

**KENTSEL BİLEŞENLERİ VE KIYI KENTİ KİMLİĞİ BAĞLAMINDA
İSTANBUL'UN ÖZNEL VE NESNEL DEĞERLENDİRMESİ**

127210

DOKTORA TEZİ
Y. Mimar Fatma ERKÖK
(502922109)

İ.T.Ü. FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
DOKÜMANİSTON MERKEZİ

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 17 Eylül 2001
Tezin Savunulduğu Tarih : 27 Mayıs 2002

Tez Danışmanı :

Prof. Dr. Hülya YÜREKLİ

Diğer Jüri Üyeleri

Prof. Dr. Vedia DÖKMECİ (İ.T.Ü.)

Prof. Dr. Atilla YÜCEL (İ.T.Ü.)

Prof. Dr. Erhan BALKAN (Y.T.Ü.)

Doç. Dr. Zeynep MEREY ENLİL (Y.T.Ü.)

MAYIS 2002

127210

ÖNSÖZ

Bu çalışma, bana eğitimimin son dönemine ait değerli bilgilenmeler sağlamış olmasının yanı sıra, içinde bulunmaktan herşeye rağmen, her zaman zevk almış olduğum bu kentle ilgili düşünmeme fırsat vermiş olmasıyla benim için daha da faydalı olmuştur. Bu yanıyla, çalışmamı, değerli danışmanım Prof. Dr. Hülya Yürekli, her zaman desteklemiş ve zenginleştirmiştir. Desteği, Prof. Dr. Ferhan Yürekli ile beraber hep yapıcı, düşünce açıcı, araştırmaya yöneltici olmuştur. Ayrıca kaynaklardan yararlanma açısından yıllardır sürdürdükleri gibi, hep olağanüstü cömert olmuşlardır. Kendilerine bu yüzden teşekkürü özellikle borç bilirim.

Çalışmam boyunca başta ailemin her açıdan sonsuz desteği, pek çok arkadaşımın da manevi desteği, bu uzun süreçte bana çok önemli bir motivasyon sağladı. Kaynaklarını sunmak, teknik problemlerimde yardımcı olmak, fikir vermek veya moral kazandırmak gibi birçok şekilde katkıları olan arkadaşlarıma, her zaman gösterdikleri anlayış, katkı ve sabır için özellikle aileme çok teşekkür ederim.

Ayrıca Temmuz 2002’de doktora çalışmamla katılmış olduğum, AESOP ve IAPS tarafından düzenlenmiş doktora workshop’larında, çalışmamla ilgili fikir sunan, tartışma getiren, katkı sağlayan katılımcılara da teşekkür ederim.

Fatma Erkök
Mayıs 2002

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	ii
TABLO LİSTESİ	v
ŞEKİL LİSTESİ	vi
ÖZET	x
SUMMARY	xiv
1 GİRİŞ	1
2. KIYIDA YERLEŞME OLGUSU	6
2.1 Kıyı kentlerinin insanın ilk yerleşim yerleri olarak önemi	7
2.2 Dünyada büyük kentler ve kıyılarda yerleşim oranları	9
2.3 Kıyı kentlerinin ekolojik süreçler içindeki dinamik yeri	15
2.4 Dünyada kıyılarda başlamış hareketler, yeni düzenlemeler ve İstanbul'un durumu	19
2.5 Uygulanacak yöntem	20
2.6 Sonuç	26
3. KENT TANIMLAMALARI VE KIYI KENTİ	27
3.1 Kenti oluşturan, kentte yaşamı farklılaştıran etkenler, kenti kent yapan nedir, nasıl tanımlanır?	27
3.2 Çeşitli kent tanımlamaları (mimar / kent plancısı / teorisyenler)	29
3.3 Tanımlamalarda öncelik verilen çeşitli kavramlar	45
3.4 Kavramların biraraya getirilmesi	48
3.4.1 Kentin "kaynakları ve sistemi"	50
3.4.2 Kentin "doğa"sı, "yapı"sı	51
3.4.3 Kentin "düzen"i	57
3.4.4 Kentin "hareket"i, "dinamizm"i	58
3.4.5 Kentin sosyal, psikolojik etkisi, kentin "uygarlığı"	59
3.5 Kıyı kentinin tanımlanışı ve kıyı kentinde ağırlıklı olan kavramlar	61
3.6 Sonuç	63
4. KIYI KENTİ OLGUSU, BİLEŞENLERİNİN ÖRÜNTÜSÜYLE KIYI KENTİ	64
4.1 Kıyı kentinin "kaynakları ve sistemi"	64
4.2 Kıyı kentinin "doğa"sı, "yapı"sı	65
4.2.1 Kıyının doğası	66
4.2.2 Kıyı kentleri – coğrafya ilişkisi	70
4.2.3 Kıyı kentlerinin birbirleriyle ilişkileri	82
4.2.4 Kıyı kentinin topoğrafyayla ilişkisi	85
4.3. Kıyı kentinin "düzen"i	91
4.4. Kıyı kentinin "hareket"i, dinamizm"i	93
4.4.1. Kıyı kentlerinin önemi, kıyı kentlerindeki dinamizm	93
4.4.2. Liman kentlerinin içinde bulundukları değişim süreci, değişimi gerektiren koşullar	96
4.4.3. Liman kentleri müdahale / yenileme projeleri	101

4.5. Kıyı kentinin sosyal, psikolojik etkisi, “uygarlığı”	105
4.6. Sonuç	111
5. İSTANBUL’UN BİR KIYI KENTİ OLARAK DEĞERLENDİRİLMESİ	113
5.1. İstanbul’un kıyı kenti kimliğiyle sahip olduğu özelliklerin saptanmasının ve yapısal bir değerlendirmenin amacı	116
5.2. İstanbul’un “kaynakları ve sistemi”	118
5.2.1. Kentin oynadığı rol, işlevleri	118
5.2.2. İstanbul’un büyük kent türleri bağlamında konumu, potansiyeli ve içinde bulunduğu süreç	123
5.3. İstanbul’un “doğa”sı, “yapı”sı	129
5.3.1. Coğrafi konum	131
5.3.2. Topoğrafik özellikler	133
5.3.3. Kıyı morfolojisi özellikleri	140
5.3.4. Fiziksel yapı üzerindeki kent kurgusu ve kent peyzajları	144
5.4. İstanbul’un “düzen”i	151
5.5. İstanbul’un “hareket”i, “dinamizm”i	156
5.5.1. Fiziksel özelliklere bağlı dinamizm	157
5.5.1.1. Görsel algılama özellikleri	158
5.5.1.2. Hareketle ilgili özellikler	162
5.5.1.3. Işık özellikleri	165
5.5.2. Soyut dinamizm	166
5.5.2.1. Değişkenlik, bağlantılılık	166
5.5.2.2. Sınırlanma özellikleri	169
5.5.2.3. Akışlar, akışkanlık	171
5.6. İstanbul’un sosyal, psikolojik etkisi, “uygarlığı”	171
5.7. İstanbul’un denizle ilişkisi, zaman içinde gerçekleşen değişikliklerin buna etkisi.	174
5.8. İstanbul çeşitli anlatımlarda nasıl tanımlanıyor?	181
5.8.1. Tasvirler, gezginler	182
5.8.2. Edebiyatta, romancılar	186
5.8.3. Mimarlar (anket çalışması)	188
5.9. Sonuç	188
6. SONUÇ VE ÖNERİLER	190
KAYNAKLAR	196
EK 1 VENEDİK ANKETİ SORULARI	205
EK 2 İSTANBUL ANKETİ SORULARI	207
EK 3 HARİTA - İSTANBUL KIYILARINA HAKİM SAHİLYOLLARI	209
ÖZGEÇMİŞ	210

TABLO LİSTESİ

Sayfa No

Tablo 2.1	Metropol alanların 1995 2000 için tahmini nüfusu.....	12
Tablo 5.1	İl Merkezleri ve illere göre şehir nüfusları, 2000 yılı Nüfus Sayımı Geçici Sonuçları.....	125
Tablo 5.2	İstanbul şehir nüfusunun 1990 ve 2000'de Türkiye'deki illerin şehir nüfusu toplamına oranı, 2000 yılı Nüfus Sayımı Geçici Sonuçları.....	127



ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 2.1	Şekil 2.1. 1980-2030 yılları arasında muhtemel su seviyesi artışını tanımlayan senaryolar. Sırasıyla en kötü durum, yüksek olasılıklı durum, tarihi eğilim, düşük olasılıklı durum, en iyi durum senaryolarına ait çizelgeler	16
Şekil 2.2	1966 yılında Venedik'te su baskını ve Pellestrina'da deniz duvarlarını aşan dalgalar.....	17
Şekil 2.3	New York kenti çevresinde önümüzdeki 50 yıl içinde öngörülen su seviyesi artışından etkilenme alanları.....	17
Şekil 2.4	Yöntemin bir parçası olarak nesnel-öznel değerlendirme kademelenişi ve okuma eylemi.....	21
Şekil 2.5	Bir kenti tekil olarak tanımlama ile kenti genel anlamda tanımlama arasındaki bağlantı.....	22
Şekil 2.6	Bir ögenin karşılaştırma, ayırdedici davranış yoluyla gruptaki diğer ögeler içinde öne çıkarılması.....	24
Şekil 3.1	Kentlerin Özellikleri – Kostof.....	41
Şekil 3.2	Alexander'ın yarı-kafes ve ağaç strüktürler için örnekleme diyagramları.....	53
Şekil 3.3	Jane Jacobs'un iş bölüşümü, yeni aktivite, çeşitlilik formülü.....	56
Şekil 3.4	The New Yorker Collection 1990 Frank Modell.....	57
Şekil 4.1	a-i. Kıyıyla ilişkili yeryüzü peyzajı tipleri.....	67-69
Şekil 4.2	Coğrafi biçimlere göre sahip oldukları konumlarıyla kıyı kentleri.....	71
Şekil 4.3	a-d. Nehir kenarında yer alan kentler. Paris, Bağdat, Kahire, Bordo.....	73
Şekil 4.4	Düz kıyıda yeralan kentler. Los Angeles, Miami, Veracruz, Montevideo	74
Şekil 4.5	Bir körfez içinde yeralan kentler, San Francisco, Tokyo	76
Şekil 4.6	Bir körfez veya koy kenarındaki kentler. Atina, Boston, Baltimore, Marsilya, Napoli, Seattle	78

Şekil 4.7	Delta üzerinde veya yakınında yer alan kentler. İskenderiye, Kahire, Bangkok, Rotterdam	79
Şekil 4.8	Nehir ağzındaki kentler. Valencia, Osaka, Kobe, Londra	80
Şekil 4.9	Nehir ağzındaki kentler. Norfolk, New York	81
Şekil 4.10	Venedik ve Amsterdam kent planları	82
Şekil 4.11	Ortak bir su elemanı aracılığıyla ilişki kuran kentler.....	82
Şekil 4.12	Sen, Arno, Tiber, Tejo, Duero, Guadalquivir, Dicle nehirleri ve üzerilerindeki kentler.....	83
Şekil 4.13	Ren, Elbe ve Mississippi nehirleri ve üzerilerindeki kentler.....	84
Şekil 4.14	Delta oluşturan nehirler ve delta alanında yer alan kentler. Mississippi, Nil, Ren, Volga, Ganj, Indus deltası ve delta kentleri	84
Şekil 4.15	Düz ve hafif koy biçimli kıyılarda gitgide yükselen eğimlerde yerleşim biçimleri, a-c kentleri	87
Şekil 4.16	Koy ve burun biçimli kıyılarda gitgide yükselen eğimlerde yerleşim biçimleri, a-c kentleri.....	88
Şekil 4.17	Cenova planı, 1845 civarı ve görünümü, 1579 C. de Grassi.....	90
Şekil 4.18	Cenova mermer teraslar, Carlo Bossoli, 1850 civarı.....	91
Şekil 4.19	New York'da West Street üzerindeki feribot iskeleleri, 1869, A.R.Waud.....	92
Şekil 4.20	Venedik Büyük Kanal, Canaletto, 1720 civarı.....	92
Şekil 4.21	Denizciler bölgeleri, deniz ticareti aktiviteleri. New Orleans ve New York. S.Hugill.....	96
Şekil 4.22	Amsterdam 1797, Rotterdam Boompjes, 1880 civarı.....	97
Şekil 4.23	Londra, Rotterdam, New York ve Barcelona kentlerinde 1850-1990 yılları arası değişen kentsel alan ilişkileri.....	99
Şekil 4.24	19. yüzyılda Liverpool'dan dünyanın büyük limanlarına tren gezisi ilanı.....	100
Şekil 4.25	Barcelona'nın 1803'te görünümü. Jacques Moulinier.....	102
Şekil 4.26	Liman kıyısının 18. ile 21. yüzyıllar arasında değişen kesiti.....	103
Şekil 4.27	1994'te tamamlanmış eski liman bölgesi Moll D'Espanya'da kıyı düzenlemeleri.....	103

Şekil 4.28	2004 Dünya Kùltürleri Forumu için Diyagonal caddesinin denize açıldığı Besos nehri yakınındaki alanda gerçekleştirilecek yeni düzenleme projeleri.....	104
Şekil 4.29	San Francisco Sausalito'da yüzen ev.....	107
Şekil 4.30	Venedik'te su üzeri mimarisi.....	107
Şekil 4.31	Deniz üzerinde bir kent tasarımı.....	108
Şekil 4.32	Hook of Holland'daki açılıp kapanır dalga bariyeri	110
Şekil 4.33	Petrol Platformları.....	110
Şekil 5.1	A.Gosselin'in Galata'daki mezarlıktan İstanbul gravürü.....	122
Şekil 5.2	Vavassore'nin 1480'lerde İstanbul'u gösteren haritası.....	122
Şekil 5.3	Havadan İstanbul, Ara Güler.....	132
Şekil 5.4	Lagün sistemi içinde Venedik.....	132
Şekil 5.5	İstanbul'da topoğrafik kompozisyonun bir parçası.....	134
Şekil 5.6	a. İstanbul Boğazı b. Çanakkale Boğazı topoğrafik durumları....	136
Şekil 5.7	İstanbul'da 10,20,30 metre eğim çizgileri.....	137
Şekil 5.8	Havadan kent içindeki konumuyla Haliç.....	139
Şekil 5.9	Boğaz'da kıvrımlı topografik yüzler ve M.C. Escher'in Mobius Strip tablosu.....	139
Şekil 5.10	Coğrafi kıyı biçimleriyle İstanbul EOSAT/CNES 1986, AS-ISLEM/GEOSPACE 1990 uydu fotoğrafı.....	141
Şekil 5.11	Venedik ve çevresinin kıyı biçimleri.....	142
Şekil 5.12	Venedik'te Büyük Kanal ve Rialto köprüsü.....	143
Şekil 5.13	Kandilli Kız Lisesi mevkiinden Boğazın görünümü.....	145
Şekil 5.14	Kırsal alanlarda peyzaj türleri ve İstanbul ömeklemesi.....	148
Şekil 5.15	a. Denizden Pera, Üsküdar ve İstanbul görünümü, b. İstanbul'u kesen Haliç.....	150
Şekil 5.16	Ayazpaşa'dan görünüm.....	159
Şekil 5.17	Köprüden Ortaköy ve Marmara tarafı.....	159
Şekil 5.18	Köprüden Beylerbeyi sarayı ve Karadeniz tarafı.....	160

Şekil 5.19	Nakkaştepe'den Ortaköy ve gökdelenler.....	160
Şekil 5.20	San Fransisco ve San Fransisco Körfezi, kuzeydoğudan Boston, 1975.....	161
Şekil 5.21	İstanbul'da farklı bakış kotlarına bağlı kent algılama katmanları.	163
Şekil 5.22	Cenova ve Limanı.....	164
Şekil 5.23	İstanbul'da hareket.....	168
Şekil 5.24	İstanbul'da aynı düzlemi kullanan farklı deniz araçları.....	168
Şekil 5.25	İstanbul'un doğu kıyısında bir Venedik "Cocca"sı.....	175
Şekil 5.26	Tersane, 1819, Melling.....	176
Şekil 5.27	Ahırkapı civarı, 1950 öncesi ve sonrasındaki durum. E.Konuksever.....	177
Şekil 5.28	Sirkeci-Florya sahil yolunun çeşitli bölümleri, yapım aşaması ve sonrası S.Giz, E.Konuksever, H.Özözlü.....	178
Şekil 5.29	İstanbul tarihi yarımada sahil yolu öncesi ve sonrası haritaları	179
Şekil 5.30	Yenikapı, 1950'ler, A.Güler.....	180
Şekil 5.31	İTÜ Ulaşım Raporuna göre günlük kentiçi ulaşım sistemleri dağılımı.....	180
Şekil 5.32	İstanbul'da 1973-1990 yılları arasında ulaşım sistemleri kullanım oranlarının değişimi.....	181
Şekil 6.1	Eller, M.C. Escher.....	193

KENTSEL BİLEŞENLERİ VE KIYI KENTİ KİMLİĞİ BAĞLAMINDA İSTANBUL'UN ÖZNEL VE NESNEL DEĞERLENDİRMESİ

ÖZET

Birinci bölümde konunun kapsamı ve amacı açıklanmaktadır. Tez İstanbul'u bir kıyı kenti olarak ele alıp değerlendirmeyi amaçlar. İstanbul denizle çok özgün bir içiçelik yaşar. Kentle ilgili tek defaya özgü koşullar ve özünde barındırdığı çeşitlilikler kendilerini bu özgün ilişkide de gösterirler. İstanbul'un suyla bu ilişkisi, Venedik veya Amsterdam'daki kanallarla bölünmüş kentlerinkine veya Londra, Frankfurt gibi akarsu kenarı kentlerinkine benzemez. Bu nedenle kentin kıyı kenti olma sorunlarının değerlendirilmesi de özel bir yaklaşım gerektirir.

İstanbul önemli bir ticaret yolu olmuş olan tarihin en önemli su yollarından birini içinde barındırır. İstanbul'u İstanbul yapan da aslında iki kıta arasında köprü olması değil, içinden deniz geçmesidir. Kente pek çok iyi şey denizden gelmiştir. Çok özel topoğrafyanın da etkisiyle deniz, eleman olarak kente çok katkı sağlamıştır.

Kente ait tarihi sözlü ve görsel anlatımlarda açıkça okunabilen denizle olan bu yaşantı, bugün oldukça farklılaşmıştır. Bir deniz kentinden kara kentine dönüştüğü sıklıkla dile getirilmektedir. Bu ilişki, geri dönülemeyecek biçimde farklılaşmışsa, yeni ve farklı, ama suyu yaşam kalitesi unsuru olarak kullanan başka bir ilişki tariflenebilir.

İstanbul, suyla ilişkisi açısından, diğer kıyı kentleriyle hem çeşitli ortaklıklar gösterir, hem de tamamıyla kendine has durumlara işaret eder. Sahip olduğu bireysellik ve karmaşıklık, genelleştirilmiş ifadelerle indirgenme yerine, onu kendi bağlamında, tekilliklerinin önemiyle birlikte değerlendirmeyi gerektirir.

Dünyada 70'lerin sonlarından beri, endüstri sonrası döneme girilmesiyle birlikte, kıyı kentlerinin (çoğunlukla da liman kentlerinin) içine girmiş oldukları değişim süreci ve ortaya çıkan pek çok yeni düzenlemenin İstanbul için bir model oluşturup oluşturamayacağı tartışmalıdır. Aslında İstanbul bu kentlerle aynı süreci paylaşmamıştır.

İstanbul'un nasıl bir kıyı kenti olduğu sorusu tezin cevabını aradığı sorulardan biridir. Bu süreçte nesnelden gitgide öznele doğru giden bir değerlendirme yapılmaktadır. Önce genel kent anlayışları, kent tanımlamaları değerlendirilip, kenti kavramsal olarak oluşturan bileşenler araştırılmakta, sonra bunlar arasından kıyı kentinde hangilerinin ağırlıklı olabileceği sorgulanmaktadır. Bulunan kavramların hangilerinin İstanbul için özellikle geçerli olabileceği, diğer kıyı kentleriyle benzerlik ve farklılıkları ile ve çeşitli kişisel ifadeler bağlamında araştırılmaktadır.

İkinci bölümde, konuya giriş olarak kıyıda yerleşme olgusu, çeşitli yönleriyle ele alınmaktadır. Kıyı kentlerinin insanın ilk yerleşim yerleri olarak önemi ile dünyada büyük kentler ve kıyılarda yerleşim oranları, dünya kenti, mega-kent, metropol, gibi kavramlar, bunların kıyı kenti olma özellikleri, kıyılardaki değişim süreci ve İstanbul'un durumu ile uygulanacak yöntem konu edilmektedir.

Tezin asıl çerçevesini oluşturan İstanbul'un kademeli biçimde öznelleşecek bir değerlendirmesine doğru ilerleyişte, konunun en genel halkası olan insanın kıyıdaki varlığıyla ilgili konular ele alınmaktadır.

Dünyada büyük kentler ve kıyılarda yerleşim oranları araştırıldığında, öncelikle, dünya üzerindeki insanların yarısının, nehirler boyunca, nehir ağızlarında veya deniz kenarında ve genellikle kentleşmiş alanlarda yaşadığı, nüfusu 1/2 milyonu aşkın nüfuslu kentlerin çoğunun kıyı boyunca konumlandığı, nüfusu 4 milyon ve üzeri olan dünyanın 50 en kalabalık kentinin yarısının kıyı ve nehir ağzı alanlarında bulunup, daha birçoğunun da deltalar ve büyük göllerin kenarında, büyük nehirlerin üzerinde kurulmuş oldukları görülebilir.

1995 ve 2000 yılları için nüfus ağırlığı olan metropol alanlar sıralamasında 26 kentin 16'sı suyla ilişkilidir. Nüfus ağırlığı olan kentler konusunda Dünya kenti, Metropol, Küresel kent, Eurokent gibi kent türleri tanımlanırken, bu tiplerde nüfus yoğunluğu tek kriter olmamaktadır. (uluslararası işlev, işlev çeşitliliği, uluslararası yetki ve kontrol yerleri olma..) Sonuç olarak, dünyada kırsaldan kentsele geçişin ve büyük kentlerin sayısının artışı ile kıyının, kentsel yerleşimlerin konumlanması açısından önemini kaybetmeyeceği, kıyı konumunun getirdiği işlevlerin belki farklılaşacağı, ancak kıyının odaksal öneminin süreceği düşünülmektedir.

Global iklimsel değişikliklerin sonucu olarak iki önemli etki söz konusudur. İlki, kurak yerlerin yağışlı, yağışlı yerlerin de kurak hale gelmesine neden olacak değişikliklerdir. İkincisi ise, deniz seviyesindeki değişim (yılda yaklaşık 1.5-2 mm.) etkisidir. Özellikle daha dramatik bir tehlike olan deniz seviyesinin yükselmesiyle, birçok kent ciddi ölçüde etkilenebilecektir. Kıyı yerleşimlerinin geleceğiyle ilgili üretilen senaryolar iki farklı uçta görülebilir. Bunların ilki, karaların iç kısımlarının yaşamaya elverişsiz hale geleceğini varsayarak, insan topluluklarının akınlar halinde kıyılara gelip yerleşmesi ve kıyıların hemen hemen lineer yerleşim yerleri haline gelmesi senaryosudur. İkincisi ise, su seviyesinin sürekli ve hızlı biçimde yükselmesi durumunu baz alarak karaya doğru bir ilerlemeyi ve kıyı kentlerinin belki de çoğunun haritadan silinmesi senaryosudur. Bu tartışmaların akla getirdiği önemli bir olgu, coğrafi sistemlerin gelecekte çok daha kırılgan hale gelebileceği gerçeği ve kıyıların da bu kırılganlık içinde önemli bir yer tutabilecekleri olgusudur.

İstanbul'un durumu ele alındığında, İstanbul'un kıyı kentliliğinde, konumunun önemi, topoğrafyası, tarihi boyunca oynadığı rolü, ticari ilişkileri, ilk ve sonraki yerleşme biçimleri, kentin yaşanma biçiminden ayrı tutulamaz. İstanbul'un bir kıyı kenti olarak değerlendirilmesi sırasında, karşılaştırma olgusu ve "öteki" kavramı ve kentsel okuma uygulanacak yöntemin bir parçasıdır. Anti-kategorileştirme, global, total kimliklendirme yerine öznel tanımlara açık, özgün kimliklendirme için daha uygun bir araç olarak düşünülebilir. Bu ele alış, özellikle İstanbul gibi bir çalışma alanı düşünüldüğünde, daha doğal görünmektedir.

Üçüncü bölüm, kent ile ilgili genel tanımlamalardan yola çıkarak kenti oluşturan bileşenlere ulaşmayı ve bunları gruplamayı amaçlamaktadır. "Kent oluş"u neyin oluşturduğu, kentin ne olduğu sorusu, sayısız araştırmacıyı (sosyologlar, antropologlar, kültür tarihçileri) uzun süreden beri meşgul etmiştir ve sadece medeniyeti çağrıştırmayan çeşitli tanımlar ortaya konmuştur. Kenti oluşturan bu bileşenler aynı zamanda kentte yaşamı farklılaştıran etkenlerdir. Kent, tek bir perspektife giremeyecek kadar karmaşık ve farklı vurguları içeren tanımlamaları olası kılacak kadar da çok yönlüdür. Bu doğrultuda bölümde bireysel vurguları araştırılacak 52 adet kent tanımlaması yer almaktadır. Tanımlar, yapıldıkları zaman (1607-1999), tanımlı yapanların kimliği (mimar, plancı, edebiyatçı, sosyolog, antropolog vs..) ve ifadelerin karakteri açısından çeşitlilik göstermektedir. Daha

sonra, tanımlarda ve fikirlerde anafikiri oluşturabilecek, ya da ağırlıklı görülen kavram ve düşünce ifadeleri, öz halleriyle sıralanmaktadır.

Sıralanan kavram ve fikirler belirli başlıklar altında gruplanmaktadır. Kavram gruplaması 5 ana başlık altında toplanmakta ve ayrı ayrı ele alınmaktadır:

1. Kentin "kaynakları ve sistemi"
2. Kentin "doğa"sı, "yapı"sı,
3. Kentin "düzen"i,
4. Kentin "hareket"i, "dinamizm"i,
5. Kentin sosyal, psikolojik etkisi, kentin "uygarlığı"

Üçüncü bölümün sonucunda, kavram başlıklarından başka, bu düşünce ve kavramlar arasından kıyı kentini ifade edebilecekleri düşünülen bazıları seçilerek bağdaştırılmış ve kıyı kentine şu özellikler atfedilmiştir; suyun kendisinin önemli bir kaynak ve ağ olması, kentin sınırlarını genişletmesi, kıyının, bir toplanma ve iletim yeri olması, yapay bir kentten çok doğal kent olup, dış dünyayla ilişkiye açık olması, yere bağlı ve ekolojiyle ilişkili olması, doğalla yapılmışın birarada olması, farklılıkları birarada bünyesinde toplaması, açıklık ve hareketin, akışların doğasında olması, yenilik ve değişime açık olması, zengin fiziksel yapısıyla zengin kişisel deneyimler sunması, bir kültür oluşturmaları...

Dördüncü bölüm, kıyı kenti olgusunu ve günümüzde kıyı kentlerinin dünyadaki durumunu irdeler. Kaynakları ve sistemi bağlamında kıyı kentinde su, kentsel yönden doğrudan ve dolaylı olarak çeşitli biçimlerde ona kaynaklık etmektedir

Bu bölümde bir kıyı kentleri tipolojisi de yapılmaktadır. Kentler, bir tipoloji ile, coğrafi biçime göre konumları, birbirleri ve topoğrafyayla ilişkileri açısından gruplanmışlar ve örneklendirilmişlerdir.

Kıyı kentlerinin biçimlenişlerinde çeşitli unsurlar etkili olup, bunları geçici ve kalıcı olarak sınıflandırmak mümkünse de, en kalıcı unsur olarak topoğrafyadan söz edilebilir ancak, o da bir miktar değiştirilme esnekliği gösterir; doldurma, boşaltma, düzeltme, setleme vs..

Kıyı kentlerine tarihsel gelişim içinde bakıldığında, çoğunluğunun aynı zamanda liman kenti oldukları görülür. Bu kentler, bir taraftan ülkeler arası dünya ticaretinde ve yeni ekonomik alanlar oluşmasında -keşifler, sömürgeler- lokomotif işlev üstlenmişler, diğer yandan da, çeşitli yer ve ülke insanların buluştuğu bir mekan olarak açık ve dinamik bir kent olma özelliğini edinmişler, liman ile kent merkezi, aralarında doğrudan bağlantı bulunan, içiçe bir bütün olmuştur. Ancak zaman içinde değişen şartlar, özellikle demiryolu ve buharlı gemilerin gelişmesi, yeni ulaşım ve ticaret merkezleri oluşmasına ve bu merkezlerin kent merkezleri ile olan bağlarının büyük ölçüde kopmasına neden olmuştur.

Birçoğu aynı zamanda liman kenti olan kentler, 1970'lerden beri, liman işlevlerinin, ulaşım araçlarının ve organizasyon sistemlerinin değişimi nedenleriyle önemli dönüşüm süreçleri içinde bulunmakta ve büyük işlevsiz kalmış alanlar oluşturmaktadırlar. Bu alanlar, son 20 yıldır kentlerin kendilerini yenileyip gösterebilecekleri ve diğer kentlerle rekabette kullanabilecekleri potansiyel yerler olmuşlardır.

Kıyı ve liman kentlerinin değişimini gerektirecek nedenlerden biri olarak, iklim ve arazi değişiklikleri de dikkate alınmaktadır -deniz seviyesi yükselmesi, arazinin çökmesi-. Deniz seviyesinde olası yükselmeler için şimdiden bir çok önlemler alınmakta ve önerilmektedir.

Beşinci bölümde, İstanbul'un bir kıyı kenti olarak karşılaştırmalı değerlendirmesi yapılmaktadır. Farklı kişilerden alınan görüşler bu değerlendirmede, üçüncü bölümde alınan kent tanımlarının oluşturduğuna benzer veri oluşturmaktadırlar. Çeşitli mesleki kimliklere (mimar, planacı, antropolog, sosyolog, tarihçi, edebiyatçı..) sahip kişilerden görüşler alınmaktadır. Bölümde kent, üçüncü bölümde elde edilen başlıklar çerçevesinde değerlendirilmektedir. İstanbul'un tarihi süreci içinde, özellikle son 30 yıl içinde kıyılarıyla ilgili geçirdiği dönüşümler, bu değişimlerin etkileri ve sonuçları ele alınmıştır.

Sonuç bölümünde, İstanbul'un irdelenmesinin, yaratmaya dayalı bir anlamlandırma sürecini içeren bir düşünme sürecini gerektirdiği, doğasında içerdiği karmaşıklık ve belirsizlikle bu tür bir yaklaşıma ihtiyaç duyduğu ifade edilmektedir. Kullanım değişiklikleri aracılığıyla kıyı kenti anlamını tekrar kazandırmak mümkün olabilecektir.

Tez boyunca aranmış olan, İstanbul'un kıyı kenti olarak sahip olduğu düşünülen ayırıcı özellikler, İstanbul'u kıyı kentliliğiyle (yeniden) anlamlandırmak için kullanılacak ipuçlarını oluştururlar. Anlamlandırma yoluyla seçilen özellikler de, kent için bir mutasyon etkisi oluşturacak şekilde kullanılabilir.

Bu yönde İstanbul'un planlanmış bir mutasyon için kullanılacak kıyı kenti karakterindeki özellikleri (peyzaj çeşitliliği, suyun iki tarafını kullanma, topoğrafyasının hayal gücünü çalıştırma etkisi, kent içinde deniz seyahati yoluyla Fluxus kavramı içinde 'kendi yerini sabitleştirme', başka kentlerle hısımlıkları) dile getirilmektedir.

İstanbul'un kıyı kenti olarak yaşanma sorunlarında bu unsurlar arasından, bazılarının geliştirilip ivmelendirilebileceği, bazılarının da sürdürülmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

OBJECTIVE AND SUBJECTIVE EVALUATION OF ISTANBUL IN THE CONTEXT OF ITS COASTAL CITY IDENTITY AND URBAN COMPONENTS

SUMMARY

The aim and content of the thesis is explained in the first section. The thesis intends to consider and evaluate İstanbul as a coastal city. İstanbul leads a very unique symbiosis life with the sea. The diversities that it involves and the unique circumstances reveal themselves also in this special relationship. This relationship resembles neither to that of the cities divided by canals like Venice and Amsterdam and nor to the riverside cities like London, Frankfurt. For this reason, the evaluation of its coastal city problems requires also a special approach.

İstanbul, involves in itself one of the most important watercourses of the history which has also been an essential trade route. The main thing that constitutes this city in fact, is not that it is a bridge between two continents (as mentioned frequently stereotypically), but more importantly that the sea passes just from the middle of it. A lot of good things actually have arrived to the city from the sea. Together with its very special topography, the sea as element has contributed considerably to the city.

This life with the sea, which clearly can be discovered from the oral and visual historical expressions of the city, has today considerably altered. It is frequently noted that it has turned into an inland city, from a coastal city. If this relationship has changed radically disabling turn backs then a different and new relationship which makes use of water as a life quality element can be redefined

İstanbul in its relationship with the water both shows some similarities with other coastal cities and also has conditions completely of its own. The individuality and complexity that it possesses implies, instead of reduction to generalised statements, more suitably, an evaluation that has been made in its own context with the significance of its singularities.

The question whether coastal cities (mostly port cities) and their reorganisations throughout the world which are in a changing process with the passage from the industrial to the post-industrial era since the end of 70's could constitute a model for İstanbul is discussable. In fact İstanbul has not shared the same process with these cities.

In future forecasts about the world, the probability of the realisation of significant changes in coastal cities points to a continuation of their dynamic nature.

The question of what kind of a coastal city this city is constitutes one of the questions the thesis seeks for answers. In this process, an evaluation characterised by a gradation from an objective to a subjective aspect is adopted. Firstly, general city conceptions and descriptions are assessed and components conceptually forming the city are researched and later the ones that could be of more importance

in a coastal city are questioned. The concepts that could be especially valid for İstanbul are researched in the context of its similarities and differences with other coastal cities and in various personal statements.

In the second section, the phenomenon of settling at the coast is reviewed with its several aspects. The importance of coastal cities as the first settlement areas of the human being, great cities on the world and settling ratios on the coasts, concepts of "world city", "mega-city", "metropolis" and their character of being coastal cities, the process of change at the coasts, the situation of İstanbul and the study method are reviewed.

On the gradation progression from objective to subjective aspect of the thesis in which İstanbul constitutes the main frame, the most general and objective hoop of the subject is the existence of man near the water.

When the great cities and their settlement percentages on the coasts are researched, the following conclusions can be obtained: half of the world's population lives along rivers, on estuaries or at the sea edges in generally highly urbanised areas. Most of the cities with at least ½ million of population are situated along the coast. Half of the 50 most crowded cities of the world, with a population exceeding 4 millions take place on coasts and river estuaries and a lot more are established near deltas, big lakes and rivers.

In the list of metropolitan areas with population dominance for the years 1995 and 2000, among 26 of the cities, 16 are related to water. City types like World City, metropolis, global city, Eurocity are defined not only according to population density, but also by concepts like international function, density of function, international authority and controlling. 44 of 70 cities defined as such diversely are found to be related with water. As a result, it is considered that with the urbanisation process and increasing number of great cities, the coast as an area for urban settlements, will not lose its significance and its focal importance will last.

Two important effects are in question with the consequences of global climate changes. Firstly, are the changes, which might cause arid places to become rainy and vice versa. The second is the sea level change effect (app. 1.5-2 mm annually). Many cities might face serious dangers with especially the rises in sea levels. Scenarios about the future of coastal settlements can be seen at two different ends. The first, assuming that inland areas will become unavailable for human life because of drought, supposes that human communities will flee to the coasts to settle down and form an almost linear type of settlement along the whole coastline. The second instead, considers mainly the effect of sea level rise and concludes that this condition will reach to a level disabling human life at the coast and will give way to a procession to inland areas with a lot of coastal cities disappearing. An important fact that these arguments remind is that, geographical systems in the future might become much more fragile and that coasts might take an important place in this fragility.

When the situation of İstanbul is considered, the significance of its situation, its topography, the role it played during its history, its commercial relationships, first and later settlement types can not be considered apart from the way the city is being experienced as a coastal city. The phenomenon of comparison and the concept of "otherness" and reading the city are part of the method, which will be applied. Instead of categorisation and global and total identification, an identification open to subjective definition seems to be a more proper device. This type of study seems more natural especially when a case study like İstanbul is considered.

The third section intends achieving components constructing the city and grouping them. The question of what constructs the fact of "cityness" and what a city is, has occupied numerous researchers (sociologists, anthropologists, culture historians.) since a long time and definitions not only implying civilisation, have been put forward. These components constructing the city are factors at the same time distinguishing life in the city. The city is complex enough disabling a single perspective look and is many sided enough enabling definitions involving various emphases.

In this direction, this section covers 52 city definitions in which singular emphasis is researched. Definitions show a variety according to their date (1607-1999), to the identity of the ones constructing them (architect, planner, writer, sociologist, anthropologist...) and to the character of the statements. Later, dominating concepts and idea statements that can constitute the central theme in the definitions and ideas are listed in their plain form.

The listed concepts and ideas are grouped under certain topics. The concepts have been assembled in the following 5 main topics and examined separately;

1. the "sources and system" of the city,
2. the "nature", "structure" of the city,
3. the "order" of the city,
4. the "movement", "dynamism" of the city,
5. the "civilisation", the social, psychological effect of the city.

The characteristics and definition of the coastal city is made by the selection of some concepts and ideas, which are seen, more significant. These concepts can be listed as such; the water as an important network and resource and its characteristic of extending the city borders, the coast as a place for congregation and transfer, the city naturally being on the transportation route between the source and the market, as a natural, rather than an artificial city and open to relations with the outer world, related to place and to ecology, the natural and man-made existing together, joining varieties in its structure, openness and activity in its nature, open to change and innovation, presenting rich personal experiences with its rich physical constitution, creating a culture..

Fourth section addresses the phenomenon of coastal city and the situation of coastal cities today on the world. Water, as source and system of the city, functions directly and indirectly in several ways as a source to the city.

A coastal city typology is also made in this section. Cities are classified according their geographical situation, their relationship with each other and with topography.

Even though various factors are effecting the formation of the cities and it is possible to classify these as permanent and temporary factors, topography can be pointed out as the most permanent factor, but it shows to a certain degree a flexibility to be changed by; filling, evacuation, levelling, terracing etc...

When coastal cities are examined in historical cycle, it is found out that, most of them at the same time are port cities. These cities, on one hand have acquired a locomotive role as in the world wide international trade and in shaping new economic areas, on the other hand, as an environment assembling people from various places and countries have acquired an open and dynamic city characteristic. The port and the centre have been a whole entity having a direct connection between them. But by the advancing time, changing conditions, especially the development of the railway and steam ships, have forced the arrangement of new

transportation and trade centres and to a break in the relationships between the city centre and these centres.

Coastal cities which are also mostly port cities are under considerable transformation processes due to changes in the port functions, transportation and organization systems and as a result form functionless big lots. These areas have been places for cities to revitalize themselves and to use as potential places for competition with other cities.

Climate and landscape changes –sea level rise, sinking land- are also reviewed as also reasons addressing changes in coasts and port cities. Many precautions are already taken and proposals made for the foreseen sea level rises.

In the fifth section, İstanbul is comparatively evaluated as a coastal city. Views taken from various persons in this evaluation are forming data in the same way as the definitions did in the third section. Views from people of diverse professions (architect, planner, anthropologist, sociologist, historian, writer...) are taken. The city is evaluated by the title frame which is achieved in the third section. Major transformations that İstanbul has gone under in its history especially concerning its coasts, the results and impacts of these changes have been researched.

In the conclusion section, it is stated that examining İstanbul should require a way of thinking process involving a sensemaking process which is based on creativity. This approach is needed as the city comprises complexity and uncertainty in its nature. By changing the uses, it could be possible to enable the city to regain its meaning as a coastal city.

The researched aspects that distinguish the city as a coastal city, form the clues for the city to reactivate its coastal city meaning. The properties chosen by sensemaking might be used for the city to create a mutation effect.

In this direction, the coastal properties of İstanbul that can be used for a planned mutation are stated as; the variety of landscapes, both side usage of the water, the effect of the topography supporting the imaginative power, in the Fluxus term 'stabilizing one's place' in the city by the water journey, being relative to other cities...Finally, some aspects of the city living as a coastal city are found to be necessary to develop, while others should be sustained.

1. GİRİŞ

İstanbul gibi denizle çok özgün bir içiçelik yaşayan ve özündeki çeşitliliklerin suyla ilişkisinde de kendini gösterdiği bir yaşantıya sahip bir kente ait özel, tekrarı olmayan koşulların ve sorunların, kentin bu özelliği gözönüne alınarak yapılacak değerlendirmelere ve önerilere gereksinim duyacağı açıktır.

İstanbul'un suyla olan ilişkisi Bilgin'in de dediği gibi, ne Venedik veya Amsterdam'daki gibi kanallar tarafından bölünmüş kentlerin, ne de Londra veya Frankfurt gibi bir akarsu kenarında yerleşmiş kentlerinkine benzemektedir (Bilgin, 1998).

İstanbul, tarihin en önemli su yollarından biri olan Akdeniz – Karadeniz arası su yolunu tam içinde barındırmasıyla büyük önem kazanır. Bu su yolu aynı zamanda tarihin en önemli ticaret güzergahlarından biri olmuştur. İstanbul'u İstanbul yapan da, klişe deyişle iki kıta arasında köprü olması değil, içinden deniz geçmesidir (Esen, 1996). Kente katkı yapan birçok şey, aslında çoğunlukla deniz yoluyla buraya gelmiştir. Deniz bu anlamda, kentin fiziksel, sosyal, yaşamsal şekillenmesine etki eden büyük bir bileşen olmanın yanı sıra, onu dışarıdan gelen yeniliklere ve ilişkilere açık hale getiren bir faktör olmuştur.

Böylece kent denizle çok özel bir bağ kurmuştur, denizle tamamen birlikte yaşamaktadır, bu yaşantı eski İstanbul'a ait sözlü ve görsel anlatımlarda da açık bir biçimde görülebilmektedir. Bugün ise kent yaşantı olarak bu niteliğinden oldukça farklılaşmıştır. Deniz kentinden kara kentine dönüşmüş olduğu sık dile getirilen bir yargıdır. Kentin kimliği gerçekten kısa sayılabilecek bir süre içinde bir dönüşüm yaşamıştır. Çeşitli kentsel düzenlemeler bilinen mekansal sonuçları doğurmuştur. İstanbul'un denizle kurmuş olduğu özel ilişki kopmuşsa ve geri dönülemeyecek biçimde farklılaşmışsa, bunu eski haline getirme arayışı yerine, daha farklı bir yeni ilişkinin nasıl olabileceğini düşünmek daha doğru olacaktır. Suyu bir yaşam kalitesi unsuru olarak kullanmak ana amacı doğrultusunda çeşitli öneriler mümkündür.

İstanbul, suyla ilişkisi açısından, diğer kıyı kentleriyle hem çeşitli ortaklıklar gösterir, hem de tamamıyla kendine has durumlara işaret eder. Kentsel araştırmalarda da, gitgide kentlerin bireyselliğine karşı bir duyarlılıkla karşılaşılmaktadır. Bu yaklaşım, olguların bağlamlarındaki yorumunun, zaman ve mekanda farklılık gösterdiği kabulüne dayanan metodolojik ve teorik anlayışlara paraleldir. Karmaşıklığı, genelleştirilmiş ifadelerle indirgeme arayışı yerine, deneysel formların ve süreçlerin zenginliğinin analizi tercih edilecektir. Çeşitliliklerin öneminin kabulü, kentsel sistemdeki geçiş ve değişikliklerin anlaşılmasına ve bunların tartışılmasına yardımcı olabilir.

Bruttomesso (1992), uluslararası “Su Şehirleri Merkezi”nin, suyla birarada varolan kentin ve kentsel çevrenin problemlerine adanmış iki ayda bir çıkan Aquapolis dergisinin 1992 yılında çıkan ilk sayısındaki önsözünde “*kıyı:su şehirleri için bir davet, suya dönüş*” başlığını kullanmaktadır. Suyu, onunla beraber varolan kentlerde, eski ve yeni zorluklara rağmen, varlıklarının ve gelişimlerinin özdeki karakteristik elemanını ifade eden bağ olarak tanımlamaktadır. Bu ilişkinin, farklı disiplinlere ait bakış açıları ve farklı coğrafi konumlara bağlı olarak çeşitli yönleri bulunmaktadır.

Dünyadaki diğer su kenarı yerleşimleri, geçirdikleri süreç, yaşadıkları değişimler ve geliştirdikleri çözümler açısından İstanbul için bir model oluşturabilirler mi? Esasen dünyada kıyılarda yer alan kentlerde, 1970’lerin sonlarında başlayan bir değişim süreci, benzer olduğu düşünülen kentleri, özellikleri, kaynakları ve problemleriyle bir tartışma platformuna çekmiştir. Bu doğrultuda, merkezler, enstitüler kurulmuş, yayınlar ve toplantılar düzenlenerek, deneyimleri paylaşmaya yönelik çeşitli aktiviteler günümüze dek sürdürülmüştür.

Bu platformda yer alan kentlerin çoğu aynı zamanda liman kentleridirler ve bu özellikleri, söz konusu olan değişimler ve problemler üzerinde baskın rol oynarlar. Liman ve liman sistemleri dinamik olgular olarak kentin gidişatını etkileyen önemli elemanlardır. Liman kentlerinde bugün artık fonksiyonunu yitirmiş liman tesisleri, yeniden işlevlendirilme çalışmalarına konu olarak, yeni düzen ve tasarımları davet etmektedirler.

Kıyı kentlerindeki dönüşüm ve yenilemelerde koruma, turizm ve rekreasyon işlevleri düşünülmektedir, çünkü çağ artık daha da artan bir rekreasyon çağıdır. Günümüzde diğer su kenarı kentlerinde yaşanan bu değişim ve dönüşümlerin, limanlardaki

hareketlenmelerin dinamizminin, özünde de bir dinamikliğı barındıran kentlere yeni bir ivme kazandırması beklenmektedir. Ancak aynı zamanda, bu canlandırma girişimleri arasındaki, genelde tek boyutlu, bağlamdışı bir pazara yönelik yaklaşımlar, kentin yaşamsal zenginliğine karşılık gelme konusunda soru işaretleri uyandırmaktadırlar.

Kıyı kentlerindeki müdahaleler, çeşitli açılardan farklı özellikler göstermektedirler; iddialı, kentsel simge niteliğinde müdahaleler-mütevazı müdahaleler; kalıcı-geçici müdahaleler; mutasyon tasarımlar (noktasal müdahaleler)-bütüncül tasarımlar görülebilmektedir. Farklılaşmış niteliklerde de olsalar, standartlaşmış, global kıyı mekanı düzenleri kent kimliğini olumsuz etkilerler.

İstanbul, burada söz konusu edilen bu kentlerin liman kenti olma durumunu aynı biçimde paylaşmamaktadır. Benzer bir süreci geçirmemiş ve liman anlamında da çok daha farklı yapıda olması, belki de İstanbul'un durumunu, kendi özündeki farklılıklara ek olarak apayrı bir hale getirmektedir. İstanbul, birçok faktörün etkisiyle, en hareketli olduğu dönemlerinde benzer olarak görülebilecek kentlerle paralel bir süreç yaşamamıştır. İstanbul'un bu nedenle kıyı kenti probleminin çözümü olarak özel bir yaklaşım gerektirdiği düşünülmektedir. Tezin temel amaçlarından biri, kentin özel oluşunun nedenlerini araştırmak ve bu doğrultuda özel bir yaklaşımın gerekliliği için nedensellik oluşturmaktır.

Dünayayla ilgili yapılan gelecek tahminleri, kıyı kentlerini de önemli ölçüde ilgilendirmektedir. Kentlerin bu tahminlerde radikal değişimlere uğrama olasılıkları onları, doğalarındaki dinamizme paralel olarak duyarlı bir duruma getirmektedir. Kıyı kentlerinin gelecekte belki de çok daha radikal müdahaleler gerektirecek olma olasılıkları, onların tartışma platformlarından inmeyeceklerini düşündürmektedir.

İstanbul'da ne olabileceği sorusu, özel oluşun bileşenlerini araştırmayı gerektirir. İstanbul'un kolaylıkla herhangi bir kategoriye sokulamaz oluşu, onu daha iyi kavramaya çalışmayı engellememelidir. İstanbul'un nasıl bir kıyı kenti olduğu sorusu tezin cevabını aradığı sorulardan biridir. Bu amaçla, İstanbul'un diğer kıyı kentleri arasındaki ayırdedici özelliklerinin, özel yanlarının neler olduğunun sorgulanması, bir karşılaştırma eylemini de içerebilir. Bir "öteki"yle karşılaştırma, kendini anlamayı mümkün kılabilir.

İstanbul'un kıyı kenti niteliğiyle değerlendirilmesi sürecinde nesneden öznele doğru derecelenen bir yaklaşım benimsenecektir, böylece öncelikle, genel kent kavramının altında kıyı kenti olgusu irdelenerek, diğer kentlere göre kıyı kentlerinin farklılıkları sorgulanacaktır. Sonra kıyı kentlerinin kendi aralarında gösterdikleri farklılıklar ele alınarak kıyı kentleri üst başlığı içinde İstanbul'un yeri sorgulanacaktır. Her farklı kademe, bir sonraki için veri sağlayacaktır.

İlk aşamada, teorisyenlerin genel olarak kentle ilgili tanımlamalarından yararlanarak, kentin bileşenlerinin ne olabileceği araştırılacak ve bunlardan ayırdedici özellikler çıkarılmaya çalışılacaktır.

Bir kenti oluşturanların (veya farklılaştıranların) neler oldukları, kentte yaşamla ve yaşamı neyin değiştireceğiyle ilgili fikir verirler. Kenti oluşturan çeşitli unsurların dağılımı ve dengesi kentin karakterini de belirler. Kentlerdeki sabit ve değişken unsurlar nelerdir ve hangileri yaşamı daha çok etkiler? Kent nasıl tanımlanır? Tanımlamada öncelik verilen kriterler nelerdir? Bu öncelikli kriterler, neler oldukları sorulmuş olan kentteki sabit ve değişken unsurların saptanmasında fikir verici olabilirler. Bu kriterler sınıflandırılabilir mi? Yapılacak bir sınıflandırma aracılığıyla, kıyı kentleri için hangi elemanların öne çıkabileceği araştırılabilir.

Kıyı kenti özellikleri olgusal olarak saptandıktan sonra, kıyı kentlerinin kendi aralarında karşılaştırılması, İstanbul'un özelliklerinin aranmasında etkili olacaktır.

Kent hakkındaki genel anlayışlardan yola çıkarak ele edilen kentsel bileşen kavramları arasından bazılarının İstanbul için özellikle vurgulanması sözkonusudur, bunların geçerliliği İstanbul ile ilgili çeşitli ifadelerde aranacaktır. Bu ifadeler, İstanbul'un nasıl tanımlandığına dair ifadelerdir. Tanımlar; tasvirler, gezginlerin anlatımları, mimarların görüşleri, edebiyatta romancıların anlatımları gibi ifadelerdir, betimleyici anlatımlardır. Bu amaçla, çeşitli görüşler elde etmeye yönelik bir anket yapılacaktır, bu istatistiksel sonuçlar verecek bir anket olmak yerine, genel kent anlayışlarının sorgulandığı kent tanımlamalarındaki karaktere benzer şekilde, bir fikir alma aracı olacaktır.

Modern metropollerin bazılarında, tekiliğinin nerede yattığı, onları dünya kenti yapanın ne olduğu ve sınırsız dahi olsalar onları globalleşmeye dirençli yapanın ne olduğu sorusu İstanbul için de sorulmaktadır. Baudrillard'a göre, her kentin kendi fenomenolojisi olduğu gibi, kökeni ile hiç karıştırılmaması gereken bir de "ana

sahnesi” vardır. Bu anlamda Baudrillard, New York’un ana sahnesini modernite olarak tanımlar, İstanbul’unki ne olabilir?

Denize dönük bir yaşam kültürünü geliştirmek veya yeniden formüle etmek kentin kimliğini korumada önemli katkı sağlayacaktır.

İstanbul’da hangi elemanlar kentsel gerilimi–dinamizmi oluşturuyor? Dinamizmi sürdürmek (ve yapay kent haline gelmemek) için hangi elemanların sabit tutulup, hangilerinin değiştirilmesi gerekir? Yoksa herşey “değişebilir” mi olmalı? İstanbul için sorulacak bu sorular, doğurgan/yaratıcı yeni modeller oluşturmak için veri oluşturabilir ve bu şekilde tüm kente bir ivme kazandırıcı modeller üretilebilir. Bu modeller kente gerçek bir ”dünya kenti vizyonu” kazandırarak, İstanbul’un “Dünya kenti” karakteri ve işlevlerini desteklemek yönünde kullanılabilir.



2. KIYIDA YERLEŞME OLGUSU

Bu bölümde, tezin asıl çerçevesini oluşturan İstanbul'un kademeli biçimde öznelleşecek bir değerlendirmesine doğru ilerleyişte, konunun en genel ilk halkası olan insanın kıyıdaki varlığıyla ilgili konular ele alınacaktır. İnsanın dünya tarihi boyunca kıyıdaki varoluşu, yarattığı uygarlıklarla önemli paralellikler göstermiş ve zaman içinde farklılaşan türde eylemlerle bir serüven oluşturmuştur. Bu serüvende su, yaşamın kaynağı olarak ilk yerleşimin odağı rolünü oynarken çok yönlü bir ilişki de başlamıştır. İnsan toplum olarak yaşamasını ancak, kullandığı kaynaklarla, çevre ve kendisi arasında kurmak zorunda olduğu dengeyle sürdürebilir. Bu kaynakların içinde vazgeçilmez önemiyle su, insana çok yönden katkı sağlamakta ve manipüle edilmesi gerekli bir elemanı oluşturmaktadır. Dünyadaki büyük kentlerin ağırlıklı olarak kıyılarda yer almalarının tesadüf olmadığı ve kıyı kentlerinin dinamizminin dünya ölçeğindeki ilişkilerin dinamizmiyle bağlantılı olduğu düşünülmektedir.

Büyük kentler gelişmeleri için gerekli ortamları büyük ölçüde kıyılarda bulmuşlardır, ancak bu, kıyıda gelişen her yerleşimin büyük kent haline gelebileceği anlamına gelmez, çünkü bu gelişim için gerekli başka koşullar da bulunmaktadır. Gene de kıyı mekanı, büyük kent oluşumu için doğasından gelen bir zenginlikle kara konumuna göre gözardı edilemeyecek avantajlar sunar. Bu bağlamda bu bölümde, önce kıyı kentlerinin insanın ilk yerleşim yerleri olarak önemi ile dünyada kıyılardaki yerleşim oranları ele alınacaktır. Daha sonra kıyı kentlerinin dinamizminin ekolojik bağlamda da geçerli olduğundan sözedilecektir.

Kıyı kentlerinin bir parçası olan değişim olgusu, dünyada son 15 yıl içinde kıyı kentlerinde tekrar bir hareketlenme, yeniden tanımlanma, yeni fikirler ve yeni düzenlemelerle kendini göstermektedir. Kıyı kentleri için keşif ve yaratıcılık eksik olmamaktadır ve olmamalıdır da, çünkü yaratıcı fikirler buralarda kendilerine daha uygun ortamlar bulmaktadırlar. Bu şekilde birbirini besleyen bir sistemin varolduğu düşünülmektedir. Bölüm içinde daha sonra bu yeniden hareketlenmelerden, İstanbul'un bu ortam içindeki yerinden ve tez boyunca uygulanacak yöntemden bahsedilecektir.

2.1. Kıyı kentlerinin insanın ilk yerleşim yerleri olarak önemi

Bir su kenti olarak İstanbul'u ele almadan önce, tüm kıyı yerleşmeleri için ortak payda olan suyun, insan yaşamında ilk devirlerden beri olan hayati öneminin kıyıda yerleşmek için kuvvetli bir nedensellik oluşturduğu düşünülmelidir. Bu bağımlılık nedeniyle kıyılarda yerleşmenin olağanlığı, çeşitli ifadelerle, ilgili antropolojik, arkeolojik ve sosyolojik bulgularla yeralmaktadır. Dünya üzerindeki tüm insan yerleşimlerinin kıyılara göre konumlarıyla ilgili veriler, insan yaşamının suyla ilişkisi üzerine dikkate değer anlamlar taşımaktadırlar.

Yaşamın en erken biçimleri, denizden dışarı ve kıyının üzerine doğru bir ilerleyiş gösterdiğinden beri kıyı insanın yerleşmesi için bir odak olmuştur. İnsanların kıyıda yerleşmelerinin nedeni, burasının denizden geldiklerinde ulaştıkları yer olması ve aynı zamanda karanın denize bir kapısı, bir çıkış yeri olmasıydı. Evlerini ve araziyi korumak, ticarete ulaşmak, denizyolu ulaşımından faydalanmak ve manzara ile ılıman iklim için kentlerini buraya inşa ettiler. Herşeyden öte, buraya yerleştiler çünkü su, insan için her zaman, bir yaşam, güç, konfor ve zevk kaynağı, bir temizleme ve yenileme sembolü olmuştur (Bender, 1993).

Hudson (1996) da, insan yerleşiminin denizin ve diğer su kaynaklarının yanında veya yakınındaki belirgin toplanışının yeni bir olgu olmadığını ifade etmektedir. İnsanoğlunun ilk devirlerden beri genellikle suya yakın yaşadığını gösteren çok sayıda kanıt bulunmaktadır. Artan nüfus ve gelişen teknolojiyle, ilkel insanlar çevrelerini değiştirmeye başladılar, kıyı doldurma gibi değiştirme işlemleri 10000 yıl öncesine kadar bile izlenebilmektedir.

Kıyı, fiziksel ortam açısından, insanın yarattığı uygarlığı geliştirmesi için elverişli bir mekan oluşturmasının yanı sıra, suyla ilgili geliştirilmekte olan teknolojinin de uygulama alanı olarak bir tür sergi yeri olmuştur. Bu teknoloji, kıyı doldurma, kazık çakma, rıhtım yapımından, sudan korunma sistemleri olarak setlere, bentlere ve denizcilik, gemicilik teknolojilerine kadar uzanır.

Carl Sauer 1963'te "*Deniz kıyısı: insanın ilk evi*" adlı makalesinde, "ilk yaşam için bir nehir kenarı konumunun gösterildiğini, ancak beslenmek, yerleşmek, üretmek ve öğrenmek için en iyi olanağı sunanın deniz, özellikle de gelgit kıyısı olduğunu" ileri sürmüştür (Hudson, 1996). Gelgit kıyısı, suyun düzey değişiklikleri, sıcaklık, tuzluluk oranı değişiklikleriyle flora ve faunanın, hayvan türlerinin farklılaşmasının görüldüğü yerlerdir. Okyanus ortalarında zayıf olan kabarmalar, kıyılarda rezonans etkisiyle

genliğini artırarak metrelerce boyutlara (Mont-Saint-Michel koyunda 16.10 m, Fundy koyunda 19.60 m rekorları) ulaşabilir. Akdeniz gibi iç denizlerde ise genlik düşüktür (B. Larousse).

Birçok yaratıkla karşılaştırıldığında insanlar suya özellikle bağımlıdırlar ve ilk insanlar muhtemelen günde en az bir kere içebilecek kadar suya yeterince yakın olmak zorundaydılar. Ayrıca su kenarları, çok çeşitli hayvan ve bitki yaşamını destekleyen farklı ve zengin ekosistemleriyle de avcı toplayıcı insan için özellikle çekici ortamlar oluşturuyorlardı. Su ayrıca saldırıya karşı faydalı bir koruma sağlayabilmektedir ve bu yüzden adalar, yarımadalar ve bataklıklar sundukları güvenlik nedeniyle, yaygın bir şekilde yerleşme alanları olarak seçilmişlerdir.

Hudson'a göre bu yüzden, ilk insanlara dair arkeolojik buluntuların eski göl ve nehir kıyılarına yakın yerlerde özellikle bol miktarda bulunmaları şaşırtıcı değildir. Ancak Leakey ve Lewin (1979) bu konuda bir uyarı yapmaktadırlar; "arkeolojik belge peşin hükümlü olmaya mecburdur, çünkü göl kenarı sularının veya balçık kaplı ırmak veya nehirlerin bulunmadığı yerlerde esasen, insangillerin iskeletlerinin fosilleşmesi ve bizim onları çok uzun süre bulmamız şansı yoktur." (Hudson, 1996). Bu durumda suyun, insanın ilk yerleşim yerlerinin belirlenmesinde, fosilleştirmeye katkısı nedeniyle turnusol kağıdı gibi suya yakın yerleri öne çıkaracağı kabul edilebilirse de, her halde pragmatik olarak, ilk yerleşimlerin kıyılarda oluşmuş olması gerektiği tezi mantıksal zincire uygun düşmektedir.

Moore ve Lidz, suyun mimarideki anlamını incelerken, çeşmeler için kutsal kaynaklar, hayatın kökenini ve su döngüsünün ilk safhasını sembolize eden suyun kalbi, yaşam kaynağı mecazını yaparken, bunun bir devamı olarak kanal ve nehirleri de arterler ve damarlar olarak tanımlayıp, bağlantı nehirleri, iletişim kanalları bölüm başlığında ele alırken Lewis Mumford'ın "The City in History"sinden şu alıntıyı yaparlar; "*Kentin en dinamik bileşenini en sona bıraktım. Boyut, alan ve verimlilik olarak onsuz büyüymeyeceği bir bileşen: su yolu. Bu ilk etkin kitle taşıma aracıdır da. Kentlerin ilk gelişiminin nehir vadilerinde yeralması tesadüf değildir, ayrıca kentin yükselişi de denizcilikteki gelişmelerle eşzamanlıdır.*" İnsanların nehir kenarında kentler kurmalarından beri, sokaklar, caddeler ve parkların düzenini akarsuların akışı ve şekli oluşturmaktadır. Nehir kenarı kentlerinin bileşim örüntüleri sınırsızdır. Nehir kenarı kentlerinde temel bir faktör, kentin suya kenar oluşturma şeklidir.

Karayla suyun biraraya gelişi her zaman potansiyel bir tiyatro eseriyle yüklüdür, aralarındaki geçiş sert ve psikolojik zıtlıklarla delik deşik edilmiş olabilir (Moore, Lidz, 1994).

2.2. Dünyada büyük kentler ve kıyılarda yerleşim oranları

Hudson, dünya üzerindeki insanların yarısının, nehirler boyunca, nehir ağzlarında veya deniz kenarında, çoğunluğu yüksek oranda kentleşmiş alanlarda yaşadığını, nüfusu 1/2 milyonu aşkın nüfuslu kentlerin çoğunun kıyı boyunca konumlandığını, nüfusu 4 milyon ve üzeri olan dünyanın 50 en kalabalık kentinin yarısının kıyı ve nehir ağzı alanlarında bulunup, daha birçoğunun da deltalar ve büyük göllerin kenarında, büyük nehirlerin üzerinde kurulmuş olduklarını ifade eder (Hudson, 1996).

Hartshorn'a (1992) göre de, kentsel yerleşim alanları, ekonomik olduğu kadar, fiziksel olarak da sömürge dönemlerinde belirlenmiştir ve tepe üzeri savunma noktalarında, önemli su yollarının birleştiği yerde veya uygun liman konumlarında bazı kentsel oluşumlar görülmeye başlamıştır. Geçmişinde ekonomik dalgalanmalar, silahlı mücadeleler ve politik anlaşmazlıkların içinden gelişme gösteren kentler genellikle, gelişim, koruma ve yayılma için optimal fiziksel özelliklere sahip olmuşlardır. San Fransisco gibi birçok kentsel yerleşim, sosyo-ekonomik dinamikleri sayesinde, esas işlevlerini değiştirerek ve büyümeyi desteklemek için fiziksel çevreyi değiştirerek değişime uyum sağlayabilmişlerdir. Bugün ise kentsel büyüme için doğa sınırlamaları (çok eğimli araziler, sel yatakları, bataklıklar..) artık daha az geçerlidir. Mühendislikteki, teknolojiye bağlı değişimlerle gelişim artık doğayla sınırlandırılmaktan kalktı. (Ör: bataklıkların kurutulması, suyun doldurulması) Ancak bu değişikliklerin çevresel-ekolojik süreçler üzerinde çok yönlü etkileri de bulunmaktadır.

Dünyada kentleşme oranları ile ilgili sayısal değerler, birçok farklı bağlamdaki değerlendirmede veri olarak alınıp irdelenmekte ve çeşitli bağlantıların kurulmasında kullanılmaktadır. Bu sayısal değerler, kaynaklar çok çeşitli olmasa da, bir miktar farklılık göstermektedir, ancak bu genel bir değerlendirmeye varmayı engelleyecek derecelerde bir farklılık olmamaktadır.

1996'da %50 kentlilik düzeyine ulaşan dünyada, insan yerleşimi gelişiminde bir önemli sınır, insanların konumunun kırsaldan çok kentsel hale gelmesidir. 1700'de dünya nüfusunun sadece %2'sinden azı kentlerde yaşıyordu ve bunlar da bir dizi

kent devletiyle sınırlıydı. Küresel bir olgu olarak kentleşme, esas olarak 20.yy'ın 2. yarısına (1970'ler) ait bir özelliktir. Küresel kentsel gelişim aşamalarında, ekonomik oluşum, refah kaynağı gibi *çekim şekillerinde*, mekan ilişkileri, egemen güçler gibi *dünya sistem özelliklerinde* (ticaret yolları ve sömürgecilikten küresele) ve kentleşme düzeyi, kentleşme alanları, hakim kentler gibi *kentsel sonuçlarda* (Venedik, Cenova, Amsterdam gibi Avrupa limanlarından, Afrika ve Asya'ya ve NY, Londra, Tokyo'ya) bir geçiş ve değişim görülmektedir (Clark, 1996).

Dünya ekonomisi kentler çevresinde ve aracılığıyla düzenlenir. Küresel yaklaşımda artık kentler eskisi gibi, çevrelerindeki alanlarda üretilen ve tüketilen mallar ve hizmetlerin değiş-tokuş noktaları olarak rol oynamaktan öte, insanların ve ürünlerin dış dünyaya bağlandığı mafsallık yerleridir. Küresel ürün ve hizmetlerin pazarlarına ulaşıp tüketilecekleri ve artı değerlerin üretileceği yerlerdir.

Kent, yaşayanlarına, kırsal alanlarda mümkün olandan çok daha geniş bir yelpazede seçenekler ve fırsatlar sunarak, birçok ilgi alanı ve aktiviteyle uğraşmalarını sağlar. Önceleri, kentteki çeşitli işbirliği ve davranış örüntüleri, sadece kentte doğrudan yaşayanlara ayrılmış olarak düşünülürdü. Ancak bugün, uzun mesafe yolculuğu, telekomünikasyon ve kitle yayını sayesinde, kentsel bir yaşam tarzına katılma olanağı büyük ölçüde konumdan bağımsız ve herkese açık hale gelmiştir.

Nüfus ağırlığı olan büyük kentler, mega-kentler

Çağdaş kentsel dokuyla ilgili önemli bir konu da, kentsel nüfusun çok büyük kentlerde yaşama oranıdır. 1990'da BM nüfusu 1 milyondan fazla 270 kent ve 5-8 milyon arası 22 kent tanımıştır. BM 8 milyon üzeri nüfuslu kentlerin 1970'ten 1990'a kadar 10'dan 20'ye çıktığını ve 2000'de de 28'e çıkacağını bildirmektedir. Bu 20 mega-kentte (Los Angeles, New York, Mexico City, Rio de Janeiro, Sao Paulo, Buenos Aires, Paris, Moskova, Kahire, Delhi, Bombay, Kalküta, Pekin, Tiençin, Seul, Tokyo, Osaka, Şangay, Manila, Jakarta) tüm kentsel nüfusun %10'u yaşamaktadır (Clark, 1996).

Clark (1996)'a göre en hızlı doğan ve büyüyenler metropoliten merkezlerdir. Çağdaş kentsel büyümenin önemli bir özelliği, mega-kentlerin sayısı ve büyüklüğünün en fazla gelişmekte olan ülkelerde arttığıdır. 1950'de yegane mega-kentler olan Londra ve New York, ikisi de gelişmiş ülkelerdeydi, 2000 yılının 28 kentinin 22'si ise gelişmekte olan ülkelerde olacaktır. (İstanbul da dahil)

Nüfusu 1 milyondan fazla olan kentlerin, bölgelere göre 1950 ile 2015 yılları arasındaki artışları: Afrika'da 1950 yılında 3 kent varken 2015 yılında 225'e, Güney Amerika'da 17'den 225'e, Asya'da 58'den 903'e, Avrupa'da 73'ten 156'ya, Kuzey Amerika'da 40'tan 148'e çıkacağı öngörülmektedir (World Resources 1996-1997). Avrupa ve Kuzey Amerika dışındaki kıtalarda, her 20 yılda bir sayının yaklaşık 3 ila 5 katlık bir artış gösterdiği söylenebilir. Böylece toplamda 65 yılda artış Asya'da 58'den 903'e çıkarken, Avrupa'da sadece 73'ten 156'ya ulaşacaktır.

Ramonet (1997)'ye göre, bu büyük kentler büyümeye ve yayılmaya devam ederlerken ne zaman sınırlarına ulaşacakları bilinmemektedir. Ancak bu gelişmenin aynı şekilde süreceği varsayılırsa, 24 milyonla Tokyo'nun en büyük kentsel yığın olacağı, onu takiben ve 14150 km² ile dünyadaki herhangi bir kentten daha büyük bir yüzey alanı olan New York-Philadelphia megapolünün 23.9 milyonla ve Sao Paulo'nun 15.3 milyon nüfusla sıralanacakları tahmin edilmektedir. Bu tahminler, Fritz Lang'ın 1930'da kurgusal Metropolis filminde öngördüğü, aslında kentlileri ezen ve bir dereceye kadar hapsedip köleleştiren devasa, korkunç, kentsel strüktürleri hatırlatmaktadır.

Birleşmiş Milletler'in 1995 yılında kırsal ve kentsel nüfus ve kentsel bileşimler tahmin ve projeksiyonlarına göre ise, 2015 yılında Tokyo 28.7 milyon, Mumbai (Hindistan) 27.37 milyon ve Lagos (Nijerya) 24.44 milyonla dünyanın en kalabalık ilk 3 kenti olacaklardır (Frey, Zimmer, 2001).

Linden (1993) ve World Resources Institute (1996-1997) 1995 ve öngörülen 2000 yılı için megakentler sıralaması yapmaktadırlar. İki kaynakta da referans olarak Birleşmiş Milletler'in dünya kaynakları verilmektedir. Aşağıdaki tablo iki kaynaktaki sıralamanın biraraya getirilmesinden oluşmuştur.

Kent nüfuslarıyla ilgili verilen rakamlar arasında tam bir korelasyon bulunmamakla birlikte, aşağı yukarı aynı kentler sözkonusu edilmektedir. Açık bir şekilde Asya'daki mega kentlerde büyük bir artış görülüyorken, batıda Londra, Paris ve New York gibi kentler tarih içinde hemen hemen her zaman büyük kentler olarak yerlerini korumuşlardır. Asya'da 2015 yılında öngörülen en az 1 milyon nüfuslu kentler için 903 sayısı ve özellikle artış oranı çok çarpıcıdır, bu durumda bu kıtada, dünyanın geri kalan kıtalarındaki toplamdan da daha fazla sayıda büyük kentler olacaktır.

Tablo 2.1. Metropol alanların 1995 ve 2000 için tahmini nüfusu (milyon)

	1995	2000
Tokyo *	26.8	28.0
Sao Paulo	16.4	22.6
New York City *	16.3	16.6
Mexico City	15.6	16.2
Bombay	15.1	18.1
Şangay	15.1	17.4
Pekin	12.4	14.4
Los Angeles *	12.4	13.2
Kalküta *	11.7	12.7
Seul	11.6	13.0
Jakarta *	11.5	13.4
Buenos Aires *	11.0	12.8
Tiençin	10.7	12.5
Osaka *	10.6	
Lagos *	10.3	13.5
Rio de Janeiro *	9.9	12.2
Karaçi *	9.9	11.9
Yeni Delhi	9.9	11.7
Kahire *	9.7	10.8
Paris *	9.5	
Manila *	9.3	12.6
Moskova	9.2	
Dakka	7.8	11.5
İstanbul *	7.8	
Bangkok *		9.9
Lima *	7.5	

Tabloda nüfus yoğunluğu açısından sıralanan kentler içinde suyla ilişkili olanlar * işaretlenmiştir. 26 kentin sıralandığı bu listede 16 kent suyla ilişkilidir.

Bu kentlerin çoğunun gelişmekte olan ülkelerde olacak olması, büyük kentlerin ülke gelişimini hızlandırdığı, bu yüzden artık gelişmiş durumda olan ülkelere çok, gelişmekte olan ülkelere büyük kentlerin ortaya çıkışıyla, bunların daha büyük ölçekteki gelişimi ivmelendirecekleri söylenebilir mi? Dünya ekonomisinin insanların ve ürünlerin dış dünyaya bağlandığı mafsalları olarak kentler aracılığıyla düzenlendiği düşünülürse, büyük kentlerin belirli bir ekonomik canlılığı getirecekleri söylenebilir, ancak bu tek başına yeterli bir koşul değildir, büyük kentlerin içinde bulundukları sistem içinde yaratabilecekleri denge bozukluğu ve beraberlerinde getirdikleri olumsuz etkiler böyle bir gelişim ivmesini engelleyebilir.

Dünya kenti, Metropol, Küresel kent, Eurokent kavramları

Günümüzdeki kentleşme ve kentsel büyüme ile ilgili tartışmalarda büyük kentler konu edilmekteyken aynı zamanda, gene büyük kentler olan, ancak tanımlarında nüfus yoğunluğunun tek kriter olmadığı, ek olarak farklı kriterleri de gündeme getiren

kent kavramları karşımıza çıkmaktadır. Aşağıda çeşitli yazarların farklı türde tanımladıkları kentler ve niteliklerine değinilecektir.

Knox (1995), "dünya kenti" kavramını şöyle açıklamaktadır: dünya kentleri, uluslararası şirket merkezlerinin, onların iş hizmetlerinin, uluslararası finansın, uluslararası kuruluşların ve telekomünikasyon ile bilgi işleyişinin merkezleridir. Çağdaş dünya sistemi içinde mali akışların kontrol noktaları, ekonomik ve kültürel otoritenin güçlü merkezleri olarak dünya kentleri üç ana işleve göre sınıflandırılabilir:

1. Uluslararası iş dünyası (her metropol alanda yerleşen global Fortune 500 şirketi merkezi sayısı ile ölçülen)
2. Uluslararası ilişkiler (her metropol alandaki NGO ve IGO sayısı ile ölçülen)
3. Kültürel merkezlik (ulusal kentsel hakimiyet: kentin nüfusunun en büyük veya yakın büyük kentinkine oranı)

Knox (1995) bu anlayışa göre dünya kentleri arasında, Londra, New York, Tokyo, Paris, Brüksel, Washington, Stockholm, Amsterdam, Zürih, Madrid, Köln, Dallas, Chicago, Osaka, Atlanta, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hartford, Houston, Los Angeles, Milano, Montreal, Münih, Nagoya, Philadelphia, Roma, San Fransisco, Toronto'yu saymaktadır.

Meijer (1993) de, kentsel Avrupa'da, Metropoller, Europoller, Eurokentler ve daha küçük kentler olarak 4 kent türünden bahsetmektedir;

Metropol, yüksek bir nüfus oranı ve her tür uluslararası işlevin yüksek düzeyde yoğunlaşmasıyla karakterize edilir. Her tür işlev için uluslararası bir iş ve yerleşim ortamı sunarlar. Sadece Londra ve Paris bu nitelikleri karşılarlar.

Europoller, metropollerden daha az da olsa, belirli bir işlev çeşitliliğine ve uluslararası yönelmeye sahiptirler. (Amsterdam, Brüksel, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Kopenhag, Milano, Münih)

Eurokentler, Europollerden daha küçüktürler, ama hala bazı uluslararası işlevlere sahiptirler. Ekonomileri yüksek düzeyde tek bir sektöre ör: ulaşım, kültür vb.. dayalıdır. (Antwerp, Bordo, Duisburg, Cenova, Hannover, Lille, Liverpool, Lyon, Marsilya, Newcastle, Rotterdam, Stuttgart, Edinburgh, Floransa, Köln, Venedik, Birmingham, Bologna, Dresden, Essen, Glasgow, Leeds, Leipzig, Manchester, Sheffield, Torino, Bonn, Lahey, Lüksemburg, Strazburg)

Daha küçük kentler, bunların altında yer alır (Meijer, 1993).

Friedmann da günümüzün değişen koşullarıyla şu yeni dünya kentlerini sıralamasına ekler: Singapur, Hong Kong, Şangay, Seul, Osaka, Vancouver,

Seattle, Mexico City, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Johannesburg, Frankfurt, Düsseldorf, Münih, Viyana, Rotterdam, Amsterdam (Friedmann, 1995).

Hall küresel kentler kavramını kullanarak, klasik üst düzeyde uluslararası yetki ve kontrol kentleri olarak tanımlar ve dünya çapında çok az olduklarını söyler. Londra kesin biçimde bu kategoriye ait tek Avrupa kentidir. Finans kurumları, çokuluslu kuruluşlar ve havaalanı trafiği gibi anahtar sıfatlar ağırlıklı olarak bu sıfatı kazandırmaktadır. Yakın takipçileri de Paris, Amsterdam, Brüksel ve Frankfurt'tur (Hall, 1993).

Bu farklı tanımlanmalara bakıldığında, öncelikle nüfus kriterinin tek kriter olarak alınmadığı, gösterilen örneklerde çok farklı nüfuslara sahip kentlere aynı kategoride rastlanabilmesiyle açıkça görülebilmektedir. (ör Knox, Zürih ile New York'un ikisini de dünya kenti saymaktadır.)

Uluslararası iş dünyası ve ilişkilerde yer alma kriteri belki de tanımların hepsinde bulunmaktadır, ancak kimi kişiler benzer kriterlerle tanımlasalar da farklı adlandırmalar yapmakta ya da, aynı başlıklı ama farklı türlü nitelendirenler bulunmaktadır. Örneğin Knox'un "dünya kenti" tanımı ile, Meijer'in "metropol"ünün ve Hall'un "küresel kent"lerinin tanımları birbirine yakındır, uluslararası yetki ve kontrol kentleri olma ortaklığını taşırlar. Bununla beraber Knox ve Friedmann'ın dünya kenti için yaptıkları örneklemeler farklılık taşır.

2000 yılında en az 8 milyon nüfusa sahip olacağı tahmin edilen 20 mega-kente bakıldığında, bunların yaklaşık yarısının kıyıda kentler oldukları görülebilir. Bu, kıyının kentsel büyümede hala önemli bir faktör olarak kalacağını düşündürebilirse de, Uzakdoğu'nun dünya ekonomisini etkileyen iş gücü maliyetleri, üretim olanakları gibi baskın faktörlerin kıyı konumunun etkisini aştığı düşünülmektedir. Günümüzde büyük kentler haline gelen bu kentlerde, kıyıda olmanın ve denizciliğin, Ortaçağ'ın denizci Avrupa kentlerindeki kadar farklı olduğu şüphesizdir.

Birleşmiş Milletler'in dünya kaynaklarına dayanan, dünyadaki büyük kentler tablosunda (tablo 2.1) da sıralanan 26 kentin 16'sının deniz veya nehir kıyısında suyla ilişkili oldukları görülmektedir. Dünya kenti, küresel kent, metropol kent örneklerine bakıldığında, öncelikle örneklerin çoğunun batı kentleri oldukları, doğudan verilen örneklerin de tablodaki doğu kentlerinden farklı kentler oldukları gözlenebilir. Bunların (hepsi çok büyük kentler olmasalar da), kıyılarda konumlanma oranları incelenebilir. Verilen tüm örnek kentler toplandığında 70 kentin 44'ü suyla ilişkili olarak bulunmaktadır.

Bir ÷lkede, bir b÷lgede veya coğrafi olarak tanımlı bir alan üzerinde kentlerin dağılımının yoğunluğu ve homojen ya da heterojenliği ile ilgili olası değişiklikler tartışılırken, bugün de geçerli olan bir baskın kent olgusuna da değinmek gerekir. Baskınlık bir t÷r homojenlik kırııcıdır. B÷yle bir alan içinde tek kentin diğerlerine g÷re baskın olma durumu çeşitli nedenselliklere bağlı olabilir.

Tek kentin ÷st÷nlüğ÷nün önemli mekansal bir boyutu da vardır. Dengesiz nüfus dağılımının yanısıra, biręok durumda nüfusun ÷lkenin k÷çük bir b÷l÷m÷ne toplanması anlamına gelir. Biręok baskın kent, nüfusun devlet sınırları içinde merkezde değil, sınırda konumlandığı kıyısız limanlardır. Bu biręok ÷rnekten g÷r÷lebilir (Clark, 1996). Bu durumda kıyı kentleri bir anlamda, belli bir b÷lgedeki kentlerin homojen dağılımını engelleyen yapılar oluşturular.

Aslında biręok ÷lkede b÷yle baskın bir kıyı kenti bulunurken, denge kurma amacıyla merkezde konumlandırılmış başkentler baskın kentleri izlemektedirler ve bu baskın kentler çoğunlukla bir önyargıyla başkent olarak d÷ř÷n÷lmektedirler. Bu kıyıda - merkez yerine sınırdaki baskın kent ile merkezde - sınırdan uzak başkent ikilemi bir t÷r rekabet ve dengeyi sağlamış olabilir.

Hudson (1996), 20. yy'ın bitimine yaklaşıkça, d÷nya kentleşmesi eğilimlerinin, kıyı ecumenopolis'ini olasılık haline getirirken, denize doğru genişlemeler yaparak, kentsel gelişim için mekan yaratmada artan bir baskı oluşturacağına dikkat çeker.

B÷t÷n bu gözlemlerin sonucunda, d÷nyada kırsaldan kentsele geğişin ve büyük kentlerin sayısının artışı ile kıyının kentsel yerleşimlerin konumlanması için önemini kaybetmeyeceği, kıyı konumunun getirdiği işlevlerin belki farklılaşacağı, ancak kıyının odaksal öneminin süreceği d÷ř÷n÷lmektedir.

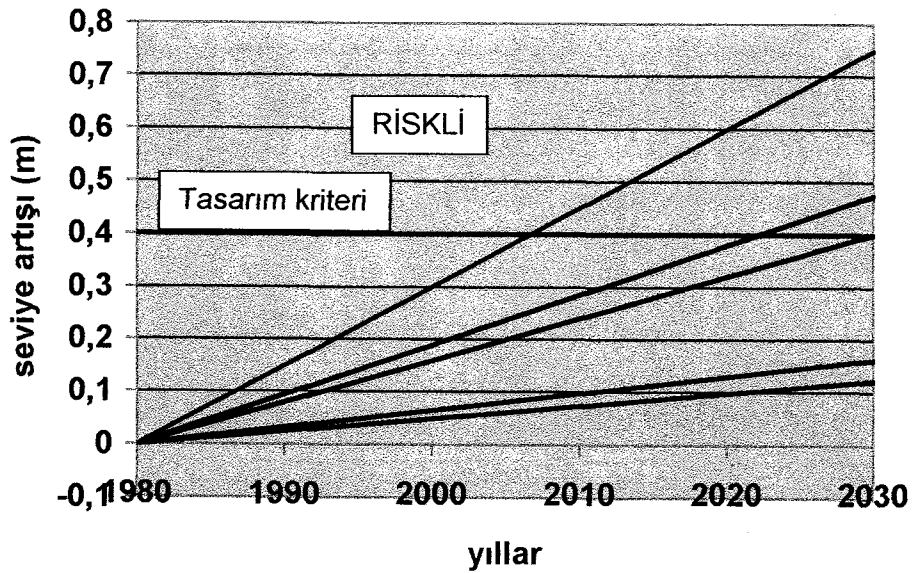
2.3. Kıyı kentlerinin ekolojik süreçler içindeki dinamik yeri

21.yy yaklaşırken bilimadamları ve plancılar, global çevresel değişimlerin, insan yerleşmeleri, özellikle kıyıdakiler üzerindeki olası sonuçlarına dair artan endişeler taşımaktadırlar. Burada k÷çük ya da büyük biręok kent, doldurulmuş araziler üzerinde gelişmiş kentsel alanlarda özellikle daha keskin bir tehlike olan deniz seviyesinin yükselmesi tehdidiyle yüzyüzedirler (Hudson, 1996).

Yılda 10 mm'ye varan zemin çökmesi, Venedik, Londra, Bangkok, New Orleans ve Houston gibi alçak kıyı alanları üzerinde gelişmiş olan büyük kentlerde yaygındır (Hudson, 1996).

Ekolojik süreçler, çalışma konusu olan kıyı kentlerinin, gelecekte dünya üzerinde bambaşka konum ve önemlerde insanlık tarihinde yerlerini almalarını ciddi ölçüde etkileyebilirler. İnsan kaynaklı iklimsel değişiklikler, eski devirlerde aslında farkedilemeyecek kadar yavaş biçimde oluşur, değişimler binli yıllarla ifade edilir ve yaşama biçimleri de buna uyum sağlama yeteneğine sahipken, son 250 yıl içinde endüstri devriminden beri değişimin hızlandığı gözlenmektedir. Değişen aktiviteler hava sistemlerindeki dönüşümlere, global değişimlerin hızlanmasına sebep olmuşlardır.

Global iklimsel değişikliklerin sonucu olarak iki önemli etki söz konusudur. Bunların ilki, kurak yerlerin yağışlı, yağışlı yerlerin de kurak hale gelmesine neden olacak değişikliklerdir. Dünyada ortalama sıcaklığın yükselme eğilimine rağmen ortam, daha sıcak veya daha soğuk hale gelebilir. İkincisi ise, deniz seviyesindeki değişim etkisidir. Günümüzde yılda yaklaşık 1.5-2 mm. yükseldiği ifade edilen deniz seviyelerinde, buzulların erimesinin hızlanması durumunda, yüz yıldan az bir süre içinde toplam yarım metrelik yükselme söz konusu olabilecektir. Bu tahmini artış ile ilgili çeşitli senaryolar bulunmaktadır. Aşağıdaki grafikte 5 senaryo (en olumludan en olumsuz) grafik olarak verilmektedir. Burada 0,4 metrenin üzerindeki artış riskli durum oluşturarak bir önlem tasarımı gerektirmektedir (Kelly, 1996). (Şekil 2.1)

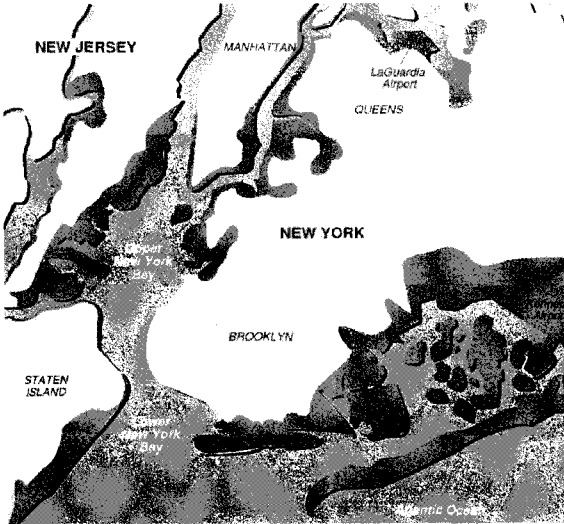


Şekil 2.1. 1980-2030 yılları arasında muhtemel su seviyesi artışını tanımlayan senaryolar. Sırasıyla en kötü durum, yüksek olasılıklı durum, tarihi eğilim, düşük olasılıklı durum, en iyi durum senaryolarına ait çizelgeler (Kelly, 1996, s.68).

Kıyıda ve özellikle alçak zeminde kurulmuş kentlerin bazılarında, su seviyesindeki ani yükselmeler bugüne kadar da önemli zararlar yaratmışlar ve gelecekte de birçok kenti tehdit edeceklerdir. Venedik'te hava koşullarının da etkisiyle, periyodik olarak oluşan su baskınları 1966 yılında kente tarihinin en büyük zararını vermiştir. (Şekil 2.2) Su seviyesinin, ani iklimsel değişimlerden bağımsız, 50 yıllık süreç içinde kademeli olarak yükselmesiyle gelecekte New York kenti çevresinde de etkilenme alanları oluşacaktır. (Şekil 2.3)



Şekil 2.2. 1966 yılında Venedik'te su baskını ve Pellestrina'da deniz duvarlarını aşan dalgalar (Bianchin, 1996/4, s.6, 10)



Şekil 2.3. New York kenti çevresinde önümüzdeki 50 yıl içinde öngörülen su seviyesi artışından etkilenme alanları (Leatherman, 1996/4 s.59)

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Deniz seviyelerindeki yükselmenin, kıyılarda, nehir ağızlarında veya kıyıya yakın yerlerde yaşayan çok sayıda insanın yaşamını engelleyecek hale gelebileceği tartışılmaktadır. Bu etkinin, iklimsel değişimlerle olası diğer aşırı doğa olaylarıyla – fırtınalar, hortumlar, kuraklıklar vb.- birleşip daha da dramatik hale gelebileceği savları, çeşitli bilimsel ve popüler ortamlarda, çeşitli kurgularda da (filmler vs.) gelecek senaryoları olarak karşımıza çıkmaktadır. Kıyı yerleşimlerinin geleceğiyle ilgili üretilen senaryolar aslında iki farklı uçta görülebilir. Bu iki farklı senaryo da, köken olarak iklimsel değişimlerin yaratacağı çeşitli mutasyonlara dayanmaktadır.

Birinci argüman, iklimsel koşulların değişiminin büyük kuraklıklara sebebiyet vermesiyle, karaların iç kısımlarının yaşamaya elverişsiz hale geldiğini varsayarak, insan topluluklarının akınlar halinde kıyılara gelip yerleşmesini öngörmekte, kıyılarının neredeyse lineer, tümüyle yanyana bütünsel yerleşim yerleri haline geleceklerini ileri sürmektedir (ör: Doxiadis Ecumenopolis). Böylece iç kısımlar tamamen boşalacak ve artık haritalar tamamen kıyı çizgilerinden oluşacaktır. Bu senaryonun, su seviyesinin yükselmesi kriterini, belki hayati boyutlara gelmeyecek bir kriter olarak, ya da bir olasılıkla da süreç içinde çözüm üretilecek ve uyum sağlanacak bir durum kriteri olarak kabul ettiği düşünülebilir.

İkinci ve diğer ucu oluşturan öngörü de, su seviyesinin sürekli ve hızlı biçimde yükselmesi ve bu sefer bu koşulun insan yaşamını sürdürmesini engelleyecek ölçüye gelmesi durumunu baz olarak alır. Bu durumda, tüm uygarlık tarihinde gelişimde çok önemli rol oynamış olan insanların dışa açılmalarına olanak vermiş 'kıyı uygarlık kentleri' tehlikeden payını alırlar ve belki de çoğu haritadan silinmeye karşı koyamaz, böylece insanlar binlerce yıllık doğal yönelişlerinin (kıyının insan yerleşimine odak olması nedeniyle) tersine iç karaya doğru ilerlemek zorunda kalırlar. Bu senaryo da elbette diğeri gibi bir felaket senaryosudur ve haritalarda radikal değişiklikler olacağı sonucunu kabul etmektedir. Bu iki savın arasında, daha ılımlı, insanların adaptasyon yeteneği sayesinde, gelişmelerin dramatik de olsa, bu kadar büyük dönüşümlere yol açmayacağını kurgulayan savlar da bulunmaktadır. Bu savlara göre, insanlar teknolojilerini, yarışta bir biri, bir öteki öne geçen yarış atları gibi, sistemi bozma ve düzeltme yönünde dönüşümlü olarak kullanacaklardır.

Bütün bu farklı senaryolar, kıyılar ve kıyıdaki kentlerle ilgili önemli değişiklikler öngörüyor olsun ya da olmasın, henüz günümüzde kesin kabul görmüş doğruların bulunmayışı, fikir birliğine varılmasını sağlayamamaktadır. Ancak bu tartışmaların akla getirdiği önemli bir olgu, coğrafi sistemlerin gelecekte çok daha kırılgan hale gelebileceği gerçeği ve kıyılarının da bu kırılganlık içinde önemli bir yer tutabilecekleri

olgusudur. Kıyılar ve özellikle kıyılardaki kentler, şimdiye kadar büyük oranda gitgide sabitlenen, köklenen karakterde bir gelişimin nesneleri, belki de bu sabitlik yerini farklı bir dinamizme bırakabilecektir.

2.4. Dünyada kıyılarda başlamış hareketler, yeni düzenlemeler ve İstanbul'un durumu

Bender (1993)'e göre son yıllarda, arterlerinin trafikle tıkanması, altyapılarının bozulması ve sınırdaki genişleme olanağını engelleyen kentsel patlamayla, eski kentler kıyıda inşa etmek için yeni bir dizi baskıyla yüzyüze kalmışlardır. Bu artan baskıyla, kent merkezine yakın yaşama ve çalışma mekanı için bir bedel ödemeye hazır şahıslar ve şirketlerle, suya erişim ve görüşün de cazibesiyle kentler, kıyıyı bir gelişim alanı olarak gitgide daha çekici bulmaktadırlar.

Zenginliklerini büyük ölçüde suya borçlu olan ve bunun bir kültürünü de oluşturdıkları kentler, suyla ilişkilerinde dönüşümler yaşamaktadırlar. Bu dönüşüm, ilişkinin değişmesi, kopması ve tekrar kurulması aşamalarını içerir.

Dünyanın çeşitli yerlerindeki kıyılarda, yaklaşık olarak son 15 yıl içinde çeşitli nedenlerle değişen kent ve kentsel kullanım düzenleri, bu değişikliklere göre yeniden biçimlenecek yeni fikirleri ve tasarımları davet etmektedirler. Kentin önemli kıyı kullanımlarından biri olan limanlarda yeralan değişim süreci, limanın kente olan bir tür dinamo etkisine bağlı olarak tüm kenti etkileyici düzeyde değişimleri gündeme getirmiştir. Artık kullanılmayan endüstriyel tesislere ve tarihi kent merkezinden uzakta olmayan önemli liman alanlarının terkedilişine bağlı problemler, kentsel kıyı alanlarında yeni hareketlerin gündeme gelmesine sebep olmuştur.

İstanbul, şimdiye kadar ele alınan, kıyıda yaşama, büyük kent olma, baskın kent olma ve özellikle de kıyı kenti olma başlıkları altında ele alındığında, çok faktörlü, karmaşık ilişkili bir yapı gösterir. Bu karmaşıklık ve içiçe geçmişlik, basit neden-sonuç ilişkilerine ulaşmayı engeller. İstanbul'un kıyı kentliliği, konumunun önemi, topoğrafyası, tarihi boyunca oynadığı rolü, ticari ilişkileri, ilk ve sonraki yerleşme biçimleri, kentin yaşanma biçiminden ayrı tutulamaz.

İstanbul'un durumu diğer kıyı kentleriyle hem çeşitli ortaklıklar gösterir, hem de tamamıyla kendine has durumlara işaret eder. Van Weesep ve Dieleman (1993), da kentsel araştırmaların gitgide kentlerin bireyselliğine duyarlı olduklarını belirtmektedirler. Bu, olguların bağlamlarında tanımı ve yorumu temelinde, sosyal

olgunun zaman ve mekanda farklılık gösterdiği kabulüne dayanan metodolojik ve teorik anlayışlara paraleldir. Karmaşıklığı genelleştirilmiş ifadelerle indirgeme arayışı yerine, kentsel çalışmalar, analizde deneysel formların ve süreçlerin tüm zenginliğini korumaktadırlar. Çeşitliliklerin öneminin kabulü, kentsel sistemlerdeki geçiş ve değişikliklerin anlaşılmasına ve bunların tartışılmasına yardımcı olabilir.

Bireyselliklerin kabul edilmesiyle birlikte, değerlendirme sırasında kentin ölçek ve nitelik açısından benzerleriyle bağlantılar kurmak da yararlı olacaktır. Yukarıda verilen kalabalık kentlerle ilgili kentler sıralamalarına bakıldığında, bir ilginç nokta da, İstanbul'un tarihi boyunca benzerlerine oldukça yakın oranda bir nüfusa sahip olmasına rağmen tarihi sıralamaların çoğunda bulunmayışıdır. 1600'ler, 1800'lerin sonu ve 1950 sonrasında nüfusu büyük artışlar göstermiş olan İstanbul; Londra ve Paris'le çoğu zaman başa baş gitmiştir. Özellikle 17. yüzyıl Klasik Osmanlı döneminde, en az 200 000'lik nüfusu ile İstanbul, Paris'ten fazla, Londra'yla benzer bir nüfusa sahip oluşuyla, dönemin en büyük kentlerinden biri olmasına rağmen, (Toprak, 1996) listelerde yer almamakta, ancak bazı kaynaklarda görülebilmektedir. Kente sıralamalarda rastlanmamasının, kayıt eksiklikleri ve araştırmaların öncelikli olarak Batı medeniyeti içinde yoğunlaşmış olmasına bağlanabileceği düşünülmektedir.

2.6. Uygulanacak yöntem

İstanbul yaşadığı süreçlerle aşağıdaki dönüşümü geçirmiştir:

su kenti → kıyı kenti → kara kenti

Bu dönüşüm, kentin suyla kurduğu yaşamı şüphesiz değiştirmiştir. Bu nedenle kente karakterini veren bu "özel ilişki"yi yaşantısına yeniden yerleştirebilmek ve suyu yeniden bir kentsel yaşam kalitesi olarak kullanabilmeyi sağlamak için kenti bu yönüyle okumaya ve daha iyi kavramaya çalışmak, yöntemin bir parçası olmalıdır. Bu yaklaşım doğrultusunda genel anlamıyla "kentsel okuma" yöntemi, amaca uygunluğu açısından gözden geçirilebilir.

Okumanın en genel amacı birşeyin 'anlamını kavramak ve yorumlamak'tır. 'Analiz' terimi daha rasyonelken, 'okuma' terimi daha öznel ve çağdaştır. Okuma fikri, keskin bir mantığa dayalı değildir. Kentsel okuma düşüncesi de, subjektif ve öneriye açık bir düşüncedir. Benzer bir karşılaştırma, strüktürel analiz ile fenomenolojik, deneyimsel kavrama arasında oluşturulabilir. Strüktürel analiz, kişisel eğilim

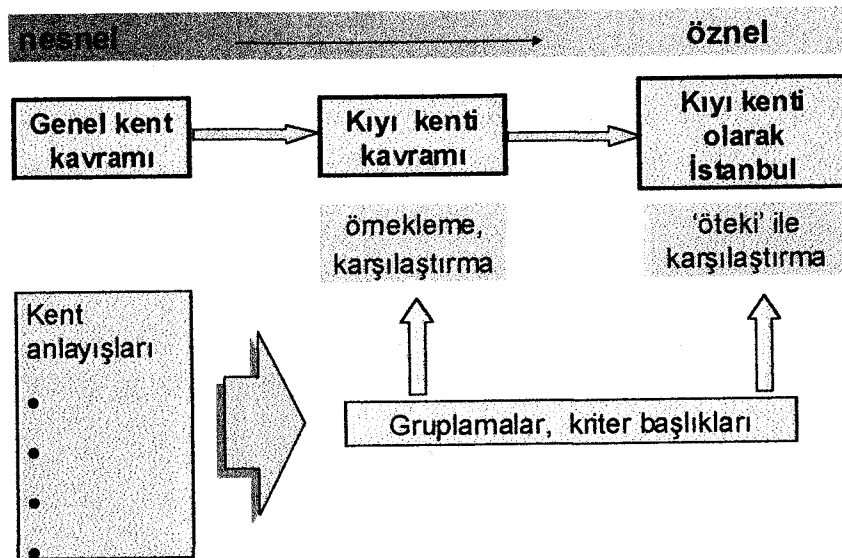
içermeyecek biçimde işaret edilen nesnenin, yapısal olarak bütünü oluşturarak parçalarına ayrıştırılarak bileşenlerinin çözülmesidir. Gruplar ve altgrupların oluşturulması ve birbirleriyle ilişkili olarak çözülmesi söz konusudur. Fenomenolojik, deneyimsel kavrama ise, olgunun algılanabilirliği ve tüm nesnelliğiyle kişisel deneyimin maddesel olmayan, izlenimselliğe dayalı bir çözümleme biçimi olarak tanımlanabilir (Raman, 1994).

Çeşitli kentsel (çevresel) okuma biçimlerinden söz edilebilir;

- 'Öngörü okuması': Çevreye bakıp okuma ve ne olacağını tahmin etme, olguları öngörebilme.
- 'Tümdengelim okuması': Bir kent için, bazıları gerçeklere dayanan, bazıları ise kişiye özgü tümdengelimsel okumalar.
- 'Karakter okuması': Bir insanın zihnini okumaya benzer anlamda kentin mizacını okuma.

Tezde izlenecek yöntem dahilinde, sürecin İstanbul'u değerlendirmeye doğru gittikçe daha öznel ve öneriye açık olacağı öngörülmüş ve kabul edilmiş bir durum olduğuna göre, kentsel okuma bu niteliğiyle yöntemde kullanılmaya uygun bulunmaktadır. Şekil 2.4'te tezin nesnel-öznel kademelenme sürecinin, genel kent kavramından İstanbul'un değerlendirilmesine gidişte, "analiz"den "okuma"ya doğru şekil değiştiren bileşenleri (sırasıyla genel kent kavramının, kıyı kenti kavramının ve İstanbul'un kıyı kenti niteliğiyle değerlendirilmesi) ve onların analiz elemanları, analiz kriterleri görülmektedir.

OKUMA

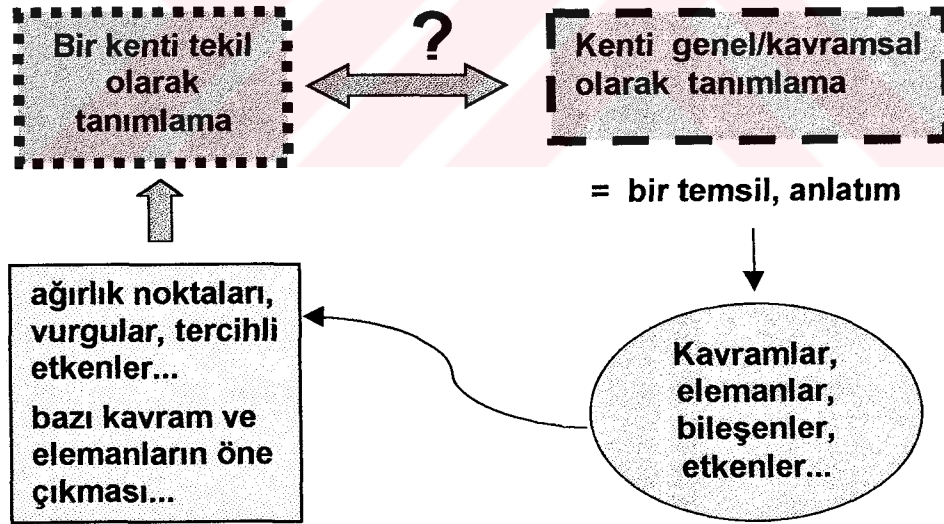


Şekil 2.4. Yöntemin bir parçası olarak nesnel-öznel değerlendirme kademelenişi ve okuma eylemi.

Yukarıda sıralanan çeşitli kentsel okuma biçimleri içinde, öngörü okuması yerine, karakter okuması ve tümdengelim okuması türlerinde okumaların uygulanışı daha uygun bulunmaktadır. Tahmin yapmaktan öte, durumu anlamak ve değerlendirmeyi amaçlayan bu çalışmada bir gerçeğin çözümleme elemanlarını ayırıştırabilmek için bu tür okumalara başvurulacaktır.

İstanbul'u bir kıyı kenti olarak değerlendirmek ve bazı öneriler sunmak, öncelikle kentin bu anlamda özgünlüğünü doğru kavramayı gerektirir. Bu kavrama da kentin tanınması ve tanımlanması ile ilgilidir. Bu bağlamda İstanbul'u veya herhangi bir kenti tekil olarak tanımlama / anlatma ile kenti genel anlamda tanımlama arasında bir bağlantı kurulabilir mi?

"Kent"i kavramsal olarak tanımlama da bir tür temsil, bir anlatımdır. Bu durumda, bir kenti tekil olarak tanımlamanın da genel bir kent tanımlamasının bazı parçalarını seçip kullanabileceği düşünülebilir (Şekil 2.5). Bazı kavram ve elemanlara ağırlık vererek tekil bir durumu tanımlama mutlaka bir öznellik barındıracaktır, ancak bu öznellik eylemin doğasından gelmektedir, aksi halde tek bir kent tanımının kriterlerini kullanan, çeşitlenmeden uzak, mono kanallı bir sunum sözkonusu olurdu, ki bu da farklı bedenlere standart beden giyim uydurma benzeri bir uygulama olacaktır.



Şekil 2.5. Bir kenti tekil olarak tanımlama ile kenti genel anlamda tanımlama arasındaki bağlantı.

İstanbul'u bir kıyı kenti olarak irdeleme sürecinde onu bu yanıyla anlamak-kavramak, en nesnel bakış açısıyla genel kent kavramıyla ilişkili olduğu kadar, onun bir alt kategorisi olan kıyı kenti kavramıyla da ilişkilidir. Kenti diğer su kentleriyle beraber; onlarla olan ortaklıklarıyla düşünmek, anlama sürecinde bazı faydalar sağlayabilir. Ancak tersinden de bakıldığında, onun diğer su kentlerinden farklı

olarak ne gibi özellikler taşıdığını araştırmak da aynı oranda önem taşıyacaktır. Farklılık ve benzerlikleri çözümleyebilmek nesneyi başka nesnelerle birlikte değerlendirmeyi gerektirir.

Değerlendirme süreci içinde, irdelenecek konular aynı kriterlerle değerlendirilmelidir. İlk halkada yer alacak “genel kent anlayışı” çerçevesinden elde edilecek kriter grupları, kademeli biçimde kıyı kentleri ve İstanbul’un ele alınışında kullanılacaktır. Bu şekilde kıyı kenti genel olarak, ve özel olarak (İstanbul) aynı kriterlerle, deneysel olarak çözümlenecektir. Kriter grupları/başlıkları, çözümlemeyi bir anlamda strüktürel hale getirmektedirler. Aksi halde, bir anlamda (deneyimsel biçimde) analiz edilecek olgular arasında bağlantı kurmak mümkün olmayacaktır.

Bu doğrultuda metod olarak, ilk nesnesi kavramsal olan (genel anlamda kent) nesnel bir analizden, deneyimsel kavrama, kentsel okuma gibi yöntemlerden yararlanan bir öznel okumaya doğru yön alacak değerlendirme, ortak kriterleri kullanan bir kurguyu içerecektir.

Karşılaştırma olgusu ve “öteki” kavramı

Farklılıkların veya benzerliklerin araştırılması, karşılaştırma olgusunu ortaya koyar. Bu bağlamda, Japon eleştirmen Kojin Karatani’nin “öteki” kavramı dikkate değerdir. Karatani bu kavramla ilgili Wittgenstein’in bazı metaforlarına gönderme yapmaktadır. Wittgenstein, “öteki” kavramını irdelerken, Saussure’un dil kavramıyla özdeşleşen biçimde “dil oyunu” kavramına açıklayıcı bir metafor veya biçim olarak satranç oyununu kullanır. Satranç önemlidir, çünkü dilin biçimsel yapısına bir örnek oluşturur. Satrançta oyunun kuralları satranç taşları arasında farklılaşan ilişkiler sistemi ile belirlenmektedir. Bu metafor, dilin, referanslarından bağımsız bir biçimsel sistem olduğunu ve referansların sistemin kendisinin ürünleri olduğunu gösterir (Karatani, 1995).

Karatani dili de bu anlamda bir oyun, kuralını da gramer olarak ele alır ve dil öğrenme – gramer ilişkisini “öteki” kavramını örneklemek için irdeler. Wittgenstein’e göre, örnek olarak gramer genelde bir dilin kuralı olarak anlaşılır, ancak bir dili konuşan için anadilinin gramerini bilmek hem gereksiz, hem de kavranması imkansızdır. Kendi dilini konuşan birisi, bir kurala uyarken seçim yapmaz, sadece körükörüne o kurala uyar. Gramer, esas olarak yabancı ve klasik dilleri öğrenmek için, o dilleri konuşanlar tarafından değil, onları öğrenmek isteyen yabancılar tarafından bir metod olarak icat edilmiştir. Örneğin aileler, çocuklarına dilin

kurallarını öğretmez, sadece onları uygularlar. Çocuğa o dilin grameri ancak çocuk o dili biliyorsa öğretilir. Birisi bir yabancı dilin kurallarını bildiğine inansa da, onları gerçekten bildiğini pratikte öteki bunu kabul etmedikçe ispatlayamaz. Ayrıca bir dilin kuralını anlamak için mutlaka başka bir dil bilinmelidir (Karatani, 1995).

Esasen “öteki” kavramı, Batı düşüncesinden gelen bir kavram olarak düşünölmelidir. Analitik düşünceye ve sınıflamaya, kategorileştirmeye dayalı bu felsefe, yarattığı sistem içinde ayırdedici (diskriminatif) davranma eğilimiyle, “öteki” kavramını kullanır ve diğerlerinden başka biri olarak, gruptaki öbür ögeler içinde bir ögeyi öne çıkarma gereğini duyar (Şekil 2.6). Bu tür bir düşünce ise Doğu felsefesinde bulunmamaktadır, çünkü kategorizasyona dayanmamaktadır.



Şekil 2.6. Bir ögenin karşılaştırma, ayırdedici davranış yoluyla gruptaki diğer ögeler içinde öne çıkarılması.

Karatani de, Wittgenstein’in kullandığı bütün anlatımların ortak bir kuralı paylaşmayan ötekine işaret ettiğini söyler. Wittgenstein, tek ve aynı kuralın içinde içselleştirilemeyen *başka kurallar dizilerini* öne sürmeyle eşit bir hareket olarak, ortak bir kurallar dizisini paylaşmayan “diğeri”ni, “öteki”ni ortaya koymuştur (Karatani, 1995).

Karatani, kitabında bu “öteki”yle asimetrik ilişkiyi tariflemekte olduğunu söyler (Karatani, 1995). Burada kullanılan asimetri kavramının ilişkideki tarafların eşdeğer olmama durumunu ifade ettiğİ düşünölebilir. Karatani, bu kavramı mimarlığın uygulama alanının içinde de bulur. Ona göre, mimarlığın ihtimale dayalı oluşu ve belirsizliğı, hiçbir mimarın ötekiyle (müşteri) ilişkiden bağımsız olarak bir tasarım belirleyemeyeceğini ifade eder. Bütün mimarlar bilinmez “öteki”yle karşı karşıyadırlar. Başka bir deyişle mimarlık, bir iletişim biçimidir ve bu iletişim ortak

kurallar olmadan meydana gelme koşuluna bağlıdır, çünkü eşdeğer bir kurallar dizisini takip etmeyen birisi olan ötekiyle birlikte oluşturulur (Karatani, 1995).

Karatani, Wittgenstein'in ortak bir kurallar dizisini takip etmeyen çocuklar ve yabancıları, "öteki"ler olarak nasıl ayırdettiğini incelemektedir. Burada "ortak bir kurallar dizisini takip etmemek" anahtar deyim gibi görünmektedir.

Marc Augé de öteki kavramından, antropolojik araştırmanın onu ele alışı bağlamında bahsetmektedir. Augé (1997)'a göre, antropolojik araştırma öteki sorununu şimdiki zamanda ele alır, öteki konusu arada bir tesadüfen karşılaştığı bir tema değil, onun yegane entelektüel nesnesidir ve farklı araştırma alanları da ona dayanarak tanımlanırlar. Antropolojik araştırma tarih biliminden farklı olarak bu temayı şimdiki zamanda ve öteki toplum bilimlerinden farklı olarak da eşzamanlı olarak birçok bağlamda ele alır. Bütün "öteki"leri ele alır.

Bunlar çeşitli kategorilerdedir;

- birbirinin aynı olduğu varsayılan bir "biz'e" (Fransızlar, Avrupalılar, Batılılar) kıyasla kendini tanımlayan *egzotik öteki*,
- ötekilerin öteki'si, birbirinin aynı olduğu varsayılan bir ötekiler bütününe kıyasla kendini tanımlayan ve çoğu zaman bir etnik grup adıyla özetlenen "onlar" şeklindeki *etnik* ya da *kültürel öteki*,
- *toplumsal öteki*: cinsiyetlerin ayrılmasıyla başlayan ama aynı zamanda, ailesel, siyasal, ekonomik terimlerle ötekilerle berikilerin yerlerini de tanımlayan, sistem içindeki bir konumdan söz etmenin mümkün olmadığı bir farklılıklar sisteminin kurumlaştığı kişiye gönderme olarak, içerideki öteki,
- bir öncekiyle karışmayan, bütün düşünce sistemlerinin içinde hazır bulunan ve evrensel tasviri mutlak bireyliğin düşünülemezliği olgusuna karşılık olan *mahrem öteki*.

Kalıtım, miras, soy bağı, benzerlik, etkileşim, bunların hepsi de, her türlü bireyliğe özgü tamamlayıcı ve ondan da çok, kurucu bir başkalığın kavranabilmesine imkan veren kategorilerdir. Hangi düzeyde uygulanırsa uygulansın, antropolojik araştırma, ötekilerin, öteki kategorisine, bu kategorinin yerini konumlandırıran ve zorunluluğunu dayatan farklı düzeyler içinde getirdikleri yorumu yorumlamayı hedefler (Augé, 1997).

Augé'nin "öteki" kategorilerinin tariflenişine bakıldığında, gene ortak bir biçimde, "bir diğerine kıyasla kendini tanımlama" ya da "çeşitli terimlerle birbirlerinin karşılıklı

yerlerini tanımlama" ifadeleri görülebilir, bunlar da Karatani'ninkine benzer bir "karşılaştırma yoluyla tanıma – tanımlama"nın ifadeleridir.

Bütün bu "öteki" ile bağlantı kurarak tanımlama – adlandırma – tarifleme = anlamlandırma çabaları, ilişki kurulan taraflar arasında analogilerden olduğu kadar aynı şekilde ortaya çıkarılabilecek sapmalar, sınıflandırılmazlıklar ve benzerliklerden de faydalanabilir. Diğer bir deyişle, kıyaslama sonucunda tarifler arasında çeşitli düzeylerde benzerlikler de bulunabilir, ki bu da belirli gruplama ve sınıflamalara götürebilir ya da hiç bir şekilde gruplanamayacak farklılıkları da ortaya çıkarabilir.

Karşılaştırma yöntemi bu durumda, sadece elemanlar arasında (kimi zaman suni arayışların sonucu da olan) ortaklıklar aramanın ötesinde, çeşitli tekil niteliklerin ayırıldılması, anti-kategorileştirme şeklindeki arayışlar için de araç olarak kullanılabilir. Anti-kategorileştirme, global, total kimliklendirme yerine öznel tanımlara açık, özgün kimliklendirme için daha uygun bir araç olarak düşünülebilir. Bu ele alış, özellikle İstanbul gibi bir çalışma alanı düşünüldüğünde, daha doğal görünmektedir.

Tanımlamanın bir temsil, bir sunum olduğu saptamasına geri dönersek, bu sunum tanımlayıcı ve tanımlanana, yani gösterici ve gösterilene göre farklı karakterler kazanabilir. Tanımlayıcı muhakkak bir öznellik taşımaktadır, kişisel eğilimler, algılama biçimleri tanımlananı şekillendirir. Mesleki, kültürel, sosyal kimliklerden arınmış bir çerçevelendirmeyi düşünmek zordur. Tanımlanacak olanla teorik ve pratikteki ilişki biçimi, bilgilenme düzeyi, metodik yaklaşım biçimi, dışsal etkenler bu tanıma kimlik verir. Bakış noktası ya da görüş açısı da tanımlara radikal farklılıklar getirebilir.

2.7. Sonuç

Bu bölümde; kıyının yerleşim yeri olarak önemi ele alınarak, dünyada kentleşme ve büyük kentlerle kıyının ilişkisi araştırılmaktadır. Büyük kentler bağlamında, çeşitli kent teorileri ve kent tartışmalarında dile getirilen farklı türde kriterlerle tanımlanan kentlerden söz edilerek (mega-kent, küresel kent, baskın kent, dünya kenti, metropol, eurokent), bunların kıyı kentleri olma oranları araştırılmaktadır. Kıyı kentlerinin dinamikleri ele alınarak (ekolojik süreçler, yeni düzenlemeler), İstanbul'un nasıl bir durum oluşturduğu konusuna giriş yapılmakta ve tezde uygulanacak yöntem açıklanmaktadır.

3. KENT TANIMLAMALARI VE KIYI KENTİ

Bu bölümde, tezin yöntem olarak kullandığı, nesneden öznele doğruya derecelenen bakış açılarının en nesnelini oluşturan bakış açısı ile konuya yaklaşılacaktır. Belirli olarak kıyı kentini ve İstanbul'u bir kıyı kenti olarak değerlendirmeye geçmeden önce, genel kent kavramı ve anlayışı üzerinde durmanın gerekli olduğu düşünülmektedir. Bu olgular arasında çok keskin bir kategori - alt kategori ilişkisi olmasa da, her birinin diğerine veri sağlayacak nitelikleri bulunmaktadır.

Kentin en soyut anlamıyla ele alınması öngörülmektedir. Kentin esas özelliklerini, onun "kent oluşunu" neyin oluşturduğunu tanımlamak sayısız araştırmacıyı uzun süreden beri meşgul etmiştir. Sosyologlar, antropologlar, kültür tarihçileri, kentin ne olduğu sorusuna cevap aramışlar ve sadece medeniyeti çağrıştırmayan tanımlar ortaya koymuşlardır.

3.1. Kenti oluşturan, kentte yaşamı farklılaştıran etkenler, kenti kent yapan nedir, nasıl tanımlanır?

"Kentsel" kelimesi belli bir tip yeri anlatıyorsa da, sosyolojik anlamda da belirli örüntü dizisindeki kurum, değerler ve davranışları tarifler. Kentlilik de, küresel kentsel değişimin temel süreçleri içinde kavramsallaştırılıp belgelenmesi, açıklanması en zor olanıdır.

Birçok kent coğrafyacısı ve tarihçi, 90'lardaki kentlerin M.Ö. 1500'lerdeki yerleşmelerin kademeli olarak 20. yy'ın karmaşık kentlerine dönüştükleri uzun bir evrim sürecinin sonucu olduklarını iddia etmektedirler. Ancak bu görüş, çağdaş kentleşmenin hiç bir kentin diğerinin aynısı olmadığı şeklindeki önemli boyutunu gözardı etmektedir.

Genel anlamda kentler benzer olabilirler, ama çok farklı peyzajlar, ekonomiler, kültürler ve toplumlara sahiptirler. Bu da, kentlerin çeşitli bir süreçler dizisi tarafından şekillendikleri olgusunun bir yansımasıdır. Kent gelişimini etkileyen belirli süreçler dizisi de her bir kente özel bir dizi faktöre dayalıdır (kent büyüklüğü, ekonomisinin

doğası, dünya ekonomisindeki yeri vb..). kent tipleri ve kentleşme süreçlerindeki çeşitlilik, basit, lineer bir gelişim sürecine indirgenemez (Hall, 1998).

Paddison (2001)'a göre de, kentle ilgili herhangi bir çalışma, onun farklı yollarla tanımlanabileceğini ve araştırılabileceğini kabul etmelidir. Kentler, karmaşık, çok yönlü sosyal organizasyonlardır. Bu yüzden çalışma / araştırılma biçimlerinin, farklı teorik ve disiplinler perspektifleri kaçınılmaz olarak yansıtması şaşırtıcı değildir. Benzer bir sonuç, kenti neyin oluşturduğu sorusu için de çıkarılabilir. Kentlerin çok farklı "yüzleri" vardır. Diğer sosyo-mekansal organizasyon türleri arasında kente, önemini, bireyselliğini neyin verdiğine dair farklı vurgular yapılmaktadır.

Kentbilim yazınında, kente ilişkin çeşitli tanımlar yapılageldiği ve bunlar arasında temel farklılıklar olmadığı da söylenmektedir (Aslanoğlu, 2000). Bu görüşe göre, genellikle bir tanım üzerinde birleşilmektedir, bu da kentin; tarımsal olmayan üretimin yapıldığı, kontrol fonksiyonlarının toplandığı, belirli büyüklük, heterojenlik ve bütünleşme düzeylerine varmış bir mekan olmasının ön plana çıktığı bir tanımlamadır. Ancak daha önce de belirtildiği gibi, kent tek bir perspektife giremeyecek kadar karmaşık ve farklı vurguları içeren tanımlamaları olası kılacak kadar da çok yönlüdür. Bu yüzden, kentin ne olduğu sorusuna cevap veren ve ondaki bireyselliği araştıran çeşitli tanımlarda farklı, özgün bakış açıları bulmak, vurguları belirlemek mümkündür. Bu bölümde de tanımlara bu doğrultuda bakılacaktır.

Kentlerin anlaşılması için farklı analiz biçimleri kullanılmaktadır. Metodolojik olarak bunlar farklıdır. Kentin mekansal-bazlı tanımlama metodları, nicel (kantitatif) analize dayanır; buna göre kentler ölçülebilir ve sınırları az ya da çok kesinlikle tanımlanabilir. Diğer analiz türleri, daha nitel (kalitatif)dirler ve metinsel (yazılı) analize veya kentin doğasını, deneyimini ve yorumunu tanımlamaya yardım eden anlatımlara kaynaklık eden görüşmelerin yürütülmesine dayanırlar (Paddison, 2001).

İnsanların zihninde kentin ne olduğuyla ilgili çeşitli ve farklı imgeler bulunur, çeşitli rollerdeki kullanıcılar; örneğin turistler, işadamları, kentte yaşayanlar, devlet adamları hepsinin kentin neye benzediği, kentin onlara ne sunduğu ve kentte ne yapmaktan hoşlandıklarıyla ilgili birbirinden farklı imajları vardır. Kentin ne olduğu sorulduğunda eğlence için, kültürel olaylar için, iş ve çıkarlar için, ev ve iş için, idare ve devlet için vs. bulunduğu şeklinde belirli cevaplar verebilirler (Massey ve diğ., 1999). Bunlar nitel türden analizler olmaktadır. Bu imajlar yanyana konduğunda kentin ne olduğunu anlamak için öğretici olabilirler.

Nitel analizler kentleri büyüklükleriyle, somut özellikleriyle değerlendirme eğilimindedirler ve bu kriterleri de kent olmanın gerek-şartları olarak görmektedirler. Doğal olarak daha az kişiseldirler ve heterojenlik sağlayan vurgular taşımazlar. Nitel analizler ise, daha farklı vurguları içerebilme açısından bizim değerlendirmemize daha uygun malzeme oluşturmaktadırlar.

Önceki bölümde İstanbul kentini ele alıp kavrama ve tanımlama eylemi doğrultusunda, genel kent tanımlama çeşitlerinden faydalanılabileceği üzerinde duruldu. Tanımlarda en genel düzeyde bir ortaklık bulunabileceği ama tekil farklılıkları da içereceği, bu farklılıkların da tanımlara kimlik verecek özellikler olduğu kabul edildi. Bir tür sunum olan her bir tanımlama, genel bir kent tanımlamasının bazı parçalarını seçip kullanabileceği gibi, çok daha farklı kavram ve elemanlara kriterlere de ağırlık verici yapılar oluşturabilir. Bu ağırlık verilen elemanlar, Massey, Allen, Pile'in da belirttiği gibi insanların zihinlerinde kentle ilgili sahip oldukları farklı imajlara aittir ve bunlara dair öznelliklerle ilgili fikirler de verirler.

Böyle bir amaçla, çeşitli kent tanımlamaları öncelikle kendi ifadelerine olabildiğince sadık kalınarak aktarılacak, daha sonra bunların içinden ağırlık verilen noktalar çıkarılmaya çalışılarak gruplanacak ve sistematize edilecektir.

Bu sürecin ilk adımı olan aktarım bölümünü belirli bir gruplanış içinde yapmak veya bir tür havuz oluşturma gibi iki farklı yaklaşım benimsenebilir. İlk yaklaşımda yapılacak ön gruplama hangi kriterlere göre yapılacaktır? Bu gruplama, bir sonraki ağırlık verilen kavramların öne çıkarılması ve daha sonra gruplanması adımıyla etkileyecek bir tür önyargı veya ön kabul haline gelebilir mi? Tanımları yapıldıkları tarihlere göre gruplamak benimsenebilir, bu şekilde dönemler arasındaki olası değişiklikleri de gösterme olanağının yanı sıra, daha sonra bir gruplama yapmak için önyargısız bir ön sıralama oluşturulmuş olacaktır. Aşağıda seçilmiş 52 adet kent tanımlaması bulunmaktadır.

3.2. Çeşitli kent tanımlamaları (mimar / kent plancısı / teorisyenler)

Kenti nesnesi olarak alan bu anlatımlar, kimi zaman bazı basit tercihleri yansıtan, kimi zaman da manifestoya dönüşen ifadeler karakterindedir, kimisinde de bazı sınıflandırmalar, gruplamalar yer almaktadır. Bu bakımdan tüm ifadelerde ortak bir ele alış biçiminden sözedilemez.

Yöntem olarak, tanımlamalarda kişisel farklılıkları veren vurgular veya ağırlıklı olarak önemli görülen kavram ve konular, altı çizili olarak gösterilecektir ve daha sonra bunlardan yararlanarak bir liste oluşturulacaktır.

1607 Shakespeare: (1564-1616) “Kent insanlardır.”, “kent nedir ki esas olan insandır!” (Coriolanus) (Le Gates, Stout, 1996).

Carlo Cattaneo (1801-1869): Sanat ve bilim, insan aklının iki somut görüntüsüdür. Kentle kırsal arasında fark yoktur, çünkü tüm yerleşilen alanlar insanın eseridir. Yerleşilmiş her bölge, insan emeğinin deposu olarak, el değmemiş bölgelerden ayrılır. Kent ve bölge, kırsal alan ve orman... insan yapımıdır, yapılmış objeler oldukları kadar, değerlere de şahitlik ederek hafıza ve kalıcılığı oluştururlar (Rossi, 1982).

Baudelaire (1821-1867): Modern kent, insanları içe değil, dışa döndürebilir; kent onlara bütünlüğün değil, başkalığın deneyimlerini yaşatabilir. Kentin, insanları yeniden bu yola yöneltecek gücü onun çeşitliliğindedir; insanlar farklılıkla karşılaşınca, en azından kendilerinin dışına adım atma olanağını bulabilirler (Sennett, 1999).

1898 Ebenezer Howard: Howard’ın argümanı, her gruptan insanın hemen hemen evrensel olarak uzlaştığı bir konu olan kentsel yığılmaya karşı bir protesto ile başlar. Daha sonra insanların halen aşırı kalabalık kentlere neden akmaya devam ettiklerini, modern metropolü karakterize eden iş ve hayatın zevklerinin kombinasyonu olarak “kent mıknaatısı” referansı ile açıklar. Bu kentsel çekim gücüne karşı, daha doğal olanın çekici, ancak artan biçimde ıssız, kırsal bölgelerin özelliği olan “kırsal mıknaatıs” yer almaktadır. Her biri insanı kendine çekmeye çalışan 2 mıknaatıs olarak görülebilecek kent ve kırsal, birbirlerinin dezavantajlarından kurtularak, karşılıklı engelleri ve farklı yetenekleriyle birbirlerini tamamlamalıdır. Kentsel merkezden kopma (desantralizasyon), farklı işlevler için bölgeleme, doğanın kente entegre edilmesi, yeşil kuşak ve kalabalık merkezi kentlerin dışında, kendi kendine yeten “yeni kent” topluluklarının gelişimi mümkündür (Howard, 1945).

Maurice Halbwachs (1877-1945): Hayal ve kolektif anı, kentsel ürünlerin tipik karakteristikleridir (Rossi, 1982).

1916 Robert Park: Ne suçlu, kusurlu bir kişi, ne de dahi bir kişi, kendi doğuştan gelen eğilimlerini geliştirmek için kentte bulunduğu fırsatı küçük bir kasabada

bulamaz. Kent, farklılıklara izin veren bir yer olmaktan çok, farklılıkların bir arada toplanmasını teşvik eden bir yer olmalıdır. Kentin “ahlaksal düzeni”, kent üzerinde tümüyle egemen olan tek bir ahlak düzeninin olmayışıdır. Ve gerçekte bu farklılıklar, her kentlinin yaşamına girerek, “birbirinden farklı birçok rol” oynamasına neden olur. Kent sakini bir yerden bir yere, bir etkinlikten diğer etkinliğe geçerken, bukalemun gibi, her bir sahnenin rengini alır (Sennett, 1999).

1929 1929 Le Corbusier: Kent, insanın doğa üzerindeki hakimiyetidir. Doğaya karşı yönlendirilmiş bir insan operasyonu, hem korunma hem çalışma için bir insan organizmasıdır, bir yaratımdır. Kent, zihnimizi harekete geçiren kuvvetli bir imajdır. Kent bu algılanan imajlar arasındaki uyumlu ilişkiler açısından bir şiirsellik kaynağıdır.

Ütopycı hayalperestler arasında Le Corbusier, ideal planı olan, “Üç milyonluk çağdaş kenti”nin, çevresindeki bir parkın içinde geometrik olarak düzenlenmiş bir keskin kuleler dizisi olmasını istiyordu. Le Corbusier, “çağdaş kentinin” geleceğin değil, bugünün kenti olduğunda ısrar etmiştir, çünkü ona göre yarın hiç kimseye ait değildir (Le Corbusier, 1987).

1930 William B. Munro: Kentin kırdan daha fazla zenginliği vardır, daha çok hüner, sınırları içinde daha çok bilginlik, daha çok girişim, insancılık, bilim, boşanma, yabancılar, ölüm ve doğumlar, kazalar, zenginler ve fakirler, daha çok akıllı ve daha çok aptal (Munro, 1930).

1935 Frank L.Wright: Wright, bir kişi için 1 ingiliz dönümü (0.4 hektar) alan ayrılmış olan aile çiftliklerinden oluşan bir kentin oluşmasını ve yoğun, kalabalık geleneksel kentlerin bozulmasını istemiştir. Özel otomobilin, aslında mesafeyi yokederek, bireysellik ve özgüvene dayalı yeni bir tür topluma izin vereceğini düşünmüştü. Wright’ın projesi yerine gerçekte meydana gelen, yayılmış banliyö oldu. Bir kişi başına alan ise, aile başına 1/8 ing. dönümü oldu, çekirdek kentler kaybolmayı reddettiler, otomobil bir serbestlik aracı değil, bağımlılık aracı haline geldi ve aileye yönelik banliyö toplumu, en iyi anlamıyla problemlili, en kötü anlamıyla da bir alay objesi haline geldi (Le Gates, Stout, 1996).

1937,1961 Lewis Mumford: Kent, bir coğrafi ‘plexus’ tur (vücuttaki sinirler, kan damarları...ağları). Kent, bir vücutunkine benzer birçok network’ten oluşur. Bunlar kentin yaşamını sürdürebilmek için onun sınırlarının ötesine de

uzanır. Kent, ekonomik bir organizasyon, kurumsal bir süreç, bir sosyal faaliyet sahnesi ve ortak birliğin estetik bir sembolü dır.

Kent mutlu fırsatları katlamak ve planlanmamış fırsatlardan sonuna kadar yararlanmak için bir yerdir.

Kent yaşamının özellikleri;

- . kentin belli bir fiziksel formu olması,
- . bu formun çeşitli türlerde sosyal değiş-tokuşlara dayanması,
- . bu değiş-tokuşların belirli network'lerle önceden belirlenmesi,
- . bu network'lerin hem kentte belli noktalarda kesişmeleri, hem de kentin ötesine de uzanmaları.

Kent yaşamı, kişisel olarak yeni deneyimler fırsatı tanır, insanları hem kişisel, hem de sosyal bir ortamın içine sokar. Kent bu etkileşimleri biraraya getirir ve yoğunlaştırır (Massey ve diğ. 1999).

Kentler insan ruhunun ifadesidir ve kentsel deneyimin, insan kültürü ve kişiliğinin gelişiminde gerekli bir bileşendir. Kent, "bir sosyal davranış tiyatrosudur" ve bunun dışındaki herşey -sanat, politika, eğitim, ticaret- sadece "iyi tasarlanmış bir sahne dekorunun, aktörlerin hareketlerini ve oyunun hareketini kuvvetlendirip altını çizmesi gibi daha zengin biçimde önemli bir sosyal oyun" yapmaya hizmet ederler. "Kent her zaman bir heyecan yeri olmuştur, o, kentlilerin kendilerini gösterebilecekleri ve diğerleri tarafından görülebilecekleri bir sahne, bir tiyatrodur". Mumford, toplum değerleri ve kentin insan kişiliğinin potansiyelini genişletme rolünü vurgular.

Mumford, kentlerin insan boyutunu hiç bir zaman gözden kaçırmamıştır. Kentlerin sadece ekonomik sebeplerle geliştiğini veya kentlerin en iyi büyüklük ve yoğunlukla tanımlandıklarını iddia edenlerle tartışarak, kentlerin insan ruhunun ifadesi olduklarını ifade ederek, kentsel deneyimi, insan kültürü ve kişiliğinin gelişiminde gerekli bir bileşen olarak görmüştür. Kentin, herşeyin üzerinde bir tiyatro oluşu imgesi Mumford'ın hep tekrarladığı bir konudur. Bu "kentsel drama" fikri çeşitli kent kültürü analistlerinde yankı bulur; J.Jacobs "sokak balesi"nden bahseder, A. Jacobs ve D. Appleyard, plancıları insanların "fantazi ve egzotiklik" ihtiyaçlarını yerine getirmeye çağırırlar, Whyte iyi bir kentsel meydanın bir sahne gibi işlev görmesi gerektiğini söyler. Hepsi de "kent her zaman bir heyecan yeri olmuştur, o kentlilerin kendilerini gösterebilecekleri ve diğerleri tarafından

görülebilecekleri bir sahne, bir tiyatrodur” demişlerdir. Mumford, toplum değerlerini ve kentin insan kişiliğinin potansiyelini genişletme rolünü vurgular (Mumford 1937, Mumford 1961).

1938 Louis Wirth: Kentsel yaşam biçimiyle ilgili çalışmalar yaptı. Kentli olmanın sosyal yapıyı ve bunun sonucunda sosyal yapının bireysel insan etkileşimini etkilemesi, kentsel yaşamla insan kişiliği arasındaki bağlantı...“kentli tipi” bir karakter ve kişilikle sonuçlanan bir kentli “yaşam biçimi”nin keşfedilmesi sözkonusudur. Kente gelmeyle insan kişiliği de dönüşür, yeni kentliler birbirlerine ve tüm topluma daha öncekinden çok daha farklı biçimde karşılık verirler. Wirth, kentin üç ana özelliğinin (nüfus çokluğu, sosyal heterojenlik, nüfus yoğunluğu), kendine has bir “kentsel yaşam” biçimi” ve aslında belirli bir “kentsel kişiliğin” gelişmesine katkıda bulunduğunu ileri sürer. “Bir yaşam biçimi olarak kentlilik” adlı makalesinde, kentin sosyolojik olarak tanımını yapmaktadır: “sosyolojik amaçlarla, bir kent nisbeten büyük, yoğun ve sosyal olarak heterojen bireylerin kalıcı yerleşimi olarak tanımlanabilir.”

O da Mumford gibi, kentsel yaşamla insan kişiliği arasındaki bağlantıya odaklanır. “Kentli olmak ne anlama gelir?” sorusunu sorup, “kentli tipi” bir karakter ve kişilikle sonuçlanan bir kentli “yaşam biçimi”ni keşfetmiştir. Kırsal yaşamdaki yüzyüze ilişkiler, kentte mesafeli ve aracılı ilişkilere dönüştüğünde insan kişiliğinin de dönüştüğünü ve yeni kentlilerin birbirlerine ve tüm topluma daha öncekinden çok daha farklı biçimde karşılık verdiklerini açıklıyor.

Wirth’e göre, kentsel nüfusun heterojen doğası, sosyal dayanıksızlığa ve kişisel güvensizliğe yolaçmaktadır. Farklı türde birçok insanın küçük alanlarda toplanması mevcut sosyal ve kültürel örüntüleri yıkmıştır. Wirth, sonuçta, kentin baskın sosyal, ekonomik ve politik kurumlar tarafından yapılan baskının birincil grup ilişkilerini yokedeceğini ve sonucun kuraldışılık, yabancılaşıma, ve sosyal sapma olacağını söyler (Wirth, 1938).

1947 Paul-Percival Goodman: Modern kentliyi kırsal akranından ayıranlardan biri de, aşırı bir tüketim ekonomisi ve akılsızca bir materyalizm kültürüdür. “Üç toplum paradigması” adı altında, modern teknolojiye nasıl bir seçim yapılması gerektiği, artı ürününün nasıl kullanılması, araçlarla sonuçlar arasındaki doğru ilişkinin nasıl bulunması gerektiği sorularına cevap verici öneriler olan kentsel gelecek için bir dizi ütopya seçeneği sunarlar. “Minimum

kurallı planlanmış güvenlik” adlı ilki, maksimum derecede kişisel serbestlik, ancak zayıf toplumsal yapılar ve sosyal zevkler içeren minimalist bir durumdur. İkincisi, “üretimle tüketim arasındaki farkı ortadan kaldırmaya” dayalı bütünleşmiş bir ‘yeni toplum’ önerir. Üçüncüsü, ironik anlamda “etkin bir tüketim kenti” dir (Le Gates, Stout, 1996).

1950 Georg Simmel: Kent yaşamının hızı ve kentteki ezici sayıdaki etkiler, bir zihinsel aşırı uyarılma ve heyecan haliyle sonuçlanır. Değişen iç ve dış durumlarla üretilen sürekli bir sinirsel uyarılma bulunmaktadır ve kentte yaşayanlar referans noktalarının sürekli değiştiği bir sosyal durum içinde bütün bir kişilik sürdürmede zorluk çekmektedirler (Simmel, 1950).

1955 Victor Gruen: Cityscape (kent mekanı), insan yapımı strüktürlerin baskın olduğu bir çevredir. Peyzaj ise doğanın baskın olduğu çevredir. Peyzajın birçok çeşidi olduğu gibi kent mekanı da çeşitli türlere kategorize edilebilir;

- . technoscape (teknomekan)
- . transportationscape (ulaşım mekanı)
- . suburbscape (banliyö mekanı)
- . subcityscape (kent kenarı mekanı) (Gruen, 1955).

1960 Kevin Lynch: Okunurlukla kastettiğim, kentin bölümlerinin kolaylıkla algılanması ve tutarlı bir modele göre düzenlenmesidir. Nasıl ki, şu basılı sayfa, ancak okunaklı olduğu durumda, bilinen simgelerin birbirleriyle ilişkilerine dayalı bir düzen olarak görsel yolla kavranabiliyorsa; açık seçik bir kent de bölgeleri, belli işaretleri ya da yan sokakları kolayca tanınabilen yahut da kolayca, genel bir modele girecek şekilde ayırt edilebilen bir yapılanmadır (Lynch, 1960).

İnsanlarda, inşaat patlamasından önce kentleriyle ilgili olarak, benlikle mekan arasındaki etkileşimin yarattığı, birbiriyle uyumlu ve ayrıntılı bir zihinsel imaj vardı ve bu imaj kişinin hem günlük fonksiyonlarının ve hem de mutluluklarının özünü oluştuyordu (Lynch, 1984).

1961 Jane Jacobs: Kentteki canlılık ve hareketlilik önemlidir. Kaotik ve karmakarışık kentsel mekanlar...Önce kentler, sonra kırsal gelişim gelir. Kent tasarımı ve yapılaşmasında kentler, devasa bir deneme-yanılma, başarı ve başarısızlık laboratuvarıdır. Tasarımcıların tasarımlarına yerleştirmek istedikleri birçok değer arasından hiçbir, toplumla insan etkileşimini beslemekten daha önemli değildir. Bir sokak tasarlarken, trafik mühendisliği

sadece tek kriter olmamalıdır. Güvenli bir çevre, toplumu mümkün kılacağı için, insan ilişkilerini ve güvenliği sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır. Kişisel aidiyet hissi ve sosyal bağlılık, iyi tanımlanmış mahallelerden ve dar, kalabalık, çok işlevli sokaklardan gelir. Ve temel kentsel canlılık Greenwich Village gibi yerlerde mümkün olan günlük bir gözlenebilir ve anlaşılabilir insan aktivitesi düzeni, karmaşık bir "sokak balesi"ne yaşayanların katılımından gelir. Bir hayal kenti tasarlamak kolaydır, yaşayan kenti tekrar oluşturmak yaratıcılık ister. Jacobs'a göre kentler, eski işe yeni işin eklenmesinin sebep olduğu emeğin bölüşümü gelişimi ile tayin edilirler. D (bir işin emek bölüşümü) A'ya (yeni bir aktivite) eklendiğinde, artış (çeşitlilik) oluşur, bu da; $D + A = nD$ olarak formüle edilir.

Ona göre kent, gerçek olarak varolmuş bir form değildir, bir kenti kent olduğu sürece karakterize eden "kent olma"nın biçimsel niteliğidir. Onun embriyonik kent kavramı, aslında dengesiz, ölçsüz ve yönsüz biçimde açıktır (Jacobs, 1961).

1963 Oswald Matthias Ungers: Kentin strüktürü esas olarak tekil binaların toplamıyla belirlenir ve apartman planıyla (sadece konut mimarisi için değil, diğer binalar için de geçerli) kent planı birbirlerini belirledikleri için birbirlerine bağlıdırlar.

Farklı kent kompozisyonlarının görünüşleri, sosyolojik, kültürel, teknik ve tarihi nedenselliğe dayandırıldığında bu, işlevsel gerekliliğe ve nedenselliğe dayanan bir açıklama olmaktadır. Halbuki mimarlık ve onunla doğrudan ilişkili kent yapımı disiplinleri, formun özüne dayalı olan kendi biçim kanunlarını içerirler. Bu öz, tüm işlevsel gereklilikten bağımsızdır ve dönemsellik ve kültürden de bağımsız bir kalıcı prensiptir. Ne bina, ne de kent birçok dış etkene dayalı bir kültürel ürün değildir ve dışsal değil, içsel biçim kurallarına göre oluşurlar (Ungers, 1963).

1965 Christopher Alexander: Mimari strüktürden daha fazla birşeydir. Kentler, doğal ve yapay kentler olarak sınıflandırılabilirler. Yapay, düşünülmüş kentler, ağaç strüktüre sahipken, doğal kentler yarıkafes strüktüre sahiptirler. Kentte üstüste düşmeler vardır, ancak bu tek başına strüktürü vermez. Onun yerine, kent için hangi çakışmaların gerektiğini anlamaya ve fiziksel ve plastik terimlere döndürmeye çalışmak daha uygundur. Kent ağaç değildir, olamaz, olmamalıdır. Ağaç olarak ele almak kentin zenginliğini, insanca

yanını tahrip eder. Kent yaşam için bir kaptır. Kap yaşamı parçalara bölmememlidir. Kentteki işlevleri birbirinden ayırıp, izole etmemelidir (Alexander, 1965).

1966 Aldo Rossi: Kentin mimarlığı, insan kültürünün esas ürünü ve kolektif hafızanın deposudur. İnsan koşullarının büyük, geniş bir ifadesi kentsel üretim veya kenttir. Mimarlık da bu anlayışta insan koşulunun mekanı olarak değil, bu durumun bir parçası olarak rol oynar ve kentte ve onun anıtlarında ifade edilir.

Kent, bir insan yapımıdır; zamanla büyüyen bir mimarlık ve mühendislik eseridir. Kentte tekil parçalardan çok bütün önemli, kentte herşey, kentsel ürünler, yol sistemi ve kentsel topoğrafya ile sokakta algılanan bütün şeyler, bu bütünlüğü oluşturur. Bu bütün mimarlığı parçalarıyla incelemek gereklidir. Binaları bu ilişkide hep kent bütününe parçaları ve anları olarak görüyoruz. Aydınlanma teorisyenlerinden Durand da, binaları oluşturan duvarlar, kolonlar gibi binalar da kenti oluşturan elemanlardır demektedir.

Kent, mimarlığı ve doğayı dönüştürmenin gerçek araçlarını oluşturan bütün yapımlardır. Dünyanın insanın ihtiyaçlarına göre dönüştürülmesi amacıyla ilk yerleşim biçim ve tipleri oluştu. Tip(oloji), mimarinin kendi varlığına en yakın düşüncesidir, değişikliklere rağmen, kentin ve mimarlığın kuralı olarak "duygular ve nedenler"in üzerinde kendini kabul ettirmiştir (Rossi, 1982).

1966 Oscar Lewis: Pek çok farklı yoksul kentsel toplumların bireyleri tarafından paylaşılan belirli bir yoksulluk kültürü bulunduğunu ileri sürer. Ama bütün yoksul kentli insanlar bu kültürün üyeleri değildir. Bu kültürü değiştirmek, "yoksulluk döngüsü"nü ve pek çok yoksul insanın yaşadığı kentsel yaşamın olumsuz yanlarının bir kısmını sona erdirmenin anahtarı olabilir (Lewis, 1966).

1966 Arata Isozaki: 20. yy.ın ikinci yarısında kent, işlevsel ve beşeri temellerini geride bırakarak, görünmeyen ve kendi kendini motive eden süreçlerle, heterojen, akışkan ve kaotik bir yığın haline gelmiştir. Sürekli hareket, dağılıma, sabit imgelerin reddedilişi ve reklamla gürültünün sonsuz artışı artık birçok kentin günlük yaşamının parçasıdır. Kentsel çevrede akıcılık artmaktadır. Kent, sıvı halinde bir sürekli organik üreme ve bölünme halindedir. Kentsel kompozisyon elemanları artık, sadece dış biçim terimleriyle değerlendirilmemekte, tamamen görünmez sistemlerin

kombinasyonu aracılığıyla anlaşılmaktadır. Bu şartlar altında her tür kent planlanabilir, simülasyon aracılığıyla, denizde, havada kent...bu kent tasarımı düğmeye basılan savaşa benzer. Modern kent bir görünmezlikler yuvasıdır. Kentsel mekan, insanların, modern elektronik teknolojinin tam uygulandığı bir kent tarzı yaşam için çevreyi destekleyebildikleri bir yerdir. Sibernetik, kentsel mekanın temelinde yatmaktadır (Ockman, 1993).

- 1969 Ian Mc Harg:** Ian Mc harg, kentlerin doğal bölgeleriyle ilişkili olarak planlanmaları gerektiğine inanır ve planlamanın ilk adımı olarak fiziksel çevrenin araştırılmasının önemini vurgular (McHarg, 1992).
- 1969 Doxiadis:** Doxiadis, dünyadaki nüfus artışının gözlemlenebilir mevcut eğilimlerine "insan yerleşimi bilimi" olan "ekistics"i uygular ve içinde her biri yaklaşık 40 000 nüfuslu yarı-bağımlı toplumsal "hücreler"e örgütlenmiş ve ana kıtaların kıyıları boyunca yayılmış, 20 milyarlık dünya çapında bir kent olarak Ecumenopolis'in ortaya çıkacağını öngörür (Le Gates, Stout, 1996).
- 1969 Paolo Soleri:** Soleri, her biri milyonluk nüfuslar barındıran dev megastrüktürler inşa etmeyi ve gezegenin kalanını boşluğa bırakmayı önerir. "Arcology" adındaki, Soleri'nin transatlantiklerle karşılaştırdığı bu megastrüktürlerin içinde insan yapımı "neo doğada" yeni bir insan toplumu aşaması gelişirken, doğa da kendi koşulları içinde gelişecektir (Soleri, 1969).
- 1971 Roland Barthes:** Kent bir söylevdir ve bu söylev gerçekten bir dildir, kent yaşayanlarına konuşur, biz bulunduğumuz kenti, sadece içinde yaşayarak, dolaşarak ve ona bakarak konuşuruz (Wirth-Nesher, 2001).
- 1972 Italo Calvino:** Kent hiç bir zaman onu tarif eden kelimelerle karıştırılmamalıdır. Ancak yine de biriyle öteki arasında bir bağlantı vardır (Baudelaire ve diğ., 1990).
- 1974 Yi-Fu Tuan: (1930-)** Kentler doğaya olan uzaklıklarına göre sınıflandırılabilirler. Kentin doğadan nasıl oluşturulduğu ve ne uzaklıkta olduğu...kentler, doğanın yanbaşıda insan koşullarına farklı mesafelerde yerleştirilmiş insan yapımları ve ustalık dünyalarıdır (Massey ve diğ. 1999).
- 1976 Joseph Rykwert (1926-)**'in tanımlamasıyla kent; "istenen ve tesadüfi elemanlarla bütün haline gelmiş, tam kontrollü olmayan" acayip bir insan

yapımı üründür. Hatta bir “düşünce durumu” olarak da adlandırılmıştır (Le Gates, Stout, 1996).

1977 Rem Koolhaas: Koolhaas, ticari mimarlıkla avangard bir hızlandırılmış teknolojik etkiler programı arasında bir bağlantıyı göstermek için Manhattan’ın ‘kalabalık kültürü’ne bakmıştır. Yeni “mimarlık coşkusu” zorlama ve sevinç, uysallık ve sarhoşluk metropolün zıt hisler taşıyan yaşamının esasıdır. Yapma-bırakma gelişiminin, kalabalığın, tüketimin ve dünyeviliğin tüm tavrının ana yeri olarak Manhattan’da en mükemmel hedefini bulur (Hays, 1998).

Metropol değiştirilemez biçimde, tanınabilir zihinsel yapıların sonucudur ve bu da onun bütün önceki kentSELLİKLERDEN “başkallğının” esas kaynağıdır (Koolhaas, 1977).

Kent ideali yerle bir edilmiştir; kent şimdi kritik kütle durumundan kaçınan bir yoğunluklar takımıldır. Yoğunluk şimdi ancak hiçlikle çevrenmesi durumunda varolabilir (Koolhaas, 1996).

Koolhaas da, Le Corbusier gibi Modern Mimari mimarlarının kentsel tasarımlarında karmaşıklığı ihmal ettiklerini ileri sürer. Karmaşıklığın azaltılmasıyla beraber, modern tasarımların kısmi olarak gerçekleştirilmesi, Koolhaas’ın modern kentin hala gerçekleştirilmesi gerektiğini iddia etmesine yolaçar. Onun öneri “çağdaş” şehirciliğı, ne “bağlamsal-geleneksel”, ne de “kentsel yenileme-modern”dir. Kenar kentin koşullarını ve büyük kent yayılımını kabul eder, ancak iyileştirme stratejisi, esas olarak daha yoğun gelişmeyle zıtlık yaratacak “kentsel boşluklar”ın hazırlanması aracılığıyla, mevcut “neomodern” durumu aydınlatmak ve kuvvetlendirmeye çalışmaktır (Nesbitt, 1996).

1978 Colin Rowe: kolaj kenti... serbest bırakmanın ve çoğulcu bir durumun tüm parçalarının kendi meşru ifadelerine izin vermenin bir aracı olabilir (Rowe, Koetter, 1984).

Rowe, Koetter ve Venturi, çoğul okumaya izin veren Gestalt teorisindeki zıtlığa olumlu bakıştan etkilenmişlerdir. Etik konuları işe sokma isteklerinden dolayı Rowe ve Koetter, çoğulcu bir toplum ve değişikliğe izin veren bir şehircilikle ilgili daha samimi biçimde heveslidirler (Nesbitt, 1996).

İdeal kent hem bir anılar tiyatrosu (anılarla yüklü bir çerçeveye oturmak), hem de bir kehanet tiyatrosu (beklenti) olmalıdır, var olanla uzlaşmak, modernle gelenekseli, fantezi ile gerçeği biraraya getirmek gerekir. Mimarlıktan politikaya her alanda siyahlarla beyazların çatışmasının yetersizliğini, aslında tüm renklerin gri tonlarından oluştuğunu hatırlatan, tek ve mutlak doğrular yerine çoğulculuğu savunan bir düşünce biçimidir (Dostoğlu, 1984).

‘Kirpi’ ve ‘tilki’ şeklinde ayrılabilir düşünce biçimlerinden ‘kirpi’ yanı ağır basanlar, Thomas More’dan Le Corbusier’ye kadar çeşitli insanlar o kutsal “ideal kenti” hayal ededursunlar, gerçek kentler her zaman küçük küçük gelişmelerin, tamamlanmamış niyetlerin, zorunlu tavizlerin zaman içinde üstüste birikmesiyle biçimlenmiştir. Kent bir müzedir: tek tek nesnelerin ya da olayların eklektik bir biçimde yığılmasıyla oluşmuş bir müze. Topyekun tasarıma karşı “kolaj” düşüncesi, herşeyi çözüp yoktan vareden kirpi mimar yerine, bir kenara atılmış nesneleri alıp bütünleştiren ve yeni kullanımlar getiren tilki mimar tipi... (Dostoğlu, 1984).

Colin Rowe, kentsel problemlerin modernizmin önemli bir hiyerarşik ilişkisi tersine çevirmesinden: -karmaşık kente karşı basit ev- meydana geldiğini öne sürer.

Foucault: kent ve kentsel, güç ilişkileriyle yayılan bir üstüste binen alanlar dizisidir (Westwood, Williams, 1997).

- 1981 Burton Pike:** 19. ve 20. yy kentsel deneyimin yazınsal geleneğini araştırıyor. Modern insanlık için kente gelme, kentte yaşamaya dair daha derin anlamlar çıkarmayı amaçlıyor. Bu çalışmalardan çıkan bir karşıtlık ve belirsizliktir. “Belki de kentin en önemli cazibesi (hem gerçekte hem de hayali olarak) insanın, yarattığı uygarlığa karşı ve ait olduğu kültüre dair zıtlaşan duygularını (gurur, sevgi, endişe ve nefret) içermesidir.” Daha büyük ölçekte sosyal yaşamın olduğu kadar, dinin ve askeri gücün merkezi olarak farklı şeylerdi, kent hep insanın tek en etkileyici görünür başarısı olmuştur. Doğa dünyasında bir obje haline gelmiş bir insan ürünüdür. Pek çok kent vardır, herbirinin kendi tarihi olsa da, tümü benzer düzenler ifade eder gibi görünür, bunlar arasında en temel olanı, geçmişle şimdinin içiçe geçişidir (Le Gates, Stout, 1996).

Claude Levi-Strauss (1908-): Kent, diğer sanat yapıtlarından daha fazla biçimde, doğal ve yapay elemanlar arasındaki dengeyi elde eder (Rossi, 1982).

1984 Paul Virilio: Bütünsel bir zamanı olmayan kent, ileri teknolojilerin geçiciliğinden oluşan rejimin heterojenliği içinde yok oldu. Kentsel figür, artık orası ile burasını ayıran bir sınır tarafından belirlenmiyor. O artık bilgisayarlaştırılmış bir zaman cetveli. Bu görsel illüzyon mekanında, eylemsizlik de eski bir yerleşikliği tazeliyor adeta. Yakın geçmişe kadar kent, “kendi ahalisini” kent sınırları dışında yaşayan nüfustan ayırırdı. Bugünse insanlar zaman dilimlerine göre ayrılıyorlar birbirlerinden. Yeni teknolojik zaman sonsuz bir “şimdi”nin yaratımını destekliyor. Bu, gitgide alçalan bir toplumun temposunu yok eden sonsuz, sınırsız, zamansız bir yoğunluk (Virilio, 1996).

Metropol artık, teknolojinin onun adına, maddenin görünür dönüşümleriyle hala yakından ilişkili olduğu, eski toplumun fosili olan hayalet gibi bir peyzajdan başka birşey değildir (Hays, 1988).

1984 Sizemore: Kentlerde değişim süreklidir ve zaman içinde değişen kent bir parşömen kağıdına, yani üzerine kelimelerin yazıldığı, silindiği veya kısmen silindiği ve üzerine zaman içinde tekrar yazıldığı bir bloknottur (Wilson, 1996).

1988 William Whyte: iyi bir kentsel meydanın bir sahne gibi işlev görmesi gerekir (Whyte, 1988).

1989 Peter Calthorpe: Calthorpe’un gelecekle ilgili çalışması da, “çalışma yerimizin doğası ve konumundaki dramatik değişim ve gitgide farklılaşan aile yapımızın karakterindeki köklü değişiklik” ile karakterize edilen bir sürece cevap verir. “The Pedestrian Pocket” adlı 21. yy toplumu doğrudan Howard’ın bahçe kentlerinden miras kalmıştır. Ayrımdan bütünleşmiş biçimlere, merkezileşmenin endüstriyel biçimlerinden merkezden kopuk düzene geçiş şeklindeki görüşleriyle, bunun yeni gerçeklere göre “kendini ayarlayan bir kültür”ün sonucu olduğunu söyler (Le Gates, Stout, 1996).

1991 Spiro Kostof: Kentler, insanlar ve yapıların alaşımıdır. Onlar, günlük -sıradan ve olağanüstü, rastgele ve düzenlenmiş- ritüellerin sağlamlıklarını aldıkları yerleşilmiş ortamlardır. Sahneye konmuş kentsel yapı ve onun

telekomünikasyonların ve birbirine bağlantılı bir dünya ekonomisinin, yeri önemsiz hale getireceğini ve bunun kentlerin sonunu getireceğini iddia ederken, Sassen'e göre şu ana kadar olan bu değildir, araştırması NY, Londra, Tokyo gibi kentlerin yakın zaman içinde, daha az yerine daha çok yoğun hale geldiklerini ve zenginlik ve güçlerinin de azalmakta değil artmakta olduğunu gösterir (Sassen, 1994).

1994 Lash ve Urry: Zaman ve mekan baskın güçler tarafından keşfedilip kullanılabilir olan kaynaklardır. Bu anlamda, kentler mekansallıklar tarafından değil, zaman tarafından 'icat' edilmişlerdir ve belli kentler ve yerler, tarihselleştirilmiş bir geçmişe bağlı farklı zaman anlayışlarına sahip olacaklardır, ya da kentler, örneğin Kudüs gibi, sembolik güçlerine göre de "zamansız" olabilirler. Kentsel zaman şeffaf gibi görünür, iş ve insanların kentin mekanları arasında taşınması için düzenlenir ve rutin olarak, başlama bitiş zamanları, tarifeler, açılış kapanış zamanları endişesi ile ifade edilir (Westwood , Williams, 1997).

1994 Manuel Castells, Peter Hall: Castells ve Hall, "technopoles" adlı, kentin zenginliğini artıran, bazıları bütün kentler, bazıları yeni metropolün planlı büro-parkları ve teknoloji araştırma geliştirme yerleri olan üretim yerlerini (ör. California'da Silikon Vadisi, Japonya'da teknokent alanları, Fransa'da Sophia-Antipolis bilim kenti vb.) incelemişlerdir. Bu yerlerin küresel bir bilgi ekonomisine bağlı Asya, Avrupa ve Amerika'da çeşitli merkezlerde konumlanmış "yeni bir endüstri mekanı"nı temsil ettiklerini söylerler. Ancak bu yeni düzende bazı aykırılıklar bulunmaktadır. Örneğin yeni ekonomik düzen küreselleşse de bazı mevcut kentler (ör. Tokyo, Los Angeles, Paris, Londra) desantralizasyona direnmekte ve hatta gittikçe önemlerini artırmaktadırlar. Castells 19. yy'daki "endüstri" veya "koloni" kenti türüne benzer bir kent tipi olarak "bilgi" sıfatını kent için kullanır. Bilgi, networkler ve uzak mesafeler arasında akmaktadır ve "akışların mekanının tarihi ortaya çıkışı", "yerlerin mekanının anlamının" yerine geçmektedir. Bu yüzden yeni bilgi kentinin gerçek daveti, "yeni tekno-ekonomik paradigma" ile "yere bağlı sosyal anlam"ı uzlaştırmaktır. Castells geleceğin baskın kurumları olarak herhangi bir yere bağlı olmayan güçlü, kapalı kutu, çok uluslu kurumları düşünmektedir (Castells, Hall, 1994).

1995 Kevin Robins: Kentsel yaşamın bir kilit kişisi yabancıdır. Kent birçok yabancının geldiği bir yerdir ve yabancılar arasındaki karşılaşmalar her

zaman dostane olmayacaktır. Saldırganlık ve düşmanlık kent yaşamının kaçınılmaz yanlarıdır. Mimar ve plancıların kentlerin algılanan kaos ve düzensizliğine karşı bitmiş bir rasyonalizme dayalı planlamalarla yansıttıkları tepkileri, kentsel yaşamın her durumuna duygusal ve bilinçsiz tepkimizi önemsemediği veya bastırdığı için, kentsel düzensizliğe uygun bir yanıt değildir. Kentsel yaşam kendi varlığı içinde, rasyonelle irrasyonel, düzenle düzensizlik, uyumla sürtüşmenin sürekli bir etkileşimidir. Çok homojen kentler bir şekilde bir eksikliğe sahip gibidirler. Homojenlik ayrıca kentsel yenileme hareketlerinin temel önermelerinin birine; kentlerin çeşitlilik merkezleri oldukları veya olmaları gerektiği önermesine zıt gider (Wilson, 1996).

- 1996 Lefebvre:** kent işaret edici bir bütün olmasına rağmen, kent ve kentsel, kentin işaretlerinden, kentselin anlamsallığından yeniden oluşturulamaz. Kent sadece bir dil değil, aynı zamanda da bir deneyimdir (Westwood, Williams 1997).
- 1996 Leon van Schaik:** Metropoliten, insan bilinçliliğinin doruğunu elde etmek isteyen aktivitedir ve zihnin evrenselliğinde köklenir. Metropol sosyal bir yoğunlaştırıcıdır (van Schaik, 1996).
- 1996 Le Gates, Stout:** Büyük kültürel ve tarihi dönüşümler oluştuğunda, özellikle gelecekle ilgili öngörülerin de hızı artar gibi görünür. Bugün de bilgiye dayalı, endüstri sonrası gelişim dönemine girilen dönemde benzer biçimde, dünyanın kentte yaşayan nüfusunun oranının hangi yönde ilerleyeceği ile ilgili pek çok öngörü yazısı veya ütopya üretilmektedir. Artış devam mı edecek? hangi düzeye kadar? ya da toplumun küçük bir kesiminin kentli kalacağı kademeli bir inişe mi geçecek? Bu olasılık merak uyandırıcıdır. Ör, Marshall Mc Luhan, dünyanın, toplumun her bireyinin bir diğeriyle, neolitik toplumun canlı simülasyonu biçimde etkileşimde olacağı, dünyanın bir "global köy" olacağını söylemektedir. Bazı daha radikal çevresel hareket üyeleri, kentsel uygarlığın kenarlarında neolitik stilde kırsal topluluklar oluşturarak "doğaya geri" dönmektedirler. Tekno-optimistler yeryüzünün geleceğini uzay kolonizasyon projelerinde görürken, tekno-pesimistler, Robocop, Terminator, Blade Runner gibi bilim-kurgu filmlerinde resmedilenler gibi kentler öngörmektedirler.

20. yy araştırmacıları, insanlığın gelişimi için yeni bir terminoloji geliştirdiler (gelişimin paleolitikten, neolitiğe, kentsele, daha sonra endüstriyel ve endüstri sonrası aşamaları), ancak kentlerin ileri kùltürün kulua makinaları ve besleyicileri olan yerleri hep aynı kaldı. Kentlerin kùltürü ve insan uygarlığının kendisine dair bilgilerimiz gerçekte ayrılmazdırlar. Ancak kentleşmenin grafik çizgisi kentsel tarihle karıştırılmamalıdır. Kentlerin kùltürü, tarihi boyutu içinde her zaman düzgün biçimde ileri ve yukarı doğru değil, kısa aralıklı düzensiz diziler olarak ilerler (Le Gates, Stout, 1996).

1997 James Donald: Güçlü bir dizi politik, sosyolojik ve kùltürel çağrışımlar dizisinin sembolik mekanda yoğunlaşması kenti meydana getirir. Kentte bulunma, kenti düşüne ve deneyim kategorisinde kullanmayı da içerir. Kentler artık özgün bir görme ve varolma biçimi gösterir veya belki üretirler. Kenti tüm parçaları kusursuz biçimde birbirine geçen verimli bir makineye dönüştürmeyi hayal edenler, kentin mekanını tanımamaktadırlar. Onu sınırlanacak, haritalanacak, doldurulacak bir arazi ve idare edilecek mükemmelleştirilecek bir insan topluluğu olarak görürler. Ancak kent özölebilecek bir problem değildir. Biz yabancıların nasıl birarada yaşayabileceğinin sonsuz, imkansız sorusudur. Yaşayan bir kenti kurmak mümkündür, ancak total bir sosyal dönüşüm yaratmamak gerekir (Donald, 1997).

1997 Richard Rogers: kentler yaşamın en istikrarsız yerleri olabilirken aynı zamanda önemli bir biçimde ilham verici de olabilirler. Bu kentin ikiye bölünmüşlüğüdür: kabalaştırma potansiyeli ve uygarlaştırma potansiyeli. Kent toplumun şekillenmesidir; formu sürekli olarak sosyal amaçlarımıza göre incelenmelidir. Kent toplumun kendisi kadar dinamik ve onun değişikliklerine hızlı tepki gösterecek kadar duyarlı bir organizmadır. Sürdürölebilir bir kentin birçok yüzü vardır: adil bir kent, güzel bir kent, yaratıcı, açık fikirli bir kent, ekolojik bir kent, kolay iletişim ve hareket kenti, kompakt ve çok merkezli bir kent, çok yönlü bir kent (Rogers, 1997).

1998 Aidan Southall: En kötü korkular kadar, en hayran olunan ve arzu edilen başarıların tümü kentte yoğunlaşmıştır. Kent insan deneyimini yoğunlaştırır ve gelecek kehaneti olmasa da, bazı dersler vermiştir (Southall, 1998).

1999 Doreen Massey, John Allen, Steve Pile: 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.

Bu, kentlerle ilgili, bağımlı, kendi coğrafyalarına bağlı, kendi kendine yeten yerler şeklindeki düşüncelerin tersidir.

Kentler, bir tür "akışlar mekanı" şeklindeki merkezler veya düğümlerdir. (bilgi, mallar, gezginler, göçmenler...hareketli) Kent yaşamında hem yerleşim ve yerleşiklik, hem de hareket ve hareketlilik zengin dokuyu oluşturur (Massey ve diğ. 1999).

1999 Massey, Allen, Pile: Kentin soyut özellikleri kent yaşamını karakteristik hale getirenlerdir. Ör. zenginlik/yoksulluk, düzenlilik/düzensizlik, gelenek/yenilik... Önemli olan farklı fiziksel özelliklerle farklı deneyim (sosyal ilişkiler) ve imgelerin kentde nasıl biraraya getirildiğidir. Kentsel karakteri kazandıran özellikler;

- . yoğun yaşam deneyimi
- . bu deneyimin zaman ve mekanla ilişkisi (hız, mesafeler..)
- . boyut – sınırsız miktarda olup biten şey (Massey ve diğ. 1999).

3.3. Tanımlamalarda öncelik verilen çeşitli kavramlar

Tanımlarda ve fikirlerde anafikiri oluşturabilecek, ya da ağırlıklı görülen kavram ve düşünce ifadeleri, tarihsel sıralama korunarak aşağıda en öz halleriyle sıralanmaktadır. Bunlar herhangi bir benzerlik sıralamasına sokulmamışlardır.

- Kentin esası insandır (1607)
- Kentle kır, tüm yerleşilen alanlar, insan eseri olarak farksız (~1850)
- Kent ve kırım oluşturduğu hafıza ve kalıcılık (~1850)
- Kentin çeşitliliği, insanları dışa döndürme gücü (~1850)
- Modern metropolü karakterize eden iş ve hayatın zevklerinin kombinasyonu olarak "kent mıknaatısı" ve doğal "kır mıknaatısı" (1898)
- Hayal ve kolektif anı özellikleri (~1920)
- İnsana olumlu ve olumsuz fırsatlar sunması, farklılıkların birarada toplanmasını teşvik etme görevi (1916)
- İnsanın doğa üzerindeki hakimiyeti, bir insan yaratımı (1929)
- Kuvvetli bir imaj, bir şiirsellik kaynağı (1929)
- Kırdan daha fazla zenginliğe sahip (1930)
- Bir coğrafi plexus – network (1937)

- Ekonomik bir organizasyon (1937)
- Kurumsal bir süreç (1937)
- Bir sosyal faaliyet sahnesi (1937)
- Ortak birliğin estetik bir sembolü (1937)
- Belli bir fiziksel formda (1937)
- Sosyal değiş-tokuşlara dayanması (1937)
- Kişisel olarak yeni deneyimler fırsatı vermesi (1937)
- İnsan ruhunun ifadesi (1937)
- İnsan kişiliğinin potansiyelini genişletme rolü (1937)
- “Kentli tipi” bir karakter ve kişilikle sonuçlanan bir kentli “yaşam biçimi” (1938)
- Nüfus çokluğu (1938)
- Sosyal heterojenlik (1938)
- Nüfus yoğunluğu (1938)
- Aşırı bir tüketim ekonomisi (1947)
- Akılsızca bir materyalizm kültürü (1947)
- Hızı ve ezici sayıdaki etkisiyle zihinsel aşırı uyarılma yaratması (1950)
- Sosyal durumda referans noktalarının sürekli değişmesi (1950)
- İnsan yapımı strüktürlerin baskın olduğu bir çevre (1955)
- Algılanabilirlikle ilişkili, birbiriyle uyumlu ve ayrıntılı bir zihinsel imaj sunması (1960)
- Canlılık ve hareketlilik, kaotik ve karmaşık kentsel mekanlar, yaşayan kent, çeşitlilik, açıklık (1961)
- Dışsal değil, formun özüne dayalı, içsel biçim kurallarına göre oluşması (1963)
- Tekil binaların toplamıyla belirlenmesi (1963)
- Birçok dış etkene dayalı bir kültürel ürün olmaması (1963)
- Doğal ve yapay kentler, yarıkafes strüktür - ağaç strüktür (1965)
- Üstüste düşmeler – karmaşıklıklar barındırması (1965)
- Yaşam için bir kap olması, kabin yaşamı parçalara bölmeme gerekliliği (1965)
- İnsan yapımı, mimarlık ve mühendislik eseri (1966)
- Kolektif hafızanın deposu (1966)
- İnsan koşullarının büyük, geniş bir ifadesi (1966)
- Kentte tekil parçalardan çok bütün önemli (1966)
- Mimarlığı ve doğayı dönüştürmenin gerçek araçlarını oluşturan bütün yapımlar (1966)
- Kentte “duygular ve nedenler”in üzerinde bulunan tip(oloji) (1966)
- Heterojen, akışkan ve kaotik bir yığın (1966)
- Sürekli hareket, dağılma, sabit imgelerin reddedilişi ve reklamla gürültünün sonsuz artışı (1966)
- Bir görünmezlikler yuvası (1966)

- Sıvı halinde bir sürekli organik üreme ve bölünme halinde olması, akıcılık. (1966)
- Doğal bölgeleriyle ilişkili olarak varoldukları (1969)
- Bir söylev, konuşulacak bir dil (1971)
- Onu tarif eden kelimelerle bağlantılı, ama onlarla karıştırılmaması gerekli (1972)
- Doğaya olan uzaklıklarına göre sınıflandırılmaları (1974)
- İnsan yapımları ve ustalık dünyaları (1974)
- İstenen ve tesadüfi elemanlarla bütün haline gelmiş, tam kontrollü olmayan, acayip bir insan yapımı ürünü (1976)
- Metropolün kalabalık kültürü, zıt hisler taşıyan yaşamı (1977)
- Tanınabilir zihinsel yapıların sonucu olan metropol (1977)
- Bir yoğunluklar takımyıldızı (1977)
- Çoğulcu bir toplum ve değişikliğe izin veren bir şehircilik (1978)
- Topyekun tasarıma karşı çoğulculuğa izin veren “kolaj” (1978)
- Güç ilişkileriyle yayılan bir üstüste binen alanlar dizisi (~1980)
- Doğal ve yapay elemanlar arasındaki denge (~1980)
- Karşıtlık ve belirsizlik (1981)
- Bütünsel bir zamanının olmaması (1984)
- Metropol artık eski toplumun fosili olan hayalet gibi bir peyzaj (1984)
- Kentte değişim sürekli, üzerine yazılar yazılan bir bloknot (1984)
- İnsanlar ve yapıların alaşımı (1991)
- Zaman ve yerin yoğunlaştırılmış süreklilikleri (1991)
- Farklılıkların yarattığı zenginlik, bunları üstüste yığmak gerekliliği (1992)
- Belirli bir hayat tarzı bulunan insanların oluşturduğu bir topluluk (1992)
- Karmaşık makineler (1992)
- Zaman tarafından ‘icat’ edilmiş olması (1994)
- “Akışlar mekanı” şeklindeki merkezler veya düğümler (1994)
- Rasyonelle irrasyonel, düzenle düzensizlik, uyumla sürtüşmenin sürekli bir etkileşimi (1995)
- Bir deneyim (1996)
- Sosyal bir yoğunlaştırıcı (1996)
- İleri kültürün kuluçka makinaları (1996)
- Bir dizi politik, sosyolojik ve kültürel çağrışımlar dizisinin sembolik mekanda yoğunlaşması (1997)
- Yabancıların nasıl birarada yaşayabileceğinin sonsuz, imkansız sorusu (1997)
- Toplumun şekillenmesi (1997)
- İdeal kent, adil, güzel, yaratıcı, açık fikirli, ekolojik, kompakt ve çok merkezli, çok yönlü bir kent, bir kolay iletişim ve hareket kenti, (1997)
- İnsan deneyimini yoğunlaştırması (1998)

- Hem yerleşim ve yerleşiklik, hem de hareket ve hareketliliğin zengin dokuyu oluşturması (1999)
- Hareketli, karmaşık, açık ve global olmaları (1999)
- Yoğun yaşam deneyimi (1999)
- Yaşam deneyiminin zaman ve mekanla ilişkisi (hız, mesafeler..) (1999)
- Boyut – sınırsız miktarda olup biten şey (1999)
- Soyut özellikleri (zenginlik/yoksulluk, düzenlilik/düzensizlik, gelenek/yenilik) (1999)

3.4. Kavramların biraraya getirilmesi, kavram gruplaması

Bu aşamada 3.3'te listelenen kavram ve fikirler, belirli mantıksal düzenler doğrultusunda biraraya getirilecek ve belirli başlıklar altında gruplanacaktır.

Kent araştırmalarını seçtikleri kriterlere göre sınıflandıran çeşitli araştırmacılar bulunmaktadır. Örneğin, temel yaklaşımları ve dönüm noktalarını gruplayan Paddison (2001), iki ana bakış açısı ile bunların alt gruplarını, bunların ana gelişim dönemlerini ve temsilcilerini, temel ilkelerini tablolastırır. Bu iki ana bakış açısı, mekansal/ekonomik analiz (alt başlıkları konumsal analiz ile mekansal ağlar) ile sosyolojik analiz (altbaşlıkları sosyo-kültürel ile sosyo-politik toplum)dir.

Bu aşamada, 3.3'te listelenen kenti tanımlayıcı kavram ve ifadelerden birbirlerine yakın bulunanları gruplanmaktadır. Böylece tanımlarda ağırlık verilen fikirler bazı ana başlıklar altında toplanmış olmaktadır. Bu başlıklar oluşturulurken, bazı farklı kaynaklı kavramlardan birbirine yakın bulunanlar biraraya getirilmiştir, diğer bir deyişle yazarların tam ifadelerinin korunması kaygısı güdülmemiştir. Burada amaç, dağınık duran bütün ifadelerden benzer ve farklı olan ifadelerin rasyonel bir düzene getirilmesidir. Aşağıda 5 ana başlık ve alt başlıklarından oluşan gruplama gösterilmektedir:

1. KENTİN “KAYNAKLARI VE SİSTEMİ”

- Doğal bölgeleriyle ilişki
- Besleyici artalan hizmetleri
- Ekonomik organizasyon
- Kırdan daha zengin olma
- Kurumsallık

2. KENTİN “DOĞA” SI, “YAPI” SI

- Coğrafi konum, yer, yere bağlılık - bağısızlık (açıklık-kapalılık)
- Doğallık – yapaylık

- Kentin bileşimi; insan yapımı strüktürler - doğal elemanlar
- Kültürel bir ürün olup olmaması
- İnsan yapımı olup olmaması
- Mimari bir eser olması
- Ekolojisi
- Fiziksel form
- İnsanlarla yapıların alışımı
- Nüfus yoğunluğu
- Sınırsız boyutu

3. KENTİN “DÜZEN”İ

- Düzen - düzensizlik, karmaşıklık, kaotiklik özelliği
- Üstüste düşmeler, çakışmalar - karmaşıklıklar
- İşlev alanlarının dağılımı veya içiçe geçişi
- Açıklık - kapalılık
- İçsel biçim kurallarının oluşturuculuğu
- Bütünün önemi
- Tipoloji
- Tasarlanmışlıkla tesadüfiliğin biraradalığı
- Farklılıkların zenginliği
- Rasyonelle irrasyonel, düzenle düzensizlik, uyumla sürtüşmenin sürekli bir etkileşimi
- Kompaktlık
- Çok yönlülük

4. KENTİN “HAREKET”İ, “DİNAMİZM”İ

- Yerleşim ve yerleşiklik - hareket ve hareketlilik
- Akışlar (soyut)
- “Network”ler; sistemler, ağlar (somut)
- Akıcılık, akışkanlık, sürekli hareket gibi yeni kavramlar
- Canlılık, hareketlilik
- Değişkenlik, esneklik, uyum

5. KENTİN SOSYAL, PSİKOLOJİK ETKİSİ, KENTİN “UYGARLIĞI”

kentte “yaşam”, “etkileşimler”

- İnsanın önemi
- İnsanı dışa döndürücülük

- Olumlu ve olumsuz fırsat sunma
- Farklılıkları barındırma, sosyal heterojenlik, çoğulcu toplum kültürü
- Kişisel deneyim fırsatları, deneyimin yoğunluğu
- Deneyimin zaman ve mekanla ilişkisi
- Kişilik potansiyelini genişletme
- Kentli tipi karakter, kişilik ve yaşam biçimi
- Sosyal faaliyet sahnesi, sosyal değiş-tokuş
- Etkileşimleri biraraya getirip yoğunlaştırması
- Toplumun şekillenmesi, sosyal yoğunlaştırıcılık
- Fiziksel özelliklerle farklı deneyim ve imgelerin biraraya geliş biçimi
- Hayal ve kolektif anı
- Yaşamla ilişkisi, yaşam için bir zarf olması
- Zihinsel aşırı uyarılma etkisi
- Konuşulacak bir dil
- Zıt hisler taşıyan yaşamı

kentsel “imge”

- Hafıza ve kalıcılık
- Sabit imgeler, değişken imgeler, değişim
- Görünmezlikler
- Şiirsellik kaynağı imajı
- Algılama, oluşturduğu çeşitli duygular
- Hareketli, sürekli değişken imgeler

3.4.1. Kentin “kaynakları ve sistemi”

Her kent kendi içinde bir sistem oluşturur, bu sistemin işlemesi için de belirli girdi ve çıktılarının olması gerekir, kent bu anlamda bir tür organizmadır, yaşamak için gereksinimleri ve bunları işleyerek ortaya çıkardığı bir enerjisi, dinamikleri bulunur. Bu organizma benzetmesi, ayrıca organların işleyişi açısından da olası ve yerinde bir benzetme olabilir.

Kentteki farklı işlevlerin hem tanımlanabilir coğrafi konumları, hemde onları besleyen network dizileri bulunmaktadır. Bağlantılarının vücuttakine benzer ağlardan oluşması, davranış özelliklerinde de benzerlikleri ortaya koyar. Kentin yaşamını sürdürmesi için kentsel ağlar da, onun ihtiyacı olan şeyleri içeri almak ve dağıtmak için kentin sınırlarının ötesine uzanır. Kent bu anlamda coğrafi bir döngü sistemidir, bütün farklı türlerin değiş tokuşu için bir odak rolü oynar.

Kentler mutlaka kendilerini besleyen bir hinterlandlarıyla birlikte bulunurlar. Koruyup, hizmet sağladıkları bu alanlarla da yakından ilişkilidirler. Kentler çeşitli kaynaklarıyla desteklenirler, bu kaynaklar ticaret, artı ürün, tarımsal üretim yoğunluğu, belirli bir madde, bir liman gibi daha alışılmış kaynaklar da olabilirken, çağdaş kentler daha da farklı gelir kaynakları ile beslenebilmektedirler. Bunlar örneğin, sadece yeni oluşturulmuş bir ulaşım ağının kesişiminde bulunmak (ör. Lille), bir kültürel aktivitenin merkezi olmak (festivaller vs..) veya belirli bir hedefe giden yolun üzerinde bulunarak çıkar sağlamak gibi farklı kaynaklar olabilirler. Örneğin Chicago da kentsel gelişimini farklı türde birçok bağlantının merkezinde yer almasına borçluydu. Birçok türde malın doğuyla batı arasındaki gidiş gelişi arasında bir geçiş yeri görevi yapmaktaydı, pazarlarla kaynaklar arasında aracıydı, aslında bir tür büyük antrepoydu, gelişiminde bu rolünü kaynak olarak kullanmıştır.

3.4.2. Kentin “doğa”sı, “yapı”sı

Kentin “doğa”sı başlığı; coğrafi konum, yere bağlı olup olmama (açıklık-kapalılık), doğallık – yapaylık, ekolojik olma, insan yapımı strüktürler-doğal elemanlar, kültürel bir ürün olup olmama, insan yapımı olup olmama, mimari bir eser olma, belli fiziksel formda olma, kentin bileşimi gibi kavramları içermektedir. Bunların bir bölümü, doğa kelimesinin ilk anlamıyla, kentin doğayla ilişkisi ve mesafesi, coğrafi konumu, ekolojisine dair anlamlar içerirken, bir bölümü de kentin doğal-yapay oluşu, insan yapımı, kültürel bir ürün veya mimari ürün olup olmaması, bileşimi gibi kendi yapısına dair anlamlar içerirler, ve kentin “doğa”sını oluştururlar.

Bazı görüşler kentin, doğaya olan uzaklıklarına göre sınıflandırılmaları gerektiğine dikkat çekerken, bazıları da daha radikal bir biçimde, kenti tamamıyla doğayı dönüştürmenin aracı, insanın doğa üzerindeki hakimiyeti, insan yapımı strüktürlerin baskın olduğu bir çevre, bir mimarlık ve mühendislik eseri olarak görmektedir. Kent veya kır, yerleşilen alanların tümünün, insan eserleri olarak farksız olduklarını ileri sürenler de bulunmaktadır. Kentin kendi içsel yapısına dair de, insanlar ve yapıların alaşımı olduğu, tekil binaların oluşturduğu bütün olduğu ya da sadece insanların önemli olduğu gibi birbirinden farklı ifadeler bulunmaktadır.

Burada kentin bu doğrultudaki çeşitli tartışmalarına yer verilecektir. Karatani, Architecture as Metaphor adlı eserinde kentlerin doğallığı-yapaylığı konusunu irdelerken özellikle Alexander, Jacobs, Deleuze ve Guattari’nin bu konudaki fikirlerine yer verir. C. Alexander’ın 1965 yılında yazdığı “A City is not a Tree” adlı yazısı, mimarlık ve kent tartışmalarında önemli bir yer oluşturmuştur.

Şair Valéry, yapımı “doğanın yaptığı” olarak tanımlayıp, zihnimizde oluşturduğumuz yapılara indirgenemeyecek birşey olarak göstermektedir. Bu nedenle yapımı her zaman strüktürden daha fazla birşey olarak algılamaktadır. Alexander de onun bu sorusunu sürdürür. Valéry, şairi de bir mimar olarak tanımlamaktadır. Ona göre, yapma düşüncesi düşüncelerin en eskisi ve en insana ait olanıdır. Ancak “bunu kim yaptı?” sorusu cevaplanmamalıdır, bu aslında yaratıcının eksikliğini öne süren bir sorudur. Valéry: “Ne zaman nasıl yapıldığını bilmediğimiz ama yapılmış gibi görünen birşeyle karşılaştık, onu doğanın yaptığını söyleriz.” der. Burada Valéry, doğayla insanı karşılaştırmamakta, onun yerine zahmetli yapım uğraşı boyunca karşılaşılan sınırlamalar ve olanaksızlıkları tanımlamak için “doğa” adını geçici olarak önermektedir (Karatani, 1995).

Doğa bu nedenle sadece deniz kabuğu gibi görünürdeki doğal nesnelerle sınırlı değildir; ayrıca insan tarafından yapılan ama strüktürü –nasıl yapıldığı- hemen görülebilir olmayan şeyleri de içerir. Bu tür şeyler doğal dil olarak adlandırılır, çünkü yapıları görünür değildir. “Doğal” nasıl yapacağımızı bilmediğimiz herşeyi ifade eder. Alexander’ın doğal kentle ilgili saptadığı özellikler, deyimisel sıfat “doğal” kategorisine (doğal dil, doğal sayı, doğal zeka - yapay zekanın tersi olarak-) girerler (Karatani, 1995).

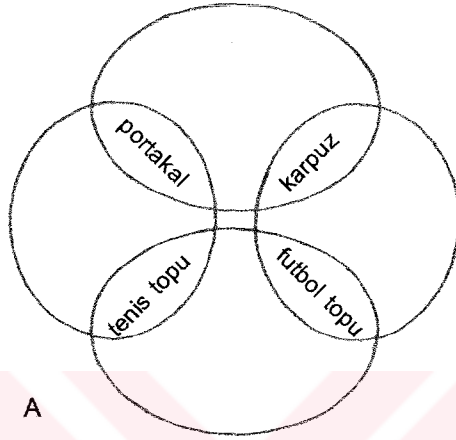
Alexander, doğal kentin yarıkafes strüktür, yapay kentin ise ağaç strüktür biçiminde düzenlendiğini iddia etmektedir. Ağaç ve yarıkafes, çeşitli küçük sistemlerin, daha büyük karmaşık sistemler oluşturmak için, birbirlerini nasıl etkiledikleriyle ilgili ilişkilerin oluşturduğu sistemlerdir.

Alexander, ağaç ve yarıkafes strüktürleri şöyle ömeklemektedir: portakal, karpuz, tenis topu ve futbol topundan oluşan 4 elemanın ikişerli gruplar halinde sınıflandırılması istendiğinde, bir yöntem bunları meyvalar (portakal, karpuz) ve toplar (tenis topu, futbol topu) şeklinde gruplamak olabilirken, bir yöntem de bunları küçük küreler (tenis topu, portakal) ile büyük küreler (karpuz, futbol topu) şeklinde gruplamak olabilir, burada ortak olan her sınıflandırmanın bir ağaç strüktür oluşmasıdır. (şekil 3.2b ve c). Ancak iki sınıflama biraraya getirildiğinde yarı-kafes strüktür ortaya çıkar. (şekil 3.2d). Kümeler biçiminde gösterimi şekil 3.2a’dır.

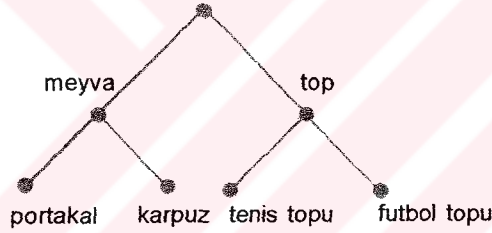
Geleneksel toplumlarda kapalı arkadaş grupları ve birbiriyle çapraz bağlantıları bulunmayan bireyler sözkonusuyken, açık toplumlarda arkadaş grupları arasında üstüste düşmeler bulunur ve bireyler arasında çapraz ilişkiler sözkonusudur. (şekil 3.2e). Bir başka örnekte, bir grup insana çok kısa bir süre için gösterilip çizimleri

istenen figür, zihinde üstüste düşmelerden arındırılıp sadeleştirilerek çizilmektedir. Şekil 3.2g'de bir ağaç ve bir yarı-kafes strüktür, kümeler şeklinde ve strüktürel şekilde gösterilmiştir.

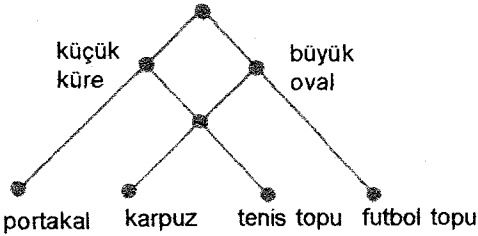
Alexander'a göre, yarıkafesin daha karmaşık ve çözümü zor bir strüktüre dönüşmek için daha fazla potansiyeli vardır, ağacın altküme sayısı daha az olabilirken yarıkafesin çok sayıda altkümesi (çapraz ilişki) oluşabilir.



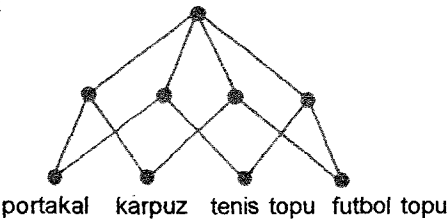
A



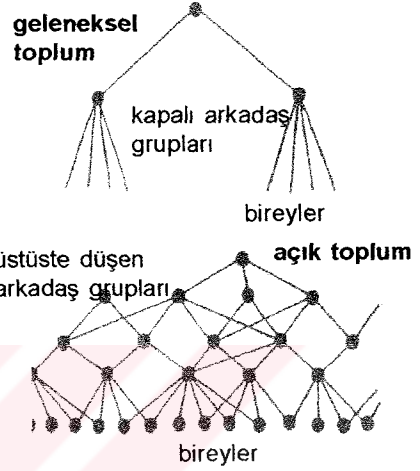
B



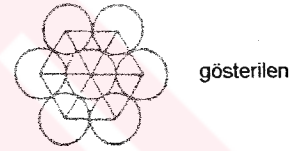
C



D



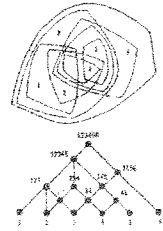
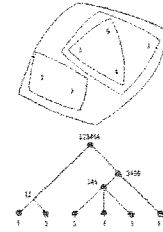
E



gösterilen



F



G

Şekil 3.2. Alexander'ın yarı-kafes ve ağaç strüktürler için örnekleme diyagramları (Karatani, 1995, Architecture as Metaphor eserinden yararlanılarak tekrar çizilmiştir.)

Alexander, bir doğal kentin yarıkafe strüktürüne şöyle bir örnek vermektedir: Berkeley’de köşede bir eczane, eczanenin dışında trafik ışıkları ve eczaneye girişte de bir gazete standı bulunmaktadır. Bunlar kentin değişmeyen elemanlarıdır. Işıқта bekleyenler gazeteleri görüp alıyor. Bu üç eleman biraraya getirildiğinde farklı işlev görmeye başlıyorlar. İnsan kullanımı aracılığıyla bu küçük topluluklar kentin bir birimini oluşturur. Kentte iki birim biraraya geldiğinde, bu çakışan alanın kendisi de tanınabilir bir varlık ve dolayısıyla bir birim olmaktadır. Yapay kentlerde bu çakışmalar bulunmaz (Karatani, 1995). Bir kent, işlevleri birbirinden ayıran, dallanan ağaç strüktürle tasarlanmamalıdır. Bir bölgenin konut, diğerinin iş vs...olarak ayrıldığı, birbirinden ayrı, ama bitleştirilmiş bölgeler yaratan düzenli kent planları veya sadece üniversiteler veya kültürel aktiviteler için ayrılmış alanlar yaratılmamalıdır. İnsan aktivitesi bundan çok daha kompleks ve çakışıktır (Alexander, 1965).

Alexander, uzun senelerden oluşan bir zaman sürecinde ortaya çıkan kentleri “doğal kentler” olarak adlandırmaktadır. Onları, tasarımcılar ve plancılar tarafından bilerek yaratılmış “yapay kentler”den ayırmak için bu tanımlamayı yapar. Yapay kentlerin, ona göre kentlere ait temel unsurları eksiktir. Bu yüzden insanlar, bütün olarak tasarlanmış metropollerini daha zor kabul etmektedirler. Pek çok tasarımcının modern tarzda yapay kentlere, doğal kentlerin unsurlarını getirerek onları canlandırmaya çalışma girişimleri de başarılı olmamıştır çünkü, kentin kendi içsel yapısını kavramaktan uzak kalmışlar ve onun yerine sadece doğal kentin görünümünü veya imgesini kopya etmişlerdir (Karatani, 1995).

Yapay kentler, ağaç strüktürleri nedeniyle strüktürel karmaşıklıktan yoksundurlar. Alexander, analiz ettiği bilinen 9 kent planında tümünün ağaç strüktüre dayandığını ve ağaç prensibinin o derece baskın olduğunu ki, hiç bir tekil elemanın başka bir bağımsız elemanla, birimin bütün olarak aracılığı olmaksızın bağlantı kuramadığını bulmuştur. Alexander’ın ele aldığı kent planları:

- Columbia
- Maryland
- Greenbelt, Maryland (Clarence Stein)
- Greater London (Abercrombie and Forshaw)
- Tokyo (Kenzo Tange)
- Mesa City (Paolo Soleri)
- Chandigarh (Le Corbusier)
- Brasilia (Lucio Costa)
- Communitas (Paul and Percival Goodman)

Alexander, Siena, Liverpool, Kyoto, Manhattan gibi kentleri “doğal kentler”, Levittown, Chandigarh, yeni İngiliz kentlerini de “ yapay kentler” olarak tanımlar (Alexander, 1965).

Karatani (1995)’ye göre, Alexander’ın bu yapay/doğal kent ayırımı, matematiksel incelemesi biçimsel olduğu için çok anlamlıdır ve kurumsal organizasyonlara da uygulanabilir. Askeri-bürokratik kurumlarda, pratikte değiştirilse de ağaç strüktür gibi bir ağ oluşturulur, casusluk-yeraltı organizasyonlarında da çok katı bir ağaç işleyiş uygulanır. Geleneksel toplumda daha fazla ağaç strüktür hakimken, açık toplumlarda arkadaş gruplarında yarı-kafes türünde çakışmalar görülür. Tüm bu organizasyonlarda ve kentte çok sıkı bir ağaç strüktür izlenirse yıkım kaçınılmazdır.

Alexander, ağaç gibi olmayan kentlerin nasıl tasarlanacağı konusunda kesin cevaplar vermemektedir, kendi mimarisinde de “yaşayan” bir mimarının, “adsız bir niteliğe” sahip olan mimarının peşindedir. Alexander, mimarlık eleştirmeni Jane Jacobs’un görünür biçimde kaotik ve karmakarışık kentsel çevrelere olan sevgisini de paylaşır. Görünürde düzensiz bir cephenin ardında o da, Jacobs gibi karmaşık bir düzen ve rasyonellik görür (Le Gates, Stout, 1996).

Alexander’ın kent fikri, kent planlamasına, yaşanabilir, insancıl bir kentsel mekan oluşturma adına karşı çıkanlarınkinden çarpıcı biçimde farklıdır. Bunun nedeni Alexander’a göre doğal kentin “doğanın oluşturduğu bir kent” olmasıdır. Alexander ne doğayı yüceltmekte, ne de insan yapımına karşı çıkmaktadır (Karatani, 1995).

Karatani (1995)’ye göre, Alexander aslında aynı zamanda, yapısı ne kadar karmaşık veya kaotik görünürse görünsün, o strüktürün üretebildiğimiz tek modelinin de ağaç olduğunu göstermektedir. Hatta, yarıkafesin çok katlı doğasının da bir tekseleliliğe dayandığında ısrar etmektedir. Sadece ağaç strüktür değil, hatta yarı kafes de, Valéry’nin “doğanın yaptığı” fikrinden inkar edilemez biçimde daha basittir. Başka bir deyişle, “doğanın yaptığı” niteliklerine sahip bazı şeyler, yapım süreçleri açık ve görünür olmasa da, gerçekten insan tarafından yapılmışlardır.

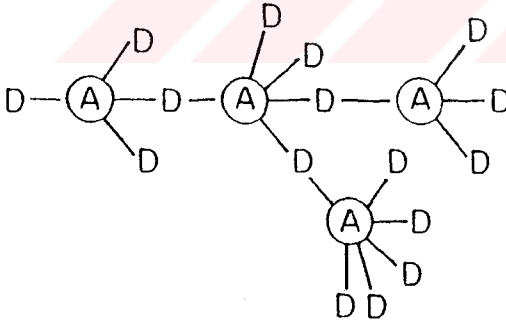
Jane Jacobs, kent planlamanın sınırlarını Alexander’dan farklı görür. Adam Smith’ten beri hüküm süren kırsal yerleşmelerin gelişiminin kentlerin doğuşunu oluşturduğu fikrine karşı “önce kentler, sonra kırsal gelişim” der.

Ağaca alternatif olarak Deleuze ve Guattari’nin önerdikleri “rhizome”, Alexander’ın yarı-kafes’inin bir radikalleşmesidir. Yarı-kafes, ne kadar karmaşık ve çok yönlü de görünse aslında iki veya daha fazla ağaçtan türetilmiş bir bileşimdir. Görüntüsüne

rağmen, aslında düzenli ve merkezlidir. Üstüste düşme ve belirsizlik barındırması durumuna rağmen, çelişki (o veya bu) yasasına veya sınıf ve üyeler ayırımına dayanır. O zaman, yarı-kafes kırıldığında ne olur? “O ve bu”nun farkına varılır; kategoriler arasında sürekli çapraz iletişim oluşur ve mantıksal türün sona ermesinin sonucu olarak çok sayıda merkez aynı anda oluşturulur (Karatani, 1995).

Jane Jacobs, kent planlamanın sınırlamalarına Alexander’dan daha farklı biçimde bakar. Herşeyden önce, Adam Smith’ten beri hakim bir düşünce olan tarımın veya kırsal yerleşimlerin kentlere yol açtıkları fikrine cesur bir biçimde, “önce kentler, sonra kırsal yerleşim” diye ısrarla karşı çıkmaktadır. Jacobs’un tezi gelişimin tarihi düzeniyle ilgili değildir, ona göre kent, gerçek olarak varolmuş bir form değil, bir kenti kent olduğu sürece karakterize eden “kent olma”nın biçimsel niteliğidir (Karatani, 1995).

Jacobs’a göre kentleri, eski işe yeni bir işin eklenmesinin sebep olduğu emeğin bölüşümünün gelişimi tayin ederler. Yeni iş her zaman, birinin kendi işiyle başka tür bir işin birleştirilmesi yoluyla üretilir. Ona göre sadece durgun ekonomilerde iş uysal biçimde verilen kategoriler içinde kalır. A (yeni bir aktivite) D’ye (bir işin emek bölüşümü) eklendiğinde, artış (çeşitlilik) oluşur, bu; $D + A = nD$ olarak formüle edilir ve çeşitliliği aşağıdaki şekilde gösterilir:



Şekil 3.3. Jane Jacobs’un iş bölüşümü, yeni aktivite, çeşitlilik formülü (Karatani, 1995).

Bu olayın mantığını şöyle analiz eder: süreç sürprizlerle dolu ve gerçekleşmeden önce tahmini zordur. Ancak eklenen fayda ve servislerin varolmasından sonra, onların eklenişi çok mantıklı ve “doğal” görünür. Bir tür yapısalcı olarak Alexander, doğal kenti bir yarı-kafes olarak görüyorsa, Jacobs onu bir rhizome olarak kavrar. Ona göre kent planlama ve ekonomik planlama, genelde değişmez biçimde elemanları mantıklı bir ağaç strüktür biçiminde düzenler. Yaşayan kent ise, çok

sayıda merkezden ve aynı zamanda “kategorilerin tahmin edilemez çakışması” ile oluşturulur. Bu sebeple “tasarlanmış” kent planlaması mutlaka başarısız olur. Jacobs, kentlerin oluşumuna müdahale etmenin tek yolunun, yönsüzleşmiş ve doğal olarak oluşmuş ağların ayırdedilmesini hızlandırmak olduğunu ileri sürer (Karatani, 1995).

Onun embriyonik kent kavramı, aslında dengesiz, ölçsüz ve açıktır, sadece başlangıçta değil, mevcut olarak da varolur, onun kent, kasaba, köy kavramlarının biçimlenişi, bilinen gitgide büyüyen ölçek bölümlenmesine karşılık gelmez. “Kent” bir gelişim durumunu belirtirken, “kasaba” durgun bir farklılaşma durumunu belirtir. Bu sınıflama ilginç biçimde, Deleuze ve Guattari’nin şifreleme, şifre çözme ve üzerine şifreleme üçlü bölünmesine karşılık gelir. Bunlar tarihi kavramlar değildir ve herhangi bir tarihi aşamda yer alabilirler (Karatani, 1995).

Kentin doğayla ilişkisi, kentte doğanın yeri konusundaki çeşitli görüşlerle ilgili olarak aşağıdaki karikatür, kenti tamamıyla doğayı dönüştürmenin aracısı olarak gören, kentin doğaya göre vazgeçilmezliğine ve insan yapımı olarak doğaya karşı üstünlüğüne inanan düşüncüyü görselleştirmektedir. (Şekil 3.4)



Şekil 3.4. The New Yorker Collection 1990 Frank Modell (Wirth-Nesher, 2001)

3.4.3. Kentin “düzen”i

Kentin “düzen”i başlığı, kentin “doğa”sı başlığındaki ele alışa benzer bir şekilde, hem kentin niteliksel olarak düzenlilik-düzensizlik faktörünü içerir, hem de kentin oluşturulma düzenine ait düşünceleri içerir. Kentlerin düzenli makineler mi, yoksa dağınık, düzensiz spontane oluşumlar mı oldukları konusu her zaman, iki ucunda da taraftarı olan bir tartışma oluşturmuştur. Düzenlilik yandaşları, bu düzenin tasarlanabilecek bir düzen olduğuna da inanarak, bütünsel biçimde kent tasarımları önermeyi yerinde bulmuşlardır. Diğer uçtakiler ise, spontaneliğin, kentin korunması

gerekli bir özelliği olduğuna inanarak, tasarlanmışlıktan özellikle kaçınmışlardır. Elbette bu iki uç arasında gri tonları oluşturan anlayışlar da bulunmaktadır. Örneğin Massey ve diğerleri (1999)'ne göre, kentler bir dizi paradoks sunarlar, bireyselle ortak arasında, düzenle düzensizlik arasında veya değişimle sabitlik arasında bunlar da kentin değişken deneyimlerini oluştururlar. Kentte salt bir düzenlilik olduğunu söylemek zordur, bu çok katı bir radikalliği içerir. Bu tür bir radikallik ancak ideal kent planlarında görülebilir, yaşayan kentler bu tür bir düzenden oldukça uzaktırlar. Bu düzen Alexander'ın 'yapay kentler'inde görülür. Gerçekte görülen daha çok karmaşa, üstüste düşmeler ve çakışmalardır.

Düzen kelimesinin diğer anlamıyla bakıldığında da gene, kentin içsel kuralların, tipolojinin, tekil binaların etkisiyle oluştuğu ve bir bütün olduğu veya kentte tasarlanmışlıkla tesadüfiliğin biraradalığı, çok yönlülük gibi iki farklı uçta düşünce yer almaktadır. Tipolojiye önem veren düşünceyi savunanlar (Ör. Ungers, Rossi), kenti tek bir binadan sadece ölçek olarak farklı bulmakta ve soyut bileşenleri fazlaca gözardı etmektedirler.

3.4.4. Kentin “hareket”i, “dinamizm”i

Kentler, genellikle fiziksel, yerleşik yerler olarak ele alınırken, ayrıca, hareket, akış, devinim terimleriyle de ifade edilirler. İnsanlar ve trafik gibi maddesel akışların yanı sıra, enformasyon, iletişim gibi soyut türde akışlar da süreklilikleriyle kenti şekillendirirler. Bugünün kentlerinde, geçmişteki kentlere oranla, bu sabitlik-hareketlilik düzeni hareketliliğe doğru yön değiştirmiştir. Bu yaşamın hızlanması ile de doğru orantılıdır. Kent yaşamı hareketli, akışkan ve birbiriyle bağlantılı, etkileşimli bir karakter tanımlamaktadır.

Hareket ayrıca, mallar, gezginler, göçmenler tarafından da kente doğru ve kentten dışarı doğru gerçekleştirilmektedir. Bu neredeyse sonsuz bir harekettir. Bu hareket kentlere bir açıklık özelliği taşımaktadır, çünkü kentin çeperi sürekli delinmektedir, sınır kavramı neredeyse tanımlanması olanaksız hale getirilmektedir. Bu şekilde kentlerin coğrafyasını açmak, onların geçirgen doğalarına da işaret etmektedir. Kentlerin kendi içlerinde kapalı kutular, coğrafyalarına sıkı sıkıya bağlı, kendi kendilerine yeten yerler oldukları düşüncesi artık erozyona uğramıştır. Böylece kentler bir tür “akışlar mekanı” şeklindeki merkezler veya düğümler şeklinde hareket ederler.

Kentlerin hareketli, akışkan karakteri ve açıklığı ile onların sabit, yerleşik doğası iki farklı yönü oluşturmaktadır. Lewis Mumford da kent yaşamını, hareket ve yerleşme olarak tanımlanabilecek bu iki kutup arasındaki gidiş gelişlerin sonucu olarak görmektedir. (Allen ve diğ., 1999) Ancak bunları iki farklı ve zıt eleman olarak görmek yerine, onları birbirleriyle gerilim halinde olarak görüp, kent yaşamının hareketliliğiyle sabit niteliğini, kent yaşamı deneyiminin bir parçası olarak düşünmek daha uygun olabilir. Bunlar, kent yaşamının ayrılamayacak biçimde içiçe örüldüğü zengin dokusunun parçalarıdır. Simmel'e göre, hareketle sabitlik arasındaki gerilim, kenti okumanın bir yönünü ve onun karmaşıklığının anlaşılabilmesine yarayan bir aracı ifade etmektedir.

Dünyanın ve insanların çoğu kentlerden akmaktadır, aktıkça karışırlar ve az çok bir biçim veya düzen yoluyla da birleşirler. Bu birleşimin getirdiği sabitlik ile süregiden hareketlilik kentin içinde bir ritm oluşturur. Kentler kendi içlerinde bir ağa sahip olmanın yanısıra, ayrıca daha geniş bir bağlantılar ağı içerisinde yer alırlar. Kendilerinin dışında kalan dünyayla mutlaka bağlantılıdır. Bakış açıları yönünden farklılık gösteren çeşitli kent eleştirmenlerinin vardığı ortak kanı, kent yaşamıyla ilgili belirleyici olanın, onun canlılığı, çeşitliliği, yaratıcılığı, yoğunluğu ve yeniliği gibi özellikleri oluşudur.

3.4.5. Kentin sosyal, psikolojik etkisi, kentin “uygarlığı”

Kentler birçok toplumun oluşturduğu ve oluşturmakta olduklarını ifade ederler. Yoğun sosyal ilişkiler ve bağların kesiştiği yerlerdir, yoğunluk ve çeşitlilik ile sonuçlanan, içlerindeki farklı zaman ve karışımları barındırırlar. Birçok kişi için kent yaşamını özelleştiren onun somut özelliklerinden daha çok soyut özellikleridir. Düzenlilik-düzensizlik, gelenek-yenilik, değişkenlik-sabitlik, bireysel özgürlük-bağımlılık, zenginlik-yoksulluk gibi zıt kavramlar, kentin oluşturdukları gerilimlerle başa çıkma ve onlardan yararlanma araçlarıdır.

Kent deneyimleri kişilere göre değişmektedir. Birçok duygu hem kentte, hem kırdaki benzer olabilir, ancak kentin birçok ilişkiyi yakınlaştırarak abarttığı ve yoğunlaştırdığı söylenebilir. Kent yaşamı karakteristiktir, etkileşimler kent yaşamında önemli bir yer tutar. Kent deneyiminin yoğun oluşu, kentin ölçek yönüyle de ilişkilidir. Kentin etkileşimleri biraraya getirip yoğunlaştırması, kentsel deneyim fırsatlarını oluşturur. Bu anlamda kentin bir sosyal aktivite sahnesi olduğu çok dile getirilen bir konu

olmuştur. Mumford, Jacobs, Appleyard, Whyte ve Wirth kentin bir sahne oluşturunuculuğundan ve buna bağılı olarak bir kentli yaşamından sözederler.

Kentte yaşam bu anlamda ayrıca bir kişilik potansiyelini geliştirme rolü de oynar. İnsanlara çeşitli yeteneklerini ortaya çıkarabilmek için ihtiyaçları olan ortamı sunar. Kentin bu anlamda, aslında hem olumlu, hem de olumsuz fırsatları sunduğu ileri sürülmektedir. Her iki uçtaki potansiyeller için yoğunlaştırıcı olmasıyla, kırsal ortama göre dahiliğin ve suçluluğun kentte daha uygun ortam bulup geliştikleri de bir gerçektir. Kent burada bir tür yoğunlaştırıcı rolü üstlenir. Ayrıca kent yaşamının, insan kişiliğinde dışa döndürücü etkisi olduğu, kentli yaşam tipinin sonucu olarak bir kentli tipi karakterin de ortaya çıktığı, bu anlamda kentin insan üzerinde bir katkı sağladığı öne sürülmektedir.

Bütün bu ifadeler, kentle insan kişiliği, davranışları, kabiliyetleri arasında sıkı bir bağlantı kurma arayışındadır. Esasen kentin soyut ve somut bileşenlerinin insan yapısını etkileme gücü gerçekten de yüksektir, ancak bunlar daha önce de ifade edildiği gibi, her zaman olumlu sonuçlar doğuracak yönde etkiler olmayabilir.

Mumford'a göre kentin gelişiminin kontrol edilmesinde, sadece fiziksel yapısı üzerine yoğunlaşmak, sosyal yapısını gözden kaçırmaya yolaçmakta ve kentin işleyişi bozulabilmektedir. Örneğin kentin farklı yanlarını biraraya getirmek yerine onları ayırma eğiliminde tasarımlar yapılabilmektedir. Mumford kenti esasında bir sosyal kurum olarak ele alacak kadar kentteki sosyal etkileşime önem vermektedir. Park'a göre de kenti kent yapan onun sosyal süreçleriyle ilgili birşeydir ama sadece sosyal bir kurum da değildir. Kentle ilgili esas olan, insanları kentli biçimde davranmaya zorlayacak şekilde biraraya getirmesidir. Kentte yaşamak boyutu, zıtlıkları, heterojenliği, hızı abartır (Massey ve diğ, 1999).

Kentin insanları farklılaştırma potansiyeli de daha fazladır. Farklılıkları barındırma işleviyle, bir sosyal heterojenlik ve bunun sonucunda bir çoğulcu toplum kültürü yarattığı söylenebilir. Kent bir taraftan bireyleri sosyal zorunluluk ve bağlardan kurtararak, farklı insanlar haline gelmelerine, diğer taraftan da farklı insanların, kendilerine benzer diğer insanları kolayca bulmalarına ve gruplar halinde kendi imajlarında kentte alanlar oluşturabilmelerine olanak tanır. Bu, hem bir farklılaştırma, hem bir birleştirme işlevidir. Kentin yaşamla ilişkisi açısından ona bir kap, bir zarf olması gerektiği, yani onu kavrayıcı yanının olması gerektiği fikri, kente, yaşama uyum sağlaması gereken edilgen bir rolü empoze etmektedir. Yaşam asıl

biçimlendirici etken olmaktadır. İmgeler, hafıza, algılama ve çeşitli duygular oluşturma da kentin psikolojik etkileri ile yarattığı zihinsel süreçleridir. Kentsel imgeler bir kentsel hafıza oluştururlar. Kent bu doğrultuda pek çok görünmezlikler sunmaktadır.

3.5. Kıyı kentinin tanımlanışı ve kıyı kentinde ağırlıklı olan kavramlar

Özel bir kent türü olarak kıyı kentinin nitelikleri ve tanımlanışı, kenti oluşturunca olarak dile getirilip irdelenen düşünce ve kavramlar arasında ağırlıklı olarak önemli görülenlerin seçilmesi aracılığıyla yapılacaktır. Kıyı kentlerinin fiziksel açıdan belirginleşmeleri akla gelen ilk farklılık olsa da, bundan başka, soyut özelliklerde de farklılık gösterecekleri düşünülmektedir. Kıyı kenti bir su kütesinin yanbaşıında bulunması ile kent olma özelliklerinin bazılarına daha başlangıçtan kavuşur, yani avantajlıdır, ancak bu yeter şart değildir, üzerine elbette başka özellikler eklenmelidir, aksi halde kıyıda yeralan her türlü yerleşimi kent olarak kabul etmemiz gerekirdi. Aşağıda bu bölümde şimdiye kadar değerlendirilen kavramlar arasından kıyı kentine atfedilebilecek nitelikler sıralanmıştır:

- Suyun kıyı kentine önemli bir kaynak oluşturmaları, girdi olarak değeri,
- Kentsel sistemde suyun kendisinin doğal bir ağ oluşturmaları,
- Kentin sınırlarını genişletmekte suyun katkısı (kentlerde ağların sınırların ötesine uzanmaları),
- Kıyının çeşitli türlerin değış tokuşuna bir eşik, toplanma yeri ve iletim yeri olarak sunduğu fırsat,
- Suyun, kentlerin besledikleri hinterland'ları için de besleyici olması,
- Kendiliğinden bir ulaşım ağının üzerinde bulunması,
- Pazarla kaynak arasında bulunması,
- Katı düzenli bir ideal kentten ziyade, yaşayan kent olması, (böyle bir düzeni kıyıda oluşturmaının zorluğu nedeniyle),
- Yapay bir kentten çok doğal kent olması,
- Suyun dış dünyayla ilişki kurucu etkisiyle açık olması,

- Fiziksel koşulların doğrudan biçimlendirici olması,
- Yere bağlı özellik göstermesi,
- Ekolojiyle yakın ilişkili olması,
- Doğayla ilişkili olması ve insana doğayı dönüştürme olanağını vermesi,
- Yoğun yerleşilmiş olması, kırsal alanının asimetrik bir yönde yer alması,
- “Doğanın yaptığı” ile “yapılmış” olanın beraber olması,
- Çeşitli aktivitelere sahip olması nedeniyle açık olması,
- Hareketin doğasında yer alması,
- Kıyının hem sınır olma, hem de olmama özelliği, çeperin bir eşik haline de gelmesi, açık coğrafyaya sahip olma,
- Kendi içinde kapalı kalmaması, dış dünyayla daha fazla bağlantı olanağı,
- Suyun kentin okunurluğuna olumlu katkıda bulunması,
- İnsanların, malların akış halinde olması,
- Canlılık, çeşitlilik potansiyelinin yüksek olması,
- Yeniliğe ve değişikliğe açık olması,
- Değişikliklere adapte olabilme zorunluluğu taşıması, esnek olması,
- Zengin kişisel deneyimler sunması,
- Algısal olarak zengin kentsel imgeler sunmaları,
- Değişken imgeler sunacak zengin fiziksel yapı,
- Düğüm noktası olarak farklılıkları birarada bünyesinde toplaması,
- Bir kültür oluşturması,
- Akışlar mekanı olması,
- Değişikliklere açık olma gerekliliği.

3.6. Sonuç

Bu bölümde; genel kent tanımı üzerinde durulmakta, bu tanımlar içinde öncelik verilen kavramlar, ağırlık noktaları aranmaktadır. Kenti kavramsal olarak tanımlamanın da, bir kenti tekil olarak tanımlamayla ilişkili olabileceği ifade edilmektedir. Bu işlem aracılığıyla, kenti tekil olarak değerlendirmek için bazı kriter gruplarına ulaşılabilceği düşünölmekte ve bu doğrultuda, hem meslek grubu açısından (mimar, kent plancısı, teorisyen...), hem de ait oldukları dönem açısından çeşitlilik gösteren (1607-1999) 52 kent anlatımı – tanımı sıralanmaktadır. Bu sıralama işlemi sırasında anlatımlarda önem verilen, öne çıkan görüşler altı çizili olarak ifade edilmektedir.

Tanımların sıralanmasından sonra, içerdikleri öncelik verildiği düşünölen kavramlar, düşönceler, özetlenmiş halleriyle tarihi sıralamalı halleri korunarak sıralanmaktadır. Daha sonra, bu özetlenmiş görüşler arasında yakınlıklar aranmakta ve ortak başlıklar altına toplanmaya çalışılmaktadır (kavram gruplaması). Bu işlem sonucunda, listelenen kavramlar 5 ana başlık oluşturmaktadırlar:

- Kentin “kaynakları ve sistemi”
- Kentin “doğa”sı, “yapı”sı
- Kentin “düzen”i
- Kentin “hareket”i, “dinamizm”i
- Kentin sosyal, psikolojik etkisi, kentin “uygarlığı”

Bu ana başlıklar, bundan sonraki bölömlerde yer alacak değörlendirmelerin de kurgusunu oluştıracaklardır. Konu başlıklarının elde edilmesinden sonra, tek tek başlıklar ele alınarak, konu alanları, içerdikleri irdelenmektedir. Bu işlemlerin sonucunda kıyı kentinin, bu kavramlardan seçilen hangileri aracılığıyla tanımlanabileceği araştırılmakta ve bu doğrultuda bir liste oluştırlmaktadır.

4. KIYI KENTİ OLGUSU, BİLEŞENLERİNİN ÖRÜNTÜSÜYLE KIYI KENTİ

Bu bölüm, kendine has koşul ve niteliklere sahip bir kent olarak “kıyı kenti” olgusunu gözden geçirerek, onu önceki bölümde 5 başlık altında toplanan kriterlerin oluşturduğu çerçevede ele almayı amaçlamaktadır. Bu doğrultuda, günümüzde dünyadaki kıyı kentlerinin durumu da irdelenecektir. Bu değerlendirmeyi oluşturan kriterler çerçevesi, bir sonraki bölümde İstanbul’un değerlendirilmesi sırasında da kullanılacak, bu şekilde tezin odak noktasını oluşturan İstanbul’un diğer kıyı kentleriyle arasındaki benzerlik ve farklılıklarının aranıp, karşılaştırması yoluyla saptanmalarına olanak verilmiş olacaktır.

Bölümün amaçları, kenti oluşturan katmanlar arasında fiziksel koşulların kavramsal olarak belirli özellikler gösterdiği kıyı kentine analitik olarak bakmak, onu diğer kentlerden ayıran yönleriyle ortaya koymaktır. Bu analitik bakış, kent kuramları ve anlatımlarından yararlanılarak elde edilen şu başlıkları değerlendirme setleri olarak kıyı kentinde uygulayacaktır: 1. Kaynakları ve Sistemi, 2. Doğası (yapısı), 3. Düzeni, 4. Hareketi ve 5. Uygarlığı, Sosyal yönü. Bu şekilde, karşılaştırılmak istenen tarafların, ortak kriterler tarafından değerlendirilmesi sağlanacaktır.

4.1. Kıyı kentinin “kaynakları ve sistemi”

Kıyı kentine, kavramlardan çıkarılan şu özellikler atfedilmektedir; suyun kendisinin önemli bir kaynak ve ağ olması, kentin sınırlarını genişletmesi, kıyının, bir toplanma ve iletim yeri olması, kentin kendiliğinden bir ulaşım ağının üzerinde pazarla kaynak arasında bulunması, yapay bir kentten çok doğal kent olup, dış dünyayla ilişkiye açık olması, yere bağlı ve ekolojiyle ilişkili olması, doğalla yapılmış olanın birarada olması, farklılıkları birarada bünyesinde toplaması, açıklık ve hareketin, akışların doğasında olması, yenilik ve değişime açık, olması, zengin fiziksel yapısıyla zengin kişisel deneyimler sunması, bir kültür oluşturmaları... Kıyı kentinin kentsel sistemi, suyun özelliğine bağlı olarak çeşitli biçimlerde kaynak (beslenme, ulaşım, iletişim, ticaret) oluştururken, suyla ilgili teknoloji oluşturma (suya karşı korunma, su araçları, su yapıları..) da kentsel sisteme etki eden bir güç olmaktadır.

Tüm kentler gibi, kıyıdaki her kent de kendine özgüdür, ancak her biri diğerleriyle birçok ortak özelliği de paylaşır. Kıyıda yer alan kentler, denizci güçler (Cenova, Venedik, Amsterdam..), liman kentleri (Rotterdam, New York, Londra..) turistik sahil kentleri gibi farklı işlevlerle farklılaşabilirler.

Birçok Akdeniz liman kenti, bugünkü kentsel yapısını büyük ölçüde, Akdeniz bölgesinin kendini dünyada ilk modern öncesi kentler ağı olarak gösterdiği döneme, 16. yüzyıla borçludur. Braudel (1993)'de, Akdeniz'le ilgili çalışmasında, Akdeniz'in kendisinin, kentsel dağıtım noktalarının bu eşsiz ağının gelişimi için gerekli olan, en hayati koşulu yaratan eleman olduğunu açıklar. Kıyı kentleri içinde, konumları ve sosyopolitik durumları sayesinde bazıları, önemli denizci güçler haline gelmiş ve hatta kent devletleri oluşturmuşlardır. Bu tür kentler (Venedik, Lübeck..) başarılarını, denizdeki tartışmasız güçlerine borçludurlar. Bu kentlerde ortak bir özellik, bu kentlerin denizaşırı hakimiyet ve hak kazanmak ve yerleşkelerle sömürgeler oluşturma çabalarından kaynaklanır. Böylece bir trafik, bir bağlantı oluştu ve bu, insanların gözünü o zamana kadar bildiklerinden daha büyük bir dünyaya açtı.

Deniz sadece teknik olarak, bir aktarma altyapısı olarak değil, aynı zamanda politik anlamda da önemlidir, bir serbest bölge olarak deniz, feodal bir hinterland tarafından kontrol edilmiyordu. Bu liman kentleri ağı, Akdeniz'in hem Doğu'yla ticaretten, hem de Batının sömürge kurmasıyla, ortasında kentsel bir ağ olan bir merkez olarak, zenginleşen bir merkez haline geldi. Aynı zamanda, Venedik ve Cenova'nın özellikle Akdeniz bölgesinde hakimiyet için asırlardır rakip olarak içinde bulundukları, Akdeniz kentleri arasında uzun süreli bir rekabet ve hiyerarşi ilişkisi varoldu (Meyer, 1999).

4.2. Kıyı kentinin “doğa”sı, “yapı”sı

Kentler, coğrafi biçimlerle olan ilişkilerine göre çeşitli türlerde sınıflanabilir; tepe üstü kenti, ova kenti, yamaç kenti, ada kenti vb... bunların büyük bölümü de suyla ilişkili konumlarıyla kimlik kazanan kentlerdir; nehir kenarı kenti, deniz kenti vb.. Ancak burada önemli olan nokta, suyla ilişkili coğrafi konumuyla tanımlanan çeşitli kıyı kentlerinde, bu adlandırmaya neden olan coğrafi durumun, diğerlerinden farklı olarak, sadece tarif edilmiş bir konumlanmayı ifade etmekle sınırlı kalmamasıdır. Diğer bir deyişle, bir ova kentinin, konumu nedeniyle kazanacağı ayırdedici özellikler, bir nehir kentine oranla tüm yapısında çok daha az hakimdir. Bunun bir nedeni de, suyun yanında varolmanın, kent için, hem bazı fırsatları, hem de bazı baskın özellikleri peşinen yanında getirmesidir.

Böylece, kıyı kentinde fiziksel koşulların, tarif edilebilirlikleriyle, genel kent bileşenlerinden bazılarını belirginleştirmelerinin yanısıra, diğer koşullar üzerinde de etkili oldukları söylenebilir. Kent bu doğrultuda, hem kalıcı özellikler kazanır, (ki bu özellikler kentin kimliğini oluşturması ve korumasında önemli ölçüde söz sahibidirler), hem de ilişkiler açısından bir ek değer kazanır.

Kıyıda oluş kentlere bazı ortaklıklar kazandırabilir, ayrıca kıyı kentlerinin birbirleriyle ilişkili ve karşılıklı bir etkileşim içinde bulunabilecekleri düşünüldüğünde, ortak payda büyük görünebilir, ancak kentin karmaşık doğasına bağlı olarak kıyı kentleri de mutlaka farklılıklar gösterirler.

Suyun ulaşım aracılık etme özelliği ele alındığında, en eski ulaşım araçlarından biri olarak sunduğu birleştiricilik, diğer ulaşım yollarıyla karşılaştırıldığında, çok daha güçlüdür. Bunun nedeni, hem doğal oluşuyla, düzensiz örüntüsü sayesinde birçok yere ulaşabilir, hem de çok yoğun olarak kullanılabilir oluşudur. Ölçeği büyüdüğünde belli bir doğrultu bildiren özelliğini kaybederek düzlemsel hale gelir ve geniş bir hareket alanına zemin oluşturur. Bu açıdan ulaşım aracılık eden diğer zeminlere karşı çok yönde harekete izin verme üstünlüğünü kazanır.

Kıyı kentinin doğasının irdeleneceği bu bölümde, kıyının doğası/doğal kıyı biçimleri, kıyı kentlerinin coğrafi biçimlerle ilişkisi, topoğrafyayla ilişkisi sırayla konu edilecektir. Oluşturulacak bir tipoloji ile, coğrafi biçime göre konumları, birbirleri ve topoğrafyayla ilişkileri açısından gruplanacaklardır. Coğrafi biçimlerin özelliği ile suyun kendi özellikleri, birçok farklı koşulu oluşturur. Kentin suyla oluşturduğu çeşitli ilişki biçimleri de (görsel, işlevsel, algısal, ekolojik...) bu özelliklerden etkilenir.

Bu değerlendirmede, kıyı kentleri ele alınırken bunların çok kere de liman kentleri oldukları, liman oluşun, bir kente daha da belirgin bir kimlik kazandırdığı görülebilir. Liman olamayacak durumdaki kıyı kentleri, suyla daha farklı bir ilişki içindedirler. Limanlar çeşitli ölçeklerde ekonomik büyümeyi kolaylaştıran ulaşım düğümleri olarak işlev görürler.

4.2.1. Kıyının doğası

Kıyı kentleri, farklı coğrafi yerlere bağlı olarak gruplanabilirler. Kentlerin;

- tekil olarak bulundukları konuma,
- birbirleriyle ilişkileri açısından bulundukları konuma,
- topoğrafik duruma göre biçimlenmelerine,
- yerleşim biçimlenmesi ile kıyı biçimi ilişkisine

dair tipolojileri oluşturulabilir. Bunlardan önce ise, yeryüzünün doğal kıyı biçimlerinden söz edilebilir. Britannica Ansiklopedisinin "Kıyı yer biçimleri" maddesinde (www.britannica.com), kıyı özelliklerinin oluşumunda şu faktör ve güçler sıralanmaktadır:

- Dalgalar
- Kıyı akıntıları
- Dip akıntıları
- Gelgitler
- Diğer faktör ve süreçler

Sıralanan çeşitli faktörlerin etkisiyle, şu farklı kökenli yer biçimleri tanımlanmaktadır:

Erozyon kıyılarının yer biçimleri: Çöküntü kıyılarının yer biçimleri:

- | | |
|------------------------------|--------------------------------|
| ▪ Deniz kayalıkları | ▪ Deltalar |
| ▪ Dalga oluşumlu platformlar | ▪ Bariyer ada/haliç sistemleri |
| ▪ Deniz bacaları | ▪ Düz sahil kıyıları |
| ▪ Deniz kemerleri | ▪ Kumsallar ve kıyı kumulları |

Kıyı kentleri ve üzerilerinde yer aldıkları kıyı yeryüzü şekilleri düşünüldüğünde, erozyon kıyıları kökenli yer biçimlerinin yerleşmeye uygun kıyılar olmayışlarıyla doğal oluşumlarını sürdüren kıyılar oldukları görülebilir. Çöküntü kaynaklı kıyılar ise, kentlerin de dahil olduğu insan varlığı ve kullanımına uygun kaynaklar oluştururlar. Bu türdeki yeryüzü peyzajları biçimsel olarak şu farklı oluşumları içerir: düz kıyı, yarımada, haliç, delta, boğaz, kıyı-ova, nehir, koy, körfez, iç deniz, kıyı-göl. (Şekil 4.1)



Boğaz

a



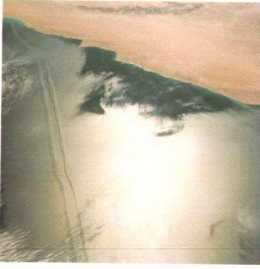
İstanbul Boğazı



Bering Boğazı



Cebelitarık Boğazı



b

Mısır kıyısı



Orta İtalya

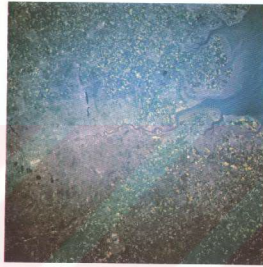


düz kıyı



c

Guadalquivir nehri, İspanya



Londra



nehir ağzı



d

Norfolk bölgesi, ABD



Osaka, Kobe



körfez



e

Akdeniz



Japon İç denizi



iç deniz

f



Marsilya, Fransa



Tampico, Meksika



kıyı-göller

g



Cape town, Güney Afrika

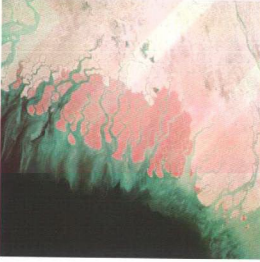


Cape Cod, ABD

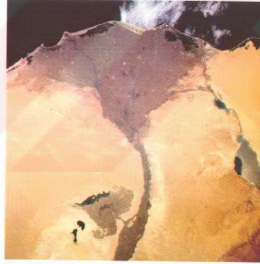


yarımada

h



Ganj deltası, Hindistan



Nil deltası, Mısır

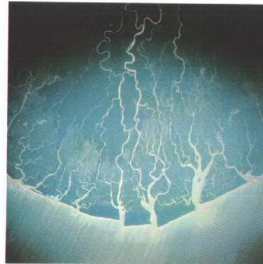


delta

i



Tuna deltası, Romanya



Nijer deltası, Nijerya

Şekil 4.1a-i. Kıyıyla ilişkili yeryüzü peyzajı tipleri (Earth From Space, NASA Web sitesi, <http://earth.jsc.nasa.gov>, 2001, <http://edcsns17.cr.usgs.gov/EarthExplorer>, 2001 ve Stevens, Kelley, 1992)

4.2.2. Kıyı kentleri – coğrafya ilişkisi

Kentler, yukarıda sıralanan biçimlerdeki kıyı yeryüzü peyzajlarının çeşitli yerlerinde konumlanmış olabilmektedirler. Kentlerin kıyıdaki biçimlenmeleri incelenerek, ana ve ara coğrafi biçimlere göre kent konumları için çeşitli gruplamalar yapılabilmektedir.

Pierre George'un 'kentlerin coğrafyası' adlı eserinde yaptığı gruplama da, kıyı kentlerini farklı konumlara bağlar. Kente doğal koşullara göre konum tanımları getirir. Kıyı kentlerini, kavşakta yer alanlar ve deniz kentleri olarak iki ana grupta sınıflar.

1. Kavşağın ve değişik varyantlarının durumu

1.1. Homojen bölgelerdeki kavşak

1.2. Farklı doğal bölgelerle ilgili kavşak

1.3. Nehir kenarı kenti: Avignon, Orleans, Tours, Toulouse, Torino, Strasbourg, Kehl, Lyon, Prag, Budapeşte, Londra, Hamburg, Rotterdam, Anvers, Rouen

2. Deniz kentleri

2.1. Nehir havzalarının çıkış yerleri

2.1.1. Nehir Ağızları (haliçler): New York, Londra, Buenos Aires, Hamburg

2.1.2. Deltalar: Kalküta, Rotterdam, Stockholm, St. Petersburg (Leningrad), Amsterdam, New Orleans, Marsilya, İskenderiye, Köstence, Cadiz Venedik - lagün kenti

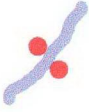
2.2. Nehir ağızı olmayan kıyı kentleri: Bombay, Singapur, Hong Kong, Cebelitarık, Rio di Janeiro, Cenova (George,1960).

Hoyle ve Pinder (1992) de, kıyı kentlerinin genellikle büyük kentler olduklarını ifade ederek, onları bulundukları coğrafi konumlara göre şu şekilde gruplarlar:

1. büyük nehir ağızlarında (Antverp, Londra, Bordo gibi),
2. saf doğal limanların etrafında (Cenova, İstanbul, Marsilya gibi)
3. savunmacı ada alanları üzerindeki (Kopenhag, Malta, Venedik gibi) kentler.

Coğrafi konuma göre oluşturulacak bir tipolojide, ilk sırada nehir kenarı kentleri bulunur (Şekil 4.2). Bu kentler, yerleşimlerinin nehre göre konumlanışları açısından gruplanmışlardır.

NEHİR KENARI KENTLERİ



iki tarafta eşit

londra, paris,
dublin, glasgow,
rotterdam,
dordrecht, bağdat



tek tarafı ağırlıklı

bordeaux, bristol,
hamburg, floransa



tek tarafı kullanım

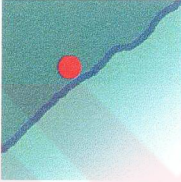
antverp



nehir üzerinde adacık

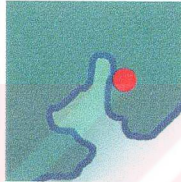
lubeck, Kahire (kısmi)

DENİZ KENARI KENTLERİ



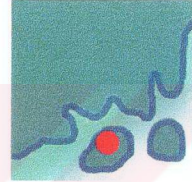
düz kıyıda kent

barcelona, los angeles,
miami, veracruz, trabzon



körfez/koy üzerinde kent

san francisco, tokyo, atina,
boston, baltimore, marsilya,
seattle, napoli, sydney,
cenova, izmir



adalar grubu içinde kent

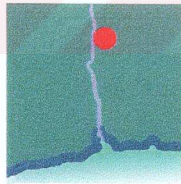
hong kong, san juan

NEHİR VE DENİZLE İLİŞKİLİ KENTLER



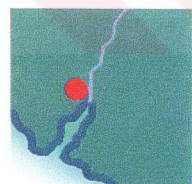
nehir deltasında kent

kalküta, new orleans,
rotterdam, bangkok,
iskenderiye



nehir ağzına yakın kent

londra, washington,
philadelphia, roma,

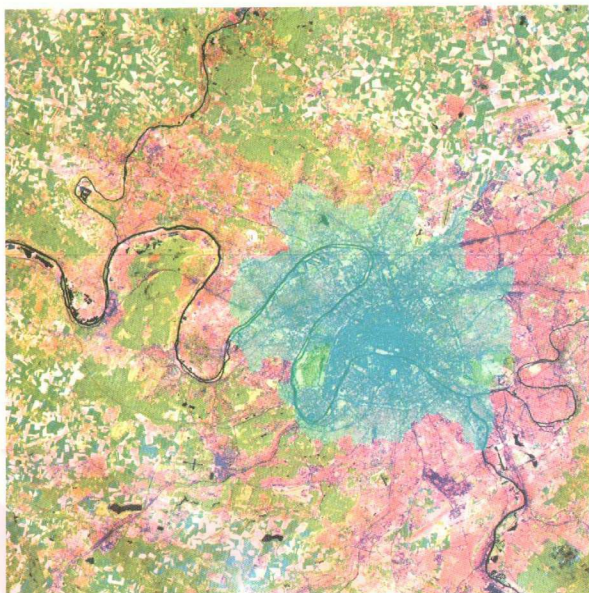


nehir ağzında kent

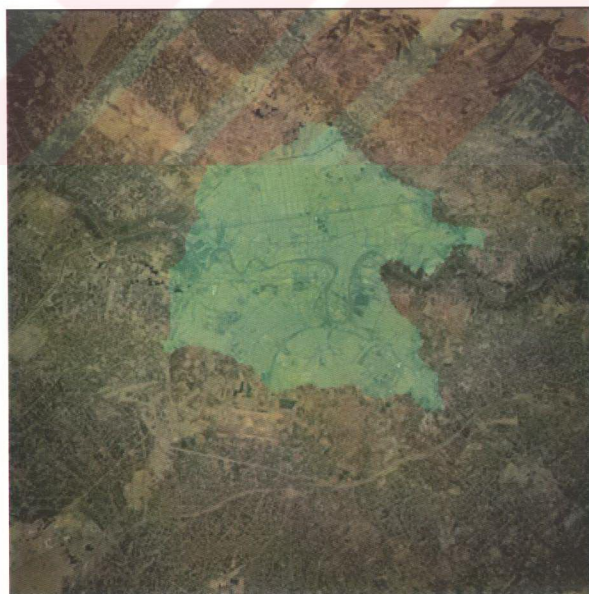
bilbao, valencia, osaka,
new york, amsterdam,
vancouver, lizbon,

Şekil 4.2. Coğrafi biçimlere göre sahip oldukları konumlarıyla kıyı kentleri.

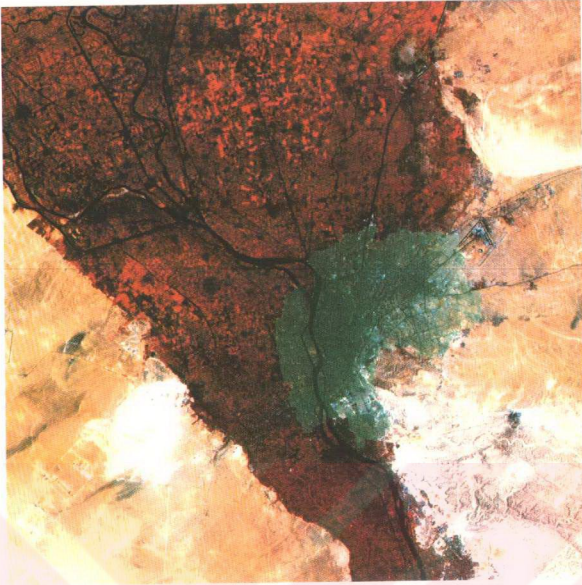
Nehir kenarı kentleri (Şekil 4.3.), deniz kenarı kentleri, hem nehirle, hem denizle ilişkili kentler ve örnekleri. Örnekler daha da artırılabilir, sadece daha tipik görünenler konmuştur. Ayrıca örnekler arasında birden fazla gruba girecek olanlar bulunmaktadır.



a
Paris



b
Bağdat



c
Kahire

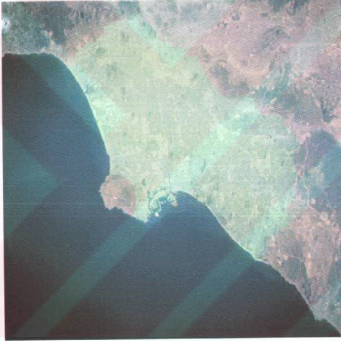


d
Bordo

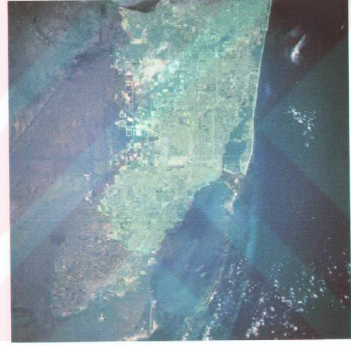
Şekil 4.3a-d. Nehir kenarında yer alan kentler. Kahire ve Bordo tek tarafı ağırlıklı, Bağdat ve Paris iki tarafta eşit yerleşim dokusuna sahiptir (Earth From Space, NASA Web sitesi, <http://earth.jsc.nasa.gov>, 2001 ve Stevens, Kelley, 1992).

Dünyadaki mevcut örneklerde daha büyük oranda, yerleşimin nehrin tek tarafında ağırlıklı olduğu, ardından, yerleşimin nehrin iki tarafında eşit ağırlıklı olduğu kentlerin geldiği görülebilir. Ortaçağ kentleri arasında, yerleşimin tümüyle nehrin tek tarafında yer aldığı birçok kent bulunurken, daha sonra giderek tek tarafta yerleşimin ağırlıkta olduğu kentler görülmektedir. Eşit ağırlıklı olanlar ise genellikle oldukça büyük kentlerdir. Gelişme bir dereceden sonra artık nehir odaklı olmayı aşmakta, kent nehri bir anlamda yutmaktadır. Şekil 4.3'te dört nehir kenarı kenti (Paris, Kahire, Bağdat, Bordo) yerleşim biçimleriyle gösterilmektedir. Kentlerin yerleşim alanları, tahmini sınırlarıyla, tüm hava fotoğraflarında, yeşil renkle işaretlenmiştir.

Deniz kenarında bulunan kentler, en genel anlamda; 1. düz kıyı kenarındakiler, 2. bir körfez, koy içinde veya boğaz üzerindeki ve 3. adalar grubu içindekiler olarak gruplanmışlardır. Şekilde gösterilmiş olan (Şekil 4.4) düz kıyıdaki kentler arasında, esasen önemli ölçek farkları vardır.



Los Angeles



Miami



Veracruz



Montevideo

Şekil 4.4. Düz kıyıda yeralan kentler. (Earth From Space, NASA Web sitesi, <http://earth.jsc.nasa.gov>, 2001).

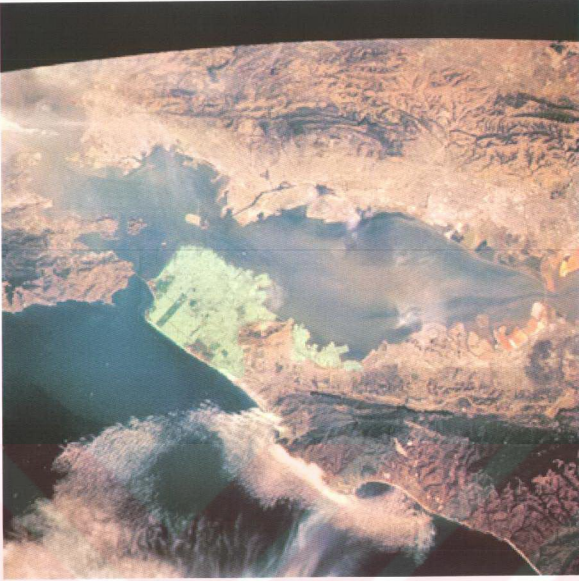
Bu nedenle düz olarak tanımlanan kıyılar da farklı olmakta, ancak tam olarak bir koy niteliğini de taşımamaktadırlar. Los Angeles bir burun yapıyor ise de, genel anlamda bu kategoriye girebilir. Kentlerin bu kategoride fazla bulunmayışlarına neden olarak, düz kıyının liman işlevi açısından uygun olmayışı görülmektedir. Bu kıyılardaki yerleşim biçimlerine bakıldığında, kıyıya paralel lineer olma eğiliminde oldukları görülebilir. Burada yerleşim biçimine topoğrafyanın etkisi gözardı edilerek bakılmıştır. Ayrıca denizden bir savunma işlevi söz konusu olmayan örneklerdir.

Düz kıyıdan sonra, körfez/koy/boğaz üzerindeki kentler ele alınmıştır (Şekil 4.5 ve 4.6). En çok örnek bu grupta görülmektedir. San Francisco ve Tokyo'da körfezin etrafında çeşitli farklı kentler sıralanmışken, Japonya'daki durumda, farklı olarak kentler, sınırları algılanmayacak kadar birbirine bitişiktir. Diğerinde ise, kentler arası bir ayrılma belirgindir, ayrıca San Francisco kentinin baskınlığı sözkonusudur.

San Francisco körfezinde değişimin ölçeği (Şekil 4.5) çok dramatik olmuştur, bir yüzyıldan fazla zaman içinde (1840-1965) 600 km²'lik bir alan azalmıştır. Körfezdeki bu müdahale, kıyının şeklini kaçınılmaz olarak değiştirirken, kıyıda insan eliyle dönüştürmenin ayırdedici örneği hiç bir yerde Tokyo körfezindeki kadar belirgin değildir.

Şekil 4.6'daki kentler deniz girintisinin ölçeği olarak gene farklılık taşırlar. Marsilya'daki koy etkisi ile Baltimore'daki çok farklıdır. Yerleşime bakıldığında, Baltimore ve Boston'da (eğimin olmadığı yerlerde) körfezi çevreleyen homojen bir doku görülürken, Napoli ve Atina'da topoğrafik koşulların etkisiyle, vadilere doğru giren bir doku söz konusudur. Seattle denizin körfez yaptığı yerde, adacıklarla beraber daha farklı bir konumdadır. Yerleşim daha lineer görünmektedir.

Dünyanın 50 en kalabalık kentinin yarısı, kıyı ve nehir ağzı alanlarında bulunur ve daha birçoğu deltalar ve büyük göllerin kenarında kurulmuşlardır. Diğerlerinin çoğu da büyük nehirler üzerinde yer alırlar. İstisnalar arasında Mexico City, başlangıçta üzerine kurulduğu gölü, hemen hemen yoketmiş olması ve kentsel gelişiminin bugün eski Texcoco gölü yatağını kaplamakta oluşuyla dikkate değerdir. Suya doğru yayılmış olan diğer göl kenarı kentlerinin çoğu, Kuzey Amerika'nın Büyük Göller Sistemi üzerindeki kentlerden, özellikle Chicago ve Toronto'dan oluşur. Nehir kenarı kentleri de yoğunlukla yapılaşmış alanlarını, nehir yataklarının içine doğru genişletmişlerdir. Ancak Hudson'ın (1996) da ifade ettiği gibi, "kıyıdaki kentler" in suya doğru en olağanüstü ilerleyişlerini yaptıkları yerler, esasen nehir ağızları ve deniz kıyısının kendisidir.



San Fransisco Körfezi



Tokyo ve çevresi

Şekil 4.5. Bir körfez içinde yeralan kentler, San Francisco, Tokyo (Earth From Space, NASA Web sitesi, <http://earth.jsc.nasa.gov>, 2001).

Tokyo, Yokohama ve Osaka gibi Japon limanlarını karakterize eden daha yeni yapay adalar ve kanallar, modern teknolojinin hediyesi olan doğaya karşı daha fazla kontrolün bir yansıması olarak, atalarından anahatları bakımından genelde daha büyük ve daha doğrusaldırlar (Hudson, 1996).

Boston Amerika'daki en eski büyük kenttir, Avrupalı yerleşimciler burada büyük bir doğal liman kurmuşlardır. Son buzul çağından kalma buzullar, bu limana bir koruma sağlayan Boston limanı adaları olarak bilinen büyük kara parçaları bırakmışlardır. Kent de bu buzul artıkları üzerine kurulmuştur (Şekil 4.6) (Leatherman, 1996).

Nehir deltaları oluşturdıkları verimli ortamlar nedeniyle kent gelişimi için çok elverişlidirler. Örnekte yer alan Nil deltası ve üzerindeki kentlere bakıldığında, delta alanı ile kentleşme alanı sınırının neredeyse aynı oldukları görülebilir. Doğal şartlar kentleşmeyi maksimum düzeyde biçimlendirmektedirler. Hollanda'daki delta bölgesi ise, bölgenin tümünün homojenliğini fazla bozmaz. Ayrıca burada delta çok avantajlı bir su ulaşımına da olanak verir, derinliği sayesinde büyük gemilerin girip çıkması, içte önemli bir su yolunun ağzı olması vs. burayı dünyanın en büyük limanı yapmıştır. (Şekil 4.7)

Nehir ağzı konumunun, kentler için belki de en avantajlı konum olduğu ve en kalabalık kentlerin yarısının, kıyı ve nehir ağzı alanlarında bulundukları daha önce de belirtilmişti. Nehir ağzı, özellikle de ulaşım yapılabilir türde bir nehir söz konusu ise, bir liman için en elverişli konumu, hazır olarak verir. İç bölgelerden bu noktaya kadar gelebilecek ve açık denize gönderilecek mallar için ideal bir aktarma noktasıdır. Limanlar için hava şartlarından korunmuşluğun önemi büyüktür, özellikle açık denizlere açılan limanlarda fırtınalardan korunma, limanlar için asgari şarttır. Bir liman için konumun, hava şartlarına karşı korunaklı oluşunun yanısıra, askeri açıdan da korunmuş bir konum sağlaması, (ör: haliçler), o alanın yerleşim yeri olarak gelişmeye çok uygun şartlarını oluşturur. (Şekil 4.8) Ayrıca tersaneler için de uygun olanaklar sunabilir, böylece halicin denizci güçlerin oluşumu için yarattığı ortam, oldukça elverişlidir. Nehrin denize aktığı ağzın gerisinde, ulaşım araçlarının girebildiği noktada, liman ve kent gelişimi için uygun bir yer elde edilir. (Ör: Londra, Rotterdam)

New York kenti de, Hudson Nehri'nin denize açıldığı kol ile Doğu Nehri'nin kolunun, New York Körfezi'ne açıldıkları yerde, korunaklı bir adadır. Tipolojik açıdan kenti tek bir gruba yerleştirmek zordur, çeşitli coğrafi biçimlerin biraradılığı söz konusudur (Şekil 4.9). Aslında oluşturulacak her tür tipolojide böyle bir durum bulunmaktadır.



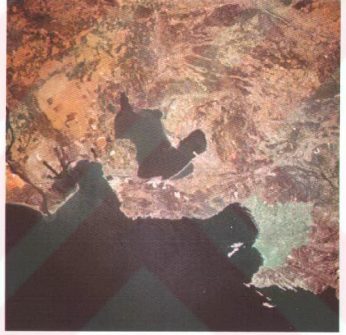
Atina



Boston



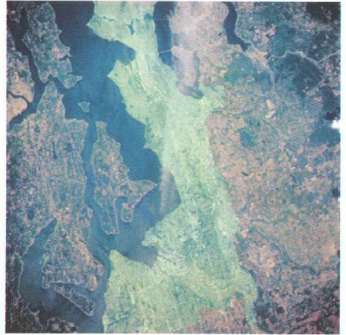
Baltimore



Marsilya



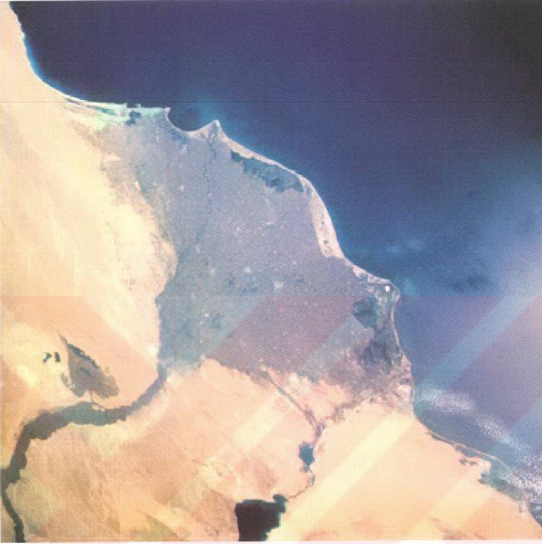
Napoli



Seattle

Şekil 4.6. Bir körfez veya koy kenarındaki kentler. (Earth From Space, NASA Web sitesi, <http://earth.jsc.nasa.gov>, 2001).

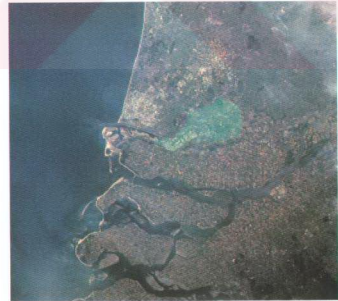
Özellikle doğal olgular, katı gruplamalara girmek için fazla karmaşıktırlar, genellikle oluşturulmuş olan grupların arasına veya birkaç gruba birden girmelerinden söz edilebilir. Tipoloji bir genelleme olarak, tam yapıyı göstermez, ancak kavramaya yardımcı bir araç oluşturur.



İskenderiye ve Kahire



Bangkok



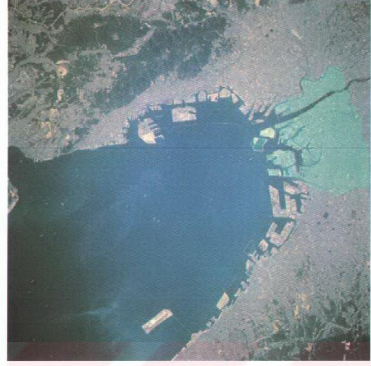
Rotterdam

Şekil 4.7. Delta üzerinde veya yakınında yer alan kentler. (Earth From Space, NASA Web sitesi, <http://earth.jsc.nasa.gov>, 2001).

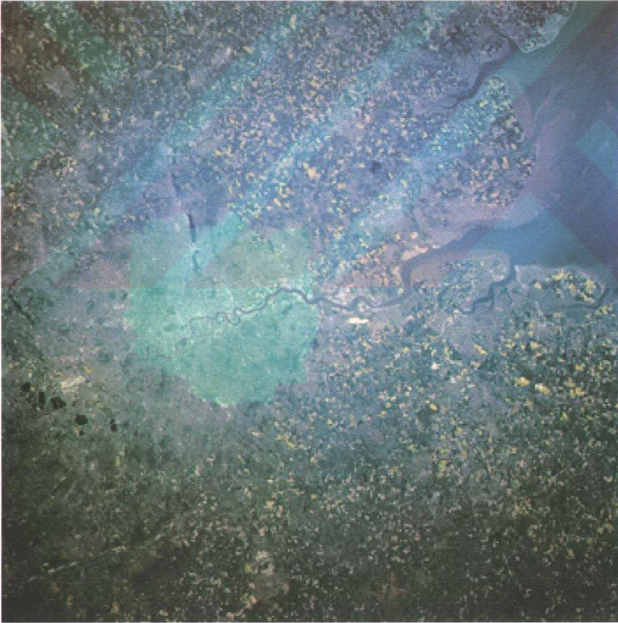
Coğrafi biçimlerle ilişkileri açısından çeşitli kıyı kentleri irdelendiğinde, doğal yapı-insan manipülasyonu birlikteliğinin çok özgün ürünleri olarak Venedik ile Amsterdam, kıyı kenti tamlamasının belki de birçok yerde ilk akla gelen örneklerini oluşturmaktadırlar.



Valencia



Osaka, Kobe



Londra

Şekil 4.8. Nehir ağzındaki kentler. (Earth From Space, NASA Web sitesi, <http://earth.jsc.nasa.gov>, 2001).



Norfolk bölgesi



New York ve çevresi

Şekil 4.9. Nehir ağzındaki kentler. New York, Norfolk (Earth From Space, NASA Web sitesi, <http://earth.jsc.nasa.gov>, 2001 ve Stevens, Kelley, 1992).

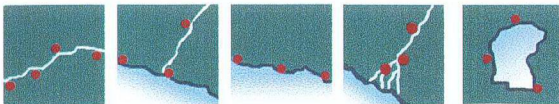
Aralarında ortak noktalar olmasına rağmen, temelde büyük bir fark, Venediğin bir tuzlu su, Amsterdam'ın ise tatlı su kenarı kenti olmasıdır. Venedik inşa alanını lagün kıyılarını sağlamlaştırarak elde etmiştir ve su alanlarını, sonunda sadece kanallar kalacak şekilde azaltmıştır. Amsterdam ise, nehirlerinin suyunu dikkatlice açılmış kanallara yönlendirmiştir. Venedik'te su yolları doğal bir ağ oluştururken, Amsterdam'da ise geometrik olarak alt bölümlere bölünmüş bir düzendir (Şekil 4.10) Başka bir fark da Venediğin, kuruluşundan itibaren bin yıldan fazla bir zaman periyodu içinde oluşmasına karşılık, Amsterdam'ın bugünkü şeklini aşağı yukarı alışının ise, kent tarihi içinde 100 yıllık bir oluşum periyodu içinde gerçekleşip, günümüze kadar gelmesidir (Braunfels, 1988).



Şekil.4.10. Venedik ve Amsterdam kent planları (Salvadori, 1995, Meyer, 1999).

4.2.3. Kıyı kentlerinin birbirleriyle ilişkileri

Kıyı kentleri, ortak bir su elemanı aracılığıyla, birbirleriyle ilişki içinde bulunabilirler. Bu bağlayıcı bir nehir, bir göl, nehir ile açıldığı deniz kıyısı veya tek bir deniz kıyısı olabilir. (Şekil 4.11) Bir nehir üzerinde sıralanan, delta üzerinde yer alan kıyı kentleri vb. Bir nehir üzerinde olanlar, Tuna nehri veya Ren nehri gibi uzun ve çeşitli ülkeleri kateden nehirler de olabilir, ya da üzerinde 2-3 önemli kentsel yerleşim bulunan daha kısa nehirler de olabilir.



Şekil.4.11. Ortak bir su elemanı aracılığıyla ilişki kuran kentler.

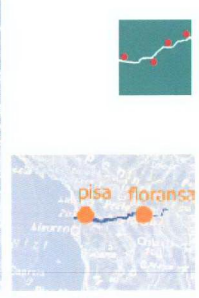
Şekil 4.12 ve 4.13'te gösterilmiş olan nehirler ile kıyılarında inşa edilmiş kentler arasındaki ilişki, nehrin su ulaşımına elverişliliğine göre farklılıklar gösterir.



Sen nehr



Tiber nehr



Arno nehr



Tejo nehr



Guadalaquivir nehr



Duero nehr



Dicle nehr



Po nehr

Şekil 4.12 Sen, Arno, Tiber, Duero, Po, Guadalquivir, Dicle nehirleri ve üzerilerindeki kentler



Ren nehri

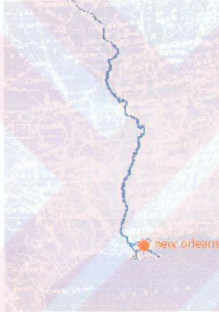


Elbe nehri



Mississippi nehri

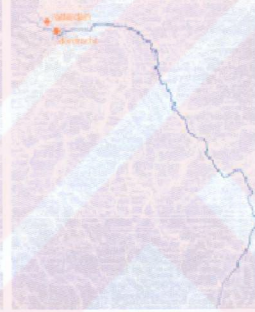
Şekil 4.13. Ren, Elbe ve Mississippi nehirleri ve üzerilerindeki kentler.



Mississippi deltası



Nil deltası



Ren deltası



Volga deltası



Ganj deltası



Indus deltası

Şekil 4.14 Delta oluşturan nehirler ve delta alanında yeralan kentler. Mississippi, Nil, Ren, Volga, Ganj, Indus deltası ve delta kentleri.

Tuna veya Ren nehri gibi örneklerde nehir, kentler arasındaki kara ulaşımı yoğunluğunu aşacak ölçüde çok yoğun bir su taşımacılığı işlevi görürken, çok sıkı bir bağlayıcılık da yüklenir. Örneğin Ren nehri üzerinde yolcu vapurları, yük gemileri, mavnalar, çeşitli su araçlı ve yoğun bir trafik oluştururlar, nehir bu anlamda bir sokağa benzer. Ulaşım önemli ölçüde olanak veren Mississippi, Tuna, Ren, Elbe nehirleri üzerinde önemli kentler yer alır (Şekil 4.13). Devletler arası bağlantılar kurarlar ve bu kentlerin gelişimine katkıda bulunmanın ötesinde, önemli ekonomik ulaşım yolları olarak işlev görerek, arkaalanlarına önemli kaynak oluşturur, gelişimi desteklerler.

Tuna'da olduğu gibi, kıyılarında savunma fonksiyonlarına yer verebilirler (Bratislava, Budapeşte, Belgrad'da kaleler). Mississippi ulaşımına büyük ölçüde olanak sağlar. Tejo, Guadalaquivir, Duero, Po, Arno, Dicle, Tiber gibi ulaşımına sınırlı bir bölümde izin veren nehirler ise (Şekil 4.12) ulaşımına dayalı ekonomik değer yerine, sulama ve hidroelektrik tesisleri, barajlar, termik santraller gibi ekonomik faydalar sağlarlar. Bu nehirler üzerinde yer alan kentler arasındaki ilişkiye nehrin fazla bir katkısı yoktur. Nehirlerin bazıları (Mississippi, Tiber, Tuna'nın bazı kesimleri, Po, Ren) mevsimsel taşkın problemini de getirmektedirler. Kıyılarına bentler, setler yapılmasıyla bu tehlike kimi yerlerde yok edilmiş (Ren), kimisinde ise bentlere rağmen sürmektedir (Po) ve bu nedenle kıyıların kimi yerlerine yerleşilmemiştir (Tuna).

Görülen odur ki, nehirler kıyılarına birçok kentin kurulmasına olanak vermiş olsalar da, bu kentler arasındaki ilişkinin yoğunluğu, nehrin uzunluğundan çok, onun doğal yapısına dayalı, ancak insan eliyle de manipüle edilebilen ulaşım elverişliliği doğrultusunda artmaktadır.

Delta, iki coğrafi biçimin birleşimi olarak özel bir nokta oluşturur. Delta, bu özel konumuna borçlu olduğu zengin ekosistemi sayesinde, yüksek fayda getiren bir köprü başı konumu kazanmaktadır, bu durumda, ülkenin bu en verimli noktasında, çok kez büyük kentlerin yerleşmiş olması şaşırtıcı değildir. (İskenderiye, Kahire, Karaçi, Kalküta...) (Şekil 4.14).

4.2.4. Kıyı kentinin topoğrafyayla ilişkisi

Golany (1983), topoğrafik biçimleri, açık ve kapalı biçimler olarak gruplamaktadır:

Açık biçimler: vadiler, kanyonlar, jeolojik çöküntüler

Kapalı biçimler: tepeler, eğimler, platolardan oluşur

Topoğrafik biçimlerle ilişkilerinden başka kıyı kentlerinin, üzerinde yer aldıkları arazinin eğimiyle de önemli ilişkileri bulunmaktadır.

Arazi eğimleri diklikleri açısından şöyle sınıflanabilir:

% 50'den (25°) büyük	çok dik eğim
% 25-50 (15°-25°)	dik eğim
% 10-25 (5°-15°)	orta eğim
% 10'dan (5°) küçük	yumuşak eğim

Yerleşim bölgesi için istenen en fazla eğim % 20-25, cadde ve yollar için ise en fazla % 15-17'dir (Marsh, 1991). % 10'dan fazla eğimli yokuşlar, kullanım açısından çok rahat değildirler, bina inşa etmesi de daha pahalıdır.

Şekil 4.15 ve 4.16'da İtalyan Riviera'sından çeşitli kıyı kentleri, topoğrafik durum ile yerleşim örüntüsü arasında farklı olası ilişkileri örneklemektedir. Örnek oluşturan kentler, kıyı biçimini ve eğim biçimlenişini baz alan kriterlere göre 4 gruba ayrılmışlardır:

Kıyı biçimlenmesi

1. düz ya da düze yakın biçimli kıyı
2. hafif koy biçimli kıyı
3. koy biçimli kıyı
4. hafif burun biçimli kıyı

eğim biçimi

1. homojen yükselen
2. hafif odaklanmış biçimde yükselen
3. vadi biçiminde yükselen
4. homojen olmayan biçimde yükselen

Gruplarda, a kentinden c kentine doğru, benzer kıyı biçimlerinde eğimin gitgide dikleştiği topoğrafik durumlar sıralanmıştır.

1.gruba bakıldığında, a kenti, eğimin hemen hemen hiç olmadığı bir durumu gösterir. Düz biçimli kıyıda, sınırlayıcı bir etkinin olmayışıyla yerleşim yaygın ve kıyıya paralel durumdadır. b kentinde geriye doğru orta eğimde yükselen topoğrafyada yerleşim, eğim derecesinin yerleşimi zorlamayan kotlarında kıyıya hemen hemen paralel gider, arkada eğimin dikleştiği yerlerde yerleşim seyrelmiştir. Eğimin homojen yükselmesi nedeniyle yerleşim, esas olarak kıyı biçimine paraleldir. c kenti benzer bir durumdur. Kıyı düzdür, eğim daha dik ama homojen biçimde yükselir. Yerleşim, eğimin yerleşime izin verdiği daha dar bir şeritte yoğunlaşmış olarak kıyıya paralel gider. (Şekil 4.15)

2. grubun a kenti, hafif bir koy biçiminde kıyıya sahiptir. Eğim yaygın bir çanak şeklinde hafifçe yükselir. Çanağın dışında eğimin dikleştiği yerlerde yerleşim azalır.

1

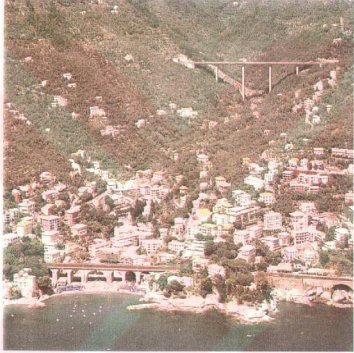


a

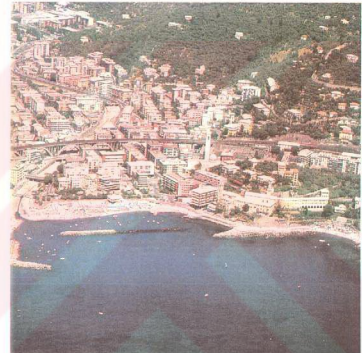
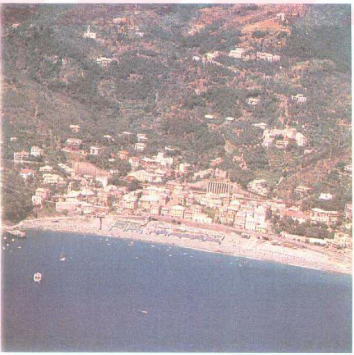
2



b



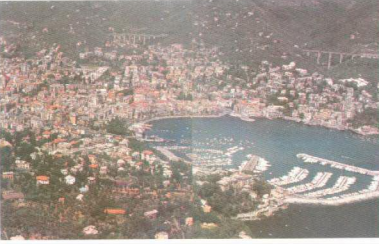
c



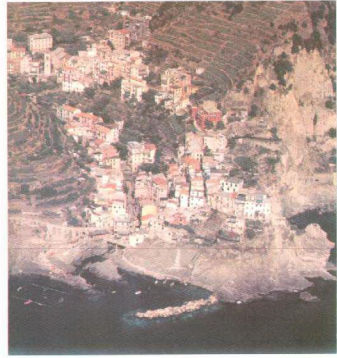
Şekil 4.15 Düz ve hafif koy biçimli kıyılarda gitgide yükselen eğimlerde yerleşim biçimleri, a-c kentleri (Ostuni)

3

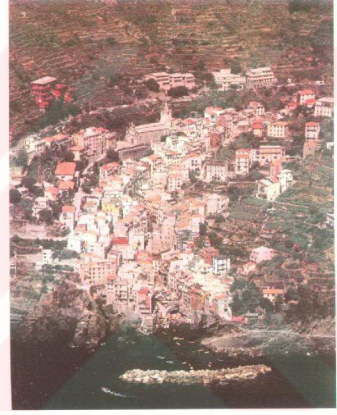
a



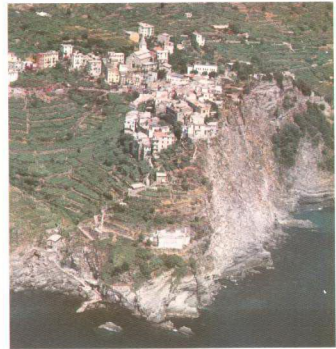
4



b



c



Şekil 4.16 Koy ve burun biçimli kıyılarda gitgide yükselen eğimlerde yerleşim biçimleri
a-c kentleri (Ostuni)

b kenti, daha dar bir çanak şeklinde geriye doğru yükselir. Yerleşim geriye vadinin tabanı doğrultusunda yayılım gösterir, yanlardaki yamaçlarda seyrekleşir. Yerleşim kıyıya paralel değildir. **c** kenti de, geriye doğru kısa bir mesafede orta eğimli gider, sonra yamaçlar haline gelir. Yerleşim dar bir vadi ağzına sıkışmış durumdadır. (Şekil 4.15)

3.grupta, **a** kenti oldukça kapalı biçimli bir koya sahiptir. Eğim, koydan geriye doğru homojen biçimde yükselir, yerleşim de bu homojenliği takip edecek şekilde eğimin çok dikleştiği sınırlara kadar yaygın ve kıyıya paraleldir. **b** kenti, koy içindedir ve oldukça dar bir vadinin ağzıdır. Yerleşim, yerleşilebilir vadi kotunu kullanarak geriye doğru yönlenir, kıyıya paralel değildir, yanlardaki yamaçlar, yerleşimi engelleyecek kadar diktir. (Şekil 4.16)

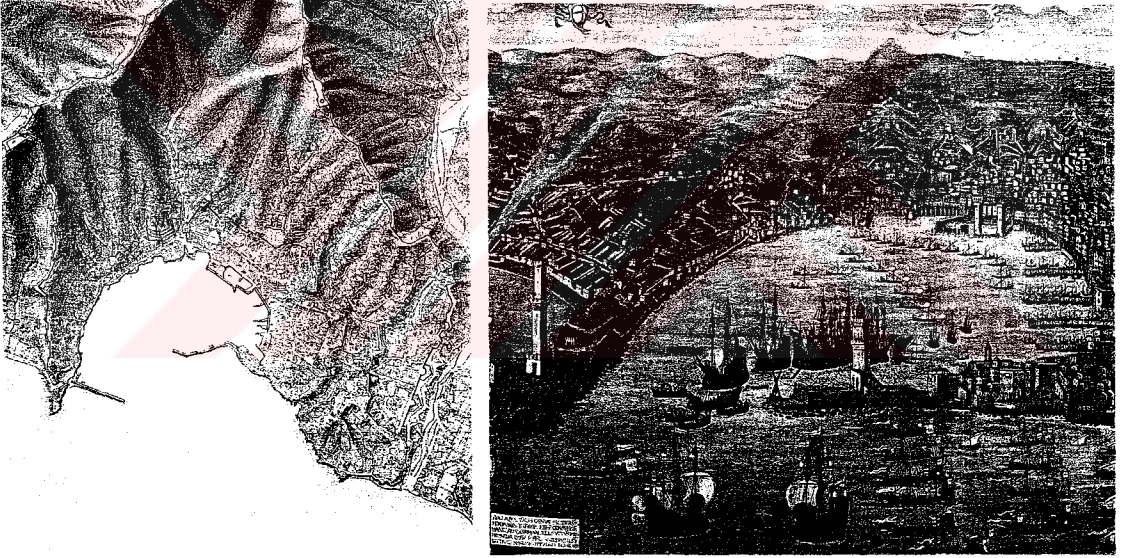
4. grupta, karma topoğrafik biçimlenmeler görülür. **a** ve **c** kentlerinde, eğimin bir tarafı yar şeklinde yerleşimi engelleyecek durumda kıyıya birleşmektedir. **a** kentinde, düzensiz biçimli eğimin çukur olan kesiminde yerleşim, paralel eğimleri kullanarak eğim çizgisini takip eder. Yerleşim biçiminin kıyı biçimiyle ilişkisi yoktur. **b** kenti de, benzer koşuldadır, burada yerleşim kıyıya kadar inebilmektedir, **c** yerleşimi de benzer bir durumda, kıydan çok dik yükselen eğim nedeniyle, yerleşimin üst kotlarda, eğimin hafifleştiği burnun tepesinde yer alabildiği bir örnektir. (Şekil 4.16)

Bu örnekler çeşitli olası biçimlenmeleri göstermek için seçilmiştir, ölçekleri gerçek kent ölçeğinden oldukça küçük olabilir, eğimler de yerleşimi sınırlandıracak derecede fazladır, ancak sınırlandırma etkilerini ve sınırlandırılma durumunda yerleşimin aldığı biçimi gösterebilmek için bu koşullarıyla seçilmiştir.

Kıyı kentlerinin, somut fiziksel ve soyut yaşamsal biçimlenişlerinde en kalıcı unsur olarak topoğrafyadan söz edilebilir ancak, o da bir miktar değiştirilme esnekliği gösterir; doldurma, boşaltma, düzeltme, setleme vs.. Özellikle Hollanda, Japonya gibi bazı yerlerde, insan eliyle yapılan bu değişimler, bir tür kültür de yaratmıştır. Toplumun gösterdiği gelişime de paralel olarak, doğal yapı bazı yerlerde de insan yapımına üstün gelmiştir.

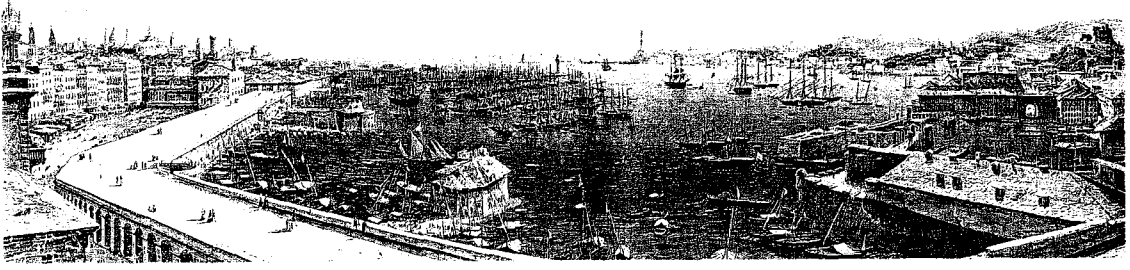
Çevreyle ulaşım bağlantıları kıyı kentinde topoğrafik durumdan nasıl etkilenmektedir? Genelde ana ulaşım çizgileri, kıyı çizgisini takip eder. Ancak topoğrafik koşulların elvermediği durumlarda ise, Anadolu'da çok örnekleri olan, kıyı boyunca birbirleriyle bağlantısız, geriye doğru bağlanmış yerleşimlerle karşılaşılır. Antik devirlerin, savunma amacıyla içte yer alan yerleşimlerinin de ulaşım bağlantıları, büyük oranda günümüze kadar kalmışlardır.

Benevolo'nun kentin formunun, doğrudan yerin formundan doğmakta olduğu düşüncesi, İtalyan deniz kentleri için doğruluk gösterebilir. Bugün limanları olan kentler, Ortaçağ'da da deniz kent-devletleri olarak çok aktiflerdi. Bu başlıca deniz kent-devletlerinden Amalfi, Cenova, Pisa ve Venedik tümü olağandışı "kıyı"larla ayırdedilirler. Ancak, konumları ve kentle su arasındaki ilişkiler önemli ölçüde değişiklik göstermektedir. Öncelikle Amalfi ve Cenova, kayalık kıyılarda arkada tepelerin ve dağların yer aldığı, denize dökülen büyük nehirlerin bulunmadığı koylarda oluşturulmuş, tipik Akdeniz liman kentleridirler. Napoli ve Ancona gibi limanlar da bu türdendir. Amalfi'yle karşılaştırıldığında Cenova, daha geniş bir alan üzerinde gelişmiştir, ancak tepeleri, basamaklanışı ve Ortaçağ kentinin özelliği olarak yüksek yoğunluğu gibi benzer özellikleri de bulunmaktadır. Venedik, Amsterdam veya Lübeck'ten oldukça farklı bir örnektir. Çevresini saran tepelerle üç taraftan sınırlandırılmış, sadece dördüncü tarafı denize açık olan bir tür dik anfiteatro biçimindeki kent, tümüyle ve yoğun biçimde yerleşilmiştir. (şekil 4.17)



Şekil 4.17 Cenova planı, 1845 civarı ve görünümü, 1579 C. de Grassi. (Meyer, 1999)

Yerleşim aşağıda limanı içine alan esasen daire biçimindeki tabana doğru iner. Yer azlığı da, kentlilerin tepelere ve yukarılara doğru yerleşmelerine ve kentin alt kısımlarının aşırı kalabalıklaşmasına yolaçmıştır. Kentte sarayların bulunduğu caddelerle liman arasında çok az doğrudan bağlantı bulunmaktaydı. (şekil 4.18) İnsanlar gemilerden ve rıhtımlardaki antrepolardan uzakta yaşıyorlardı. (Braunfels, 1988).



Şekil 4.18. Cenova mermer teraslar, Carlo Bossoli, 1850 civarı (Meyer, 1999).

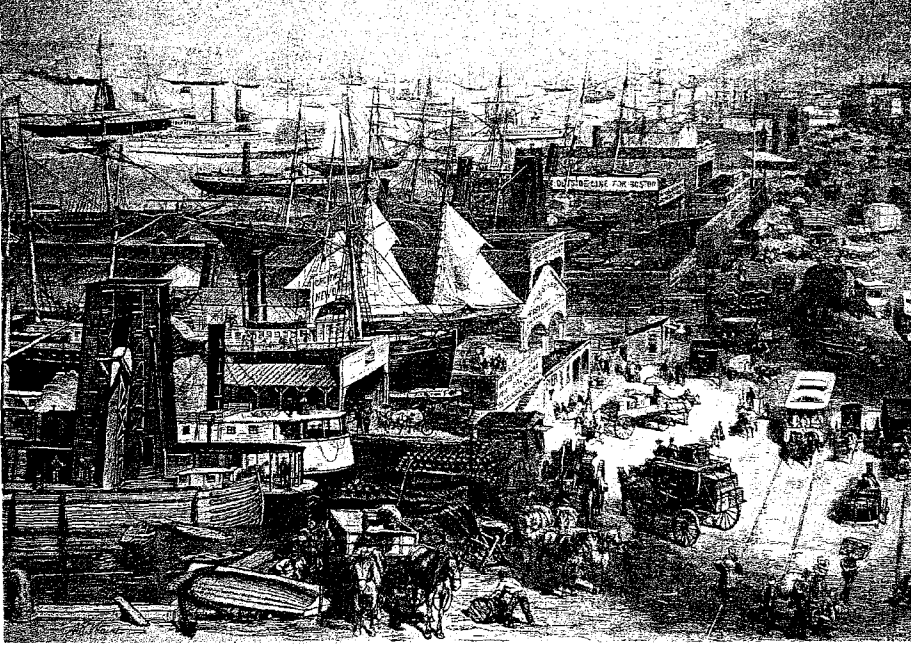
Pisa ve Venedik ise, nehirlerin kum, toprak vs. getirmesiyle oluşmuş, düzleştirilmiş kentlerdir. Venedik'te, karayla denizin arasındaki lagün alanı, binlerce yıl içinde biçimlenip özelliğini kazanmıştır; nehirler, lagün ve deniz arasındaki ilişkilerin kararsız dengesine oturmak zorunda olmuştur (Zampetti, 1976).

4.3. Kıyı kentinin “düzen”i

Kıyı kentlerinde ana fiziksel özellik su sınırıdır. Kıyı kentlerinde bir başka özellik de, bu kentlere kenarından değil, tam ortasından giriliyor olunmasıdır. Bu kentin bütünsel düzenini etkileyen bir özelliktir. Amsterdam'da gemiler kente adını veren su bendinin önüne yanaşırlar. Lübeck'de de gemiler pazar yerine olabildiğince yakın bir yere mallarını boşaltırlardı. Aynı şekilde Manhattan'ın merkezi, Hudson'ın kıyılarından üç tarafından yanaşılabilen yarımada ucunda yer almıştır. Kentin bu bölgesinden, çok sayıda başka kente feribot bağlantısı bulunmaktaydı, bu bağlantıların sayısı, 1900 yılında 25'e ulaşmıştı. (şekil 4.19) Su sınırı böylece bağlantılar için bir eşik haline gelmektedir. Venedik, ancak San Marco rıhtımından girilmesi ve ana meydan üzerinden kente ve kanallar ağına gelmesi gerektiği kabul edildiği zaman anlaşılır (Braunfels, 1988). Benzer durum İstanbul için de geçerlidir.

Denizci güçler, kent devletlerinden deniz nakliyesinin doğrudan evlerin kendilerine getirilmesi açısından dışsal olarak farklılaşırlar. Bu durum Venedik ve Amsterdam'ın görünümünü belirlemiştir. (şekil 4.20)

Lübeck ve Manhattan'da da benzer bir durum söz konusuysa, konut alanlarına giren kanalları bulunmayan Cenova, Pisa, Napoli, Marsilya limanlarında durum farklıdır. Bunlara Dubrovnik, Brugges, Hamburg, Antverp de eklenebilir. “Venedik Venediğin dışında da uzanır.” denmekteydi. Bu Cenova ve Pisa için de geçerliydi ve en azından Cenova'da mimari bir ifade de kazanmıştı. Kentsel atmosfer ve mimari örüntü bu kentlerin kozmopolit doğasıyla belirlenmekteydi (Braunfels, 1988).



Şekil 4.19. New York'da West Street üzerindeki feribot iskeleleri, 1869, A.R.Waud. (Meyer, 1999)



Şekil 4.20. Venedik Büyük Kanal, Canaletto, 1720 civarı. (Meyer, 1999)

Venedik bir deniz limanı, denizin bir merkezi olarak sunulduğu belki en aşırı örnektir. Venedik ve Cenova, ikisi de, sadece politik ve askeri özerklikleri nedeniyle değil, arka alanlarından kopmaları ve denize doğru yönelmeleri açısından ve ayrıca kıyıyı kentin gücü, özerkliği ve refahını gösterecek şekilde tam anlamıyla kullanma biçimleriyle de Akdeniz deniz limanı kültürünün ilk örnek temsilcileridirler (Meyer, 1999).

Kıyı kentlerinin suyla ilişkili aktivitelerinin benzerliği nedeniyle benzer karakterde kentsel mekanlar oluşmaktaysa da, kentin yapısal olarak doğasındaki karmaşık örüntüden dolayı, benzerlikler çok açık bir gruplamaya sebep olmazlar.

Hoyle, Pinder (1992)'a göre, Avrupa imparatorlukları, Yunanlı, Viking, Portekizli, İtalyan ve İspanyolların keşifleri ve oluşturdıkları ticaret sistemlerini başlangıç edinerek, denizyolu ticareti ve ulaşımına dayalı olarak gelişmişlerdir. Rimmer'a göre bu sömürge sistemi büyük oranda, ana Avrupa kent limanlarına (Antwerp, Hamburg, Liverpool, Londra, Marsilya) ve onların uzak kıyılarda yerleştirilmiş karşılıklarına (Boston, Dakar, Sydney, Vancouver) dayalıydı. Böylece Avrupa kent limanı sistemleri, bağlantılı ve üzerilerine dayandıkları uluslararası deniz ulaşım ağlarıyla birlikte, modern dünyanın gelişiminde önemli rol oynamışlardır. 19. yüzyılın ortalarında, suyun kenarı antrepo ve sokaklarla diziliydi (Bender, 1993). Liman-kent arayüzü gelişiminin ilk aşamasını oluşturan, Antik çağ-Ortaçağdan, 19. yüzyıla kadar olan dönemde, ilk kent limanında kentle liman arasında yakın bir işlevsel ve mekansal bağ bulunmaktadır (Vallega, 1993).

4.4. Kıyı kentinin “hareket”i, dinamizm”i

Bu bölümde, önce kıyı kentlerinin önemi, kıyı kentlerindeki dinamizm ile bileşenleri irdelenecek, daha sonra kıyı kentleri içinden özellikle liman kentlerinin geçirmiş ve geçirmekte oldukları dönüşümler, bu durum nedeniyle gündeme gelen müdahaleler ve yenileme projeleri ele alınacaktır.

4.4.1. Kıyı kentlerinin önemi, kıyı kentlerindeki dinamizm

Kıyı kentlerinin biçimlenişlerinde etkili kalıcı ve geçici unsurlar içinde, doğal süreçler belki de en etkili unsurları oluşturur. Bu süreçlerin dinamik olmaları da, kıyı kentinin dinamizmini doğrudan etkilemektedir. Örneğin, önceleri kıyıda yer alan yerleşimlerin, erozyon nedeniyle kara konumunu almaları, içeriye doğru çekilmeleri, çarpıcı ve sık görülen bir sonuçtur. İnsan ise, teknolojisini doğal süreçlere karşı koyma amacıyla kullanmaktadır. Böylece doğal süreçler, kıyı kentinin ilk oluşumunda oldukça önemli bir rol oynarlarken, zaman içinde gösterdikleri değişkenlikle de gene kıyı kenti üzerinde dönüştürücü etki gösterirler.

Kıyı kentinin dinamizmini belirleyen bir faktör de, ulaşım sistemlerindeki değişimlerdir. Endüstri Devrimi'nden önce, bir kişinin bir kentle, onun yolları ve meydanlarının içiçe geçmiş dokusuyla ilk karşılaşması, küçük ölçekli, kolaylıkla kontrol edilen kent duvarlarındaki kapılar aracılığıyla gerçekleşiyordu. Tek alternatif

ise limandan karaya çıkmaktı. Demiryolunun ortaya çıkışı, bu yaklaşımda önemli ve keskin değişimlere yolaçtı ve yeni demiryolu istasyonu, kentsel aktivitelerin temel kutbu, iletişim ağının kesişimi olarak kentin bir tür yeni limanı rolünü üstlendi. Demiryolu yeni bir olanak olarak, su yolu ulaşımına eklenmiştir, iki sistem beraber çalışmaktadır. Kara ulaşımının yaygınlaşması iç bölgelere ulaşımında avantaj sağlamakla beraber, deniz ulaşımı daha ekonomik oluşuyla geçerliliğini sürdürmüştür. Limanlardaki değişimler ise su taşımacılığı sistemlerinin değişmesinden daha büyük oranda etkilenmişlerdir. Kıyı kentleri de ulaşım sistemlerinin çeşitlenmesiyle, dış dünyaya açılan esas kapılar olma özelliklerinden bir miktar kaybetmişlerdir.

Kıyı kentlerinin sabit olmayışlarına neden olan bir diğer durum da, içinde bulundukları ekolojik süreçler, iklimsel değişikliklerdir. (Bkz. Böl. 2.3.)

Global olarak deniz seviyesinin yükselmesinin iki nedeni vardır: suyun termal genişmesi ve buzulların erimesine bağlı okyanuslardaki su kütlesindeki artış. Dünyanın ısısındaki bir artışla iki neden de devreye girer. Warrick'in modeline göre 45 yıl içinde, 1985'ten 2030 yılına kadar deniz seviyesi % 52'si termal genişmeden, % 48'i eriyen buzullardan kaynaklanarak 17 ila 26 cm yükselecektir. Son yüzyıl içinde yaklaşık 8 cm. artmıştır. Kara ise, bir yerden diğerine farklılık gösteren, tektonik veya yük etkileri nedeniyle, çökmelere veya yükselmeye maruzdur. Örneğin Venedik, bölgeyi daha savunmasız hale getiren deniz seviyesi yükselişine ek olarak bir kara çöküşüyle de yüzyüzedir. Geleceğe ait eğilimler olarak, 6 senaryolu Bern modeli benimsenmektedir. Ortalama senaryo, kısa dönemde 2025'e kadar 10 cm, uzun dönemde 2100'e kadar ise 50 cm. lik bir deniz seviyesi artışını öngörmektedir. Bu değişimler, doğal olaylar sonucunda gerçekleşseler de, kökeninde insan faktörüne dayanırlar. Venedik ise özgün bir durumdur (Frassetto, 1996).

Amerikan kıyı kentlerinde deniz seviyesindeki artışı inceleyen Leatherman ise, son yüz yıl içinde Amerika'da Atlantik ve Golf kıyılarında yaklaşık 30 cm.lik bir artıştan sözeder. Gelecek yıllarda bu artışın 2-3 katına çıkacağını beklediğini ve birçok ülkenin önümüzdeki yüzyıl için 1 metrelik bir yükselmeye hazırlandıklarını ifade etmektedir. Amerika'da Atlantik kıyısındaki kıyı gelişimine tarihi olarak, New York ve Boston gibi önemli kentsel merkezler hakim olmuşlardır. Bu kentlerin deniz seviyesinin yükselişine uyum sağlama tedbirleri, genellikle bölmeler ve deniz duvarları olacaktır (Leatherman, 1996).

Boston, Amerika'daki en eski büyük kenttir, Avrupalı yerleşimciler burada büyük bir doğal liman kurmuşlardır. Son buzul çağından kalma buzullar, bu limana bir koruma sağlayan Boston limanı adaları olarak bilinen büyük kara parçaları bırakmışlardır. Alçak zeminlerin korunması için koruyucu bölmeler ve Charles nehrinin üstünde bir bent inşa edilmiştir. Gelecekteki yükselmelere ise bölmelerin yüksekliğinin artırılmasıyla uyum sağlanabilecektir. Boston kenti bu anlamda, Venediğin bir benzeri olarak, yükselen su seviyeleriyle başa çıkmaya zorlanmaktadır. Amerika'da bu konuda ayrıca, New York'ta Manhattan ve Brooklyn en fazla etkilenecek bölgelerdir. Brooklyn'deki Broad Channel adlı küçük kasaba aslında Venediğin Amerika'daki karşılığıdır, bataklıklar doldurularak oluşturulmuştur. Çeşitli bent ve bölme çözümleri bulunabilir, ancak seviye 1 metre yükselirse, 50 yıllık dönemde, Brooklyn'in büyük bir bölümü su altında kalabilir, Manhattan'ın güney ucu, Wall Street civarı ve metro sistemi tehlike altına girebilir. Battery Park City, Venedik'teki o özel kanal görünümünü alabilir (Leatherman, 1996).

Washington kenti oldukça içerededir ve normalde su baskınına maruz kalmayacağı düşünülür. Ancak Potomac nehri, hidrolik olarak denizle bağlantılı olduğu için, yükselen okyanus seviyesi, nehirde temel seviyeyi yükseltecek bir etki oluşturabilir. 1 metrelik bir yükselme burada da Capitol gezinti alanı düzlüğünü tehdit edecek kadar ciddi bir tehlike oluşturabilir. (Leatherman, 1996).

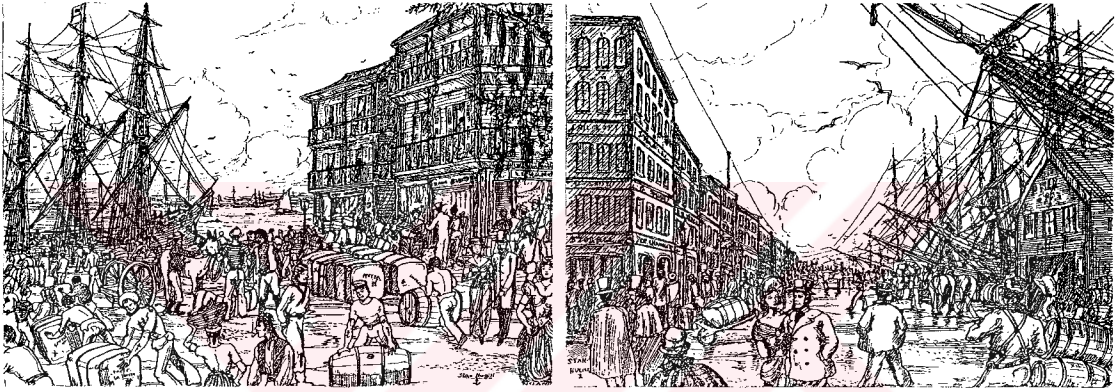
Alçak zeminli kıyı bölgeleri için temel strateji, küçük kentsel adaların duvarlarla sağlamlaştırılması iken, bir alternatif de Londra'da yapılan Thames nehrini okyanus sularına karşı kapatabilecek büyük hareketli kapıları olan bir projedir (Leatherman, 1996). Hollanda'da Hook of Holland'daki bariyer de buna benzer.

Deniz seviyesindeki yükselmenin kıyı alanlarındaki etkilerini inceleyen 1993 yılındaki çalışmasında Bird, gelecek 150 yıl içinde yaklaşık 1 metrelik bir deniz seviyesi yükselmesini olası olarak kabul eder ve 3 olası yanıt senaryosu kurar:

1. Boşaltma, toprak çökeldiği ve aşındırıldığı için terketme
2. Mevcut kıyıyı ve kıyı sınırını mühendislik çalışmalarıyla korumaya çalışmak
3. Özellikle duvarlar yaparak karşı atak (Hudson, 1996).

Bütün bunlar 2.3'te de vurgulandığı gibi, günümüzde iklimsel etkilerden henüz doğrudan etkilanmemiş de olsalar, pek çok kıyı kentinin gelecekteki olası denge değişimleri için tedbir alma ve duruma kendilerini uyarlama zorunluluğunu göstererek, kendileri dışındaki koşullara dayanan farklı tür bir dinamizme işaret etmektedir.

Geçen yüzyıldan bu tür kıyı ortamlarına ait görsel anlatımlara bakıldığında, limanın dinamizmi, deniz araçlarının, büyük yelkenlilerin arkaplandaki varlığı, malların taşınmasında çalışan çok çeşitli milletlerden kişiler, ticaretin yürütüldüğü yapılar, depo-yapılar ve çeşitli taşıma araçları görülebilir, ayrılıp yavaşan tekneler, gemiler, indirip çıkartmalar, kentin bu bölümüne olağanüstü canlılıkta bir atmosfer kazandırır. Ortak olan canlılık ve dinamizm, bu bölgelerin farklı ülkelerde de olsalar, birbirlerine benzer bir genel görünüm içinde olmalarına yolaçar. Bu tür bir görüntünün hangi ülke veya kente ait olduğu belki anlaşılamayabilir, paylaşılan aktivitelerin benzerliğidir. Aşağıda New Orleans ve New York'taki denizciler bölgelerinin 19. yüzyıldaki iki görünümü, bu dinamizmi gösterirken, birbirlerine çok benzer iki görünümü örnekler. (Şekil 4.21)



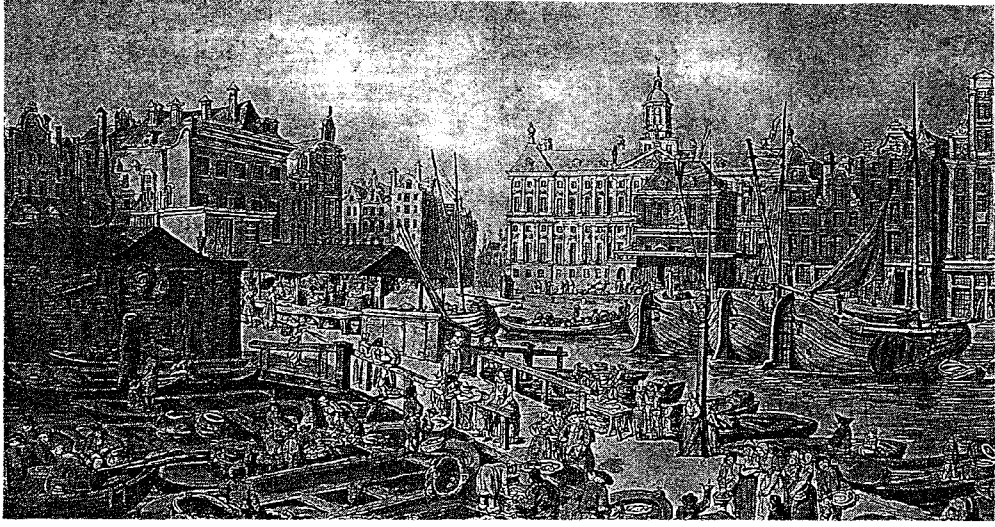
Şekil 4.21 Denizciler bölgeleri, deniz ticareti aktiviteleri. New Orleans ve New York. S.Hugill (Meyer, 1999)

Rotterdam'ın 1880 yılına ait görünümünde (Şekil 4.22), bugünkü Boompjes bulvarı kıyısında yelkenliler yerine buharlı gemiler yer almakta, rıhtım gene taşıma boşaltma işlevleri için kullanılırken, arkadaki yapılarda ticaretle ilgili işlevler yer almaktadır, hareketlilik gene kıyıda toplanmıştır. 1797 tarihli Amsterdam görünümünde de, kente adını veren bent, vilayet binası, kantar binası ve balık pazarı görülmekte, su ile ilgili faaliyetlerin benzerliğinin ortak bir dil oluşturmaları izlenebilmektedir. Bu işlevlerin yarattıkları dinamizm, kentin tümünün ona bağımlı hale gelmesine yol açar.

4.4.2. Liman kentlerinin içinde bulundukları değişim süreci, değişimi gerektiren koşullar

Kıyı kentlerinin önemi ve dinamizmi, liman kentleri olma durumlarında önemli ölçüde artmaktadır. Bu nedenle, örneklerin ve değişim geçiren kentlerin çoğunluğunu da, liman kentlerinin oluşturması doğal olmaktadır. Hoyle ve Pinder (1992)'a göre de, kent limanları ve liman sistemleri, karadan ve denizden gelen ve çok farklı boyutlardaki çok çeşitli faktörlere karşılık olarak sürekli değişen dinamik olgulardır.

Yüzyıllar boyunca esas hız belirleyiciler, denizcilik faktörleri olmuşlardır, bugün de hala önemlerini korumaktadırlar. Liman kentleri, dünyanın deniz ve okyanuslarına doğru yönelmişler ve dünyanın deniz ulaşım ve ticaretine ait olmuşlardır.



Şekil 4.22. Amsterdam 1797, Rotterdam Boompjes, 1880 civarı (Meyer,1999)

Birçok durumda su kentleri aynı zamanda liman kentleridirler. Bu kentler yüzyıllardan bugüne kadar rıhtımların üzerindeki içiçe geçmiş kentsel aktivitelere tanıklık etmişlerdir. Kentin esas kısmıyla bu işlevsel kısım arasında kurulan ilişkiler sürekli, önemli ve uzun dönemliydi. Bununla birlikte deniz taşımacılığındaki ekolojik gelişim bu bağı koparttı ve liman, ayrılmış işlev ve alanlarıyla kentten izole edildi. Bağımsız gelişim stratejileri ortaya kondu ve bunlar da genellikle birbirleriyle bağlantı kurmadı (Bruttomesso, 1992).

Hall, eski limanların gerilemesini, konteynerleşmeye, yeni liman teknolojilerine, gemilerin yapısı ve boyutlarındaki değişime ve kargo taşıyan ulaşım sistemlerindeki değişime bağlar. Limanın ekonomisi ve limanlar arasındaki rekabet, liman tesislerini daha derin sulara ve daha iyi iç ulaşım bağlantıları sunan alanlara taşınmaya zorlamıştır (Hall, 1993). Tarih boyunca liman kentlerinin gelişiminde, liman ve kentsel işlevler, birbirinden ayrılmaz elemanlar olarak normalde çok yakın biçimde

iççe geçmişler, ancak 20. yüzyılın son onyılarında birbirlerinden ayrılmışlardır. Gelişen denizcilik teknolojisi, kentsel merkezlerle birleşen geleneksel ölçekleriyle oldukça uyumsuz olan yeni bir liman gelişim ölçeği gerektirmesiyle, kentler denizden ve denizcilik aktivitelerinden kopmuşlar, liman işlevi başlangıçta neden olduğu kentsel formlardan modern dönemde ayrılmıştır (Hoyle ve Pinder 1992).

Kent kıyıları sadece rollerini ve işlevlerini değil, aynı zamanda formları ve görünümünü de değiştirmişlerdir (Mancuso, 1990). Bu süreç aslında tek adımlı bir süreç değildir, limanlar kentle birlikte, 18. yüzyılda başlayıp, günümüze kadar süren, farklı evre ve teknolojik gelişim dönemlerinde değişen biçimlenmeleriyle bir dinamizm içinde bulunmuşlardır.

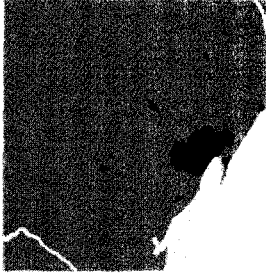
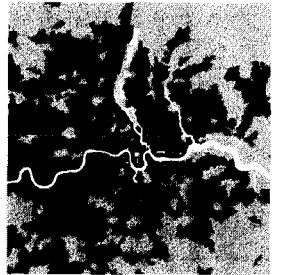
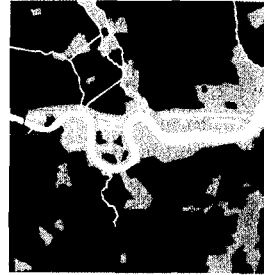
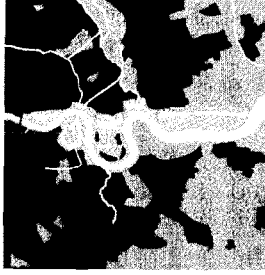
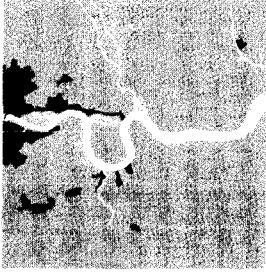
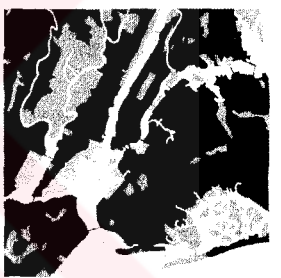
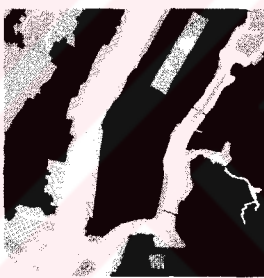
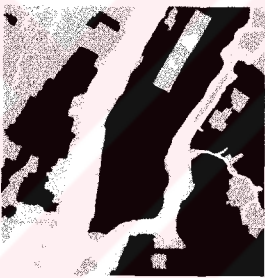
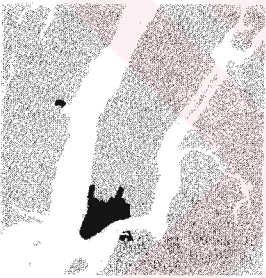
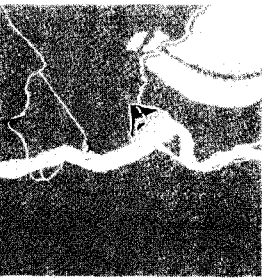
19. yy liman alanlarının kayboluşu, batının endüstriyelden, endüstri sonrası döneme geçişinin en görünür bileşenlerindendir. 1980'lerde Batı Avrupa ve Kuzey Amerika'da kentler, liman kentlerinin başrolü oynama durumunda oldukları, olağanüstü bir yeniden canlanmaya hazırlanmaya başladılar. "Kentsel kıyı" başarının uluslararası bir formülü haline geldi (Breen, Rigby, 1994).

Liman işlevlerinin değişimi sürecinin kentsel yapıya etkisi, 1850-1990 yılları arasında Londra, Rotterdam, New York ve Barcelona kentlerinde gerçekleşen dönüşümle, kentsel alanların ilişkilerinde yarattığı değişimler açıkça görülebilir. (şekil 4.23)

Liman işlevlerinin değişimi

Meyer, (1999)'e göre, Modern dönem, bir tek anlamlılık ve tarihsel süreklilik göstermezse de, 19. ve 20. yüzyıllar, Kondratieff'in 5 safhalı "uzun-dalga teorisi"ne göre şu aşamalara bölünebilir: Enerji devrimi, Altyapı çağı, Mobilliğin artışı, Globalleşme ve Endüstrinin uluslararasılaşması, Ağlar, giderek iççe geçmiş olma niteliği.

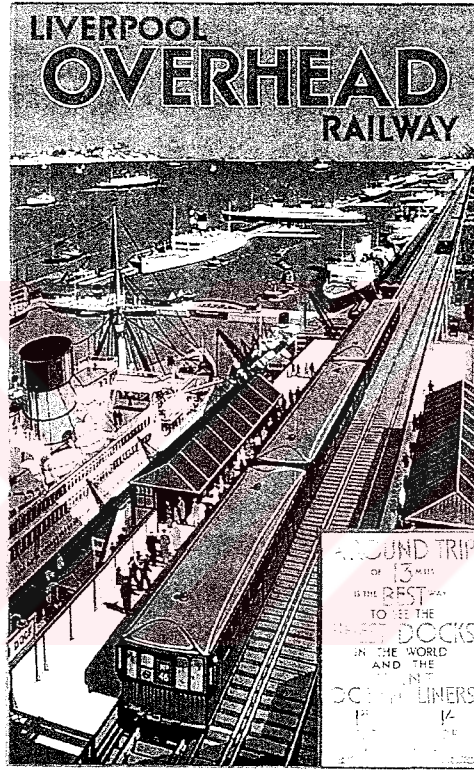
İlk aşama, limanın bir kapalı kentin içinde olduğu antrepo limandır (19. yüzyılın ortasına kadar). İkinci aşama, Limanın artık kentin içinde değil, yanında yer aldığı transit limanların olduğu dönemdir (19. yüzyılın sonundan itibaren). Mobilitenin arttığı üçüncü dönemde, transit limanlar endüstriyel komplekslere dönüşür (20. yüzyıldan itibaren), Dördüncü ve beşinci safhalarda, büyük limanlar 'ana limanlara' dönüştü. Dağıtım limanı, artık birarada bir ağ oluşturan çeşitli özelleşmiş dağıtım noktalarından oluşur. (Meyer, 1999)

1850**1900****1950****1990****Barselona****Londra****New York****Rotterdam**

Şekil 4.23. Londra, Rotterdam, New York ve Barcelona kentlerinde 1850-1990 yılları arası değişen kentsel alan ilişkileri. Kentsel alanlar (kırmızı), liman alanları (turuncu), kırsal alan (yeşil), dönüştürülecek liman alanları (siyah). (Meyer, 1999).

Hoyle ve Pinder (1992), kent limanlarının kökeni ve gelişimini dört faktörler dizisine bağlarlar. Onlara göre, ilk büyüme etkisi, limanın veya halicin fiziksel koşullarıyla normalde sağlanır, ancak diğer üç kategorideki koşullar elverişli olmadığı sürece kent limanının bütün olarak gelişmesi söz konusu olmaz.

Okyanusun enginliğinin, artık korkutucu veya tehdit edici birşey olarak görülmemesi sonucunda, denizin kentteki görülebilir temsilcileri ve kentle peyzajın ideal bir içiçe yaşamı olan, limanla kıyı için yeni bir değer biçilmektedir. 19. yüzyılda bir liman kentini ziyaret etmek, her tür milliyeti, kültürü ve etnik grubu içeriyormuş gibi görünen bir mikrokozmozla (küçük evren) tanışmak anlamına geliyordu, bir liman kentini ziyaret etmek dünyayla bir tanışmaydı. Londra, Amsterdam ve Marsilya, liman alanlarını kültürel antropolojinin “canlı müzeleri” olarak gözlemleyip araştıran aydınlar sınıfı kadar, sıradan insanlar için de popüler bir gidilecek yer haline geldi. (şekil. 4.24) (Meyer, 1999).



Şekil 4.24. 19. yüzyılda Liverpool’da dünyanın büyük limanlarına tren gezisi ilanı (Meyer, 1999)

Görüldüğü gibi dünyanın pek çok yerinde, denizcilik trafiğinin, tahmini hemen hemen imkansız olan bir coğrafi değişim sonucunda yön değiştirmesi ve liman kentlerinin, aralarındaki rekabetin, dünya çapındaki ulaşım ağlarının baskısı altında olması nedeniyle, süregiden bir durum ve çıkar değişikliği de bulunmaktadır. Kentler bu değişiklikler doğrultusunda durumlarını çeşitli yeniden düzenlemeler yoluyla korumaya çalışmaktadırlar.

Cenova, Sydney ve Barcelona’nın kıyılarının yeniden geliştirilmelerini farklı faktörler biçimlendirmiştir. Sydney’de kıyı, kentin, politik ve kültürel sembollerini dünyanın incelemesine sunduğu bir vitrin olarak kullanılır. (Malone, 1996).

Bu kentleri etkileyen değişim süreci, uygarlığın çeşitli aşamalarıyla ilişkili bulunmaktadır. Değişimler, çeşitli etkenlerle oluşmaktadır. Teknolojik etkenler, ekonomik koşullar, işleme teknolojileri limanlarda işlevsel olarak önemli değişimler getirirken, ulaşım sistemleri kıyı kentinin işlevine etki etmiş ve iklimsel değişimler de yerleşim düzenlerini etkilemektedirler.

4.4.3. Liman kentleri müdahale / yenileme projeleri

Bruttomesso (1992), uluslararası "Su Kentleri Merkezi"nin, suyla birarada varolan kentin ve kentsel çevrenin problemlerine adanmış, iki ayda bir çıkan Aquapolis dergisinin 1992 yılında çıkan ilk sayısındaki önsözünde "kıyı: su kentleri için bir davet, suya dönüş" başlığını kullanmaktadır. Suyu, onunla beraber varolan kentlerde, eski ve yeni zorluklara rağmen, varlıklarının ve gelişimlerinin özdeki karakteristik elemanını ifade eden bağ olarak tanımlamaktadır. Su-kent ilişkisinin, farklı disiplinlere ait bakış açıları ve farklı coğrafi konumlara bağlı olarak, çeşitli görünüşleri bulunmaktadır.

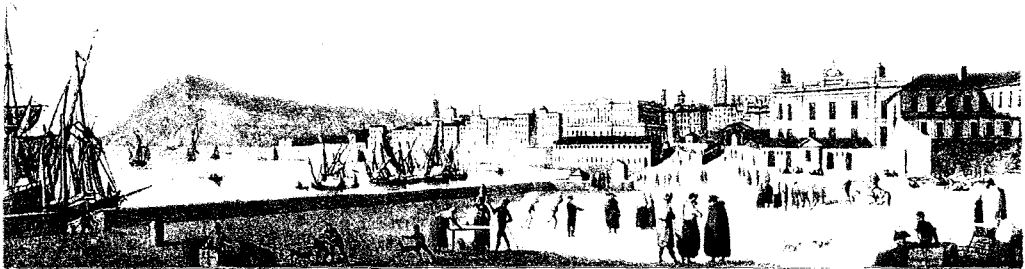
Bugün, bazı liman işlevleri farklı yerlere aktarılmıştır, kıyı alanları yeniden geliştirilmiş ve suyla ilişkili -hem endüstriyel, hem de turizm ve rekreasyonla ilgili aktiviteler yeniden başlatılmıştır. Bu, kentlerle onların limanları arasındaki ilişkinin tekrar gözden geçirilmesine yolaçar. İki temel amaç ortaya çıkar: kentsel ve liman büyüme süreçlerini yeniden birleştirmek ve liman suyuyla yakından ilişkili olan kentlerin rolü ve önemini güçlendirmek. Bu amaç, sadece kıyıya erişimin yeniden sağlanması olmamalı, kent ve liman aktiviteleri arasındaki ilişkilerin gelişimiyle ıslahı ve kıyı alanlarının toplumsal kullanım için dikkatli ve akıllıca kullanılması olmalıdır (Bruttomesso, 1992).

Artan bir boş vakit, rekreasyonel katılım ve bir çevresel kaygı döneminde, dünyanın önemli kıyı kenti alanları, düşünsel olarak koruma, rekreasyon ve turizm konularında tekrar geliştirilmişlerdir. Bu yeniden geliştirme programlarındaki zayıflıklar, turizm ve boş vakit değerlendirmenin geliştirmenin tek amaçları olarak düşünülmesinden kaynaklanabilir. Birçok başarısız kalmış yaklaşım, genellikle bağlam dışı tek pazarlı bir odak yaratarak tek-boyutlu olmuştur. Kıyı boyunca lineer bir süreklilik yaratmaya girişmekten ziyade, kıyı gelişimini iç kısımlarla bağlamakla, arazi kullanım sürekliliği elde edilebilir (Craig-Smith, Fagence, 1995).

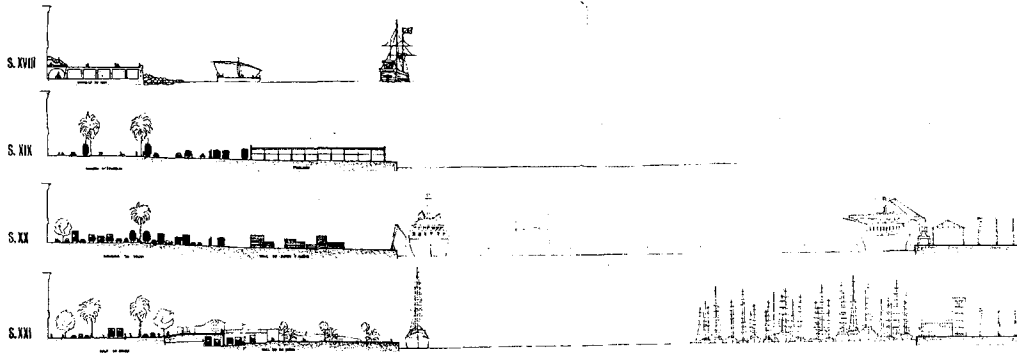
Kent merkezlerinden uzak olmayan yerlerde olağandışı ve yeni bir mimarinin baş göstermesi, kıyı dönüşümlerinin çarpıcı görünümülerindendir. Kapsanan alan kolay

ulaşılabilir ve çok büyüktür, bu da çok büyük ölçekli bir kent planlamaya olanak verir. Mevcut durumlarda üç ana planlama türünün denendiği söylenebilir. İlk olarak, endüstriyel alanlarla liman alanları yeni hizmet yapıları yaratmak için yeniden geliştirilip iyileştirilmekte; ikinci olarak, eski limanlarda veya tersanelerde, büyük kentlerden uzakta tamamıyla yeni yapılar yapılmaktadır. Osaka'da havaalanları için yapay adalar, Cenova ve Venedik havaalanlarının ekleri, Osaka, Kobe ve Amsterdam'da araştırma kuruluşları veya konut ve işyeri kullanımları için yeni yaratılan yerleşimler bunlara örnektirler. nc olarak da, endüstriyel olanlara karşılık, zaten kamusal mekanlar olmuş olan, kentsel kıyıların iyileştirilmesinin rnekleri, Barcelona'da (şekil 4.25-4.28) ve bir derece de Cenova'da, 1992 Kolomb projesinde görülebilir (Mancuso, 1990).

Barcelona bu kentler arasında, kentsel mekanı tekrar kente kazandırma, kente yeni bir kimlik ve dinamizm kazandırma, su kıyısında yeni bir Avrupa kenti oluşturma amaçlarını, 1992 Olimpiyat oyunları düzenlemeleriyle birleştirerek, suyu ve suyla yeniden kurulan ilişkiyi kente katkı yönünde büyük ölçüde kullanış ve hala kullanmakta olan bir kenttir. şekil 4.25, kentin 200 yıl önceki liman kenti aktiviteleriyle görünümünü sunar. 4.26'da da, 18. yüzyılda kentin kıyı kesitinde set duvarları ve suyla olan ilişkisi görülebilir. Kesitlerin zaman içindeki değişimi, kıyıda yaratılan kıyı etkisini daha geniş bir şeride taşıyan ve yayan, farklı kotların kullanımını getiren bir dönüşümü yansıtmaktadır. Böylece kıyının sınır oluşturucu etkisi czlmştr. şekil 4.27, kentin 1994'te tamamlanan rejenerasyon projesinin oluşturduğu yeni kıyı düzenini, yeni yapılarıyla gösterir. 80'lerden önce tersi doğrultuda yönlendirdiği gelişimini, kent 80 sonrasında, bu yöne (liman) geri döndürerek onu odak olarak kullanmaktadır. Kent su arakesitinde yarattığı yeni yüzle büyük bir canlanma kaydetmiş ve bu canlandırıcı etkiden kentin diğer potansiyel kıyı bölgelerinde de yararlanmayı planlamaktadır.



şekil 4.25 Barcelona'nın 1803'te görünümü. Jacques Moulinier (Meyer, 1999).



Şekil 4.26 Liman kıyısının 18. ile 21. yüzyıllar arasında değişen kesiti (Meyer, 1999)



Şekil 4.27 1994'te tamamlanmış eski liman bölgesi Moll D'Espanya'da kıyı düzenlemeleri (Meyer, 1999)

Barcelona'da gerçekleşecek 2004 Dünya Kültürleri Forumu için, Olimpiyat oyunlarında olduğu gibi, bu tür olayların oluşturduğu sinerjiyi kullanmak ve bu alanı bir kerede canlandırmak amacıyla, kentin büyük diyagonal caddesinin denize açıldığı uçtaki bölgede (yarışmalarla elde edilmiş) çeşitli farklı mimari öneriler bir araya getirilecektir. Yerleştirilen yeni işlevler; forum mekanları, yeni bir fuar merkezi ve oditoryumu, çeşitli oteller, bir üniversitenin merkez binası ve nakledilecek su hayvanları merkezidir (Şekil 4.28).

Kıyı kentlerinde pek çok yeni aktivite görülmekle beraber, her birinin kendine özel sorunu veya bir problemler çeşitliliğine karşı karakteristik bir yaklaşımı bulunmaktadır. Japonya, toprak azlığı nedeniyle, çöpleri bile kullanarak tamamen yapay adalar inşa etmekte, New York ise, kıyılar boyunca yukarı doğru inşa etmenin problemlerini yaşamaktadır. Londra, doklarının bir hayli kontrolsüz gelişimine karşı daha eleştirel bir yaklaşımı benimsemektedir. Venediğin problemi ise, kent için hemen hemen bir ölüm kalım problemidir. Barcelona, 21. yüzyıl için bir liman gerçekleştirirken, Roma nehir kenarlarını yeniden düzenlemektedir (Pasqualetto, 1990). Böylece, problemlerin ölçeği ve niteliği farklılık gösterirken, çözümler de bunlara bağlı olarak özelleşebilmektedir.



Şekil 4.28 2004 Dünya Kültürleri Forumu için diyagonal caddesinin denize açıldığı Besos nehri yakınındaki alanda gerçekleştirilecek yeni düzenleme projeleri. (Gausa, Cervello, Pla, 2002).

Kıyı alanlarında bu yeniden geliştirme faaliyetleri, mevcut kentlerin önemlerini koruma amacıyla sürerken, su, kimi zaman yerleşilecek alan yetersizliği, kimi zaman ise sadece fantastik kurgular oluşturma biçiminde çeşitli önerilerde (okyanus kenti, yüzen adalar, denizde uzay kafes kentler, deniz dibi kolonizasyonları..) kullanılır ve Japonya gibi ülkelerde uygulama alanı bulabilir. Bu önerilerde insan yaşamını bir su çevresine adapte etmeye çalışırken, ciddi sorunların çıkması beklenebilir.

4.5. Kıyı kentinin sosyal, psikolojik etkisi, “uygarlığı”

Bu bölümde, kıyı kenti olmasının kentin sosyal ortamına etkisi ve kentin suyla ilişkisinin çeşitli biçimleri ile bu ilişkide yaşanan değişimler ele alınacaktır.

Liman kenti, genişleyen kapitalizmle karşı karşıya gelerek koşullanan toplumsal dönüşümün gözlenebileceği bir insan laboratuvarıydı. 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).

Venedik’le Amsterdam’ın paylaştığı en önemli özellik, ülkelerinde belirli bir dönemdeki kültürde lider olmalarıdır. Sanatı ve mimarlıkları, genel düzeyi belirlemektedir. Venedik’te oluşturulmuş olan emperyal doğunun özgün sentezi, daha sonra deneyimini aktardığı Doğu Akdeniz kolonilerinde, Yunanistan ve Dalmaçya ve anakarada Bergamo, Brescia, Padova, Verona, Vicenza, Udine veya Dubrovnik, Split, Trogir, Zadar, Korfu ve Girit’te Venedik uygarlığının uyarlandığı görülebilir. Amsterdam da benzer biçimde, Hollanda kentlerinde özellikle 17.yy’da stili belirleyici olmuştur (Braunfels, 1988).

Floransa veya Torino’da olduğu gibi Venedik’te de hiç bir bölge özel olarak aristokratik değildi ve sadece çok az bir alan özel olarak sıradan insanlar tarafından yerleşmişti, Venedik’te herkes birbirinin komşusuydu. Halbuki Cenova’da bir üst sınıf bölgesi, özel olarak eski aristokratik kent merkezinin yanına yerleştirilmişti (Braunfels, 1988). Zaten kıyı bölgesi denizcilere ait bölgeydi.

Her kıyı kentinin kendine has bir koşullar çerçevesine sahip olması beklenebilir, ancak çeşitli durumlar içinde ortak özellik ve oluşumlar görülebilir. Suyun karayla ilişkisinin biçimi sayısız farklı peyzajı ortaya koyar. Kente biçimsel kimliğini veren en önemli etkenler arasındaki bu farklı peyzajlar, görsel olarak kentler arasında farklıklar oluştururken, aynı zamanda kentin suyla ilişkisini, suyun kullanımını da tarifler. Kıyının kesitinin, örneğin gemilerin yanaşmasına olanak tanıyıp tanınamaması, o kıyıda yeralabilecek işlevleri doğrudan etkiler, kıyının karada devam eden kesiti de örneğin, kumluk, kayalık, uçurum vs. gibi farklı karakterlerde oluşuyla, kıyıdan geriye doğru oluşturulacak yerleşimin koşullarını belirler.

Kentsel kıyılarda yeralan faaliyetler ve kente kazandırdıkları ekonomik değerler, birbirine benzer olabilirler. Birçok liman kentinin kıyı bölgelerinde, karakteristik biçimde büyük bir hareketlilik, hummalı bir koşuşturma, insanlar, aktiviteler ve işlevlerin eşi görülmemiş bir karışımı izlenebilmektedir.

Craig-Smith, Fagence (1995)'e göre, su kenarı konumları için suya "bağımlılık" derecesi önemlidir. Suyu entegrasyon derecesi, yaşama alanları, çalışma alanları, boş zaman değerlendirme alanları ve özel alanlar için yüksek, orta, düşük gibi derecelenmelerle değerlendirilebilir. Suyu bağımlılık kullanıcı grubunun amacı ve perspektifine bağlıdır. İki kullanıcı grubu tanımlanabilir. İlk grup, kıyı alanlarını doğrudan kullanan grup, ikincisi kıyı alanlarını halka açık kaynak olarak gören gruptur. Suyu bağımlılık için şu sınıflama yapılabilir:

1. suya bağımlı kullanım
2. suyla ilişkili kullanım
3. sudan bağımsız kullanım (Craig-Smith, Fagence 1995).

Suyla ilişkili kullanımlar olarak endüstrilerin, sadece liman aktiviteleriyle doğrudan bağlantılı olanları değil, genelde birçoğu, büyük su alanlarına yakın veya üzerinde konumlandırılmak durumundadır. Su kenarı konumlarının genelde tercih edildiği diğer kentsel kullanımlar ise, rekreasyon, turizm ve konutu içerir.

Savaş sonrasında dünya çapında hava ulaşımındaki artış, boş zaman değerlendirme için artan olanaklarla ve turizm endüstrisini destekleyen rekreasyon talepleriyle büyük ölçüde ilişkiliydi. Bu gelişme en büyük fiziksel etkisini kıyı alanlarında, özellikle deniz kıyısında göstermiştir. Çok eskiden beri boş zaman aktiviteleri genellikle suyla ilişkiliydi. Balık tutma, yabani kuş avı, yüzme, tekne sporu, sörf gibi belirgin rekreasyon aktivitelerinden sözedilebilir (Hudson, 1996).

Ayrıca nehir, göl ve deniz kıyısı manzaralarıyla öne çıkan yerlerin popülerliği, insanların genellikle içinde su özellikleri içeren peyzajlara ait bir estetik tercihe sahip olduklarını göstermektedir.

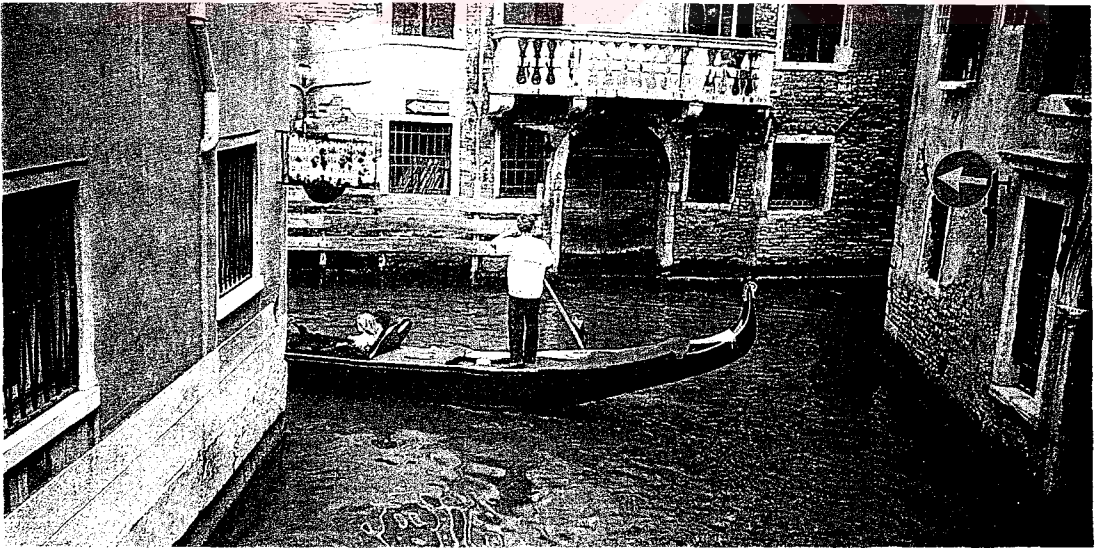
Urry'e göre bugünün kitle turizmi olgusunun, dünyanın her tarafında yayılmış ve gelişmiş bir gelenek olan, geleneksel İngiliz deniz kenarı tatiliyle başladığı söylenebilir (Hudson, 1996). Uzun süre boyunca hep kötü çağrışımlar yapmış olan deniz, ancak 18. yüzyılda bir zevk ve sağlık aracı olarak keşfedilmiş ve bundan sonra bu anlamda büyük bir kaynak olarak kullanılmıştır.

Suyla doğrudan ilişkili bir kullanım da, su üzerinde yaşamadır. Bu ilişki suya bağımlı olmasa da, çok sayıda örneği bulunmaktadır. Bu yaşamın, kazıklar üzerindeki modern yerleşimleri, dünyanın birçok yerinde kentlerin içinde veya yakınında bulunan kalıcı veya yarı-kalıcı olarak demirlemiş tekne-evleri ve yüzen restoranları içeren yüzen eşanlamlıları vardır. Bu yerleşimlerin belki en çok bilinenleri arasında,

Hong Kong limanında hala bulunan tekne evlerle restoranlar, Bangkok'da yüzen pazar, Seattle'daki yüzen evler, San Francisco körfezi'nde Sausalito'daki tekne evler (şekil 4.26) ve Londra'nın merkezinde Thames üzerinde Chelsea rıhtımında demirli lüks tekne evleri bulunmaktadır. Bangkok'un, bugünün turistlerince çok popüler olan ünlü yüzen pazarı, nüfusun çoğunun, (19.yy'da 400.000'lik nüfusun $\frac{3}{4}$ 'ü) yüzer evlerde yaşadığı dönemden bugüne hayatta kalmış olanıdır. Şekil 4.29 ve 4.30'da suyla birlikte yaşamın iki farklı örneği sözkonusudur.



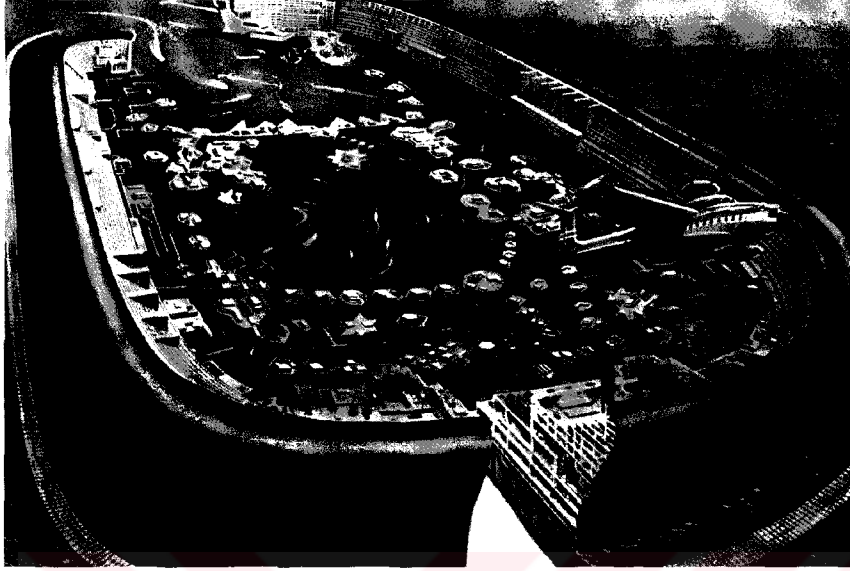
Şekil 4.29. San Francisco Sausalito'da yüzen ev (Okyay, 1987)



Şekil 4.30. Venedik'te su üzeri mimarisi (Arseven, 1987)

Böylece kazıklı konutlar ve yüzen evlere ait eski gelenek 20. yy'a kadar süregelmiştir ve 1950'lerden beri öne sürülmüş gelecek için suyla ilgili kentsel

gelişme önerilerinin bir kısmı, geleneksel kıyı yerleşimlerinin sadece teknolojik olarak geliştirilmiş versiyonlarıdır. Bununla beraber, deniz üzerinde ütöpik bütünsel yerleşimler de, mimarların ilgi alanında olmuştur. (şekil 4.31)



Şekil 4.31. Deniz üzerinde bir kent tasarımı

Tasarlanmış yüzen kentler arasında, Japon Unabara Okyanus kenti (1960), Paul Maymont'un Tokyo körfezi için yüzen kuleleri (1961), Richard Meier'in Çin Denizi, Hint ve Pasifik Okyanusu kenarındaki yoğun nüfuslu kıyı alanları için tasarladığı tekne-ev köyleri (1962) ve Buckminster Fuller'in mevcut gemi yapım teknolojisini kullanıp, parçalarını önceden hazırlayacağı derin suya bakan mevcut kentlerin ötesine demir atacak yüzen mahallelerden oluşan Supernatant Kenti (1968) sayılabilir (Hudson, 1996).

Bataklık ve sığ kıyıların geleceğin bir planlı kentine dönüştürülmesi yeni değildir. Finlandiya körfezinin ucundaki bataklık üzerinde kurulmuş olan St.Petersburg, geleceğin Rusya'sı fikrinin bir parçasıydı ve o zamandan beri, özellikle 1950 ve 60'larda çoğu fantastik, kıyıda ve içerde, gelecek yerleşimleri için birçok öneri yapılmıştır. Bunlardan Doxiadis'den etkilenen bazıları, okyanuslar, nehirler ve göller boyunca uzanan ve onların içlerine nüfuz eden bir global kentsel gelişim sisteminin parçaları olarak, kıyı ve deniz 'ecumenopolis'ini öngörürler (Hudson, 1996).

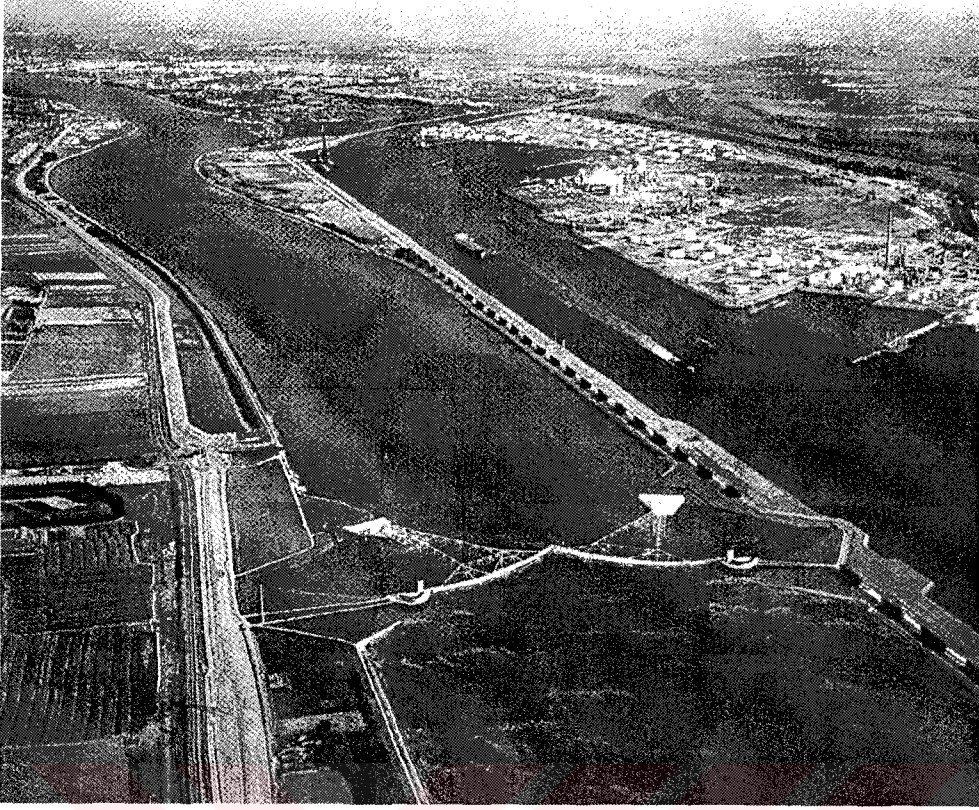
Deniz, Avrupa macerasında özellikle önemli bir rol oynamıştır. Bütün kıyı ülkeleri, özellikle de Hollanda, herşeyini denize borçludur. Zenginlik ve felaket, kayıp ve kazanç...Mallar, fikirler ve insanlar, hep denizden gelip gittiler. Kıyı dünyası çok eskiden beri, uluslararası yaşamın bir modeli olmuştur. Ancak Avrupa'da yaşayanların çoğunun, yüzyıllar boyunca kıtalarını ıslatan suyun genişliği hakkı

hemen hemen hiç bir bilgisi yoktu. Denizi, denizciler, kıyıyı da kıyıda yaşayanlar için oradaymış gibi hissediyorlardı. Ama yavaş yavaş kentte yaşayanlar “bir kıyı özlemi” çekmeye başladılar; tereddütlü biçimde ‘yarımada’larının kenarına doğru gitmeye giriştiler. Seyahat yeni bir tur attı ve bir Akdeniz’le, bir Atlantik dünyası arasındaki ayırım yavaş yavaş eridi (Corbin, 1994). Alain Corbin etkileyici kitabında, deniz özleminin doğuşunu tariflemektedir.

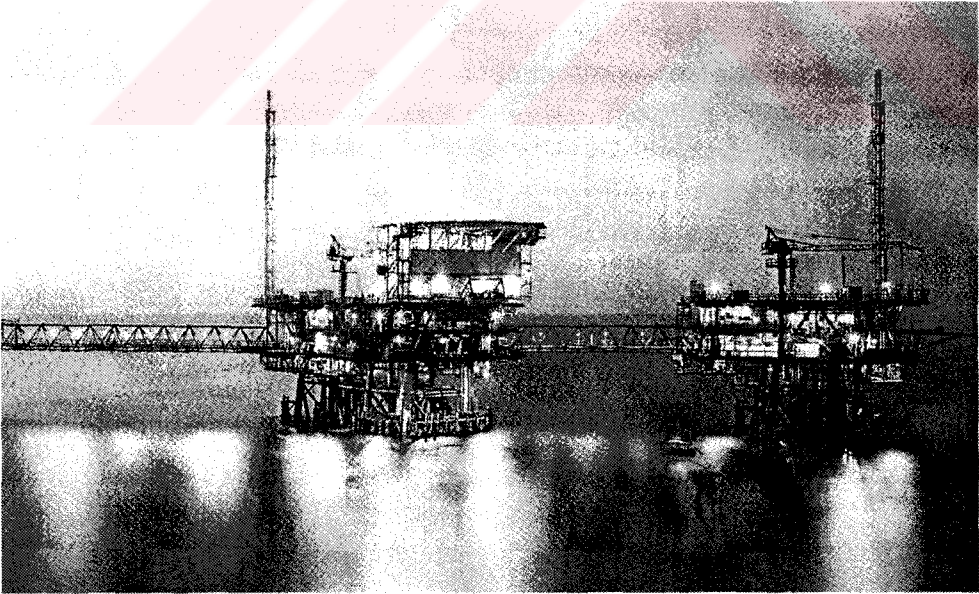
Günümüzde her yıl istila edilen kıyı hattı, 18. yüzyılda hala ayak basılmamış, hiç bir cazibe kısıntısı bile bulunmayan ıssız, tekin olmayan yerlerdi. Örneğin cennet bahçesinin denizi yoktu. Kıyı çizgisi aslında, seli hatırlatan yıkıcı, göz zevkini bozan bir peyzajdı. Ancak 18. yüzyılın yarısından itibaren, bu boşluğa olan antipati yerini bir cazibeye bıraktı. Deniz, artık harita üzerinde bütünüyle bir boşluk değildi. Yücelik estetiğinin ve pitoresk teorisinin yükselişi, denizin bir keyif kaynağı olmasının yolunu açtı. Kıyılar bir arkad rolünü üstlendi. Sanat ve edebiyat, birçokları için tamamen yeni birşey olan, kıyıda dinlenmenin resmi çizdi. Aydınlanma döneminde denize olan merak sürekli büyüyen bir grup yarattı. Yollar erişilebilme adına yapıldı. Kentsel planlama ve mimari bu “özleme” biçim verdi. Corbin’e göre, burada artık özlem sona eriyordu ve kıyı artık bundan sonra plaj oluyordu (Corbin, 1994).

Mimar Adriaan Geuze’ye göre, seller aslında turistik cazibelerdir. Sahile vurup kırılan dalgalar terasların üstüne çıktığında, plaj meraklılarla dolar. Venedik, su basması gereken bir kenttir, bu onun güzelliğinin bir parçasıdır, bu sevilen şeyi yayacak şekilde planlanmalıdır. Mont Saint Michel’de hızla yükselen su, Normandiya sahillerini heyecanlı hale getirir ve Hollanda’da gelgit düzlükleri boyunca yürümek popüler bir rekreasyondur. Bu, ülkenin şanıdır ve bir tür çağdaş ‘kahramanca peyzaj’ olarak desteklenmelidir (de Graaf, de Vries, 1994).

Görüldüğü gibi, kentin suyla bugün bildiğimiz ilişkisi, aslında zaman içinde farklı tercih ve düşüncelerle değişikliğe uğramıştır. Ayrıca, suyun manipüle edilişi, eskiden sözkonusu olan, sınırlı türde kullanıma oranla çeşitlenmiş ve teknolojinin de katkısıyla, eskiden hayal bile edilemeyecek yönler kazanmıştır. Örneğin sel baskını önlemleri, hareketli güvenlik sistemleri, su üzerinde havaalanları, yüzen adalar ve petrol platformlarının (şekil 4.29.) yanısıra, kentin mülkiyet sınırları dahilinde, yasal olmayan eğlence faaliyetlerini sunmak gibi, çok daha farklı nedenlerle de denizin ortasında platformlar üzerindeki, Miami yakınındaki “Stiltsville” gibi örnekler artık gerçekleşmektedir.



Şekil 4.32. Hook of Holland'daki açılıp kapanır dalga bariyeri
(Ministry of Transport, Public Works and Water Management, 1995)



Şekil 4.33 Petrol platformları (Spessa, 1998).

Güçlü nüfus baskısı, etkin bir ekonomik güç ve yeni kentsel alanların bulunmayışına bağlı olarak, kent kenarındaki geniş deniz yüzeylerinden faydalanan pratik alternatifi seçen Japonya'da gerçekleştirilen projelerde, bu gelişimin önemi açıkça görülebilir.

4.6.Sonuç

Bu bölümde, “kıyı kenti”, 3.bölümde elde edilen değerlendirme kriterleri çerçevesi içinde irdelenmiş, aralarında bulunan çeşitli özellik ve benzerlikler örneklendirilmiştir.

Kaynakları ve sistemi bağlamında kıyı kentinde su, kentsel yönden çeşitli biçimlerde ona kaynaklık etmektedir. Beslenme, ulaşım, iletişim, ticaret gibi doğrudan kaynaklık etmenin yanı sıra, suya karşı korunma, su ulaşım araçları, su yapıları gibi yapımların gerektirdiği suyla ilgili bir teknoloji oluşturma da dolaylı olarak kentsel sistemi etkilemektedir. Kıyıda yer alan kentler, denizci güçler, liman kentleri, turistik sahil kentleri gibi farklı işlevlerle farklılaşabilirler, ancak her biri diğerleriyle birçok ortak özelliği de paylaşır. Ayrıca bu kentler birbirleriyle varolan ilişkiler ağından da yarar sağlarlar.

Kıyı kentinin temel olarak en önemli özelliklerini borçlu olduğu doğası, kentin yapısını da büyük ölçüde belirler. Kentler, bir tipoloji ile, coğrafi biçime göre konumları, birbirleri ve topoğrafyayla ilişkileri açısından gruplanmışlar ve örneklendirilmişlerdir. Coğrafi biçimlere göre olan konumlarıyla temel olarak 3 grupta ele alınabilirler;

- Nehir kenarı kentleri
- Deniz kenarı kentleri
- Nehir ve denizle ilişkili kentler

Bir kıyıyı paylaşan kentler de; bir nehir boyunca sıralanan kentler, aynı deniz kıyısında yer alan kentler, delta üzerindeki kentler, göl veya iç deniz kıyısındaki kentler olarak gruplanabilir. Bunlar arasındaki ilişkinin yoğunluğu, ya da ilişki olup olmaması, suyun taşıma özelliğiyle yakından bağlantılıdır.

Kıyı kentlerinin topoğrafik durumla ilişkileri konusunda, çeşitli kısıtlanma durumlarındaki biçimlenişleri gösteren, örnek seçilmiş bazı İtalyan kentleri kullanılarak bir tipoloji oluşturulmuştur. Burada bulunan durumların karma olarak birarada bulunması ya da ara durumları birçok topoğrafya-yerleşim ilişkisini açıklayabilir.

Kıyı kentinin düzeninde, su sınırı bağlantılar için bir eşik haline gelmektedir. Liman işlevleri ve ticarete dayalı düzenler, kente nasıl girildiğini, diğer bağlantıları ve kentin işlev bölgelerini belirlemektedir.

Kıyı kentinin hareketlilik özellikleri, onun kendi dinamik bünyesine ek olarak, doğal süreçler ve ulaşım sistemlerindeki değişimlerden ayrıca etkilenmektedir. Birçoğu aynı zamanda liman kenti olan kentler, 1970'lerden beri, liman işlevlerinin, ulaşım araçlarının ve organizasyon sistemlerinin değişimi nedenleriyle önemli dönüşüm süreçleri içinde bulunmakta ve büyük işlevsiz kalmış alanlar oluşturmaktadırlar. Bu alanlar, son 20 yıldır kentlerin kendilerini yenileyip gösterebilecekleri ve diğer kentlerle rekabette kullanabilecekleri potansiyel yerler olmuşlardır.

Kentin sosyal ve psikolojik ortamına etkisi açısından kıyı, sunduğu kullanımlar, oluşturduğu özgün ortam ile düşünülmektedir. Suyla ilişkili işlevler, suya bakış açısının değişimi, insanın, kentin suyla değişen ilişkisi, ütopyik su-yaşam önerileri ele alınarak, su yanında yaşam konsepti irdelenmiştir.

Böylece, kıyıda olmanın getirdiği çeşitli yöndeki olumlu ve olumsuz yaşamsal koşulları örneklerle incelenmiştir.



5. İSTANBUL'UN BİR KIYI KENTİ OLARAK DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu bölümde, İstanbul'un, denizle olan kentsel yaşantısıyla, onu diğerlerinden ayıran özellikleri elde edilmeye çalışılacaktır. Bu özelliklerin bilinmesi, hangilerinin korunup, geliştirilmesi gerektiği ve hangilerinin değişmesi gerektiğine ilişkin ön verileri sağlayacaktır. Bütünsel tasarlama yolları ya da formüller önermek yerine, bazı kavramsal esaslara yönelik saptamaları sunmak uygun bulunmaktadır.

İstanbul'un, hem genel, hem de kıyı kenti olarak kendine özgü karakter taşıyan özellikleri, karşılaştırma konusuna dönüldüğünde, diğerleriyle ortak bir kurallar dizisini takip etmeyen özellikler olarak onu "öteki" konumuna yerleştirirler. Gramer, satranç oyununun kuralları gibi örneklenebilen "ortak kurallar dizisi", kentsel bağlamda ya da odaklanmış olarak İstanbul için düşünüldüğünde, nelerden oluşabilir? Örneğin, Augé'nin sunduğu "öteki" kategorilerinden biri olan, birbirinin aynı olduğu varsayılan bir "biz"e (Fransızlar, Avrupalılar, Batılılar) kıyasla kendini tanımlayan bir "egzotik öteki" kavramı, İstanbul için düşünüldüğünde, "ortak kurallar dizisi", yabancı olana karşın, bir kültür ya da uygarlığın alışılmışlığı ve yaygınlığına dayanan bir yapılanma, bir şekillenme olarak kabul edilebilir. Bu anlamıyla, İstanbul, sıradan deyişle egzotik bir farklılığın ötesinde, bireysel oluşa özgü tamamlayıcı ve kurucu bir başkalağa sahip midir? Bu sorunun cevabı aranıp, çeşitli kişisel değerlendirmelerle karşılaştırılacaktır.

Kent için düşünüldüğünde, "ortak kurallar dizisi" olarak örneğin gramerin, bir dilin kuralına benzer biçimde geçerli olması, ancak bir kent-dil analojisi yapılması halinde olasıdır. Kent, Roland Barthes (1971)'in tanımladığı şekilde, bir söylev ve bu söylev de bir dil olarak tanımlanırsa ve kentin yaşayanlarına konuştuğu, bizim de bulunduğumuz kenti, içinde yaşayarak, dolaşarak ve ona bakarak konuştuğumuz kabul edilirse, bu konuşma biçiminin bir takım kurallarından sözedilebilir.

Kentin grameri dendiğinde, tasarım araştırmalarında yeralan biçim grameri konusu akla gelebilir. Bilgisayar destekli tasarımın kullandığı araçlar grubu içinde bulunan gramer araçları, biçimi veya strüktürü etkileşimli olarak tanımlayıp, düzenlemek ve kontrol yapılarını manipüle etmek için kullanılan araçları içerirler. Biçim gramerleri de, üretim sistemlerinin bir alt sınıfı olarak, bir tarafta grafik kuralları (koşul), diğer

tarafıta da dönüşümün grafik sonuçlarından (faaliyet) oluşur. Biçim grameri editörleri ile, basit “kelimeler”den (biçimlerden) meydana gelen grafik “cümlelerin” (3-boyutlu objelerin) oluşturulması mümkündür. Biçim kuralları tanımlanarak, bir makro dil ile “cümleler” oluşturulur. (Schmitt, Chen, 1991)

Kentin konuşma biçiminin kuralları, kentin biçimsel yapısı ile de bağlantılı olarak kabul edilirse, biçim grameri aracılığıyla, biçimsel anlamda kentin de, basit alt biçimlerin kurallı biraraya gelişlerinden oluşup oluşmayacağı sorgulanabilir. Ancak burada kentin dilinin grameri, sadece biçim bazlı bir gramer olarak değerlendirilebilir, fakat gerçekte kentin sözkonusu dili, görünmez birçok işareti, ilişkiyi ve söyleniş biçimini içeren bir dil olmalıdır. Biçim bazlı bir gramer, onun ancak bir parçası olabilecektir. Bu gramerin araç olarak, kentin biçimsel kurgusunun analizinde ya da kent planlamada bir tasarım aracı olarak kullanılması olası olsa da, burada sözü edilen gramer, özellikle İstanbul örneği için, kentin karmaşık oluşumundan dolayı, soyut faktörlerden çok daha fazla etkilenir. Tek bir adımla planlanmış, tek katmanlı kentler (diyagram kentler, grid sistemli kentler, inorganik kentler..) belki böyle tek bir gramere sahip olabilirler, ancak gene de bu gramer, kentin bütünsel sistemini açıklayacak karmaşıklıktan yoksundur.

Kent bütünü, “parçaları”nın birleşiminden oluşan bir varlık olarak ele almak, onu kavramak için analitik bir yöntem kullanmak yetersiz olur. Bu yaklaşım temelini, günümüzün değişen bilimsel bakış açısında bulur.

Bilimsel gelişmelerle ortaya konan (kuantum fiziği, belirsizlik ilkesi, kaos teorisi..) dünyanın doğrusal olmadığı gerçeği; dünyayı kavrayışımızda analitik, mekanik, işlevsel, nicel çözümlemeden bütüncül, nitel çözümlemeye geçişi de beraberinde getirmektedir (Berber, 2001). Kuantum fiziği, dikkatimizi makroskopik nesnelerden atomlara ve atom-altı parçacıklara çevirdikçe, doğa bize herhangi yalıtılmış yapı taşlarını göstermez; aksine, birleşik bir dünyanın çeşitli parçaları arasındaki ilişkilerin karmaşık bir örgüsünü karşımıza çıkarır (Capra, 2000).

Kartezyen düşünce sisteminde, karmaşık sistemlerde, bütünü davranışına ait bilginin, parçadan elde edilebileceği kabul edilmekteydi. Oysa, 20. yüzyılda bilimdeki gelişmelerle, bu düşünce erozyona uğramıştır. Artık, parçalar bütünü aynısı da olsa, parçaların analiziyle, sistematik çözümlemeyle bütüne ulaşmak mümkün değildir. Parçaların birleşimi, yani bütün, parçaların toplamından fazla birşeydir.

Bu konuda sinerji tanımına da değinilebilir. Bir ekonomi terimi olarak sinerji, birden çok etkinliği tek bir sonuç elde edebilecek biçimde bir araya getirerek araç tasarrufu

sağlamaktır (Büyük Larousse, 1986). Sinerjinin; köken olarak da anlamı, "ortak amaçlar için birlikte çalışma" ya da "parçaların toplamından fazlasını elde etmek için işbirliği" dir. Sinerjinin formülü;

$$1 + 1 > 2 \text{ dir.}$$

Bu formül, biraraya getirmenin, işbirliğinin sayesinde, parçaların toplamının, bütünden fazla olacağını gösterir. Bu durumda, kentin bütününe, parçalarının birleşiminden fazla birşey olacağı kabulü de şu formülle ifade edilebilir:

$$2 > 1 + 1$$

Formülün tersine çevrilmiş olmasının nedeni, sinerjik bir durumda, parçaların toplamının bütüne oranla daha önemli görülmesine karşın, kentin parça-bütün ilişkisi düşünüldüğünde, bütününe, parçaların toplamı ile sınırlı olacağını kabul edilmemesidir.

Basit biçimlerden meydana gelen grafik cümlelerin oluşturulabileceğinin düşünüldüğü biçim gramerinin yerine, kentin karmaşıklığını çözmede günümüzde, bir başka matematiksel düşünce olan Fraktal (kesirsel) Geometri'den yararlanma yönünde çalışmalar bulunmaktadır. Matematikçiler Salingaros ve Padrón, mimari yapılar ve kentlerle kesirsel yapılar arasında benzerlikler bulmaktadırlar.

Bir bina veya kent, bir biyolojik organizmanın ve bir bilgisayar programınıninkiyle aynı düzenleyici kurallara tabidir (Salingaros). Kesirsel nesneler, içlerinde farklı birbirinin aynı oranların bulunduğu, çapraşık (karmaşık) mekanlar ve yüzeylerle doludur. Bu tür strüktür doğada bol bulunur (Padrón). Vücudumuzun sinir sistemi ağı veya bir ağaçtaki yaprakların dağılımı, fraktal geometrinin yardımıyla daha iyi açıklanabilir. Vücutta, sistemin bileşenlerinin (dolaşım sistemi, sinir sistemi, bronşlar, beynin kıvrımları) kesirsel tasarımı, organizmamızın, sınırlı bir alanda, yaşamı olanaklı kılacak sayısız ve karmaşık iç alışveriş işlevlerini sürdürebilmesi için temas yüzeylerini genişletmesini sağlamaktadır. Bu optimal strüktür mutlaka evrimsel nedenlerle harekete geçirilmiştir (Padrón). İnsanın yaptığı en önemli yapımlar, sadece gerekli olan strüktürün çok ötesine giderler; belli türde formlar ve geometrik ilişkileri oluşturma ihtiyacı hissederiz. Kentler -en azından en güzel olanları- kesirseldirler. Paris, Venedik, Londra gibi kentlerde, sokaklardan caddelere, cephelerin yerleştirilişinden ağaçların düzenine kadar herşey kesirseldir (Salingaros). (Padrón, Salingaros, 2000).

Bu anlayış, bir strüktür benzetmesi yapmakta, ancak örüntüleri, karmaşık doğal sistemlere benzetmekte, bunun da karmaşık iç ilişkileri sürdürebilmek için evrimsel biçimde oluştuğuna dikkat çekmektedir.

5.1. İstanbul'un kıyı kenti kimliğiyle sahip olduğu özelliklerin saptanmasının ve yapısal bir değerlendirmenin amacı

Byrne'in ifade edişine göre, kaos kavramı, popüler kullanımında, tam bir belirsizlik, ayrılıp dağılma ve bilginin yararsızlığını çağırıştırır. Kaosun bilimsel kullanımı ise, ilk koşullarındaki çok küçük çeşitlenmelerin çok farklı sonuçlara götüreceği durumlarla ilgilenir. Genel açıklama, bir kelebeğin kanat çırpma gücünün oluşturduğu -bu gücün yokluğunun bir durgunluk oluşturacağı- düzenin, başlangıç koşullarındaki değişimlerin, kasırgalar oluşturup oluşturamayacağına dayalı matematiksel tanımlamaya ilişki kurar. Bu bağlamda, kaosun ilk fikri belirsizlik içerir, ancak rastgele gelişimlerle, kaos arasında bir ayırım yapılmalıdır. Popüler kullanımında, kaos asla düzene götürmezken, bilimde düzen kaostan doğar. Kaos sosyal dünyayı tanımlayabilir mi ? (Byrne, 1997)

Kaosun, bu bilimsel anlamda kullanımı, mimarlık tartışmalarında (UIA 1996), kentlerle ilgili dile getirilen, o dönem için yeni bir kavram olan mutasyon kavramını akla getirir. Organik düşünceden yola çıkan, bir hücrenin basit bir değişimiyle, canlının topyekün değişimi veya bir organının geçirdiği dönüşümü ifade eden mutasyon kavramı, mimarlık ve kent konularına uyarlandı. Kent, organik bir varlık olarak görülerek, yapılacak bilinçli bir basit değişimle, yapısının tümünün etkilenebileceği ve bu değişimin yönlendirilip tasarlanabileceği düşünüldü.

Bütün bunlardan çıkarılabilecek bir soru, kentler ve özellikle İstanbul gibi kentler için sıkça kullanılan kaos kavramının, aslında hangi tür kaos olabileceği, rastgele gelişimlere ya da bu tür yönlendirilebilecek değişimlere olanak verip vermediğidir. Veriyor ise, böyle bir dönüşümü sağlamak, hangi tür değiştirici küçük güçlerle (kelebek kanat çırpışı) mümkün olabilir ?

Kente ait çeşitli tekil niteliklerin ayırılabilmesi amacıyla yapılacak değerlendirmede, kenti diğerleriyle, onlarla olan ortaklıklarıyla düşünmekten belki daha fazla, onun diğer su kentlerinden farklı olarak ne gibi özellikler taşıdığını araştırmak, "öteki" ile bağlantı kurarak tanımlamak ve anlamlandırmaya çalışmak büyük önem taşıyacaktır. Bu tür bir yaklaşım, değerlendirilen nesneye bir dışarıdan bakışı

gerektirecektir. İlişki kurulan taraflar arasında analogiler kadar, ortaya çıkarılabilecek sapmalar ve sınıflandırılmazlıklar da tanımlamaya yardımcı olabilecektir.

Karşılaştırma yöntemi bu durumda, sadece elemanlar arasında ortaklıklar aramanın ötesinde, global, total bir kimliklendirme yerine, öznel tanımlara açık, özgün kimliklendirme için daha uygun bir araç olarak düşünülebilir.

İstanbul'un farklılıklarını araştırırken, "öteki" olarak çeşitli başka kentleri kullanmanın yanısıra, karşılaştırma ilişkisi kurmak üzere bir kent seçmek isabetli olacaktır. Tezde sıklıkla dile getirildiği üzere, çeşitli açılardan benzer bir kent bulmanın zor oluşu nedeniyle, İstanbul karşılaştırma yapılacak herhangi bir kıyı kentinden zaten farklılık gösterecektir.

Bu doğrultuda, karşılaştırılacak kentin, İstanbul'a en benzer olabilecek kent olarak aranmasına gerek duyulmamaktadır. Bu kentlerle ilgili, verilerin yanısıra kişisel görüşlere de başvurulabilecektir, bu da deneysel kavrama yoluyla anlama yönteminin parçası olabilir. Bu amaçla, her iki kentte bu anlamda meslek adamlarıyla kişisel görüşmeler-anketler yapılmış olması (1997 yılı ve 2001 yılı içinde) nedeniyle, Venedik, karşılaştırma yapılacak kent olarak kullanılmak için uygun bulunmaktadır. Venedik ile İstanbul arasında birçok bağlamda çok farklılık olduğu, ayrı durumlar oluşturdukları öne sürülebilirse de, benzemezlikler de zaten yeterince veri sağlayıcı olacaklardır.

İstanbul'un kıyı kenti özellikleri açısından onu farklılaştıran şu bileşenlerinden söz edilebilir; coğrafi konum, topoğrafik özellikler, kıyı şekli özellikleri ve suyun hidrolojik özellikleri gibi *fiziksel yapısına* ilişkin bileşenler; perspektif özellikleri, ışık özellikleri ve hareketle ilgili özellikler gibi bu fiziksel yapının *algılanış* özellikleri; kentin işlevine bağımlı kullanılış biçimi, tarih içinde üstlendiği rolü gibi *kentsel sistemine* ilişkin özellikler...

Yöntem olarak, 2 kentte (İstanbul ve Venedik) yapılmış olan birbirine benzer kapsamdaki görüşme-anketlerden alınan cevaplara, 3. bölümde elde edilen kriter başlıkları altında, bu bölümü oluşturan İstanbul'un değerlendirilmesi denemesi içinde yer verilecektir. Görüşme-anketler, istatistiksel sonuçlar alma amacıyla amaçlanıp, kurgulanmış olmayıp, görüş örnekleri almayı amaçlamışlardır. Soru örnekleri Ek1 ve Ek 2'de verilmektedir.

5.2. İstanbul'un “kaynakları ve sistemi”

Genel anlamda, bir kent olarak, ekonomik organizasyon, hinterlandıyla ilişki, doğal bölgeleriyle ilişki ve kurumsallık gibi bileşenlerden oluşan kentsel kaynakları, İstanbul'un bir kıyı kenti olması durumu altında şu unsurlara dönüşecektir; suyun bir girdi olarak değeri, tarihsel süreci içinde ekonomik olarak önemli bir kaynak oluşu, kentin önemli bir liman ve ekonomik organizasyon oluşu, her türlü mal, ürün, yenilik vs. nin gelip yayıldığı, girip çıktığı bir tür antrepo oluşu, konum olarak üstünlüğü ile avantajlarına dayanarak üstlendiği rol ve kentin büyük kent türleri bağlamındaki konumu...

Bu değerlendirmede, “kıyı İstanbul'un gelişiminde bir kaynak olmuş mudur?” sorusu, tartışmanın belkemiğini oluşturmaktadır. Bu doğrultuda şekillenecek saptama-görüş-inceleme-değerlendirmeler, sonuca yönelik “kıyı İstanbul'un geleceğinde nasıl daha etkin bir kaynak olabilir?” sorusunun irdelenmesine dönüşecektir.

Kıyı kentinin kentsel sisteminde, suyun kendisinin doğal bir ağ oluşturması, böylece kentin kendiliğinden bir ulaşım ağının üzerinde ve dolayısıyla pazarla kaynak arasında bulunması, suyun kıyı kenti için önemli bir kaynak, bir girdi oluşturmaya yol açar. Kıyı, çeşitli türlerin değiş tokuşuna bir eşik, bir toplanma ve iletim yeri olarak fırsat sunarken, su bu ilişki içindeki ulaştırıcılığıyla, kentlerin hinterland'ları için de besleyici bir rol oynamaktadır.

Genel anlamda kentlerde yerleşmiş ağların sınırların ötesine uzanmaları, kıyı kentinde suyun sayesinde daha kolay gerçekleşmekte, bu durumda da suyun kentin sınırlarını genişletme yönünde katkısı bulunmaktadır.

Kıyı kentlerine atfedilen yukarıda dile getirilen özelliklerin, İstanbul için geçerli olup olmadığı da bu bölüm kapsamında irdelenecektir.

5.2.1. Kentin oynadığı rol, işlevleri

İstanbul'un kentsel yapısı, gelişim süreci, metropolleşmesi üzerine yapılan araştırma ve değerlendirmelerde, anlatımın başlangıcında, en üst düzeydeki etkileyiciler arasında kaçınılmaz olarak kentin coğrafi konumunun vurgulanmakta olduğu görülebilir. Konum ve bu konum içinde suyun yeri, kent için bir mihenk taşı olmuştur.

Müller-Wiener (1998)'in ifadesiyle, kentin öneminde ve zenginliğinde, daha M.Ö. 7. yüzyıldaki Yunan kolonizasyonu dönemindeki ilk yıllarından başlayarak, iki önemli

yolun kesişme noktasında bulunmasının payı büyüktü: Avrupa'dan Asya'ya giden karayolu, su yoluyla kesişiyordu. İstanbul'da, Boğaz'ın Akdeniz ve Karadeniz kültür dünyalarını birleştiren yegane deniz yolu olması ile birlikte, Avrupa ile Asya'yı bağlayan karayollarının burada birbirlerine bağlanmaları, yani iki kıta arasında gerçekten köprü olması, İstanbul'un bütün tarih boyunca gelişimini etkileyen ve Boğaz bölgesine özel bir kimlik veren başlıca faktörlerdir (Erinç, 1973). Dünyada iki kıtayı birleştiren noktada ve bir su engeli üzerinde kurulmuş tek kent İstanbul'dur (Cansever, 1976). Kentin, ona hayat veren, farklı iki güzergahın çakışma noktasındaki varlığının önemini vurgulayan, buna benzer birçok ifadeyle karşılaşılmaktadır.

Esen (1996) ise, iki kıta arasında köprü olmanın İstanbul için genellikle bir klişe olarak kullanıldığını, aslında İstanbul'u İstanbul yapanın bu değil, içinden denizin geçişi olduğunu söylemektedir. Tarihi önemdeki bu su yolu büyük bir kaynak olmuştur.

Polibios'un 2.yüzyılda, "Bizanslılar, dünyamızda güvenlik ve refah bakımından en elverişli deniz kıyısında yaşayan insanlardır." (Müller-Wiener, 1998) deyişi, kentin coğrafi durumundaki yerinden başka suyun, yaşamaya elverişlilik açısından da kenti eşsiz bir konuma yerleştirdiğini gösterir.

Kıyının yaşamaya elverişliliğinin bir yanı da, kullanım potansiyeline dayanır. Kıyı kullanım açısından, suyun niteliği nedeniyle kısıtlılık göstermemektedir. Kıyının bu anlamda bir kullanım sürekliliği bulunmaktadır. Denizin, bir nehir gibi taşmalar, ya da açık deniz gibi gel-git hareketlerine dayanan önemli seviye değişiklikleri, dalga hareketleri göstermemesi nedeniyle, yüzeyde çok büyük hareket farkları görülmez.

Ayrıca, kıyılarda da denizin derinliğinin az olmaması, deniz araçlarının yanaşması yönünden engelsiz bir durum yaratır. Bu durum, hem Boğaz'da, hem de kısmen Haliç'te hakimdir. Kıyının fiziksel özellik olarak (derinlik, engellere sahip olmama, yüzey hareketleri vs.) kendi içinde çok büyük farklılıklarının bulunmamasına bağlı olarak, kıyının kullanım biçimi değişkenlik gösterebilir. Belirli işlevler için kullanılan yerler, o işlevlerin gerektirdiği vazgeçilmez yerler değildirler, iskeleler, ulaşım terminalleri birçok yerde oluşturulabilir. Rüzgar nedeniyle dalga hareketlerinin etkili olabileceği yerlerde de, mendirekler aracılığıyla bu problem bertaraf edilebilmektedir. Liman yeri olarak bile kullanılabilir çok yer bulunmaktadır. Gemilerin yanaşma olanağı gibi önemli bir kriterin pek çok yerde sağlanabiliyor oluşu, liman için alternatif olarak farklı konumları getirebilir. Bütün bu özellikler, kıyının kullanılabilirliğinin değerlendirilmesinde, büyük bir esneklik sağlayacak potansiyele

sahiptirler. Kısıtlayıcıların bulunmayışına dayalı kullanım sürekliliği, kent içinde kıyıdan yararlanabilme açısından önemli fayda sağlamaktadır.

İstanbul'un büyük bir endüstri, ticaret ve kültür merkezi olarak gelişmesi ve Boğaz'ın da ilk çağlarda bile büyük ölçüde kentleşmesi bu faktörlere dayalıdır. Böylece Boğaz, Karadeniz havzasının tek çıkış kapısı olarak, ilk çağlardan beri, Doğu, Orta ve Güney Asya ile Orta Avrupa'yla Balkanlardan gelen en önemli ticaret yollarının düğümlendiği bir kavşak rolünü oynamıştır. Bunun sonucunda Roma ve Bizans devirlerinde bile, Boğaz ve çevresi önemli olmuş ve İstanbul, yüzyıllar boyunca dünyanın her tarafından gelen çeşitli maddelerin, alınıp satıldığı ve işlendiği büyük bir ticaret ve endüstri merkezi karakteri kazanmıştı (Erinç, 1973). Boğaz, Antik çağdan beri sırasıyla, koloncilik ve kıyılardan alışveriş, Akdeniz uygarlıklarıyla ilişki kurma, tacir kolonistlerle ticari ilişkiler için kullanılmıştır. Özellikle Boğaz'ın varlığıyla, suyun, ilk dönemlerinden beri kentin sınırlarını genişletme yönünde katkı sağladığı, böylece kentin yerleşmiş ağların sınırlarının ötesine uzanabildiği görülmektedir. Kent, hiç bir zaman içine dönük olmamıştır.

İstanbul'un ilk kuruluş yerlerinden biri olan tarihi yarımada'nın yerleşime elverişliliğinin koşullarından biri olan, deniz ticaretine uygunluk, bundan sonraki dönemlerde de kentin bu nokta ve etrafında gelişmesine yol açmıştır. Bu konum ayrıca, Karadeniz ticaret yolu üzerindeki koloni için de iyi bir savunma olanağı oluşturmaktaydı. Kent Konstantin tarafından genişletilinceye kadar da deniz ticareti, kentin esas işlevi olarak rol oynamıştır.

Kent genişleyip, nüfusu da artmaya başlayınca kendi kendine yetmez olmuştu. Nüfusun beslenmesi daha Konstantin zamanında büyük zorluklar çıkarıyordu. Aslında kurulduğu zaman için fazla büyük olan kent, kendisini besleyen bir hinterlanda sahip değildi, bu nedenle dışarıdan beslenir duruma gelmişti ve bu özellik Konstantinopolis-İstanbul'un değişmeyen bir yazgısı olarak kalmıştır. Bazı dönemlerinde liman sadece ithalat yapmaktaydı (Kuban, 1993). Kentin yakacağı odun İğneada'dan, sebze meyve, tahıl, yarı işlenmiş ürünler de çoğunlukla kente deniz yoluyla gelmektedir (Müller-Wiener, 1998).

Konstantinopolis, temelde Bizans'ın kullandığı alanları, İstanbul ise Konstantinopolis'in kullandığı alanları daha da yoğunlaştırarak kullanmıştır. Üç imparatorluğun da, idari ve siyasi fonksiyonları tarihi yarımada'da, ticarete, özellikle de dış ticarete yönelik fonksiyonları ise Galata'da, bir süre sonra da Pera'da

toplanmıştı. Kent, tarihi boyunca, idarecileri tarafından, devralınan düzeneği ve olanakları kullanarak sürekliliğini korumuştur.

Tanpınar, eski İstanbul'daki alaca kalabalığın sadece "pittoresque" bir unsur diye kabul edilmemesi gerektiğini, bunun kentin ekonomik imkanlarıyla ilişkili olduğunu ileri sürmektedir. Kentin arkasında dünya ticaretinin büyük bir parçası vardı. Bütün Akdeniz, Karadeniz kabara kabara İstanbul'a geliyordu. Hatta 1900 yılına doğru bile İstanbul dünyanın birinci sınıf limanlarından biri olarak tanınırdı. Bütün Boğaz, Marmara açıklarına kadar her cinsten ve her bayraktan gemi ile dolu idi. H.C. Andersen'e göre 19. yüzyılda, geniş körfezde gemilerin direklerinden bir orman, gürültülü bir tekne cümbüşü görülmekteydi. Warner da (1881), New York körfezindeki feribotlar gibi kalabalık olan buharlı vapurlardan ve limanın canlılığından bahsetmektedir. (Güngör, 1996). Devrin bütün seyyahları, İstanbul limanından bahsederken Londra'yı hatırlarlar, onunla ölçerlerdi. Lamartine 1833'te, İngiliz seyyahı Delahey 1850'de bu benzetişte ısrar ederler (Tanpınar, 1960). Lamartine'e göre, her yöne gidip gelen, her biçimde ve her büyüklükteki yelkenliler, kentte başka birşeyle karşılaştırılamayacak ihtişamlı ve zarif bir görüntü oluşturmaktadır. Lady Montagu ise, 1718'de denizi görünüm olarak Thames'den çok farklı bulmaktadır (Güngör, 1996).

Semerani'ye göre, Venedik gibi başka bir kent yoktur çünkü, Venediğin su üzerinde oluşu, onun koşullarından sadece birisidir, ama ayrıca onun mimari oluşumu, kentsel organizasyonu açısından bir imparatorluk kentinden bahsedilir, dolayısıyla tabii ki, doğudakiler gibi veya Singapur'un çeşitli bölümlerindeki gibi suyun içine oturan barakalar veya kazıklar üzerindeki kentlerle karşılaştırma yapmaya gidilemez, bir benzerlik kurulamaz. Bir ticaret kenti işleviyle bir kentin doğuşu durumu, İtalya için de kendine özgüdür. Korsan denizciler, sonuç olarak zenginliklerini bütün ülkelerden yapmış olan gemiciler...ama önemli ölçüde denizciliği, savaşmayı bilmeleri...bu Venedikli siyasi sınıfın başlıca özelliği olmuştur. (Ek 1 soru 2b). İstanbul da, benzer biçimde su üzerinde oluşunu, ticaret kenti işleviyle birleştirmiş bir kenttir.

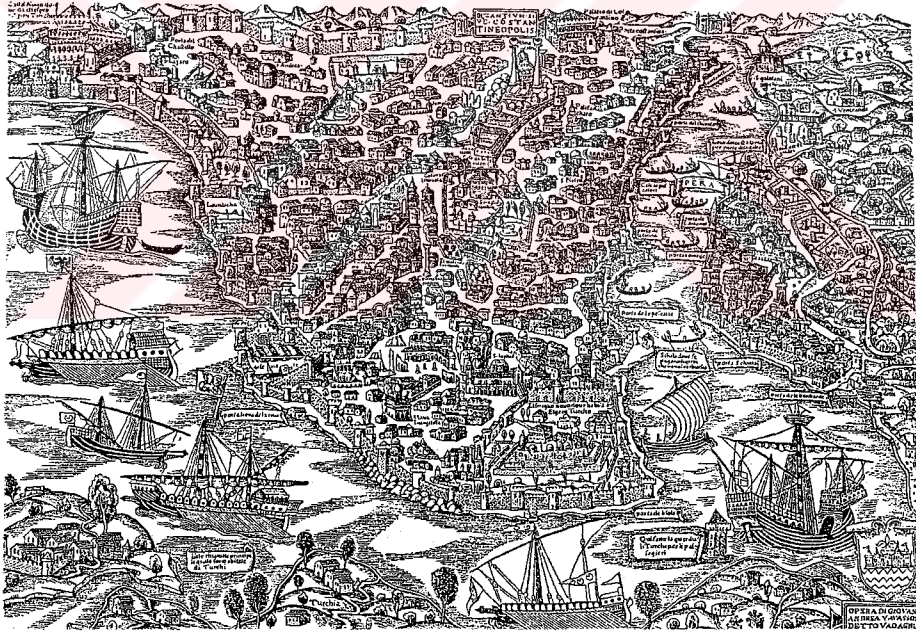
Venedik'te bugün liman cephesi yoktur, cephe şehrin arkasındadır, bu nedenle kıyı kendine özgü bir durumdur. Bu özel durumun çözümü için kara ile ada sistemini bütünleştiren bir kentsel sistem oluşturulmalıdır (Fontanari) (Ek 1 soru 1a).

İstanbul'da da Rotterdam, Londra veya Sydney'dekine benzer kent görünümünde etkin olacak ölçekte bir liman bulunmamaktadır. Halbuki Tanpınar (1960)'ın ifade

edişiyile, İstanbul limanı, o dönemde Londra'yla karşılaştırılacak derecede etkindi. Liman son derece hareketli, işlekti. (şekil 5.1, 5.2)



Şekil 5.1 A.Gosselin'in Galata'daki mezarlıktan İstanbul gravürü (Kuban, 1993).



Şekil 5.2 Vavassore'nin 1480'lerde İstanbul'u gösteren haritası (Tutel, 1994).

İstanbul limanı, aynı hızla gelişmeye devam etmiş olsa, dünyadaki sayılı büyüklerin arasına girebilirdi, ancak çeşitli küçük limanların hepsi kalkmış, büyük ticaret de Trakya'ya kaydırılmış ve bugün artık çok sınırlı kapasiteli bir liman, İstanbul'un eski deniz ticaretinin ölçeğinden çok uzak bir durumdadır. Salıpazarı limanı, kent merkezindeki konumu açısından yük taşımacılığı işlevini gerçekleştirmek için elverişli değildir, taşımacılık işlevine sahip Harem-Haydarpaşa limanı ise, liman

faaliyetlerinin büyük oranda başka yerlere (İzmit, Tekirdağ) kaydırılmış olması nedeniyle gene oldukça küçük ölçekli, bir liman kenti görünümünü ve kentte hakim liman cephesini oluşturmamaya denli etkisiz bir limandır. Kıyı bu anlamıyla İstanbul'da da kendine özgü bir durum oluşturur. Liman cephesi, belki Venedik'teki kadar kentin arkasında değildir, hatta oldukça da ön yüzündedir, ama zaten bu limanlar da Venedik'teki limanın ölçeğinde bile değildirler. Haliç, korunaklılık, derinlik açısından yanaşılabilirlik özelliklerine sahip olmasına rağmen, derinliği içe doğru azaldığı için kısıtlı bir büyüklüktedir. Dönemi için büyük bir liman potansiyeli sunmuş ise de, günümüz gemileri için artık yeterli mekan sağlamamaktadır. İstanbul limanı, esas olarak dağılıp, büyük oranda dışarı çıkarılmıştır, artık kentle içiçe durumda değildir, parçalı hale gelmiştir. Bu nedenle de, dünyadaki büyük limanlardan ya da yeniden işlevlendirilen eski liman alanlarından da çok daha sınırlıdır, bu açıdan çok farklı bir durum oluşturur.

Her ne kadar limanlar, kendi içlerine kapalı ve kentiçi kullanımdan/yaşantıdan bir derece kopuk sistemler oluştursalar da, hem dünyanın diğer yerleriyle/geri kalanıyla bağlantılı olma hissini veren evrensellikleri, hem de dinamizmleriyle bir dünya kenti karakterine ivme kazandıracak potansiyeli kullanabilirler. İstanbul'da suyun yaşama katkısı konusunda İstanbul anketinden alınan cevaplarda, ulaşım/trafik kullanımı, suyun kentin hemen her tarafında sürekli varlığıyla, bundan belki daha önemli psikolojik etkisi dile getirilir. Su, kentin bir "dünya kenti" olma hissini artırır, özellikle Boğaz'da uluslararası sular boyunca büyük gemiler ve tanker trafiği ile 'dünyanın geri kalanıyla bağlantılı olma' hissi elde edilebilmektedir. (Ek 2 soru 2d)

5.2.2. İstanbul'un büyük kent türleri bağlamında konumu, potansiyeli ve içinde bulunduğu süreç

Kentlerin işlevleri, daha geniş çaptaki gelişmeler sayesinde büyük ölçüde yeniden biçimlendirilmiştir. Sosyal gelişmeler, bugünün kentlerine takılan yeni etkileşimlerde, ör. Endüstri-sonrası kenti, iş kenti, yeni-teknoloji kenti, bilgi kenti vs..yansımaktadır. Farklı kent gruplamaları kurulmuştur. Bu eğilim "dünya kentleri", "uluslararası kentler", "Euro-kentler" gibi ulusal veya bölgesel bir rolü ifade eden adlandırmalar biçiminde yeni kavramlarla ifade edilir.

Genel anlamda, her yerde kentler aynı yöne doğru gidiyor gibi görünmekle birlikte, bireysellik de sergilerler. Kentsel araştırmaların da, gitgide kentlerin bireyselliklerine daha duyarlı hale geldiği ve analizlerinde, karmaşıklığı genelleştirilmiş terimlere indirgemek yerine, deneysel form ve süreçlerin zenginliğini korumakta oldukları

görülebilir. Bu da, “post-modern” bilimin tanıttığı, sosyal olgunun zamana ve mekana göre farklılık gösterdiği kabulünü baz alan yeni metodolojik ve teorik görüşlere paralel gider. Farklılıkların önemini kabul etmek, özel şehirlerin bireyselliğine de saygı duymayı sağlar ve günümüzde geçişleri anlama ve tartışmaya yardımcı olur. (Van Weesep, Dieleman, 1993)

“Dünya Kenti” terimi, 1915 yılında Geddes tarafından ilk defa ortaya atılmış ve daha sonra ölçütleri ve anlamı üzerinde farklı anlayış ve yorumlar geliştirilerek kentleşme tartışmalarında günümüze kadar getirilmiştir. İlk tanımlamadan beri değişmeyen bir ele alışla, dünya kentleri, sadece boyutlarıyla ya da büyük ülkelerin başkenti olmalarıyla belirlenmemektedirler. Ancak dünya kentlerinin kesin olarak belirlenmelerini sağlayan, üzerinde uzlaşılmış kriterler de bulunmamaktadır, ayrıca bu kentlerle ilgili değişim de sürekli gündemdedir. Bu anlamda birçok benzerlerinin bulunmasına rağmen, onları bu benzerlerinden ayıran, oynadıkları roller ve özellikleri/uzmanlıkları olmaktadır. Clark (1996)’a göre dünya kentleri, dünya üzerinde kapitalizmin oluşturulup üretilişini yöneten, belirleyen, yönlendiren ve dikte eden anahtar kişi, kurum ve organizasyonların yeridirler. Bu özellikler bu kentlere umulmadık olağanüstü bir önem kazandırır. Büyüklük kriterinin yeterli şart olmayışıyla “mega-kent” ve “baskın kent” kavramlarından hemen ayrılmaktadırlar (Clark, 1996). (Bkz. Bölüm 2.2)

Nüfus yoğunluğunun esas belirleyici olduğu ve gelişmemiş ya da gelişmekte olan ülkelerde sayıları patlama düzeyine varan kentler olarak dünya kentlerinden farklı bulunan *mega-kentler* ve nüfusun, büyük oranda ülkenin tek başına üstün durumdaki kentine toplanıp, kentin geniş çevresel alanı içinde çok büyük bir çekim oluşturduğu *baskın kentler* terimleri, sıklıkla İstanbul’u tanımlamada kullanılırlar. İstanbul bu kavramlar doğrultusunda düşünüldüğünde, ilk bakışta aşırı nüfusuyla hem bir mega-kent, hem de ülke nüfusunun yaklaşık 1/7’sinin toplanmış olmasıyla bir baskın kent olarak görülebilir. Baskın kentlerin birçoğunun da ayrıca kıyı limanları olması ve bu sebeple nüfusun ulusal devlet sınırları içinde merkezde değil, kenarda konumlanması, bir anlamda İstanbul’a benzer biçimde bir baskınlık özelliği atfedilmesine yol açabilir.

Baskın kent örneklerinde (Clark, 1996), bu en kalabalık kentler ülkenin toplam kentsel nüfusunun en az % 50’sini oluştururken, toplam ülke nüfusunun da % 10’lardan %90-100’lere varan daha değişken orandaki bölümünün toplanmış olduğu yerler olarak gösterilmektedirler.

İstanbul'un nüfus ağırlığı olarak, Türkiye'deki toplam nüfusa oranına ve diğer kentlerle ilişkisine bakılabilir (Tablo 5.1). 2000 yılı nüfus sayımı sonuçlarında (Devlet İstatistik Enstitüsü) il merkezlerinin nüfusları incelendiğinde, nüfusu 1 milyonun üzerinde olan 5 il merkezi bulunmaktadır (www.die.org.tr, 2002).

Tablo 5.1. İl Merkezleri ve illere göre şehir nüfusları, 2000 yılı Nüfus Sayımı Geçici Sonuçları, T.C. Devlet İstatistik Enstitüsü Web Sitesi, www.die.org.tr, 2002.

İl merkezleri nüfusu:

İstanbul	8.831.805
Ankara	3.203.362
İzmir	2.250.149
Bursa	1.184.144
Adana	1.133.028

İllere göre şehir nüfusu:

İstanbul	9.119.315
Ankara	3.540.522
İzmir	2.750.273
Bursa	1.616.649
Adana	1.400.523
Konya	1.314.146
İçel	1.021.086
Gaziantep	1.018.700

Nüfus oranlarından çıkarılan sonuca göre, Türkiye'nin toplam şehir nüfusu olan 44.109.336'nın içinde İstanbul, 9.11.315 şehir nüfusu ile % 20.6'lık payı kaplamaktadır. Bu da baskın kentlerdeki % 50'lerden çok daha düşük bir değer olarak, İstanbul'un imge olarak yerleştirmiş olduğu kadar da ülke çapında kentsel anlamda baskın bir kent olmadığını ortaya koyar. İl merkezleri nüfusu açısından da Türkiye genelindeki il merkezleri nüfusunun % 29'unu İstanbul il merkezinin nüfusu oluşturur. Baskın oluşu, kentleşme düzeyi açısından değil, sunduğu aktiviteleri, potansiyelleri, hizmetleri gibi işlevleri ve iç dinamikleri açısından geçerli olabilir.

İllere göre, köyler hariç, şehir nüfusu olarak 1 milyonu aşan 8 şehir bulunur (Tablo 5.1). Bu sayı da, Türkiye genelinde İstanbul'un tek başına büyük kent olarak bulunmadığını gösterir.

Kent büyüklükleri dağılımıyla ilgili çalışmalar sonucunda, tam bir uzlaşma bulunmasa da, araştırma iki yaygın genellemeyi destekler (Clark, 1996). İlki, El Shakhs'in 1972'de dediği gibi dizili-büyüklükle ilgili modellerin olgun, entegre olmuş

ve dengeli ekonomilerde daha çok görülüp, baskın dağılımların da, gelişmekte olan ülkelerde görülüşünün daha normal olmasıdır. İkincisi ise, Chase-Dunn'ın ifadesiyle, baskınlık derecesinin zaman geçtikçe azalmasıdır, ekonomi olgunlaştıkça, nüfus tüm kentlere daha eşit biçimde dağılmaya başlar. Bir kent gene baskın olarak kalabilir, ancak aşırı biçimde değildir (Chase-Dunn, 1985).

Bu genellemeler doğrultusunda bakıldığında, baskın kentlerin de çoklukla liman kentleri olmasına paralel olarak, İstanbul'un liman kenti oluşuyla da, gelişmekte olan bir ülkenin baskın kenti olarak hakimiyet kurması şaşırtıcı değildir, ancak gözden kaçırılmaması gereken bir nokta, İstanbul'un bir anda kalabalık bir kent haline gelmediğidir. Oysa ki, baskın kentlerde çoğunlukla kentleşmenin yükselişiyle, bir kent hızlı bir süreç içinde yoğun yerleşilmiş hale gelmektedir. İstanbul ise, her ne kadar Batılı kaynakların en kalabalık kentler sıralamalarında çeşitli nedenlerle (araştırmacıların A.B.D. ve Avrupa kentlerinde yoğunlaşması, kayıt eksiklikleri..) her zaman karşılaşılamasa da, başlangıcından beri büyük bir kent olduğunu çeşitli verilerde yansıtmaktadır.

BM verilerine göre, 900'lerde İstanbul, dünyadaki en büyük 5 kent arasında, 17.yüzyılda da, 700.000'lik nüfusuyla dünyanın en büyük kenti durumundadır. Bugün de 10 milyonluk nüfusuyla dünyanın en büyük kentleri sıralamasında 20'li sıralarda bulunmaktadır (Kent ve Ulaştırma Planlaması Komisyonu, 2002).

Nüfus verilerine göre, İstanbul'un şehir nüfusunun Türkiye'deki illerin şehir nüfusları toplamına olan oranı son 10 yıl içinde değişmemiştir (Tablo 5.2), bir başka deyişle, İstanbul'un Türkiye çapındaki nüfus oranı artmamıştır. Oranın değişmemiş olması, baskınlık derecesinin zaman geçtikçe azalacağı genellemesine uygundur.

İstanbul, 1980'den sonra çok büyük bir nüfus artışıyla karşı karşıya kalmıştır, 1980'de 2.753.000 olan nüfus, 1990'da 7.010.000'e ulaşmıştır (%155'lik artış).

Zipf'e göre, büyüklüklerine göre kentlerin düzgün (sıralı-dizilim) kademelenişi birçok ülkede olgun bir kentsel hiyerarşiyi gösteriyordu. İkinci şehir her zaman ilkinin yarısı büyüklüğünde, üçüncü de, ilkinin üçte biri gibiydi (Zipf, 1949).

Bu sıralı dizilim açısından bakıldığında, İstanbul'un nüfusu, Ankara'nın 2.57 katı iken, İzmir'in de 3.31 katı kadardır. Bu da, sıralı dengeli dizilimden çok uzak olmadığını gösterir. Birçok baskın kentin, nüfusun merkezde değil, kenarda konumlanmış olduğu kıyı limanları oldukları saptamasıyla birlikte, Hall'un 1966'da dünya kentlerinin karakteristik olarak dışalım mallarını ülkelerinin her tarafına

dağıtan ve karşılığında dışsatım mallarını toplayan büyük limanlar olduklarını söylemesi ilginçtir. Buradan çıkan sonuç, liman konumlarının, hem baskın kent, hem de dünya kenti olmak için bir potansiyel yaratmasıdır.

Tablo 5.2. İstanbul şehir nüfusunun 1990 ve 2000’de Türkiye’deki illerin şehir nüfusu toplamına oranı, 2000 yılı Nüfus Sayımı Geçici Sonuçları, T.C. Devlet İstatistik Enstitüsü Web Sitesi, www.die.org.tr, 2002.

1990	33.656.275 (Türkiye’de illerin toplam şehir nüfusu)
	6.779.594 (İstanbul ilinin şehir nüfusu)
	oran % 20

2000	44.109.336 (Türkiye’de illerin toplam şehir nüfusu)
	9.119.315 (İstanbul ilinin şehir nüfusu)
	oran % 20

Kent türlerini tanımlayan yazılar incelendiğinde, türlere dair etiketlendirmenin ve kriterlerinin açık ve ortak olmadıkları görülür, sosyal gelişimler de bu etiketlere yansımaktadırlar. Friedmann (1995)’a göre, dünya kentleri ağı sürekli olarak gerilim altındadır, dünya kentleri sıralaması 6-7 aylık kısa bir süre içinde bile önemli değişikliklere uğrayabilir. Knox (1995)’a göre de, çağdaş dünya sisteminin doğası nedeniyle, statik bir dünya kentleri hiyerarşisi tatminkar değildir, ele alınan işlev türlerine göre pozisyonlar tersine çevrilebilir. Görülen odur ki, dünya kentlerinde anahtar terim, boyut yerine işlevdir.

Dünya kentleri birçok gözlemciye göre, dünya ekonomisinin karar verilme noktaları, sermayenin yoğunlaşıp toplandığı ve dağılımı ile dolaşımının kontrol edilip organize edildiği yerler olarak görülmektedir (Clark, 1996). Bu amaçla belirli aktiviteleri yürüten organizasyonlara sahiptirler; uluslararası ortaklıklar, bankalar, değişim aracılıkları, brokerlik, ticaret bankaları, seyahat acentaları, otel ve restoranlar, kredi kartı şirketleri vs...

İstanbul bu anlamda üretim faaliyetlerinin yarattığı belli bir dinamizmin yanı sıra bu uluslararası özelliği de taşımaktadır, yukarıda sözü edilen organizasyonlar İstanbul’da büyük ölçüde yerleşmişlerdir.

Tanımlarda tekrar edilen “otorite ve kontrol” rolü, tipik dünya kentlerinde yer alan şu aktivitelerde yansıtılır; bankacılık, finans, yasal servisler, muhasebe, teknik danışmanlık, telekomünikasyon, bilgi işleme, uluslararası ulaşım, araştırma, yüksek eğitim...

İstanbul, küresel ortaklıkların merkez bürolarının yer alması açısından belki sıralamaya giremeyebilir, ancak çok uluslu şirketlerin varlığı uluslararası ağ içinde ona belli bir konum kazandırır. Ekonomik ve yatırımsal alanda belirli düzeyde kuruluşlara (borsa, uluslararası bankacılık vs..) sahip olsa da, bu yönden bir kontrol merkezi olmaya henüz uzaktır. Ancak, finansal konuların dışında “dünya kenti” olmanın başka özellikleri de dile getirilmelidir ki, bunlar belki de İstanbul’u daha fazla ilgilendirmelidir.

Dünya kentlerinin, kendi aralarında ortaklıkları ve ulaşım olanakları daha da güçlüdür, birbirlerine ulaşmak, kendi ülkelerindeki ikincil bir kente ulaşmaktan daha kolaydır (Clark, 1996).

Dünya kentleri uluslararası ulaşım açısından, her ülkede kara ve demiryolunun odağı ve uluslararası ana terminallerdir. İstanbul, diğer dünya kentleriyle hava ulaşımı açısından oldukça iyi bağlantılıdır, ayrıca dünyada gitgide önem kazanan doğu ülkeleriyle bağlantıda da önemli bir ayak olabilir. Demiryolu ağı ise, erişim kolaylığı açısından önemli ölçüde geliştirilmesi gerekli bir konuyken, küresel anlamda denizyolu ulaşımı her ne kadar hızlı bir ulaşım doğrultusunda amaçlanmasa da, bağlantılılık düşüncesi ve görünümünün uyandırılması açısından üzerinde durulması ve geliştirilmesi gerekli bir konuyu oluşturmaktadır.

Yine Hall (1993)’a göre, bu kentler, tıp, yüksek eğitim, araştırma, kültür ve sanat alanlarında profesyonel yeteneklere merkez olma statüleriyle, üniversiteleri, hastaneleri, konser salonları ve müzeleriyle tanınmaktaydılar.

Dünya kentlerinin köken olarak kozmopolit ve görünüm olarak global oluşları, hem zenginlik ve bolluk, hem de dezavantaj ve mahrumiyet yerleri oluşları dile getirilmektedir (Clark, 1996).

İstanbul’a 1980’li yıllarda gösterdiği değişim ve dönüşümün sonucu olarak, hizmet sektörünün küreselleşmiş yapısına dayalı bir “uluslararası hizmet kenti” kimliği giydirilmiştir. Bir gruba dahil olma arayışı ya da öykünme olarak görülebilecek bu girişim, kendine güvensizlik kökenli bir anlayıştır, İstanbul sadece hizmet sağlamasıyla ön plana çıkacak kadar potansiyelsiz bir oluşum değildir, herhangi bir

dünya kenti olmak değil, özelliklerini ortaya koyan bir dünya kenti olmak ana hedefi olmalıdır. Ekonomik bazlı bir uluslararasılık yeterli olmamalıdır.

İstanbul, çeşitli faaliyetlerinin (ticaret, üretim,...) büyüklüğünün getirdiği bazı dinamiklerinin, kökeninde varolan kozmopolitliğin, dış dünyayla ilişkili oluşunun kazandırdığı yönlendirmeye, zaten hiç bir zaman yerel/bölgesel nitelikli herhangi bir kalabalık kent olmamıştır.

Araştırma ve bilim aktivitelerine de yansıyan aktiviteleri arasında dünya kentleri, global konferans ve toplantı devrelerinin kesişim yerleri olarak da izlenebilirler. Ayrıca ticari açıdan fuarların, sergilerin, sanatsal açıdan uluslararası bienallerin, çeşitli dallardaki festivallerin İstanbul'un son 20 yıl içinde kayda değer bir düzeye yükselmesiyle, kültürel anlamda gerçekte bir dünya kenti konumuna yerleşmiştir.

5.3. İstanbul'un “doğa”sı, “yapı”sı

İstanbul'un “doğa”sı, büyük ölçüde onun fiziksel yapısını içerir, ayrıca bu kentle ilgili yapılacak hemen her tür bilimsel değerlendirme, kentin fiziksel yapısı ile kaçınılmaz biçimde ilişkili olacaktır. Bu yapı, çok özel koşulların biraraya gelmesiyle oluştuğu için, kent üzerindeki etkisi tartışmasız biçimde çok güçlüdür. Genel olarak da, kıyı kentlerinde suyun güçlü varlığının katkısıyla, fiziksel koşulların tarif edilebilir olma özellikleri, onların kentsel kimliklerinin kalıcı özelliklerini oluşturur.

Aynen “kişi”lerin tekliği gibi, coğrafyada da “mekanların tekliği”nden yola çıkarsak, İstanbul'un onu başka mekanlardan farklı kılan bir kimliği de vardır. Tümertekin (1997)'in ifadesiyle: “İstanbul, kent coğrafyacısı için bulunmaz bir ‘laboratuvar’dır.” İstanbul'da nehir, deniz, haliç, göl gibi çeşitli coğrafi biçimlerin hepsinin topoğrafyada yer alması ona karakter kazandırıcı önemli bir özellik olmuş ve yerleşimi etkilemiştir.

Bir kentin “doğa”sı tartışmasında önemli yer tutan doğallık-yapaylık kavramları bağlamında, İstanbul, yoğun olarak yapılaşmış da olsa, doğal olmaya daha yakın görülebilir. İstanbul, herşeye rağmen doğaldır (Kılıç). Kentin aslında hem tektoniklik, hem de doğallık sıfatlarını taşıyabileceği ifade edilmektedir. Bununla birlikte, aslında hiç bir kentin doğallığını çok koruyamadığı, kentin zaten doğanın dışında birşey olduğu, ama yapaylığın da daha farklı birşey olduğu (Batur) dile getirilirken, bu düşüncenin daha da vurgulandığı bir biçimde, kent yapay birşey iken, aynı zamanda insan yapısı şeylerin bir bakıma da doğal oldukları, kentin doğasıyla birlikte büyüdüğü ve kentin insan yapısı olan yerlerinde herşeyin daha doğal olduğu da

ifade edilmektedir (Kıray). Ayrıca İstanbul'un, Türk toplumunun yapısını yansıtmaması bakımından doğal bulunması (Batur), konuyu sosyolojik düzeyde ele alan bir değerlendirmedir (Ek 2 soru 1c).

Fiziksel yapının su ile ilişkili olarak içerebileceği alt başlıklar şunlar olabilir:

- Coğrafi konum
- Topoğrafik özellikler
- Kıyı morfolojisi özellikleri
- Fiziksel yapı üzerindeki kent kurgusu ve kent peyzajları

Tezin cevabını aradığı sorulardan biri olan İstanbul'un diğer kıyı kentlerinden ayırtedici özellikleri ve benzer bulunabilecek diğer kıyı kentlerinin varlığı İstanbul anketinde sorgulandığında (Ek 2), atfedilen özellikler, kategorilere göre biraraya getirilebilir; Kentin arazi form özellikleri açısından, girişte hakim konumuyla tarihi yarımada ve suyu da içeren topoğrafyası, duyular açısından sağlıklı, esintili havası, suyun tipolojik özellikleri açısından Boğaz'ın ne nehir, ne de açık deniz oluşu, büyük oranda İstanbul'un parçası olmasına rağmen uluslararası sular oluşu.. (Ek 2 soru 2b).

Aynı soru Venedik için sorulduğunda Mancuso, Venedik'te başka bir kentle benzerlikler bulmanın zor olduğunu ifade ederken, doğal bir ortam, çok lagüne özgü bir ortam olduğundan dolayı bunun benzeri olmayan bir durum olduğunu söyler. Lagün ortamında doğmuş olan, çok olmasa da, başka kentler de olduğunu, ama Venedik'in sadece bir lagün kenti olmadığını, lagünün de yaşadığını, hareket ettiğini, bunun, tarih içinde çok benzeri olmayan bir durum olduğunu söyler. Hollanda'da veya Belçika'da, Amsterdam, Delft, Brugges kentlerinde durum farklıdır. Venedik, adalarıyla, Murano, Burano, Pellestrina ile çok kendine özgü bir durumdur. Kanallar ağının, günlük suyun işlevsel olarak iki karakteristiği vardır. Su hayati bir elemandır. Yaygın suyun varlığı 1. kentin etrafında (iç su) ve 2. kentin dışındaki (dış su), ulaşım ve boş zamanları değerlendirme için çok önemli bir sistem olan büyük lagün suyu sistemi. (Mancuso) (Ek 1 soru 2b). Venedik, hem bir su şehri, hem de tarihi şehirdir ve dünyadaki tarihi şehirlerin en büyüklerinden biridir. Benzer belki Amsterdam, ama Venedik gibi değil, Venedik çok kendine özgüdür (Zordan) (Ek 1 soru 2b).

Amerikalı romancı Truman Capote'a göre de; "Venedik, bir kutu likörlü çikolatayı bir seferde yemek gibidir" (Truman Capote, 1961).

5.3.1. Coğrafi konum

Ebersolt (1996)'a göre, Konstantinopolis'in, tüm dünya limanları gibi temelde kozmopolit bir karakter taşıması normaldi. Bu büyük liman, konumu ile deniz yollarının kavşak noktası olmanın yanısıra, aynı zamanda büyük karayollarının da kavuştuğu bir merkezdir. İstanbul Boğazı, Karadeniz'e dökülen Tuna; Dniester, Dnieper ve Don ırmakları gibi büyük nehir yollarıyla bu denize inen Doğu seyyahlarını Konstantinopolis'e ulaştıracaktır. Avrupa'yı verevine kateden karayolu da burada sona erer; Batılılar Asya ile temas kurabilmek için hep bu yolu izleyeceklerdir. Konstantinopolis, bu stratejik konumu sayesinde olağanüstü bir gelişme gösterecek ve bütün uygarlıkların birbirine kaynaştığı bir merkez olacaktır.

İstanbul, deniz ulaşımından yararlanma açısından özel konumu olan bir kenttir. Rüzgardan korunmuş doğal bir liman olan Haliç, ulaşım elverişli Boğaziçi, günlük mal ve insan taşımacılığında küçük deniz araçlarının çalışmasına uygun olduğundan İstanbul'da deniz günlük yaşamın gerçek bir parçası olmuştur. (Kılınçaslan, 1996) Görüldüğü gibi kentin coğrafi konumunun, denizle içiçe yaşamında birincil önemi bulunmaktadır. Kentin eski haritaları ve gravürlerinde de, denizin üzerinde yoğun biçimde ulaşım araçları görülmektedir. (Şekil 5.1, 5.2)

Boğaziçi'nin tarihte "Öküz (Sığır) Geçidi", "Denizlerin Buluşma Yeri", "Denizler Körfezi" gibi isimlendirilişleri (Aran, 1973), oranın coğrafi konumu açısından ilginç tanımlarını yaparlar. Bir geçit olma niteliği, farklı denizlerin biraraya gelmesi ifade edilirken, odak noktası olması da ima edilmektedir (Şekil 5.3).

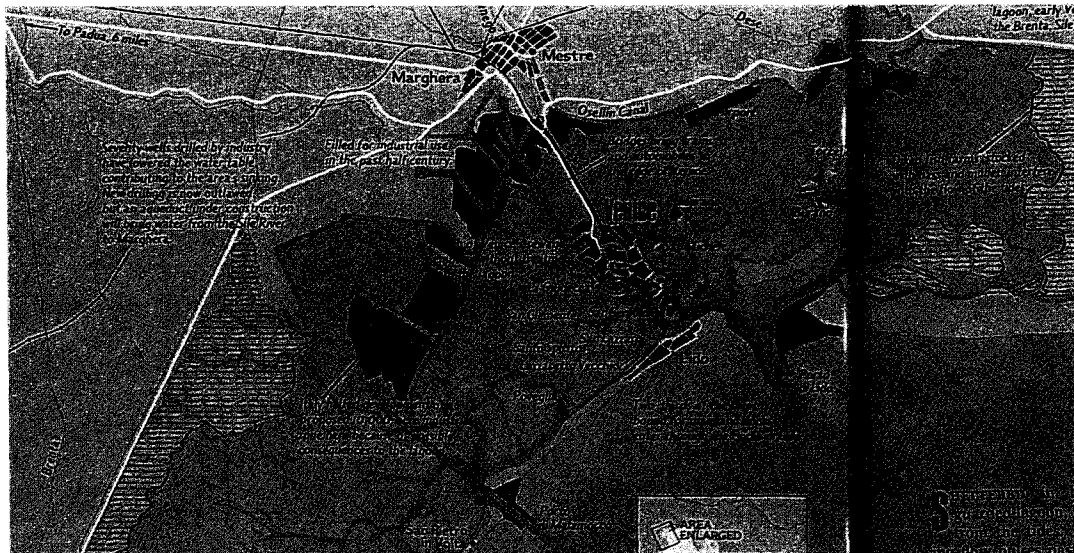
İstanbul'da suyun global bir ticaret yolu olarak kentin tam göbeğinden geçmesi, kentin başlangıcından beri süregelen bir özellik olduğu, onun yaşamına doğrudan etki ettiği ve entegre olduğu için bu, kentin kullanıcıları tarafından kanıksanmış bir durum oluşturmaktadır. İstanbul, coğrafi açıdan diğer limanlardan ayrılan biçimde, farklı eko-sistemler arasında transit bir konuma sahiptir. Diğer limanlar ise, genelde ya son nokta ya da mola noktası konumundadırlar. İstanbul, aslında bu açıdan, ne bir otobanın kenarında onunla hiç bir ilişkisi olmayan bir kasabaya, ne de bir yol üstü durulan kır kasabasına benzemektedir. İçinde sürüp giden yoğun gidiş gelişler, kent içi işlevlerle de ilişki kurarlar.

Bir liman kenti olarak Venedik ise, Gregotti'ye göre, açıktır ki oldukça özel bir durum gösterir. Anıtsal öneminin yanında, onu denizle dolaylı ve karmaşık bir ilişki içine sokan coğrafyası vardır. Sonuçta kıyısı, denize karşı uzun bir korumadır ve bunun içinde fizyolojik olarak stabil olmayan bir su sistemi gelişmiştir ki, (Şekil 5.4) bu

sistemin özellikleri, kentleşmede süreksizlik/kesintilik ile çevresel sürekliliktir (Ek 1 soru 1c). İstanbul da, liman kenti olarak coğrafi ayrıcalığıyla (suyun liman oluşturacak şekilde şekillenışı) Venedik gibi özel bir durum gösterir. Venedik'te kentin denizle olan dolaylı ilişkisi İstanbul'da daha direkt haldedir, Venediğin su sisteminde çevresel sürekliliğe dayanan ve hassas dengelere oturan ekosistem, zaten benzeri az kentte görülen bir düzendir, İstanbul ekosistem olarak çok daha stabil bir durum sergiler.



Şekil 5.3. Havadan İstanbul, Ara Güler (Özdeş, 1993)



Şekil 5.4. Lagün sistemi içinde Venedik (Judge, 1972).

5.3.2. Topografik özellikler

İstanbul, mimari, kentsel gibi daha somut ve fiziksel bağlamlarda olduğu kadar, deneyimsel, yaşamsal, algısal, işlevsel vb. gibi daha soyut bağlamlarda da düşünülüp araştırılırken, topoğrafyanın birçok olgu için nedensellik oluşturduğu, diğer faktörlere göre daha öncelikli bir katkı ve etki oluşturduğu kabul edilmelidir. Bu anlamda, topoğrafya kavramı olarak ne kadar somut bir gerçeklik de olsa, İstanbul'da etki alanı çok soyut alanları da içerir.

Çeşitli gezginlerin tarihi anlatımlarında, topoğrafyanın özelliklerinin ve kente olan katkısının farkedildiği ifadeler rastlanabilir. Kentle ve topoğrafyayla ilgili, Odon de Deuil (12.yy), deniz, tepeler, düzlükler sayesinde topoğrafyanın çeşitliliğini; Lamartine (19.yy), oluşturduğu her bakışta değişkenlik etkisini; Chateaubriand (19.yy), büyük kenti oluşturan üç kentin topoğrafyayla kat kat kademelenişini; Lady Montagu (18.yy), kurulduğu yer düzgün olmadığı için olduğundan daha büyük görüldüğünü; Ernest Hemingway (20.yy), dört bir yanının denize çıktığını; Warner (1881) da, İstanbul'un suyun her tarafından yükseldiğini, doğanın hala baskın olduğunu, çok hareketli bir sahne ile görkemli manzaraları kısa bir mesafede sunduğunu, görüntülerin başka yerlerde kolaylıkla görülemeyecek biçimde birçok noktadan tek bir görünüm içinde görülebildiğini ayımsamaktadırlar (Ebersolt,1996) (Güngör, 1996) (Warner, 1881).

İstanbul'da topoğrafyanın bu gücü, kentsel yaşantıda her zaman kentlilerin bilinçli ifadelerine dönüşmese de, bilinç dünyasına dolaylı ve dolaysız sinyaller gönderecek bir hakimiyete sahiptir. Topoğrafik bütünün bu özelliklerini irdelemek için, onu oluşturan biçimsel alt elemanların karakteristiklerinin saptanması gerekli olacaktır.

Topoğrafik kompozisyonun alt biçim elemanları arasında, vadiler, kanyonlar, jeolojik çöküntülerden oluşan açık biçimler ile tepeler, eğimler, platolardan oluşan kapalı biçimler bulunmaktadır. İstanbul'un topoğrafyasında, iki grubun da elemanlarının kompozisyonu oluşturduğu görülebilir. Bu biçimler, bütününde karmaşık bir topoğrafya oluştururlar (Şekil 5.5)

Dorward (1990)'a göre, engebeli bölgeler, şu üç temanın çeşitlemelerinden oluşmaktadır: vadi, tepe (zirve) ve eğim (yamaç). Yamaç, diyagonaldır, tepe ile vadilerin arasındaki bağlantı elemanıdır, ulaşım sistemini, görüş imkanlarını ve arazinin karakterini büyük ölçüde belirler. İstanbul bu üç temanın çok hareketli bir kompozisyonudur. Tepe ve vadi ikililerinin Boğaz boyunca sıralanmış olmasından başka, kuzey-güney yönündeki boğaz boşluğuyla hemen hemen her yöne bakan

yamaçlarla karşılaşılabilir, ki bu da kentte varolan, yine tasvirlerde de dile getirilmiş olan, ışık zenginliği, farklı ışık-gölge kombinasyonları için temel oluşturur.



Şekil 5.5. İstanbul'da topoğrafik kompozisyonun bir parçası, E.Yavaşca (Eco, 1999)

İstanbul'da Boğaz çevresinde topoğrafyanın esas unsurunu, yükseltisi 100-200 m. arasında değişen alçak bir plato oluşturur. Plato üzerinde yoğun bir vadi ağı bulunur, platoyu yaran vadilerin en önemlisi, bölgeyi ortasından ikiye bölen İstanbul Boğazıdır. Bugünkü görünümün yaklaşık 10.000 yıllık bir geçmişi bulunmaktadır. (Erinç, 1973)

İstanbul'u oluşturan asıl elemanlar da, genelde harita üzerinde iki boyutlu olarak düşünülen, kıtaların birbirine bağlanan ve birbirinden ayrılan noktaları olarak birbirine yaklaşan kara parçaları değil, esas olarak topoğrafik sistemin içinde suyun hareketidir. Boğaz ve çevresindeki topoğrafik ve morfolojik koşulların, bölgenin kullanımına yansıyan özelliklerinden en etkili olanı, çok parçalanmış ve güçlü eğimli yamaçlardan oluşan bir topoğrafya görünümünü almış olmasıdır.

Geniş düzlüklerin azlığı ve güçlü eğimler nedeniyle, Boğaz boyunca yerleşme yerleri, antik çağda bile, daima vadi ağızlarındaki küçük düzlüklerde, birikinti konileri üzerinde kurulmuş ve birbirlerinden arızalı kısımlarla ayrılan bu eski yerleşme çekirdekleri uzun bir süre de bir diğerine, güçlü bir şekilde bağlanamamıştır. Bu etkiler özellikle, İstanbul'un gelişimi ve yol ağı üzerinde kolayca görülebilir. Tarihi yarımada üzerinde kurulan ilk çekirdeğin, zamanla batıya doğru derece derece genişlemesine karşılık gelen surların yeri, hep vadi sisteminin ve topoğrafyanın belirlediği esaslara bağlı kalmıştır (Erinç, 1973). Fatih döneminde kentin idari, ticari

bölgeleri Konstantinopolis'in idari ve ticari bölgeleri üzerine veya yanına kurulmuştur. Büyük yol akslarının değişmemesi topoğrafyanın doğal bir sonucudur. (Kuban, 1993)

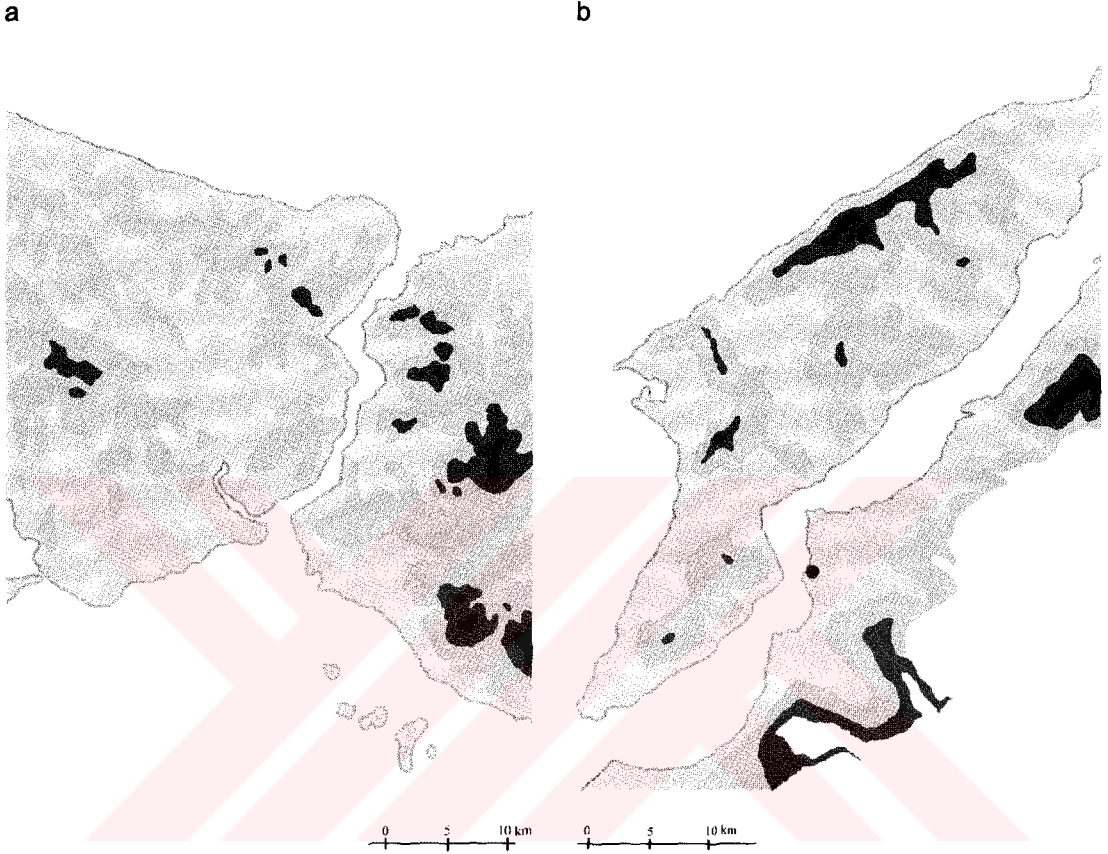
Boğaz, dünyada da daha az rastlanan bir kıyı yeryüzü şekli olarak, zaten sayılı örneğe sahiptir, bunlar arasında da, özellikle iki tarafında yerleşim bulunan boğaz sayısı son derece azdır. Daha da önemlisi, aynı kentin boğazın iki yakasına yerleşmiş olmasıdır. Cebelitarık örneğinde, iki tarafına yerleşilmiş de olsa, bu aynı kentin parçaları değildir. Japonya'daki Kitakyushu boğazı da bu tür bir boğazdır. İstanbul Boğazı, yerleşilebilirlikle ilişkili coğrafi özellikleri açısından yakınındaki Çanakkale Boğazı'yla karşılaştırılabilir.

Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğaz'ından daha az girintili çıkıntılı, ancak ondan iki kat daha uzun, genişliği daha fazla bir boğazdır. Nara Bumunda denize doğru uzanan alçak, uzaktan zor görünen kıyı okunun ve akıntı hızının artmasına dayalı olarak bu kesimin nispeten zorluğu dışında, genellikle denizaltı topoğrafyası ulaşım elverişlidir. İlkçağ'da Çanakkale Boğazı'nda önemli yerleşim merkezleri bulunmasına rağmen, İstanbul Boğazı'nda Byzantion'un hızla gelişimi, bu kentleri gölgede bıraktı. İstanbul'un iki yakada da hinterlanda kolay ulaşım olanağı, çevresi dağlık olan Çanakkale Boğazı'nı elverişsiz durumda bıraktı (Büyük Larousse, 1986).

İki yakanın topoğrafik durumu açısından bakıldığında (Şekil 5.6), Çanakkale Boğazı İstanbul Boğazı'na göre daha yumuşak eğimli bir topoğrafyaya sahiptir. Özellikle doğu yakasında, 100 metre yüksekliğe kadar giden yüzey oldukça yaygın bir alan kaplar. Batı yakası biraz daha çabuk dikleşir. Ancak Boğazın genişliği de, İstanbul Boğazı'na göre daha fazladır. En dar yer olan Çanakkale - Kilitbahir arası 1200 m genişlikte iken, İstanbul Boğazı'nın ise en dar yeri, Rumelihisarı – Anadoluhisarı arasında 698 metredir. Çanakkale Boğazı, bu coğrafi özellikleriyle, genel topoğrafik kütleli biçim olarak daha yatık bir kompozisyon oluşturur. Boğazda, genişliğin sadece bir yerde azalması (Çanakkale şehrinin bulunduğu nokta), burada bile karşı kıyıdaki detayların İstanbul'dakine benzer biçimde görülememesi ve İstanbul Boğazı'nın oluşturduğu kapalılık etkisinin, mekansallığın burada bulunmaması, bu boğazı İstanbul'dakinden önemli biçimde ayırır. Bu farklar, boğaz üzerinde tek bir kenti, iki yakayı da kullanabilecek şekilde kurma ayrıcalığını İstanbul'a vermektedir.

Boğaz'ın suları değişik kıvrımlarla Karadeniz'den Marmara'ya ya da Marmara'dan Karadeniz'e uzanırken, Avrupa ve Asya kıyıları arasından bazen kısa, bazen uzun manzara perspektifleri vererek, birbirini takip eden, birinden ötekine geçilen, kendi

içinde kapanıp açılan mekanlar halinde, zengin görüntüler sunar. Boğaz sularının bu akış zenginliği, her iki kıyının karşılıklı birbirlerine; yaklaşma, uzaklaşma, yön değiştirme, yükselme, alçalma gibi dinamik niteliğinin doğurduğu bir sonuçtur. (Söylemezoğlu, 1973) Boğaz'ın arazi morfolojisinde yer alan kara parçalarının karşılıklı tamamlanma özellikleri, karmaşık topoğrafyanın oluşmasına katkıda bulunurlar.

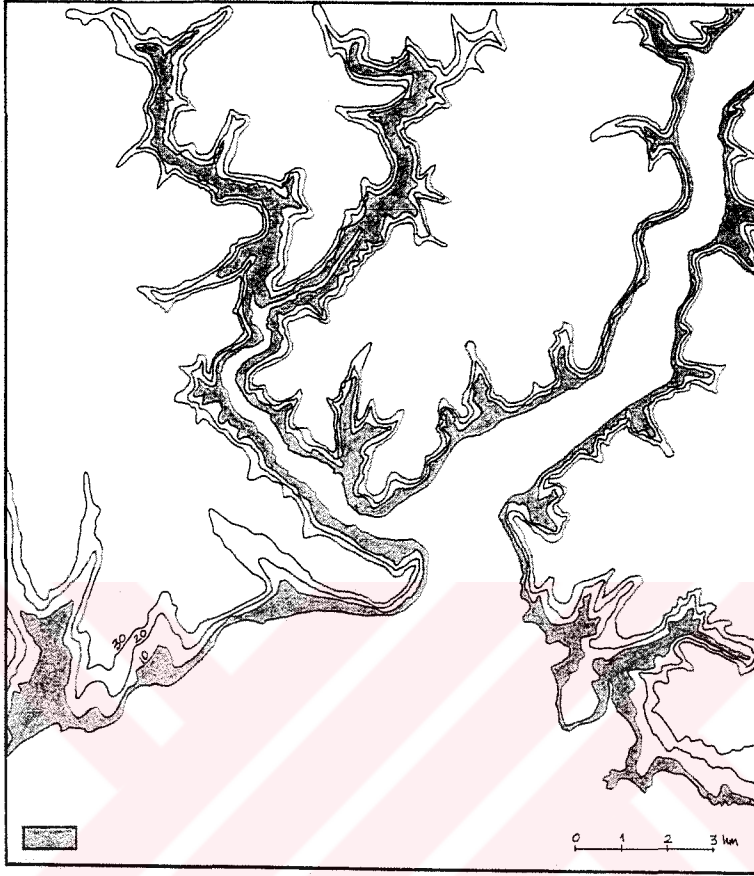


Şekil 5.6 a. İstanbul Boğazı b. Çanakkale Boğazı topoğrafik durumları. Eşyüksekti eğrileri 100, 200, 300 m.den geçmektedir. Haritalar aynı ölçekte.

İstanbul'da Boğaz'da arazinin eğimi, sahilden sonraki kısımlarda % 10'dan fazladır ve yer yer % 30'u aşar. Doğu yakasında bu eğim, % 15'den başlayarak kuzeye doğru artar. Akarsu ağızlarında ise, % 15 civarındadır. Topoğrafya genel olarak, Haliç ve Marmara Denizi'ne uzanan tepeler ve sırtlardan oluşur. (Çubuk, 1994) Boğaz'da arazi eğimi orta eğimde (orta eğim % 10-25) olup, yer yer yollar ve yerleşim için kabul edilen yüzdeyi aşacak dikliktedir. Bu kısımlar, kentin bu kısmında talandan kendini doğal özellikleriyle hala koruyabilmiş yeşil adalar olarak varlıklarını sürdürürler.

Şekil 5.7'deki harita, Boğazın da kısmen alındığı, kentin 30 metreye kadar eğim çizgilerini gösterir. Boğazda eğimin çok daha dik olduğu ve nehir ağzlarının yerleri haritadan okunabilmektedir. Harita ayrıca, 2.bölüm şekil 2.3'ün, New York'un önümüzdeki 50 yıl içinde öngörülen su yükselmesinden etkilenme alanlarını

gösterdiği gibi, İstanbul için de su yükselme olasılığında ilk etkilenecek alanlarını göstermektedir.



Şekil 5.7 İstanbul'da 10,20,30 metre eğim çizgileri

Karanın yüksek kotları, duvar benzeri peyzaj elemanları oluşturur. Bu etki, karanın üç boyutlu bir varlık olarak görünmesini ve kentin sürekli görünümünü sağlar.

Herhangi bir doğal arazinin estetik karakteri, dört fiziksel ögenin etkisiyle oluşur, bunlar; arazi şekli, su, bitki örtüsü ve kayalardır. Dağlık bir bölgede, arazi şekli, asıl üç boyutlu ve ölçek ile kütle açısından en baskın elemandır. (Dorward, 1990) İstanbul'un doğal arazisi düşünüldüğünde, dağlık bir bölgede eğimli arazi şeklinin tek başına baskın oluşundan farklı biçimde, diğer fiziksel ögeler de estetik karakteri oluşturmaya etki eder, suyun varlığı zaten başlı başına ayırdedici bir karakter kazandırır, Akdeniz ikliminden Karadeniz iklimine geçişi yansıtan, ağırlıklı olarak Boğaz'daki orman, koru ve bahçelerden oluşan bitki örtüsü de, peyzaj üzerinde önemli etki oluşturur. Ancak yine de, tepelerin ağırlıklı olduğu ve suyla karanın, hem yatayda, hem de düşeyde, ileri geri gidip gelmesiyle biçim kazanan topoğrafya aslında burada da en baskın elemanı oluşturmaktadır.

Eşsiz topografik koşulları sayesinde Venedik, kendini hem denizin içinde bir kent, hem de bir mimari varlık olarak ortaya koyabilmiştir. Buna rağmen, savunma araçları bataklıklarla kanallar arasındaki görünmez farklılıktan oluşan Venediğin, surlara ihtiyacı yoktu (Meyer, 1999). İstanbul'da ise, stratejik olarak hakim bir konumda yer alması, bir taraftan da ulaşılabilir olmasını sağlamış, böylece kent dış tehditlere karşı surlara ihtiyaç duyacak biçimde açık bir pozisyon seçmiştir. Ancak topoğrafyanın da savunmaya katkısı bulunmaktadır, Venedik'te topoğrafyanın neden olduğu dezavantaj (düşmanı önceden görememek) ise, doğal yapının kendi savunma sistemiyle (girilebilir su alanları bilgisi) karşılanmaktadır.

İstanbul'un sualtı topoğrafyasına bakıldığında, Boğaz'ın derinliğinin 50-70 metre olduğu, Haliç'te de 35-40 metreden (Galata ve Atatürk köprüleri civarı) 2-3 metreye (Ayvansaray-Halıcıoğlu) inen bir derinlik bulunduğu görülebilir. Haliç'in tersane işlevlerinin de bulunduğu Kasımpaşa-Fener civarlarında 20 metre olan derinliği, bu bölümlere kadar, Haliç'in liman olarak kullanıldığı dönemlerde de rahatlıkla gemilerin girebileceğini gösterir. Buradan sonra ise, Balat-Hasköy civarında 5-6 metreye inen derinlik, deniz araçlarının girişini kısıtlar. Boğaz'da ve Haliç'te kıynın derin başlaması, gemilerin yanaşması için oldukça elverişli bir durum oluşturur. Haliç'te genellikle kıyı 6-7 m.den az derinlikte değildir. Boğaz'da Salıpazarı limanının bulunduğu kısımda 12 m, Haydarpaşa'da 11 m.dir. Boğaz'ın orta kesiminin en sığ yeri 25 m (Selimiye açığı), en derin yeri 110 m. (Kandilli burnu açığı) civarındadır (T.C. Deniz Kuv.Kom., 1965). Derin oluşun yanı sıra, geçişi tehdit edecek sığlık veya kayalıkların bulunmayışıyla, deniz taşımacılığı açısından (akıntı etkileri dışında) elverişli olan batimetrik şartlar, köprü, tüp geçiş vb. yapımlar için (derin olması nedeniyle) bu sefer elverişsiz hale gelir.

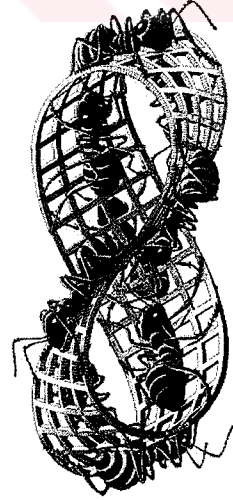
Bu topografik özellikleri, yer yer değişen doğrultusu, elverişli batimetrik şartları, Boğazın her türlü fırtınaya karşı mükemmel bir doğal liman olmasını sağlamıştır (Erinç, 1973). Haliç zaten çok daha korunmuş konumuyla, akıntıdan da muaf olarak, doğal liman olma özelliğini kazanıyordu (Şekil 5.8).

Karmaşık topoğrafyaya sahip kentler, doğayı simge haline getirmeye çalışabilirler. Roma'nın 7 tepesinde ve onun doğudaki flaması olan Konstantinopolis'te olduğu gibi...Bu kendine dönük topoğrafya, yankılanan, hareketli bir silüet elde etmek için büyük bir fırsat sunmaktadır ve Osmanlılar, kentin profilini atalarından daha keskin bir biçimde yeniden şekillendirerek görsel bir saflık yaratmış ve bir derece başarılı olmuşlardır. (Kostof, 1991) (Şekil 5.5)



Şekil 5.8. Havadan kent içindeki konumuyla Haliç A.Güler (Özdeş, 1993).

Topoğrafyanın hareketliliği, iç-dış, ön-arka, yan yüz-ön yüz, gibi içiçe geçmişlikleri içerir. Bu içiçe geçmişlik Escher'in tablolarını hatırlatabilir. Kara parçalarının kıvrımlanışına, topoğrafya da hareket ve yön bildiricilik açısından katkıda bulunur. Merak ve hayalgücü çalıştırma konusunda etkilidir (Şekil 5.9).



Şekil. 5.9 Boğaz'da kıvrımlı topografik yüzler ve M.C. Escher'in Mobius Strip tablosu
Nasıl ki Mobius Strip tablosunda, karıncalarla, üzerinde hareket ettikleri yüzeyin alt yüz-üst yüzünün algısal olarak birbirine dönüşümünde ince bir geçiş bulunmaktaysa, benzer bir durum bir anlamda, Boğaz'ın (ya da İstanbul'un başka kısımlarının)

kıvrımlı topografik yüzeylerinde, öndeki kütlenin arkada görünmeyen yüzü ile başka bir kütlenin yüzü arasındaki ince geçişte görülebilir. Benzer bir durum, Eller tablosunda birbirini oluşturan ve tamamlayan ellerin oluşturduğu bütünsel ilişkinin, Boğaz'da kara ile su arasındaki ilişkide de bulunduğu düşünülmektedir.

5.3.3. Kıyı morfolojisi özellikleri

İstanbul'un kıyıları, kıyıya dair yeryüzü peyzajlarının biçimlenişi açısından tek bir biçimlenme göstermez. Çeşitli jeolojik oluşumların sonucu olarak ortaya çıkan farklı kıyı biçimlenmeleri arasında, İstanbul'da sadece bir tür görülmez. Bu anlamda, bir nehir kenti veya düz kıyı kentinden çok farklıdır. Bu biçimler arasından düz kıyı, haliç, adalar, koy, yarımada, boğaz gibi biçimler, İstanbul'da farklı ağırlıkları olan bir kompozisyon oluştururlar.

Bu coğrafi ana ve ara kıyı biçimleri üzerinde konumlanmalarına göre kentler gruplanırken, İstanbul'a ilginç bir biçimde kategorilerin örneklemelerinde rastlanmamaktadır. Bunun nedeni, belki de tek bir tür (nehir kenarı kenti, delta kenti vs..) kıyı üzerinde yer almaması ve kıyı biçiminin basit biçimde tanımlanamamasıdır. Ancak, Hoyle ve Pinder, saf doğal limanların etrafında bulunan diye adlandırdıkları gruba İstanbul'u, Cenova ve Marsilya ile beraber örnek gösterirler, fakat bu örnekleme de kentin sadece Haliç bazlı konumunu gözönüne alırken, kentin kuruluş kökeni açısından doğru olmakla beraber, kentin kıyıları olarak bugünkü çapı ve içeriği açısından yetersiz kalır.

Suyun tipolojik özellikleri açısından, Boğaz'ın ne nehir, ne de açık deniz oluşu, büyük oranda İstanbul'un parçası olmasına rağmen uluslararası sular oluşu önemlidir (Ek 2 soru 2b).

Jeomorfolojik araştırmaların ve kanıtların ortaya koyduğu üzere İstanbul Boğazı, eski ve gömük bir akarsu vadisidir. 10000 yıl kadar önce bir deniz geçidi haline dönüşmüştür (Erinç, 1973). İstanbul'da bulunan kıyı tiplerine bakıldığında, kentin genel olarak bütün kıyıları, son deniz kabarması, yani Flandr transgresyonu sonucunda sular altında kalmış, kıyı tipi, daha yaygın olan çöküntü kıyısı veya erozyon kıyısı değil, yaygın bir morfolojik deyişle "boğulmuş" kıyılar kategorisine girer (Çubuk, 1994). Boğaz'da dalgaların kıyıda tahrip edici etkileri söz konusu değildir (Erinç, 1973). Ayrıca, kimi zaman bir nehre benzetilse de, Boğaz, nehirlerin yağış durumlarına göre yüzyüze kaldıkları kabarmalar, ya da denizlerdeki gel-git kaynaklı önemli su seviyesi değişikliklerini (su seviyesinin alçalıp yükselme miktarı, ancak ortalama 10-12 cm) yaşamaz, bu anlamda su yükselmeleri ve taşkınlara karşı

kıyılarını korumak zorunda kalan ve bu yönde teknoloji geliştirmek zorunda olan birçok kıyı kentine (Venedik, Hollanda'nın birçok kıyı kenti, Como, New York, Boston, Washington, Miami, Florida, Londra, Tuna ve Ren nehirleri üzerindeki birçok kent..) göre İstanbul, çok güvenli kıyılara sahiptir.



şekil 5.10. Coğrafi kıyı biçimleriyle İstanbul EOSAT/CNES 1986, AS-ISLEM/GEOSPACE 1990 uydu fotoğrafı. (Çubuk, 1994)

İstanbul, yerleştiği yeryüzü biçiminin tipolojisi açısından bir kolaj gibidir. Nehir ağzına yakın Londra'dan; delta üzerindeki St. Petersburg, Rotterdam'dan, düz kıyıdaki Barcelona, Cenova'dan; körfez içindeki San Fransisco, Boston, Atina'dan; nehir kenarındaki Paris, Köln, Bağdat, Dublin'den farklı olarak şu kıyı biçimleri ile ilişkilidir; haliç, boğaz, düz kıyı, adalar, nehir, iç deniz...

İstanbul bu doğrultuda, Venedik ile çeşitli tipte kıyı yeryüzü biçimlerine sahip olma özelliğini paylaşabilir. Venedik de, merkez ada ölçeğinde düşünüldüğünde bir ana iç kanal, onu çevreleyen dış kanallar, içinde bulunduğu lagün ortamında kendine bağlı adaları ve bu topluluğu açık denizden ayıran Lido -kıyı dilinde düz kıyısı ile farklı kıyı türlerine sahiptir. Lagün içinde ise kendine özgü, zengin bir terminoloji ve ekoloji oluşturacak çeşitlilikte kara-su çeşitlemeleri görülebilmektedir. (Şekil 5.11)



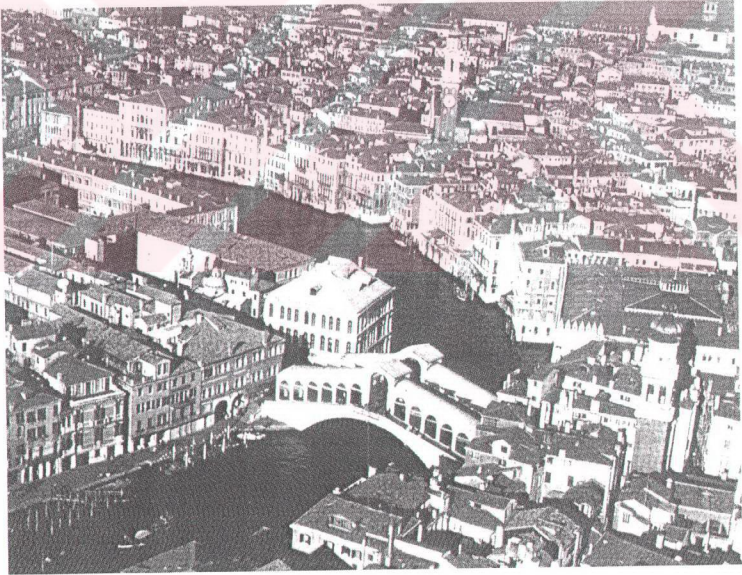
Şekil 5.11. Venedik ve çevresinin kıyı biçimleri. (Itinerari Laboratorio Venezia, 1996).

Boğazın kuzey ağzının her iki yanında, volkanik kayalardan oluşan platoların kenarında yüksek falezleri ile çentikli ve genç bir kıyı tipi görülür. Boğaz ise, bugün sular altında kalmış eski bir vadidir, bir plato içine gömüldüğü için "ria" olarak nitelenir, kıyıları dik ve derindir, ulaştırmayı tehdit edecek sığ topuklar ve kayalıklar yoktur. Kıyı boyunca ancak bazı vadilerin ağızlarında, kuvvetli akıntıdan dolayı gelişmemiş küçük ve güdük deltalar veya birikinti konilerine rastlanır, ki zaten yerleşmelerin büyük bir kısmı da bunlar üzerinde kurulmuştur. Boğazın girintileri olan Haliç, İstinye ve Tarabya koyları da tipik birer riadır (Erinç, 1973). Boğaz'ın kıyılarının dik ve derin olması, sıklık ve kayalıklar barındırmaması, deniz araçlarının yanaşabilmesi için uygun olsa da, rüzgarlara bağlı su hareketleri ve akıntılar nedeniyle, barınma için uygun bir zemin oluşturmamaktadır, kıyıları gene derin olan,

bir noktaya kadar sıklıkları bulunmayan ve esas olarak rüzgar etkilerinden korunmuş, sakin sulu Haliç, bu özellikleriyle doğal bir liman için ideal koşulları sağlar.

Kıyılarının insan yapımı ya da doğal olma özelliği açısından ele alındığında, kıyının morfolojik olarak, özellikle boğazda doğal, kıvrımlı oluşu, dolgu alanlarda kıvrımların bir ölçüde yumuşatılmış olmasına rağmen (Şekil 5.10), Japonya'da en üst düzeyde örnekleri görülen insan yapımı, düz, kültürleşmiş kıyılara göre, İstanbul'un kıyı biçimlerinin genel bakışta doğal görüldüğü söylenebilir. Ancak kıyılarda önceki kıyı çizgisini değiştiren sahilyolları ve kıyı dolguları, kıyı morfolojisinin doğal niteliğini bozmaktadır.

Venediği, tarihi ada üzerinde yoğun yapılaşmış olmasına rağmen, onu bazı açılardan doğal bir şehir (kanalın bir nehir, bir güzergah oluşuyla) (Şekil 5.12) olarak tanımlayanlar bulunmaktadır. (Polesello) (Ek 1 soru 1c). Bu doğallığın kaynakları, Büyük Kanal'ın aslında denize dökülen bir nehir oluşu, kentin lagünü içinde doğal ve hassas dengeli bir ekosistem içinde bulunuşudur.



Şekil 5.12. Venedik'te Büyük Kanal ve Rialto köprüsü

5.3.4. Fiziksel yapı üzerindeki kent kurgusu ve kent peyzajları

Fiziksel yapısının engebeli oluşuna ek olarak, kentin Boğaz ve Haliç ile üç parçaya bölünmüş olması ulaşım için güçlükler yaratmıştır. Kentin bu üç parçadan oluşması, hem parçalanmış, hem de bütün bir kentsel kullanım sistemini getirir. Üç parça, kuruluştan beri, farklı şekillerde kullanılıp biçimlenmiştir. Bu parçalar, nehir kenarı kentlerinin daha büyük çoğunluğunda da görülen, çift taraflı eşit ağırlıklı kullanımdan çok, tek taraf ağırlıklı kullanıma benzer biçimde, birbirine eşit olmayan ağırlıklardadır. Bu farklılık başlangıçta iki yaka arasındaki ulaşım gücünü nedeniyle gelişimin senkronize olmamasına yolaçmış ise de, her üç parçada da yerleşim bulunmakta ve zamanla artan bir karşılıklı ilişki de görülmekteydi. Bu ilişkili oluş, doğu ve batı kara parçaları arasında görsel ilişki kurmaya fırsat verecek düzeydeki mesafeye bağlı olabilir. Bu mesafe daha fazla olsaydı, belki de bütünleşen bir kent kurgusu hiç oluşamayacaktı.

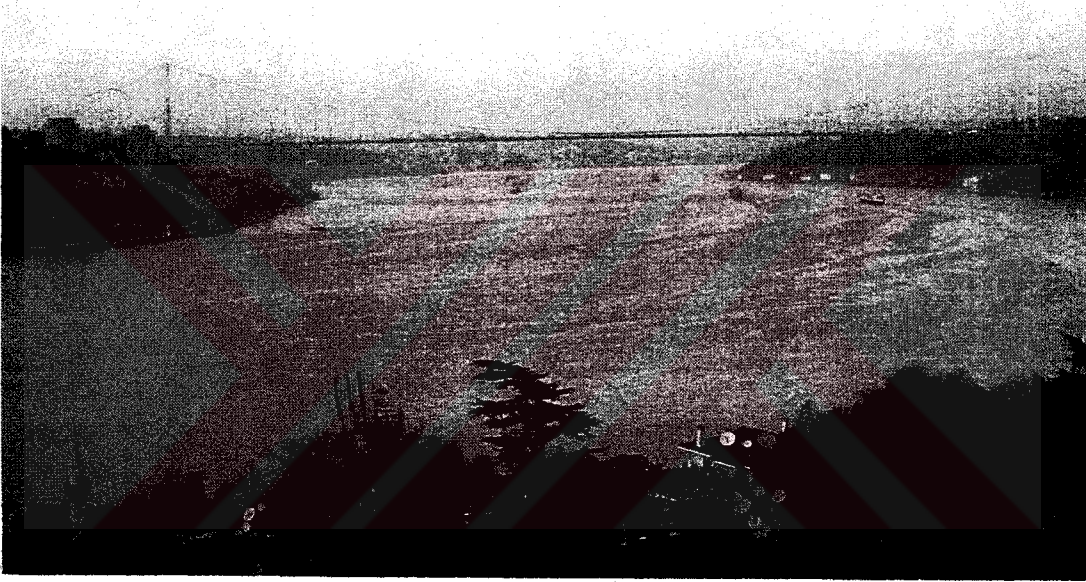
Üçlü kurguyu oluşturuculardan diğeri olan Haliç, daha fazla bir nehir ölçeğindedir. Oluşturduğu koşullarla doğal bir sığınak olmasına ek olarak, kente ilk dönemlerdeki denizden geliş yönü düşünüldüğünde konumu, savunma açısından da benzersiz avantajlar sunar. (Şekil 5.8)

Bilgin'e göre, İstanbul'un suyla olan ilişkisi, ne Venedik veya Amsterdam'daki gibi kanallar tarafından bölünmüş şehirlerin, ne de Londra, Paris veya Frankfurt gibi bir akarsu kenarında yerleşmiş şehirlerinkine benzer. İlk gruptaki şehirlerde, şehrin yapısını belirleyen eleman sudur; yollar, meydanlar ve yapı blokları suya göre olan konumları ve ilişkileriyle oluşmuştur. İkinci gruptaki şehirlerde ise akarsu, şehrin yönlenmesini belirleyen, yönlendirici bir akstır. Her iki durumda da, şehrin kuruluşundan gelişimine doğru, bir damarlar ağı şeklinde mi, yoksa yön bildiren bir sistem şeklinde mi gelişeceğini belirleyen suyun bu yapısıdır (Bilgin, 1998).

Bilgin (1998)'e göre, üç tür su kenarı yerleşimi var: 1. Nehir 2. Denizkenarı, ör. San Francisco gibi korunaklı deniz kenarı 3. Kanala dönüşen nehir. İstanbul, başka bir boğaz olan Çanakkale gibi de değil, aradaki mesafe daha farklı, karşıdakini algılama İstanbul'daki gibi değil, Cebelitarık gibi de değil.

Boğazın ise, su yolu olarak, iki denizi birleştirirken, aynı zamanda iki kıtayı da birbirinden ayırma özelliği, onu anlamsal olarak çok özel bir yere yerleştirir. Su yolu böyle bir özel anlam kazanırken, İstanbul'u kentsel açıdan eşsiz kılan esasen bu ayırma, birleştirme meselesi değil, kentin tam ortasından suyun geçmesidir. Bu su elemanı ise, kıyıları birbirine paralel, monoton görünümlü bir kanala benzemeyişiyse,

deniz oluşunu hatırlatır karakterdedir. Hem kıyılarının birbirlerine olan uzaklıklarının farklı olması, hem de Boğazın beş yerde yön değiştirip, ayrı görüntülere sahip, topoğrafik özellikleri, yeşil örtüleri, yapıları, kullanılış şekilleri farklı altı Boğaziçi mekanı oluşturması (Ağat, 1963) (Şekil 5.13), kıyılarının topoğrafyasının monotonluktan uzak oluşu, Boğaz'a önemli değişkenlikler kazandırır ve merak uyandırıcı oluşunu güçlendirir. Ayrıca günün ritmi sırasında, farklı zamanlarda, her noktada birçok farklı etki oluşur. Göğün değişen renklerinin su yüzeyine yansımaları, rüzgar değişimlerinin oluşturduğu yüzey hareketleri, ısı değişimleriyle birlikte değişen akıntılar ve saatlerin değişimiyle birlikte değişen kullanımlar, su üzerindeki ve kıyıdaki yaşantılara etki eder.



Şekil 5.13. Kandilli kız lisesi Mevkiinden Boğazın Görünümü.

İstanbul'da kentin gelişiminde başlangıçta surlar etkin sınırlayıcılar olmuşlardır, gitgide genişletilen ama yerleşimin kimi zaman tümüyle doldurmadığı surlarla kent, uzun bir dönem, merkezi bir gelişim göstermiştir. Ancak büyüme çapı arttıkça ve karşı yakaya da atladıktan sonra, kuzeydeki yeşil bölgelerin varlığıyla, nispeten sınırlanarak daha doğu-batı yönünde gelişmeye doğru yönelmiştir (Ek 2 soru 1a).

Venediğin coğrafyası, onu denizle dolaylı ve karmaşık bir ilişki içine sokar. Denize karşı koruma yapan uzun kıyının içinde kentleşme açısından süreksizlik, çevresel açıdan süreklilik gösteren, fizyolojik olarak stabil olmayan bir su sistemi gelişmiştir. Kentin suyla her ölçekte gelişmiş çok içiçe bir ilişkisi vardır (Gregotti) (Ek 1 soru1a). (Şekil 5.4)

İstanbul'un topoğrafyası ise, onu denizle doğrudan (direkt) ve açık bir ilişki içine sokar. Venedik'teki gibi İstanbul da, bir anlamda farklı coğrafi kıyı (yeryüzü) biçimlerinden oluşsa da, Venedik'tekinin aksine bu biçimler bir tür içiçe gelişen (konsantrik) form oluşturmamakta, biçimler (Venedik'te küçük kanallar sistemi, büyük kanallar, lagün içi su alanları ve uzun kara parçalarının - ötesindeki açık deniz...) birbirlerine yanyana eklenmektedirler, Venedik'teki gibi bir kapalılık, içiçe kapanma durumu yoktur, formlar birbirlerine açılır ve birbirlerini görür/gösterirler. Venedik'te su sistemi kenti çok fazla parçaya bölerek bir süreksizlik oluştururken, İstanbul'da ise, kent daha az parçaya, 3 ana kara parçasına bölünmekte (Şekil 5.3) ve bu büyük parçalar üzerinde sürekliliği olan ve diğer parçalarla da ilişki kurabilen parçalar oldukları için bütünde bir süreklilik kurulabilmektedir. Su elbette sürekliliği bir anlamda kesen bir elemandır, ancak İstanbul'da kıyı formlarının içiçe değil, yanyanalığı bir süreklilik ilişkisi, karşılıklı görsel, işlevsel ilişki kurabilme olanağı kazandırmaktadır.

Kentin kıyı cephesi olarak bakıldığında İstanbul, Venedik'teki duruma göre, Boğaz-yalılar ve Büyük Kanal-(sahil)saraylar açısından farklı ölçekli de olsa bir benzerlik sunar (Şekil 5.9), orada da Kanal, Boğaz gibi bir tür "cadde"dir (Şekil 5.12). Bunun dışında, Venedik'te binalar ve insanlar suyla çok daha yakın mesafededir. İstanbul'da ölçeğin çok daha büyük, yoğunluğun da Venediğe göre az olmasıyla (yeşilin de yarattığı boşluk etkisiyle) bu mesafe daha büyümektedir, fakat kendi oranları içinde gene suya yakındırlar. Ancak özel biçimlenişleriyle, Venediğin içindeki su-kara ilişkisi yoğunluğu, belki de zaten hiç bir su kentinde görülemeyecek derecededir. Venedik'te kıyı cephelerinin tümünün görünür olmayışı ve süreksizliği ise, İstanbul'da tam tersine bir duruma dönüşür.

Kentin suyla ilişkisinin, özellikle yoğun ve çok yönlü biçimde özel olduğu Boğaz ile ilgili olarak Işıkpınar (1973) onun, 400 yılda oluşturduğu kültürüyle, "anıtsal bir kavram olarak kent" in kültürümüzdeki sayılı örneklerinden birisi olduğunu ifade etmektedir. Bu ifade, Boğaziçi'nin kentselliğini vurgulayarak, ona önemli bir temsilci sıfatı vermektedir. Bu düşünce önemli bir olguya parmak basmaktadır ki, kentin çok önemli bir bileşeni olarak Boğaz, her ne kadar bir rekreasyon yeri olarak algılsa da, esasen karakteristik olan onun kentsel özelliğidir, kentin kırsal nitelikli bir uzantısı veya banliyösü olarak algılanamaz. Yalı konut tipiyle, topoğrafyaya dayanan dokusuyla, kentsel kurgunun özel bir peyzaj üzerine adapte edildiği bir bileşimdir. Kentselliğinden arındırılmış sade fiziksel yapısı, ne kadar gözalcı ve özel de olsa, onu daha da zenginleştiren kentsel yapısından soyutlanmamalıdır. Bu doğrultuda,

milli park oluşturma gibi öneriler, kentsel karakteri değiştirici özellikler getirebilirler. Boğaz'ın kentsel karakteri, bu anlamda sürdürölmesi gerekli bir özellik olarak görölmemelidir.

Doğal ortamların sunduğu peyzajlar, çeşitli şekillerde gruplanabilirler. Bu peyzaj çeşitlemeleri, peyzajın yarattığı mekansal özelliklere, onu oluşturan elamanlara, görşel özelliklerine göre elde edilebilmektedir.

Peyzajlar, insanın herhangi bir yerden, herhangi bir zamanda görebileceği sınırlı sayıdaki objeyle, obje özellikleridir. Peyzajlar sabit olarak düşünöllebilirler, ancak gözlemcinin hareketiyle, bir noktadan bakılan objeler, formlarının başka yüzlerini gösterecek, başka objelerle örtölcek veya farklı kombinasyonlara gireceği için çeşitlilik oluşur. Ancak gene de, belirli genel peyzaj özellikleri bulunmaktadır:

- Panoramik peyzajlar
- Özel peyzajlar
- Sınırlı peyzajlar
- Odaksal peyzajlar
- Detay peyzajları
- Geçici peyzajlar (U.S. Dep. Agriculture, 1972).

Bu peyzaj türleri, İstanbul'daki peyzaj türleriyle karşılaştırılabilir.

Panoramik peyzajlar'da çok az veya hiç sınırlanmamışlık koşulu vardır. Ön plan veya orta plan objeleri, arka plan objelerinin görölmesini engellemez (U.S. Dep. Agriculture, 1972). Bu tür görönölmlerde, karşı kıyı, arkalardan görünen adalar ya da Marmara Denizi'nin ötesindeki tepeler, bir ölçölde sınırlanmışlık etkisi oluştursalar da, ön, orta ve arka plan elemanlarının sınırsız görünen yataylığı panoramiklik özelliğini verirler. Topoğrafyanın sunduğu uygun yüksek bakış noktalarında, deniz de dahil olmak üzere peyzaj elemanlarının kontur çizgileri, bakış çerçevesinin dışına doğru uzanarak kentin veya bir bölölümölün geniş açılı bir algılanmasına fırsat verirler (şekil 5.14a). Diğer kıyı kentlerinin de sahip olabileceği panoramik peyzajlar (Cenova, Porto), İstanbul'da ise farklı göröntöl türleri sunacak derecede çeşitlidir.

Özel peyzajlar, özellikli obje veya objeler grubunun hakim olduğu peyzajlardır. (U.S. Dep. Agriculture, 1972) İstanbul, bu türde pek çok özellikli obje içerir, bunlar tekil binaların (Galata kulesi, Kız Kulesi, Haydarpaşa Garı, hisarlar, camiler, gökdelenler..) yanısıra, sahil yolları, köprüler, otoyollar gibi ulaşım elemanları, hatta vapur, motor gibi ulaşım araçları olabilirler.



a panoramik peyzajlar



b sınırlı peyzajlar



c odaksal peyzajlar



d geçici peyzajlar



Şekil 5.14. Kırsal alanlarda peyzaj türleri ve İstanbul örnekleme (U.S. Dep. Agriculture, 1972).

Sınırlı peyzajlar, sürekliliğe sahip, gruplanmış objeler tarafından çevrilmiş büyük veya küçük alanlardır. Mesafe arttığında ise, kapalılık ifadesi kaybolarak, panoramiğe dönüşür (U.S. Dep. Agriculture, 1972). İstanbul'da kara ile deniz kütlelerinin birbiriyle ilişkisi, bu türde sınırlanmış mekansal özellikte peyzajları oluşturabilmektedir (Şekil 5.14b). Kıyıların biçimsel olarak lineer ve tekdüze olmayışları, bu sınırlılık karakterini oluşturmayı sağlarken topoğrafya, bu sınırlılığın hem oluşmasına, hem de algılanmasına olanak verir. Karaların yüksek kotları, duvar benzeri peyzaj elemanları olarak hareket etmelerine yolaçar. İstanbul'daki sınırlı peyzajlar da, sınırlandırmayı sağlayan, karşı kıyı, adalar, Marmara'nın öteki yakası gibi mesafe ve büyüklük açısından çeşitlilik gösteren elemanlar nedeniyle, sayısız ve çeşitlidir.

Odaksal peyzajlar, bir merkeze yönelmiş peyzajlardır. Sonda bir özelliğin varlığı, bu tür peyzajın etkisini artırır (U.S. Dep. Agriculture, 1972). İstanbul'da özellikle Boğaz'da oluşan bu peyzaj türünün karakteri olarak odaklılık, kıyıların birbirlerine paralel gitmelerinden yararlanır (Şekil 5.14c). Kıyıların ayrıca kıvrımlı biçimlenişleri, bu etkiyi artırıcı bir özelliktir. 19. Yüzyılda İstanbul'u tasvir eden Lamartine'in, Boğaz için "otuz kilometrelik sudan bir cadde" deyişindeki gibi Boğaz bir tür yol, bir caddedir. Bu yol niteliği ona odaklılık verirken, ayrıca topoğrafyanın iki tarafta yükselmesi bu etkiyi yoğunlaştırır.

Detay peyzajları, en yakındaki ön plan mesafeleriyle bağlantılıdır. (U.S. Dep. Agriculture, 1972). İstanbul'da gözlemcinin çeşitli düzlemlerde elemanları (ön plan, orta plan, arka plan) birarada görebilme olanağının fazlalığı, doğal olarak bazı elemanların detay olarak ön planda algılanabilmelerine izin verir. Bu elemanlar, bazen bir vapur, bir cami, surlar gibi farklı türde elemanlar olabilirler.

Geçici peyzajlar, geçici etkilere dayanırlar. Çeşitli etki grupları (hava koşulları, gölgeler, yansımalar, yer değiştirmeler, işaretler vs.) kısa süreler için geçici peyzajların varolmasına neden olurlar. (U.S. Dep. Agriculture, 1972) Bu tür peyzajlar, İstanbul'da çok sık görülen peyzajlardır (Şekil 5.14d).

Tanpınar (1960), İstanbul'un daima lodosla poyraz arasında kalmasının, bir yığın ışık oyunuyla kentin eserlerini, her an birbirinden çok farklı şekillerde karşımıza çıkarttığını ifade eder. Gerçekten de kentin hava koşullarının değişkenliği, kentin algısal olarak tamamen farklı peyzajlarını ortaya koyar, gün içinde bile değişen peyzajlardan sözedilebilir. Bu etkiler, kentin zaten sürprizli olan perspektif özelliklerini, önceden tahmin edilmesi zor biçimde daha da güçlendirirler. Kentteki

mikroklima özellikleri, değişik zemin durumları, değişken hava koşulları, içinde barındırdığı coğrafya farklılıklarını daha da belirginleştirir.

Le Corbusier'in İstanbul silueti ve kent görünümüne dair ifadeleri:

"..Halice, her ikisi birbirine bakan iki tepede bulunan, Ceneviz Kulesinin hakim olduğu Pera ile minarelerin dikildiği İstanbul'un arasından girdik. Çok etkilendim, çünkü bu kadar güzel olacaklarını bildiğim bu şeylere hayranlık duymak için gelmiştim.", "Kocaman kubbeler kapalı kapıların gizemini kuşatıyor, minareler muzaffer biçimde göğe yükseliyor, (Şekil 5.15a) beyaz renkli yüksek duvarlara karşı koyu yeşil serviler tepelerini, yüzyıllardır yaptıkları gibi, ritmik ve vakur bir biçimde sallıyorlar. "Avrupa'nın tatlı sularından gelen dalgalar, zarif bir kıvrımı takip eder. Hayır, bu bir illüzyon değil: onları tutan kenarlar (kıyıları) içindekini Asya'nın ortasından geçen denize boşaltan kocaman boynuz şeklinde bir kap gibi kıvrımlanırlar." (Şekil 5.15b) (Le Corbusier, 1987).



Şekil 5.15. a. Denizden Pera, Üsküdar ve İstanbul görünümü, b. İstanbul'u kesen Haliç (Le Corbusier, 1987).

Sonuç olarak Tümertekin'in, İstanbul'un kent coğrafyacısı için bulunmaz bir "laboratuvar" olduğuna ilişkin yargısı son derece doğrudur. Kent çok çeşitli peyzajları birarada bünyesinde barındırır. Tekdüzelikten uzak bir biçimler repertuarına sahiptir. Venedik'te de çeşitli peyzaj türleri olsa da, bunlar genellikle 2 boyutludur, kentin saat kulesi vb. yüksek yerlerine çıkılmadıkça algılanmazlar. Benzer bir saptama 1881'de Warner tarafından dile getirilmektedir:

"...New York körfezi, bu cezbedici görüntünün elamanlarının birçoğuna, harita üzerinde sahiptir. Ancak, batı dünyasının başkentinde benzer şekilde algılamanın balona binmeyi gerektireceği görüntüler, İstanbul ve çevresinde birçok noktadan tek bir görünüm içinde görülebilir. Görünüm olarak kentlerin rakipsiz imparatoriçesi yapan, İstanbul'un, görkemlerinin tek birinin bile genel görünüm içinde kaybolmasına izin vermeyen, bir *farkedilirlik* durumudur." (Warner, 1881)

İstanbul'un çeşitli faktörlerle oluşan coğrafi görünümünde, doğal coğrafyanın, özellikle yer şekillerinin, yedi tepenin, tarihi yarımadaının, Haliç ve Boğaz'ın büyük rolü vardır. Boğaz'ın iki kenarında, çok parçalanmış bir yayla düzeyi uzanmaktadır. Parçalanmış yayla sistemi, akarsular ağı ve vadileri, dışbükey burunlar ve tepelerle birleştiğinde, hem yatayda, hem düşeyde sürekli kıvrımlanan, bilinen çok hareketli peyzaj ortaya çıkar. Bu sistem, güneyinde, kendi içinde gene çok özgün bir coğrafi biçimlenişe sahip tarihi yarımada ve Haliç sistemiyle, diğer tarafta da, daha durağan olmakla birlikte adalarla çeşitlenen Anadolu yakası coğrafyasıyla ayrılmaz biçimde entegre olur. Tüm sistemin, ayırdedilebilen bileşenleri bulunmakla birlikte, kağıt üzerinde alt bölümlere bölünmesi çok zor bir coğrafi kuruluş sergilemektedir. (Tümertekin, 1997)

Bu zenginlik, görsel açıdan kaybedilmemesi gereken bir özellik olmanın yanı sıra, yerleşim açısından da tekdüzeliği kırıncı olmaktadır. Tanpınar'ın özellikle üzerinde durduğu perspektif bolluğu da, bu peyzaj çeşitliliğine ve bunların algılanabilme olanaklarının çokluğuyla paraleldir.

5.4. İstanbul'un “düzen”i

Düzen kavramı, kentle ilişkili olduğunda da, daha önceki bölümlerde de dile getirildiği üzere, hem düzenlilik-düzensizlik gibi tanımlayıcı kavramları içerir, hem de bir oluşum, biraraya gelme düzenini ifade eder.

Oluşum düzeni, bölüm başında tartışılan, parçalar-toplamları-bütün ilişkilerini ve kurulan ilişkinin biçimini kapsar. Bütünün oluşum biçimine ait bu iki yön doğrultusunda, kent tartışmalarında olduğu gibi değerlendirilmelerinde de, iki türde açıklama da kullanılmaktadır.

Polesello, Venediğin bütünlük için oluşturulmuş ve yoğunlaştırılmış olduğunu, kanalların bu amaçla biçimlendirilmiş olduğunu düşünür (Ek 1 soru 2a). Bu düşünce, parça bütün arasında tasarlanmış bir biraraya gelme ilişkisi olduğunu yansıtır. Polesello, bu doğrultuda Venediğin, mimari ürünleriyle kentin genel biçimlenişindeki ilişkinin bir düşüncesi olarak mimari bir kent olarak tanımlanabileceğini düşünür (Ek 1 soru 1c). Yani, biraraya geliş, bir anlamda Ungers ya da Rossi gibi, kentin mimari elemanlarıyla kent arasında sadece ölçek farkı olduğunu, benzer biçimsel kurallarla tasarlanmış olduğunu öne sürer.

Kentin oluşumu kavramı, aslında tek bir oluşum, bir kerede yerine getirilmiş bir durum olmayıp, iki türlü anlaşılabilir. İlki, kentin, kırsal bir yerleşmeden, kent adı verilen, belli bir işlev karmaşıklığı, kurumsallık, ilişkiler örüntüsü gerektiren bir mekanizma haline gelmesidir. Yani bir 'kent olma durumunu oluşturma'dır. Bu oluşumun süreci de aslında birbirine benzer ve hatta tanımlanmıştır. Diğer tür ise, 'belirli bir kent olma durumunu oluşturma'dır. Bu oluşumun ise, bileşenleri daha ilginç ve çeşitlenmiş olabilir, çünkü her 'belirli kent'in oluşumu, kendi bileşenleriyle olacaktır. Burada sorgulanması gereken aslında bu bileşenlerdir. Ancak yukarıda değinilen parçaların bütünü oluşturma biçimi de, gene belirli bir kent haline gelişin bir parçasıdır.

Örneğin Semerani, Venediği oluşturan asıl elemanın sokaklarla köprüler değil, su olduğunu, adaların kuruluşlarında, yapısal olarak Büyük Kanala göre olan konumlarının esas olduğunu ve Venediğin aslında düzensiz bir bütün olmadığını ifade etmektedir (Ek 1 soru 1c). Büyük Kanal'ın esas bağlantı arteri olması ve sokaklarla köprülerin değil, suyun, içiçe geçen şehri oluşturan asıl eleman olması ile bu şehir, dokusunun kuruluşunda bu topolojinin etkisi altında kalır. Venediğe yüzeysel olarak baktığımızda onu düzensiz biçimde, pitoresk, romantik büyük bir bütün olarak görürüz. Onun gelişimine yapısalcı bakış açısıyla bakıp anlamaya çalışarak ve farklı parçaları ayırt ederek nasıl biraraya geldiklerini görerek, daha derinlemesine incelediğimizde ise, adaların kuruluşlarında, onların kendi aralarındaki konumlarından çok, Büyük Kanala göre olan konumlarını daha fazla gözönüne alan teknikler bulunduğunu görürüz (Semerani). (Ek 1 soru 1c)

Benzer bir değerlendirme İstanbul için de yapılabilir. 5.2.1 bölümünde kentin rolü ile ilgili yapılan bir değerlendirmede (Esen), İstanbul'u belirleyen şeyin iki kıta arasında köprü olma yerine, içinden denizin geçişi olduğu ifade edilmektedir.

İstanbul'un oluşumunda da benzer biçimde yapısal bir düzen aramak zordur. Bunun sebeplerinden en önemlisi, Venedik gibi bir anlamda homojenlik gösteren bir doğal altyapının üzerine yerleşmiyor olmasıdır. Venedik, çevresel doğal şartlar açısından dengeli bir ortama oturmuyorsa da, üzerinde yer aldığı adalar grubunun homojenliğinden söz edilebilir, ki bu kentin daha sonra oluşmuş yapısal homojenliğinde yankı bulmaktadır. İstanbul'un ise oluşum düzleminde homojenlik, türdeşlik yerine, asimetri geçerlidir. Bu nedenle, kentsel düzen, düzensiz bir altyapı üzerinde gelişmek zorunda olmuştur. Kentin erken devirlerinde çeşitli uygarlıkların hakimiyet sürmüş olması, farklı oluşturma biçimlerinin uygulanmasına sebebiyet vermiştir. Ancak, bu oluşumlar da, bir öncekinin temelini sürdürerek bir ardışıklık

izlemişlerdir. Bugünün İstanbul'unda ise bu ardışık (yapısal) oluşumun izleri, ancak tarihi çekirdekte görülebilmektedir. Bunun dışındaki kent varlığı ise, oluşturuca bir düzene ait herhangi bir ipucu veremeyecek bir kapsama ulaşmıştır.

'Belirli bir kent olma durumunu oluşturma'nın bileşenleri İstanbul için çeşitlidir. Bileşenler aslında kentin karakterini meydana getirirler.

Genel anlamda bir kentin barındırdığı düzen bileşenleri arasında; düzenlilik - düzensizlik, karmaşıklık, kaotiklik, üstüste düşmeler, çakışmalar, işlev alanlarının dağılımı veya içiçe geçişi, açıklık - kapalılık, bütünün - tipolojinin önemi, tasarlanmışlık, tesadüfîlik, rasyonellik - irrasyonellik, uyum - sürtüşme, kompaktlık, çok yönlülük gibi bileşenlerden söz edilebilir.

Aslında kent düşüncesi, daha önce de belirtildiği gibi, sadece özdeş parçaların toplamı olmadığına göre, bu toplamın da tek bir sıfatla tanımlanmasının güçlüğü ortadadır. Kent düşüncesi, doğal olarak her türlü aradakini de içerecektir. İstanbul için de örneğin, tasarlanmışlıkla tesadüfîliğin biraradalığından söz edilebilir. Tamamen spontanelik ya da kesin bir rasyonellik içermeyen yapısı, bir deyişle çakışmalardan oluşur. Aslında kenti ilginç kılan özelliklerden biri de bu içiçe geçişlerdir. Oluşum düzeninde üstüste düşme, katmanlaşma ve çakışmalar var. Tahmin edilebilirliği engelleyerek sürprizleri olası kılarlar. Somut anlamda da, örneğin yol dokusu olarak sıklıkla, organik geleneksel yol dokusu ile planlanmış dik açılı yol dokusunun meleziliyle karşılaşılabilir.

Kent düzenini oluşturan tasarımı, tarihinde suyla birlikte, aslında ona karşı duyarlılıkla gelişmiştir. Bu tasarım, suyu düzenine katmaktadır. Suyun kent yapısının dışına atılması, kopma çok daha sonra meydana gelmiş, kent uzun süre suyu kentsel düzeninin parçası olarak kullanmıştır. Aslında bu dünyada pek çok kentin deneyimlediği bir durumdur.

Tasarlanmışlık-tesadüfîlik kavramının bir yansıması olarak bütünlük-parçalılık durumu ortaya çıkmaktadır. Tasarlanmış olgular, kimi zaman minimum düzeyde de olsa, bir bütünlük segilerler. Bu, tasarlanmanın özünde bulunur. Brasilia, Chandigarh gibi tasarlanmış kentler, insanların içinde başrol oyuncularını değil, figüranlar oldukları filmlerdir ve bu filmlerin kurgusu, yönetmen tarafından oluşturulmuştur.

İstanbul, hiç bu türde bir bütünsel tasarlanmışlık göstermemiştir. Bütünlüğünün tasarlanmama özelliğinden başka, yaşanma açısından da bir bütünlük göstermediği açıktır. Kentin tümü artık algılanamaz durumdadır, gitgide parçaların içinde yaşanır

duruma gelmiştir. İstanbul kendi içinde birçok başka başka İstanbulları (belki kendi içlerinde bütün olan) barındırmakta, bu alt-kentler, kimi yerde içiçe geçerken, kimi yerde de kesin biçimde birbirlerinden ayrılmaktadırlar. Artık İstanbullu yerine, Erenköylü, Beykozlu, Ümraniyeli olunmaktadır. Ancak bu parçalar, eskinin semtleri gibi değil, her birinin birer kent biçimini almasıyla, bir ebru teknesindeki ayrı ayrı ve birbirine karışmayan boya damlalarına benzerler. Halbuki semtler, yağlıboya tablodaki içiçe de geçebilen renkler gibidirler.

Kaotiklik, çeşitlilik, farklılık konularına dönersek, İstanbul, köken olarak bünyesinde barındırdığı doğal, beşeri, kültürel çeşitliliği uzun süre farklılıkların zenginliği olarak değerlendirmiştir. Bu eski dönemlere ait anlatımlarda hep altı çizilen bir özelliktir. Ancak belli süreçlerin sonucunda, farklılıkların zenginliği, tekdüzeliğin kaotikliğine dönüştü.

Kıyı açısından da, farklılık-tekdüzelik konusu ele alınabilir. Önceleri kıyıların bu farklılaşmaya uyumlu olmalarına rağmen, kıyılarda 50'lerde başlamış dönüşümler ise, bu çeşitlilikleri yoketmeye, yekpare bir bağlayıcı olarak yeni kıyayı oluşturmaya yönelik olmuşlardır. Bunlar, İstanbul'un çeşitlilikleri barındırma özelliğine vurulabilecek en kötü darbeler arasındadır.

İstanbul için yapılan ankette, kişinin kenti tanımlamak için hangi sıfatları kullanmayı tercih edeceğine ilişkin bir sorunun yanıtları ilginç bir noktaya dikkati çeker. Soruda parantez içinde örnekleme amacıyla bazı sıfat çiftleri verilmiştir, bunlar birbirine zıt sıfatlardır (Ek 2 soru 1c). Sıfatlar, ister bu örnekler arasından, ister farklı sıfatlar arasından seçilmiş olsun, yanıtların büyük çoğunluğunda zıtlarıyla birlikte kullanılmıştır. Bu durum, her ne kadar, verilmiş seçeneklerden etkilenmeleri olası ise de, farklı sıfatları kullanırken de hep zıtlarıyla kullanmış olmaları, kişilerin İstanbul'da çeşitli zıt durumları birarada bulmada zorlanmadıklarını gösterebilir. Örnek olarak aşağıdaki sıfat çiftleri kullanılmıştır;

- kapalı-açık
- doğal-yapay
- bölgesel-uluslararası
- geçici-kalıcı
- antik-modern
- yeni-eski
- dışa dönük-içe dönük
- yavaş-hızlı

- düzenli-düzensiz
- sabit-değişken
- hareketlilik, değişkenlik, doğallık
- canlandırıcı-yorucu
- koşturmacalı-sakin
- peyzaj-kentsellik
- büyüleyici-dağınık
- dünyevi-dünyevi olmayan
- güzel-çirkin
- dinlendirici-hayal kırıklığına uğratici
- temiz-kirli
- yabancı-tanındık
- sağlıklı-sağlıksız
- dolu-boş

Bir yanıtta da bu saptamayı doğrular biçimde, doğal-yapay, geçmiş-bugün, doğu-batı, eski-yeni, kara-su, sakinlik-kalabalıklık sıfatlarının yanyana kullanılmış olması, bu kavramların İstanbul'da yanyana gözlenebileceğini ifade etmektedir

Dökmeci, kentin ayırdedici özellikleri arasında, hareketlilik, akıcılık, değişkenlik, açıklık, doğallık sıfatlarını kullanıyor. Ayrıca hareketliliğin içinde neyin düzenli, neyin düzensiz olduğunu ifade etmenin zor olduğunu, bir Alman şehirindeki düzenliliğin İstanbul'u yokedebileceğini söyler (Ek 2 soru 1c).

Batur, kentte insan ögesinin barındırdığı farklılıklar nedeniyle belli bir kaotiklik bulunduğunu, ancak kenti oluşturanın da kaosla düzen arasındaki denge olduğunu düşünür. Ancak kent düşüncesi onun için bir düzenlilik çağrıştırmaktadır, İstanbul düzenli olmayışıyla ona göre, aslında kent olmaya da uzaktır. Kıray, bu sıfatların hepsinin negatiflerini kullanmak gerektiğini söylerken, bunları metropolüğün getirdiği özelliklere bağlarken, kaotiklik kavramını kabul etmez. Açıklık kapalılık konusunda İstanbul bir metropoliten kent gibi açıktır, açıklık, hareketlilik, akıcılık, değişkenlik mutlaka vardır, durağanlık, sabitlik ise istense de artık yok (Ek 2 soru 1c).

Enlil, bu kent için kaotik ve güzel denebileceğini, kendine özgü bir düzen içindeki bir düzensizlik, oynaklık, sürekli değişkenlik, sağı solu belli olmazlık özelliklerinin kullanılabileceğini ifade eder. Ünal da İstanbul'da kaos içinde kendine özgü bir düzen bulmaktadır. Kılıç, İstanbul'un herşeye rağmen doğal olduğunu düşünürken,

hareketlilik, buna bağı akıcılık, değişkenlik ve kaotikliği de dile getirir.Teymur, düzenli-düzensiz ve hareketli-sabit sıfatlarını seçer. (Ek 2 soru 1c)

Kentlerin, düzenli makineler mi, yoksa dağınık, düzensiz spontane oluşumlar mı oldukları ya da, bireyselle ortak arasında, düzenle düzensizlik arasında veya değişimle sabitlik arasında bir dizi paradoks sundukları, bunların da kentin değişken deneyimlerini oluşturduğuna dair çeşitli görüşler bulunduğu daha önce de belirtilmişti.

İstanbul, böyle kategoriler arasında, ne tasarlanmış bir bütün, ne de tümüyle dağınık bir oluşumdur. Ayrıca sadece zıtların oluşturduğu iki kısımlı bir kent de değildir. Yapısı çakışmalar, üstüste düşmelerden oluşur. Onu oluşturan düzeninin, çok yönlülük, “doğanın yaptığı” ile “yapılmış” olanın beraber olması, çeşitli aktivitelere sahip olması nedeniyle açık olması gibi bileşenleri onun düzeninin temel taşı olmalıdır.

5.5. İstanbul’un “hareket”i, “dinamizm”i

Kentin “hareket” bazlı özellikleri, farklı tür ve anlamlardaki hareket temalarını içerebilir. Hareket, aslında bir yandan yerleşim-yerleşiklik-sabitlik temalarını, öte yandan da bunların tersi gibi görünen hareket-hareketlilik-akışkanlık temalarını gündeme getirir. Aslında kent yaşamının deneyimsel olarak bu uçlar arasındaki gerilim ve ritmden oluştuğu düşünülebilir. Hareketlilik ve benzeri kavramlar, çeşitli kategorideki nesnelerde cisimleşmektedir; kentin kullanıcılarının hareket alan/biçimleri, kentin ağlarının hareket özellikleri, kentin bileşenlerinin dinamik özellikleri gibi...

Algılama özellikleri, ışık özellikleri, hareketle ilgili özellikler gibi kentin fiziksel özelliklerine bağlı dinamizminin yanı sıra, bu bölümün kapsamında, sınırlılık/sınırsızlık-sınırlanma özellikleri, akışlar-akışkanlık, esneklik, değişkenlik, bağlantılılık (ve zıt durumları) gibi daha kavramsal özellikler de ele alınacaktır.

Sınır ve sınırlanma biçimi, her ne kadar ilk bakışta, hareket kavramı ile doğrudan ilişkiymiş gibi bir fikir yaratmıyorsa da, sınırlanma aynı zamanda, hareket alanı-kapsamı, sınırın delinmesi-aşılması, aşılma şekli, sınır oluşturu elemanların geçirgenliği-masifliği-harekete karşı direnci gibi aslında hareketle özünde ilişkili anlamlar ve çağrışımlar içerir.

Böylece bölümde, söz edilen bu kavramlar, İstanbul'u nesne olarak ve çeşitli kişisel görüşleri de içerecek (anketlerden) değerlendirilecektir.

5.5.1. Fiziksel özelliklere bağlı dinamizm

Fiziksel yapısının bu derece baskın karakterde oluşu kente, ulaşım zorluğu şeklinde kendini gösteren olumsuzluklarından çok daha fazla, büyük ölçüde olumlu etkiler yapar. Daha az olsalar da, bu olumsuz etkiler, kentin kullanımında da bazı zorluklar oluşturmuş olabilirler (hizmetlerin ulaştırılması vs..). Bunların dışında olumlu etkiler; yerleşimde eğimli arazinin getirdiği tüm avantajları sağlama (hava sirkülasyonu, güneşlenme, birbirinin görüşünü kapatmama..), mekansal zenginlik, buna bağlı olarak kent yaşantısına kattığı zenginlik, kent içinde görsel ilişki yoğunluğu, perspektif çokluğu ve zenginliği, algılamaya farklı frekanslarda değişkenlik katkısı ile oluşturduğu çeşitlilik, kent içinde insana yerini belirleme, yönelme kolaylığı sağlama... şeklinde sıralanabilir.

İstanbul Boğazı peyzajının arazi morfolojisi ve arazi plastiği çok hareketli varyasyonlarla dolu, sık sık değişen sürprizli bir yapıya ve perspektif görüntüye sahiptir. Bu peyzajın doğal oluşumunda, kara ve deniz peyzajının birbirleriyle kaynaşmasından oluşan çok organik yapıları bir oluşum ve perspektif görünüş bulunmaktadır. Genel yüzey şekilleri tanımlanışı ve tüm arazi morfolojisi bakımından, boğazın Anadolu yakası çok daha hareketli ve dinamik görünüşlüdür, çünkü bu taraf, kısa mesafede gittikçe yükselen tepelere ve dağlara bağlanmaktadır. Bir yandan da, dik yamaçlardan inen ve gerilerden beslenen derelerin zamanla aşındırarak oluşturduğu, irili ufaklı derin vadilerle donatılmıştır. Böylece Anadolu yakası, peyzaj özellikleri açısından, çok hareketli ve etkileyici bir topoğrafik yapıya sahiptir. Rumeli yakası ise, Anadolu yakasına göre daha yatık ve yumuşak görünüşlü, genellikle plato karakterinde olup, daha monoton etkilidir (Aran, 1973).

Asıl İstanbul, yani surlardan beride olan minare ve camilerin kenti, Beyoğlu, Boğaziçi, Üsküdar, Erenköy tarafları, Çekmeceler, Bendler, Adalar; bir kentin içinde adeta başka başka coğrafyalar gibi kendi güzellikleriyle bizde ayrı ayrı duygular uyandıran hayalimize başka türlü yaşama şekilleri ilham eden peyzajlardır. Şüphesiz her büyük kent az çok böyledir. Fakat İstanbul'un iklim özelliği, lodos poyraz mücadelesi, değişik toprak vaziyetleri, bu semt farklarını başka yerlerde pek az görülecek şekilde derinleştirir (Tanpınar, 1960). Tanpınar'ın bu saptaması, İstanbul'un kent olarak bir anlamda, içinde farklı coğrafyalara sahip birbirinden farklı kentleri barındırdığını yansıtmaları açısından önemlidir.

5.5.1.1. Görsel algılama özellikleri

Bazı araştırmacılara göre, çevremizdeki dünyaya dair izlenimlerimizin yaklaşık olarak %1'ini tad almayla, %1.5'ünü dokunmayla, %3.5'ünü kokuyla, %7'sini duymayla ve %87'sini görmeyle elde ediyoruz (U.S.Dep.Agri.,1972). Böylece algılama ağırlıklı olarak görsel olarak oluşmaktadır.

İstanbul'un, özellikle de Boğaz'da her noktasında başka bir perspektif kazanan dalgalı arazisi, tepe-vadi dizisiyle sırtları İstanbul'un kentsel imajını tanımlayan doğal sınırlardır.

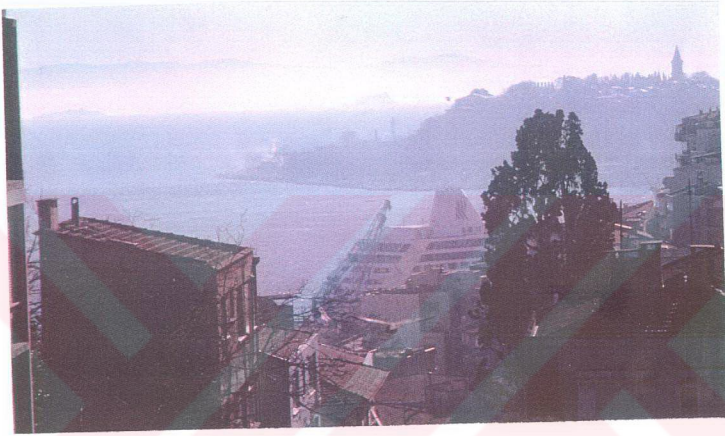
Algılamada gözlem yeri etkilidir. Litton (1974), arazide görülen alanı, gözlemcinin bulunduğu uzaklığa göre üç bölüme ayırır: ön plan (800 metreden yakın); orta plan (500-800 metre ve 5-8 km. arası), silueti algılamak kolaylaşır, detaylar azalır ve arka plan (5 km.den uzak), burada en önemli görsel eleman silüettir. Kentsel ölçekte ise, bu mesafelere ulaşan gözlem olanağı nadirdir, kentin yoğunluğu genel olarak daha çok ya ön plan görüşüne izin verir, ya da pek çok kentte bulunan yüksek bir kuleye, bir seyir yerine çıkıldığında, ancak orta ve arka plana giren görüntüler izlenebilir. İstanbul'da ise, birçok kentten farklı olarak, denizin oluşturduğu boşluk ve bunu izlemeyi sağlayan yükselti, büyük mesafeli görüşlere olanak verirler. Orta ve arka plan elemanları birarada görülebilir. Örneğin bir sokak arasından orta planı oluşturan tarihi yarımada ve arka plan olarak Marmara Denizi'nin güney kıyılarının birlikte görülmesi (Şekil 5.16) ya da köprüden geçerken Ortaköy camii ile birlikte arka planda tarihi yarımada'nın görülmesi veya Beylerbeyi Sarayı ile birlikte boğaz kıyılarının arkada görülebilmesi (Şekil 5.17 ve 5.18) bu durumu yansıtır.

Şekil 5.19'da ise, arka plan elemanları olmalarına rağmen yüksek binalar, ön ve orta plan elemanlarını bastırıcı bir görünüm oluşturmaktadırlar. Mesafeli görüş olanakları yönlenme ve kent algısında önemli avantajlar sunar.

Ahmet Hamdi Tanpınar, 1960 tarihli Beş Şehir adlı kitabında, İstanbul'un birçok özelliğinin yanısıra, sunduğu perspektif zenginliğine dair çok yerinde gözlemler sunar.

İstanbul, Tanpınar'a göre, sadece abide ve abidemi eserlerin bol olduğu bir kent değildir. Yedi tepe, iki, hatta Haliç'le üç deniz, bir yığın perspektif imkanı ve nihayet daima lodosla poyraz arasında kalmasından gelen bir yığın ışık oyunu bu eserleri her an birbirinden çok başka, çok değişik şekillerde karşımıza çıkartır. Aynı ayrı İstanbullardan sözedilebilir. Mimari ile perspektif imkanları da birbirinden ayrı bir

yığın İstanbul yapar. Marmaradan gelen yolcuyu ta uzaktan avlayan beyaz kubbeler ve minareler memleketi, Yeşilköy üstlerinden baktığımız zaman süzgün ve sümbüli bir serap olur. Süleymaniye'nin dış avlusundan görülen ve insana caminin bir parçası, çok ustaca düzenlenmiş, geniş planlı, ağaçlı, büyük suları olan bir üçüncü avlusu duygusunu bırakan Boğaz, vapurla geçerken gördüğümüz başka bir tepeden seyrettiğimiz Boğazdan çok farklıdır (Tanpınar, 1960).



Şekil 5.16. Ayazpaşa'dan görünüm



Şekil 5.17 Köprüden Ortaköy ve Marmara tarafı



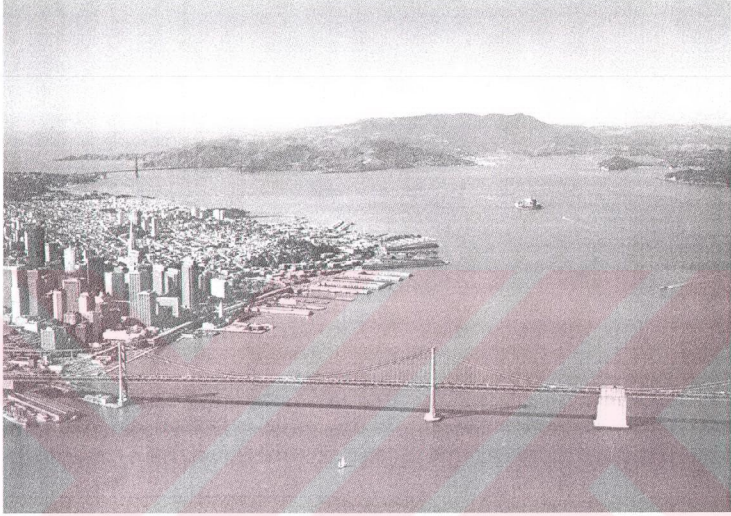
Şekil 5.18 Köprüden Beylerbeyi sarayı ve Karadeniz tarafı



Şekil 5.19 Nakkaştepe'den Ortaköy ve gökdelenler

Tanpınar'ın mimari ile perspektif imkanlarının birbirinden ayrı bir yığın İstanbul yaptığına dair düşüncesi ilginçtir. Bu ayrı ayrı İstanbullar, her kentlinin zihninde kendine ait kişiselleşmiş kent imgelerinin oluşması için fırsat oluştururlar. Basmakalıp imajlar da bulunmakla beraber, herkesin tercihi göre benimsediği bir imge bulması mümkündür. İstanbul'un sunduğu perspektifler bakımından benzeri bir

başka kıyı kenti düşünmek zordur. Suyla biçimsel ilişkisi, düz bir kıyı olmanın ötesinde, San Fransisco ve Boston gibi birçok tarafından suyla kuşatılmış başka kentlerden de sözedilebilir. Ancak bu kentlerde topoğrafyanın daha yumuşak olması, ya da karşı kıyısı olmama özelliği nedeniyle perspektif olanakları İstanbul'a göre çok kısıtlı kalır. (Şekil 5.20)



Şekil 5.20 San Fransisco ve San Fransisco Körfezi, kuzeydoğudan Boston, 1975 (Meyer, 1999)

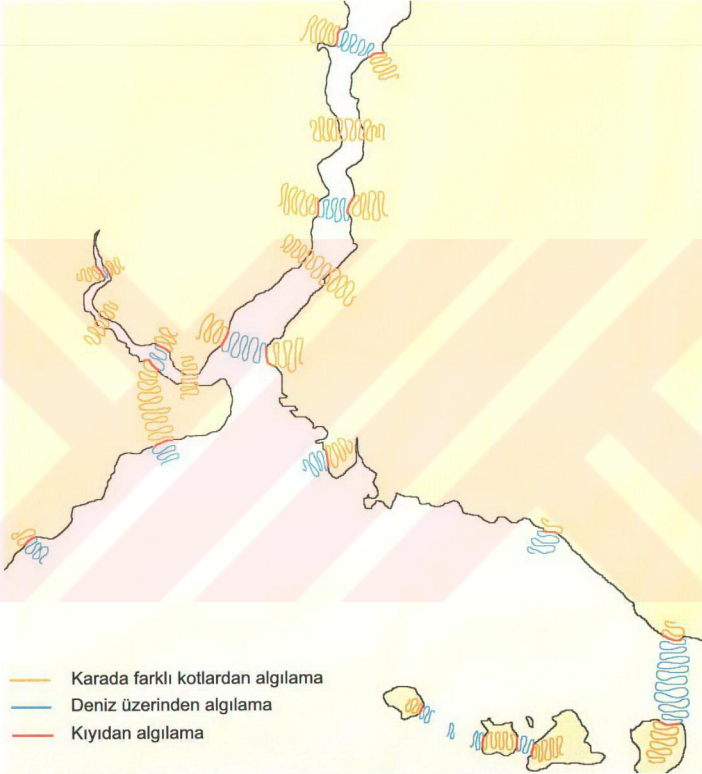
5.5.1.2. Hareketle ilgili özellikler

Eğimli araziler, tepe ve sırtlardaki uzaklaşan yüzeyleri, alçalıp yükselen çizgileriyle hareketi çağrıştırmalarının yanı sıra, arazinin içinde gerçekte hareket edildiğinde de, yükseltelerin devamlı çeşitlilik gösteren arazi biçimlerini ve bunlar arasındaki sayısız çeşitlilikteki ilişkileri gözlemciye sunar (Dorward, 1990). Derinlik, uzaklık ve üçboyutu etkili olarak birleştirme açısından bu arazi formu diğer tür arazilerden ayrılır. Yukarı ve aşağı doğru hareket edildiğinde, ön plan ve arka plana giren kütleler ve yüzeyler sürekli olarak kayarlar, değişirler ve görüş alanı içinde de sürekli farklı perspektifler oluşur. Böylece hareket, beklenmedik zamanda manzarayı ortaya çıkarıp, tekrar saklar. Su, eğimli arazi üzerinde, görsel olarak araziyle bütünleşir, dinamik ve kinetik bir karakter kazanır.

İstanbul, doğal yapısındaki hareketli biçimlerinin yanı sıra, onları çeşitli yerlerden gösterecek hareket fırsatlarını da beraberinde sunar. Bu sayede, kentin zihinlere yer etmiş birçok görünümü oluşur, bunlar donuk perspektifler değildirler. Kent gravürlerine bakıldığında, çok kullanılan resmedilme konuları da bulunur, ör: Pera sırtları, Haliç girişi, Boğaz tepeleri vs. Böyle yerlerin bulunmasına rağmen, kentin panoramasını gösteren bu resimler gene de, sabit bakış noktalarına ait değildirler.

Denizden gelenler için İstanbul, insanı birden içine aliverdiği değil, kendini yaklaştıkça yavaş yavaş ortaya koyan kentler türündendir. Gemi, İstanbul Boğazı'ndan da gelse, Çanakale Boğazı'ndan da, her durumda Haliç'in önünden geçerek, kenti çeşitli görüş noktalarından, bir çeşit sinematografik kaydırmayla ortaya koyar (Eco, 1999). Kentin yükselti yerleri, doğal olarak pek çok tasvir noktası oluşturuyordu. O dönemlerin hareketlilik olanaklarıyla, kentin yine de sabit, donuk olmayan görünümüleri resmediliyordu. Ancak günümüz koşullarının değiştirdiği hareket düzenekleri, bu bakışları da radikal biçimde etkiledi. Öncelikle arabanın yaygınlaşması, daha hızlı bir hareket biçimi getirdi, deniz kotundaki yolculuğun ağırlığı, karayoluyla kentin birçok kotunda sürdürülen yolculuğun ağırlığına dönüştü. Köprüler ve diğer çevreyollarının kente katılması, kentin algılanması için yeni görüş alanları ve yükseklikler (Şekil 5.17, 5.18) getirdi. Bu elemanların kent görünümünde yarattıkları olumsuz etkiler ile yeni görüşlere tanıdıkları olanaklar, değişimin iki yönünü oluşturmaktadır. Kentin, topoğrafyasının çeşitli yüksekliklerinden bakış olanakları sunması, onun daha iyi algılanmasının ve kavranmasının yararınadır. Kentin ve yapılarının, artan hareketliliğe bağlı olarak daha fazla yüzünün görülmesi, Eco'nun bahsettiği sinematografik kaydırma etkisini artırır. Görünümler artık, tek tek kareler olmaktan çıkmış, kareler dizilerine dönüşmüşlerdir. Topoğrafyanın, yüksek

noktaları, panoramik görüntüler sunarken, ara kotlarda, denizin sürpriz bir şekilde ara ara kendini göstermesi ve deniz kotunda da, su yüzeyi üzerinde bir mesafeden bakışın sunulması, her farklı kottan bakışın önemliliğini gösterir. İnsan hareketinin akışkanlığı, İstanbul'da bu farklı görüntü katmanlarını oluşturur. Şekilde, deniz üzerinde, karanın çeşitli kotları ve kıyı kotunda farklılaşan algı alanları ve bu alanlar arasındaki akışkan hareketlilik ifade edilmektedir (Şekil 5.21).



Şekil 5.21. İstanbul'da farklı bakış kotlarına bağlı kent algılama katmanları.

Kentin ulaşım düzeninin tasarımı, bu anlamda kentin algılanışını zenginleştiren bakış noktaları/doğrultuları ve kotlarının katkısı gözönünde bulundurulmalıdır. İstanbul'un hareketli yapısı için sabitleştirilmiş, resimsi görüntüler yerine, sinematografik, dinamik görüntüler daha uygundur.

Gözlemcinin hareketiyle bütünün ortaya çıkmasıyla görsel gizem daha da artar. Japon peyzaj düzenlemesinde bu ilkeye bağlı olarak, su kütesinin herhangi bir bakış yerinden hiç bir zaman bütünüyle görülemeyecek şekilde bir parçasının

gizlenmesi geleneksel olmuştur (Litton, 1974). İstanbul'da da su, kentin birçok yerinden hemen kolayca görülebilse de, bütünü görmek çoğunlukla olası değildir. Yüksek yerlerin iki ayrı ve tamamlayıcı işlevi vardır. Hem çıkılıp, dünyaya bakılabilecek bir yer sağlarlar, hem de insanlara, aşağıda da olsalar, çok uzaktan görebilecekleri ve bu şekilde kendilerini yönlendirebilecekleri bir nirengi noktası sunarlar. Ayrıca kentin görülmeye değer kapsamlı bir manzarasını izletebilirler (Alexander, 1977). İstanbul'da topoğrafyanın sunduğu doğal yüksek noktalar bütün bu işlevleri karşılarlar. Yoğun kentsel doku içinde denize dar bakışlar veren tepelerdeki çeşitli noktalar, İstanbul'un diğer kıyı kentlerinden kentin arazi form özellikleri açısından ayırdedici özellikleri olarak dile getirilmişlerdir (Ek 2 soru 2b). Yüksek bakış noktaları sunan bir diğer kıyı kenti olan Cenova da özgün topoğrafyasının olanaklarından yararlanır. Çanak biçiminde, dağlarla sınırlanmış alanı ile kentin sırtlarından panoramik kent görünümü elde edilebilir, ancak bu gene de bir tarafa yönelmiş bir bakıştır, İstanbul'daki durumdan çok uzaktır. İstanbul'un kendini çeşitli yerlerden görebilmesinden farklı biçimde Cenova kendini kısmen görmekte, daha çok denize bakmaktadır (Şekil 5.22).



Şekil 5.22. Cenova ve Limanı. (Ostuni)

Warner da 1881'deki kentin suyla yaşantısını suyun üzerindeki hareketliliğiyle anlatır, büyük bir çeşitliliğin varlığını şöyle betimler: "Tüm kent su üzerinde gibi, ırmak yaşıyor...Dünyanın bir mikrokozmu...Galata köprüsünden kalkıp Boğaz köylerine giden buharlı vapurlar, New York körfezindeki feribotlar gibi kalabalık..." (Warner, 1881).

Venedik, bütünü içinde yaya olarak kullanılabilen bir kenttir. Boyutu kentin bütününe kullanılışıyla ilişkili olan bir kenttir (Polesello) (Ek 1 soru 2a). Venediğin tanımlanışında, tamamen yayaya açık oluşu onu “olağandışı” yapar (Fontanari) (Ek 1 soru 1c).

Bu boyutsal anlamda İstanbul, tarihi yarımada surların içindeki boyutlarını aştıktan ve karşı kıyılara yayılmaya başladıktan sonra, bütününe yaya olarak kullanılabilmesi olanağını artık kaybetmiştir. Kent içinde artık araçlarla mesafeler katedilmektedir, bu farklı hareket biçimlerinin çeşitli etkileri olabilir. Bütünlük için oluşturulan Venedik’te kendi bütününe yönelik bir kullanım vardır, bu bir anlamda bir içine kapalılık sayılabilir. İstanbul’da ise kendi bütününe de çok tanımlı olmayışı ve hareketin kendi bütününe kullanmayla ilişkili olarak sınırlı kalmayışıyla dışa daha açık bir kent kullanımından sözedilebilir.

5.5.1.3. Işık özellikleri

Işık özellikleri, İstanbul’un değişken görünümünün nedenleri arasında, özellikle de farklı yansımaya yüzeylerinin bolluğu nedeniyle çok etkilidir. Engabeli arazinin vadilerle parçalanarak dalgalanan yüzeyleri, ışık için birbirinden farklı yüzeyler oluşturur.

Bir objenin ışığı yansıtışı, yansıttığı ışığın türü ve miktarı kadar, yüzeyinin yapısal özelliklerine de bağlıdır. Engabeli bir yüzeyde ışık daha çok dağılır, düz yüzeyde ise daha az dağılmayla yansır (U.S.Dep.Agr.,1972).

Suyun görünüşü, onun akışkanlığı, berraklığı ve rengi, ışığı ve imajları yansıtmaya kapasitesinden oluşan faktörlerin bileşimiyle oluşur (Litton, 1974). Denizin İstanbul’da görünüşü, ışık ve havanın durumuyla ilişkili olarak çok değişkendir (Şekil 5.14d). Dalgalı bir su yüzeyinde de dağılan bir yansımaya varken, su durgunlaştıkça yansımaya çoğalır. İstanbul’da denizin yüzeyi akıntıların varlığıyla, durgun bir nehirdekinden farklı biçimde kıvrılmıştır.

Abdülhak Şinasi Hisar’a göre, Boğaziçi’nin girinti ve çıkıntıları, sahilleri çok kere birbiryle kavuşmuş gösterirken, asıl müziği de daima canlı ve sesli sularından gelir. Sular hiçbir zaman tamamen sessiz değildir (Güngör, 1997). Lodos rüzgarının esmesiyle dalga haline dönüşebilir, ancak bu, iç deniz olma sebebiyle küçük ölçekte bir dalgalanmadır. Bu farklı dalgalanmalar, ışığın daha çok dağılmasına, yayılmasına veya çok yansımaya sebep olurlar.

İngiliz asilzadesi Queensberry Dükü (1724–1810)'nın Thames nehri ile ilgili: "Thames'de bu kadar yazılacak ne var? Ondan iyice sıkıldım artık. Ak, ak, ak, hep aynı..." (Timbs, 1984) anekdotu, nehrin monotonluğuna işaret ederken, Boğaz'la ilgili tasvirlerde, tersine Boğaz'ın suyunun değişkenliği (renk, ışık, hareketlilik biçimi...) ve yarattığı duygular sıklıkla dile getirilmektedir.

Suyun, akıntılar, hava hareketleri, sualtı topoğrafyası nedeniyle hareketli, değişken özelliği, kentin kimliğinde etkilidir. 1881'deki anlatımında, İstanbul'un havasına dikkat çeker; "kozmpolit kent halkına ve konumuna uygun biçimde İstanbul, değişken havasına katlanır veya zevk alır." (Wamer, 1881).

5.5.2. Soyut dinamizm

Bu bölüm, değişkenlik-bağlantılılık, sınırlanma özellikleri ve akışlar-akışkanlık alt başlıklarında incelenebilir.

5.5.2.1. Değişkenlik, bağlantılılık

Işıkpınar (1973), Boğaziçi kıyı meydanlarında, aktive edici nitelikler olarak, sembolik elemanlar ve çeşitli frekanslarda değişkenlik yoluyla, motive edici bir ortamın oluştuğunu ileri sürmektedir. Bu özellikler, tüm kent ölçeğinde de geçerli olabilir. Kentin çeşitli mekanlarının algısal boyutları, yaşantı açısından çeşitli frekanslarda değişkenliğe sahip ortamlar oluşturarak, aktive edici nitelikler kazanırlar. Bu farklı frekanslar arasından, yüksek frekanslı değişkenlik, örneğin deniz üzerindeki hareketlilik, ulaşım araçlarının yarattığı değişken peyzaj olabilirken, kişide dikkati, konsantrasyonu artırıcı etki oluşturur. Orta frekanslı bir değişkenlik, baharda boğazda erguvanların açması, ya da kentteki kültürel olayları duyuran afişlerin değişimi gibi bir değişkenlik olabilir. Bunlar da, insanda zamanın durağan olmadığını, kentin yaşamının da zamanın ritmiyle devingen hale geldiği algısını uyandıran özelliklerdir. Düşük frekanslı değişkenlikler ise, daha uzun zaman dilimleri içinde gerçekleşen, algılanışı diğerleri kadar direkt olmayan değişkenliklerdir. Ancak günümüzün İstanbul'unda, bu frekansta değişkenlikler artık çok görülememekte, bunun yerine değişkenlikler, olmaları gerekenden çok daha hızlanmış biçimde hüküm sürmektedirler.

Psikolojik araştırmalara göre, mimari çevrede çok hızlı değişimlerin yaşandığı ortamlarda insanlar bir tür köksüzlük duygusu yaşarlar. Aslında, kentte mevcut uyarcıların aktive edici ve yönlendirici özellikleri, bütün frekanslarda değişkenlik

gösterdiklerinde, optimal bir karmaşıklık oluşmaktadır. Bu durumda, düşük frekanslı değişkenliklerin eksikliği, optimal karmaşıklık dengesini bozarak, belki de rahatsız edici bir karmaşıklığa yol açmaktadır. Optimal bir karmaşıklık, kentte mevcut görsel kentsel problemler ve dolayısıyla bazı psikolojik süreçlere (aşırı kalabalıklık ve yoğunluk nedeniyle aşırı uyarılma ya da sürekli meşguliyesizlik ve görsel kentsel monotonluk nedeniyle yetersiz uyarılma, algılama eksikliği vb.) olumlu katkıda bulunabilir. Fiziksel çevrenin, merak uyandırıcı, araştırmaya yöneltici özellikleriyle, insanın öğrenme, problem çözme, yaratıcılık kapasitesini artırma, kişilik özelliklerini geliştirme gibi süreçlere aracı olmasını sağlayabilir.

İstanbul için yapılmış olan tanımlar arasında A.H. Tanpınar'ın "İstanbul, devamlı şekilde hayalgücümüzü çalıştırma sihiriyle bize etki eder" şeklindeki tanımı, bir kent için çok değerli bir özellik olan hayalgücüne sunduğu potansiyelini ortaya koyar. Kentle ilgili tanımlarda (ankette alınan görüşler arasında) çokça kullanılan "büyülü", "heyecan verici" sıfatlarına ek olarak "meşgul edici", "sürekli değişkenliği", "ne yapacağı belirsiz" gibi anlatımlar da aslında temellerinde hayalgücüne kaynak olma fikrini barındırırlar. Kente bu karakterini kazandıran ise, çeşitli kişilerce dile getirilen şu özelliklerinde aranabilir; hiç monoton olmamasını sağlayan topoğrafyası, Boğaz'ın uluslararası bir su oluşu, sürekli bir reenkasyon içinde oluşu, herşeyin dinamik bir kanşımı oluşu, tüm duyuları harekete geçiren katmanlı, karmaşık bir mozaik oluşturmaları, biraradakilikler yeri oluşu, hatırlatıcı oluşu, ilhamlandırma gücü, gökyüzünün, ışık renginin değişkenliğinin farklı peyzajlar ve atmosferler duygusu verışı, hareketli oluşu...

Kentin bazı sembolik elemanları, bazı hatırlatmalar oluşturarak, kişiyi, 'fragmanlardan bütünü hatırlama' yoluyla aktive edici özellikler olarak psikolojik açıdan etki edebilirler. Örneğin, bir büyük yolcu gemisinin kısmen, kentin bir yerinden sabit olarak görülmesi, onun bulunduğu yerin Tophane olduğunu ve turistlerin inip binmekte olabileceklerini bildirir. Ya da, bir tankerin üzerindeki 'Danube' yazısı, kentin suyuyla Karadeniz'e ve Tuna'ya ulaşabilir olduğunu hatırlatır.

İstanbul'un gözlemcinin konumuna bağlı olarak çeşitlenen görünümünden başka, kentin kendine ait bir hareketliliği, dinamik bir yaşantısı vardır. Bu dinamizm, denizin ayırarak birleştirdiği kent kısımları arasında pinpon topuna benzer hareket eden ulaşım araçlarının oluşturduğu sirkülasyondan pay almaktadır. (Şekil 5.23)

Benzer bir hareketlilikten Venedik'te de söz edilebilir, suyun üzeri orada da çok hareketlidir, ancak ölçek farklıdır, İstanbul'da denizde görülebilecek araçlar daha çeşitli uzaklıklar arasında gidip gelen araçlardır. Hepsinin de aynı düzlem üzerinde içiçe geçerek hareket etmeleri, su mekanına dinamizm katmanın yanısıra, bağlantı çağrışımlarını da artırır. Bozdoğan'ın ifade ettiği gibi, özellikle büyük gemilerin ve tankerlerin Boğaz'ın uluslararası sularında gidip gelmeleriyle artan, dünyanın geri kalanına bağlantılı olma hissi, suyun kentin bir 'dünya kenti' olarak hissedilmesine katkısının bir örneğidir (Ek 2 soru 2d) (Şekil 5.24).



Şekil 5.23. İstanbul'da hareketin düzlemlerinden birini oluşturan denizin üzerindeki ulaşım hareketliliği görüntüsü.



Şekil 5.24. İstanbul'da aynı düzlemi kullanan farklı deniz araçları.

5.5.2.2. Sınırlanma özellikleri

Venedik'te suyun konumu, ulaşım hareketinde bir yaşam olanağı olması, şehrin anlamını etkilemesi esas olandır (Magnani) (Ek 1 soru 1a). İstanbul'da da suyun konumu ve lojistik durumu, kentin kendi başına yerleşip gelişmesinde kilit rol oynamanın ötesinde, kentin esas olarak anlamını, kentsel yaşamın kilit noktalarından birini oluşturmaktadır.

Venedik'te, fiziksel sınırlar ada şehrinin sınırlarıyken, idari sınırlar çok daha geniş, kültürel sınırlar ise ondan da geniştir (Dalmaçya, Arnautluk, Yunanistan, Türkiye, Girit, Kıbrıs..) (Mancuso) (Ek 1 soru 1b). Fiziksel sınırlar açıkça suyla tanımlanmakta ve daha dar görülürken, idari ve kültürel sınırlar görünenin dışında ve daha geniş olmaktadır.

İstanbul'un sınırları ve sınırlarının olup olmadığı fikri, (bu konuda yapılan bir anketle alınan görüşler de değerlendirilerek) kişiye, kişinin kentteki yaşamına, kentle düşünsel ilişkisine ve deneyimine göre değişiklik gösterebilir.

Kentle sınırlı düzeyde veya süre içinde ilişki kurmuş olanlar, belki de zihinlerinde İstanbul'u daha fazla fiziksel sınırlarla biçimlendirmektedirler. Bu fiziksel sınırlayıcılar ise, öncelikle suyun oluşturduğu doğal/coğrafi sınırlar (kıyı çizgileri) olmak üzere, topoğrafik biçim ve onun elemanları (tepeler, sırtlar) veya mimari elemanlar şeklinde görülürler. Sınır ve sınırlama kavramının çeşitli biçimlerde ele alındığı görülmektedir; fiziksel, coğrafi, sosyal, içsel, ölçeksel, duysal, demografik, kültürel, mimari, atmosferik, topografik, doğal sınırlar...Bu türler, bir somut-soyut skalası içinde düşünüldüğünde; somut türde sınırlama fiziksel, coğrafi, topografik, doğal ve mimari türdeki sınırlamayı; yarı-somut türde sınırlama duysal, atmosferik, demografik, ölçeksel ve içsel türde sınırlamayı; soyut türde sınırlama da sosyal, kültürel türde sınırlamayı içerebilir. (Ek 2 soru 1a).

İstanbul'da suyun (denizin) bir sınır olduğunu düşünmek, aslında İstanbul'un kentsel yapısını eksik kavrayan bir düşüncenin yansımasıdır. Deniz (su), kütsel varlığı ve kimliğiyle, İstanbul'un kentsel kurgusunda, bir kompozisyonun şekil-zemin ilişkisinde her iki elemanın da vazgeçilmez oluşuna benzer bir tamamlayıcı değer taşır. Deniz/su kütsesi, bakış yönünde, ötesinde bir referans sunmayacak derecede engin ise, bir kent için gerçekte bir sınır oluşturabilir. Su kütsesinin, ölçeğinin büyümesine paralel olarak ayırcılığı artar, kara-su arakesitinde kentin daha fazla sınırlanışını kolaylaştırır.

Türk mimarları arasında Dökmeci, denizi İstanbul için bir sınır olarak değil, kendi içindeki bir elemanı olarak görür ve gecekondu sınırları olarak kabul eder. Kırar, İstanbul'un hinterlandıyla birlikte metropol olarak alındığında, metropoliten alanın batıda Çatalca, doğuda İzmit, hatta Eskişehir'e kadar, güneyde de Bursa'yı içine alıp İzmir'e kadar gidebileceğini ifade etmektedir. Bilgin de, kentin bugünkü durumunda sınırı olmadığını, ancak Adapazarı-Bursa-İstanbul içindeki iktisadi üçgenden oluşan bir bölge olabileceğini belirtmiştir. Esen de benzer biçimde, Sakarya/Bursa/Tekirdağ üçgenini idari sınır olarak görür. Teymur'a göre de sınır yoktur, varsa da İzmit Körfezi'ne kadar gidebilir (Ek 2 soru 1a).

Batur, İstanbul'un artık bir kent, hatta metropol bile olmayıp, bir kentsel sınırı bulunmadığını, azman bir koloni kenti gibi olduğunu, bir tarafta Silivri'den Trakya ile birleşirken, öbür tarafta da İzmit'le birleştiğini düşünürken kendine ait dondurduğu bir sanal sınır bulunduğunu belirtmektedir.

Fiziksel olarak ele alındığında, görsel algılamının bu kavrayışta önemli rol oynaması doğaldır, nitekim fiziksel sınırları oluşturucu olarak, Marmara Denizi, Haliç, Boğaziçi, surlar, diğer kıyı çizgileri (veya denizin oluşturduğu doğal sınırlar), tepe sırtları, binalar (ör: camiler), gökyüzü, Karadeniz dile getirilmiştir, bunlar da kentin görsel olarak gözlemlenmesi sonucunda zihinsel şemada kentin konturları olarak yer alırlar. Bunlar içinde deniz, kıyı sınırları gibi belirli bir yerdedini referans vermeyen genel olarak suyun sınırlayıcı rolünü algılayanların yanısıra Marmara Denizi, Haliç, Boğaziçi, Karadeniz gibi İstanbul'daki su alanlarının belirli bölümlerine referans vererek fiziksel sınır olarak dile getiren cevaplar bulunmaktadır.

İstanbul'da ise, su kütlesi sonsuz bir enginlik sunmaz, en engin denebilecek Marmara Denizi kütlesi bile sürpriz biçimlerde ötesini gösterip, gizleyerek bu enginliğe fırsat vermez. Ayrıca su kütesinin çeşitli yönlere doğru uzanıyor oluşu, aslında onun kuşatıcı/sınırlayıcı/çerçeve çizici bir eleman şeklinde algılanışını engellemektedir.

Suyun sınır olarak düşünülmesi, belki de farklı konumlardaki kara kütlelerinden apayrı bir kütesel varlık olarak görme hissini içinde barındırır. Ancak esasen kentin tam varlığını bütün bu kütleler oluşturur. İstanbul'da da Venedik'tekine benzer olarak, idari sınırlar, fiziksel sınırları aşar, metropol olarak ele alındığında ise, bu sınırları daha da aşar (Tekirdağ, Sakarya, Bursa gibi noktalara dayanarak).

5.5.2.3. Akışlar, akışkanlık

Kentlerde akışkanlık kavramı, gözle görülen maddesel akışların (insan hareketi, trafik vs..) yanısıra, enformasyon, iletişim gibi soyut türde akışları da içermektedir. Bunların tümünün sürekliliği kente bir ritm, devinim kazandırmaktadır.

Yoğun bir insan akışının (gecici ve kalıcı olarak kenti yaşayanlara ait) İstanbul'da tarihi boyunca var olduğu söylenebilir. Göçmenler, gezginler, iş amaçlı gelenler vs. kentte bir anlamda içiçe geçen helezonik hareketler, akışlar oluştururlar. Akışkanlık, çağrışım olarak karışıklığı da beraberinde getirebilir, eleman çokluğu ve içiçe geçmeler söz konusu olduğu için bu işleyiş karmaşa olarak da algılanabilir. İstanbul'da da duyular açısından kalabalıklık, karışıklık, dile getirilen özelliklerdendir (Ek 2 soru 2b).

Kentin çeperinin sürekli delinmesine yol açan akışlar, kente açıklık özelliği kazandırırken, sınırları keskin da olsa onların çözükleşmesine yol açabilir. İstanbul'da ise sınırların aslında zaten çok çözükleşmesi, ya da olmaması nedeniyle, çeper ve onun delinmesi kavramı algılanır durumda değildir. Suyun bu duruma etkisi, sınırlayıcı eleman olarak değil, aslında tersine akışları taşıyıcı anlamdadır. Suyun genel olarak, bir kıyı kentinde sınırlandırıcı etki oluşturması da olası iken, İstanbul'da biçimlenme nedeniyle su zaten kendisi akışın bir parçası olmaktadır.

5.6 İstanbul'un sosyal, psikolojik etkisi, "uygarlığı"

Bu bölümün konusu, suyun İstanbul'da yaşama kattığı artı özellikler; kentsel yaşam kalitesine katkısı, sosyal yaşama ve bireysel psikolojiye etkileri olacaktır.

Kentin sosyal anlamda bir kişilik gelişimine katkıda bulunması, onun sunduğu fırsatlardan biridir. Kentte yaşam ve etkileşimler, bu fırsatlardan büyük ölçüde etkilenirler. Kentin sosyal açıdan; insana önem vermesi, dışa döndürücülüğü, farklılıkları barındırması, sosyal heterojenlik, çoğulcu toplum kültürüne olanak vermesi, kentli tipi karakter, kişilik ve yaşam biçimi yaratması, bir sosyal faaliyet sahnesi, sosyal değiş-tokuş yeri oluşturması, toplumu şekillendirmesi, sosyal yoğunlaştırıcılığı, İstanbul'da hangi araçlarla sağlanabilir?

Bilgin'e göre, Avrupa'daki nehir kentleri çoğunlukla, Heidelberg hariç, hep nehirlerle sırtlarını dönmüşlerdir, örneğin Floransa'da nehir geçer ama yerleşimin epeyce yan

kısımlarında kalır ve geçerken çok da hissedilmez. İstanbul bu açıdan çok farklıdır. İlber Ortaylı'nın deniz için "İstanbul'un sahnesi" deyişi çok doğrudur. (Ek 2 soru 2d)

Kentin önemli bir özelliği, içinde yaşanmakta olan bu yere bir mesafeyle bakışa olanak vermesidir. Bu mesafe sayesinde, su kentin orta sahnesi ve kent de suyun orta sahnesi haline gelir (Ek 2 soru 2d). Bu yorum şöyle açıklanabilir; insan kendini suyun sayesinde kentin tam ortasında, kenti izliyor olarak hissedebilir. Aynı zamanda, kent de suyu bir sahne olarak izleyebilmektedir. Bu çok önemli bir potansiyeldir. Bilgin'in dediğine benzer olarak, birçok kıyı kentinde, kentin sadece bir yüzünün suya dönük oluşundan farklı olarak İstanbul'un bu suyu çevrelemesi bu sahne özelliği için eşsiz bir kaynaktır. Bu özelliğin optimum kullanımı ile, hem kentin sosyal yoğunlaştırıcılığına görsel, algısal olarak katkı sağlanacak, hem de suyun tekrar kentsel düzenin parçası haline gelmesi sağlanacaktır.

Bu söz, Mumford'un kentin bir sosyal faaliyet sahnesi, bir tiyatro olduğu anlayışıyla birlikte de düşünülebilir. Kentin insanların sosyalliklerini gösterebilecekleri bir sahne olması gerektiğini öne süren bu düşünce doğrultusunda, İstanbul da, bu sosyallik mekanlarını, kıyısı ve suyu sayesinde bulabilir. "Su İstanbul'da yaşayanları hem birleştirir hem ayırır. Deniz herkes için yaşamın gerekli bir parçası haline gelir." (Ek 2 soru 2d)

İstanbul'da suyun, şehir yaşamının baskısından bir kurtuluş sağlaması da, onun bir katkısı olarak görülebilir (Ek 2 soru 2d). "Birçok açıdan mihenk taşı olarak davranır...özellikle bir yeniden dolum, canlandırma ve dinlenme, kentin çılgınlığından kaçış yeri olarak.." (Ek 2 soru 2d). Bu görüşler, suyun rekreatif ve psikolojik katkılarına işaret eder.

Kentin, toplumsallığa katkısının yanısıra bu şekilde, tekil olarak da bireylere çeşitli yönlerde katkıları bulunabilir. Kişisel deneyim fırsatları, deneyimin yoğunluğu, algılama kaynakları, hareketli, sürekli değişken imgeler sunması ile zihinsel uyarıcı etkisi gibi birçok etkiden söz edilebilir.

İstanbul bu yönde, sunduğu zengin, çeşitlenmiş imgelerle hayalgücünün gelişimine olanak sağlaması, kent yaşamını bu kapsamda, zevk alınacak bir olanak haline getirmesi açısından değerlendirilmelidir. Kentin yaşamla ilişki olarak, onun için bir zarf olması durumunda kentle bütünleşebilmek, insanın sürdüğü yaşam açısından onu büyük ölçüde etkileyecektir.

Suyun sağladığı zihinsel etkiler arasında; değişen ruh hali oluşturmaları, dünyanın diğer yerleriyle bağlantılılık hissi, ışık nitelikleri, iki kıyı/şehir arasında zihinsel ayırım ya da birleştiricilik etkisi, suyun kentin hemen her tarafında sürekli varlığı ile kentin bir "dünya kenti" oluş hissini artırması sayılabilir (Ek 2 soru 2d).

Venedik için Le Corbusier, "Venediğin toprağı üzerinde hiç bir sokağı yoktur, ama o toprak üzerinde varolan en olağanüstü şehircilik olayıdır, bir mucizedir." diyerek Venediğin tarihsel değerinin üstünde şehircilik açısından, insanın kentle ilişkisi (özellikle ölçek olarak) bakımından ne derece başarılı olduğunu dile getirmektedir. Tasarlamış olduğu çeşitli büyük kapsamlı konut ve kent planlama projelerinde Le Corbusier, Venedik'te tasvip ettiği insan ölçeği-kent ilişkisinden uzak öneriler getirmesiyle eleştirilmekteyken, Venedik için önerdiği uygulanmamış hastane projesinde, bütünü büyük bir kompleks olmakla beraber, Venedik'te ders alınması gereken bir özellik olarak gördüğü insan ölçeğini birimler bazında kullanmaktadır. Bu anlamda Kahn'ın projesiyle karşılaştırıldığında, çok daha yerine özel bir tavır göstermektedir.

Venedik şehircilik anlayışı açısından modern olarak (Magnani) tanımlanmaktadır (Ek 1 soru 1c). Bu modernlik, insanı odak noktasında bulan, onun hakimiyetini benimseyen bir modernliktir. Venediğin şehircilik olarak sunduğu yaşayışı, insanın kentteki hareket biçimi, İstanbul ile karşılaştırmaya gerek bırakmadan, zaten kendine özel bir durumdur. İstanbul'da kent ile elemanlarının ölçeği ve Venediğin aksine sürekli değişimlere uğramış olması nedeniyle kent, süreci içinde barındırdığı çeşitli uygarlıkların farklı kent yaşantı biçim/düzenlerinin birbirleri üzerine kurulmasını yaşamıştır. Venedik'te insanın kent mekanındaki varlığı ve onu kullanma biçimi fazla değişmemişken, İstanbul'da özellikle radikal biçimde değişmiştir. İstanbul ölçek olarak başlangıcından beri anıtlara sahip olmuş, kentiler anıtsal yapılara aşina olmuşlardır, bu yapılar, kentin boyutlarına uygundur, suyla kesilen kara parçaları arasındaki bakışların mesafe boyutuna göre yapılar (camiler, saraylar, su kemeri...) tanınabilir ölçekte ve arazi kütlesiyle uyumlu ölçektedirler. Bu anlamda, İstanbul da, Venedik gibi mimari bir kenttir.

İstanbul ile ilgili görüşlerde, diğer su kentleri arasında İstanbul'a benzer başka bir kent sorulduğunda, bazı kentler belli yönleriyle karşılaştırılabilir; örneğin renkli yaşama katılmalarıyla Marsilya ve Malaga; suyu çok çeşitli biçimlerde (ticari, rekreasyonel, ulaşım vb..) kullanması ve yakından ilişkili olmasıyla Stockholm; egzotik/hayal yeri oluşuyla Venedik, çeşitli ve kozmopolit nüfusu ile San Francisco (Ek 2 soru 2a)

5.7. İstanbul'un denizle ilişkisi, zaman içinde gerçekleşen değişikliklerin buna etkisi

İstanbul'un bir su kenarı yerleşmesi olarak sahip olduğu kimliğin, onun gelişiminde olduğu kadar, kentlilerin yaşamında da büyük bir etkisi bulunmaktadır. İstanbul, tarihi süreci içinde aslında oldukça yakın tarihlere kadar (1960-70'ler) denizle çok yakın bir ilişki içindeydi. Kentli, suyu bir kentsel yaşam kalitesi aracı olarak kullanabilmekteydi. Denizin sağladığı büyük avantajlar, tarihi boyunca değerlendirilmiş, ulaşım, ticaret, savaşçılık, balıkçılık, dinlenme, rekreasyon vs. deniz kente tam anlamıyla hizmet etmiştir. Kent bu şekilde deniz kültürüyle yoğrulmuş, su kültürü geçmişi bulunmayan Osmanlılar da aslında İstanbul ile bu kültürle tanışmış ve onu oldukça ileri noktalara götürmüşlerdir.

Haliç'te kıyılar, büyük gemilerin rahatça yanaşabileceği kadar derindir. Bu nedenle Haliç gerçekten de tarih boyunca mükemmel bir liman olmuş ve kentin denizle ilgili tüm etkinliklerini kendine toplamıştır. Boğaziçi ise yelken dönemi denizciliği için son derece zor bir geçit olmuştur (Dağgözü, 2001).

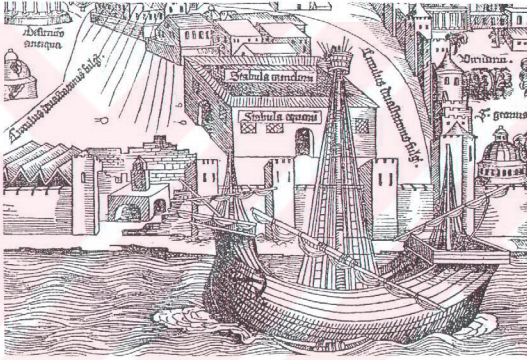
Kentin yer aldığı kıyılar ise, günümüzdeki biçimini insanoğlunun binlerce yıl süren müdahaleleri sonucu almıştır. Tarihi yarımada insanların henüz yerleşmediği yıllarda, günümüzde Eminönü, Kadırga ve Langa adlarıyla bilinen bölgelerin, doğal limanlar olduğunu bilmekteyiz. Deniz, bu bölgelerde günümüzdeki kıyı şeridinde oranla çok daha içerde bulunmaktaydı (Müller-Wiener, 1998). Kıyı doldurma, rıhtım yapımı, deniz araçları yapımı gibi belirli bir teknoloji gerektiren işlemler, kentin deniz kültürünü geliştirmişti.

Boğazda, topoğrafyanın ulaşımı zorlaması nedeniyle kıyı yerleşmelerine bağlantı denizden sağlanmaktaydı. Kent, diğer Osmanlı liman kentleriyle ya da Avrupa kentleriyle bağlantısını denizden kolaylıkla sağlıyordu. Savaşlar dışında hiç bir şey deniz ulaşımını engellememekteydi. Kent 16. ve 19. yüzyıllar arasında dünyanın en büyük tersanelerinden ve deniz üslerinden birini barındırmıştır. Tüm bu etkinlikler kentin deniz trafiğine olağanüstü bir canlılık kazandırmış ve kıyılar son derece değerli ve etkin kullanılan alanlara dönüşmüştür. Kıyılarda yer alan birçok etkinlik, bu etkinlikleri barındıracak çok sayıda yapının da kıyılarda yer almasına neden olmuştur.

İstanbul'un önemli bileşenlerinden biri de deniz araçlarıdır. Bu araçlar, kent gelişiminde ulaşım, taşımacılık, savaşçılık gibi birçok rolü üstlenmişlerdir. O

dönemlere ait anlatımlarda dile getirilen deniz araçları terminolojisinin zenginliği, denizcilik ve deniz ulaşımı kültürünün ne derece gelişmiş olduğunu gösterir.

Gezginlerden Adolphus Slade, "Türklerin dilinde, her deniz vasıtasının adı farklıdır" diyerek 'piyade', dokuz oturaklı kayık 'zangoç', Boğaz nazırlarının özel filikası olan 'kaba narin', bahriyenin deniz taşıtı 'filika' şeklinde bunları örneklemektedir. Pretextat Lecomte de kayıkları anlatır; sadece Boğaziçi'nde görülen asıl 'kayık', üç çift kürekli, yengin çıktığı zaman tulumbacıları ve tulumbayı taşıyan 'Ateş kayıkları', Boğaz'ın çeşitli semtlerine yiyecek taşıyan 'Pazar kayıkları', 'Beş Çifte' denen balıkçı kayıkları. (Şekil 5.25) İstanbul'da Haliç'teki tersanede her tür gemi imal ediliyordu: mavna, luger, brick, çatana, avizo, zırhlı, torpido, her türlü buharlı ve yelkenli gemi... (Güngör, 1996)



Şekil 5.25. İstanbul'un doğu kıyısında bir Venedik "Cocca"sı (Müller-Wiener, 1998).

Haliç'teki tersane uzun bir dönem etkin biçimde işlev görmüş, (Şekil 5.26) teknolojik değişimleri de izlemiş, ancak ahşap gemi yapımından çeliğe geçişten darbe almış, bozuk ekonomi koşullarla sonunda sadece onarım yapmaya dönüşmüştür. Bundan sonra da Haliç gitgide çöküntüye uğramış, eski görkemli halini tamamen kaybetmiştir.

Dünyanın en hareketli boğazlarından biri olan İstanbul Boğazı, Karadeniz'e dökülen Tuna; Dniester, Dniepr ve Don ırmakları gibi büyük nehir yollarıyla bu denize inen Doğu seyyahlarını Konstantinopolis'e ulaştırmaktadır (Ebersolt, 1996). Seyyahların anlatımları da kenti merak edilen, görülmek istenen bir yer haline getirmektedir. Bütün bu anlatılar, denizden gelişe göre biçimlenmekte, tarihi yarımadaı, cami

minarelerini çok yavaş bir hızla denizden, çoğunlukla Marmara'dan algılayanın efsanevi betimlemeleri oluşmaktadır.

Denizin ve kıyının 5.3'te de belirtilen niteliksel özellikleri (kıyı biçimi, yüzey hareketleri, sualtı topoğrafyası vs.) sayesinde kent denizden ulaşımına çok elverişli haledir. Marmara ve Haliç'te limanlar kurmuş, donanmasını üretmiş, döneminin denizci güçleri Venedik ve Cenova'ya rakip olmuştur. Her biri çok özel coğrafi koşullara sahip olan bu kentlerin böyle bir güce ulaşmaları aslında pek de şaşırtıcı değildir, koşullarını iyi değerlendirmişlerdir.



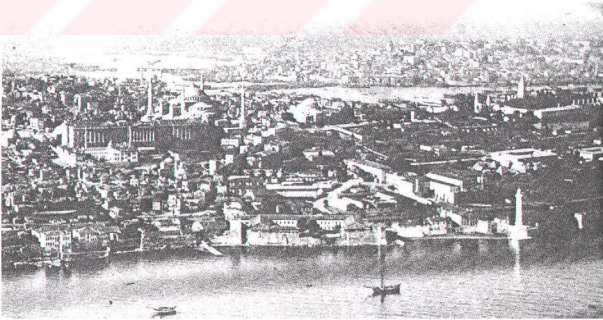
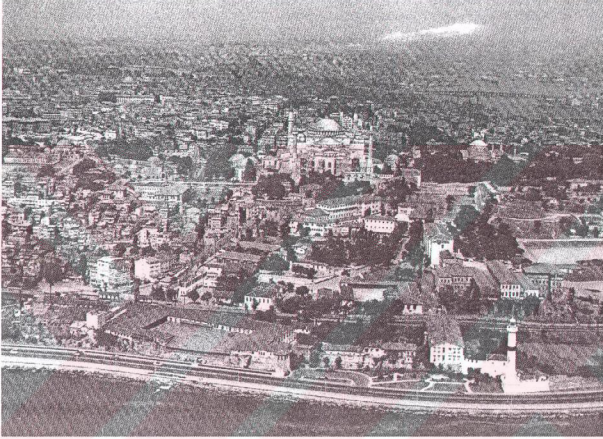
Şekil 5.26. Tersane, 1819, Melling (Müller-Wiener, 1998).

Bütün bu zengin yaşantı ve imge, 60'lardan başlayarak büyük bir erozyona uğramıştır. Her ne kadar, İstanbul'un şaşalı denizci kimliği artık dönemini doldurmuş (yeni teknolojiler ve Endüstri devriminin etkileriyle dünyanın birçok yerinde karşılaşıldığı gibi) da olsa, suyla oluşturmuş olduğu yakın ilişkisi farklı biçimlerde kullanılabilir.

1970'lerden bu yana hızlı ve plansız kentleşme sonucu İstanbul'da doğal ve coğrafi özellikleri gözardı eden bir süreç yaşanmaktadır. Artık kent, su kenti kimliğinden koparak kara kenti niteliğine bürünmektedir. Kentliler denizle geçmişte alışık oldukları yoğun ilişkiyi kuramamaktadırlar (Ünal, Yenen, Enlil, 1993).

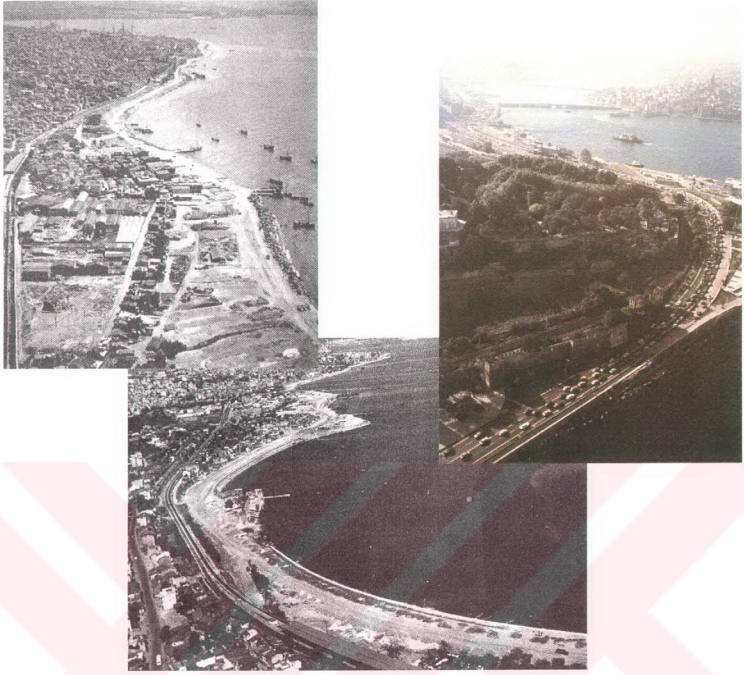
1950 sonrasında ülke çapında karayolu politikalarının etkisi, kendini İstanbul'da büyük imar etkinlikleri şeklinde göstermiştir. Çok kapsamlı kamulaştırmalara mal olan bu etkinlikler, kentin suyla ilişkisini büyük oranda geriye döndürülmesi zor

biçimde sekteye vurdurmuştur. Bu dönemlerde (1950'ler), kent nüfusunun savaş sonrasındaki düşüşten sonra çok fazla artış olması ve motorlu araç trafiğinin artışı, yapılacak hareketleri meşru kılmak için kullanılmıştır. İstanbul nüfustaki iki patlama döneminden biri olan bu dönemde (1945-1955), Kurtuluş savaşı sonrası 600.000'lere düşen nüfus, 1.533.000'lere ulaştı (1955). 1950-1960 arasında Menderes Hareketleri kapsamında, denizin doldurulması ile kazanılan alanda, Sirkeci'den Florya'ya kadar uzanan sahil yolu aypılmış, arkadaki dokunun denizle ilişkisi tamamen kesilmiş, deniz kenarındaki tarihi surlar kara surları haline getirilmiş ve kimlik tamamen değiştirilmiştir. (Şekil 5.27)



Şekil 5.27 Ahırkapı civarı, 1950 öncesi ve sonrasındaki durum. E.Konuksever. (Özdeş, 1993) (Cansever, 1993).

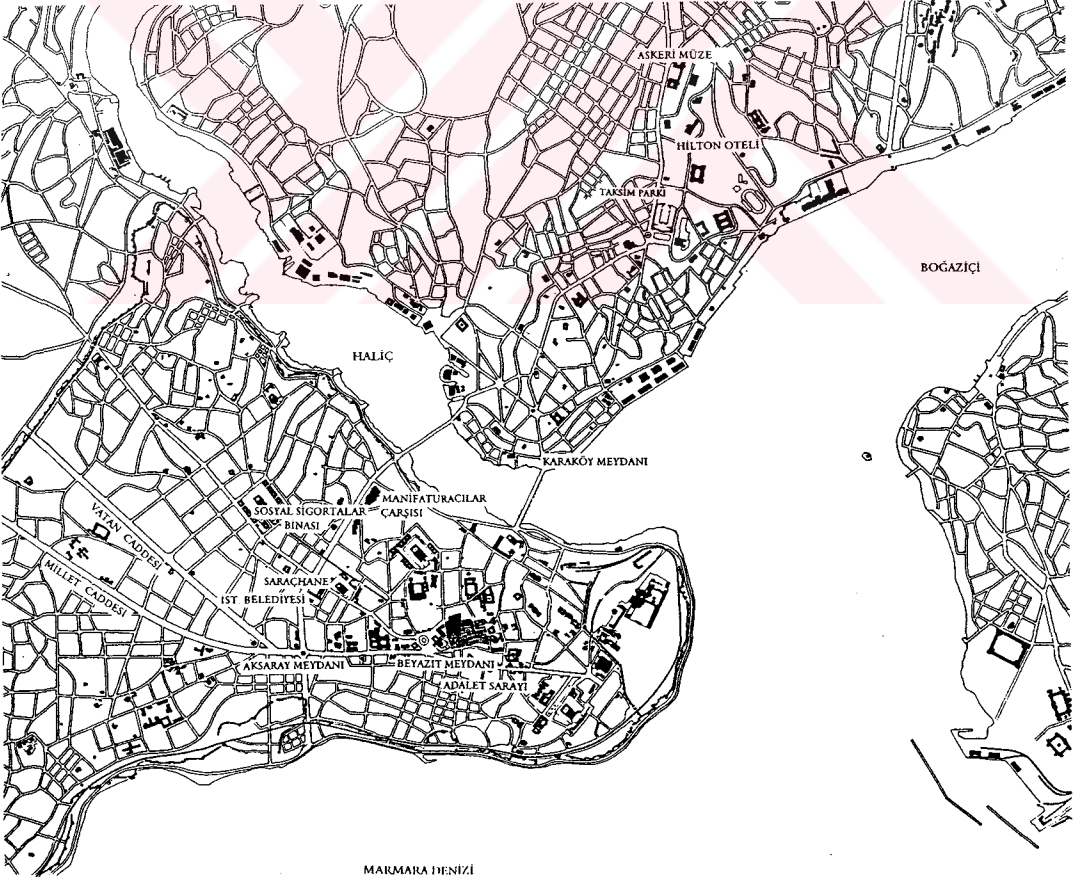
Bu yol, ayrıca genişliği ve kesintisizliği sayesinde bir sürat yolu halinde tasarlanmış, bu da kıyıyla bağlantıyı zayıflatmanın ötesinde kesme noktasına taşımıştır. (Şekil 5.28)



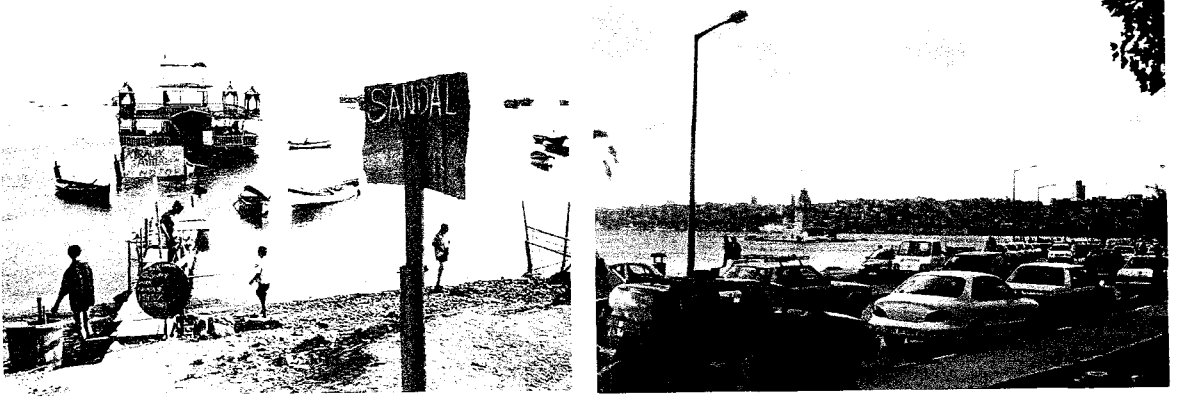
Şekil 5.28. Sirkeci-Florya sahiyolunun çeşitli bölümleri, yapım aşaması ve sonrası. Ş.Giz, E.Konuksever, H.Özözlü (Çeçener, 1994) (Cansever, 1993).

Haliç'te de, Dalan Dönemi'nde bilinen imar hareketleri ile, doku tamamen yokedilip, açık, bomboş alanlar haline getirilmiştir. Buralar, yaratılan tekdüze, çeşitliliğini kaybetmiş boşluklar olmaları ve işlevlendirilememeleriyle, halen denizle istenen ilişkinin kurulamadığı yerler olarak kalmaktadırlar.

Boğaz'da 1980 sonrasında Arnavutköy ve Büyükdere'de (1985-1989) yapılan kazıklı yollar, Üsküdar-Harem sahiyolu ve Kadıköy-Pendik sahiyolu (1984-1991)'nun da yapılmasıyla, tüm kıyılardan yollar geçirilmiş, İstanbul'da bir anlamda bütün sahillerin birbirine bağlanmasına niyet edilmiştir (Şekil 5.29) (Ek 3). Kıyıdaki denizle ilişki de bu doğrultuda, eski durumundan radikal biçimde değişmiştir. Artık insanlar denizle bu direkt bağlantıyı kuramamaktadırlar (Şekil 5.30). Sonuç olarak, kıyılar geri dönüşmesi zor biçimde yollaştırılmış, eski izleri de tamamen silinmiştir. Kıyıların birbirinden hiç bir farkı kalmamış, hiç bir yaratıcı, canlandırıcı yaklaşımla yaklaşılmamış, mimari çözümlerle de bağdaştırılmamış olmalarıyla, kentin halen korumayı başardığı zenginliğini gölgeleyen yapımlar halini almışlardır. Ek 3'te verilen haritada, Boğaz ve Haliç kıyılarında kimi parçalı, kimi sürekli olarak kıyıya hakim yolların yanısıra, dolgu yapılarak ve kazıklı yol biçiminde oluşturulan sahil yolları da yapılma tarihleriyle gösterilmektedir.

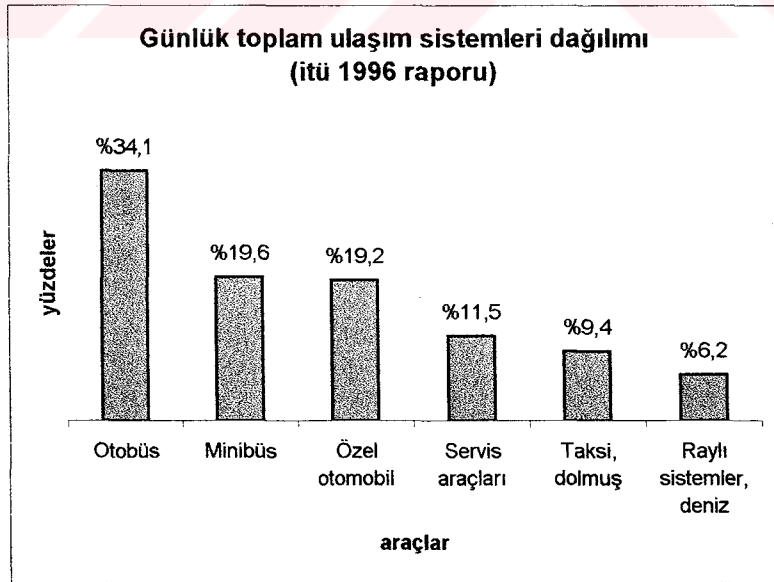


Şekil 5.29. İstanbul tarihi yarımada sahilyolu öncesi ve sonrası haritaları (Kuban, 1998).



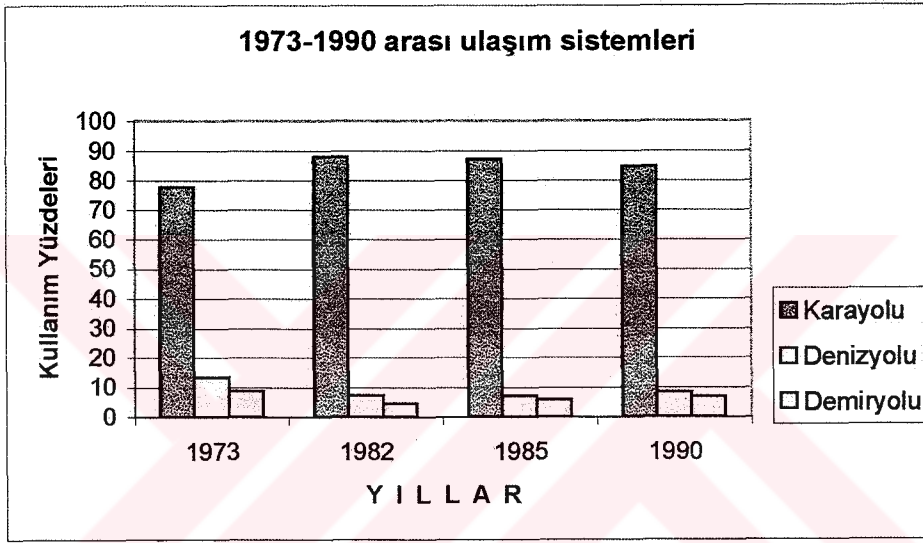
Şekil 5.30. Yenikapı, 1950'ler, A.Güler (Tekeli, 1993), Salacak sahil yolu

İstanbul, kentiçi kullanılan ulaşım sistemleri açısından da önemli değişiklikler geçirmiştir. Doğudan batıya 80 km. (Büyükçekmece-Gebze arası) Marmara kıyısına, kuzeyden güneye de Anadolu tarafında 35 km., Rumeli tarafında 55 km. uzunlukta Boğaz kıyısına sahip kıyılarla çevrili bir kent olmasına ve merkezler arası kıydan uzaklıklar, ulaşım elverişli olmasına rağmen, günlük toplam kentiçi ulaşım sistemleri içinde suyun kullanılma oranı İTÜ 1996 Ulaşım raporu'na göre, raylı sistemlerle birlikte ancak % 6.2 kadardır (Şekil 5.31)



Şekil 5.31. İTÜ Ulaşım Raporuna göre günlük kentiçi ulaşım sistemleri dağılımı (İTÜ Raporu, 1997'den yararlanılarak oluşturulmuştur).

Kentte kullanılan ulaşım sistemlerinin dağılımları, 1994 yılına ait istatistiksel bir araştırmaya göre, 1973 ile 1990 yılları arasında karayolu lehine ve denizyolunun aleyhine bir değişim göstermektedir. Karayolu taşımacılığı 1973'te % 77.8'lik bir paya sahipken, 1990'da % 84.8'e ulaşmakta, denizyolu taşımacılığı yüzdesi de 1973'te % 13.4 iken, 1990'da % 8.4'e düşmektedir. Köprünün ve çevreyollarının yapımı elbette karayolu ulaşımın artırmıştır, oranlardaki ani değişimler özellikle 1980'lerden sonrasına rastlamaktadır. Karayoluna genel politika olarak verilen ağırlık İstanbul için de kendini göstermiş, % 10'luk bir karayolu kullanım artışıyla somutlaşmıştır.



Şekil 5.32. İstanbul'da 1973-1990 yılları arasında ulaşım sistemleri kullanım oranlarının değişimi (Sönmez, 1994'ten yararlanılarak oluşturulmuştur).

5.8. İstanbul çeşitli anlatımlarda nasıl tanımlanıyor?

İstanbul'un yapısıyla ilgili yapılacak bir değerlendirme için, çeşitli farklı kimliğe sahip kişilerden, İstanbul'a dair görüşler alınabilir. Bu görüşler, kentin karakteri ve yaşanılma biçimine ait bazı ipuçları sunabilir, bunlardaki özelliğin, bütün bir gerçekliğe ulaşma yolunda engel oluşturacağı öne sürülebilirse de, bütünsel, ortak bir gerçeklik ve tanımlanmışlığın varolup olmayacağı da tartışma konusudur. Kentin, sayısal, somut verilerine dayanan bir analizinden çok, yaşamsal yönleri ve insan faktörünü merkezine alan kent deneyimlerine ilişkin bir araştırma yapılıyor olması, kişisel görüşlerin ele alınmasını meşru kılmaktadır. Italo Calvino (1990)'nın deyişiyle, "Kent hiç bir zaman onu tarifleyen kelimelerle karıştırılmamalıdır. Ve gene de, biriyle öteki arasında bir bağlantı vardır."

Görüşler, ortak bir yargıya ulaşmanın aracı olarak görülmek yerine, üçüncü bölümdeki kent tanımlamalarının ele alınışında uygulanan yaklaşıma benzer bir biçimde, bazı vurguları ortaya çıkarmaya yönelik olarak görülmektedir. Görüşlerin bir bölümü, doğrudan alınmıştır (anket ve kişisel görüşme yoluyla). Diğerleri literatürde yer almaktadır. Tasvirler, gezginlerin anlatımları arasında, daha eski tanımlamalar da bulunmaktadır, bunlar da değişmeyen özelliklerin anlaşılmasında yardımcı olabilirler.

Venedik’li sanat tarihçisi E. Concina, İstanbul’u, iki büyük dünyanın ortasında, büyük bir referans noktası olarak tarif ediyor. Hareketli peyzajın, kentsel strüktürün oluşturulmasında etkili olduğunu kaydederken, sembollerin coğrafyasının varlığını Venedik’tekine benzetiyor.

5.8.1.Tasvirler, gezginler

İstanbul, tarihi boyunca gezginler tarafından çok kere ziyaret edilmiş bir kent olarak, bol miktarda görsel ve yazılı anlatıma konu olmuştur. Üzerine çok şey söylenmiş olan kentle ilgili bu anlatımların, ilginç biçimde bazıları dönemine özgü iken, bazıları ise kentin değişmez özelliklerini yansıtır. Hatta, yüzlerce senelik zaman farkına rağmen, bugün de hemen hemen aynı şekilde yansıtılan ifadeler rastlamak mümkündür.

Bu tasvirlerden seçilen bazı örnekler, kronolojik olarak ve 3. bölümde kent tanımları aktarımında olduğu gibi, önemli görülen ifadelerin altı çizilerek, aşağıda yer almaktadır.

- **Mesudi (10. yy)**

Konstantinopolis kıyıları her tarafından insanların yerleşimine uğramış olan bir kanal üzerinde kurulmuştur. Kıyılarında nüfus yığılması olan bu kent, kıtanın yalnız bir yanında yer tutmaktadır.

- **Odon de Deuil (12.yy)**

Blakhernae Sarayı’ndan bakınca, iki yanında kendisini kucaklayan deniziyle, yükselen tepeleri ve alçalan düzlükleriyle bu kent benzersiz bir çeşitlilik gösteriyordu. Bir sokağı döner dönmez uzaklarda iki dizi evin arasından deniz görünüyordu. Başka bir yerde inişli çıkışlı daracık bir yol, gözünüzün önüne sonsuz genişlikte bir görünüm seriveren yüksek bir düzlüğe ulaşıyordu. Daha uzakta ıssız bir çıkmaz sokak, limanın kaynaşan mahallelerine doğru uzanıyordu. (Ebersolt,1996)

- **İbn Batuta (14.yy)**

Bu kent iki parçaya ayrılır. Bu iki parça arasında sularında gel-git olayı görülen büyük bir ırmak vardır. Kent denize doğru uzanmış, dokuz mil kadar uzunlukta ve aynı veya daha

fazla bir genişlikte olan bir tepenin yamaçlarında kurulmuştur. Kentin öteki parçasına gelince, burasının adı Galata olup, ırmağın batı kıyılarını kaplar ve nehre açılan kapılarıyla Ribat el-feth'i andırır. (Güngör, 1996)

▪ **Ruy Gonzales de Clavijo (1403)**

Kent büyük fakat boş. (Kuban, 1993). Altın Boynuz kıyılarında hareketli deniz mahalleleleri (Ebersolt,1996)

▪ **Christophore Buondelmonti (1418-1420)**

Marmara kıyılarında deniz mahalleleleri. (Ebersolt,1996)

▪ **Pedro de Urdemalas (16. yy)**

İstanbul'u Roma'ya, Venedik'e, Milano'ya, Napoli'ye, Paris'e veya Lyon'a benzetmek yanlış olur. Bu kentlerin hepsi bir araya gelirse; tarihi önemi, genişlik, mevki, güzellik, ticaret ve bolluk bakımından hep birlikte İstanbul'a yetişemezler. (İBB web Sayfası)

▪ **Lady Montagu (1717-1718):**

İstanbul'a gitmek için geçilen deniz, Thames'e benzemiyor. Boğaz içinden inerken yirmi mil kadar uzaklığa bakış çok güzel, çok renkli. Dünya'da bir eşi yoktur. İstanbul çok büyük bir kent. Kurulduğu yer düzgün olmadığı için, olduğundan daha büyük görünüyor. (Güngör, 1996)

▪ **Lamartine (1790-1869):**

Harekete belge olacak en büyük şeyler, her biçimde ve her büyüklükteki yelkenlilerin her yöne gidip gelişleriydi. Bu ihtişamlı ve zarif görüntüyü yeryüzünde başka birşeyle oranlamak, karşılaştırmak doğrudan doğruya yaradılışa hakaret sayılır.

Göğün, toprağın, denizin ve insanın elbirliğiyle yarattıkları bu eşsiz görüntüleri ancak göğün ve denizin saydam aynası bütünüyle görebilir ve yansıtabilir. Onları benim hayal gücüm de o biçimde görüyor ve içinin aynasına çizebiliyor. Boğaziçi kıyılarının bir tanesini tasvir edebilmek için bir ressamın uzun yıllar çalışması gerekir. Bu ülke öyle bir yer ki, her bakışta sanki yeniden değişiyor. Boğaziçi öyle bir yer ki, çevreleri birbirinden güzel villalarla dolu otuz kilometrelik sudan bir cadde. Boğaziçi'nin öyle bir özelliği vardır ki burasına, Avrupa sınırlarıyla Asya kıyılarında adeta koloni halinde kendiliğinden meydana gelmiş bir Paris, bir Londra denilebilir. (Güngör, 1996)

▪ **Chateaubriand (1806):**

...güler yüzlü tepeler arasında güzel bir nehir gibi akan Boğaziçi...bir kanala benzeyen Boğaziçi.... derece derece yükselen İstanbul ve Galata semtleri...Galata'nın, İstanbul'un, Üsküdar'ın irili ufaklı evleri, kat kat dizilmiş olan bu üç büyük kentin uçsuz bucaksız genişliği...gemi serenleri, ağaçların değişik tondaki yeşillikleri, beyazlı, kırmızılı evlerin duruşu; bunların altına mavi örtüsünü seren denizle yukarıda başka bir mavilik gösteren gökyüzü bende derin hayranlık duyguları uyandırıyordu. (Güngör, 1996)

▪ **H.C. Andersen (1805-1875)**

...tıpkı Venedik gibi, bir hayal kenti, dev Constantinopel, yani Türklerin Stambul'u...geniş körfezde gemilerin direklerinden bir orman oluşmuştu. Bir tekne cümbüşüyüdu bu.

Buradaki çıgllıklar, bağırtılar, uğıultularla karşılaştındığında Napoli Körfezi'nin gürültüsü, cenaze töreni kadar sessiz kalırdı. (Güngör, 1996)

▪ **Adolphus Slade (1829-1831)**

Boğazın kendine has bir denizcilik düzeni vardır; Boğazın huyunu suyunu bilmeyene seyir yapmak kadar, limana girmek de güç gelir. (Güngör, 1996)

▪ **Warner (1881)**

İki kıtada uzanan İstanbul, kendini üç kentle gösterir. İstanbul yarımadası, Galata-Tophane-Pera ve Üsküdar...İstanbul'a giden uzun, yüzen köprü...dünyanın bir mikrokozmozu...Galata köprüsünden kalkıp Boğaz köylerine giden buharlı vapurlar, New York körfezindeki feribotlar gibi kalabalık...

Limanın canlılığı...iki deniz arasında kıvrımlanan bu arterin coşturucu güzel kıyıları...Asya'dan yedi, Avrupa'dan yedi dağlık burun, karşılarında çok sayıda karşılayıcı koy yaratarak, nehre doğru çıkıntı yapar...Bir kentin sokağında yelken açmak gibi değildir, doğa hala baskın. İki tarafta yükselen güzel tepeler, onun şirin kıvrımları, insan yapısını bazen gizleyen, her zaman yumuşatan bol yeşil.

Haliçteki tatlı sularda eğlenceler...su üzerinde bir insanlar festivali. Tüm kent su üzerinde gibi, ırmak yaşıyor. En kozmopolit başkent her kademesi cazip bahar tatilini kutluyor. Venediğin Büyük Kanal'ındaki bir tören gibi...

Kozmopolit kent halkına ve konumuna uygun biçimde İstanbul, değişken havasına katlanır veya zevk alır...Avrupa kentiyle banliyöleri arasındaki bağlantıda, gezgine bu derece hareketli bir sahne ile farklı ve görkemli manzaraları, mil uzaklığındaki geçişte sunan dünyada başka yer yoktur.

Yarımadanın dizi dizi sıralanan tepeleri...karşıda İstanbul suyun her tarafından yükselir. Göz güneyde, küçük Asya'yı, Bithynia ve Mysia'yı keşfederek Bursa'nın ötesinde yükselen Olympus'un devasa karlı zirveleri üzerinde dinlenir. Napoli körfezinden başka, bu görüntüye güzellik olarak yaklaşan yer yoktur ve ondaki cazibe karşılaştırmaya zorlamayacak şekilde farklıdır. New York körfezi, bu cezbedici görüntünün elamanlarının birçoğuna, harita üzerinde sahiptir. Ancak, batı dünyasının başkentinde benzer şekilde algılamanın balona binmeyi gerektireceği görüntüler, İstanbul ve çevresinde birçok noktadan tek bir görünüm içinde görülebilir. Görünüm olarak kentlerin rakipsiz imparatoriçesi yapan, İstanbul'un, görkemlerinin tek birinin bile genel görünüm içinde kaybolmasına izin vermeyen, bir farkedilirlik durumudur. (Warner, 1881)

▪ **Mrs. G. Max Müller (1893)**

Her saat ve her ışık altında, Marmara'dan İstanbul'un görünüşü emsalsiz bir güzellik taşımakta. Alçak tepelerin zarif silueti, değişik renkler, şahane binalar hep bir arada, sanki Stockholm, Venedik ve Napoli koyunun bütün güzelliği bir bütün olarak bu kentte toplanmış. Güneş ışıkları altında parlayan renk armonisi... (Güngör, 1996)

▪ **Abdülhak Şinasi Hisar**

Boğaziçi'ni bir manzara ve su beldesi olarak tanımlar. Boğaz'ın maddeten durgun hali, zamanın manen durgun haline daha yaklaşıp. Boğaziçi'nin girinti ve çıkıntıları, sahilleri

çok kere birbiriyle kavuşmuş gösterirken, asıl müziği de daima canlı ve sesli sularından gelir. Sular hiçbir zaman tamamen sessiz değildir. (Güngör, 1997)

▪ **Ernest Hemingway (1922-23)**

Dört bir yanı denize çıkan kent... mavi suların hemen ötesinde kahverengi görünümlü Asya'yla birleşen bir kent... Dev duvarların arasında gürüldeyen bölümlerde, ahşap, derme çatma yapılarla örgülü boyutsal bir tabloydu İstanbul...dört yüz yıldır beyazdan griye yönelen bir renk kümesi içinde İstanbul'un gerçek yüzü... Beyazını çoktan yitirmiş bir kent...Galata köprüsü'nde denizi kesinlikle örten mavnalar...Altınboynuz, tümüyle o kirli renkli Şikago Irmağı'nın tıpatıp benzeri...(Güngör, 1996)

Ebersolt (1996)'a göre, Ortaçağda Konstantinopolis, bugün Doğu'nun birçok kentine, hatta bazı semtleriyle İstanbul'a benziyordu, herşey düzensizdi; kent için tasarlanmış bir planın izi bile yoktu. Zaten bunlar da eski Doğu'yu sevimli kılan şeylerden biriydi ve İstanbul da, geçmişinin kefenine sarılmış bir Doğu kenti olarak kalmıştı. Doğulu, gerçeklerin zahmetli ve hoyrat gözlemine her zaman hayali tercih etmiştir. Çeşitli davranışlar, örf ve adetler ve alışkanlıklar, İstanbul'da sürüp gitmekte ve seyyah için sonsuz zenginlikte bir gözlem alanı oluşturmaktadır.

Dünya yollarının bir kesişme noktasını oluşturan bu kent, daha ortaçağda bile gezgincilerin gözünde "çelişki, çeşitlilik ve karmaşıklıkla dolu" bir yerdi. Ayrıca kent sakinlerinin ruhu da kentin kendisi gibi çelişkilerle doluydu. (Ebersolt, 1996)

İstanbul üzerine önemli araştırma ve eserleri bulunan bilimadamı Müller-Wiener'in kişisel olarak İstanbul'dan büyülenerek etkilenişinde de, Elfriede Müller-Wiener'in aktarımına göre, bu sadece büyük bir tarihin anıtlarından, büyük mimari eserlerden kaynaklanmıyor; kentin deniz kenarındaki konumu, kıyı boyunca süren renkli yaşam ve koşturmaca ve kentin çehresine damgasını vuran canlı gemi trafiği de onu büyülüyordu. (Müller-Wiener, 1998)

Bütün bu anlatımlar içinden, kentin bazı özellikleri öne çıkarılabilir. Bunlar aşağıda tespit edilmektedir:

- Kentin denizi ve topoğrafyasıyla benzersiz bir çeşitlilik sunması. Denizin bu çeşitlilik içinde önemli rol oynaması.
- Hareketli deniz mahallelerine sahip olması
- Başka kentlere benzetmenin imkansızlığı
- Boğazın özgünlüğü, bir tür cadde oluşu, kanala benzerliği
- Deniz üzerinin çeşitli deniz araçlarıyla dolu hareketliliği, canlılığı
- Doğa ve insan yapımının muhteşem ortaklığı
- Kenti oluşturan üç büyük parçanın varlığı
- Bir hayal kenti oluşu

- Kozmopolitliği
- Limanın canlılığı
- Topoğrafyanın etkileyiciliği, doğanın hala baskın oluğu
- Su üzerinde canlı bir yaşamın görölüğu
- Hareketli sahnelerle farklı ve görkemli manzaraları, kentsel bir ölçek içinde sunabilmesi
- Çeşitli peyzajları birçok noktasında, tek bir görünüm içinde sunabilmesi, bu açıdan diğer kentlerden farklılığı
- Işık değişimleri, renkler ve topoğrafyanın etkileyiciliği
- Canlı ve sesli suları
- Her yanının denize çıkması
- Düzensizliği, tasarlanmamışlığı (ortaçağda), gerçekten çok hayali tercih eden doğululuğu
- Seyyah için sonsuz zenginlikte bir gözlem alanı oluşturması

5.8.2. Edebiyatta, romancılar

Yahya Kemal, İstanbul'da, manzara ve mimaride "değişiklik" ve "zenginlik" üzerinde durmaktadır. Ona göre, bir semttan diğerine geçerken, bir yıldızdan diğerine geçmiş kadar başkalık duyuluyordu. İstanbul, Eyüp, Üsküdar ve Boğaziçi semtleri, her biri birbirinden başka, kendine benzer, şekil ve havası birbirinden çok farklı semtlerdi. Boğaz'da, birbirine komşu köyler de olsalar, birinden ötekine geçerken manzara değişmektedir. (Kaplan, 1973)

İstanbul devamlı şekilde muhayyelemizi işletme sihriyle bize tesir eder. Dođduđu, yaşadığu kenti iyi kötü bilmek gibi tabii bir iş, İstanbul'da bir nevi zevk inceliği, bir nevi sanatkarca yaşayış tarzı, hatta kendi nevinde sağlam bir kúltür olur. Her İstanbul'lu az çok şairdir, çünkü irade ve zekasıyla yeni şekiller yaratmasa bile, büyüye çok benzeyen bir muhayyele oyunu içinde yaşar. (Tanpınar, 1960)

Tanpınar (1960)'a göre, yazık ki, Venedik ve Napoli'den başka hiçbir memlekette rastlanmayan şekilde denizle böyle başbaşa yaşamak imkanını veren Boğaziçi'nin açık bir tesirini edebiyatımızda görmek imkansızdır. Mübeccel Kıray da, aslında ilham vermesi gerekenden çok daha az sanatçının bu kentten etkilenmiş olduğunu söyler. Türkiye'de büyük yazar olarak, ressam olarak yetişmiş insanların %99.99'unun İstanbul'da eser vermesine rağmen, içlerinde o büyük ihtişamı verenlerin daha çıkmadığını; filmlerin de, içinde aktörlerin oynayacağu, İstanbul'un oluşturduğu o büyük, heyecan verici sahneyi vermediğini düşünmektedir. (Kıray, 2001) Orhan Pamuk'a göre de, İstanbul hikayelerde, küçük ayrıntılarda, fotoğraflarda, imgelerde daha iyi dile geliyordu, ama büyük panoraması anlatılmadı. (Pamuk, 1999)

Ebersolt (1996), kentin Ortaçağ'da bazı semtleriyle bir kasabaya benzer olduğunu ifade etmektedir. Seyyahlar, zenginlik ve pisliğin, görkem ve çirkefin iç içe geçtiği bu kentin çelişkilerini fark etmişlerdi. Seyyahlardan birinin dediği gibi “kent her şeyde ölçüyü aşıyordu”. Eski İstanbul, Tanpınar (1960)'a göre de, bir bileşimdi. Bu bileşim, küçük büyük, anlamlı anlamsız, eski yeni, yerli yabancı, güzel çirkin bir yığın unsurun birbiriyle kaynaşmasından doğmuştu. Gerçekte fakir, fakat zevkle değilse bile inanılarak yaşandığı için katışıksız ve ayrı, büyük bir geçmiş mirasının son parçalarını dağıtarak geçindiği için dışarıdan gösterişli, bir görenekler zincirine dayandığı için de zengindi.

Pamuk'a göre, İstanbul'un bütünlüğü az insan tarafından görünür. Tepeleri vardır, ama kente güçlü biçimde hükmeden görüntü noktaları yok gibidir. Kente eskiden beri hükmedenler de, bütün kente hakim anıtsal yapılar yapmamışlardır. Kentin bütünü, eski İstanbul, Haliç, Boğaz, Üsküdar'ı, İstanbul'un denizin üzerine yerleşmesini bütünüyle çok az yer görür, yeni yapılan gökdelenler hariç. Eskiden İstanbul'u bütünüyle görmek imkansızdı. (Pamuk, 1999)

Pamuk'a göre, kentlerin vazgeçilmez ilk imgesi silüetse ve kafada da bir harita varsa, ikisinin karışımı şehirde çeşitli noktalarda kesik kesik görünen bir hayalettir. Bu resmin ara ara gözükmesi, denizin de arada bir karşımıza çıkması önemlidir. Genellikle içinde dolaşılmaya alışık olunan yerleri denizden görünce, insanın aynada kendini bir anda görüp yadırgamasına benzer bir yabancılik çekilebilir. (Pamuk, 1999) Pamuk ayrıca, belli bir yerden bir tarafa bakmaya alışmış olmak, aksini yadırgamak, kenti içten veya dıştan (dış silüetini) görme tercihlerinden, bir kentte uzun süre yaşamış insanların kafalarındaki haritadan bahsetmektedir.

Edebiyatçıların anlatımlarından da şu özellikler ayırdedilebilmektedir:

- Semtlerin birbirlerinden farklılığının kent içinde başka kentler yaratması
- Hayalgücünü çalıştırmaya motive etmesi, kentlinin bir hayal oyunu içinde yaşaması
- İstanbul'un büyük panoramasının şimdiye dek anlatılamamış olması
- Kentin içinde barındırdığı çelişkileri, bunların bir bileşim oluşturması
- Deniz üzerindeki bütünlüğünün görülemezliği
- Kentin zihinsel haritasında denizin önemliliği, kente başka yönlerinden bakabilme olanağı sağlaması

Bu özelliklere bakıldığında, gezginlerin anlatımlarıyla bazı ortak saptamalar bulunabilir, çelişki, çeşitlilik, hayal sunması gibi.

5.8.3. Mimarlar (anket çalışması)

5.1’de açıklandığı şekilde, tezin karşılaştırmalı yöntemi, Venedik üzerinde uygulanarak, karşılaştırma, kentin esas olarak değerlendirmesinin yapıldığı 5. Bölüm veri sağlamaktadır. Bu doğrultuda, iki kentte farklı zamanlarda yapılmış, benzer soruları içeren anketler/görüşmelerden yararlanılmaktadır. Bu yararlanmanın türü, istatistiksel sonuçlar elde etme türünde değil, bu bölümün diğer başlıklarını oluşturan gruplara ait olanlar gibi çeşitli görüşleri veri olarak almaktır. Kullanılan yanıtlar, bölüm içinde, hangi anketten yararlanıldığı bilgisini (Ek 1 -Venedik anketi, Ek 2 -İstanbul anketi) referans olarak vererek ifade edilmektedir. Anketlerin katılımcı bilgileri ve soruları Ek 1 ve Ek 2’de verilmektedir.

5.9. Sonuç

Bu bölümde, İstanbul’un bir kıyı kenti olarak karşılaştırmalı değerlendirmesi yapılmıştır. Kendine özgü karakter taşıyan ve ortak bir kurallar dizisini takip etmeyen özellikleri, onu bir “öteki” konumuna yerleştirirler. “Ortak kurallar dizisi” kent için düşünüldüğünde, bir kent-dil analogisi ile gramerin, bir dilin kuralına benzer biçimde kent için geçerliliği sorgulanarak, bunun tasarım araştırmalarında yer alan biçim grameri konusu ile ilişkisi irdelenmiştir. Sadece biçim bazlı bir gramerin kentin dilinin ancak bir parçası olabileceği ve onu açıklamakta yetersiz kalacağı düşünülmüştür. Ayrıca günümüzün değişen bilimsel bakış açısında (kuantum fiziği, belirsizlik ilkesi, kaos teorisi..) ele alındığında, kent bütünü’nün, “parçaları”nın birleşiminden oluşan bir varlık olarak ele alınmasının da kentin karmaşıklığıyla örtüşmeyeceği ifade edilmiştir. Ekonomi kökenli sinerji kavramının; biraraya getirme ve işbirliği sayesinde parçaların toplamının, bütünden fazla olacağını gösteren formülü olan;

$1 + 1 > 2$ nin yerine, kentin bütünü’nün, parçalarının birleşiminden fazla birşey olacağı kabulü, şu formülle ifade edilmiştir:

$$2 > 1 + 1$$

Kentin karmaşıklığını çözmede günümüzde, bir başka matematiksel düşünce olan Fraktal (kesirsel) Geometri irdelenmiştir.

Bu değerlendirmelerin sonucunda, bilimdeki kaos ve mutasyon kavramları bağlamında, İstanbul’daki kaos kavramının, değiştirici küçük güçlerle, yönlendirilebilecek değişimlere olanak vererek bir dönüşümü, bir mutasyonu

gerçekleştirebilmesi için, bu yönlendirmenin aktörlerinin, kentin kendine has tekil nitelikleri arasından bulunması gereklidir.

Deneyssel kavrama yoluyla anlama yönteminin parçası olarak, İstanbul ve karşılaştırılacak kentlerle ilgili (esas olarak Venedik), verilerin yanısıra, kişisel görüşlere başvurmak amacıyla, yapılmış olan 2 anketteki görüşler ve diğer çeşitli ifadeler (gezgincilerin, edebiyatçıların) değerlendirmelerde kullanılmıştır.

“Kaynakları ve sistemi” bağlamında İstanbul’da, kentsel sisteme bir kaynak olarak suyun, kentin oynadığı rolü ve işlevleri açısından, tarihi boyunca mihenk taşı olduğu görülmüştür. İstanbul’un büyük kent türleri bağlamında konumu, dünya kenti olma potansiyeli değerlendirildiğinde, herhangi bir kalabalık kentin ötesinde olduğu ve baskın kent yerine dünya kenti olma yönünde ilerlediği düşünülmüştür.

*“Doğa”*sı, *“yapı”*sı yönünden İstanbul, coğrafi konumu, topoğrafik özellikleri, kıyı morfolojisi özellikleri ve fiziksel yapı üzerindeki kent kurgusu ve kent peyzajları başlıkları altında ele alınmış, çeşitli özellikleri saptanmıştır.

İstanbul’un *“düzen”*inde kent, hem düzenlilik-düzensizlik, tasarlanmışlık-tesadüfilik, rasyonellik-irrasyonellik gibi karakter tanımlayıcı kavramları açısından, hem de biraraya gelme düzeni açısından, bütünlük-parçalılık, tasarlanmışlık-tesadüfilik, farklılık-tekdüzelik, homojenlik-asimetri kavramları çerçevesinde ele alınmıştır.

*“Hareket”*i, *“dinamizm”*i bağlamında İstanbul, görsel algılama özellikleri, hareketle ilgili özellikleri, ışık özellikleri gibi fiziksel özelliklerine bağlı dinamizmi ile değişkenliği, bağlantılılık, sınırlanma özellikleri ve akışları, akışkanlığı gibi daha soyut anlamdaki dinamizmi kapsamında ele alınmıştır.

Sosyal, psikolojik etkisi, “uygarlığı”, yönünden, sosyal yaşama ve bireysel psikolojiye etkileri, yaşama kattığı artı özellikler; sunduğu kentsel yaşam kalitesi konuları irdelenmiştir.

Bu değerlendirme başlıklarından sonra, İstanbul’un tarihi süreci içinde, özellikle son 30 yıl içinde kıyılarıyla ilgili geçirdiği dönüşümler, bu değişimlerin etkileri ve sonuçları ele alınmıştır. Son olarak da, çeşitli kişilerin (gezginciler, edebiyatçı) kente ait anlatımlarında tezde saptanan ayırıcı özellikler aranmış ve aktarılmıştır.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

İstanbul'un irdelenmesi, onun üzerinde yoğunlaşan bir düşünme sürecini ifade eder. Bu düşünme sürecinin, ne türde bir düşünme biçimini içermesi gerektiği önemlidir. Yorumlama türünde bir düşünce ile anlamlandırma ya da "sensemaking" (Weick, 1995) olarak adlandırılan aktivite ya da süreç arasında, birbirlerine yakın görülseler de, bir fark bulunmaktadır.

Yorum daha çok, bir yerde mevcut olanı bulmaya, keşfetmeye dayalı, daha pasif bir aktivitedir. Anlamlandırma ise, keşiften çok, icat etmekle, yaratmakla ilgilidir, subjektif olanı daha mantıklı hale getirme çabasını içerir, daha üst düzeyde bir soyutlama sınıfındadır.

Organizasyon teorisinde ve organizasyonel araştırmalar davranışlarında, karar vermeye odaklanan ve stratejik rasyonellik anlayışı hakimdir, ancak rasyonel model, gerçek dünya organizasyonları ve çevrelerinin doğasındaki belirsizliği ve karmaşıklığı gözden kaçırır (Weick, 1995, arka kapak). İstanbul da doğasında içerdiği karmaşıklık ve belirsizlikle benzer bir yaklaşıma ihtiyaç duyar. Stratejik bir rasyonellik anlayışı, onun da bu yönlerini anlamayacaktır, ayrıca anlamlandırılması, anlam kazandırılması gerekli birçok ipucu sunmaktadır. İpuçlarının değerlendirilip açıklanması, anlam verilmesi sürecine ihtiyaç duyar. Yorumlama, bulunduğu kabul edilen birşeye ulaşma anlamına geleceği için kısıtlıdır.

Bir kent yaşayanlarına anlamlandırma yapma imkanı sağlamalı mı, yoksa insanlar tercüme, yorum mu yapmalı? Aslında herkes, kendi bireysel, subjektif, ama mantıklı bir dizi haline getirilmiş anlamlandırma eylemi için ipuçlarını bulabilmelidir. Eğer sadece yorum ya da tercüme olanağı sunuyorsa, sadece verilmiş bir anlamı bulmaya indirgenmiş, insanlara, kısıtlı, kendi perspektiflerini oluşturma ve kendi yaşamlarını da bu perspektife yerleştirme imkanını bulamayacakları bir metin sunulmuş olmaktadır.

Jonathan Raban (1998) da, Yumuşak Kent adlı kitabında, kentsel yaşamı rasyonel planlama modelleriyle kontrol etmenin imkansız olduğunu, kentsel yaşamın gerçekliğinin, kentte doğrudan görünür olanla değil, daha çok anlamların görünmez

etki alanıyla şekillendiğini ileri sürer. Hayal edilen bu kent de aslında, haritalar ve istatistikler, kent sosyolojisi ve nüfus ile mimarlık monografileri üzerine yerleştirilebilen sert kent kadar gerçektir.

Bir tanım, bir isim olarak bağlam ile bir eylem olarak bağlamlandırma arasında fark vardır. Bağlam, verilmiş, yüklenmiş anlamları ifade ederken, bağlamlandırma da bir *anlamlandırma* eylemini ifade etmektedir. Anlamlandırma, canlandırılmış, *aktive edilmiş anlamları* elde etmeye yöneliktir. Anlamlandırma, organizasyon bilimlerinde, psikolojiyle de ilişkili bir araştırma konusudur. Karl Weick bu konuda teorik bir çerçeve oluşturmaktadır.

İstanbul'da görülen karmaşıklık, anlamlandırma yoluyla, mantıklı bir açıklama dizisi haline getirildiğinde, onu anlamaya daha çok yaklaşılabilecektir. Anlamak da çözüm getirmenin önkoşulu olduğuna göre, karmaşıklığa getirilecek bir fikir/öneri, öncelikle onunla ilgili parçaları bir çerçeveye oturtmaya çalışmalıdır, böylece öngörü ve tahmin yapmak da mümkün olabilir.

İstanbul, sadece bir durumla özdeşleştirilemez, birçok anlamı birarada toplayan bir tür kaptır, kıyı kenti anlamı da bu anlamlarından biridir. Anlamları toplayan bir kap olsa da, bunların tümü tek bir anlam değildir, ya da olmamalıdır.

Anlam ve anlamlandırma kavramları, işlevler ve kullanımlarla ilişkilidir. İşlevler kullanımdan doğar, aynı nesnenin farklı kullanımları, ona yeni işlevler getirir. Nesne değişmeden, kullanımının değişmesi mümkündür. Kullanım, tariflerle bağlantılıyken, kullanımlandırma da anlam vermeyle ilişkilidir. Kullanımları değiştirerek anlamlandırmak, örneğin İstanbul'un kıyı kenti anlamını tekrar kazandırmak mümkün olabilir. Bu farklı kullanımlar, onun İstanbul oluşunu değiştirmeden ona anlam verebilir.

Aktive edilmiş anlamların somutlaştırılması, kurumsallaştırma aracılığıyla gerçekleştirilir. Kurumsallaşmanın çeşitli formları bulunur. Anlamlar kurumsallaşmadıkça soyut olarak kalırlar. Kurumsallaşmanın formları (araçları) iki türde olabilir;

- Açık, şeffaf formlar
- Belirsiz formlar

Şeffaf formlar, kesin şeylerdir, doğrudan, açıkça anlamı gösterirler. Belirsiz formlar ise, örtülü biçimde gösterirler. Anlamı açıkça gösteren açık formlar, bir anlamda gene tanımlanmış bir anlam haline gelirler. Belirsizlik içeren formlara ise anlam

yüklemek mümkündür. Bir işaretle, simgeyle bir ifadenin aktarılması da, belirsiz, örtülü bir form/araç kullanımıdır. Bu formlar bir tür duyu uyandırıcı olarak görev yaparlar.

Tez boyunca aranmış olan, İstanbul'un kıyı kenti olarak sahip olduğu düşünülen ayırdedici özellikleri, İstanbul'u kıyı kentliliğiyle (yeniden) anlamlandırmak için kullanılacak ipuçlarını oluştururlar. Bu ipuçları ya da detaylar (ör: hayal gücüne fırsat tanıyan fiziksel yapı özellikleri, değişken doğası, hareketliliği), tasarımın malzemeleri olarak kullanılırsa, İstanbul seçilmiş anlamlarını sürdürerek, hatta güçlendirerek özünü sağlamlaştırabilir.

Anlamlandırma, seçici biçimde farketmek ise, İstanbul özellikleri arasından bazılarının seçilmesini gerektirir. Tezde yerine getirilen bu seçim, onun suyla ilişkili karakterinin özüne dair, zaman içinde de kendini kısmen koruyabilmiş özelliklerinin seçimidir.

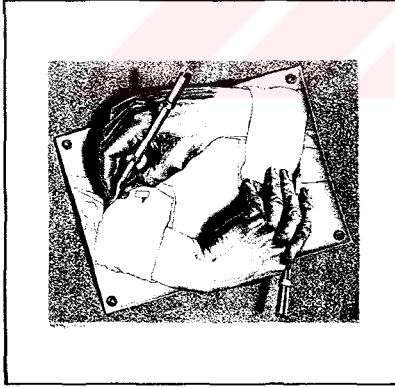
Tezin özünü oluşturan İstanbul'un kıyı kenti kimliğiyle sahip olduğu özelliklerin saptanmasının amacı açıklanırken mutasyon kavramından söz edilmişti. Anlamlandırma yoluyla seçilen özellikler de, kent için bir mutasyon etkisi oluşturacak şekilde kullanılabilir. Kelebeğin kanat çırpma gücünün etkisi şeklinde sembolize edilen bir itki olabilecek çok küçük ölçekli işlemler, kenti çok farklı sonuçlara götürebilirler. Zaten, İstanbul'un bugünkü durumunda, köktenci, büyük çaplı müdahalelerden kazançlı çıkmayacağı düşünülmektedir. Ancak bunlar rastgele gelişimlerden ayırdedilmelidir. Mimarlık tartışmalarında mutasyonun kentle ilgili kullanımına temel oluşturan organik düşünce, İstanbul için özellikle uygundur, organik bir varlık olarak kent, bilinçli değişimlerle tasarlanıp yönlendirilebilir.. Bu tür bir dönüşümün, mutasyonun gerçekleştirilebilmesi için, bu yönlendirmenin aktörlerinin, kentin kendine has tekil nitelikleri arasından bulunması gereklidir. Ayrıca kentin değişmemesi gereken özellikleri de mutasyona uğramamalıdır.

İstanbul'un bu anlamda, istenmeden oluşan bir mutasyona karşı korunacak, ya da planlanmış bir mutasyon için kullanılacak kıyı kenti karakterindeki şu özellikleri, yararlanılabilme yönleriyle dile getirilebilir;

- Doğal yapısı sayesinde, çeşitli peyzajları birçok noktasında, tek bir görünüm içinde sunar. Kıyılararası mesafe ve biçimlenme sayesinde, görüş açısına giren peyzajların bolluğu ve çeşitliliği bir görünüm zenginliği oluşturur. Bu özellikler, bu peyzajların çeşitliliğini korumak, kıyıları tekdüze şeritler halinde standartlaşmayı

önlemek ve yeni eklenecek elemanlarla dikkatli biçimde çeşitlendirmekle korunabilir.

- İstanbul, bir nehir kıyısının tek tarafında ağırlıklı olarak yer alan ve öteki tarafında sadece bir ilavenin bulunduğu birçok kente göre, çok farklıdır. İstanbul'da 'karşı taraf'ın, üstelik de sürekli sayılabilecek kadar uzun bir biçimde varolmasıyla, kent çok büyük avantajlar elde eder.
- İstanbul, birbirine bakan kıyıların çokluğuyla, su-kara kütlelerinin içiçe geçmişliğiyle, bir anlamda grafik sanatçısı Escher'in bir tablosu gibi görülebilir. Onun tablolarında, farklı figürlerin birbirlerine geçmesi ve ayrılmaz oluşu, bu geçmenin nerede başlayıp, nerede bittiğinin görülememesi özelliği, İstanbul'daki su ve kara parçalarının ilişkisinde de bir anlamda görülebilir. Bu analogiden başka, İstanbul deniz-kara ilişkisi açısından, Escher'in birbirini çizen eller tablosuna da (Şekil 6.1), kara-su kütlelerinin birbirlerini oluşturmaları açısından benzer bulunabilir. Bu, ayrıca topoğrafyanın etkisi ile gerçekleşen bir özelliktir, su-kara kütleleri bu şekilde üçüncü boyut kazanmasalardı bu, kent içinde gözlenebilir bir özellik olamazdı. Tanpınar'ın da ifade ettiği gibi bu, kentte yaşamayı hayal gücünü çalıştırma oyununa dönüştürebilen özelliklerden biridir. Kentin bu özelliğini daha fazla hissettirmek ya da vurgulamak mümkündür.



Şekil 6.1. Eller M.C. Escher (Escher, 1990)

- Trafik yerine, gerçeğin gözle görülmeyen sürekli akışı olan 'fluxus' kavramı, büyük kentlerin başdöndürücü ritmini de tarifler. İstanbul, da bu tür akışları içermekte, ancak yaşamın hızı içinde, zenginliğiyle kişiye bu ritm içinde mola olanakları tanımaktadır. Bu büyük kent yaşayanı için çok önemli bir potansiyeldir.
- Kentin doğal olarak sunduğu hayal gücünü çalıştırma etkisi, kentin kullanış biçimine bağlı olarak artış veya azalma gösterebilir. Kentin kullanış biçimi de,

onun kentsel düzeninden etkilendiğine göre, kentin yaşayanları tarafından çok yönlü olarak kullanılması ve hayal gücünü çalıştırma etkisi, kent içinde kişisel kimlik oluşturarak yaşamayı ve kenti sahiplenmeyi kolaylaştırır. Bu nedenle, kentin barındırdığı çeşitlilik, yaşanmasını zorlaştırmamak koşuluyla desteklenmelidir. Globalleşme ne kadar kolaysa, kimlik bileşenlerini korumak da o kadar zordur.

- Kent içinde, duraklayarak algılama ve kendini konumlandırma olanağı veren vapur yolculukları, kent içindeki dünyada yerimizi dışarıdan görme fırsatı verir. Şehrin içinde hareket edildiği duygusundan çok, şehrin içindeki konumunu görme duygusunu uyandırır. Fluxus kavramı içinde bir 'kendi yerini sabitleştirme' fırsatı tanınması açısından, öncelikle denizin ve deniz üzerinde hareketin önemi büyüktür ve korunması gereken bir özelliktir.
- İstanbul ile ilgili görüşlerde, diğer su kentleri arasında İstanbul'a benzer başka bir kent arandığında bulmanın zor olduğu, hatta hiçbirine benzemediği sıklıkla ifade edilmekte, ancak bazı kentler belli yönleriyle karşılaştırılabilmektedir. Benzetilme yönleriyle bu kentler örnek gösterilebilir;
 - Renkli yaşama katılmalarıyla Marsilya ve Malaga,
 - Egzotik/hayal yeri oluşuyla Venedik,
 - Suyu çok çeşitli biçimlerde (ticari, rekreasyonel, ulaşım vb..) kullanması ve yakından ilişkili olmasıyla Stockholm,
 - Benzer bir iklimle, insanları, gelip geçen feribotlarıyla Lizbon,
 - Tepeleri, konut tipleri, topoğrafyası, peyzajı, su manzaraları, çeşitli ve kozmopolit nüfusu, karmaşık kıyısı, birçok kendi görüntüsü ile San Francisco,
 - Liman formu, kentsel yoğunluğu, limana çevreden basıncıyla Napoli,
 - Aktif bir liman oluşu, yolcu taşıyan vapurları ve denize bakan tepeleriyle Seattle,
 - Suyun her iki tarafında işleyişleriyle Budapeşte, Cenevre,
 - Fiziksel olarak boydan boya uzanan ve aktif olarak kullanılan su yollarıyla bölünmüş geniş bir alan ve göç katmanları ile kültürel sentez sonucu dönüştürülmüş bir yer oluşuyla ve eşsiz doğal ortamıyla New York
- Jean Baudrillard da, bazı modern metropollerin tekiliğinin kökenini araştırırken, İstanbul'unkini, onun pek çok başka kentle paylaştığı hisimlilikleri olarak görür. Bu tekilik onu globalleşmeye dirençli bir dünya kenti yapar. Çeşitli farklı yönleriyle, Roma, Lizbon, Rabat ve Marakeş, Venedik, Rio ile çağrışımlarını

bulmaktadır. Onun İstanbul'u bu şekilde, bir hısımlıklar toplamı olarak tanımlayarak bir dünya kenti sınıfına yerleştirmesi, İstanbul'un dünya kentliliği tartışmasında, somut kriterlerin ötesinde, bu hısımlıkların anlamını da kaybetmemesi gerektiğine işaret eder.

Bu doğrultuda, İstanbul'da şu problem noktalarında küçük, noktasal olabilecek müdahaleler büyük ivmeler kazandırıp, kente katkıda bulunabilir:

- Kıyıları oluşturan kara parçalarının sözkonusu pozitif farklılığını yaratmak, bir ilave şeklindeki 'öteki taraf'ın yerine, iki taraf arasında denge oluşturmak gerekli olduğuna göre, özellikle İstanbul'da, bu pozitiflik için koşulların fazlasıyla var olduğu bir yerde, ilave şeklinde bir 'öteki taraf' engellenmeli, kentin doğal yapısına uygun biçimde iki tarafın da gelişmesini sağlayacak çözümler aranmalıdır. (Boğaz'ın Rumeli yakası, Anadolu yakası gibi)
- Sahip olduğu peyzaj çeşitliliği, yeni bakış noktaları ve doğrultuları yaratılarak, daha da fazla vurgulanabilir. Bugünkü duruma karşı daha mimari değeri olan yaklaşımlar, insanın böyle bir doğa içindeki yapımının her zaman olumsuz olacağı yargısını da silebilirler.
- Denizde hareket konusu, çeşitli hızlarda deniz araçlarının kullanımını içerecek şekilde ele alınmalı, kullanımının ağırlığı, deniz araçlarının sayısıyla değil etkin kullanımıyla sağlanmaya çalışılmalıdır.
- Bazı aktivite alanları seçilerek, kıyının etkin ve canlı kullanımı sayesinde, çevresine de canlandırma etkisi yayılmalıdır. Bu konuda yenilikçi, yaratıcı yaklaşımların umulmadık sonuçlar verebileceği gözardı edilmemelidir. Kıyılardaki kullanım, kuru rekreasyonun ötesine geçmeli ve çeşitlendirilmelidir.
- Özellikle ulaşım problemlerine getirilecek noktasal çözümler, tıkanık yerlerde getirilecek süreklileştirmeler, büyük ölçekli çözümlerin yerine tercih edilmelidir. Mevcut sistemi reddeden değil, onu destekleyen, eksiklerini kapatan bölgesel çözümler oluşturulabilir.
- Kıyılara erişim konusunda iç bölgelerle sağlanacak şekilde ara bağlantılar kurulabilir. Kot olasılıklarından yararlanmak, çözümleri destekleyebilir.
- Kıyıların karakter olarak farklılaşması, bugünkü standartlaşmadan kurtulması ve dolgu bölgelerde daha mimari çözümler sağlanması teşvik edilmelidir.

KAYNAKLAR

- Ağat, N., 1963. Boğaziçinin Turistik Etüdü, Yayınlanmış Doktora tezi, İTÜ, İstanbul.
- Augé, M., 1997. Yer-olmayanlar, Üstmodernliğin Antropolojisine giriş, Türkçesi: Turhan Ilgaz, Kesit Yayıncılık, İstanbul.
- Alexander, C., 1965. A City is not a Tree, *Architectural Forum*, v.122.
- Alexander, C., 1977. A Pattern Language, Oxford University Press, New York.
- Allen, J., Massey D., Pryke M., (ed.), 1999. Unsettling Cities (Understanding Cities), Routledge, London.
- Arseven, C.E., 1987. Venedik'te Bir Gondolun Siyah Bıçağı, *Çağdaş Şehir*, Nisan 1987, İstanbul.
- Aslanoğlu R.A., 2000. Kent, Kimlik ve Küreselleşme, Ezgi Yay, Bursa.
- Baudelaire, Whitman, Eliot, Williams, 1990. Unreal Cities; Urban Figuration in Wordsworth, William Chapman Sharpe.
- Baudrillard, J., 1999. Su, imparatorluk, altın ve ilkel sahne, *Atlas* ocak 1999.
- Bender, R., 1993. Where the City Meets the Shore, in *Waterfronts, A New Frontier for Cities on Water*, pp. 32-35, ed. Rinio Bruttomesso, Citta' d'Acqua, Venice.
- Berber, Ö., 2001. Mimarlık Bilgisi Üzerine bir Araştırma Denemesi, Yüksel Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Bianchin, R., 1996. Acqua Grande, Il Romanzo dell'Alluvione, *Aquapolis*1996/4, Marsilio Ed. Venice, s. 6-15.
- Bilgin, İ., 1998. İstanbul: Stadt am Wasser, *Bauwelt* 36. *Stadt Bauwelt* 139, 2040-2043.
- Braudel, F., 1993. Akdeniz ve Akdeniz Dünyası 1-2, İmge Kitabevi Yay., İstanbul.
- Breen, A., Rigby, D.,(ed.) 1994. Waterfronts: Cities Reclaim their Edge, McGraw-Hill, New York.
- Braunfels, W., 1988. Urban Design in Western Europe, Regime and Architecture, 900-1900, trans. Northcott, K.J., The University of Chicago Press, Chicago London.
- Bruttomesso, R., (ed.), 1992 Cities and Ports: Towards a New Understanding? New Relationships Between City and Port, *Aquapolis* 1992/3 Ed. Marsilio.

- Bruttomesso, R., (ed.), 1993. Waterfronts: a New Urban Frontier for Cities on Water** Centro Internazionale Città d'acqua, Venezia.
- Büyük Larousse, 1986. Gelgit maddesi, cilt 9, s. 4470**
- Büyük Larousse, 1986. Çanakkale Boğazı maddesi, cilt 5, s. 2564**
- Büyük Larousse, 1986. Sinerji maddesi, cilt 20, s. 10566**
- Byrne, D., 1997. Chaotic Places or Complex Places? Cities in a Post Industrial Era, in *Imagining Cities: Scripts, Signs, Memory*, Westwood S., Williams J., (ed.), Routledge, London.**
- Cache, B., 1995. Earth Moves, tr.by Boyman A., ed.by Speaks, M., MIT Press Cambridge, London.**
- Calvino, I., 1990. Görünmez Kentler, çev. Saatçioğlu I., Remzi Kitabevi, İstanbul.**
- Cansever, T., 1976. Boğaz Geçişlerinin İstanbul Şehirsel Gelişimine Etkileri, *Mimarlık*, No. 149, Nisan, İstanbul.**
- Cansever, T., 1993. Ülke Ölçeğinde İstanbul'u Planlamak, İstanbul Ocak 1993, s.50.**
- Capote, T., 1961. *The Observer*, 'Sayings of the Week', 26 Nov 1961.**
- Capra, F., 2000. Yaşamın Örgüsü, (çev. Beno Kuryel), Yapı Merkezi, İstanbul.**
- Castells, M., Hall, P., 1994. Technopoles of the World, The Making of 21st Century Industrial Complexes, Routledge, London.**
- Chase-Dunn, C., 1985. The System of World Cities: A.D. 800-1975 in *Urbanization in the World Economy* (ed. Timberlake M.), Academic Press, New York., 269-292.**
- Clark, D., 1996. Urban World / Global City, Routledge, London.**
- Corbin, A., 1994. The Lure of the Sea, The Discovery of the Seaside in the Western World 1750-1840, Trans. Phelps J., Penguin Books, England.**
- Çeçener, B., 1994. İstimlakler maddesi, İstanbul Ansiklopedisi, cilt 4, s.272, İstanbul**
- Çubuk, M., 1994. "Boğaziçi" Maddesi, İstanbul Ansiklopedisi, cilt 2, İstanbul.**
- Dağgülü, İ.B., 2001. İstanbul'da Zamanlar ve Deniz, *Mimar.ist* 2001/5, İstanbul.**
- De Graaf, J., de Vries, G.W. (ed). 1994. Riverine Architecture, an Anthology of Workshop Holland, 010 Publishers, Rotterdam.**
- Devlet İstatistik Enstitüsü Web Sitesi, www.die.org.tr, 2002.**
- Dostoğlu, S., 1984. Colin Rowe ve bir Uzlaştırma Kuramı, *Mimarlık* 84/9, 7-13**

- Donald, J., 1997. This, here, now, Imagining the Modern City in *Imagining Cities: Scripts, Signs, Memory*, (ed.), Westwood S., Williams J. Routledge, London.
- Dorward, S., 1990. Design for Mountain Communities, Van Nostrand Reinhold C., New York.
- Ebersolt, J., 1996. (ilk baskı:1918) Bizans İstanbul'u ve Doğu Seyyahları, çev. İlhan Arda, Pera Turizm ve tic. İstanbul.
- Eco, U., 1999. Tek ve Ruhani Üçlü Olarak İstanbul, *Atlas Özel sayı İstanbul '99*, İstanbul.
- Erinç, S., 1973. Doğal Ortam ve Sonuçları, İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, 12-15 Kasım 1973, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği, İstanbul.
- Escher, M.C., 1990. M.C. Escher The Graphic Work, Introduced and Explained by the Artist, Benedict Taschen, Berlin.
- Esen, O., 1996. İstanbul'a bir Liman Parkı İçin Tophane İnisiyatifi, Habitat II STK Forumu, İstanbul.
- Eyice, S., 1973. Bizans Devrindeki Boğaziçi Hakkında Bazı Görüşler, İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, 12-15 Kasım 1973, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Demeği, İstanbul.
- Frassetto, R., 1996. Global Warming and Sea Level Rise. Venice at Risk in *Aquapolis1996/4*, Marsilio Ed. Venice, 41-47.
- Frey, W.H., Zimmer, Z., 2001. Defining the City in *Handbook of Urban Studies*, Sage Publications, London, Thousand Oaks, New Delhi.
- Friedmann, J., 1995. Where we stand: a decade of world city research in *World cities in a world-system*, eds. Knox P.L. & Taylor P.J. Cambridge Univ. Press, Cambridge.
- Gausa, M., Cervello M., Pla M., 2002. Barcelona: A Guide to its Modern Architecture 1860-2002, Actar Pub., Barcelona.
- George, P., 1960. Geografia delle citta', ed. Scientifiche Italiane, Napoli.
- Golany, G.S., 1983. Earth Sheltered Habitat, Van Nostrand Reinhold C. New York.
- Gruen, V., 1955. Cityscape and Landscape, *Arts and Architecture*, sept., 18-19,36-37.
- Güngör, N., 1996. Seyyahların Kaleminden Şehr-i Şirin İstanbul, Milliyet Kitapları, İstanbul.
- Güngör, N., 1997. Türk Yazarlarının Kaleminden, Bir Hayal İstanbul, Milliyet Kitapları, AD Yayıncılık, İstanbul.
- Hall, P., 1993. Forces Shaping Urban Europe in *Urban Studies*, vol.30, no.6, 883-898.

- Hall, P., 1993. Waterfronts: a New Urban Frontier, *Waterfronts: a New Urban Frontier for Cities on Water*, Bruttomesso R., (ed.), Centro Internazionale Città d'acqua, Venezia.
- Hall, T., 1998. Urban Geography, Routledge, London.
- Hartshorn, T. A., 1992. Interpreting the City: An Urban Geography, John Wiley & Sons, New York.
- Hays, M., (ed.) 1998. Architecture Theory Since 1968, MIT Press, Cambridge, Mass.
- Howard, E., 1945 (ilk baskı:1898). Garden Cities of Tomorrow, Faber&Faber Ltd., London.
- Hoyle, B., Pinder, D., 1992. Cities and the Sea: Change and Development in Contemporary Europe in *European Port Cities in Transition*, Belhaven Press, London.
- Hudson, B., 1996. Cities on the Shore, The Urban Littoral Frontier, Pinter, London, NY.
- Işıkpınar, E.M. 1973. Boğaziçi Kıyı Meydanlarının Mimari Psikolojisi Açısından Değerleri ve Ruh Sağlığına Katkıları, İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, 12-15 Kasım 1973, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği, İstanbul.
- İBB Web Sitesi, www.ibb.gov.tr/istanbultr/, 2001.
- Itinerari Laboratorio Venezia 66-96, 1996. La Laguna, I Fiumi, le Citta' e il Mare, Venedik.
- İTÜ Raporu. 1997. İst Ulaşım Ana Planı ve Boğaz Geçişleri, *Yapı* 191, Ekim 1997, YEM, İstanbul.
- Jacobs, J., 1961. The Death and Life of Great American Cities, Random House, New York.
- Jinnai, H., 1993. Italian Aquascapes, Process Architecture.
- Judge, J., 1972. Venice Fights for Life, *National Geographic*, vol. 142, no.5, Washington D.C.
- Kaplan, M., 1973. Boğaziçi Medeniyeti ve Bir Boğaziçi Medeniyeti Müzesi Kuruluşu Hakkında, İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, 12-15 Kasım 1973, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği, İstanbul.
- Karatani, K., 1995. Architecture as Metaphor; Language, Number, Money, (trans. by Sabu Kohso, ed. by Michael Speaks) MIT Press.
- Kelly, M., 1996. Sea Level Rise and the Thames Barrier, *Aquapolis*1996/4, Marsilio Ed. Venice, 66-68

- Kent ve Ulaştırma Planlaması Komisyonu**, 2002. İstanbul 1. Kentiçi Ulaşım Şurası Raporu (taslak) İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, İstanbul.
- Keyder, Ç., Özveren, Y.E., Quatert, D.**, 1994. Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri, Tarih Vakfı Yurt yay. İstanbul.
- Kılınçaslan, T.**, 1996. Deniz Kenti İstanbul, *İstanbul*, s. 19, İstanbul.
- Kıray, M.**, 2001. Kişisel Görüşme.
- Knox, P.L.**, 1995. World cities in a world-system in *World cities in a world-system*, eds. Knox P.L. & Taylor P.J. Cambridge Univ. Press, Cambridge.
- Koolhaas, R.**, 1977. Life in the Metropolis or The Culture of Congestion in *Architecture Theory Since 1968*, pp.322-330, ed. Hays, M., 1998. MIT Press, Cambridge, Mass.
- Koolhaas, R.**, 1994. Delirious New York, A Retroactive Manifesto for New York, 010 Publishers, New York.
- Koolhaas, R.**, 1996. Atlanta in *The Idea of the City*, Architectural Association, Middleton, R., (ed), London & MIT Press, Cambridge, Mass.
- Kostof, S.**, 1991. The City Shaped, Urban Patterns and Meanings Through History, Bulfinch Press, Boston, Toronto, London.
- Kuban, D.**, 1969. İstanbul'un Tarihi Yapısı, Tarihi gelişme, şehrin tarihi yapısının özellikleri, koruma yöntemleri raporu, İstanbul.
- Kuban, D.**, 1993. Koloni Şehrinden İmparatorluk Başkentine, *İstanbul*, Sayı 4. İstanbul.
- Kuban, D.**, 1994. Menderes ve İstanbul maddesi, İstanbul Ansiklopedisi, cilt 5, s.389, İstanbul.
- Kuban, D.**, 1998. Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları, Yapı endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul. S.43
- Leatherman, S.**, 1996. US Cities Subject to Sea Level Rise in *Aquapolis1996/4*, Marsilio Ed. Venice, 58-65
- Le Corbusier**, 1987 (ilk baskı:1929). The City of To-morrow and its Planning, Dover Publ.
- Le Corbusier**, 1987. Journey to the East, Ed. ve Çev. Ivan Zaknic, The MIT Press, Cambridge, London.
- Le Gates, R., Stout, F., (ed.)**, 1996. The City Reader, Routledge, London.
- Lewis, O.**, 1966. The Culture of Poverty, *Scientific American*.
- Linden, E.**, 1993. Megacities, *Time* jan 11, 24-34.

- Litton, R.B., Tetlow, R.J., Sorensen, J., Beatty R.A., 1974. Water and Landscape, An Aesthetic Overview of the Role of Water in the Landscape, Water Information Center, New York.
- Lynch, K., 1960. The Image of the City, MIT Press, Cambridge, Mass.
- Lynch, K., 1984. Reconsidering the Image of the City in *Cities of the Mind: Images and Themes of the City in the Social Sciences*, ed. Rodwin L., Hallister R.M. , Plenum Press, New York.
- Malone, P., 1996. City, Capital and Water, Routledge, London, New York.
- Mancuso, F., 1990. The Venetian Case, *Marco Polo*.
- Marsh, W.M., 1991. Landscape Planning, John Wiley and Sons., New York.
- Massey, D., Allen, J., Pile, S. (ed.), 1999. City Worlds (Understanding Cities), Routledge, London.
- McHarg, I., 1992 (ilk baskı:1969). Design with Nature, J. Wiley, New York.
- Meijer, M., 1993. Growth and Decline of European Cities: Changing Positions of Cities in Europe, *Urban Studies*, vol. 30, no. 6, 981-990
- Meyer H., 1999. City and Port, International Books, Rotterdam.
- Ministry of Transport, Public Works and Water Management, 1995. The New Waterway Storm Surge Barrier, Zuid-Holland's State-of-the-art Security System Broşürü, Grafisch Centrum, Amsterdam.
- Moore, C.W., Lidz, J., 1994. Water + Architecture, H.N. Abrams, New York.
- Mumford, L., 1937. What is a City? *Architectural Record*, v. 64-67.
- Mumford, L., 1961. The City in History; its Origins, its Transformations and its Prospects, Secker&Warburg, London.
- Munro, W.B., 1930. "City" in *Encyclopedia of the Social Sciences*, 474 Macmillan, New York.
- Müller-Wiener, W., 1998 (ilk baskı:1994). Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- NASA (National Aeronautics & Space Administration) Web sitesi, Earth From Space, <http://earth.jsc.nasa.gov>, 2001.
- Nesbitt, K., (ed.), 1996. Theorizing a New Agenda for Architecture, an Anthology of Architectural Theory, Princeton Archit. Press, New York.
- Ockman, J., 1993. Architecture Culture 1943-1968, A Documentary Anthology, Columbia Books of Arch. Rizzoli, New York.
- Okuy, S., 1987. San Fransisco Sokaklarında, *Çağdaş Şehir*, sayı 7, Eylül 1987, İstanbul.

- Ostuni, R.**, Genova e la Liguria dal Cielo, Editins, Milano.
- Özdeş, G.**, 1993. Planın Ömrü Sınırlıdır, *İstanbul*, Sayı 4, İstanbul.
- Paddison, R., (ed.)**, 2001. Handbook of Urban Studies, Sage Publications, London, Thousand Oaks, New Delhi.
- Padron, V., Salingeros, N.**, 2000. Ecology and the Fractal Mind in the New Architecture: a Conversation, <http://www.math.utsa.edu/sphere/salinger/Ecology.html>
- Pamuk, O.**, 1999. Bir İstanbul Romancısıyım, *İstanbul*, Nisan 1999, İstanbul
- Pamuk, O.**, 2001. Boğaz Gemileri, Frankfurt'ta etkinlik sergi katalogu, Ayşe Erkmen, haziran 2001.
- Pasqualetto, C.**, 1990. Quando il Centro Gravita sull'acqua, *Marco Polo*.
- Raban, J.**, 1998 (1992) Soft City, Harvill Pr., Publ.
- Raman, P.G.**, 1994. Leggere Le Forma Urbane, On Reading City Forms, *Spazio e Societa'*, n.67 1994 p. 118-127.
- Ramonet, I.**, 1997. The Explosion of the Megacities.
- Rogers, R., (ed. Gumuchdijan P.)**, 1997. Cities for a Small Planet, Westview Press, London.
- Rossi, A.**, 1982 (ilk baskı:1966). The Architecture of the City, transl. Diane Ghirardo, Joan Ockman, MIT Press, Cambridge, Mass.
- Rowe, C., Koeter, K.**, 1984. Collage City, MIT Press, Cambridge, Mass.
- Salvadori, A.**, 1995. Venice, Guide to the Principle Buildings History of Architecture and Urban From, Canal & Stamperia Editrice, Venice.
- Sassen, S.**, 1994. Cities in a World Economy, Pine Forge Press, Thousand Oakes, California.
- Schmitt, G.N., Chen, C.**, 1991. Classes of Design - Classes of Methods - Classes of Tools, Design Studies, Vol. 12 No. 4 October 1991, Butterworth-Heinemann Ltd.
- Sennett, R.**, 1999 (ilk baskı:1992). Gözün Vicdanı, Kentin Tasarımı ve Toplumsal Yaşam, Ayrıntı Yay.İstanbul.
- Simmel, G.**, 1950, The Metropolis and Mental Life in *The Sociology of Georg Simmel*, Free Press, Glencoe.
- Soleri, A.**, 1969. Arcology: The City in the Image of Man, MIT Press, Cambridge, Mass.
- Southall, A.**, 1998. The City in Space and Time, Cambridge Univ. Press, Cambridge.

- Sönmez, M., 1994. Grafiklerle 1990'larda İstanbul, İBB kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul.
- Söylemezoğlu, K., 1973. Boğaziçinde Yerleşmelerin Mimarlık Yönünden Analizi, İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, 12-15 Kasım 1973, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği, İstanbul.
- Spessa, A., 1998. Working and Living on an Oil Platform, *Aquapolis* 1998/1 Marsilio Ed. Venice, 40.
- Stevens, P.R., Kelley, K.W., 1992. Embracing Earth: New Views of Our Changing Planet, Chronicle Books LLC.
- Tanpınar, A. H., 1960 (ilk baskı:1946). Beş Şehir (Ankara, Erzurum, Konya, Bursa, İstanbul), Ankara.
- T. C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 1965. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, 1/25 000 ölçekli İstanbul Boğazı Haritası, İstanbul.
- Tekeli, İ., 1993. İcabında Plan, *İstanbul*, Sayı 4, İstanbul.
- Timbs, J., 1984. Century of Anecdote 1760-1860, Folcroft Library Editions.
- Toprak, Z., 1996. İstanbul'un Dört Çağı, İstanbul Panelleri, ed. Türe F.,Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Tutel, E., 1994. İstanbul Ansiklopedisi Limanlar Maddesi, cilt 5, s.215. İstanbul.
- Tümertekin, E., 1997. İstanbul İnsan ve Mekan, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Ungers, O.M., 1963. The City as a Work of Art, *Werk*, july, 281.
- U.S. Department of Agriculture, 1972. Forest Landscape Management, vol. 1. Forest Service Northern Region.
- Ünal, Y., Yenen, Z., Enlil, Z.M., 1993. Su Kentinden Kara Kentine, İstanbul nisan 1993, s.119-128. İstanbul.
- Vallega, A., 1993. Waterfront Redevelopment: A Central Objective for Coastal Management, *Waterfronts: a New Urban Frontier for Cities on Water* Bruttomesso R., (ed.), Centro Internazionale Città d'acqua, Venezia.
- Van Schaik, 1996. Province and Metropolis II in *The Idea of the City*, Architectural Association, Middleton, R., (ed), London & MIT Press, Cambridge, Mass.
- Van Weesep, J., Dieleman, F.M., 1993. Evolving Urban Europe: Editors' Introduction to the Special Issue in *Urban Studies*, vol.30, no.6, 877-882
- Virilio, P., (çev. Erkmen A.) 1996. "The Lost Dimension" (ilk baskı:1991), *Mimarlık* 271, 20
- Warner, C.D. 1881. In the Levant, Houghton, Mifflin and Co. Boston.

- Weick, K.E.** 1995. Sensemaking in Organizations, Sage Publications, Thousand Oaks, London, New Delhi.
- Westwood, S., Williams, J., (ed.),** 1997. Imagining Cities: Scripts, Signs, Memory, Routledge, London.
- Whyte, W.H.,** 1988. City, Rediscovering the City Center, Doubleday, New York.
- Wilson, E.,** 1997. Looking Backward, Nostalgia and the City in *Imagining Cities: Scripts, Signs, Memory*, (ed.), Westwood S., Williams J., Routledge, London.
- Wirth, L.,** 1938. Urbanism as a Way of life, *American Journal of Sociology*.
- Wirth-Nesher, H.,** 2001. Impartial Maps: Reading and Writing Cities in *Handbook of Urban Studies*, Sage Publ., London, Thousand Oaks, New Delhi.
- World Resources Institute, the United Nations Environment Programme, the United Nations Development Programme, the World Bank.** 1996. World resources 1996-97: a guide to the global environment, Oxford University Press, New York.
- Zampetti, P.,** 1976. Il Problema di Venezia, Sansoni Scuola Aperta, Firenze.
- Zipf, G.K.,** 1949. Human Behavior and the Principle of Least Effort, Addison & Wesley, New York.

EK 1. VENEDİK İÇİN GÖRÜŞLER (sorular)

1997 Haziran'da Venedik'te IUAV (Venedik Mimarlık Üniversitesi), mimarlık ve şehir planlama öğretim üyeleri ile görüşme yapılmıştır. V. Gregotti'den yazılı görüş alınmıştır.

1. Şehrin Kişisel Tanımları ve Problemleri

- a. Venediğin kıyı problemleri nelerdir?
- b. Size göre Venediğin gerçek sınırları nerededir?
- c. Tanınmış kişiler tarafından sık sık ziyaret edilmiş olan Venedik şehri çok kere, çeşitli biçimlerde anlatılmıştır, örneğin Le corbusier Venedik için şöyle demektedir; "Venediğin, toprağı üzerinde sokakları yoktur (hiçbir sokağı!) ama, o toprak üzerinde varolan en olağanüstü şehircilik olayıdır, o bir mucizedir." Siz Venediği nasıl tanımlarsınız?
- d. Venediğin, 1993 aralığında seçilen hükümetin programı ile temeli atılmış olan yeni şehir planından yana mısınız?

2. Su Şehri Olarak Venedik

- a. Bir su şehri olarak, su ve karanın birbirine geçmesi anlamında Venediğin şehircilik olarak ne gibi avantajları vardır?
- b. Hangi diğer şehir Venediğe en benzer olarak düşünülebilir? Hangi açıdan benzerdir?
- c. Venediğin, su şehri olarak, önem sırasına göre hangi karakteristik elemanlarını sıralayabilirsiniz?

3. Venedik İmajı

- a. Kırılgan ve fiziksel olarak anıtsal şehirle sınırlı dokuyu işgal eden kitle turizminin yükü altında ezilmesine rağmen Venedik, ayırım gözetmeksizin kapılarını açık tutmalı mıdır?
- b. Turistlerin Venedik için, onu farklı biçimde "yaşayan" şehirlilerden farklı bir basmakalıp imaja sahip olduklarına inanıyor musunuz? İnanıyorsanız, bu iki farklı türde deneyim hangi çözümlerle birbirine yaklaştırılabilir?

4. Terkedilmiş Alanlar ve Yeni Olasılıklar

- a. Venedik için yeni işlevler neler olabilir?
- b. Arsenal ve olası yeniden düzenlenmesi ile ilgili düşünceleriniz?
- c. Venediğin ticaret limanını yeniden konumlandırmak için en uygun yer neresi olabilirdi?

5. Ulaşım

Ulaşımın düzenlenmesi ile ilgili olarak, Venedik ve çevresindeki bağlantıları iyileştirmek için nasıl hareket edilmelidir? (yeni ulaşım bağlantıları yaratmak, mevcutları geliştirmek veya bugünkü durumu korumak?)

Tren istasyonu, Piazzale Roma (karayolu araçlarının geldiği son nokta) ve Tronchetto (otopark adası) ile bağlantılı olarak, ulaşımın dağılım noktasının yeniden düzenlenmesini öngören güncel önerilerle ilgili düşünceleriniz nelerdir?

6. Venedik'te Ünlü Mimarlar

Venedik, sizce Le corbusier, Wright ve Kahn'ın geçmişteki projeleri veya daha güncel projelerin gerçekleştirilmesinden olumlu olarak etkilenir miydi?

Katılımcılarla ilgili bilgiler:

Katılımcılar Venedik'te **IUAV** Üniversitesi (Venedik Mimarlık Üniversitesi),

Mimarlık ve şehir planlama öğretim üyelerinden:

Prof. Luigi Semerani

Prof. Gianugo Polesello

Prof. Guido Zordan

Prof. Franco Mancuso

Prof. Enrico Magnani

Prof. Enrico Fontanari

Prof. Vittorio Gregotti

EK 2. İSTANBUL İÇİN GÖRÜŞLER (sorular)

2001 yılı haziran ayı içinde, ingilizce olarak ACSA (Amerikan Mimarlık Okulları Birliği)'nin İstanbul toplantıları sırasında yabancı mimarlarla ve 2001 haziran-temmuz ayları içinde de Türk mimarlarla gerçekleştirilmiştir.

- Yaşamınızın büyük bölümünü hangi şehirde geçirdiniz? Kendinizi hangi şehirli olarak görüyorsunuz?
- Gördüğünüz diğer kıyı şehirleri ve bunlar arasında size özellikle etki edenler hangileri? (Yabancı mimarlara bunlara ek olarak şu sorular da eklenmiştir):
- Şu anda hangi şehirde yaşıyorsunuz?
- Bu İstanbul'a ilk gelişiniz mi? Burada toplam ne kadar zaman geçirdiniz?

1. İstanbul'u tanımlama

- a. İstanbul'un varsa, sınırları sizce hangileridir?
- b. İstanbul tarihi boyunca çok kere çeşitli gezginlerce ziyaret edilmiş ve çeşitli şekillerde tasvir edilmiş, romancılar tarafından anlatılmıştır. Örneğin A.H.Tanpınar: "İstanbul devamlı şekilde hayalgücümüzü çalıştırma sihiriyle bize etki eder." demektedir. Siz İstanbul'u nasıl anlatırdınız?
- c. Bu kenti tanımlamak için hangi sıfatları (düzenlilik-düzensizlik, kaotiklik, doğallık-yapaylık, açıklık-kapalılık, hareketlilik-durağanlık, akıcılık, değişkenlik-sabitlik vb...) kullanırdınız?

2. Bir su kenti olarak İstanbul

- a. Su şehirleri arasında hangi şehri İstanbul'a en yakın bulabilirsiniz? Ne açıdan?
- b. Görmüş olduğunuz/bildiğiniz diğer kıyı şehirlerine göre, İstanbul'da hangi ayırtedici özellikleri sıralayabilirsiniz?
- c. İstanbul'u çevreleyen suyu coğrafi biçimler açısından (göl, nehir, deniz, delta, kayalık, koy vb..) nasıl tanımlarsınız?
- d. İstanbul'da insan yaşamının sudan nasıl etkilendiğini düşünüyorsunuz? (Ulaşım, doğrudan kullanım gibi somut işlevlerin yanı sıra, zihinsel imajlar, tercihler, alışkanlıklar gibi soyut işlevler de...) Su nasıl bir katkı sağlar?
- e. İstanbul'un suyla ilişki açısından problemleri sizce nelerdir?

- f. İstanbul kendine özgü bir su şehri oluşuyla sizce ne gibi avantajlar sağlar?

3. İstanbul imajı

- İstanbul'un turistler ya da şehirlielerde olsun basmakalıp bir imajı bulunduğunu düşünüyor musunuz? Şehirde bulunma süresi sizce bu imajla ilişkili mi?
- İstanbul'da kenti bütünüyle kavramanıza olanak veren favori bir yeriniz var mı? Bu konumda suyun etkisi var mı? Bu kentte böyle bir yeri bulmak sizce kolay mı?
- "bütünsel algılama veya kesik kesik, puzzle parçaları gibi kısmi algılamalar..." Hangisi sizin İstanbul için kendi zihinsel imaj oluşturma biçiminizi daha iyi tarifler? İstanbul'da hangi tür algılama daha önemli olabilir?
- "Mimari ile perspektif imkanları birbirinden ayrı bir yığın İstanbul yapar." Buna benzer biçimde sizce hangi özellikler İstanbul'u çoğaltır, güçlendirir ve zenginleştirir?

4. Ulaşım

İstanbul'da önemli bir sorun oluşturan ulaşım ile ilgili sizce ne tür öneriler olabilir? Yenilikçi yaklaşımlar, mevcutu geliştiren ya da bugünkü durumu koruyan yaklaşımlar arasındaki tercihiniz?

Katılımcılarla ilgili bilgiler:

Yabancı mimarlar (23)

Türkiye'de yaşayan yabancı mimarlar (2)

Yurtdışında yaşayan Türk mimarlar (2)

Türk mimar/antropolog/arkeologlar (15)

(Afife Batur, İhsan Bilgin, Sibel Bozdoğan, Vedia Dökmeci, Zeynep Merey-Enlil, Orhan Esen, Ali Kılıç, Mübeccel Kıray, Muzaffer Sudalı, Necdet Teymur, Yalçın Ünal, Ferhan Yürekli, Hülya Yürekli)

Toplam: 42 kişi



EK 3. İstanbul kıyılarına hakim sahil yolları.
Koyu renkle gösterilmiş olan yollar, dolgu yapılarak ya da kazıklı yol şeklinde gerçekleştirilmiştir.

ÖZGEÇMİŞ

Fatma Erkök, 1966'da Zürih'te doğdu. İlkokul, ortaokul ve lise eğitimini Ankara'da tamamladı. 1985 yılında T.E.D. Ankara Koleji'nden mezun oldu. Aynı yıl girdiği İTÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü'nden haziran 1989'da mimar ünvanı ile mezun oldu. Ekim 1989'da, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Bina Bilgisi Programı'nda başladığı yüksek lisans eğitimini, temmuz 1992'de yüksek mimar ünvanı ile tamamladı. Aynı yıl İTÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü Anabilim Dalı'nda Araştırma Görevlisi olarak göreve başladı. Ekim 1992'de İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Bina Bilgisi Programı'nda doktora eğitimine başladı, halen aynı Anabilim Dalı'nda öğrencidir.