

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**İSTANBUL’UN LİMAN KENTİ KİMLİĞİNİN DÖNÜŞÜMÜ:
GALATA BÖLGESİ ÜZERİNDEN BİR OKUMA**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ash Selay DARĞA

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

OCAK 2014

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**İSTANBUL’UN LİMAN KENTİ KİMLİĞİNİN DÖNÜŞÜMÜ:
GALATA BÖLGESİ ÜZERİNDEN BİR OKUMA**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Ash Selay DARĞA
(502111105)**

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Fatma ERKÖK

OCAK 2014

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 502111105 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi **Ash Selay DARÇA**, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı **İstanbul'un Liman Kenti Kimliğinin Dönüşümü: Galata Bölgesi Üzerinden bir Okuma** başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Doç. Dr. Fatma ERKÖK**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Doç.Dr. İpek AKPINAR AKSUGÜR**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Zuhale ULUSOY
Kadir Has Üniversitesi

Teslim Tarihi : **16 Aralık 2013**
Savunma Tarihi : **22 Ocak 2014**

Canım Aileme ve Buğra'ya,

ÖNSÖZ

Tez çalışmam ile ilgili bana ilk desteği veren hocam İpek Yürekli İnceoğlu'na, tez çalışması süresince hiçbir konuda desteğini esirgemeyen, bu süreci en verimli biçimde geçirmemi sağlayan tez danışmanım Fatma Erkök'e, her koşulda ve her zaman yanımda olup beni seven, destekleyen canım aileme, İstanbul'u birlikte, hevesle keşfettiğim ev arkadaşım, biricik kuzenim Sezin Paslıoğlu'na ve verdiği ilhamla, sevgiyle hep yanımda olan yol arkadaşım, sevgilim K. Buğra Özütemiz'e sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Ocak 2014

Aslı Selay Daręa
(Mimar)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ	vii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR	xi
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xiii
ŞEKİL LİSTESİ.....	xv
ÖZET	xvii
SUMMARY	xix
1. GİRİŞ	1
1.1 Çalışmanın Amacı ve İçeriği.....	1
1.2 Çalışmanın Gelişimi ve Kurgusu	2
2. KENT VE KİMLİK KAVRAMLARINA YAKLAŞIM.....	5
2.1 Kent Nedir?	5
2.2 Kenti Oluşturan Bileşenler	11
2.3 Kent-Kentli-Su İlişkisine Bakış	14
2.4 Kentin Kimlik Tartışması.....	18
2.5 Kentli ve Gündelik Hayat Bağlamında Kentsel Kimlik.....	21
2.6 Bölüm Değerlendirmesi	23
3. LİMAN KENTİ: BİR LİMAN KENTİ OLARAK İSTANBUL.....	25
3.1 Liman Kenti, Bileşenleri ve Limanın Kent Dönüşümünde Rolü.....	25
3.2 Liman Kenti Dönüşüm Süreçleri	29
3.3 Bir Liman Kenti: İstanbul	37
3.3.1 Bir liman kenti olarak İstanbul'un konumu	37
3.3.2 İstanbul liman(lar)ı	40
3.4 İstanbul'un Liman Kenti Kimliği	53
3.5 Bölüm Değerlendirmesi	56
4. GALATA'DA İSTANBUL LİMAN KENTİ KİMLİĞİNİN DÖNÜŞÜMÜ ...	59
4.1 İstanbul Limanları İçinde Galata'nın Konumu ve Önemi	59
4.2 Tarihsel Süreçte Galata'nın Dönüşümünde Etkili Kırılma Noktaları	62
4.3 Galata'nın Planlı Dönüşüm Projeleri ve Kendiliğinden Dönüşümü.....	68
4.3.1 Galata'da planlı dönüşüm projeleri.....	68
4.3.2 Galata'da kendiliğinden dönüşüm: gözlemler	84
4.4 Bölüm Değerlendirmesi	94
5. DEĞERLENDİRME VE TARTIŞMA	97
ÖZGEÇMİŞ	111

KISALTMALAR

CIAM : Congrès internationaux d'architecture moderne
TDİ : Türkiye Denizcilik İşletmeleri

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 3.1 : Liman-kent arayüzü dönüşümü, Hoyle ve Pinder 1988 (Vallega, 1993).	35
Çizelge 3.2 : Liman-kent arayüzü dönüşümü/İstanbul (Hoyle ve Pinder tablosundan yararlanılarak hazırlanmıştır.).....	57
Çizelge 4.1 : Rıhtım boyutları (Url-9).....	62
Çizelge 4.2 : 2002-2010 yılları arası gemi ve yolcu adetleri (Url-10).	62
Çizelge 4.3 : Galataport vaziyet planı ve kullanım şeması (Çizelgede kullanılan veriler Çimenoglu, 2011'den alınarak düzenlenmiştir.).....	83

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1 : Çalışmanın kavramları.....	2
Şekil 1.2 : Çalışmanın kurgusu.....	4
Şekil 2.1 : La Ville Radieuse planı ve maketi (Url-1).....	6
Şekil 2.2 : Metropolis (Url-2).....	8
Şekil 2.3 : Delirious New York kapağı (Url-3).....	9
Şekil 2.4 : Kent: canlı, karmaşık, dinamik.....	14
Şekil 2.5 : Rippled Surface (Aksulu, 2001).....	15
Şekil 2.6 : Kentsel kimlik (Örer, 1993).....	19
Şekil 2.7 : Gündelik hayat bağlamında kentsel kimlik.....	22
Şekil 3.1 : Selanik (a1-a2) (Url-5) ve İzmir (b1-b2) (Url-6) limanları, 19. yüzyıl....	26
Şekil 3.2 : Liman-kent arayüzünde gelişim (Vallega, 1993).....	27
Şekil 3.3 : Efes limanı (Url-7).....	30
Şekil 3.4 : Hamburg kenti haritası, dönüşüm alanları (Bilgin, 2012).	31
Şekil 3.5 : Hamburg tüccar evleri ve büyük bloklara dönüşümü (Bilgin, 2012).	31
Şekil 3.6 : Liverpool tur broşürü (Meyer, 1999).....	32
Şekil 3.7 : Amsterdam 17. yüzyıl-20 yüzyıl arası kent gelişimi (Bilgin, 2012).....	33
Şekil 3.8 : Amsterdam'dan görünüm, 2009 (Bilgin, 2012).....	33
Şekil 3.9 : Liman kenti biçimlenişi (Meyer, 1999).	34
Şekil 3.10 : Barselona kenti haritası, dönüşüm alanları (Bilgin, 2012).....	36
Şekil 3.11 : Barselona'dan görünüm, 2004 (Bilgin, 2012).	37
Şekil 3.12 : Akdeniz uygarlığı.....	38
Şekil 3.13 : İstanbul'un Akdeniz uygarlığı içinde konumu.....	39
Şekil 3.14 : İç, Orta, ve Dış liman (Doğaner, 1991, akt. Demirci, 2011).....	41
Şekil 3.15 : Yenikapı kazısı fotoğrafları (Url-8).....	42
Şekil 3.16 : Bizans dönemi İstanbul limanları (Tutel, 1994).	44
Şekil 3.17 : Bizans dönemi kent gelişimi (Kuban, 1994a).....	45
Şekil 3.18 : Fetih'ten hemen sonra İstanbul, 1480 (Müller-Wiener, 1998).....	46
Şekil 3.19 : 19. yüzyılda İstanbul belediyeleri (Çelik, 1996).....	48
Şekil 3.20 : 1930'lu yıllarda Haydarpaşa Limanı (Erkal, 2010).	49
Şekil 3.21 : Osmanlı döneminde kent gelişimi (Kuban, 1994a).	50
Şekil 3.22 : 1930'lu yıllarda Galata rıhtımı (Erkal, 2010).	51
Şekil 3.23 : Yeni Mecmua Gazete Küpürü, 1930'lu yıllar (İstanbul 1910-2010, Sergisi, Erkök Arşivi, 2010).....	52
Şekil 3.24 : Cumhuriyet döneminde kent gelişimi (Kuban, 1994a).....	53
Şekil 4.1 : Çalışma kapsamında Galata bölgesi.	60
Şekil 4.2 : Sirkeci'de kayıkçılar (İhsanoğlu, 1987, Erkök Arşivi).....	61
Şekil 4.3 : 6-7 Eylül olayları sırasında İstanbul sokakları (Toprak, 1994).	64
Şekil 4.4 : Karaköy Meydanı, 1958 (Türker, 2000).	65
Şekil 4.5 : Kuledibi ve civarında dönüşüm.	66
Şekil 4.6 : Tarihsel süreçte Galata'nın dönüşümünde etkili kırılma noktaları.....	67

Şekil 4.7 : 19. yüzyıl sonunda Galata Köprüsü (İhsanoğlu, 1987, Erkök Arşivi).	70
Şekil 4.8 : 20 yüzyıl başında Galata rıhtımı (Erkal, 2010).	71
Şekil 4.9 : 1930’lu yıllarda İstanbul limanını gösteren şema (Erkal, 2010).	72
Şekil 4.10 : Tarih Yarımada’da yol şeması plan etüdü (Pinon, 2010).	74
Şekil 4.11 : Avrupa Yakası planı-Ana yollar, 1943 sonrası (Bilsel, 2010b).	75
Şekil 4.12 : 1/2000 Uygulama planı-Galata bölgesi detayı, 1940 (Bilsel, 2010b).	75
Şekil 4.13 : Vatan Caddesi (a) ve Sahil yolu (b) yıkımları (Kuban, 1994b).	77
Şekil 4.14 : 1950’lerde tasarlanan Boğaz Köprüsü maketi (Kuban, 1994b).	77
Şekil 4.15 : Kemeraltı Caddesi (a) (Şahenk, 1996, Erkök Arşivi) ve Karaköy Meydanı (b) yıkımları (Kuban, 1994b).	78
Şekil 4.16 : Yıkımlardan önce ve sonra bölgeyi gösteren haritalar (Kuban, 1994b).	78
Şekil 4.17 : Sedat Hakkı Eldem’in liman bölgesi projeleri (Çimenoglu, 2011).	79
Şekil 4.18 : Yıkımlardan sonra Kemeraltı Caddesi (a) (Kuban, 1994b) ve Karaköy Meydanı (b) (Bilsel, 2010a).	79
Şekil 4.19 : 90’lı yıllarda Galata’nın görünümü (Şahenk, 1996, Erkök Arşivi).	81
Şekil 4.20 : Galataport proje alanı.	82
Şekil 4.21 : Galataport proje görselleri (Url-11).	84
Şekil 4.22 : Kuledibi ve Boğazkesen Caddesi’nden itibaren dönüşümün etki alanı.	85
Şekil 4.23 : Galata’da katmanlar: Duvar resimleri.	86
Şekil 4.24 : Galata’da apartmanlar: Tipik ve özgün.	87
Şekil 4.25 : Karaköy: Bir çekim noktası olmaktan uzak; transit çarşı.	87
Şekil 4.26 : Karaköy Meydanı: Yaya geçidi.	88
Şekil 4.27 : Otopark olarak kullanılan Karaköy rıhtımı.	88
Şekil 4.28 : İmkanmekan: Tohum Karaköy (Url-16).	89
Şekil 4.29 : Galata’da noktasal müdahaleler ve dönüşüm.	90
Şekil 4.30 : Katmanlı Karaköy: Perşembe Pazarı'ndan Fotoğraflar (Url-12).	92
Şekil 4.31 : “Made in Şişhane” (Url-13).	93
Şekil 4.32 : Tetrlist: Kentsel dönüşümlerin sonu (Url-14).	94
Şekil 5.1 : Galata’da “bir durum”.	101

İSTANBUL'UN LİMAN KENTİ KİMLİĞİNİN DÖNÜŞÜMÜ: GALATA BÖLGESİ ÜZERİNDEN BİR OKUMA

ÖZET

Çalışma kapsamında, liman kenti, büyük ve genel bir başlık olarak kent kavramı çerçevesinde ele alınmaktadır. Liman kenti tanımı, bileşenlerinin neler olabileceği, limanın kent dönüşümündeki rolü değerlendirilerek İstanbul için, liman kenti kimliği dönüşümü değerlendirilmeye çalışılmaktadır. Bu bağlamda liman kentlerinin, ilk kentten, endüstri kentine ve metropole geçişte, kentsel teoriler çerçevesinde konumlarının belirlenmesine çalışılmaktadır.

Çalışmanın, bir diğer genel kavramı kimliktir. Kimlik kavramı liman kenti özelinde, fiziksel ve sosyal bileşenleri ile bir bütün olarak ele alınmaktadır. Kimlik tartışılırken eleştirel bir bakış açısı geliştirilmesi ön görülmektedir. Kentsel kimlik kavramını anlamlandıran öğeler üzerinde durulmaya çalışılmaktadır. Kimlik kavramının, liman kenti özelinde, gündelik hayattaki yansıması tartışılmaktadır. Gündelik hayat ifadesiyle kastedilen, kentlinin fiziksel ve sosyal açıdan kenti kullanım alışkanlıklarıyla yeniden biçimlendirerek anlamlandırmasıdır. Bu anlayışa paralel olarak, gündelik hayat dinamikleri içinde, kentlinin kenti kullanarak yarattığı kendiliğinden dönüşüm biçimi, kentsel kimliği biçimlendiren önemli bir bileşen olarak görülür.

Bu genel başlıklar bağlamında, çalışma alanı olarak, bir liman kenti olan İstanbul ele alınmaktadır. İstanbul limanları içinde, günümüzde, kentin merkezinde sayılabilecek konumu, Tarihi Yarımada'yla ilişkisi, zamansal, mekansal ve sosyal açıdan geniş katmanlaşması göz önünde bulundurularak Galata-Karaköy seçilmiştir. Liman kenti ve kimlik (gündelik hayat) çerçevesinde Galata tarihsel süreç içinde değerlendirilirken, kendiliğinden dönüşümü ve planlı dönüşüm projeleri karşılaştırılmaya çalışılacaktır. İstanbul'un, Galata bölgesi özelinde, liman kenti kimliği çerçevesinde, kendiliğinden dönüşümü ile planlı dönüşümünün mimari ve kentsel açıdan tartışılması planlanmaktadır. Liman kentlerinde, özellikle liman bölgelerindeki dönüşüm süreçlerinde kentlinin rolü sorgulanmaktadır. Buna göre kentli bağlamında ve kentsel kimlik çerçevesinde, Galata'nın kendiliğinden gelişimi/dönüşümü ile planlı dönüşümü arasındaki ilişki, bu ilişkinin, İstanbul özelinde, kentsel tasarıma katkısının neler olabileceğinin araştırılması; aynı çerçevede Galataport projesinin tartışılması amaçlanmaktadır.

Mevcut haliyle, kaotik bir görünüme sahip Galata ve civarında, gündelik hayatın dinamikleri doğrultusunda ortaya çıkan üretimlerin yarattığı kendiliğinden dönüşüm ile pek çok farklı katmandan kentlinin bir arada yaşayabildiği görülmektedir. Galata'nın liman kenti kimliğinin dönüşümünün geldiği noktaya "bir durum olarak" yaklaşılması, kentin anılandırılmasında önemlidir. Çalışma boyunca, kentli odağında ele alınan kent kavramı ve liman kenti kimliği dönüşümü doğrultusunda, kente yapılan her müdahalenin birincil müdahili kentlidir. Bu bağlamda, İstanbul'un liman bölgesi için yürütülecek planlamada, kısa vadede sonuçların

öngörülebilirliğinin arttırılması, kentin mümkün olan en geniş perspektifte ele alınarak, minimum noktasal müdahale(ler) ve kentli odaklı bir projelendirmeyle mümkün görünmektedir.

Anahtar Sözcükler: Liman kentleri, Kentsel kimlik, İstanbul, Galata, Dönüşüm.

TRANSFORMATION OF ISTANBUL'S PORT CITY IDENTITY: A READING IN GALATA DISTRICT

SUMMARY

In this study, the port city is considered as a large and general title in the frame of city concept. By interpreting the definition of “port city”, the possible sub-components of it and the role of the port in the transformation of the city; the transformation of port city identity of Istanbul is evaluated. In this context, the position of port cities is located in the transition from the early city to industrial city and metropolis within the scope of urban theories.

Today, city is composed of countless different components that cannot be seen at a single glance. This situation makes impossible to describe every piece that constitutes the city and hence to define the city completely with a unique description. In this respect, it might be said that the city exists as the interaction area of a great number of variables. In the present day, it is almost impossible to plan the cities since we have no idea on how to control the factors affecting the city. In each passing day, the borders of city become wider and more indefinite. The city, which is under a continuous transformation without any interference, offers an experience area for each citizen. In his or her everyday life the citizen destructs and constructs this “experience area” in physical, economic, social and cultural aspects perpetually. This continuous transformation carries the entire potential of citizen-city interaction. It is thought that the potentials of citizen-city interactions might create possibilities to understand and design city better.

When the city concept is considered specifically as port city, water is appeared as an important datum of the discussion. Throughout the historical process water remains important for cities. As a borderline and/or transition space where water and land meets, the waterfront concept is a dominant component in the shaping of city – and the citizen- although its employment type differs due to technological, economic, social and cultural changes.

Even if the relationship of Istanbul with water, waterfront and sea resembles the relationship of other port cities in a great deal of aspects, it differs with regard to its local properties. It is possible to say that dynamic waterfront spaces transform Istanbul with Istanbul citizens.

Port city is a scene of transformation under the influence of transmarine economic bindings. It is impossible to explain this transformation created by many different factors under equilibrium with simple causations or chronological historic events. On the other hand, depending on the geographical conditions port offers a natural resource to the city. This resource might be political and economic or social and technological. Port cities have become the space of continuous transformation in the influence of urban planning approaches of age and in the axis of transmarine discoveries, the developments in the naval technologies and the changes in the commercial channels.

Starting from the beginning of 20th century, port has lost its integrated place within the city at the center of social and everyday life. While the port is being vitalized with renovation projects, it is important not to make the port unattainable and to create spatial fictions with single functions.

Another general concept of the study is ‘identity’. The concept of ‘identity’, in the scope of port cities, is taken into consideration as a whole with its physical and social components. As identity is discussed, it is anticipated that a critical point of view will be developed. The factors that give meaning to the urban identity concept will be emphasized. In the scope of port cities, the reflection of identity on everyday life is discussed. The term “everyday life”, here, implies the citizen interpretation of the city physically and socially by reshaping it through his or her habits. Parallel to this interpretation, self-transformation created by the citizen with the utilization of city in everyday life dynamics is considered as an important component.

It is observed that handling city’s identity discussion with limited and reductionist approaches experiences difficulty in covering the organic-structured, multi-layered and with citizen transforming city definition. Being tightly linked to a historical stationary structure the identity concept, in city domain, is thought to be incomplete in the interpretation of city. In this respect, urban identity is considered as a continuously transforming existence that reverberate the space by stratifying. Considering urban identity as a continuous existence and interpreting the citizen with the city as a means that changes the city, make it possible to continue the identity discussion in everyday life context. According to this, it is possible to consider the urban identity concept in citizen’s everyday life. Today, urban identity is the productions under the speed, dynamism and temporariness of citizen’s everyday life. Everyday life practices as a part of city’s transformation are thought to be important for the citizen to interpret the city as an experience and production area.

On the other hand, in the direction of identity discussion carried out, plurality is considered as important for Istanbul. Istanbul port city identity, being at the center of the discussion, is considered as one of many components of Istanbul. What emphasized in this respect is the high level of difficulty in the interpretation of historically, politically and socially multi-layered cities such as Istanbul with one-sided views, and the study is focused on a component of Istanbul and the dominant identity of this component.

In the context of these titles, Istanbul, which is a port city, is considered as the work space. Among from the ports of Istanbul, Galata-Karaköy is selected by regarding its current central location in the city, its relationship with the “Historical Peninsula”, and its extensive temporal, spatial and social stratifications for the study. While Galata-Karaköy is being evaluated in the historical period with the frame of port city and identity (everyday life), its self-transformation and planned transformation projects will be compared. It is planned to run a discussion on the architectural and urban aspects of self-transformation and planned transformation of Istanbul, specifically in Galata-Karaköy region, within the port city identity frame. The role of the citizens on the transformation processes in port cities, especially in port regions, is examined. According to this, in the context of citizen and the frame of urban identity, the relationship between the self-transformation/development and planned transformation of Galata, and the contribution of this relationship to urban design are researched and a discussion on Galataport project in this frame is aimed.

Considering the shaping of Galata, the effects of interferences done by the central governments and local municipalities are obvious. It can be said that this shaping is reflected to citizen’s use. On the other hand, what is the influence of citizen’s everyday life practice on this shaping? In the context of citizen’s everyday life, what kind of a self-transformation can be referred to? At this point, it is critical to consider the planned transformation projects and self-transformation phenomena objectively.

Ongoing transformation of Galata and the projects directed to the beautification of the region are evaluated by considering the transformations done in the port region of world's important port cities. At this point, however, it is important to relate the city's original structure with world cities' similarities. Even though Galata is under a transformation process almost at the same time with the examples in the Europe, it has some differences in dynamical aspects. In 19th century, Istanbul still had a middle age city view (Akin, 1998). The city did not experience the industrial revolution and did not confront with the problems appeared through the industrial revolution. In 19th century's Galata, the meaning of transformation is a package of renovations offered by the central authority. These renovations are prepared by considering the urban planning studies done in Europe at the same age. However, these imported projects could not get meaning in citizen's everyday life and hence the expected transformation was not obtained.

The ongoing transformation of Galata today, on the other hand, has come into existence under the influence of much more complicated factors. The work, most of which has been done by the central government or the local municipalities under the influence of the central government and under the pressure of the political regime, has been kept away from the contemporary urban planning approaches and discussions. This process gained speed starting from the mid of the 20th century and in this process the region has lost many of its structures, citizen-water relationship has ended completely and Pera's (Beyoğlu) attraction and dense use could not be transferred to Galata. This part of the city has become unfavorable for the citizen.

It is obvious that taking the transformation concept as a solution seeking for a problem not a process is a problematic point of view at the start as it is tried to be defined in the first section. In this respect, it is important to consider the transformation as city's shaping by the citizen. In the transformation of this relatively smaller region with respect to the examples it is compared, the region's local dynamics are the elements that creates difference.

Looking chaotic in its current state, the citizens coming from different layers can coexist together as a result of the self-transformation occurring due to the dynamics of everyday life in Galata and its neighborhood. It is important to approach the point where Galata's port city identity's transformation has come as "a state" with regard to the interpretation of the city. Throughout the study, the primary interferer that interferes to the city in the direction of port city identity transformation and in the concept of city considered with a focus on the citizen is citizen. In this respect, it is critical to approach the planning of Istanbul's port region with minimum pinpoint interference and with a citizen-centered attitude. In addition to this, it is possible to increase the predictability of short term results by considering the city with the widest possible perspective. Galata is not a space of a designed and completed whole but the space of half-finished, trial-and-errors and simple interferences. It is possible to view the resource of vitality and dynamism as the interface and/or interaction areas of these dualities. The chaotic appearance and paradoxes of Galata – and even most of Istanbul- only expresses a state in the interpretation of the city's today.

Keywords: Port cities, Urban identity, Istanbul, Galata, Transformation.

1. GİRİŞ

Günümüzde, dünya nüfusunun yarısından fazlasının kentlerde yaşadığı bilinmektedir. Bu oranın 2030'da %60'ı bulacağı tahminleri yapılmaktadır. Bu artış ekseninde kentler -ve küresel anlamda dünya- için senaryolar üretilmekte, distopyalardan söz edilmektedir. Bu bağlamda, içinde bulunulan koşulların, bizler -kenti kentsel bir formasyonla deneyimleyen kentliler- için kent kavramı tartışmalarını dinamik tuttuğundan, kentin bir araştırma alanı olarak değerini arttırdığından söz etmek mümkündür. Mimarlık ediminin, toplumsal düzeyde etkinliğinin tartışılır olduğu günümüzde, kentleri daha iyi anlamayı, kentle iletişim kurmayı sorgulamak anlamlı bulunmaktadır.

1.1 Çalışmanın Amacı ve İçeriği

İstanbul'un tarihsel merkezi konumunda olan Tarihi Yarımada'nın, yerleşime elverişliliğinin koşullarından biri olan deniz ticaretine uygunluğunun, tarihsel süreçte, kentin bu nokta ve çevresinde gelişiminin sürdürülmesinde etkili olduğu düşünülebilir. Limanın sembol olarak anlamının ötesinde, kentin genişleme sürecinde, esas kentsel işlevin denizcilik ve deniz ticareti olmaktan uzaklaşmasıyla ortaya çıkan suyla ilişkisi sorunlu kent bölgelerinden söz edilebilir. Süreç içinde genişleme ve artan nüfusun etkisiyle İstanbul kendi kendine yetmekte zorlanmış, bu durum, kentin her dönemine miras kalmıştır. Çalışma, İstanbul'a odaklanarak kent, liman kenti, kimlik ve dönüşüm kavramları çerçevesinde gelişmiştir (Şekil 1.1).

İstanbul'un bir kıyı kenti olarak suyla kurduğu ilişki çalışmanın kritik yanını oluşturur. Böyle bir liman kentinde, eski ve/veya güncel liman bölgesinin, kent-kentli etkileşimi bağlamında, kentsel tasarım açısından yeni üretimlere olanak sağlayacak bir potansiyel sunduğu düşünülebilir. Galata'nın güncel bir dönüşüm bölgesi olarak tartışılmasının, yapılacak ve yapılmakta olan planlama çalışmalarının değerlendirilmesinin, ileriye dönük yeni tasarım fikirlerinin önünün açılmasına olanak sağlayacağını söylemek mümkündür.



Şekil 1.1 : Çalışmanın kavramları.

İstanbul için, tek kruvaziyer liman olarak Galata bölgesi özelinde, kimlik kavramı güncel perspektifte ele alınarak, geliştirilecek eleştirel yaklaşımla tasarım ve planlama açısından yeni bakış açıları üretilmesi olasıdır. Galata semtinin, tarihsel süreçte oluşturduğu katmanlaşma, çalışma için alanlar sunmaktadır; bölge kentsel bir okuma alanı olarak pek çok farklı yaklaşımla ele alınmaya olanaklıdır. Gündelik yaşantı üzerinden yapılacak bir kimlik okumasını oluşturacak bileşenlerin, aynı zamanda, kentsel tasarım fikirleri oluşturmada etkili bileşenler olarak da ele alınması mümkün olabilir.

1.2 Çalışmanın Gelişimi ve Kurgusu

Çalışma içinde ilerleyen aşamalarda liman kenti olarak özelleştirilecek olan kent, en genel anlamda bir yerleşim birimini tanımlar. Politik, sosyal, kültürel, ekonomik, tarihsel açılardan pek çok farklı disiplinin konusu olan kent kavramının, her disiplin için farklı tanımlandığından söz edilebilir. Farklı yaklaşımlar doğrultusunda kent kavramının, çalışma kapsamında liman kentleri şeklinde özelleştirilmesi planlanmaktadır. Liman kentlerinin pek çok ortak özelliğinin yanı sıra, yerel koşullara bağlı farklılıkları da bünyelerinde barındırdıklarından söz edilebilir. Bu bağlamda çalışma kapsamında, liman kentleri için bir gelişim/dönüşüm çerçevesi belirlenmeye çalışılmıştır. Liman kentlerinin günümüz metropollerine doğru gelirken antik çağdan itibaren her anlamda kozmopolit yapının mekansal boyutta bir örneği olduğundan bahsedilebilir. Bu durum beraberinde, bu kentlerin sosyo-kültürel, ekonomik, dini, etnik vb. açılardan çok katmanlı bir yapıda olmasını getirir. Limanın

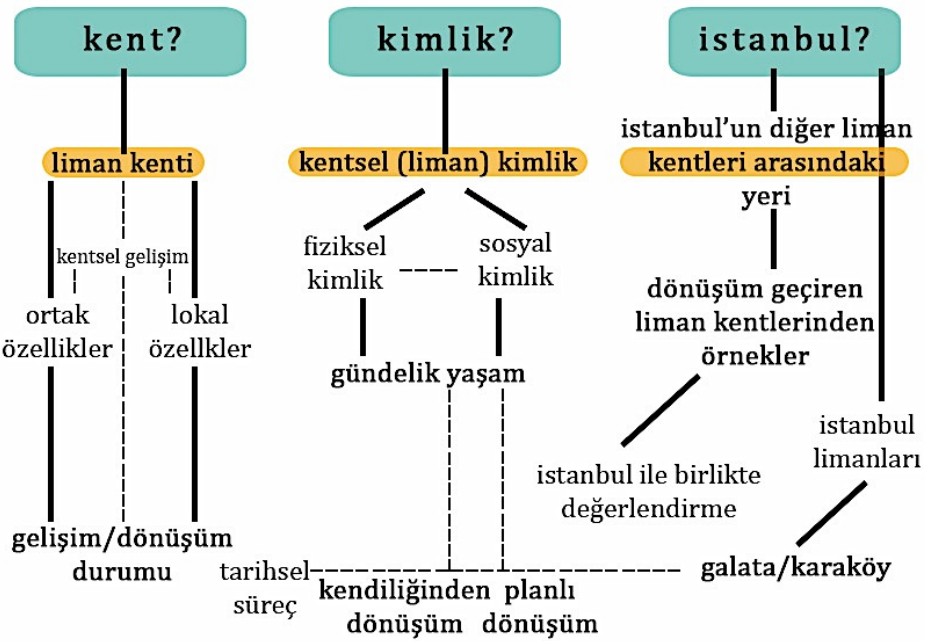
dinamizminin, dev deniz araçlarının varlığının, limanda çalışan çeşitli coğrafyalardan ve kültürlerden kimselerin ve ticaretin yürütüldüğü dev yapıların kentin bu bölümü, yani girişi için, çeşitliliği yüksek bir deneyim alanı yarattığından söz edilebilir.

Çalışmanın geniş bir diğer kavramı kimliktir. Kimlik kavramının, tıpkı kent gibi, pek çok farklı disipline konu olduğu söylenebilir. Kimlik, pek çok farklı kaynaktan, farklı bağlamlarda çeşitli bileşenlerle ele alınmıştır. Çalışmada geniş bir başlık olan kimlik kavramının, kentsel açıdan değerlendirilerek özelleştirilmesi planlanmaktadır. Kimlik tartışılırken eleştirel bir bakış açısı geliştirilmesi ön görülmektedir. Bir deneyim alanı olarak kent, pek çok mimar, şehir plancısı ve teorisyenin de belirttiği gibi, kentli bireyin sahnesi olarak ele alınabilir. Bu bağlamda kentsel kimliği, gündelik hayat çerçevesinde ele almak mümkündür. Gündelik hayat ifadesiyle kastedilen, kentlinin fiziksel ve sosyal açıdan kenti kullanım biçimleriyle yeniden şekillendirerek anlamlandırmasıdır. Buna göre, gündelik hayat dinamikleri içinde, kentlinin kenti kullanarak yarattığı kendiliğinden dönüşüm kentsel kimliği biçimlendiren en önemli bileşen olarak görülür. Kimlik kavramına getirilen böylesi bir yaklaşımla, kentli-kent etkileşimi ile kentsel tasarım arasındaki ilişki tartışılabilir.

İstanbul, çalışma kapsamında bir liman kenti olarak ele alınmaktadır. İstanbul limanı dendiğinde, tarihsel süreçte farklı bölgeler akla gelse de, mekansal ve işlevsel açıdan en dinamik ve yoğun bölge olarak, Tarihi Yarımada'yla ilişkili konumu ile, Galata limanının öne çıktığı söylenebilir. Galata semtinin ayrıcalıklı konumu ile Bizans döneminden itibaren kentin her dönemi için en önemli dış mahallelerden biri olduğu, Galata rıhtımının ve Galata semtinin İstanbul'un ticaret merkezi ve onun deniz yoluyla dünyaya açılan kapısı konumunda bulunduğu pek çok kaynaktan belirtilmektedir. Ek olarak, 19. yüzyılın sonundan itibaren Karadeniz ve Akdeniz'in hemen tüm önemli limanları ile bağlantılı ve kent içinde kozmopolit ve çok katmanlı yapının yoğun olarak deneyimlenebildiği bölgelerden biri olmasının, semtin çalışma alanı olarak seçilmesinde önemli rolü olduğundan bahsedilebilir. Bu noktada Galata'nın bir liman bölgesi, bir rıhtım olarak işlevlendiği süreçte denizle kurduğu ilişki, bir liman kenti olarak ele alınan İstanbul için önemli hale gelmektedir.

Öte yandan, Galata'nın yerleşim birimi olarak tarihsel süreç boyunca geçirdiği kırılma noktaları kayda değerdir. Bu noktalarda, semtin ister merkezi ve planlı, ister kendiliğinden olsun, geçirdiği kimlik dönüşümü çalışma için önemli görülür. Bu dönüşümün, özellikle liman ve kıyı ile kurduğu ilişkinin tespitinde; tarihsel ve güncel

metinler, eski ve yeni görsel malzemeler üzerinden bir okuma yapılması bir yöntem olarak düşünülebilir.



Şekil 1.2 : Çalışmanın kurgusu.

Özetle çalışma (Şekil 1.2), İstanbul'da, Galata (Karaköy) bölgesi özelinde, liman kenti kimliği çerçevesinde, kendiliğinden dönüşüm ile planlı dönüşümün mimari ve kentsel açıdan tartışılmasını kapsamaktadır. Bu kapsamda, gündelik hayat çerçevesinde ve kent-kentli etkileşimi ekseninde ele alınacak kimlik kavramı ile birlikte, farklı kentlerden dönüşüm projelerini ve bununla beraber Galataport'u tartışmak ve karşılaştırmak önemsenmektedir. Bu değerlendirmeler yapılırken sosyal ve fiziksel bileşenlerin bir arada ele alınması önem taşımaktadır. Liman kentlerinde, özellikle liman bölgelerindeki dönüşüm süreçlerinde kentlinin rolü tartışmaya açılmaktadır. Buna göre kentli bağlamında, kentsel kimlik çerçevesinde, Galata'nın kendiliğinden gelişim/dönüşümü ile planlı dönüşüm projelerinin bir arada ele alınması, bu değerlendirmenin İstanbul özelinde kentsel tasarıma katkısının neler olabileceğinin araştırılması; aynı çerçevede Galataport projesinin tartışılması amaçlanmaktadır.

2. KENT VE KİMLİK KAVRAMLARINA YAKLAŞIM

Çalışmanın odağında yer alan liman kenti olgusunun daha kapsamlı tartışılmasını sağlamak üzere bu bölümde, daha genel bir başlık olan kent kavramı ele alınacaktır. Günümüz kent tartışmalarının disiplinlerarası boyutu ve alanın genişliği düşünüldüğünde, bir kent tartışması yürütmek, elbette, bu tezin kapsamını aşacaktır. Bu başlık altında amaç, kent kavramı için genel-geçer bir tanım yapmaktan öte, ancak, kent kavramına yeni sorular yönelterek anlamaya ve kent tartışmasına katkı sağlamak olabilir.

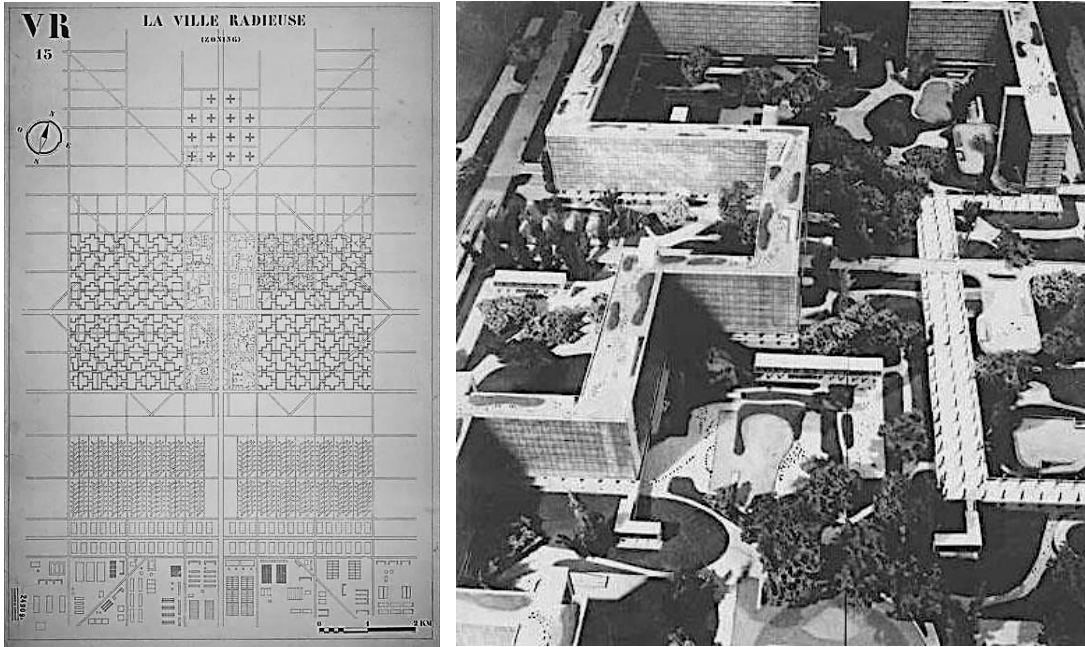
2.1 Kent Nedir?

Kent sözcüğü, en basit anlamda bir yerleşim birimini tanımlar. Bu genel tanımlamanın ötesinde politik, sosyal, kültürel, tarihsel açıdan pek çok farklı disiplinin konusu olan kent kavramının, her disiplin için farklı tanımlandığından söz edilebilir. Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü'ne göre kent, nüfusu 10.000'i ya da 20.000'i aşan yerleşme birimleri, büyük kasabadır (Hasol, 2005). Kent, mekan ve zaman içindeki insan yerleşmesinin, belli özellikler taşıyan bir özel durumu olarak anlatılabilir. Tekeli daha geniş bir tanımlamayla kenti, tarımsal olmayan üretim yapılan ve tüm üretimin denetlendiği, dağıtımının koordine edildiği, belirli teknolojinin beraberinde getirdiği büyüklük, yoğunluk, heterojenlik ve bütünlüşme düzeylerine varmış yerleşme türü olarak tanımlar (Tekeli, 2011a). Günümüz koşullarında tek, basit, doğru bir kent tanımı ortaya koymanın hem oldukça zor hem de anlamsız olduğu düşünülmelidir.

Kente sorduğumuz sorular onun girift yapısını ortaya koyar: Kent nedir? Sınırları nerededir? Kenti görmek için nelere/nerelere bakılabilir? Kent nasıl gelişir, dönüşür? Kent bir bütün müdür, değilse parçaları nelerdir? Bu soruları çoğaltmak mümkün; bu bağlamda, farklı dönemlerden ve disiplinlerden gelen, farklı kent yaklaşımlarını incelemek, bu çalışma içinde kent kavramını konumlandırmak açısından önemlidir.

Kentlerin zamansal süreklilik içinde, ekonomik, sosyal ve teknolojik gelişmeler etkisinde dönüşürken yeni paradigmlar üretmesi olağandır. İlk kentler kır-kent

paradigması içinde ele alınırken, bir ekonomik devrimle şekillenen endüstri kentlerinin kendi ütopyalarını ürettiğinden bahsedilebilir. Buna göre, modernist teorilerin, kontrol edilemez biçimde büyüyen endüstri kentini, yarattığı düşünülen kaos ile birlikte bir düzene sokma eğiliminde olduklarından söz edilebilir. Hausmann, Tony Garnier, Le Corbusier gibi Fransız plancıları öncülüğünde ve iki Dünya Savaşı arasında gerçekleştirilen CIAM kongrelerinde şekillenen modern teorilerin, kenti, ütöpik ve/veya pragmatik yaklaşımlarla, “sorun çözme” odaklı ele aldığından söz etmek olanaklıdır. Modernist kentin, bütüncül olarak ele alınarak *büyük bir planlama problemi* olarak görüldüğünden söz edilebilir. Bu doğrultuda, Le Corbusier La Ville Radieuse (Radiant City) projesinde, 19. yüzyıl kentlerinden, insan gücünün amacından sapmasının işaretleri olarak söz eder. Ona göre bu kentler, ruhsuz sokaklarının oluşturduğu kanyonlar boyunca sıra sıra evlerle doldurulmuştur. Bu görüntü makinenin devasa büyümesi karşısında, para tarafından yönetilen bir dünyada, insanın boyun eğmesinin kanıtıdır (Le Corbusier, 1933/1967). Bu bağlamda, modernist teorilerin, aydınlanma felsefesi ışığında, evrensel tasarım arayışı içinde, rasyonelleşmiş ve standartlaşmış bir mekansal ve toplumsal kurgu öngördüğünden söz etmek mümkün olabilir (Şekil 2.1).



Şekil 2.1 : La Ville Radieuse planı ve maketi (Url-1).

Mumford kenti vücuda benzeterek, *pek çok ağ*¹dan oluştuğunu belirtir. Ona göre, bu ağlar kentin yaşamını sürdürebilmesi için onun sınırlarının da ötesine uzanır. Kent,

¹Bu başlıkta italik yazılmış sözcükler, yaklaşımların anahtar sözcükleri olarak değerlendirilir.

ekonomik bir organizasyon, kurumsal bir süreç, bir sosyal etkinlik sahnesi ve ortak birliğin estetik bir sembolüdür (Mumford, 1937). Mumford'ın kenti tanımlarken ekonomik, sosyal, tarihsel bileşenleri ile ele aldığından ve tanımın kent için yapılan en geniş kapsamlı tanımlardan biri olduğundan söz etmek mümkündür. Norberg-Schulz da kentin sosyal bileşenine odaklanır. Bu bağlamda kent, kentliden ve sosyal ilişkilerinden bağımsız düşünülemez. Norberg-Schulz'a göre kent, insanların bir araya geldiği bir *karşılaşma yeri* ve insanları saran, yakınlaştıran bir *mikrokosmos* olarak tanımlanır. Kentte ne yapmak istediğimizi keşfedebilir, seçimimizi yapar ve kimliğimizi geliştiririz (Norberg-Schulz, 1980).

Georg Simmel, "Metropol ve Zihinsel Yaşam" isimli makalesinde, kenti, her şeyden önce en üst düzeyde işbölümünün mekanları olarak ele alır. Simmel kentin, yaşamı insanlar arası bir mücadeleye dönüştürdüğü üzerinde durur. Kent, genişlemesinin ölçüsünde işbölümünde giderek daha belirleyici koşullar önerir (Simmel, 1996). Sosyal bilimci ve coğrafyacı olan Massey, kent kavramının içinde barındırdığı çeşitliliği ve karmaşayı vurgular. Kentler açık, hareketli, karmaşık yerlerdir. Karakter olarak açık ve globaldirler. Toplumun oluşturduğu ve oluşturmakta olduklarını ifade ederler: yoğun sosyal ilişki ve bağların kesiştiği yerler, farklı zaman ve karışımlar, *yoğunluk ve çeşitlilik* (Massey ve diğ., 1999). Bu yoğunluk ve çeşitliliğin kenti oluşturan bileşenler arasında önemli bir role sahip olduğundan ve kentsel kimliği biçimlendirdiğinden bahsedilebilir. Bu durum, aynı zamanda kentlerin *dinamik yapısını* da kapsar. Benzer biçimde Şenel kentten, düzen ve düzensizliği aynı anda barındıran *canlı bir sistem* olarak bahseder. Her canlı sistemde olduğu gibi kentte de sürekli bir *yapılma ve yıkılma* gerçekleşir (Şenel, 2002). Buna göre, kent sürekli bir oluş içinde bulunmaktadır. Bunun aynı zamanda kentin yaratıcı gücü olduğu söylenebilir. Böylece kent, kendi gelişimi ile ortaya çıkan yeni durumlar için yeni dönüşümler geçirir.

Barthes, kentin bir söylev olduğundan ve bu söylevin gerçekten bir dil oluşturduğundan söz eder. Kent yaşayanlarına konuşur, biz bulduğumuz kenti, sadece içinde yaşayarak, dolaşarak ve ona bakarak konuşuruz (Erkök, 2002). Lefebvre kentin bir söylev, dil olduğu yaklaşımını bir adım öteye taşır. Lefebvre'ye göre, kent işaret edici bir bütün olmasına rağmen, kent ve kentsel, kentin işaretlerinden ve kentselin anlamsallığından yeniden oluşturulamaz. Kent sadece bir dil değil, aynı zamanda bir *deneyimdir* (Westwood ve Williams, 1997). Lefebvre'ye

göre kent birbiriyle ilişkili üç kavramla tanımlanır; mekan, *gündelik hayat* ve kapitalist, sosyal ilişkilerin yeniden üretimi. Bu anlamda kent, üretim ilişkilerinin insanların gündelik hayat deneyimlerinde yeniden üretildiği bir global mekansal bağlam olarak ele alınır (Aslanoğlu, 1998). Buna göre kent, gündelik hayatın bireysel deneyim alanı olarak düşünülebilir. Bu deneyim alanının kent-kentli etkileşiminin tüm potansiyelini taşıdığından söz edilebilir. Kent-kentli etkileşiminde kent ve kentli iç içedir. Bu bütünleşik oluştan doğan ortak alışkanlıklar, düşünceler, imgeler, yaşama biçimleri kentte deneyimlenir, birikir, çoğalır, depolanır, yeniden üretilir. Bu bağlamda, kenti tarihsel bağlamından koparmak imkansızlaşır. İnsan yapımı kent, tarihsel süreci ve buna bağlı gündelik hayata dair izleri katmanlar halinde kaydeder. Benzer bir yaklaşımla Kostof kenti, insanlar ve yapıların alaşımı olarak tanımlar. Sahneye konmuş kentsel yapım ve onun dönüşümlerinde, zaman ve yerin yoğunlaştırılmış süreklilikleridir (Kostof, 1993).

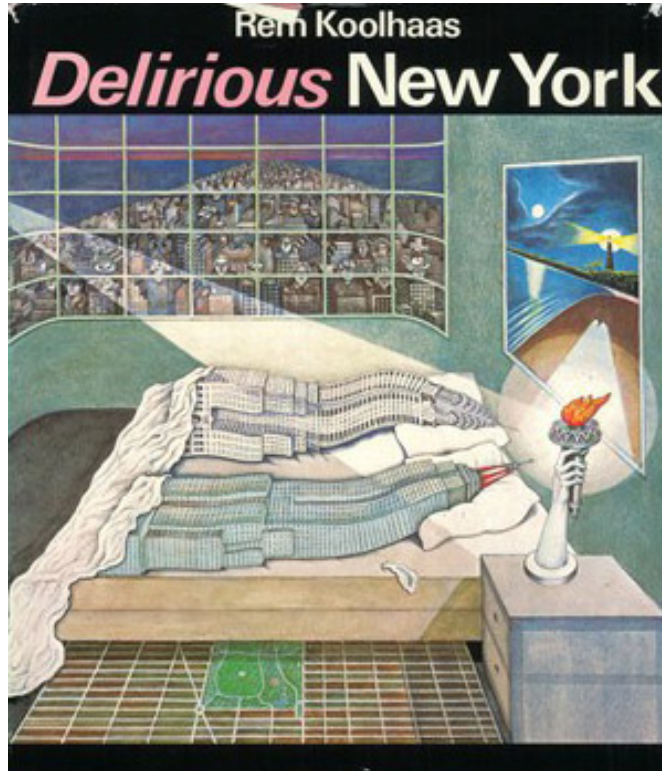


Şekil 2.2 : Metropolis (Url-2).

Post-modern kent teorileri ise çoğu zaman, kentin parçalı yapısına dikkat çeker (Şekil 2.2). Kenti yoğunlaşmış bir toplu hafıza olarak ele alan Aldo Rossi, kenti zamanla büyüyen bir mimarlık ve mühendislik eseri, insan yapımı kolektif bir hafıza

deposu olarak tanımlar. Kenti oluşturan parçalar ve bu parçaların oluşturduğu subjektif bütün üzerinde durur (Rossi, 1982). Jane Jacobs, “Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı” kitabında, kente dair tüm planlamaları ve işlevsel ayrımları reddederek modern kent teorilerini/ütopyalarını eleştirir (Jacobs, 1961/2011). Tschumi ise benzer bir tutumu, Derrida’nın dekonstrüksiyon yaklaşımını belli bir biçimde tasarım alanına aktararak yapmaktadır. Kentsel tasarımı kavramsal düzeyde olumlu özellikler yüklenen, bütünlük, yerel bağlama uyum, süreklilik ve sentez gibi kavramlarından kurtarmaya çalışmaktadır (Tekeli, 2001). Aslında bu teorilerin, kentin parçaları tarafından yeniden üretilecek bir kent bütünü arayışında olduğundan bahsedilebilir.

Modern ve postmodern kavramsallaştırmaların döngüsü içinde Koolhaas’ın, kentin parçalı yapısını bir durum olarak kabul ederek, kentin parçalı ve ayrık halini düzenlemeye çalışmanın gereksizliği üzerinde durduğundan söz edilebilir. Koolhaas bu durumu Manhattan üzerinden örneklendirir; gökdelenleri, kaosu ve sıkışıklığı kutlar (Koolhaas, 1978).



Şekil 2.3 : Delirious New York kapağı (Url-3).

Delirious New York kitabını yazdığı dönemde, şiddet ve parçalanmanın girdabında görülen New York, Koolhaas’a göre, potansiyel bir kentsel cennettir. Kitabın kapağında yer alan ve eşi Hollandalı ressam Vriesendorp tarafından yapılan

illüstrasyonda (Şekil 2.3), Empire State ve Chrysler Binaları uykudaymışçasına yana yana uzanır. Koolhaas, bu durumu New York'u umutsuz vaka olarak görenlere karşı bir tutum olarak açıklar (Url-4).

Coğrafyacı ve düşünür David Harvey'e göre, tasarımcılar ve planlamacılar için artık esas mesele biçim, yani nesne olarak kent olmamalı, özgürleştirici bazı süreçler ve zamana bağlı etkileşimlerle ilerleme, yani kentleşme olmalıdır. Harvey, yeni kentsel ve bölgesel alanlar tasarlanırken vurgunun obje-mekanın durgun alanından, ilişkisel sistemlerin *zaman-mekanına* kayması düşüncesini vurgular (Corner, 1999). Benzer bir yaklaşımla Tekeli, kentin mekanlar ve zamanlar üstü bir yerleşim kategorisi olarak ele alınması üzerinde durur (Tekeli, 2011a). Bu noktada kent dediğimiz her oluş, kendine ait parçalarıyla kendine ait fragmanlar yaratmaktadır. Farklı fragmanların, farklı disiplinler aracılığıyla kendi hikayesini anlattığından söz edilebilir. Bu hikayeler, kent parçalarında meydana gelen küçük gelişmelerin, doğal güçlerin, kimi taktiklerin, yeniden üretimlerin zamansal boyutta üst üste birikmesiyle ortaya çıkan mekansal oluşlardır. Read, kenti bu şekilde kavrayabilmek için gerekli olanın, kent algısının obje odaklı bakış açısından süreç odaklı bakış açısına kaydırılması olduğunu vurgular (Read, 2005).

Yukarıda yürütülmeye çalışılan yoğun kavramsal tartışma doğrultusunda, bu yüzyılda kenti tekil ve yalın biçimde tanımlamaya çalışmanın ancak birtakım indirgemelere dayanacağını söylemek mümkündür. Sosyolog Robert Park, kentten yalnızca bir ruh hali olarak bahsetmektedir (Donald, 2000). Bu doğrultuda, James Donald kenti bir nesne olarak görmez; ona göre kent diye bir nesne yoktur. Donald kent derken kastedileni, çeşitli kurumların tarihi ve coğrafi etkileşimleri, üretim ve çoğalmaya bağlı sosyal ilişkileri, hükümet eylemleri, iletişim vb. ile oluşan çeşitlilik ve bu çeşitliliğe kent diyerek oluşturulmaya çalışılan bir bütünlük ve tutarlılık olarak açıklar. Bu durumda kent sözcüğü, aslında tüm bunları içeren bir *temsilden* ibarettir (Donald, 1992).

Kent kavramına yaklaşımda elbette, yukarıda sözü edilenlerin de ötesinde, pek çok farklı tanımlamadan bahsedilebilir. Burada amaç, daha önce belirtildiği gibi, farklı kent yaklaşımlarını bir araya getirerek kente yeni sorular sorabilmektir. Bu doğrultuda ele alınan kent kavramının, kent tartışmasına katkı sağlayacağı düşünülebilir.

2.2 Kenti Oluşturan Bileşenler

Kenti oluşturan bileşenler ele alınırken farklı yaklaşımlar geliştirmek mümkündür. En basit haliyle, bir sınıflandırmaya gidilerek maddeler halinde ele almak olanaklı görülebilir. Ancak çalışma kapsamında, kent kavramını daha iyi anlamaya yönelik olarak ortaya konmaya çalışan bu bileşenlerin farklı kent tanımları içinde, en az biçimde indirgenerek değerlendirilmeye çalışılması uygun bulunmaktadır. Bu doğrultuda kenti oluşturan bileşenleri belirlerken, tanımlar içinden seçilen anahtar sözcükleri kullanmak mümkündür.

Yukarıda ele alınan yaklaşımlar doğrultusunda, tanımlarda geçen anahtar sözcükler şu şekilde sıralanabilir: *pek çok ağ, dinamik yapı, canlı bir sistem, yapılma-yıkılma, mikrokosmos-karşılaşma yeri, yoğunluk-çeşitlilik, deneyim, gündelik hayat, zaman-mekan ilişkisi, temsil*. Bu birbirinden farklı ve ilgisiz görünen sözcükler bile kendi başlarına, kenti oluşturan bileşenleri belirlemenin ne denli güç olduğunu ortaya koymaktadırlar. Öte yandan, kent kavramı çerçevesinde derinlemesine ele alındıklarında, bu sözcüklerin yer yer çakıştığı, üst üste bindiği görülebilir.

a. Pek Çok Ağ, Dinamik Yapı, Canlı Bir Sistem, Yapılma-Yıkılma

Mumford'un sözünü ettiği kenti oluşturan pek çok ağ, vücudunkine benzer sinirler, damarlar, organlardır (Mumford, 1961). Buna göre kent, coğrafi, sosyal ve ekonomik sistemleri bir arada barındırmaktadır. Böylece kentin bir sistemler bütünü olarak ele alınması mümkün olabilir. Tarihsel süreç içinde sistemlerin sayısı, çeşidi ve birbiri ile etkileşiminin çoğalması ve farklılaşması olanaklıdır. Örneğin, ilk kentlerden endüstri kentlerine gelindiğinde, ulaşım yeni bir sistem olarak kent olgusuna eklenmişken, günümüz kentinde ulaşım sistemlerinin çoğaldığından; ayrıca kent olgusuna eklenen yeni bir sistem olan iletişim araçları ile etkileşim halinde bulunduğu bahsedilebilir.

Günümüz kentinde bu ağlar, teknolojinin etkisinde iç içe geçme ve /veya çakışma halindedir. Bu iç içe geçmeler ve/veya çakışmaların, günümüz kenti için, yeni üretimlerin potansiyelini taşıdığı söylenebilir. Bu açıdan bakıldığında kent, sahiden, canlı bir sistem, bir organizma olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bağlamda kent sürekli bir devinim içinde, dinamik bir yapıdadır. Kent, hiçbir güç tarafından müdahale edilmeksizin değişip gelişebilir, sürekli bir dönüşüm içinde bulunabilir. Bu doğrultuda Tekeli, kentin sürekli bir değişme ve dönüşme baskısı altında

bulunduğundan söz eder. Kentin değişen ve dönüşen kesimleri arasında belli düzeyde bir iç bağınlaşma² bulunur (Tekeli, 2011a).

Her sakini tarafından, her an yeniden üretilen kentin, sürekli bir yapılıp yıkılma halinde olması olağandır. Aslanoğlu “Kent, Kimlik ve Küreselleşme” başlıklı kitabında, kenti ele alırken doğal bir sistem olarak kaos teorisinden söz eder. Kaos teorisi, doğal sistemler karşılaştığı zaman bir kaos durumu yaşandığını ve bu noktada kontrol edilebilir nedenselliklerden bahsetmenin mümkün olmadığını belirtir (Aslanoğlu, 1998). Bu durumun kentin zayıflığı, düzensizliği değil aksine, gücü olarak düşünülmesi mümkündür. Yaşayan mekanın sürekli dönüşümü, yaşamının olağan akışını oluşturur; taşıdığı potansiyellerin ortaya çıktığı anlardan oluşur.

b. Mikrokosmos-Karşılaşma Yeri, Yoğunluk-Çeşitlilik, Deneyim, Gündelik Hayat

Kentin bir karşılaşma yeri olarak tanımlanmasının, ilk kentten endüstri kentine, metropolden günümüz kentine tüm kentleşme tarihini kapsayabileceğinden söz edilebilir. Karşılaşma yeri olarak kentin, insan, yani kentli bileşenine odaklandığı düşünülebilir. Kılıçbay’a göre kent, değişimin, farklılaşmanın, çoğulluğun mekanı, o halde çoğu kimsenin ütöpik veya gerçekçi özlemlerini oluşturan birçok maddi veya manevi değer de ortaya çıkma ve yoğunlaşma yeridir (Kılıçbay, 2000). Sokaklarında adım adım yürünen ve/veya caddelerinden bir taşıtla hızlıca geçilen kentin, her defasında kentle kurulacak farklı bir ilişki olanağı sunduğundan söz edilebilir. Bu bağlamda, Massey’in (1999) sözünü ettiği yoğunluk ve çeşitlilik, kentsel ölçekte hem mekansal hem sosyal, hem de zamansal anlamda karşılık bulmaktadır.

Kentin, mekansal açıdan kentliye sağladığı farklı ve çeşitli olanakların yanı sıra, sosyal imkanları ve zamansal katmanlaşmayı bir deneyim alanı olarak da sunduğundan söz etmek olanaklıdır. Bu bağlamda, yoğun ve çeşitli deneyimlerin alanı olarak kentte, kentlinin, kent ve/veya bir başka kentli ile etkileşimi, bu etkileşimin kentliye ve dolayısıyla kente getireceği dönüş önemli görülebilir. Tekeli’ye göre, günümüz insanının yaşamı kente kazınmaktadır. Bu, mekanla bir tür haşır neşir olmadır. İnsan, faaliyetleriyle yaşamını sürdürürken kentsel mekanı da

² Tekeli “iç bağınlaşma” sözüyle kentin belli düzeyde bir bütünlüğü olduğundan söz eder. Ancak bu bütünlükle kastedilen, sıkı ve kentleri aynılaştıran bir bağlılık değildir. Tekeli kentin değişkenleri arasında etkileşimli bir ilişki bulunduğunu ve bu durumun farklı kent formları yarattığını vurgular.

oluşturur. Tekeli, öte yandan kentsel mekanın da kentlinin yaşamını biçimlendirdiğinden bahseder (Tekeli, 2011a). Kentliye bir deneyim mekanı sağlayan kentin, bu döngünün dışında kalmasının neredeyse imkansız olduğu fark edilebilir. Yaşam pratiği içinde, gündelik hayatın yeniden üretiminde, mekan da yeniden üretilir. Mekan, gündelik hayatın sosyo-mekansal düzlemlere göre yeni bir uyumunu içerir (Aslanoğlu, 1998). Kentin, kentlinin gündelik hayatı içinde her an dönüşüm içindeyken, kentliyi, dolaylı olarak kentliler arasındaki etkileşimi de dönüştürdüğünden bahsedilebilir.

c. Zaman-Mekan İlişkisi, Temsil

Günümüz kentinde kentlinin, hız ve iletişim bombardımanı altında, farklı algıların, yanılsamaların, göreceliliklere ulaşmanın; kentin ve çağın dinamizmini yakalamanın peşinde olduğundan bahsedilebilir. Ulaşılabilirliğin ve ulaşım hızının artması, insanı doğal mekan deneyiminden uzaklaştıran ve bu konudaki algının değişimini zorlayan etkenler olarak mekanı sıkıştırmakta, dünyayı küçültmektedir (Akın, 2010). Teknolojinin etkisi altında, farklı zaman-mekan deneyimlerinde meydana gelen çakışmaların, gerçek ve kurgusal dünya arasını muğlaklaştırdığı düşünülebilir.

Kentlinin kentle kurduğu ilişki, gündelik hayatın iki önemli faktörüne, hız ve iletişim değişkenlerine bağlıdır. Harvey, mekan ve zamanın sembolik düzenlemelerinin deneyim için bir çerçeve sağladığından söz eder. Ekonomik, politik ve kültürel süreçler arasındaki bağlantıların açıklanması zaman-mekan tanımlamaları ile mümkün olabilir (Harvey, 1989/1997). Bu bağlamda kenti zamandan, kentin zamana bağlı sürekliliğinden ve dönüşümünden bağımsız düşünmek olanaksızdır. Keyder'e göre, hayatın ritminin değiştiği, bireyin kendini tanımlamasının koordinatlarının kaydığı düzlemlerde kente bakıldığında, mekan kavramının değişmesi ön plana çıkar (Keyder, 1993). Zaman-mekan algısındaki kayma, kentlinin kentle kurduğu ilişkiyi, mekansal ve sosyal boyutlarda etkilemektedir. Harvey günümüzde gelişen zaman-mekan ilişkisi içinde, tüm mekansal sınırların yıkılmasını, mekanın zaman içinde imhası olarak görür (Harvey, 1989/1997). Bu bağlamda, kentin zaman ve mekan içinde sonsuz bir çeşitlilik gösterdiğinden bahsedilebilir.

Önceki kısımda yer alan kent tanımları içinden seçilen anahtar sözcüklerden “temsil” kavramı, burada, kentin temsili değil; bir temsil biçimi olarak kent olgusunu ifade eder. Kentin yalın bir nesne olmaktan öte, pek çok bileşeni ve bu bileşenlerin birbiri

ile etkileşiminin gözlemlenebileceği ve deneyimlenebileceği mekansal bir temsil olduğundan söz edilebilir.



Şekil 2.4 : Kent: canlı, karmaşık, dinamik.

Yukarıda yürütülmeye çalışılan tartışma bağlamında, kentin güncel anlamda, tek bir açıdan ele alınmasının, tek doğru olduğu düşünülen bir kavramla ifade edilmesinin imkansızdır. Kent disiplinlerarası bir olgudur; bir durumdur. Farklılık, çeşitlilik, yoğunluk, dinamizm, değişim, dönüşüm, gündelik hayat ve kentli bu durumun sayamayacağımız çokluktaki değişkenlerinden yalnızca bazıları olabilir (Şekil 2.4). Bu bağlamda kentsel tasarım alanı içinde de, kentin böylesi geniş bir çerçeveye ele alınmasının gerekliliği önemlidir.

2.3 Kent-Kentli-Su İlişkisine Bakış

Bu başlık altında, kentin ve kentlinin suyla kurduğu ilişki bağlamında kıyı kavramının değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Çalışmanın odağında yer alan liman kenti olgusu tartışmaya açılırken, su ve dolaylı olarak kıyı kavramları anlamlandırılmaya çalışılacak, kentlinin bu ilişkideki konumu tartışılacaktır.

Tüm canlı varlıkların hayatlarını sürdürebilmeleri açısından gerekli bileşenlerden biri olarak suyun, kent, kentli ve gündelik hayat biçimi üzerinde etkili önemli bir öge olarak görülmesi mümkündür. Su ve kent ilişkisi tartışılırken, öncelikli olarak suyun kendisinin bir kaynak olmasına değinilebilir. Su, bir ögesi olarak bulunduğu kente pek çok fiziksel, sosyal ve ekonomik olanaklar sunar. Bu bağlamda bahsedilen, suyun yaşamsal bir kaynak olmasından öte, kendi habitatını yaratmasıdır. Bruttomesso, kent gelişimi için su ögesini, kentlerin kuruluşlarından bu yana önemli bir çekim alanı olarak görür. Bunun en önemli nedenleri ulaşım ve ticarettir. Suyu, onunla birlikte var olan kentlerde, eski ve yeni zorluklara rağmen, varlıklarının ve

gelişimlerinin özdeki karakteristik elemanını ifade eden bağ olarak tanımlamak çok yerindedir. Su-kent ilişkisinin, farklı disiplinlere ait bakış açıları ve farklı coğrafi konumlara bağlı olarak, çeşitli yansımaları bulunmaktadır (Bruttomesso, 1993). Bu bağlamda, kent-kentli-su ilişkisine pek çok açıdan yaklaşmak mümkün görülebilir. Ancak burada özellikle ele alınması planlanan, kentin suyla etkileşimi, suyun kara ile birleştiği sınırdan ortaya çıkan kıyı ve kentin kıyısındaki kentli olacaktır.

Tarihsel süreçte yerleşik hayata geçişte ve kentlerin ortaya çıkışında su temel verilerden biri olarak karşımıza çıkar. Bu nedenle Mezopotamya ovasından başlayarak ilk kentlerin nehir, göl, deniz gibi su kaynakları çevresinde ya da kıyısında ortaya çıkması olağandır. Su, karayla birleştiği noktada kentin sınırlarını belirler; aynı zamanda genişletir. Su kenarındaki kentlerin çevre kentlerle birlikte bir ulaşım ağı oluşturduğundan söz edilebilir. Aynı zamanda su, bir bileşeni olduğu kentler için ekonomik açıdan bir pazar oluşturur. Bu bağlamda, dünyanın ekonomik açıdan en büyük kentlerinin su kenarında bulunmasının bir tesadüf olmadığı görülebilir. Bu kentlerin tarihsel süreçte, teknolojik gelişmelerin de etkisinde, birbirlerini besleyerek dönüştüğünden söz etmek olanaklıdır. Öte yandan su, kent içinde bir toplanma ve iletişim mekanı olarak ortaya çıkar. Aksulu, pürüzsüz yatay düzlemler oluşturarak algılamayı kolaylaştıran, optik yansımalara olanak veren, kentli için mekansal bir bütünlük sağlayan suyun görsel etkilerinin (Şekil 2.5) azımsanamayacağından söz eder (Aksulu, 2001). Su ögesi, kentli için o kente özel deneyim olanakları sunar; sosyalleşme ve bireyselleşme alanları yaratır. Bu noktada kentli, kentin su boyunca uzanan kenarını, kıyıyı keşfeder.



Şekil 2.5 : Rippled Surface (Aksulu, 2001).

Kıyının en basit tanımı, suyun kara ile birleştiği yer olarak verilir. Genel bir perspektifle kıyı, kara ile suyu birbirinden ayıran bir çizgidir. Karabey'e göre kıyı, doğal coğrafya ölçülerine göre kara ile denizin temas noktalarının meydana getirdiği kıyı çizgisinden başlayarak özelliklerine göre denizin doğal, iklimsel ve şekillendirici etkilerinin eriştiği sınıra kadar karaların içine doğru uzanır (Karabey, 1978). Bu bağlamda kıyı, bir sınır mekanı olarak görülebilir. Öte yandan, su ve karanın kesiştiği, her iki olguyu da içinde barındıran bir geçiş mekanı olarak da ele alınabilir. Erkök (2002), su sınırını kıyı kentlerinde ana fiziksel özellik olarak ele alır; aynı zamanda bu kentlere kenarından değil, tam ortasından giriliyor oluşunu vurgular.

Kentin sürekli dönüşen bir yapıda bulunmasının, günümüz koşulları da göz önünde bulundurulduğunda, kent-kentli etkileşimini ve ilişkisini yeniden ürettiğinden söz etmek olanaklıdır. Benzer bir ilişki, tarihsel süreç içinde, kıyı-kent ilişkisinde de görülebilir. Kıyının kente sağladığı olanakların, kent-kentli-kıyı ilişkisini ve etkileşimini biçimlendirirken aynı zamanda, sürekli bir dönüşüm sağladığından bahsetmek mümkündür. Su, tarih boyunca yerleşik yaşamın temel verilerinden birini oluştururken kıyının, ulaşım, ticaret, savunma amaçlı kullanıldığından söz edilebilir. Craig-Smith ve Fagence, endüstri devriminin kent formunda neden olduğu değişikliklerin bile kentin su sınırlarının yok olmasını sağlayamadığını vurgular.

19. yüzyıl endüstri şehirlerinin çoğu da su kenarında konumlanmıştır. Avrupa'nın hemen hemen bütün büyük kentlerinin bir nehirle, bir haliçle veya bir açık denizle yakın ilişkisi bulunur. Londra, New York, Buenos Aires, Cape Town ve Sydney önemli örneklerden sadece birkaçıdır. Yapı malzemelerinin ve yiyeceklerin ulaştırılması, bir savunma çizgisi, bir su elde etme kaynağı ve gücün göstergesi olarak kentlerdeki su elemanının büyük önemi bulunmaktadır (Craig-Smith ve Fagence, 1995). Kıyı kullanımının tarihsel süreçte dönüşüme uğraması olağandır; ilginç olan kıyının dönüşümlere ayak uydurarak önemini korumasıdır.

İncedayı (2006) kıyıyı, mimarlıkta özel bir alan ve kavram olarak yorumlar. Kıyılar, kentin ayrıcalıklı arazileridir. Mekansal tasarım olanakları açısından olağanüstü zenginliklere sahiptirler. Kıyının tasarım olanakları açısından sunduğu zenginliğin, bir anlamda kentlinin kıyı kullanımını çeşitlendirdiğinden söz edilebilir. Bu çeşitlilik aynı zamanda, kentlinin gündelik hayatı ile etkileşiminden beslenmektedir. Kıyı kentliye, kent içinde farklılaşan deneyim imkanları sunmaktadır. Bu bağlamda

kıyıdaki bir kentin, kentliye odaklanarak, kıyı ve kıyı kullanımı çerçevesinde biçimlendiğinden söz etmek olanaklıdır.

Bu aşamada, çalışma alanı olarak İstanbul'un suyla kurduğu ilişkiden kısaca bahsetmek faydalı görülmektedir. İstanbul'un yaklaşık 8500 yıllık tarihinde, suyun kentin baskın bileşenlerinden biri olduğunu söylemek mümkündür. İstanbul'un ve İstanbullunun suyla kurduğu ilişkinin tarihsel süreç içinde fiziksel, ekonomik, sosyal, kültürel, teknolojik vb. nedenlerle farklılaşmasına rağmen önemini koruduğundan bahsedilebilir. Mantran, deniz yollarının kavşağında, Asya ve Avrupa arasındaki karayollarının kavşağında bulunan İstanbul'un konumuna ve boğazın önemine değinir. İstanbul'un Eski Bizans'ın denizci halklarını barındırması olağandır. Bu denize yönelik eğilim ve boğaza egemen olma isteğinin "karacı" olmakla ünlü Türkler zamanında bile hala yok olmadığını vurgular (Mantran, 1996/2001).

Kıyı kentlerinin, kıyı ögesinin baskın bileşen olması nedeniyle pek çok ortak özelliğe sahip olduğu düşünülebilir. Öte yandan her biri suyla kurduğu ilişki bakımından benzersizdir; bağlamsal özellikleri bakımından farklılaşır. Bu noktada, içinden deniz geçen kent İstanbul'un, iki denizin buluştuğu noktada, suyla kurduğu ilişkinin özgünlüğünü vurgulamak anlamlıdır. Tarihsel süreçte, pek çok dönemde İstanbullunun denizle ilişkisinin direkt olduğundan söz edilebilir. Bu durum, kent-kentli-su etkileşimini aracısız kılmaktadır. Zeynep Çelik kitabında İstanbullunun suyla ilişkisini betimler. Çelik'e göre, deniz İstanbul sakinlerine güzel manzara sunmakla kalmayıp, elverişli ve zevkli ulaşım imkanları da yaratır. Aynı zamanda deniz bir pazar yeridir, deniz mahsullerinden zerzevata ve giyim kuşama dek birçok mal kayıklardan sahildeki müşteriye satılır. Deniz kenarındaki kaldırımlarda suyla yayalar arasında parmaklık yoktur (Çelik, 1996).

Tartışma doğrultusunda, kent-kentli-su ilişkisinde karşılıklı bir etkileşim olduğundan bahsedilebilir. Su ile karanın buluştuğu yerde ortaya çıkan kıyı kavramının, kentin fiziksel, ekonomik, kültürel, sosyal biçimlenmesinde baskın rol oynadığı açıktır. Kentlinin kıyı deneyiminin, kent-kentli etkileşiminin potansiyelini kuvvetlendirdiğinden; kıyı kentlerinin dönüşümünün, bu potansiyellerin güçlü üretimleri doğrultusunda biçimlendiğinden söz etmek mümkündür.

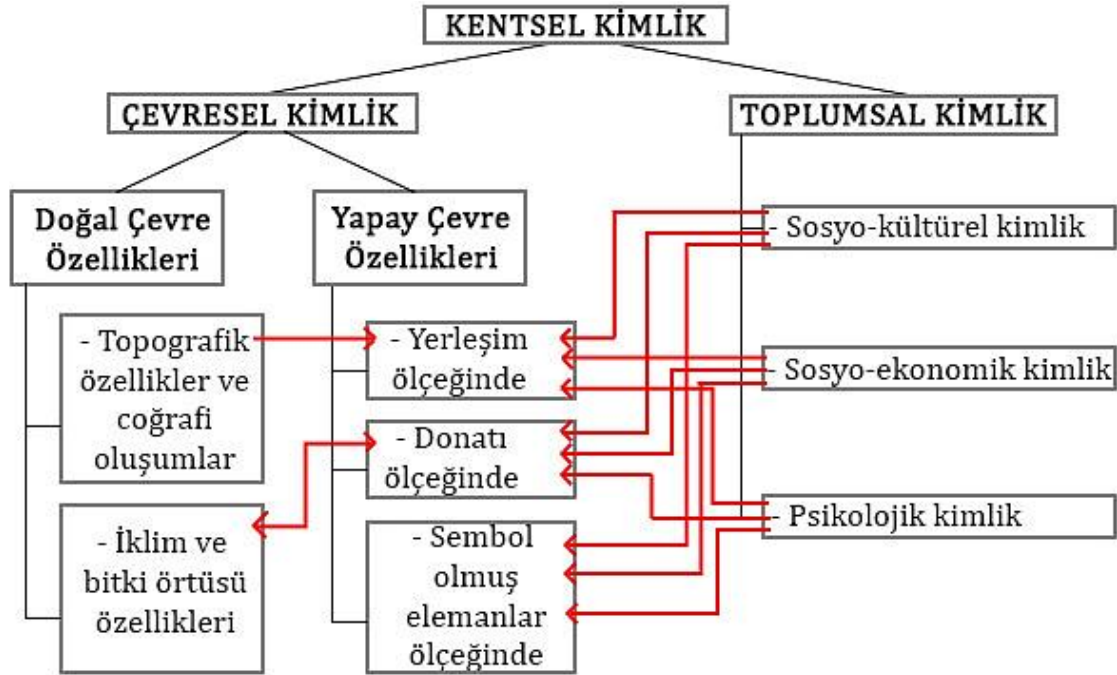
2.4 Kentin Kimlik Tartışması

Kimlik kavramı, tıpkı kent gibi, disiplinlerarası bir kavramdır. Farklı alanda, farklı yaklaşımlarla yorumlanan kimlik kavramı içinde pek çok sınıflandırmayı barındırabilir. Çalışma kapsamında, kimlik kavramı kentsel açıdan tartışılmaktadır. Önceki bölümlerde ele alınan, içinde pek çok sistemi barındıran, bu sistemlerin etkileşimi ile biçimlenen, canlı yapıda bir olgu olarak tanımlanan kent kavramı çerçevesinde kentsel kimlik, fiziksel ve sosyal açıdan bir bütünü ifade eder.

Kentsel kimliğin, özellikle ikonik yapılar ve imgelerde aranır olmasının, kentlerin temel dinamiği dönüşüm kavramıyla çeliştiği söylenebilir. Kente yüklenen imajlar, kimlikler sembolik düzeyde algılama ile yakından ilişkilidir (Tekeli, 2001). Kenti tanınır kılan öğelerin başında kentin imajının geldiği düşüncesi bu noktada ortaya çıkar ve kenti fiziksel çevreye indirger. Lynch'e göre kent imgesini oluşturan öğeler, yollar, sınırlar, bölgeler, düğümler, ve nirengiler gibi oldukça somut imgelerdir. Buna göre kimlik elemanları, kent imajının esas belirleyicileridir (Lynch, 1960/2010). Ancak kentin, kent-kentli etkileşiminin üretimleriyle biçimlendiği göz önüne alındığında, bu yaklaşım, kenti tüm öğeleriyle birlikte kapsamaktan uzaktır. Değişik çıkarılara ya da değişik mantıklara göre oluşmuş binaların ve kent parçalarının yan yana gelmesinden ya da kolajından oluşan kentte, amaçlı bir sembolik etkinin doğması söz konusu değildir. Ancak rastlantısal bir etki söz konusudur (Tekeli, 2001). Kentin yaratıcı üretiminin, bu rastlantısal etki de aranması mümkündür. Bu açıdan bakıldığında, kentsel kimlik bu üretimlerin tümü olarak ele alınabilir.

Örer, kentsel kimlik kavramını (Şekil 2.6), çevresel kimlik ve toplumsal kimlik olarak iki başlıkta ele alır. Buna göre, doğal ve yapay çevre özelliklerinden oluşan çevresel kimlik ile sosyo-kültürel, sosyo-ekonomik ve psikolojik kimlik alt başlıklarında incelenen toplumsal kimlik arasında direkt ya da dolaylı bağlar bulunmaktadır. Bu bağlar, yerleşim ölçeğinde sokak, kent ölçeğinde silüet olarak değerlendirilir ve doğal ve toplumsal çevre ile etkileşimli olarak ele alınır (Örer, 1993). Bu noktada, kentsel kimliği, fiziksel ve sosyal bileşenleri ile bir arada ele almak kritiktir. Kentsel kimliğin sadece görsel duyu ile ilişkilendirilmesi ise, bağlamından uzaklaştırılması olarak yorumlanabilir.

Bilgin, kimliği belirli bir töze göndermede bulunmaksızın tarihsel olarak oluşturulmuş, yapılandırılmış kurgusal bir sistem olarak tanımlar. Buna göre kimliğin bir ilerleme süreci içinde yer alması gerekliliği bir ön koşuldur (Bilgin, 1994). Bu bağlamda, kimliğin tarihsel bir olgu olmanın yanı sıra, bir süreci ifade ettiğini söylemek mümkündür. Ancak, kentsel kimlik çerçevesinde, bu sürecin bir neden-sonuç ilişkisine dayalı olması ya da kronolojik bir ilerleme göstermesi beklenemez.



Şekil 2.6 : Kentsel kimlik (Örer, 1993).

Kentsel kimliğin yeni koşullarda başarılı bir biçimde yeniden üretilmesinin yolu, o yerin geçmişteki nostaljik hatıralarını yeniden üretmeye çalışmaktan geçmez. Çünkü tarihin akışını durdurarak bir kimlik korunmuş olmaz. Bir kentin kimliğinin yeniden üretilmesi dendiğinde farklılığın yeniden üretilmesinden söz etmek gerekecektir (Tekeli, 2009).

Bireysel ya da toplumsal kimlik ifadelendirilmesinde, zaman-mekanın ilişkisel tanımı son derece önemlidir. Zaman-mekan koordinatları kaydığında, kimlik ve güvenlik alanının tanımlanması güçleşir (Harvey 1989/1997). Tekeli'ye göre, kentin oluşumunun sosyo-mekansal bir fenomen olduğunun kavranması, mekana müdahalelerin olguyu etkilemekteki öneminin fark edilmesini sağlar. Bu anlayışa göre, sosyal olan aynı zamanda mekansaldır. Mekani içermeyen bir sosyal düşünülemez (Tekeli, 2011b). Buna göre, kentliler kentte, birlikte üreterek zaman ve mekanı yeniden anlamlandırmaktadır. Bu noktada kentsel kimlik, iç içe geçen

ilişkilerin katmanlaşarak mekana yansmasıyla meydana gelen bir olgu olarak ele alınabilir.

Aslanoğlu, günümüz kentsel toplumlarının homojen, davranış kalıplarının önceden kestirilebildiği bir bütün olarak tanımlanmasının mümkün olmadığından söz eder. Kentin bütünü bir metin olarak değerlendirildiğinde, kültürün her kentli ya da kentli gruplar açısından farklı anlamlar taşıyabileceği açıktır. Kimlik, kentsel mekanla bağlamsal ilişkili, farklı kültürlerle etkileşim içinde oluşmaktadır (Aslanoğlu, 1998). Bu bağlamda kentsel kimliğin, farklı sosyo-kültürel ve ekonomik, etnik, dini yapıdaki kentlinin kentle etkileşimi ile anlamlandırıldığından bahsedilebilir.

Kent-kentli etkileşiminde ortaya çıkan kentsel kimlik kavramının, içinde eşitlikten çok farklılık, özgünlük barındırdığından söz edilebilir. Massey, mekanın kimliğinin, sadece mekana ait özelliklerden çıkartılamayacağını; kullanıcı ile mekan arasındaki iletişim sonucunda ortaya çıkan özel bir durum olduğunu vurgular (Massey ve diğ., 1999). Karabey benzer yaklaşımla, kenti yalnızca en, boy, yükseklik ve zamandan oluşan dört boyutlu bir şemayla tanımlamanın yetersizliğinden söz eder. Kentte, insanın algı-sezgi almaçları ile kavradığı, bilgi birikimi, deneyimi, kültürü ile değerlendirdiği daha birçok öğeden oluşan gizli-açık mesajlar vardır ve toplum kökenli bu mesajlar kent kimliğinin oluşmasında söz sahibi ana unsurlardır. Karabey'e göre, kentleriyle bütünleşen onu diğerlerinden farklı kılan insanlarıdır (Karabey, 1991). Buna göre, kentin fiziksel ve sosyal bileşenlerinin etkileşim halinde bir anlatı oluşturduğundan söz edilebilir. Tekeli anlatıyı, alışılmış, genel olarak gündelik hayatta kullanılan bilginin özlü bir biçimi olarak tarif eder. Anlatılar, geçmişe referans veriyormuş gibi görünseler de, bunlar gerçekte tamamen güncele aittir (Tekeli, 2009) Bu anlatı, kent-kentli etkileşiminin pratik alanı olan gündelik hayatta aranabilir.

Kentsel kimlik, kentliden ayrı düşünülemez. Kentin tüm dinamiklerinin etkisinde şekillenen süreç içinde, süregelen bir olgu olarak kentsel kimlik, kent-kentli etkileşiminin varoluşsal bir üretimi olarak ele alınabilir. Bu bağlamda, kentsel kimlik kavramı tartışılırken, kenti, bir demirbaş olarak değil de, kullanıcısı kentli ile birlikte zaman ve mekanda izler bırakarak değişen bir olgu olarak ele almak önemli görülmektedir. Kentsel kimlik, kentin fiziksel özellikleri, doğal dokusu, sosyal yapısı, tarihi ve kültürel miraslarının tümünü kapsamanın ötesinde, kentlinin kenti kullanım biçimiyle direkt bir ilişki kurar. Diğer yandan, yaşadığımız çağın hız ve

dinamizmi, kentsel kimliğin yalın, duru ve durağan bir kavram olarak ele alınmasını imkansızlaştırır. Buna göre, kentin dinamizmi ve kentli ile etkileşimi bağlamında, kentsel kimlik kavramının gündelik hayatın akışında biçimlenmesi söz konusudur.

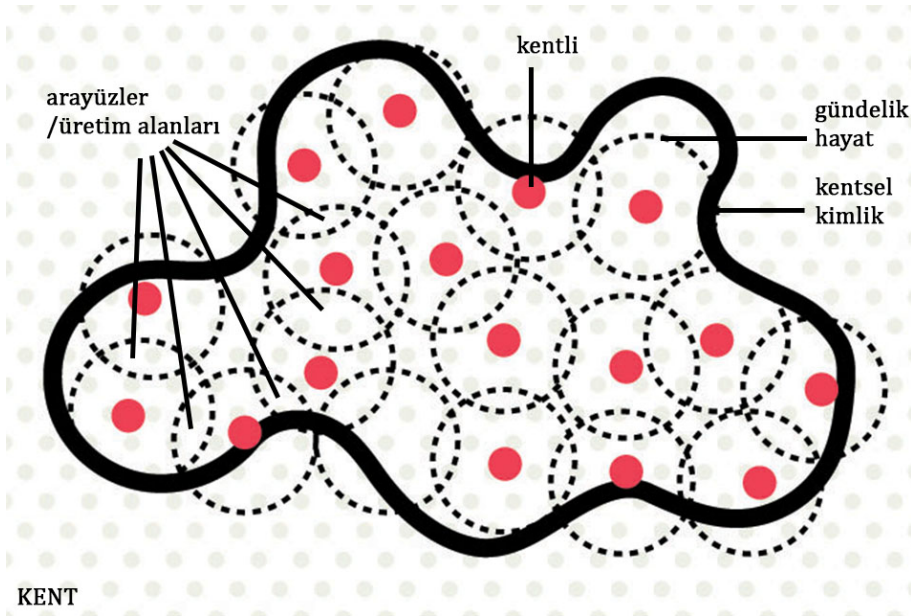
2.5 Kentli ve Gündelik Hayat Bağlamında Kentsel Kimlik

Bir deneyim ve üretim alanı olarak kent, pek çok mimar, şehir plancısı ve teorisyenin de belirttiği gibi, kentli bireyin sahnesi olarak ele alınabilir. Bu bağlamda kentsel kimliği, gündelik hayat çerçevesinde ele almak mümkündür. Gündelik hayat ifadesiyle kastedilen, kentlinin, fiziksel ve sosyal açıdan, kenti kullanım alışkanlıklarıyla yeniden biçimlendirerek anlamlandırmasıdır. Kent, sürekli bir değişim ve dönüşüm halinde bir olgu olarak ele alındığında, gündelik hayat pratikleri, kentin devinimini güçlendiren ve dönüşümü tetikleyen etmenler olarak karşımıza çıkar. Günümüzde kentsel kimlik, kentlinin gündelik hayatının hız, dinamizm ve geçiciliğinde ortaya çıkan üretimlerle biçimlenir.

Gündelik hayat, kentlinin “şu an”ında gerçekleşen bir oluş olarak tanımlanabilir. Bu oluşun bünyesinde, geçmişe dair izleri, geleceğe dönük telaşı ve heyecanın gerilimini barındırdığından söz etmek mümkündür. Aynı zamanda bu oluş, gündelik hayatın parçası olan dinamizm ve mevcut durumu koruma arzusu arasındaki çelişkiden beslenir. Kentlinin, gündelik hayatını sürdürdüğü kentsel uzamı, bilinçli ya da bilinçsiz, bir deneyim ve üretim alanı olarak yaşarken, tüm bu dinamiklerin etkisini üzerinde taşıdığı açıktır; öte yandan bu dinamiklere etkiyen konumda bulunduğundan söz edilebilir.

Gündelik hayatın içinde, yaşama ilişkin tüm dinamikler bir arada etkileşim içindedir. Gündelik hayat kavramının temeli, kentlinin yaşantı modelleri olduğundan, gündelik hayat, birey ya da toplumların, doğa, devlet gibi yönetim sistemleri, üretim-tüketim biçimleri ve birbirleri ile kurdukları ilişkinin bütünü kapsar. Sadece güneşin doğup batışıyla ortaya çıkan, doğal bir fenomenin sonucu değil, bu ve diğer doğal fenomenler ile insanlığın dünya üzerindeki yaşantısının etkileşimi sonucu oluşan sosyal bir olgudur (Lefebvre, 1987). Buna göre, kentlinin kentin biçimlenmesindeki önemli rolü düşünüldüğünde, kimlik kavramı gündelik hayatın mekansal yansımada saklıdır (Şekil 2.7). Bu kavramların birbirleri ile etkileşiminin, kentin doğal ve planlı dönüşümündeki baskın etkisi açıkça görülebilir.

De Certeau, gündelik hayatı biçimlendiren, birbirleri ile sürekli ilişkide olan iki etmeden; stratejilerden ve taktiklerden bahseder. Genel olarak strateji, belirli bir iktidar sahibi sistem temsilcisi tarafından öngörölmüş, yaratılmış ve devamlılığı sağlanmak istenen kurgu olarak tariflenebilir. Taktik ise, zayıf olanın iktidar sahibi sistemin kurguları karşısında, kendi yararına yarar sağlamak amacıyla gerçekleştirdiği eylemlerdir (De Certeau, 1988/2009). Kentli tarafından manipüle edilmeye açık stratejilerin kurguladığı bu alanda, kentlinin geliştirdiği taktiklerin, kentin biçimlenişinde etkisi dikkat çekicidir. Bu bağlamda, zamanla güncellenen kentsel kimlik, kentin kentli ile etkileşim içinde olduğu gündelik hayatın strateji ve taktiklerinde aranabilir.



Şekil 2.7 : Gündelik hayat bağlamında kentsel kimlik

Kimlik kavramının sıkıştırılmaya çalışıldığı fiziksel çevre, imgeler ve sembolik yapıların, merkezi ve yerel yönetimlerin, ekonomik ve politik aktörlerin müdahale alanı içinde sürekli biçimlendirilmesi, sınırları çizilerek kontrollü alanlar haline getirilmesi söz konusudur. Bu açıdan yaklaşıldığında, gündelik hayat pratikleri, kentlinin, düşünsel ve/veya edimsel aktivitelerle kente dokunuşu olarak değerlendirilebilir. Böylece her kentli, kontrol edilen, sınırları stratejilerle belirlenen kent mekanını kendi adına yeniden üretir; her yeni üretim, kent içinde konumlanarak kentsel kimliğin bir parçasını oluşturur.

Kent, pek çok sistemin ve ilişkinin iç içe geçtiği, çakıştığı; parçalarına ayrılarak yeniden birleşerek, yeni anlam bütünlükleri oluşturduğu, dönüşüm halinde bir

olguyken, kentsel kimliğı sokaklara, silüetlere, sembolik yapılara, imgelere sıkıştırarak dondurmanın imkansızlığı ortadadır. Buna karşın, kentlinin, kendisini de saran bu kaotik sistemler bütünü içinde, gündelik hayatının bir parçası olarak, kenti her an yeniden biçimlendirmesi ve üretmesi olanağı dikkat çekicidir. Bu sayede, dönüşümün sürekliliğine katkı sağlandığından, merkezi ya da yerel müdahalelerin işlerlik kazandığından, anlık ihtiyaçların giderilmesine yönelik çözümler üretildiğinden söz edilebilir.

Gündelik hayatın üretimlerinin gösterişsiz, iyi saklanır nitelikte olmasının ve zamana yayılan etkilerinin uzun vadede görünür hale gelmesinin, kentin biçimlenişindeki etkisini ve önemini azalttığı düşünülemez. Bütüncül bir bakışla değerlendirildiğinde, fiziksel ve sosyal bileşenlerde parçalar halinde tanımlanan kentsel kimlik, tam da kenti oluşturan bileşenlerin iç içe geçtiği noktada, kent-kentli etkileşiminde, gündelik hayatın döngüsü içinde değerlendirilebilir. Odağında ekonomik ya da politik aktörlerle birlikte kentliyi de barındıran, böylesi bir yaklaşımla ele alınan kimlik kavramıyla, liman kenti özelinde kentsel kimlik tartışması yürütmenin, liman kentinin doğasındaki dinamizm ve buna bağlı süregelen dönüşümünü anlamlandırmada etkili olacağı düşünülebilir.

2.6 Bölüm Değerlendirmesi

Bu bölümde, çalışmanın odağını oluşturan liman kenti kavramının daha iyi kavranabilmesi için, bir üst başlık olarak “kent” kavramı, farklı disiplinlerce yapılan farklı tanımlamalarla ele alınmaya çalışılmıştır. Böylece, çalışma kapsamında kent kavramı için bir kuramsal çerçeve oluşturulabileceği, çalışmanın kent tartışması içinde konumlandırılabilceği düşünülmüştür.

Kent, günümüzde, pek çok sistemin etkileşim halinde olduğu, dinamik, canlı yapıda bir olgudur. Sürekli devinim içinde olan kentin sınırları genişlemekte ve muğlaklaşmaktadır. Hiçbir müdahale olmaksızın sürekli bir dönüşüm halinde bulunan kent, her kentli için bir deneyim alanı sunar. Kentli bu deneyim alanını gündelik yaşamı içinde, fiziksel, ekonomik, sosyal, kültürel açıdan her an yıkar, yapar. Bu sürekli dönüşüm, kent-kentli etkileşiminin tüm potansiyelini taşır. Kent-kentli etkileşiminin taşıdığı potansiyellerin, kenti daha iyi anlamak ve tasarlamak için olanaklar sunabileceği düşünülmektedir.

Kent kavramı liman kenti olarak özelleştiğinde, su, tartışmanın önemli verilerinden biri olarak karşımıza çıkar. Su, tarihsel süreçte, kentler için önemini sürdürmüştür. Su ile karanın bulunduğu yerde, bir sınır ve/veya geçiş mekanı olarak ortaya çıkan kıyı kavramı, teknolojik, ekonomik, sosyal ve kültürel değişimlere bağlı kullanım biçimleri farklılaşsa da, kentin –ve kentlinin- biçimlenişinde baskın bir bileşendir.

İstanbul'un suyla, kıyıyla, denizle kurduğu ilişki pek çok açıdan diğer kıyı kentleriyle benzeşse de, yerel özellikleri bakımından farklılaşır. Dinamik yapıdaki kıyı mekanlarının, İstanbul'u, İstanbullu ile birlikte dönüştürdüğünü söylemek mümkündür.

Diğer yandan, kentin kimlik tartışmasının, birtakım sınırlayıcı ve indirgemeci yaklaşımlarla ele alınmasının, bölüm başında işlenen organik yapılı, çok katmanlı ve kentli ile birlikte dönüşen kent tanımını kapsamakta güçlük çektiği görülmüştür. Kimlik kavramının, kent özelinde, tarihsel yapıya sıkıca bağlı durağan bir yapıda olmasının, kenti anlamlandırmada eksik kaldığı düşünülmektedir. Bu bağlamda kentsel kimlik, güncel, dönüşen, katmanlaşarak mekana yansıyan bir oluş olarak ele alınmıştır.

Kentsel kimlik kavramının süregelen bir oluş olarak ele alınması ve kentlinin kenti kentle birlikte dönüştüren bir dinamik olarak değerlendirilmesi, kimlik tartışmasının gündelik hayat bağlamında sürdürülmesini olanaklı kılmıştır. Buna göre, kentsel kimlik kavramını, kentlinin gündelik hayatı içinde değerlendirmek mümkündür. Günümüzde kentsel kimlik, kentlinin gündelik hayatının hız, dinamizm ve geçiciliğinde ortaya çıkan üretimlerdir. Kentin dönüşümünün parçası olarak gündelik hayat pratiklerinin, kentin bir deneyim ve üretim alanı olarak kentli tarafından anlamlandırılması açısından önem taşıdığı düşünülmektedir.

Bu bölümün, sonraki bölümlerde yürütülecek liman kenti tartışması için kuramsal bir çerçeve, iskelet oluşturması hedeflenmektedir. Bundan sonra liman kenti, bileşenleri ile birlikte ele alınacak, bir liman kenti olarak ise İstanbul tartışılacaktır.

3. LİMAN KENTİ: BİR LİMAN KENTİ OLARAK İSTANBUL

Bu bölümde çalışmanın odağı olan liman kenti kavramı tartışılacaktır. Liman kentinin ne olduğu, hangi bileşenlerle oluştuğu ve kent gelişimindeki rolü üzerinde durulacaktır. Değişim geçiren liman kentleri gözden geçirilerek, liman kentlerinin tarihsel süreçte, teknolojik, ekonomik, sosyal ve kültürel değişkenlere bağlı geçirdiği dönüşümün analiz edilmesi planlanmaktadır. Son olarak, çalışma alanı olarak İstanbul, bir liman kenti olarak incelenmektedir. Bu inceleme sırasında, özellikle İstanbul limanları üzerinde durulmaktadır.

3.1 Liman Kenti, Bileşenleri ve Limanın Kent Dönüşümünde Rolü

Suyun kente sağladığı olanaklar düşünüldüğünde, bir tasarım verisi olarak farklı kurgulara elverişli ve karaya göre avantajlı olduğu açıktır. Kent-su ilişkisinde ortaya çıkan kıyı kavramı, yaratıcılıkla ilişkilendirilebilir. Burada yaratıcılık ile kastedilen, kıyının doğasından gelen olanakların kentli için, çok çeşitli kurguların önünü açmasıdır.

Kıyılarının pek çok değişkene bağlı olarak, ulaşım, savunma, ticaret, sanayi, tarım, hammadde ve besin kaynağı, sağlık, turizm ve eğlence alanı, konut yerleşimi gibi pek çok kullanıma konu olduklarından söz edilebilir. Bu bağlamda, kıyı kullanım biçimleri ve kent-kıyı ilişkisi genel bir yaklaşımla ele alındığında, liman kenti, özelleşmiş bir tür kıyı kenti olarak tanımlamak mümkündür. Erkök'e göre (2002) kıyı kenti, insanların ve ürünlerin dış dünyaya bağlandığı mafsallı yerlerdir. Buna göre tarih boyunca, kıyı kentlerinin çoğu zaman limanla varlık gösterdiklerinden söz edilebilir. Dünyanın büyük ve önemli kentlerinin kıyıda, bir liman kentleri olmalarının rastlantısal olduğu düşünülemez. Hoyle ve Pinder, büyük kentlerin kendi ana nehir ağzlarında, haliçlerinde (Londra, Bordeaux), doğal limanların etrafında (İstanbul, Cenova, Marsilya) veya korunaklı ada bölgeleri etrafında (Kopenhag, Malta, Venedik) büyümekte olduklarından söz ederler (Hoyle ve Pinder, 1992). Bu bağlamda, limanın, suyun kent içindeki konumuna ve durumuna bağlı olarak, kent

için doğal bir kaynak olduğundan söz edilebilir. Bu yönüyle liman, kendi sistemini oluşturarak kentsel sistemlere eklenmekte; kentsel sistemlerle etkileşim halinde dönüşmektedir.

Limanın fiziksel belirleyici bir unsur olmasının yanı sıra yönlendirici bir etken olduğu liman kentinde, limanın coğrafi koşulları da kent üzerinde baskın etkenlerdir. Tarih boyunca pek çok liman kentinin, korunaklı, ulaşım elverişli, besin kaynakları açısından zengin nehir, deniz kenarlarına, doğal limanlara konumlanması; bu koşulların sürekliliğine yönelik önlemler alınması limanın coğrafi koşullarının önemini ortaya koyabilir. Kentlinin, değişen iklim özellikleri, morfolojik yapı vb. durumlar karşısında aldığı önlemler, limanın işlerliğini, ve dolayısıyla kent için sağladığı olanakları, korumaya yöneliktir.

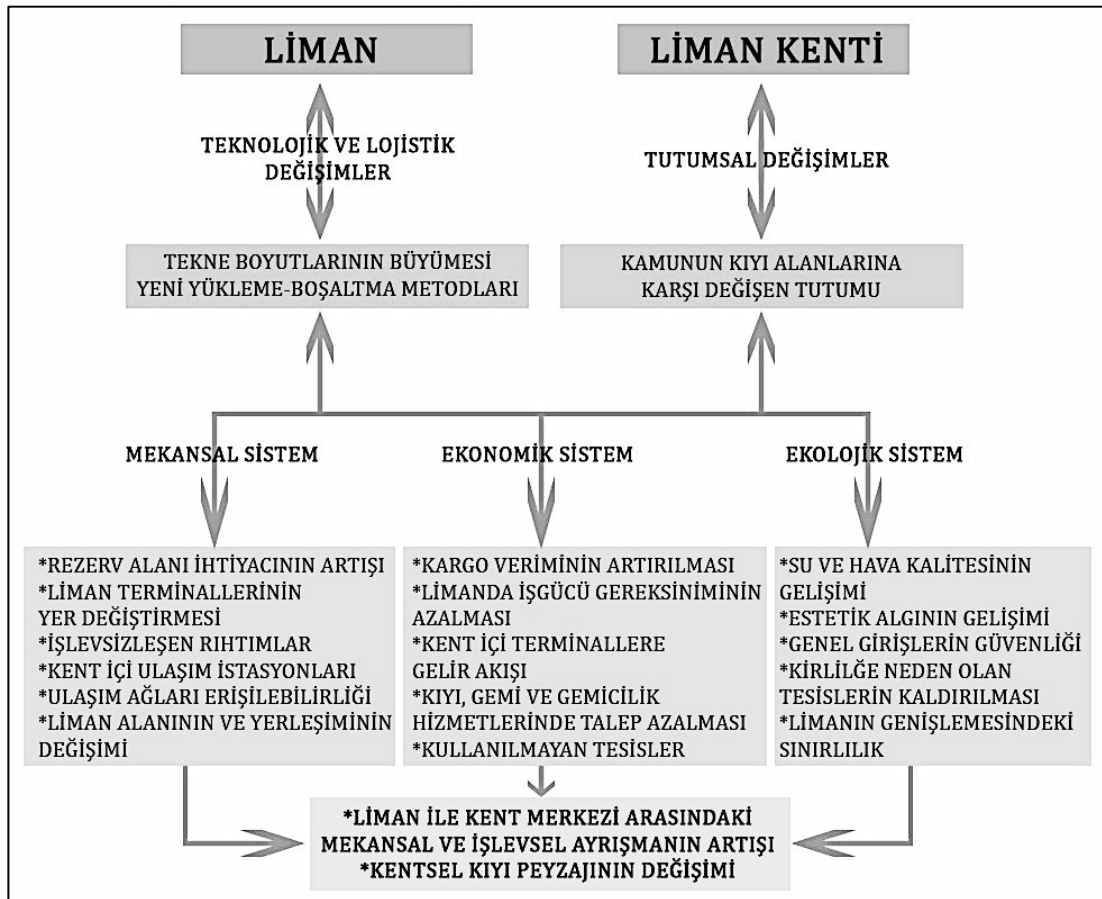


Şekil 3.1 : Selanik (a1-a2) (Url-5) ve İzmir (b1-b2) (Url-6) limanları, 19. yüzyıl.

Erkök, limanın, kıyı kentlerinin önemini ve dinamizmini arttırdığını vurgular (Erkök, 2002). Limanın sağladığı ekonomik, politik, teknolojik, sosyal ve kültürel dinamizmle, kentin dönüşümünün odağını oluşturması olasıdır. Kent limanları ve liman sistemleri, karadan ve denizden gelen ve pek çok boyuttaki çeşitli etkenlerle sürekli dönuşen dinamik olgulardır (Hoyle ve Pinder, 1992). Liman bölgesi, doğal süreçler ve iklimsel değişimler ile ulaşım ve deniz taşımacılığı sistemlerindeki teknolojik gelişmeler etkisinde sürekli bir yapıma ve yıkılma halinde olan kentin, tüm yeniden üretim potansiyelini taşıyan alanlar olarak görülebilir. Liman odaklı gelişen, dönuşen kent, bu bağlamda canlı bir sistem oluşturur. Bu canlı sisteme bağlı

olarak liman kentleri benzer görünümlere sahiptirler (Şekil 3.1); bu benzerlik algısının pek çok liman kentinde ortak bir özellik gibi ele alındığından söz edilebilir. Liman kentleri bütün dünyada aynıdır ama yine de farklıdır (Schubert, 2012).

Liman kentlerini diğer kara ve su kentlerinden ayıran başlıca ortak özellik: Liman olmaları nedeniyle okyanus ötesi ticaret trafiğinden diğerlerine oranla daha hızlı ve derinden etkilenmeleri, dolayısıyla küresel ekonomik gelişmelere daha hassas olup, hızlı reaksiyon vermeleridir; yani içsel sosyal, ekonomik, politik, kültürel yapılarından ziyade, dışarıyla kurdukları ilişki bakımından birbirlerine benzerler ya da ayrışır (Bilgin, 2012). Buna göre, limanın kent içinde ekonomik bir merkez yarattığından, kenti ortasından dış dünya bağladığından söz etmek mümkündür. Bu deniz aşırı ekonomik bağın, kentin dönüşümünü önemli bir kaynak oluşturarak, kendi sistemini geliştirerek desteklediği açıktır.



Şekil 3.2 : Liman-kent arayüzünde gelişim (Vallega, 1993).

Vallega, liman-kent arayüzünde gelişimi (Şekil 3.2), teknolojik ve lojistik değişimler ile tutumsal değişimler ekseninde ele alır (Vallega, 1993). Teknolojik ve politik ilişkiler etkisinde farklılaşan bu bağın gücünü, önemini bugün dahi koruyan deniz

taşımacılığına bağlamak mümkündür. Dünyanın coğrafi özellikleri gereği, dünya ticaretinde etkin ulaşım ortamı denizdir. Deniz taşımacılığı, kitle taşınmasına olanak vermesi, ucuz bir taşıma biçimi oluşu gibi nedenlerle dünya ticaretinde önemli bir yer tutmaktadır. Liman, ticaretin başladığı ve bittiği nokta olarak, bir geçiş mekanı yaratır.

Keyder'e göre, liman kentleri dünya kapitalist ekonomisiyle bağlantıda olan ayrıcalıklı yerlerdir. Buna bağlı olarak, toplumsal dönüşümün gözlenebileceği bir insan laboratuvarıdır. Liman kenti, çağdaş düşünce ve uygulamaların gözle görülür ve elle tutulur hale geldiği, geleneksel düşünce ve davranış yollarıyla çelişkilerin en belirgin olduğu yerdir (Keyder ve diğ., 1994). Buna göre, güçlü ekonomik bağlarla dış dünyaya bağlı liman kentinin, dönüşen fiziksel koşulları, heterojen nüfus yapısı, katmanlaşan mekansal kurgusu ile kent-kentli etkileşiminde kritik bir deneyim alanı oluşturduğu düşünülebilir.

Bruttomesso, liman kentinin yüzyıllardan bugüne kadar rıhtımlarında iç içe geçmiş kentsel aktivitelere tanıklık ettiğinden söz eder. Kentin esas kısmıyla bu işlevsel kısım arasında kurulan ilişkiler sürekli, önemli ve uzun dönemlidir (Erkök, 2002). Farklı kentsel aktivitelere açık, girift kentsel ilişkiler etkisindeki liman kentinin barındırdığı yoğunluk ve çeşitlilik açıktır. Bilgin, liman kentlerine uzak diyarlardan gelen insanların, malların ve hikayelerin kozmopolitliğinden söz eder ve bunların kent tarafından, yabancı kalmaya fırsat bulamadan içerildiğini belirtir. Herkes gittikten, el-ayak çekildikten sonra geride kalan yabancıların bırakıp gittiği adetler, kültürler, hikayeler, başkalarıyla da karışarak kozmopolitlik tortusuna bürünüp özgülleşerek kente yerleşir (Bilgin, 2012).

Limanın bulunduğu kente pek çok ekonomik, politik, sosyal, kültürel olanaklar sağladığı açıktır. Bu olanaklar zaman içinde, pek çok etkene bağlı olarak değişse de, limanın kent için önemini korumayı sürdürdüğünden, kentin her boyutta biçimlenişinde baskın etken olduğundan bahsetmek mümkündür. Denizcilik aktiviteleri odağında, kurduğu ekonomik bağlar ve heterojen nüfus yapısıyla liman kentinde, kent-kentli etkileşimi güçlü biçimde deneyimlenir. Liman kentlerinin, küresel dünyanın ekonomik baskıları altında, kıyı kullanımı ve gerçekleştirilen kentsel aktiviteler açısından birbirlerine benzer bir görünümde olsalar da, kentin ve kentlinin suyla etkileşimi bağlamında yere bağlı farklılıklara, özgün kurgulara ve daima yeni üretimlere açık olmaları beklenebilir.

3.2 Liman Kenti Dönüşüm Süreçleri

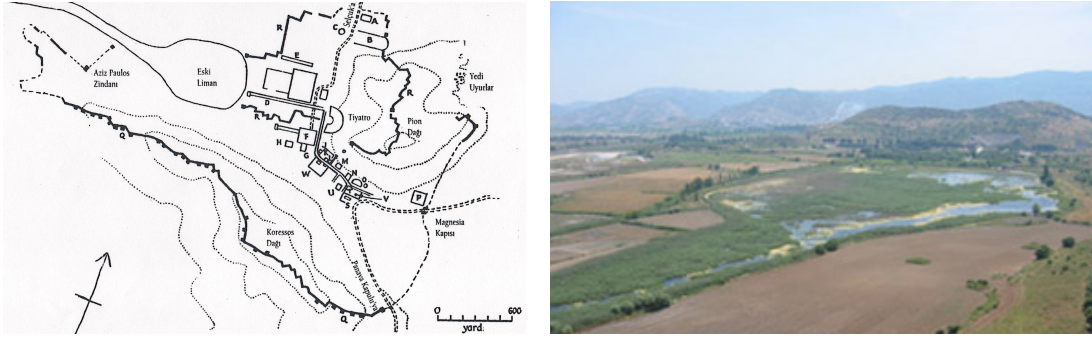
Liman kentinin dinamizminin kaynağı, onun doğasıdır. Liman ve kentin, adeta iç içe geçtiğinden bahsedilebilir. Bu nedenle, liman odağında gelişen kentin, limana bağlı etkenlerle dönüşmesi olağandır. Limana bağlı etkenler, fiziksel koşullar, coğrafi konum, denizcilik teknolojisindeki gelişmeler, politik ve tarihsel olaylar, çevre kentlerin durumu, kent yönetimine ilişkin müdahaleler olarak sıralanabilir. Liman kentinin gelişiminde pek çok değişkenin farklı baskınlıktaki etkilerinden söz etmek mümkündür.

Liman kenti dönüşümünde; bu değişik faktörler arasındaki denge konumdan konuma değişir, fakat bütün liman şehirlerinde büyük ölçüde yerleşimin merkezini ifade eden, tasarım ve konum açısından fiziksel ve sosyo-ekonomik büyümenin kökeninde yatan liman işlevi genel bir ölçüdür (Hoyle ve Pinder, 1992). Bu bağlamda liman kenti, ticaret ve ulaşım işlevlerinin geliştiği merkezdir. Bu nedenle, deniz taşımacılığı ve ulaştırma alanındaki teknolojik, politik ve ekonomik gelişmelerin yansımalarını liman kentinde okumak mümkündür.

Limanın kent içinde, Antik Yunan kentlerinden itibaren önemli bir etken olarak, deniz taşımacılığı ve ticaretin gelişmesinde önemli bir rolü olduğu söylenebilir. Liman, kent devletlerinin merkezi konumundaki Agora ile beraber, ekonomik gelişmenin ve kent sisteminin oluştuğu alanlar olarak görülmektedir. Braudel, M.Ö 146 yılında Romalılar tarafından tahrip edilen Kartaca kentinin biri yuvarlak, diğeri dikdörtgen iki limanı olduğundan söz eder. Kentin ticari, sosyal hayatının ve askeri faaliyetlerinin liman ve çevresinde gerçekleşmesinin yanı sıra, halkın yaşadığı mahalleler de liman çevresinde öbeklenir (Braudel, 1977/2007).

Limanın, tarihsel süreçte işlevini tamamen yitirmesi olasıdır. Bu durum kentin kaderinde belirleyici olabilir. Antik çağın, önemli liman kentlerinden Efes'in, Küçükmenderes nehrinin dolması sonucu kıyıdan içerde kalması ve liman özelliğini tamamen yitirmesiyle (Şekil 3.3) nüfus kaybına uğradığı görülmüştür.

Denizcilik aktivitelerindeki teknolojik gelişmelerle genişleyen ticaret ağları sayesinde, 11. ve 12. yüzyılda, özellikle Akdeniz liman kentlerinin, deniz ticareti ile gelişerek zenginleştiğinden söz edilebilir. Bu kentlerin nüfusunun, değişken ve heterojen yapıya sahip olduğu görülür. Bir ticaret kenti olan Venedik, bu dönemde kentsel anlamda en çarpıcı dönüşümü yaşayan kentlerdendir.



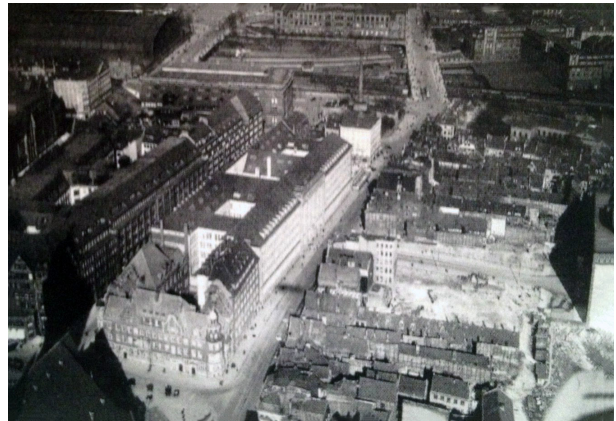
Şekil 3.3 : Efes limanı (Url-7).

Liman kentlerini etkileyen önemli etkenlerden biri de, 19. yüzyılda, demiryollarının ortaya çıkması ve gemilerin işleyişine elverişli bir su yolunun gelişmesiyle, ticari avantajları arttıran bir potansiyel sağlanmasıdır (Hoyle ve Pinder, 1992). Bu noktada kritik olan, etkileşim halindeki pek çok etkenin yarattığı değişimdir. Deniz ticareti rotalarının değişmesinin, gemilerin teknolojik açıdan gelişerek büyümesinin, küresel ölçekteki ekonomik bağların etkisindeki liman kentleri ve çevreleri arasındaki ilişkiyi de dönüştürdüğünden söz edilebilir. Benzer bir yaklaşımla Dökmeci ve Kubat, liman işlevinin 19. yüzyılda geçerliliğini yitirdiğinden ve buna bağlı olarak liman işlevinin ve kentin, coğrafi ve ekonomik olarak birbirinden ayrılmaya başladığından söz eder. Denizcilik teknolojisindeki gelişmeler, sanayinin gelişimi ve modernizasyonu, endüstrileşmiş liman kentlerinde geniş alan ihtiyacı olan limana bağlı endüstrilerin kurulması (demir-çelik ve petrol rafinerileri), büyük ve modern limanlara ihtiyaç duyulması ve limana bağlı işgücünün azalması limanın kentten uzaklaşmasının başlıca nedenleridir (Dökmeci ve Kubat, 1993).

Hamburg, 19. yüzyılda, liman ve çevresi odaklı dönüşüm geçiren liman kentlerindendir (Şekil 3.4). Kentin genişletilmesi, iş, ticaret ve yönetim merkezleri ile kent merkezinin yeniden inşası ve mevcut liman ve çevresinin işlevsel bölümlere ayrılması hedefleriyle başlayan dönüşüm sürecinde kent, arka arkaya sıralan iş, ticaret, yönetim merkezleri ve ofis alanlarının yanı sıra, liman işçilerinin çalışmasına olanak veren depolarla rasyonel bir akış zinciri oluşturmuştur (Bilgin, 2012). Bu bağlamda kentin dönüşürken, parçalara ayrılabilmesi ve yeniden anlamlandırılan bu parçalarla, yeni bir bütün oluşturabileceği görülebilir (Şekil 3.5). Kentin dönüşümü, rasyonel hedefler çerçevesinde, olağan akışa bağlı sağlanmıştır.



Şekil 3.4 : Hamburg kenti haritası, dönüşüm alanları (Bilgin, 2012).



Şekil 3.5 : Hamburg tüccar evleri ve büyük bloklara dönüşümü (Bilgin, 2012).

Meyer'e göre, okyanusun enginliğinin artık korkutucu veya tehdit edici bir şey olarak görülmemesi, denizin kentteki görülebilir temsilcileri ve kentle peyzajın ideal bir iç içe yaşamı olan limanla kıyı için, yeni bir değer biçilir. 19. yüzyılda bir liman kentini ziyaret etmek, her türlü milliyeti, kültürü ve etnik grubu içeriyormuş gibi görünen bir mikrokosmosla tanışmak anlamına gelir; bir liman kentini ziyaret etmek dünyayla bir tanışmadır (Meyer, 1999). Bu dönemde Londra, Marsilya, Liverpool

gibi liman kentlerine, popüler turistik geziler düzenlenmiş (Şekil 3.6), bu kentler insan müzeleri olarak görülmüştür.

Tarihsel sürece bakıldığında, liman ve liman kenti dönüşümünü kronolojik bir sıra ve birbiri üzerine eklenen adımlarla açıklamak oldukça güçtür. Liman işlevlerinin değişimi doğrultusunda kentte, birbirini etkileyen pek çok faktörün bir araya gelmesi ve bir denge oluşturmasıyla, 15. ve 18. yüzyıllar arası gerçekleşen okyanus ötesi keşiflerle başlayarak yüzyıllara yayılan, limanın dinamizm, yoğunluk ve çeşitliliğine paralel bir dönüşüm gerçekleştiği düşünülebilir. Bu dönemdeki dönüşüme paralel olarak, Akdeniz ticaretinin önemli iki gücü, Ceneviz ve Venedik liman kentleri kilit konumlarını Atlantik ve kuzey liman kentlerine bırakarak, bölgesel-transit kentlere dönüşmüşlerdir.



Şekil 3.6 : Liverpool tur broşürü (Meyer, 1999).

Amsterdam'ın, ticaret rotalarına bağlı sağladığı olanaklarla birlikte, 16. yüzyıldan başlayarak, kentsel dönüşüm sürecini de başlatarak, bugüne kadar eşine az rastlanır

bir kentsel planlama pratiğine sahne olduğundan söz edilebilir (Şekil 3.7). Gehrl, bu dönüşüm hareketlerinin başlangıcını, Hollanda'nın Doğu Hindistan'ı (Endonezya) keşfi, sömürgecilik faaliyetleri ve iyi bir kanallar ve nehirler sistemiyle Manş Denizi'nden Avrupa'nın hinterlandıyla ilişkilenen ticari aktivitelerine bağlar (Fehl, 2012) Bu bağlamda, limana bağlı dönüşen kentte etkenlerin, çeşitliliği ve etkileşim halinde ortaya çıkan denge hali önemlidir. Amsterdam'ın, 16. yüzyılda genişletilen kanal sistemiyle başlattığı dönüşüm süreci, yüzyıllar boyu, ihtiyaçlar ve süreklilikler doğrultusunda sürdürülmüştür. Eski ve yeni kent arasında denge, yeni kamusal çekim alanları, canlı ve kapasiteli boşluklar olarak meydanlar ve parklarla sağlanmıştır (Bilgin, 2012). Kenti dönüştüren projelerin, bütüne eklenen parçalar (Şekil 3.8) olarak ele alındığından ve öncü bir role sahip olduğundan bahsedilebilir.



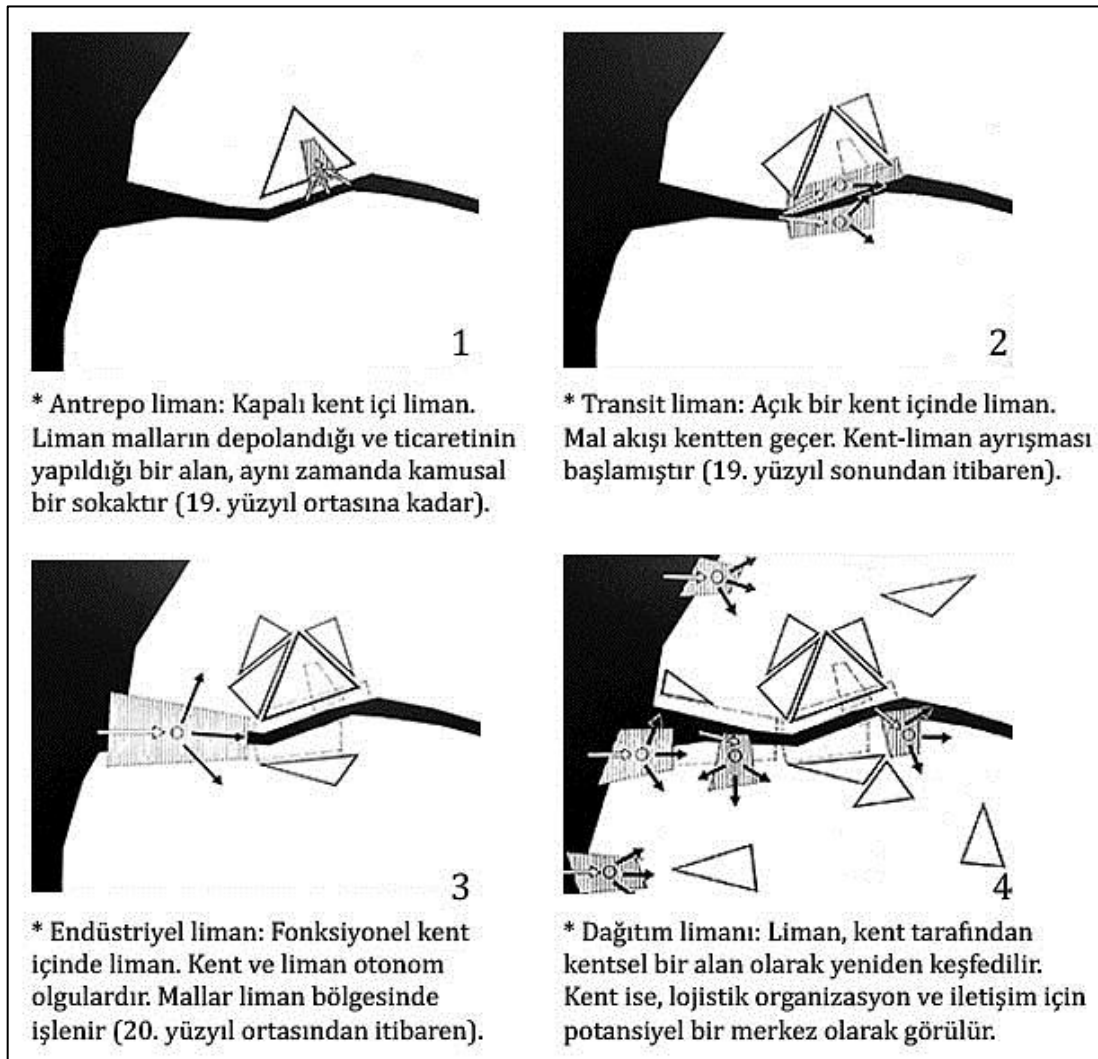
Şekil 3.7 : Amsterdam 17. yüzyıl-20 yüzyıl arası kent gelişimi (Bilgin, 2012).



Şekil 3.8 : Amsterdam'dan görünüm, 2009 (Bilgin, 2012).

Meyer, 19. ve 20. yüzyıllar olarak değerlendirdiği modern dönemin, bu dönemin süreksizliğine rağmen, Kondratieff'in 5 safhalı “uzun-dalga teorisi” kapsamında

incelenebileceğini belirtir. Buna göre (Şekil 3.9), 19. yüzyılın ortasına kadar denk gelen dönem, ilk aşama, Enerji Devrimidir. Bu dönemde liman kapalı bir kentin içinde, antrepolardan oluşur. Altyapı Çağı adlı ikinci aşamada, artık kentin içinde değil yanında yer alır. Bu dönemde liman transit işlev görür. Üçüncü aşama 20. yüzyıldan itibaren başlayan Mobilliğin Artışıdır. Bu aşamada transit limanlar endüstriyel komplekslere dönüşmüştür. Dördüncü ve beşinci aşamalar, Uluslararası Globalleşme ve Endüstri ve İç içe Geçen Ağlardır. Bu dönemde kompleks limanlar ana limanlara dönüşür, bu limanlar kendi dağıtım ağlarını oluşturur (Meyer, 1999).



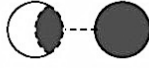
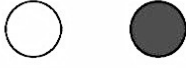
Şekil 3.9 : Liman kenti biçimlenişi (Meyer, 1999).

Küresel ölçekteki ekonomik bağlarla dış dünyaya bağlı liman kentinde, elbette, limanda gerçekleşen tüm bu dönüşümün yansımalarını görmek mümkündür. Hoyle ve Pinder, tarih boyunca liman işlevleri ile kent dönüşümünün iç içe geçtiğinden, birbirinden ayrılmayan bir bütün oluşturduklarından söz eder (Çizelge 3.1). Ancak, 20. yüzyılın son on yıllarında birbirlerinden ayrıldıkları görülür. Gelişen denizcilik

teknolojisinin kentsel merkezlerle birleşen, geleneksel ölçeklerle oldukça uyumsuz, yeni bir liman gelişim ölçeği gerektirmesiyle kentler, denizden ve denizcilik aktivitelerinden kopar. Liman işlevi başlangıçta neden olduğu kentsel formlardan modern dönemde ayrılır (Hoyle ve Pinder, 1992).

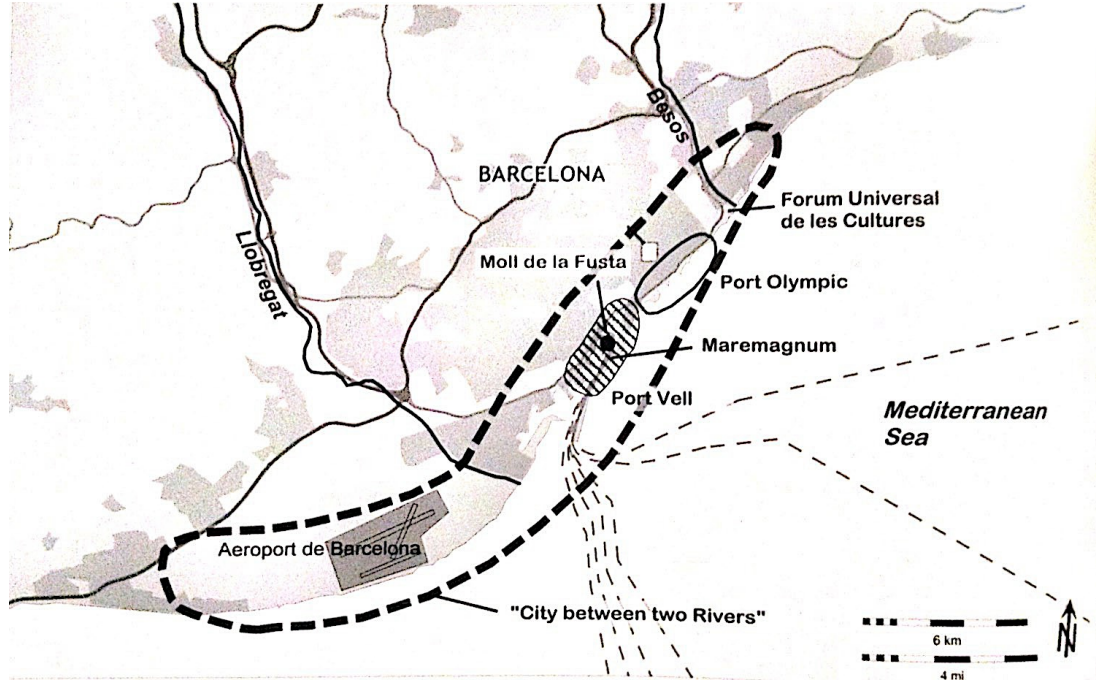
Kent ve limanın işlev ve form olarak birbirinde ayrıldığı 20. yüzyıl ortalarına dek, deniz taşımacılığı teknolojisi gelişiminin, ticaret rotalarındaki öngörülemez yön değişikliğinin, farklılaşan küresel pazar koşullarının, liman kentleri için belirleyici rolü açıktır. Dönüşüm kavramı, 2. Dünya Savaşı sonrası yeniden yapılanma sürecini takip eden yıllarda Batı Avrupa’da ortaya çıkmıştır. Kentsel kıyı cephesinin yeniden canlandırılması olgusu ise, 1970’lerde Kuzey Amerika’ da değerlendirilmiş ve 1980’lerde Avrupa liman kentlerinde uygulanmaya başlanmıştır. Bu tarihten beri, kentsel yeniden canlandırma sorunu dikkate değer bir şekilde önemli hale gelmiş, ulusal ve yerel otoriteler tarafından kabul görmüştür (Hoyle ve Pinder, 1992).

Çizelge 3.1 : Liman-kent arayüzü dönüşümü, Hoyle ve Pinder 1988 (Vallega, 1993).

AŞAMA	KENT ○	LİMAN ●	DÖNEM	ÖZELLİKLER
İLK KENT-LİMAN			Antik Çağdan 19. Yüzyıla	Kent ve liman arasında yakın mekansal ve işlevsel bağlar bulunur.
GENİŞLEYEN KENT-LİMAN			19. Yüzyıldan Erken 20. Yüzyıla	Hızlı ticari ve endüstriyel büyüme, kenti, sınırlarına doğru genişlemeye zorlar.
MODERN ENDÜSTRİ KENTİ-LİMANI			Erken 20. Yüzyıldan 20. Yüzyıl Ortasına	Endüstriyel büyüme ve konteynerlerin ortaya çıkışıyla liman alanı büyüyerek ayrışır.
KIYIDAN GERİ ÇEKİLME			1960-1980 Yılları	Denizcilik teknolojisindeki gelişmeler endüstriyel denizcilik alanlarının ayrışmasına ve büyümesine neden olur.
KIYININ YENİDEN GELİŞTİRİLMESİ			1970-1990 Yılları	Büyük boyutlu modern liman, geniş karasal mekan ve su mekanını tüketir: orjinal çekirdeğin kentsel yenilenmesi.

Avrupa’nın pek çok liman kentinde, bu bağlamda ele alınan, geniş kapsamlı pek çok proje uygulanmıştır. Bu doğrultuda Londra, Barselona, Hamburg, Amsterdam, Rotterdam, Lizbon, Antwerp’in yanı sıra, Boston, New York, Chicago, Hong Kong,

Tokyo gibi dünyanın önemli liman kentlerinin, günümüzde süregelen bir dönüşüm içinde oldukları söylenebilir. Uygulanan projelerin, uygulandığı kentin tarihsel, sosyal ve ekonomik bağlamında ele alınarak turizm alanı, kültürel yapı, eğlence merkezi gibi farklı konseptlerle gerçekleştirildiğinden söz edilebilir.



Şekil 3.10 : Barselona kenti haritası, dönüşüm alanları (Bilgin, 2012).

Barselona, dönüşüm sürecindeki ilginç liman kentlerinden biridir. Tarihsel süreçte, coğrafi konumu, ekonomik, sosyal ve politik durumu gibi nedenlerle, en parlak döneminde bile, bir liman kenti olarak tanımlamayan Barselona'dan, kozmopolit bir kent olarak bahsetmek mümkündür. Barselona'da süregelen dönüşüm, bir kent vizyonu (Şekil 3.10) ortaya koyar (Bilgin, 2012). Dönüşüm turizm odaklı bir konseptte ilerlerken, katı bir ortogonal planlamanın geniş ölçekte uygulandığı kentte, birbirinin aksi yaklaşımların kurduğu özgün sentezin güçlü etkisinden (Şekil 3.11) söz edilebilir. Dönüşümün odağındaki bir başka konsept, Barselona'yı denize açmaktır. Öte yandan, kentin 1992'de gerçekleştirdiği Olimpiyat Oyunları'nı da bir fırsat olarak değerlendirdiği düşünmek mümkündür. Bu bağlamda, liman bölgesinde yaya kullanımının desteklenmesi, denizin farklı konseptlerle kentliyle buluşturulması, 19. yüzyılda limana bağlı gelişen endüstri bölgesi taşınarak, buranın bir inovasyon bölgesine dönüştürülmesi gibi projeler yürütülmektedir (Schubert, 2012). Bu projeler çerçevesinde dönüşümün zamansal, mekansal ve sosyal açıdan katmanlara ayrılan bir süreç olarak yürütülmesi kritik görülebilir. Farklı

yaklaşımların üst üste geldiği kent parçaları dayanak noktalarında birbirine bağlanarak sentezlenmektedir.



Şekil 3.11 : Barselona'dan görünüm, 2004 (Bilgin, 2012).

Liman kenti dönüşümü, yukarıda sözü edildiği gibi, tarihsel süreç içinde süregelen bir olgudur. Kentlerin bu süregelen dönüşümler doğrultusunda, kendi önlemlerini alarak önemlerini korudukları görülebilir. Günümüzde, limanın yeniden canlandırılarak kente kazandırılması olarak süren bu dönüşümün, rasyonel hedefleri olan aşamalı bir süreç olarak ele alınması, etkileşim içindeki pek çok etkeni ve aktörü kapsaması önem taşımaktadır. Bir başka dikkat çekici unsur, dönüşüm halindeki liman kentinin, limanı tamamen dışlayarak ulaşılmaz kılmaması ve tekil işlevlere dayalı mekansal kurguların yaratılmaması olarak düşünülebilir.

3.3 Bir Liman Kenti: İstanbul

İstanbul'un, su ile bütünleşik bir kent olarak tanımlandığını ve coğrafi konumunun özgünlüğü ile akılda kaldığını söylemek mümkündür. Dünyada iki kıtayı birleştiren noktada ve bir su engeli üzerinde kurulmuş tek kent İstanbul'dur. İstanbul'un önemi sadece kendi sınırları içinde değil, ülke genelinde etkili bir dünya kenti oluşundan kaynaklanmaktadır (Cansever, 1976). Bu açıdan İstanbul'u, boğazı ve tepeleri ile kent-kentli-su/kıyı/liman ilişkilerinin kavramsal olarak tartışılabileceği canlı bir örnek olarak ele almak olanaklıdır.

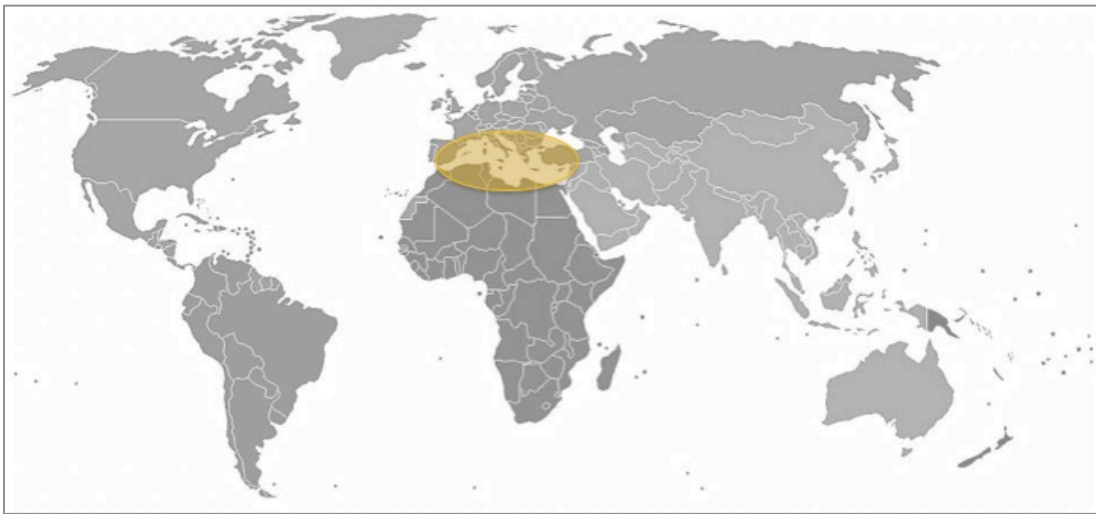
3.3.1 Bir liman kenti olarak İstanbul'un konumu

Su ile özdeşleşen doğal yapısı ile beraber, sahip olduğu tarihsel değerler sayesinde İstanbul, doğu-batı ekseninde su medeniyetinin merkezi konumundadır. Denizin oluşturduğu ve yaşam verdiği bir kent olan İstanbul (Kuban, 2000), kent-su ilişkisi bağlamında, kentin biçimlenişi bakımından özgün dinamiklere sahiptir. İstanbul'un

su ile kurduğu ilişkinin, özgün coğrafi konumu, tarihsel önemi ve baskın kent olma durumu çerçevesinde bakıldığında, basit kronolojik olaylar ve neden-sonuç ilişkileri ile açıklanmasının oldukça güç olduğu görülebilir. Bu etkenler doğrultusunda, kentin su, kıyı ve nihayet liman ile ilişkisi, etkileşim halinde bir dönüşümü ifade eder. Dünyadaki liman kentleri ile birlikte değerlendirildiğinde, İstanbul da öncelikle limanı ile var olmuş, zaman ve gelişmeler doğrultusunda, liman bölgesi, kent kullanımı bakımından değerini yitirmiştir.

Erkal (2009b), ister Fernand Braudel'in ifadesiyle anıtsal parazit, ister mide-kent biçiminde tanımlansın, Osmanlı başkenti İstanbul'un, imparatorluğun ekonomik odağı ve tüketim merkezi olarak en önemli iç ithalat noktası olduğunu belirtir. Ekonomik kontrolün Osmanlı İmparatorluğu'nda kapsamı –ki, bu 19 yüzyıl öncesi dönemde Doğu Akdeniz demektir- bütün yanılsamalarıyla başkentte yapılır. İstanbul bir bakıma ticari akışların bir minyatürüdür.

Doğu Akdeniz'de bir liman kenti olarak İstanbul, Akdeniz uygarlığının (Şekil 3.12) bir parçası olarak ele alınabilir. Bu bağlamda, Akdeniz uygarlığının tarihsel ve coğrafi koşullarla şekillenen yapısı, kentsel yapının önemi ve gelişimi kritik görülebilir. Braudel, Akdeniz'den birbiri üzerine yığılmış birçok uygarlık olarak bahseder. Akdeniz uygarlığında “kentli”nin önemini vurgular. Akdenizli, evleri üst üste yığılmış sıkışık kasaba ve kentlerde oturur. Yalnızca ekim işleri için gerekli zamanı oralarda (kırsalda) geçirir, ihtiyaç yüzünden köylüdür, ama zoraki bir köylülüktür bu; Akdenizli bir kentli gibi yaşar (Braudel, 1977/2007).



Şekil 3.12 : Akdeniz uygarlığı.

Bilgin, üç imparatorluğa başkentlik yapmış, zengin bir emperyal geçmişi olan İstanbul'un paramparça liman tesislerini, Avrupa'daki benzerleri ile karşılaştırıldığında bir kasaba otogarına benzetirken; bu karşılaştırmaya girilirken kentin tarihsel ve coğrafi bağlamını hesaba katmak gerekliliğini ve İstanbul'un bir okyanusa değil, bir iç denize bile değil, irice bir göl niteliğindeki Marmara'ya açılmakla (Şekil 3.13) farklılaştığını vurgular (Bilgin, 2012). Buna göre, bir liman kenti olarak İstanbul'un liman(lar)ı tartışılır ve dünya kentleri ile birlikte değerlendirilirken, bu özgün coğrafi durumun, tarihsel bağlamının göz önünde bulundurulması önem taşır.



Şekil 3.13 : İstanbul'un Akdeniz uygarlığı içinde konumu.

İstanbul tarihsel süreçte her dönem önemli bir liman kenti karşımıza çıkar. Karadeniz ve Akdeniz'in kesişiminde, Boğaz'ın üzerindeki konumunun yanı sıra, önemli kara yolları üzerindedir. Braudel, Osmanlıların karayolu güzergahları üzerinde kurduğu denetimi, imparatorluğun Avrupa dünya ekonomisine eklemlenmeye 19. yüzyıl başına kadar direnebilmesi konusunda önemli bir faktör olarak görür (Braudel, 1977/2007). Bu noktada, İstanbul'un, Uzak Doğu'dan Batı dünyasına uzanan İpek Yolu üzerindeki deniz ve karayolu hakimiyeti bakımından önemli konumu vurgulanmalıdır. Deniz taşımacılığının, başkentin uzak mesafelerden gelen ağır madde tedariki açısından hayati olmasına rağmen; karayolu seyri, askeri strateji ve kıymetli eşya ticaretinde üstün durumdaydı. Kayda değer büyüklüğe sahip iç şehirler, başkente ulaşan yol üzerindeki karayolu taşımacılığı ağı güzergahlarındaki önemli kırılma noktalarında (Bursa, Edirne gibi) yer almışlardır (Faroqhi, 2006). Kent,

hinterlandı ile birlikte, tarih boyu deniz ve kara ticareti için kritik bir konumda bulunmuştur. Diğer yandan, bu güzergah üzerinde yapılan ticaretin, Doğu ve Batı kültürlerin tanışması ve alışverişinde de etkin olduğundan söz edilebilir.

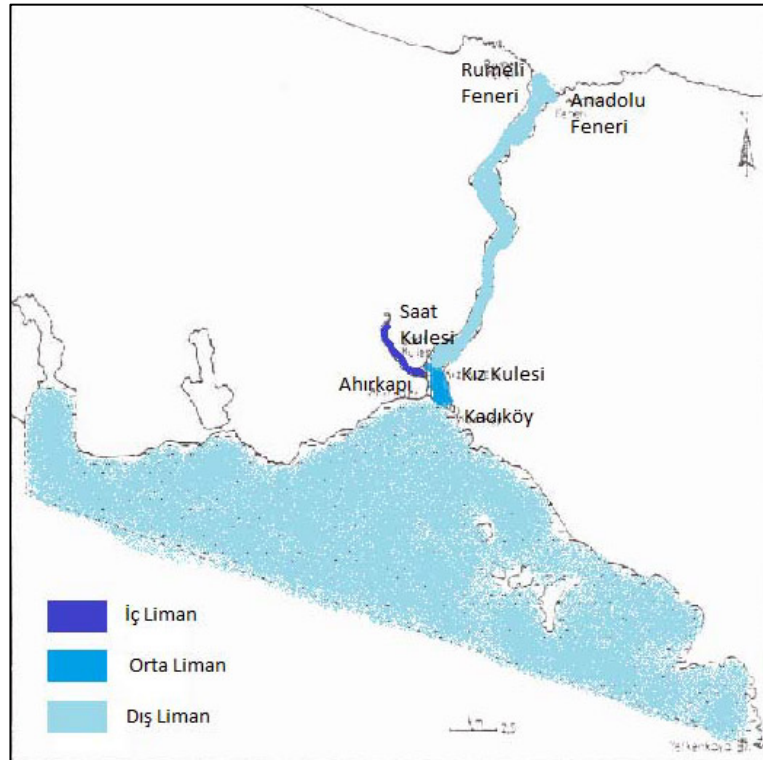
Osmanlı İmparatorluğu 16. yüzyılın ortalarında henüz Avrupa ekonomik sisteminin dışındaydı (Faroqhi, 1997). Buna göre, bu yüzyılda kentteki ticari faaliyetin kentin ihtiyaçlarını sağlamak üzere imparatorluk toprakları içinde gerçekleştiği söylenebilir. Tabak (2010), Akdeniz'in politik ve ekonomik gerilemesini anlattığı "Solun Akdeniz" kitabında, 16. yüzyılın ikinci yarısında, baharat ticaretindeki canlamanın, Akdeniz'de sürdürülen ticari faaliyeti de olumlu etkilediğini belirtir. 16. yüzyılın sonunda varolan kendi içinde bir Osmanlı dünya ekonomisi, 19. yüzyılın hemen başında geçerliliğini yitirmiştir (Faroqhi, 2007) Yine de, 17. yüzyıldan itibaren, literatürde tarihi, ekonomik, coğrafi ve iklimsel nedenlere bağlanan ekonomik ve politik bir gerileme yaşayan Akdeniz'in bir parçası olan İstanbul'un, buna rağmen, en yoğun dönemini 19. yüzyılda Osmanlı'nın Avrupa ekonomisine kesin olarak eklenildiği dönemde yaşadığını söylemek mümkündür. Osmanlı İmparatorluğu'nun bu uzun yüzyılda, ekonomik etkinlik üzerindeki tekelleri ve kısıtlamaları kaldırma politikasının etkisi imparatorluk genelinde önemli liman kentlerine yansımıştır (Keyder, 1994). Öte yandan, imparatorluğun İstanbul dışındaki büyük -hatta zaman zaman onunla yarışacak kadar- liman kentleri İzmir, Trabzon, Selanik ve Beyrut'un, bugün Doğu Akdeniz'in, kendi hinterlandları ile birlikte önemli liman kentleri olduğu söylenebilir.

3.3.2 İstanbul liman(lar)ı

Coğrafi ve teknik açıdan bakıldığında, bugün, Türkiye'de bulunan liman tesislerinin nerdeyse yarısının Marmara Denizi'nde konumlandığı görülür. Bununla birlikte, Marmara Denizi kıyı yapılaşmasının en yoğun olduğu bölgedir. Türkiye'nin nüfus yoğunluğu açısından en büyük kenti olan İstanbul'da 3 ticari liman, 7 yat limanı, 40 balıkçı barınağı, 51 adet tersane (48 tanesi Tuzla'da olmak üzere), 2 yolcu terminali, 4 ro-ro iskelesi ile çok sayıda şehir hatları vapur iskeleleri bulunur. İstanbul'daki limanların kapasitesi, Türkiye'deki toplam liman kapasitesinin yaklaşık yarısına denk gelir. Kentin üç önemli limanı, Haydarpaşa, Salıpazarı (Galata) ve Ambarlı Liman tesisleri olarak sıralanabilir (Demirci, 2011). Ancak, İstanbul'un parçalar halinde, kentin farklı noktalarında bulunan dağınık liman tesislerinin durumu günümüze özgü

bir durum değildir. İstanbul limanlarının, tarihsel süreç boyunca, kentin coğrafi konumu ve doğal bir liman kıyısına kurulmuş olması gibi nedenlerle dağınık ve parçalı olduğunu söylemek mümkündür.

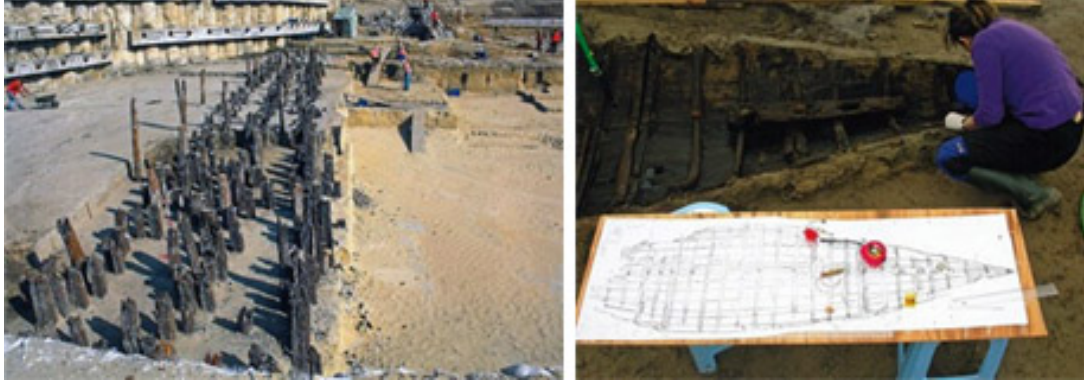
İstanbul limanları doğal yapısı nedeniyle kendi içinde iç liman, orta liman ve dış liman olmak üzere üç kısma ayrılır (Şekil 3.14). Galata Köprüsünden Kağıthane'ye kadar olan kısım iç liman olarak adlandırılır. Orta liman, batıda Galata Köprüsü'nden başlayıp kuzeyde Dolmabahçe Saat Kulesi, doğuda Kız Kulesi güneyde Ahırkapı Feneri-Kadıköy İnci Burnu arasında kalan bölümdür. Dış liman ise, kuzeyde Dolmabahçe Saat Kulesi ile Kız Kulesi arasındaki çizgiden başlayıp Anadolu ve Rumeli fenerleri arasında kalan kısım ile güneyde adaları da içine alan kısımdır (Demirci, 2011). Bunun yanı sıra, İstanbul limanlarının özellikle, yabancı ticaret gemilerinin transit ve ikmal merkezleri olarak önem taşıdığı söylenebilir.



Şekil 3.14 : İç, Orta, ve Dış liman (Doğaner, 1991, akt. Demirci, 2011).

Yakın dönemde gerçekleştirilen Marmaray kazılarıyla, İstanbul'un bilinen tarihinden çok daha eski bir kent olduğunun ortaya çıkmıştır. Neolitik döneme ait yerleşim bulguları ve arkeologların yorumlarına göre ilk İstanbulluların, bugünkü Yenikapı civarında, boğazlar henüz açılmadan, Marmara Denizi henüz bir gölken, bu göle akan bir nehir etrafından yaşayan, avcılık, toplayıcılık yapan ve tarımla uğraşan bir topluluk olduğundan bahsedilebilir. Yine aynı kazıda, Bizans'ın önemli ticaret

limanlarından biri olarak kaynaklarda adı geçen Theodosius Limanı'nın izlerine dair ilk bulgular ve çok sayıda Bizans dönemi ait tekne ve tekne kalıntısına (Şekil 3.15) rastlanmıştır (Url-8).



Şekil 3.15 : Yenikapı kazısı fotoğrafları (Url-8).

a. Antik Çağ ve İlk Çağda İstanbul Liman(lar)ı

Bu çalışmalardan önce bilinen İstanbul tarihine göre Müller-Wiener'in anlatımıyla, kentin M.Ö. 7. yüzyıldaki Yunan kolonizasyonu döneminden başlayarak, Avrupa'dan Asya'ya giden karayolu ve Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan su yolunun kesişiminde bulunmasının kente sağladığı olanaklar açıktır. Kentin coğrafi konumu, deniz ulaşımında çağlar boyu meydana gelişen değişikliklere rağmen, liman etkinliği açısından önemini korumuş, Haliç, Boğaz ve Marmara Denizi kentin genel görünümünde ve sakinlerinin gündelik hayatında, limanla ve limanla bağlantılı ekonomik hayat ve mesleklerle doğrudan ilişkileri olmayanlar için bile büyük önem taşımıştır (Müller-Wiener, 1998).

İlkçağdan başlayarak İstanbul'un bir liman ve ticaret kenti olduğunu söylemek mümkündür. Mantran'a göre, Haliç uzun süre Akdeniz ile Karadeniz arasındaki tek güvenli liman olarak kalmıştır. Antik çağdan başlayarak sularının derin olması ve karaya ulaşımın kolaylığı sayesinde deniz ticareti gelişmiş ve kentin başlıca etkinliklerinden biri olmuştur. Ancak kent, her ne kadar ticaret sayesinde ayakta durduysa da, Doğu Akdeniz'in başlıca ekonomik merkezlerinden biri değildi; çünkü mallar, bu kentten sadece transit geçiriliyordu (Mantran, 2001). Bu dönemki adıyla Bizantion limanının, ilkçağ limanlarının genel özelliklerini taşıdığı, donanma barınakları ve dağıntık gemi inşa alanları ile kulübelerden oluştuğu söylenebilir. Liman, 6. yüzyıldan itibaren Akdeniz ile Karadeniz arasındaki bağlantıya egemen

durumdadır (Müller-Wiener, 1998). Tüm ticaret kentlerinde olduğu gibi kent, savunma amaçlı olarak surlarla çevrili ve kent-kentli-su etkileşimi sınırlıdır.

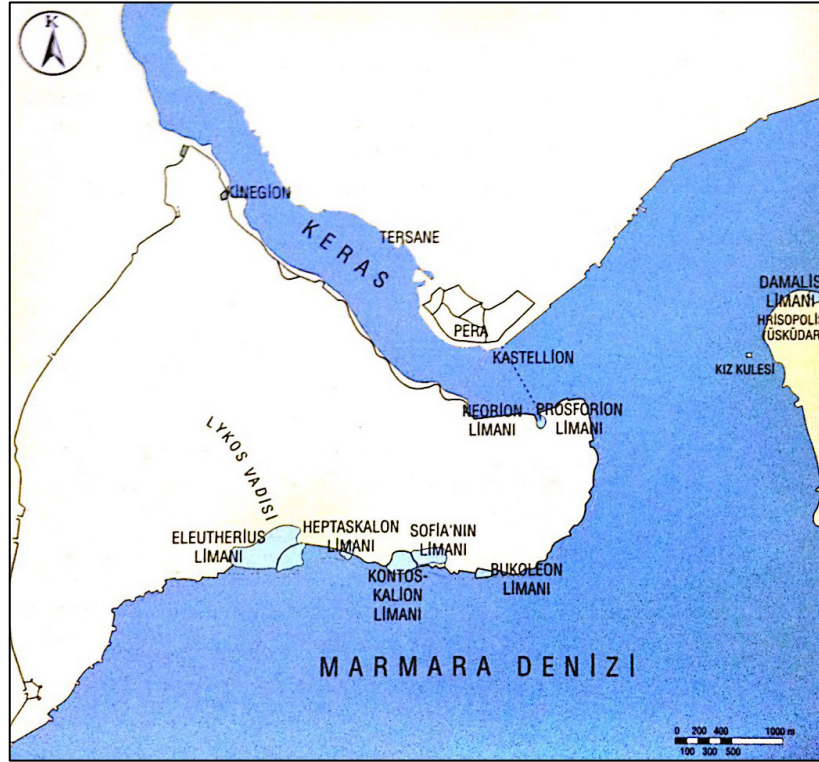
b. Bizans İmparatorluğu Döneminde İstanbul Liman(lar)ı

4. yüzyılda, Akdeniz dünyasının en önemli kentleriyle boy ölçüşebilecek kadar büyük bir kent haline gelen İstanbul'un limanlarının (Mantran, 2001), Erken Bizans Dönemi boyunca, kentin güney ve kuzeyi ile Haliç'in iki yakasına ve Marmara kıyılarına dağılmış donanma tesisleri ile iskelelerden oluştuğunu (Şekil 3.16) söylemek mümkündür. Bu dönemden başlayarak 19. yüzyıla kadar Haliç'in kentin asıl limanı olarak kaldığından söz edilebilir. Bizans'ın bilinen en eski limanı, Kapalı Liman da denilen, kentin tahıl deposunu barındıran ve tahıl ticaretinin yürütüldüğü Prosforion Limanıdır. Neorion Limanı ise, bu limanın hemen batısında kurulan ve tersane işlevlerini gören ikinci bir limandır. Kentin büyümesi, nüfusunun artması ve mevcut limanların ticari aktiviteler için yetersiz kalması, kentin güneyinde kurulan iki yeni liman giderilmeye çalışılmıştır: Kontoskalion ve Theodosius limanları. Bu iki liman tersane ve ticaret işlevlerinin bir arada yürütüldüğü limanlardır. Bu dönemde Haliç'in kuzey limanı bugün Kasımpaşa civarına denk gelen ve Osmanlı'nın büyük tersanesini de kapsayan Pegai limanıdır (Müller-Wiener, 1998). Bunlarla birlikte, Boğaz'ın coğrafi ve iklimsel koşulları gereği, kent ile sürekli bağlantılı ya da değil pek çok iskele, demirleme yeri de bulunmaktadır.

Mantran, İstanbul'daki yerleşimi bölümler halinde ele alır. Bizans döneminde başlayarak Osmanlı'da da sürdüğünü belirttiği bu bölümler, denizle birbirinden ayrılan ve kenar mahallelerle devam eden üç büyük bölüme ayrılır: Güneyinde Haliç'in yer aldığı, surların içinde kalan asıl İstanbul; kuzey kıyısında Pera-Beyoğlu mahallesinin yayıldığı, Cenevizlilerin sonra Avrupalıların kenti Galata; son olarak İstanbul Boğazı'nın ve Marmara Denizi'nin Asya yakasında yer alan ve giderek Anadolu'ya doğru yayılan kenar mahallelerini oluşturan Üsküdar ile Kadıköy (Mantran, 2001). Bu bölümlenme, kentin henüz o dönemde surlarının ötesine taşıtığını, nüfusunun arttığını, bir odak olarak görüldüğünü ve kozmopolit bir yapıya sahip olabileceğini düşündürür.

Kentin Haliç'in ötesine yayılmasıyla birlikte, o dönemki adıyla Konstantinopolis'in, coğrafyası da değişmiştir. Kuzey kıyısında Sycae-Galata kasabası kente bağlanmış, yeni mahalleler ve sokaklarla, anıtlarla donanan Konstantinopolis çok değişik

kökenli bir halka (çoğu kavimler göçüyle gelen halklardan) ve tarihin temel özelliğinden kaynaklanan kozmopolit bir görünüme sahiptir (Mantran, 2001).



Şekil 3.16 : Bizans dönemi İstanbul limanları (Tutel, 1994).

5. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde, Bizans İmparatorluğu'nun başkenti, patrikliğin merkezi olan İstanbul, politik, sosyal ve dini bir merkez olmasının yanı sıra, ekonomik açıdan da güçlenerek, Doğu ile Batı arasında bir konaklama noktası olmaktan çıkıp deniz ticaretinin başlıca ara istasyonlarından biri haline gelmiştir. 10. yüzyılda, kent nüfusunun bir milyona yaklaştığı tahmin edilirken; politik yükselişin beraberinde ekonomik odak ve uluslararası bir pazar yarattığı düşünülebilir. Bu ekonomik bağlar, büyük bir donanma oluşturulması ve liman tesislerinin geliştirilmesi gerekliliği yaratmıştır. Bu dönemde, kent-kentli-su etkileşimine bakıldığında liman, sosyal bir etkileşim alanı ve gündelik hayatın sürdürüldüğü bir merkez olarak ele alınabilir.

Kent Latin işgali süresince, her şeyiyle önemli bir ticari metropol olarak varlığını sürdürmüş ve Venedik donanma birimlerine çeşitli olanaklar sağlamıştır (Müller-Wiener, 1998). Kentte liman aktivitelerinin, özellikle 13. yüzyıldan itibaren, Cenevizlilerin kontrolündeki Pera/Galata bölgesine kaydığından söz edilebilir. Bu bölgede özellikle kıyıdaki derinliğin, teknelerin yanaşmasına olanak verecek nitelikte olması bir avantaj olarak görülmüştür. Aynı zamanda, bugün Sarayburnu'na denk

yakınındaki Kontoskalion limanı (bugün Kumkapı) terkedildiğinden, ticaret etkinlikleri Haliç girişine ve İtalyan limanlarına kayması olağandır (Mantran, 2001). Müller-Wiener, 15. yüzyılın başında, gezginlerin ağzından, Galata'yı kentin liman ve ticaret semti olarak aktarır. Pera/Galata kozmopolit bir nüfus barındıran, transit bir liman bölgesidir (Müller-Wiener, 1998).

c. Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Liman(lar)ı

İstanbul'un Osmanlılar tarafından fethinin, kentsel açıdan büyük ve direkt değişimlere neden olmasa da, politik, ekonomik, sosyal değişimin kentli ve gündelik hayatı üzerinde köklü değişimlere yol açtığından söz edilebilir. Şekil 3.18 fetihten hemen sonra kentin genel görünümü hakkında bilgi vermektedir. Kentteki değişimin doğal olarak limana ve liman etkinliklerine yansıdığından söz edilebilir.



Şekil 3.18 : Fetihden hemen sonra İstanbul, 1480 (Müller-Wiener, 1998).

Haliç, 19. yüzyıla dek, Osmanlı İmparatorluğu'nun kapatılabilen, güvenli, askeri ve kent içi ulaşım amaçlı da kullanılan geniş bir ticaret limanı olarak varlığını sürdürmüştür. Haliç kıyıları, aynı zamanda, limana bağlı mesleklerin yürütüldüğü ahşap atölyeleri, ulaşım ve mal indirmek için kullanılan basit ahşap iskeleleri ve sade ahşap evleri de barındırmıştır. 15. yüzyılda Kontoskalion Limanı genişletilerek Kadirga Limanı olarak anılmaya ve tersane ve donanma tesisleri için kullanılmaya başlanmıştır. Bu dönemden hemen sonra, 16. yüzyılda Galata'nın hemen batısındaki koyda, inşası başlayan büyük tersanenin (Tersane-i Amire) tamamlanmasıyla

Osmanlı'da tüm tersane ve donanma tesislerinin, bugün Kasımpaşa'ya denk gelen bu bölgede toplanmıştır (Müller-Wiener, 1998).

Mantran, bu dönemde Galata'nın dört mahalleden oluştuğundan ve Cenevizlilerin Frank kenti olarak kaldığından, pek çok Avrupalının burada yaşadığından söz eder. Ancak Türklerin bu semte yerleşmeleri yasaklanmıştır. Bizanslıların zamanında gelişmiş ticari etkinlik merkezleri yavaş yavaş yeniden canlanmış, Haliç boyunca sıralanan ve Tahtakale adıyla bilinen liman kuşağı etkinlik kazanmıştır. 17. yüzyılın başında, Galata Cenevizlilerin egemenliğinde kalmışsa da, artık Cenevizliler dışında, kapitülasyonlardan faydalanmak üzere pek çok Fransız, İngiliz ve Hollandalı da kentte bulunmuştur (Mantran, 2001). Bu bağlamda, kentin 19. yüzyıla kadar, imparatorluğun başkenti ve dini bir merkez olarak, ekonomisi ticarete dayalı tipik bir ortaçağ liman kenti görünümüne sahip olduğundan söz etmek mümkündür. Liman işlevlerinin Haliç boyunca dağılması, aynı zamanda kent ulaşımının ve gündelik hayatın bir parçası haline gelmesi kent-kentli-su etkileşiminin kültürel bir boyut da kazanmaya başladığını düşündürebilir. Öte yandan, kıyı kullanımına dair oluşması beklenen bu kültürün, İstanbul'un bir İslam başkenti olması bağlamında değerlendirilmesi önemlidir.

19. yüzyıldan başlayarak, 20. yüzyılın başına kadarki dönemi, Osmanlı İmparatorluğu'nun gerilemeye Batılılaşma formülü ile çözüm aradığı dönem olarak ele almak mümkündür. Bu dönemin, aynı zamanda, kent planlaması, kent yönetimi, donanma ve liman tesislerinin modernizasyonu gibi alanlarda ilk ciddi adımların atıldığı dönem olduğu söylenebilir. Bu bağlamda, belediye teşkilatı kurulmuş (Şekil 3.19) (6. Daire'nin-bugün Beyoğlu- kurulması, pilot bölge olması), surlar yıkılmış, sokaklar kaldırım taşı döşenerek aydınlatılmış, Tünel inşası tamamlanmıştır.

Çoğu Galata'da gerçekleşen bu dönüşümün, büyük oranda, semt sakinlerince finanse edildiği söylenebilir. Çelik, bu dönüşüm sırasında, İstanbul'un su ile ilişkisinin yeniden sorgulanması fırsatının doğduğundan, sahil şeridinin temizlenmesinin ve düzenlenmesinin bir hedef olarak ortaya konduğundan söz eder. Bu aynı zamanda deniz ticaretinin ve ulaşımında düzenlenmesi anlamındadır. Bu bağlamda, Haliç'in her iki yakasında da başlatılan düzenleme çalışmalarıyla, işlevsiz durumdaki ahşap iskelelerin yerine kentin ilk modern limanı, ek yönetim binaları, depoları ve rıhtımı ile birlikte inşa edilmiştir (Çelik 1996). 19. yüzyılda projelendirilen ve yüzyıl sonunda inşasına başlanan Galata rıhtımı, gümrük ve depo binaları ile antrepoların

yapımı on yılı aşkın sürede tamamlanabilmiştir. Sonraki yüzyıla sarkan limanı modernleştirme çabalarının, bir yandan işleyen bir yandan inşa edilen limanda savaşlar ve ekonomik engellere de takıldığından söz edilebilir. Limanın yapımının uzaması, teknik olarak geri kalmışlığa neden olmuştur. Diğer yandan geciken modernleşme ara çözüm aktörlerini de kurumsallaştırmıştır. Bu anlamda, geleneksel Osmanlı limanı sadece mekansal değil, sosyal ve yapısal olarak da varlığını sürdürmüştür (Erkal, 2010).

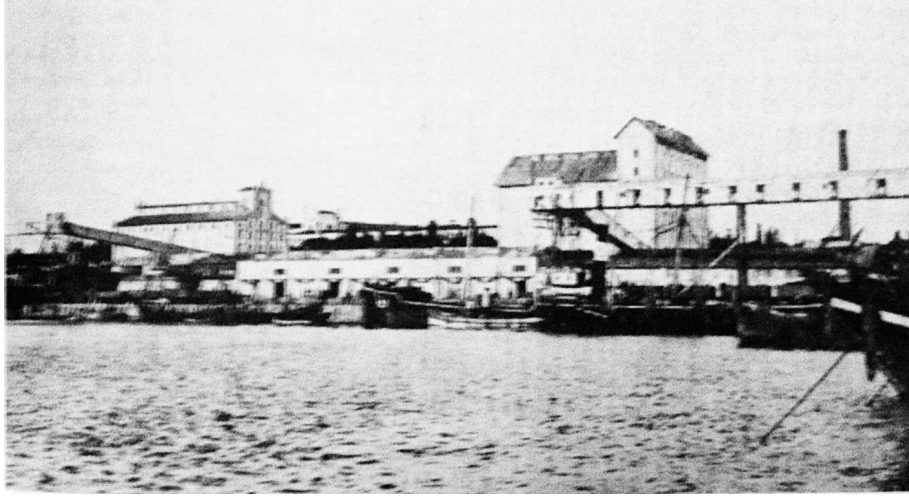


Şekil 3.19 : 19. yüzyılda İstanbul belediyeleri (Çelik, 1996).

İmparatorluğun yaşadığı politik, ekonomik ve sosyal sıkıntıların yanı sıra, 15. ve 16. yüzyıldan başlayarak dünyanın politik ve ekonomik hayatının yönünü belirleyen keşifler, buharlı gemilerin Akdeniz’de ticari amaçlarla kullanılmaya başlanması ve aynı dönemde ortaya çıkan buharlı tren ve demiryolu, kentin Doğu Akdeniz’deki kritik bir transit liman olma avantajını gitgide yitirmesine yol açmıştır. Tekeli, 19. ve 20. yüzyılda imparatorluğun İstanbul dışındaki liman kentlerinin, kendi hinterlandlarına demiryollarıyla bağlanmış olduklarından söz eder. Demiryollarının,

limanlar aracılığıyla bu hinterlandları büyük güçlerin ekonomisine eklemlendiğini vurgular (Tekeli, 2011a).

Haydarpaşa Garı (1870-1872) ve Limanı (1900-1903), bu dönemde doğan ihtiyaçları karşılamak üzere inşa edilmiştir. Demiryolunun, bu noktada, yük ve yolcu taşıyarak, deniz yolu ile direkt bağlantı sağlaması planlanmıştır. Yapımı Alman sermayeli bir şirkete verilen Haydarpaşa Limanı (Şekil, 3.20), yıllarca –hatta proje bazında bakıldığında hiçbir zaman- tamamlanamayan Haliç rıhtımlarının aksine iki buçuk yıl gibi kısa bir zamanda tamamlanmıştır. Haydarpaşa'nın dönemi için çağdaş bir liman olmasında diğer rıhtım projelerinden farklı bir yaklaşımla ele alınmasının altı çizilmelidir. Anadolu yakasında Haliç'ten farklı olarak liman yenilenmemiş, yeri değiştirilmiştir. (Erkal, 2010).

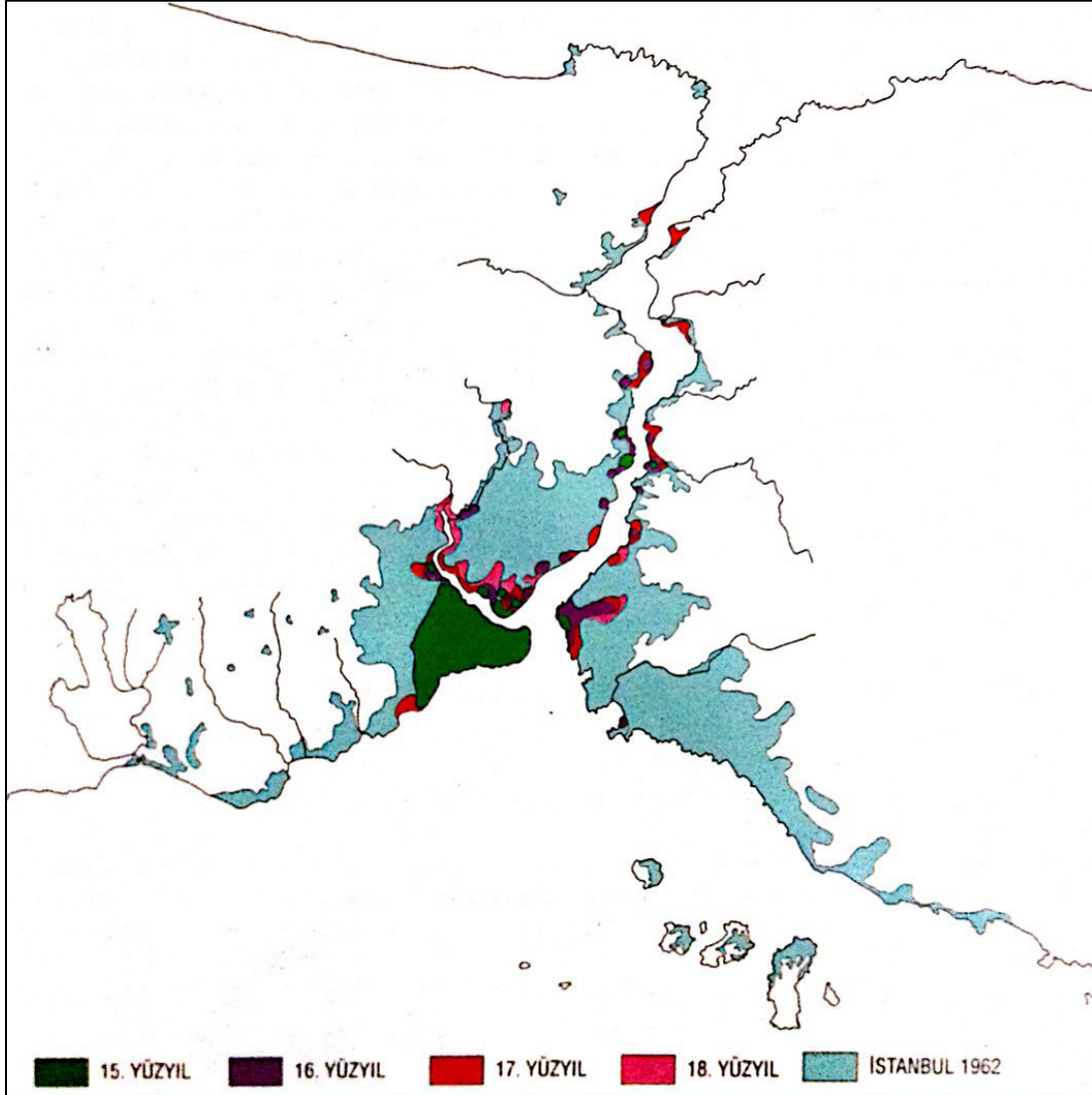


Şekil 3.20 : 1930'lu yıllarda Haydarpaşa Limanı (Erkal, 2010).

İstanbul'un, 15.-ve 19. yüzyıl arasında, Osmanlı idaresinde geçirdiği dönemin kentsel gelişimi Şekil 3.21'de görülmektedir. Buna göre kentin, özellikle 17. ve 18. yüzyılda boğaz boyunca kuzey yönünde genişlediği görülmektedir.

Mantran, bu dönemde Batılılaşma formülü içinde yer alan ve toplumu daha homojen kılmak adına haklar tanınmasını sağlayan iki ıslahat fermanının da, her halk öbeğinin kendi özelliklerini korumasına yol açtığından söz eder. Buna göre, Galata'nın farklı cemaatleri ayrı ayrı mahallelerde toplanmıştır: Müslümanlar batıda, güneyde ve biraz da doğunun uç kesiminde (ilk Türk mahalleleri olan Azapkapı, Kasımpaşa ve Tophane'de); Rumlar, Ermeniler, Yahudiler doğuda, dini yerlerin çevresinde; Franklar ortada, Bereketzade mahallesinde. Güney kesimin büyük bir bölümünde dükkanlar, atölyeler, depolar, denizcilik etkinliklerine bağlı ticari ya da mali

kurumlar ve birçok meyhane vardı (Mantran, 2001). Bu dönemde, Tersane-i Amire donanmayla ilgili işler için kullanılırken, Galata'nın özellikle uzak mesafe ticareti için, merkezi liman haline geldiğini söylemek mümkündür.



Şekil 3.21 : Osmanlı döneminde kent gelişimi (Kuban, 1994a).

d. Cumhuriyet Döneminde İstanbul Liman(lar)ı

20. yüzyıl ilk çeyreğinde, savaş sonrası rejim değişikliği de geçiren İstanbul'da, artık kentlinin de değiştiğinden söz etmek mümkündür. Bu dönemde, kentin savaş öncesi bir milyonu bulan nüfusu azalmış, büyük bölümü Türkler'den oluşan bir nitelik kazanmıştır. Hala kentte kalan birkaç on bin azınlık, her şeye karşın kentin, eskisi kadar olmasa bile, kozmopolit yapısını sürdürmesinde etkilidir (Mantran, 2001). Şekil 3.22'de Galata rıhtımı taşıma rayları ve yolcu vapuru ile birlikte görülmektedir.



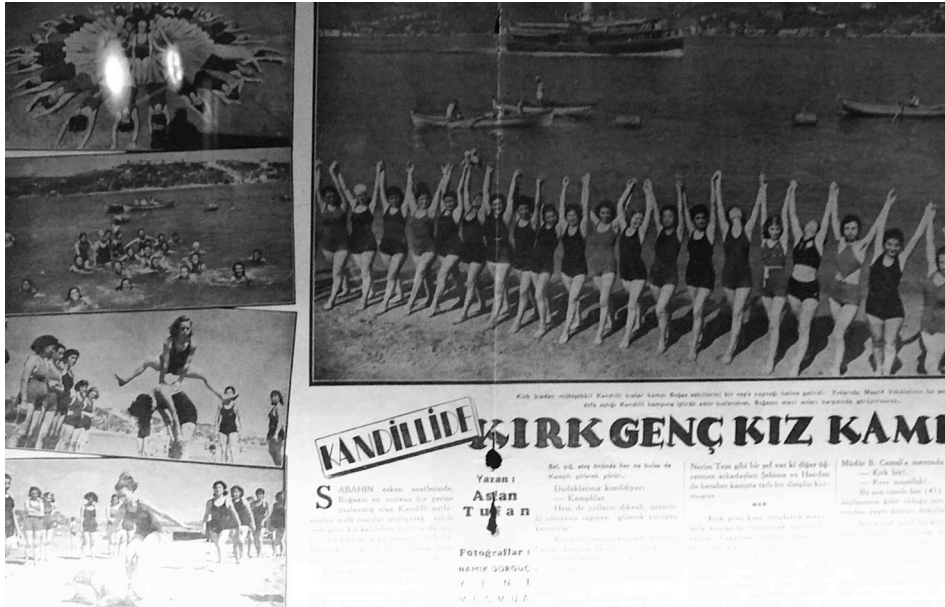
Şekil 3.22 : 1930’lu yıllarda Galata rıhtımı (Erkal, 2010).

Cumhuriyet dönemi İstanbul’unun, başkentliği Ankara’ya devretmiş olmasına rağmen, birçok bakımdan hala baskın bir kenttir. Ortodoks ve Ermeni patrikliğinin halen İstanbul’da bulunmasının, düşünsel ve sanatsal etkinliklerin kent dinamizmi içinde yer almasının ve kentin geleneksel bir kültür merkezi olma rolünü sürdürmesinin bu durumun kanıtları olduğundan söz edilebilir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında başlayan dönüşüm, kentsel planlama açısından, yabancı kent plancılarının ülkeye çağrılmasıyla sürmüştür. Bu bağlamda, 1937’de İstanbul’a davet edilen Henri Prost, kentin iyileştirilmesi ve düzenlenmesini amaçlayan yeni bir kent planı hazırlamıştır. Bu plan hiçbir zaman tam olarak hayata geçirilememekle birlikte, ülkenin koşulları içinde kısmen gerçekleştirilmesi 50’li yılların sonuna denk gelmiştir. Mantran, Henri Prost planı ile yenilenen İstanbul’un, tarihsel süreç içinde elde ettiği yere yeniden ulaşamadıysa da, gene de yaşamsal önem taşıyan bir ticaret kavşağına dönüştüğünden söz eder (Mantran, 2001). Bu dönemde, kent-kentli-su etkileşiminin çeşitli festival, kamp vb. projelerle (Şekil 3.23) desteklenmesi söz konusudur. Öztürkmen (2009), Moda, Caddebostan, Tarabya, Küçüksu plajlarının, bir kısmı kadınlara özel zamanlar da ayırarak, yaz aylarını şehirde geçiren orta üst sınıflar için önemli sosyalleşme mekanı olarak görüldüğünden söz eder.

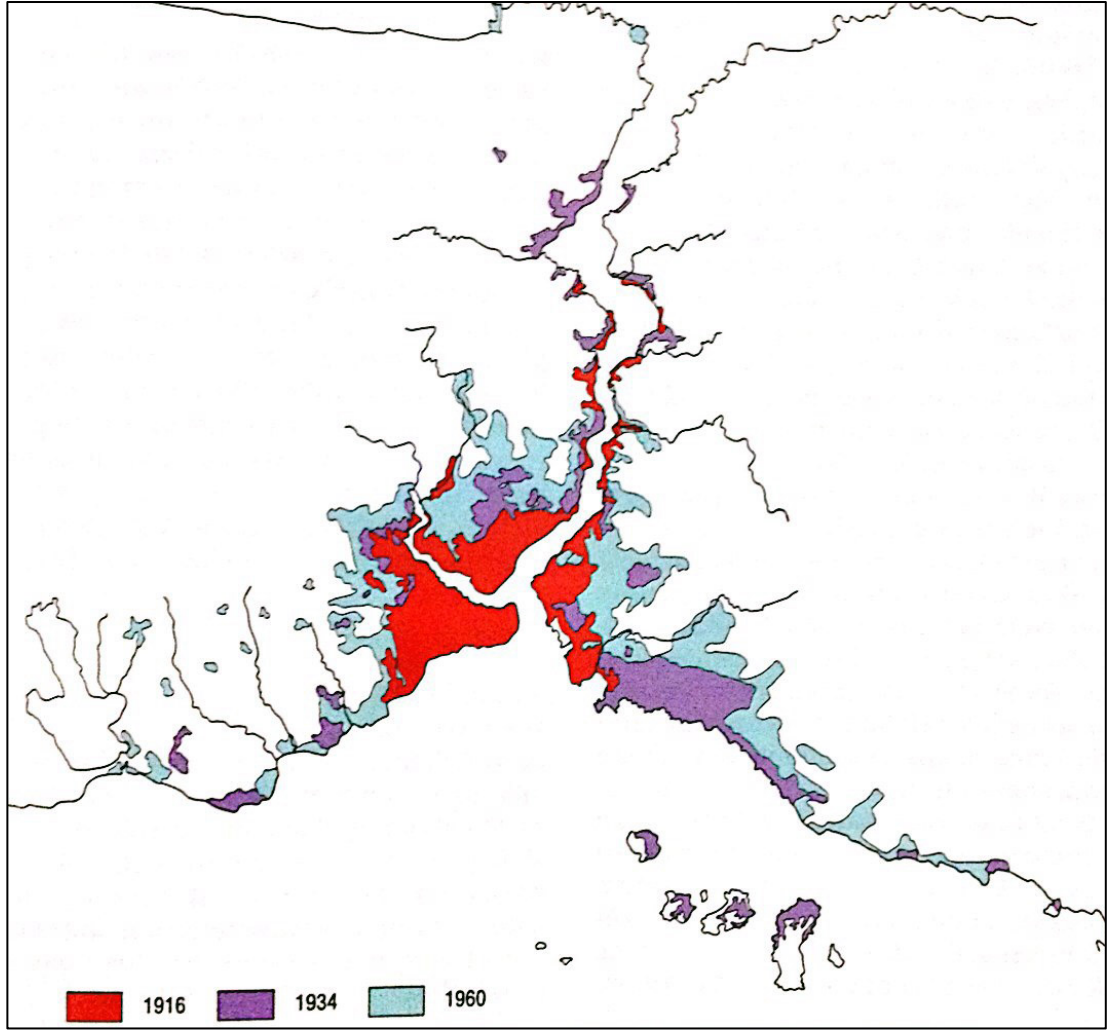
20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, kentsel dönüşümün, uygulanan ekonomik ve sosyal politikalar etkisinde kaldığı görülür. Erkök, İstanbul limanının, tarihsel süreçle paralel hızla gelişmeye devam etmiş olsa, dünyanın sayılı limanlarından olabileceğini belirtir. Ancak, çeşitli küçük limanların hepsi kalkmış, Büyük ticaret

yükü Trakya'ya kaydırılmıştır (Erkök, 2002). Bu durum, İstanbul limanını sınırlı kapasitesiyle, dünyadaki önemli limanlardan uzaklaştırmıştır. Bu dönemde, deniz doldurularak inşa edilen sahilyollarının, kent-kentli-su ilişkisini pek çok noktada sekteye uğrattığı söylenebilir. Karaköy ve Galata'da ortadan kaldırılan pek çok kıyı ve çevresine ait yapı, Boğaz Köprüsü'nün inşası, otoyollara verilen önem kentin karasallaşmasını da beraberinde getirmiştir. Aynı dönemde (ilk yenileme 1954, ikinci yenileme 1967), Haydarpaşa Limanı kapsamlı bir yenileme projesi ile büyütülmüştür. Bu dönemde ortaya çıkan iç göç sorunu ile artan nüfus, yürütülen politikalar etkisinde, kenti plansız olarak kuzey yönünde büyümeye itmiştir. 1950'li yıllarda kent henüz halen tek merkezli bir kent görünümündeyken (Şekil 3.24), 80'li yıllara yaklaşıldığında kentin çok merkezli bir endüstri kentine dönüşmekte olduğundan bahsedilebilir.



Şekil 3.23 : Yeni Mecmua Gazete Kuponu, 1930'lu yıllar (İstanbul 1910-2010, Sergisi, Erkök Arşivi, 2010).

Mantran, İstanbul'u sarsıntılı bir kent olarak tanımlar. İstanbul toplumu çok değişik öğelerden oluşmaktadır: Toplumun tüm basamakları burada temsil edilmektedir: Banliyölerin yatakhane mahallelerinde yaşayan, düşük gelirli işçilerden tutun da, Türkiye'nin ekonomik gelişmesinden kar sağlayanlara, kapitalistlere, işletme yöneticilerine, büyük tüccarlara, sanayicilere, taşınmaz mallar alanındaki öncülere, medya yöneticilerine, kimileri çok büyük servetler edinmiş, kimileriye gösteriş meraklı kimselere kadar (Mantran, 2001).



Şekil 3.24 : Cumhuriyet döneminde kent gelişimi (Kuban, 1994a).

Kentin bazı parçalarının köhneleşerek terk edilmesinin, bu bölgeleri kent merkezinde değersizleşen alanlara dönüştürdüğü söylenebilir. Bu bağlamda, liman ve liman semti değerini yitiren kent parçalarındandır. 90'lı yıllardan itibaren bu kent parçalarının, dünya trendlerinin de etkisiyle, yeniden işlevlendirilmesi ve kaybolan kıyı kültürünün canlandırılması düşüncesinin terimsel karşılığı kentsel dönüşüm kavramı olmuştur. Bu tarihten günümüze pek çok kent tasarımcısı ve mimar, kentin liman bölgeleri için projeler üretmiştir. Bu üretim, çoğu zaman fiziksel değeri arttırmaya dönük olmakla beraber, sosyal kimliğe ve gündelik hayata dair bileşenlerinin göz ardı edildiğinden söz etmek mümkündür.

3.4 İstanbul'un Liman Kenti Kimliği

Buraya kadar pek çok kere söz edildiği gibi, günümüzde herhangi bir olgunun lineer düşünce sistemleri ile, tek katmanlı, basit tanımlarla açıklanması neredeyse

imkansızdır. Tanju (2009a), kimlik kavramını İstanbul için, “egemen söylemde İstanbul’un daimi olarak kaybetmekte olduğu varsayılan, dolayısıyla kültür polislerinin her soruşunda bir türlü ibraz edilemeyen resmi belgenin kanıtlanması gereken aynılık sabiti” şeklinde tanımlar. İstanbul gibi, fiziksel ve sosyal açıdan çok büyük ve çok katmanlı bir kenti, herhangi bir kalıp içinde, tek taraflı bir bakış açısı ile değerlendirmenin hem İstanbul’a yapılacak büyük bir haksızlık olduğu hem de kentin anlamlandırılmasını daha da güçleştirdiği açıktır. Bu noktada vurgulanmak istenen, liman kenti kimliği kavramının çalışmanın odağına yerleştirilerek ve bu başlık altında İstanbul’un katmanlarından biri olarak ortaya konarak incelenmesidir.

İstanbul, pek çok farklı disiplinden farklı kimselerce tanımlanır, anlatılırken bir ortak noktada buluşulduğundan söz edilebilir: İstanbul her dönemde, farklı insanların (sanatçılar, gezginler, yazarlar, mimar ve kent tasarımcılar, herhangi bir kentli) anlatılarında çoklukla bir su kenti olarak tanımlanmaktadır. Jeopolitik açıdan kritik konumu onu kolay ulaşılabilir ve aynı zamanda kolay savunulabilir olmasını sağlamıştır. Stratejik konumu, su ile ilişkisi bakımından özgün yapısı, her dönem İstanbul’u anlatmak için belirleyici öğelerdir. İstanbul ile henüz tanışan birinin kentle ilgili ilk izlenimlerinin su, deniz, kıyı ile ilişkili olduğunu söylemek mümkündür. Ancak, İstanbul ve İstanbullu için suyun anlamlandırılmasında akla gelen uzaklar, ucsuz bucaksız bir derya değil değil, bir tür etkileşim alanıdır.

İstanbul için bu noktada özel olan, tarih boyunca su ile var oluşunu, ticaret işlevi ile birleştirmiş olmasıdır. Konstantin döneminde, kentin genişletilmesine dek, denizcilik kentin en temel işlevi olarak karşımıza çıkar. Doğal ve korunaklı bir liman olan Haliç’in kıyısında kurulan kentin, Haliç’in fiziksel olanaklarını, pek çok noktada liman kurmaya elverişli olmasını, kıyı derinliğini, kent içi ulaşımında sağladığı avantajlarını da kullanarak ekonomik bir ağı parçası olarak gelişip dönüştüğünden söz edilebilir. İstanbul’da inilen herhangi bir yokuş sonunda karşınıza çıkabilecek su kenarında, gündelik hayatın parçası haline gelmiş ticari aktivitelerle karşılaşmanız olasıdır.

İstanbul limanlarının, parçalı ve dağınık yapısının karakteristik bir öge olarak, kentin genelinde, farklı köşelerine sinmiş olduğu düşünülebilir. Liman bölgelerinin, kentin gelişimine ve biçimlenişine direkt etkili olduğunu iddia etmek, elbette, mümkün değildir. Ancak belki de, bu parçalı, dağınık, düzensiz kullanım alışkanlığının, kentin genel anlatısına karmaşa, tamamlanmamışlık, rastlantısallık olarak yansıdığını

söylemek olanaklıdır. Bugün kente üst ölçekten bakıldığında, telafi edilemez görünen bu dağınıklığın kentin kurgusunun kayda değer bir parçası olduğu ve yeni üretim potansiyellerini taşıdığı düşünülebilir. Bu bağlamda, karmaşanın düzenini, rastlantısal olandaki yaratıcılığı bir durum olarak tespit ve kabul etmek, İstanbul'un kimliğini anlamlandırmanın ilk adımlarından biridir.

Suyun, İstanbul için sınırlayıcılığı neredeyse yoktur. Buna göre, hiçbir döneminde dışarıya tamamen kapalı bir kent olmayan İstanbul için suyun, limanla birlikte, bir eşik görevi gördüğü düşünülebilir. Kente, tam da ortasından girilmesi imkanını veren liman, devamında yeniliğe ve yaratıcılığa olanak veren bir yoğunluk ve çeşitlilik sunar. Bu eşik, kent içinde herhangi bir başlangıç ya da bitiş tanımlamaz; onlar yerine bir geçiş mekanı yaratır. İstanbul'un geçen bir büyük yük gemisi ya da yanaşan bir yolcu gemisinde “dışarısı” ile etkileşim halinde olduğu hissine kapıldığı söylenebilir. İstanbul'un hinterlandı içinde, büyük ve etkin bir kent olmasını, bir eşik oluşturan limanı ile ilişkilendirmek mümkündür. Bu geçiş mekanı, limanın dinamizmi ile birleştiğinde, kentlinin gündelik hayatının bir parçası olarak dönüşür ve dönüştürür.

Bir diğer yandan, İstanbul tarih boyunca, her dönemde kozmopolit yapısını korumuştur. Kuban, İstanbul'un kurulduğu zaman için bile fazla büyük olduğundan söz eder (Kuban, 1993). Cumhuriyet döneminden itibaren, kozmopolit yapının iç göçler nedeniyle meydana geldiği düşünülse bile, bir arada yaşama alışkanlıklarının edinilmesini liman ve ticaret kenti olduğu dönemlere dayandırmak mümkündür. Bu yapı ile kentin gelişmesi ve her dönemde bir ticaret kenti olarak önemini koruması arasındaki etkileşimin, kentin liman kenti kimliğinin dönüşümünde de etkili olduğu düşünülebilir.

Kentin, suyla özgün ilişkisi, bu ilişkinin deniz ticareti ile ekonomik karşılığını bulması, kentin anlatısında oynadığı karakteristik rol, bir geçiş mekanı yaratması ve kentin kozmopolit yapısının ötesinde, İstanbul limanı en parlak döneminde bile ölçek bakımından, Londra, Venedik, Rotterdam, Hamburg, Tokyo gibi dünyanın önemli limanlarından belirgin biçimde ayrılmaktadır. Bilgin'in belirttiği gibi, İstanbul paramparça liman tesisleri ile, en parlak dönemlerinde bile ancak bir ticaret ve tüccar kenti olabilmiştir. Amsterdam ve Hamburg gibi kentlerin liman tesisleri ve onların günümüzdeki görkemi, tarihsel izleri ve gelenekleri yanında bir kasaba otogarına benzemektedir. Üstelik bu kentlerin her birinin tamamı İstanbul'un üç yakasından

(Eminönü, Beyoğlu, Kadıköy) ancak biri büyüklüğündedir (Bilgin, 2012). Bu durumun, önceki bölümlerde de söz edildiği gibi, İstanbul'un bir iç denize açılması, Akdeniz ticaret rotasının bir ucunda bulunması, tarihsel ve politik süreçler, değişen ticaret rotaları gibi pek çok nedeni bulunmaktadır. Öte yandan, bu paramparça tesislerin, denize büyük cepheler veremeseler de, kentin iç kısımlarına etkisi göz ardı edilemez. Ancak burada özellikle vurgulanmak istenen, bu durumun, İstanbul'un kent ölçeğine oranla, oldukça küçük limanlarının kente kazandırdığı özgünlüktür. Günümüzde, kentlerin gitgide birbirine benzediği ve kimliksizleştiğine dair görüşlerle birlikte düşünüldüğünde kentin özgün yapısının önemi ve etkinliği artmaktadır.

3.5 Bölüm Değerlendirmesi

Çalışmanın bu bölümünde, liman kenti tanımlanarak, dinamikleri tartışılmaya çalışılmıştır. Basit anlamda özel bir tür kıyı kenti olarak tanımlanan liman kentinin, doğasından kaynaklı dinamizmi önemli bulunmaktadır. Limanın sağladığı ekonomik, politik, teknolojik, sosyal ve kültürel dinamizmle, kentin dönüşümünün odağını oluşturması olasıdır. Bu bağlamda, pek çok farklı değişene bağlı olan bu dinamizmin, kentin biçimlenişinde etkin rol oynayabileceği görülmekte; liman bölgesi bu dönüşümün gözlemlenebileceği bir alan olarak ele alınmaktadır.

Liman kenti, deniz aşırı ekonomik bağlar etkisinde bir dönüşümün sahnesidir. Bu nedenle, pek çok büyük ve etkili dünya kentlerinin, limanı olan birer ticaret kenti olması tesadüfi değildir. Öte yandan liman, kente, coğrafi koşullara bağlı olarak, doğal bir kaynak sunar. Bu kaynak, politik ve ekonomik olabileceği gibi, sosyal ve teknolojik de olabilir. Liman bölgesi, doğal ve tarihsel süreçler, iklimsel değişimler ile ulaşım ve deniz taşımacılığı sistemlerindeki teknolojik gelişmeler etkisinde sürekli bir yapıma ve yıkılma halinde olan kent için bir laboratuvar alanı sağlar. Farklı ve çeşitli etkenlerin bir denge halinde yarattığı bu dönüşümün, basit neden-sonuç ilişkileri ya da kronolojik tarihsel olaylarla açıklanması olanaklı değildir.

Günümüz dünyasında önemli liman kentlerinin, yukarıda bahsedilen karmaşık ve süregelen dönüşüm karşısında farklı tepkiler vererek önemlerini koruduklarından söz edilebilir. Bu durum, özellikle 19. yüzyılda benzer görünümlü liman kentlerinin özgün varoluş biçimleri olarak yorumlanmaktadır. Liman kentleri, deniz aşırı

keşifler, gelişen denizcilik teknolojileri ve değişen ticaret rotaları ekseninde, çağın kent planlaması yaklaşımları etkisinde süregelen bir dönüşümün mekanı olmuştur.

20. yüzyıl başından başlayarak, limanın kent ile bütünleşik, sosyal ve gündelik hayatın merkezindeki yerini kaybetmiştir. Ardından gelen yenileme, düzenleme ve canlandırma projelerinde önem taşıyan unsurlar, limanın tamamen dışlanarak ulaşılmaz kılınmaması ve tekil işlevlere dayalı mekansal kurguların yaratılmamasıdır.

Çizelge 3.2 : Liman-kent arayüzü dönüşümü/İstanbul (Hoyle ve Pinder tablosundan yararlanılarak hazırlanmıştır.).

AŞAMA/İSTANBUL	KENT ○	LİMAN ●	DÖNEM/İSTANBUL	ÖZELLİKLER/İSTANBUL
İLK KENT-LİMAN(LAR)			Antik Çağdan 19. Yüzyıla	Liman işlevli iskeleler doğal bir liman olan Haliç'te dağınık haldedir. Bu iskeleler, aynı zamanda ticaretin merkezidir.
GENİŞLEYEN KENT-LİMAN(LAR)			19. Yüzyıldan Erken 20. Yüzyıla	Kentin ilk liman tesisleri yapılmış ve beraberinde limanın tekilleşmesini getirmiştir. Liman bölgesi ticari merkez işlevini korur.
REJİM DEĞİŞİKLİĞİ ETKİSİNDE KENT-LİMAN			Erken 20. Yüzyıldan 20. Yüzyıl Ortasına	Modern liman tesisleri ile kent-liman ayrışması ortaya çıkar. Rejim değişikliği, kentlinin su ile kurduğu ilişkiyi dönüştürür.
SANAYİ VE İÇ GÖÇ ETKİSİNDE KIYIDAN GERİ ÇEKİLME			1950-1990 Yılları	Yoğun iç göç ve sanayileşme, artan nüfus kentli-su ilişkisini zayıflatır. Terk edilen liman bölgeleri giderek boşalmıştır.
KIYININ YENİDEN GELİŞTİRİLMESİ			1990'lı Yıllardan Günümüze	Kent merkezinde kalan liman bölgelerinin yeniden canlandırılması çalışmaları başlar.

Bölümün sonunda, İstanbul limanları tarihsel bağlamda ele alınmıştır. Bir liman kenti olan İstanbul'u, başta coğrafi konumu olmak üzere; politik, dini ve tarihsel bağlamı çerçevesinde değerlendirme, süregelen dönüşümü anlamlandırmanın ilk adımı olarak görülmektedir. Bu bağlamda, Hoyle ve Pinder'e ait kent-liman ilişkisini gösteren tabloda faydalanılarak, İstanbul'un liman(lar)ı ile ilişkisi (Çizelge 3.2) değerlendirilmeye çalışılmıştır. Bu noktada, İstanbul limanı ile kastedilen Galata limanıdır. Bu seçim, tarihsel süreçte parçalı olan limanların, özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren tekilleşerek, Galata limanının öne çıkması göz önüne alınarak yapılmıştır.

Diğer yandan yürütölmeye çalışılan kimlik tartışması doğrultusunda, İstanbul için kimlik tartışılırken çoğulluk önemli görölmektedir. Tanju'nun belirttiğı gibi, bir yandan tekil bir aynılık altında bütünselleştirilemeyen çokluk İstanbul'dur; öte yandan ise, İstanbul bütünselleştirilemeyen çokluğun kendi çokluğundan korkması, çoğalırken aynılık hayalleri kurmasıdır (Tanju, 2009a).

Çalışmanın odağında tartışılan İstanbul liman kenti kimliğı, İstanbul'un pek çok parçasından biri olarak değerlendirilmektedir. Bu bağlamda vurgulanmak istenen, İstanbul gibi tarihsel, politik, sosyal açıdan çok katmanlı kentlerin tek yanlı bakışlarla anlamlandırılmasının oldukça güç olduğı, çalışmanın İstanbul'un bir parçasına ve o parçanın baskın kimliğine odaklandığıdır. Kentin limanının, kente sağladığı olanaklar, liman çevresinden başlayarak iç kısımlara doğru çarpıcı etkisi, sosyal ve ekonomik açıdan dönüşüme açık, dinamik ve kozmopolit yapısı İstanbul liman kenti kimliğı için kayda değer bulunmaktadır.

4. GALATA'DA İSTANBUL LİMAN KENTİ KİMLİĞİNİN DÖNÜŞÜMÜ

Bu bölümde, İstanbul'un limanı olarak ele alınan Galata³ bölgesinin, liman kenti kimliği çerçevesinde geçirdiği dönüşüm tartışılacaktır. İlk kısımda, Galata'nın İstanbul limanı olarak değerlendirilmesinin nedenleri ortaya konmaya çalışıldıktan sonra, bu bölgedeki mevcut durumu etkileyen tarihsel süreç ve bu bölgenin liman kentlerinin dönüşümü çerçevesinde ele alınması planlanmaktadır. Bölümün son kısmında, Galata'nın kendiliğinden dönüşümü ile planlı dönüşümü arasında yapılacak karşılaştırmanın, liman kenti kimliğinin dönüşümünü anlamlandırmada önemli olduğu düşünülmektedir.

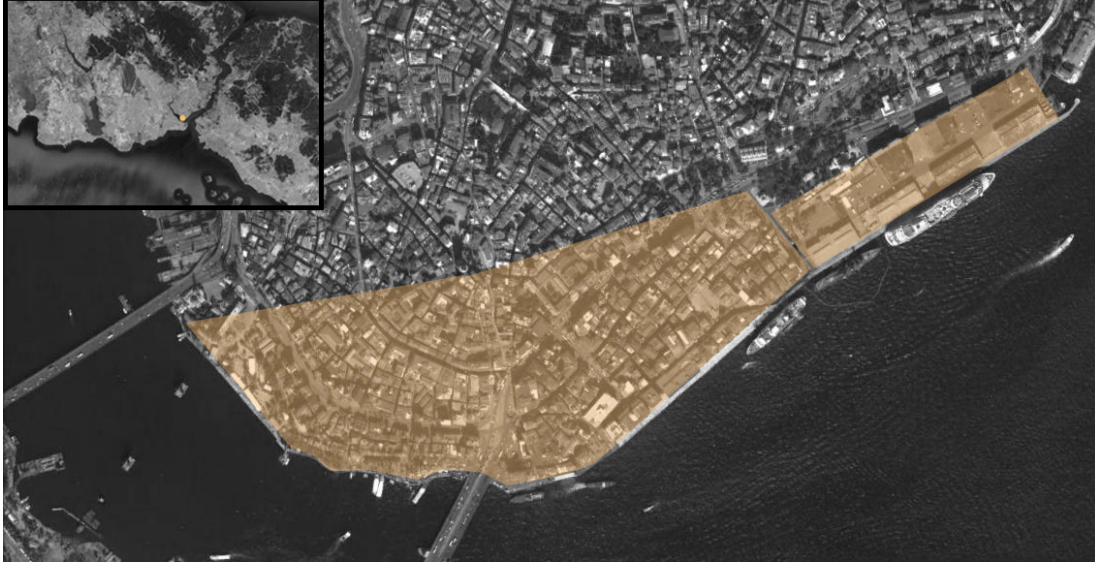
4.1 İstanbul Limanları İçinde Galata'nın Konumu ve Önemi

Galata, bugünkü adıyla Karaköy, şimdiki Unkapanı Köprüsü'nün yanında Azapkapı Camisi'nden Galata Kulesi'ne doğru çekilecek bir çizginin, bu noktadan Tophane Meydanı'na indirilmesi ile oluşturulacak kabaca bir üçgenin içinde kalan bölgeyi (Şekil 4.1) kapsamaktadır. Galata, İstanbul Boğazı'nın güneybatısında, Haliç'in boğaza açıldığı alanın kuzeyinde bulunmaktadır. Hem Haliç doğal limanının girişinde bulunması, hem de İstanbul Boğazı'nda bulunması onun stratejik önemini ortaya koymaktadır. Güneybatıda Galata Köprüsü, Karaköy'ü Eminönü'ne bağlar. Tersane Caddesi, batıda Azapkapı'ya, Voyvoda Caddesi, kuzeybatıda Şişhane'ye, Yüksek Kaldırım Caddesi, kuzeyde Beyoğlu'na, Kemeraltı ve Necatibey Caddesi, kuzeydoğuda Tophane'ye açılır (Türker, 2000). Bölgenin, tarih boyu kentin dönüşümünün öncü etkilerinin görüldüğü, dinamik ve farklı bir kent parçası olarak ele alınması mümkündür.

Limanın çevresindeki alan, ilk defa Büyük Konstantin zamanında surlarla çevrilmiştir. İmparator Konstantin'in, surları Üsküdar'dan bu bölgeye yerleşen

³Çalışma içinde Galata, tarihsel açıdan tarıflendiği ve Şekil 4.1'de belirtildiği biçimde -güncel algımızdan farklı olarak- yakın çevresi ile birlikte, ek olarak bugünkü Galataport tartışmalarının yapıldığı tüm liman ve kıyı bölgesini kapsayan alanı tanımlamaktadır.

Hristiyanları korumak ve onurlandırmak amacıyla yaptırdığı tahmin edilmektedir. (Türker, 2000). Akın, Konstantin'den yaklaşık bir yüzyıl sonra, II. Theodosius'un Galata bölgesini Konstantinopolis'in, 14 bölgesinden 13. bölgesi olarak kent sınırları içine aldığını aktarır. Bu dönemde bölgedeki limanın önemini sürekli koruduğu düşünülmektedir (Akın, 1998).



Şekil 4.1 : Çalışma kapsamında Galata bölgesi.

Bizans döneminin Ceneviz kentinin, Osmanlı'nın başkentinde, pek çok azınlığın yaşadığı, ticaretle uğraştığı, adeta bir gümrük kapısı halini aldığından söz edilebilir. Galata'yı kente giren ve yayılan her yeniliğin giriş noktası olarak görmek mümkündür. 17. yüzyılda Galata'nın, Fransızlara tanınan kapitülasyonlara bağlı olarak, Akdeniz'deki liman kentleri arasında önemli bir yer edindiğinden ve imparatorluğu başkenti İstanbul'un uluslararası ticaret merkezi olduğundan söz etmek mümkündür.

19. yüzyılda Osmanlı'nın gerileme -aynı zamanda Batılılaşma- döneminde, kentin liman aktivitelerinin neredeyse tamamının Galata'ya kaymasıyla, bu bölgenin öneminin ve değerinin arttığından söz edilebilir. Diğer yandan, 19. yüzyılın sonlarından itibaren Galata'nın, Karadeniz ve Akdeniz'in hemen tüm önemli limanları ile bağlantılı ve kent içinde kozmopolit ve çok katmanlı yapının yoğun olarak deneyimlendiği bölgelerden biri olması, İstanbul limanı olarak ele alınması açısından önem taşımaktadır. Yaklaşık bin yıldır liman ve ticaret işlevi sürdüren Galata'nın çok katmanlı yapısının kentin liman kenti kimliğini dönüşümünün gözlemlenmesine olanak sağladığı söylenebilir.

Modern liman tesislerine sahip olmayan İstanbul limanında, ticari etkinlikler Tophane açıklarında bulunan duba ve şamandıralara demirleyen gemiler ile kıyı arasında ulaşım, yük ve yolcu taşıyan kayıkçılarla (Şekil 4.2) sağlanmaktadır. İstanbul, 20. yüzyılın hemen başında tamamlanan rıhtım, ofis ve depo binaları ile ilk kez Galata'da düzenli limanına kavuşmuştur.



Şekil 4.2 : Sirkeci'de kayıkçılar (İhsanoğlu, 1987, Erkök Arşivi).

Rıhtım inşasını, imtiyazlar karşılığında gerçekleştiren yabancı şirket (20. yüzyıl başı), bu bölgede Karaköy ve Salıpazarı olmak üzere iki rıhtım ve üç antrepo binasını tamamlamıştır. Galata Rıhtımları Şirketi, 1934'te kamulaştırılarak Deniz Yolları ve Liman İşletmesi Genel Müdürlüğüne devredilmiştir. Devredilme sürecinin ardından rıhtım ve antrepo sıkıntısı tekrar gündeme gelmiş, gerekli incelemelerin ardından, 1950'li yılların başında Haydarpaşa Limanı ve Salıpazarı Rıhtımı yenileme ve genişletme çalışmalarına başlanmıştır.

Cumhuriyet dönemi boyunca, gitgide kent merkezi içinde sıkışan liman önce yük (1986) ardında da tır (1988) trafiğine kapatılmıştır. Günümüzde Galata(Salıpazarı-Karaköy) rıhtımı, resmen “İstanbul Limanı” olarak anılmaktadır. Kendine bağlı iki limanla (Gökçeada Uğurlu ve Kabatepe) birlikte, TDİ kaynaklarında “İstanbul Limanı” olarak adlandırılan bu bölge, kentin tek kruvaziyer limanı olarak tanımlanmaktadır (Url-10). Rıhtım boyutları ve yolcu kapasitesi (Çizelge 4.1 ve Çizelge 4.2) açısından ele alındığında, önemli liman kentleri ile arasındaki ölçek farkını görmek mümkündür.

Çizelge 4.1 : Rıhtım boyutları (Url-9).

RIHTIM	UZUNLUK M	DERİNLİK M.
Karaköy	523	7-10
Salıpazarı	627	10

Çizelge 4.2 : 2002-2010 yılları arası gemi ve yolcu adetleri (Url-10).

YILI	GEMİ ADEDİ	TRANSİT YOLCU	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TOPLAM YOLCU
2002	190	90.088	9.132	11.315	110.715
2003	219	169.461	9.665	11.532	190.658
2004	184	128.619	11.985	12.232	152.836
2005	227	200.172	13.552	17.554	231.248
2006	282	244.955	42.041	44.217	331.213
2007	340	315.453	50.381	57.062	422.896
2008	370	401.896	65.685	64.721	532.302
2009	327	361.373	60.166	64.031	485.570
2010 (Kasım Sonu)	348	398.420	42.184	49.028	489.632

İstanbul limanı denildiğinde, önceki bölümlerde değinildiği gibi, Boğaz'ın bir liman oluşumuna olanak vermemesine bağlı olarak, dağınık ve parçalı liman tesisleri anlaşılmaktadır. Öte yandan, resmi kaynaklara göre İstanbul limanı, Salıpazarı-Karaköy rıhtımından oluşmaktadır. Haliç'in İstanbul için doğal bir liman oluşturması ve neredeyse 20. yüzyıl başına dek modern anlamda bir rıhtımı olmamış İstanbul'da, bu işlevin Haliç'in kıyılarında pek çok küçük iskeleyle giderilmeye çalışılması, halen süren İstanbul'un limanı neresidir, neresi olmalıdır tartışmalarını beraberinde getirmiştir.

Bugün, kentin merkezinde sıkışmış, dünyadaki örneklerle ölçek bakımından kıyaslanamayacak boyuttaki Galata limanı, güncel tartışmaların odağında bulunması bakımından kritiktir. Diğer yandan, Galata'nın yerleşim birimi olarak tarihsel süreç boyunca geçirdiği kırılma noktaları kayda değer görülmektedir.. Bu noktalarda, semtin, ister planlı ister kendiliğinden olsun, biçimlenişi ve geçirdiği kimlik dönüşümü dikkat çekicidir.

4.2 Tarihsel Süreçte Galata'nın Dönüşümünde Etkili Kırılma Noktaları

Çalışmanın bu bölümünde, Galata'nın tarihsel süreç içinde, dönüşümünde etkili olan kırılma noktaları ele alınmaktadır. Bu noktalar, çalışmanın bir tarih araştırması

olmaması ve zaman aralığının uzunluğu nedeniyle, 9. yüzyıldan günümüze olacak şekilde belirlenmiştir.

Başlangıç olarak 19. yüzyılın seçilmesinin birçok sebebi bulunmaktadır. İlk olarak, bu yüzyıl, Galata'nın liman işlevlerinin kent içinde en belirgin olduğu dönem olması nedeniyle önem taşımaktadır. İstanbul'da ve imparatorluğun genelinde, 19. yüzyıla dek kent planlama ve kent yönetimi gibi alanlarda somut çalışmaların olmaması bir diğer nedendir. Diğer yandan, bu yüzyıl ortasından itibaren başlayan Batılılaşma hareketlerine bağlı olarak, İstanbul'da, özellikle Galata'da gerçekleştirilen kent yönetimi, kentsel iyileştirme biçiminde ele alınan kent planlaması çalışmaları önemli görülmektedir. Bu bağlamda, bu düzenlemelerin, kentte cumhuriyet döneminde sürdürülen kent planlaması çalışmalarına öncülük ettiği ve Galata'nın biçimlenişinde etkili olduğunu söylemek mümkündür.

19. yüzyıl, Osmanlı döneminin içinde bulunduğu sıkıntılara Batılılaşma formülü ile çare aradığı dönem olarak karşımıza çıkar. Batılı anlamda kent yönetiminin oluşturulması ve kent dokusunun fiziksel ıslahını kolaylaştıran hukuk reformu, Tanzimat'ın daha geniş merkezileştirme politikalarının bir ürünüdür. Tanzimat Fermanı'nı izleyen dönemde İstanbul, Batılı tarzda belediyeciliğin ve 19. yüzyıl Avrupa'sının kent planlaması ilkelerinin deneyden geçirildiği bir arenaya dönüşmüştür (Çelik, 1996). Bu dönemde, Tanzimat ve Islahat fermanları ile devletin önemli kurumlarında yapılan düzenlemeler dışında, kentsel anlamda da ilk çalışmaların başladığından söz edilebilir. Bu çalışmalar, yolların genişletilmesi ve düzenlenmesi, yol döşemelerinin yenilenmesi, sokakların aydınlatılması, kanalizasyon sistemi gibi yeniliklerdir. Bu dönemde Batılı tarzda belediyeçilik ile tanışan İstanbul'da kurulan (1857) Pera, Galata ve Tophane'yi kapsayan Altıncı Daire (bugünkü Beyoğlu Belediyesi), planlanan kent reformları için pilot bölge olarak seçilmiştir (Çelik, 1996). Bundan sonraki otuz yıl boyunca, kent planlaması ve inşaat faaliyetleri, Avrupa'daki benzerleri örnek alınarak oluşturulmuş yönetmeliklerle yürütülen bölgede, düzenlemelere bağlı beklenen iyileştirme sonuçlarının ve kentsel ve yönetsel alışkanlıkların değişiminin bir anda sağlanamaması, yetkilerin ve görevlerin muğlaklığı, finansman sorunu, toplumun bazı kesimlerine sağlanan ayrıcalıklar gibi nedenlere bağlanabilir.

Çoğunluğu ahşap yapılardan oluşan semtteki yangınlar, kent planlamasını etkileyen bir unsur olarak görülebilir. 19. yüzyılın ikinci yarısından 20. yüzyıl başına kadar

geçen sürede Galata’da çıkan yangınlar, İstanbul’un diğer semtlerinde çıkan yangınların neredeyse yarısı kadardır. İstanbul ve Galata’da yangınların hızla artmasına bağlı olarak, çok sayıda sigorta şirketi hizmet vermeye başlamıştır (Akın, 1998).

19. yüzyıl sonunda ve 20. yüzyıl başında gerçekleştirilen, kentin fiziksel yapısındaki ve kent yönetimindeki gelişmelere paralel olarak, kentin demografik yapısını etkileyen bir diğer faktör de göçlerdir. 20. yüzyılın hemen başında, Sovyet Devriminden kaçan Rusların, kente Galata’dan giriş yaptıkları ve liman çevresine yerleştikleri bilinmektedir. Bir diğer göç hareketi ise, cumhuriyetin ilanından bir süre önce Galata ve İstanbul’dan dışarı doğru olmuştur. Bölgenin, eğitilmiş ve zengin Rum, Ermeni ve Musevileri kenti terkemiştir (Türker, 2000). Yaklaşık otuz yıl sonra, 20. yüzyıl ortasından itibaren, mübadele döneminden sonra sayıları iyice azalan Rum azınlığının da 6-7 Eylül olayları (Şekil 4.3) ile birlikte bölgeyi terketmesiyle bölgenin, etnik açıdan, tarihindeki en homojen demografik yapıya ulaştığı söylenebilir.



Şekil 4.3 : 6-7 Eylül olayları sırasında İstanbul sokakları (Toprak, 1994).

Galata’da cumhuriyet döneminde yaşanan en büyük değişimin, 20. yüzyılın ortasında, 1950-1960 yılları arasında, Menderes Döneminde gerçekleştiği söylenebilir. Bu dönemdeki imar faaliyetleri, Menderes yıkımları diye anılmaktadır. Menderes yıkımlarının, kentin biçimlenişi ve bugünkü durumunda önemli rol oynadığını söylemek mümkündür. Karaköy Meydanı’nın yıkımlardan önceki durumu Şekil 4.4’da görülmektedir. Karaköy Meydanı’ndaki pek çok tarihi bina bu dönemde yıkılarak meydan genişletilmiş, diğer yandan formunu kaybetmiştir. Kemeraltı Caddesi’nin genişletilmesi çalışmaları Karaköy-Tophane arasında pek çok yıkıma

neden olmuştur. Yine, Kemeraltı Caddesi'ni dik keserek Karaköy Yolcu Salonu'na inen Maliye Caddesi, bu dönemde açılmıştır. Yanı sıra, yoğun yaya trafiği, 1964'te yapılan altgeçitle yer altına alınmaya çalışılmış, ancak kullanım pratiği oluşmadığından yaya yükü azaltılamamıştır (Türker, 2000).



Şekil 4.4 : Karaköy Meydanı, 1958 (Türker, 2000).

Galata'nın, 20. yüzyılın ikinci yarısında itibaren yürütülen imar faaliyetleri doğrultusunda tenhalaştığı, gitgide değerini yitirerek, kent merkezinde boşalan bir kent parçası haline geldiğinden söz edilebilir. Bu bağlamda, yerleşimin kentin kuzeyine doğru kaymasının, Boğaziçi Köprüsü'nün yapımının, toplu ulaşım da karayolu yatırımlarının deniz ve raylı sistemin önüne geçmesinin ve hemen ardından, 80'li yıllarda, Dalan dönemi imar etkinliklerinin bu dönüşümü hızlandırdığı düşünülebilir. Bu yıllarda, limanın sadece yolcu gemilerine hizmet vermeye başlaması ve meskenin kayboluşu dönüşümün bir parçası olmuştur. Bölgenin gitgide liman kenti kimliğinden uzaklaştığından ve bir ticaret semtine dönüşerek, toptan ya da perakende her türden ihtiyacın karşılanabileceği, transit bir çarşı halini aldığından söz etmek mümkündür.

1990'ların ilk yıllarında, dünyadaki akımlara paralel olarak başlatılan çalışmalarla beraber, Galata'nın korunarak geliştirilmesinin hedeflendiği pek çok proje üretilmiştir. Akademik çevrelerin ve sivil toplum kuruluşlarının da bu çalışmalara, öğrenci ve yarışma projeleri ile destek verdiği söylenebilir. Mimarlar Odası İstanbul şubesi tarafından 2009 yılında düzenlenen Karaköy İskelesi ve Yakın Çevresi Ulusal Öğrenci Fikir Projesi Yarışması ve pek çok mimarlık bölümü bünyesinde yürütülen Karaköy atölyeleri bu çalışmalardan bazılarıdır.

90'lı yıllar boyunca, özellikle Kuledibi ve çevresinin önce iç mekan ve daire bazında; zamanla ise, yapı ve yapı adası ölçeğinde restore edilip işlevlendirilerek dönüştüğünden (Şekil 4.5) söz etmek mümkündür. Bu dönüşümde, güncel trendlerin ve teşviklerin yanı sıra, Pera (Beyoğlu) bölgesinin turizm, eğlence ve kültürel sektörler açısından doyuma ulaşmasının etkili olduğu düşünülebilir.



Şekil 4.5 : Kuledibi ve civarında dönüşüm.

Kuledibi'nde süregelen dönüşümün zamanla Yüksek Kaldırım'ı izleyerek Bankalar Caddesi'ne indiği, diğer yandan Boğazkesen Caddesi'ni takiben Karaköy'e ulaştığından söz etmek mümkündür. Bu sokak ve caddeler boyunca restorasyon çalışmalarının yapı ve yapı adası ölçeğinde, sermaye sahiplerince finanse edilerek turizm ve tüketim odaklı sürdürüldüğünden bahsedilebilir.

Bir diğer kırılma noktası olarak İstanbul Modern, 2004 yılında, yine büyük bir sermaye grubu tarafından finanse edilerek hayata geçirilmiştir. Kullanılmayan antreponun dönüştürülmesi ile başlayan süreçte, Galata'nın biçimlenişinde önemli bir yer tutan İstanbul Modern, aynı zamanda kentin ilk çağdaş sanatlar müzesidir. Hemen ardından, antrepolardan bir diğerinin, 2005 yılında düzenlenen 9. Uluslararası İstanbul Bienali'nin mekanlarından biri olarak seçilmesi ile bölgedeki dönüşümün kültür ve sanat eksenine kaydığı söylenebilir. 2011 yılında Bankalar Caddesi'nde, mimar Alexandre Vallauray tarafından Osmanlı Bankası olarak inşa edilen bir 19. yüzyıl yapısında, yine bir banka finansmanı ile açılan Salt Galata'nın bu dönüşümün son görünür ögesi olduğundan bahsetmek olanaklıdır.

Galata için merkezi yönetimlerce hazırlatılarak, son on yıldır üzerinde durulan ve Galataport ismiyle anılan proje ise, kentin bu bölümünün turizm ve eğlence odaklı dönüşümünü öngörmektedir. Tartışmalı ihale süreci tamamlanan projenin, son on yılda bölgenin biçimlenişinde önemli bir etken olduğu açıktır. Bu dönüşüm projesi

ile Galata bölgesinin liman işlevi ve kimliği dışlanarak, kıyı gelişiminin turizm ve eğlence ekseninde ele alındığından söz edilebilir.



Şekil 4.6 : Tarihsel süreçte Galata'nın dönüşümünde etkili kırılma noktaları.

Bunlar dışında, tarihsel süreçte, Pera (Beyoğlu) civarında yer alan pek çok elçilik ve buna bağlı olarak bölgede ikamet eden pek çok yabancı bürokratin bölgenin gündelik yaşantısının şekillenmesinde önemli yer tuttuğundan söz edilebilir. Elçilikler, bölgede pek çok dini yapı ile eğitim yapılarının inşasında etkili olmanın yanı sıra, bölgede ticaretin canlılığına da katkı sağlamıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısında Fransızca, bölge için bilinmesi gereken yabancı dillerin başında geldiğinden, bu dönemde bölgede Fransızca eğitim yapan okulların sayısı hızla artmıştır. Yanı sıra bölgede azınlıkların varlığı Ermeni, Rum ve Musevi okullarının da açılmasında etkili olmuştur (Akın, 1998). Bölgenin 19. yüzyıldan itibaren, kentin varlıklı ve Avrupalı kesimi -görece üst sınıf kentliler- için yaşam, alışveriş, eğlence ve ticaret alanı olarak önemli bir konuma sahip olduğu düşünülebilir.

Galata bölgesinin önemli sakinlerinden biri de Ortodoks Ruslardır. Bölge, Rusya'dan Kudüs'e giden, Moskova-Fener patrikhaneleri arasında seyahat eden din adamları için önemli bir transit nokta olmuştur. 18. ve 19. yüzyıldan itibaren Galata'da, pek çoğu apartman şeklinde yükselen Rus manastırları yer almıştır. Rusya'da 20.

yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren gerçekleşen devrimle dinin etkisinin azalması ile manastırlar, işlevsizleşerek önemlerini yitirmişlerdir (Türker, 2000).

Galata bölgesinin, limanı ile birlikte, daima gündelik yaşamın bir parçası olduğunu söylemek olanaklıdır. Kentin bu parçası, çoğu zaman liman ve limana dair işlevlere mekan sağlamıştır. Gündüzleri ticaretin en yoğun yapıldığı bölgenin gece yaşantısı, meyhane ve genelevleri farklı kaynaklarda yer alır. Türker (2000), Galata'nın evlerini, işgal yıllarında İstanbul araştırmalar yapan Clarence R. Johnson'dan, çoğu Rumlar ve Ermeniler tarafından işletilen, her milletten denizcinin ziyaret ettiği evler şeklinde aktarır. Cumhuriyet döneminde 1950'li yıllardaki istimlaklerle pek çoğu ortadan kalkan bu evlerin ve işkolunun 21. yüzyıl Galata'sında tamamen Türkleştiğini belirtir. Meyhanelerin ise, Galata için bir kültürü ifade ettiğini söylemek mümkündür.

Bu bölümde, değinilen Galata'nın liman bölgesi ve çevresi olarak biçimlenişinde rol oynadığı düşünülen kırılma noktaları (Şekil 4.6), kentin günümüzdeki durumunun oluşumuna üst ölçekten bir bakış geliştirmek üzere ele alınmıştır. Kentlinin, kenti yönetenlerce yapılan bu müdahalelere eşlik eden gündelik hayatı bağlamında dönüşümdeki rolü tartışmaya açıktır.

4.3 Galata'nın Planlı Dönüşüm Projeleri ve Kendiliğinden Dönüşümü

Galata'nın biçimlenişine bakıldığında, merkezi ya da yerel yönetimlerce hayata geçirilen müdahalelerin etkisi açıktır. Bu biçimlenmenin, kentlinin kullanım şekline yansdığından söz edilebilir. Öte yandan, kentlinin gündelik hayat pratiklerinin bu biçimlenmedeki etkinliği nedir? Kentlinin gündelik hayatı bağlamında, nasıl bir kendiliğinden dönüşümden söz edilebilir? Buna göre, çalışmanın bu kısmında, bu soruların cevapları aranarak, Galataport projesi ile birlikte değerlendirilmesi amaçlanmaktadır.

4.3.1 Galata'da planlı dönüşüm projeleri

a. 19. Yüzyıl'ın İkinci Yarısından 20. Yüzyıl Başına: Osmanlı'da Kentleşme

Osmanlı'nın politik ve ekonomik açıdan gerileme dönemine girdiği bu yüzyıl, aynı zamanda imparatorluğun gerilemeye çare aradığı ve çözümü Batıda bulduğu dönemdir. Bu süreç boyunca yapılan pek çok reform, Avrupa'daki örneklerin

İstanbul'da uygulanmaya çalışılması şeklinde gerçekleşmiştir. 19. yüzyıl sonu, 20. yüzyıl başı Doğu Akdeniz liman kentleriyle karşılaştırılan kentte mahallelerin sosyal statü üzerinden değil, etnik ve dini kimlik üzerinden kurulduğu; yaşanan savaşlar, kaybedilen topraklar ve artan nüfusu ile payitahtta mahalle yaşamının dinginliğinin devam ettiği son devirdir (Akpınar, 2010b).

19. yüzyılda, halen modern anlamda rıhtımı ve liman tesisleri bulunmayan İstanbul'da kent yönetimi de geleneksel biçimde sağlanmaktadır. Akın (1998), İstanbul'un, 19. yüzyılda, halen bir ortaçağ kenti görünümünde olduğunu aktarır. Diğer yandan Akın'a (2010) göre, İstanbul'un doğal kozmopolitliği, 19. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa merkezli dünya kapitalizmiyle bütünleşme sürecine paralel olarak artar. Kozmopolit görünümün en yoğun olduğu aralık, 1918-1923 yılları arasındaki işgal dönemidir.

Galata'nın 19. yüzyılda, kentin -hatta imparatorluğun- Batılı tarzda yaşamı en iyi benimsemiş bölgesi olarak görülmesinin, bölgeyi kentsel reformların da başlangıç noktası haline getirdiği söylenebilir. Öte yandan bölgenin, bir ticaret merkezi olarak kentin en varlıklı Avrupalılarını, yerli Hristiyanlarını ve Levantenlerini barındırmasının (Akın, 1998), yapılacak reformların kolayca benimsenebileceği ve vergilerle sağlanacak finansman için kolaylık sağlanacağı beklentisi oluşturduğu düşünülebilir.

19. yüzyıl reformlarına bağlı olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda dış ticaretin artması ile beraber kentin limanlarının günün uluslararası standartlarına uygun olarak dönüştürülmesi gündeme gelmiştir. Deniz surlarının yıkılması, taş rıhtımlı modern liman alanlarının inşa edilmesi, demiryolları ve kıyı boyunca caddelerin açılması şeklinde tariflenen projeler, dolgu alanlar oluşturulmasını da öngörür. Bütün liman alanının dönüşümü gündemde olsa da, Osmanlı'nın son döneminde modern rıhtımların inşaatı, Boğaz'dan Galata Köprüsü'ne kadar olan alanlarla kısıtlı kalmıştır (Erkal, 2009a).

Batılılaşma hareketinin bir parçası olarak ortaya çıkan kent komisyonları raporları doğrultusunda on dört belediye dairesine ayrılan İstanbul'un, Galata bölgesi'nde kent yönetimi kurulan Altıncı Daire'ye (1857) bırakılarak, Altıncı Daire'nin çalışmalarının kurulacak diğer belediye dairelerine örnek olması öngörülmüştür. Bu tarihten itibaren daire, Galata'nın sorunlarını tespit etmek ve çözmek üzere

görevlendirilmiştir. Akın (1998), belediye binası önüne yerleştirilen bir kutuya semt sakinlerince görülen eksiklerin yazılmasının istenmesini Batı'daki çağdaş uygulamaların bölgeye aktarılması çabası olarak değerlendirir.

Bu dönem gerçekleştirilen ve bölgenin kentsel yapısını etkileyen önemli imar faaliyetleri, Karaköy Meydanı'nın açılması, deniz surlarının yıkılması, Unkapanı-Azapkapı ile Eminönü-Karaköy'ü birbirine bağlayan köprülerin inşası (Şekil 4.7), tünel ve tramvay hatlarının kent içi ulaşımına eklenmesi, Karaköy-Salıpazarı rıhtımı, gümrük binası, depo, ambar ve iş hanlarının inşası olarak sıralanabilir. Bir diğer önemli yapı tipi apartmanlardır. Erken tarihli Galata apartmanları daha çok kira apartmanları olarak inşa edilir. Akın (2010), artan apartmanları uzmanlaşmış ücretli emeğin kent nüfusu içinde ağırlık kazanmasına bağlar; bu durum büyüyen iş hacmi konusunda bilgi vermektedir.



Şekil 4.7 : 19. yüzyıl sonunda Galata Köprüsü (İhsanoğlu, 1987, Erkök Arşivi).

Batılılaşma hareketleriyle beraber, kentsel reformlarla dönüştürülmeye çalışan İstanbul'u anlattığı, “Değişen İstanbul” kitabında Çelik, İstanbul'un ve İstanbullunun denizle kurduğu ilişkiyi vurgular. Deniz İstanbul sakinlerine güzel manzara sunmakla kalmayıp, elverişli ve zevkli ulaşım imkanları da yaratır. Aynı zamanda deniz bir pazar yeridir, deniz mahsullerinden zerzevata ve giyim kuşama dek birçok mal kayıklardan sahildeki müşteriye satılır. Deniz kenarındaki kaldırımlarda suyla yayalar arasında parmaklık yoktur (Çelik, 1996). Kentin bu bölümünde, kentlinin suyla kurduğu ilişkinin yapısı (Şekil 4.8), değişmekte olan liman tesislerinin yapısı ve gelişmekte olan denizcilik teknolojisine rağmen dikkat çekicidir.

Osmanlı'da, özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında yoğunlaşan Batılılaşma hareketleri ve buna bağlı yürütülen kentsel reformların temel olarak kentin düzenlenmesi, iyileştirilmesi ve güzelleştirilmesi ilkelerine dayandığı söylenebilir. Bu sayede,

kentsel yaşamın Avrupalı tarzda örgütleneceği ve kentin Avrupalı bir görünümüne kavuşacağı beklentisinden söz etmek mümkündür. Aslında vurgulanmak istenen, Avrupa basınının iddiasının aksine, Osmanlı devletinin eski, çökmekte olan bir imparatorluk olmadığı, hatta modern, dinamik bir devlete dönüştüğüdür. Birbirinden bağımsız gerçekleştirilen ve İstanbul'un yenilenmesini amaçlayan inşaat projeleri, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemine egemen olan bu karmaşık durumu yansıtıyordu; imparatorluk maddi ve siyasi açıdan bağımlıydı, ama üst tabaka, mimari alandaki değişim çalışmalarının denetimini elinde tutuyordu (Faroqhi, 1997).

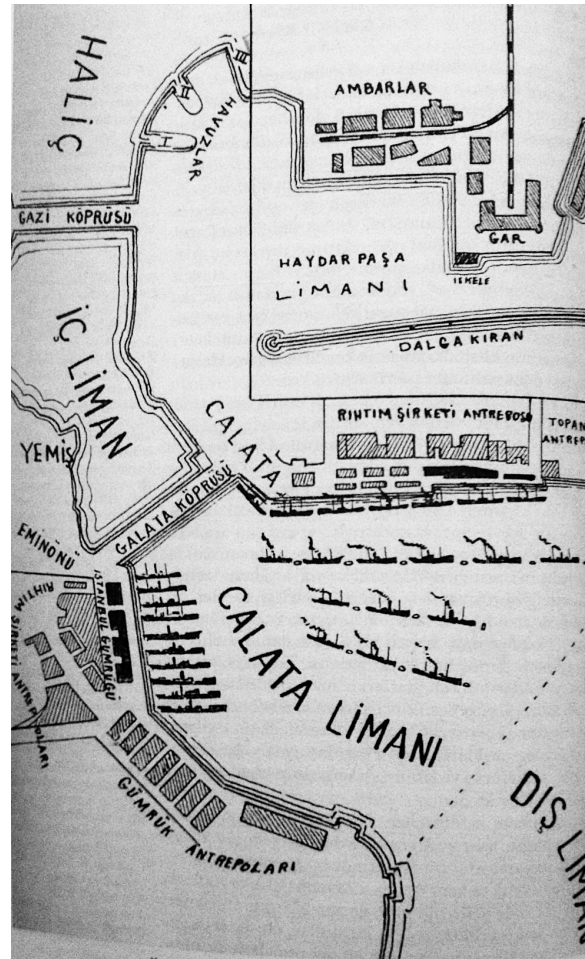
Tıpkı dönemin Avrupa kentlerinde olduğu gibi, sokak ve caddelerin yeni ulaşım sistemlerine uygun hale getirilmesi ve sağlık koşullarının iyileştirilmesi bu kentsel reform hareketlerinin diğer temel ilkelerini oluşturur. Bu ilkelerin, dönemin Avrupa kentlerinin sanayi devrimi etkisinde hızla büyümesiyle ortaya çıkan ulaşım, konut, hijyen gibi sorunlar ile birlikte şekillendiğinden söz etmek olasıdır. İmparatorluğun başkentinde uygulanmaya çalışılan kentsel reformlar ise, benzer gerekçelerden yoksundur. Reformların planlanan dönüşümü sağlayamaması, kentlilerde beklenen memnuniyeti yaratamaması, uzun vadede sürdürülememesi bu nedene bağlanabilir. Öte yandan, kentin iyileştirilmesi ve güzelleştirilmesi gereken bir olgu olduğu anlayışının günümüze dek yürütülen planlı dönüşüm projelerinde etkin olduğunu söylemek mümkündür.



Şekil 4.8 : 20 yüzyıl başında Galata rıhtımı (Erkal, 2010).

b. Erken Cumhuriyet Dönemi: Prost Planı

1923-1945 arası dönem, büyük çapta imar hareketlerinin uygulamaya girmediği, fakat önemli planlamaların yapıldığı, kalkınma için gerekli kurumsal alt yapının oluşturulduğu bir dönemdir. 1930'lara kadar İstanbul'un imarı için yapılan uygulamalar, sokakların iyileştirilmesi, küçük parkların yapılması, tramvay hattının uzatılması gibi sınırlı faaliyetler olmuştur (Kuban, 2000). Öte yandan, yüzyıl başında tamamlanan liman tesislerinin durumunu anlatan şema Şekil 4.9'da görülmektedir. Bu durum, savaşlardan çıkmış ve yeni kurulmuş devletin ekonomik yetersizliğinin yanı sıra, küresel ekonomik bunalıma ve 2. Dünya Savaşı'nın küresel etkisine bağlanabilir. Diğer yandan, İstanbul 5. yüzyıl surları dışına hiç taşmamış ve bu alanın içinde her zaman yapılaşmamış büyük boşluklar bulunmuş, bunlar 1960'lara dek bostan olarak kullanılmıştır (Akın, 2010).



Şekil 4.9 : 1930’lu yıllarda İstanbul limanını gösteren şema (Erkal, 2010).

Modernleşmenin ve modern bir kent imgesi oluşturma'nın yeni cumhuriyet yöneticileri tarafından önemli bulunduğunu söylemek mümkündür. Ankara'nın

planlanmasına verilen önem, davet edilen batılı uzmanlar ve gösterilen özen bu tutumun bir göstergesidir. Öte yandan, öncelikli planlama çalışmaları başkent Ankara için yürütüldüyse de, yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti için, tarihsel başkent İstanbul'un, modern bir kent görünümüne kavuşmasının da önemli bulunduğunu söylemek mümkündür.

Erken Cumhuriyet dönemi aynı zamanda, homojen bir toplumsal yapı çerçevesinin çizildiği dönemdir. Bu yapının İstanbul için, hiçbir zaman gerçekten kurulamadığı söylenebilir. Ancak 1920'ler, İstanbul'un etnik açıdan aynılaştığı döneme geçişin başlangıcıdır. Akpınar'ın Uğur Tanyeli'den aktardığına göre, ortadan kalkan İstanbul'un çeşitliliği değil, o çeşitliliğin geleneksel Doğu Akdeniz coğrafyasına özgün biçimidir. Artık İstanbul başka çeşitlilikler, başka heterojenlikler üretmektedir (Akpınar, 2010b).

İstanbul'da, özellikle Galata Köprüsü ve Büyük Çarşı çevresindeki trafik tıkanıklığı, toplu ulaşım araçlarının, donanımın ve yeşil alanların yetersizliği sorun olarak görülmektedir (Pinon, 2010). Bu doğrultuda, İstanbul'un planlama kararları için açılan yarışmaya (1933) Donat-Alfred Agache, Herman Elgötz ve Henri Prost davet edilmiştir. Prost'un, o dönem Paris metropolitan planlamasının başında bulunması ve Paris Bölgesi Nazım Planı üzerinde çalışması nedeni ile daveti geri çevirmesi üzerine, J. Henri Lambert yarışmaya dahil edilmiştir. İstanbul limanının yerinin belirlenmesini de kapsayan yarışmada, limanı Haydarpaşa'ya taşımayı öneren Herman Elgötz'e ait proje "rasyonel ve yapılabilir" bulunarak seçilmiş, ancak bilinmeyen sebeplerle uygulanmaya geçilmemiştir (Bilsel, 2010a). 1935 yeniden davet edilen yılında Prost, karşılıklı imzalanan ve süreç içinde uzatılan sözleşme ile, 1936-1951 yılları arasında, kentsel planlama çalışmalarının başında yer almıştır.

Henri Prost İstanbul'da yerleşim alanlarının planlanmasında çevre sağlığı ve ulaşım-dolaşım konularını öncelikle ölçüt almıştır. Estetik ise, şehircinin her ölçekte kentsel düzenlemelerinde olduğu kadar plan hüküplerinde de belirleyici olan 3. ölçüttür Bu bağlamda, Tarihi Yarımada ve Galata-Beyoğlu planında iki büyük yeşil alan önerir (Bilsel, 2010a). Prost planı kentin büyümesi ve genişlemesine yönelik bir plandan çok, mevcut yerleşimin iyileştirilmesi üzerine kurulu bir çalışmadır. Tasarlanan yeşil alanlar bu düşüncenin bir parçasıdır. Diğer yandan, planın bir çerçeve belirleyerek, kentin genişleyeceği düşünülen bölgeleri de kapsadığı düşünülebilir.

Pinon'a göre (2010), Prost'un Tarihi Yarımada üzerindeki girişimi (Şekil 4.10), Paris'in Haussmann'laştırılmasına benzer. Bu benzerlikler, bilgi toplama, mekan analizi yapma, anıtları koruma ve öne çıkarma zorunlulukları gibi, sorunların ele alınma biçimindedir. Bu bağlamda, Prost'un İstanbul planlamasının, ana hatlarının, önemli yapıların çevresinin temizlenerek ortaya çıkarılması, sokak ve caddelerin genişletilerek düzenlenmesi, kent içi ulaşımın bir omurga üzerinden sağlanarak iyileştirilmesi olarak karşımıza çıktığından söz etmek olasıdır. Diğer yandan, bu çalışmaların hayata geçirilmesin büyük istimlakleri de beraberinde getirmiştir.



Şekil 4.10 : Tarihi Yarımada'da yol şeması plan etüdü (Pinon, 2010).

Haliç'in karşı kıyısında, Galata ve Pera'da (Beyoğlu) yüksek yapı ve nüfus yoğunluğu nedeni ile, planlamada, kentsel koşulların sağlıklılaştırılmasının öne çıktığı görülebilir. Diğer yandan, Galata Köprüsü ve devamında Pera aksında açılacak yollarla Tarihi Yarımada'nın kentin gelişen kesimi ile kesintisiz bir ulaşım ağına (Şekil 4.11 ve 4.12) kavuşturulması planlanmıştır. Prost'a göre, dönüşümü gerçekleştirilecek bu mahallelerde, oturanlar için kentin uygun alanlarında yeni yerleşim alanları oluşturulmalı, yeni sağlıklı konut çevreleri sağlandıktan sonra, eski mahalleler tümüyle yeni bir plana göre inşa edilmelidir. (Bilsel, 2010a). Bu bağlamda bakıldığında, Prost planının, kentin genişlemesigenişleyerek büyümesinden çok mevcut durumun iyileştirilmesine odaklandığından söz edilebilir.



Şekil 4.11 : Avrupa Yakası planı-Ana yollar, 1943 sonrası (Bilsel, 2010b).



Şekil 4.12 : 1/2000 Uygulama planı-Galata bölgesi detayı, 1940 (Bilsel, 2010b).

1937 tarihli Nazım Planı'nda, İstanbul limanının yeri tartışmalarının sürdüğü görülmektedir. Planda, Sirkeci limanının geçici olarak düzenlenmesi, fakat alanın tarihi ve peyzaj değerleri göz önüne alınarak limanın antrepoları üzerinde Gülhane Parkı ile bütünleşen bir yaya platformu önerilmektedir. Haliç'in karşı kıyısı için ise, benzer biçimde Galata limanı düzenlenmiştir. Ancak Prost, İstanbul'un yeni limanını Yedikule ve Bakırköy arasında Marmara kıyısında, limanın hemen kuzeyinden geçen Avrupa demiryolu ile ilişkili olarak önermiştir (Bilsel, 2010b) Bu anlamda, plana bütüncül bir bakış ile yaklaşıldığında bölge seçimlerinin anlam kazandığından söz edilebilir.

İstanbul'da bu dönemde yürütülen planlanma çalışmaları çerçevesinde karşılaşılan en büyük sıkıntının istismakler olduğunu söylemek mümkündür. Kamulaştırma bedelleri ve 2. Dünya Savaşı'nın küresel etkisine rağmen bu dönemde gerçekleştirilebilen projeler, Atatürk Bulvarı'nın açılması, Gezi Parkı, 2 No'lu Park (bugünkü Maçka Parkı, Kongre Vadisi ve Açık hava Tiyatrosu) düzenlemesi, Eminönü meydanının genişletilmesi, Üsküdar meydanı ve rıhtımının düzenlenmesi ve Boğaz sahil yollarının açılması şeklinde sıralanabilir (Bilsel, 2010a).

Planlama çalışmaları ve uygulanan projeler bağlamında, Prost döneminin, kentin biçimlenişinde ve bugünkü durumunda etkili olduğundan söz edilebilir. Başka bir deyişle, Prost'un İstanbul planlamasının, kentin geleceği için bir yaklaşım olarak ele alındığından söz edilebilir. Bu bağlamda Prost planının, İstanbul için ilk –belki de tek- kentsel planlama çalışması olduğu düşünülebilir.

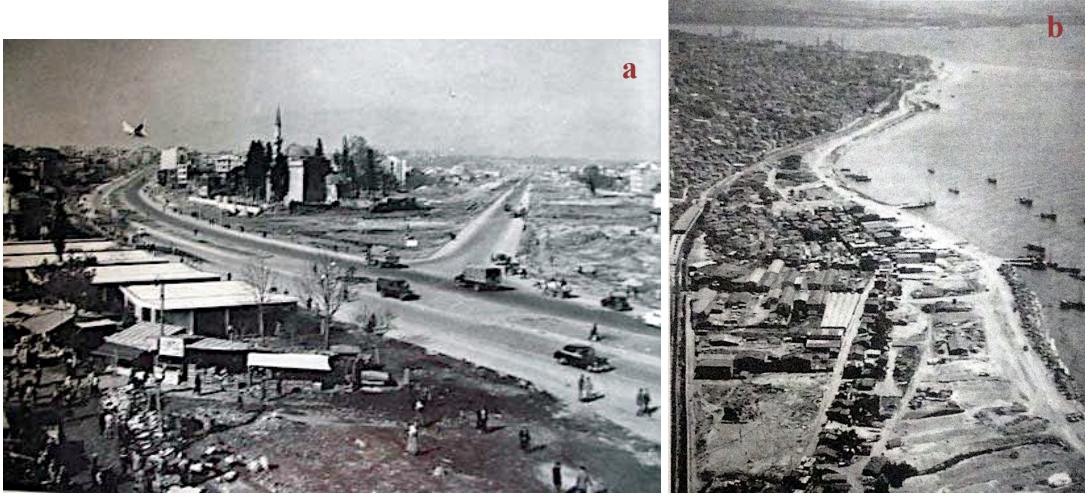
c. 20. Yüzyılın İkinci Yarısı: Yıkımlar

20. yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte değişen iktidar ve ekonomi politikalarının, elbette, kent politikaları ve kentsel planlama üzerinde etkisi görülmüştür. Bu bağlamda, otoyol ve otomobil kullanımı modern kent simgeleri olarak ele alınmıştır. Diğer yandan, sanayinin gelişmesi ile artan iç göçün, kentte gündelik hayatı etkilediğinden söz edilebilir. Göç, aynı zamanda, barınma ve beraberinde gecekondulaşma sorunlarını da getirmiştir.

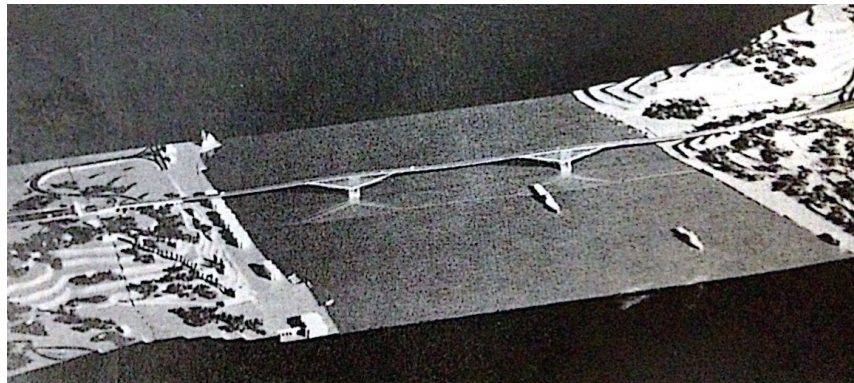
1950'lerden 1990'lı yıllara dek süren dönemde, kentsel planlama çalışmaların, merkezi yönetimler etkisinde, politik ve ekonomik kargaşanın gölgesinde sürdüğünü söylemek mümkündür. Bu süreçte, İstanbul, iktidarların güç oyunlarına sahne olmuş, yasal altyapının yetersizliği ile beraber, pek çok tarihi miras değeri taşıyan yapısını

yitirmiştir. Buna göre, dönemin, politik ve sosyal –dolayısıyla kent planlaması- açıdan çelişkili söylem ve uygulamalara sahne olduğu anlaşılmaktadır. Yaklaşık kırk yıllık bu süreçte, kentin fiziksel, sosyal, ekonomik ve kültürel yapısını bir bütün olarak ele almaktan uzak yaklaşımlar sergilendiği söylenebilir.

Yukarıda sözü edilen ortamda, 1954-1959 yılları arasında yoğun biçimde yürütülen imar faaliyetleri, günümüzde “Menderes Yıkımları” olarak anılmaktadır. Çalışmaların başında, 1951-1956 yılında Türk uzmanlardan oluşan bir komisyon Prost’un planını revize etmek üzere çalışmalara başlamıştır (Akpınar, 2010a). Temelde, Prost planı kararları çerçevesinde gerçekleştirilen ve kamuoyu yaratılarak destek sağlanan bu çalışmalar, seri ve özensiz biçimde ele alınmıştır. Bu dönemde, Tarihi Yarımada’da, Vatan ve Millet caddeleri açılmış, Sarayburnu-Florya sahil yolu (Şekil 4.13) yapımı gerçekleştirilmiştir. Barbaros Bulvarı, Boğaziçi Köprüsü (Şekil 4.14) ve Levent Mahallesi’nin ilk projeleri dönemin proje aşamasındaki çalışmaları içindedir.



Şekil 4.13 : Vatan Caddesi (a) ve Sahil yolu (b) yıkımları (Kuban, 1994b).



Şekil 4.14 : 1950’lerde tasarlanan Boğaz Köprüsü maketi (Kuban, 1994b).

1950'li yıllar boyunca yürütülen yoğun imar faaliyetleri, İstanbul'un genelinde sürerken, benzer çalışmalar Galata'da da gerçekleşmiştir. Tophane, Karaköy, Şişhane ekseninde geliştirilen ulaşım ve yıkımlar, bir konut ve ticaret merkezi olan Galata'nın dönüşümünde etkili olmuştur. Menderes Yıkımları çerçevesinde, Galata'da gerçekleştirilen imar faaliyetleri, Kemeraltı ve Maliye caddelerinin açılması ile Karaköy Meydanı'nın genişletilmesi (Şekil 4.15) olarak sıralanabilir. Yıkımlardan önce ve sonraki durumu gösteren haritalara (Şekil 4.16) bakıldığında imar faaliyetlerinin boyutları dikkat çekici biçimde göz çarpmaktadır.

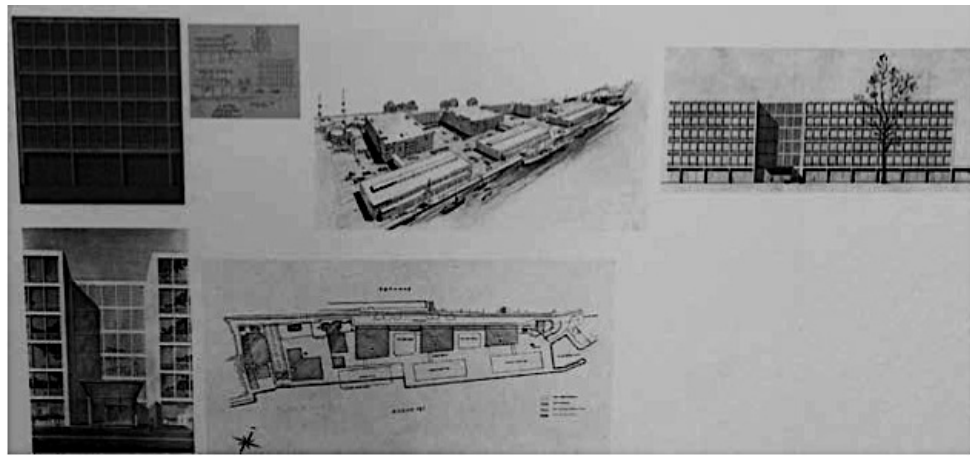


Şekil 4.15 : Kemeraltı Caddesi (a) (Şahenk, 1996, Erkök Arşivi) ve Karaköy Meydanı (b) yıkımları (Kuban, 1994b).



Şekil 4.16 : Yıkımlardan önce ve sonra bölgeyi gösteren haritalar (Kuban, 1994b).

Dönemin önemli müdahalelerinden biri de liman bölgelerinde yaşanmıştır. Haydarpaşa limanı bu dönemde genişletilmiş, ek liman tesisleri inşa edilmiştir. Liman alanları ile ilgili bir diğer düzenleme, Galata'da yeni yolların açılması ve mevcut yolların genişletilmesi projelerinin devamı olarak ele alınmıştır. Bu kapsamda, 1950'li yılların sonunda, Sedat Hakkı Eldem tarafından hazırlanan projeler, liman bölgesinin düzenlenmesini içerir. Projede (Şekil 4.17), bugün Denizcilik İşletmeleri tarafından kullanılan binalar, gümrük, depo ve antrepo binaları bulunmaktadır. Yapılan ek binaların, liman bölgesinin bugünkü halini almasında etkili olduğu söylenebilir.



Şekil 4.17 : Sedat Hakkı Eldem'in liman bölgesi projeleri (Çimenoglu, 2011).



Şekil 4.18 : Yıkımlardan sonra Kemeraltı Caddesi (a) (Kuban, 1994b) ve Karaköy Meydanı (b) (Bilsel, 2010a).

Menderes Yıkımlarının, 20. yüzyılın ikinci yarısında, kentte yaşanan yoğun kentleşme ve buna bağlı sorunların çözümünde etkili olduğunu söylemek güçtür. Sanayileşme ve hızlı kentleşme sürecinde, bu imar faaliyetleri ile, dönüşümü yönlendirici bir etki sağlanmasından öte, dönüşümü engelleyici ve zorlayıcı bir tutum sergilendiğinden söz edilebilir. Hatta, yıkım ve liman alanları ile ilgili yapılan düzenlemelerin, Galata bölgesinin liman kenti kimliğinden uzaklaşarak tenhalaşmasının başlangıç noktası olduğu düşünülebilir. Bölgenin imar faaliyetleri sonrasında durumu Şekil 4.18’de görülmektedir.

Galata bölgesindeki, 1950’li yıllar boyunca sürdürülen yıkım çalışmalarının bölgenin kimliğinin dönüşümünde bir etmen olmasının yanı sıra, 1955 yılında gerçekleşen 6-7 Eylül olaylarına bağlı büyük göç hareketinin bölgedeki etkisi göz ardı edilemez. Mübadele dönemi sonrası azalan Rum nüfus, 6-7 Eylül olayları sırasında karşı karşıya kaldıkları şiddet olayları ile birlikte kenti büyük oranda terketmiştir. Bu durumun, bölgenin demografik açıdan homojenleşmesinin yanı sıra, tenhalaşmasında da etken olduğu düşünülebilir. Bu bağlamda, Galata ve Pera bölgesinin dönüşümünde, 20. yüzyılın ikinci yarısında gerçekleşen yıkımlarla birlikte 6-7 Eylül olaylarına bağlı göç hareketi de kritiktir.

Menderes döneminin ardından İstanbul’un, kentsel planlama anlamında bir geçiş dönemi yaşadığından söz edilebilir. Sanayileşme etkisindeki İstanbul, gündelik sorunların günlük çözümleriyle hızla büyümüştür. Kentin biçimlenişinde önemli bir başka süreç Dalan’ın belediye başkanlığını yürüttüğü 1980’li yıllardır.

Bedrettin Dalan’ın belediye başkanlığı yaptığı bu dönemde de, kent genelinde kapsamlı istimlak çalışmaları yürütüldüğü görülür. Tarlabası ve Barabaros bulvarlarının açılışı, dönemin önemli dikkat çekici imar faaliyetleri arasındadır. Hızlı sanayileşme nedeni ile Haliç’in çevresini dolduran sanayi yapılarının ve Haliç’in temizlenmek istemesi, sanayi yapıları ile beraber pek çok tarihi yapının da yok oluşuna neden olmuştur. Karaköy Meydanı, bu dönemde, Tünel tarafındaki son mağazalarını da yitirerek bugünkü halini almıştır (Türker, 2000). Bölgenin 90’lı yılladaki durumu Şekil 4.19’de görülmektedir. Buna göre, bu imar faaliyetleriyle birlikte, Galata’nın tenhalaşmasının ve kent merkezinde değerini yitiren bir bölge haline gelmesinin hızlandığı düşünülebilir.



Şekil 4.19 : 90’lı yıllarda Galata’nın görünümü (Şahenk, 1996, Erkök Arşivi).

1950-1990 yılları arasında, kent genelinde yürütülen kentsel planlama çalışmalarının, İstanbul’un kent imgesine odaklanırken, kentlinin gündelik hayatını gözden kaçırdığını söylemek mümkündür. Dönüşümün, kentin iç dinamikleri bağlamında yönlendirilmesi yerine, birtakım idealler doğrultusunda dönüşüm gerçekleşmesi beklenmiştir.

d. “Kentsel Dönüşüm”: Galataport

2000’li yılların, kentsel ölçekte yapılan temizleme ve güzelleştirme etkinliklerine karşılık gelen, “kentsel dönüşüm”lere sahne olduğunu söylemek mümkündür. Kentin tamamına yayılan büyük dönüşüm projeleri ile birlikte “kentsel dönüşüm”, bir terim olarak dilimize de eklenmiştir. Göksu (2009), “kentsel dönüşüm”ü, zaten değişip dönüşmekte olan capcanlı bir kentte olup bitenleri denetim ve disiplin altına almak isteyenlerin, yaklaşımlarına ve kendilerinde vehmettikleri misyona verdikleri şık bir ad şeklinde tanımlar.

Tekeli, dönüşüm sözcüğü kullanıldığında yapısal bir değişikliğe atıf yapıldığından söz eder. Kent sürekli bir değişim mekanı olarak algılandığında planlamayı klasik kapsamlı-rasyonel planlama şeklinde sürdürmek olanağı kalmaz. Bu şekilde büyük ölçüde statik, ulaşılabilecek bir ereksel formu olan plan, kenti bir dönüşümler mekanı olarak kavramsallaştırmayla çelişecektir (Tekeli, 2011a). 2000'lerden bu yana yürütülmekte olan çoğu kentsel dönüşüm projesinin, uygulandıkları bölgeyi temizlemeyi hedeflediğinden ve uygulandıkları bölgede değer artışına neden olduğundan söz etmek mümkündür.

Galataport, tıpkı Haliçport ve Haydarpaşaport gibi, kentin su ile ilişkisinin zayıf olduğu bir noktada, kıyı kullanımını düzenleyen, turizm ve ticaret odaklı bir kentsel dönüşüm projesidir. Proje alanı Şekil 4.20'de işaretlenmiştir. Projenin oluşum süreci, 1994 yılında alınan Bakanlar Kurulu Kararı ile bazı parsellerin “Turizm Bölgesi” ilan edilmesine bağlanmaktadır (Erdoğan, 2006; Çimenoglu 2011). Öte yandan, Galataport için çalışmaların 2005 yılından bu yana hız kazandığını söylemek mümkündür. Bölge, özelleştirme kapsam ve programı dahilinde ele alınarak projenin, yap-işlet-devret modeli ile finanse edilmesi planlanmaktadır.

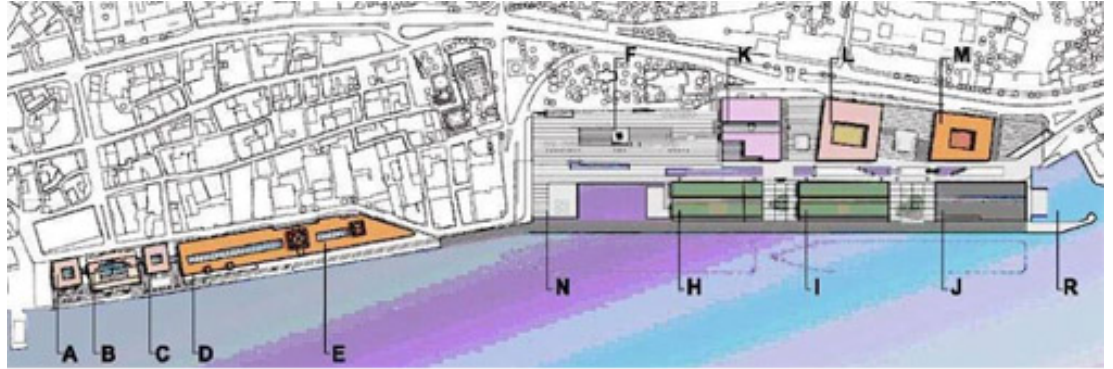


Şekil 4.20 : Galataport proje alanı.

Tabanlıoğlu Mimarlık, Salıpazarı'ndaki antrepo ve TDİ'ye ait binaların yeniden değerlendirmesi amacıyla TDİ tarafından 2000 yılında açılan ihalede projeyi hazırlamaya hak kazanmıştır (Özden ve Ağar, 2008). Proje alanı Karaköy'den Tophane'ye kadar Karaköy ve Salıpazarı rıhtımlarını da içine alan yaklaşık 100.000 m²'lik bir alanı kapsamaktadır. Bu alanda imar planları doğrultusunda, yaklaşık

200.000 m²'lik yapılaşma hakkı tanınmıştır. Bu oranın, bölge için yoğun bir yapılaşma anlamı taşıdığı düşünülebilir. Bölgede, genel olarak finans, toptancılık ticareti, küçük iş alanları, bürolar ve konut alanları olan mevcut kullanımın, Avrupa liman kentlerinde yürütülen benzer projelerde olduğu gibi, uluslararası bir turizm, ticaret ve kültür merkezi olarak düzenlenmesi (Çizelge 4.3) planlanmaktadır. Proje müellifi projenin ana kararlarını, limanın butik bir liman olarak korunması, Tophane Meydanı'nın denizle buluşturulması, antrepoların ve Denizcilik İşletmeleri'ne ait binaların yeniden işlevlendirilerek turizm ve ticaret işlevli yapılar olarak düzenlenmesi olarak belirtmektedir (Köksal, 2012). Yaklaşık 150. 000 m² inşaat alanı öngörülen projede, ofis, otel alışveriş alanlarının, modern liman işlevlerine uygun yeni yolcu gemisi limanının yanı sıra, denizden ulaşım sağlayacak bir de marina (Şekil 4.21) önerilmektedir (Url-11). Projenin en büyük katkısının, İstanbul'a sağlayacağı turistik, ticari ve ekonomik canlılık olacağı öngörülmektedir.

Çizelge 4.3 : Galataport vaziyet planı ve kullanım şeması (Çizelgede kullanılan veriler Çimenoglu, 2011'den alınarak düzenlenmiştir.).



Bloklar	Mevcut Kullanım	Galataport
A	TDİ Genel Müd. Binası	Otel
B	Karaköy Yolcu Salonu	Otel
C	Gümrük Müdürlüğü	Otel
D	Antrepo 20	Apart Otel-Loft-Kira. A.-Kafe
E	Paket Postanesi	Apart Otel-Loft-Kira. A.-Kafe-Sergi
F	Saat Kulesi	Saat Kulesi
G	Antrepo 4	Yıkılacak Antrepo
H	Antrepo 3	Loft-Kira. A.-Perakende
I	Antrepo 2	Loft-Kira. A.-Perakende
J	Antrepo 1	Port-Kira. A.-Perakende
K	Antrepo 5	Sinema-Müze-Sergi-Restoran
L	Antrepo 6	Otel-Kiralalanabilir Alan
M	Antrepo 7	Apart Otel-Kiralalanabilir Alan

Galataport için 2005 yılının Eylül ayında yapılan ilk ihale, İstanbul Şehir Plancıları Odası tarafından açılan davalara konu olmuştur. Davalar sonucu 2006 yılında ihalesi

iptal edilen proje için 2013 yılı Mayıs ayı içinde tekrar ihaleye çıkılmış, ihale süreci tamamlanmıştır. Tartışmalı ihale süreci tamamlanmış olmasına rağmen, projenin detaylarına dair belirsizliğin giderilmediğini söylemek mümkündür. Her iki ihale arasında 0.50'lik emsal oranı farkı ve çıkılan ikinci ihale ile hazırlanan proje arasında temel karar farklılıklarının bulunması (antrepoların yıkılacağı ya da korunacağı yönünde) uygulanacak projenin belirsizliği açısından dikkat çekicidir. Diğer yandan, bu ihale doğrultusunda projenin iptali ve yeni bir proje hazırlanması gündeme gelmiştir. Bu bağlamda, bölge için yeniden başlayacak projelendirme sürecinin kentli ile ilişkisi, katılımcı bir yol izlenip izlenmeyeceği, sürecin şeffaflığı ve projenin detayları şu aşamada belirsiz görünmektedir.



Şekil 4.21 : Galataport proje görselleri (Url-11).

İhale yöntemi ile belirlenen proje ve uygulama çalışmaları sırasında kent-kentli ilişkisinin göz ardı edildiği, bu dinamğin, projenin oluşturulması ve karar alma sürecinin tamamen dışında tutulduğu söylenebilir. Diğer yandan Galataport, projenin ana ilkeleri bakımından olumlu görülmekle birlikte, tek bir finansörle, kentin önemli bir parçası için tek seferde alınan kararların uygulanması, tekil işlevli yapısı, gündelik hayatta ayırıştırıcı ve tepeden inme bir etki yaratma olasılığı bakımından endişe uyandırmaktadır.

4.3.2 Galata'da kendiliğinden dönüşüm: gözlemler

Galata'nın kendiliğinden dönüşümüne bakarken, dönüşen kimliğin yansımalarının gündelik hayatta aranmasına çalışılmaktadır. Galata'nın, bugünkü durumu, mevcut kullanımlar üzerinden değerlendirilmektedir. Planlı dönüşüm projelerinden farklı

olarak arayışın odağında kentli bulunmaktadır. Bu arayışın, Galata'nın süregelen dönüşümünün geleceği ve gerekliliği farkedilecek olası müdahaleler hakkında ipucu verebileceği düşünülmektedir.

Tanju'ya göre, kentler sürekli olarak değişirler. Ancak kimi kentler sadece değişirken, kimileri dönüşür: Değişim ile o ya da bu şekilde yüzleşen, giderek söz konusu olan değişim ile bir tür olumlayıcı ilişki kurabilenler niceliksel olarak değişirken, aynı zamanda dönüşerek niteliksel farklılıklar da üretirler (Tanju, 2009b). Buna göre, özellikle liman bölgelerinin doğasından kaynaklanan dinamizm ve canlılığın, karmaşanın ve kaosun bu üretimlere olanak sağlayacak yaratıcılığın mekanları olduğu düşünülebilir.

Galata'nın bugünkü kullanım pratiğinden söz ederken, 1980'li yılların sonlarından itibaren tenhalaştığı, hatta boşaldığı dönemden bugüne, kapsamlı bir projenin yürütülmediği belirtilmelidir. Elbette, son on yıldır gündemde tutulan Galataport projesinin, sadece isminin bile, dönüşümü etkilediği söylenebilir. Buna rağmen bu süreçte, bölgede gerçekleştirilen mekansal, sosyo-kültürel ve ekonomik, noktasal denebilecek müdahaleler dikkat çekicidir. Bu bağlamda, Galata'da, 19. yüzyılın ikinci yarısından başlayarak, 20. yüzyılın son yıllarına dek süren planlı dönüşüm projeleri sonrasında gelen bu süreç, liman kenti kimliği dönüşümünün okunmasında kritik görülebilir.



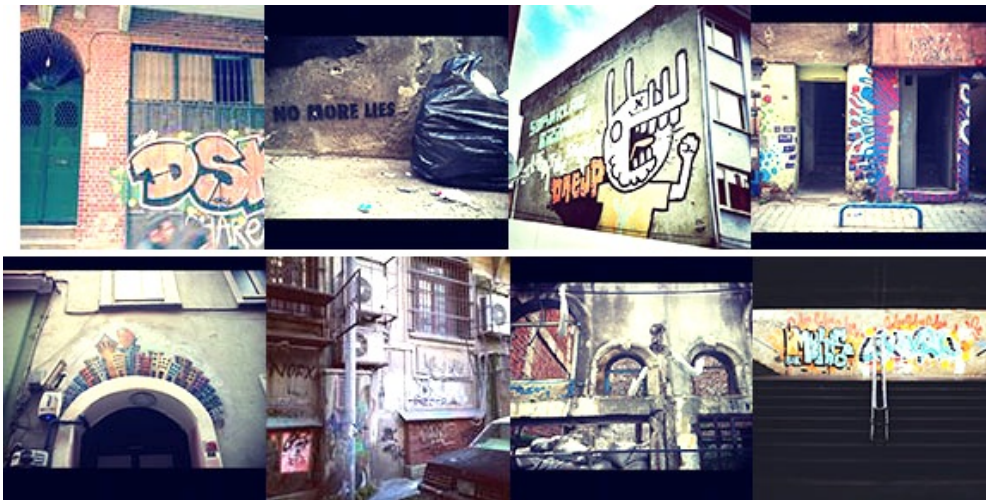
Şekil 4.22 : Kuledibi ve Boğazkesen Caddesi'nden itibaren dönüşümün etki alanı.

Galata'da yaşanan dönüşüm, Pera (Beyoğlu) bölgesinde yaşanan kentsel doyum ile ilişkilendirilebilir. Kentin bu parçasında, işlev ve kullanım açısından sağlanan yoğunluğun itici gücü ile kentsel hayatın, adım adım Kuledibi'ne ve Boğazkesen'e

kaydığı, oradan tüm bölgeye yayıldığı (Şekil 4.22) düşünülebilir. Bir başka deyişle, Galata’da süregelen kendiliğinden dönüşüm, tarihsel süreçte kuzey yönünde büyüyen kentin, boşalttığı eski eğlence ve ticaret merkezine, aynı yoldan adım adım dönüşü olarak anlatılabilir.

Kuledibi’nin, bu dönüşüm sürecinde, Galata bölgesinin zamansal katmanlarını görünür kıldığından söz edilebilir. Bugün, Kuledibi sokakları ve işlev değişikliğine uğramış 19. yüzyıl yapılarının, zamanın ötesinden gelen, sanatsal bir araç olarak kullanıldığından (Şekil 4.23) söz etmek mümkündür. Sokaklar ve yapılar, 21. yüzyılın ifade biçimlerinden biri olan graffitilerin/duvar resimlerinin sergilendiği bir mekana dönüşmüştür. Bu noktada, çoğu boş, işlevi yiten ya da değişen konutlar ile bu yüzyıla ait bir ifade biçimi arasında kurulan bağ dikkat çekicidir. Diğer yandan, Galata sokakları ve yapılarının, geçtiğimiz yüzyıl yıkımlarından geriye kalan mekansal yapısı çerçevesinde, aynı anda hem tipik hem özgün oluşunun da (Şekil 4.24) kurulan bağda etkili olduğu düşünülebilir. Kendiliğinden dönüşümün, zamansal ve mekansal katmanlar arasında ortaya çıkan kent-kentli etkileşiminin ürünleri ile bu noktada tetiklendiğinden söz edilebilir.

Deviren (2009), İstanbul’un aurasının karadan çok denizden geldiğinden söz eder. Olaylar, insanlar ve mekanlar denizden uzaklaştıkça zaman da, İstanbul’un zamanı ve İstanbul’da zaman olmaktan uzaklaşır. Galata’da ise kıyı -bugün resmi kaynaklarca İstanbul Limanı olarak tanımlanan Salıpazarı rıhtımı boyunca- gemi yolculuğu ile İstanbul’a gelmediğiniz sürece kullanılamayan, kontrollü ve güvenli bir alandır. Rıhtım ve antrepolar ile Denizcilik İşletmeleri’ne ait binalar neredeyse boştur.



Şekil 4.23 : Galata’da katmanlar: Duvar resimleri.



Şekil 4.24 : Galata’da apartmanlar: Tipik ve özgün.

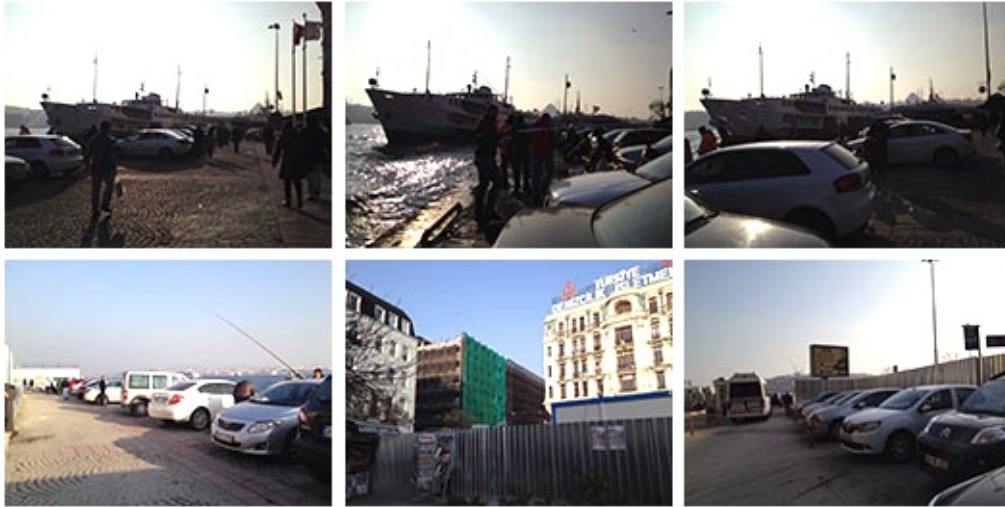
Bir başka kritik nokta, Karaköy meydanı ve çevresi, halen kent içi ulaşımın kritik bir transit noktası ve her türlü eşyanın bulunabildiği transit çarşı (Şekil 4.25) halindedir. Her gün tramvayla Karaköy’e gelip, vapurla karşıya geçen ya da tünelle Beyoğlu’na çıkan bir kentli için bölgede çekim oluşturabilecek herhangi bir kullanımdan söz etmek zordur. 1964 yılında, meydan trafiğindeki yaya yükünün azaltılması amacıyla yapılan Karaköy Altgeçidi, gelinen noktada, karşıdan karşıya geçen kentli için bir güzergah oluşturamamıştır. Bu bağlamda meydan ve çevresi, yer üstünde ve yer altında da iyi işlemeyen bir boşluk (Şekil 4.26) olarak değerlendirilebilir. Vapurların yanaştığı, iskelenin bulunduğu rıhtım ise, kentli tarafından ulaşılabilir durumdaysa da kullanım açısından oldukça sınırlıdır. Aynı alan aralıklarla otopark olarak da kullanılmaktadır (Şekil 4.27).



Şekil 4.25 : Karaköy: Bir çekim noktası olmaktan uzak; transit çarşı.



Şekil 4.26 : Karaköy Meydanı: Yaya geçidi.



Şekil 4.27 : Otopark olarak kullanılan Karaköy rıhtımı.

13. İstanbul Bienali’nde “Yollar Açmak” isimli video çalışması ile yer alan, İspanyالی sanatçı Maider Lopez, Karaköy’e yerleştirdiği dokuz kamera ile kentlinin “kendi” yollarını gözlemleyerek Karaköy’de karşıdan karşıya geçmenin on kuralını belirler. Sanatçı, çalışma için Karaköy’ü seçmesinin nedenini pek çok farklı kentlinin Karaköy’de buluşması olarak belirtmektedir. Lopez’e göre Karaköy’de bir yabancı kullanım kılavuzu ihtiyacı hissederken, İstanbullu kentli, aslında karmaşa gibi görünen kurallar koyarak, kentteki yaşamı sürdürmekte, kenti ve hayatı

dönüştürmektedir. Lopez'in gözlemlerine göre, bu durum sadece bir semtin değil, Türkiye'nin öyküsü; aynı zamanda birlikte yaşamın şifresidir (Url-15). Bu noktada, altgeçiti kullanmaya yöneltlen kentlinin tutumu, küçük bir taktik, gündelik hayatı kolaylaştırmak için ortaya konan basit bir yaratıcılık olarak düşünülebilir. Buna göre, kentli, kent yüzeyinde taşıtlara terk edilen alan içinde kendine yer açacak biçimde kullanım biçimleri oluşturmaktadır.

Kent mekanının imkanları için bir araştırma ve üretim platformu olarak kurulan "İmkanmekan" tarafından üretilen bir başka proje "Tohum Karaköy"dür (Şekil 4.28). Proje kapsamında, Karaköy rıhtımına yerleştirilen birimlerle, tasarım öncesi veri toplanması ve müdahaleye karşı kullanıcı tepkisi gözlemlenmiştir. Süreçte, kentli tasarımı tanımış, kullanmış, bozmuş, yeniden yapmış, yeniden bozmuş ve yok etmiştir (Uzer ve diğ., 2010). Deney, kentsel tasarımda, kentlinin hareketinin, beklenti ve tepkilerinin iyi okunmasının gerekliliğini çarpıcı biçimde vurgulaması açısından kritiktir. Diğer yandan, kentlinin tepkisinin kontrol edilmesinin güçlüğünü ortaya koyduğundan söz etmek mümkündür.



Şekil 4.28 : İmkanmekan: Tohum Karaköy (Url-16).

Bölge içinde bir başka önemli nokta olan Tophane Meydanı ise, meydan özelliğini kaybetmiştir. Üstünde gezinilmesi kent yönetimince yasaklanmış yeşille kaplı bu alanın bir kısmı da, sert zemin olarak korunarak otopark şeklinde kullanıma sunulmuştur. Ancak, alanın canlılığını turistik dükkanlarla da olsa bir nebze koruduğunu söylemek mümkündür.

Suyla arasında bir set bulunan kentli için bu alanda, ilk kırılmanın 2004'te İstanbul Modern'in kurulması ile yaşandığından söz etmek mümkündür. Bu sayede, dev

antrepolar, doğru işletmeciliğin de katkısıyla, kültürel bir etmenle kentlinin gündelik hayatına girmiştir. İstanbul Modern, kentlinin su ile ilişkisini direkt mümkün kılmasa da, kentliye o dev blokların ardında deniz olduğunu hatırlatmıştır. Diğer yandan, işlevini tamamen yitirmiş bu alanın, kullanıma bağlı değer kazandığından da söz edilebilir.

İstanbul Modern'in ardından, Uluslararası İstanbul Bienali'nin dokuzuncusundan itibaren yer seçimlerindeki değişimle bölge, farklı kentli grupları için dikkat çekici bir alan olmuştur. Bienaller etkisiyle, transit bir nokta olan ve toptan-perakende, her türden küçük ticaretin merkezi konumundaki Galata'nın, pek çok sanatçı, tasarımcı, girişimci ve yatırımcının yanı sıra, popüler kültür için üretim yapan sektörlerin de dönüşüme katıldığı bir bölge haline geldiği söylenebilir.

2000'li yıllar boyunca civardaki pek çok yapı dizi ve filmlerde kullanılmış, bölgenin neredeyse tamamı yapımlar için set olmuştur. Bu durum iki açıdan önemli bulunabilir. İlki, bu sayede sıradan kentlinin bölgeye artan ilgisi ve bölgenin kullanıma bağlı değerinin artışıdır. İkincisi ise, artan ilginin yerli küçük esnaf üzerindeki etkisidir. Galata'da, bu yöndeki noktasal müdahaleler ve buna bağlı dönüşümün seyri Şekil 4.29'de gösterilmiştir. Buna göre, dönüşümün kentliyle birlikte, kentli ekseninde süregeldiği söylenebilir.



Şekil 4.29 : Galata'da noktasal müdahaleler ve dönüşüm.

İstanbul'un 2010 Kültür Başkenti seçilmesiyle, buna bağlı yürütülen projelerde de, bölge, bir kültürel dönüşüm alanı olarak ele alınmıştır. Devamında açılan pek çok sanat atölyesi, özel galeri, tasarım dükkanlar, yaklaşık on yıllık süreçte Pera'dan (Beyoğlu) aşağı inen benzer akımla birlikte, tüm bölgeye yayılmıştır. Son olarak, 2011 yılında, bir başka büyük sermaye grubu finansörlüğünde açılan Salt Galata,

bölgedeki sanatsal ve kültürel aktiviteye eklenmiştir. Yanı sıra, pek çok tarihi yapının, şirketlerce restore edilerek yeniden işlevlendirildiğini görmek mümkündür. Bu noktada dikkat çekilmesi gereken, somut sonuçları Galata için şimdiden kestirilemese de, bu teşvik edilen kültürel dönüşümün sanatın araçsallaştırılması ve yerel olanı hiçe sayma tehlikesidir.

Son beş yılda, sanat ve kültür merkezi odaklı süregelen kendiliğinden dönüşüme, Tophane'den Karaköy'e uzanan cafe ve restoranlarla ticari aktiviteler de eklenmiştir. Büyük yatırımların yanı sıra bölgede pek çok bağımsız galeri, sergi salonu ve atölyeye ek olarak, popüler kültürün ilgi alanına giren bölgede, açılan pek çok tasarım dükkanı ile butik café ve restoranlarla dönüşüm, akış içinde, sürmektedir.

Galata, bir başka açıdan, sosyal, kültürel ve ekonomik katmanları da görünür kılmaktadır. Perşembepazarı yönünde, toptan satış yapan hırdavat dükkanı ile sanatsal üretim yapılan bir atölyeyi yan yana bulmak olasıdır. Ölçeğe ve düşünme biçimine göre farklı iletişim ve etkileşim içindeki, ortak paydada buluşamaz görünen sınıfların bir arada sürdürdükleri gündelik hayat düzenli bir düzensizlik tanımlar. Bu bölgede, tasarım bir butik sahibi üst-orta sınıf kentli ile aydınlatma parçaları satan bir perakende dükkan sahibi kentliyi, ayrıştırılması gereken sosyal katmanlar olarak ele alan “kentsel dönüşüm” yaklaşımının eridiğini görmek mümkündür. Böylece, gündelik hayat içinde ayrımların yok olmasının, Galata'yı her sosyal, kültürel ve ekonomik katmandan insan için ulaşılabilir kıldığı da düşünülebilir. Bu noktada, Galata'nın liman kenti kimliğinin bir parçası olan geleneksel kozmopolit yapının, her sınıftan kentlinin bir arada yaşama pratiği oluşturması biçiminde güncellendiğinden söz edilebilir.

İstanbul'da yaşayan Amerikalı sanatçı Julie Upmeyer, atölyesinin de bulunduğu semt ile ilgili, Eylül 2013'te açtığı “Katmanlı Karaköy: Perşembe Pazarı'ndan Boyutlandırılmış Fotoğraflar” sergisinde, çektiği fotoğrafları pek çok kez basarak merkezi perspektife mekansal derinlik kazandırmış, semtin katmanlarına odaklanmıştır (Şekil 4.30). Upmeyer, 6. kattaki atölyesinden aşağı baktıkça, dükkan tabellarının, durmaksızın akan araç trafiğinin, yük arabalarının, sokak kedilerinin ve mal getirip götüren nakliyecilerin oluşturduğu verevine bir perspektiften etkilendiğini belirtir.



Şekil 4.30 : Katmanlı Karaköy: Perşembe Pazarı'ndan Fotoğraflar (Url-12).

Benzer biçimde, 2006 yılında, Aslı Kıyak İngin tarafından geliştirilen “Made in Şişhane” projesi (Şekil 4.31), kent içi küçük üretim bölgelerin yaratıcılığa açık bir deneyim alanı olarak konumlanabileceğini sorgular; tasarımcı ve yaratıcı disiplinler için nasıl bir potansiyele sahip olduğu sorusundan yola çıkmıştır. Proje, farklı boyutlarda tasarım etkinlikleri barındırır ve atölyelerle üretim ağına odaklanır. Proje kapsamında düzenlenen sergi ve panel ile halihazırda bölgede çalışan tasarımcıların ürünlerine yer verilerek bölgedeki yaratıcılık potansiyeli ortaya konmaya çalışılmıştır (İngin, 2010). 2006 yılında başlayan proje, 2010 yılında İstanbul Kültür Başkenti projeleri arasına girmiş, atölye çalışmaları ile 1. İstanbul Tasarım Bienali ön etkinlikleri içinde yer almıştır. Buna göre, projenin çıkış noktası ve geline yer bağlamında değerlendirildiğinde, kent içi üretim potansiyellerini, bir bölge ve bir ürün üzerinden ortaya koyduğu görülebilir. Bu üretim faaliyeti, kentin üretim faaliyeti olarak değerlendirilebilir. Diğer yandan, dönüşüm halindeki Şişhane bölgesinin potansiyelinin böylesi bir projeyle ortaya konduğundan ve bu yolla yerel

[illegible]

Güncel “kentsel dönüşüm” tartışmaları ekseninde Galata’nın kaotik görünümünü eğlenceli bir oyun-filmle vurgulayan bir başka çalışma olan Melis Bilgi’nin video projesi “Tetrist”, Galata’nın dönüşümüne odaklanır. Filmde, yapıların bir tetris oyununun parçaları halinde düşmesi ile başlayıp, yer yer kaybolan, malzemeleri değişen ve inşaatları hızlanan binaların yüksekliğinin en nihayetinde Galata Kulesi’nin yüksekliğini aşması ile oyun son (Şekil 4.32) bulur (Url-13). Bu açıdan, filmin, İstanbul’da yürütülen ve yürütülmekte olan pek çok “kentsel dönüşüm” projesinin geldiği noktada, bölgeye yaptıklarını kısaca özetlediği düşünülebilir. Bu bağlamda, projelerin semtin doğasından gelen dinamizmin, üretkenliğin, yaratıcılığın gerisinde kaldığından söz etmek mümkündür.



Şekil 4.32 : Tetrlist: Kentsel dönüşümlerin sonu (Url-14).

Galata'nın kendiliğinden dönüşümünün gündelik hayata dair gözlemler, fotoğraflar ve çeşitli projelerle değerlendirilmeye çalışıldığı bu bölümde, kentlinin kenti dönüştürme gücü üzerinde durulmaya çalışılmıştır. Bu noktada, kentlinin kullanım pratiklerinin, yaratıcılığının ve gündelik hayatının kentsel kimliği dönüştürmede etkinliği kayda değer bulunduğunu söylemek mümkündür. Bu bağlamda, müdahaleler karşısında kentlinin yaratıcı gücü, dönüştürme ve üretim potansiyeli açıkça ortadadır. Galata bölgesi özelinde, bu üretimi sokaklarda, bina cephelerinde, taşıt yolunda ve rıhtımda kaotik bir bütünün parçaları olarak okumak mümkündür.

4.4 Bölüm Değerlendirmesi

Bölüm kapsamında, Galata bölgesinin çalışma alanı olarak seçilmesinin nedenleri ve İstanbul limanları içindeki konumu ortaya konmaya çalışılmıştır. Buna göre, Galata'nın özellikle, 19. yüzyıldan itibaren, kentin liman ve ticaret merkezi haline gelmesi önem taşımaktadır. Öte yandan, güncel bir dönüşüm tartışmasının odağında bulunması, Galata üzerinden yürütülecek bir tartışmayı anlamlı kılmaktadır. Galata'nın coğrafi konumu, Haliç'in girişinde ve Boğaz üzerinde olması, bölgenin önemini arttırmaktadır. Son olarak, bugün resmen İstanbul limanı olarak anılan bölgenin, kent merkezi içinde kalmış olması, tarihsel süreçte geçirdiği pek çok planlı müdahale kayda değer bulunmuştur. Galata'nın biçimlenişinde rol oynayan tarihsel kırılma noktaları belirlenmeye çalışılmış, bu noktaların, bölgenin kimliğinin dönüşümünde etksi anlamlandırılmaya çalışılmıştır.

Bölüm içinde, bölgenin planlı dönüşümü için öngörülen projenin koşulları ortaya konmaya çalışılmıştır. Galata'nın biçimlenişinde etkili olabilecek, 19. yüzyıldan bu yana yürütülen kapsamlı dönüşüm projeleri kent ölçeğinde ele alınırken, kent yönetimlerinin dönüştürme gücünün de sorgulanması amaçlanmıştır. Bu projelere getirilen eleştirel yaklaşım doğrultusunda, modern kent imgesi yaratma, kentin temizlenmesi, yeni kimlik yaratımı gibi büyük hedeflere sahip kentsel projelerin, kentli düzeyinde karşılık bulamadığı sürece öngörülemez sonuçlara gebe olduğu düşünülmektedir. Diğer yandan, bu durum, süregelen bir dönüşüm halindeki kent olgusu için olağan karşılanır.

Son kısımda ele alınan Galata'da kendiliğinden dönüşüm ise, süregelen bir olgu olarak, mevcut kullanımlar ve çeşitli sanat ve tasarım projeleri üzerinden anlatılmıştır. Böylece, gündelik hayat pratikleri içinde dönüşen liman kenti kimliğinin okunması mümkün hale gelmiştir. Buna göre, Galata'nın kendiliğinden dönüşümünün, bölgenin, zamansal, mekansal, sosyal, kültürel ve ekonomik katmanlarını görünür kıldığı görülmüştür. Bu katmanlar arasında ortaya çıkan kentsel üretimler, kimlik dönüşümü hakkında ipuçları vermektedir.

Planlı dönüşüm projeleri ile kendiliğinden dönüşüm olgularının, objektif biçime ele alınması, bu noktada kritik görülmektedir. Dönüşüm tartışmasının odağına kentli yerleştirilmiş, dönüşüm süreci kentli üzerinden değerlendirilmeye çalışılmıştır.

5. DEĞERLENDİRME VE TARTIŞMA

Bugün, kentli insanın hayatının hız ve geçicilik, mobilite, ulaşılabilirlik, dijital ve küresel dünya ekseninde biçimlendiğini söylemek mümkündür. Günümüzde, kentli insanın hayatına giren her yeni değişkenin, kendi dinamizmi doğrultusunda, kendi etkileşim alanını yaratarak mevcut sistemlere eklendiğini farketmesi bile zorlaşmıştır. Yeniliğin hızı, yeniliğin farkedilmesinin ve gündelik yaşantının bir parçası haline gelmesinin önüne geçmiştir. Böylesi bir dünyada, kentler, göç ve küresel baskılar altında, ekonomik ve politik kararların gölgesinde biçimlenirken, yaşamın sürdüğü mekan olarak kenti anlamlandırmak da gitgide güçleşmektedir.

Kent, bugün, bir bakışta görülemeyecek, sayılamayacak kadar çok bileşenden oluşmaktadır. Bu durum, kent bütünü oluşturarak her parçayı, dolayısıyla da kentin tamamını tekil bir tanımla anlatmayı imkansızlaştırmaktadır. Bu bağlamda, kentin pek çok değişkenin etkileşim alanı olarak, bir oluş halinde var olduğu söylenebilir. Kentlerin planlanması artık neredeyse mümkün değildir; çünkü günümüzde kenti etkileyen güçleri nasıl kontrol edebileceğimize dair hiçbir fikrimiz yoktur (Kozar, 2009). Ayrıca kent planlansa bile bir fark yaratamamaktadır; çünkü kent dinamikleri planlı plansız her kente dahil her olguyla etkileşim halinde bulunmaktadır.

Kentin suyla kurduğu ilişki, tarihsel süreçte her dönem önemli olmuştur, muhtemeldir ki olmayı sürdürecektir. Özel bir tür kıyı kenti olarak liman kenti, bahsedilen pek çok değişkene ait etkileşimin gözlemlenebileceği bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Liman kentlerinin, doğasından gelen dinamizm, bu noktada önemlidir. Liman kentleri, her türlü yeniliğe açık mekansal ve sosyal atmosferi barındırmaktadır. Diğer yandan, hız ve dinamizm, liman kentlerini, her dönem çağdaş merkezler haline getirmiştir.

Kimlik kavramının, küresel dünyanın toplumları ve mekanları için geniş bir tartışma alanı yarattığını söylemek mümkündür. Her dönem, akımlar doğrultusunda çeşitlenen kimlik kavramını kentsel anlamda ele almak, ancak kentlinin odağında olduğu bir anlayış içinde mümkündür. Mekanın sosyal bir olgu oluşu ve her bireyin mekansal varoluşu bağlamında, kimliğin durağan, değişmeyen, çerçevesi belli bir

kavram olarak ele alınması olanaksızdır. Buna göre, kimlik, tarihsel olduğu kadar güncel; aynı zamanda sembolik olmaktan öte gündelik hayatın içinde bir oluşturmaktadır. Kentin kimliği, kentlinin gündelik hayatına yansır. Dolayısıyla, dönüşümü, bu yansımalarda okumak mümkündür.

İstanbul'un, tarih boyu, bir liman ve ticaret kenti olarak su ile varolduğu bilinmektedir. Kentin tarihsel öneminde ve mevcut durumunda, liman ve limana bağlı ticaret işlevlerinin temel belirleyicilerden biri olarak ele alınması mümkündür. Öte yandan, günümüzde İstanbul için, turizm ve ticaret kenti, kültür ve sanatın başkenti, finans merkezi gibi pek çok yeni tanım yapılmaktadır. Bu noktada, bugün İstanbul için çığır açan projelerle ortaya çıkan yeni kimlik arayışı, süregelen bir kimlik dönüşümünün yeterince anlamlandırılmamasından kaynaklanmaktadır.

İstanbul limanının yeri ve işlevlerinin belirlenmesi tarihsel süreçte mimarlar ve kent planlamacıları için bir tartışma konusu olagelmıştır. Bu nedenle de, İstanbul limanının yeri çalışma alanı olarak ilgi çekicidir. İstanbul limanı olarak Galata, konumu ve planlanma tartışması nedeni ile kritiktir.

Galata'da süregelen dönüşüm ve bölgenin güzelleştirilmesine dayalı projeler ele alınırken, dünyanın önemli liman kentlerindeki liman bölgesi dönüşümleri ile birlikte değerlendirilmektedir. Ancak bu noktada, kentin özgün yapısı ve dünya kentleri ile benzerlikleri arasındaki ilişkinin doğru kurulması önem taşımaktadır.

Avrupa'nın önemli kentlerinde, liman bölgelerinin dönüşümünün günümüze dek en az iki nesil geçirdiği söylenebilir. Bu kentlerde dönüşüm, endüstri devriminin etkisinde başlamıştır. Bu etkinin, 19. yüzyıl denizcilik teknolojisinde sağladığı gelişmelerle birlikte, liman bölgelerinin dönüşümü biçimlenmiştir. Endüstri devriminin neden olduğu büyük göç dalgası, kentlerin sağlık standartlarının iyileştirilmesi, kentlerde ortaya çıkan yeni sınıfın -işçi sınıfı- barınma ihtiyacının en hızlı ve ekonomik yollarla giderilmesi gibi sorunlar, bu dönüşümlerle çözülmesi hedeflenen başlıca problemler olarak karşımıza çıkar. Bu sorunları çözmek üzere başlatılan planlı dönüşüm çalışmaları, bu kentlerin ilk nesil dönüşümünü oluşturur. Buna göre, kentlerin hijyenini sağlamaya yönelik alt yapı çalışmaları ve kent çeperlerinde inşa edilen ucuz işçi konutları dönüşümün önemli araçları olmuştur. Bu dönemde liman bölgeleri, gemi boyutlarının büyümesi, limanın güvenlik açısından içe dönük, kapalı ve kontrollü mekanlara ihtiyaç duyması gibi sebeplerle kentten

uzaklaşmaya ve kentli tarafından kullanılamayan mekanlara dönüşmeye başlamıştır. Avrupa kentlerinde adeta bir akım halinde yayılan ikinci nesil planlı dönüşüm çalışmaları ise, 20. yüzyılın ikinci yarısına denk gelmektedir. Bu süreçte dünya devletlerinin ardarda geçirdiği iki büyük savaş, değişen politik ve sosyal dengeler sonucunda ve savaş sonrası kentlerin yeniden düzenlenmesi konusunda pratik çözüm arayışları tamamlandığında, liman bölgeleri için -kent içinde diğer değer kaybına uğrayan bölgeler için de olduğu gibi- canlandırma ve yenileme projeleri dönemi de başlamıştır. Liman ve çevresinin kente yeniden kazandırılması hedefi ile ortaya çıkan dönüşüm projeleri, turizm, ticaret ve alışveriş, sanat ve kültür merkezi, rekreasyon alanları gibi konseptleri barındırmaktadır. Bu noktada kritik görülen, liman bölgelerinin tek işlevle yüklenmemiş ya da tek tip kullanıcıyı hedef almamış olmasıdır. Dünyanın pek çok yerinde hayata geçirilen projelerin kente katkısı, liman bölgelerinin doğasından gelen dinamizme uygun çoğul işlevlerle, bölgeyi, farklı sosyal, kültürel ve ekonomik seviyede kentliyle buluşturması oranında gerçekleşmektedir. Diğer yandan bu girişimlerin çoğu zaman, kent için bir turizm ya da ticaret atağı anlamını taşıması, kentsel kimliğin belirlenmesinde bir araç haline gelmesi söz konusudur.

Galata, zamanlama bakımından, Avrupa'daki örneklerle –neredeyse- eş zamanlı bir dönüşüm süreci yaşamaktaysa da, dinamikleri açısından farklılıklar bulunduğu açıktır. İstanbul, 19. yüzyılda, halen bir ortaçağ kenti görünümündedir (Akın, 1998). Kent bu dönemde endüstri devrimini yaşamamış, endüstri devrimi etkisinde ortaya çıkan sorunlarla yüzyüze gelmemiştir. 19. yüzyılın Galata'sında dönüşüm, merkezi otoritenin sunduğu birtakım yenilikler paketi anlamını taşır. Bu düzenlemeler, aynı çağda Avrupa'daki kentsel planlama çalışmaları örnek alınarak hazırlanmıştır. Ancak ithal edilen bu projelerin kentlinin gündelik hayatında karşılığını bulamadığı, dolayısıyla da, beklenen dönüşümün sağlanamadığı görülmektedir.

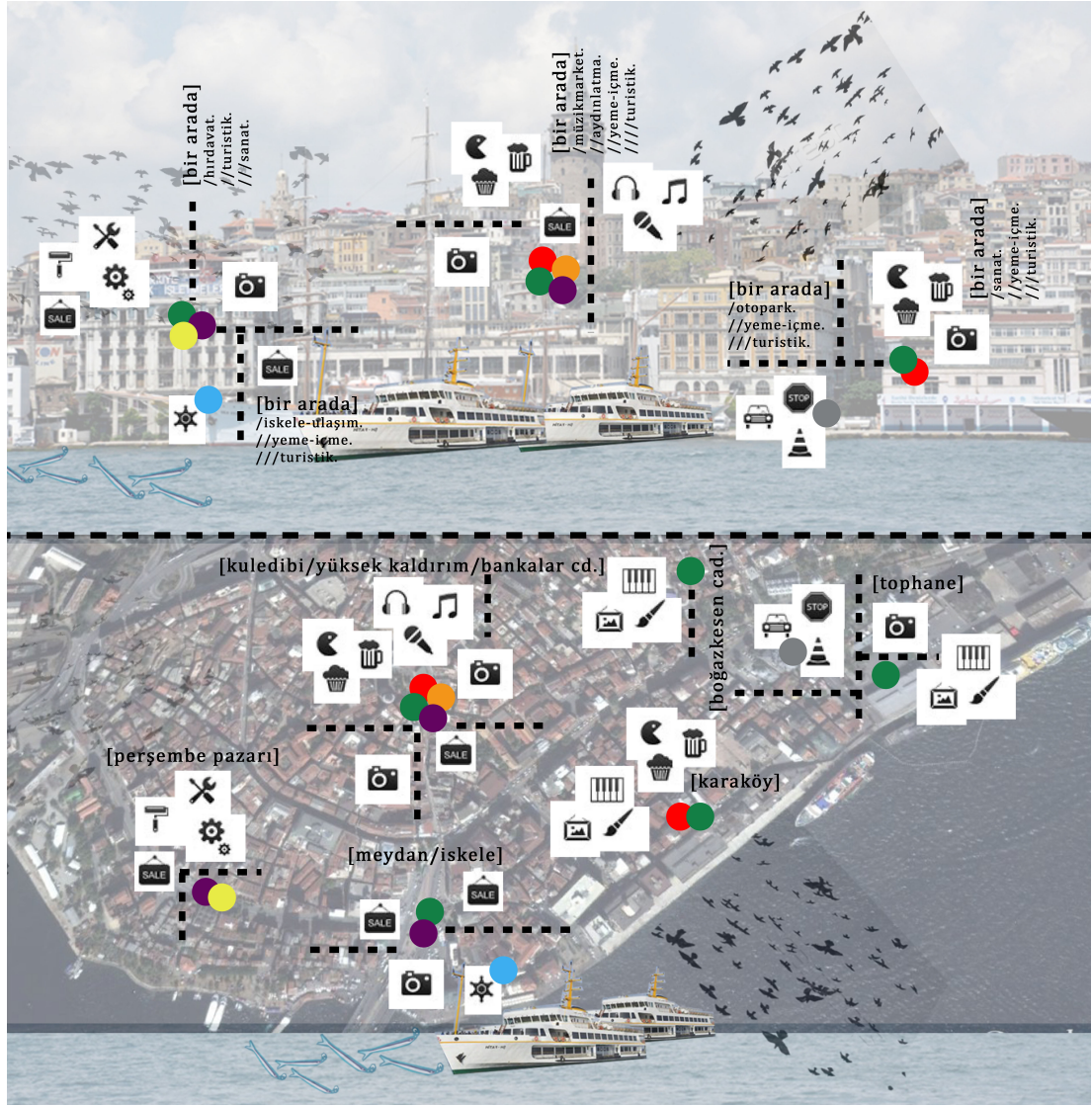
Galata'nın günümüzde, süregelen dönüşümü ise, çok daha karmaşık etmenler etkisinde oluşmuştur. Çoğu merkezi yönetimler ya da merkezi yönetimlerin etkisindeki yerel yönetimlerce sürdürülen çalışmalar, dönemin politik tavrının baskısı altında, güncel kentsel planlama anlayışı ve tartışmalarının uzağında kalmıştır. 20. yüzyılın ortasından itibaren hız kazanan bu süreçte bölge, pek çok önemli yapısını yitirmiş, kentin bu parçasında kentli ile suyun ilişkisinin tamamen kesilmiş ve Pera'nın (Beyoğlu) çekiciliği ve kullanım yoğunluğu Galata'ya aktarılamamış ve

kentlinin su ile kurduğu ilişki adeta kıyıya çekilen setle zayıflamıştır. Kentin bu parçası, kentli için, dolaşamaz, kullanılamaz, hatta tercih edilmez hale gelmiştir. Bu süreçte Pera'nın (Beyoğlu) kentsel kullanım yoğunluğu anlamında doyuma ulaşması, noktasal bir müdahale olarak, İstanbul Modern'in açılışı, İstanbul Bienali'nin yer seçimi, civarlarında süregelen dönüşümü yönlendirmesi bakımından kayda değer bulunmaktadır. Günümüzde Galata'nın dönüşümü (ikinci nesil), Avrupa'daki liman bölgesi dönüşümleri örneklerinde olduğu gibi, turizm ve ticaret odaklı bir proje üzerinden tartışılmaktadır.

Dönüşüm kavramının bir süreç olarak değil, herhangi bir soruna çözüm arayışı olarak ele alınmasının, ilk bölümde tanımlanmaya çalışıldığı biçimiyle, kent kavramı için baştan problemli bir bakış olduğu açıktır. Bu bağlamda, dönüşümün kentlinin kenti biçimlendirmesi şeklinde ele alınması önem taşımaktadır. Ölçek bakımından, karşılaştırıldığı örnekler içinde oldukça küçük bu alanın dönüşümünde, bölgenin yerli dinamikleri farklılığı yaratacak unsur olarak görülmektedir.

Yücel'in belirttiği gibi, İstanbul muğlak olanın kentidir, hiçbir şey tam bitmez ya da başlamaz. Sur ve kıyı gibi kesin sınırlar bile zaman zaman mutlaklıklarını yitirirler. (Yücel, 2009). Belki tam da bu yüzden, yeni üretimlere, keşfedilmeye, yarat(ıl)maya da açıktır. Bu noktada, Galata'nın süregelen dönüşümü dünyadaki önemli liman kentlerinin liman bölgeleri ile birlikte değerlendirilirken bağlamın önemi açıkça karşımıza çıkmaktadır. Avrupa liman kentleri ile benzer dinamiklere sahip olmasına rağmen, benzer süreçleri geçirmeyen Galata için, bu kentler örnek alınarak yapılan her projenin öngörülemez sonuçlarının olması kaçınılmazdır.

Mevcut haliyle, kaotik bir görünüme sahip Galata ve civarında, gündelik hayatın dinamikleri doğrultusunda ortaya çıkan üretimlerin yarattığı kendiliğinden dönüşüm ile pek çok farklı katmandan kentlinin bir arada yaşayabildiği görülmektedir. Yanı sıra, mekansal dönüşümün daha nitelikli bir hale gelmesinin sağlanması kritiktir. Bu bağlamda, mekanın dönüşümünde yerel olanla kurulacak doğru ilişkiler, kentlinin dönüşümün parçası olarak kalması açısından önem taşımaktadır. Küçük ölçekli müdahaleler eşliğinde, akış içinde sağlanan dönüşümün, kenti parçalara ayırmak yerine, farklı parçaları bir arada, yeniden konumlandırarak daha büyük, ancak kaotik bir düzen yaratacağı söylenebilir. Yine de, Galata'nın liman kenti kimliğinin dönüşümünün geldiği noktaya "bir durum olarak" yaklaşılması (Şekil 5.1), kentin anlanlandırılmasında önemlidir.



Şekil 5.1 : Galata'da “bir durum”.

Çalışma boyunca, kent ve kimlik kavramları çerçevesinde, İstanbul'da liman kenti kimliği dönüşümünün Galata üzerinden okunmasında odak noktası kentlidir. Her kentlinin, kentin dinamiklerini çoğalttığı düşünülmektedir. Herkesin kentin farklı katmanları ile bireysel olarak kurduğu ilişki farklı olabilir (Uz, 2009). Buna göre, kente müdahalenin birincil müdahili her zaman kentli olacaktır. Bu nedenle, Galata bölgesinde, kendiliğinden dönüşümü, kentin planlı dönüşüm projeleri için bir kaynak olarak ele alınabilir. Bu bağlamda, İstanbul'un liman bölgesi için yürütülecek planlamada kısa vadede sonuçların öngörülebilirliğinin artırılması; kentin mümkün olan en geniş perspektifte ele alınarak, minimum noktasal müdahale(ler) ve kentli odaklı bir projelendirmeye mümkün görünmektedir. Galata, bitmiş, tasarlanmış, tamamlanmış bir bütünün değil; yarım kalmaların, deneme-yanılmaların, basit müdahalelerin mekanıdır. Canlılığının ve dinamizminin kaynağını, bu ikiliklerin

arayüzü ve/veya etkilişim alanları olarak görmek mümkündür. Galata'nın –hatta neredeyse İstanbul'un tamamının- kaotik görünümü ve çelişkileri, kentin bugünü anlamlandırmada, sadece bir durumu ifade eder.

KAYNAKLAR

- Akaslan, P.** (2006). *Etkinliğini Yitirmiş Kentsel Mekanların Kent Yaşamına Katılması*. Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İTÜ, İstanbul.
- Akın, G.** (2010). 20. Yüzyılda İstanbul: Toplumsal ve Mekansal Farklılaşma. *Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010* içinde (pp. 20-30). İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi.
- Akın, N.** (1998). *19.Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*. İstanbul: Literatür Yayıncılık.
- Akpınar, İ.** (2010a). İstanbul'da Modern Bir Pay-ı Taht: Prost Planı Çerçevesinde Menderes'in İcraatı. P. Pinon ve C. Bilsel, *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951)* içinde (pp. 167-200). İstanbul: İstanbul Araştırmaları Enstitüsü.
- Akpınar, İ.** (2010b). Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010-Sunuş. *Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010* içinde (pp. 7-19). İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi.
- Aksulu, B.** (2001). Su, İnsan ve Çevre İlişkileri Üzerine. *Mimar.ist* (2), pp. 82-85.
- Aslanoğlu, R. A.** (1998). *Kent, Kimlik ve Küreselleşme*. Bursa: Ezgi Kitabevi.
- Bayramoğlu, N.** (2010). *Kullanıcı Algısı Bağlamında Kentsel Kimlik: Barbaros Bulvarı-Büyükdere Kentsel Aksı*. Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İTÜ, İstanbul.
- Bilgin, İ.** (2012). Neden ve Hangi Dünya Kentleri? Soluşlar, Serpilişler/Liman Kentleri: Amsterdam-Barcelona-Hamburg. İ. Bilgin ve İ. Erkol (Eds.), *Liman Kentleri: Amsterdam-Barcelona-Hamburg: Metropol ve Mimarlık III* içinde (pp. 7-29). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Bilgin, N.** (1994). *Kimlik Sorunu: Sosyal Bilimlerin Kavşağında*. İzmir: Ege Üniversitesi Yayınları.
- Bilsel, C.** (2010a). Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planlar ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü. P. Pinon ve C. Bilsel, *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951)* içinde (pp. 101-166). İstanbul: İstanbul Araştırmaları Enstitüsü.
- Bilsel, C.** (2010b). İstanbul Avrupa Ciheti Nazım Planı, 1937. P. Pinon ve C. Bilsel, *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951)* içinde (pp. 245-278). İstanbul: İstanbul Araştırmaları Enstitüsü.

- Braudel, F.** (2007). *Akdeniz Mekan, Tarih, İnsanlar ve Miras* (İlk Baskı:1977 ed.). İstanbul: Metis Yayınları.
- Bruttomesso, R.** (1993). Kıyı Cephesi: Kıyı Şehirleri için Bir Çağrı . *Yapı* (144), pp. 52-74.
- Cansever, T.** (1976). Boğaz Geçişlerinin İstanbul Şehirsel Gelişimine Etkileri. *Mimarlık* (149), pp. 44-46.
- Corner, J.** (1999). The Agency of Mapping: Speculation, Critique and Invention. D. Cosgrove (Ed.), *Mappings* içinde. London: Reaktion Books.
- Craig-Smith, S. ve Fagence, M.** (1995). *Recreation and Tourism As A Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment: An International Survey*. Westport, Conn.: Praeger.
- Çelik, Z.** (1996). *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Çimenoglu, G.** (2011). *Kruvaziyer Turizminin Kent ile İlişkisi Bağlamında Karaköy-Salıpazarı Bölgesi*. Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, YTÜ, İstanbul.
- De Certeau, M.** (2009). *Gündelik Hayatın Keşfi-1 (Eylem, Uygulama, Üretim Sanatları)*. (L. A. Özcan, Trans.) Ankara: Dost Kitabevi.
- Demirci, M.** (2011). *İstanbul Limanları*. Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Dereli, C.** (2010). *Kentsel Mekanda Gündelik Yaratıcılık*. Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İTÜ, İstanbul.
- Deviren, S.** (2009). Zaman. P. Derviş, B. Tanju, U. Tanyeli (Eds.), *İstanbullaşmak* içinde (pp. 333). İstanbul: Garanti Galerisi.
- Donald, J.** (1992). The City as Text. *Social and Cultural Forms of Modernity* içinde. Cambridge: Blackwell Publishing .
- Donald, J.** (2000). The Immaterial City: Representation ,Imagination and Media Technologies. *A Companion To The City* içinde. New York: Blackwell Publishing.
- Dökmeci, V. ve Kubat, S.** (1993). Liman Şehirlerinde Sahil Planlaması. *Yapı* (141), pp. 44-50.
- Eldem, E.** (2003). *Doğu İle Batı Arasında Osmanlı Kenti Halep, İzmir ve İstanbul*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Eliyatkin, F.** (2010). *Kente Müdahaleler ve Sonrası Kentsel Bir Fenomen: Yaşayan Ölü Kent ve Kapsamında Tahtakale’de Yaşamsallığın İzini Sürmek*. Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İTÜ, İstanbul.
- Erdoğan, Z.** (2006). *Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesinde Turizmin Rolü-Galataport Örneğindedir Yapılabilirlik Analizi*. Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İTÜ, İstanbul.
- Erkal, N. G.** (2001). *Haliç extra-mural zone: A spatio-temporal framework for understanding the architecture of the İstanbul city frontier*. Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, ODTÜ, Ankara.

- Erkal, N. G.** (2009a). Dolgu Zemin. P. Derviş, B. Tanju, U. Tanyeli (Eds.), *İstanbullaşmak* içinde (pp. 160-165). İstanbul: Garanti Galerisi.
- Erkal, N. G.** (2009b). Kapan. P. Derviş, B. Tanju, U. Tanyeli (Eds.), *İstanbullaşmak* içinde (pp. 160-165). İstanbul: Garanti Galerisi.
- Erkal, N. G.** (2010). "Bugün Liman Kara Olmuştur": İmparatorluk-Cumhuriyet Eşiğinde İstanbul Rıhtımlarının Dönüşümü. *Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010* içinde (pp. 20-30). İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi.
- Erkök, F.** (2002). *Kentsel Bileşenleri ve Kıyı Kenti Kimliği Bağlamında İstanbul'un Özel ve Nesnel Değerlendirmesi*. Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İTÜ, İstanbul.
- Ertürk, V.** (2011). *İstanbul Kentsel Kıyı Alanındaki Dönüşüm Uygulamalarının Sosyal Kimlik Açısından İrdelenmesi: Kartal/Küçükçekmece Uygulamaları*. Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İTÜ, İstanbul.
- Faroqhi, S.** (1997). *Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam:Ortaçağdan Yirminci Yüzyıla*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Faroqhi, S.** (2006). *Osmanlı Şehirleri ve Kırsal Hayatı*. Ankara: Doğu-Batı Yayınları.
- Faroqhi, S.** (2007). *Osmanlı İmparatorluğu ve Etrafındaki Dünya*. İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Fehl, G.** (2012). Sosyal şehrin üretimi yolunda Amsterdam ve Güney Amsterdam'da Şehirleşme ve Şehir Üretimi, 1610-1936. İ. Bilgin ve İ. Erkol (Eds.), *Liman Kentleri: Amsterdam-Barcelona-Hamburg: Metropol ve Mimarlık III* içinde (pp. 43-77). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Göksu, F.** (2009). Kentsel Dönüşüm. P. Derviş, B. Tanju, U. Tanyeli (Eds.), *İstanbullaşmak* içinde (pp. 169). İstanbul: Garanti Galerisi.
- Harvey, D.** (1997). *Postmodernliğin Durumu* (İlk Baskı: 1989 ed.). İstanbul: Metis Yayınları.
- Hasol, D.** (2005). *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü* (9. Baskı ed.). İstanbul: YEM.
- Hoyle, B. ve Pinder, D.** (1992). Cities and The Sea: Change and Development In Contemporary Europe. *European Port Cities in Transition* içinde. London: Belhaven Press.
- İhsanoğlu, E.** (1987). *İstanbul: Geçmişe bir Bakış*. İstanbul: IRCICA Yayınları.
- İncedayı, D.** (2006). Kıyı Politikası ve Kıyılar. *Mimar.ist* (19), pp. 38-44.
- İngin, A. K.** (2010). Made in Şişhane. B. Dünderalp, A. Kıyak İngin, N. Kozikoğlu (Eds.), *İstanbul Para-Doksa Kent ve Mimarlık Üzerinne Konuşmalar* içinde (pp. 21-24). İstanbul: Garanti Galerisi.
- Jacobs, J.** (2011). *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı* (İlk Baskı: 1961 ed.). İstanbul: Metis Yayınları.

- Karabey, H.** (1978). *Kıyı Mekanının Tanımı, Ülkesel Kıyı Kullanımının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi*. Doktora Tezi, Mimarlık Fakültesi, İGSA, İstanbul.
- Karabey, H.** (1991). Kimliksizleştirilen İstanbul. *Arredamento Dekorasyon* (17), pp. 123-125.
- Keyder, Ç.** (1993). *Ulusal Kalkınmacılığın İflası*. İstanbul: Metis Yayınları.
- Keyder, Ç., Özveren, Y. ve Quataert, D.** (1994). *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Kılıçbay, M. A.** (2000). *Şehirler ve Kentler*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Koolhaas, R.** (1978). *Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan*. Monacelli: ThamesveHudson.
- Kostof, S.** (1993). *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*. Boston: Bulfinch Press.
- Kozar, C.** (2009). *Mimarlığın Ötesinde Bir Başlangıç Olarak Kent Okuması*. Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İTÜ, İstanbul.
- Köksal, G.** (2012). Galataport Projesi Üstüne Tartışma: Salıpazarı Rıhtımı Nasıl Biçimlenmeli?. *Mimar.ist* (46), pp. 55-62.
- Kuban, D.** (1993). *Koloni Şehrinden İmparatorluk Başkentine*. İstanbul.
- Kuban, D.** (1994a). Kent Gelişimi. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* 4. Cilt içinde. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Kuban, D.** (1994b). Menderes ve İstanbul. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* 5. Cilt içinde. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Kuban, D.** (2000). *İstanbul Bir Kent Tarihi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Kuban, D.** (2004). *İstanbul Bir Kent Tarihi Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Le Corbusier.** (1967). *The Radiant City* (İlk Baskı: 1933 ed.). New York: Orion Press.
- Lefebvre, H.** (1987). *The Everyday and Everydayness*. (C. Levich, Ed.) Yale French Studies (73), 7-11.
- Lynch, K.** (2010). *Kent İmgesi* (İlk Baskı: 1960 ed.). İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Müller-Wiener, W.** (1998). *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanları*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Mantran, R.** (2001). *İstanbul Tarihi* (İlk Baskı: 1996 ed.). (T. Tunçdoğan, Trans.) İstanbul: İletişim Yayınları.
- Massey, D., Allen, J. ve Pille, S.** (1999). *City Worlds (Understanding Cities)*. London: Routledge.
- Meyer, H.** (1999). *City and Port*. Rotterdam: International Books.
- Mumford, L.** (1937). What is a City?. *Architectural Record* , pp. 64-67.
- Mumford, L.** (1961). *The City in History; its Origins, its Transformation and its Prospects*. London: SeckerveWerbung.

- Norberg-Schulz, C.** (1980). *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. New York: Rizzoli.
- Önemli, S.** (2007). *Stratejik Planlama - Kentsel Projeler İlişkisi ve Kentsel Kıyı Tasarımı: İstanbul Tarihi Yarımada Kıyı Bandı Üzerine Bir İrdeleme*. Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, MSGSÜ, İstanbul.
- Örer, G.** (1993). *İstanbul'un Kentsel Kimliği ve Değişimi*. Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İTÜ, İstanbul.
- Öztürkmen, A.** (2009). Plaj. P. Derviş, B. Tanju, U. Tanyeli (Eds.), *İstanbullaşmak* içinde (pp. 229). İstanbul: Garanti Galerisi.
- Pinon, P.** (2010). Henri Prost'un Şehirciliği ve İstanbul Dönüşümleri. P. Pinon ve C. Bilsel, *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951)* içinde (pp. 73-100). İstanbul: İstanbul Araştırmaları Enstitüsü.
- Read, S.** (2005). The Form of the Future. *Future City* içinde. New York: Spon Press.
- Rossi, A.** (1982). *The Architecture of the City*. (D. Ghirardo ve J. Ockman, Trans.) Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Schubert, D.** (2012). Barselona-Hamburg: Yerel Özellikler ve Global Talepler Arasında Yapısal Dönüşüm İçindeki Liman Kentleri. İ. Bilgin ve İ. Erkol (Eds.), *Liman Kentleri: Amsterdam-Barcelona-Hamburg: Metropol ve Mimarlık III* içinde (pp. 105-127). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Sennett, R.** (1999). *Gözün Vicdanı-Kentin Tasarımı ve Toplumsal Yaşam*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Simmel, G.** (1996). Metropolde Zihinsel Yaşam. *Cogito 8 Kent ve Kültürü*.
- Şahenk, H.** (1996). *Bir Zamanlar İstanbul*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- Şenel, A.** (2002). *Yaratıcı Metropol: Düzen ve Düzensizliğin Sınırında*. Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İTÜ, İstanbul.
- Tabak, F.** (2010). *Solan Akdeniz: 1550-1870/Coğrafi-Tarihsel Bir Yaklaşım*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Tanju, B.** (2009a). Kimlik. P. Derviş, B. Tanju, U. Tanyeli (Eds.), *İstanbullaşmak* içinde (pp. 171). İstanbul: Garanti Galerisi.
- Tanju, B.** (2009b). Yıkım ya da Çarpık Kent. P. Derviş, B. Tanju, U. Tanyeli (Eds.), *İstanbullaşmak* içinde (pp. 329-330). İstanbul: Garanti Galerisi.
- Tekeli, İ.** (2001). *Modernite Aşılırken Kent Planlaması*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ.** (2009). *Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Kent Planlama Tarihi*. İstanbul: İstanbul Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ.** (2011a). *Kent, Kentli Hakları, Kentleşme ve Kentsel Dönüşüm*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ.** (2011b). *Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

- Toprak, Z.** (1994). Altı-Yedi Eylül Olayları. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* 1. Cilt içinde. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tutel, E.** (1994). Limanlar. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* 5.Cilt içinde. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Türker, O.** (2000). *Galata'dan Karaköy'e Bir Liman Hikayesi*. İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Url-1** <<http://www.fondationlecorbusier.fr/>>, alındığı tarih: 25.01.2013.
- Url-2** <www.moma.org/collection/object.php?object_id=83984>, alındığı tarih: 25.12.2013.
- Url-3** <<http://oma.eu/publications/delirious-new-york>>, alındığı tarih: 25.12.2013.
- Url-4** <<http://www.arkitera.com/haber/index/detay/dunyanin-en-tartismali-mimari-rem-koolhaas/9799>>, alındığı tarih: 28.12.2013.
- Url-5** <<http://keadive.gr/submarine-u-73/>>, alındığı tarih: 23.12.2013.
- Url-6** <http://www.izto.org.tr/portals/0/izmir_ticaret_tarihi.pdf> alındığı tarih: 23.12.2013.
- Url-7** <<http://www.ephesus-foundation.org/Maps/CityMapsTR.htm>>, alındığı tarih: 14.12.2013.
- Url-8** <http://www.yapi.com.tr/Haberler/istanbulun-8000-yillik-izleri_107061.html>, alındığı tarih: 10.12.2013.
- Url-9** <<http://tdi.gov.tr/?s=icerikDetayveicerikId=121>>, alındığı tarih: 07.01.2014.
- Url-10** <<http://tdi.gov.tr/?s=icerikDetayveicerikId=36>>, alındığı tarih: 07.01.2014.
- Url-11** <<http://www.tabanlioglu.com/GALATAPORT.html>>, alındığı tarih: 10.01.2014.
- Url-12** <<http://www.arkitera.com/haber/index/detay/karakoy-un-katmanli-sokaklari/17444>>, alındığı tarih: 10.01.2014.
- Url-13.** <<http://madeinsishane.blogspot.com.tr/search?updated-min=2007-01-01T00:00:00%2B02:00veupdated-max=2008-01-01T00:00:00%2B02:00vemax-results=1>>, alındığı tarih: 24.01.2014.
- Url-14.** <<http://www.arkitera.com/haber/index/detay/galatada-oyun-son-buluyor--tetrast/6187>>, alındığı tarih: 10.01.2014.
- Url-15.** <<http://www.arkitera.com/haber/index/detay/karakoyu-kullanma-kilavuzu/17377>>, alındığı tarih: 12.01.2014.
- Url-16.** <<http://tr.imkanmekan.org/projeler/tohum-karakoy/>>, alındığı tarih: 12.01.2014.
- Uysal, Ü.** (2005). *Kentsel Mekân Bağlamında İşlevini Yitirmiş Liman Bölgelerinin Analizi: Karaköy ve Salıpazarı Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, YTÜ, İstanbul.
- Uz, F.** (2009). Dil. P. Derviş, B. Tanju, U. Tanyeli (Eds.), *İstanbullaşmak* içinde (pp. 68). İstanbul: Garanti Galeri.

- Uzer, E., Şengün H. T., Karadayılar O. ve Soher, Ş.** (2010). *İmkanmekan: Kamusal Mekanda Küçük Ölçekli Müdahaleler*. İstanbul: İmkanmekan Yayınları.
- Vallega, A.** (1993). Waterfront Redevelopment: A Central Objective for Coastal Management. R. Bruttomesso, *Waterfronts: A New Frontier or Cities on Water* içinde. Venedik: International Centers Cities On Water.
- Williams, J. ve Westwood, S.** (1997). *Imagining Cities: Scripts, Signs, Memory*. London: Routledge.
- Yılmaz, S.** (2009). *İstanbul Kıyılarında Mekansal Dönüşüm: Güncel Projelerden Örnekler*. Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İTÜ, İstanbul.
- Yücel, A.** (2009). Erotizm. P. Derviş, B. Tanju, U. Tanyeli (Eds.), *İstanbullaşmak* içinde (pp. 81-85). İstanbul: Garanti Galeri.

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad: A. Selay DARĞA

Doğum Yeri ve Tarihi: Bursa/1987

E-Posta: selaydarga@gmail.com

Lisans: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi



TEZDEN TÜRETİLEN YAYINLAR/SUNUMLAR

- **Darğa, A. S.** (2013). Galata'da İstanbul Liman Kenti Okuması. *İTÜ Mimari Tasarım Programı Seminer Dersi Sempozyumu*, 24 Mayıs 2013, İstanbul.