İstanbul Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projesi
(Istanbul Ports cradle of civilization, 2006)

Kengo Kuma'nın İstanbul Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projesi, 7 plaka ve göl ile denizi birbirine bağlayan kanallardan oluşur. Plakalar üzerinde yer alacak her alan halka açık olacak. 7 plaka da şehrsel süreklilik sağlayacak. Karayolu ağı, raylı sistem ağı ve kanal ağı bulunacak. Deniz kıyısı geleneksel tarihi binalarla modern yapıları birleştirecek. Kanalların etrafında kanal evler yer alacak. Deprem riskine karşı binaların altına sismik enerjiyi kesecek plakalar yerleştirilir. Rekreasyon alanları, eğlence ve dinlence alanları alışveriş merkezleri ve konut alanları yer alır. Plakalardan birisi kongre plakası, birisi tarihi plaka olacak ve bir plaka da deniz kıyısı olacak. Açık deniz plakasında marina otel yer alacak. Bu projede gökdelen yer almamaktadır ve alçak yapılar yer alacaktır. Tarihi tasarımlar ile çağdaş tasarımlar yer alacak. Ayrıca botanik bahçe de projede önerilir.



Şekil 3.69 Kengo Kuma'nın İstanbul Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projesi
(Arkitera.com)



Şekil 3.70 MVRDV'nin İstanbul Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projesi (Arkitera.com)

MVRDV'nin İstanbul Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projesinde ise, planda göl ile deniz bir kanal ile birbirine bağlanır ve tuzlu suyun göle girmesi ile gölün de temizliği önerilir. Projede çok büyük bir marina yer alır. Plaj ve su parkı olacak ve göl kıyısında yeşil bir kuşak oluşturulacaktır. Plajda bir otel önerilirken, raylı sistem istasyonlarına yakın alanda konferans ve kültür merkezi yer alır. Spor alanlarının yanı sıra küçük oteller, özel konut projeleri, müze ve sanat galerileri teklif edilir.

3.4.1 İstanbul Küçükçekmece Kentsel Tasarım Proje Analizleri

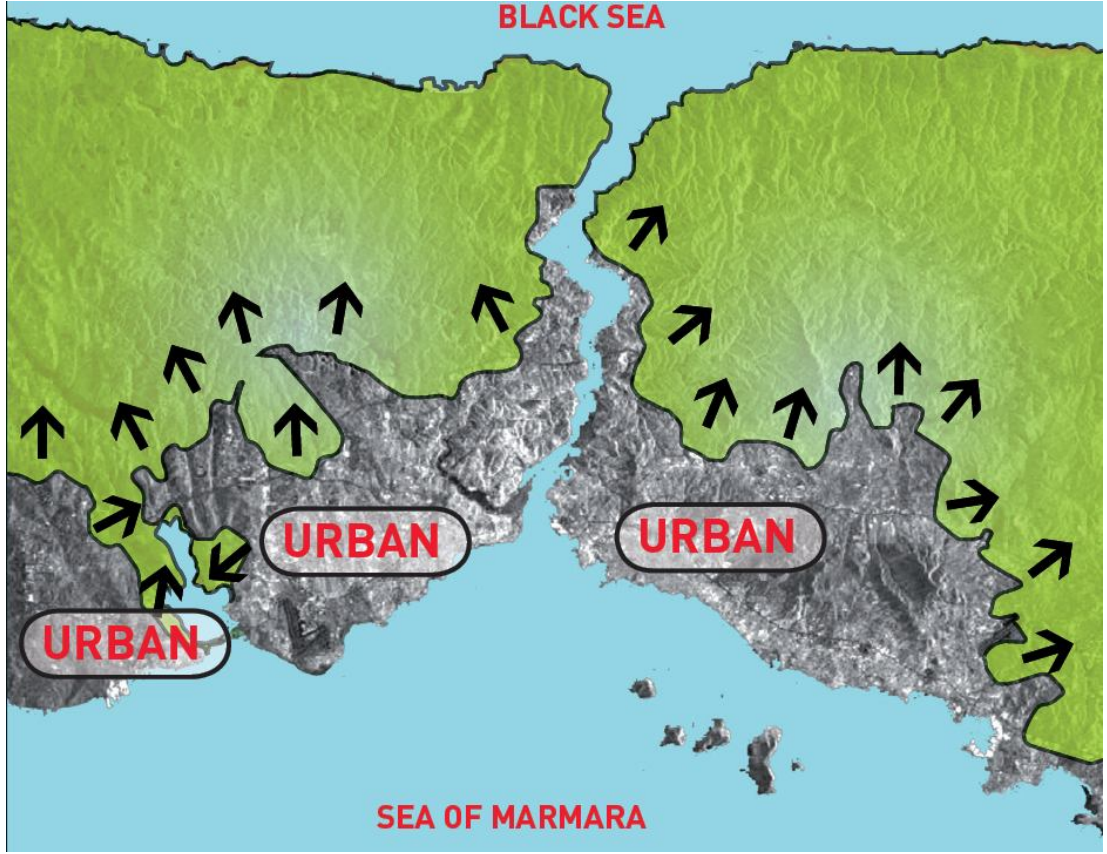
Ken Yeang'ın İstanbul Küçükçekmece Kentsel Tasarım Proje Analizleri



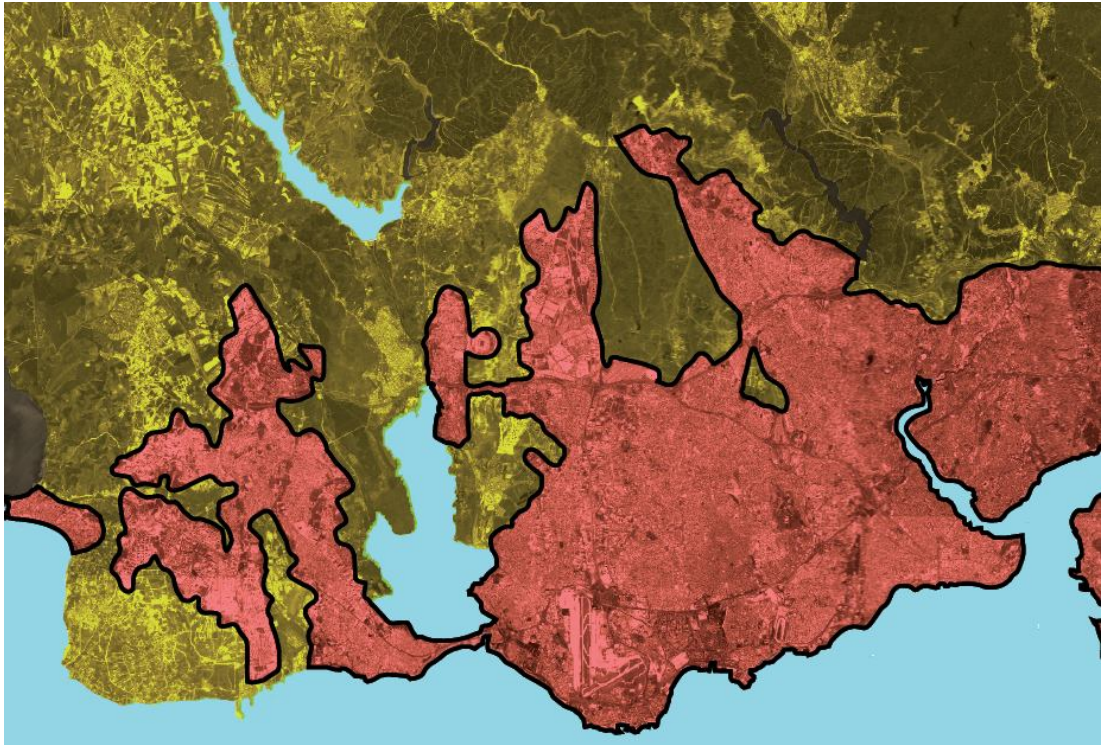
Şekil 3.71 Kentsel Gelişme Analizi 1 (Küçükçekmece Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)



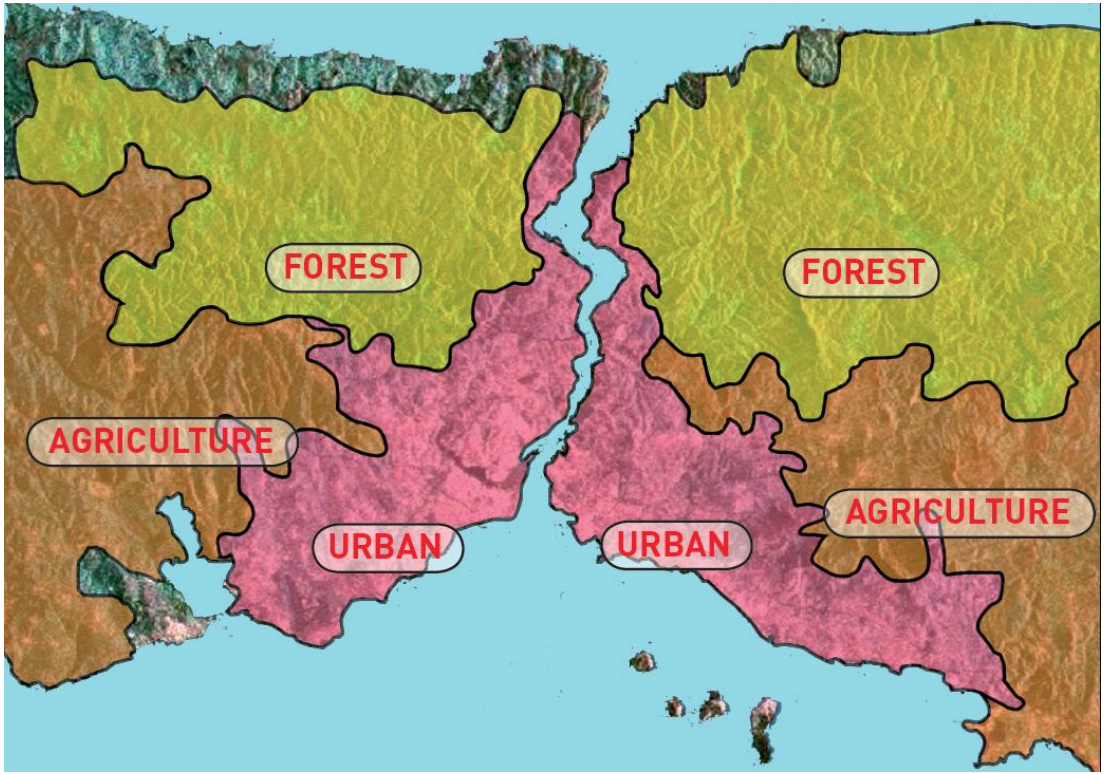
Şekil 3.72 Kentsel Gelişme Analizi 2 (Küçükçekmece Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)



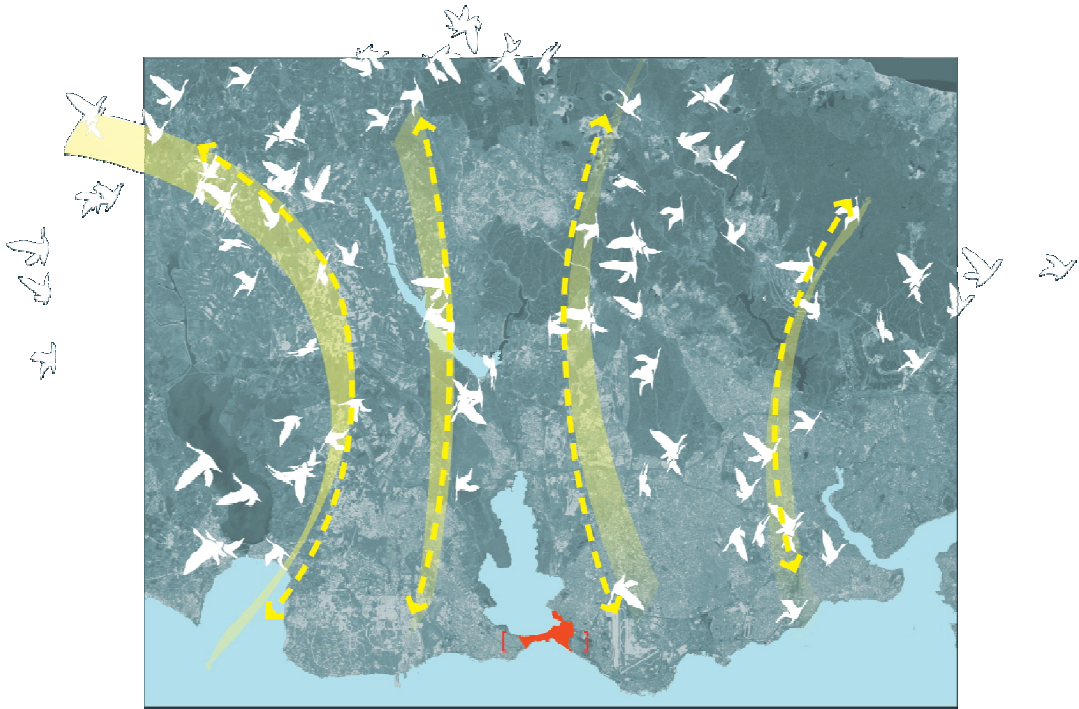
Şekil 3.73 Kentsel Gelişme Analizi 3 (Küçükçekmece Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)



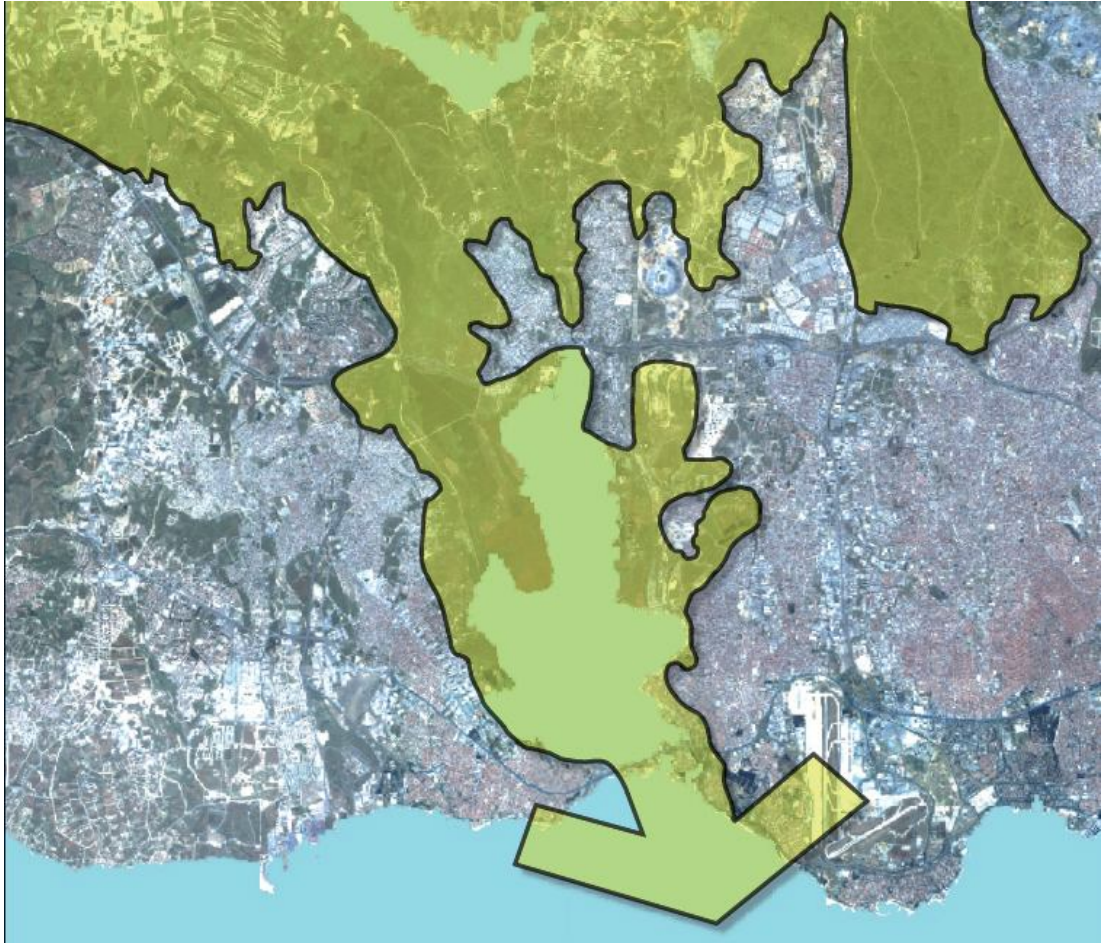
Şekil 3.74 Mevcut Kentsel Form Analizi (Küçükçekmece Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)



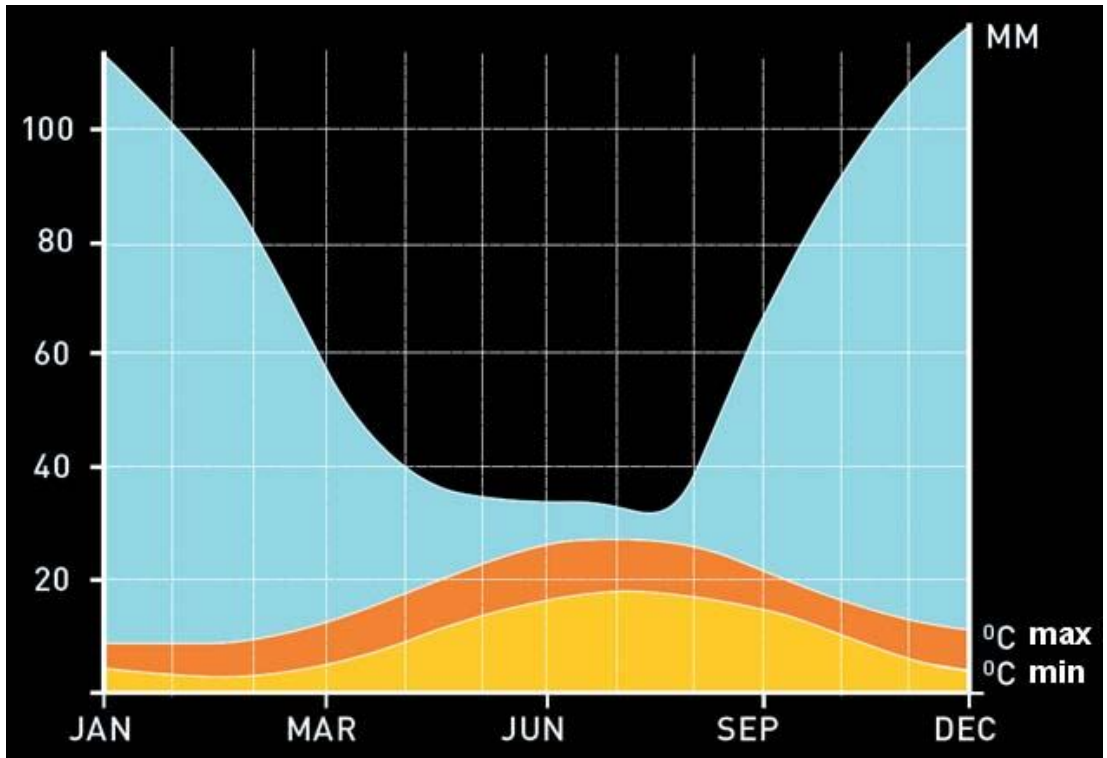
Şekil 3.75 Arazi kullanım Analizi (Küçükçekmece Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)



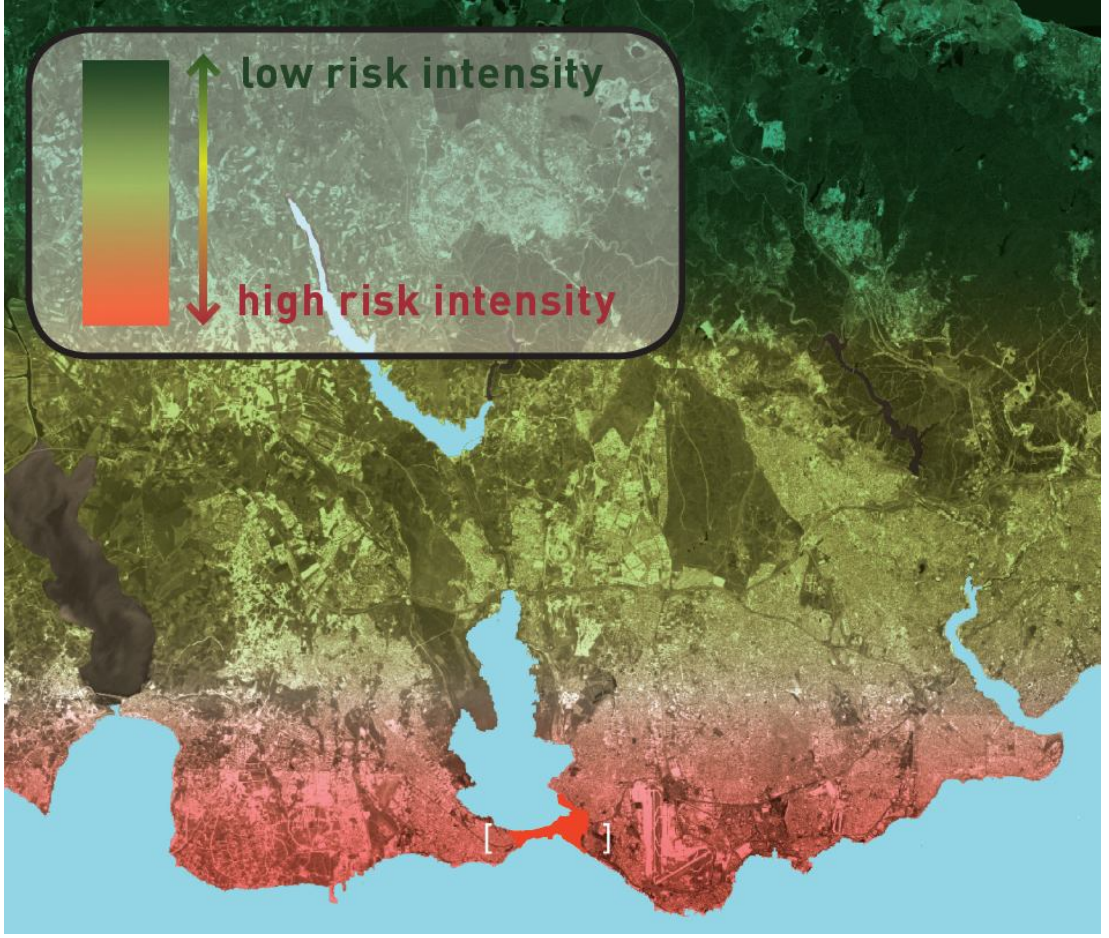
Şekil 3.76 Mevcut Kuş Göç Hareketlerine Tepki Analizi (Küçükçekmece Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)



Şekil 3.77 Yeşil Koridor Analizi (Küçükçekmece Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)



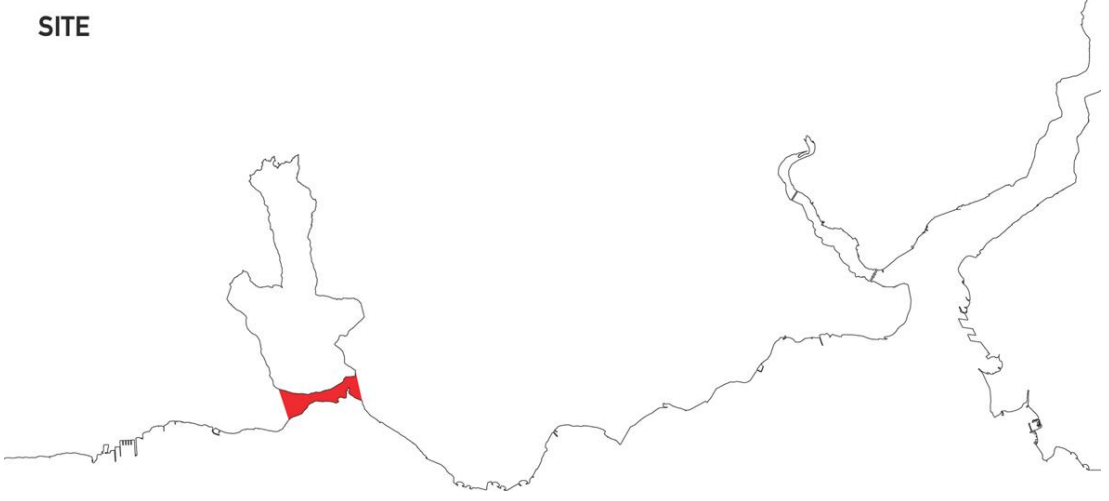
Şekil 3.78 İklim Analizi (Küçükçekmece Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)



Şekil 3.79 Deprem Risk Analizi (Küçükçekmece Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)

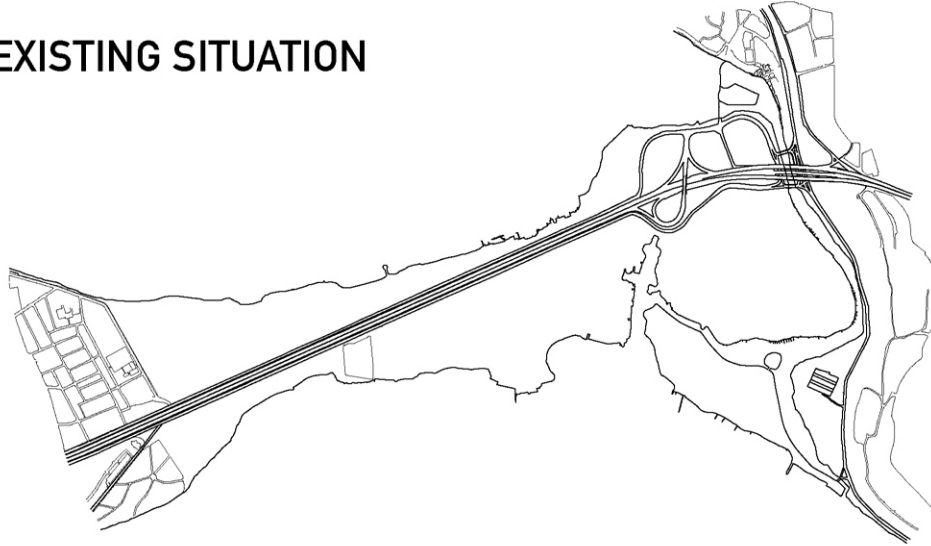
Not: Ken Yeang ayrıca projesinde, “Bio Nexus” ve “Ecomimesis” kavramlarına yer vermiştir. Ecomimesis kavramı ile ilgili alan için grafiksel analizler yapmaktadır. Masterplan Kararlarını ekolojik, sosyal, fiziksel, ekonomik olarak daha geniş bağlamda ilişkilendirmiştir. İnsanlar için, doğrusal bir kentsel park olarak bir “Ecostructure” önermektedir.

SITE



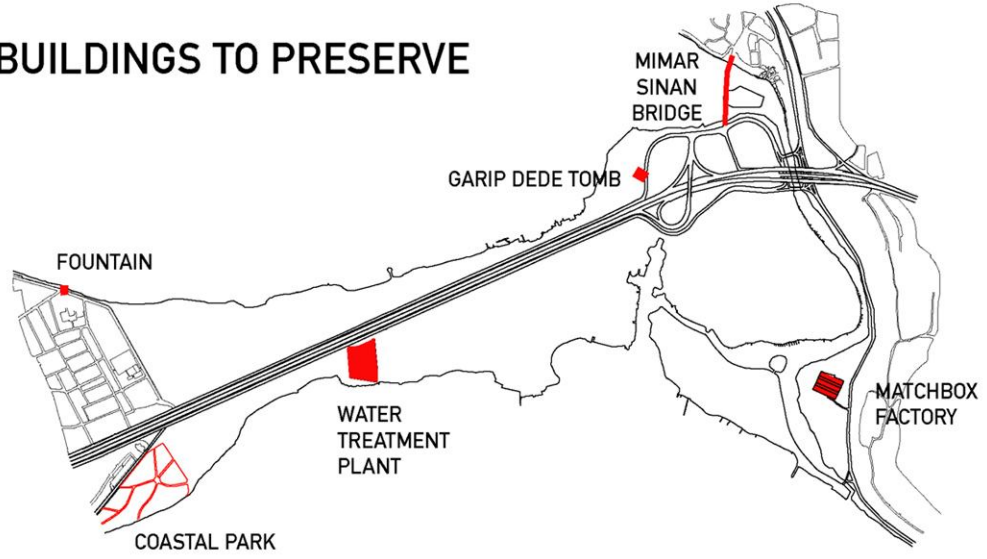
Şekil 3.80 Metropoliten Alan İçindeki Konum Analizi (Küçükçekmece Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)

EXISTING SITUATION

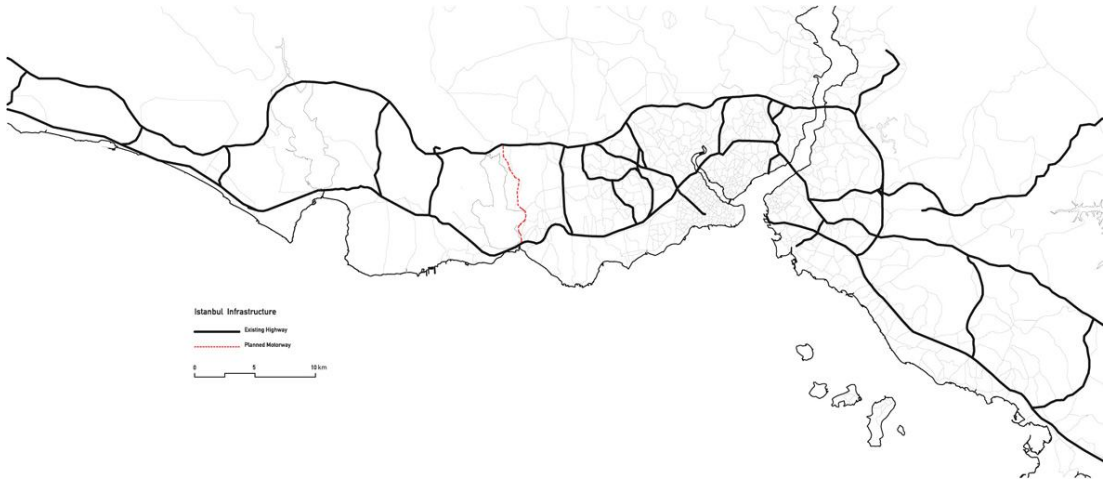


Şekil 3.81 Mevcut Durum Analizi (Küçükçekmece Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)

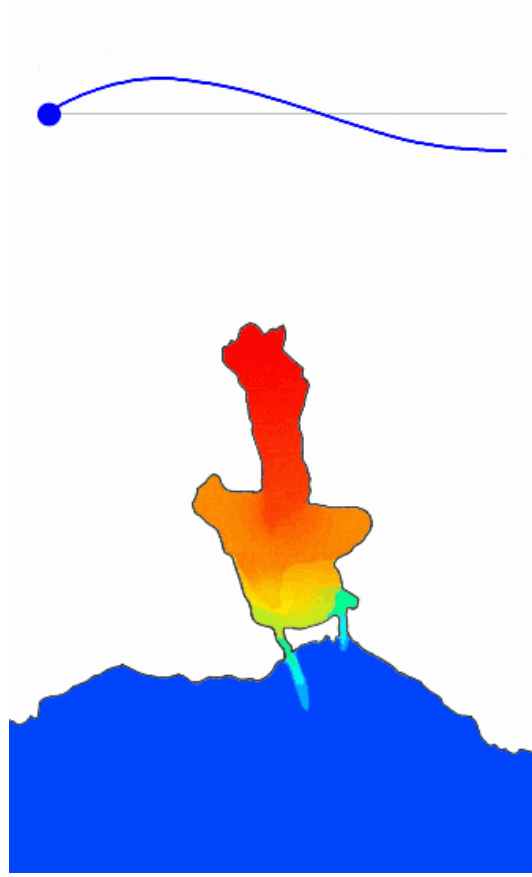
BUILDINGS TO PRESERVE



Şekil 3.82 Korunacak Yapı Analizi (Küçükçekmece Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)



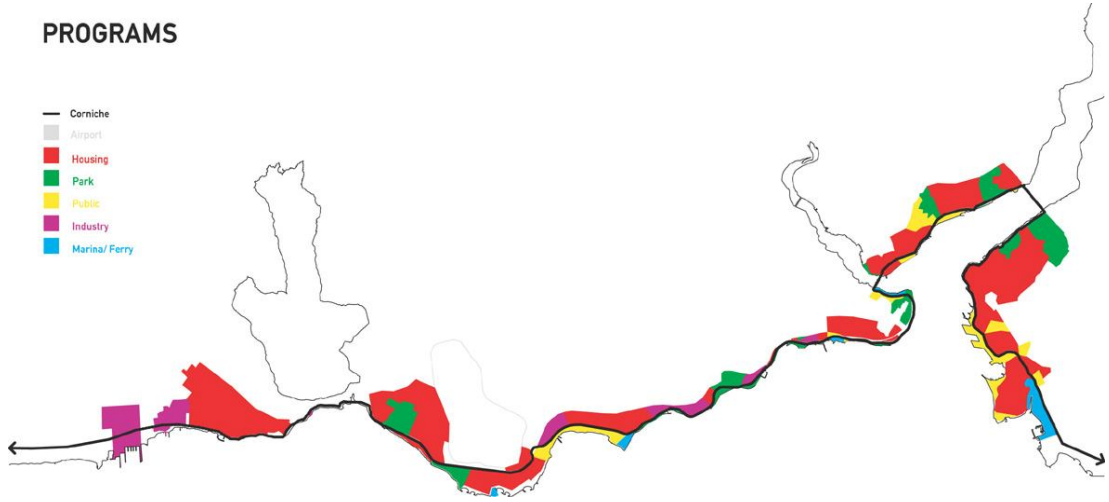
Şekil 3.83 Ulaşım İlişkileri Analizi (Küçükçekmece Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)



Şekil 3.84 Sıcaklık Analizi (Küçükçekmece Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)



Şekil 3.85 Altyapı Analizi (Küçükçekmece Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)



Şekil 3.86 Arazi Kullanım Analizi (Küçükçekmece Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)



Şekil 3.87 Metropoliten Alan İçindeki Marina, Sahil, Yeşil alan Analizi (Küçükçekmece Projesi Sunuş Tanıtım Eki 2006, İBB)

Not: MVRDV, marina form, kıyı çizgisi ve kesiti alan kullanımı, yeşil alan önerisi için İstanbul ve Uluslararası örnekleri inceleyen analizler yapmıştır. Ayrıca, “Yeşil Kuşak” önerisi için de analiz yapmıştır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. DEĞERLENDİRME

4.1. Kimlik / İmaj Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi

Tez kapsamında incelenen Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi, Cenova Limanı'nın Yeniden Geliştirilmesi Projesi ve Kartal ile Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projeleri analiz çalışmalarından, “Kimlik ve İmaj” kavramlarında değerlendirilebilecek analiz başlıklarının yer aldığı projeler aşağıdaki tablo-1’de gösterilmiştir;

Analiz Başlığı	Proje Adı	Mimari Kavram
Sit Alanları Analizi	Galata	Kimlik
Topoğrafik Durum	Galata	Kimlik
Mevcut Kentsel Form Analizi	Küçükçekmece	Kimlik
Korunacak Yapı Analizi	Küçükçekmece	Kimlik

Tablo.1 Kimlik / İmaj Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi

4.2. Küresel / Yerel Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi

Tez kapsamında incelenen Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi, Cenova Limanı'nın Yeniden Geliştirilmesi Projesi ve Kartal ile Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projeleri analiz çalışmalarından, “Küresel ve Yerel” kavramlarında değerlendirilebilecek analiz başlıklarının yer aldığı projeler aşağıdaki tablo-2’de gösterilmiştir;

Analiz Başlığı	Proje Adı	Mimari Kavram
Arazi Kullanımı	Galata	Evrensel
Mülkiyet Durumu	Galata	Evrensel
Bina Durumu	Galata	Yerel
Bina Kullanım	Galata	Yerel
Bina Kat Kullanım	Galata	Yerel
Bina Cinsi	Galata	Yerel
Eğim Analizi	Galata	Evrensel
İdari Gösterim	Galata	Yerel
Jeolojik Durum	Galata	Yerel
Ulaşım İlişkileri	Galata	Yerel
Metropoliten Alan İçindeki Yeri	Galata	Yerel
Çevre Düzeni Planı	Galata	Yerel
Fotoğraf Analizi	Galata	Yerel
Kıyı Dalga Hareket Analizi 1	Cenova	Yerel
Kıyı Dalga Hareket Analizi 2	Cenova	Yerel
Offshore İçin Kıyı Dalga Hareket Analizi 1	Cenova	Yerel
Offshore İçin Kıyı Dalga Hareket Analizi 2	Cenova	Yerel
Park ve Yol Analizi	Cenova	Yerel
Ulaşım Analizi 1 - Monorail Rotası	Cenova	Yerel
Ulaşım Analizi 2 – Mevcut Demiryolu Şebekesi	Cenova	Yerel
Ulaşım Analizi 3 – Karayolu Ağ Planı	Cenova	Yerel
Trafik Hacim Analizi	Cenova	Yerel
Çevre İlişkileri Analizi	Kartal	Yerel
Ulaşım İlişkileri Analizi	Kartal	Yerel
Yaya Ağ Analizi	Kartal	Yerel
Topografya Analizi	Kartal	Yerel
Arazi kullanım Analizi	Küçükçekmece	Yerel
Metropoliten Alan İçindeki Konum Analizi	Küçükçekmece	Yerel
Mevcut Durum Analizi	Küçükçekmece	Yerel
Altyapı Analizi	Küçükçekmece	Yerel
Arazi Kullanım Analizi	Küçükçekmece	Yerel
Metropoliten Alan İçindeki Marina, Sahil, Yeşil alan Analizi	Küçükçekmece	Yerel
Ulaşım İlişkileri Analizi	Küçükçekmece	Yerel

Tablo.2 Küresel / Yerel Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi

4.3. Süreklilik / Kopmalar Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz

Metotlarında Değerlendirilmesi

Tez kapsamında incelenen Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi, Cenova Limanı'nın Yeniden Geliştirilmesi Projesi ve Kartal ile Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projeleri analiz çalışmalarından, "Süreklilik ve Kopmalar" kavramlarında değerlendirilebilecek analiz başlıklarının yer aldığı projeler aşağıdaki tablo-3'de gösterilmiştir;

Analiz Başlığı	Proje Adı	Mimari Kavram
Kıyı Gelişimi Analizi (13.yy – 1997)	Cenova	Süreklilik
Kentsel Gelişme Analizi 1	Küçükçekmece	Süreklilik
Kentsel Gelişme Analizi 2	Küçükçekmece	Süreklilik
Kentsel Gelişme Analizi 3	Küçükçekmece	Süreklilik

Tablo.3 Süreklilik / Kopmalar Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi

4.4. Sürdürülebilirlik / Sürdürülemezlik Kavramlarının Örnek Projelerin

Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi

Tez kapsamında incelenen Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi, Cenova Limanı'nın Yeniden Geliştirilmesi Projesi ve Kartal ile Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projeleri analiz çalışmalarından, "Sürdürülebilirlik ve Sürdürülemezlik" kavramlarında değerlendirilebilecek analiz başlıklarının yer aldığı projeler aşağıdaki tablo-4'de gösterilmiştir;

Analiz Başlığı	Proje Adı	Mimari Kavram
Doğal Su Dolaşımı Analizi	Cenova	Sürdürülebilirlik
Mevcut Kuş Göç Hareketlerine Tepki Analizi	Küçükçekmece	Sürdürülebilirlik
Yeşil Koridor Analizi	Küçükçekmece	Sürdürülebilirlik
İklim Analizi	Küçükçekmece	Sürdürülebilirlik
Deprem Risk Analizi	Küçükçekmece	Sürdürülebilirlik
Sıcaklık Analizi	Küçükçekmece	Sürdürülebilirlik

Tablo.4 Sürdürülebilirlik / Sürdürülemezlik Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi

4.5. Parça / Bütün Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi

Tez kapsamında incelenen Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi, Cenova Limanı'nın Yeniden Geliştirilmesi Projesi ve Kartal ile Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projeleri analiz çalışmalarından, “Parça ve Bütün” kavramlarında değerlendirilebilecek analiz başlıklarının yer aldığı projeler aşağıdaki tablo-5’de gösterilmiştir;

Analiz Başlığı	Proje Adı	Mimari Kavram
Yakın Çevre Projeler	Galata	Parça
Alt Bölgeler	Galata	Parça

Tablo.5 Parça / Bütün Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi

4.6. Doluluk / Boşluk Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi

Tez kapsamında incelenen Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi, Cenova Limanı'nın Yeniden Geliştirilmesi Projesi ve Kartal ile Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projeleri analiz çalışmalarından, “Doluluk ve Boşluk” kavramlarında değerlendirilebilecek analiz başlıkları bulunmamaktadır.

4.7. Özel / Kamusal Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi

Tez kapsamında incelenen Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi, Cenova Limanı'nın Yeniden Geliştirilmesi Projesi ve Kartal ile Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projeleri analiz çalışmalarından, “Özel ve Kamusal” kavramlarında değerlendirilebilecek analiz başlıklarının yer aldığı projeler aşağıdaki tablo-6’de gösterilmiştir;

Analiz Başlığı	Proje Adı	Mimari Kavram
Bina Kullanım	Galata	Özel / Kamusal

Tablo.6 Özel / Kamusal Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi

4.8. Bağlam / Bağlam dışı Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi

Tez kapsamında incelenen Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi, Cenova Limanı'nın Yeniden Geliştirilmesi Projesi ve Kartal ile Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projeleri analiz çalışmalarından, “Bağlam ve Bağlam dışı” kavramlarında değerlendirilebilecek analiz başlıklarının yer aldığı projeler aşağıdaki tablo-7’de gösterilmiştir;

Analiz Başlığı	Proje Adı	Mimari Kavram
Ulaşım Analizi 2 – Mevcut Demiryolu Şebekesi	Cenova	Bağlam
Çevre İlişkileri Analizi	Kartal	Bağlam
Topografya Analizi	Kartal	Bağlam
Metropoliten Alan İçindeki Konum Analizi	Küçükçekmece	Bağlam
Metropoliten Alan İçindeki Marina, Sahil, Yeşil alan Analizi	Küçükçekmece	Bağlam

Tablo.7 Bağlam / Bağlam dışı Kavramlarının Örnek Projelerin Analiz Metotlarında Değerlendirilmesi

4.9. Bölüm Değerlendirmesi

Tablolar incelendiğinde, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi ile Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projeleri haricinde, “Kimlik – İmaj” kavramlarının analiz başlıklarında ağırlıklı olarak ele alınmadığı görülür. Bu kavram, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi ile Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projelerinde alanların özelliği itibarıyla, tarihi dokunun kimliğinin belirlenmesi bağlamında ele alınır. Tüm proje analizleri incelendiğinde, yerel değerleri ön plana çıkaran başlıklara ayrıca bir önem verildiği gözlenir. Ancak, yerel değere ait bir özellik olan kimliğin, tablo birde yer almaması nedeniyle (Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi ile Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projeleri hariç) ayrıntıda sorun oluşturmadığı ve çok yüzeysel olarak ele alındığı sonucuna varılabilir.

Tablo iki incelendiğinde, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezine ait, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Proje analizlerinde, yerel değerlerin açığa çıkarılmasına yönelik başlıkların içerik ve sayısal olarak yetersiz olduğu görülür. Buna karşın Renzo Piano’nun, Cenova Limanı’nın Yeniden Geliştirilmesi Projesinde ve Zaha Hadid, Kisho Kurakowa ve Massimiliano Fuksas’a ait Kartal Kentsel Tasarım Projeleri ile Ken Yeang, Kengo Kuma ve MVRDV’nin Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projelerinde, yerele ait analiz başlıklarının ayrıntıları içerdiği söylenebilir.

Tablo üç incelendiğinde, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi ve Kartal Kentsel Tasarım Projelerinde, “Süreklilik” kavramında değerlendirilebilecek analiz başlıklarına raslanmaz. Ancak bu kavram, Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projelerinde değerlendirilebilecek analizlerle ve özellikle Renzo Piano’nun Cenova Limanı’nın Yeniden Geliştirilmesi Projesinde, 13.yy’dan 1997 yılına kadar ki kıyı gelişimi analizleriyle takip edilerek ele alınır.

Tablo dört değerlendirildiğinde, “Sürdürülebilirlik” kavramının Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesinde ele alınmadığı, ancak Cenova Limanı’nın Yeniden Geliştirilmesi Projesinde ve Kartal ile Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projelerinde ekosistemlerin korunması konusunda duyarlı

davranıldığı gözlenir. Özellikle Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projelerinden Ken Yeang’a ait projede, “Sürdürülebilirlik” kavramında değerlendirilebilecek analiz başlıklarına önem verildiği görülür.

Tablo beş ve tablo altı değerlendirildiğinde, “Parça – Bütün” ve “Özel – Kamusal” kavramlarında değerlendirilebilecek yeterli analizlerin, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezine ait olan Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Proje analizleri haricinde yer almadığı görülür

Tez kapsamında incelenen, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi, Cenova Limanı’nın Yeniden Geliştirilmesi Projesi ve Kartal ile Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projelerinin analiz çalışmalarında, “Doluluk – Boşluk” kavramlarında değerlendirilebilecek analiz başlıkları yer almamaktadır.

Tablo yedinin başlığını oluşturan “Bağlam” kavramının ise, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi hariç Cenova Limanı’nın Yeniden Geliştirilmesi Projesi ve Kartal ile Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projelerinde yer aldığı görülür. Tablo yediyi tablo dört ile birlikte değerlendirdiğimizde bağlamın, ekolojik açıdan ağırlıklı olarak ele alındığı görülür.

BESİNCİ BÖLÜM

5. SONUÇ

5.1. Tartışma

Galata kıyı alanı, İstanbul gibi tarihi, doğal ve kültürel özellikleri ile dünya mirası olan bir kentin; kent içindeki konumu, dokusu, barındırdığı çok önemli ve değerli kültürel yapıları ve doğal değerleri gözetilerek korunması ve geliştirilmesi gerekli, son derece önemli bir kent parçasıdır. Galata kıyısı iyi analiz edilip, toplumsal ve kültürel zenginleşmeye katkı sağlayacak kavramsal tasarımın etkin bir alanı olarak değerlendirilmelidir. “Kentsel Tasarım Projelerinde Analiz Metotlarının Mimari Tasarım Kavramları Açısından Eleştirisi” başlıklı bu tez çalışmasının, Galata kıyı şeridi için gelecekte yapılacak kentsel tasarım çalışmalarına bir altlık oluşturacağı düşüncesindeyim.

Tez kapsamında, kentsel tasarım çalışmalarında alan analizi metotlarının öneminin vurgulanması ve bu analiz metotlarının bu çalışmalarda mimari tasarım kavramları açısından ele alınması irdelenmiştir. Tezin başlangıç bölümünde ele alınan mimari tasarım kavramlarının, birbiriyle tamamlayıcı ve bağlayıcı karşıtlarıyla birlikte ele alınarak ve böylece kavramlara daha zengin bir işlerlik kazandırılarak, problemlerin boyutlarının yeniden tanımlanmasına çalışıldı.

Tasarım sürecinde, kavramın işlevi tasarıma yön vermektir. Tasarımcı için bu yönlendirme, tasarım probleminin tanımlanmasında ve sonradan sınırlamalar konmasında etkili ve önemli bir araçtır. Tasarımcı bir kavramı kendi deneyiminden çıkartarak geliştirebilirse, daha anlamlı bir süreç başlangıcı olabilir. Kavram, üretsel süreçlerin devinime girebilmesini daha kolaylıkla sağlamaktadır. Bu süreç, tez kapsamında ele alınan örneklerdeki analiz başlıklarının hangi mimari tasarım kavramı adı altında tasarıma direkt girdi teşkil ettiği tezin değerlendirme bölümünde incelenerek izlenmiştir.

Değerlendirme bölümünde, Galata, Cenova, Kartal ve Küçükçekmece projelerinin analiz başlıklarından hangilerinin, “Kimlik / İmaj, Küresel / Yerel, Süreklilik / Kopmalar, Sürdürülebilirlik / Sürdürülemezlik, Parça / Bütün, Doluluk / Boşluk, Özel / Kamusal, Bağlam / Bağlam dışı” mimari tasarım kavramları adı altında tasarıma direkt girdi teşkil ettiği incelendi. İnceleme sonucunda örnek projelerin analizlerinin ele alınan mimari tasarım kavramları açısından yeterli olmadığı görülmektedir. Galata kıyısı için, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi tarafından ağustos 2007 tarihinde yapılmış olan analiz başlıkları, klasik şehircilik analiz başlıklarıdır. Oysaki incelenen örnek kentsel tasarım çalışmalarının analiz çeşitliliği ve özellikle bu analizlerden Cenova limanı kentsel tasarım projesi için yapılan kıyı gelişimi analizi dikkat çekicidir.

Projelendirme aşamasından önce gerekli ve zorunlu olan analiz çalışmaları, alanın yeniden düzenlenmesine ve yeniden işlevlendirilmesine faydalı ön bilgiler vermektedir. Mimari tasarım kavramları ise incelenen alanla ilgili problemlerin belirlenmesine yardımcı olur. Bu nedenle tasarım çalışmalarında yapılacak analizlerin çeşitliliği, tasarım kavramlarında değerlendirilmesi açısından önem taşımaktadır. Kentsel tasarım analizleri yapılarak, kentsel tasarım modeli oluşturmak için kapsamlı analizlerin yapılması önemlidir.

Kentsel tasarım proje yarışmalarında temel amaç, söz konusu yarışma alanında kentsel kullanımları destekleyecek mekânsal karakteristiklere yer vererek kamusal alanların kullanım değerini arttırmaktır. Kentsel mekânların karakteristiklerinin, o kentte yaşayanların sosyal ve psikolojik yaşantılarını ve bu anlamda gelişmelerini doğrudan etkilediği bilinmektedir. Bu nedenle, kentsel ölçekte sorunlu alanları iyileştirebilmek ve bu alanları çeşitli kentsel kullanımlara daha iyi yanıt verebilecek mekânsal ve fiziksel düzeye yükseltebilmek, kentsel tasarım yarışmalarında dikkat edilmesi gereken en önemli kriterlerdir. Kentsel tasarım yarışmalarının diğer bir amacı da o kentsel çevreye ilişkin ortaya koyulan fikirlerin çeşitliliği aracılığıyla bir tartışma ortamı yaratmaktır.

Şehir planlama ile mimarlık arasındaki ölçekte bulunması nedeniyle farklı disiplinlerin birlikte fikir üretimine olanak sağlayan kentsel tasarım, kent mekânına çevresel ölçekte değer ve karakter kazandırmayı hedefleyen tasarımları kapsar. Ülkemizde, özellikle kentsel dönüşüm ve kentsel tasarım yarışmaları aracılığı ile “kent”, “kentsel mekân”, “kamusal mekân” ve bunlarla ilişkili kavramlar hem mimarlık dünyasının, hem yerel yönetimlerin, hem de kamunun gündeminde önemli bir yer almaya başlamıştır.

Yerleşmelerin düzenlenmelerinde mekân ile ilgili tüm gereksinimlerin sistemli bir şekilde gözlemlenmesi, çeşitli analizlere dayanarak verilerin tespit edilmesi, değerlendirilmesi ve çözüm getirecek düzenlemelere ulaşılması gerekmektedir. Bu kapsamda, Renzo Piano’nun Cenova limanı için hazırlamış olduğu kentsel tasarım çalışması, galata kıyısı için bir örnek niteliğindedir. Galata’nın karakteristik yapısını oluşturan, geçmişten gelen kentsel birikimlerin, yaşamların, kentsel hafıza ve izlerin sürekliliğinin kırılıp yapay ve kurmaca bilgilerle yeniden donatılmasının önüne geçilmesi gerekmektedir. Tartışılması ya da çözüm aranması gereken asıl nokta, bu bölgeye nasıl alternatif bir mimari form veya bina tasarlanması gerektiğinden çok, kentler ve özellikle kentsel ortak alanlar için nasıl bir yaklaşım şekli içinde olunması gerektiğidir. Kentin Tarihi Yarımada, Beyoğlu, gibi tarihi ve turistik bölgeleri ile komşu olması, konumunu da özel bir noktaya taşımaktadır. Ancak tersane alanının mimari, tarihi, teknolojik niteliklerinin bozulmasına neden olmayacak doğru bir işlev belirlenmelidir. Kentsel kıyı, kara ile su arasında doğal bir sınır konumunda olsa da hiçbir zaman ince bir çizgi olarak düşünülmemeli ve planlanmamalıdır. Kentsel alanlarda karma ya da bütünleşmiş fonksiyonları kapsayan mekânlar ayrı veya tek fonksiyonlu mekânlara oranla çok daha zengin ve canlı bir yaşantı sunmaktadırlar. Bu nedenle farklı kullanım alanları birbirleriyle ilişkili olarak planlanmalı ve bu karma kullanım yoluyla kentin günün her saatinde canlılığını koruması sağlanmalıdır. Bu bir bütüncül yaklaşım stratejisidir. Kentsel kıyı alanlarının kamusal kullanım açısından taşıdığı önem ve ayrıcalıklı konumu, bu alanlara ilişkin kentsel projeler geliştirilirken kıyının özel bir tasarım alanı olarak ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır. Bir yandan kıyı alanlarını düzenlemek ve kente entegre etmek, diğer yandan ise kentin kimliğini ve kentsel yaşamın kalitesini güçlendirmek için var olan potansiyelin kullanılması bir fırsat olarak görülmelidir. Galata kıyı potansiyelinin ortaya çıkarılması ve sorunlarına kalıcı çözümler

retilmesi amacıyla yönlendirilen kentsel çalışmalar, kapsamlı analizlerle ve bütüncül bir planlama yaklaşımı ile ele alınmalıdır.

KAYNAKLAR

- Agnew, J. (1993). "Representing Space (Space, Scale and Culture in Social Science)", *Place Culture Representation*, (Edt. J.Duncan-D.Ley), London&New York: Routledge.
- Akın, N. (2002). 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera (2. baskı), Literatür Yayıncılık, İstanbul.
- Akköse, A. C. (2007). Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Değerlendirilmesi Kapsamında İstinye Tersane Alanı'nın İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Arendt H. (1996). "Geçmişle Gelecek Arasında" (çev. Bahadır Sina Şener), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Ashworth, G. J. and Tunbridge, J. E. (2000). *The Tourist–Historic City: Retrospect and Prospect of Managing the Heritage City*, Pergamon Press, Oxford.
- Aslanoğlu, R.A. (1998). *Kent, Kimlik ve Küreselleşme*, Asa Yayıncılık, Bursa.
- Atalık, G. (1985). *Şehircilik*, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, s. 277, İstanbul.
- Aydın, E. (1998). Tarihi Çevre İçindeki Yeni Yapılaşmaların Uygulama Sonuçları, Yüksek Lisans Tezi, M.S.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Aydınlı, H. İ. (2004). *Sosyo-ekonomik Dönüşüm Sürecinde Belediyeler*, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.
- Aydınlı, S. (1990). *Mimarlıkta Yeni Bir Kavram: Bağlamsal Uygunluk*, *Yapı Dergisi*, 108, s. 45–49.
- Aytaç, Ö. (2007). Kent Mekânlarının Sosyo-Kültürel Coğrafyası. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 17, s.2. (03.03.2010), <http://web.firat.edu.tr/sosyalbil/dergi/arsiv/cilt17/sayi2/199-226.pdf>.
- Balamir, A., Kuban, D., Gümüş, K., Özkan, S. (2006). İstanbul'un Tartışmalı Projeleri: Kartal ve Küçükçekmece, *Arredamento Mimarlık Tasarım Kültürü Dergisi*, 191, s. 108–127.
- Bara, H. A. (1996). Mimarlık-Şehircilik, Bina-Kent, İç-Dış, Özel-Kamusal Arasında "Kentsel Arayüzler", *Yapı Dergisi*, 293, s. 44–49.
- Bareilles, B. (2003). İstanbul'un Frenk ve Levanten Mahalleleri, Çev: Ali Berktaş, Güncel Yayıncılık, İstanbul.
- Bilgiç, D. E. (2006). Mimari Tasarımda Sürdürülebilirlik Kavramı, *Tasarım Dergisi*, 163, s.102–104.

- Birlik, S. (2006). Tarihi Çevrelere Kentsel Kimlik Değişiminin Eşik Analizi: Trabzon'da Bir Deneme, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Biröl, G. (2007). "Bir Kentin Kimliği ve Kervansaray Oteli Üzerine Bir Değerlendirme", *Arkitekt Dergisi*, No: 514, s. 46–54.
- Bruttomesso, R. (1993). "Working on the Water's Edge", *Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water*, Venice, s.10–11.
- Buchanan, P. (1993). *Renzo Piano Building Workshop: complete works*, Phaidon Press, London.
- Canan, F. (2005). Sürdürülebilir Kentsel Gelişim İçin Yoğunlaştırma Stratejisi, *Yapı Dergisi*, s. 286, 51–57.
- Carbognano, C. C. (1993). 18. Yüzyılın Sonunda İstanbul, Çev: Erendiz Özbayoğlu, Eren yayıncılık, İstanbul.
- Ciravoğlu, A. (2006). Sürdürülebilirlik Düşüncesi – Mimarlık Etkileşimine Alternatif Bir Bakış: "Yer" in Çevre Bilincine Etkisi, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Coşut, Y. (2005). Kültür Süreci Olarak Küreselleşmenin Mekânsal Dönüşüme Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çelebi, E. (2003). Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi, (Haz. Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı), İstanbul.
- Çelik, Z. (1998). 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Çizgen, E. (1993). Türkiye'de Fotoğrafın Öncüleri, İletişim Yayınları, İstanbul.
- De Amicis, E. (1981). İstanbul (1874) (Çev. B. Akyavaş), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Doğan, D. (2006). Boşluk, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Doyduk, S. (2006). "Kentsel Katmanların Boşluklar Aracılığı ile Korunması, *Mimarist Dergisi*", 19, s. 84–88.
- Doxiadis, C. A. (1968). *Existics: An Introduction to the Science of Human Settlements*, Hutchinson&Co Ltd., London.
- Erbey, D. E. (2009). Haliç'te Dönüşüm ve Tarihsel Süreklilik. (17.03.2010), http://www.obarsiv.com/e_voyvoda_0809.html, 2009.

Erden Y. D. (2003). Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri, Doktora Tezi, Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Erdönmez, M.E. (2005). “Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplumsal İlişkileri Yapılandırmadaki Rolü” Büyükdere – Levent – Maslak Aksı, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Erdönmez, M.E. ve Akı, A. (2005). Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri. Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi E-Dergisi, Cilt 1 Sayı 1. (15.02.2010), http://www.megaron.yildiz.edu.tr/yonetim/dosyalar/01_09_ERDONMEZ_E.pdf.

Erengöz, Ç. (2005). Enerji Mimarlığı. Ege Üniversitesi Güneş Enerjisi Enstitüsü 4. Yenilenebilir Enerjiler Sempozyumu ve Sanayi Sergisi Bildiri Özetleri, s. 47–48.

Ergen, B. (2006). Kentsel Koruma ve Kentsel Tasarım İlişkisi Üzerine Bir Araştırma “Tokat Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Es, M. ve Kudu, E. (2008). Liman – Kent İlişkileri ve Dünyada Liman Kentleri – II, Yerel Siyaset Dergisi, sayı 35, s. 28 – 39.

Eşkar, F. (1997). Liman kentlerinin yenilenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Eyice, S. (1994). “Galata”, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, C.III, s. 348 349, İstanbul.

Eyice, S. (2006). Eski İstanbul’dan Notlar, Küre Yayınları, İstanbul.

Fishmann, R. (2002). “20.yüzyılda Kent Ütopyları: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier”, Der., Çev.: Bülent Duru, Ayten Alkan, 20. Yüzyıl Kenti, İmge Kitabevi, Ankara.

Genim, S. (2004). Geçmişten Günümüze Beyoğlu, Beyoğlu’nun Yerleşim Tarihi, TAÇ Vakfı Yayınları, İstanbul.

Giedion, S. (1967). Space Time and Architecture: The Growth of a New Tradition, Harvard University Press, Cambridge.

Giddens, A. (1990). The Consequences of Modernity, Polity Press, Cambridge.

Gökgür, P. (2008). Kentsel Mekânda Kamusal Alanın Yeri, Bağlam Yayıncılık, İstanbul.

Gözübüyük, S. (2005). Geleceğin Yaşamsal Çevreleri Adına Yapılan Tasarımların Analizi, Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Kayseri.

Gyllius, P. (2000). İstanbul Boğazı, (Çev. Erendiz Özbayoğlu), İstanbul.

- Habermas, J. (1997). Kamusallığın Yapısal Dönüşümü, Çev. T.Bora-M.Sancar, İstanbul, İletişim Yayınları.
- Hall, P. (1993). “Waterfronts: A New Urban Frontier”, Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water, Bruttomesso, R., ed., Venice, s.12-19.
- Hamamcıoğlu, C. (2005). “Kentlerin Suyolu Girişlerinde Geçmişten Günümüze Yaşanan Aşamalar ve Kentsel Tasarım”, Planlama Dergisi, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara, s.104–114.
- Hançerlioğlu, O. (1978). Felsefe Ansiklopedisi, Cilt 6, Remzi Kitabevi, Birinci basım, İstanbul.
- Hasol, D. (1998). Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, YEM Yayınları, İstanbul.
- Harvey, D. (1999). Postmodernliğin Durumu, çev: S. Savran, Metis Yayınevi, İstanbul.
- Heyd, W. (1975). Yakın Doğu Ticaret Tarihi, çev. E. Z. Karal, Ankara.
- Hoyle, B., Pinder, D., (1993), “Cities and the sea : change and development in contemporary Europe, Oxford: Pergamon”, England.
- IŞIK, O. (1993). “Modernizm Kenti / Postmodernizm Kenti”, Birikim Dergisi, 53, s. 41–50.
- Işık, O. (1994). “Değişen Toplum/Mekân Kavrayışları: Mekânın Politikleşmesi, Politikanın Mekânsallaşması” Toplum ve Bilimi, Sayı 64–65.
- İnalcık, H. (1993). Galata, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, C.III., Tarih Vakfı Yayınları, 350–351, İstanbul.
- İnceoğlu, M. ve İnceoğlu, N. (2005). Mimarlıkta Söylem: Kuram ve Uygulama, Tasarım Yayın Grubu, İstanbul.
- İnciyan, P. G. (1976). 18. Asırda İstanbul, İstanbul Fethi Derneği, İstanbul.
- İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi
- İzgi, U. (1999). Mimarlıkta Süreç Kavramlar-İlişkiler, Birinci Baskı, YEM Yayın, İstanbul.
- Kahvecioğlu, H. L. (1998). Mimarlıkta İmaj: Mekânsal İmajın Oluşumu ve Yapısı Üzerine Bir Model, Doktora Tezi, İTÜ, İstanbul.
- Kancıoğlu, M. (2001). Çevresel İmaj-Kimlik-Anlam Bağlamında Akdeniz Bölgesi’ndeki Turizm Binalarının İncelenmesi, Doktora Tezi, İ.T.Ü., İstanbul.

Kaplan, H. (1994). Yeni Bir Kentsel Tasarım Paradigması Olarak Ekolojik Kentsel Tasarım, 5. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Kentsel Tasarım ve Ekoloji “Tasarıma Ekolojik Yaklaşım”, s. 91- 144, İstanbul.

Karakurt, E. (2006). Kentsel Mekânı Düzenleme Önerleri: Modern Kent Planlama Anlayışı ve Postmodern Kent Planlama Anlayışı. Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Sayı 26, 1-25. (19.02.2010), <http://iibf.erciyes.edu.tr/dergi/sayi26/ekarakurt.pdf>.

Keleş, R. (1998). Kent Bilim Terimleri Sözlüğü, İmge Kitapevi Yayınları, Ankara.

Keyder, Ç. (2000). İstanbul Küresel ile Yerel Arasında, Çeviren: Sungur Savran, Metis Yayınları.

Kılıç A. (1999). Kent-Kıyı İlişkisi Bağlamında Kentsel Kıyı Kavramı: İstanbul Örneği, Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

King, A. (1998). Kültür, Küreselleşme ve Dünya Sistemi, Bilim ve Sanat Yayınları, Ankara.

Kocahan, E. ve Altınkesen, S. (Mayıs 2004). Avrupa Kültür Başkenti: Cenova 2004. (15.02.2010), <http://arkitera.com/g13-avrupa-kultur-baskenti-cenova-2004.html>

Koçhan, A. (2002). Sürdürülebilir Gelecek İçin Ekolojik Tasarım, Yapı Dergisi, sayı 249, s. 45 – 53.

Konuk, G. (1994). Ekolojik Tasarım ve Cumalıkızık Örneği, 5. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Kentsel Tasarım ve Ekoloji “Tasarıma Ekolojik Yaklaşım”, İstanbul, 145–170.

Köksal, T.G. (2001). Dönüşen Tersaneler İzinde Haliç Tersaneleri, Mimarlık Ve Su, Mimarist, Sayı.2, s. 91–95.

Köksal, T.G. (2001). “Haliç Tersaneleri’nin Tarihsel-Teknolojik Gelisim Süreci ve Geleceği”, Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi, s.411–415, İstanbul.

Köksal, T. G. (2005). İstanbul’daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kömürciyan, E. Ç. (1988). İstanbul Tarihi, XVII. Asırda İstanbul, Çev. H.D. Andreasyan, Eren Yayıncılık, İstanbul.

Krier, R. (1988). Urban Space, Rizzoli International, New York.

Kuban, D. (1996). Çevre Üzerine Yorumlar, Yapı Dergisi, 171, s. 63–65.

Kuban, D. (1996). İstanbul Bir Kent Tarihi Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Kuban, D. (2000). “Küreselleşme ve Mimarlık”, *Arredamento Mimarlık*, s. 78–80.

Kubat, A.S. ve Özden, P.P. (2003). Türkiye’de şehir yenilemenin uygulanabilirliği üzerine düşünceler, *İTÜ Dergisi Mimarlık, Plânlama, Tasarım*, Cilt:2, Sayı:1, s. 77–88, İstanbul.

Lozano, E. E. (1990). *Community Design and the Culture of Cities, The Crossroad and the Wall*, Cambridge University Press, Cambridge.

Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*, Oxford: Blackwell, London.

Lynch, K. (1960). *The Image of the City*, MIT Press.

Lynch, K. & Hack, G. (1984). *Site planning (Third ed.)*. Cambridge, MA: MIT Press.

Mantran, R. (1990). 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, *Türk Tarih Kurumu*, Ankara.

Marshall, R. (2001). *Waterfronts in Post-industrial Cities*, Spon Press, Thames Francis Group, London and New York.

Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi

Morley, D. ve Robins, K. (1997). *Kimlik Mekânları*, Ayrıntı Yayınları, s.160–163.

Mumford, L. (1940). *The Culture of Cities*, Secker & Warbung, London.

Mumford, L. (1961). *The City in History: Its Origins, its Transformations and its Prospects*, Harcourt, Brace and World Inc., New York.

Müller – Wiener, W. (1998). *Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*, Rizzoli International Publications Inc., New York.

Ocakçı, M. (1994). *Kimlik Elemanlarının Şehirsel Tasarıma Yönlendirici Etkisi, Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Kentsel Tasarıma Ekolojik Yaklaşım*, 239–245, İstanbul.

Ocakçı, M. (1995). *Şehir Kimliği ve Çevre İlişkileri, Kent ve Çevre Planlamaya Ekolojik Yaklaşım*, 17. Dünya Şehircilik Günü Kolokiyumu, 163–170, İstanbul.

Ortaylı, İ. (1995). *İstanbul’dan Sayfalar*, İletişim Yayınları, İstanbul.

Öktem, M. (2003). *Kent, Çevre ve Globalleşme*, Alfa Yayınları, İstanbul.

Önal, Ş. (1997). *Designing For Sustainable Architecture*, Supplementary Lecture notes, Eastern Mediterranean University, Faculty of Arc., Dep. Of Arch.

Önem, A. B. ve Kılınçaslan, İ. (2005). “Haliç Bölgesinde Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik”, itü dergisi/a mimarlık, planlama ve tasarım, cilt:4 s.1, 115–125.

Özcan, K. (2009). Sürdürülebilir Kentsel Korumanın Olabilirliği Üzerine Bir Yaklaşım Önerisi: Konya Tarihi Kent Merkezi Örneği, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, 26/2, 1–18. (20.01.2010),
http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/2009/cilt26/sayi_2/1-18.pdf.

Özden, P. P. (2008). Kentsel Yenileme, İmge Kitabevi, Ankara.

Özdeş, G. (1972). Şehirciliğe Giriş ve Toplum Ölçeği, İkinci Baskı, İ.T.Ü. Matbaası, İstanbul.

Polat, E., Bilisel, S. G. (2006). “Mimarının ve Kentin Birlikte Planlanması’nda Farklılaşan Kavramlar Üzerine...”. TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını E-Dergisi, Sayı 38, 57–67. (19.02.2010),
http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/cef96dcc9b8035d_ek.pdf.

Relph, E. (1976). Place and Placelessness, Pion Limited, London, UK.

Sennett R. (1996). Kamusal İnsanın Çöküşü, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.

Sennett R. (1999). Gözün Vicdanı, Kentin Tasarımı ve Toplumsal Yaşam, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.

Sarı, R. M. (2005). Tarihi Çevre İçindeki Mimari Tasarımlara “İZM”ler; Modernizm, Postmodernizm, Dekonstrüktivizm, Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Smith, P. (2005). Kültürel Kuram, Çev. S.Güzelsarı-İ.Gündoğdu, Babil Yayınları, s. 324, İstanbul.

Soygeniş, S. (2006). Mimarlık Düşünmek Düşlemek, Yem Yayın, İstanbul.

Suher, H., Ocakçı, M., Karabay, H. (17–19 Nisan 1996). İstanbul Metropoliten Kent Planlama Sürecinde Kent Kimliği ve Kent İmgesi, İstanbul 2020 Sempozyumu Bildiriler, s. 57–72, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Taşkışla, İstanbul.

Şatır, S. ve Korkmaz, E. (2005). Kent Planlama ve Kentsel Tasarım Bağlamında Kamusal Mekânlarda Kimlik Olgusu, Yapı Dergisi, sayı 281, s. 48–53.

Şener, E., Pulat, G., Türkoğlu, H.D., Turgut, H. (2003). "Bir Tasarım Atölyesi Deneyimi, Amasya: Süreklilik ve Değişim", Mimarlık, Kültür, Sanat, Yapı Dergisi, No. 255, s. 54–62.

Tayyare, E. (2007). Kentsel İmaj Öğeleri Bağlamında Haliç Bölgesinin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Tekeli, İ. (1991). Bir Kentin Kimliği Üzerine Düşünceler, Kent Planlaması Konuşmaları, TMMOB Yayınları, Ankara.

Tekeli, İ. (1996). “Habitat II İstanbul Konferansından Ne Türdeki Beklentiler Gerçekçidir?”, Habitat II Özel Sayısı, Yeni Türkiye, Yıl 2, Sayı 8, Mart-Nisan.

Tekeli, İ. (2001). Her Geçen Gün Geleceği Yeniden Yaratıyor ve Yeniden Kavırıyoruz, Geleceği Planlamak, Dünya Şehircilik Günü 24. Kolokyumu, 6–8 Kasım 2000, TMMOB Şehir Plancılar Odası, Ankara, 27–34.

Thorns, D.C. (2004). Kentlerin Dönüşümü, (çev. E.Nal, H.Nal) Soyak Yayınları, İstanbul.

Trancık, R. (1986). Finding Lost Space: Theories of Urban Design, Van Nostrand Reinhold, New York.

Türker, O. (2000). Galata’dan Karaköy’e Bir Liman Hikayesi, Sel Yayıncılık, İstanbul.

Urry, J. (1999). Mekânları Tüketmek (Çev. R.G.Ögdül), Ayrıntı Yayınları, İstanbul.

Ünügür, M. (1996). İstanbul’un Değişen Kentsel Kimliği Üzerine, Arkitekt Dergisi, sayı 444, s. 42–49.

Üsdiken, B. (1999). Pera’dan Beyoğlu’na, Barın Ciltevi, İstanbul.

Weber, M. (2000). Şehir/Modern Kentin Oluşumu (Çev. M. Ceylan), Bakış Yayınları, İstanbul.

Wirth, L. (1964). On Cities and Social Life: Selected Papers, The University of Chicago Press, Chicago.

Velioğlu, S. (1991). Profil 2 / Renzo Piano, Mimarlık Dekorasyon Dergisi, sayı 8, s. 80–91.

Yenen, M. (1994). “Karaköy”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, C.IV., s. 455-456, İstanbul.

Yerliyurt, B. (2008). Kentsel Kıyı Alanlarında Yer Alan Sanayi Bölgelerinde Dönüşüm Stratejilerinin Değerlendirilmesi; Haliç Tersaneler Bölgesi, Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Yıldırım, S. Ö. (2000). “Tasarlanmış derinliksizlik karşısı tasarlanmış derinlik”, Arredamento Mimarlık, Küreselleşme ve Mimarlık Dosyası, s.81–86.

Yıldırım, S. Ö., Genim, S., Sorkin, M. (2006). “İstanbul Ports” Cradle of Civilization, A4 Ofset Print, İstanbul.

Yıldırım, S. Ö. (2007). İstanbul Kent Belleği / Mekansâl Süreklilikler Uygarıklar Beşiği, Kültür A.Ş., İstanbul.

Yıldırım, S. Ö. (2008). Gravürlerde İstanbul: Kentin Anlam Haritaları, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul.

Zelef, H. (2000). Ütopya, Kent ve Doğa; Frank Lloyd Wright ve Broadacre, Mimarlık, sayı:291, s.15–18.

Zengel, R. (2002). “Yeni Bin Yılda Kentsel Açık Mekânlarda Kimlik Arayışı”, Arredamento Mimarlık: Tasarım Kültür Dergisi, 4, ss. 90–97.

Zevi, B. (1990). Mimariyi Görmeyi Öğrenmek (Çev. D.Divanlıoğlu), Birsen Yayınları, İstanbul.

Zevi, B. (1994). The Modern Language of Architecture, Da Capo Press, New York.

<http://www.arkitera.com>

<http://www.lehavre-aivp.com>

<http://www.porto.genova.it>

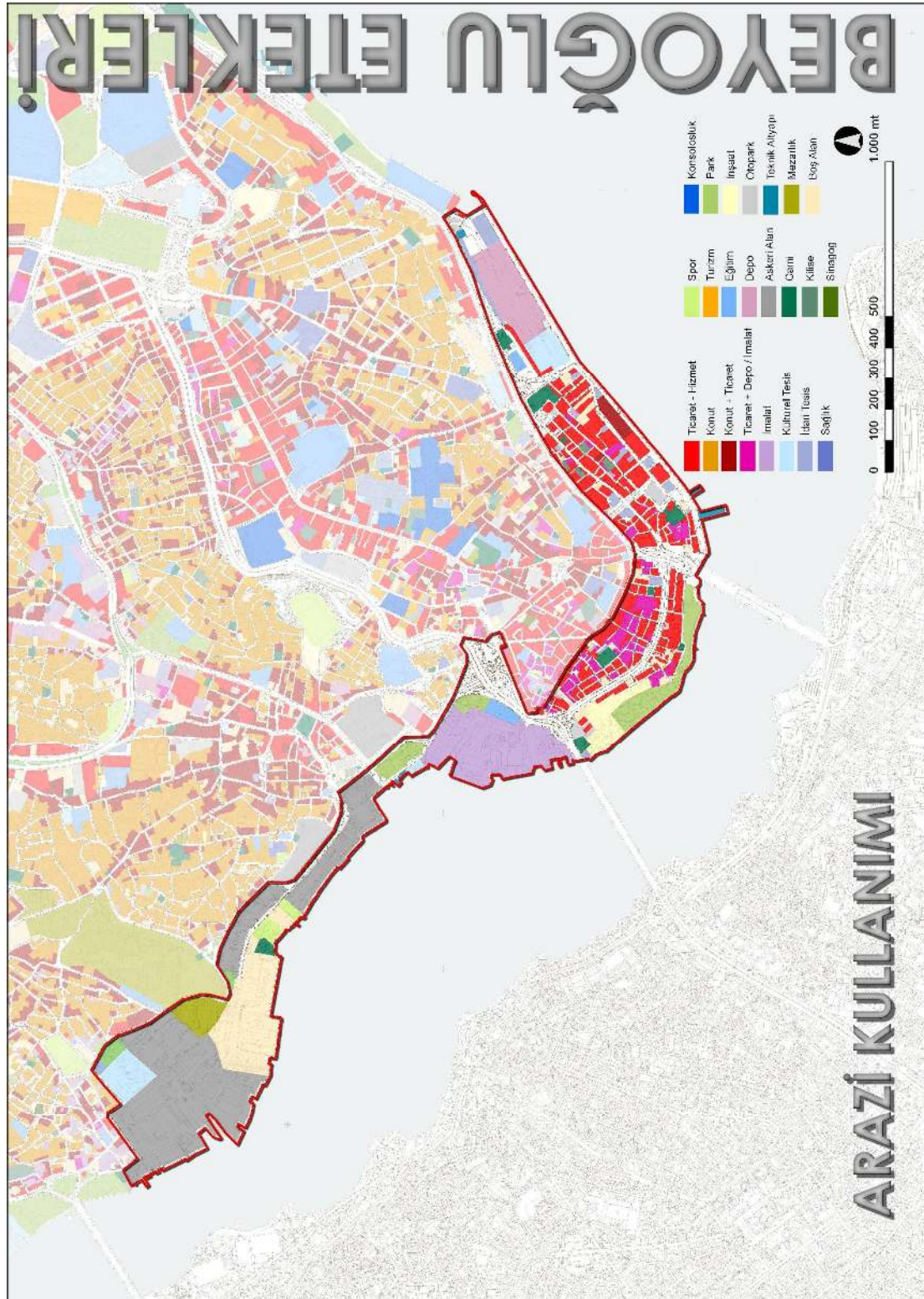
<http://rpbw.r.ui-pro.com>

EK 1

Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi
Analiz Paftaları, Ağustos 2007

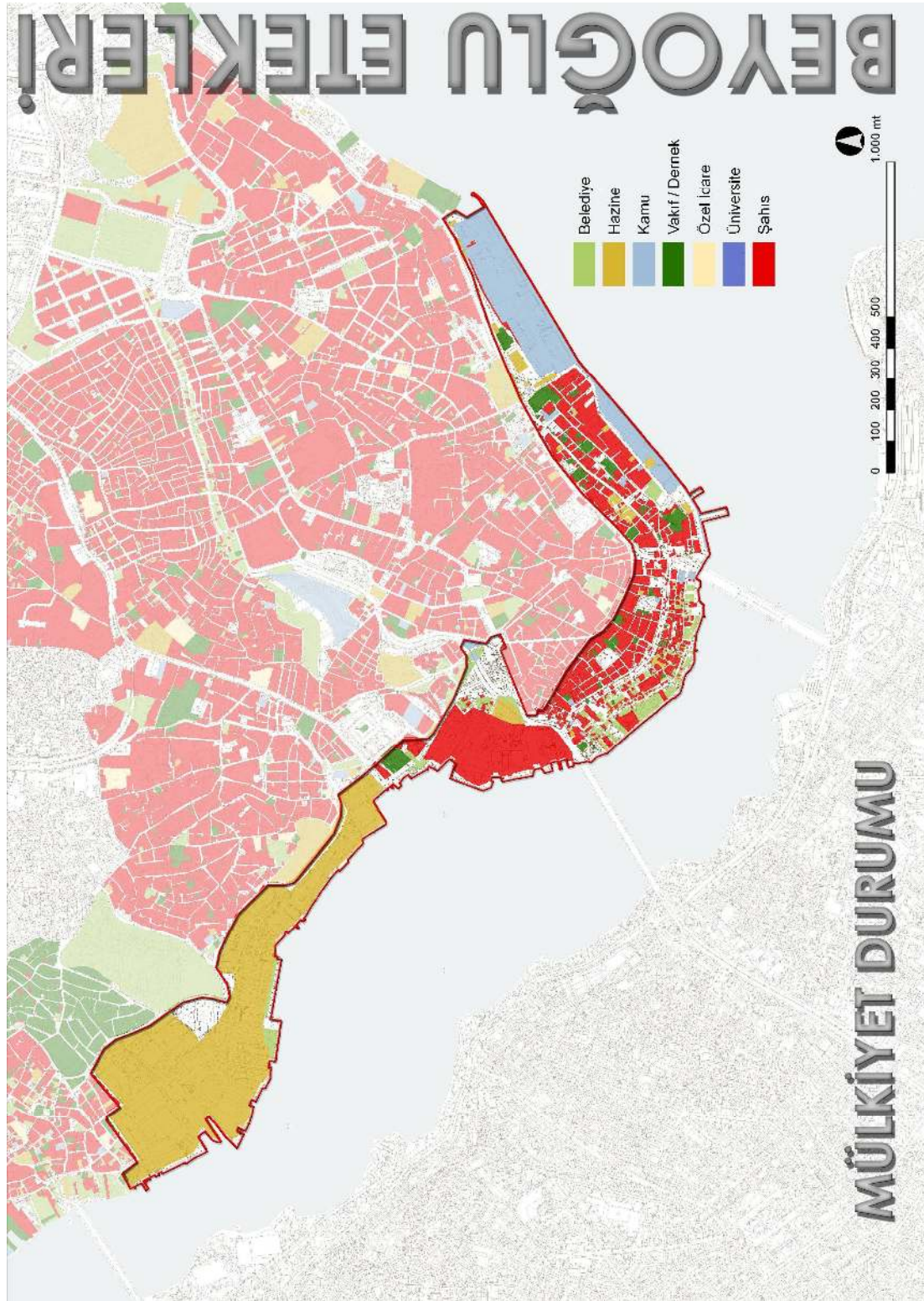
EK 1.1 – Proje Alanı Arazi Kullanımı

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



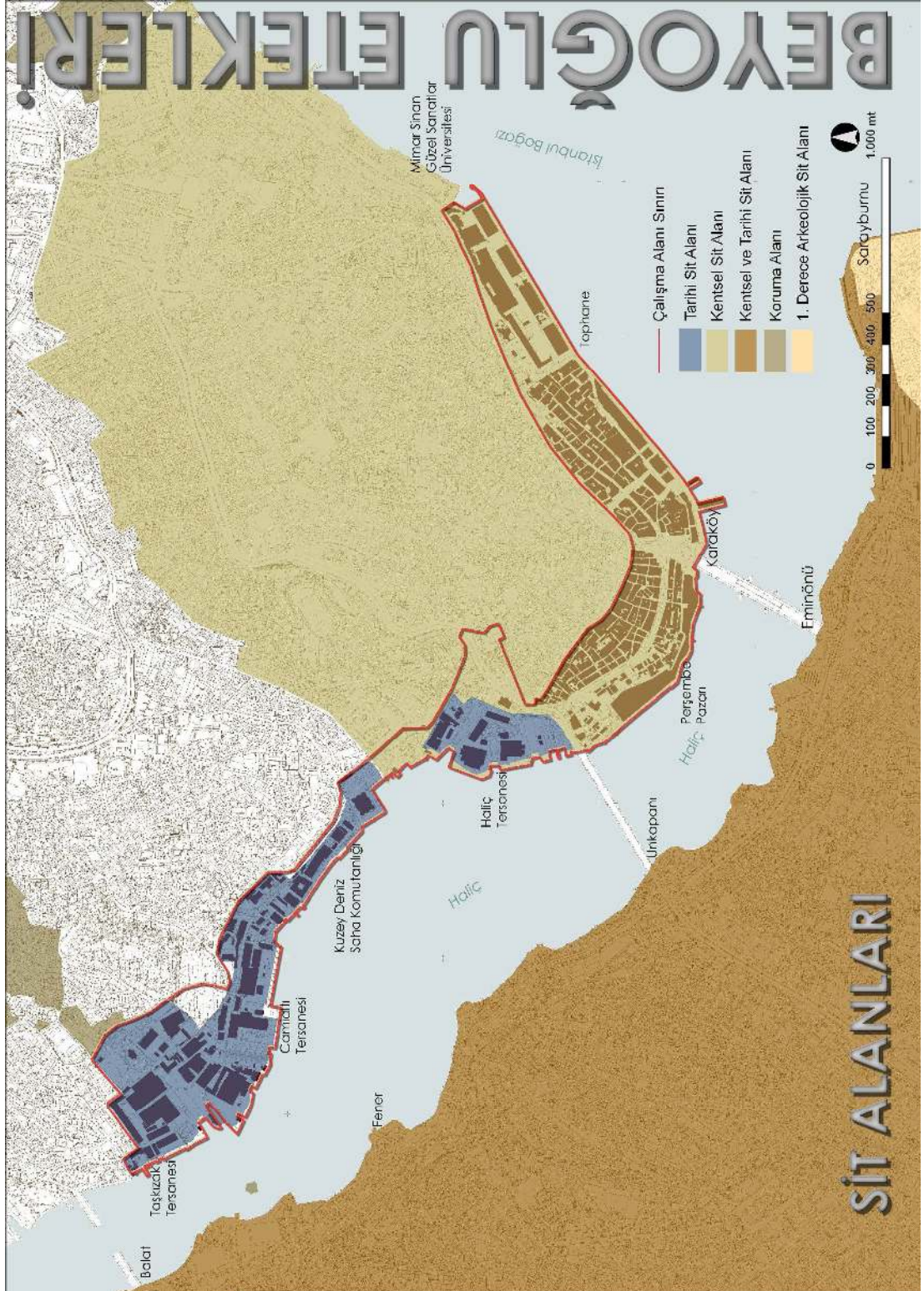
EK 1.2 – Proje Alanı Mülkiyet Durumu

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



EK 1.3 – Proje Alanı Sit Alanları

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



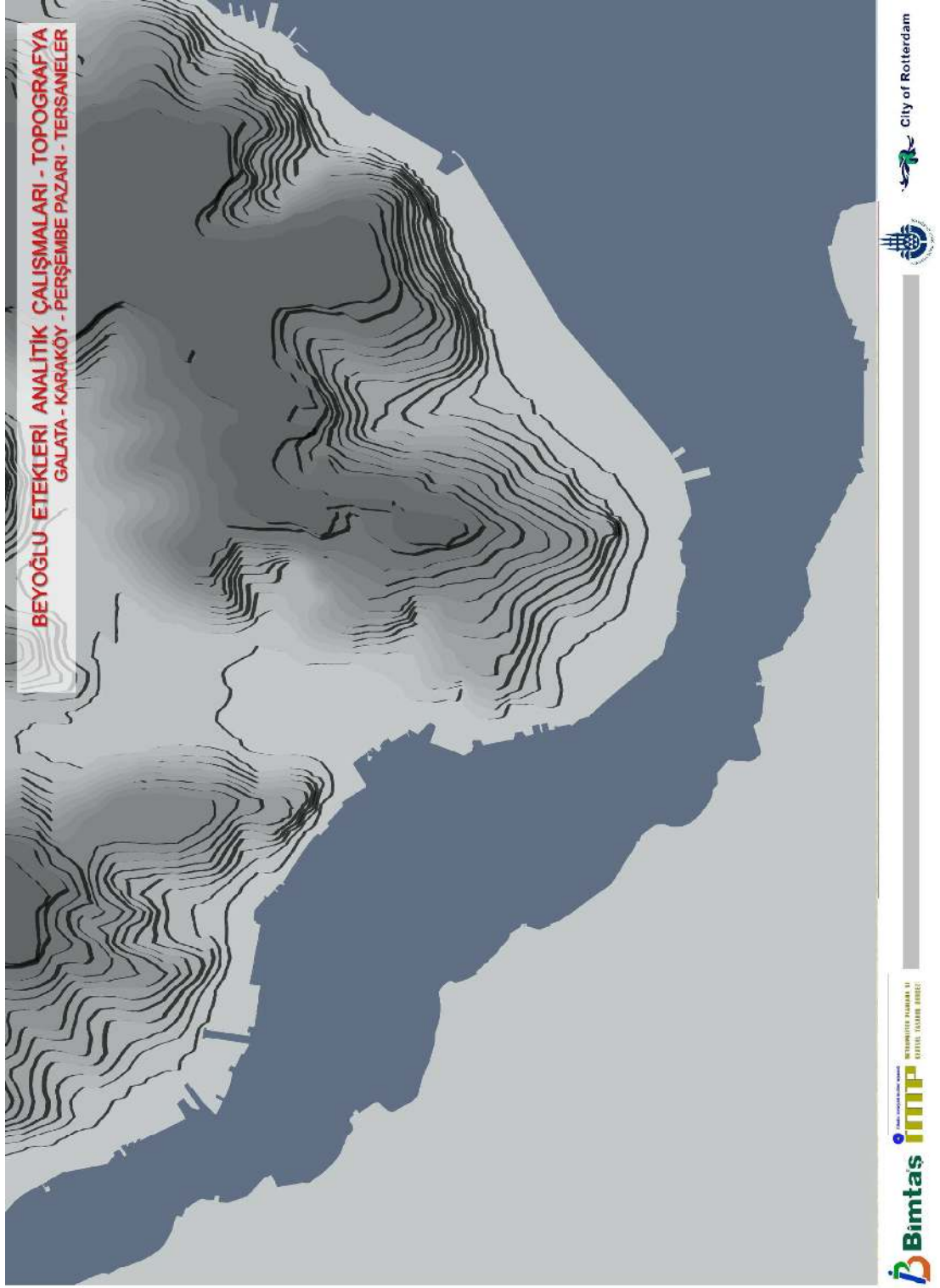
EK 1.4 – Proje Alanı Topografya 1

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



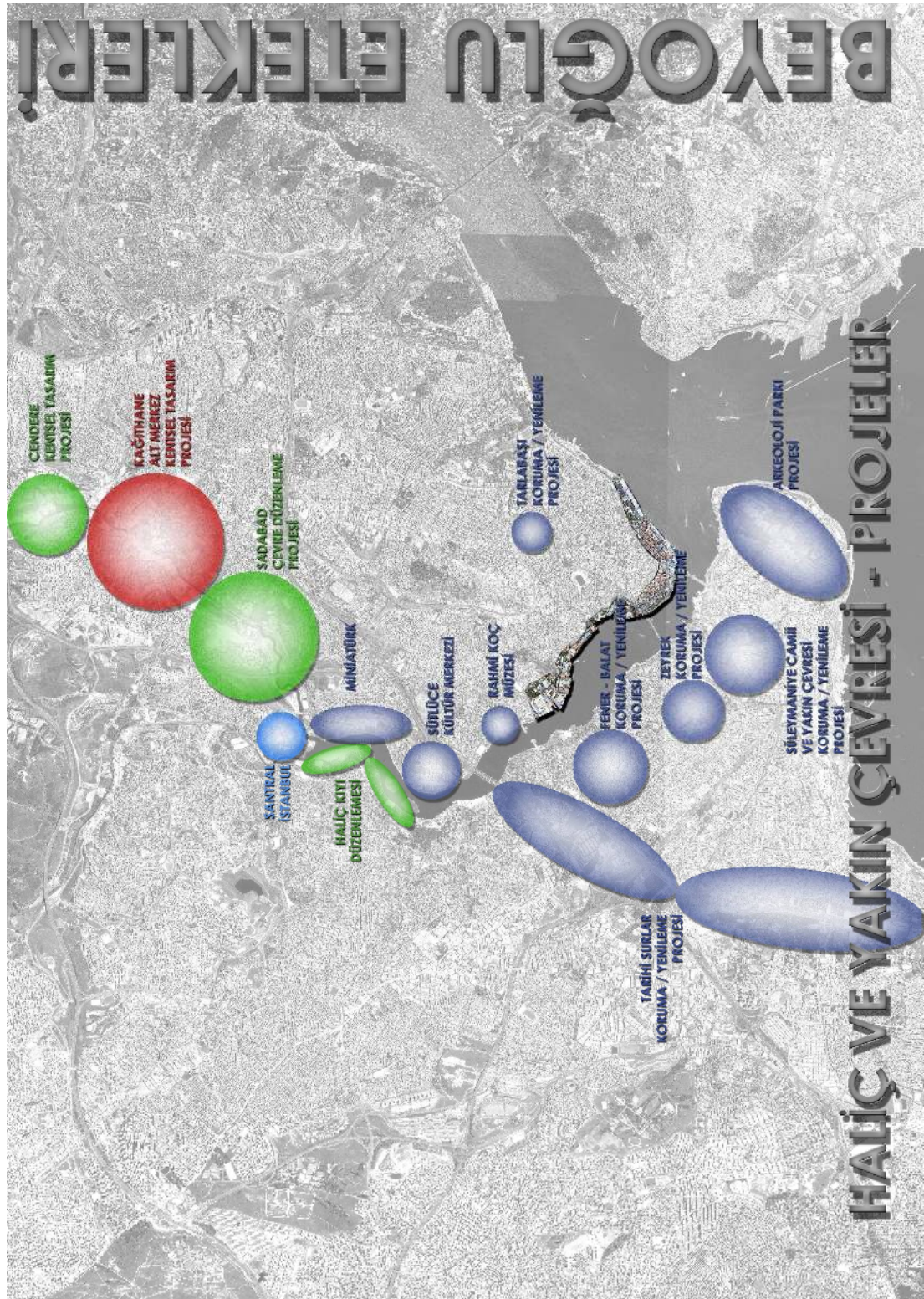
EK 1.5 – Proje Alanı Topografya 2

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



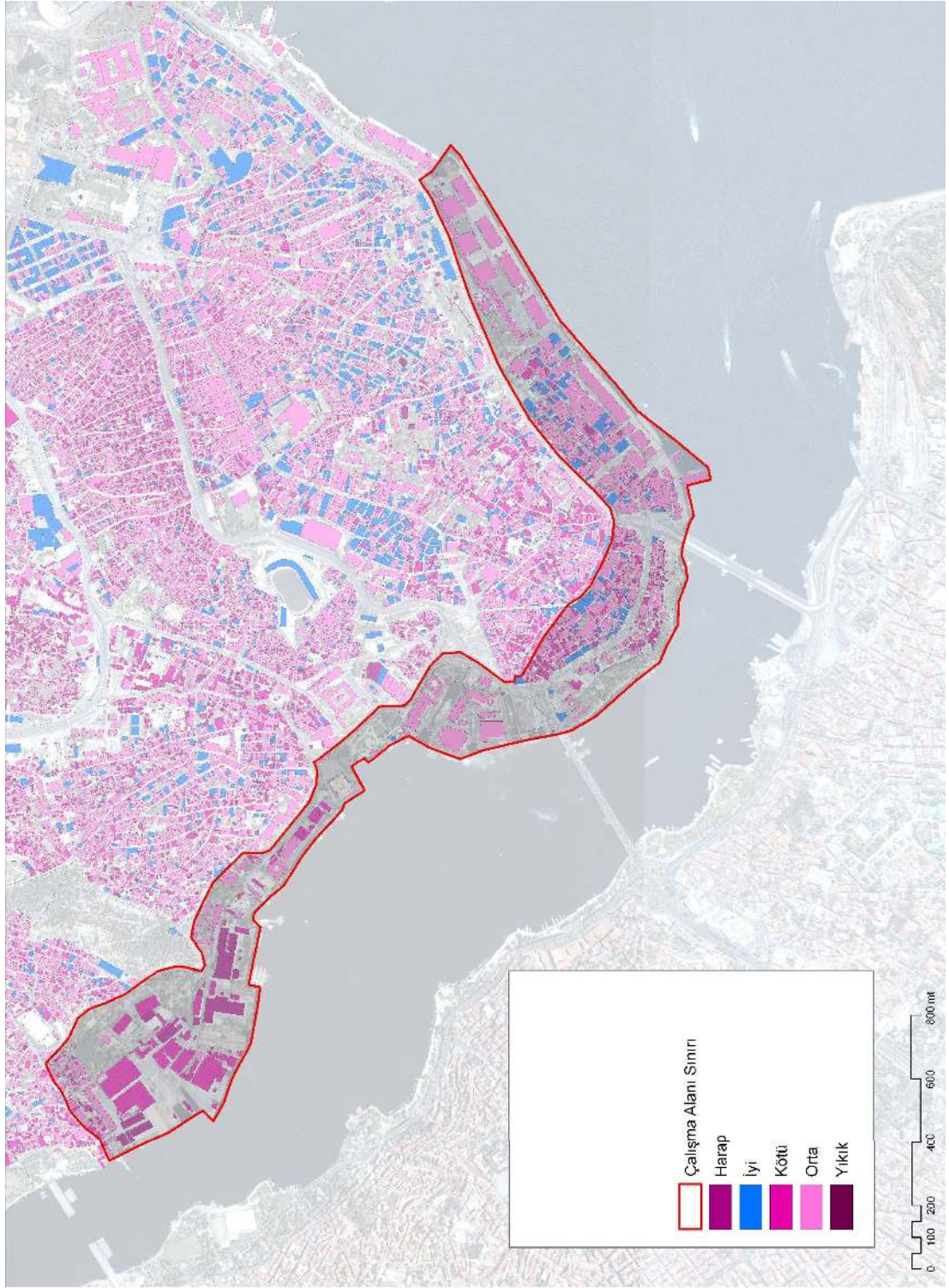
EK 1.6 – Haliç ve Yakın Çevresi Projeler

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



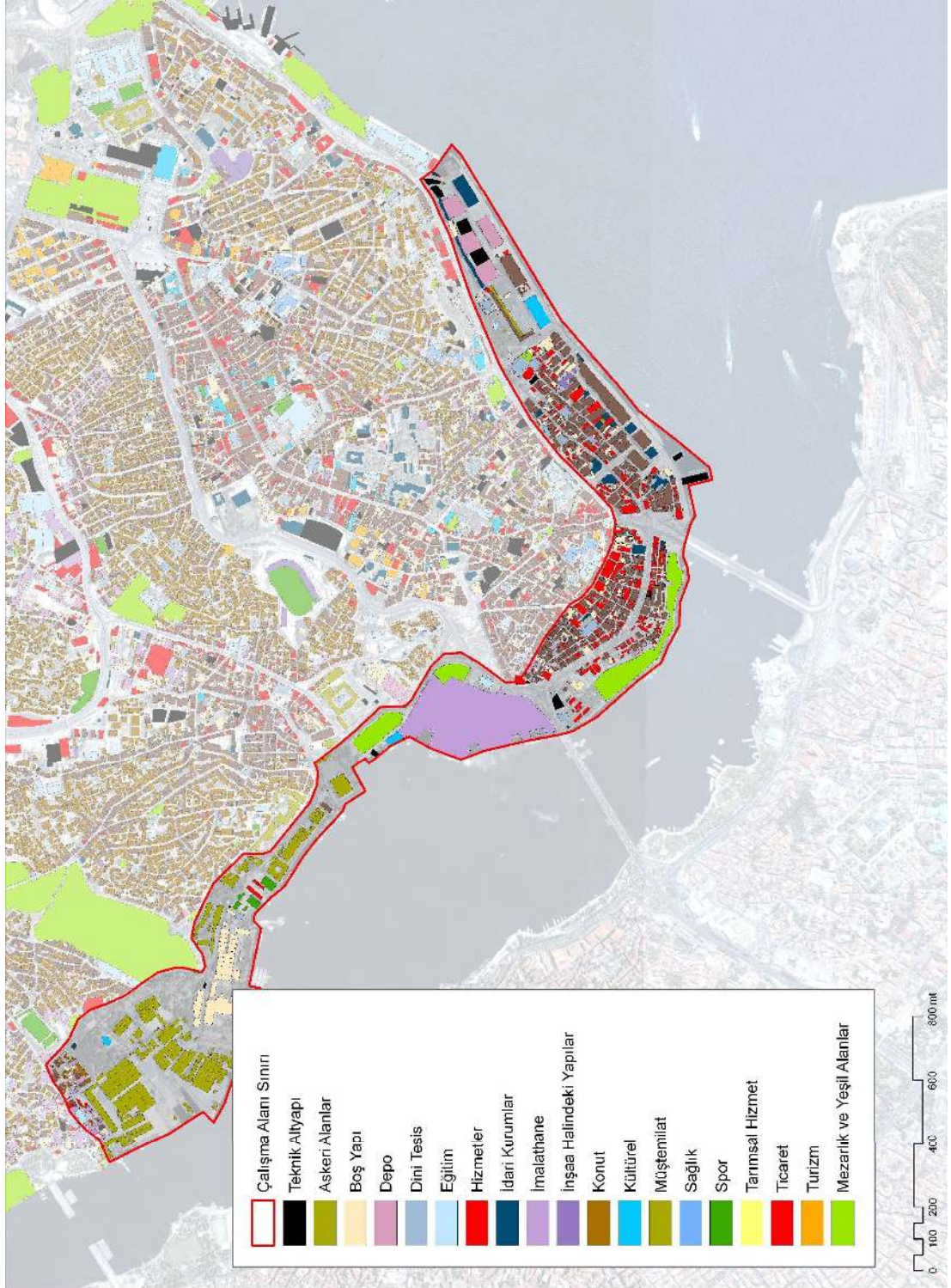
EK 1.7 – Proje Alanı Bina Durumu

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



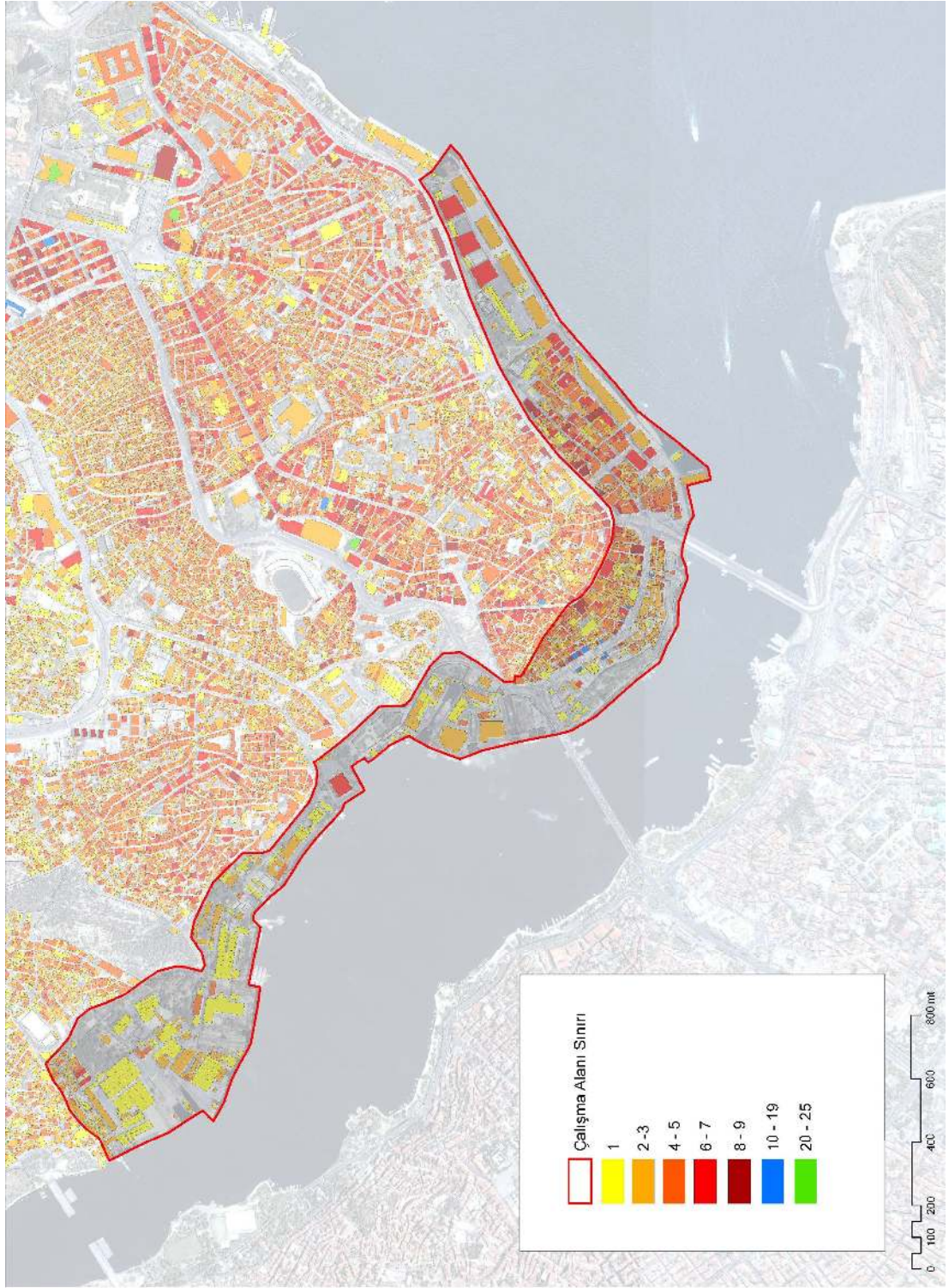
EK 1.8 – Proje Alanı Bina Kullanım

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



EK 1.9 – Proje Alanı Bina Kat Kullanım

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



EK 1.10 – Proje Alanı Bina Cinsi

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



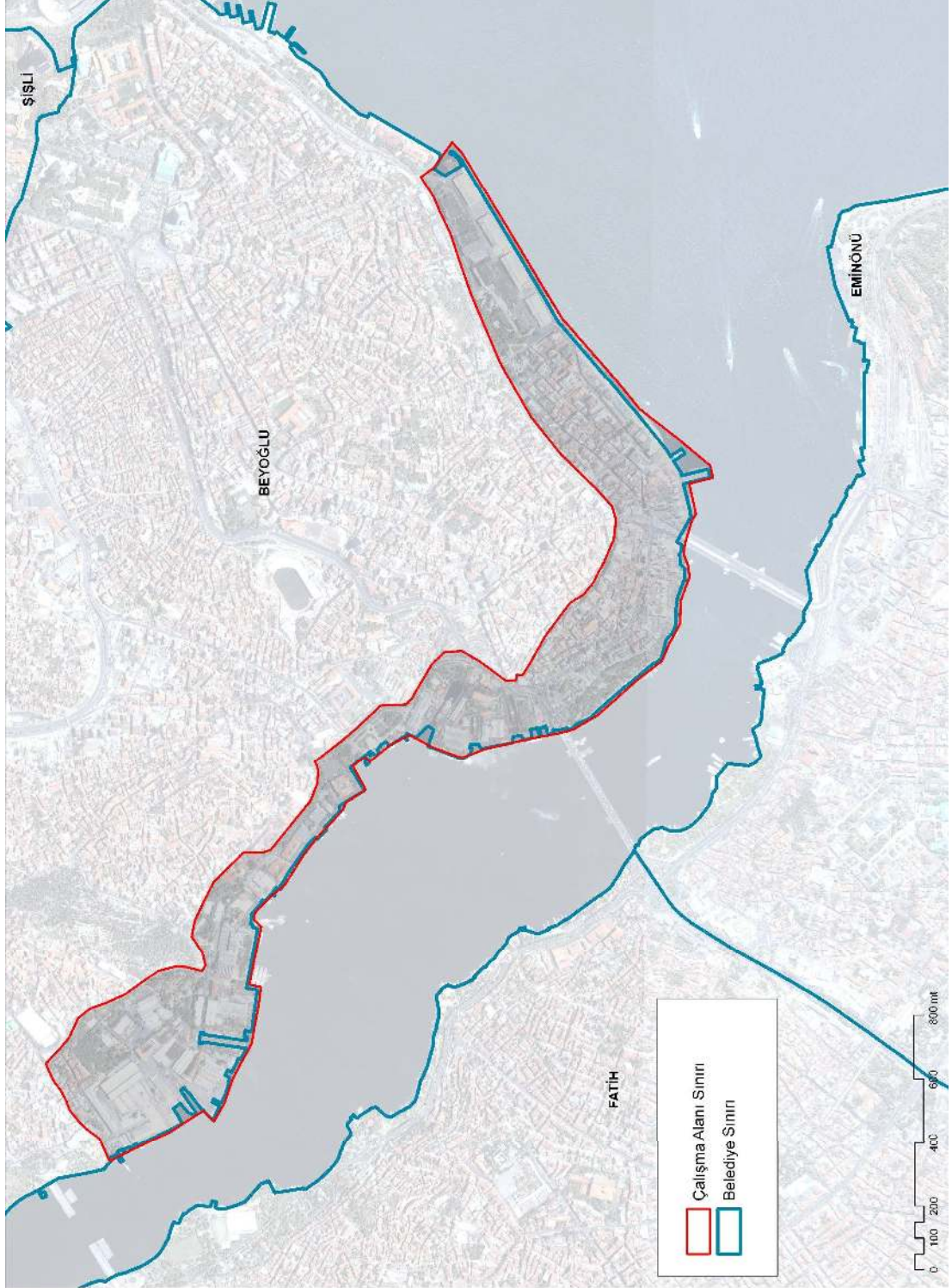
EK 1.11 – Proje Alanı Eğim

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



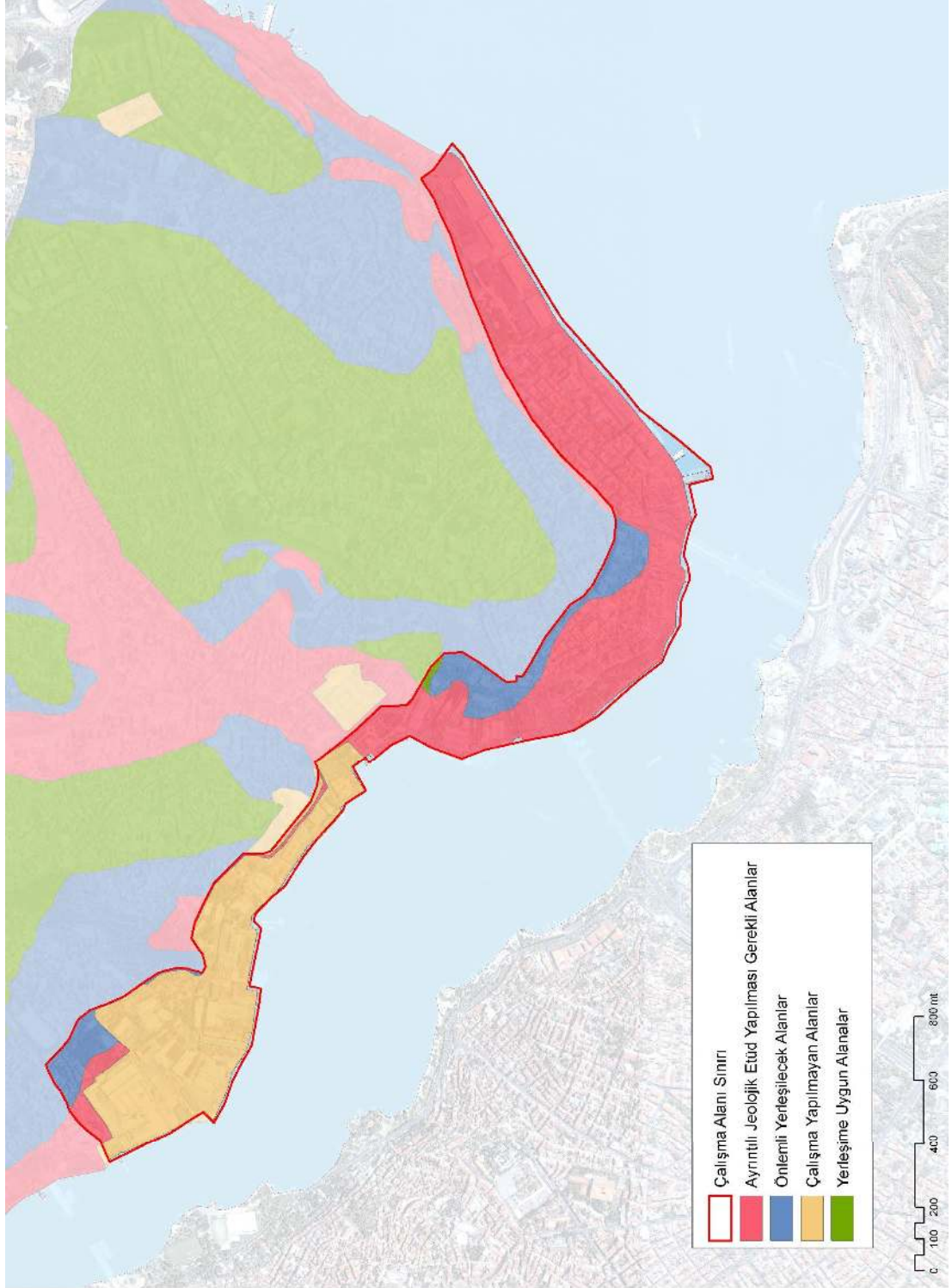
EK 1.12 – Proje Alanı İdari Gösterim

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



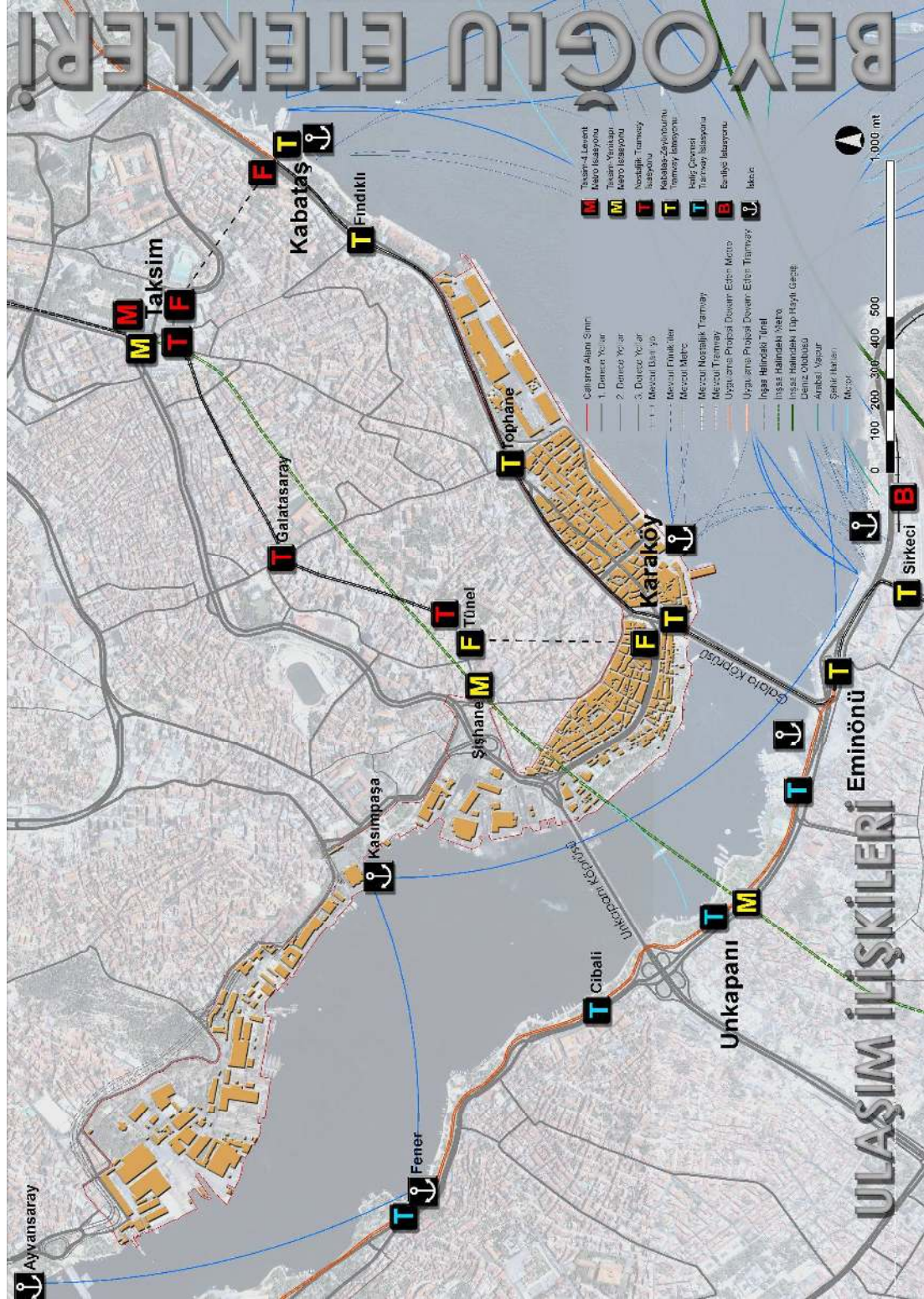
EK 1.13 – Proje Alanı Jeolojik Durum

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



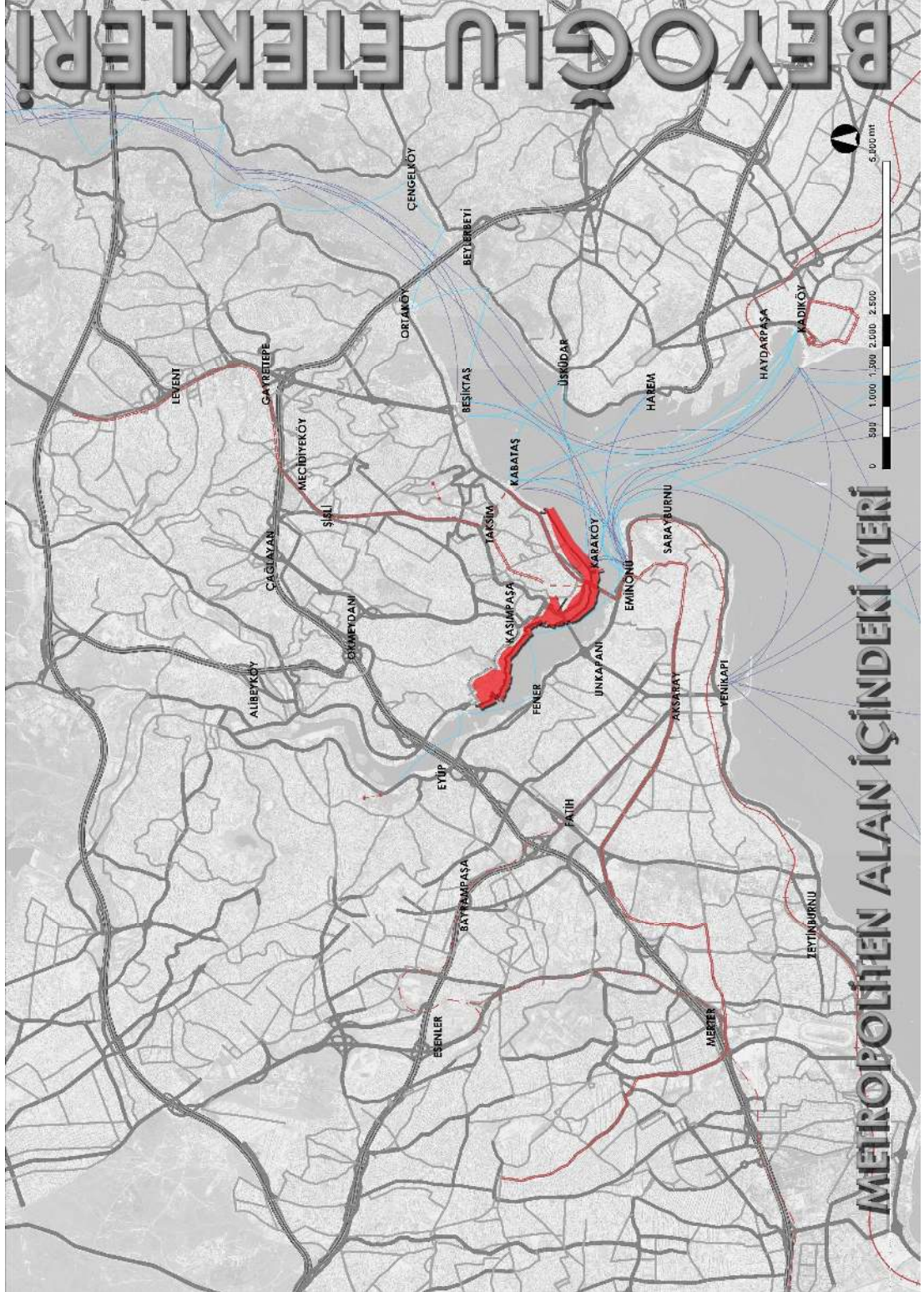
EK 1.14 – Proje Alanı Ulaşım İlişkileri

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



EK 1.15 – Proje Alanının Metropolen Alan İçindeki Yeri

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolen Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağıustos 2007)



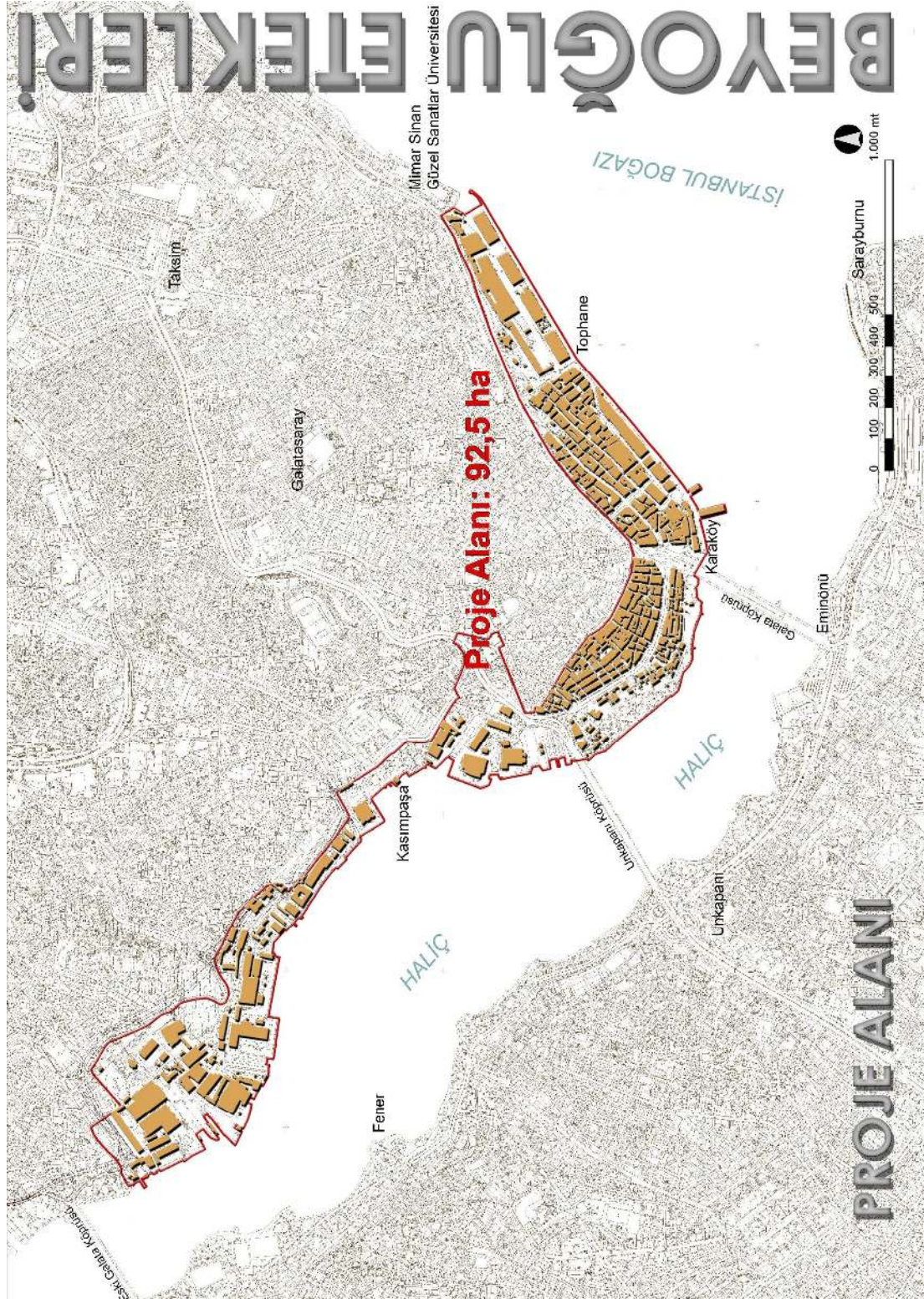
EK 1.16 – Proje Alanı Uydu Görüntüsü

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



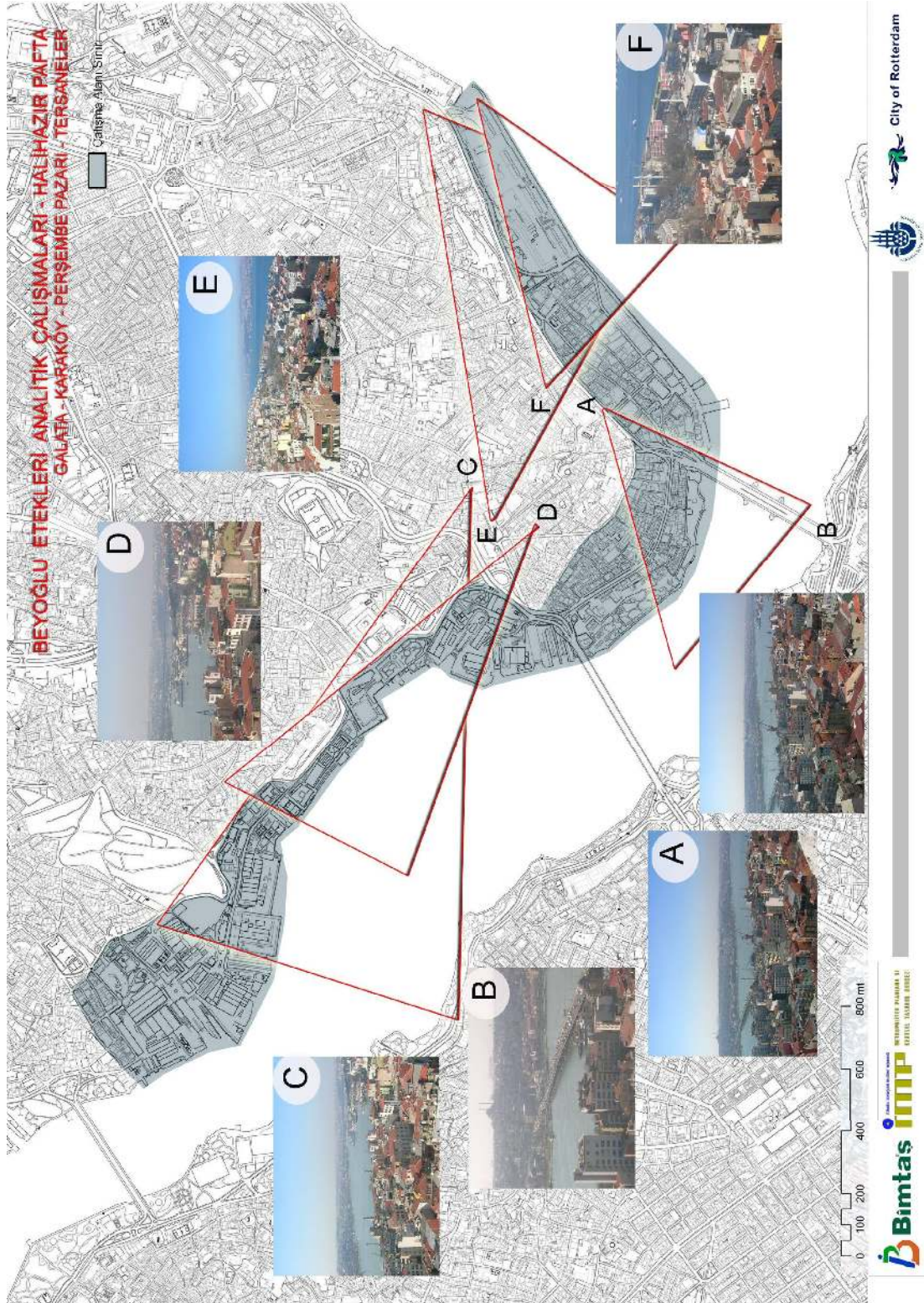
EK 1.17 – Proje Alanı

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



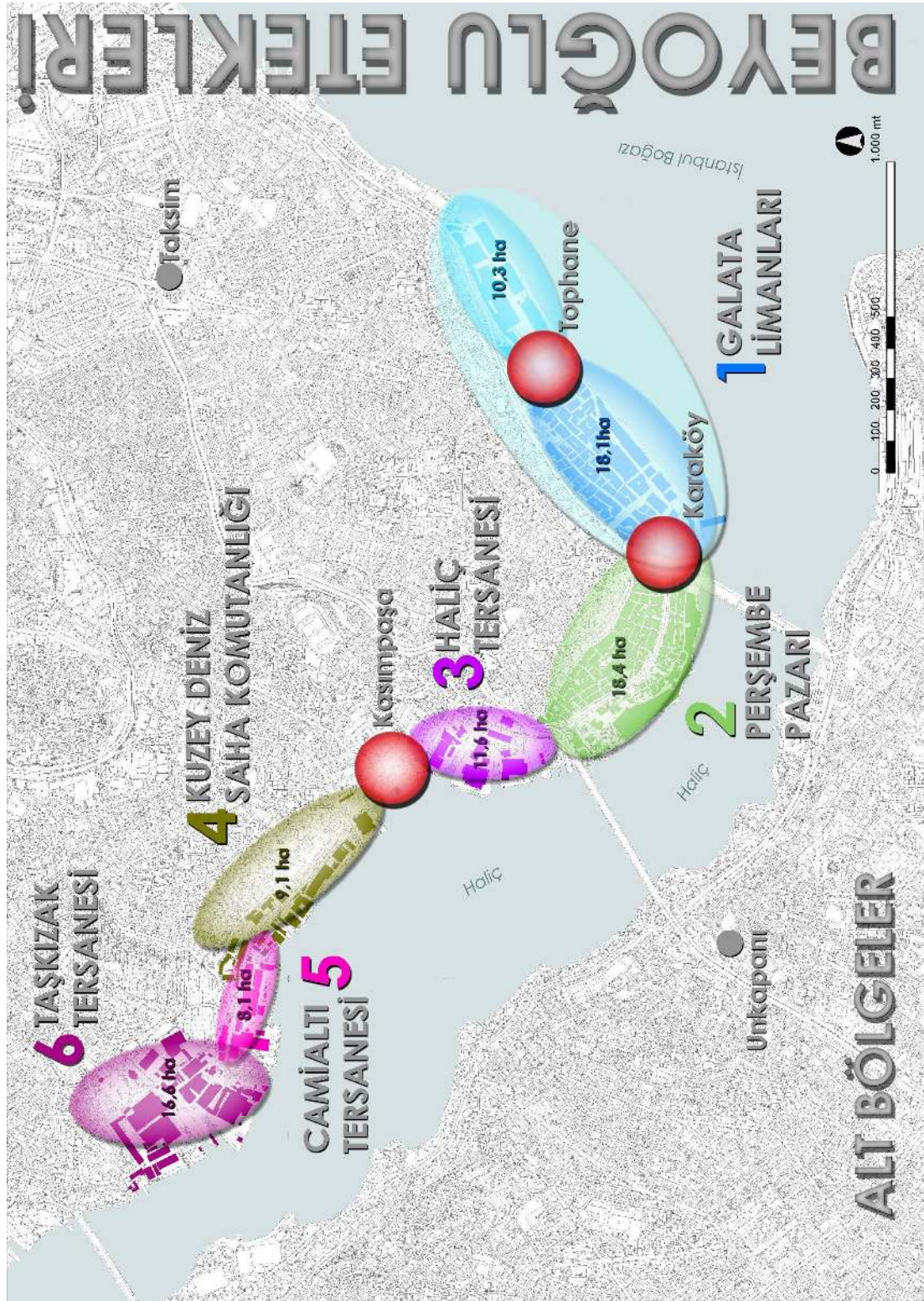
EK 1.18 – Proje Alanından Fotoğraflar

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



EK 1.19 – Proje Alanı Alt Bölgeler

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



EK 1.20 – Birinci Bölgeden Fotoğraflar

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)

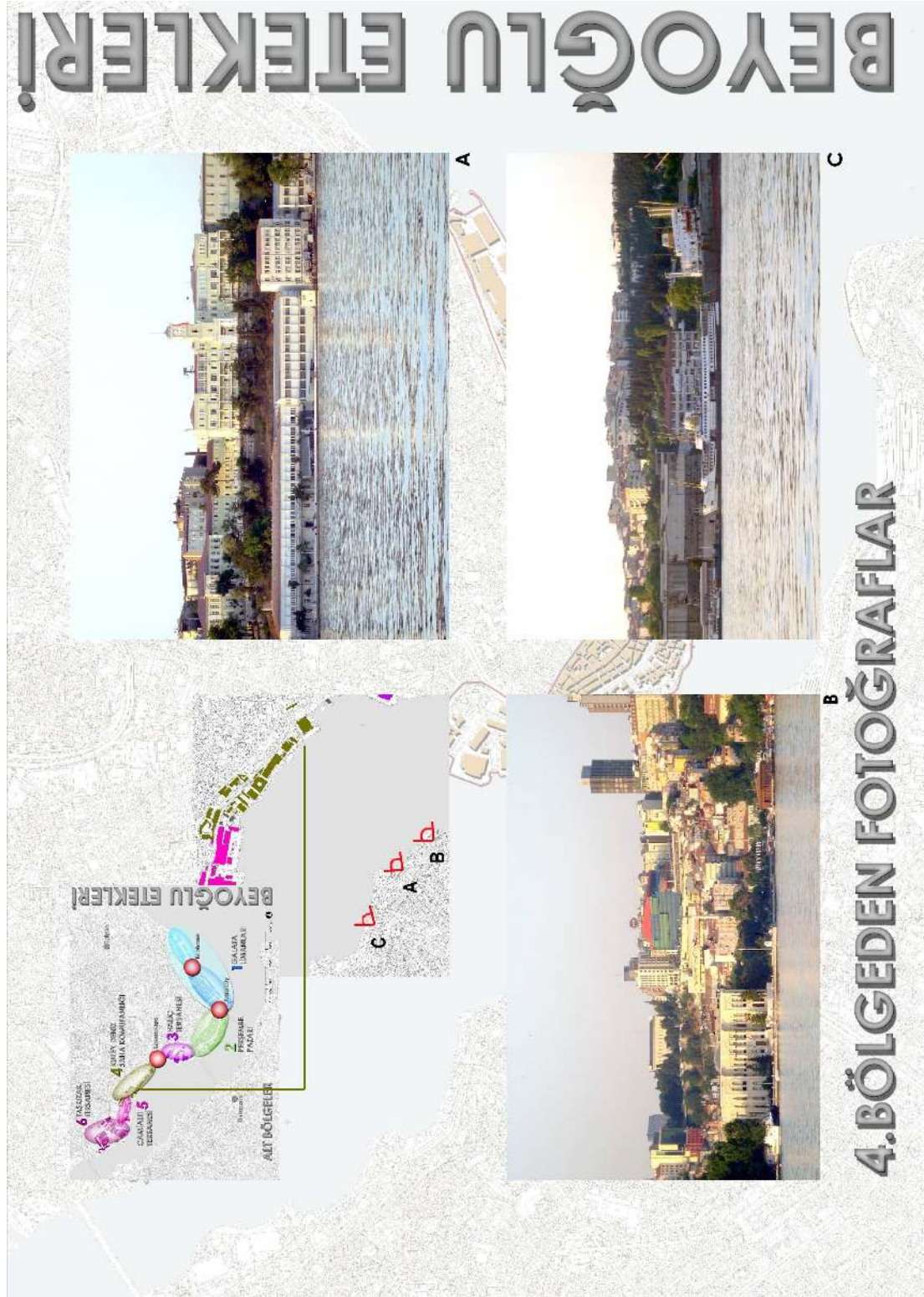


(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



EK 1.23 – Dördüncü Bölgeden Fotoğraflar

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



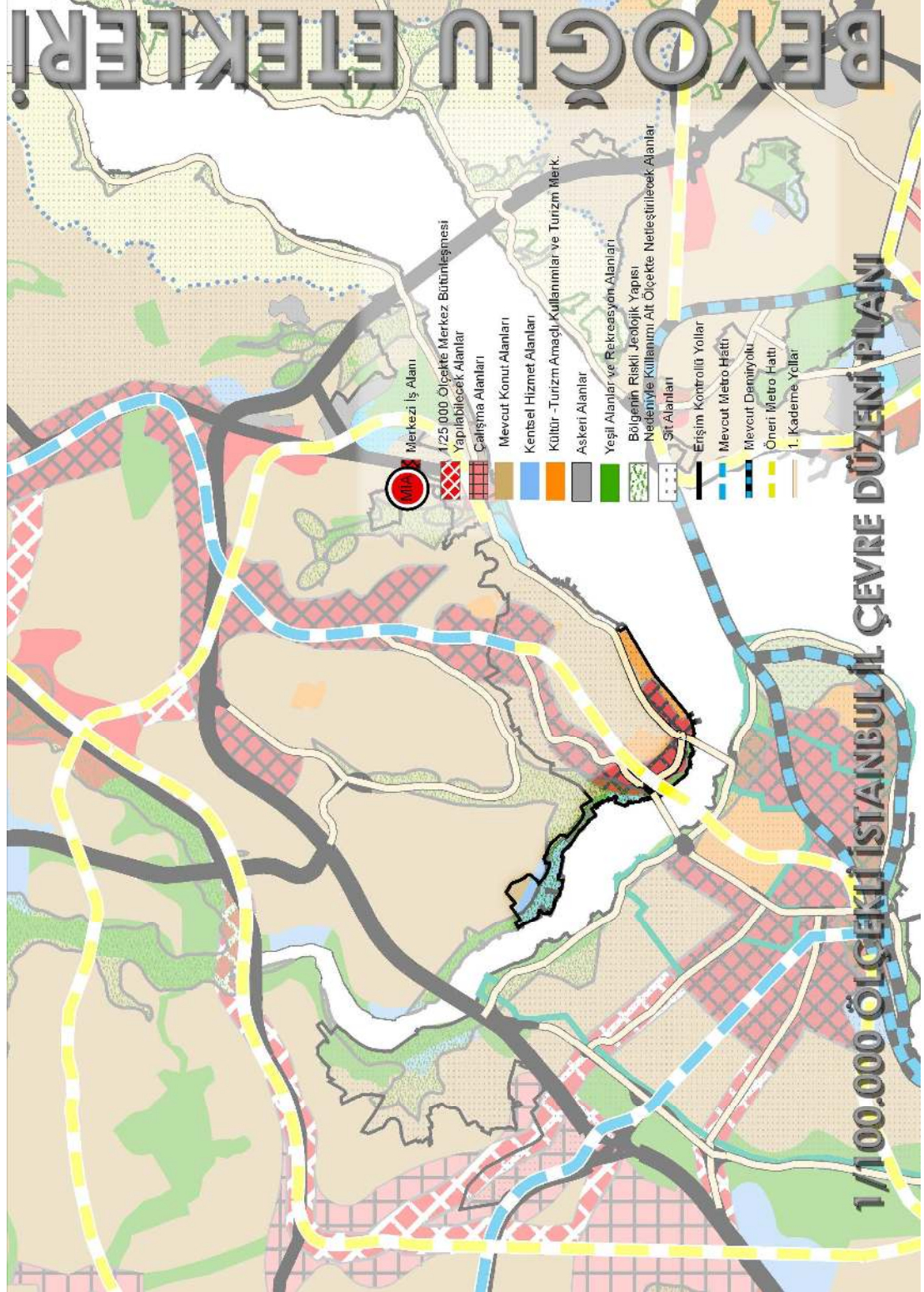
EK 1.25 – Altıncı Bölgeden Fotoğraflar

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



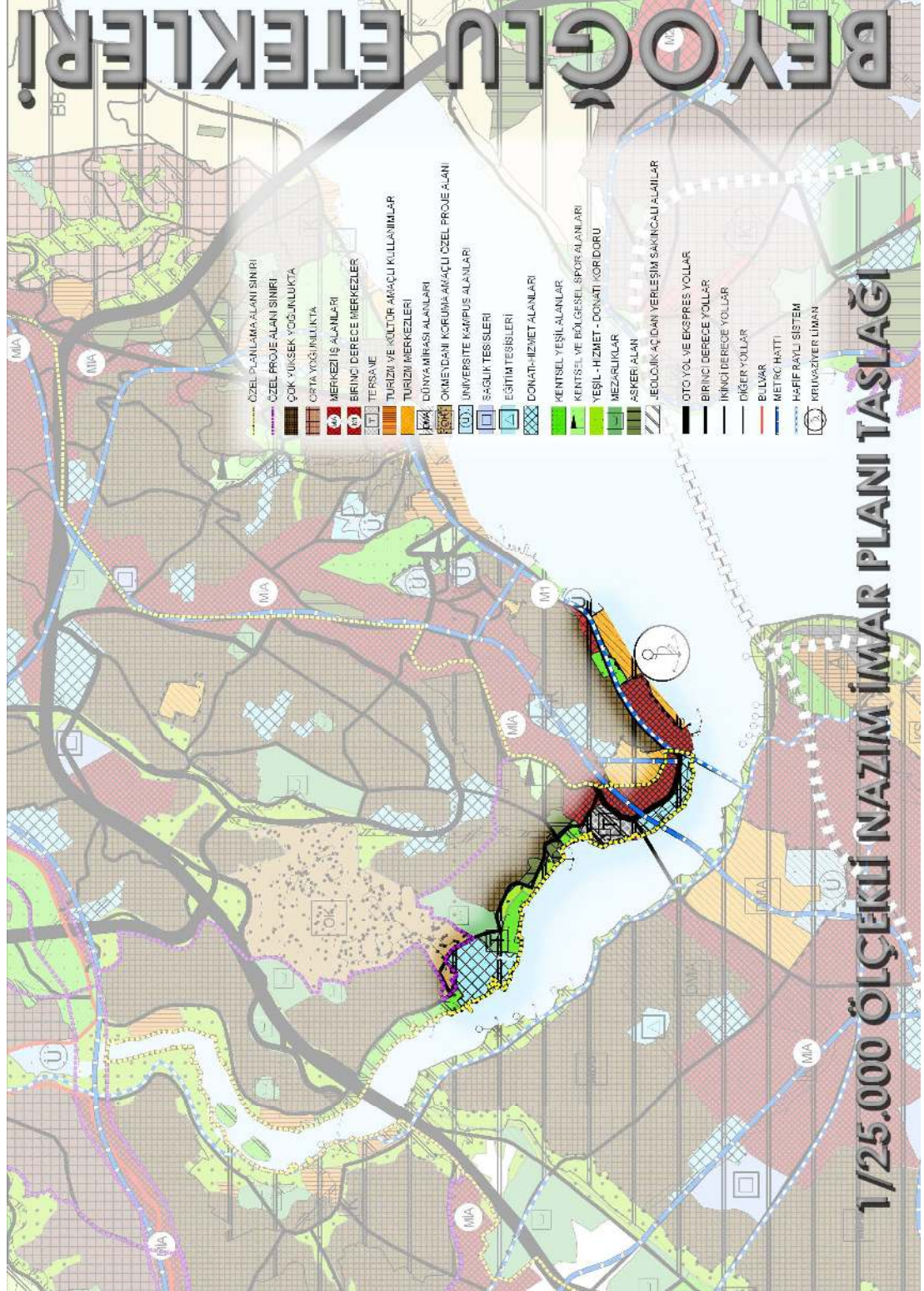
EK 1.26 – İstanbul İl Çevre Düzeni Planı

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolen Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



EK 1.27 – Nazım İmar Planı Taslağı

(İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Metropolen Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, Galata Kıyı Kesimi Kentsel Tasarım ve Kentsel Yenileme Projesi Analiz Paftaları, Ağustos 2007)



ÖZGEÇMİŞ

26 Şubat 1984 tarihinde, İstanbul İli Şişli ilçesinde doğdu. Liseyi Beşiktaş Lisesinde tamamladıktan sonra, Beykent Üniversitesi, Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümüne kaydoldu. Bu bölümden 2008 yılında mezun olduktan sonra, yine aynı yıl Beykent Üniversitesi, Mimarlık Anabilim Dalında, Mimarlık tezli yüksek lisans eğitimine başladı. 2007 yılında Orkun Grup Nish İnşaat'ta mimar olarak çalışmıştır.

Aday: Serkan Özcan