

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**ÇAĞDAŞ KÜRESEL İLİŞKİLERİN
KENTLEŞME SÜREÇLERİNE VE KENTSEL MEKÂNA ETKİSİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Duygu OVACIK**

Anabilim Dalı : Mimarlık

Programı : Mimari Tasarım

HAZİRAN 2010

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**ÇAĞDAŞ KÜRESEL İLİŞKİLERİN
KENTLEŞME SÜREÇLERİNE VE KENTSEL MEKÂNA ETKİSİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Duygu OVACIK
502061014**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 06 Mayıs 2010
Tezin Savunulduğu Tarih : 08 Haziran 2010**

**Tez Danışmanı : Doç. Dr. Arda İNCEOĞLU (İTÜ)
Diğer Jüri Üyeleri : Yrd. Doç. Dr. Meltem AKSOY (İTÜ)
Yrd. Doç. Dr. Hakkı YIRTICI (KÜ)**

HAZİRAN 2010

ÖNSÖZ

Bu çalışma süresince;

eleştiri ve önerileri ile yol gösteren danışmanım Doç. Dr. Arda İncaoğlu'na, katkılarından dolayı Yrd. Doç. Dr. Hakkı Yırtıcı ve Yrd. Doç Dr. Meltem Aksoy'a, tüm sorularıma bıkmadan yanıt veren Yrd. Doç. Dr. Ceyhan Yücel'e, hayatım boyunca desteklerine esirgemeyen aileme ve daima yanımda olan Levent Çoruh'a destekleri ve katkıları için sonsuz teşekkür ediyorum.

Haziran 2010

Duygu Ovacık
(Mimar)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ	iii
İÇİNDEKİLER	v
KISALTMALAR	vii
ÇİZELGE LİSTESİ	ix
ŞEKİL LİSTESİ	xi
ÖZET	xix
SUMMARY	xxi
1. GİRİŞ	1
1.1 Konunun Ele Alınış Nedeni ve Tezin Amacı	1
1.2 Çalışmanın Kapsamı	2
1.3 Çalışmanın Yöntemi	4
2. KÜRESEL İLİŞKİLER	7
2.1 Küreselleşme Kavramı.....	7
2.2 Üretim ve Tüketim Örgütlenmesinin Gelişimi ve Dönüşen Toplumsal Yapı	7
2.3 Küreselleşmenin Dinamikleri	10
2.3.1 Ekonomik ve politik dinamikler: kapitalizmin yayılması konusu ulusötesi şirketleşme ve ulus devletin çözülmesi.....	10
2.3.2 Kültürel ve toplumsal dinamikler: modernizm ve postmodernizm.....	13
2.3.3 Mekân ve zaman kavramlarının dönüşümü.....	16
2.4 Bölüm Sonu Değerlendirmesi	18
3. KENTLEŞME VE ÇAĞDAŞ KÜRESEL İLİŞKİLER İÇERİSİNDE KENTLER	21
3.1 Kentleşme	21
3.1.1 Geleneksel kent anlayışı ve dönüşümü.....	21
3.1.2 Sanayi devrimi ve sonrasında kentleşme	22
3.2 Küreselleşen Ekonomik İlişkiler Bağlamında Kentin Değişen Anlamı (Küresel Şirketler-Uluslararası İşbölümü-Kentlerin Rolü).....	24
3.3 Dünya Geneline Kentli Nüfusun Artması ve Çok Yoğun Kentler	25
3.4 Dünya Üzerinde Rollerın Dağılımı	29
3.5 Küresel Ağ – Küresel Kentler.....	31
3.6 Bölüm Değerlendirmesi	36
4. ÇAĞDAŞ KÜRESEL İLİŞKİLER İÇERİSİNDE OLUŞAN REKABET ORTAMI VE KENTLERİN MEKÂNSAL DÖNÜŞÜMÜ	39
4.1 Küresel Rekabet Ortamı – Kentsel Stratejiler ve Mekânsal Dönüşüm	39
4.2 Çağdaş Küresel İlişkiler İçerisinde Kentlerin Mekânsal Dönüşümü.....	42
4.2.1 Küreselleşmenin aracı olarak uluslararası organizasyonlar	42
4.2.2 Simgesel ('ikonik') yapılar ve ünlü ('star') mimarlar	48
4.2.3 Yüksek yapılar	56
4.2.4 Büyük mekânsal dönüşümler	62
4.2.4.1 Avrupa kentleri.....	63
4.2.4.2 Orta Doğu ve Uzak Doğu kentleri	68
4.3 Bölüm Değerlendirmesi	74

5. ÇAĞDAŞ KÜRESEL İLİŞKİLERİN KENTLERE ETKİSİNİN NEW YORK-BOMBAY-İSTANBUL-BİLBAO KENTLERİ ÜZERİNDEN İNCELENMESİ..77

5.1 Amaç – Yöntem	77
5.2 New York	79
5.2.1 Yönetim yapısı.....	79
5.2.2 Ekonomik durum	81
5.2.3 Nüfus	83
5.2.4 Toplumsal yaşam	85
5.2.5 Turizm	87
5.2.6 Ulaşım	87
5.2.7 Mekânsal özellikler	88
5.2.8 Uluslararası etkinlikler	104
5.3 Bombay	105
5.3.1 Yönetim yapısı.....	105
5.3.2 Ekonomik durum	108
5.3.3 Nüfus	111
5.3.4 Toplumsal yaşam	112
5.3.5 Turizm	113
5.3.6 Ulaşım	114
5.3.7 Mekânsal özellikler	115
5.3.8 Uluslararası etkinlikler	126
5.4 İstanbul	126
5.4.1 Yönetim yapısı.....	126
5.4.2 Ekonomik durum	127
5.4.3 Nüfus	130
5.4.4 Toplumsal yaşam	132
5.4.5 Turizm	133
5.4.6 Ulaşım	134
5.4.7 Mekânsal özellikler	135
5.4.8 Uluslararası etkinlikler	157
5.5 Bilbao.....	161
5.5.1 Yönetim yapısı.....	161
5.5.2 Ekonomik durum	162
5.5.3 Nüfus	166
5.5.4 Toplumsal yaşam	167
5.5.5 Turizm	168
5.5.6 Ulaşım	168
5.5.7 Mekânsal özellikler	169
5.6 Bölüm Değerlendirmesi	181
6. SONUÇ VE ÖNERİLER	201
KAYNAKLAR	207
EKLER	219

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ACS	: American Community Survey
AKM	: Atatürk Kültür Merkezi
AKB	: Avrupa Kültür Başkenti
BM	: Birleşmiş Milletler
BBVA	: Banco Bilbao Vizcaya
BRT	: Metrobüs Sistemi
BEC	: Bilbao Fuar Merkezi (Bilbao Exhibition Centre)
BIEMH	: Biannual Machine Tool Fair
CDP	: Kentsel Gelişim Planı
CIDCO	: Endüstriyel Gelişim Birliği
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
EU	: Avrupa Birliği (European Union)
EWB	: Newark Liberty International Havaalanı
FDI	: Foreign Direct Investment
FSI	: Floor Space Index
FXFOWLE	: Fox and Fowle Architects
GPCI	: Küresel Güç Kent Endeksi (Global Power City Index)
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
HDI	: Human Development Identity- İnsani Gelişim Endeksi
IMF	: Uluslararası Para Fonu (International Money Foundation)
İMP	: İstanbul Metropolitan Planlama Merkezi
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
JFK	: John F. Kennedy International Havaalanı
JNNURM	: Jawaharlal Nehru Ulusal Kentsel Dönüşüm Komitesi
LGA	: LaGuardia Havaalanı
LMDC	: Lower Manhattan Development Corporation
OMA	: The Office for Metropolitan Architecture
TAE	: Taban Alanı Endeksi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TOKİ	: Başbakanlık Toplu Konut İdaresi
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UA	: Urban Age
WB	: Dünya Bankası (World Bank)
WTO	: Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization)
WTC	: Dünya Ticaret Merkezi
YASED	: Uluslararası Yatırımcılar Derneği
YİD	: Yap-İşlet-Devret Modeli
9/11	: 11 Eylül 2003 Dünya Ticaret Merkezi'ne yapılan terörist saldırı

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 3.1 : 1950 – 2025 Yılları arasında kırsal ve kentsel bölgelerdeki nüfus değişimi (B. M. Nüfus İstatistikleri, 2010)	26
Çizelge 3.2 : 1950 – 2025 yılları arasında çok gelişmiş ve az gelişmiş bölgelerde kentleşme yüzdeleri (Birleşmiş Milletler Nüfus İstatistikleri, 2010)	27
Çizelge 4.1 : Savaş öncesi büyük sergiler ve dünya fuarları (1851-1939) (Evans, 2001, aktaran Niksarlıoğlu, 2007).	43
Çizelge 4.2 : Expo fuarları (1939 – 2015) (http://www.expomuseum.com/ , 24.10.2009).....	44
Çizelge 4.3 : 2017 ve 2020 Expo fuarları muhtemel adayları (http://www.expomuseum.com/ , 24.10.2009).....	45
Çizelge 4.4 : Yaz ve kış olimpiyatları ev sahibi kentler (Encyclopædia Britannica, 24.10.2009)	46
Çizelge 4.5 : Avrupa Kültür Başkenti Programı ev sahibi kentler (http://ec.europa.eu/culture/index_en.htm , 24.10.2009).	47
Çizelge 4.6 : Dünyanın en yüksek 20 yapısı (2010) (http://www.emporis.com , 24.10.2009).....	57
Çizelge 4.7 : Dünyanın en büyük alışveriş merkezleri (Forbes Newspaper, 2010). 68	
Çizelge 4.8 : Sistemin altındaki ve üstündeki yaşantının karşılaştırılması (Jenks, 2003).....	73
Çizelge 5.1 : New York'un tarihi süreçte ekonomik değişimi.	81
Çizelge 5.2 : 1900-1950 yılları arasında New York'ta inşa edilmiş yüksek yapılar (http://www.nyc-architecture.com , 27.10.2009).....	93
Çizelge 5.3 : New York'ta 2000 yılından bu yana inşa edilmiş yüksek yapılar (http://www.nyc-architecture.com , 27.10.2009).....	97
Çizelge 5.4 : New York'ta yapıımı devam eden konut kullanımlı yüksek yapılardan bazıları (http://en.wikipedia.org , 27.10.2009).	99
Çizelge 5.5 : Lower Manhattan konut geliştirme projesi kapsamında inşa edilen yapılar (http://www.renewnyc.com , 27.10.2009).....	102
Çizelge 5.6 : (a – b – c – d) Alan-nüfus-yoğunluk-bölge analizleri (http://india.gov.in , 12.12.2009).	106
Çizelge 5.7 : Bombay'in tarihi süreçte ekonomik değişimi.....	108
Çizelge 5.8 : 1900'lü yıllarda Bombay'de inşa edilmiş yüksek yapılar (http://skyscraperpage.com , 09.11.1009).....	120
Çizelge 5.9 : 2000'li yıllarda Bombay'de inşa edilmiş yüksek yapılar (http://skyscraperpage.com , 09.11.1009).....	121
Çizelge 5.10 : İstanbul sınırları.	127
Çizelge 5.11 : Türkiye'de yer alan uluslararası sermayeli şirketlerin ilk üç kentte dağılımı (Hazine Müsteşarlığı, 2009).	130
Çizelge 5.12 : İstanbul'un yıllara göre nüfus değişimi (T.C İstanbul Valiliği, 2009)131	
Çizelge 5.13 : İstanbul nüfus ve yoğunluk çizelgesi (Urban Age, 2009).....	131
Çizelge 5.14 : İstanbul kenti göç oranları (Urban Age, 2009).....	132

Çizelge 5.15 :	İstanbul limanlarını kullanan yabancı turist sayısı (İstanbul Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2009).....	133
Çizelge 5.16 :	İstanbul'da araba sahipliği oranı - yürüme ve bisiklete binme oranı (Urban Age, 2009).....	134
Çizelge 5.17 :	1950'lere kadar İstanbul'da çok katlı yapılardan bazıları (yıllara göre) (Emporis, 2010).....	139
Çizelge 5.18 :	1950-1999 yılları arasında İstanbul'da çok katlı yapılardan bazıları (yıllara göre) (Emporis, 2010).	142
Çizelge 5.19 :	2000 yılından bu yana İstanbul'da yapılan yüksek yapılardan bazıları (yapı yüksekliklerine göre) (http://www.emporis.com , 24.04.2010).	143
Çizelge 5.20 :	Yapımı devam eden ya da yapımı planlanan yüksek yapılar (yapı yüksekliklerine göre) (www.emporis.com , 24.04.2010).	146
Çizelge 5.21 :	Kültür başkenti bütçesinin dağılımı (İstanbul A.K.B. Ajansı, 09.12.2009).	159
Çizelge 5.22 :	Bask Ülkesinde ekonomik sektörlerin istihdam dağılımındaki değişim (Gomez, 1998).	162
Çizelge 5.23 :	Bilbao ve Bask'da (1981 – 1996) işsizlik oranı (Gomez, 1998).	163
Çizelge 5.24 :	(a) 1997-2002, (b) 2003-2008. Guggenheim Bilbao Müzesi fizibilite raporu (http://www.guggenheimbilbao.es , 25.11.2009).	165
Çizelge 5.25 :	2001 yılı sektörlerin istihdam sayıları (Bin) (EUSTAT, 22.11.2009).....	165
Çizelge 5.26 :	2005 – 2008 İstihdam oranları (%) (EUSTAT, 22.11.2009).	166
Çizelge 5.27 :	2005-2008 yılları arasında işsizlik oranları (EUSTAT, 22.11.2009).....	166
Çizelge 5.28 :	Nüfus değişimi 1981, 1986 ve 1991 (Gomez, 1998).	167
Çizelge 5.29 :	20. Yüzyılın sonunda Bilbao'da nüfus ve nüfus değişim oranları (EUSTAT, 22.11.2009).	167
Çizelge 5.30 :	Bilbao'da 2008 yılı nüfusu ve nüfus yoğunluğu (EUSTAT, 22.11.2009).	167
Çizelge 5.31 :	Guggenheim Bilbao ziyaretçi sayısı (Guggenheim Bilbao Müzesi resmi web sitesi, 20.11.2009).	168
Çizelge 5.32 :	Bilbao turist sayısı (http://www2.bilbao.net , 20.11.2009).	168
Çizelge 5.33 :	Bilbao metro yıllık yolcu sayısı (Metro Bilbao www.eustat.es/ , 22.11.2009).	169
Çizelge 5.34 :	Bilbao yüksek yapıları (SkyscraperPage_com, 22.11.2009).	175
Çizelge 5.35 :	New York değerlendirme çizelgesi.	195
Çizelge 5.36 :	Bombay değerlendirme çizelgesi.	197
Çizelge 5.37 :	İstanbul değerlendirme çizelgesi.	198
Çizelge 5.38 :	Bilbao değerlendirme çizelgesi.	199
Çizelge 5.39 :	Çalışma sonucunda ortaya çıkan bazı küresel olgular.	200

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : 20. Yüzyılda yaşanan önemli gelişmeler.....	9
Şekil 3.1 : Kıtalarda yer alan 500.000 ve üzeri nüfusa sahip kentlerin sayısı (B. M. Nüfus İstatistikleri, 2010)	27
Şekil 3.2 : Dünya kentli nüfusunun dünya genelinde dağılımı (B. M. Nüfus İstatistikleri,2010).....	28
Şekil 3.3 : Dünya genelinde 1 milyonun üzerindeki kentlerin dağılımı (The Endless Cities - Urban Age, 2007)	29
Şekil 3.4 : Dünyanın en büyük ve en hızlı büyüyen kentsel merkezlerine dair Birleşmiş Milletlerin 2025 yılı için kentsel nüfus yığılması öngörülleri (Urban Age, 2009)	29
Şekil 3.5 : Dünya kentlerinin hiyerarşisi (Friedmann, 1986)	33
Şekil 3.6 : Dünyanın farklı şehirlerindeki bankacılık ve sigorta şirketlerinin genel merkezlerini ve iştiraklerini ve bu şehirlerarasındaki bağlantıları gösteren harita (Urban Age, 2009)	35
Şekil 4.1 : Steven Holl Architecture, dünya haritasında inşa edilmiş yapıları (http://www.stevenholl.com , 06.03.2010).....	49
Şekil 4.2 : Sydney Opera Binası, Sydney, 1970, Utzon (http://tr.wikipedia.org , 15.04.2010).....	50
Şekil 4.3 : Orient İstasyonu, Lizbon, 1998 Santiago Calatrava (Ovacık, 2009)	50
Şekil 4.4 : Portekiz Pavyonu, Lizbon, 1998, Álvaro Siza (Ovacık, 2009).....	50
Şekil 4.5 : Yahudi Müzesi, Berlin, 1999, Daniel Libeskind (http://www.yapi.com.tr/ , 16.04.2010).....	51
Şekil 4.6 : Imperial War Müzesi, Manchester, 2002, Daniel Libeskind (bdonline.co.uk , 16.04.2010)	51
Şekil 4.7 : Milwaukee Sanat Merkezi, Milwaukee, 2001, Santiago Calatrava (http://www.galinsky.com , 15.04.2010).....	51
Şekil 4.8 : Cincinnati Çağdaş Sanatlar Müzesi, 2002, Zaha Hadid (http://images.google.com.tr/ , 15.04.2010)	51
Şekil 4.9 : Casa da Musica, Porto, 2004, Rem Koolhaas (Ovacık, 2009)	52
Şekil 4.10 : Çağdaş Sanat Müzesi, Santiago de Compostela, Alvaro Siza (Ovacık, 2009)	52
Şekil 4.11 : Porto Bigonotturmo, Cenova, 2004, Renzo Piano (http://www.arkitera.com/ , 15.04.2010)	52
Şekil 4.12 : Porto Anticodal Bigo, Cenova, 2004, Renzo Piano (Ovacık, 2009).....	52
Şekil 4.13 : Denver Sanat Müzesi, Denver, 2006, Daniel Libeskind (http://www.daniel-libeskind.com/ , 16.04.2010)	52
Şekil 4.14 : Köprü Pavyonu, Zaragoza, Zaha Hadid (http://www.arkitera.com , 16.04.2010).....	53
Şekil 4.15 : Kahire Expo City, Zaha Hadid (http://www.worldarchitecturenews.com/ , 16.04.2010)	53
Şekil 4.16 : Su Sporları Merkezi, Londra, Zaha Hadid (http://www.tasarimplus.com , 06.03.2010).....	53
Şekil 4.17 : Olimpiyat Parkı, Londra, FOA, (http://www.f-o-a.net/ , 06.03.2010)	53

Şekil 4.18 : Çin Ulusal Televizyonu, Pekin, Koolhaas (http://www.mimdap.org , 13.02.2010).....	54
Şekil 4.19 : Çin Olimpik Stadyumu, Pekin, Herzog & de Meuron Architekten (http://www.mimdap.org , 13.02.2010).....	54
Şekil 4.20 : Horizontal Skyscraper - Vanke Center, Shenzhen, Çin, Steven Holl Architecture, 2009 (http://www.stevenholl.com , 06.03.2010).....	54
Şekil 4.21 : Linked Hybrid, Pekin, Çin, Steven Holl Architecture, 2009 (http://www.stevenholl.com/ , 06.03.2010).....	54
Şekil 4.22 : Abu Dhabi Guggenheim, Abu Dhabi, Frank Gehry (http://www.guggenheim.org/abu-dhabi , 16.04.2010).....	55
Şekil 4.23 : Barış Sarayı, Astana, 2007, Norman Foster, Brian Clarke, Tabanlıoğlu Mimarlık (http://en.wikipedia.org/ , 16.04.2010).....	55
Şekil 4.24 : Astana Arena, Astana, 2007, Tabanlıoğlu Mimarlık (http://www.tabanlıoğlu.com.tr , 16.04.2010).....	55
Şekil 4.25 : Willis Kulesi, Chicago, 1973, Skidmore, Owings and Merrill (http://en.wikipedia.org/wiki/Willis_Tower , 16.04.2010).....	56
Şekil 4.26 : Trump Uluslararası Oteli, Chicago, 2009, Skidmore, Owings & Merrill LLP (http://en.wikipedia.org/ , 16.04.2010).....	56
Şekil 4.27 : Aon Center, Chicago, 1973, Edward Durell Stone (http://en.wikipedia.org , 16.04.2010).....	56
Şekil 4.28 : Swiss Re Kulesi (30 St Mary Axe), Londra, 2004, Norman Foster, (http://en.wikipedia.org/wiki/Swiss_Re , 16.04.2010).....	58
Şekil 4.29 : Burj Dubai, Dubai (http://www.mimdap.org , 13.02.2010).....	59
Şekil 4.30 : Taipei 101, Taipei (http://tr.wikipedia.org/wiki/Taipei_101 , 13.02.2010).....	59
Şekil 4.31 : Şanghay Dünya Ticaret Merkezi, Şanghay (http://en.wikipedia.org/ , 13.02.2010).....	59
Şekil 4.32 : Bank of China Binası, Hong Kong, 1990, I. M. Pei & Partners, (http://en.wikipedia.org , 16.04.2010).....	59
Şekil 4.33 : Bank of China Binası, Şanghay, 2000, Nikken Sekkei Ltd. (http://en.wikipedia.org , 16.04.2010).....	59
Şekil 4.34 : Burj al Arab, Dubai, 1999, WS Atkins & Partners, 13.02.2010).....	59
Şekil 4.35 : Abu Dhabi Plaza, Astana, 2012, Foster + Partners (http://www.worldarchitecturenews.com/ , 18.04.2010).....	60
Şekil 4.36 : JW Marriott Oteli, Almati, 2007, Skidmore, Meryll & Owings (www.emporis.com/ , 16.04.2010).....	60
Şekil 4.37 : Kazakistan'ın başkenti Astana'nın 2007-2012 yapı yükseklikleri (http://skyscraperpage.com , 16.04.2010).....	60
Şekil 4.38 : Katar'ın başkenti Doha'da 2008-2014 yapı yükseklikleri (http://skyscraperpage.com , 16.04.2010).....	61
Şekil 4.39 : Dubai Kulesi, Doha (http://www.dubaitowers-doha.com , 16.04.2010).....	61
Şekil 4.40 : Turning Torso, Malmö, 2005, Calatrava (http://en.wikipedia.org/wiki/TurningTorso , 16.04.2010).....	62
Şekil 4.41 : Q1, Gold Coast, 2005, Atelier SDG (http://websites.golden-orb.com , 16.04.2010).....	62
Şekil 4.42 : Lizbon doğu bölgesi - Expo 98'den önce sanayi alanı (Lisbon Expo-98 Projects, 1996).....	65
Şekil 4.43 : Çok amaçlı Pavyon, Lizbon, Regino Cruz, Som (Ovacık, 2009).....	65
Şekil 4.44 : Okyanus Pavyonu, Lizbon, Peter Cherniayeff, Peter Sollugub, Bobby Poole, Ginette Castro (Ovacık, 2009).....	65
Şekil 4.45 : Lizbon Expo'98 alanı ofis binaları (Ovacık, 2009).....	65
Şekil 4.46 : Lizbon Expo'98 fuar alanı genel görünüş (Ovacık, 2009).....	65
Şekil 4.47 : Barselona kentinin entegrasyonu için sürekli bir engel oluşturan ve yeniden düzenlenen tren yolu (La Villa Olimpica, 1991).....	66

Şekil 4.48 : Barselona olimpik köy konsept şeması, 1989 (La Villa Olimpica, 1991)	66
Şekil 4.49 : Barselona olimpiyat köy yapım aşamasında, 1990 (La Villa Olimpica, 1991)	67
Şekil 4.50 : Ofis Binası, Barselona, Frenk Gehry (La Villa Olimpica, 1991)	67
Şekil 4.51 : Barselona olimpiyat köy genel görünüşü, 1990 (La Villa Olimpica, 1991)	67
Şekil 4.52 : Barselona genel görünüş, 1990 (La Villa Olimpica, 1991)	67
Şekil 4.53 : Barselona eski tren yolu alanın günümüzde kullanımı (Ovacık, 2009)	67
Şekil 4.54 : Port Vell'deki (eski liman) Rambla de Mar, Barselona (Ovacık, 2009)	67
Şekil 4.55 : "The World" projesi, Dubai, (http://www.mimdap.org , 13.02.2010)	70
Şekil 4.56 : Palmiye Adası, Dubai, (http://www.mimdap.org , 13.02.2010)	70
Şekil 4.57 : Birleşik Arap Emirleri'ndeki Dubai Pearl, 2,6 milyar dolarlık dev bir proje (http://www.mimdap.org , 13.02.2010)	70
Şekil 4.58 : Dubai Alışveriş Merkezi (dünyanın en büyük alışveriş merkezi), Dubai (http://en.wikipedia.org , 13.02.2010)	70
Şekil 4.59 : (a-b) Dubai metrosu, Dubai (http://www.mimdap.org , 13.02.2010)	71
Şekil 4.60 : Bangkok'da yeme içme alışkanlıklarının dönüşümü (Jenks, 2003)	71
Şekil 4.61 : Bangkok kentine küresel markaların nüfuzu (Jenks, 2003)	71
Şekil 4.62 : Bangkok caddeleri üzerinde Skytrain hattı ve istasyonlarının masif strüktürü (Jenks, 2003)	72
Şekil 4.63 : Bangkok cadde yaşamının canlılığı (Jenks, 2003)	72
Şekil 4.64 : Küresel marka simgesi (Jenks, 2003)	72
Şekil 4.65 : Aşağıda devam eden canlılık (Jenks, 2003)	72
Şekil 5.1 : Çalışmada incelenen farklı bölgelerde yer alan farklı ölçeklerde kentlerin dünya haritası üzerinde gösterimi	78
Şekil 5.2 : Urban Age (2009) kent araştırmaları kapsamında hazırlanan "küresel sermaye devresi" haritası üzerinde seçilen her bir kentin ilişkiler içerisindeki gösterimi	78
Şekil 5.3 : New York Eyaleti (http://www.urban-age.net , 27.10.2009)	80
Şekil 5.4 : New York Kenti (http://www.urban-age.net , 27.10.2009)	80
Şekil 5.5 : New York Kenti istihdam oranları (ACS), 2007)	82
Şekil 5.6 : Şanghay Pudong Bölgesi (http://en.wikipedia.org , 27.10.2009)	83
Şekil 5.7 : Meksika Santa Fé (http://en.wikipedia.org , 27.10.2009)	83
Şekil 5.8 : New York 2000-2007 nüfus değişim grafiği (New York City resmi web sitesi, 2007)	85
Şekil 5.9 : Kentlerin HDI (insani gelişim endeksi) grafiği (Urban Age, 2009)	86
Şekil 5.10 : New York Kenti ulaşım araçları kullanım yüzdeleri (ACS), 2007)	87
Şekil 5.11 : New York Central Park (http://www.urban-age.net , 27.10.2009)	88
Şekil 5.12 : New York Manhattan bölgesi dolu-boş analizi (http://www.urban-age.net , 27.10.2009)	88
Şekil 5.13 : Guggenheim Müzesi (http://www.guggenheim.org , 27.10.2009)	90
Şekil 5.14 : 1910-1924 yılları arasında New York'a inşa edilen yüksek yapılar (www.nyc-architecture.com/ten/ten-skyscrapers.htm , 27.10.2009)	90
Şekil 5.15 : Midtown Manhattan (Empire State Building, MetLife Building ve Bank of America Tower yapım aşamasında)(http://en.wikipedia.org , 14.04.2010)	91
Şekil 5.16 : United States Express Company Binası, Midtown Manhattan, 1907, Clinton & Russell (http://www.emporis.com , 14.04.2010)	91
Şekil 5.17 : Woolworth Binası, Midtown Manhattan, 1913, Cass Gilbert (http://en.wikipedia.org/wiki/Woolworth_Building , 14.04.2010)	91
Şekil 5.18 : Trump Binası, Midtown Manhattan, 1930, Craig Severance (http://www.emporis.com , 14.04.2010)	91

Şekil 5.19 : Chrysler Binası, Midtown Manhattan, 1930, William Van Alen (http://en.wikipedia.org , 14.04.2010).	91
Şekil 5.20 : Empire State Binası, 1931, Midtown Manhattan, Shreve, Lamb and Harmon (http://en.wikipedia.org , 14.10.2009).	92
Şekil 5.21 : Rockefeller Center, 1939, Midtown Manhattan, Raymond Hood (http://en.wikipedia.org , 14.04.2010)	92
Şekil 5.22 : JP Morgan Chase World Headquarters, Midtown Manhattan, 1960, Skidmore Owings And Merrill (www.emporis.com , 14.04.2010).	93
Şekil 5.23 : Pfizer Binası, Midtown Manhattan, 1961, Emery Roth & Sons, Leonard, Colangelo & Peters (www.emporis.com , 14.04.2010).	93
Şekil 5.24 : MetLife Binası, 1963, Midtown Manhattan, Emery Roth & Sons (http://en.wikipedia.org , 14.04.2010)	93
Şekil 5.25 : Xerox Binası, 1965, New York, Welton Becket and Associates (http://www.emporis.com , 14.04.2010)	93
Şekil 5.26 : HSBC Bankası Binası, 1967, Midtown Manhattan, Skidmore Owings And Merrill (http://www.emporis.com , 14.04.2010).	94
Şekil 5.27 : General Motors Binası, 1968, Midtown Manhattan, Edward Durell Stone & Associates Emery Roth & Sons (http://en.wikipedia.org , 14.04.2010)	94
Şekil 5.28 : Trump Uluslararası Oteli, 1971, Thomas Stanley, Philip Johnson (http://en.wikipedia.org , 24.04.2010).	94
Şekil 5.29 : Citigroup Center, 1977, Midtown Manhattan, Stubbins Associates, Emery Roth & Sons (http://en.wikipedia.org , 14.04.2010)	94
Şekil 5.30 : Sony Tower, 1983, Manhattan, Johnson/Burgee Architects, Simmons Architects (http://en.wikipedia.org , 14.04.2010)	94
Şekil 5.31 : Birleşmiş Millerler Genel Merkezi, 1950, Midtown Manhattan, Le Corbusier, Oscar Niemeyer, Sir Howard Robertson, Harrison ve Abramovitz (http://www.un.org , 24.10.2009).	95
Şekil 5.32 : Seagram Binası, 1958, Midtown Manhattan, Ludwig Mies van der Rohe ve Philip Johnson (http://en.wikipedia.org , 24.10.2009).	95
Şekil 5.33 : Dünya Ticaret Merkezi Kulleri (http://en.wikipedia.org , 24.10.2009). ..	96
Şekil 5.34 : Dünya Ticaret Merkezi Kuleleri'nin yıkımını temsil eden imaj (Çiçekoğlu, 2003).	96
Şekil 5.35 : Time Warner Center, 2004, Midtown Manhattan, Skidmore, Owings & Merrill (http://en.wikipedia.org , 24.04.2010).	96
Şekil 5.36 : Bloomberg Binası, 2005, Midtown Manhattan, Cesar Pelli & Associates Architects (http://www.emporis.com , 24.04.2010).	96
Şekil 5.37 : Hearst Magazine, 2006, Midtown Manhattan, Foster + Partners (http://en.wikipedia.org , 24.04.2010).	96
Şekil 5.38 : New York Times Binası, 2007, Midtown Manhattan, Renzo Piano (http://en.wikipedia.org , 24.04.2010).	96
Şekil 5.39 : Bank of America Binası, 2009, Midtown Manhattan (http://en.wikipedia.org , 24.04.2010).	96
Şekil 5.40 : New York'ta 1950'lilerde inşa edilmiş konut binaları (http://www.nycarchitecture.com , 24.04.2010).	98
Şekil 5.41 : Trump World, 2001, Manhattan, Costas Kondylis (en.wikipedia.org , 24.10.2010).	98
Şekil 5.42 : 2009 yılında inşa edilen rezidans yapılarından bazıları (http://skyscraperpage.com , 24.10.2010).	98
Şekil 5.43 : Dünya Ticaret Merkezi Anıt ve Yeniden Gelişim Planı (http://www.renewnyc.com , 27.10.2009).	100
Şekil 5.44 : Ulusal 11 Eylül Anıtı ve Müzesi tasarımı (Michael Arad ve Peter Walker) (http://www.renewnyc.com , 27.10.2009).	100
Şekil 5.45 : One World Trade Center, New York, inşa halinde, David Childs; Skidmore, Owings & Merrill - Kule 2, Lord Norman Foster - Kule 3,	

Richard Rogers Partnership - Kule 4, Maki and Associates, (Lower Manhattan Development Corporation resmi web sitesi, 27.10.2009).	101
Şekil 5.46 : The Fulton Corridor yeniden canlandırma projesi (Lower Manhattan Development Corporation, 27.10.2009).....	101
Şekil 5.47 : Lower Manhattan konut geliştirme projesi kapsamında inşa edilen yapılar (http://www.renewnyc.com , 27.10.2009).....	101
Şekil 5.48 : Dünya Ticaret Merkezi Ulaşım Merkezi (www.renewnyc.com , 27.10.2009).....	103
Şekil 5.49 : The East River Waterfront Projesi (www.renewnyc.com , 27.10.2009).....	103
Şekil 5.50 : Atlantik Yard Projesi (http://www.nytimes.com , 27.10.2009)	104
Şekil 5.51 : Brooklyn Köprüsü park projesi (www.brooklynbridgeparknyc.org/ , 27.10.2009).	104
Şekil 5.52 : BAM Kültürel Bölgesi (http://architecturalrecord.construction.com)....	104
Şekil 5.53 : Coney Island gelişim projesi (http://www.thecidc.org , 27.10.2009). ...	104
Şekil 5.54 : Trylon, Perisphere ve Helicline, New York (http://en.wikipedia.org , 28.10.2009).....	104
Şekil 5.55 : Bombay kentinde toplam istihdamın sektörlere göre dağılımı (Urban Age, 2007).	109
Şekil 5.56 : Bombay Metropoliten bölgesinin 20.yüzyılda nüfus değişimi.....	111
Şekil 5.57 : Bombay gecekondü bölgesi (Basu, 2008).	113
Şekil 5.58 : Okul olarak kullanılan kaldırım, Versova, Bombay (Kundu, 2007).....	113
Şekil 5.59 : Bombay, ulaşım araçları kullanım yüzdeleri (Urban Age, 2007).....	115
Şekil 5.60 : (a-b) Bombay caddeleri (Vora, 2008).....	115
Şekil 5.61 : Bombay Churchgate İstasyonu yoğun tren kullanımı (Vora, 2008). ...	115
Şekil 5.62 : Bombay'da araba yoğunluğu (Chaudhuri, 2008).	115
Şekil 5.63 : Yoğun olarak gecekondü yerleşimlerinin bulunduğu Dharavi'nin hava fotoğrafı (1:11,500) (Urban Age, 2007).	116
Şekil 5.64 : Bombay'ın yoğun kıyı ve orman dokusu. (Mehrotra, 2007).	116
Şekil 5.65 : Bombay da Chowpatty sahili şehrin kamusal yaşamının mekânıdır (Sorabjee, 2008).	116
Şekil 5.66 : Bombay kenti dolu-boş analizi (Urban Age, 2007).....	117
Şekil 5.67 : Bombay da yeni inşa edilen apartmanlar (Sorabjee, 2008).	118
Şekil 5.68 : Bombay'de yeni bir konut alanı (Moser, 2008).	119
Şekil 5.69 : Eski yerleşimlerle yeni konut alanları yan yana (Chaudhuri, 2008). ...	119
Şekil 5.70 : Bombay, 2008 (Chaudhuri, 2008).....	119
Şekil 5.71 : Hilton Tower, Bombay, 1973, Patki Associates (http://upload.wikimedia.org , 27.04.2010).	120
Şekil 5.72 : Indian Tower (Park Hytt), Bombay, FXfowle Architects (http://www.fxowle.com , 09.11.1009).	120
Şekil 5.73 : The Imperial, Bombay (http://en.wikipedia.org , 09.11.1009)	122
Şekil 5.74 : Hindistan Tower, 2008, OMA yarışma projesi (http://www.oma.eu , 09.11.1009).	122
Şekil 5.75 : Icici Bankası (2009 yılında dünyanın en büyük 329. şirketi) (http://en.wikipedia.org/wiki , 14.04.2010).....	122
Şekil 5.76 : Bharat Petroleum (2009 yılında dünyanın en büyük 795. şirketi) (http://cdn.wn.com , 14.04.2010).	122
Şekil 5.77 : Bombay Mulund'daki R-Mall (D'Monte, 2007)	123
Şekil 5.78 : Phoenix Mills Lower Parel'de bir alışveriş merkezi (Mehrotra, 2007) .	123
Şekil 5.79 : Navi Bombay (Urban Age, 2008).....	125
Şekil 5.80 : Navi Bombay'da bir proje (www.skyscrapercity.com , 02.11.09).	125
Şekil 5.81 : Rajiv Gandhi Sea Link (Bandra Worli Deniz-Bağlantısı) (http://en.wikipedia.org , 29.03.2010).....	126
Şekil 5.82 : İstanbul haritası (Urban Age, 2009).....	127

Şekil 5.83 : İstanbul kenti istihdam oranları (Urban Age, 2009).	130
Şekil 5.84 : 1999-2009 yılları arası İstanbul'a gelen yabancı ziyaretçi sayıları yukarıdaki eğride görülmektedir (2009 ilk on aylık değerdir.) (İstanbul Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2009).	133
Şekil 5.85 : İstanbul kenti ulaşım araçları kullanım yüzdeleri (Urban Age, 2009)..	134
Şekil 5.86 : 15.yüzyıl ve 2000 yılları arasında kentin büyüme durumunu gösteren şemalar (Urban Age, 2009).	136
Şekil 5.87 : 1950 planlama kararları ile geniş caddelerde yerini alan apartmanlar, Şişli, İstanbul (Urban Age, 2009).	136
Şekil 5.88 : 1980'lerden buyana gecekonduların yerini apartmanlar veya yerlerini toplu konut blokları almıştır (Konstantinou, 2009).	136
Şekil 5.89 : İstanbul'da konut gelişimi (Urban Age, 2009).	137
Şekil 5.90 : Tarlabası'nın mekânsal dokusu (Urban Age, 2009).	138
Şekil 5.91 : Nenehatun Esenler, Acarkent Beykoz, Çukurcuma Beyoğlu semtleri dolu-boş analizi (Urban Age, 2009).	138
Şekil 5.92 : Hilton Oteli, İstanbul, 1955, Skidmore Owings & Merrill (SOM) ve Sedat Hakkı Eldem (http://wowturkey.com , 24.04.2010).	140
Şekil 5.93 : Conrad Oteli, İstanbul, (http://wowturkey.com , 24.04.2010).	140
Şekil 5.94 : Süzer Plaza Ritz-Carlton, Beşiktaş, 1998, Doruk Pamir (http://www.emporis.com/ , 24.04.2010).	140
Şekil 5.95 : Sabancı Kuleleri 1-2, Levent, 1993, Haluk Tümay, Ayhan Böke (www.mimdap.org , 24.04.2010).	141
Şekil 5.96 : Yapı kredi Plaza, Levent, 1995 (istanbulresimleri.net , 24.04.2010)	141
Şekil 5.97 : İşbank Kulesi, Levent, 1996, Swanke Hayden Connell (http://en.wikipedia.org/ , 24.04.2010).	141
Şekil 5.98 : HSBC Bankası Binası, 2003, Maslak (arsiv.ntvmsnbc.com , 24.04.2010).	141
Şekil 5.99 : Şişli Elit Rezidans, Levent, 2000 (http://www.emporis.com , 24.04.2010).	143
Şekil 5.100 : Metrocity Kuleleri, İstanbul, 2003 (www.yapidergisi.com , 24.04.2010).	143
Şekil 5.101 : Sapphire Kulesi, Levent, 2010, Tabanlıoğlu Mimarlık (http://en.wikipedia.org , 24.04.2010).	144
Şekil 5.102 : Trump İstanbul, Şişli, 2011, Brigitte Webwr (http://www.trumpistanbul.com.tr , 24.04.2010)	144
Şekil 5.103 : Tat Kulesi, Zincirlikuyu, 2001 (www.arkitera.com/ , 24.04.2010).....	145
Şekil 5.104 : Tekfen Kulesi, Levent, 2003, Swanke Hayden Connell Architects (http://www.emporis.com , 24.04.2010)	145
Şekil 5.105 : Kaya Ramada Plaza Otel, Büyükçekmece, 2002 (http://www.emporis.com , 24.04.2010).	145
Şekil 5.106 : Kempinski Residences Astoria 1-2, Levent, 2007 (http://www.emporis.com/ , 24.04.2010).	145
Şekil 5.107 : Diamond İstanbul, Maslak, 2011, Dome Mimarlık (fotomontaj) (http://arkiv.arkitera.com , 24.04.2010).	146
Şekil 5.108 : Kanyon Alışveriş Merkezi, Levent, 2006, The Jerde Partnership ve Tabanlıoğlu Mimarlık (http://www.daveti.com , 26.04.2010).	148
Şekil 5.109 : Zorlu Center, Zincirlikuyu, Tabanlıoğlu Mimarlık (http://www.arkitera.com/ , 24.04.2010).	149
Şekil 5.110 : Tarlabası dönüşüm projesi (http://www.arkitera.com/ , 24.04.2010).	151
Şekil 5.111 : Fener –Balat Rehabilitasyon Programı uygulama alan (http://www.arkitera.com/ , 24.04.2010).	151
Şekil 5.112 : TOKİ toplu konut blokları, TEM, Ataşehir (Emden, 2009).	152
Şekil 5.113 : TAGO Mimarlık tarafından tasarlanan Incity konut yerleşkesi, Kozyatağı - Ataşehir (www.arkitera.com , 24.04.2010).	152

Şekil 5.114 : Kartal kentsel dönüşüm projesi, İstanbul, Zaha Hadid (http://www.arkitera.com/ , 18.12.2009).	154
Şekil 5.115 : Küçükçekmece kentsel dönüşüm projesi, İstanbul, Ken Yeang (http://www.arkitera.com/ , 18.12.2009).	154
Şekil 5.116 : Maltepe Dragos sanayi alanları kentsel tasarım projesi, Tabanlıoğlu Mimarlık (http://www.mimdap.org , 19.12.2009).	156
Şekil 5.117 : Maltepe Dragos sanayi alanları kentsel tasarım projesi, Tago Mimarlık (http://www.mimdap.org , 12.2009).	156
Şekil 5.118 : İstanbul Modern, İstanbul, 2004, Tabanlıoğlu Mimarlık (http://tr.wikipedia.org , 26.04.2010).	157
Şekil 5.119 : Santralistanbul, İstanbul, 2007, Emre Arolat-Han Tümerterkin-Nevzat Sayın (http://www.arkitera.com , 24.04.2010).	157
Şekil 5.120 : Atatürk Kültür Merkezi (AKM) (http://www.arkitera.com/ , 24.04.2010).	157
Şekil 5.121 : Projelerin sayısal dağılımını gösteren grafik (İstanbul A. K. B. Ajansı, 09.12.2009).	159
Şekil 5.122 : Projelerin bütçe dağılımını gösteren grafik . (İstanbul A. K. B. Ajansı, 09.12.2009).	159
Şekil 5.123 : (a-b) Proje alanı (kırmızı), kentsel yenileme alanı (kahverengi) (İstanbul Avrupa Kültür Başkenti Ajansı, 09.12.2009).	160
Şekil 5.124 : İspanya Ulusal Hükümeti'nin özerk topluluklarını gösteren harita. (http://en.wikipedia.org , 22.11.2009).	161
Şekil 5.125 : Bask Ülkesi'nin Vilayetleri'ni gösteren harita (http://en.wikipedia.org , 22.11.2009).	161
Şekil 5.126 : 2001 yılı sektörlerin istihdam yüzdeleri (EUSTAT, 22.11.2009).	166
Şekil 5.127 : Bilbao Limanı (Ría de Bilbao) (http://en.wikipedia.org , 09.01.2010).	169
Şekil 5.128 : Eski kültürel merkez (http://maps.google.com/ , 09.01.2010).	170
Şekil 5.129 : Bilbao merkezi iş bölgesi ve yeni kültürel bölge (http://maps.google.com/ , 09.01.2010).	171
Şekil 5.130 : Bilbao Guggenheim (http://en.wikipedia.org , 22.11.2009).	172
Şekil 5.131 : Bilbao Guggenheim (http://maps.google.com/ , 22.11.2009).	172
Şekil 5.132 : Bilbao Zubizuri Köprüsü (http://en.wikipedia.org , 22.11.2009).	173
Şekil 5.133 : Bilbao Zubizuri Köprüsü (http://maps.google.com/ , 22.11.2009).	173
Şekil 5.134 : Euskalduna Konferans Merkezi ve Konser Salonu (Euskalduna Jauregia) (http://en.wikipedia.org , 22.11.2009).	173
Şekil 5.135 : Bilbao Havaalanı, 2000 (http://en.wikipedia.org/ , 22.11.2009).	173
Şekil 5.136 : Merkezi iş bölgesi: Albia Binası, BBVA Binası ve Isozaki Atea kuleler (http://en.wikipedia.org , 22.11.2009).	174
Şekil 5.137 : BBVA (BBVA-Banco Bilbao Vizcaya) Bankası Genel Merkezi Binası (http://en.wikipedia.org , 22.11.2009).	174
Şekil 5.138 : Iberdrole, 2007 ve 2009 yılında yapının durumu (Torre Iberdrole resmi sitesi, 22.11.2009).	175
Şekil 5.139 : Iberdrole (http://maps.google.com/ , 22.11.2009).	175
Şekil 5.140 : Abandoibarra bölgesinde yenileme çalışmaları (Kırmızı noktalar yenileme yapılan yerleri gösterir) (www.bilbaoria2000.org , 09.01.2010).	177
Şekil 5.141 : Sheraton Otel (www.bilbaoria2000.org , 09.01.2010).	177
Şekil 5.142 : Deusto Köprüsü için yapılan spiral merdiven ve panoramik asansör (www.bilbaoria2000.org , 09.01.2010).	177
Şekil 5.143 : Pedro Arrupe yaya köprüsü (www.bilbaoria2000.org , 09.01.2010).	178
Şekil 5.144 : Euskadi Meydanı (www.bilbaoria2000.org , 09.01.2010).	178
Şekil 5.145 : Ametzola bölgesi (www.bilbaoria2000.org , 09.01.2010).	178
Şekil 5.146 : Barakaldo bölgesinde yenileme çalışmaları. Kırmızı noktalar yenileme yapılan yerleri gösterir (www.bilbaoria2000.org , 09.01.2010).	179

Şekil 5.147 : Barakaldo bölgesinin yenileme çalışmasından önceki ve sonraki durumu (www.bilbaoria2000.org , 09.01.2010).....	179
Şekil 5.148 : Kıyıda yer alan yeşil alan (www.bilbaoria2000.org , 09.01.2010).....	180
Şekil 5.149 : Plaza Pormetxeta (www.bilbaoria2000.org , 09.01.2010).	180
Şekil 5.150 : (a—b) Variante Sur (www.bilbaoria2000.org , 09.01.2010).....	180
Şekil 5.151 : Yenileme projesi kapsamında düzenlenen istasyonlar (www.bilbaoria2000.org , 09.01.2010).	181
Şekil A.1 : Dünyanın en yüksek binaları (yapı yüksekliklerine göre sıralanmış) (http://skyscraperpage.com , 25.04.2010).	221
Şekil A.2 : Dubai kentinin yüksek binaları (yapı yüksekliklerine göre sıralanmış) (http://skyscraperpage.com , 25.04.2010).	222
Şekil A.3 : Abu Dhabi kentinin yüksek binaları (yapı yüksekliklerine göre sıralanmış) (http://skyscraperpage.com , 24.04.2010).	222
Şekil A.4 : Hong Kong kentinin yüksek binaları (yapı yüksekliklerine göre sıralanmış) (http://skyscraperpage.com , 24.04.2010).	223
Şekil A.5 : Bangkok kentinin yüksek binaları (yapı yüksekliklerine göre sıralanmış) (http://skyscraperpage.com , 24.04.2010).	223
Şekil A.6 : Londra kentinin yüksek binaları (yapı yüksekliklerine göre sıralanmış) (http://skyscraperpage.com , 24.04.2010).	224
Şekil A.7 : Chicago kentinin yüksek binaları (yapı yüksekliklerine göre sıralanmış) (http://skyscraperpage.com , 24.04.2010).	224
Şekil A.8 : New York kentinin yüksek binaları (yapı yüksekliklerine göre sıralanmış) (http://skyscraperpage.com , 24.04.2010).	225
Şekil A.9 : New York kentinin yüksek binaları (inşa tarihine göre sıralanmış) (http://skyscraperpage.com , 24.04.2010).	226
Şekil A.10 : Bombay kentinin yüksek binaları (inşa tarihine göre sıralanmış) (http://skyscraperpage.com , 24.04.2010).	226
Şekil A.11 : İstanbul kentinin yüksek binaları (inşa tarihine göre sıralanmış) (http://skyscraperpage.com , 24.04.2010).	227
Şekil A.12 : Bilbao kentinin yüksek binaları (inşa tarihine göre sıralanmış) (http://skyscraperpage.com , 24.04.2010).	228

ÇAĞDAŞ KÜRESEL İLİŞKİLERİN KENTLEŞME SÜREÇLERİNE VE KENTSEL MEKÂNA ETKİSİ

ÖZET

Küresel ilişkiler ve kentleşmenin karşılıklı etkileşimini konu alan bu çalışmada; çağdaş küresel ilişkiler içerisinde kentleşme süreçleri ve kentsel mekânın dönüşümü ile mimarlığın küreselleşme sürecine dâhil oluş şekli tartışılmaktadır. Bu doğrultuda çalışma, konunun temelini oluşturan iki olgu 'küresel ilişkiler' ve 'kent' kuramsal temelinde geliştirilmiştir.

Tez kapsamında, öncelikle sanayi devriminden günümüze kadar ekonomik, politik, toplumsal ve mekânsal anlamda yaşanan değişimlerin kırılma noktaları, bu kırılma noktalarına bağlı olarak gelişen küresel ilişkiler aşama aşama kurgulanmış ve küreselleşme kavramı tanımlanmıştır. Devamında ise geleneksel kent anlayışının dönüşümü ile sanayi devrimi ve sonrasında gelişen kentleşme süreçlerine kısaca değinildikten sonra, yeni bir kırılma dönemi olarak görülen yirminci yüzyılın ikinci yarısında değişen ekonomik ilişkiler içerisinde kentlerin rolü, bu değişimlerin kentleşme süreçlerine etkisi ve ortaya çıkan küresel kent kavramı tartışılmıştır.

Daha sonra çağdaş küresel ilişkiler içerisinde ortaya çıkan rekabet ortamı ile bu rekabet ortamı içerisinde, kentlerin yerel yönetimlerinin ekonomik kalkınma amacıyla farklılıklarını artırma çabası ortaya konulmuştur. Bu çaba içerisinde, büyük oranda mekânsal sonuçları olan uluslararası etkinlikler ile doğrudan mimarlık ve kentsel tasarımın bu çabanın araçları haline geldiği, simgesel yapılar - yıldız mimarlar ve hizmet sektörüne yönelik büyük mekânsal dönüşümler bu çabaya yönelik genel eğilimler olarak belirlenmiştir. Bu anlamda küresel ilişkiler içerisinde kentlerin geçirdiği benzer mekânsal dönüşümler, örnekler üzerinden açıklanmıştır.

Son olarak, sözü edilen çağdaş küresel ilişkilerin kentleşme süreçlerini nasıl ve ne ölçüde etkilediğini sergilemek ve küresel ağa farklı düzeylerde bağlanan dünya kentleri üzerinde benzer ve farklı etkiler yaratabilen bu ilişkileri daha iyi tanımlamak amacıyla farklı bölgelerde yer alan farklı ölçeklerde kentler incelenmiştir.

İncelenen kentler arasında New York, kapitalist çağın daima güçlü ve küresel ilişkilerin daima merkezinde olan 'küresel kent' ya da 'dünya kenti' olarak da tanımlanan bir kent olarak; Bombay, 20. yüzyılın ikinci yarısında küreselleşmenin ve küresel bir ekonomik sistemin tüm dünyaya yayılması ile öne çıkan ve günümüzde merkez ülkelerin kentleri ile yarışabilecek duruma geleceği öngörülen, küreselleşmenin en iyi gözlemlenebildiği, çok yoğun nüfusa sahip çeper dünya kenti olarak; İstanbul, stratejik konumu ile Asya ve Avrupa arasında daima önemini korumuş, günümüzde ise küreselleşme kurgusuna yönelik önemli dönüşümler geçiren, küresel ortamda iddialı bir kent olarak; Bilbao ise, güçlü bir sanayi kenti iken sanayisizleşme döneminde kriz yaşamış ve bu süreçte geçirdiği dönüşümle mimarlığın simgesel değerinin önemini gösteren küçük ölçekte bir Avrupa kenti olarak tezde incelenmiştir.

Küreselleşme süreçlerine paralel olarak kentlerde politik, ekonomik, toplumsal ve mekânsal alanlarda yaşanan dönüşümleri ve bu alanların birbiriyle etkileşiminin sonuçlarını açıklayabilmek amacıyla seçilen 4 kent; yönetim yapısı, ekonomik gelişim ve günümüzdeki durum, tarihi süreçte nüfus değişimi ve göç oranları,

toplumsal yaşam, turizm ve ulaşım başlıkları altında incelenmiştir. Daha sonra mekânsal özellikler bölümünde, 20. yüzyıldan bu yana küresel ilişkiler çerçevesinde politik, ekonomik, toplumsal alanlarda yaşanan bu değişimlerin kent mekânına etkisi ve kentler arası rekabette öne çıkma çabaları ile dönüşen kentsel mekân tartışılmıştır. İncelenen kentlerin yaşadıkları süreçler üzerinden çağdaş kentlerin mekânsal dönüşümlerine yönelik genel sonuçlara ulaşılmaya çalışılmıştır.

Görölmüştür ki, 20. yüzyılın sonunda küreselleşme kurgusunu destekleyen çok önemli gelişmeler, dünya genelinde kentleşme süreçlerini hızlandırmış ve tüm dünyaya yayılmış bir ilişkiler ağı olarak tanımlanan küresel sistem içerisinde kentlerin eskisinden çok daha önemli hale gelmesine neden olmuştur.

Bu değişim dalgası içerisinde kilit roller üstlenen günümüzün kentleri bir taraftan küresel eğilimlerin getirdiği problemlerle mücadele ederken, diğer taraftan hizmet sektörüne kayan küresel ekonomik sistem içerisinde yatırım çekebilecek yeni çevrelere ve düzenlemelere ihtiyaç duymaktadırlar. Uluslararası yatırım tüm dünyaya yayılırken birçok kent bu yatırımı çekebilecek benzer eğilimler göstermekte, küreselleşme amacı mekânsal dönüşüm ve mimarlık üzerinden gerçekleştirilmektedir. Bu bağlamda tüm dünyada genel bir eğilim olarak uluslararası olaylara ev sahipliği yapmak, simgesel ('ikonik') yapılar inşa etmek ve ünlü ('yıldız') mimarlarla çalışmak, dikey büyümeyi teşvik etmek, büyük mekânsal dönüşümler yapmak ve bu yolla turizm kaynağı yaratmak günümüzün kentsel stratejilerinin en önemli bileşeni olagelmıştır. Kentsel stratejiler başta sanayisizleşme yaşayan küçük Avrupa kentleri tarafından kullanılsa da, günümüzde merkez ve çeperde yer alan birçok kent de bu sürecin içine farklı yollarla da olsa dâhil olarak benzer stratejileri kullanmaktadırlar. Bu anlamda kentsel mekân bir taraftan ekonomik, politik, toplumsal alanlarda yaşanan değişimler üzerinden dönüşürken diğer taraftan rekabet ortamında öne çıkma stratejilerinin de en önemli aracı olmaktadır.

Değişen ilişkiler içerisinde üretimin, tüketimin ve yönetimin merkezleri olarak günümüzün kentleri tüm dünyada yaşanan demografik ve ekonomik baskılarla hızlı dönüşümler yaşamaktadırlar. Kentlerin ekonomik amaçlar doğrultusunda benzer eğilimler göstermeleri, giderek artan ölçüde dünya kentleri arasında ekonomik, politik, toplumsal ve mekânsal yapılanmalardaki katı farklılıkların ortadan kalkmasına neden olmaktadır.

Her geçen gün birbirine daha çok bağlanan bir çağda, kaçınılmaz olarak tüm eylemler rastlantısal olmayan bir şekilde sistemin gerekliliklerine uygun hale gelmektedir. Küresel ilişkiler üzerinden tanımlanan bir kentleşme anlayışı içerisinde, küresel hedeflere yönelik dönüştürülen kentsel mekânla dünya simgesel yapılar üzerinden küresel akışlar için yeniden işaretlenirken, bir kentte gördüğümüz mimarlar her kentte gördüğümüz mimarlar haline gelmekte, bu yolla giderek artan ölçüde eylemi mekân üretmek olan mimarlık da sistemle uzlaşmaktadır.

THE INFLUENCE OF CONTEMPORARY GLOBAL RELATIONS ON PROCESSES OF URBANIZATION AND URBAN SPACE

SUMMARY

In this study which focuses on the mutual interaction of global relations and urbanization; processes of urbanization, the transformation of the urban space and the way architecture has been included in the process of globalization are discussed. In this respect, the study has been constructed on two main theoretical concepts: “global relations” and “city”.

Within the scope of the thesis; firstly, the breaking points around political, social and spatial transformations that have taken place since the Industrial Revolution and the global relations that have developed based on these breaking points have been examined step by step, and the concept of globalization has been discussed. Then, after briefly discussing the processes of urbanization developed during and after the Industrial Revolution with the transformation of the traditional understanding of city; the role of cities in the economic relations changed in the second half of the Twentieth Century that is seen as a new breaking point, the influence of these changes on processes of urbanization and the emerging concept of city have been discussed.

Then, the efforts of local governments of cities to increase their distinctness for the purpose of economic development in the competitive environment emerged within contemporary global relations have been presented. It has been determined that international activities that have direct spatial consequences, architecture and urban design have become the instruments of these efforts, and symbolic buildings – starchitects and great spatial transformations for the service sector are the general tendencies brought about by these efforts. In this sense, similar spatial transformations that cities undergo within global relations have been explained through examples.

Finally, in order to demonstrate how and to what degrees the above-mentioned global relations influence the processes of urbanization and to better describe these relations that can have similar and different influences on cities that connect to the global network at different levels, cities with different sizes from different regions have been analyzed.

We analyzed New York, as an always-powerful city of the capitalist age described as “global city” or “world city” and always located at the very center of global relations; Bombay, as a periphery world city with highly dense population, a city that has been becoming prominent after the spread of globalization and a global economic system to the entire world, and a city where globalization can best be observed; Istanbul, as a city that has always maintained its strategic importance between Asia and Europe, an ambitious city in the global environment that undergoes significant transformations; and finally Bilbao, as a small-scale European city once being a prominent industrial city experienced a crisis due to the process of deindustrialization, and a city that shows the importance of the symbolic value of architecture through the transformation it underwent during that process.

These four cities have been analyzed in terms of; governing structure, economic development and the current situation, historical population change and migration rates, social life, tourism and transportation; in order to describe the transformations taking place -in parallel with processes of globalization- in political, economic, social and spatial areas in cities and the consequences of the interactions of these areas with each other. Then, in the spatial characteristics section (chapter), the influences of these changes taking place in political, economic and social areas within the framework of global relations since the Twentieth Century on the urban space, and the urban space that is transforming due to the efforts of competition have been discussed. General conclusions about the spatial transformations of contemporary cities have been attempted to be reached through the experiences of the examined four cities.

It has been observed that very important developments in the late Twentieth Century that supported the construction of globalization have accelerated the processes of globalization throughout the world and rendered cities much more important in the global system that is defined as a web of relations dispersed throughout the world.

Today's cities, which take key roles in this wave of change, not only struggle with the problems brought about by global tendencies but also need environments and arrangements that might attract investment in the global economic system that moves towards the service sector. While international investments spread into the whole world, cities exhibit similar tendencies to attract these investments and the aim of globalization is achieved through spatial transformation and architecture. In this context, the most important urban strategies today are as follows: hosting international events, constructing symbolic ('iconic') buildings and working with famous architects ('starchitects'), encouraging vertical growth, carrying out large spatial transformations and creating tourism resources through this way. Although urban strategies have initially been used by deindustrializing small European cities, numerous cities today located in the center and the periphery enter into this process in different ways and use similar strategies. Therefore, on the one hand, the urban space is transformed by the changes taking place in economic, political and social areas, and on the other hand, it becomes the most important instrument of the strategies to gain prominence in the competitive atmosphere.

Today's cities, being the centers of production, consumption and administration within the changing relations, are enforced to rapid transformations by demographic and economic pressures in the entire world. Since cities increasingly exhibit similar tendencies for economic purposes, strict differences between cities in terms of economic, political, social and spatial configurations gradually disappear.

In an age which is becoming more connected every passing day, all acts inevitably become suitable to the requirements of the system in a non-random manner. While the world, with an understanding of urbanization that is defined through global relations, is re-marked with the urban space, which is transformed for global purposes, for global waves through symbolic structures; architects that we see in a city become architects we see in all cities, and in this way, architecture -the act of which is to produce spaces- compromises with the system.

1. GİRİŞ

1.1 Konunun Ele Alınış Nedeni ve Tezin Amacı

İnsanlık tarihi içinde yaşanan her dönüşüm kenti ve onun fiziksel mekânını da belirlemiştir. Özellikle üretimin yapıldığı yerler olarak kentlerin sermaye ile olan yakın ilişkisi, geçmişten günümüze kentlerin farklı dönemlerde farklı anlamlarda tanımlanmalarına neden olmuştur.

Üretimin toprağa bağımlı olduğu, belirli malların belirli yerlerde üretildiği geleneksel kent yapısı, zaman içinde bilim ve teknolojiye gelişmeler, aydınlanma sürecinin yansımaları ve özellikle sanayi devriminin etkisi ile çok önemli bir dönüşüm geçirmişlerdir.

Yakın geçmişte ise uydu iletişim sistemlerinin devreye girmesi ve iletişimin hızının artması ile zamanın mesafeden bağımsız hale gelmesi, neo-liberal devlet fikrinin ortaya çıkması ile ekonomik olarak ulusal yönetimin gücünün zayıflaması ve esnek üretim örgütlenmesi ile kapitalizm tüm dünyaya yayılarak küresel kapitalist bir ekonomik sisteme dönüşmesi gibi küreselleşme kurgusunu destekleyen çok önemli bir dizi gelişme yaşanmıştır. Bu gelişmeler kentleşme süreçlerinin dünya genelinde yayılmasına ve kentlerin çok daha önemli hale gelmesine neden olmuştur.

Bu sistem içerisinde kalkınmanın tek yolu uluslararası sermayeyi çekebilmek gibi görünmekte, bu nedenle *sermayenin rotasına* giremeyen kentler ekonomik olarak düşüşe geçmektedirler. Bu şekilde uluslararası sermayeyi çekebilmek üzere kentler arasında rekabet ortamı doğmuş ve rekabet ortamı içerisinde kentleşmeye bakış açısı da değişmiştir.

Üretimin, tüketimin ve yönetimin merkezleri olarak günümüzün kentleri bir taraftan tüm dünyada yaşanan kentleşme eğilimleri ile mücadele ederken diğer taraftan *ekonomik gelişimin katalizörleri* olarak çoklu bir dönüşümün nesneleri olmuşlardır. Ekonomik, politik, toplumsal ve mekânsal tüm alanlarda yaşanan bu dönüşüm her büyüklükteki kentte etkisini göstermektedir. Bu anlamda çağımızın kentlerinin yeni bir çerçevede değerlendirilmesi kaçınılmaz görünmektedir.

Bu şekilde gelişen bir yaklaşımla, çalışmada genel çerçeve içinde amaç, her geçen gün daha fazla yayılan ve daha fazla kenti etkileyen küresel ilişkileri tanımlamak ve bu ilişkilerin kentleşme süreçleri ile kentlerin mekânsal dönüşümüne etkisini araştırmak olmuştur.

Çalışmada, bir ekonomik sistem olarak küresel kapitalizm çağında gelişen kentlerin ekonomik gelişimlerine paralel olarak yaşanan sosyal ve politik değişimler ve bunun yanı sıra mekânsal dönüşümlerinde de bu sürecin izlerinin olduğu ve içinde bulunduğumuz çağda kentleşmenin, küreselleşen ilişkiler ile paralel giden bir süreç olduğu gösterilmeye çalışılacaktır.

Günümüz kentlerinin dönüşümlerini küreselleşme etrafında açıklamaya çalışan bu tezde, küreselleşmenin kapitalist prensiplerin tüm dünya coğrafyasına yayılması olarak açıklanıp açıklanamayacağı, küreselleşme süreci ile kentlerde ekonomik, politik, kültürel, toplumsal ne gibi değişimlerin yaşandığı, bu değişimlerin mekânsal etkisi ile mekânsal dönüşümün ve mimarlığın kentlerin ekonomik amaçlar için yapılanmalarındaki rolleri tartışılacaktır.

1.2 Çalışmanın Kapsamı

Yukarıda belirlenen amaç doğrultusunda, bu çalışmada öncelikle küreselleşme ile kentleşme arasındaki ilişkinin kurulması üzerinde durulacaktır. Bu nedenle ilk etapta gelişen küresel ilişkiler aşama aşama kurgulanarak küreselleşme kavramı tanımlanacaktır. Daha sonra, geleneksel kent anlayışının dönüşümü ile sanayi devrimi ve sonrasında gelişen kentleşme süreçlerine kısaca değinilerek, yeni bir kırılma dönemi olarak görülen yirminci yüzyılın ikinci yarısında değişen ekonomik ilişkiler içerisinde kentlerin rolü açıklanacak ve bu değişimlerin kentleşme süreçlerine etkisi ile küresel kent kavramı tartışılacaktır. Devamında küresel ilişkilerin kentlerin mekânsal dönüşümlerine etkisini açıklamak amacıyla çağdaş küresel ilişkiler içerisinde ortaya çıkan rekabet ortamı ile bu rekabet ortamı içerisinde kentlerin yerel yönetimlerinin ekonomik kalkınma amacıyla farklılıklarını artırma çabası ve bu çabanın araçları olan genel eğilimler belirlenecektir.

Bu aşamada tüm dünyaya yayılan küresel ilişkilerin her ölçekteki kenti bir şekilde etkilediği varsayımından hareketle ve bu etkileri net bir şekilde açıklamak amacıyla, kuramsal bölümlerde derlenecek bilgilerin ışığında farklı küresel ölçeklerde yer alan kentler belirlenecek ve çalışmada bu kentlerde, ekonomik, politik, toplumsal ve mekânsal değişimler incelenecektir. Bu inceleme sonucunda dünya genelinde farklı koşullardaki kentler ile ilgili genel sonuçlara varılmaya çalışılacaktır.

Bu kapsamda hazırlanacak çalışmanın bölümlere göre dağılımı ise şu şekildedir:

Birinci bölümde, çalışmanın gerekçesini oluşturan durumun belirlenmesini sağlayacak ve buradan hareketle çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemi konusunda açıklamalar yapılacaktır.

İkinci bölümde, küreselleşme kavramı ve küresel ilişkiler açıklanacaktır. Bu kapsamda yaşanan bir dizi değişimle dönüşen toplumsal yapı, küreselleşmeyi hem ortaya çıkardıkları hem de devamında küreselleşmenin etki alanında oldukları gerekçesi ile küreselleşmenin dinamikleri başlığım altında; ekonomik ve politik, kültürel ve toplumsal ve son olarak mekân-zaman alanlarındaki değişim ortaya konularak küresel ilişkileri ortaya çıkaran süreç özetlenecektir.

Üçüncü bölümde, çağdaş küresel ilişkilerin kentlere etkisi tartışılacaktır. Bu doğrultuda süreçte geleneksel kent anlayışının dönüşümü ile sanayi devrimi ve devamında kentleşme tanımlandıktan sonra, yeni bir kırılma dönemi olarak görülen yirminci yüzyılın ikinci yarısında değişen ilişkiler içerisinde kentlerin rolü ve bu değişimlerin kentleşme süreçlerine etkisi ile ortaya çıkan küresel kent kavramı tartışılacaktır.

Dördüncü bölümde, küresel ilişkiler içerisinde oluşan rekabet ortamı ve kentlerin yerel yönetimlerinin ekonomik kalkınma amacıyla farklılıklarını artırma çabası ile bu çabanın araçları olarak mimarlık ve kentsel tasarımın rekabet ortamındaki rolleri ve kentlerin mekânsal dönüşümleri örnekler üzerinden açıklanacaktır.

Beşinci bölümde, çağdaş küresel ilişkiler ile dünya coğrafyasına yayılan kentler arasındaki etkileşimin kentleşme süreçlerini nasıl ve ne ölçüde etkilediğini sergilemek ve küresel ağa farklı düzeylerde bağlanan dünya kentleri üzerinde benzer ve farklı etkiler yaratabilen söz konusu etkileşimi daha iyi tanımlamak amacıyla, önceki bölümlerde literatür taraması sonucu ortaya çıkan bilgilerden hareketle, farklı düzeyde kent ölçekleri belirlenecektir. Bu ölçeklerde yer alan kentler incelenecektir.

Küreselleşme süreçlerine paralel olarak kentlerde politik, ekonomik, toplumsal ve mekânsal alanlarda yaşanan dönüşümleri ve bu alanların birbiriyle etkileşiminin sonuçlarını açıklayabilmek amacıyla bu kentler, tez çalışmasında belirlenmiş bir yöntem kapsamında incelenecektir. Bu yöntem kapsamında kentlerin yönetim yapısı, ekonomik gelişimi ve günümüzdeki durumu, tarihi süreçte nüfus değişimi ve göç oranları, toplumsal yaşam, turizm ve son olarak ulaşım altyapıları araştırılacaktır. Daha sonra mekânsal özellikler bölümünde, kentlerin 20. yüzyıldan bu yana mekânsal dönüşümlerinde değişen küresel ilişkiler çerçevesinde politik, ekonomik ve demografik değişimleri, göç ve değişen toplumsal yapının etkisi ve

kentler arası rekabette öne çıkma çabaları ile dönüşen kentsel mekân tartışılacaktır. Bu bölümde incelenen kentlerin yaşadıkları süreçler üzerinden çağdaş kentlerin mekânsal dönüşümlerine yönelik genel sonuçlara ulaşılmaya çalışılacaktır.

Altıncı bölümde, çalışmada elde edilen sonuçlar özetlenerek değerlendirilecektir.

1.3 Çalışmanın Yöntemi

Bu kapsamda hazırlanacak çalışmanın başlıca beş aşamada ele alınması öngörülmüştür.

Problemin tanımlanmasına yönelik hazırlanan I. Aşamada, çalışmanın hazırlanmasına gerekçe oluşturan nedeni ortaya koyan durum özeti, çalışmanın amacı ve kapsamı ortaya konulacaktır. Çalışmanın I. Bölümünü oluşturan bu aşamada çalışmanın ele alış nedeni ve amacı, kapsamı ve hazırlanış yöntemi konusunda bilgiler verilerek araştırma konusunun tanımlanması ve çerçevesinin belirlenmesi sağlanacaktır.

II. Aşamada, çalışmanın yöntemi doğrultusunda, problemin genel çerçevesinin belirlenmesi amacıyla mevcut kuramsal dayanaklar ortaya konulacaktır. Geniş çaplı literatür taramasına dayanan bu aşamada, problemle ilgili üretilmiş olan kuramsal düzeyde bilgiler derlenecektir.

Çalışmanın II. ve III. Bölümlerini içerecek bu aşamada, ilk etapta II. Bölüm kapsamında küreselleşme kavramı, üretim ve tüketim örgütlenmesinin gelişimi ve dönüşen toplumsal yapı, küreselleşmenin dinamikleri başlıkları altında küreselleşme kavramı ve küresel ilişkiler tanımlanacaktır. III. Bölümde ise, kentleşme, küreselleşen ekonomik ilişkiler bağlamında kentin değişen anlamı, dünya genelinde kentli nüfusun artması ve çok yoğun kentler, dünya üzerinden rollerin dağılımı, küresel ağ ve küresel kentler başlıkları altında çağdaş küresel ilişkiler içerisinde kentlerin rolü ve kentleşme konusu açıklanacaktır.

Problemin temelini oluşturan ‘çağdaş küresel ilişkiler içerisinde kentlerin mekânsal dönüşümü’ konusunun detaylı olarak incelenmesi için literatür taraması ve veri toplanmasına dayanan III. Aşama, çağdaş küresel ilişkiler içerisinde oluşan rekabet ortamı ve bu ortamda yerel yönetimlerin öne çıkmak amacıyla oluşturdukları kentsel stratejileri kapsamaktadır. Yine bu aşamada, uluslararası düzeyde tanınmak ve sayede küresel sermayeyi çekmek amacıyla kentler tarafından uygulanan yaygın eğilimler ve mekânsal dönüşümler örnekler üzerinden açıklanacaktır.

Çalışmanın V. Bölümünü kapsayan IV. Aşamada, daha önceki aşamalarda ulaşılan sonuçlara bağlı olarak, “çağımızda kentleşmenin küresel ilişkiler doğrultusunda

dönüştüğü” görüşünden hareketle, çağdaş küresel ilişkilerin kentleşme süreçlerine ve mekâna etkisi ve mimarlığın bu süreçteki rolü, her bir kentin bir şekilde bu sürece dâhil olduğu düşüncesi ile farklı bölgelerdeki farklı koşullara sahip kentler üzerinden tartışılacaktır. Dünya üzerinde birbirinden farklı gelişen kentleşme süreçlerini mümkün olduğunca açıklayabilmek amacıyla dünya kentleri çalışma kapsamında dört ana başlık altında gruplandırılmıştır. Bu gruplar:

- Diğer tüm kentlerden farklı olarak, kentsel ve ekonomik yapıları hissedilir şekilde güçlü olan, ‘küresel kentler’ ya da ‘dünya kentleri’ olarak da tanımlanan kentler,

“New York” – Londra – Tokyo

- 20. yüzyılın ikinci yarısında küreselleşmenin ve küresel bir ekonomik sistemin tüm dünyaya yayılması ile öne çıkan ve günümüzde merkez ülkelerin kentleri ile yarışabilecek duruma geleceği öngörülen, küreselleşmenin en iyi gözlemlenebildiği, çok yoğun nüfusa sahip çeper dünya kentleri,

Şanghai – São Paulo – “Bombay” – Johannesburg – Bangkok

- Stratejik konumları ile her zaman önemli olmuş orta ölçekli Avrupa kentleri, Berlin – “İstanbul”

- Güçlü birer sanayi kentleriyken sanayisizleşme döneminde krizden etkilenmiş, geliştirdikleri kentsel stratejilerle yeni endüstrileri çekmeye başarmış küçük ölçekli Avrupa kentleri,

“Bilbao” – Lizbon – Glasgow

Küreselleşme süreçlerine paralel olarak kentlerde politik, ekonomik, toplumsal ve mekânsal alanlarda yaşanan dönüşümleri ve bu alanların birbiriyle etkileşiminin sonuçlarını açıklayabilmek amacıyla, her gruptan bir örnek seçilerek kentler incelenecektir. Seçilen kentler; New York, Bombay, İstanbul ve Bilbao yedi farklı alanda ele alınacaktır. Veri toplanmasına dayanan bu alanlar; kentlerin yönetim yapısı, ekonomik gelişimi ve günümüzdeki durumu, tarihi süreçte nüfus değişimi ve göç oranları, toplumsal yaşam, turizm ve ulaşımıdır. Son olarak, mekânsal özellikler bölümünde, kentlerin 20. yüzyıldan bu yana değişen küresel ilişkiler çerçevesinde politik, ekonomik ve demografik değişimleri, göç ve değişen toplumsal yapının mekânsal etkisi ve kentler arası rekabette öne çıkma çabaları ile dönüşen kentsel mekân incelenecektir. Bu bölümde örneklenen kentlerin süreçleri üzerinden çağdaş kentlerin mekânsal dönüşümlerine yönelik genel sonuçlara ulaşılmaya çalışılacaktır. Bu süreçte kentlerle ilgili ekonomik, politik, nüfus ve toplumsal veriler özellikle Urban Age Kent Araştırmaları, kent yönetimlerinin resmi web siteleri ve Birleşmiş Milletler Nüfus İstatistiklerinden derlenmiştir.

Çalışmanın sonuç ve değerlendirme bölümünden oluşan V. Aşamada, çalışmanın önceki aşamalarında ulaşılan bulgular ve yorumlar, özetlenerek değerlendirilecek, çağdaş küresel ilişkilerin kentleşme süreçlerine ve kentsel mekâna etkileri ile ilgili elde edilen sonuçlarla bitirilecektir.

2. KÜRESEL İLİŞKİLER

2.1 Küreselleşme Kavramı

20. Yüzyılın özellikle son çeyreğinde ve günümüzde sıklıkla kullanılan küreselleşme kavramı araştırmacılar tarafından farklı nedenler ve farklı gelecek düşünceleri ile açıklanmış ve açıklanmaya devam etmektedir. Bu durumunun nedeni küreselleşmenin ekonomik, sosyal, kültürel, mekânsal ve diğer birçok alanın birbiri ile etkileşiminin bir sonucu ve devamında tekrar bu alanları etkileyen bir olgu olmasında aranabilir.

Küreselleşmenin ulaşım olanaklarının gelişmesine bağlı olarak yüzyıldır devam eden bir süreç olduğu kabul edilebilir. Ancak, bugün kullanılan anlamıyla küreselleşmenin başlangıcı 18. ve 19. yüzyılın teknolojik gelişmelerinin sanayi devrimine neden olması, üretimin hızlanması ve devamında Avrupa'daki sermaye birikiminin artmasıdır (Yırtıcı, 2005).

Horst ve Tannya (2001) çalışmalarında, küreselleşmeyi insanlar ve ülkeler arasında güçlü kültürel, teknolojik ve özellikle ekonomik bağlantı olarak tanımlamışlardır. Bu anlamda küreselleşme olgusunu 19. yüzyıldan bu yana yaşanan bir dizi dönüşümün dünya üzerinde yarattığı bağlantı sistemi olarak özetlemek mümkündür.

Çok farklı boyutları barındıran küreselleşme olgusu genellikle ekonomik düzeyde vurgulanmaktadır. Dinçer ve Dinçer'in (2003) aktardığı üzere, Giddens küreselleşmeyi küresel bir ekonomik sistemin ortaya çıkması olarak açıklamaktadır.

Bu çalışmada küreselleşme, kârını arttırmak amacıyla tüm dünyaya yayılma eğilimi gösteren bir ekonomik sistem ile var olan tüm düzenin ekonomik bir mantığa göre dönüştüğü yeni toplum yapısının ve düşünce sisteminin bir sonucu ve devamı olarak açıklanmaktadır. Bu nedenle yaşanan dönüşüm sürecine kısaca değinilecektir.

2.2 Üretim ve Tüketim Örgütlenmesinin Gelişimi ve Dönüşen Toplumsal Yapı

Endüstri devrimi ile başlayan çok hızlı makineleşme, ihtiyaçların karşılanmasına yönelik olan üretim anlayışını değiştirmiş ve az zamanda, planlanmış işgücü ile daha fazla üretimi hedef alan yeni bir üretim anlayışını getirmiştir. Taylorizm olarak bilinen üretim sisteminde makineleşme ile tüm üretim süreçleri bir makinede birleştirilmiş ve

emeği makine başında örgütleyerek üretim sürecinin kontrolünün işçiden yönetime geçmesine olanak sağlamıştır.

Taylorizm'den sonraki gelişmeler ise yeni bir üretim örgütlenmesinin gelişmesine neden olmuş ve devamında üretilen ürünü satabilmek için tüketiciler geliştirmek gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Amerikalı otomobil  reticisi Henri Ford'un 1914'de "montaj bandı"na dayalı başlattığı Fordizm olarak bilinen bu sistem üretimle birlikte yeni bir tüketiciler stratejisi olarak ortaya çıkmıştır.

 kinci Dünya Savaşı'nın sonrasında, savaş sırasında aşırı derecede rasyonelle olmuş bir dizi sanayi dalı büyük gelişme göstermiş ve Fordist  retim gerçek anlamda hâkim bir üretim tarzına dönüşmüştür. ABD sanayi ve teknolojiye rakipsiz tek güç haline gelmiş, Batı Avrupa ve Japonya'ya yönelik yeniden inşa kredileri ve sanayileşme için az gelişmiş ülkelere yapılan yardımlar dünya pazarının gelişmesini sağlamıştır (Y rtici, 2005).

Tüm bu gelişmeler, uluslararası rekabeti arttırmış, tüketiciler taleplerini değiştirmiş, üretimde çeşitlilik gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Ancak Fordist  retim kendi oluşturduğu değişimlere zamanla ayak uyduramamaya başlamış ve "esnek birikim" ya da "post-fordizm" olarak bilinen yeni bir üretim sistemine geçilmiştir.

 leri teknolojik gelişmelerin ve otomasyon tekniklerinin sağladığı olanaklarla birlikte esnek birikim yere olan bağımlılıktan kurtulmuş ve gelişmiş bölgelerden gelişmemiş bölgelere doğru yoğunlaşmaya başlamıştır. Böylece esnek birikimin sağladığı olanaklarla üretim dünya üzerinde yayılmaya başlamış, küresel bir dünya düzenine geçişle dünya üzerinde bölgesel g   farklılıkları oluşmuştur.

Esnek  retim örgütlenmesi kapitalizmin üretim organizasyonunda yeni bir aşamayı ifade etmektedir. Gelişen iletişim ve otomasyon sistemleri ile esnek birikim ekonominin toprağa bağlı olmaktan kurtulmasını ve dolayısıyla bulunduğu yerin özelliklerinden bağımsız, soyut ve niceliksel değerlerin önem kazandığı yeni bir piyasa ekonomisinin yapılanmasına neden olmuştur (Y rtici, 2005).

Teknolojik gelişmelerin sağladığı olanaklar insan, mal ve para hareketliliğini de beraberinde getirmiştir. Üretimde toprağa bağımlı olan yapının önemini kaybetmesi, kent ve kır arasındaki dengeleri değiştirmiş, insanlar doğdukları yerlerden yeni iş olanaklarına sahip olabilecekleri kentlere göç etmişlerdir. Sosyal ve fiziksel alandaki tüm bu hareket artışı ise yeni olaşan piyasa ekonomisinin kuralları çerçevesinde gelişmiştir (Y rtici, 2005). Bu hareketlilik sadece fiziksel anlamda gerçekleşmemiş, bilgi ve kültür de dolaşıma çıkan insanlar ve nesneler gibi çok uzak mesafelere taşınabilir hale gelmiştir. Bilginin aktarılmaya başlaması ile birlikte katı sınıf ayrılıkları

ortadan kalkmış ve bireyin önemli olduğu bir toplumsal yapı gelişmeye başlamıştır (Vural, 2003).

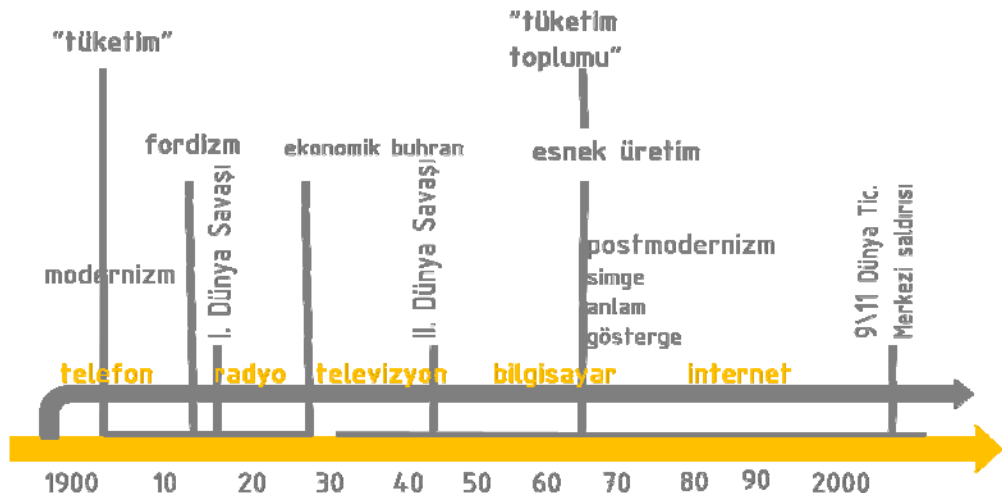
Bu anlamda 20. yüzyıl büyük çapta insan, mal, para ve hizmet akışlarının yaşandığı, toplumsal ve fiziki çevrenin hızla dönüştüğü, ekonomik ve siyasi güçlerin keskinleştiği bir çağ olarak tanımlanmaktadır (Yırtıcı, 2005) (Şekil 2.1).

Yirminci yüzyılın özellikle ikinci yarısından sonra tüketim merkezli bir toplum yapısı içerisinde bireysel kimliklerin geliştirilmesine verilen önemin tüketim örgütlenmesine yansımaları ise gelip geçicilik, moda gibi kavramların önem kazanması olmuştur. Her şey gibi bireysel kimlikler, yaşam şekilleri ve davranış kalıplarını da tanımlanır hale gelmiştir (yuppi'ler, woopie'ler gibi) (Vural, 2003).

Kapitalizmin karını arttırmak üzerine kurulu tüketim mantığı, Baudrillard'ın (1970) "tüketim kültürünü" ve "tüketim toplumu" olarak isimlendirdiği modern toplum yapısını yaratmıştır.

"Tüketim sistemi artık, ihtiyaca ve hazzı değil, bir göstergeler ve farklılıklar koduna yaslanır. Dolaşım, satın alma, satış, farklılaşmış mallar ve nesneler; göstergelerin sahiplenildiği günümüzde dilimizi, kodumuzu tüm toplumun iletişime geçmek ve konuşmak için kullandığı şeyi oluşturur. İşte bu tüketimin yapısı, tüketimin dilidir; bireysel ihtiyaçlar ve hazlar bu dile bağlı olarak söz ettiklerinden ibarettir." (Baudrillard, 1970)

Yırtıcı'ya (2005) göre, kapitalizmde vurgunun üretimden tüketime kaymasının temelinde sermayenin dolaşım hızını arttırmak ya da başka bir deyişle dolaşım süresini kısaltmak yatmaktadır ve bu durum ekonomi temelli toplumsal bir değişime işaret etmektedir.



Şekil 2.1 : 20. Yüzyılda yaşanan önemli gelişmeler

2.3 Küreselleşmenin Dinamikleri

Küreselleşmeyi ortaya çıkaran sürece bir önceki bölümde kısaca değinildikten sonra bu bölümde küreselleşmenin hem ortaya çıkmasına neden oldukları hem de küreselleşmenin halen etki alanında oldukları düşüncesi ile küreselleşmenin dinamikleri başlığı altında ekonomik ve politik, kültürel ve sosyal ve son olarak mekân-zaman alanlarında yaşanan değişime değinilecektir.

2.3.1 Ekonomik ve politik dinamikler: kapitalizmin yayılması konusu ulusötesi şirketleşme ve ulus devletin çözülmesi

Daha önceki bölümde de değinildiği gibi, küreselleşme tanımlamalarında odak genellikle ekonomi dolayısı ile günümüz üretim sistemi olan kapitalizmdir.

Yıldırım'a (2000) göre, küreselleşme, kapitalizmin politik ve ekonomik dönüşümünün doğurduğu bir olgudur. Kapitalizm küreselleşmenin hızını artırırken, küreselleşme de kapitalizmi kârını arttırmaya yönelik olarak beslemektedir. Böylece serbest piyasa ekonomisi tüm dünya üzerinde hâkimiyet kurmaktadır. Yıldırım (2000), bu durumun 1980'lerde başlayıp 1990 sonrasında küresel ölçekte finans oligarşisine dönüştüğünü belirtir. Küreselleşme olgusu günümüzde kimi düşünürlere göre, toplumlar arası kültür alışverişinin sağladığı olanakla ortak değerler oluşturulabileceği, çeşitliliğin ve farklılığın artacağı bir gelecek idealidir. Diğer taraftan, yerel olanın ve farklılığın olumlanmasının sadece gerçek mantığın maskeleymesi olarak görülen ve bütün değerlerin uluslararası kapitalizmin aracı olduğunu, ayrıca küreselleşmenin de kapitalizmin kârını arttırması için araç olduğunu savunan karşıt görüşler sunulmaktadır.

Sassen gibi küreselleşmeyi ekonomi temelli açıklayan düşünürlere (neoliberal kanat) göre ekonomik alışveriş kültürel alışverişe dönüşecek ve dünyadaki tüm gerilimler yerini mutlu bir topluluğa bırakacaktır. Bu olumlu görüşün aksine (Marksist analizin hala geçerli olduğunu savunan) Jameson ise küreselleşmeyi tanımlayan şeyi küresel kapitalizm olarak açıklar. Bu görüşe göre, kültürel farklılık gerçek değildir ve mantığı kapitalizmle uyumludur. Bunları bir özgürleşme belirtisi olarak yorumlayanlar arkasındaki gerçek mantığı görmezler (Akcan, 2003).

Küreselleşme olgusu farklı düşünce ve gelecek modelleriyle açıklansa da küreselleşmenin temel dinamiğinin ekonomi olduğu söylenebilir. Yırtıcı (2005) da "küreselleşme" isminin altında yatan düşüncenin, bütün dünyanın tek bir "ekonomik mekân" olarak işler hale gelmesi olduğunu belirtir. Öyle ki artık hiçbir kurum yada coğrafya bu sistemin dışında olduğunu kolay kolay kabul edecek durumda değildir.

Achankeng'e (2003) göre, küreselleşmenin arkasındaki asıl prensip ulusal ekonomin, kültürün ve para biriminin "liberalleşmesi"dir. Günümüzde küreselleşmenin en somut olarak görülen etkileri ulus-devletin şehirdeki rolünün azalmasıdır. Özelleştirme bu öncülün devamında gelişir. Bu süreçte özellikle uluslararası ortaklık rol oynar. Bu ortaklık daha sonra tezin üçüncü bölümünde de değinileceği gibi ulus ve kent yönetiminin güç değiştirmesine neden olur. Küreselleşmenin diğer önemli sembolleri ise yatırım alanları ağının genişlemesi, ticaret ve finansal işlemler, sınır geçişi üyelikleri ve ekonomik gelişme için gerekli sermayeyi sağlaması beklenen Doğrudan Yabancı Yatırım (Foreign Direct Investment (FDI)'dir.

Kapitalizmin "ulusötesileşmesi"nin temelinde yarattığı sonuçları Dirlik (2005) altı başlık altında toplamış ve bunları şöyle açıklamıştır.

Dirlik, ilk olarak "*Küresel Kapitalizm*" olarak isimlendirdiği günümüz üretim sürecinin temelinde yatan şeyin üretimin "*ulusötesileşmesi*" olduğunu belirtir. Yeni teknolojiler sermayeye ve üretime devingenlik kazandırmıştır. Esnek üretimle birlikte üretimin yapıldığı yer de sosyal ve siyasi müdahalelerden kaçınılacak şekilde sürekli değişmektedir. Bu esneklikten dolayı küresel kapitalizm diğer pratiklerden ayrılarak yeni bir kapitalizm evresi olarak görülmektedir.

İkincisi, küresel kapitalizmin "*merkezsizleşmesi*" yani sistemin merkezi olarak düşünülebilecek herhangi bir bölge ya da ulus saptanamamasıdır. Küresel kapitalizm, kentlerin oluşturduğu ve birbirleriyle olan bağın kendi art bölgeleriyle olandan çok daha güçlü olduğu bir sistemdir.

Üçüncüsü, bu ağı bir arada tutan araçlar olarak ulusötesi (küresel) şirketleşmedir. Ulusötesi şirketler ulusal pazarı ele geçirerek ekonomik faaliyeti yönetmektedirler. Dirlik, ulusötesi şirketleşme ve ulusal pazarın üretimde paylarının %70 ve %30 olduğunu aktarır. Böylece ulus-devletin ekonomiyi içeriden denetleme gücü azalmakta ve ekonomik düzen küresel olarak denetlenebilmektedir.

Dördüncü olarak, üretimin ulusötesileşmesi küresel birleşme ile birlikte parçalanmanın da kökenidir. Bölgesel ekonomik örgütlenmeler küresel düzeyde örgütlenmeyi açığa vururken, ulusların altındaki bölgelerin sermayeyi çekebilmek için birbirleri ile yaptıkları rekabet ise parçalanmayı ortaya koymaktadır. Bu rekabet ortamı 4. Bölümde kentler üzerinden ele alınacaktır.

Beşinci sonuç ise, kökleri Avrupa'da olan kapitalizm ilk defa bu köklerden sıyrılmış ve gerçekten küresel bir soyutlulukla ortaya çıkmıştır.

Son olarak, üretimin ulusötesileşmesi ile eski dünya ayrımları da önemini yitirmiştir. Sosyalist devletlerin yok olmasıyla ikinci dünya zaten yok olmuştur. Üçüncü Dünya ve Birinci Dünya arasındaki ayrım da küreselleşme nedeniyle kuşkulu hale gelmiştir. Geçmişte az gelişmiş olan toplumlar bugün dünya ekonomisinde önemli roller üstlenmektedir. Diğer taraftan da ulusötesi şirketler kendi gelişimlerine küreselleşmeyi dâhil etmiş ve eski kültürel dar kafalılık aniden “uluslararasılaştırma”nın gerekliliği ile terk edilmiş ve faaliyetlerini gitgide yerelin dilinde temellendirmişlerdir (Dirlik, 2005).

“Küresel sermaye ideologları bu durumu “Küresel Bölgeselcilik” ya da “Küresel Yerelcilik” olarak tanımlamaktadırlar, tabii bununla birlikte “Küresel Yerelcilik”in yüzde 70 oranında küresel ve yüzde 30 oranında da yerel olduğunu ekleyerek. Ayrıca sermaye radikal şekilde ekolojik bir slogan yakıştırmışlardır, “Küresel düşün, yerel hareket et.” (Dirlik, 2005)

Kısaca denilebilir ki, esnek üretim örgütlenmesi ile üretim ve tüketim ulusal pazarla sınırlı kalmayıp kendine uygun bir pazara ulaşabilir hale gelmiştir. Böylece üretimde ve tüketimde “yer” kavramı önemsiz hale gelmiş, siyasi ve sosyal baskı yaratmayacak üretim yeri seçimi ve malın tüketime gireceği bir bölge belirlemek önem kazanmıştır. Bu durum, ulusal yönetimin eski öneminin azalmasına neden olmuştur. Ekonomik kontrol, ulusal yönetimden “ulusötesişirketlere” ve uluslararası örgütlere (Dünya Bankası (World Bank, WB), Uluslararası Para Fonu (International Money Foundation, IMF), Avrupa Birliği (Europea Union, EU), ve Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organizaiton, WTO) gibi) geçmiştir. Ekonomik gibi görünen bu uluslararası işbirliği, sınırların önemsiz hale gelmesine ve devletin ekonomik, politik ve diğer alanlarda bağımlı duruma geçmesine neden olmuştur. Yirminci yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan neo-liberal devlet fikri ile ekonomik olarak ulusal yönetimin gücü zayıflamış, böylece kentler ve bölgeler önemli hale gelmiştir (Keleş, 1990).

Dirlik’e (2005) göre, sermayenin ihtiyaçlarına “yeterli” yanıt vermeyen halklar ya da yerler kendilerini onun rotasının dışında bulmaktadır. Daha önce az gelişmiş olarak nitelenen toplumlar sermaye ile işbirliği yaparak kalkınmış, sermaye ise halkları içeriden kontrol ederek dolaşımını sağlayabileceği uysal sınıflar yaratmıştır.

2.3.2 Kültürel ve toplumsal dinamikler: modernizm ve postmodernizm

19. ve 20. yüzyılda ki gelişmeler daha önce de belirtildiği gibi, kendisini daha önceki toplumsal yapılardan ayıran yeni bir yapılanma meydana getirmiş ve bu yapılanmada “modernlik” kavramı belirleyici olmuştur. Modernizm ise bu sürecin sonucu olarak gelişmiştir. Harvey (1990) modernizmi şöyle açıklamıştır;

“20. yüzyılda genellikle pozitivist, teknoloji merkezli ve rasyonalist eğilimli olarak algılanan modernizm, doğrusal gelişmeye ve mutlak doğrulara inançla, toplumsal düzenin rasyonel bir biçimde planlanmasıyla ve bilgi üretimin standartlaşmasıyla özdeşleştirilir.”

Aydınlanma Dönemi ile özdeş sayılabilecek modernlik, akli kabul edip, “üst anlatılar”, “teleoloji”, “metaanlatı” olarak da bilinen evrensel doğrular yaratmış ve yerel farklılıkları evrensel ussallığa karşı ve ilerlemenin karşısında bir engel olarak görmüştür. Bu nedenle, standartlaşmış üretim ve bilgi sistemi modernizmin her yere uygulanabilen standart doğrularını oluşturmuştur. Modernliğin siyasi şeklini ise, doğası gereği kendi içinde farklılıkları reddeden ulus-devletlerdir (Harvey, 1990).

Dirlik’e (2005) göre, II. Dünya Savaşı’ndan sonra hem burjuva hem marksist sosyal bilimlerde, modernleşmeci bir anlayışla yerelin reddedilmesi baskın çıkmıştır. Harvey’e (1990) göre, modernizmde evrensel doğruların tüm dünyaya yayılması esastır. Bu durum tüm yerel özelliklerin önemsiz hale gelmesine neden olan, Batı kültürünün egemen olduğu tek yönlü bir aktarımdır.

Yirminci yüzyılın ikinci yarısında ise kapitalizmin ekonomik ve politik hâkimiyeti altındaki bir toplumda modernizm geç modernizme evrilmiş ve “evrensel” ya da “yüksek” modernist sanat, mimarlık, edebiyat, sistemin sanatı ve pratiği haline gelmiştir. Aynı dönemde modernizm iktidar merkezleri ile çok daha yakın bir ilişki sergilerken, özellikle 1960 ve 1970’li yıllarda modernist düşüncenin bugüne kadar görmezden geldiği haklar ve gruplar, karşı kültür hareketlerine ve modernizm karşıtı akımlar yaratmaya başlamıştır (Harvey, 1990).

Dirlik (2005), bu gruplardan postmodernizme devingenlik kazandıran gruplar olarak söz eder ve modernizmin sorgulanmasına sebep olan birkaç gelişmeyi ise şu şekilde özetler;

- 1960’larda Afro - Amerikanlar ve kadınların siyaset sahnesinde belirmiş olması,
- Özellikle Çin’de ve Vietnam’da gerçekleşen üçüncü dünya devrimleri,

- 1970'lerde üçüncü dünyada ortaya çıkan ve Avrupa merkezci kalkınma modellerinin sorgulanmasına sebep olan, kapitalist kalkınma örnekleri (Avrupa merkezci modellere kendi kültür ve normlarından ilham alan kalkınma modelleriyle karşı gelmişlerdir),
- ABD'deki halk hareketleri kadın, erkek, siyah, yerli halkların kapitalist toplumun esas probleminin sınıf farklılığı ile ilgili olduğu yönündeki sosyal tezleri sorgulanması,

Bu hareketlerle sosyal kategoriler konusunda yapılmakta olan siyasi manipölasyonun farkına varılmış ve bu olaylar kalkınma modellerinin sorgulanmasına neden olmuştur (Dirlik, 2005).

Yüzyılın sonuna yaklaşırken modernizmin standart kalıplarına karşı toplumsal anlamda, çeşitlilik, farklılık ve bireysellik olumlanırken yerel olan da önem kazanmaya başlamıştır. Dünyanın her yerinde özellikle üniversitelerde, sanat kurumlarında ve büyük kentlerde yaşanan 1968 hareketleri, Harvey'in (1990) de belirttiği gibi kozmopolit, ulusüstü ve küresel bir direniş hareketinin maddi ve politik kökeni oluşturmuştur. Bu hareketler Harvey (1990) tarafından, postmodernizme dönüşün kültürel ve politik habercisi olarak yorumlanmıştır.

Bu olaylar kapitalist ekonomik sistemin yok olması anlamına gelmiyor, tersine sermayenin yerel olanı da içine aldığı ve sermayenin dünyanın her yerine yayıldığı yeni bir ekonomik düzene işaret ediyordu. Bu anlamda yerele olan bakış değişmiştir ve artık tüm dünya toplumları, Dirlik'in (2005) küresel kapitalizm olarak adlandırdığı, bu sistem bir parçası haline gelmiştir. Ekonomik faaliyet ulusun altındaki bölgelere yerleşirken, kendine özgü kültür ve toplumsal özelliklerle var olan ulus ve siyasi şekli ulus-devletin çözülmüş ve eski önemini kaybetmiştir. Tam da bu noktada sadece ekonomik anlamda değil kültürel, sosyal ve toplumsal anlamda eski sınırların önemini kaybettiği ve küresel bir etkileşimle yepyeni bir dünya düzeni oluştuğunu söyleyebiliriz.

Dirlik'e (2005) göre, üçüncü dünya küresel kapitalizme dâhil olmuştur. Bu anlamda Çin özellikle ilgi çekicidir. Mao önderliğinde olsun, Mao sonrası yıllarda olsun Çin liderler Üçüncü Dünya ülkesi olduklarını, sosyalist olduklarını iddia etmişler ve kapitalist dünya sistemi ile ilişki kurmayan bir kalkınma stratejisini benimsemişlerdir. Ancak Çin, özellikle doksanların başında kapitalizme açılışından bu yana, küresel sermayenin oyun alanı olarak tanımlanmaktadır. Kıyısız alanlarının Japonya, Kore, Tayvan gibi bölgesel ekonomilerle bağ kurması sonucu ulusal sınırları tartışmalı hale gelmiştir. Çin ekonomisi küreselleşirken, altındaki yörelerin yabancı sermayeyi

çekme çabası, ekonominin istikrarsız gelişimini ve merkez ve yerel arasında ilişkinin değişmesine neden olmuştur. Yaşanan bu dönüşüm Çin’de siyaset ve kültür alanında rekabet yaratmıştır. Bu rekabet, küresel “*küreselleşmiş ekonomi ve kültüre dahil oluşuna göre tanımlanan bir toplum*”, ulusal “*Çinlileri her yerde başkalarından ayıran bir Çinlilik kavramı*” ve yerel “*yaşadıkları yere göre Çinlileri birbirinden ayıran*” kültürler arasında açığa çıkmaktadır (Dirlik, 2005).

Yerelin böyle bir ilgiye tabi olması, ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel alanlarda önemli bir dönüşümü beraberinde getirmiştir. David Harvey ve Fredric Jameson gibi araştırmacılar postmodernizm ile ‘Geç Kapitalizm’ ya da ‘Küresel Kapitalizm’ gibi adlarla tarif edilen kapitalizmin arasında bir ilişki olduğunu belirtirler. Öyle ki Jameson (1994) postmodernizmi, Geç Kapitalizm’in “*kültürel mantığı*” olarak temellendirmiştir. Bu tip tezlere göre, küreselleşen dünyanın postmodernist ortamında gelişen iletişim teknikleri yeni olanaklar yaratıyormuş gibi görünse de, aslında kapitalist ekonomik yapının amaçlarına hizmet etmekten öteye geçmemektedir. Marksist analize göre, kültürel üretimi yani üstyapıyı belirleyen ekonomik altyapıdır. Bu anlamda, küreselleşen dünyadaki tüm kültürel üretim, onun küresel (çok uluslu) kapitalizmle olan ilişkisi bağlamında açıklanabilir (Akcan, 2003).

Postmodernist bir düşünce tarzının gelişmesi, modernist teleolojinin reddi ile yerelin ön plana çıkması ve dünya ölçeğinde iletişimin artması tüm bunlarla birlikte gelişen teknolojilerinin sağladığı imkânlarla üretimde uluslararası iş bölümünün sağlanması kültürel, sosyal, toplumsal birçok alanda daha önce hayal bile edilemeyecek düzeyde bir hareketlilik yaratmıştır. Bu hareketlilik farklı kültürel yapıları çakıştırmış ve sonuçları sanat ve mimarlık gibi alanlara yansıyan eklektik bir tarz ortaya çıkarmıştır. Lyotard eklektizmi çağdaş kültürün başlangıcı olarak tanımlamıştır; “*insan reggae dinler, bir Western seyrediyor; öğlen yemeğinde Mc Donald’s yer, akşam yerel mutfak çeşitlerinden; Tokyo’da Paris parfümü sürer, Hong Kong’da ‘retro’ giyinir.*” (Harvey, 1990)

Küreselleşen dünya kimi düşünürlere göre kültürel ve toplumsal olarak yeni olanaklar ve dünya barışı için bir yol olarak görünmektedir. Bazı az gelişmiş toplumları demokratikleştirmesi, “çokkültürlülük”, “farklılık” ve “çeşitlilik” gibi söylemler, kültürel iletişim ve devamında “hibritleşme” olumlanmaktadır.

Kimlerine göre ise, bütün bunlar sermayenin tüm dünya halkları ve kültürlerinin içine sızmasının ve onu araçsallaştırmasıdır. Dahası kültür üreticileri yukarıda da değinildiği gibi popüler kültüre hizmet etmekte, *farklılık, çeşitlilik, çokkültürlülük* gibi

günümüz söylemleri küresel kapitalizme ve postmodernist bir düşünce yapısına katkıda bulunmakta ve gerçekleri görmezden gelmektedir.

Diğer önemli bir konu da; küreselleşmenin yarattığı eşitsizliktir. Küreselleşme ile sermayenin büyük kentlerde yoğunlaşması kır-kent dengesini alt üst ederken, gelir dağılımında eşitsizlik yaratmaktadır. Yıldırım'a (2000) göre, küresel sermayenin örgütlenme şekli yeni bir toplumsal katman oluşturmuştur. Hizmet sektöründe çalışan beyaz yakalı işçiler olarak bilinen bu yeni sınıfın talepleri mekânın belirleyicisi olmuştur. Harvey'in (1990) belirttiği gibi, üstün zevk kıstasları üzerinden edinilmek istenen büyük kârlar, bu yeni orta sınıfın beğenisini oluşturur. Bu beğeni moda olanda, nostaljide, benzeşimde, kitsch'de yoğunlaşır. Bu sınıf Yıldırım'a (2000) göre, hem kültürel nesnelerin üreticisi hem de tüketicisidir. Bunun nedeni kültür üretimi günümüzde promosyonda, ambalajlama da ve ürün tanıtımının başarılı bir gösteriye dönüştürülmesi anlamına gelmektedir. Diğer taraftan hizmet sektörü bir yandan nitelikli işgücü gerektirirken beraberinde niteliksiz işgücü de gerektirmekte bu durum da kent mekânında kendini hissettirmektedir. Kültürel mevcut değerlerini kalkınmacı bir ideolojiyle kullanan kentler ve bu kentlerdeki fiziksel dönüşüm gelecek bölümlerde tartışılacaktır.

Diyebiliriz ki, ulusal ekonomi bir yandan "ulusötesileşirken", teknolojik gelişmelerin sağladığı olanakla bilginin yayılımı artmış ve ulusal kültürel ve sosyal yapı da küreselleşmiştir. Bir önceki bölümde de değinildiği gibi, bu durum eski dünya ayırımlarını önemsiz hale getirmiş ve daha önce gelişmemiş olarak nitelendirilen toplumların kültürlerine ilgi artmıştır. Daha önce azgelişmiş olan halklar bugün çok önemli roller üstlenmeye başlamışlardır. Uluslararası kurum ve akademiler çevre ülkelerden aydınlarla dolmuştur. Dünya üzerinde her anlamda hareketlilik yaşanmaya başlamıştır ancak bu hareketlilik, bazıları için serbest geçiş imkânı ile çok kolay olurken, bazıları için vize odalarında geçen günlerin sonunda kazanılan bir hak olmuştur.

Kısacası gelişen ulaşım ve iletişim olanakları uzaklık kavramını önemsiz hale getirmiş, kültürel, sosyal ve toplumsal özellikler etkileşime girerek eskisinden farklı yeni içerikler kazanmıştır. Özellikle de 21. yüzyılın kavramı küreselleşme olmuştur.

2.3.3 Mekân ve zaman kavramlarının dönüşümü

Geleneksel toplumlarda toplumsal hareket ve bilgi aktarımı teknolojik gelişmelerin olanakları dâhilinde sınırlı kalmış ve bu durum toplumsal olayların yaşandıkları yerlerin özelliklerini taşımalarına neden olmuştur.

Yırtıcı'ya (2005) göre, zaman ve mekân direkt olarak toplumun ekonomi-politiği ile ilgilidir. Geleneksel toplumlarda gündelik yaşam, o “yer”in coğrafi ve kültürel özelliklerine bağlıdır. Ancak modern toplumlarda mekân ve zaman soyut olgulardır.

Günümüzdeki mekân ve zaman anlayışı ise 16. yüzyıldan bu yana yaşanan dönüşümler neden olmuştur. Rönesans dönemindeki keşif seyahatleri dünya üzerinde bilgi akışını artırırken, perspektifin kurallarının sanat ve mimaride kullanılması ortaçağa özgü mekân anlayışını değiştirmiştir. Perspektivizm etkilerini tüm toplumsal yapı ve gösterim alanlarında göstermiştir. Bu dönüşüm, Aydınlanma düşüncesinin mekân ve zaman anlayışının da temellerini oluşturmuştur. 18. Yüzyıla gelindiğinde piyasa ekonomisinin gelişmesi, saatin icadı zamanın mekândan ayrılmasında önemli bir rol oynamış, zaman standartlaştırılmıştır (Yırtıcı, 2005). Urry (1995) kapitalizmin ayırt edici özelliğinin örgütlenmiş zamansal düzenlilik olduğunu belirtir.

19. Yüzyılda gelişen iletişim teknolojilerinin sunduğu olanaklar mesafe kavramının anlamını değiştirmeye başlamıştır. Yanı sıra mekân kavramı da yerden bağımsızlaşmaya başlamış ve iletişim teknolojileri artık Harvey'in (1990) örneklediği gibi, 1851'de Crystal Palace'da gerçekleşen Dünya Sergisi'nin küreselleşmesine olanak sağlayacak duruma gelmiştir.

20. Yüzyılın başında ise tüm alanlarda hâkim düşünce haline gelen modernist düşüncenin savunucuları Picasso, Frank Lloyd Wright gibi sanatçı ve mimarlar yeni bir mekân anlayışı geliştirmişlerdir. Modernizmin gelenekten ve yerel olandan kopması ve küresel bir projenin tesisi için mekân ve zaman konusunda kesin bir değişiklik gerektirmiştir. Modernizm evrenselliği ve mekânsal engellerin çöküşünü yüceltirken, aynı zamanda mekânın insani amaçlar uğruna, rasyonalite ve teknoloji temelinde, mekânsal engellerin ve farklılığın bastırılmasına dayanan modern bir kültürün bir parçası olarak yeniden düzenlenmesi gerekmiştir (Harvey 1990).

Üretim de esnek üretim örgütlenmesi ile üretimin devir süresinin kısalması tüketimde de paralel hızlandırmaları gerekli kılmıştır. Tüketimde otomasyon sistemlerinin kullanılması ile kapitalizm mekânsal engelleri aşma yolunda çok önemli bir aşama kaydetmiş ve küresel bir döneme evrilmiştir. Üretimin süresinin kısaltılması ve dağıtım teknolojileri uluslararası bir işbölümünü olanaklı kılmıştır. Dünya üzerinde farklı yerler, eşzamanlı çalışan dünya pazarının birer parçası olmuştur.

Harvey'e (1990) göre, bu dönüşümün tüketim alanında çok önemli iki sonucu vardır. Bunlardan birincisi, kitle piyasalarında moda yaşam tarzlarını da kapsayan geniş bir alanda hızlandırmanın aracı haline gelmiştir. İkincisi ise mal tüketiminden kişisel,

ticari, sağlık, eğence ve “happening”ler ve hobiler gibi alanlarda hizmet tüketime geğiştir. Sonuçta gelip geçici bir anlayış tüm alanlara yayılmıştır.

Yirminci yüzyılın ikinci yarısında, uydu iletişim sistemlerinin devreye girmesi maliyeti azaltmış ve zamanı mesafeden bağımsız hale getirmiştir. Televizyonun yaygınlaşması ile dünya mekânları bir televizyon ekranındaki imajlara indirgenmiştir. Bir kentte yapılan uluslararası organizasyonun tüm dünyanın izleyebilmesi olanaklı hale gelmiştir. Bu sayede, yerlerin ve mekânların imajı, yeniden üretilmeye ve gelip geğiciliğe açık hale gelmiştir. Bu da mekânın zaman aracılığıyla yok edilmesinin yeni bir evresi olmuştur (Harvey, 1990).

Mekân bir yandan zaman aracılığıyla bu şekilde dönüşürken, diğer taraftan rekabet halindeki ekonomik ortamda mekânsal farklılıkların çıkar amaçlı kullanılmasına neden olmuştur.

Harvey (1990), mekânsal engellerin azalışı, “dünya kentleri”nin finans ve şirketler dünyasındaki rolünün artması ve dünyanın küresel bir kentsel sistem haline gelmiş olan bir bütün içinde hiyerarşinin yeniden düzenlenmesi ve vurgulanması sonucunu yarattığını savunur. Daha sonra da değinileceği gibi, yaşanan rekabette, farklılaşmış mekânlar yaratmak önemli bir koz haline gelmiştir.

Özetle, kapitalist sistem içinde dolaşıma sokulan sermaye ne kadar hızlı geri kazanılabilirse, elde edilen kârda da o kadar artış olacaktır. Bu anlamda kapitalistlerin devir süresini kısaltmak yönündeki çabası ekonomik süreçlerde ve toplumsal hayatta tempo artışına neden olmuştur. Zaman aracılığıyla mekânsal engelleri azaltarak bir dünya pazarı yaratmak başlıca amaç olmuştur. Kapalı ve yerel ekonomiden, bugünün küresel kapitalist ekonomisine geçiş, teknolojik gelişmelerin sağladığı olanaklar ve yaşama biçimlerindeki değışiklik mekân-zaman anlayışının dönüşmesinde etkili olmuş ve mekân ve zaman soyut olgular haline gelmiştir (Yırtıcı, 2005). Ulaşım ve iletişim teknolojilerinin sağladığı olanaklarla, dünya üzerinde yaşanan hareketlilik, toplumlar arası iletişim ve uluslararası piyasanın gelişimi kısaca her alanda yaşanan küreselleşme, “yer”in getirdiği sınırlamalardan kurtulmaya olanak sağlamış ve her toplumdan insanların anlayabileceği standartların gelişmesine neden olmuştur.

2.4 Bölüm Sonu Değerlendirmesi

Gelişen teknolojilerle birlikte yirminci yüzyılda esnek üretim örgütlenmesine geğilmiş, üretim yere olan bağımlılıktan kurtulmuş ve ekonomik sistemin tüm dünya coğrafyasına yayılmasına olanak sağlamıştır. Teknolojik gelişmelerin sağladığı olanaklar insan, mal ve para hareketliliğini de beraberinde getirmiş olması üretimde

toprağa bağımlı olan yapının önemini kaybetmesi, kent ve kır arasındaki dengeleri de değiştirmiştir. Üretimin geliştirmesi paralel olarak tüketicinin de gelişmesi gerekliliği yeni stratejilere neden olmuş ve tüm düzenin ekonomik bir mantığa göre dönüştüğü yeni toplum yapısı ve düşünce sistemi gelişmiştir.

Bu anlamda yirminci yüzyıl her alanda müthiş dönüşümlerin yaşandığı, hareketin daha önce tahmin edilemeyecek boyutlara geldiği ve rasyonel bir temele dayanan evrensel bir bakış açısının sanatta, mimarlıkta ve mekân-zaman kavramlarında etkisini gösterdiği, *siyasi güçlerin keskinleştiği* bir çağ olmuştur. Yirminci yüzyılın son çeyreğinde ise geleneksel siyasi bloklar yıkılması ile sermayenin önündeki engeller kalkmış ve uluslararası bir nitelik kazanmıştır. Bu durum dönemin düşünce yapısı ile uzlaşmış ve postmodernist bir bakış açısının gelişmiştir. Küresel kapitalist bir ekonomik sistem içerisinde ulus devletler ekonomik sistemi yöneten uluslararası örgütler içerisinde birleşirken, ulusların altındaki bölgeler sermaye çekebilme yarışı içerisine girmişlerdir.

Teknolojide, ekonomide, politikada, toplum yapısında ve düşünce sisteminde gelişen bu dönüşüm mesafelerin ve zamanın önemini kaybetmesine, insanların ve nesnelerin küresel hareketlerine, yerele bakışın değişmesine, ülkeler arasındaki sınırların belirsizleşmesine ve tek bir ekonomik sisteme neden olmuş ve küreselleşme kavramını gündeme getirmiştir.

3. KENTLEŞME VE ÇAĞDAŞ KÜRESEL İLİŞKİLER İÇERİSİNDE KENTLER

3.1 Kentleşme

3.1.1 Geleneksel kent anlayışı ve dönüşümü

İlk yerleşim mekânlarından günümüze kadar kentler, zamanın koşulları ve düşünce anlayışı ile şekillenmişlerdir. İnsanlık tarihi içinde yaşanan her dönüşüm kenti ve onun fiziksel mekânını da belirlemiştir. İnsanların avcılık, toplayıcılık ve tarımsal faaliyetlerle yerleşik hayata geçtiği Mezopotamya, Antik Yunan ve Anadolu kentleri, uygarlık tarihinin ve kentleşmenin başlangıcı olarak kabul edilir. Yüzyıllar içinde ticari ilişkiler, keşifler, savaşlar ve işgaller yeni kent ve yerleşim alanlarını ortaya çıkarmıştır (Torunoğlu, 2005).

Zamanla değişen ekonomik ve toplumsal yapının etkisi ile tarımsal yerleşmelerden, ticaretin belirleyici olduğu kentlere doğru bir dönüşüm yaşanmış ve mevcut ekonomik yapılanma kentlerin toplumsal ve fiziksel yapısını belirlemiştir.

Harvey'e (1993) göre kent, belirli bir teknoloji kullanılarak inşa edilmiş ve belirli bir üretim tarzı bağlamında yapılandırılmıştır. Bu anlamda dinin önemli bir rol oynadığı erken ortaçağ kentleri önemli bir dönüşüme sahne olmuştur (Keles, 1990). Harvey'in (1993) "tüccar kapitalizmi" olarak isimlendirdiği sistem ortaçağ kentlerinde ortaya çıkmıştır. Marx'a göre, "*Ortaçağ, tarihin yeri olarak kır ile başlar ve daha sonraki gelişimi kent ve kır karşıtlığı ile sürer.*" Feodal ekonominin egemen olduğu ortaçağ Avrupa kentleri; yerel, içine kapalı ve kırsal alana dayalı bir karakter sergiler. Ortaçağ kentleri, tüccar faaliyetlerinin denetlenebileceği ve düzenlenebileceği "*feodal denizde feodal olmayan adalar*" (Poston, 1952) olarak tanımlanmaktadır. Ortaçağın sonlarına doğru bazı kapitalist örgütlenme biçimleri sanayi üretiminde kullanılmaya başlanmıştır. Kent yapısı da zamanın karakteristik özelliklerini yansıtmak şeklinde inşa olmuştur. Erken ortaçağ döneminde kale, dinsel kurum ve pazar yeri üçlüsü görülürken, tüccar faaliyetlerinin egemen olmaya başladığı büyük kentler, konut ve faaliyet ayrışması gösterecek şekilde gelişmiştir (Harvey, 1993). Burjuvazinin tarih sahnesine çıkması ve kent ortamında ticari faaliyetin belirleyici olması ortaçağ kentlerinin karakterini belirlemiştir (Torunoğlu, 2005).

3.1.2 Sanayi devrimi ve sonrasında kentleşme

Üretimin toprağa bağımlı olduğu, belirli malların belirli yerlerde üretildiği ve coğrafi konumlarına göre belirli malların üretiminde uzmanlaşan sanayi öncesi kentleri, bilim ve teknolojiadaki gelişmeler, aydınlanma sürecinin yansımaları ve özellikle sanayi devrimi ile çok önemli bir dönüşüm geçirmişlerdir. Küreselleşme olgusunun açıklandığı bölümde de değinildiği gibi, sanayi devrimi ile başlayan çok hızlı makineleşme, planlanmış işgücü ile daha fazla üretimi hedef alan yeni bir üretim anlayışını getirmiştir. Bununla birlikte zihniyet ve davranışlar yeni kapitalist üretim biçimine uygun hale getirilmiş ve geleneksel kent yapısı sarsılmaya başlamıştır (Keleş, 1990).

Kapitalizm tarihsel gelişimi içerisinde üretimin kırsal bölgelerden kentlerde yoğunlaşmasını kolaylaştıran bir ortamın oluşmasını sağlamıştır. Bu durum kentin, daha önceki yüzyıllardan farklı bir şekilde, öne çıkmasına neden olmuştur. 18. ve 19. yüzyıldaki hareketlilik, kent ve kır arasındaki dengeleri değiştirmiş, yeni iş olanakları kentlere büyük insan nüfuslarının göç etmesine neden olmuştur. Bu dönemde teknolojik gelişmelerin sağladığı olanaklarla kentlerde büyük mekânsal düzenlemeler gerçekleştirilmiştir. Eski kent yapısı sanayiye uygun olarak yeniden düzenlenmiştir. Büyük demiryolu ağlarının yapımı insan ve meta hareketini olanaklı hale getirirken, tren garları kentlerin simgeleri yapıları olmuştur. Kentin farklı bölgeleri arasındaki iletişimi sağlayacak büyük bulvarların açılması ve göç hareketinin sonucu olarak artan konut ihtiyacının karşılanması amacıyla büyük konut alanları kentlerin görünümünü radikal bir biçimde değiştirmiştir (Yırtıcı, 2005). Ulaşım sistemlerinin sağladığı olanaklar 19. yüzyılda kentlerin büyümesine yol açmıştır. Barınma ve çalışma yerleri birbirinden ayrılarak, uydu ve bahçe kentler ortaya çıkmıştır.

19. Yüzyılın sonunda dönemin hâkim düşünce tarzı modernizm, kırdan kente yaşanan yoğun göç, makineleşme ve hızlı bir sanayileşmenin etkisiyle mimari çevrede oluşan büyük değişimle ilişki içinde kentsel bir olgu olarak varlık bulmuştur (Harvey, 1990). 20. Yüzyılın başında fordist sistemin üretim ve pazarlama anlayışı, mekânı müdahale edilebilir ve homojen bir bütün olarak ele almış, bu anlayış rasyonel planlama ilkeleri çerçevesinde kentsel coğrafyanın işlevsel parçalara ayrılmış bir makine olarak ele alınmasına neden olmuştur (Yırtıcı, 2005). Kentte yaşanan örgütlenme ve yoksullaşma gibi problemlere yanıt aramak üzere modernistler insan yaşamını çevreleyen yapıları çevrenin nasıl olması gerektiğini araştırmışlardır. Bu dönemde modernist mimarlar süslemeden ve romantizmden

uzak, geleneksel ve yerel özelliklere karşı evrensel bir bakış açısıyla tüm geleceğin kentlerini yaratmaya koyulmuşlardır (Harvey, 1990).

İkinci Dünya Savaşı'nın sonrasında, savaş sırasında aşırı derecede rasyonalize olmuş bir dizi sanayi dalı (otomobil, gemi yapımı, çelik vb.) büyük gelişme göstermiş ve kurulduğu yerlerde yüksek düzeyde işgücü gereksinimi doğurmuştur. Bu sanayilerle birlikte montaj ve yan sanayi sektörel bir gelişmeye kaynak olmasının yanı sıra gelişmenin kent merkezinden çevre yerleşimlere yayılmasına neden olmuştur ve kentler desantralizasyona uğramıştır. Ulusal, bölgesel yani mekânsal kalkınmanın araçları bu sanayilerin yer seçimine bağlı hale gelmiştir. Sanayi kentsel gelişimin anahtarı olurken, artan otomobilleşme ve gelişen ulaşım olanakları ekonomik faaliyetlerin kent içinde daha da dağılmasına ve kentsel ölçeğin büyümesine neden olmuştur. Kentleşme, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra dünya genelinde hızlı bir şekilde yayılan bir süreç haline gelmiştir (Kaygalak ve Işık, 2007).

Bu dönemde kente ve planlamaya bakış açısı da değişmiş ve Garnier'in 1903 Doğrusal Sanayi Kenti, Camillo Sitte ve Otto Wagner'ın düzenlemeleri, Le Corbusier "Yarının Kenti" ve 1924 Paris için Plan Voisin önerisi, Frank Lloyd Wright 1935 Broadacre projesi 1970'lerde yerini farklı bir bakış açısına bırakmıştır (Harvey, 1990).

Harvey (1990), 20. yüzyılın ikinci yarısında postmodernist bir bakış açısının kente ve kentsel planlamaya getirdiği farklı yaklaşımı, Jonathan Raban'ın 1970'de yazdığı "Soft City" kitabı üzerinden açıklamıştır. Raban, rasyonel planlamanın, kenti ekonomik determinizmin kurallarına göre katmanlaştıran tezi reddetmiş ve kenti bir "ansiklopedi" ya da "üslupların pazaryeri" olarak tanımlamıştır. Yüzyılın özellikle ikinci yarısında bireysel kimliklerin geliştirilmesine verilen önem, kente bakışı da etkilemiş ve kentin meslek ve sınıf ayrımlarına göre katı biçimde katmanlaşmasını öngören bakış açısı yerini toplumsal ayrımların sahip olunan nesneler ve görünümüler tarafından belirlendiği bireycilik ve girişimcilik ortamına bırakmıştır. Çiçekkoğlu'na (2003) göre;

"...gösteri, o güne dek görülmemiş şekilde kutsanıyordu. Referanslarını Las Vegas'tan ve Disneyland'dan alan, Robert Venturi gibi mimarların savunduğu (Las Vegas'tan Öğrenmek), Charles Jencks gibi eleştirmenlerin kuramlaştırdığı (Post-Modern Mimarlığın Dili) ve mimarlıkta post-modernizm diye bilinen jargonu inşa eden yeni estetiğin en parlak devirleriydi."

Modernist bakış açısının uygulamaları yerini tarihin farklı zamanlarından alınmış üsluplara, süslenmiş yüksek bloklara, sipariş üzerine yapılmış konutlara bırakmıştır. "Kentsel yeniden canlandırma" fikri "kentsel yenileme"nin yerini alırken, işlevlerine

göre parçalamış kentsel planlamanın yerini, farklılaşmış mekânların birleşimi, “çoğulcu” ve “organik” olan “kolaj kent” almıştır (Harvey, 1990).

Yüzyılın sonunda uydu iletişim sistemlerinin devreye girmesi ve iletişimin hızının artmasıyla, zamanın mesafeden bağımsız hale gelmesi ve neo-liberal devlet fikrinin ortaya çıkması ile ekonomik olarak ulusal yönetimin gücünün zayıflaması gibi küreselleşme olgusunu destekleyen çok önemli gelişmeler olmuş ve bunlar kentleşme süreçlerinin dünya genelinde yayılmasına, hızlanmasına, az gelişmiş ülke kentlerinin öne çıkmasına ve en önemlisi kentlerin eskisinden çok daha önemli hale gelmesine neden olmuştur.

3.2 Küreselleşen Ekonomik İlişkiler Bağlamında Kentin Değişen Anlamı (Küresel Şirketler-Uluslararası İşbölümü-Kentlerin Rolü)

Küresel ölçekte üretim ilişkilerinin değişmesi ve üretimin dünya coğrafyasına yayılması küreselleşme sürecinin kentleşme üzerindeki en önemli etkisi olmuştur. 1970’li yıllardan beri ulaşım ve iletişim/bilişim teknolojileri ve esnek üretim örgütlenmesi ile artık bir malın üretimi ulusal sınırları aşan bir mekân diliminde gerçekleşebilmiş, malın tasarımının yapıldığı yer ile üretiminin hatta montajının yapıldığı yer(ler) birbirinden ayrılmış, geleneksel sanayiler yapısal olarak dönüşmüş, hizmet sektörü sanayi karşısında yükselmiş ve küresel düzeyde ortaya uluslararası işbölümü çıkmıştır.

Reich, 1980’lerin uluslararası ekonomisini, ABD’den yönetilip, tasarımın ve üretimin Japonya, Avrupa ve Güney Doğu Asya ve Latin Amerika’daki ek üretim tesislerinin, tüm kıtalarda var olan dağıtım merkezleri ve Tayvanlı, Japon ve Batı Alman mali destekçiler ve yatırımcıların da dâhil olduğu bir ağ olarak tanımlamaktadır (Dirlik, 2005).

Üretim yapılanmasındaki gelişmeler sermaye ile çok yakın bir ilişkisi bulunan kentleşmenin de yapısını değiştirmiş ve bu değişimin iki önemli sonucu olmuştur. İlk olarak, 20. yüzyılın ilk yarısına kadar kentleşme süreci sanayileşmeyle birlikte tanımlanırken, kapitalizmin küreselleşmesi bu tanımlı da değiştirmiştir. Sanayinin merkezi olan ülkeler hızlı bir şekilde sanayisizleşirken dünya üzerinde oluşan işbölümü yeni bölgelerin sanayileşmesine neden olmuştur. Yukarıda da değinildiği gibi merkez ülkeler para ve yönetim dolaşımını yönetmeye başlamış ve kentlerin yapısı ve dünya üzerindeki kentleşme süreçleri farklı bir boyut almıştır. İkinci olarak, az gelişmiş ülkeler ya da üçüncü dünya ülkeleri olarak bilinen toplumların dünya

ekonomisinde önemli hale gelmesi ve kentleşme süreçlerinin merkez ülkelerle sınırlı kalmayıp bu bölgelerde çok hızlı bir şekilde gerçekleşmesidir.

Diğer taraftan küresel kapitalist sistemin ortaya çıkardığı küresel şirketler, kentleri ve kentleşme süreçlerini etkileyen en önemli küresel olgulardan biri olmuştur. Küresel şirketler tüm dünyaya yayılan uluslararası üretim sistemi ve tüketim stratejilerini yönetmektedirler. Taylor, Derudder, Saey, Witlox'a (2007) göre gerçekte kentler arası ilişkileri en çok şekillendiren (ekonomik aktörler) şirketlerdir. Harvey (1993) de günümüzün kentlerinin karmaşık bir küresel ekonominin içinde yer aldığını ve günümüzde kentsellik düzeyini, şirketleşmiş girişimle paralel bir gelişme yaşadığını belirtir. "Kent, Mimarlık ve Toplum" konulu 10. Venedik Bienali'nde içinde bulunduğumuz çağın üretim birimi olan küresel şirketler ve kentlerin yeni ekonomik sistemde ki rollerinin daha önceki üretim modellerinde olduğundan daha önemli olduğu vurgulanmış ve günümüzde kentler, özelleşmiş üretim birimleri olarak tanımlanmıştır.

20. Yüzyıl ekonomik küreselleşmesi ile piyasaların sınırları ve ulus devleti aşan bir görüntü vermesi (Gospodini, 2002) ve 1980'li yıllarda neo-liberal politikaların etkisiyle, egemenliğin ulusal yönetimler ve yerel yönetimler arasında paylaşıldığı bir yönetim düzenine eğilim başlamış ve ulusal yönetimin gücü dağıtılmıştır. Uluslararası finans kurumları ve küresel şirketlerin yönettiği uluslararası sermaye döngüsü içinde kentler, hem üretim hem de "*ekonomik gelişimin katalizörü olarak*" (Urban Age Conferences, 2007) ön plana çıkmışlardır. Ortaya çıkan bu dönüşüm kentsel ağları ve kentsel mekânı yeniden şekillendirmiş ve şehirde gelir ve fırsatların dağılımını şehrin küresel ekonomiye katılım derecesine göre yeniden düzenlemiştir. Gospodini'nin (2002) aktardığı üzere Shaw hemen hemen tüm ülkelerdeki kentlerin az ya da çok bu durumdan etkilendiklerini ifade etmiştir.

Bu bağlamda ulusal sınırları aşan bir üretim sistemi içerisinde, bu sistemin yönetimini elinde bulunduran ulusötesi şirketler ve üretimi birimi olarak sistemin kilit noktaları olan kentler arasındaki karşılıklı ilişki günümüzün kentleşme modellerini belirlemektedir. Bu noktada anahtar güçler yerel yönetimler ve küresel yatırımlar olmuştur.

3.3 Dünya Geneline Kentli Nüfusun Artması ve Çok Yoğun Kentler

İkinci Dünya Savaşı'nı izleyen yıllarda endüstriyel yayılım ve nüfus dağılım eğilimleri devamında küresel düzeyde yaşanan sanayisizleşme süreci birçok kentte büyük nüfus kayıpları ve kent dışına göç eğilimleri ile uzlaşmıştır. Bu süreçte geleneksel

kentlerin düşüşü “kentlerin ölümü” gibi söylemlerde yaygınlık kazanırken, 1990’larda Patrick Simmons ve Robert Lang’in “kentsel dönüşüm” olarak adlandırdığı yeni bir dönem başlamıştır (Laeppl ve Kanai, 2005).

Yirminci yüzyılın son on senesinden bu yana kentli nüfusu sürekli artmıştır (Çizelge 3.1). 2007 yılından bu yana ise insan nüfusunun yarısından fazlası kentlerde yaşamakta ve dünya yüzeyinin yüzde 80’i kent temelli insan aktivitelerinin etkisinde kalmaktadır (Urban Age Conferences, 2007). 10. Venedik Bienali küratörü Richard Burdett (2007), yapılan projeksiyonlara göre 2050’de dünya nüfusunun %75’inin kentsel yaşamı tercih edeceğini ve bu nüfusun çoğunluğun büyük kentlerde yoğunlaşacağını belirtmektedir.

Çizelge 3.1 : 1950 – 2025 Yılları arasında kırsal ve kentsel bölgelerdeki nüfus değişimi (B. M. Nüfus İstatistikleri, 2010).

	1950	1970	1990	2000	2005	2010	2025
Kırsal Nüfus (bin)	1 798 297	2 366 892	3 020 325	3 270 214	3 350 116	3 411 951	3 426 276
Kentsel Nüfus (bin)	736 796	1 331 783	2 274 554	2 853 909	3 164 635	3 494 607	4 584 233

“Küreselleşme ve Dünya Kentleri Araştırma Ağı” yöneticisi Peter Taylor’a (2008) göre, yirminci yüzyılın son çeyreğinden bu yana devam eden en önemli süreçlerden biri, kırsal nüfusun yok edilmesi sürecidir. Taylor’a göre sonuna geldiğimiz bu süreçte kırsalda yaşayan insanların gidebilecekleri tek yer bağlı oldukları kentlerdir. Bu göç sadece gelişmiş ülkelerin kentlerine değil aynı zamanda üçüncü dünya ülkeleri ya da az gelişmiş olarak nitelenen ülkelerin büyük kentlerinde de yaşanmaktadır. Öyle ki çizelge 3.2’de de görüldüğü gibi, 1950’lilere kadar dünya kentleşme düzeyi içinde çok gelişmiş bölgelere göre az gelişmiş bölgelerin kentleşme yüzdesi arasında büyük farklar varsa da 20. yüzyılın ikinci yarısında sermayenin çok gelişmiş bölgelerden az gelişmiş bölgelere doğru kaymaya başlaması ile tüm dünyada bu oranlar artmıştır.

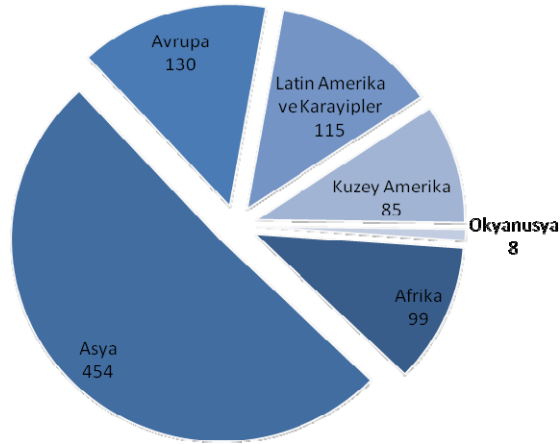
Az gelişmiş bölgelerdeki kentleşme yüzdeleri çok gelişmiş bölgelerdekinden daha az seyretse de bu bölgelerdeki ivmenin daha fazla olması gelecekte bu farkın kapanacağını işaret etmektedir. Bu durum kentleşme süreçlerinin gelecekte az gelişmiş ülke kentleri tarafından belirleneceğini göstermektedir (Kaygalak ve Işık, 2007).

Bu hızlı kentleşme oranları içinde Asya kıtası özellikle dikkat çekicidir (Şekil 3.1). 1960’larda başlayıp 1970’lerde giderek yükselen ekonomik gelişimle birlikte artan kentleşme oranı başta Güneydoğu Asya olmak üzere tüm Asya kıtasında, gelişmiş

lkeleri katlayan değerlere ulaşmıştır. Bu durum kentleşme sreğlerinin sermaye akış yönü ile paralel gittiği savını doğrulamaktadır (Kaygalak ve Işık, 2007).

Çizelge 3.2 : 1950 – 2025 yılları arasında çok gelişmiş ve az gelişmiş bölgelerde kentleşme yüzdeleri (Birleşmiş Milletler Nüfus İstatistikleri, 2010).

Yıl	Dünyada	çok gelişmiş bölgelerde (Avrupa/Kuzey Amerika/Avustralya / Yeni Zelanda / Japonya) (%)	Az gelişmiş bölgelerde (Afrika/Asya (Japonya Hariç)/Latin Amerika/Karayipler/Malezya/Mikronezya/Polynesia) (%)
1950	29.1	52.5	18.0
1970	36.0	64.6	25.3
1990	43.0	71.2	35.1
2000	46.6	73.1	40.2
2010	50.6	75.0	45.3
2015	52.7	76.2	47.9
2020	54.9	77.5	50.5
2025	57.2	79.0	53.2

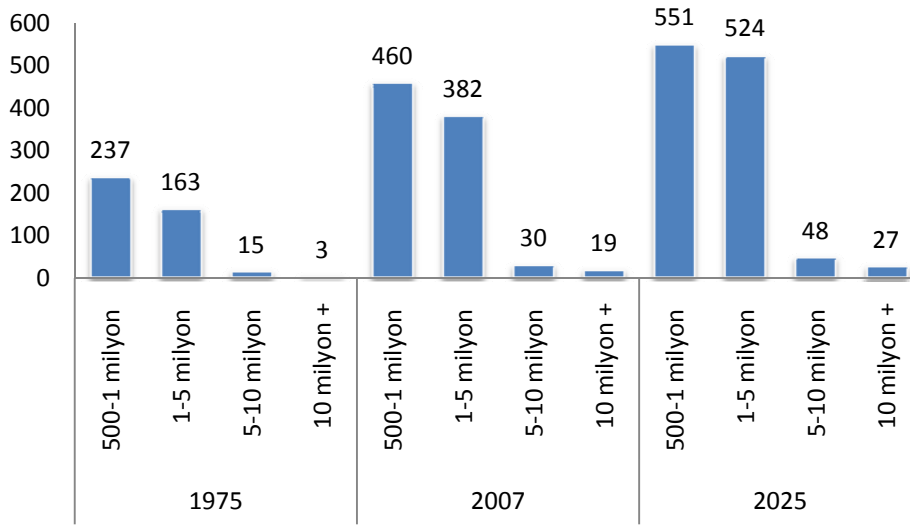


Şekil 3.1 : Kıtalar da yer alan 500.000 ve üzeri nüfusa sahip kentlerin sayısı (B. M. Nüfus İstatistikleri, 2010)

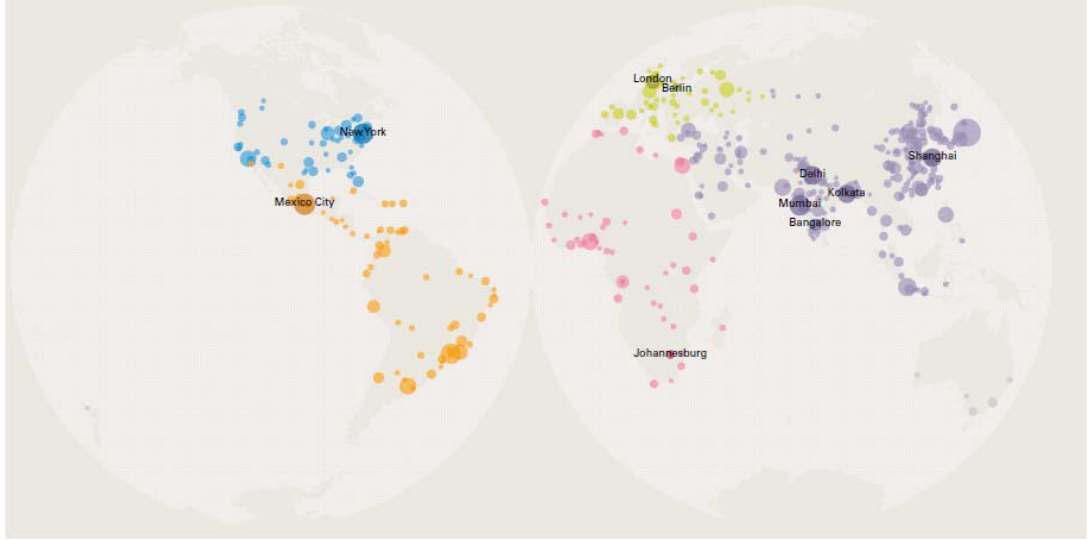
Ancak dünyanın yüzeyleri boyunca gelişmenin dağılımı homojen değildir. Bir milyon nüfusun üzerinde sakini olan kentlerin sayısı son 50 yılda sürekli olarak artarak 2008 yılında 450'e ulaşmıştır. Bu büyük kentsel kümelerin birçoğu tarihsel olarak gelişmiş ülkelerde temellendiği halde, bugün dünyanın en büyük kentsel bölgeleri ekonomik açıdan daha az gelişmiş ülkelerde bulunmaktadır. Asya, Afrika ve Latin Amerika bir milyonun üzerinde nüfusa sahip şehirlerin sayısı 1950 ve 2005 yılları arasında 39 den 308 ulaşmıştır. Aynı dönemde Avrupa ve Kuzey Amerika'da sayı sadece 37'den 96'ya yükselmiştir (Urban Age Conferences, 2008).

Diğer taraftan kente göç sürecinde az gelişmiş ve gelişmiş bölgelerdeki farklı kentleşme modelleri ile tüm dünyada kentli nüfusu artış gösterirken çok yoğun kent sayısı da artmıştır. Kaygalak ve Işık'a (2007) göre, büyük ölçekli kentlerin dünya coğrafyasına yayılma süreci ile kapitalist üretim sisteminin dünya coğrafyasındaki kaymaları paralellik göstermektedir. Manchester, Liverpool, Londra ve Paris gibi merkezler, sanayileşmenin ilk ortaya çıktığı Batı Avrupa ülkelerinin modern-kapitalist sanayi üretiminin ortaya çıkardığı 19. yüzyılın ilk büyük ölçekli kentleridir. 19. Yüzyılın ikinci yarısından sonra kıta Amerika'sına ve çevre ülkelere yayılan sanayi buralarda yeni büyük kentler oluşturmuştur ancak günümüzdeki anlamıyla birkaç milyonluk nüfusa sahip kentler daha çok 1950 sonrası ve azgelişmiş ülkelere ortaya çıkmıştır.

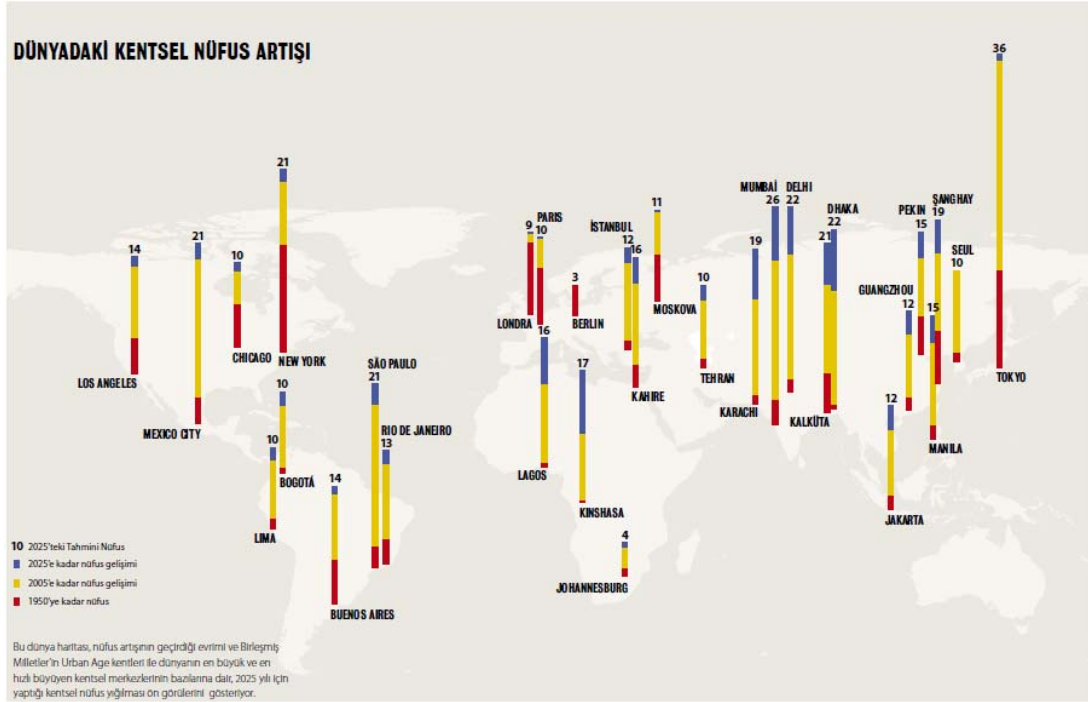
Birleşmiş Milletler Nüfus İstatistiklerine (2007) göre, 1975 yılında 5 milyonun üzerinde 18 kent varken, 2007 yılında bu sayı 49'a çıkmıştır (Şekil 3.2, 3.3, 3.4). Tahminlere göre 2025'de ise dünya genelinde 5 milyonun üzerinde nüfusa sahip kentlerin sayısı 75'e çıkacaktır. Kırsal alanlardaki çözülme ve ekonomik fırsatlar büyük kentlerin sayısının artarak tüm dünyaya yayılmaya devam edeceğini göstermektedir (Şekil 3.4).



Şekil 3.2 : Dünya kentli nüfusunun dünya genelinde dağılımı
(B. M. Nüfus İstatistikleri,2010)



Şekil 3.3 : Dünya genelinde 1 milyonun üzerindeki kentlerin dağılımı (The Endless Cities - Urban Age, 2007)



Şekil 3.4 : Dünyanın en büyük ve en hızlı büyüyen kentsel merkezlerine dair Birleşmiş Milletlerin 2025 yılı için kentsel nüfus yığılması öngörülleri (Urban Age, 2009)

3.4 Dünya Üzerinde Rollerin Dağılımı

Günümüzde artarak devam eden kentleşme süreci içinde kentsel gelişim homojen bir dağılım göstermemektedir. Batı Avrupa ve ABD gibi ülkelerde sanayileşmeyi izleyen kentleşme süreci, az gelişmiş çevre ülkelerde farklı bir gelişim sergilemektedir. Bu yapı içerisinde daha önce geleneksel sanayi üretiminin yapıldığı

lkeler (merkez ülkeler) sanayisizleşmeye başlamış ve sanayi az gelişmiş (evre) lkelere kaymıştır.

20. Yüzyılın son çeyreğinde birçok batı ülkesinin ekonomisi sanayisizleşmenin yarattığı krizden etkilenmiştir. Uluslararası piyasada büyük bir yarışa sebep olan bu olay büyük ekonomik ve sosyal değişime de neden olmuştur. Krizden etkilenen ekonomilerin sosyal problemlerden kurtulmak için acilen alternatif bir gelir bulmaları gerekliliği dünya genelinde üçüncül sektörlere eğilimi başlatmıştır (Baniotopoulou, 2000).

Kent ekonomileri “kültür endüstrileri” olarak bilinen hizmet sektörünün ağırlıklı olduğu bir yapıya kavuşmuştur. Chicago, New York, Londra, Manchester, Los Angeles gibi önemli sanayi kentlerinde 1980’lerden bu yana sanayideki istihdam payı düşerken, bu yeni sektörde pay sürekli artmaktadır. Örneğin, İngiltere’de 2002 yılında çalışan nüfusun %26,9’u “kültür endüstrileri” olarak adlandırılan yeni iş kollarında istihdam edilmektedir (Kaygalak ve Işık, 2007).

Gelişmiş lke kentlerinden dışlanan geleneksel sanayi ise Güneydoğu Asya, Hindistan, Doğu Avrupa gibi azgelişmiş (evre) bölgelere kaymıştır. Bu bölgelerdeki kentler özellikle 1990’larda küresel ekonomiye hızlı bir şekilde eklemelenmişlerdir. Geleneksel sanayilerin gerektirdiği işgücünün yarı nitelikli işgücü olan kentsel nüfus olması, Dünya Bankası (DB), Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Ticaret rgt (DT) gibi uluslararası kuruluşların “yapısal uyum politikaları” ve ülkelerin kendi iç dinamiklerinden kaynaklanan kırsaldaki dönüşümle birlikte bu ülkeler hızlı bir kentleşme sürecine girmişlerdir (Kaygalak ve Işık, 2007). Merkez ülkelerde sanayiye dayalı kentleşme süreci birkaç yarım yüzyılken, çoğu evre ülkede aynı süreç bir yarım yüzyıla sığmıştır (Kıray, 1982). Bu sürecin en hızlı yaşandığı kentler özellikle “gelişmekte olan ülkeler” olarak tanımlanan Meksika, Hindistan, Güney Afrika Cumhuriyeti, Türkiye, Arjantin, Brezilya ve diğer Latin Amerika gibi ülkelerin kentleridir.

Dünya hızla kentleşirken az gelişmiş ve gelişmekte olan ülke kentleri hızlı kentleşmenin neden olduğu travma ile mücadele etmek zorunda kalmaktadır. Hindistan’ın ekonomik g terminali olarak tanımlanan Bombay’ın nüfusunun 2050 yılında Tokyo’nun nüfusunu geçmesi beklenmektedir. şanghai ise ekonomik ve demografik baskılarla hem yükseklik hem de genişlik bakımından büyümeye devam etmektedir. Bu büyüme kentte ciddi bir mekânsal dönüşüme de neden olmuştur. Öyle ki kentte yirmi beş yıl önce sekiz katın üstünde 100’den biraz fazla sayıda bina varken, şimdi bunların sayısı 10.000’in üstüne çıkmış durumdadır. Asya Pasifik

bölgesinden farklı olarak Sahra altı Afrika'da yer alan iki mega kentten Johannesburg, suç, korku, toplumsal ayrışma ve AIDS ile mücadele etmekte ve Kahire nüfusunun yüzde altmıştan fazlası kaçak binalarda yaşamaktadır. Kahire'de kişi başına düşen açık alan sadece bir metre karedir. Kentsel değişimin bu durmak bilmez tırmanışı iklim değişikliklerinin yol açtığı çevresel değişikliklerle daha da artmaktadır, her gün biraz daha fazla insan bu olumsuz koşullara maruz kalmakta ve var olan tarımsal bölgeleri, kentlerin sunduğu olanaklara kapılan insanlarca terk etmektedir (Urban Age Conferences, 2009).

3.5 Küresel Ağ – Küresel Kentler

Harvey'e (1993) göre, kentlerin içinde yer aldığı ekonomik sistem, yerel merkezlerin kırsal kesime, önemli metropoliten merkezlerin daha önemsiz merkezlere egemen olduğu ve en sonunda da tüm kentlerin Amerika ve Avrupa'daki merkezi metropoliten alanlara bağlı olduğu bir hiyerarşi düzenine sahiptir. Bu düzen içerisinde büyük kentler ekonomik fırsatlarla sürekli nüfus çekmekte ve sermaye gelişmiş endüstri bölgeleri olan bu kentlerde yığılmaktadır. Bu yığılmanın diğerlerine göre fazla olduğu kentler, gelişmiş merkez ülke kentleri ve bunlara küresel düzeyde ağlarla bağlanmış az gelişmiş ülkelerin büyük kentlerinde yoğunlaşmaktadır. Bu düzen içerisinde küçük ölçekli kentler arasındaki ilişki daha bölgesel ve zayıftır. Küreselleşme bu haliyle, mekânsal olarak noktasal dağılışı gösteren kentler arası bir ekonomik ağ yaratmaktadır (Kaygalak ve Işık, 2007). Harvey (1997) ve Lefebvre'nin (1991) "*sermayenin coğrafyası*" olarak tanımladığı ağ kâr mantığı ile yayılmaktadır.

Üretim sisteminin esnek üretim sistemine dönüşmesi ve bilgi-iletişim teknolojilerindeki ilerlemeler üretimin tüm dünyaya yayılımı kentli nüfusun artmasına ve büyük kentlerin dünya genelinde çoğalmasına neden olurken, bazı kentler bu küresel ağ içerisinde ön plana çıkmıştır.

Dünya çapında ilişkilere sahip olan bu çağdaş kentleri tanımlamak için en çok kullanılan terimler şimdiye kadar 'dünya kentleri' ve 'küresel kentler' olmuştur (Taylor, Derudder, Saey, Witlox, 2007). Çekici iş imkânları ile farklı uluslardan ve etnik gruplardan çalışanları kendine çeken (Akcan, 2003) ve özellikle sanayi karşısında yükselen kültür endüstrileri ve ona bağlı ikincil sektörlerin yer aldığı bu kentler, kendi ülke sınırlarının ötesinde çok daha geniş bir bölgede etkili olabilmektedirler.

Kenti kapitalist ilişkilerin bir sonucu olarak tanımlayan Castells, küreselleşmenin etkilerini *Ağ Kentler*, *Ağ Toplumu*, *Akış Mekânları* gibi kavramlar çerçevesinde

incelemiştir. Castelles'e (1994) göre, sermayenin akışkanlığı ve üretim sistemindeki yeniden yapılanma, yönetim ve üretimin farklılaşması kentlerin yapısını etkilemiş ve küresel kentler bu bağlamda ortaya çıkmıştır. Scott (2000), dünya ekonomisi ile ilişkili olarak sistemde öne çıkan kentler fikrinin, Peter Hall'un 1966'da *Dünya Kentleri* çalışmasını, 1980'lerde John Friedmann'ın çalışmaları ve 1980 ve 1990'larda aşırı-gelişmiş kentler olgusu üzerine Saskia Sassen'in çalışmalarının takip ettiği uzun bir gelişimi olduğunu belirtir.

Friedman, kentlerin mekânsal dönüşümlerini küresel ekonomik sistem içindeki konumları ile ilişkilendirmektedir (Şenlier ve Eryılmaz, 2004). Bu bağlamda tüm dünyada ekonomik, politik, sosyal ve kültürel her alanda oluşan bir ağın en önemli birimleri olarak görülen küresel kentler, küresel ekonomik sistemin en önemli sektörlerinden hizmet sektörünün ve yeni üretim birimi olan uluslararası şirketlerin merkezidir. Küresel kentler sisteminin stratejik bağlantı noktaları olarak, katmanlarının birbirleriyle eklemlendikleri ve sistem içinde oluşan akışların kontrol edildiği ve yönlendirildiği düğüm noktaları olarak tanımlanabilirler (Friedmann, 1986).

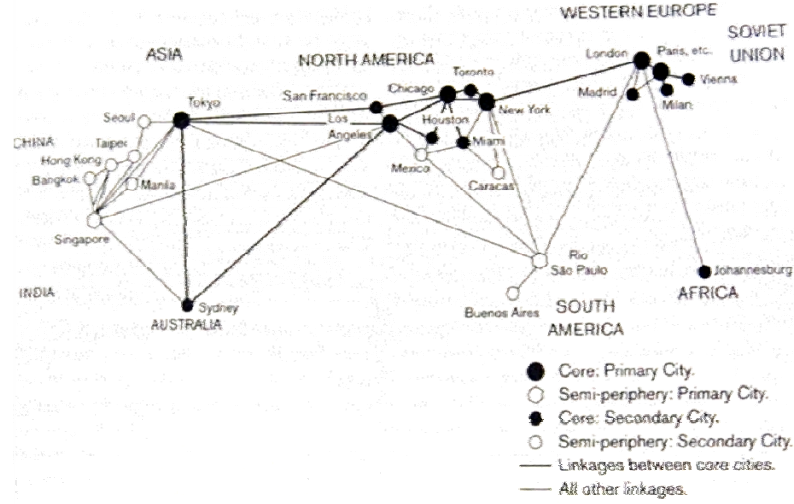
Friedmann 1986 tarihli çalışmasında, küresel kentleri bir şebeke olarak tanımlayarak bu kentleri şu şekilde gruplamıştır (Şekil 3.5) (Dinçer ve Dinçer, 2003);

- 1_ “Küresel Finansal Eklem Noktaları”; Londra, New York, ve Tokyo,
- 2_ “Çok Uluslu Eklem Noktaları”; Miami, Los Angeles, Frankfurt, Amsterdam ve Singapur,
- 3_ “Önemli Ulusal Eklem Noktaları”; Paris, Zürih, Madrid, Sao Paulo, Seul, Sydney,
- 4_ “Bölgesel Eklem Noktaları” Osaka-Kobe, San Francisco, Seattle, Houston, Chicago, Boston, Vancouver, Toronto, Montreal, Hong Kong, Milano, Lyon, Barselona, Münih, Duseseldorf.

Dinçer ve Dinçer'in (2003) aktardığı üzere, Friedmann 1995 tarihli çalışmasında ise küresel kentleri “*bölgesel, ulusal ve uluslararası ekonomilerin küresel kapitalist birikim sistemi ile eklemlenme noktaları*” olarak tanımlamaktadır.

Küresel kentler üzerine çalışmalarıyla ünlü araştırmacı Saskia Sassen küresel kentlerin ekonomik sistem içinde önemini şöyle açıklamıştır (Achankeng, 2003);

“...küresel ekonomik sistem küresel kentlerin geliştirdiği bir ağda gerçekleşmektedir. Kentler küresel kent işlevlerine sahip olarak tanımlanırlar... ekonomik sistem kentlerin hem ulusal hem de küresel olarak yeniden yerleşimine katkıda bulunur”.



Şekil 3.5 : Dünya kentlerinin hiyerarşisi (Friedmann, 1986)

Sassen'e göre, küresel ekonomik düzen içerisinde küresel kentlerin rolü 1980'lerden bu yana artmaktadır. Bu süreçte devletlerin rolü eski önemini kaybederken güç küresel kentlere yayılmış büyük şirketlere geçmiştir. Küreselleşmeyi, ulussuzlaşma (de-nationalization), işgücünün ulusüstü hale gelmesi (transnationalization of labor), merkeziliğin yeni coğrafyası (new geography of centrality) gibi kavramlarla açıklayan Sassen, küresel ekonomik sistem içinde yer almış, birbirine elektronik otobanlarla bağlı küresel kentlerin aynı zamanda politik dönüşümlerin de üretildiği mekânlar olduğunu belirtir. Metropollerin zamanla yok olacağı tezine karşına çıkan Sassen, aksine bazı şehirlerin önemini ve yoğunluğunu arttıracaklarını savunur (Akcan, 2003).

Sassen'e (2009) göre, her geçen gün birbirine daha çok bağlanan dünyada kentlerin rolleri giderek önem kazanmaktadır. Kentler uzun zamandır sermaye, insan ve mal akışlarının kavşak noktalarında bulunmaktadır. Kentler bu akışların kesişimlerini kullanmak ve yönetmek üzere ekonomik, kültürel ve siyasi iktidarların mekânları olmuşlardır. Dünyada çok yönlü ve çapraz çizgiler oluşturan bu akışlar kentler arası coğrafyaları belirlemişlerdir. Bugünse kentler arası coğrafyaların biçimlenişi yeni bir küresel siyasi ekonominin, yeni kültürel alanların ve yeni tip politikaların önemli altyapılarını oluşturmaktadır. Profesyonellerin, turistlerin, göçmenlerin belli kent grupları arasındaki akımları bazı ilişkileri çok görünür kılmakta diğerleri ise daha az belirgin durumdadır. Dünyanın farklı şehirlerindeki bankacılık ve sigorta şirketlerinin genel merkezlerini ve iştiraklerini ve bu şehirlerarasındaki bağlantıları gösteren aşağıdaki şekil 3.6'da temsil edildiği gibi, belli kentleri birbirine bağlayan oldukça uzmanlaşmış finansal ticaret ağları da çok çeşitli ürünlere ait küresel mal zincirlerine dayanmaktadır. Geline süreçte bu akımlara ait coğrafyaların yayılışı bu

kavşaklarda bulunan kentlere daha da büyük önem kazandırmıştır. Asya'nın ekonomik ve jeopolitik dünya haritasındaki yükselişi, bu kentlerden bazılarının stratejik önemini arttırmıştır (Sassen, 2009).

Sassen (2005), bugün dünya çapında yaklaşık 40 küresel kentten oluşan ağ pazarların ve firmaların küresel operasyonları hizmet ve servisler için ve giderek artan bir şekilde sanattan küresel turizme birçok farklı alandaki küresel aktörler için altyapı teşkil ettiğini belirtmektedir;

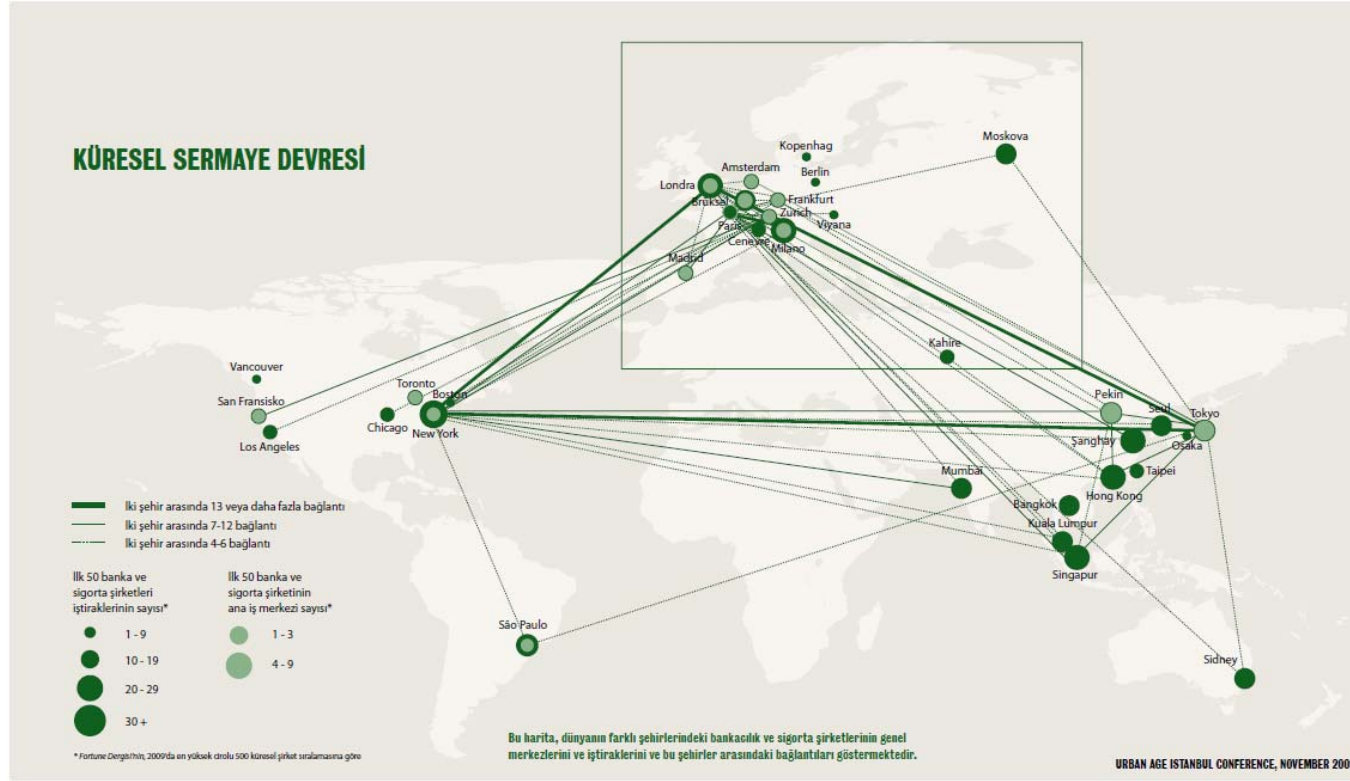
“Küresel kentlerden oluşan bu ağ bugünün iki temel küresel işgücü piyasasının da altyapısıdır: yüksek seviyede profesyonellerden oluşan yeni uluslar üstü sınıf ve yöneticiler ve düşük ücretli göçmen servis çalışanları.” (Sassen, 2005)

Akcan'a (2003) göre, bu (yeni) durum “az gelişmiş”, “gelişmemiş” ya da “üçüncü dünya” olarak tanımlanan bölgelerdeki büyük şehirleri de etkilenmektedir. Öyle ki artık merkez denildiğinde akla New York, Londra,... değil, Bombay, São Paulo gibi dünyanın çeşitli yerlerine dağılmış kentler gelmektedir. Taşıdığı çok büyük nüfuslara ve hızlı kentleşmenin getirdiği sorunlara rağmen az gelişmiş ülkelerdeki merkezler, sağladığı istihdam olanakları ve yatırım avantajlarının yüksek olduğu kentlerdir.

Küresel ekonominin özellikle öne çıkardığı kentleri, “küresel kentler” ve “dünya kenti” olarak tanımlayan görüşlerin yanı sıra küresel kentlerin tanımlanmasında ve küresel ekonomik sistemin unsurlarını öne çıkaran bu yaklaşım pek çok kentin küresel kentler ağı dışında kalmasına neden olduğu yönünde eleştirilir. Küresel kentlerin belirlenmesinde kullanılan görgül ölçütler kentlerin gelişim ve değişim süreçlerini, potansiyellerini ve özelliklerini göz önüne almayarak bazı kentlerin küresel kentler ağının dışında kalmalarına neden olmaktadır (Dinçer ve Dinçer, 2003).

“Küreselleşme ve Dünya Kentleri Araştırma Ağı” yöneticisi Peter Taylor (2008), günümüzde, küresel kentler ve ülkedeki diğer yerleşim yerleri arasında sosyal ve ekonomik anlamda büyük bir ayrışma olmadığını ve küreselleşmenin kaçınılmaz bir süreç olarak tüm kentleri etkilediğini savunmaktadır.

Taylor, Derudder, Saey, Witlox, (2007) göre de, John Friedmann (1986) ile özdeşleşen ‘dünya kenti’ ve ‘dünya kenti hiyerarşisi’ ve Saskia Sassen (1991) ile özdeşleşen ‘küresel kent’ ve işlevleri açısından stratejik şekilde küresel olan sayılı ana kent olduğuna dair bakış açısı geliştirir. Bu bakış açısı, küresel işlevler açısından kentlerin devamlılığından ziyade kentler arası bölünmeye dayanır. Her iki kavram ile ilgili ana husus ise ‘ikinci derece küresel’ ve ‘dünya kenti olmayan kentler’ gibi ‘karşıtları’ öne sürmek için kullanılmalarıdır (Taylor, Derudder, Saey, Witlox, 2007).



Şekil 3.6 : Dünyanın farklı şehirlerindeki bankacılık ve sigorta şirketlerinin genel merkezlerini ve iştiraklerini ve bu şehirlerarasındaki bağlantıları gösteren harita (Urban Age, 2009)¹

¹ Koyu renkli daireler dünyanın ilk 50 banka ve sigorta şirketinin iştirak sayısının artışına göre büyümektedir. Açık renkli daireler ise bu ilk 50 şirketin ana iş merkezlerinin sayısına göre büyümektedir. Kentler arasındaki bağlantı çizgilerinin kalınlığı ise iki kent arasındaki bağlantı sayısı arttıkça artmaktadır.

Taylor, Derudder, Saey, Witlox, (2007), faaliyetlerinde tek bir küresel süreç izi olmayan bir kent olmadığına göre günümüzdeki her kentin doğasının belli bir düzeyde hem '*dünya kenti*' hem de 'küresel' olarak sınıflandırılabilceğini öne sürmektedirler. Bu nedenle de hepsi '*küreselleşmeye dâhil kentlerdir*'.

3.6 Bölüm Değerlendirmesi

İnsanlık tarihi içinde yaşanan her dönüşüm kenti ve onun fiziksel mekânını da belirlemiştir. Özellikle üretimin yapıldığı yerler olarak kentlerin sermaye ile olan yakın ilişkisi, geçmişten günümüze kentlerin farklı dönemlerde farklı şekilde tanımlanmasına neden olmuştur.

Üretimin toprağa bağımlı olduğu, belirle malların belirli yerlerde üretildiği geleneksel kent yapısı zaman içinde bilim ve teknolojiadaki gelişmeler, aydınlanma sürecinin yansımaları ve özellikle sanayi devrimi ile çok önemli bir dönüşüm geçirmişlerdir.

Yakın geçmişte ise küreselleşme kurgusunu destekleyen çok önemli bir dizi gelişme yaşanmış, bu gelişmeler kentleşme süreçlerinin dünya genelinde yayılmasına, hızlanmasına, az gelişmiş ülke kentlerinin öne çıkmasına ve en önemlisi tüm dünyaya yayılmış, bir ilişkiler ağı olarak tanımlayabileceğimiz küresel sistem içerisinde kentlerin eskisinden çok daha önemli hale gelmesine neden olmuştur.

Üretim yapılanmasındaki gelişmeler sermaye ile çok yakın bir ilişkisi bulunan kentleşmenin de yapısını değiştirmiş ve bu değişimin iki önemli sonucu olmuştur. İlk olarak, 20. yüzyılın ilk yarısına kadar kentleşme süreci sanayileşmeyle birlikte tanımlanırken, kapitalizminin küreselleşmesi bu tanımlı değiştirmiştir. Sanayinin merkezi olan ülkeler hızlı bir şekilde sanayisizleşerek "kültür endüstrileri" olarak bilinen hizmet sektörünün ağırlıklı olduğu bir yapıya yönelirken, dünya üzerinde oluşan işbölümü yeni bölgelerin sanayileşmesine neden olmuştur. İkinci olarak, az gelişmiş ülkeler ya da üçüncü dünya ülkeleri olarak bilinen toplumların dünya ekonomisinde önemli hale gelmesi ve kentleşme süreçlerinin merkez ülkelerle sınırlı kalmayarak bu bölgelerde çok hızlı bir şekilde gerçekleşmesidir. Merkez ülkelerde sanayiye dayalı kentleşme süreci birkaç yarım yüzyılken, çoğu çevre ülkede aynı süreç bir yarım yüzyıla sığmış ve bu kentler hızlı kentleşmenin getirdiği problemlerle halen mücadele etmek zorunda kalmışlardır.

Günümüzde tüm dünyaya yayılmış bir ağ olarak tanımlanan küresel sistem varlığını kentler üzerinden kurmakta ve her büyüklükteki kent bu sistemin bir şekilde etkisi altında kalmaktadır. Her bir kentin farklı bir rol üstlenerek bir şekilde etki alanında olduğu bu ağ içerisinde profesyonellerin, göçmenlerin, turistlerin ve malların

hareketleri belirli kentleri öne çıkarmıştır. Geline süreçte daha önce göz ardı edilen kentler bulundukları bölgelerde kilit roller üstlenmişlerdir. Küresel haritada Asya'nın yükselişi ile bazı kentlerin merkez olarak tanımlanmaya başlaması durumun en önemli göstergesidir.

Özetle, ulusal sınırları aşan bir üretim sistemi içerisinde, bu sistemin yönetimini elinde bulunduran ulusötesi şirketler ve üretim ve yönetim birimi olarak sistemin kilit noktaları olan kentler arasındaki karşılıklı ilişki günümüzün kentleşme modellerini belirlemektedir. Tüm dünyaya yayılan kapitalist ekonomik sistem içerisinde kalkınmanın tek yolu uluslararası sermayeyi çekebilmek gibi görünmektedir. *Sermayenin rotasına* giremeyen kentler ekonomik olarak düşüşe geçmektedirler. Bu anlamda kentler sürekli devam eden bir rekabet ortamı içerisinde dirler.

4. ÇAĞDAŞ KÜRESEL İLİŞKİLER İÇERİSİNDE OLUŞAN REKABET ORTAMI VE KENTLERİN MEKÂNSAL DÖNÜŞÜMÜ

4.1 Küresel Rekabet Ortamı – Kentsel Stratejiler ve Mekânsal Dönüşüm

Günümüzde tüm dünyada örgütlenen ekonomik sistem içinde *ekonomik gelişimin katalizörü* (Urban Age Conferences, 2007) olarak çok önemli bir konuma gelen kentlerin kentsel kalitelerini arttırmak yeni yatırımları çekebilmeleri ile mümkündür (Sudjic, 2006).

Her ölçekteki kenti etkileyen küresel ekonomik ağı yöneten küresel şirketler, yatırım alanı olarak kentlerin cazibesini artırmış, böylece kentler arasında rekabet ortamı doğmuştur. Küresel ekonominin bir sonucu olan bu rekabeti, Scott (2000), kentler için hem bir tehdit hem de bir fırsat olarak değerlendirmiştir;

“Baskın olarak neoliberal olan dünyada, ulus devletler daha önce sahip oldukları sorumlulukların birçoğundan geri çekilirlerken, ister belirli bölgeler, sektörler, ya da demografik gruplarda olsun, bu bölgeler oldukça katı alternatiflerle yüz yüze gelmişlerdir. Bu demektir ki, ya hiçbir şey yapmamak ve rekabeti yoğunlaştırmak anlamında sonuçlarla yüzleşmek, ya da bölgenin cesaretle karşılaşmasına imkân verecek ve oyunun meydana çıkan yeni kurallarının avantajını kazandıracak eylem için, yerel kapasiteyi kurmayı denemektir. Bu, yerel rekabete dayalı avantajları ve yığılma ekonomilerini arttırmak için ciddi çabalar içerir.” (Scott, 2000)

Rekabetçiliğin kompleks şekillerine dikkat çeken Jessop ve Sum (2000), küreselleşmeyi yalnızca ekonomik büyümeyi sağlamak için değil *extra-ekonomik gelişimi* uyandırmak için kent yönetiminin sürdürdüğü sosyal, politik ve ekonomik stratejilerin karışımı olarak görürler (Taşan ve Weesep, 2007). Bu stratejiler;

“eğitim, kamu-özel ortaklık, endüstri-finans ilişkileri, fikri mülkiyet rejimleri, girişimcilik kültürü gibi alanlara hedeflenmiştir. Başka bir deyişle, bir şehir daha fazla rekabetçi olmak için, aktörleri, organizasyonları, karar verme mekânizmaları ile farklı seviyelerde küresel kapital için yarışmak üzere girişimcilik kapasitesine sahip olmalıdır. Amaç küresel kapital akışını elde etmektir ve böylelikle hem ulusal hem de yerel seviyelerde mevcut miktarı artırmaktır.” (Taşan ve Weesep, 2007)

Akpınar (2006), günümüzde yerel yönetimlerin en büyük düşünün *“küresel haritada yer edinmek”*, *“ulus-devletin resmi mekânı başkentin ötesine geçmek”* olduğunu belirtir. Yerel yönetimleri bu konuda ön plana çıkaran güç kentsel hükümetten kentsel yönetime geçiştiren gelir. Bu değişim, kent politikasının yönetselden daha çok katılımsal bir modele geçişidir. Bu noktada belediye yönetimlerinin görevi, kamu hizmetinden ve yerel sosyal hizmetlerden, ekonomik rekabete özendirilmeye kaymıştır (Taşan ve Weesep, 2007). Taşan ve Weesep’e (2007) göre, bu model;

“...yerel ve uluslararası yatırımcıların dikkatini çekmek ve özel sektör firmalarını desteklemek için kullanılabilmesi sebebiyle bir yer pazarlama şekli olarak görülebilir.”

Burada, Taşan ve Weesep’e (2007) göre asıl sorulması gereken soru, rekabetçiliğini artırmak için şehirlerin kapsamlı bir strateji izleyip izlemediğidir. Ayrıca, kentler bir firma gibi kendini büyümeye teşvik mi eder? Ya da rekabet avantajını arttırarak kapital akışını yakalamak için bundan menfaat sağlayacak başka gruplar var mıdır? Taşan ve Weesep’e göre, özel sektörden belediyeye kadar, doğrudan ya da dolaysız olarak kentsel yönetimdeki tüm oyuncular kentsel gelişimde rol oynar. Belediye yetkililerinin kentsel gelişim stratejilerinde doğrudan etkisi varken özel sektör bu stratejileri uygulama aşamasında devreye girer ve bireysel projelerde çalışırlar. Organizasyonlar ağda konumlarını daha ileriye taşıdıklarında, kentin rekabet avantajı da artar. Örneğin Londra ve New York gibi birçok ağın parçası olan kentler, ekonominin farklı sektörlerinden organizasyonsal ve kurumsal ilişkiler sayesinde bu ağlara katılırlar. Aynı durumda, gelişmiş kapitalizmin çevresindeki herhangi bir şehir, rekabet avantajını şehrin içinden geçen birçok ağa dâhil olarak ve bu hissedarların dikkatini çekerek rekabet avantajını artırabilir.

20. Yüzyılın son çeyreğinden bu yana hâkim sektör olan üçüncül sektörler ya da hizmet sektörleri olarak bilinen sektörleri kente çekmek rekabet ortamı içerisinde ekonomik canlanmayı sağlamaya yönelik en önemli stratejiler olagelmıştır. Bu yönelim içinde kültür de yatırım kaynağı olarak kullanılmıştır. Bu stratejilerin başlangıç noktası her zaman altyapının ve kentin mekânsal yapısının dönüştürülmesi olmuştur (Baniotopoulou, 2000). Bu anlamda uluslararası ekonominin yeniden yapılanması ile yeniden şekillenen kentsel alanlar, kapitalist ekonominin bir önceki döngüsü tarafından talep edilen şeyle çok az benzerlik gösteren yeni gerekliliklere uygun olarak dönüştürülmüştür (Gomez, 1998). Lash ve Urry, üretim endüstrilerinin egemen olduğu önemli endüstriyel kentlerin çözülme sürecinde bağımlı mekânsal strüktürü ifade etmek için ‘mekânsal uygunluk’ (‘spatial fix’) terimini kullanmışlardır (Gomez, 1998).

Geç 1980'ler ve 1990'larda endüstriyel dönemden post-endüstriyel döneme geçişte gerileyen Avrupa kent ekonomileri, krizden kurtulmak için kentsel tasarım modelleri denemişlerdir.

Günümüzde ise yalnızca Avrupa kentleri değil hemen her kent küresel sermaye akışı içinde yatırım çekebilecek yeni çevrelere ve düzenlemelere ihtiyaç duyarlar (Taşan ve Weesep, 2007). Bu düzenlemeler, küresel ekonomik sistemin öncü sektörleri olan gayrimenkul ve finans sektörü ile küreselleşme olgusunun ön plana çıkardığı diğer bir sektör olan kültür endüstrileri ve buna bağlı ikincil sektörlerle odaklanmaktadır. Madanipour'e (2007) göre, küreselleşen ekonomi içinde hareketli kaynaklardan fayda elde etmek isteyen yerel yönetimler, kentlerini farklı ve cazip noktalar haline getirmek zorundalar. Bu sayede yerel ekonomi için iş olanakları sağlanabileceği düşünülmekte, bu sebeple yatırımları, ulusal ve uluslararası şirketleri ve turistleri çekebilmek için rekabet halindedirler. Bu süreçte kamu otoriteleri de rekabet halinde bir şirketin yönetimi gibi kentsel gelişim için kentsel çevreyi geliştirmenin yollarını ararlar ve küresel pazarda bu ürünü tanıtmayı hedef alırlar.

Gospodini'e (2002) göre, küresel ağda güçsüz pozisyondan güçlü duruma geçmek için kentlerin yönetimlerinin görevi, bu süreçte giderek artan ölçüde kentsel koşulları cazibe amaçlı iyileştirmektir ve bu durum yeni bir kentsel politikaya yol açmaktadır. Kentsel büyüme ve gelişim için sermayeyi teşvik etmek, kentin ekonomik yaklaşımını değiştirmek (vergi indirimi, mülk ve ulaşım donanımı), kentin mekânsal yapısını ve altyapısını yatırım sağlayacak şekilde değiştirmek (imaj oluşturmak) "yeni kentsel ekonomi" olarak genellenir. Bu yaklaşımlar arasında kültür endüstrileri en yaygın ve kentlerde yeni ekonominin en açık görünüşüdür.

Yırtıcı'ya (2005) göre, hızla endüstrileşen, servis sektörünün öne çıktığı, yeni iletişim ve bilişim teknolojilerinin geliştiği bir dünyada kapitalizmin kendi içinde yaşadığı dönüşüm kentlerde de köklü bir değişime neden olmuştur. Kentsel kalkınma için sanayiye merkeze koyan arayışlar yerine özellikle kültür endüstrilerinin hâkim olduğu yeni bir kentleşme anlayışı doğmuştur.

Kısacası uluslararası yatırım tüm dünyaya yayılırken kentler bu yatırımı çekebilecek benzer eğilimler göstermektedir. Yerel yöneticiler tarafından "*yatırım dalgasının ihtiyaç duyacağı alt yapıyı hazırlamak*" ve "*kültüre, sanata ve spor organizasyonlarına yatırım yapmak*" (Aksoy, 2009), dünyaca ünlü mimarlarla çalışmak, büyük kentsel dönüşüm projeleri başlatmak, kentin kamusal alanlarına yatırım yapmak yada çok katlı prestij binaları inşa etmek, vb. günümüzün

kentlerinde en önemli eğilimler olmuştur. Bu eğilimlerin hepsi kentlerin yüz yüze kaldığı ekonomik problemleri çözmeyi amaçlamaktadır (Gomez, 1998). Gospodini'ye (2002) göre, küresel çağda kentsel ekonomi ve kentsel tasarım arasındaki ilişki, tarih boyunca kentsel formların kurucusu olarak, tersine dönmüş gibi görünür. Kentsel çevrelerin kalitesi yüzyıllardır şehrin ekonomik gelişmişliğinin sonucu olagelmışken, günümüzde kentsel mekânın kalitesi ekonomik gelişimin ön koşulu olmuştur ve kentsel tasarım ekonomik gelişim anlamında yeni bir rol üstlenmiştir.

Bu bağlamda mimarlık, kentsel tasarım ve kent planlama “bilinçli” olarak kullanılan araçlar haline gelirken, özel sektörün yatırımlarını kolaylaştırmak üzere piyasayı devletin düzenleyici sisteminden kurtarma ihtiyacı ve yerel yönetimin güçlendirilmesi, günümüz yönetimlerinin kentsel stratejilerinin en önemli bileşenini oluşturmaktadır.

4.2 Çağdaş Küresel İlişkiler İçerisinde Kentlerin Mekânsal Dönüşümü

4.2.1 Küreselleşmenin aracı olarak uluslararası organizasyonlar

Roche'un “büyük ölçekli etkinlikler” (mega-events / exceptional event) olarak nitelendirdiği, uluslararası sergiler, fuarlar ve diğer organizasyonlar insan bilgi ve kapasitesinin değerlendirildiği toplanma noktaları olarak tanımlanabilir. Bu girişimler, geçmişten bu yana çok sayıda katılımcı ve izleyicinin yolculuk etmesine neden olmuş, kitle iletişim araçlarının gelişmesiyle neredeyse tüm dünya kamuoyunun dikkatini çekmeye başarmışlardır (Yardımcı, 2005). Öğretici, bilimsel, kültürel, sportif yönleri olan bu olaylar aynı zamanda kentlerin ekonomik gelişimleri için itici güç de olmaktadır. İnsan aktivitesinin “magazin” yeri olarak tanımlanan fuarların, sergilerin çok farklı bakış açıları ve yönleri organizasyonun sahne olarak adlandırılan mekânlarında hayat bulmaktadır. Bu organizasyonlar kentlerin tanıtımına, ekonomik gelişimlerine ve mekânsal dönüşümlerine ivme kazandıran araçlar haline gelmektedir.

“Bir yandan büyük ölçekli etkinlikleri mümkün kılan somut akışlar, küreselleşmenin önemli bir boyutunu oluşturur. Diğer yandan da, sanayi ürünlerinden, kültürlerinden veya spor etkinliklerinden örnekler sunulan ülkeler panoraması, kürenin küçük ölçekli bir temsilini kurar. Bu nedenle söz konusu etkinlikler, ulus-devlet yapısından küresel topluma geçişte önemli bir rol oynar.” (Yardımcı, 2005)

Bu olaylardan evrensel sergi ve dünya fuarları (Expo'lar), Olimpiyat Oyunları ve Avrupa Kültür Başkenti Programı uluslararası olayların başında gelmekte ve bazı kentlerin gelişiminde hayati denilebilecek roller üstlenmişlerdir.

Evrensel Sergi ve Dünya Fuarları;

19. Yüzyıl evrensel sergilerini Artun (2006), kapitalizmin bütün yeryüzünü kuşatan egemenliğinin ve evrensel uygarlık tasarrufunun maketleriymişçesine tasarlandığını ifade eder. Artun, 1798 Paris sergisiyle başlayan Evrensel Sergileri (Exposition Universelle), Mainardi'den alıntıyla, “*kapitalizmin şanlı festivalleri*” olarak tanımlar.

Giderek bütün Avrupa ve ABD'ye yayılan bu sergiler, 1851'de Londra'da özel olarak Hyde Park'a inşa edilen ve sanat ile sanayi eserleri sunan Crystal Palace, *Bütün Ulusların Endüstriyel Eserlerinin Büyük Sergisi* ile sadece altı ayda dünya çapından 6 milyon ziyaretçi ağırlayarak uluslararası gösteriye dönüşmüştür (Çizelge 4.1).

Çizelge 4.1 : Savaş öncesi büyük sergiler ve dünya fuarları (1851-1939)
(Evans, 2001, aktaran Niksarlıoğlu, 2007).

Yıl	Yer	Sergi / Festival	Ziyaretçi (milyon)	Sonraki kullanım
1851	Londra	Büyük Sergi, Hyde Park	6	Crystal Palace
1879	Paris	Devrimin Yüzüncü Yılı	32	Eiffel Kulesi
1871-74	South Kensington	Uluslararası Sergiler		
1883-86	Londra	Uluslararası Balıkçılık, Sağlık, İcatlar, Koloni Sergileri		Londra Müze Mahallesi: Ulusal Tarih Müzesi, Bilim Müzesi, Victoria & Albert Müzesi
1887-90		Amerikan, İtalyan, Fransız, Alman		Earls Court
1895-99	Hindistan			Sergi Salonları, Londra, Liverpool ve Glasgow
1901	Glasgow	Uluslararası Glasgow	10	Kelvingrove Sanat Müzesi
1908-14	Londra	Fransız-İngiliz, Emperyal, Japonİngiliz, Taç giyme töreni, Latin-İngiliz, Anglo-Amerikan	12	White City, Londra Spor Arena

Sergiler, Prens Albert'in (Ferreira, 1996);

“sanatın ve endüstrinin yaratıcılığı tek bir ulusun ayrıcalığı değil, bunlar tüm dünyaya ait, bu nedenle uluslararası olmalıdır” formülüne oturtularak 1928'den sonraki yıllarda, uluslararası fuarların birincil özelliği ürünlerin gösterisi olmasına rağmen, aşama aşama kapsamı genişlemiş dünya ölçeğinde öncü sanatsal akımların ve teknolojik gelişmelerin buluşma noktası olmuştur.

İki savaş arasında ekonomi önceliğini bir şekilde mimarlığın yükselişine vermiştir. Sergi alanlarının gelişmesi, katılımcı sayısının yükselmesinden dolayı ve ulusal mesajlarda artan farklılıklar beklenen parçalanmayı yapmış, mimarların görünüş imajı yaratmalarına talep yükselmiştir. İmaj sadece sergi yılı için form değil gelecek içinde yatırım olmaya başlamıştır. Paris ve New York sergileri (1937 ve 1939

sırasıyla) İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ifadesini bulabilmiş ve bu yönde bir landmark olmuşlardır (Ferreira, 1996) (Çizelge 4.2).

Bu şovların büyüyen ölçüleri belli sergilerin kategorizasyonunu disiplin altına almak, zamanını ve temasını sınırlandırmak için 1988 de Bureau of International Expositions (B.I.E) tarafından General Assembly'nin kurulmasına neden olmuştur.

Bu sergi şeklinin birincisi olan Lizbon Expo'98, sadece çevresel ve kentsel gelişim için değil aynı zamanda Lizbon'un ekonomik açıdan uluslararasılaştırılması, modernizasyonu ve yenilenmesi stratejileri içinde bir fırsat olmuştur (Soares, 1996). Böylece kent gelişiminde gerekli bir mekânizma görevine sahip olan “büyük etkinlik” uluslararası düzeyde büyüleyici seyir haline geliştirilmiştir (Sat, 1996). Daha sonra Lizbon dünya çapında diğer kentler için danışmanlık hizmeti vermiştir.

Çizelge 4.2 : Expo fuarları (1939 – 2015)
(<http://www.expomuseum.com/>,24.10.2009)².

Yıl	Yer	Sergi	Ziyaretçi (milyon)	Sonraki kullanım
1939	New York	New York Dünya Fuarı	45	Stadyum, State Pavilion
1958	Brüksel (Belçika)	Brüksel Dünya Fuarı	41,5	Atomium & Heysel Sergi Merkezi
1967	Montreal (Kanada)	Montreal EXPO	50	Sanat Galerisi, Biosphere
1970	Osaka (Japonya)	Osaka EXPO	64,2	Karma
1974	Spokane (W.D.C. US)	Spokane EXPO	3,8	Opera evi, kongre merkezi
1975	Okinawa (Japonya)	Okinawa EXPO	4	Okinawa Commemorative National Government Park (şu anda kullanılmıyor)
1982	Knoxville (Tennessee, US)	Knoxville EXPO	11	Kongre Merkezi
1984	New Orleans (Louisiana, US)	New Orleans EXPO		
1985	Tsukaba (Japonya)	Tsukaba EXPO		Kongre Merkezi
1986	Vancouver (British Columbia, Kanada)	Vancouver EXPO	17	Kongre Merkezi
1988	Brisbane (Queensland, Avusturalya)	EXPO 88	8	Kongre Merkezi
1992	Sevilla (İspanya)	Expo 92	20	Altyapı
1992	Cenova (İtalya)	EXPO 92	1,694	
1993	Daejeon (Taejon), Güney Kore	EXPO 93		Expo Park (kafe, sergi, organizasyon)
1998	Lizbon (Portekiz)	Lizbon'98	11	Park, ticaret parkı, oceanarium
2000	Hannover (Almanya)	EXPO 2000	25	Fuar, konut
2000	Greenwich (Londra, UK)	Millennium Dome	12	Sergi Alanı
2005	Aichi (Japonya)	EXPO 05	22	Altyapı
2008	Zaragoza (İspanya)	EXPO 08		
2010	Şanghay (Çin)	EXPO 2010		
2012	Yeosu (Güney Kore)	EXPO 2012		
	Milan (İtalya)			
2015	(İzmir'de adaylığını sunmuştu)	EXPO 2015		

² Bu çizelge Niksarlıoğlu (2007) kaynağından uyarlanmıştır.

2010 Expo ise 1 Mayıs-31 Ekim 2010 tarihleri arasında Çin'in Şanghay kentinde düzenlenecektir. Batıdaki kentlerle yarışan Şanghay, 21. yüzyılın ekonomik ve kültürel açıdan merkezi olacağı düşüncesi ile fuarın teması "Daha iyi şehir, daha iyi hayat" olarak belirlenmiştir. Expo 2010, nüfusu giderek artan Şanghay kentinde kaliteli yaşam, daha iyi bir hayat ve daha iyi bir şehir için çok büyük bir fırsat olarak görülmektedir. Farklı kent kültürlerinin buluşacağı bu uluslararası ölçekteki fuar Çin alfabesinde "dünya" anlamına gelen bir figürle temsil edilmektedir (Expo 2010 Şanghay).

Sonuçta şovlara ekonomik çıkarların damga vurmasını 60'lardan beri tetikleyen medyanın tamamen küreselleşmesi ile günümüzde kentler uluslararası sergiler aracılığıyla, teknik ve bilimsel ama daha çokta mimari ve kentsel yenilik şovu hazırlanmaktadır. Öyle ki kentler Expo organizasyonlarına ev sahipliği yapmak için birbirleri ile yarışmaktadırlar (Çizelge 4.3).

Çizelge 4.3 : 2017 ve 2020 Expo fuarları muhtemel adayları
(<http://www.expomuseum.com/>, 24.10.2009).

2017 – EXPO 2017 Olası Adayları	2020 –EXPO 2020 Olası Adayları
Stavanger, Rogaland, Norveç	Kopenhag, Danimarka
Edmonton, Alberta, Kanada	Houston, Texas, Amerika Birleşik Devletleri
Calgary, Alberta, Kanada	São Paulo, Brezilya
Lille, Fransa	Manila, Filipinler
Belgrad, Sırbistan	Montréal, Québec, Kanada
	New York, New York, Amerika Birleşik Devletleri
	San Francisco, California, Amerika Birleşik Devletleri
	Brisbane, Queensland, Avustralya

Olimpiyat Oyunları;

Uluslararası organizasyonlar arasında en büyüğü olan olimpiyatlar, Yunanistan'ın başkenti Atina'da başlamış ve 1896 Atina Olimpiyatları'ndan günümüze toplamda 93 kış ve yaz olimpiyatı gerçekleştirilmiştir. Günümüzde spor organizasyonu olmanın ötesinde kentler için altyapılarını ve yaşam kalitelerini yükseltmek en önemlisi de kentsel çekicilik sağlamak amacıyla önemli fırsatlardan biri olmuştur. Olimpiyat oyunlarını bu amaçla kullanan öncü kent, Frei Otto'nun tasarladığı Olimpiyat Tesisleri ile 1972 Olimpiyatlarına ev sahipliği yapan Münih kentidir.

Barselona kentinin ise Olimpiyat Oyunları ile gerçekleşen yenileşme modeli çarpıcıdır. Bu modelde uluslararası etkinlikler; itibarı arttırmak, özel yatırımları çekmek ve kentin işgücünü motive ederek ona odaklanmak için kullanılmıştır. Etkinlikler için inşa edilen nitelikli binalar ve altyapı çalışmaları kısa vadede etkinlik için uzun vadede kentin çöküntü bölgelerinin dönüşümüne hizmet etmiştir (Geography Field Work, 2007).

Günümüzde girişimcilerin rüyası haline gelen Olimpiyat Oyunları henüz adaylık sürecinde kentler arasında rekabete neden olmaktadır. Pekin kentinin 2008 olimpiyatları için, Londra 2012 bu anlamda önemli dönüşümler geçirmişlerdir (Çizelge 4.4).

Çizelge 4.4 : Yaz ve kış olimpiyatları ev sahibi kentler
(Encyclopædia Britannica, 24.10.2009).

Yıl	Yaz Olimpiyatları 2	Kış Olimpiyatları2
1896	I Atina, Yunanistan	
1900	II Paris, Fransa	
1904	III St. Louis, US	
1906	III Atina, Yunanistan	
1908	IV Londra, UK	
1912	V Stockholm, İsveç	
1916	VI Berlin, Almanya	
	Yapılmadı (Birinci Dünya Savaşı)	
1920	VII Antwerp, Belçika	
1924	VIII Paris, Fransa	I Chamonix, Fransa
1928	IX Amsterdam, Hollanda	II St. Moritz, İsviçre
1932	X Los Angeles, US	III Lake Placid, US
1936	XI Berlin, Almanya	IV Garmisch-Partenkirchen, Almanya
1940	XII Tokyo, Japonya	V Sapporo, Japonya
	Helsinki, Filanda	St. Moritz, İsviçre
	Yapılmadı (İkinci Dünya Savaşı)	Garmisch-Partenkirchen, Almanya
		Yapılmadı (İkinci Dünya Savaşı)
1944	XIII Londra, UK	V Cortina d'Ampezzo, İtalya
	Yapılmadı İkinci Dünya Savaşı)	Yapılmadı (İkinci Dünya Savaşı)
1948	XIV Londra, UK	V St. Moritz, İsviçre
1952	XV Helsinki, Filanda	VI Oslo, Norveç
1956	XVI Melbourne, Avustralya + Stockholm, İsveç	VII Cortina d'Ampezzo, İtalya
1960	XVII Roma, İtalya	VIII Squaw Valley, US
1964	XVIII Tokyo, Japonya	IX Innsbruck, Avusturya
1968	XIX Mexico City, Mexico	X Grenoble, Fransa
1972	XX Münih, Batı Almanya	XI Sapporo, Japonya
1976	XXI Montreal, Kanada	XII Denver, US
		Innsbruck, Avusturya
1980	XXII Moskova, Sovetler Birliği	XIII Lake Placid, US
1984	XXIII Los Angeles, US	XIV Sarayevo, Yugoslavya
1988	XXIV Seul, Güney Kore	XV Calgary, Kanada
1992	XXV Barselona, İspanya	XVI Albertville, Fransa
1994		XVII Lillehammer, Norveç
1996	XXVI Atlanta, US	
1998		XVIII Nagano, Japonya
2000	XXVII Sydney, Avustralya	
2002		XIX Salt Lake City, US
2004	XXVIII Atina, Yunanistan	
2006		XX Torino, İtalya
2008	XXIX Pekin, Çin	
2010		XXI Vancouver, Kanada
2012	XXX Londra, UK	
2014		XXII Sochi, Rusya

Avrupa Kùltür Başkenti Programı;

1985 yılında Avrupa ÷lkeleri ve vatandaşlarını bir araya getirmek ve Avrupalılık bilincini geliştirmek amacıyla “Avrupa Kùltür Kenti” programı Atina’nın Kùltür Kenti olması ile başlamış ve 1999’da “Avrupa Kùltür Başkenti” olarak ismi değiştirilmiş ve Kùltür 2000 (Culture 2000) programı kapsamında finanse edilmiştir.

Avrupa Kùltür Başkenti olarak seçilen kentler listesinde, ilk dönemler ulusal başkentler yer aldığı gör÷lmektedir. Yakın zamanda ise ulusal ölçekte ikincil ve üçünc÷l olan daha az nüfuslu kentlerin yoğunluğu dikkat çekmektedir (Niksarlıoğlu, 2007). 2010 yılı Kùltür Başkenti olarak seçilen İstanbul, 40. Kùltür Başkenti’dir (izelge 4.5).

Program kentlere dünya çapında tanınmak ve üçünc÷l sektörleri çekmek için fırsat sağlarken, programın gerektirdiği mekânlar ve yüksek bütçenin, sağladığı imkânlarla sürekli bir imaj oluşturacak simgesel yapı inşa etmek ve eski endüstriyel alanların ve tarihi bölgelerin dönüş÷m÷ için de önemli bir kaynak olmaktadır. Niksarlıoğlu (2007) programın toplam bütçesinin 7,9 Avro’dan 73,7 milyon Avro’ya kadar değişiklik gösterdiğini belirtmektedir. Dahası program daha sonra gerçekleştirilecek projelere olanak sağlamaktadır.

1990’da kendi görüntüs÷n÷ kararlı, pozitif biçimde yeniden tanımlamayı başaran Glasgow örneğinde olduğu gibi Kùltür Başkenti Programı aracılığıyla birçok kent devamlı bir kaynak elde etmişlerdir. Cenova kenti 2004 Avrupa Başkentliği aracılığıyla kültürel kimliğini, liman, endüstri, turistik ve kültürel aktivitelerin bir arada var olduğu bir kent olarak yeniden tanımlamak amaçlanmıştır.

Çizelge 4.5 : Avrupa Kùltür Başkenti Programı ev sahibi kentler
(http://ec.europa.eu/culture/index_en.htm, 24.10.2009).

Yıl	Yer
1985	Atina
1986	Floransa
1987	Amsterdam
1988	Batı Berlin
1989	Paris
1990	Glasgow
1991	Dublin
1992	Madrid
1993	Antwerp (Belçika)
1994	Lizbon
1995	Lüksemburg (Lüksemburg)
1996	Kopenhag (Danimarka)
1997	Thessaloniki (Yunanistan)

Çizelge 4.5 (devam) : Avrupa Kültür Başkenti Programı ev sahibi kentler.

Yıl	Yer
1997	Thessaloniki (Yunanistan)
1998	Stokholm (İsveç)
1999	Weimar (Almanya)
2000	Avignon (Fransa), Bergen (Norveç), Bologna (İtalya), Brüksel (Belçika), Helsinki (Finlandiya), Kraków (Polonya), Prag (Çek Cumhuriyeti), Reykjavík (İzlanda), Santiago de Compostela (İspanya)
2001	Rotterdam (Hollanda) - Porto (Portekiz)
2002	Bruges (Belçika) - Salamanca (İspanya)
2003	Graz (Avusturya)
2004	Cenova (İtalya) - Lille (Fransa)
2005	Cork (İrlanda)
2006	Patras (Yunanistan)
2007	Sibiu (Romanya) - Lüksemburg (Lüksemburg) - Greater Region
2008	Liverpool (UK) - Stavanger (Norveç)
2009	Vilnius (Litvanya) - Linz (Avusturya)
2010	Essen (Almanya) - İstanbul (Türkiye)- Pécs (Macaristan)
2011	Turku (Finlandiya) - Tallinn (Estonya)
2012	Guimarães (Portekiz) - Maribor (Slovenya)
2013	Marseille--Provence (Fransa)- Köse (Slovak Cumhuriyeti)
2014	Umeå (İsveç) - Riga (Letonya)
2015	Belçika - Çek Cumhuriyeti
2016	İspanya - Polonya
2017	Danimarka - Kıbrıs
2018	Hollanda - Malta
2019	İtalya - Bulgaristan

4.2.2 Simgesel (‘ikonik’) yapılar ve ünlü (‘star’) mimarlar

Yerel yönetimlerin ulusötesi şirket yatırımlarını çekerek bu sayede kalkınabilme çabalarının neden olduğu bir rekabet ortamda mimarlığın önemli bir araç haline geldiğini söylemek mümkündür. İlk olarak bu süreçte en çarpıcı mimari gelişmelerinden biri, turistlere yönelik cazibe merkezlerinin yeni bir türü olarak ortaya çıkmış, simgesel (ikonik) binalar olgusu olmuştur. Jencks’in (2005) de belirttiği gibi, küresel ekonomi, son 10 yıl içerisinde, yüksek modernizm ve ikona doğru eğilim gösteren, yeni bir yapı türü ortaya çıkarmıştır. Bu yolla “*dünya günümüz küresel ortamının hiper-mobil hacıları için, yeniden haritalanmaya başlanmıştır.*” (Ockman, 2003)

Kentlerin küresel rekabette öne çıkma çabalarının sonucunda ortaya çıkan diğer bir olgu ise “star mimar” ve “imza proje” kavramlarıdır. Bu kavramlar dünya genelinde kentlerle çalışan mimarlar ve ürettikleri simgesel yapılar için kullanılmaktadır. Günümüzün star mimarlarının tasarladığı binalar hemen her kentte karşımıza çıkabilmektedir. Ünlü mimar Steven Holl’un inşa edilen yapılarının lekelerinden

oluşan şekil 4.1 söz konusu durumu kanıtlamaktadır. Hem sonuç ürünlerinin yani “imza projeleri”nin simgesel değeri hem de isimlerinin simgesel değerleri ile kentlerin dünya çapında tanınmasına ve turizm ve hizmet sektörünü çekerek nihayetinde sermayeyi kente çekme yolunda önemli stratejilerden biri haline gelen bu durum başta Avrupa ülkeleri için geçerliken günümüzde küresel bir eğilim olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 4.1 : Steven Holl Architecture, dünya haritasında inşa edilmiş yapıları (<http://www.stevenholl.com>, 06.03.2010)

Kentler küresel ilişkiler içinde rekabet güçlerini arttırmak amacıyla kültüre yatırım yapmaktadırlar. Bu anlamda kentlerin simgesel yapı üretimleri kültür turizmine hizmet edecek yapılar üzerinden de gerçekleşmektedir. Kentlerin prestiji haline gelen müzeler, kültür merkezleri, sanat galerileri yanı sıra stadyumlar, akvaryumlar, pavyonlar küresel rekabet ortamında öne çıkmak amacıyla kullanılan küresel bir eğilim olarak ortaya çıkmaktadırlar.

Simge yapıların ilk örneklerinden biri Tanyeli'nin (2007) de belirttiği gibi Utzon'un tasarladığı Sydney Operası Binası'dır (Şekil 4.2). 1950'lerde açılan opera binası yarışmasında seçilen bu yapı her ne kadar *“tüm dünyaya imajı olmayan bir kenti tek bir çarpıcı yapıyla simgelemenin mümkün olduğunu göstermişse”* de süreç planlı değil rastlantısal şekilde gelişmiştir.

Simgesel yapı üretiminin yerel yönetimin stratejileri doğrultusunda planlı bir şekilde gerçekleştiği erken tarihlerde en çarpıcı örneği sanayisizleşme döneminde krizden kurtulma katalizörü olan Frank Gehry tarafından tasarlanan Bilbao Guggenheim Müzesi olarak belirlemek mümkün görünmektedir. Benzer eğilimler küresel sermayeyi çekmeye çalışan Lizbon, Porto, Cenova gibi küçük ve orta ölçekli kentlerde yayılmıştır. Günümüzde ise küresel ekonomik sistemin dünya üzerinde yayılmasına paralel olarak her ölçekteki kentte bu tarz yapılar ortaya çıkmaktadır.



Şekil 4.2 : Sydney Opera Binası, Sydney, 1970, Utzon
(<http://tr.wikipedia.org>, 15.04.2010)

Bu konuda erken örneklerden biri Portekiz'in başkenti Lizbon'dur. Lizbon kentinde Doğu Bölgesi'nde Expo'98 sürecinde kenti dünya çapında tanıtmak amacıyla inşa edilen simgesel mimari yapılar sergide ana ilgi odakları olmuştur. Sergi Programı dâhilinde inşa edilen en ünlü yapı Orient Station (Gare do Oriente) Expo 98'in çoklu ulaşımın transfer noktası olarak program dâhilinde ünlü mimar Santiago Calatrava tarafından tasarlanmıştır (Şekil 4.3). Mimar organizasyonun Lizbon kentinde yaşam kalitesini arttırmak için bir fırsat olarak değerlendirmiştir. Yapı kentin en ünlü simgelerinden biri olmuştur. Diğer ünlü yapı ise Portekizli dünyaca ünlü mimar Álvaro Siza tarafından tasarlanan Portekiz Pavyon (Pavilion of Portugal)'dur (Şekil 4.4).



Şekil 4.3 : Orient İstasyonu, Lizbon, 1998 Santiago Calatrava (Ovacık, 2009)



Şekil 4.4 : Portekiz Pavyonu, Lizbon, 1998, Álvaro Siza (Ovacık, 2009)

Süreçte Libeskind'in tasarladığı Berlin Yahudi Müzesi (Şekil 4.5) ve Manchester Imperial War Museum North (Şekil 4.6) ve Zaha Hadid'in tasarladığı Cincinnati Contemporary Arts Center (Şekil 4.7) ve Calatrava'nın Milwaukee Arts Center'ı (Şekil 4.8) gibi kültürel aktivitelere hizmet eden yapılar inşa edildikleri kentler için sürekli bir prestij ve imaj kaynağı olmaktadır.



Şekil 4.5 : Yahudi Müzesi, Berlin, 1999, Daniel Libeskind
(<http://www.yapi.com.tr/>, 16.04.2010)



Şekil 4.6 : Imperial War Müzesi, Manchester, 2002, Daniel Libeskind
(bdonline.co.uk, 16.04.2010)



Şekil 4.7 : Milwaukee Sanat Merkezi, Milwaukee, 2001, Santiago Calatrava
(<http://www.galinsky.com>, 15.04.2010)

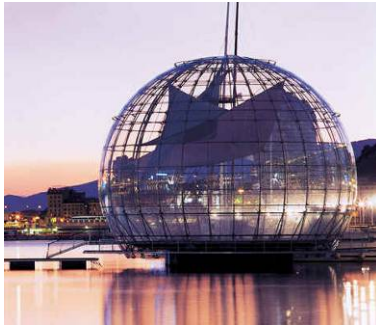
Şekil 4.8 : Cincinnati Çağdaş Sanatlar Müzesi, 2002, Zaha Hadid
(<http://images.google.com.tr/>, 15.04.2010)

Yine bir uluslararası organizasyon olan Avrupa Kültür Başkenti Programı aracılığıyla birçok Avrupa kenti ünlü mimarlara simgesel yapılarını kentlerine inşa etmişler ve devamlı bir kaynak elde etmişlerdir. Porto Casa da Musica (Rem Koolhaas) (Şekil 4.9), Santiago de Compostela Çağdaş Sanat Müzesi (Alvaro Siza) (Şekil 4.10), Genova Biosfer (Renzo Piano) (Şekil 4.11-4.12) bu örneklerden bazılarıdır. Yine Daniel Libeskind tarafından tasarlanan Denver Art Museum son zamanların ünlü kültür yapılarından biri olmuştur (Şekil 4.13).



Şekil 4.9 : Casa da Musica, Porto, 2004, Rem Koolhaas (Ovacık, 2009)

Şekil 4.10 : Çağdaş Sanat Müzesi, Santiago de Compostela, Alvaro Siza (Ovacık, 2009)



Şekil 4.11 : Porto Bigonotturo, Cenova, 2004, Renzo Piano (<http://www.arkitera.com/>, 15.04.2010)

Şekil 4.12 : Porto Anticodal Bigo, Cenova, 2004, Renzo Piano (Ovacık, 2009)



Şekil 4.13 : Denver Sanat Müzesi, Denver, 2006, Daniel Libeskind (<http://www.daniel-libeskind.com/> , 16.04.2010)

Günümüzde ise bu eğilim küçük Avrupa ve Amerika kentlerinden Pekin, Zaragoza, Kahire, Abu Dhabi gibi geçmişte az gelişmiş olarak tanımlanan bölge kentlerine ve Londra gibi büyük Avrupa kentlerine kadar sıçramıştır. Pekin 2008 yeni olimpik stadyumunu 2006'da RIBA madalyasını kazanan ünlü mimarlık firması olan Herzog & de Meuron'a tasarlatmıştır. Zaragoza kentinde EXPO 2008'in ana girişlerinden biri olan ve Köprü Pavyonu olarak adlandırılan simgesel yapı Zaha Hadid tarafından

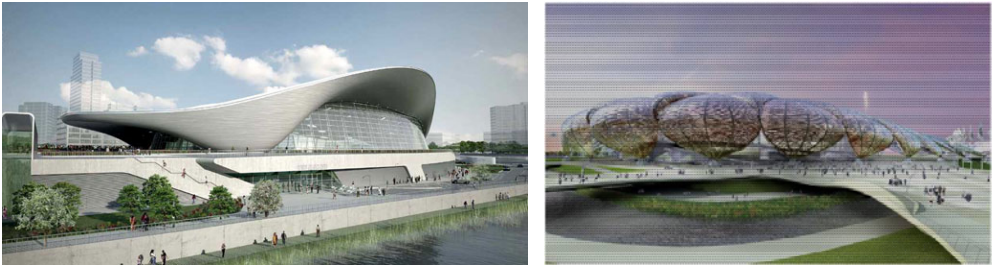
tasarlanmıştır (Şekil 4.14). Yakın zamanda dünyaca ünlü mimarlara Expo yapıları tasarlatan ve yarışma düzenleyen kentlerden en ünlülerinden biri de Kahire'dir. Kahire Expo Kenti için Zaha Hadid tarafından tasarlanmış proje büyük ölçekli etkinliklere yanıt verebilecek, konferans ve fuarlar için dünyanın lider kentlerinden biri haline geleceği beklenmektedir (Şekil 4.15).



Şekil 4.14 : Köprü Pavyonu, Zaragoza, Zaha Hadid
(<http://www.arkitera.com>, 16.04.2010)

Şekil 4.15 : Kahire Expo City, Zaha Hadi
(www.worldarchitecturenew.com, 16.04.2010)

Olimpiyat Oyunları'nın 2012 ayağının ev sahibi Londra ise henüz adaylık aşamasında FOA'ya ve Zaha Hadid'e (Olimpik Su Sporları Merkezi) olimpik tesisler için dikkat çekici imgeler hazırlatmıştır (Şekil 4.16-4.17). İş yerleri, araziler ve konutlar şimdiden satılmış durumdadır (Socialist Worker, 2007). Londra Belediye Başkanı 2012 Olimpiyat Oyunlarının mükemmel bir spor etkinliği olmasının yanı sıra Lower Lea Vadisi'nin de dönüşümü ve olağanüstü diye tanımladığı Zaha Hadid tasarımını ile başkente ve tüm ulusa çok önemli bir miras olacağını belirtmiştir (Arkitera, 2009).



Şekil 4.16 : Su Sporları Merkezi, Londra, Zaha Hadid
(<http://www.tasarimplus.com>, 06.03.2010)

Şekil 4.17 : Olimpiyat Parkı, Londra, FOA, (<http://www.f-o-a.net/>, 06.03.2010)

Orta ve Uzak Doğu'da yer alan Pekin, Şanghay, Dubai gibi kentler ve Kazakistan ve Katar gibi ülkelerin kentleri bu anlamda çok hareketli bir dönüşüm yaşamaktadırlar. Bu dönüşümle bu devletlerin ekonomisi büyüyüp, emlak piyasaları hareketlendikçe,

batının ünlü mimarları bu kentlerde simge yapılarını inşa etmektedirler. Çin'de Rem Koolhaas, Steven Holl ve Moskova'da İngiliz mimar Norman Foster'ın yapıları bu durumu kanıtlar niteliktedir.

Hızlı bir ekonomik gelişime paralel olarak mekânsal değişim yaşayan Çin kentlerinde başta Pekin olmak üzere Batılı ünlü mimarların projeleri günden güne artmaktadır. Paul Andreu, Norman Foster, Guangzhou, Çin Ulusal Televizyon binasını tasarlayan Koolhaas (Şekil 4.18-4.19), Çin Opera Evi'ni inşa eden Zaha Hadid, Kisho Kurokawa, I.M.Pei ve 2003-2009 yılları arasında Çin'de dört projesi inşa edilen Steven Holl gibi çağdaş mimarların tasarımlarının vitrini haline getirmiştir (Şekil 4.20-4.21). Yalnızca Pekin'de bin adet yapı inşa edilmektedir (Chan, 2005).

Bu anlamda diğer önemli bir yapı ise Guggenheim Abu Dhabi'dir. Guggenheim Vakfı, Frank Gehry tarafından önemli bir simge olarak tasarlanan en büyük müzesini Abu Dhabi'de inşa etmektedir (Şekil 4.22).



Şekil 4.18 : Çin Ulusal Televizyonu, Pekin, Koolhaas
(<http://www.mimdap.org>, 13.02.2010)

Şekil 4.19 : Çin Olimpik Stadyumu, Pekin, Herzog & de Meuron Architekten
(<http://www.mimdap.org>, 13.02.2010)



Şekil 4.20 : Horizontal Skyscraper - Vanke Center, Shenzhen, Çin, Steven Holl Architecture, 2009 (<http://www.stevenholl.com>, 06.03.2010)

Şekil 4.21 : Linked Hybrid, Pekin, Çin, Steven Holl Architecture, 2009
(<http://www.stevenholl.com/> , 06.03.2010)



Şekil 4.22 : Abu Dhabi Guggenheim, Abu Dhabi, Frank Gehry
(<http://www.guggenheim.org/abu-dhabi>, 16.04.2010)

Diğer taraftan Sovyetler Birliği'nin Aralık 1991'de dağılmasından sonra petrol ve turizme dayanan ekonomik gelişimi ile Kazakistan'ın Astana kentinde mekânsal dönüşüm başlamıştır. Dünya Liderleri ve Geleneksel Dinler Toplantısı'na ev sahipliği yapan kentte bu toplantı için Foster ve Tabanlıoğlu Mimarlığın tasarımı olan Palace of Peace inşa edilmiştir (Şekil 4.23). 2007 yılında inşası tamamlanan Astana Arena ve yapımı devam eden Expo Astana ise yine Tabanlıoğlu Mimarlık tarafından tasarlanmıştır. Stadyum, "fonksiyonu dışında, aynı zamanda şehir için simgesel bir yapı, yeni başkentin modern ve çağdaş yüzü olacaktır" sözleriyle tanımlanmaktadır (Mimdap) (Şekil 4.24).



Şekil 4.23 : Barış Sarayı, Astana, 2007, Norman Foster, Brian Clarke, Tabanlıoğlu Mimarlık (<http://en.wikipedia.org/> , 16.04.2010)



Şekil 4.24 : Astana Arena, Astana, 2007, Tabanlıoğlu Mimarlık
(<http://www.tabanlıoglu.com.tr>, 16.04.2010)

Görüldüğü üzere günümüzde çağdaş veya güncel mimarlık aracılığıyla kentsel imajı oluşturmak ve bu sayede küresel sermayeyi çekmek kolay ve yalın görünmektedir. Bu anlamda turizm kaynağı olabilecek başta kültür ve spor yapıları olmak üzere birçok kullanım şekli simgesel yapı üretimine konu olarak seçilmekte ve sonra bu yapıyı tasarlayacak ünlü mimarlarla çalışılmaktadır (Tanyeli, 2007).

4.2.3 Yüksek yapılar

Günümüzde küresel ekonomik sistemin kolay hareket edebilen finans ve gayrimenkul sektörleri kentlerde yoğunlaştıkça şirketlerin yüksek prestij yapıları da kent silüetlerinde yoğunlaşmaktadır. Sigorta şirketleri, bankalar, gayrimenkul şirketleri, oteller, medya kurumları vb. ekonomik güçlerinin göstergeleriymişçesine yükseklik yarışına girmektedir. Çoğu zaman dünyaca ünlü mimarlar tarafından tasarlanan bu yapılar kentlerin en önemli simgeleri haline gelmektedir. Söz konusu durum gelişmiş, gelişmekte olan ya da az gelişmiş tüm kentleri etkilemektedir. Bu süreçte yerel yönetimler de şirketlerin yatırımlarını kolaylaştırmak üzere dikey büyümeyi teşvik etmektedirler.

Dünya kentleri arasında erken 20. yüzyıldan bu yana yüksek yapılarla karakterize edilen Chicago ve New York gibi Amerikan kentleri bu anlamda akla gelen ilk örneklerdir. Chicago kentinin 1930'lu yıllarda banka ve sigorta şirketlerinin, 1960'lı yıllardan bu yana otel ve konut ama özellikle de şirketlerin yüksek binaları mekânsal karakterini belirlemişlerdir. Sears Tower olarak bilinen ancak 2009'da Londra Merkezli Willis Group Holdings tarafından satın alınarak ismi değiştirilen Willis Tower (Şekil 4.25) ve Trump Şirketine ait Trump International Hotel & Tower (Şekil 4.26), Aon Corporation'nin merkezi Aon Center (Şekil 4.27), John Hancock Center dünyanın en yüksek binaları arasındadır (Çizelge 4.6). Fordham Company tarafından kente inşa edilmesi planlanan ve Santiago Calatrava tarafından güçlü bir simge olarak tasarlanan Chicago Spire'in yapımı mali nedenlerden dolayı askıya alınmıştır (Şekil A.7).



Şekil 4.25 : Willis Kulesi, Chicago, 1973, Skidmore, Owings and Merrill
(http://en.wikipedia.org/wiki/Willis_Tower, 16.04.2010)

Şekil 4.26 : Trump Uluslararası Oteli, Chicago, 2009, Skidmore, Owings & Merrill LLP (<http://en.wikipedia.org/> , 16.04.2010)

Şekil 4.27 : Aon Center, Chicago, 1973, Edward Durell Stone
(http://en.wikipedia.org, 16.04.2010)

Çizelge 4.6 : Dünyanın en yüksek 20 yapısı)
(<http://www.emporis.com>, 24.10.2009).

Sıra	Yapı	Kent	Yükseklik (m)	Yıl	Mimar
1	Burj Khalifa (rezidans)	Dubai	828	2010	Skidmore Owings And Merrill
2	Taipei 101 (ofis)	Taipei	509	2004	C.Y. Lee & Partners
3	Şanghay World Financial Center	Şanghay	492	2008	Kohn Pederson Fox, East China Architectural Design
4	International Commerce Center	Hong Kong	484	2010	Wong & Ouyang (HK) Ltd. Kohn Pedersen Fox Association
5	Petronas Tower 1	Kuala Lumpur	452	1998	Cesar Pelli & Associates Architects
6	Petronas Tower 2	Kuala Lumpur	452	1998	Cesar Pelli & Associates Architects
7	Nanjing Greenland Financial Center	Nanjing	450	2010	Skidmore Owings And Merrill
8	Willis Tower (ofis) (Sears Tower)	Chicago	442	1974	Skidmore Owings And Merrill
9	Guangzhou West Tower (otel)	Guangzhou	438	2010	
10	Jin Mao Tower (otel)	Şanghay	421	1999	Skidmore Owings And Merrill
11	2. International Commerce Center	Hong Kong	415	2003	Rocco Design Limited
12	Trump International Hotel	Chicago	415	2009	Skidmore Owings And Merrill
13	CITIC Plaza (ofis)	Guangzhou	391	1997	DLN Architects & Engineers
14	Shun Hing Square (ofis)	Shenzhen	384	1996	K.Y. Cheung Design Associates
15	Empire State Building	New York	381	1931	Shreve, Lamb & Harmon Associates
16	Central Plaza	Hong Kong	374	1992	DLN Architects & Engineers
17	Bank of China Tower	Hong Kong	367	1990	Sherman Kung & Associates Architects Limited, I.M. Pei & Partners
18	Bank of America Tower	New York	366	2009	Cook + Fox Architects, LLP, Adamson Associates International.
19	Almas Tower	Dubai	363	2009	W.S. Atkins & partners
20	Emirates Office Tower	Dubai	355	2000	Hazel W.S. Wong, Norr Group Consultants Int. Ltd.

Londra'da İsviçre merkezli olan uluslararası sermayeli bir sigorta şirketi olan Swiss Re'e ait olan Swiss Re Tower bu anlamda en dikkat çekici örneklerden biridir (Şekil 4.28). Öyle ki Londra kent merkezinde yer alan Norman Foster'ın binası son yıllarda inşa edilen en popüler bina olarak nitelendiriliyor. 2004 yılında tamamlanan yapı, Londra'nın finans merkezinde 25 yıl ardından inşa edilen ilk yüksek katlı bina olan Swiss Re Tower, turistler için Big Ben, St Paul Katedrali ve Tower Bridge gibi kentin simge yapılarıyla birlikte mutlaka ziyaret edilmesi gereken yerler listesinde anılıyor.



Şekil 4.28 : Swiss Re Kulesi (30 St Mary Axe), Londra, 2004, Norman Foster
(http://en.wikipedia.org/wiki/Swiss_Re, 16.04.2010)

Dünyanın en büyük ekonomisinden biri olarak Londra kentinde küresel yatırımın bu simgesi, yapımı çok tartışmalı ve fazlasıyla eleştirilmiş olmasına rağmen tamamlanmış ve kentin en önemli simgelerinden biri haline gelmiştir. Dünyanın en güçlü kentlerinden biri olan Londra'da inşası devam eden bir çok yüksek yapı vardır (Şekil A.6). Londra'da durum böyle iken kapitalizmin tüm dünyaya yayılması ile büyük bir değişim sürecinin içinde olan Orta ve Uzak Doğu'da yer alan Pekin, Şanghay, Dubai gibi kentler ve Kazakistan ve Katar gibi ülkelerin kentleri bu anlamda çok hareketli bir dönüşüm yaşamaktadırlar. Dubai'de Burj Khalifa (Şekil 4.29), Taipei'de Taipei 101 Taipei Financial Center Corporation (Şekil 4.30), Şanghay'da Şanghay World Financial Center, Hong Kong'da International Commerce Center (Şekil 4.31) dünyanın en yüksek binalarıdır. Devamında ise dünyanın en yüksek binaları arasında Kuala Lumpur'da Petronas Petrol Şirketi'ne ait Petronas Kuleleri, Şanghay'da Grand Hyatt otel zincirlerine ait Jin Mao Tower gibi ulusötesi şirket yapıları gelmektedir (Çizelge 4.6)(Şekil A.1).

Özellikle Dubai, Hong Kong ve Çin kentleri dünyanın en yüksek yapılarına sahiptirler (Ek). Dünyanın büyük bankaları arasında yer alan Bank of China şirketinin Hong Kong ve Şanghay kentlerinde bulunan merkezleri dünyanın en yüksek yapıları arasında yer almaktadırlar (Şekil 4.32- 4.33- A-4).

Dünyanın en yüksek 20 yapısının listelendiği çizelge 4.6'da görüldüğü gibi yapıların mimarlarının ortak isimler olması dikkat çekicidir. Skidmore Owings And Merrill, Kohn Pedersen Fox Association, Cesar Pelli & Associates Architects, DLN Architects & Engineers, Cook + Fox Architects bu isimlerden bazılarıdır.

Dubai'de yer alan 1999 yılında inşa edilen Burj al Arab dünyanın en yüksek yapılarından biridir (Şekil 4.34 - A.1). Simgesel tasarımı ile öne çıkan otel yapısı WS

Atkins & Partners tarafından tasarlanmıştır. Karma kullanımlı binalar hariç dünyanın en yüksek ve en lüks otel binasıdır (Emporis, 2010).



Şekil 4.29 : Burj Dubai, Dubai (<http://www.mimdap.org>,13.02.2010)

Şekil 4.30 : Taipei 101, Taipei (http://tr.wikipedia.org/wiki/Taipei_101, 13.02.2010)

Şekil 4.31 : Şanghay Dünya Ticaret Merkezi, Şanghay (<http://en.wikipedia.org/>)



Şekil 4.32 : Bank of China Binası, Hong Kong, 1990, I. M. Pei & Partners, (<http://en.wikipedia.org>, 16.04.2010)

Şekil 4.33 : Bank of China Binası, Şanghay, 2000, Nikken Sekkei Ltd. (<http://en.wikipedia.org> , 16.04.2010)



Şekil 4.34 : Burj al Arab, Dubai, 1999, WS Atkins & Partners, (wikipedia,13.02.2010).

Diğer taraftan Astana'da Foster + Partners tarafından tasarlanan Birleşik Arap Emirliği yatırımı Abu Dhabi Plaza 2012'de tamamlandığında Orta Asya ve

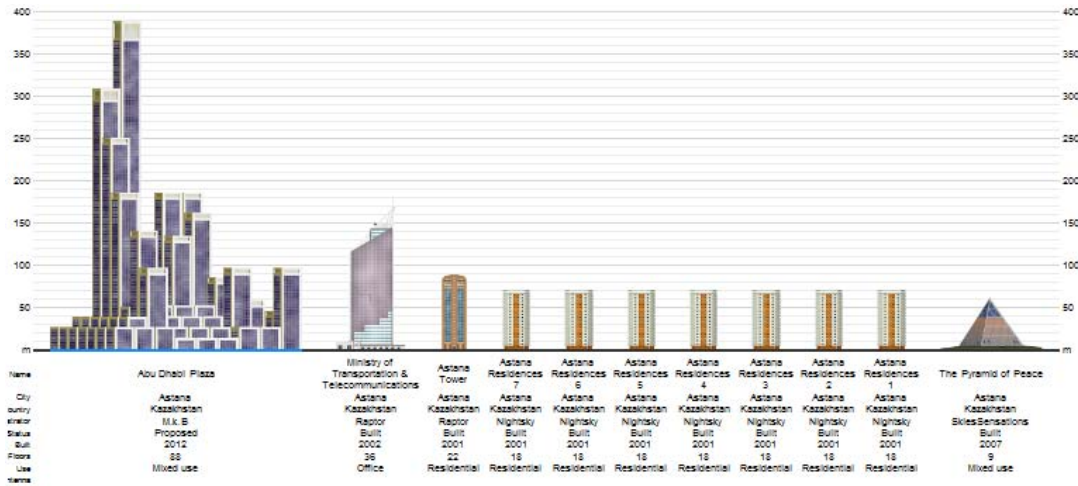
Kazakistan'ın en yüksek binası ve kentin yeni simgesi olacaktır (Şekil 4.35-4.37). Diğer bir Kazakistan kenti Almatı'da Dubai, Ankara, Rio de Janeiro, Seul gibi kentlerde de halkaları bulunan otel zinciri JW Marriott Hotel inşa edilmiştir (Şekil 4.36). Yapının tasarımını Skidmore, Meryll & Owings yapmıştır.

Şekil 4.38'de görüldüğü gibi, 2008'den önce yüksek yapısı bulunmayan Katar'ın başkenti Doha'da ise 2014'de Sama Dubai Şirketi tarafından inşa edilen Dubai Towers Doha (Şekil 4.39) ve Al Qud's Tower dünyanın en yüksek yapıları arasına girmiştir.

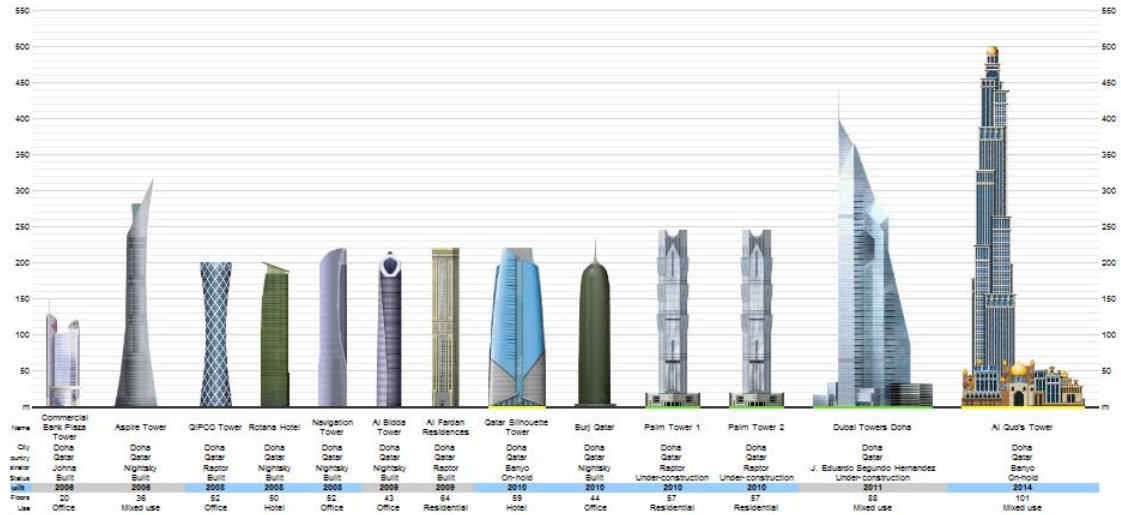


Şekil 4.35 : Abu Dhabi Plaza, Astana, 2012, Foster + Partners
(<http://www.worldarchitecturenews.com/> , 18.04.2010).

Şekil 4.36 : JW Marriott Oteli, Almatı, 2007, Skidmore, Meryll & Owings
(www.emporis.com/ , 16.04.2010).



Şekil 4.37 : Kazakistan'ın başkenti Astana'nın 2007-2012 yapı yükseklikleri
(<http://skyscraperpage.com>, 16.04.2010).



Şekil 4.38 : Katar'ın başkenti Doha'da 2008-2014 yapı yükseklikleri (<http://skyscraperpage.com>, 16.04.2010).



Şekil 4.39 : Dubai Kulesi, Doha (<http://www.dubaitowers-doha.com>, 16.04.2010).

Diğer taraftan küresel ekonominin kolay hareket edebilen ve kentlere çok hızlı bir şekilde nüfus eden gayrimenkul sektörü inşaat sektörüne yatırım yaparak çok hızlı bir şekilde konut üretmektedirler (Keyder, 2009b). Bu durum toprağın çok değerli olduğu kent merkezlerinde çok katlı konutların, sektörün isimlendirmesi ile 'rezidans'ların, artmasına ve dikkat çekici simgeler olarak tasarlanmalarına neden olmuştur.

Dünyanın en ünlü yüksek binalarından biri de İsveç'in Malmö kentinde bulunan tam da simgesel mimarisi ile öne çıkan Calatrava tasarımı Turning Torso'dur (Şekil 4.40). 2005 yılında inşası tamamlanan yapı bu anlamda önemli bir örnektir. Avustralya'nın Gold Coast QLD kentinde 2005 yılında inşası tamamlanan Q1 Tower dünyanın en yüksek 32. yapısı ve asıl kullanımı konut olan en yüksek yapısıdır (Emporis, 2010) (Şekil 4.41). Yanı sıra Katar, İstanbul (Şekil A.11), Bombay (Şekil A.10), Dubai (Şekil A.2), Abu Dhabi (Şekil A.3) gibi kentlerde yüksek yapılar arasında 'rezidans'ların yoğunluğu dikkat çekicidir.



Şekil 4.40 : Turning Torso, Malmö, 2005, Calatrava
(<http://en.wikipedia.org/wiki/TurningTorso>, 16.04.2010).

Şekil 4.41 : Q1, Gold Coast, 2005, Atelier SDG
(<http://websites.goldenorb.com>, 16.04.2010).

Halen kırsal nüfusu fazla olan 2035 yılında hızlı bir kentleşme sürecine gireceği ve nüfusunun %70'inin kentsel alanlarda yaşayacağı tahmin edilen Çin'de 20.000 - 50.000 arasında yeni gökdelen yapılacağı ve 2025 yılında, ülkede 170'den fazla sayıda şehir olacağı beklenmektedir (Arkitera, 2010).

Sonuçta küresel ekonomik sistemin öne çıkardığı finans sektörü ve gayrimenkul sektörü kentlerde yoğunlaştıkça eş zamanlı olarak yüksek prestij yapılarının da kent silüetlerine hakim olduğunu söylemek mümkün görünmektedir.

4.2.4 Büyük mekânsal dönüşümler

Daha önce de değinildiği gibi sanayisizleşme dönemi ile gerileyen sistem krizden kurtulma katalizörü olarak üçüncül sektörlere doğru uluslararası eğilim göstermiştir. Bu anlamda yerel yönetimler bu sektörleri kente çekmek amacıyla sanata, kültüre ve spora, eğlence sektörü ve boş zaman etkinliklerine ve de tüketim temelli diğer aktivitelere yatırım yapmaktadırlar. Bu durum kentsel mekânın bu aktivitelere yönelik dönüştürülmesi gerekliliğine neden olmuştur. Günümüzde gerek Avrupa ve Amerika gerekse uzak doğu kentleri farklı içeriklerde olsa da çok kısa sürelerde çok önemli dönüşümler geçirmektedirler.

Saskia Sassen, şehirlerin ister kent içinde ister çeperlerde bulunsun merkezi önem taşıyan bölgelerinin yenilenmesinin, söz konusu şehirlerin yeni küresel düzende üstlenecekleri ekonomik rolleriyle ilgili olduğunu belirtmiştir. Bu önem taşıyan bölgelerin küresel çapta ekonomik, kültürel, politik etkinlikler için hızla büyüyen birer platforma dönüştürülmesi, son yirmi yıl içerisinde mimarlık, kentsel tasarım ve kentsel planlama alanlarının daha önemli ve görünür hale gelmeleriyle ve kendi standartlarını oluşturmuş olmalarıyla açıklamaktadır (Sennett, 2009).

4.2.4.1 Avrupa kentleri

20. Yüzyılın son çeyreğinde ekonomik gelişim için turizmin öneminin fark eden ve hizmet sektörüne yönelen Avrupa kentleri kentsel dönüşüme maruz kalmıştır. Çelişkili bir biçimde zor durumda olan kentler yeni milenyum ile “kent rönesansı”na doğru kesin çözümle düzenlenmişlerdir. Gerçekte kentlerin endüstrisizleşme ve devamında finansal ve mali krizleri süreci kuvvetlendirmiştir. Dönemde birçok kentte kıyıda ve tarihi alanlarda büyük yatırımla ilişkili örnekler gözlenmiştir. Bu düzenlemelerde benzer yaklaşımların belirleyiciliği görülmektedir. Kentsel yenileme sürecinde odak genel olarak güçlenmiş kentsel ve sosyal dokunun arasındaki çözülmemiş denklem olarak ayrılan eski endüstriyel alanlardır (Ferreira, 1996). Bu alanlar dönüşümle birlikte üretim noktası olarak devamlılığını korur ancak üretim şekli ve mekânı olarak niteliği değişmiştir. Bir yatırım haline gelen tüm kentsel yeniden düzenlemeler (“reinvention”) sadece “bakir” alanlarda değil boş kentsel alan strüktürlerinde, tarihsel yerleşim bağlamında ve kültürel olarak sosyal bölgelerde de gerçekleşmektedir. Gospodini (2002), Avrupa kentleri imaj oluşumu sürecinde mimarlık ve kentsel tasarımın yeni kullanım şeklini, metropoliten kentler, büyük kentler ve küçük kentler olarak üç grupta incelemektedir. Metropoliten kentler, üst düzey hizmetleri çekebilmek için atıl kalmış kentsel alanlarını prestijli ve sembolik mekânlara dönüştürerek kentin mekânsal kimliğini güçlendirmekte ve bu sayede rekabetçi ortam içinde var olan konumlarını koruyabilmektedirler. Londra’da bulunan Docklands Bölgesi’nin yeniden ele alınışını, Paris Haller Bölgesi’ni, Berlin’de duvarın yıkılmasından sonra hayata geçirilen Potsdamerplatz başta olmak üzere, Leipzigerplatz, Friedrichstrasse ve Alexanderplatz projelerini bu tip dönüşümlere örneklerdir.

1950’lilerle birlikte gelişen ve 1980’lerde yoğunluğun artması, plansız kentleşme, çevre kirliliği ve kent kimliği kaybı gibi sorunlarla yüz yüze kalan büyük kentler çekiciliklerini, rekabet kabiliyetlerini yitirmeye başlamışlardır. Yerel yönetimler tarafından uygulanan projeler bu kentleri yeniden canlandırmayı hedeflemiştir. Gospodini (2002), Liverpool ve Rotterdam kentlerinin dönüşümünü büyük Avrupa kentlerinin yeniden canlandırma çalışmalarına örnek göstermiştir.

Avrupa’nın periferisinde yer alan küçük kentlerden yerli kaynakların (değerli arkeolojik ve kültürel miras ya da özellikle çekici doğal çevreye) olmadığı bazı kentler yerel ekonomilerine turizm ve hizmet sektörüne yönlendirmişlerdir. Bu küçük kentlerin gelecekları için kentsel tasarım ve mimarlık belirleyici bir faktör olabilmekte yerel ekonominin yapılandırılmasında araç olarak yardımcı olabilmektedir.

Bu anlamda Avrupa Kültür Kenti programı aracılığı ile kentin eski sanayi kentinden hizmet sektörünü geliştiren kent profiline dönüşen yeni yüzünü göstermek amaçlayan Glasgow ilk örnek olurken, ardından Lizbon, Barselona, Lille gibi küçük ve orta  lekli Avrupa kentleri uluslararası çeşitli aktiviteleri fırsat olarak değerlendirerek kentsel gelişim açısından çok önemli dönüşümler geçirmişlerdir.

Neredeyse tamamen tarihi ve organik bir dokuya sahip olan Portekiz kentlerinin başkenti olan Lizbon için 1940 Portekiz Dünya Fuarı kentin batısı için önemli bir gelişim sağlarken, Expo '98  lke ve onun başkenti için sadece tanıtım değil aynı zamanda eski bir sanayi bölgesi olan Doğu Lizbon'un işlevsel ve kentsel yenileme süreci olarak da görülür (Gaspar, 1996) (şekil 4.42).

Lizbon yerel yönetimi Dünya Sergisi'nin avantajlarından yararlanarak Lizbon büyük endüstri alanının kentsel dönüşümünü tamamlamak ve tanıtım amaalanmıştır (Sat, 1996). Büyük end stirler, hizmetler ve ticaret ve habitat alanlarından oluşan ve 2.400.000 m²'den fazla alana yayılan sergi, ulusal gayrimenkul piyasasına yeni bölge yaratan ve tanıtım ve ziyaretçiler için çekici dahası finansal kaynakları yönlendiren kentsel bir operasyona d n ş m şt r (Soares, 1996). Fuarın sürekliliği yani fuardan sonra kalacak şey için sahne, Expo 98 ötesinde planlanmıştır. Bu anlamda 1998 Dünya Uluslararası Sergisi'nde bir seri kent ve ulaşım projesi üretilmiştir.  nl  yapılar Orient Station (Gare do Oriente) ve Portekiz Pavyon (Pavilion of Portugal)'nun yanı sıra çok Amaçlı Pavyon (Multipurpose Pavilion) (şekil 4.43), Gelecek Pavyonu (Pavilion of the Future) ve katılımcı ülkeler için pavyon (Pavilion of the Participating Countries), günümüzde dünyanın en büyük akvaryumlarından biri olan Okyanus Pavyonu (Pavilion Of The Oceans) (şekil 4.44), Dünya Ticaret Merkezi-2 (World Trade Center-2), Olimpik Bina (Olympic Building) ve Panoramik Kule (Panoramic Tower) ile bir tiyatro binası, birçok restoran, Bilgi Merkezi ve Video Merkezi ve Porto şehrinde Unicer Pavilion inşa edilmiştir (Ferreira, 1996).

155 Ülkenin sunulduğu organizasyonun ziyaretçi sayısı ilk 132 gününde toplam 10.128.204 kişiye ulaşmıştır ve Expo kapandıktan sonra "Parque das Na es" (Ulusal Park) olarak yeniden açılmıştır. Günümüzde kamusal alan olarak herkese açık park alanında, akvaryum, gözlem kulesi, fenik ler, Sanal Gerçeklik Pavyonu yer almaktadır. Alana asıl girişin yerini 1999 da açılan alışveriş merkezi (Centro Vasco da Gama) almış ve asıl sergi pavyonu Lizbon Uluslararası Sergi Fuarı'na dönüştürülmüştür. Diğer pavyonlar Bilim Müzesi ve de Gelecek Pavyonu (Future Pavilion) Casino Lisboa olarak kullanılmaktadır. Diğer yapılar ve boş parseller ofis ya da yaşama mekânı olarak satılmıştır. Alan günümüzde, gelişen, modern, şık,

güvenli bir bölge olarak tanımlanmaktadır. Ulusal Park'ın bahçeleri, müzeleri, ticari alanları ve modern yapıları yılda 18 milyon turist çekmektedir. Ayrıca alan 25.000 insan için kalıcı yerleşim imkânı sunarken, merkez caddesinde barındırdığı birçok çok uluslu şirket merkezi ile Lizbon'un birincil iş merkezlerinden biri olmuştur (Şekil 4.45 – 4.46).



Şekil 4.42 : Lizbon doğu bölgesi - Expo 98'den önce sanayi alanı (Lisbon Expo-98 Projects, 1996).



Şekil 4.43 : Çok amaçlı Pavyon, Lizbon, Regino Cruz, Som (Ovacık, 2009).

Şekil 4.44 : Okyanus Pavyonu, Lizbon, Peter Cherniayeff, Peter Sollugub, Bobby Poole, Ginette Castro (Ovacık, 2009).



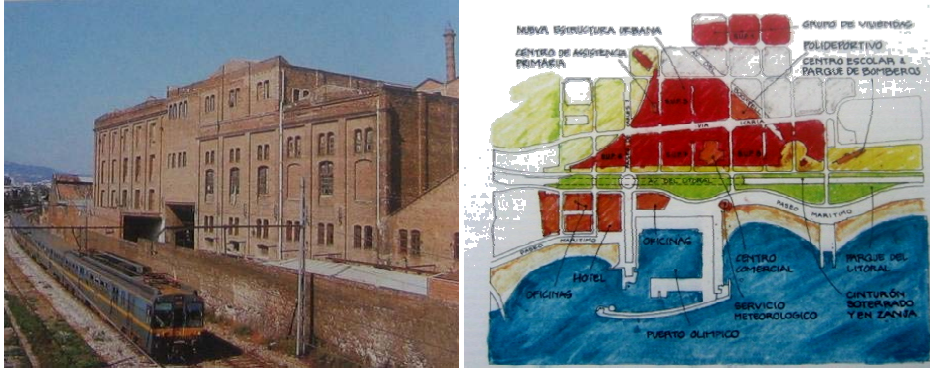
Şekil 4.45 : Lizbon Expo'98 alanı ofis binaları (Ovacık, 2009).

Şekil 4.46 : Lizbon Expo'98 fuar alanı genel görünüş (Ovacık, 2009).

Barselona kenti ise benzer bir dönüşüm süreci ile günümüzde dünyanın en tanınmış ve en fazla turist çeken kentleri arasına girmiştir.

1979 yılında Barselona'nın seçilmiş ilk belediye başkanı olan Serra ve Sosyalist Partisi, kriz döneminde Barselona'yı dönüştürmek için önlerine Olimpiyat oyunları hedefini koymaları (Gili, 1991) ile 1980'de yeni bir politikayla Barselona dönüşüm sürecine başlamıştır. Bu dönüşüm, stratejik kentsel mekânlarda anahtar görevi yapacak nokta projelere dayandırılmıştır.

Olimpik köy olarak seçilen alan, eski 19. yüzyıl fabrikalarının birçoğunun korunduğu, endüstriyel bir bölgedir (Şekil 4.47). Zamanla çöküntü bölgesi haline gelmiş alanda derinlikli bir dönüşüm amaçlanmıştır (Gili, 1991) (Şekil 4.48).

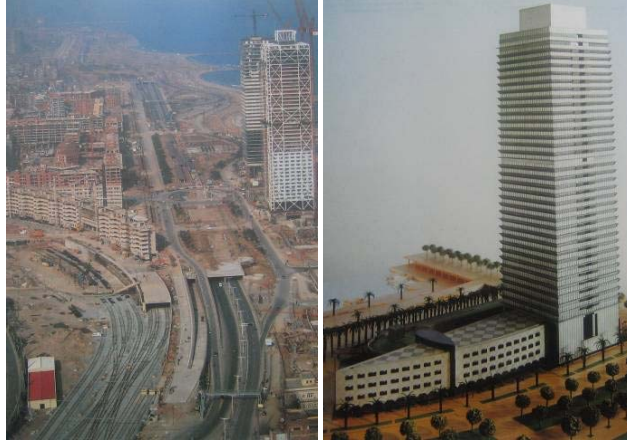


Şekil 4.47 : Barselona kentinin entegrasyonu için sürekli bir engel oluşturan ve yeniden düzenlenen tren yolu (La Villa Olimpica, 1991).

Şekil 4.48 : Barselona olimpik köy konsept şeması, 1989 (La Villa Olimpica, 1991).

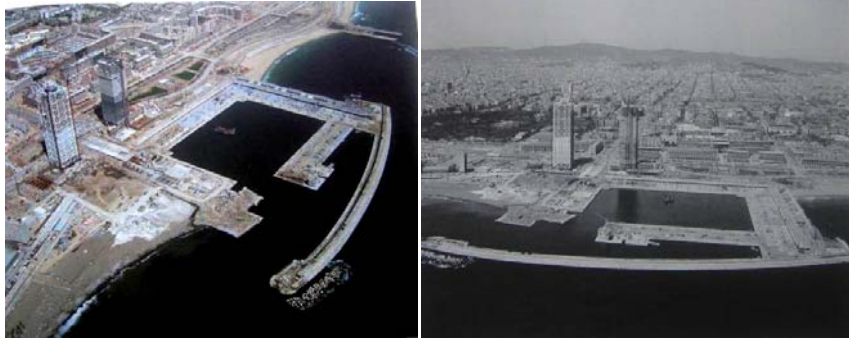
Kullanılmayan arazileri kamulaştırma hakkına sahip olan kent yönetimi Olimpiyat Oyunlarına hizmet edecek binalar için mevcut konutları yıkmış ve krizden kurtulmak amacıyla, stadyumlar, çevre yolları ve yeni konut alanları inşa etmiştir (Socialist Worker, 2007) (Şekil 4.49). İnşa edilen binaların mimarları arasında günümüzün ünlü mimarlarından Álvaro Siza ve Frenk Gehry de bulunmaktadır (Şekil 4.50-4.51-4.52).

20 yılı aşkın bir sürede Avrupa'nın en çok turist çeken ve yaşam standartları yüksek bir kente dönüşen Barselona'nın bu gelişiminde 1992 Olimpiyat Oyunları'nın ve 2004'te yapılan Kültür Forumu gibi uluslararası organizasyonların katkısı büyüktür. Bu sayede kent yöneticileri büyük altyapı projelerine yatırım yapma ve önemli kent içi sorunlarla savaşma imkânına sahip olmuştur. En çarpıcı değişimler kentin en sorunlu bölgelerinden biri olan El Raval'ın ve kıyı bölgesinin dönüşümünde gerçekleşmiştir (Geography Field Work, 2007) (Şekil 4.53-4.54).



Şekil 4.49 : Barselona olimpiyat köy yapım aşamasında, 1990 (La Villa Olimpica, 1991).

Şekil 4.50 : Ofis Binası, Barselona, Frenk Gehry (La Villa Olimpica, 1991).



Şekil 4.51 : Barselona olimpiyat köy genel görünüşü, 1990 (La Villa Olimpica, 1991).

Şekil 4.52 : Barselona genel görünüş, 1990 (La Villa Olimpica, 1991).



Şekil 4.53 : Barselona eski tren yolu alanının günümüzde kullanımı (Ovacık, 2009).

Şekil 4.54 : Port Vell'deki (eski liman) Rambla de Mar, Barselona (Ovacık, 2009).

4.2.4.2 Orta Doğu ve Uzak Doğu kentleri

Günümüzde kentler rekabet ortamında gelişim stratejilerini simgesel yapıların yanı sıra kültürel ve boş zaman etkinlikleri ve tüketim üzerinden de kurgulamaktadırlar. Bu kurgu içerisinde kentlerde turistler için çekici mekânlar oluşturmaktadır. Bu durum kent yaşamında dünya genelinde bir eğilim olarak belirli aktivitelerin (yeme-içme, sosyal aktiviteler, alışveriş vb.) yoğunlaşması ve aynılaşmasında gözlemlenebilmektedir. Küresel ekonominin küresel tüketim alışkanlıkları kentlerde en önemli etkisini giderek hemen her kentte yayılan alışveriş merkezleri, uluslararası oteller ve restoranlarla, parklarla ve de küresel markalarla göstermektedir. Bu şekilde mimarlık bir kez daha yatırım alanı olarak ön plana çıkmaktadır.

Hizmet sektörüne kayan küresel ekonomi içerisinde yüzyılın son çeyreğinde ekonomik açıdan yükselen Dubai, Şanghay, Bangkok, Jakarta gibi uzak doğu kentlerinde petrol üretimi gibi başka sektörlerden elde edilen kaynaklar mimariye aktarılmış ve bu yolla sürdürülebilir turizm gelirleri elde etmek amaçlanmıştır. Bu anlamda 2000'li yıllarda bu kentlerde büyük mekânsal projeler başlatılmıştır. Giderek en büyük alışveriş merkezi, en yüksek bina, en büyük park yarışına sahip olma yarışı içinde kentlerde boş zaman aktiviteleri, alışveriş hizmetleri ve lüks tüketim giderek yayılmış ve kısa zamanda hızlı bir dönüşüm geçirerek yerel mekânsal özelliklerinden giderek uzaklaşmışlardır (Çizelge 4.7).

Çizelge 4.7 : Dünyanın en büyük alışveriş merkezleri (Forbes Newspaper, 2010).

Alışveriş Merkezi	Kent	Alan (m ²)
The Dubai Mall	Dubai	1.124.000
New South China Mall	Dongguan, Çin	890.000
SM City North EDSA	Quezon City, Filipinler	-----
Central World ^l	Bangkok, Tayland	550.000
SM Mall of Asia	Pasay City, Filipinler	-----
Dream Mall	Kaohsiung City, Tayvan	-----
Mall Taman Anggrek	Jakarta, Endonezya	360.000
West Edmonton Mall	Edmonton, Kanada	570.000

Bu anlamda mekânsal dönüşümü oldukça çarpıcı olan Dubai kentinde, 1956'da ilk beton yapı yapıldığı zamana kadar tüm nüfus hurma ağacı yaprağından yapılmış geleneksel 'barastri' evlerde yaşamaktaydı. Britanya'nın 1968'de çekilmesinden sonra Birleşik Arap Emirliği'nin önde gelenleri petrol gelirlerini Dubai'nin gelişimi için kullanarak dünyanın en geniş limanının 1976 yılında tamamlamasını sağlamışlardır ve devam eden yatırımlarla kent 1979'de Pers Körfezinin Miami'si olarak tanımlanmaya başlamıştır. Kent elde edilen petrol kaynakları ve Hong Kong'un Çin'e devredilmesi ile bölgenin ticaret başkenti olma yolunda ilerlemiştir (Davis, 2006).

2000'li yıllara gelindiğinde büyük mekânsal projeleri ile tüm dünyada tanınmaya başlayan kent, bugün bölgenin en önemli ticaret ve turizm başkenti haline gelmiştir. New York Dünya Ticaret Merkezi'ne yapılan 9/11 terörist saldırısı sonrası gelişmeler küresel yatırımcı alışkanlıklarını Dubai'nin yararına değiştirmiştir.

Dubai kentinin ekonomik gelişiminin arkasında mimariye yapılan yatırımlar vardır. Tüm ekonomik gelişiminin kaynağı petrol olan Dubai Şeyhi, tükenmek üzere olan bu kaynağı mimariye aktararak emlak piyasasını ülkesine çekmeyi başarmıştır. Düzinelerce mega-proje - palmiye şeklinde yapay ada projesi, dünyanın en yüksek binası (Skidmore, Owings & Merrill tarafından tasarlanmış Burj Dubai), İngiliz rock starları ve Rus milyonerleri ile çoktan dünyaca ünlü olan Burj Al-Arab büyük yelken şeklinde yedi yıldızlı otel, düzenlemesini Natural History Museum'un yaptığı dinozorlar müzesi, Literatürde 'thempark of themeparks' olan kullanılan, Disney World'un iki katı büyüklüğünde Dubailand baş döndürücü yeni bir çevre sunmaktadır. Dubai'nin dünyanın en büyük konulu parkını, en büyük alışveriş merkezini, en yüksek binasını, en geniş havaalanını, en büyük yapay adasını, ilk sualtı otelini vb. Davis (2006) *"gerçek olmayan bir ansiklopedi gibi"* olarak tanımlanmaktadır (Şekil 4.55-4.56).

Emirliğin ve ceo'ların yönetimi altında olan Dubai günümüzde kentleşmenin yeni *küresel ikon* olmuştur. Bu eski balıkçı köyünün günümüzün en önemli kapitalist şehirlerinden biri olarak tanımlanmıştır. Davis 2006 yılında yayınlanan makalesinde kentin 2010'daki tasvirini şu şekilde yapmıştır;

"Jetiniz inişe geçtiğinde pencerenize yapışırırsınız. Aşağıdaki sahne hayret verici: 24 mil-kare takımadalardan oluşan mercan renkli adaları dünya pazılının son parçaları şeklindedir. Kıtalar arasındaki sıg yeşil suda batık şekilde Giza Pramidi ve Roman Colosseum tamamen görülür. Uzakta palmyelerle şeklinde düzenlenmiş diğer üç büyük ada grubu ve yüksek katlı binalar yerleşmiştir. Palmiyeler yollarla birleştirilmiş, Miami benzeri sahiller tıka basa mega oteller, gökdelen apartmanlar ve yat marinaları ile doludur.

Uçak anakaraya doğru yatarak döndüğünde önündeki çok inanılmaz görüntü nefesini keser. Yeni Babil Kulesi yükselen gökdelenlerin krom rengi ortaya çıkar. Yarım mil yüksekte olması inanılmaz: Empire State Building'den daha yüksek. ...baştan çıkarıcı ürünlerin yer aldığı hava alanı mağazasına hoş geldiniz: Gucci çantaları, Cartier saatleri ve bir kilogram külçe altın. Rolls Royce Silver Seraph'da otel sürücüsü sizi bekliyor. Arkadaşların önerdiği Armani Inn 170. katta... ve ayrıcalıklı servis kişisel hizmetkarınız ile odanıza gelirsiniz. ...Garip cennete hoş

geldiniz. Fakat burası neresi? Yeni bir Margaret Atwood romanı, Philip K. Dick'in *Blade Runner* yayınlanmayan devamı ya da Donald Trump mı? Hayır. 2010 da Basra Körfezi şehir devleti Dubai..." (Şekil 4.57-4.58)



Şekil 4.55 : "The World" projesi, Dubai, (<http://www.mimdap.org>, 13.02.2010).

Şekil 4.56 : Palmiye Adası, Dubai, (<http://www.mimdap.org>, 13.02.2010).



Şekil 4.57 : Birleşik Arap Emirleri'ndeki Dubai Pearl, 2,6 milyar dolarlık dev bir proje (<http://www.mimdap.org>, 13.02.2010).

Şekil 4.58 : Dubai Alışveriş Merkezi (dünyanın en büyük alışveriş merkezi), Dubai (<http://en.wikipedia.org> , 13.02.2010).

Bu anlamda Şanghay'dan sonra dünyanın en büyük yapı alanına sahip Dubai kenti tüketimin yeni rüyası olarak gelişmektedir. Sıcak iklimine ve savaş bölgesine yakınlığına rağmen 600'den fazla gökdeleni ve alışveriş merkezleri ile turistleri çekim alanı olmuştur.

George Katodrytis göre Dubai;

"yeni post-küresel kentin prototipi, problemleri çözmektense yaratmaya iştahı olan... Roma 'sonsuz kent' ve New York'un Manhattan'ı yirminci yüzyılın kalabalık kentleşmesinin ideali ise Dubai de 21. Yüzyılın prototipi olarak düşünülebilir" (Davis, 2006).

Yanı sıra Dubai'de 2009 yılında yeni bir metro sistemi kullanıma açılmıştır. 52 metre uzunluğunda yeni metro sistemi 30 bin işçiyle sadece 4 yılda, 5,25 milyar €'ya

tamamlanmıştır. Bugün dünyanın en uzun, tamamen otomatik ve sürücüsüz metro sistemi olma özelliğini taşımaktadır. Gelecek yazı kadar ikinci bölüm de açıldıktan sonra plancılar, kullanıcıların yılda 200 milyon seyahat yapacaklarını belirtmektedirler (Mimdap) (Şekil 4.59).



Şekil 4.59 : (a-b) Dubai metrosu, Dubai (<http://www.mimdap.org>, 13.02.2010).

Diğer taraftan 1990'ların başında Tayland'ın liberalizasyonu ile çok önemli bir ekonomik gelişim yaşayan Bangkok kenti (Şekil 4.60-4.61), ekonomik gelişiminin simgesi olarak finanse ettiği ve kentin ulaşım problemine çözüm olarak geliştirilen Skytrain, küreselleşme ile bağlantısı açısından çarpıcı bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır (Şekil 4.62-4.63).



Şekil 4.60 : Bangkok'da yeme içme alışkanlıklarının dönüşüm (Jenks, 2003).

Şekil 4.61 : Bangkok kentine küresel markaların nüfuzu (Jenks, 2003).

Kentte güçlü bir duruşa sahip olan sistem kentin mevcut caddelerinin üzerine inşa edilmiştir. Biçimlenişi ile küresel dünyayı temsil eden Skytrain temiz, güvenli ve dışarıdaki hava sıcaklığına karşın serin olan sistem çok hızlı bir biçimde tıkanık caddelerin üzerinden geçmektedir. Güçlendirilmiş fiziksel yüksekliğinin yanı sıra kentin uluslararası imkânlarının çoğu ile bağlantısı onu Bangkok kentinin yerel dünyasından ayrılmaktadır (Şekil 4.64). Öyle ki istasyonların sekizi uluslararası otel

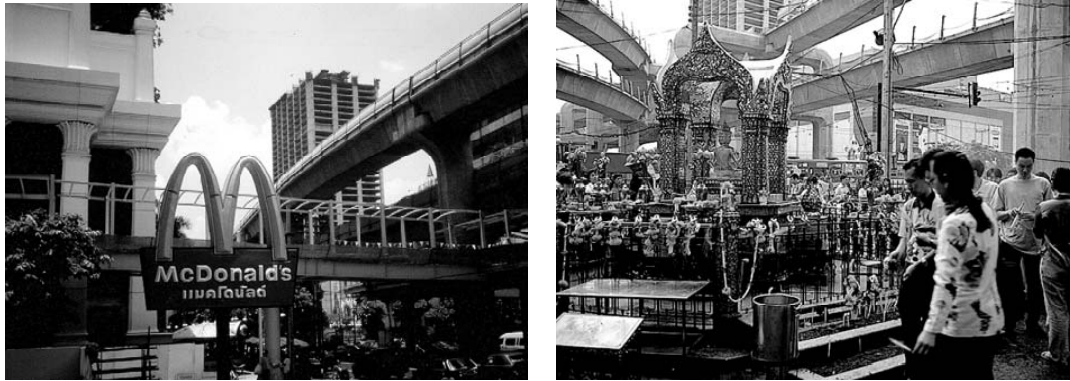
ya da önemli alışveriş merkezleri ile yüksek seviyede olan bağlantılara (Sky Bridges) sahiptir. Çok pahalı olan bu sistem orta sınıf ve iş adamları ile turistler tarafından kullanılmaktadır.



Şekil 4.62 : Bangkok caddeleri üzeride Skytrain hattı ve istasyonlarının masif strüktürü (Jenks, 2003)

Şekil 4.63 : Bangkok cadde yaşamının canlılığı (Jenks, 2003)

Bu konforlu sisteme karşın istasyonların altında caddelerin kirliliği, gürültüsü, kalabalığı tezgâhları, marketleri ve lokantaları ile bambaşka bir çevre yer almaktadır. Ulaşım ucuz otobüslerle sağlanmakta ve yolculuk süresi yaklaşık iki saati bulmaktadır. Kentin caddeleri sadece ulaşım için değil sosyal hayat ve ticaret içinde kullanılmaktadır (Şekil 4.65).



Şekil 4.64 : Küresel marka simgesi (Jenks, 2003)

Şekil 4.65 : Aşağıda devam eden canlılık (Jenks, 2003)

The Grand Hyatt Erawan Hotel ve Gaysorn Plaza Shopping Mal gibi uluslararası şirketlerle bağlantı kuran Sky Bridges'in altında çok sayıda market satış yapmakta, dilenciler ve motosiklet taksi sürücülerini istasyon çevrelerinde toplanmaktadır.

Var olan cadde üzerine kaplanan ulaşım sistemi sembolik mekânlarını yaratmaktadır. Skytrain ile Tayland ile hiçbir ilişki kurmadan uluslararası restoranda yemek yemek, küresel bir otel zincirinde kalmak ve uluslararası tasarım ürünleri

satın almak mümkündür. Altındaki caddelerde ise Tayland'dan yaşamı devam etmektedir (Çizelge 4.8).

Çizelge 4.8 : Sistemin altındaki ve üstündeki yaşantının karşılaştırılması (Jenks, 2003).

Üst	Alt
Uluslararası, küresel otel ve mağazalar	Yerel, marketler ve yerel kullanıcılar için apartmanlar
Klimalı ve serin	Sıcak ve kirli
Tasarımcı ürünleri, uluslararası ürünler	Yerel ürünler
McDonald's, KFC, Haagen Daz	Yerel yiyecek ve cadde tezgahları
Sterilize, güvenli ve korumalı	Dağınık ve potansiyel tehlikeli
Fakirlere kapalı	Herkese açık
06:00 – 24:00	Günün 24 saati açık

Ekonomik gelişimin karşısında duran diğer bir gerçeklik ise ekonomik krizlerdir. Dünyaya yayılan bir ekonomik sistem içinde gelişen ekonomik yapı mimari büyümeyi desteklerken, ekonomik krizler bu gelişimleri sekteye uğratmıştır. Her bir ekonomik kriz kapitalizmin simgeleri olarak tanımlanan gökdelenleri boş kabuklara dönüştürmüştür. Öyle ki 2008 dünya ekonomik krizi dünyanın tüm finans ve ticaret merkezlerini etkilemiştir. 2008 yılından bu yana medyada sık sık kentlerle ilgili kriz haberleri yayınlanmaktadır.

Örneğin Dubai'de en büyük müteahhitlik firmalarından Nakheel, 2008 yılında bazı projelerinde yavaşlamaya gideceğini açıklamıştır ve kriz gayrimenkul projelerinin yüzde 60'ının ertelenmesine neden olmuştur.

“Küresel kriz Dubai'de gayrimenkul projelerinin yüzde 60'ının ertelenmesine neden oldu. HSBC'nin raporuna göre Dubai'de devam eden ya da başlama aşamasında olan toplam 75 milyar dolar tutarında çok sayıdaki gayrimenkul projesi ertelendi. Rapora göre ertelenen projelerin önemli bir bölümünü yüksek gelir grubuna hitap eden rezidans ve ticari projeler oluşturdu. Projelerini erteleyen gruplar arasında Körfez'in en büyük gruplarından Damac Properties, Nakheel gibi şirketler yer alıyor. Ertelenen bazı büyük projeler arasında ise bir rezidans kulesi, liman ve 790 milyon dolara yapılacak Trump Tower'ı da içeren Palm Deira projesi ile Eyfel Kulesi, Taj Mahal ve Pisa kulesinin kopyalarını Dubai'ye yapacak olan Falcon City of Wonders projeleri de var.” (Sabah Gazetesi, 2009)

4.3 Bölüm Değerlendirmesi

Ulusal sınırları aşan bir üretim sistemi içerisinde, bu sistemin yönetimini elinde bulunduran ulusötesi şirketler ve üretimi birimi olarak sistemin kilit noktaları olan kentler arasındaki karşılıklı ilişki günümüzün kentleşme modellerini belirlediği bir ortamda anahtar güçler olarak yerel yönetimler ve küresel yatırımlar karşımıza çıkmaktadır. Ulus devletlerden küresel şirketlere geçen ekonomik güç ile merkezi yönetimler karşısında yerel yönetimlerin yükselmesi ve bu yönetimlerin ulusötesi şirket yatırımlarını çekerek bu sayede kalkınabilme çabalarının neden olduğu rekabet ortamında mekânsal dönüşümün ve dolayısıyla mimarlığın önemli araçlar haline geldiğini söylemek mümkün görünmektedir.

Bu bağlamda uluslararası olaylara ev sahipliği yapmak ve simgesel ('ikonik') yapılar inşa etmek ve ünlü ('yıldız') mimarlarla çalışmak, dikey büyümeyi teşvik etmek, büyük mekânsal dönüşümler yapmak ve bu yolla turizm kaynağı yaratmak günümüzün kentsel stratejilerinin en önemli bileşeni olagelmıştır. Bu stratejiler başta sanayisizleşme yaşayan küçük Avrupa kentleri tarafından kullanılsa da günümüzde farklı yollarla da olsa merkez ve çeperde yer alan birçok kent de bu sürecin içine dâhil olarak benzer stratejileri kullanmaktadırlar.

Diğer taraftan sermayenin Avrupa ve ABD kentleri ile sınırlı kalmayarak tüm dünyaya yayılması ile 20. yüzyılın son çeyreğinden bu yana öne çıkan ve küresel yatırımların ilgi odakları haline gelen Orta Doğu ve Uzak Doğu kentleri müthiş bir kentsel dönüşüm sürecine sahne olmaktadır. Simgesel yüksek yapılar, turizm yapıları ve batılı mimarların tasarımları ile orta ve uzak doğunun büyük kentleri New York, Londra gibi büyük kentlerle yarışır hale gelmişlerdir. Bu anlamda Pekin'in 2008 Olimpiyat Oyunları'na, Şanghay'ın Expo 2010'a ev sahipliği yapması, 1990'lı yıllarda simgesel özellikleri ile tüm dünyada ses getiren New York ve Bilbao Guggenheim Müze'lerinden sonra 2010'da Arap Emirliği'nin başkenti Abu Dhabi'de ve dünyanın en büyük müzelerinden biri olacak olan Abu Dhabi Guggenheim'in inşası kültür, küresel kapitalizm ve küresel eğilimler arasındaki ilişki açısından oldukça manidar görünmektedir.

Kapitalizmin küresel bir boyut alması ile küreselleşmenin dışında başka bir alternatifin kalmadığı bir ortamda kentlerde yaşanan bu dönüşümlerin sonuçları içerisinde ikona eğilim, aynılık, ikililik, eşitsizlik, yerel-küresel gibi tartışmalar günümüzde mimarlık gündemine hâkim olmuştur.

Küresel ekonomik sistemin yöneticileri pozisyonunda olan küresel şirketlere yönelik yapılan alt yapı yatırımları ile yerel yönetimlerin kenti dünya çapında tanıtmaya

abaları sonucunda gerçekleşen benzer mekânsal dönüşümlerle kentler benzer özelliklere doğru evirilmektedirler.

Günümüzde dünyaca ünlü mimarlar tarafından tasarlanmış ikonik (simgesel) yapılar, uluslararası bir etkinliğe sahne olmuş ve sadece etkinlik yılında değil sonrasında da kentin tanıtımını sağlayan kültürel, sportif ya da ticari mekânlar kentin imajını güçlü bir şekilde temsil etmektedir.

İkinci olarak küresel şirketlerin gücünün simgesi haline gelen gökdelenler, küresel markaların tip binaları ve mekânları, dünya standartlarında benzer restoranlar, alışveriş merkezleri, oteller, hipermarketler, banka binaları ve dolaşımı sağlayacak otoyollar, ticari limanlar, hava alanları ile gelişmiş cazibe merkezlerine dönüşmektedirler. Sassen (2005) bu durumu şöyle açıklar;

“Gözlemcilere göre bu kentler türdeş bir gelişme göstermektedir: bu kentler, dünya standartlarındaki mimarlar tarafından yapılan anahtar binalar, bol miktarda dünya standartlarında restoran ve alışveriş mağazaları ile giderek artan bir şekilde dünya standartlarında gelişmiş cazibe bölgelerine dönüşürler.”

Sennett (2009) modern kentsel gelişimin her yerde karşımıza çıkan tek tip bina şekilleri ile kapsamlı ekonomik değişim arasında yakın bir ilişki olduğunu belirtir. Bu tarz binaların küresel ölçekte ticaretinin yapılabilmesinin standartlaşmayı yaygınlaştırmaktadır. Sennett (2009) bina formlarındaki tek tipleşmenin toplumsal sorunlarını da (ayırım gibi) getirdiğini belirtir.

“Standartlaşmadan kaynaklanan toplumsal sonuçlar da Avrupa’ya özgü olmaktansa, küreseldir: bina formlarındaki tek tipleşme beraberinde toplumsal ayırımı da getirir – yani, belli toplumsal grupları üst üste yığmak, insanları hizaya sokmak bu şekilde, planlamanın yerel yapılaşmanın tuhaflığına ve karmaşıklığına ayak uydurmak zorunda olduğu durumlara nazaran, çok daha kolaydır”.

Son olarak Bangkok örneğinde açıklanmaya çalışıldığı gibi küresel kapitalist ekonomik sistem içerisinde kalkınma amacıyla rekabet halinde bulunan kentlerin, sermayenin gerekliliklerine yönelik yeni ekonomik, sosyal ve mekânsal biçimlenişlerinde küresel ile yerel ikililiği kentsel alanda kendini göstermektedir.

20. Yüzyılın son çeyreğinden bu yana küreselleşme süreçlerine paralel olarak kentlerde politik, ekonomik, toplumsal ve mekânsal alanlarda yaşanan dönüşümlere bakmak ve bu alanların birbiriyle etkileşiminin sonuçlarını daha net açıklayabilmek amacıyla tezin son bölümünde seçilen kentler üzerinden bu kapsamda inceleme yapılacaktır.

5. ÇAĞDAŞ KÜRESEL İLİŞKİLERİN KENTLERE ETKİSİNİN NEW YORK-BOMBAY-İSTANBUL-BİLBAO KENTLERİ ÜZERİNDEN İNCELENMESİ

5.1 Amaç – Yöntem

Bu bölümde, 20. yüzyılın son çeyreğinden bu yana küreselleşme süreçlerine paralel olarak kentlerde yaşanan politik, ekonomik, toplumsal ve mekânsal alanlarda yaşanan dönüşümler ve bu alanların birbiriyle etkileşiminin mekânsal sonuçları seçilen kentler üzerinden ortaya konulacaktır.

Bu amaçla, çağdaş küresel ilişkilerin kentleşme süreçlerine ve mekâna etkisi, mimarlığın bu süreçteki rolü konuları, her bir kentin bir şekilde bu sürece dâhil olduğu düşüncesi ile farklı bölgelerde yer alan farklı ölçeklere sahip kentler üzerinden tartışılacaktır.

Dünya üzerinde birbirinden farklı gelişen kentleşme süreçlerini mümkün olduğunca açıklayabilmek amacıyla dünya kentleri çalışma kapsamında dört ana başlık altında gruplandırılmıştır ve bu gruplara dâhil olan kentlerden birer tanesi seçilerek tezde incelenmiştir (Şekil 5.2).

Bu gruplar;

Diğer tüm kentlerden farklı olarak, kentsel ve ekonomik yapıları hissedilir şekilde güçlü olan, ‘küresel kentler’ ya da ‘dünya kentleri’ olarak da tanımlanan kentler;

“New York” – Londra – Tokyo

20. yüzyılın ikinci yarısında küreselleşmenin ve küresel bir ekonomik sistemin tüm dünyaya yayılması ile öne çıkan ve günümüzde merkez ülkelerin kentleri ile yarışabilecek duruma geleceği öngörülen, küreselleşmenin en iyi gözlemlenebildiği, çok yoğun nüfusa sahip çeper dünya kentleri;

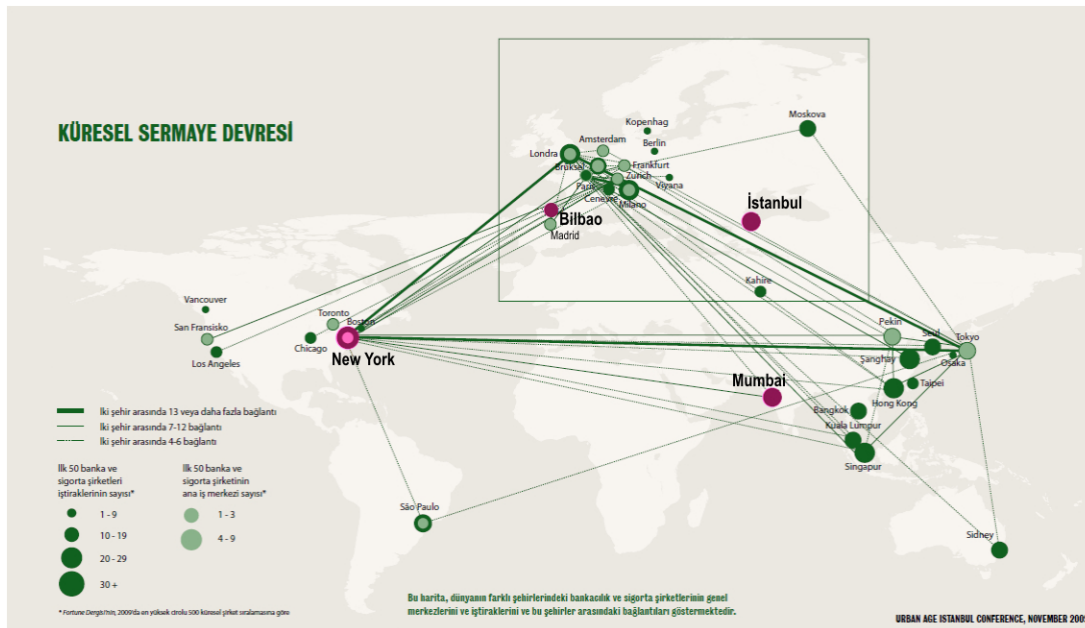
Şanghay – São Paulo – “Bombay” – Johannesburg – Bangkok

Stratejik konumları ile her zaman önemli olmuş Avrupa kentleri;

Berlin – “İstanbul” – Barselona

Güçlü birer sanayi kentleriyken sanayisizleşme döneminde krizden etkilenmiş, geliştirdikleri kentsel stratejilerle yeni endüstrileri çekmeye başarmış küçük ölçekli Avrupa kentleri:

“Bilbao” – Lizbon – Glasgow



³ Koyu renkli daireler dünyanın ilk 50 banka ve sigorta şirketinin iştirak sayısının artışına göre büyümektedir. Açık renkli daireler ise bu ilk 50 şirketin ana iş merkezlerinin sayısına göre büyümektedir. Kentler arasındaki bağlantı çizgilerinin kalınlığı ise iki kent arasındaki bağlantı sayısı arttıkça artmaktadır. (Kırmızı daireler, İstanbul ve Bilbao için sadece haritadaki yerini göstermek amacıyla kullanılmıştır .

Küreselleşme süreçlerine paralel olarak kentlerde politik, ekonomik, toplumsal ve mekânsal alanlarda yaşanan dönüşümleri ve bu alanların birbiriyle etkileşiminin sonuçlarını açıklayabilmek amacıyla seçilen 4 kent tez çalışmasında belirlenmiş bir yöntem kapsamında incelenecektir.

Bu yöntem kapsamında kentlerin yönetim yapısı, ekonomik gelişimi ve günümüzdeki durumu, tarihi süreçte nüfus değişimi ve göç oranları, toplumsal yaşam, turizm ve son olarak ulaşım altyapıları kısaca incelenecektir. Daha sonra mekânsal özellikler bölümünde, kentlerin 20. yüzyıldan bu yana mekânsal dönüşümlerinde değişen küresel ilişkiler çerçevesinde politik, ekonomik ve demografik değişimleri, göç ve değişen toplumsal yapının etkisi ve kentler arası rekabette öne çıkma çabaları ile dönüşen kentsel mekân tartışılacaktır. Bu anlamda kentlerde konut kullanımındaki dönüşüm, yıldız mimar ve simge yapılar ile yüksek yapılar ve büyük mekânsal dönüşüm projelerine bakılacaktır. Bu başlıklar aşağıdaki gibidir;

1. Yönetim Yapısı
2. Ekonomik Durum
3. Nüfus
4. Toplumsal Yaşam
5. Turizm
6. Ulaşım
7. Mekânsal Özellikler

5.2 New York

5.2.1 Yönetim yapısı

Kent aynı isimli New York Eyaleti'nde yer alır. New Jersey, Connecticut ve New York'u kapsayan New York Metropolitan Bölgesi yaklaşık 155.018 km² alana sahiptir (NY Business, 2010) (Şekil 5.3-5.4).

New York İdari Bölgesi, Manhattan, Brooklyn (Kings Country), Queens (Queens Country), Bronx ve Staten Island (Richmond) olmak üzere beş bölgeden oluşur. New York Kenti km²'ye düşen yaklaşık 9600 kişi yoğunluğu ile yaklaşık 301 km² alan kaplar (Official New York City Web Site, 2009).



Şekil 5.3 : New York Eyaleti (<http://www.urban-age.net>, 27.10.2009).

Şekil 5.4 : New York Kenti (<http://www.urban-age.net>, 27.10.2009).

New York Kenti beş bölgesi ile seçilmiş Belediye Başkanı ve ayrıca seçilmiş kent meclisi tarafından yönetilir. Uluslararası düzeyde etkili olan güçleriyle New York Belediye Başkanı ABD'deki en önemli politikacılardandır. Yerel yasaları koyma Kent Konseyi'nin (City Council) sorumluluğundadır. Seçilmiş "bölge başkanı" ('borough president') tarafından yönetilen beş bölge vardır.

Kentin yönetim faaliyetleri eyalet düzeyinde yasama çerçevesiyle belirlenmiştir. New York Kent yönetimi, eğitim, hastane, sosyal koruma, çevre, yerel ulaşım ve planlamadan sorumludur. Frug ve Brandies (2005) New York kentinin yönetimini servis yönetimi olarak tanımlamışlardır. Yönetim faaliyet alanındaki sakinlerine inanılmaz çeşitlilikte servisler sunar.

ABD'de ki Federal yönetim yerel gücü belirlemede ikincil bir rol oynamaktadır. Birincil güç New York Eyaleti'ne aittir ve eyalet New York Kenti üzerinde önemli bir otoritedir. New York Eyaleti kentsel yaşamın birleşenlerini en önemlilerini kontrol etmektedir. Kentte önemli gelişmeler kent tarafından değil Empire State Development Corporation tarafından kontrol edilmektedir. Eyalet yönetimi Ground Zero, Battery Park City, Times Square gibi önemli projelerde egemen durumdadır. Bu anlamda "*New York State, New York Kenti'ne kalp veriyor fakat beyin vermiyor*" şeklinde tanımlanır (Frug ve Brandies, 2005).

New York kenti çok katmanlı bir yönetim yapısı ile yönetilir. Öyle ki bu çok dağınık yapının bürokratik işlemleri, karar alma süreçlerinde çoğu zaman sorun yaratmaktadır. Örneğin metropoliten ulaşım planlamada birçok aktör varlığı ulaşımında problem olarak ortaya çıkmaktadır.

5.2.2 Ekonomik durum

New York kenti tarihi boyunca hiçbir zaman büyük agro-endüstriyel (tarım endüstrileri) ekonomiye sahip olmamıştır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra sanayinin az gelişmiş ülke kentlerine kayması ile New York temel sanayi sektörlerini dahi kaybetmiştir. Aynı dönemde büyük nüfus kayıpları ile işgücünü de kaybetmiştir (New York State Department of Labor and the United States Bureau of Labor Statistics, 2009).

Ancak 1978 ve 2000 yılları arasında ABD'de genel olarak istihdam oranları yükselmiştir. Fakat tüm ülkede ücretler aynen kalırken New York ve özellikle Manhattan yüksek ücretli işlerden çok büyük paylar almıştır. 20. Yüzyılda finans, ticaret ve hizmetlere bağlı olarak gelişen New York, yüzyıldan fazladır dünyanın en önemli ticaret ve finans merkezlerinden biridir (Laeppl ve Kanai, 2005) (Çizelge 5.1).

Sektörlerin istihdam oranı;

Fiscal Policy Enstitünün raporuna göre, New York'ta 1990'lar boyunca gelişen istihdam hizmet sektöründedir. Fakat bu olgu elbette New York ile sınırlı değildir, ABD' de en hızlı gelişen 20 iş sektörünün 11'i hizmet sektöründedir (Laeppl ve Kanai, 2005).

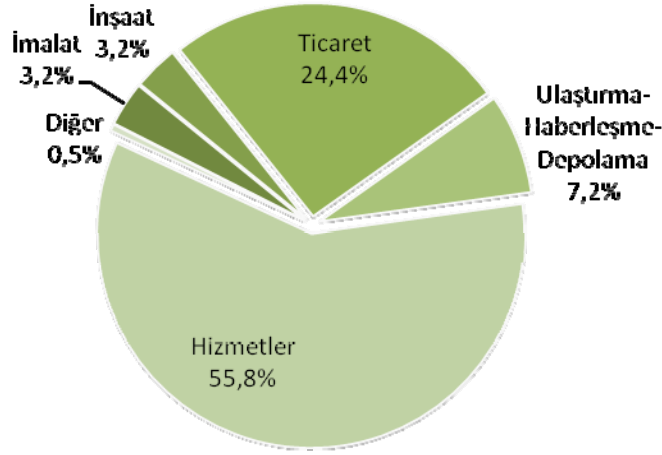
New York'un ikincil sektörlerdeki (üretim-endüstri-inşaat vb.) istihdam oranı % 0,6'dır. Diğer taraftan New York ekonomisine hâkim olan finans, işletme ve hizmet sektörünün istihdamdaki payı % 94'ü bulmaktadır (ACS, 2007) (Şekil 5.5).

Çizelge 5.1 : New York'un tarihi süreçte ekonomik değişimi.

New York	1964	1970	2010
Ekonomi	Üretim – Ticaret —	Finans – Gayrimenkul -	Hizmet Sektörü -
Üretim İstihdamı	%29	%20	%4
Hizmet sektörü istihdamı			%93

Şekil 3.6 ve 5.2'de görüldüğü gibi, dünyanın en büyük ekonomisine sahip olan New York, küresel sermaye devresinde tüm dünyaya hakim olan bağlantı üçgenini Londra ve Tokyo ile birlikte oluşturmaktadırlar. Dünyanın ilk 50 banka ve sigorta şirketlerinin 4'den fazlasının ana iş merkezi ve 20'den fazla şirketin iştiraklerinin yer aldığı kent Forbes Dergisine göre, yaklaşık 300'den fazla küresel şirketin ana iş merkezidir. Forbes Dergisinin “dünyanın en büyük küresel şirketleri” sıralamasın giren şirketleri arasında JPMorgan Chase, Verizon Communications, IBM, Pfizer, Goldman Sachs Group , Sony, MetLife, Morgan Stanley şirketleri ilk 100'de yer

almaktadırlar (Forbes, 2009). Aynı zamanda New York kişi başına düşen gayrisafi milli hâsıla (Gross City Product) ile dünyanın en zengin kentlerinden biridir. Bu ezici kentsel ekonomi tüm ABD'nin % 4'ünü oluşturur (Urban Age NY City Profil, 2005 - ACS, 2007).



Şekil 5.5 : New York Kenti istihdam oranları (ACS), 2007).

Küresel ortamın önde gelen firmaları tüm metropoliten mekânsal büyümeye rağmen kentin güçlü merkezi olan Manhattan bölgesinin canlılığını sürdürmesine çok büyük oranda katkıda bulunmuştur. Öyle ki finansal endüstrisi yüksek kullanım değeri, yüksek yerel vergiler, tıkanıklık ve 9\11 den sonra bile Manhattan'da kalmaya devam etmiştir. Halen birçok yeni kültürel ve yaratıcı endüstriler bu kentsel mekânda yerleşmeye devam eder. Yaratıcı sektörler yoğun ölçüde Midtown Manhattan'ın merkezi ve banka bölgesi ve finansal ve güvenlik firmalarının merkezi arasında yer almaktadır (Laeppe ve Kanai, 2005).

Kentsel iş merkezi olan Manhattan yüksek katlı yapılar ile karakterize edilir. Yine nüfus yoğunluklarına bakıldığında Manhattan tüm New York içinde yoğunluğun en yüksek olduğu bölgedir. New York'u küresel lider yapan şartları bir şekilde kopyalamaya çalışan kentler, Şanghay'da ki Pudong New District (Şekil 5.6) ve Mexico City'de Santa Fé (Şekil 5.7) gibi, küçük Manhattan'lar inşa etme teşebbüsü içindedirler (Laeppe ve Kanai, 2005).

New York birincil iş alanlarından daha düşük maliyetli kent dışı gelişim alanlarına sahiptir. Manhattan bölgesinin dışında gelişmiş ve kent dışı yığınları gerçekten işler üreten gruplara dönüştürmüştür. Silicon Valley gibi alt merkezler yeni işlerin gelişimi için önemli yerlerdir (Sudjic, 2006).



Şekil 5.6 : Şanghay Pudong Bölgesi (<http://en.wikipedia.org>, 27.10.2009).

Şekil 5.7 : Meksika Santa Fé (<http://en.wikipedia.org>, 27.10.2009).

Dünyanın en büyük ekonomisine sahip olmasına rağmen işsizlik oranları % 4,4 ile tüm ABD'den daha yüksektir ve nüfusunun %19'u yoksulluk sınırının altındadır. Ücretlerin artması ve aynı şekilde işsizlik oranlarının tüm Amerikan'dan daha yüksek seyretmesi küresel kentlerde halen devam eden eşitsizliğe işaret etmektedir (ACS, 2007).

Laeppl ve Kanai (2005) New York'u ekonomik yenilikler için bir merkez olarak tanımlarken çekiciliğinin temelinde sahip olduğu yoğun kentsel iş piyasası olduğunu belirtirler. Dahası New York küreselleşmenin motoru ve devamında süreçten faydalanan olarak ikili bir role sahiptir. Bu anlamda New York küreselleşme süreçleri ile bağlantılı kentsel koşulların yansıması için bir pencere olarak görülebilir.

5.2.3 Nüfus

İkinci Dünya Savaşı'nı izleyen yıllarda endüstriyel yayılım ve nüfus dağılımı eğilimleri devamında küresel düzeyde yaşanan sanayisizleşme süreci, birçok Birleşik Devletler kentinde büyük nüfus kayıplarına ve kent dışına göç eğilimlerine neden olmuştur. Büyük kentlerde yaşayan Amerikalıların oranı 1950'de %17'den 1990'da %12'ye düşmüştür (Laeppl ve Kanai, 2005).

1990'larda ise yeni bir dönem başlamıştır. New York 1970'lerde 800.000 yerleşimci kaybetmişken 1990'larda neredeyse 700.000 kişi kazanarak, tarihinde ilk defa 8 milyonun üzerinde bir nüfusa sahip olmuştur. Kent geç 20. yüzyılda tüm dünyayı etkilemeyi başarmıştır, öyle ki New York nüfusu 1990'dan 2000'e % 8,1 artmıştır. Bu on yıl boyunca bölgenin toplam nüfusunun hemen hemen %60'ı kent sınırlarının dışında kayıtlıdır ve New York kenti istihdam oranının yarısından azına sahiptir (New York State Department of Labor and the United States Bureau of Labor Statistics, 2007). Bu durum gösteriyor ki New York metropolündeki nüfus artışı hemen tüm metropollerde olduğu gibi bölgenin çeperlere doğru büyümesine yol açmıştır.

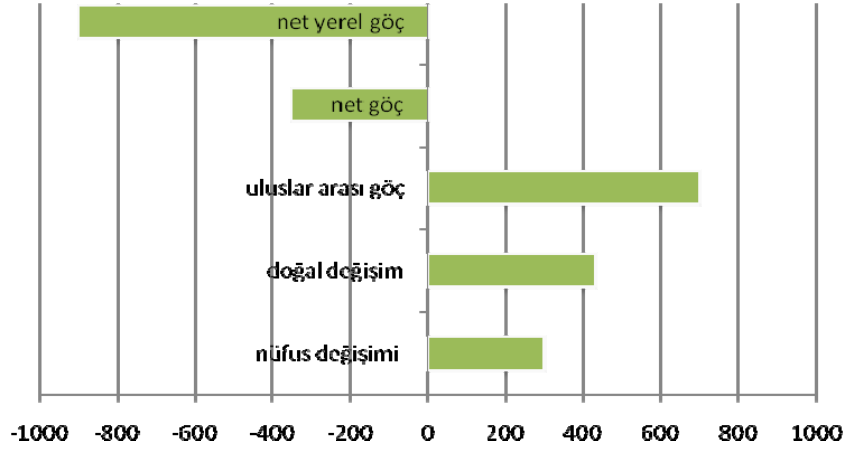
2000 yılından bu yana kentte ikamet eden sayısı sürekli artış göstermiştir. Kentin dışında bölgesel büyüme de hızla devam etmiştir (Urban Age NY City Profil, 2005). Son nüfus tahminlerine göre milenyum sonrası durgunluk ve 9/11 terörist saldırısından sonra bile şehir büyümeye devam etmiştir. 2008 yılının Temmuz ayı itibariyle 8.363.710 geçkin nüfusa sahip olduğu belirlenmiştir. New York nüfusu 2000 yılının Nisan ayından bu yana %4,4 artış göstermiştir. New York ülkenin Northeastern ve Midwestern bölgesindeki eski kentlere oranla kendisini benzersiz kılacak şekilde önemli oranda büyümeye devam etmektedir. 2000 yılında New York Kenti, New York Eyalet nüfusunun %42,2 oluşturuyorken 2008’de Eyalet nüfusunun %43,9’u New York’ta yaşamaktadır (US Census Bureau, 2008).

New York kent nüfusu 2007 ve 2008 arasında 53.000 kişiden fazla artmıştır. New York kent yönetiminin idari sınırları içindeki nüfus yoğunluğu (km²’e düşen insan sayısı) 9.551 kişiyken, yoğunluğun en fazla olduğu bölgede 53.000 kişidir (Urban Age NY City Profil, 2005). New York nüfus yoğunluğu açısından Amerika’nın en yoğun kentidir. Günümüzde çevre banliyöleriyle birlikte New York metropoliten bölgesi yaklaşık 21 milyonluk nüfusa sahiptir ve dünyanın en kalabalık yerleşim bölgelerinden birini oluşturur (BM, 2007).

Göç;

2000 yılında, New York kentinde yaşayan yabancı doğumlu sayısı 2,9 milyon ile tarihinin en büyük değerine ulaşmıştır. Günümüzde kent nüfusunun %37’si yabancı doğumlulardan oluşmaktadır (New York City resmi web sitesi, Urban Age, 2005).

New York’un nüfusu oldukça dinamikdir. Kentin nüfusu 2000-2007 periyodunda çeyrek milyon insan artmıştır. Bu periyotta 800.000 den fazla yerel dışa göç yaşayarak nüfusunu diğer 50 eyaletlerle takas etmiş, bu sayıyı 600.000’den fazla insanın uluslararası göçü karşılamıştır. Bu iki durumun sonucu küçük bir kayıp ortaya çıkmış, fakat doğal değişimle –doğum ve ölüm arasındaki denge sonucu- artışa dönüşmüştür (Şelik 5.8).



Şekil 5.8 : New York 2000-2007 nüfus değişim grafiği
(New York City resmi web sitesi, 2007).

New York’a 1980’den beri genç yaşta işçiler gelmektedir. 25 ile 44 yaş arası göç eden sayısı 18 ile 44 yaş aralığının yaklaşık iki katıdır. Kentin nüfusunda devam eden bu dinamizmle kent nüfusunun 2030’da 9,1 milyondan fazla olacağı hesaplanmaktadır (New York City resmi web sitesi).

Sudjic’e (2006) göre, düzensizlik ve dinamizmin karışımına rağmen New York kent olmayı başarmaktadır. Devamlı yeni insanları çeken ve onlar için yeni iş olanakları sağlayan New York’un ekonomik güçten kaynaklanan cazibesi kentin işgücünü uluslararası göç ile büyük ölçüde yenilemiştir. En büyük firmalar ve şirketler güçlü Amerikan yöneticilerin yanı sıra uluslararası göç edenler (expatriates) tarafından çalıştırılmaktadır (Laeppl ve Kanai, 2005).

New York dünyanın en hareketli ve çekici kentlerinden biridir. Dünyanın her kesiminden insanlar buraya kentin sunduğu olanakları deneyimlemek ve iyi bir yaşam kurmak için göç etmeye devam etmektedir. Öyle ki 9/11 saldırısından sonra bile göç devam etmiştir. Bu olayı izleyen yıl zaten kötüye giden ekonomide iş kaybı ve Manhattan çevresinde belirgin bir dışa göç yaşanmış ancak kısa sürmüştür. Manhattan’ın apartman yaşamının fırsatları bir kez daha göç için mıknatıs görevi yapmış, gençlerin ve alt grubun göçündeki artış ile durgunluk “pat” diye sona ermiştir. Yeni gelenler ve onların çocuklarının yeni dalgası kentin nüfusunu ileriye sürüklemeye devam edeceği tahmin edilmektedir (New York City resmi web sitesi).

5.2.4 Toplumsal yaşam

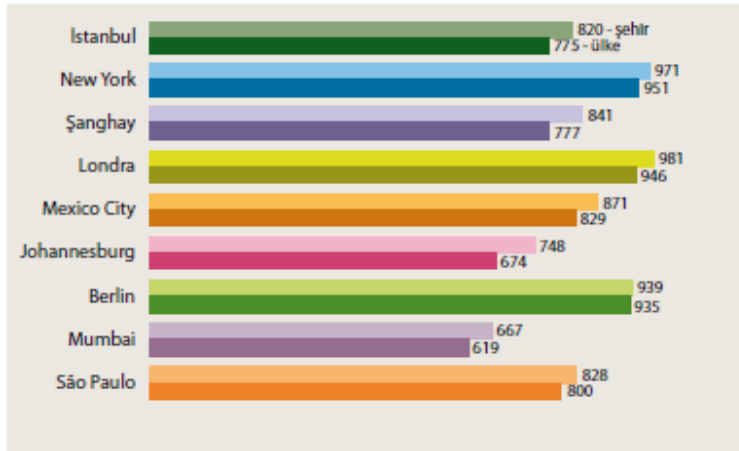
Küresel Güç Kent Endeksi (Global Power City Index, kısaca GPCI) küresel kent sıralamalarına yeni bir açı getiren Kapsayıcı Güç Analizlerine göre, New York 2009 yılında 35 kent arasında en güçlü kent unvanını almıştır. New York; Ekonomi,

Araştırma ve Geliştirme konularında olduğu gibi, araştırmacılar, sanatçılar, ziyaretçiler ve kent sakinleri gibi aktörler sıralamasında da birinci sıradadır (Urban Age, 2009).

New York'ta bir ailenin ortalama aylık geliri \$82,582 iken bu oran Manhattan'da \$157,932 ile en yüksek Queens'te \$73 ile en düşük rakamlara ulaşmaktadır (ACS, 2007).

Kente ulusal ve uluslararası akımlar gayrimenkul değerinin korunmasına neden olmuştur. New York nüfusunun %66 ile 16-64 yaş arası çalışabilen nüfusunu oluşturur. Çalışabilen nüfusun yüzde % 57,7'si istihdam edilmektedir (ACS, 2007).

Yaşam süresi, okuryazarlık oranı, okulluluk oranı ve kişi başına düşen gayri safi yurt içi hâsılanın bir araya gelmesiyle oluşan ve kentlerde yaşam kalitesini ölçmeyi sağlayan HDI (Human Development Identity- İnsani Gelişim Endeksi) sayısına göre, New York kenti yüksek yoğunluğun ve yüksek yaşam kalitesinin aynı anda var olabileceğini göstermiştir. New York üniversiteleri ve diğer önemli kültürel, eğitimle ilgili ve araştırma enstitüleri karışık öğrenci ve çalışanlarla zenginleşmiştir –New York Üniversitesi uluslararası öğrenci başvuruları açısından en üsttekiler arasında olmaya devam etmektedir (Urban Age Conferences, 2009) (Şekil 5.9).



Şekil 5.9 : Kentlerin HDI (insani gelişim endeksi) grafiği (Urban Age, 2009).

Gelişmiş finans, kültürel üretim, yeni teknolojiler, politikalar, sanatlar ve akademiler gibi ekonomik ve sosyal aktiviteler rutin olmayan görevler ve işlemler özel becerili aktörler ile gerçekleştirilir (Laeppl ve Kanai, 2005). Bu gruplar kentin bağlamına katılmalarına bağlı olarak firmalar ve çalışanları sıkışık ve yüksek maliyetli kentsel çevrelerde kendi içlerinde gruplanmaktadır (ACS, 2007). Bu gruplanma kentte var olan kutuplaşmanın varsıl kutupunu oluştururken, sahip olduğu servetine rağmen New York'ta var olan yoksulluk düzeyi yoksul gruplara ve eşitsizliği işaret etmektedir. Öyle ki New York'ta işsizlik oranı tüm ABD'in genel oranlarından daha

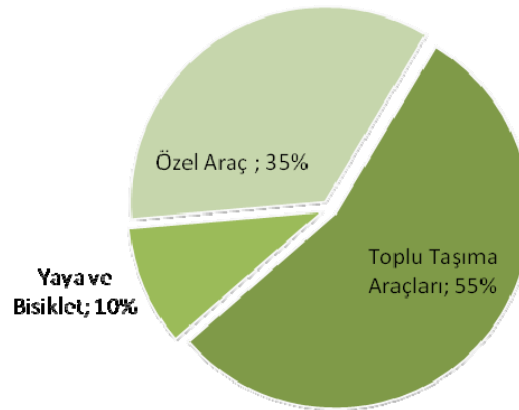
fazladır (ACS, 2007). Araştırmalar yüksek yoğun kentler arasında New York'un durumu giderek yükselen eşitsizlik eğilimlerinin oldukça yüksek düzeyde olduğunu göstermektedir. Urban Age araştırmalarına göre, New York nüfusunun %19'u yoksulluk sınırının altındadır. Bu araştırmaya göre, ABD'de bir bütün olarak yükselen eşitsizlikleri kaydetmesine rağmen bu eşitsizlikler New York Eyaletinde ülkenin diğer yerlerine oranla ve New York Kenti'nde eyaletin diğer kısmına göre çok fazladır. Kentte varıl ve yoksul grupların varlığı daha sonra değinileceği gibi mekânsal dokuda da karşılığını bulmaktadır.

5.2.5 Turizm

New York 2008 yılında toplam 47 milyon turist sayısına ulaşmıştır ve turizm gelirleri yaklaşık \$32,1 milyardır. New York otellerinin ortalama doluluk oranı % 85,3'dür (New York Statistic, 2007). New York kenti John F. Kennedy International (JFK), LaGuardia (LGA), Newark Liberty International (EWR) olmak üzere üç havaalanına sahiptir. 2008 yılında havaalanları 107 milyon insana hizmet etmiştir (New York Statistic).

5.2.6 Ulaşım

Ulaştırma politikası kentin değişen şekline ayak uydurmak için mücadele etmektedir. New York tüm kente uzanan raylı sisteme sahiptir. Kent toplu taşımaya daha erken yatırım yapmayı, yüzyılı aşkın ağlarını geliştirmeyi başarmıştır. Karar alma süreçlerinde, yönetim düzenlemeleri ve idari sınırlar New York'un batı Metrosu'un gelişimine sınırlama getirmiştir (Urban Age NY City Profil, 2005). Çoğu yüksek yoğun kentte olduğu gibi New York'ta da geliştirilen metro sistemlerinin yanı sıra, bölgesel demiryolu raylı ulaşım önemli bir bileşendir (Urban Age Conferences, 2008) (Şekil 5.8).



Şekil 5.10 : New York Kenti ulaşım araçları kullanım yüzdeleri (ACS), 2007).

5.2.7 Mekânsal özellikler

Kent özellikle yoğun göç aldığı 1990-2000 yılı arasında çeperlere doğru büyümüş ve metropoliten bölge büyük oranda gelişmiştir. Buna rağmen New York kenti o yıllardan bu yana merkezi olarak da büyük ölçüde gelişme göstermiştir.

Yüzyıldır finans ve ticaret merkezi olan New York, Çiçekoğlu'na (2003) göre, “*dikey ve fallik bir kenttir. Modernist başarı imgesinin ikonik bir sembolü gibidir. Koolhaas’ın dediği gibi, mimarlık ‘Manhattan’ın yeni dinidir’ (Koolhaas, 1994:21).*”

New York, “Heidegger’in tanımıyla “*bir-resim-olarak-dünya*” dönemine aittir: *bir dünya resmi... dünyanın resmi anlamında değil, dünyanın bir resim gibi algılanıp kavranması anlamına gelir* (Heidegger, 1977:130).” (Çiçekoğlu, 2003)

Kentin % 39,4’ü konut alanlarından, %3,6’sı endüstriyel, %7,4’ü ulaşım alanlarından oluşmaktadır (Official New York City Web Site, 2008). Central Park 843 akr alanı ile kentin %25,2 oranındaki yeşil alanlarının büyük bölümü oluşturur (Şekil 5.11). Park yüksek katlı kule ve Manhattan’ın yoğun kentsel ızgarası ile çevrilidir ve 19. yüzyılda şehrin hızla genişleyen nüfusu için bir yer sağlamak amacıyla oluşturulmuştur (Urban Age, 2007). New York yoğun olarak yapılaşmış bir kenttir (hektar başına brüt barınma yoğunluğu %96,1) özellikle de Manhattan yüksek konut bloklarıyla doruğa ulaşmaktadır (Şekil 5.12). State Island ise düşük yoğunluğu ile dikkat çekmektedir. Queens ve Bronx’da bazı lüks kiralık apartman daireleri yüksek fiyatlı mülkiyetler nedeniyle az yoğundur (Urban Age NY City Profil, 2005).



Şekil 5.11 : New York Central Park (<http://www.urban-age.net>, 27.10.2009).

Şekil 5.12 : New York Manhattan bölgesi dolu-boş analizi (www.urban-age.net, 27.10.2009).

Küreselleşme sürecinin konut ve yerleşimlere etkisi;

İleri düzey endüstrilerin yanı sıra eğitim, sağlık ve sosyal hizmetler New York şehri gibi modern kentsel ekonomilerin büyük istihdam sektörleri haline getirmiştir. Nüfus bölümünde de bahsedildiği gibi, aldığı yoğun göç kentte bazı grupların oluşmasına neden olmuştur. New York’ta % 65 gibi bir nüfus etnik azınlıklardan oluşmaktadır.

Bu azınlıklardan ya da diğer sosyal gruplardan oluşan dar gelirli insanlar genellikle mahalle ölçeğinde ve genellikle suç oranının yüksek olduğu bölgelerde yaşarlar (Sennet, 2006). Bu bölgelerden biri Manhattan'da yer alan Afrikalı kökenli Amerikanların yerleştiği Harlem bölgesidir. Siyah yerleşimcilerin 1904'de büyük göç ile yoğunlaştığı bölge, 1920'lerde Harlem Renaissance olarak tanımlanan çok parlak sanatsal dönemden sonra, Büyük Buhran döneminde ve özellikle İkinci dünya savaşından sonra sanayisizleşme sürecinden etkilenen bölgede suç ve yoksulluk artmıştır. Geç 20. yüzyıl yeniden canlandırma çalışmalarında soylulaştırma 'gentrification' projeleri ile dönüştürülmeye çalışılmıştır. Günümüzde halen işsizlik ve suç oranları tüm New York'ta olduğundan daha fazladır.

Diğer taraftan, toplumsal yapının anlatıldığı bölümde de değinildiği gibi, gelişmiş finans, kültürel üretim, yeni teknolojiler, politikalar sanatlar ve akademiler gibi ekonomik ve sosyal aktiviteler rutin olmayan görevler ve işlemlerin yoğunlu özel becerili aktörlerden oluşan yüksek gelirli gruplar, kent çeperinde güvenli bölgelerde ve özellikle kent merkezinde çok katlı konutlarda yaşamaktadırlar. Bu kullanımların ortaya çıkmasının temelinde güvende olmak güdüsü yatmaktadır. Kentin farklı sosyal yapılarının oluşturduğu mahalleler kendi içlerinde homojen bir yapıya sahipken bu tekil homojen gruplar kentin mekânsal yapısında parçalanma ve farklılaşmaya neden olurlar. New York gibi yüksek yoğun kentlerde bu farklılaşma ve parçalanma kentsel yaşam kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir (Sennet, 2006).

Simgesel ('ikonik') yapılar ve ünlü ('star') mimarlar;

Yüzyılı aşkın bir süredir dünyanın en güçlü ekonomisine sahip kentlerinden biri olarak tüm küresel ilişkilerin merkezinde bulunduğunu söyleyebileceğimiz New York, uluslararası mimari sitillerin de merkezlerinden biri olmuştur. Mekânsal yapısının en baskın özelliği olan yüksek yapılar, dönemlerin kendilerine özgü mimari stillerini yansıtırlar ve dönemlerinin ünlü mimarlarınca tasarlanmışlardır. Diğer taraftan küresel mimari simgeler olan kültür yapıları ve ulaşım yapıları da en önemli simgelerini oluşturmaktadır.

Manhattan'da yüksek katlı ofis ve konut yapılarının yanı sıra dünyanın en ünlü müzelerinden MoMA-Modern Sanat Müzesi (Museum of Modern) ve Solomon R. Guggenheim Müze Binası yer almaktadır. Goodwin ve Edward Durell Stone tarafından 1985 yılında tasarımı yapılan binaya Philip Johnson Associates ve James Fanning (1954-1964) tarafından ve Cesar Pelli & Associates ve Edward Durell Stone Associates (1985) tarafından yeni bölümler eklenmiştir. Özellikle de 1959 yılında Frank Lloyd Wright tarafından tasarlanan ve yılda iki milyondan fazla

kişinin ziyaret ettiği Guggenheim Vakfı'na ait Solomon R. Guggenheim Müze Binası en ünlü küresel mimari biçimlerden biridir (Erbay, 2009) (Şekil 5.13).



Şekil 5.13 : Guggenheim Müzesi NY (<http://www.guggenheim.org>, 27.10.2009).

Yüksek yapılar;

20. yüzyılda finans, ticaret ve hizmet sektörünün merkezi olarak gelişen kentin merkezinde yerleşim ve endüstri arasında yer seçimi mücadelesi vardır (Laeppe ve Kanai, 2005). Bu mücadele yirminci yüzyılın başından bu yana yapı yüksekliklerinin giderek artmasına neden olmuştur (Şekil 5.14).



Şekil 5.14 : 1910-1924 yılları arasında New York'a inşa edilen yüksek yapılar (www.nyc-architecture.com/ten/ten-skyscrapers.htm, 27.10.2009)

20. Yüzyılda finans, ticaret ve hizmetlere bağlı olarak gelişen, yüzyıldan fazladır dünyanın en önemli ticaret ve finans merkezlerinden biri olan New York kentinde, bu güçlü ekonominin küresel şirketlerini yüksek yapılar temsil etmektedir. Özellikle Midtown Manhattan'da 20. yüzyılın başından itibaren banka ve şirketlerin yüksek yapıları inşa edilmiştir (Şekil 5.15). Bunlardan 1850'de kurulan finans şirketine ait United States Express Company Building (1907) (Şekil 5.16), F.W Woolworth Şirketi'ne ait Woolworth Building (1913) (Şekil 5.17), erken 20. yüzyıl yüksek yapılarıyken, 1930 yılında Bank of Manhattan için inşa edilmiş daha sonra Trump Şirketi'nin satın almış olduğu Trump Building (Şekil 5.18) ve 1931 yılında TMW gayrimenkul şirketine ait Chrysler Building (Şekil 5.19) ise Empire State Building (1931) (Şekil 5.20) inşa edilene kadar kentin en yüksek ofis binaları olmuşlardır.



Şekil 5.15 : Midtown Manhattan (Empire State Building, MetLife Building ve Bank of America Tower yapım aşamasında)(wikipedia, 14.04.2010).



Şekil 5.16 : United States Express Company Binası, Midtown Manhattan, 1907, Clinton & Russell (<http://www.emporis.com>, 14.04.2010).

Şekil 5.17 : Woolworth Binası, Midtown Manhattan, 1913, Cass Gilbert (http://en.wikipedia.org/wiki/Woolworth_Building, 14.04.2010).



Şekil 5.18 : Trump Binası, Midtown Manhattan, 1930, Craig Severance (<http://www.emporis.com>, 14.04.2010)...

Şekil 5.19 : Chrysler Binası, Midtown Manhattan, 1930, William Van Alen (<http://en.wikipedia.org>, 14.04.2010).



Şekil 5.20 : Empire State Binası, 1931, Midtown Manhattan, Shreve, Lamb and Harmon (<http://en.wikipedia.org>, 14.10.2009).

Devamında Rockefeller Center (1939) inşa edilmiş (Şekil 5.21) ve 1960'lı ve 1970'li yıllarda Manhattan'da şirket merkezleri ve diğer ofis binaları çok hızlı bir şekilde yoğunlaşmıştır (Çizelge 5.2) (Şekil A.8). Günümüzde “dünyanın en büyük şirketleri” listelerinde yer alan şirketlere ait JP Morgan Chase World Headquarters (1960) (Şekil 5.22), Pfizer Building (1961) (Şekil 5.23), Citigroup Center (1961), MetLife Building (1963) (Şekil 5.24), Xerox Building (1965) (Şekil 5.25), HSBC Bank Building (1967) (Şekil 5.26), General Motors Building (1968) (Şekil 5.27), One Battery Park Plaza (1971), Trump International Hotel & Tower (1971) (Şekil 5.28), Citigroup Center (1977) (Şekil 5.29) yapıları bunlardan bazılarıdır. 1980'ler boyunca Manhattan'a çok sayıda uluslararası şirket binası inşa edilmiştir. 1983 yılında Trump Tower, 1984'de Sony Tower (AT&T) (Şekil 5.30), 1987'de CitySpire Center bunlardan birkaçıdır. Yirminci yüzyılın sonunda ise ofis yapılarına 1992'de inşa edilen Millenium Hilton Hotel ve 1993'de inşa edilen Four Seasons Hotel ve Hilton Times Square gibi yüksek otel yapıları katılmıştır.



Şekil 5.21 : Rockefeller Center, 1939, Midtown Manhattan, Raymond Hood (<http://en.wikipedia.org>, 14.04.2010).

Çizelge 5.2 : 1900-1950 yılları arasında New York'ta inşa edilmiş yüksek yapılar (<http://www.nyc-architecture.com>, 27.10.2009).

Bina	Mimar	Tarih	İşlev
Woolworth Building	Cass Gilbert	1911-1913	ofis
THE BUSH TOWER	Helmle & Corbett	1916-1918	ofis
Chanin Building	Sloan & Robertson	1927-1929	ofis
Chrysler Building	William Van Alen	1928-1930	ofis
Empire State Building	Shreve, Lamb & Harmon, William F. Lamb	1930-1931	ofis
McGraw-Hill Building	Raymond Hood with Godley & Foulhoux	1930-1931	ofis
Amerikan International Building	Clinton & Russell and Holton & George	1930-1932	ofis
Rockefeller Center	Associated Architects	1931-1933	ofis
United Nations Headquarters	Le Corbusier, Oscar Niemeyer, Sir Howard Robertson, Harrison ve Abramovitz	1947-1953	ofis
Lever House	Skidmore, Owings & Merrill LLP, Gordon Bunshaft	1948-1952	ofis
Seagram Building	Ludwig Mies van der Rohe, Philip Johnson ve Kahn & Jacobs	1958	ofis



Şekil 5.22 : JP Morgan Chase World Headquarters, Midtown Manhattan, 1960, Skidmore Owings And Merrill (www.emporis.com, 14.04.2010).

Şekil 5.23 : Pfizer Binası, Midtown Manhattan, 1961, Emery Roth & Sons, Leonard, Colangelo & Peters (www.emporis.com, 14.04.2010)...



Şekil 5.24 : MetLife Binası, 1963, Midtown Manhattan, Emery Roth & Sons (<http://en.wikipedia.org>, 14.04.2010)

Şekil 5.25 : Xerox Binası, 1965, New York, Welton Becket and Associates (<http://www.emporis.com>, 14.04.2010)



Şekil 5.26 : HSBC Bankası Binası, 1967, Midtown Manhattan, Skidmore Owings And Merrill (<http://www.emporis.com>, 14.04.2010).

Şekil 5.27 : General Motors Binası, 1968, Midtown Manhattan, Edward Durell Stone & Associates Emery Roth & Sons (<http://en.wikipedia.org>, 14.04.2010).



Şekil 5.28 : Trump Uluslararası Oteli, 1971, Thomas Stanley, Philip Johnson (<http://en.wikipedia.org>, 24.04.2010).

Şekil 5.29 : Citigroup Center, 1977, Midtown Manhattan, Stubbins Associates, Emery Roth & Sons (<http://en.wikipedia.org>, 14.04.2010)

Şekil 5.30 : Sony Tower, 1983, Manhattan, Johnson/Burgee Architects, Simmons Architects (<http://en.wikipedia.org>, 14.04.2010)

Erken tarihli yüksek yapılardan Birleşmiş Milletler Genel Merkezi ve Seagram Tower, küreselleşen mimari biçimlerin başında gösterilmektedir (Erbay, 2009) (Şekil 5.31). Dünyanın en büyük uluslararası kuruluşu olan ve 1945 yılında kurulan Birleşmiş Milletler – BM'in genel merkezidir. Merkez Manhattan'da tüm üyelerine ait olan uluslararası bölgede yer alır. 1950 yılında inşa edilen merkez binasının tasarımı Le Corbusier, Oscar Niemeyer, Sir Howard Robertson, Harrison ve Abramovitz tarafından yapılmıştır. Uluslararası stilin simgesel ve New York'un en ünlü yapılarından biri olan Seagram Binası ise Ludwig Mies van der Rohe ve Philip Johnson tarafından tasarlanmış ve 1958 yılında inşa edilmiştir (Şekil 5.32).



Şekil 5.31 : Birleşmiş Milletler Genel Merkezi, 1950, Midtown Manhattan, Le Corbusier, Oscar Niemeyer, Sir Howard Robertson, Harrison ve Abramovitz (<http://www.un.org>, 24.10.2009).

Şekil 5.32 : Seagram Binası, 1958, Midtown Manhattan, Ludwig Mies van der Rohe ve Philip Johnson (<http://en.wikipedia.org>, 24.10.2009).

Lower Manhattan ise ABD’de ki üçüncü büyük iş merkezidir. Lower Manhattan, dünyanın en yüksek binası ve en ünlü gösteri yapısı olan Dünya Ticaret Merkezi’nin (World Trade Center) kuleleri ile karakterize edilmiştir (Şekil 5.33). 1973’de tamamlanan kulelerin inşası küresel kapitalist sistemin gücünün gösterisiyken, yıkımı da aynı oranda büyük bir gösteriye araç olmuş terörist saldırı sonucunda yok olmuştur. Çiçekoğlu’nun (2003); “*şimdiye kadar tasarlanmış, yapımı gerçekleştirilmiş (execute) ve çekimi yapılmış (shot) en gösterişli şov*” olarak tanımladığı 9/11 olayının bir gösteri olarak başarıya ulaşmasının nedenini de İkiz Kuleler’in kendisinin gösteri amaçlı tasarlanmış olması olduğunu belirtir (Şekil 5.34).

“Gösteri”nin kendisi yok artık... 9/11 genelde Manhattan, özelde ise İkiz Kulelerin temsil ettiği gösteri mimarisinin bir sonucudur. Terörizmin bu ikonoklastik (ikon karşıtı) girişimi, en gösterişli ikonunu yıkarken, paradoksal bir biçimde kendisini ikona dönüştürerek başarıya ulaştı.” (Çiçekoğlu, 2003)

Bugün ise daha sonra da bahsedileceği gibi, bu şovdan geriye kalan büyük boşluk Lower Manhattan Freedom Tower olarak da bilinen yeni One World Trade Center da içeren hızlı bir yeniden yapılanma süreci içindedir.

2000 yılından bu yana inşa edilmiş birçok yüksek yapıdan Times Square Tower (2004), Richard Meier’in tasarladığı Perry West (2002), Time Warner Center (2004) (Şekil 5.35), Bloomberg Tower (2005) (Şekil 5.36), Hearst Magazine Tower (2006) (Şekil 5.37), Renzo Piano tarafından tasarlanan New York Times Building (2007) (Şekil 5.38), Frank Gehry’nin tasarladığı IAC/InterActiveCorp Offices (2007), Bernard Tschumi’nin BLUE Condominium (2007) ve Bank of America Tower (2009) (Şekil 5.39) bazılarıdır. Kentte günümüzde inşa edilen yüksek yapıların tasarımını da her daim olduğu gibi dünyaca ünlü mimarlar yapmaktadır (Çizelge 5.3).



Şekil 5.33 : Dünya Ticaret Merkezi Kulleri (<http://en.wikipedia.org>, 24.10.2009).

Şekil 5.34 : Dünya Ticaret Merkezi Kuleleri'nin yıkımını temsil eden imaj (Çiçekoğlu, 2003).



Şekil 5.35 : Time Warner Center, 2004, Midtown Manhattan, Skidmore, Owings & Merrill (<http://en.wikipedia.org>, 24.04.2010).

Şekil 5.36 : Bloomberg Binası, 2005, Midtown Manhattan, Cesar Pelli & Associates Architects (<http://www.emporis.com>, 24.04.2010).

Şekil 5.37 : Hearst Magazine, 2006, Midtown Manhattan, Foster + Partners (<http://en.wikipedia.org>24.04.2010).



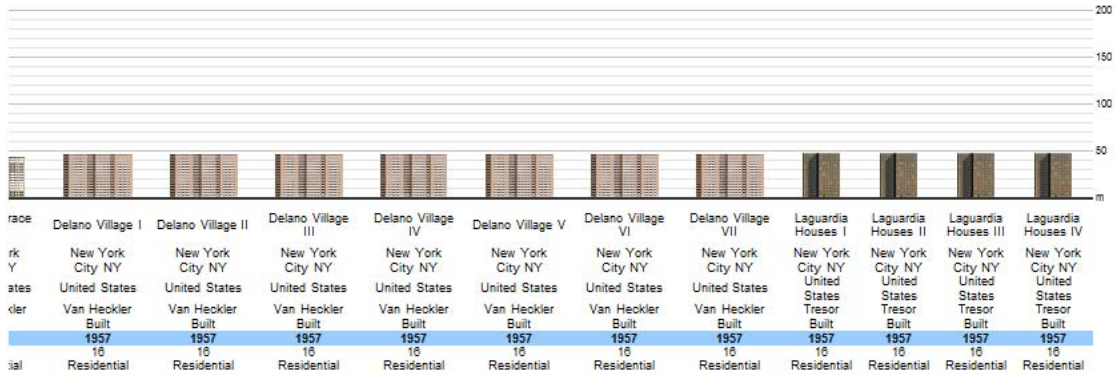
Şekil 5.38 : New York Times Binası, 2007, Midtown Manhattan, Renzo Piano (<http://en.wikipedia.org>, 24.04.2010).

Şekil 5.39 : Bank of America Binası, 2009, Midtown Manhattan (<http://en.wikipedia.org>, 24.04.2010).

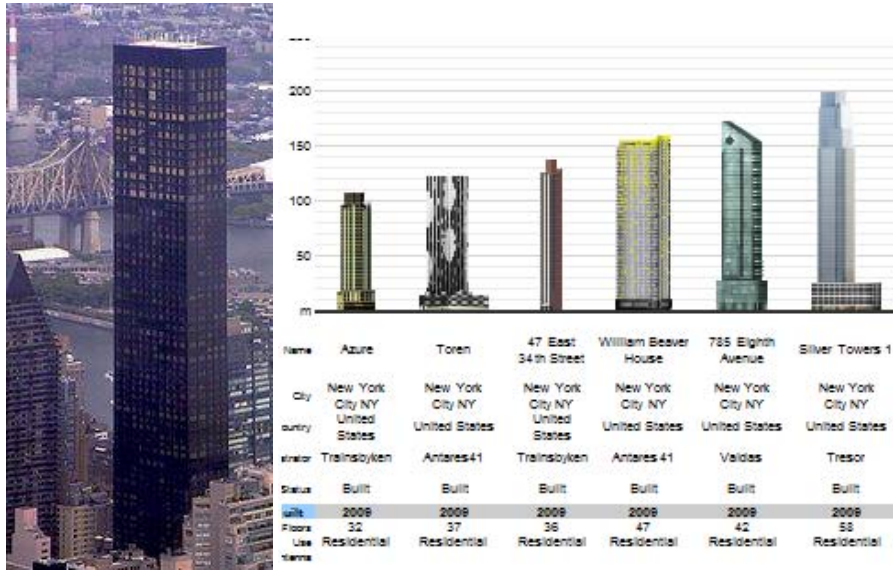
Çizelge 5.3 : New York'ta 2000 yılından bu yana inşa edilmiş yüksek yapılar
(<http://www.nyc-architecture.com>, 27.10.2009).

Bina	Mimar	Tarih	İşlev
Trump Building	H. Craig Severance & Yasuo Matsui, Shreve & Lamb	1999-2001	konut
Perry West	Richard Meier	2002	konut
Westin Hotel	Arquitectonica	2002	otel
Time Warner Center	David Childs of Skidmore, Owings & Merrill LLP	2003	ofis
Hearst Magazine Building	Joseph Urban (1928), kule Sir Norman Foster	2004 (kule)	ofis
New York Times Binası	Renzo Piano, Fox & Fowle Architects	2004	ofis
IAC/InterActiveCorp Offices	Frank Gehry	2007	ofis
BLUE Condominium	Bernard Tschumi	2007	konut
1 Bryant Park	Cook+ Fox Architects	2009	ofis
Silver Towers	Costas Kondylis & Associates	2009	konut
400 5th Avenue	Gwathmey Siegel & Associates	2009	ofis
Times Square Plaza (Manhattan)	Fxfowle Architects, Pc	2009	Ofis

Ofis binalarının yanı sıra kent merkezinde yüksek gelirli ofis çalışanlarının konut ihtiyacını karşılamaya yönelik olarak yapı yükseklikleri giderek artmıştır. 1940'lı yıllardan başlayarak New York'ta 10 katlı konut binaları siteler şeklinde inşa edilmeye başlanmıştır. 1940'larda inşa edilen Fordham Hill, 1950'lerde Delano Village, 1960'larda Manhattanville Houses ve Mitchel Houses gayrimenkul şirketleri tarafından inşa edilen çok sayıda bloktan oluşan çok katlı konutlardan bazılarıdır (Şekil 5.40). 860 U.N. Plaza Apartments (1966), Excelsior Apartments (1967), 1 Lincoln Plaza Apartments (1972), giderek konut blokları olarak yükselirken, 1983'de inşa edilen Trump Gayrimenkul Şirketine ait, 200 metre yüksekliğinde Trump Tower ile konut kullanımlı yüksek yapılar devri kentte başlamıştır. 1987'de Metropolitan Tower, 1988'de Central Park Place inşa edilmiş, 2001'de Trump World Tower (Şekil 5.41) ve 2005 yılında inşa edilen Bloomberg Tower ile rezidans kullanımı doruğa ulaşmıştır. 2009 yılında ise birçok yeni rezidans yapısı inşa edilmiştir (Şekil 5.42 - A.8 - A.9).



Şekil 5.40 : New York'ta 1950'lilerde inşa edilmiş konut binaları
(<http://www.nycarchitecture.com>, 24.04.2010).



Şekil 5.41 : Trump World, 2001, Manhattan, Costas Kondylis
(en.wikipedia.org, 24.10.2010)...

Şekil 5.42 : 2009 yılında inşa edilen rezidans yapılarından bazıları
(<http://skyscraperpage.com>, 24.10.2010).

Çizelgede görüldüğü gibi günümüzde yapımı devam eden ve gelecek yıllarda biteceği tahmin edilen yüksek yapıların arasında yine dünyaca ünlü mimarların yapıları dikkat çekmektedir (Çizelge 5.4).

Two World Trade Center, Three World Trade Center, One Manhattan West ve Two Manhattan West, The GiraSole, Tower Verre gibi öneri aşamasında olan ve inşaları gerçekleşirse kentin en yüksek binaları arasına girecek olan yapılardır.

Çizelge 5.4 : New York'ta yapımı devam eden konut kullanımlı yüksek yapılardan bazıları (<http://en.wikipedia.org>, 27.10.2009).

Bina	Mimar	Tahmini Bitiş Yılı	İşlev
1 World Trade Center (Freedom Tower)	Skidmore, Owings and Merrill (David Childs, Design Partner)	2011	Ofis
World Product Center	Kohn Pedersen Fox Architect	2013	Ofis
150 Greenwich Street	Fumihiko Maki	2012	Ofis
99 Church Street	Robert A. M. Stern	2011	Ofis
Beekman Place Tower (Manhattan)	Frank Gehry	2010	Karma
56 Leonard Street	Herzog & de Meuron	2010	Konut
Goldman Sachs New World Headquarters	Henry N. Cobb of Pei Cobb Freed & Partners	2009	Ofis
50 West Street (Manhattan)	Murphy/Jahn, Inc. Architects, Gruzen Samton, LLP	2011	Konut
610 Lexington Avenue (Midtown)	Foster + Partners	2010	Konut

Büyük mekânsal dönüşümler;

New York'ta 11 Eylül 2001 terörist saldırısında yıkılan Dünya Ticaret Merkezi alanının yeniden inşası büyük ölçekli projelerin başında gelirken, konut ihtiyacını karşılamaya yönelik projeler ve ulaşım merkezi projesinin yanı sıra kıyı kullanımına son derece önem verilen kentte dönüşüm projeleri kıyı alanlarında yoğunlaşmıştır. Sanatçı grupların yoğun olarak yerleştiği ve yenileme çalışmaları ile bugün alışveriş ve turizm merkezi haline gelen Soho bölgesi ve Brooklyn parkı, BAM Kültürel Bölgesi ve Coney Adası Gelişim projesi gibi devam eden projelerle sermaye çekebilecek kültürel ve boş zaman aktivitelerine yönelik mekânlar yaratılmaktadır.

Lower Manhattan Gelişim Projesi (LMDC);

New York'ta 11 Eylül 2001 terörist saldırısından sonra uzun bir periyot olacak Lower Manhattan'ın yeniden inşası ve yenilenmesi çalışmalarında kamu ve özel sektörün işbirliği içinde çalışmasını sağlamak amacıyla eyalet yönetimi tarafından Lower Manhattan Development Corporation kurulmuştur. LMDC gelişme programı Amerika Birleşik Devletleri Konut ve Kentsel Geliştirme Bölümü ve Port Authority New York ve New Jersey işbirliği ile önerilmiştir (Lower Manhattan Development Corporation, 2009).

Program kapsamında Dünya Ticaret Merkezi Kuleleri'nin yerine inşa edilecek olan Anıt, müze ve David Childs (Skidmore, Owings & Merrill) tarafından tasarlanan ve Özgürlük Kulesi (Freedom Tower) olarak bilenen One World Trade Center ile dünyaca ünlü mimarlar Norman Foster, Richard Rogers ve Maki and Associates tarafından tasarlanan kulelerin inşası ile konut geliştirme ve iyileştirme projelerini kapsamaktadır (Şekil 5.43-5.44-5.45).



Şekil 5.45 : One World Trade Center, New York, inşa halinde, David Childs; Skidmore, Owings & Merrill - Kule 2, Lord Norman Foster - Kule 3, Richard Rogers Partnership - Kule 4, Maki and Associates, (Lower Manhattan Development Corporation resmi web sitesi, 27.10.2009)

Diğer taraftan konut gelişim projeleri tüm kentlerde olduğu gibi konut talebi ile uzlaşmaya çalışmakta ve yeni yerleşim alanları ortaya çıkarmaktadır. Kentte devam eden projelerle konut soruna çözüm üretmek amaçlanmaktadır. Bu projelerden The Fulton Corridor Yeniden Canlandırma Projesi (Şekil 5.46), Fulton ve Nassau Caddeler ve çevresinde karışık canlı-perakende alanına çevreleyen ve gelişen konut yanı sıra çok sayıda turist ticari ve diğer ziyaretçilere için geliştirmek amaçlanmıştır. Diğer projeler Chinatown Yenileme Projesi 11 Eylül sonrasında Chinatown ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla ve Asyalı Amerikanlar için bölgedeki konutları iyileştirmeyi hedef alırken, çok katlı yapıların yoğun olduğu Lower Manhattan Konut Geliştirme Projesi yüksek gelirli grupların konut ihtiyacını karşılamaya yönelik projelerdir (Şekil 5.47). Bu proje kapsamında olan Frenk Gehry'nin tasarımı olan Beekman Tower Battery Park City binası da inşa edilmiştir (Çizelge 5.5).



Şekil 5.46 : The Fulton Corridor yeniden canlandırma projesi (Lower Manhattan Development Corporation, 27.10.2009).



Şekil 5.47 : Lower Manhattan konut geliştirme projesi kapsamında inşa edilen yapılar (<http://www.renewnyc.com>, 27.10.2009).

Çizelge 5.5 : Lower Manhattan konut geliştirme projesi kapsamında inşa edilen yapılar (<http://www.renewnyc.com>, 27.10.2009).

Bina	Mimar	Kat Adedi	Yıl
21 Ann Street			
10-12 Barclay Street		50	
Site 16/17 (Riverhouse, Bir Rockefeller Park) Battery park city	Polshek Partnership ve David Rockwell	32	
Site 3 (70 Little West Street) Battery park city		33	2008
Beekman Tower (8 Spruce Street) Battery park city	Frank Gehry	75	2010
130 Cedar Street Battery park city			2008
88 Greenwich Street Battery park city			
111 Washington Street Battery park city		50	2010
475 Greenwich Street			
59 John Street			2006
105 Norfolk Street			2007
201 Pearl Street		21	
57 Reade Street			

Dünya Ticaret Merkezi Ulaşım Merkezi (WTC Transportation Hub);

Ünlü mimar Santiago Calatrava'nın tasarımı Dünya Ticaret Merkezi (WTC) ulaşım merkezi oldukça simgesel mimarisi ile dikkat çekmektedir. 150 feet uzunluğunda kanopiler ile cam ve çelik uzanan "gövde" –cadde de oturan uçuş için hazır bir kuşa benzetilmektedir (Şekil 5.48).

Yeni ulaşım merkezi WTC gelişme ve Lower Manhattan'ın yeniden canlandırılması kritik bir bileşen olarak tanımlanmaktadır. Bu ve bu bölgede çalışan insanlar için yaşam kalitesini artırarak iş bölgesi için önemli bir ekonomik destek sağlayacaktır. WTC yolcuların binlerce kesintisiz transfer sağlanmasında önemli bir rol görev yapacak. Ayrıca son teknoloji ürünü güvenlik, güvenlik ve iletişim sistemleri ile tasarlanan merkezde yaklaşık 200.000 metre karelik restoran ve satış mağazaları yer almaktadır (LMDC resmi web sitesi).

Fulton Transit Merkezi, West Street Promenade, Güney Feribot Metro İstasyonu, Jamaica / Long Island ve JFK Airport Erişimi diğer ulaşım projeleridir.



Şekil 5.48 : Dünya Ticaret Merkezi Ulaşım Merkezi
(www.renewnyc.com, 27.10.2009)

The East River Waterfront Esplanade & Piers Projesi;

Bu projeler Lower Manhattan'ın doğu kıyısının 20 mil'lik bölümünün geliştirilmesi için planlanmıştır. Projeler East River Esplanade'nin tasarım, yenilemesini ve genişlemesini öneriyor. Proje yeni kamusal açık alanları, komşu alanlar arasında iletişim, kıyının işlevini ve görünüşünü geliştirmeyi ve kıyı ulaşımını kolaylaştırmayı sağlayan konforu içermektedir (Şekil 5.49).



Şekil 5.49 : The East River Waterfront Projesi
(www.renewnyc.com, 27.10.2009).

Brooklyn Gelişim Projesi;

Brooklyn bölgesi ABD ekonomisindeki önemli güçlerden biri olarak şu anda heyecan verici bir kültürel rönesans ve ekonomik yeniden canlanma geçirmektedir.

Bu dönüşüm içerisinde Frank Gehry'nin tasarımı Atlantik Yard projesi (Şekil 5.50), Ellerbe Becket ve Shop Architects tarafından Gehry 2008'de işi bıraktıktan sonra yeniden düzenlenmiştir. 2007 yılında yapımına başlanmış fakat 2008'de ekonomik kriz nedeniyle yapımı ertelenmiştir. Brooklyn Bridge Park (Şekil 5.51), BAM Cultural District (Şekil 5.52) ve Coney Island'ın karakterini ve kültürünü korumak, yeni bir entegre planla Coney Island'ı geliştirerek çevre alanların gelişimini sağlamak ve bölge sakinlerine yeni iş ve fırsatlar yaratmayı amaçlayan Coney Island Development Project süreçte devam eden projelerdir (Şekil 5.53).



Şekil 5.50 : Atlantik Yard Projesi (<http://www.nytimes.com>, 27.10.2009)



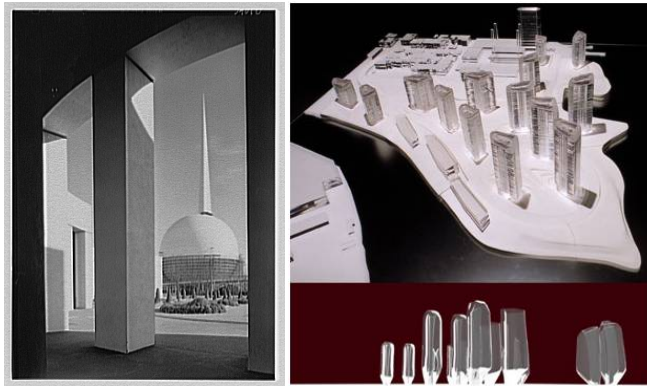
Şekil 5.51 : Brooklyn Köprüsü park projesi
(www.brooklynbridgeparknyc.org/, 27.10.2009).

Şekil 5.52 : BAM Kültürel Bölgesi (<http://architecturalrecord.construction.com>).

Şekil 5.53 : Coney Island gelişim projesi (<http://www.thecidc.org>, 27.10.2009).

5.2.8 Uluslararası etkinlikler

New York 1939 yılında yapılan New York Dünya Fuarı'nda 45 milyon kişiyi misafir etmiştir (Evans, 2001 (aktaran; Niksarlıoğlu, 2007). 1935 yılında yaşanan büyük bunalımdan kenti kurtarmak amacıyla Flushing Meadows-Corona Park alanında gerçekleşmiştir. Teması "geleceğe bakmak" olan dünya fuarı için inşa edilen *Trylon*, *Perisphere* ve *Helicline* fuarın en önemli simgesi olmuştur. Bu alan 1964 Dünya Fuarı alanı olarak da kullanılmıştır (Şekil 5.54).



Şekil 5.54 : Trylon, Perisphere ve Helicline, New York
(<http://en.wikipedia.org>, 28.10.2009).

Bu tarihten itibaren uluslararası Expo fuarlarına ev sahipliği yapmayan New York'un Expo 2020 etkinliklerine aday olması beklenmektedir (Wikipedia, Expo Museum). Ayrıca kent 2003'de 2012 Olimpiyat Oyunları ev sahipliği yapmak üzere aday olmuştur. Bu süreçte, NYC2012 Komitesi, East Nehri kıyısında Birleşmiş Milletler Binası'nın karşısında yer alan ve Olimpiyat Köyü için seçilen arazide bir proje yarışması düzenlemiştir. New York 2012 için önerilen "2012 Olimpiyat Köyü Yenilikçi Tasarım Çalışması"nda finale kalan 5 ekip şöyle sıralanıyor: Kopenhag'dan Henning Larsens Tegnesteue A/S, Rotterdam'dan MVRDV, Santa Monica'dan Morphosis, New York'tan Smith-Miller & Hawkinson Architects ve İngiltere Londra'dan Zaha Hadid'dir. Ancak 2012 Olimpiyat Oyunları için diğer aday kentlerden Londra ev sahibi kent olarak seçilmiştir.

5.3 Bombay

5.3.1 Yönetim yapısı

Hindistan yönetiminin kent stratejisi;

1980'li yıllarda gelişmekte olan ülkelerde yaşanan daha liberal bir yönetim sistemine geçiş ve kentsel gelişim konusunda da gözle görülür değişim Hindistan'da da etkisini göstermiştir. Kentlerde yaşanan demografik büyüme karşısında kentsel altyapının yetersiz kalması, hükümetin yeniden yapılamasına neden olmuştur. Bu krizi aşmak için, yatırım yapmakta yetersiz kalan Hindistan yönetimi, özel sektörün altyapı yatırımlarını kolaylaştırmak üzere piyasayı devletin düzenleyici sisteminden kurtarmış ve yerel yönetimi güçlendirmiştir.

Kundu'ya (2007) göre, Hindistan'da yerel yönetimler, günümüzde ulusal ve yabancı yatırımları çekmekte iki önemli sorunla karşı karşıyadır. Bunlardan birincisi kentlerin iç kısımlarındaki alanlardaki ve özellikle de birincil kentsel konumlardaki arazi kıtlığı, ikincisi ise sermaye eksikliğidir. Yerel yönetimler bu sorunu çözmek için küresel şirketleri çekmeye çalışmaktadır. Örneğin, ofisler ve yüksek gelirli konut birimleri için izin verilen merkezi alanlardaki çok katlı gelişmeyi düzenleyen Taban Alanı Endeksi (TAE) (Floor Space Index, FSI), yüksek fiyatlı arazilerde dikey büyümeyi teşvik etmek üzere tasarlanmıştır. *"Bu düzenlemedeki amaç hem şirketlere mekân sağlamak hem de TAE satarak altyapıdaki iyileştirmeleri ödeyebilecek kaynak oluşturmaktır. Diğer bir deyişle kamusal altyapıyı ödeyebilmek için daha yüksek seviyelerde gelişmeye izin vermektedir"*. Daha fazla TAE'ye ihtiyaç duyan şirketler ve bunu sağlayan yönetimle birlikte genel olarak Hint kentlerinin ve özellikle Bombay'ın yoğunluk seviyeleri ve mekânsal dönüşümün incelendiği bölümünde de

görülebileceği gibi kent silüetleri üzerindeki etkisi oldukça aşikar hale gelmektedir. Yanı sıra merkezdeki düşük gelirli ve yoksul semtler, çoğunlukla semt sakinlerinin, seyyar satıcıların ve evsizlerin tahliyesi yoluyla açıkça kent çeperine itilmektedirler. Diğer yeni bir düzenleme ise 74. Anayasal Düzeltme Kanunu (74th Constitutional Amendment Act)'dur. Bu kanuna göre büyük Hint kentlerinde kullanıcıların ödeme isteklerine dayanan farklı düzeylerde kentsel servislerin arzını mümkün kılmasıdır. Orta ve profesyonel sınıfın temiz ve güvenli alanlarda düşük yoğunluklu yapılaşma yönündeki tercihi, daha kaliteli altyapı ve servislerin sınırlı miktarda yeni yapılaşma gerçekleşen ve yeni yoksul semtlerin oluşumunun önlendiği alanların sağlanmasını garanti altına almaktadır (Kundu, 2007).

Hindistan en önemli finans ve iş merkezi olan Bombay, Maharastra eyaletinin başkentidir. Km² başına 27.348 kişi yoğunluğu ile Büyük Bombay (Greater Mumbai) 438 km² alan işgal eder ve dış ilçelerini de içeren Bombay Metropolitan Bölgesi (4.355 km²) yaklaşık on kat daha büyüktür (D'Monte, 2007) (Çizelge 5.6).

Çizelge 5.6 : (a – b – c – d) Alan-nüfus-yoğunluk-bölge analizleri (http://india.gov.in, 12.12.2009).

(a)

Hindistan	Alan (km ²)	Nüfus (milyon)	Yoğunluk (kişi/km ²)	Eyalet Sayısı
	3.287.590	1.198.003.000 (2009)	364.4	29

(b)

Maharashtra Eyaleti	Alan (km ²)	Nüfus (milyon)	Yoğunluk (kişi/km ²)	Eyalet Sayısı
	307.713	96.752.247	314.42	35

(c)

Bombay Metropolitan Alanı	Alan (km ²)	Nüfus (milyon)	Yoğunluk (kişi/km ²)
	4,365	18.978	4.080

(d)

Büyük Bombay (Greater)	Alan (km ²)	Nüfus (milyon)	Yoğunluk (kişi/km ²)	Bölge (wards)
	438	13.292.125	27.348	24

Ulusal yönetim kent için kaynak ve servisleri üreten birkaç güçlü bölüme sahiptir. Güç eyalet yönetimi düzeyindedir ve Başbakan (Chief Minister) tarafından yönetilir. Eyalet yönetimi yollar, konutlar, eğitim, sağlık, çevre ve polisi de içeren servisleri sağlar. Kent seçilmiş bir başkanın sınırlı gücü ile yönetilir. Asıl yürütücü güç Maharashtra Eyalet Yönetimi tarafından direkt olarak atanan Başkan'ın (Municipal Commissioner) elindedir. Eyalet yönetimi metropoliten alan için Metropolitan Planlama Komitesi'ni kurar. Diğer bir komite JNNRUM (Ulusal Kent Yenileme Komitesi) ise eyalet ve kent arasında önemli bir sorumluluğa sahiptir. Toplamda kent yönetimi eyalet tarafından gerek duyulan JNNRUM'dan nispeten daha az güce sahiptir (Urban Age Conferences, 2007).

Jawaharlal Nehru Ulusal Kentsel Dönüşüm Komitesi (JNNURM);

Hindistan'daki özel sektörün devletin ortaklığı olmadan kentsel arazi piyasasının yönetiminde, altyapı ve yatırım örüntülerinde değişiklik yaratması zordur. Ancak uluslararası organlar tarafından yönetişim ve kent planlaması sistemindeki önerilen değişiklikler, devletin rolünü etkin bir kolaylaştırıcı olarak öngörmektedir. Jawaharlal Nehru Ulusal Kentsel Dönüşüm Heyeti'nin (National Urban Renewal Mission) görevinden anlaşıldığı üzere Hint eyaletleri gerekli değişiklikleri başlatarak bu gelişime oldukça olumlu yaklaştıklarını göstermişlerdir (Kundu, 2007). JNNURM'nin amacı 1 milyonun üzerinde nüfusa sahip 60'ın üzerinde kentteki, dini, tarihi ve turistik önemdeki seçilen kentlerde ve merkezlerde temel servisleri geliştirmektir. Heyet öncelikli olarak kırsal alanlara yoğunlaşan Hindistan hükümetinin tutumunda temel bir değişimi göstermektedir.

“JNNURM bir farkındalığı yansıtır; kentler yenileme için Hindistan'ın gelişimi ve girişimlerinin motorudur. 74. Anayasa Değişimi'nin gayesi gücü devretmek ve varlığı eyalet ve kent düzeyine dağıtmaktır. JNNURM üç alana odaklanıyor: Altyapının entegrasyonu, kentsel fakirlik için temel servisler ve geniş kapsamlı kentsel sektör reformları” (Urban Age Conferences, 2007).

JNNURM Kentsel Gelişim Planı (CDP) hazırlar ve aynı zamanda yerel düzeyde projelerin uygulaması için kentlere yardımcı olur. Diğer taraftan Bombay'ı dünya klasmanında bir kent yapma Bombay Vizyonu (Mumbai Vision: Transforming Mumbai into a world class city) adlı Bombay First-McKinsey raporunun izinde başbakan tarafından atanan bir görev ekibi (Task Force), 'canlı bir ekonomi ve kent sakinleri için küresel olarak kıyaslanabilir bir hayat kalitesi' sağlamayı amaçlamaktadır. Bu amaçla hazırlanan plan, % 50-60 oranındaki yoksul semtleri % 10-20 oranına indirerek ve aynı zamanda yıllık gayrisafi yurt içi hâsılayı % 8-10

oranında artırarak '*rekabetçi, yaşanabilir, güvenilir, iyi yönetilen*' bir metropoliten bölge sağlamayı hedeflemektedir. Bu doğrultuda vizyon, karayolları ve otobanların sayısını üç katına çıkarmak için gerek kaynakların artırılması ve piyasanın canlandırılması için güçlü yönetim reformlarını ve daha düşük vergi oranlarını öngörmektedir (Urban Age Conferences, 2007).

5.3.2 Ekonomik durum

Bombay küçük bir balıkçı köyünden zaman içinde koloniyel bir düğüme dönüşmüştür. 19. Yüzyıla ticaret hâkim olmuştur ve günümüzde Hindistan'ın ticaret ve finans merkezidir. Güney Asya boyunca insanlar için fırsat kenti olması Bombay hakkındaki en popüler algıdır (Parasuraman, 2009) (Çizelge 5.7).

Çizelge 5.7 : Bombay'in tarihi süreçte ekonomik değişimi.

Bombay	1964	1970	2010
Ekonomi	Üretim – Ticaret —	Üretim-Finans – Gayrimenkul - ticaret	Hizmet Sektörü (eğlence)

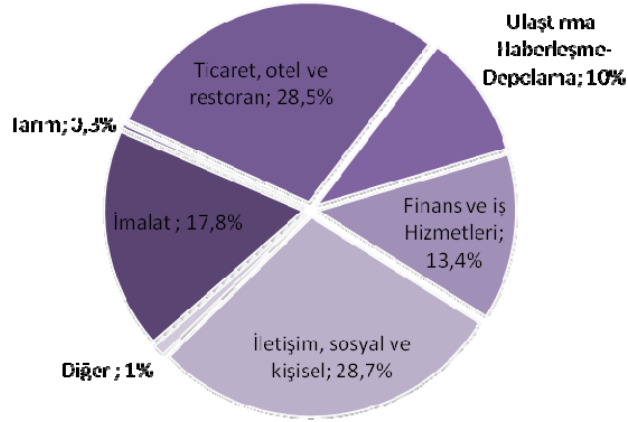
Tekstil sektörü için uygun bir yer olarak kabul edilen kent dünyada en büyük eğlence sektörlerinden birine sahiptir. Birçok Hint televizyonu ve uydu ağları Bombay'da bulunur. Bollywood film endüstrisi ülkenin ekonomisi için yaşamsaldır. Şehirde yer alan diğer bazı önemli sanayiler: eczacılık, inşaat, metal, ipek, cam, baskı, plastik ve motosiklettir. Büyük bir petrol sanayine sahiptir. Neredeyse bütün Hindistan'ın petrolü Bombay'da pazarlanmaktadır. Şehir hızla sanayileşme ve istihdam olanakları nedeniyle ekonomik haritada ayrı bir konuma sahiptir (Mumbai Online, 2010).

Urban Age Kent Araştırmaları'na (2007) göre, kent %40 ulusal gelir vergisine ve %60 gümrük hizmetine katkıda bulunur. Bombay'ın 143 milyar Amerikan doları ekonomiye sahip olduğu hesaplanmıştır. Kişi başına düşen gelir 12,070 Amerikan dolarıdır.

Sektörlerin istihdam oranı;

Urban Age Kent Araştırmalarına (2007) göre, Hint şehirlerinde insanların önemli kısmı hizmet sektöründe çalışır fakat bu servisler diğer kentlerdekinden farklıdır. Örneğin Bombay, iş ve mali hizmetleri içeren diğer kentlerin tersine iletişim, sosyal ve kişisel hizmetleri içeren genel hizmet sektöründe %81'lik yüksek bir orana sahiptir. Bombay hala nüfusunun %18'ini ikincil sektörlerde istihdam etmektedir (Şekil 5.55). Ulusal düzeyde yeniden yapılandırılan Hint kentleri büyük ölçüde

kırsala dayanan ekonomiden ağırlıklı olarak servis temelli kentsel ekonomiye geçmektedir.



Şekil 5.55 : Bombay kentinde toplam istihdamın sektörlere göre dağılımı (Urban Age, 2007).

İşletme sektörünün gelişimi telekomünikasyon, yapı ve gayrimenkul sektörlerinin gelişimini teşvik etmiştir. Resmi olmayan sektörlerdeki istihdam (seyyar satıcı, ücretli işçi gibi) resmi sektörlerden çok daha hızlı gelişmiştir. Bombay’a gelen büyük miktarda kadın göçmen (% 49,1) üretimle ilişkili (‘production related’) işlerde istihdam edilirken, yazışma ve satışı içeren servis temelli endüstrilerde de sayıca fazla olan işler göçmenler tarafından tutulmuştur. Tersine göçmen olmayanlar beyaz-yakalı profesyonel, teknik, yönetici ve idari işler egemen olmaktadır. Büyük Bombay’daki büyük yapı faaliyetleri ve diğer önemli kamusal işler Maharashtra dışında ve köylerinden gelen işgücüne bağlıdır.

Kent 1947 yılında Hindistan’ın bağımsızlığından sonra ülke ekonomisiyle eş zamanlı olarak büyük ölçüde sanayide ve ekonomide büyüme yaşamıştır. Güney Bombay, ülkenin önemli finans kuruluşlarının yerleştiği bölge olarak Hint ekonomisinin sinir merkezi olarak tanımlanır.

Şekil 3.6 ve 5.5’de görüldüğü gibi, Asya’da yer alan önemli ekonomik merkezlerden biridir. Dünyanın ilk 50 banka ve sigorta şirketlerinin 10’dan fazlasının iştiraklerinin yer aldığı kent küresel sermaye devresi haritasında görüldüğü gibi özellikle New York ile olmak üzere Londra ile de önemli bir bağlantı sayısı vardır.

Bombay’da merkezi bulunan uluslararası sermayeli şirketler ise aşağıda sıralanmıştır (Forbes Dergisi, 2009);

- Reliance Industries Limited (2009 yılında dünyanın en büyük 121. Şirketi)
- Icici Bank (2009 yılında dünyanın en büyük 329. Şirketi)

- Reliance Communications (2009 yılında dünyanın en büyük 689. Şirketi)
- Larsen & Toubro (2009 yılında dünyanın en büyük 773. Şirketi)
- Bharat Petroleum (2009 yılında dünyanın en büyük 795. Şirketi)
- Tata Grup (2009 yılında dünyanın en büyük 834. Şirketi)
- Hindalco Industries (2009 yılında dünyanın en büyük 848. Şirketi)
- HDFC Bank (2009 yılında dünyanın en büyük 864. Şirketi)
- Bank of India (2009 yılında dünyanın en büyük 997. Şirketi)
- Godrej
- Rolta
- Standard Chartered Bank
- Life Insurance Corporation

Bombay Borsası, Rezerv Bank of India, Ulusal Menkul Kıymetler Borsası, Nane, kadar Hint Tata Grup ve Reliance Endüstri Limited gibi çok sayıda şirket Güney Bombay'da bulunmaktadır (Mumbai Online).

Hindistan ekonomisinin mevcut hızlı gelişimi bu çok çeşitli (göçmenler) işgücü tarafından ateşlenmektedir. Fakat göçün mevcut formları sadece dinamizmin işareti değildir aynı zamanda yükselen eşitsizliğin, Hindistan kentlerinde ve kırsallarında tarımsal krizleri ve eşitsiz istihdamı da yansıtır. Vasıfsız ve düşük ücretli işçilerin talebi gerçekleştirdikleri için göçmenler kent ekonomisi için vazgeçilmezken yerleşim dokuları temel olarak bozuktur. Bombay'ın yakın geçmişteki yerleşim dokusu yerleşim komplekslerinin iş mekânlarının yakınlığı ile daha iyi durumdaki gecekondu mahalleleri varlığını gösterir. Günümüzde hızlandırılmış gecekondu çevreleri programı fakirlere “kendi” evlerine sahip olma fırsatı yaratıyor, fakat bu mahallelerin onların tutarlı yaşama ulaşmaları için banliyölerin çok uzak çevre alanlarına yeniden yerleştirilmeleri “*şiddetli uzlaşmalardır*” (Parasuraman, 2007).

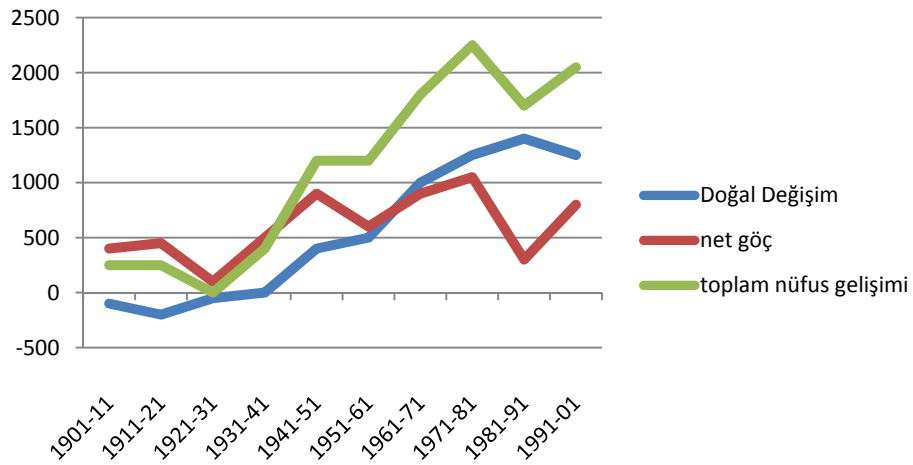
Hindistan'ın The Economic Times Gazetesi'nin 12 Nisan 2009 tarihli haberine göre, Bombay'da işsizlik oranı Şubat 2009 itibarıyla %7,3'dür. Bu oran Ocak 2009'dan %0,3 ve 2008 yılı oranlarından %1,7 daha yüksektir. Bombay'da istihdamın büyük bölümünü gayri resmi sektörler oluşturmaktadır. Ancak Kundu'nun (2007) bildirdiğine göre, istihdam bir nebze resmileşeceklerdir. Çünkü artan küresel piyasalardan yararlanmak isteyen girişimciler ve işverenler ürünlerini standardize etmedikleri sürece rekabet gücünü kaybedeceklerini anlamışlardır. Bu da istihdamın gelecekte daha düzenli olacağının göstergesi sayılabilir. Küresel ekonomiye bağlanmak uzun çalışma saatleri boyunca çalışan profesyoneller için daha farklı yaşam düzenlemeleri anlamına da gelmektedir. Bunun sonucu olarak da ev işleri

için yardım ve bunun gibi diğer hane halkı servisleri benzer bir düzenleme sürecini izleyecektir. Bununla beraber okuryazarlığın, iletişim becerilerinin veya piyasa farkındalığının temel seviyelerinden yoksun kırsal göçmenlerin çoğu için daha talepkâr hale gelen kentsel iş piyasasında tutunmak gittikçe zorlaşmaktadır. Bunun sonucunda da istihdamdaki benzeri görülmemiş büyüme dışında gelecekte de kentin kalbinde yüksek oranlarda işsizlik görmeye devam edecek gibi görünmektedir (Kundu, 2009).

5.3.3 Nüfus

Dünya nüfusunun yarısından çoğunun kentlerde yaşadığı günümüzde Hindistan da bu geçiş henüz gerçekleşmemiştir. Her ne kadar dünya tersine bir eğilim gösterse de Hindistan'da halen kırsal nüfus fazladır. Ancak başta Bombay olmak üzere gelecek 10 yıllık nüfus tahminlerine göre zamanla bu geçiş Hindistan kentleri için de gerçekleşecektir (BM-Nüfus Araştırmaları, 2007, Sudjic, 2007).

Urban Age Araştırmalarına (2007) göre, 1990'da Hindistan nüfusu %23 ile dramatik bir şekilde büyümüş ve 1990'da 10 milyon nüfusa ulaşmıştır (Şekil 5.56).



Şekil 5.56 : Bombay Metropolitlen bölgesinin 20.yüzyılda nüfus değişimi.

Günümüzde Bombay çok yoğun olan Hindistan kentleri arasında yoğunluk açısından üst sıralardadır. Urban Age Kent Araştırmalarına (2007) göre, Bombay kenti 12 milyon nüfusa sahiptir. Büyük (Greater) Bombay olarak bilinen 438 km² alan en fazla nüfus yoğunluğu 27,348 kişidir. Dahası Bombay Metropolitlen Bölgesi 18 milyon sakini ile dünyanın beşinci büyük metropolitlen alanıdır. Kent limitleriyle ortalama yoğunluk km² başına 27.000 kişiyi aşmaktadır –km² başına 50.000 kişinin üstüne ulaşan en yoğun alanı (sadece yapıli alanlarda), New York Manhattan'daki yoğunluktan daha yüksektir.

Birleşmiş Milletler Nüfus İstatistiklerine (2007) göre, Bombay'ın genel yoğunluğu da New York'tan daha fazladır ve 20 yılda Tokyo'ya yetişeceğini tahmin edilmektedir. Bazı gösterimler Bombay'ın 2050'de Tokyo kentini geçerek dünyanın en büyük kenti olabileceğini belirtir.

Göç;

Kuzey Hindistan eyaletlerinden göç 1961 ve 2001 arasında büyük ölçüde artmıştır ve bu göç nüfusunun birçoğu Bombay'ın Navi Mumbai, Thane, Kalyan ve Mira-Bhayandegibi çevre kentsel bölgeleri tarafından çekilmiştir. Böylece genel olarak algılanan şeyin tersine şehrin asıl bölgeleri kalabalıklaşmamıştır. Bu değişim, iş alanları üretimden ticaret ve servis sektörlerine değişim gibi ve özellikle IT teknolojileri, banka, medya ve iletişim gibi doğal evrimsel faktörler tarafından ateşlenen bir zaman periyodunda yer almaktadır. Güneyden gelen insanların diğer durakları Bangalore ve Haydarabad kentleridir (Parasuraman, 2007).

5.3.4 Toplumsal yaşam

Tüm topluluklar arası şiddet olaylarına karşı Bombay etnik ve dini çeşitliliği ile gerçek bir dünya kentidir. Kökleri, birbirini izleyen Avrupa sömürgeciliği dalgalarına kadar dayanmaktadır. Portekizliler Bombay'ı oluşturan balıkçı köylerini ve ada topluluklarını 18. yüzyılda İngilizlere devretmişlerdir. O zamanki 20,000'lik nüfus, limanın sırasıyla maden kasabası, demiryolu merkezi, finansal merkez ve sinema endüstrisi için dünya çapında bir merkez haline gelmesi ile günümüzde yaklaşık 18 milyonluk bir bölge haline gelmiştir (Sudjic, 2007).

Parasuraman'e (2007) göre, Bombay'da gecekondu anahtar sorundur. Kent nüfusunun yaklaşık %60'ı gecekondu alanlarında yaşamaktadır ve bu insanların hayatı bozulmuş konut, kötü hijyen, tıkanıklık, yetersiz sivil hizmetlerle karakterize edilir. Bu bölgelerde akıl almaz yoğunluklar söz konusudur, bu semtlerin en büyüğü olan Dharavi'de km² başına 80,000 kişi düşmektedir (Şekil 5.57).

Hindistan kentlerinin nispeten sınırlı alanlarda yüksek sayıda insanı konaklatma yeteneği –her ne kadar birçoğu yetersiz şartlarda yaşasa da- kentsel sürdürülebilirlik ve iklimsel değişimler, enerji tasarrufu için önemli bir olanaklar sağlamaktadır (Urban Age Conferences, 2007).

Kundu'ya (2007) göre, serbest piyasaya geçiş, diğer yeni yatırım çeken kentlerin çoğunda olduğu gibi, eşitsizliği kurumsallaştırmış ve kentleri zengin ve fakir alanlar olarak bölen süreci tetiklemiştir. Bombay'da da bu eşitsizlik mevcuttur. Öyle ki yasal ve izinsiz olarak ikiye ayrılan yoksul semtlerin %60'ı izinsizdir (Sudjic, 2007). Yani

sıra trafik sıkışıklığı, sulak alanların yok olması ve sel diğer önemli problemlerdir (Parasuraman, 2007). Diğer taraftan Urban Age Araştırmalarına (2007) göre, Bombay'da her gün 19 kişi ulaşım ile ilgili kazalarda ölmektedir. Okuryazarlık oranı ise Hindistan da %87 iken Bombay'da %65'dir (Şekil 5.58).



Şekil 5.57 : Bombay gecekondu bölgesi (Basu, 2008).

Şekil 5.58 : Okul olarak kullanılan kaldırım, Versova, Bombay (Kundu, 2007).

Urban Age Kent Araştırmalarına göre, Bombay dünyanın en yüksek yoğunluğuna sahip kentlerinden biriyken, en düşük HDI oranına (667) sahiptir (Şekil 5.9).

D'Monte (2007) Bombay'ı, *"yakında dünyanın en büyük orta sınıf olabilir, ama şimdi dünyanın en büyük alt sınıf vardır"* şeklinde tanımlamaktadır. Mehta (2007) ise *Maksimum Kent* isimli makalesinde Bombay'ı *"her şeyin katlanarak büyüdüğü kent"* olarak tanımlar: çağrı merkezleri, film endüstrisinin küreselleşmesi, Hindistan için ağ geçidi olarak mali durumu; gecekondu altyapısı... (Şekil 5.58)

Şehir planlamacıları Bombay için bir model olarak Şanghay'ı almaktadır. Hükümet ise 2013'e kadar Bombay'ı dünya standartlarında bir şehir haline çevirmeyi amaçlayan 'Vizyon Bombay' başlıklı belgeyi onaylamıştır (Urban Age Conferences, 2007).

5.3.5 Turizm

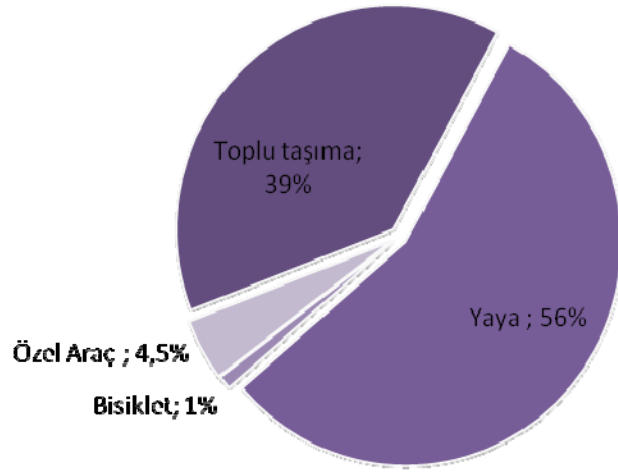
Önemli uluslararası havayolları Bombay ve dünyanın geri kalanı arasında günlük bağlantıları kurmaktadır. Salcette Adası üzerinde yer alan Bombay ülkedeki uluslararası trafiğin %38'ini ve ülke içi trafiğin %25'ini tek başına karşılar. Navi Bombay'da bulunan Jawaharlal Nehru Port Trust Hindistan'ın en yoğun limanı ve Chhatrapati Shivaji International Airport yine ülkenin en yoğun havalimanıdır (Maharashtra Turizm resmi web sitesi - Master International Business).

5.3.6 Ulaşım

Rode'a (2007) göre, Bombay kentinin gelişimi için ulaşım altyapısını tatbik etmek ve hareketliliği düzenlemek kentsel yönetişimin en kritik noktalarından biridir. Toplu taşıma ya da yürümeyi tercih eden çok sayıda insanıyla sürdürülebilir boyutları diğer kentlerden daha fazla ortaya çıkarsa da kentin olağandışı yoğunluğu alışılmadık ulaşım örüntülerine neden olmaktadır. Bombay'da günlük işe gidip gelenlerin %55'i yürümektedir. Yürüyüş mesafesi işe gidip gelenler için 15 dakika ya da daha kısadır (örneğin Londra'da ortalama 42 dakikadır).

Hint yarımadasında en uzun demiryolu hattına sahip olan kentte ana ulaşım şekli %22 ile trendir. Diğer kullanımlar ise %14 otobüs, %3bisiklet, motorlu çekçekler ve özel araçlar ise %2'dir (Şekil 5.59-5.60). Banliyö demiryolunun 300 km'si, günde 6,4 milyonunu taşımaktadır. Dakikada bir Chhatrapati Shivaji Terminus'a ve Churchgate İstasyonu'na varan trenler, iş çıkış saatinde kentin tarihi merkezine 2000 kişi taşımaktadır. 1700 yolcu için tasarlanan Nine-car adı verilen 9 vagonla trenler yaklaşık 500 yolcu taşımakta ve günde ortalama 13 kişi ve yılda 3000'e yakın kişi demiryolu kazalarında ölmektedir (Mehta, 2007, D'Monte, 2007, Rode, 2007) (Şekil 5.61).

Bu çok kalabalık sistem ofis çalışanları tarafından tercih edilmemektedir ve artan bir şekilde özel araçları tercih etmektedirler. Gelişmekte olan çoğu kentte olduğu gibi Bombay'da da motorlu taşıt kullanımında çok büyük bir büyüme gözlenmektedir. Tüm Hindistan toplam da 6 milyon ile nispeten düşük olan araba sahipliği Bombay'da 1991 ile 2005 yılları arasında 0,6'dan 1,3 milyona çıkmıştır. Böyle bir büyümeye hazırlıklı olmayan kent, durum karşısında çaresiz kalmaktadır. Son 50 yılda araç sayısı 37 katına çıkarken yol ağı ise sadece iki katına çıkmıştır. Sonuç ciddi boyutlarda trafik sıkışıklığı, yetersiz park yerleri ve araç kullanımının neden olduğu strestir. Caddelerin tüm kentin sadece %11'ini oluşturduğu kentte, caddeler park edilmiş araçlardan geriye kalan alanlardır (Rode, 2007) (Şekil 5.62).



Şekil 5.59 : Bombay, ulaşım araçları kullanım yüzdeleri (Urban Age, 2007).



Şekil 5.60 : (a-b) Bombay caddeleri (Vora, 2008).



Şekil 5.61 : Bombay Churchgate İstasyonu yoğun tren kullanımı (Vora, 2008).

Şekil 5.62 : Bombay'da araba yoğunluğu (Chaudhuri, 2008).

5.3.7 Mekânsal özellikler

Bombay'ın yoğunluğundaki ana neden fiziksel coğrafyasıdır. Şehir var olan yedi adanın üzerinde yayılmıştır. Bu genişleme doğal bir kısıtlama görevi görmüştür. Arazi ve su kompozisyonunda kent yaratılmasına olanak sağlayacak yerler oldukça azdır. Arap denizine doğru uzanan 650 km²'lik bir ada tarafından korunan körfez

bugün Bombay tarafından tamamen kentselleştirilmiştir. Kökleri Avrupa sömürgeciliğine dayanan Bombay'ın mimari yapısı, İngiltere'den ithal geç Viktorya dönemi gotik tarzın yorumundan, F. W. Stevens tarafından tasarlanan Chhatrapati istasyonu, Gate of India'ya, daha yakın zamanlarda ise Charles Correa'nın modernizimine kadar geniş bir yelpazeye yayılmaktadır. Ancak bu yapılar, Sudjic'in (2007) tanımlaması ile; Bombay'ın yoksul semtlerinin, bekâr erkek göçmenlere tahsis edilmiş otellerin ve onlara çalışan devasa genelev alanlarının göz korkutucu dünyasındaki keskin odak noktalarıdır.

Bombay'ın yerleşimi, yakınlığı ve günlük rutinleri pek çok kentten daha belirleyicidir. Bombay nüfusunun yaklaşık üçte biri, adada iş yoğunluğu daha fazla olan güneyde yaşamaktadır (Rode, 2007). Bombay Metropoliten Bölgesinde 10 milyon insan gecekonduarda yaşamaktadır. Kentin kalbi olan Dharavi'nin hava fotoğrafı, 2.36 km² alanın çok sıkışık yoğunluğunu göstermektedir. Bölge ulaşım rotaları ve orta gelirliyle çevrelenmiştir (Urban Age Conferences, 2007) (Şekil 5.63).



Şekil 5.63 : Yoğun olarak gecekondu yerleşimlerinin bulunduğu Dharavi'nin hava fotoğrafı (1:11,500) (Urban Age, 2007).



Şekil 5.64 : Bombay'ın yoğun kıyı ve orman dokusu. (Mehrotra, 2007).

Şekil 5.65 : Bombay da Chowpatty sahili şehrin kamusal yaşamının mekânıdır (Sorabjee, 2008)...

Büyük Bombay'ın %40'i yapılı alanlar, %7,5'u endüstriyel limanlar ve havaalanı %52'si ise açık alanlardan (sahil, tarım, orman, sulak arazi ve diğer) oluşmaktadır. Yapılı çevrenin %48'ini ise gecekondu yapılaşması oluşturmaktadır. Bombay'ın yerleşim alanlarının %48'i özel, %52'si ise resmi kurumlara aittir (Şekil 5.64-5.65).

Kıyı ve ormanlar tarafından kaplanan alan yaklaşık %35'tir. 12 milyon insanın yaşadığı Büyük Bombay'ın yarısından azı yapılı alan ve altyapı ile kaplıdır. Şekil 5.66'da kentin kamusal alanları 'beyaz' alanlar yoğun ve sıkışık düzenlemeyi açığa çıkarıyor ve Bombay'da ana caddeler boyunca etkili bir şekilde düzenlenmiş kentsel blokların ne kadar yoğun olduğunu gösteriyor. Büyük Bombay'ın kentsel dokusu az katlı konut yapıları ile ince ince örülmüş olarak tanımlanmaktadır (1:12,000) (Urban Age Conferences, 2007).



Şekil 5.66 : Bombay kenti dolu-boş analizi (Urban Age, 2007).

Küreselleşme sürecinin konut ve yerleşimlere etkisi;

Bugün Hint şehirleri 1950'ler ve 1960'lar da ABD'den alınan alan-kullanımı bölgelemeleri karma kullanıma uyum sağlamak için mücadele etmektedir. Bu planlarda girişim bölgeleri, büyük oranda birbirine geçmiş yerleşim ve iş aktiviteleri uyumsuz olarak görülmektedir. Bölgeleme ayırımı iş, hizmet ve parçalı kompleksler ve yoğun kentsel formlarla olanaklara erişilebilirliği sunan Bombay'da karışımlara ve yeni ulaşım altyapısının mekânsal taleplerine zarar vermektedir. Hızlı gelişen kentlerde yeni alanların gelişimi için ulaşım ve alan kullanımının entegrasyonu çok önemlidir. Birçok Hint kentinde olduğu gibi Bombay'da kendi hinterlandı ile entegre değildir. Yeni gelişen arazilerin kent merkezi ile ilişkisi zayıftır ki bu kopuk planlama pratiğinin bir sonucu olarak görülmektedir (Urban Age Integrated city making governance, planning and transport detailed rapor, 2008)

Bu entegrasyon eksikliğinin sonucu olan pahalı ve zor ulaşım, 3 m²'den daha küçük bir alanda Manhattan'daki dikey kentleşmeden daha yüksek konutsuz istihdam, 2

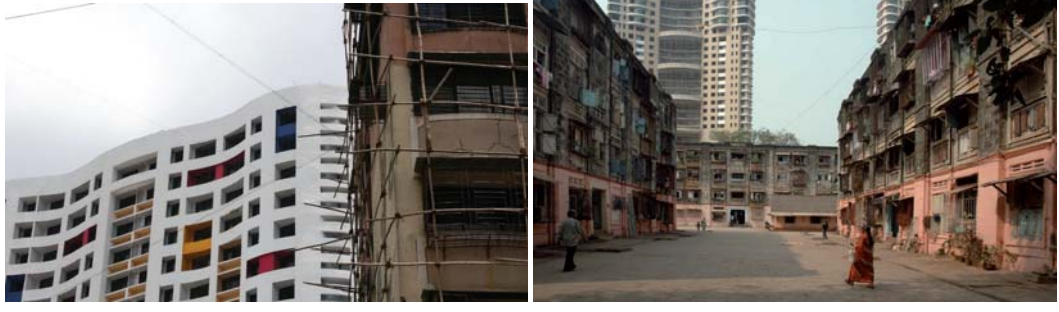
katlı derme çatma evlerin kişisel yaşama alanı olarak kabul görmesine neden olmaktadır (Rode, 2007), ancak artık yaşama mekânı veya hizmetler açısından daha yüksek konut standartları, erişim kolaylığı ile takas edilmektedir (Şekil 5.67). Merkezde yaşayan resmi olmayan nüfusun yeni ulaşım altyapısına konum sağlamak için tahliye edilmesi hareketliliğe olan talebi daha da arttırmaktadır. Fakat kent çeperinde ucuz bedellerle sahip olunan konut birimleri tahliye edilen bu insanların kültürel veya profesyonel gereksinimini karşılamamaktadır. Kentsel faaliyetlere doğru uzun ve pahalı yolculuklar, onları kente erişimden yoksun bırakmaktadır (Rode, 2007).



Şekil 5.67 : Bombay da yeni inşa edilen apartmanlar (Sorabjee, 2008).

Günümüzde Bombay’da arsa değerli bir emtia ve gayrimenkul oldukça pahalıdır. Üzerindeki baskıyı hafifletmek için Bombay’da yeni şehir liman karşılarındaki anakara üzerinde geliştirilmiştir. Navi Bombay (Yeni Bombay) dünyanın en büyük planlı kent projelerinden biridir. Başlangıçta inanılmaz miktarlardaki konut ve ofis yapıları ile bir hayalet şehri andıran Navi Bombay yakın zamanda dolmaya başlamıştır. Proje büyük ölçüde emlak spekülasyonunun ve ofis mekânının kronik bir şekilde yetersiz olmasından dolayı daha yüksek kâr getirecek olan güney Bombay’ı geliştirmede yatan çıkarların sonucu olarak algılanmaktadır.

Hindistan gelişmekte olan yeni ekonomisi ile “*ikonik karma kullanımlı rezidans yaratıcılığının*” merkezinde bir ülke olarak tanımlanmaktadır. Hindistan’da en zengin şehir olarak Bombay, çok büyük miktarda uluslararası yatırım çekmektedir. Günümüzde büyük ölçekli konut gelişim yenileme projeleri Bombay’daki konut talebi ile uzlaşmak için mücadele etmektedir. Bombay’ın özellikle merkezinde geleneksel konutlar ve yeni tamamlanmış yâda inşaat halinde olan çok katlı konut yapıları yan yana bulunmaktadır (Şekil 5.68-5.69).



Şekil 5.68 : Bombay’de yeni bir konut alanı (Moser, 2008).

Şekil 5.69 : Eski yerleşimlerle yeni konut alanları yan yana (Chaudhuri, 2008).

Yüksek yapılar;

Bombay kentinde yüksek yapılara konut kullanımları hâkimdir (Çizelge 5.8). *“Bombay sadece Güney Asya’nın en çok gecekonduya sahip kenti değil, muhtemelen en çok gökdelenle de sahip kentidir.”* Bu ikililik, halkının yaşam standartları eşitsizliğin bir göstergesidir. Bombay’ın gökdelenleri Cuffe Parade, Nariman Point, Malabar Hills ve batı kıyılarında yoğunlaşmıştır. Günümüzde Büyük Bombay’da kentsel peyzajı özellikle inşaat vinçleri ve koruyucu mavi muşambalar tanımlamaktadır (Urban Age, 2007) (Şekil 5.70).



Şekil 5.70 : Bombay, 2008 (Chaudhuri, 2008).

Bombay’ın ilk yüksek yapılarından biri uluslararası otel zinciri Hilton Otelі’nin binasıdır (Çizelge 5.8, Şekil 5.71). Devamında 1970’lerden bu yana kentte birçok yüksek konut binası ve yanı sıra karma kullanımlı yapılar inşa edilmiştir (Şekil A.12).



Şekil 5.71 : Hilton Tower, Bombay, 1973, Patki Associates
(<http://upload.wikimedia.org>, 27.04.2010).

Çizelge 5.8 : 1900'lü yıllarda Bombay'de inşa edilmiş yüksek yapılar
(<http://skyscraperpage.com>, 09.11.1009).

Bina	Yükseklik	Durum	Yıl	Kullanım
Usha Kiran	25 kat	tamamlandı	1961	konut
Hilton Towers	117.0 m	tamamlandı	1973	otel
Venus	91.0 m	tamamlandı	1974	konut
Jupiter	91.0 m	tamamlandı	1974	konut
Kanchanjunga Apartments	84.0 m	tamamlandı	1974	konut
Kshitij Apartments	96.0 m	tamamlandı	1976	konut
Air India Building	105.0 m	tamamlandı	1976	ofis
Tridev Apartments	91.0 m	tamamlandı	1998	konut
Challenger Tower 4-3-2-1		tamamlandı	1999	konut

Dünyanın en büyük otel zincirlerinden biri olan Park Hyatt şirketi tarafından inşa edilen ve India Tower olarak da bilinen kule bittiğinde Hindistan'ın en yüksek (301m) binası olacaktır (Çizelge 5.9). Açılan yarışma sonucunda kulenin tasarımı dünyaca ünlü mimarlık şirketi FXFOWLE (Fox and Fowle Architects) tarafından yapılmıştır (Şekil 5.72). Diğer taraftan kentin en yüksek yapılarından biri olacak The Imperial ikiz kulelerinin ise inşaatı devam etmektedir (Şekil 5.73).



Şekil 5.72 : Indian Tower (Park Hytt), Bombay, FXfowle Architects
(<http://www.fxfowle.com>, 09.11.1009).

Çizelge 5.9 : 2000’li yıllarda Bombay’de inşa edilmiş yüksek yapılar
(<http://skyscraperpage.com>, 09.11.1009).

Bina	Mimar	Yükseklik	Durum	Yıl	İşlev
India International Trade C.		320.0 m	öneri		Karma
Park Hyatt Tower (Indian Tower)	FXFowle Architects.	301.1 m	inşaat halinde		Karma
Dynamic-Biswas Tower		260.0 m	öneri		Karma
The Imperial - Tower I-2	Hafeez Contractor	249.0 m	inşaat halinde		Konut
Orchid Woods Tower 1-2-3			inşaat halinde		Konut
Orchid Enclave			inşaat halinde		Konut
Lodha Bellissimo		197.5 m	inşaat halinde		Konut
Ashok Towers I			inşaat halinde		Konut
Planet Godrej			tamam	2008	Karma
Raheja Excelsior			öneri		Karma
Residence Antilia	Perkins + Will	173.1 m	inşaat halinde		Karma
Splendour			inşaat halinde		Konut
RNA Mirage	Hafeez Contractor		tamam	2007	Konut
Oberoi Woods Towers	Hafeez Contractor		tamam	2007	Konut
Shreepati Arcade		161.0 m	tamam	2000	Konut
Tabrez Tower	Wadala		inşaat halinde		Konut
Central Park			inşaat halinde		Konut
World Trade Center Tower		155.8 m	tamam		ofis
Vasant Polaris			tamam	2007	Konut
Belvedere Court		149.0 m	tamam	2000	Konut
Oberoi Spas Tower I-II-III	Hafeez Contractor		inşaat halinde		Konut
Kalpataru Heights	B. Shah Architects	144.0 m	tamam		Konut
The Legend			tamam	2008	Konut
Suraj Towers			tamam		Konut
Rushabh			tamam		Konut
Orbit Heights	Hafeez Contractor		inşaat halinde		Konut
Heritage		138.0 m	tamam	2005	Konut
Oberoi Skyheights Tower 1			tamam		Konut
Nirmal Homes Phase			inşaat halinde		Konut
Verona	Hafeez Contractor	129.0 m	tamam	2004	Konut



Şekil 5.73 : The Imperial, Bombay (<http://en.wikipedia.org>, 09.11.1009)

Şekil 5.74 : Hindistan Tower, 2008, OMA yarışma projesi
(<http://www.oma.eu>, 09.11.1009).

2008’de Indian Tower için açılan yarışmada ödül alan Rem Koolhaas ve Adam Frampton (The Office for Metropolitan Architecture (OMA)) Bombay (2008) kentini, kültürel ve ekonomik merkez haline dönüşümüne rağmen, kozmopolit kimliğini yansıtmak olan mimari sembol projelerinden yoksun olarak tanımlarlar ve mevcut 'anıt'larının çoğunun sömürgeci geçmişi gösterdiği ve ada mega-kentinin 21.yüzyılın enerjisi ve çeşitliliği ile yüzleştirildiği zaman kronolojik bir hata oluştuğunu belirtirler. Bu anlamda tasarladıkları kulenin aykırı dilinin şehrin tamamında tanıdıklık oluşturması açısından önemli olduğunu ifade ederler (Şekil 5.74).

Çizelgelerden de anlaşılacağı gibi Bombay’da yapı yüksekliklerinin giderek artacağını söylemek mümkün görünmektedir. Ancak Hindistan’ın en güçlü ekonomisine sahip kent önemli küresel şirketlere sahip olduğu halde henüz yüksek bir ofis binasına sahip değildir. Bu şirketlerden 2009 yılında dünyanın en büyük 329. şirketi Icici Bank (Şekil 5.75) ve 2009 yılında dünyanın en büyük 795. şirketi Bharat Petroleum’un merkezleri aşağıdaki şekillerde gösterilmiştir (Şekil 5.76).



Şekil 5.75 : Icici Bankası (2009 yılında dünyanın en büyük 329. şirketi)
(<http://en.wikipedia.org/wiki>, 14.04.2010).

Şekil 5.76 : Bharat Petroleum (2009 yılında dünyanın en büyük 795. şirketi) (<http://cdn.wn.com>, 14.04.2010).

Büyük mekânsal dönüşümler;

Daha önce de değinildiği gibi ‘canlı bir ekonomi ve kent sakinleri için küresel olarak kıyaslanabilir bir hayat kalitesi’ sağlamak için harekete geçen Bombay Vizyonu, karayolları ve otobanların sayısını üç katına çıkarmak için gerek kaynakların artırılması ve piyasanın canlandırılması için güçlü yönetim reformlarını ve daha düşük vergi oranlarının yanı sıra konut, çevre, sağlık hizmetleri ve farklı ulaşım modları gibi alışıldık ölçütleri de öngörmektedir.

Urban Age Kent Araştırmaları’na (2007) göre, Bombay’da günümüzde tarihi binaların, alanların ya da mahallelerin, kıyının ve döşemelerin onarılması, altyapıya yer açmak için yoksul mahallelerin yerlerinin değiştirilmesi gibi projeler hâkimdir. Bu projelerde yöneticilerden daha fazla olarak özel sektör Bombay’ın gelişen formuna karar vermektedir. Bu durum hükümetin planlama sürecinde kent gelişimini özelleştirmesi doğrultusundaki kararının bir sonucudur. Günümüzde kentte mevcut ve öngörülen arazi kullanımı ile yeni altyapının konumu arasında inanılmaz bir uçurum vardır ve ortaya çıkan peyzajda arazi kullanımı, ulaşım planlaması ve kent formu arasında hiç bir ilişki bulunmamaktadır.

Günümüzde Bombay’da en önemli mekânsal yenilikler tüketim ve boş zaman aktiviteleri üzerinden gerçekleşmektedir. Bu anlamda kentte yüksek yapılarla birlikte tüm büyük alışveriş merkezleri de yayılmaya başlamıştır (Şekil 5.77-5.78). Bu alışveriş merkezleri Bombay’ın var olan orta sınıfının artan hareketliliğine ve zenginliğine hitap etmektedir. Örneğin merkezi bir alan olan Parel’de 2.37 km²’lik bir alan olan Fabrikalar Bölgesi (mill lands) kentin yararına kullanılabilecekken, ekonomik çıkarlar burayı özel sermaye ticari gelişimine çevirmiştir (Mehrotra, 2007).



Şekil 5.77 : Bombay Mulund’daki R-Mall (D’Monte, 2007)

Şekil 5.78 : Phoenix Mills Lower Parel’de bir alışveriş merkezi (Mehrotra, 2007)

Doğu kıyısı ve Bombay Limanı;

Urban Age Programı Integrated City Making Governance, Planning and Transport Detailed Rapor'a (2008) göre, şu anda %50'si liman olarak kullanılan bölgenin ekolojisi yılın altı ayı boyunca bu bölgede yerleşen mangrovlar (bir bitki) ve flamingolar tarafından tanımlanır. Aynı zamanda bölge kültürel mirasın parçası sayılan yapılar barındırır. Bu hali ile Bombay'ın doğu kıyısı zengin bir dokuya sahiptir. Bu anlamda kentin pek çok fiziksel eksikliğini giderebilmesi açısından hayati bir alan olarak görülür.

Ekonomisi post-endüstriyel döneme geçerken Bombay'ın doğu kıyısı da büyük bir dönüşüm geçmektedir. Yeteri kadar kullanılmayan altyapı ve yollara sahiptir ve 7,3 km²'lik bu alanın yalnızca %6'sı kamusal kullanıma ayrılmıştır. Bu büyük lineer alanın geleceği farklı anahtar karar yapıcılar arasında mücadelenin merkezi olmuştur. Bombay sakinleri muhtemelen konut ve ticari imkânlarıyla büyük bir kıyı parkı olarak açılmasını görmek istiyor. Bombay'ın kentsel yaşamın merkezinde geçmişte endüstriyel alan olarak kullanılan alanlarını başarılı bir şekilde dönüştürmüş kentlerin gruplarına katılım isteği vardır. Bölgenin erişilmez kıyısına erişilebilirlik potansiyeli kazandırmak ve deniz yolu bağlantısı ile ulaşım katkı sağlamak amaçlanmaktadır. Ayrıca bölge yeni bir istihdam kaynağı olarak görülmektedir (Mehrotra, 2007).

Navi Bombay;

Dünyanın büyük kentsel gelişim planlaması olan Navi Bombay'ın planlaması, korunması ve gelişim emri ile 1970'de birleşmiş Endüstriyel Gelişim Birliği (CIDCO) tarafından büyük ölçüde geliştirilmiştir. 1991'de Navi Bombay Belediye Yönetimi (NMMC) Navi Bombay'ın gelişimini yöneten Eyalet Yönetimi tarafından kurulmuştur. 1992'den bu yana üzerinde çalışılan bölge 344 km² alana yayılır. Bölge, Bombay limanına karşısında anakaradadır. Şehir önemli iş bölgeleri Vashi ve Belapur CBD'in merkezlerini içerir. Navi Bombay kendi deniz ve hava limanına ve sahiptir. Uluslararası Jawaharlal Nehru Port Trust limanı Hindistan'ın en büyük limanıdır. 1991'de 700.000 olan nüfus bugün yaklaşık iki katına çıkmıştır. Ancak çok sayıda yeni ofis ve konut yapısı henüz dolmaya başlamıştır. Bölgede nüfus gelişmeye başladıysa da Bombay merkezinde mülk spekülasyonu ve sağlanan altyapıdaki gecikme buranın gelişimini engellemiştir. Navi Bombay'a yerleşmiş işler tüm Bombay içinde oldukça yüksek bir orana sahiptir.

Yakın zamanda asıl merkezden bu yeni iş merkezine olan ulaşım alt yapısını geliştirmek amaçlanmıştır. Navi Bombay Thane nehri bağlantısı üzerindeki Thane

Creek Köprüsü 1973’de açıldığı halde 2004’e kadar Navi Bombay kenti ile banliyö raylı sistemi ilişkilенmemiştir. Bu eksikliği gidermek üzere yeraltındaki gelişimler ve 6 hattı içeren, çift ray hattı transit-liman Bombay’daki Sewri ve Navi Bombay’da ki Nhava arasındaki bağlantının 2018’de tamamlanmasına çalışılmaktadır. Çalışmaların sonucunda Navi Bombay’da gayrimenkul değerlerinin oldukça yükselmesi beklenmektedir (Emporis, 2009-Urban Age, 2008) (Şekil 5.79-5.80).



Şekil 5.79 : Navi Bombay (Urban Age, 2008).



Şekil 5.80 : Navi Bombay’da bir proje
(www.skyscrapercity.com, 02.11.09).

Rajiv Gandhi Sea Link Projesi;

En önemli ulaşım projesi 350 milyon dolarlık deniz aşırı çevre yolu Rajiv Gandhi Sea Link (Bandra Worli Deniz-Bağlantısı) projesidir. 2000 yılında yapımına başlanan 6 km’lik ilk bölümü olan Bandra-Worli Deniz Bağlantısı 2010 Mart ayında tamamlanmıştır. Proje Bombay için yeni bir kent simgesi olarak lanse edilen sekiz şeritli bir köprü barındırmaktadır (Şekil 5.81). Köprü sadece kentin %2’sinin sahip olduğu hızlı araçlara yani sadece dört ve daha az tekerlikli araçlara tahsis edilmiştir. Bu oranı Rode (2007), “Churchgate İstasyonu’na varan ve istasyondan ayrılan iki trenin hizmet verdiği yolcu sayısı kadar kişiyi taşıyacak” şeklinde yorumlamıştır. Gelen tepkiler nedeniyle iki şeridin otobüslere ayrılmasına karar verilmiştir. 2031 yılında 34 milyona olacağı düşünülen nüfus için evlerin, işyerlerinin, ticaret ve diğer faaliyetlerin konumlandırılması ulaşım için hayati görünmektedir (Urban Age Program, 2008).



Şekil 5.81 : Rajiv Gandhi Sea Link (Bandra Worli Deniz-Bağlantısı)
(<http://en.wikipedia.org>, 29.03.2010).

5.3.8 Uluslararası etkinlikler

Bombay'ın en önemli uluslararası etkinliği film endüstrisine yönelik 1990'dan bu yana Uluslararası Film Festivali'dir (1990-2006). Henüz başka bir uluslararası organizasyona ev sahipliği yoktur.

5.4 İstanbul

5.4.1 Yönetim yapısı

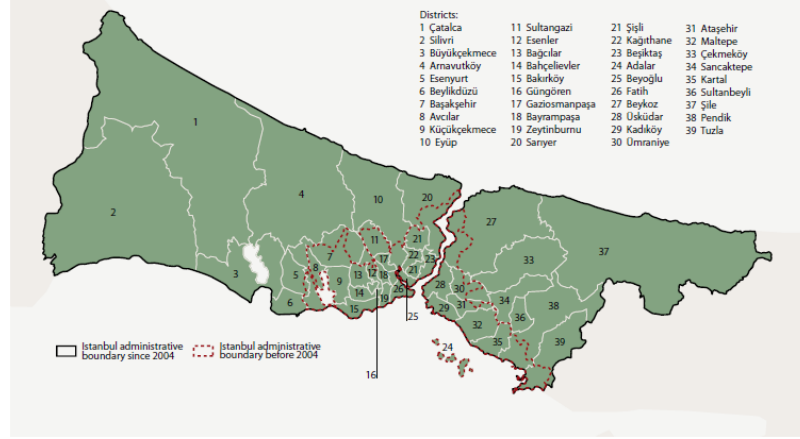
39 ilçeden oluşan İstanbul metropoliten bölgesi 5343 km² alan kaplar. Belediye sınırları tüm metropoliten alan sınırlarını kapsamaktadır (Şekil 5.82) (Çizelge 5.10).

Kenttin sağlık, temel eğitim, polis, şehirlerarası ulaşım gibi temel fonksiyonları başkent Ankara'da bulunan bakanlıklara bağlı atanmış bir valinin yönetimindeki valilik tarafından sağlanır. Özelleştirme İdaresi, Toplu Konut İdaresi gibi başbakanlığa bağlı kurumlar kentteki önemli projeler üzerinde büyük ölçüde söz sahibidir.

Kent, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından yönetilmektedir. Önemli bir siyasi güce sahip olan Büyükşehir Belediye Başkanı beş yılda bir yapılan seçimlerde halkoyu ile seçilir. Büyükşehir Belediyesi, kentsel planlama, ulaşım, konut ve çevresel hizmetlerden ve geniş bir bütçeden sorumludur.

Ancak özellikle son dönemlerde Avrupa Birliği uyum sürecinin de gerekliliği ile İstanbul'un yönetiminde belediye ve hükümet arasındaki koordinasyona yardımcı olan ve geniş ölçekli kentsel projelerin bütçelendirilmeleri ve planlanmalarında kentsel aktörler arasında koordinasyon sağlama amaçlı 26 adet bölgesel birim kurulmuştur. Yanı sıra Türkiye'de her kentte olduğu gibi İl Özel İdaresi bulunmaktadır. İBB'nin sınırları 2004 yılında vilayet sınırlarına denk düşecek şekilde

1831 km²'lik bir bölgeden 5343 km²'lik bir bölgeye genişletilmiştir. İstanbul böylece dünyanın kent düzeyindeki en büyük idari birimlerinden biri haline gelmiştir. Bu durumla birlikte Belediye Başkanı'nın gücü önemli ölçüde artmış ve İl Özel İdaresi'nin yetkileri daralmıştır. 2005 yılında tek tek belediyeler içinde kentin çevre düzeni planını geliştirecek olan departmanlar arası koordinasyonunun sağlanması amacıyla, İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (İMP) kurulmuştur (Urban Age Conferences, 2009).



Şekil 5.82 : İstanbul haritası (Urban Age, 2009).

Çizelge 5.10 : İstanbul sınırları.

	İdari Birimler	Belediye Sınırları Km ²	Metropolitan Bölge Km ²
İstanbul	39 ilçe	5343	5343

5.4.2 Ekonomik durum

İkinci Dünya Savaşı'nın sonu diğer çeper ülkelerin çoğunda olduğu gibi Türkiye ve İstanbul için de bir dönüm noktası olmuştur (Güvenç ve Yücesoy, 2009). Bu dönemde tarıma dayalı ekonomiden gelişmenin tek yolu olarak görülen sanayileşmeye doğru dönüşüm başlamış ve 1960'larda yeni birikim rejimi ile yerli üretim teşvik edilmiştir.

Küresel sermayenin denetiminin kentlerin eline geçtiği 1980'lerde İstanbul, Ankara bürokrasisi karşısında pasif kalmış (Keyder, 2009a), yöneticiler küresel başarı için kaynakları harekete geçirememiştir. Ancak 1994 yılında yönetime gelen AKP (Adalet ve Kalkınma Partisi) geleneksel yönetimlerin yerine dünyaya açılmayı amaçlayan ve ticareti destekleyici bir tavır sergilemiştir. Kentin yöneticileri kenti küresel ağa dâhil etmek amacıyla şehri pazarlamanın yeni yollarını ararken işadamları ile ittifak sağlamış ve şehrin, kültür ve eğlenceye yönelik küresel imajını yenileme projesi başlatılmıştır. 1990'lardan buyana kentin aynı parti tarafından yönetilmesi ve Türk

ekonomisindeki liberalleşme sürecinde İstanbul'un giriş kapısı olarak potansiyeli, kentin küresel ağlarla bağlantısını daha ciddi ve bilinçli bir platforma oturtma sürecini başlatmıştır. Özellikle 2002 yılında AKP'nin ülke yönetimine gelmesi ile süreç ivme kazanmıştır. Küresel yatırımları kente çekme arzusu ve ekonomik başarı yolunda resmi girişimler, uluslararası konferans ve kongreler projenin önemli bir boyutunu oluşturmuştur (Keyder, 2009b).

Ulusal düzeyde kentte gelişmeler bu şekilde devam ederken Sovyetler Birliği'nin çöküşü Türkiye'yi ve İstanbul'u önemli bir hizmet ve uzmanlık merkezine dönüştürmüştür. İstanbul'u "*uçsuz bucaksız bir hareketliliğin değişmez kavşağı*" olarak niteleyen Sassen'e (2009) göre, hem Doğu'ya hem de Batı'ya uzanan sermaye akışı coğrafyasının ortasında bulunan İstanbul'un Batı'da en önemli yatırım ortağı Avrupa Birliği olsa da son dönemde Asya ülkelerinin öneminin artması Doğu ve Batı arasında sermaye akışlarının ortasında kenti öne çıkarmaktadır.

2007 yılında Türkiye ile Avrupa Birliği ülkeleri arasındaki ticaret 12,4 milyar Amerikan dolarıdır. Bu rakam 1900-2000 yılları arasındaki rakamın otuz katı civarındadır (Urban Age Conferences, 2009). 2008 yılında ise çektiği 18 milyar dolarlık Uluslararası Doğrudan Yatırım ile Türkiye, dünya sıralamasında yirminci sırada yer almıştır (Uluslararası Yatırımcılar Derneği (YASED), 2009). Avrupa Birliği ülkeleri arasında Hollanda Türkiye'nin en büyük yatırımcısıdır. Diğer taraftan Türkiye'nin en fazla doğrudan yabancı yatırım (FDI) yaptığı ülkeler Hollanda ile birlikte Azerbaycan olmuştur. Sassen'e (2009) göre bu iki ülkenin yan yana gelmesi Türkiye'nin Doğu ile Batı arasında coğrafi bir eklem olarak varlığının iyi bir göstergesidir. Bu iki ülkeyi takip eden ülkelerde de durum değişmemektedir ki bunlar Malta, Lüksemburg, Almanya, ABD ve Kazakistan'dır.

2009 yılında Ekim ayı sonu itibariyle de 18.826 adet uluslararası sermayeli şirket ve şube kurulmuş olup, 4.364 adet yerli sermayeli şirkete de uluslararası sermaye iştiraki gerçekleşirken, toplamda 23.190 adet uluslararası sermayeli şirket ülkede faaliyette bulunmaktadır. Bu şirketler başta toptan ve perakende ticaret olmak üzere, imalat sanayi, gayrimenkul kiralama ve finans sektörlerinde faaliyette bulundukları görülmektedir. İmalat sanayinde faaliyette bulunan uluslararası sermayeli şirketlerde kimyasal madde ve ürünleri imalatı birinci sırada yer alırken, bunu tekstil ürünleri imalatı ile gıda ürünleri içecek imalatı izlemektedir (Hazine Müsteşarlığı, 2009)

Urban Age Araştırmalarına (2009) göre, yayılan ilişkileri ile birlikte Türkiye'nin 1990'lı yıllara kıyasla yurt dışındaki FDI değerlerinde önemli bir artış vardır. 2007 yılında bu değerler on bir kat artmıştır. Sermaye çıkışında da benzer bir artış gözlenmektedir.

Sassen'e (2009) göre, bu içeri ve dışarı sermaye akışı İstanbul'u bu akışın kavşağı olarak belirlemektedir. Bu durum İstanbul üzerinde belirleyici olmuş ve imalat, finans ve hizmet sektörlerini geliştirmiş ve insan ve sermayeyi çeken bir mıknatısa dönüştürmüştür.

AB şirketleri çoğunlukta olsa da Asya'nın çarpıcı yükselişi İstanbul'u önemli bir merkez haline getirmektedir. Sassen'in (2009) bildirdiği üzere, Avrupa kentlerinin geleceği üzerine yapılan bir araştırmada *"Batı Avrupa ile Batı Asya arasında uzanan coğrafi alanda yeni oluşan Avrupa olarak düşünülen bölgedeki en önemli şehirlerden biridir."*

Sudjic'e (2009) göre, bugün ulusun geri kalanı için giriş kapısı niteliğinde olan İstanbul kenti, Brezilya, Rusya, Hindistan ve Çin gibi ülkeyi ekonomik bir güce dönüştürmektedir;

"İstanbul, Kazakistan'ı ve Azerbaycan'ı, Ukrayna'yı ve hatta Rusya'yı yeniden yapılandıran mimarların, inşaat şirketlerinin, reklam ajanslarının ve finans kurumlarının üssüdür. Bu kentin televizyon istasyonları ve bankaları; sıradan giyim mallarından özel tasarım mutfak lavabolarına kadar her alanı zorlayan fabrikatörleri var. İstanbul Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne giriş pasaportudur. Kendisini Dubai'den St. Petersburg'a uzanan eksendeki kentlerden biri olarak görüyor. Eğer Londra Avrupa'nın ilk küresel şehri ise, İstanbul ikincisi olduğunu düşünüyor. O, etkisi hem kültürle hem de ticaretle yoğrulmuş bir kent." (Sudjic, 2009)

Türkiye'nin ticaretinin %60'ı İstanbul'dan geçmektedir. Üretkenlik, ulusal ortalamanın yüzde 50 üzerinde olan kent özellikle sosyal yaşam ve sanatsal yaratıcılığın ülkedeki merkezidir ve bütün ülkenin katma değerinin yüzde 40'ını, vergi gelirlerinin de yüzde 50'sini sağlamaktadır (Güvenç ve Yücesoy, 2009).

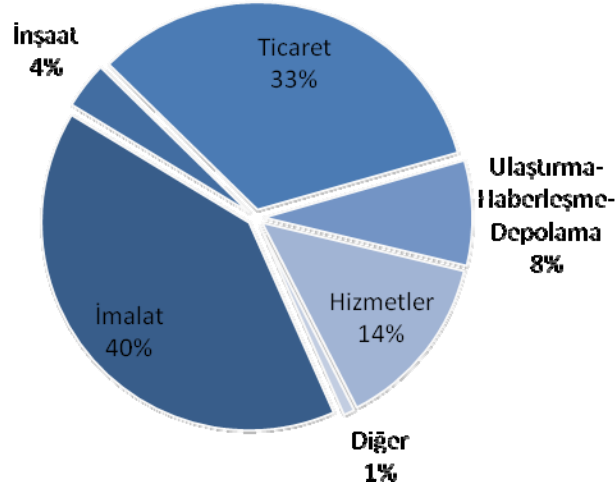
Türkiye'deki uluslararası sermayeli şirketlerin 12.513 âdeti İstanbul'da yer almaktadır. İstanbul ilinde faaliyette bulunan 12.513 adet uluslararası sermayeli firmanın başta toptan ve perakende ticaret (4.431 adet) olmak üzere, imalat sanayi (2.341 adet), gayrimenkul kiralama ve iş faaliyetleri (1.855 adet) sektörlerinde faaliyette bulundukları görülmektedir (Hazine Müsteşarlığı, 2009) (Çizelge 5.11).

Çizelge 5.11 : Türkiye’de yer alan uluslararası sermayeli şirketlerin ilk üç kentte dağılımı (Hazine Müsteşarlığı, 2009).

İl	Uluslararası Şirket Sayısı
Türkiye	18.826
İstanbul	12.513
Antalya	2.914
Ankara	1.549

Sektörlerin istihdam oranı;

Diğer kentlerden farklı olarak İstanbul nüfusunun %37’si imalat sektöründe çalışmaktadır ve imalat kentin ihracatının %80’ni oluşturmaktadır. Toplam da birincil sektörlerde %42, üçüncül sektörlerde çalışanların oranı ise %58’dir. Nüfusun %30’u kayıt dışı çalışmaktadır (Urban Age Conferences, 2009) (Şekil 5.83).



Şekil 5.83 : İstanbul kenti istihdam oranları (Urban Age, 2009).

Urban Age Araştırmalarına (2009) göre, 2008 yılındaki işsizlik oranı %11,2 olarak belirlenmiştir. Oran kıyı kesiminde daha düşükken, Beyoğlu ve Fatih gibi bazı merkez mahalleler en yüksek işsizlik oranına sahiptir.

5.4.3 Nüfus

İstanbul Valiliği nüfus sayımlarına göre, 1927’de dünya ticareti ile bağları kopuk bir liman kenti olan İstanbul’un bir milyondan az nüfusa sahiptir. Sanayileşme ile 1950’den sonra başlayan kırsal göçten sonra İstanbul’un nüfusu hızla artmıştır (Çizelge 5.12).

Çizelge 5.12 : İstanbul'un yıllara göre nüfus değişimi. (T.C İstanbul Valiliği, 2009).

Sayım Yılı	Nüfus
1927	806.863
1945	1.078.399
1960	1.882.092
1975	3.904.588
1990	7.195.773
1997	9.198.809
2000	10.018.735
2007	12.573.836

Günümüzde İstanbul yaklaşık 13 milyon kişiye ev sahipliği yapmaktadır. Ancak günlük nüfusun 15 milyona kadar çıkabilmektedir. Gelecekte nüfusun 25 milyona çıkacağı endişesi yönetimin nüfus büyümesini kontrol etmeye yönlendirmektedir. Avrupa ve Ortadoğu'nun iş, ulaşım, kültür ve turizmin merkezlerinden biri olarak kabul edilen İstanbul'un gerçek nüfusu 12-14 milyon arasında olduğu belirtilmektedir (Kanıpak, 2009).

Ulusal nüfusun yüzde %20'sinden fazlasına sahip olan İstanbul, km² başına 68.602 kişilik pik yoğunluk ve merkez bölgede km² başına düşen 20.116 kişiyle Güneydoğu Avrupa'nın en yüksek yoğunluğa sahip kentidir (Çizelge 5.13). Bu nüfusun büyük çoğunluğu topografya nedeniyle 100 km uzunluğunda ve 20 km genişliğinde bir hat üzerinde yaşamaktadır (Güvenç ve Yücesoy, 2009).

Çizelge 5.13 : İstanbul nüfus ve yoğunluk çizelgesi (Urban Age, 2009).

	Belediye sınırları içindeki nüfus (1900)	Metropolitan bölgede nüfus (2008)	1900'den bu yana nüfus artışı	Pik yoğunluk (km ² başına düşen kişi)	Merkez bölge yoğunluğu (kişi /km ²)	Kentte yaşayanların ülke nüfusuna oran (2007)
İstanbul	903.482	12.697.164	1305%	68.602	20.116	17,8%

İki yakası birbirinden oldukça farklı özellikler gösteren kentte Anadolu yakasında km²'ye 20.000 kişi düşmekte ve nispeten yoğunluk bölgeye eşit yayılmaktadır. Diğer taraftan Avrupa yakası yoğunluk düzeyleri açısından oldukça farklı karakterde semtlerden oluşmaktadır (Urban Age Conferences, 2009).

Göç;

Türkiye'nin istihdam yüzdesinin büyük bir bölümüne sahip, eğitim ve sosyal fırsatları ile kent ülkenin diğer bölgelerinden yoğun göç almaktadır. Türkiye İstatistik Kurumu

verilerine göre, kent en çok göçü Karadeniz, Orta Anadolu ve Güney Doğu Anadolu bölgelerinden almaktadır (Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2008). Yurt dışından ise özellikle Rus ve Afrikalı göçmenler kentte yoğundur. Özellikle 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılması ile çok sayıda Rus'un İstanbul'a göç etmiştir. Bu göçmenler özellikle Yenikapı-Aksaray hattında yoğunlaşmışlardır (Çizelge 5.14).

Çizelge 5.14 : İstanbul kenti göç oranları (Urban Age, 2009).

	Net Göç Oranı (1990)	Net Göç Oranı (2008)	2023 yılında tahmin edilen büyüme oranı
İstanbul	10.76%	0.2%	1.57%

5.4.4 Toplumsal yaşam

Kentin 1994'den buyana içinde bulunduğu küreselleşme sürecinde atılan her adım şehrin gündelik yaşamına girerek kentin kültürünü biçimlendirmektedir. Sadece sermaye akışı değil yaklaşık 15 yıldır yaşanan içe ve dışa göç kent kültürünü önemli derecede etkilemiştir. Kent içinde farklı etnik gruplar ve inançlar kozmopolit kültürünün en önemli bileşenidir.

Sassen'in (2009) ilettiği üzere, Kearney'nin 60 kent üzerinde yaptığı araştırması İstanbul'u insan sermayesi değişkeni bağlamında ilk 15 kent arasına yerleştirmiştir. Araştırma kenti '*çeşitli insan gruplarını ve yeteneklerini çeken bir mıknatıs rolü oynuyor*' diye tanımlamıştır. Bu 15 kent arasında; Tokyo, New York, Chicago, Sydney ve Londra da bulunmaktadır. İstanbul'un böylesine bir yüksek düzeyi yakalamasındaki en önemli unsur kentin çok sayıda uluslararası okula sahip olmasıdır.

Bugün İstanbul, Avrupa ve Ortadoğu merkezlerinde yer arayan küresel şirketleri ve yurtiçi ve yurtdışından yeni sakinlerini çekmektedir (Kanıpak, 2009). Fakat buna rağmen 2008 Mastercard Dünya Ticaret Merkezleri Raporu'na göre değerlendirilen 75 kent içinde yaşam kalitesi açısından 57. sırada yer almaktadır. Diğer taraftan suç oranı ise araştırmada yer alan diğer kentlere göre oldukça düşüktür (Urban Age Conferences, 2009 - Radikal Gazetesi)

Urban Age Araştırmaları tarafından ölçüle HDI sayısı, İstanbul'da HDI değeri (820) ülke ortalamasına (775) göre yüksektir. Diğer taraftan araştırmadaki diğer çoğu kente göre düşüktür (Şekil 5.9).

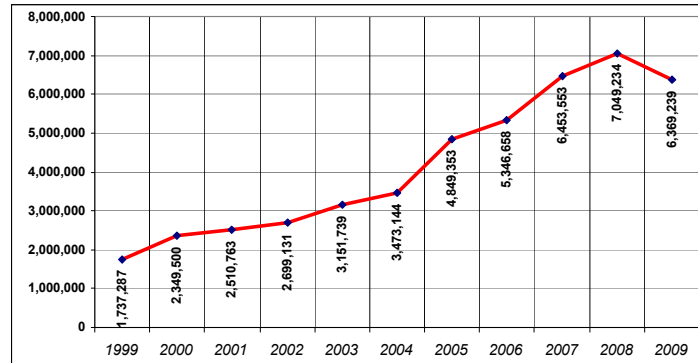
İmparatorlukların başkenti olmuş bu tarihi geçmişi ve doğu-batı arasında önemli bir bağlantı noktası olması, Anadolu'dan aldığı güçle farklı dinlerden ve ırklardan insanların oluşturduğu kozmopolit bir yapıya sahiptir. İstanbul tüm doğal ve sanatsal güzelliklerine rağmen hızlı kentleşmenin travmasını yaşamaktadır. Kentte gelir

dağılımı eşitsizliği ekonomik ve sosyal sınıfları ayrışmasına neden olmuştur. Özellikle kıyı kesimlerde yüksek ve orta gelir gruplarının yoğun olduğu güvenli bölgeler yer alırken iç kesimlerde bazı semtler görünemez sınırlarla çevrelenmiştir. İstanbul'un başlıca iş merkezlerinden biri olan Levent'te ve diğer iş bölgelerinde tüm küresel kentlerde rastlanan restoran zincirleri ya da büyük alışveriş merkezlerine rastlamak mümkünken kırsaldan göç etmiş ve alışkanlıklarını devam ettiren insanların yaşadığı yerleşimler varlığını sürdürmektedir.

5.4.5 Turizm

İstanbul Kültür ve Turizm Müdürlüğü'ne (2009) göre, Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanları ile Haydarpaşa, Pendik ve Karaköy limanlarından alınan verilere göre; 2009'da İstanbul'a gelen yabancı ziyaretçi sayısını geçen yılın ocak-ekim ayı ile karşılaştırdığımızda %5 artış olduğunu görmekteyiz (Şekil 5.84). İstanbul'a havalimanları ve limanlar aracılığıyla gelen yabancı sayısı Ekim 2009 itibari ile 6.369.239 kişidir (Çizelge 5.15).

Sudjic'e (2009) göre Sovyetler Birliği'nin çökmesi Türkiye'yi ve özellikle İstanbul'u daha da önemli bir merkeze dönüştürmüştür. Bu durumu İstanbul'un genişletilen havaalanlarında boy gösteren Özbekistan Havayolları, Dniproavia, Tacikistan Havayolları, Air Astana, Donbassaero ve Tataristan Havayolları'ndan da gözlemlemek mümkündür.



Şekil 5.84 : 1999-2009 yılları arası İstanbul'a gelen yabancı ziyaretçi sayıları yukarıdaki eğride görülmektedir (2009 ilk on aylık değerdir.) (İstanbul Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2009).

Çizelge 5.15 : İstanbul limanlarını kullanan yabancı turist sayısı (İstanbul Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2009).

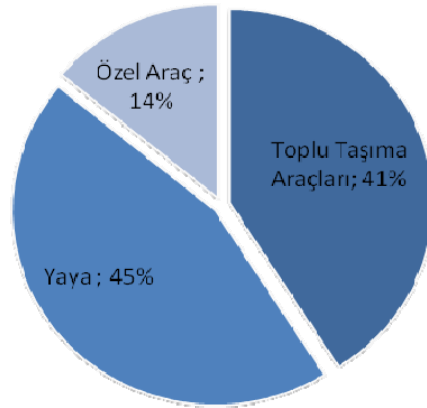
Ekim 2009	Atatürk Havalimanı	Sabiha Gökçen Havalimanı	Haydarpaşa Limanı	Karaköy Limanı	Karaköy Transit	Pendik Limanı	Toplam
	5.276.667	672.052	3.022	61.958	354.507	1.033	6.369.239

5.4.6 Ulaşım

Çok parçalı bir ulaşım yapısına sahip olan kentte, köyler banliyölere dönüştükçe, ev ile iş arasındaki mesafeler artıkça trafik sorunu da büyümektedir. İstanbul trafiğinde var olan 1,8 milyon otomobile neredeyse her yıl 84.000'i daha eklenmektedir. Motorlu araç sayısı 1980'den beri 8 katından fazla artmıştır. Bu rakamları taşımakta zorluk çeken kentin trafik neredeyse en önemli sorunudur. Bu sorun beraberinde hava kirliliğini de getirmektedir. Kentin en önemli mirası olan doğal güzelliği zarar görmektedir. Motorlu araçlarla yapılan günlük yolculukların %40,8'ini otobüsler ve minibüsler oluşturmaktadır. Ancak toplu taşıma ile yapılan yolcuların payı geçtiğimiz yılda %70 dolaylarında sabit kalırken özel otomobillerin payı %19,3'ten %26,3'e çıkmıştır. Yaklaşık 420.000 adet aracın bir kısmı da her gün Boğaziçi (Birinci) Köprüsü'nü kullanmaktadır. Ulaşım alt yapısına her yıl eklenen yeni kavşaklar ve yol projeleri ve köprü tıkanıklıklarına çözüm amacıyla yapılması planlanan üçüncü köprü projesi ile otomobil sahibi olmak neredeyse teşvik edilmektedir (Gerçek, 2009) (Çizelge 5.16)(Şekil 5.85).

Çizelge 5.16 : İstanbul'da araba sahipliği oranı - yürüme ve bisiklete binme oranı (Urban Age, 2009).

	Araba sahipliği oranı (1000 kişide) (2008)	Yürüyerek ya da bisiklete binerek günlük yolculuk yüzdesi (2008)
İSTANBUL	138,5	%45,0



Şekil 5.85 : İstanbul kenti ulaşım araçları kullanım yüzdeleri (Urban Age, 2009).

Toplu taşımanın önemini fark eden yönetim, İstanbul merkezinde uzunluğu 148,2 km raylı sisteme 2015 yılına kadar 160 km daha eklenmesi planlanmaktadır. Yanı sıra metro inşaatı halen devam etmekte ve 2015'de toplam metro hattı uzunluğunun 231 km'ye çıkarılması planlanmaktadır. Çok parçalı bir ulaşım sistemine sahip olan İstanbul'da yeni bir kullanım olan (2007) Metrobüs (BRT) sistemi 50 km'lik bir hatta

çalışmaktadır. Sistemin uzatılması ve günlük kapasitesinin 1.700.000 kişiye çıkarılması planlanmaktadır (Urban Age Conferences, 2009).

Bugün kentin en önemli yatırımlarından biri olan ve inşası devam eden Marmaray toplu taşıma sistemi İstanbul'un kentsel gelişimini büyük ölçüde değiştirecektir. Son yüzyılın en önemli projelerinden biri olan yeni demiryolu tüneli Marmaray İstanbul'un iki yakasını birleştirerek Halkalı'dan Gebze'ye kadar kesintisiz ulaşım sağlayacaktır.

İstanbul'da ikinci köprünün yapımı ile sektörler ve nüfus da dağılmıştır. Bugün kentin doğu ve batı yakasında yeni merkezler yaratmaya yönelik planlar da mevcuttur. Asya yakasında Kartal'da Zaha Hadid tarafından tasarlanan proje bunlardan biridir. Bu tarz projeler aracılığıyla İstanbul'un altyapısına büyük yatırımlar yapılmaktadır.

5.4.7 Mekânsal özellikler

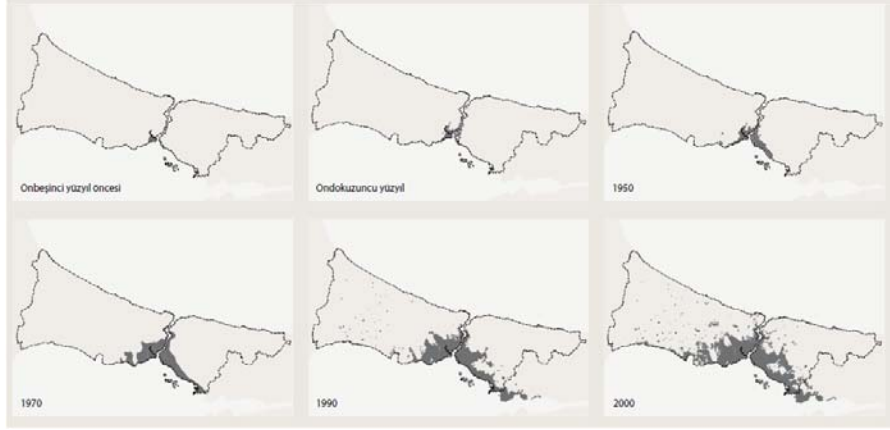
Kentin dokusunu büyük ölçüde tepeler, vadiler ve en önemlisi Boğaz gibi topografik elemanlar şekillendirir. Bu topografik yapı kentin yerleşimlerinin dokusunu ve ulaşım hatlarını belirler. Kenti özgün kılan eşsiz doğal ve tarihi zenginliğidir. İstanbul kentinde hemen her semt doğal koşullarında kendine özgü bir doku gösterir. İstanbul için kenti temsil edebilecek tek bir mekânsal biçimleniş belirlemek imkânsızdır. Bu farklı mekânsal biçimlenişlerin sosyal özellikleri de birbirinden çok farklıdır. Kentin yakın tarihindeki sanayileşme çabaları, devamında yaşanan göç ve küresel bir imaj yaratma çabası bu farklı biçimlenişleri açıklamaktadır.

Küreselleşme sürecinin konut ve yerleşimlere etkisi;

On beşinci yüzyılda Boğaz'da yer alan tarihi yarım adadan gelişmeye başlayan İstanbul'un yerleşim bölgeleri, 1950'lerde Doğu-Batı aksı boyunca genişlemiştir. 1950 ve 1970 yılları arasındaki yoğun göçle yaşanan dönüşümü Esen (2009) "*self servis kentleşme*" olarak adlandırır. Bu dönemde kentte bir yandan orta ve yüksek gelir gruplarını hedef alan küçük ölçekli girişimciler tarafından dört, beş katlı binalar inşa edilirken diğer taraftan daha fakir grupların gecekondu olarak adlandırılan kaçak yapılaşması kentin mekânsal yapısına hâkim olmuştur (Güvenç ve Yücesoy, 2009) (Kanıpak, 2009).

Gecekondu yapılaşması o zamanlar kentin periferisinde yer alan kamuya ait arazilerin müsait olması ile mümkün olmuştur. 1960'ların başında konut sorununa çözüm olarak kabul gören gecekondu yerleşimleri ile İstanbul'un özgün sosyo-ekonomik ve mekânsal yapısı da şekillenmeye başlamıştır. Kentin nüfusunun 4 milyona geldiği 1970'lerde bir zamanlar çıplak olan alanlar çoktan bahçeli mahallelere dönüşmüştür. Kentin gecekonduları daha sonra 1980'lerde başlayan

'neo-liberal devrim'le inşaatçılar tarafından orta sınıf standartlarına göre apartmanlara dönüştürülmüş ve tapulandırılmıştır. Esen (2009) İstanbul'u bu anlamada '*post gecekondur kenti*' olarak tanımlamaktadır (Şekil 5.86-5.87-5.88).



Şekil 5.86 : 15.yüzyıl ve 2000 yılları arasında kentin büyüme durumunu gösteren şemalar (Urban Age, 2009).

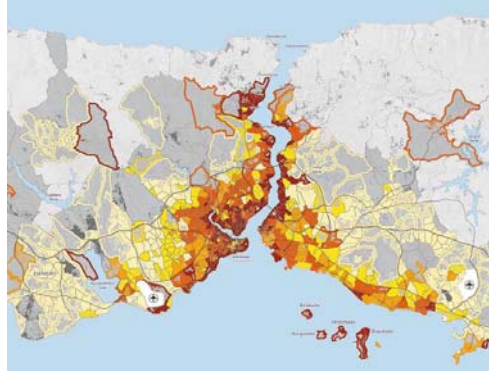


Şekil 5.87 : 1950 planlama kararları ile geniş caddelerde yerini alan apartmanlar, Şişli, İstanbul (Urban Age, 2009).

Şekil 5.88 : 1980'lerden buyana gecekonduların yerini apartmanlar veya yerlerini toplu konut blokları almıştır (Konstantinou, 2009).

Yeni düzenlemelerle birlikte planlama ve yatırım kararlarında çok büyük yetkilerle donatılan İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin uygulamaları ve uzun vadeli kredi imkânları ile kentin çeperlerinde yeni konut alanları yapan inşaat şirketleri ile kent hızla büyümüştür.

1980'li yıllardan itibaren ortaya çıkan kapalı siteler hem kentin yayılmasına hem de dönüşmesine neden olmuştur (Şekil 5.89). Kentin çeperindeki eski tarım alanları emlak girişimcileri tarafından konut alanlarına dönüştürülmüş ve bu süreç şehrin kentsel ve mimari yapısını değiştirmiştir.



Şekil 5.89 : İstanbul'da konut gelişimi (Urban Age, 2009)⁴.

İstanbul'un kuzey batısında bir tarım alanı olan Göktürk bu sürecin ilk örneklerinden biridir. 1990'larda yükselen emlak sektörü bölgenin potansiyelini keşfetmiştir. Buraya inşa edilen güvenli sitelerle 1993'de 1500 olan Göktürk nüfusu, 2006 yılında yaklaşık 20.000'e çıkmış, arsa fiyatları yükselmiştir. Bölgede azınlığa dönüşen köylüler artık bu sitelerin ortaya çıkardığı hizmet sektöründe bahçıvan, temizlikçi ve dadı olarak çalışmaya başlamıştır. Bu durumdan çıkan sonuç sürecinin etkilerinin sadece mimaride değil sosyal ve ekonomik durumda da gözlenebileceğidir (Christianse, Michaeli ve Rienets, 2009).

Bugün Urban Age kent araştırmalarına (2009) göre, %16'sını yerleşim alanların oluşturduğu İstanbul'un 2000 yılından buyana yayılımı üst gelir grupları için yapılan güvenli siteler ve orta gelir grubu için yapılan toplu konutlarla ilişkilendirilmiştir. Kent içinde konut yapılacak arsanın neredeyse yok denilecek kadar az olması nedeniyle de yeni projelerdeki bina yükseklikleri giderek artmaktadır. Özellikle Ataşehir ve etrafı gösterişli, lüks ve prestij kaynağı olan gökdelenlerin yoğun olduğu bölgedir.

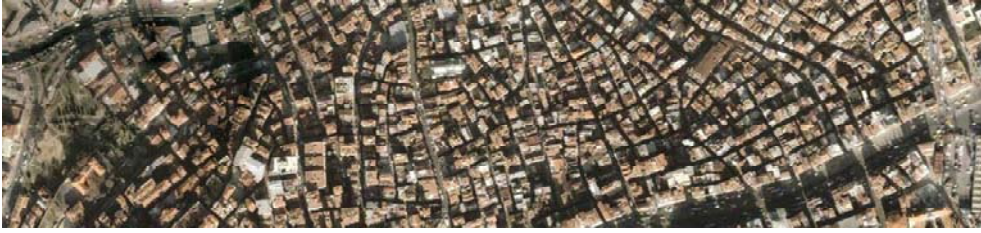
Nüfus dağıldıkça eş zamanlı olarak iş, hizmet ve alışveriş tesisleri de dağılmış ve inşa edilen ikinci köprü ile merkezdeki iş bölgesi kuzeye doğru kaymıştır. Kamuya ait fabrikaların özelleştirilmesi ile Haliç sahilinde önemli kayıplara yol açarken, Boğaz boyunca yer alan mekânlar kültür endüstrileri için yeni kullanımlara dönüşmüştür.

Tüm bu gelişmeler mekânsal, sosyal ve ekonomik parçalanmaya neden olmuştur. Kanıpak'ın (2009) örneklediği gibi, bugün Taksim-Harbiye aksının sonunda şehrin en pahalı dükkânlarının yer aldığı Nişantaşı, çok yakınında daha düşük gelirli sosyal yapısıyla grid düzenli Feriköy-Pangaltı bölgesi bulunur. Yanı sıra Taksim – Harbiye aksının diğer tarafı beş yıldızlı otelleri, açık hava tiyatrosu, kongre ve konser

⁴ Bu harita, kentin büyümesini konut yapılarının inşaat bitiş tarihlerine göre göstermektedir. Koyu renkli alanlar eski binaların yoğun olduğu mahalleleri temsil ederken, İstanbul'un sosyo-mekânsal biçimlenişinin nasıl bir evrim geçirdiğini anlamamızı sağlıyor.

salonları ile çok daha farklı bir yapı oluşturur. Kentte bu şekilde yan yana bulunan birçok farklı türde yapılanma örneklemek mümkündür (Urban Age, 2009).

Semtlerin birbirinden çok farklı özellikler gösterdiği kentte yapılan müdahaleler bazı semtlerin karakterlerini de zaman içinde değiştirmiştir. Örneğin bir zamanların en moda semtlerinden biri olan Cihangir günümüzde orta ve az gelirli sosyal gruplar tarafından tercih edilmektedir. Rumlar ve Ermeniler'in yoğun olarak yaşadığı Tarlabası ise 1940'larda azınlıkların dışı göçü ile terk edilmiştir. Semte öncelikle sanayileşme döneminde Anadolu'dan gelen kırsal göçmenler daha sonra 1990'lardan sonra iç savaştan kaçan Kürt gruplar yerleşmiştir. 1980'lerde Tarlabası Bulvarı'nın açılması ile İstiklal Caddesi soylulaştırılırken Tarlabası ile ilişkisi kesilmiş ve kaçak göçmenlerin, transseksüeller, suçun mekânı haline gelmiştir. Bugün Tarlabası semti kentsel dönüşüm projesi kapsamında yeniden düzenlenmektedir (Şekil 5.90).



Şekil 5.90 : Tarlabası'nın mekânsal dokusu (Urban Age, 2009).

İstanbul'un en yoğun (km^2 başına 68.602 kişi) mahallesi olan Esenler ilçesindeki Nenehatun mahallesinin apartman yerleşimleri, 1960 ve 1990 yılları arasında meydana gelmişken, aksine Beykoz ilçesinde bulunan Acarkent ise oldukça düşük yoğunluklu (km^2 başına 1320 kişi) ve villalardan oluşan yeni bir bölgedir. Tarihi yarımadadan Haliç ile ayrılan Çukurcuma ise, km^2 başına 23.383 kişi yoğunluğu ile İstanbul'un sanat, eğlence ve gece hayatı merkezidir ve tarihi binalar ağırlıktadır (Urban Age, 2009) (Şekil 5.91).



Şekil 5.91 : Nenehatun Esenler, Acarkent Beykoz, Çukurcuma Beyoğlu semtleri dolu-boş analizi (Urban Age, 2009).

Kentin hemen her yerinde kısa mesafelerde yaşanan bu farklar kenti tahmin edilemeyen bir yapıya dönüştürmüştür. Katmanlaşan mimari tarzlar, topografyanın büyük ölçüde etkilediği sokak dokuları, mahalle ölçekleri ve yoğunlukları ve değişen sosyo-ekonomik yapılar bir kurala yâda sisteme sahip değildir (Kanıpak, 2009).

Yüksek yapılar;

Kentin yönetimi özel sektörün altyapı yatırımlarını kolaylaştırmak üzere merkezi alanlarda dikey büyümeyi teşvik eden düzenlemelerle şirketlere mekân sağlamaktadır. Yerel yönetimlerin çeşitli şekilde gerçekleştirdikleri bu düzenlemeler kentin silüetlerinde etkisini çok açık bir şekilde göstermektedir.

İkinci Dünya Savaşı sonrası sanayileşme çabaları, ardından 1980'lerde dünyaya açılma politikaları ve neo-liberal yönetim sistemine geçiş ve en sonunda 1990'larda geleneksel yönetimlerin yerine dünyaya açılmayı amaçlayan ve ticareti destekleyici bir tavrına paralel olarak kent silüetinde yüksek yapılar da yoğunlaşmıştır. Öyle ki 1950'lilere kadar 9 kattan daha fazla yüksek yapısı olmayan İstanbul silüetine giderek yüksek yapılar hâkim olmuştur (Çizelge 5.17) (Şekil A.11).

Çizelge 5.17 : 1950'lere kadar İstanbul'da çok katlı yapılardan bazıları (yıllara göre) (Emporis, 2010).

Bina	Yükseklik	Yıl	İşlev
İ. Teknik Üni. Sanat ve Bilim Fakültesi	8 katlı	1942	Eğitim
Izmir Palas	8 katlı	1925	Konut
Nemlizade Tütün Binası	7 katlı	1923	Üretim
Tayyare Apartmanları	6 katlı	1922	Konut
Maçka Palas	4 katlı	1922	Konut
Karaköy Palas	4 katlı	1920	Konut
Türk Bankası	8 katlı	1910	Banka
Valpreda Apartmanı	7 katlı	1909	Konut
Anadolu Teknik Okulu	8 katlı	1905	Eğitim
Saricazade Abdullah & Osman Bey Apartmanı	9 katlı	1902	Konut

Yüzyılın sonunda finans sektörünün yükselmeye başlaması ile kentte şirketlerin ve bankaların yüksek yapıları boy göstermeye başlamıştır. 1955 yılında inşa edilen ilk önemli uluslararası otel olan Hilton Otel'i'nin ana otel bloğunun tasarımı da enternasyonal stilin Türkiye'deki en önemli örneklerinden biridir. Projenin mimari tasarımı küresel bir şirket Skidmore Owings & Merrill (SOM) ve dönemin en ünlü yerel mimarı Sedat Hakkı Eldem'e aittir (Şekil 5.92).



Şekil 5.92 : Hilton Otel, İstanbul, 1955, Skidmore Owings & Merrill (SOM) ve Sedat Hakkı Eldem (<http://wowturkey.com>, 24.04.2010).

1969 yılında inşa edilen The Marmara Otel ile İstanbul merkezinde yapı yükseklikleri artmaya başlamış, 1971 Odakule Center ilk yüksek ofis binası olmuştur. 1980'li yıllarda inşa edilen çok katlı konutlardan sonra ise küresel otel zincirlerinden 1989 yılında Swiss Otel Bosphorus (Şekil 5.93) ve 1992 yılında Conrad Otel ve 1998'de Süzer Plaza Ritz-Carlton (Şekil 5.94) inşa edilmiştir.



Şekil 5.93 : Conrad Otel, İstanbul, (<http://wowturkey.com>, 24.04.2010).

Şekil 5.94 : Süzer Plaza Ritz-Carlton, Beşiktaş, 1998, Doruk Pamir (<http://www.emporis.com/>, 24.04.2010).

Küresel uluslararası otel zincirlerinin yüksel yapılarının hâkim olduğu İstanbul silüetine 90'lı yıllarda birçok banka binası ve şirket merkezleri eklenmiştir (Çizelge 5.18). Bu anlamda 1990'larda inşa edilen Sabancı Kuleleri 1-2 (1993) (Şekil 5.95) ve Yapı kredi Bankası Merkezi Binası (1995) (Şekil 5.96) ve İşbank Kulesi 1 (1996) (Şekil 5.97) yapı yüksekliklerini giderek arttırmışlardır. Zorlu Plaza ve Bank Express Kulesi kentin milenyum öncesi inşa edilen yüksek ofis bloklarıdır (Şekil A.11).



Şekil 5.95 : Sabancı Kuleleri 1-2, Levent, 1993, Haluk Tümay, Ayhan Böke (www.mimnap.org, 24.04.2010).

Şekil 5.96 : Yapı kredi Plaza, Levent, 1995 (istanbulresimleri.net, 24.04.2010)

Şekil 5.97 : İşbank Kulesi, Levent, 1996, Swanke Hayden Connell (http://en.wikipedia.org/, 24.04.2010).

1998’de Demirbak’ın merkez binası olarak Levent Büyükdere Caddesinde inşa edilen daha sonra merkezi İngiltere’de bulunan küresel sermayeli bir banka olan HSBC Bankası’nın Genel Müdürlük Binası olarak kullanılan bina ise 2003 yılında terörist saldırıya uğramıştır (Şekil 5.98). Saldırıda büyük hasar alan küresel şirketi temsil eden bina simgesel bir gösteriye maruz kalarak, 2001’de gerçekleşen 9/11 olaylarında olduğu gibi terörist saldırının odağı olmuştur. Mimar Haydar Karabey tarafından tasarlanan ve ekolojik yapı ödülüne layık görülen yapı saldırıda büyük hasarlar almıştır. Şirket saldırı sonrasında Türk piyasalarından çekilmemiştir.



Şekil 5.98 : HSBC Bankası Binası, 2003, Maslak (arsiv.ntvmsnbc.com, 24.04.2010).

Çizelge 5.18 : 1950-1999 yılları arasında İstanbul'da çok katlı yapılardan bazıları (yıllara göre) (Emporis, 2010).

Bina	Yükseklik	Yıl	İşlev
Bank Ekspres Kulesi	125 m	1999	Banka
Zorlu Plaza	121 m	1999	Ofis
Süzer Plaza Ritzcarlton	154 m	1998	Otel
İşbankası Kulesi 1	181 m	1996	Banka
Kirazlı Evleri	20 katlı	1996	Konut
Osmanlı Sitesi	20 katlı	1995	Konut
Yapıkredi Plaza	120 m	1995	Banka
Sabancı Center	158 m	1993	Ofis
Denizbank Merkezi	20 katlı	1993	Banka
Polat Renaissance Hotel	97 m	1990	Otel
Conrad Oteli	20 katlı	1992	Otel
Maya Center	17 katlı	1989	Ofis
Swissôtel The Bosphorus	15 katlı	1989	Otel
Nova Baran Center	23 katlı	1988	Ofis
Barbaros Plaza 1-2	90 m	1987	Ofis
İşbank Gayrettepe Şubesi	13 katlı	1987	Banka
Platan Konutları	20 katlı	1985	Konut
Topko Konutları	16 katlı	1984	Konut
Türk Telekom Merkezi	18 katlı	1983	Ofis
Evim İşçi Apartmanı	15 katlı	1973	Konut
Odakule Center	22 katlı	1971	Ofis
The Marmara Hotel	96 m	1969	Otel
Sisli Hospital	15 katlı	1967	Hastane
IETT Sitesi Büyük Blok	15 katlı	1960	Konut
Hilton İstanbul	15 katlı	1955	Otel

2000 yılından bu yana ise özellikle Levent-Maslak aksında ofis blokları ve 'rezidans'lar ya da karma kullanımlı yapılar çoğalmakta ve tüm kente yayılmaktadırlar (Çizelge 5.19). Şişli Elit Rezidans (2000) (Şekil 5.99), Polat Tower Rezidans (2001), Metrocitiy 2-3 (2003) (Şekil 5.100), Selenium Rezidans (2004), Şişli Plaza (2007), Maslak Kuleleri (2008), Flora Rezidans (2008), Dilman Kuleleri (2009) yapımı tamamlanmış kentin en yüksek konut bloklarıdır.

Çizelge 5.19 : 2000 yılından bu yana İstanbul'da yapılan yüksek yapılardan bazıları (yapı yüksekliklerine göre) (<http://www.emporis.com>, 24.04.2010).

Bina	Yükseklik	Yıl	Durum	Yer	Mimar
Sapphire (karma)	261 m	2010	Tamamlanmış	Levent	Tabanlıoğlu Mimarlık ve Danışmanlık Ltd. Şti.
Isbank Kuleleri 2-3 (banka)	181 m	2000	Tamamlanmış	Levent	
Sisli Plaza (rezidans)	170 m	2007	Tamamlanmış	Şişli	
Tekstilkent Plaza 1-2 (otel)	168 m	2000	Tamamlanmış	Bağcılar	
Süzer Plaza Ritz-Carlton (otel)	154 m	1998	Tamamlanmış	Beşiktaş	Doruk Pamir
Polat Tower (konut)	153 m	2001	Tamamlanmış	Şişli	
TAT Tower 1 - 2(otel)	143 m	2001	Tamamlanmış	Şişli	
Metrocity (karma)	143 m	2003	Tamamlanmış	Levent	Anthony Belluschi / OWP&P, Tekeli & Sisa
Sisli Elit Rezidans	140 m	2000	Tamamlanmış	Şişli	BSB London Architects
Sisli TAT Center (ofis)	130 m		Tamamlanmış	Şişli	
Kaya Ramada Plaza Oteli	130 m	2002	Tamamlanmış	Büyükdere	
Kempinski Rezidans Astoria	127 m	2007	Tamamlanmış	Levent	
Garanti Bank Merkezi (banka)	122 m	2002	Tamamlanmış	Levent	Gerner, Kronick + Valcarcel, Architects, PC
Selenium Rezidans (konut)	120 m	2004	Tamamlanmış	Şişli	Tekeli & Sisa
AI Tower (ofis)	120 m	2007	Tamamlanmış	Maslak	
Istanbul Canyon (karma)	118 m	2006	Tamamlanmış	Levent	Tabanlıoğlu Mimarlık ve Danışmanlık Ltd. Şti.
Tekfen Kulesi (ofis)	118 m	2003	Tamamlanmış	Levent	Swanke Hayden Connell Architects
Sisli TAT Oteli	109 m	2007	Tamamlanmış	Şişli	



Şekil 5.99 : Şişli Elit Rezidans, Levent, 2000 (<http://www.emporis.com>, 24.04.2010).

Şekil 5.100 : Metrocity Kuleleri, İstanbul, 2003 (www.yapidergisi.com, 24.04.2010).

Günümüzde İstanbul'da 250 bin civarında konut projesi vardır. Bunlardan bazı projeler az ve orta gelirliye yönelikse de asıl dikkat çeken lüks konut bloklarındaki patlamadır. 2008 yılında tüm dünyada yaşanan ve İstanbul'u da etkileyen krize rağmen bu tarz konut projelerine giderek talep artmaktadır. İstanbul'da şu anda en pahalı konut projesi kentin en yüksek yapısı olan Sapphire Kulesi (2010)'dir (Şekil

5.101). Yanı sıra New York'da ve Chicago'da ve Honolulu, Dubai, Panama City gibi dünyanın önemli merkezlerinde lüks yatırımlara imza atan Amerika'lı gayrimenkul devi Trump Şirketi, Avrupa'daki ilk projesi olan Trump Towers İstanbul'un 2011 yılında tamamlanması bekleniyor. Ofis bloğu, rezidans ve alışveriş merkezinden oluşan projeyi Donalds Trump "İstanbul'un sembolleri arasına katılacak" bir bina olarak tanımlıyor (Trump Tower resmi web sitesi) (Şekil 5.102).

Tabanlıoğlu Mimarlık tarafından tasarlanan Levent Loft ve Levent Loft Bahçe yanı sıra Almond Hill, Anthill Residence, Aqua City 2010, Bellevue Residences by Kempinski, Bosphorus City, Canan Residence, Mashattan, Uphill Court Ataşehir son derece lüks yüksek konut bloklarından bazılarıdır.



Şekil 5.101 : Sapphire Kulesi, Levent, 2010, Tabanlıoğlu Mimarlık (<http://en.wikipedia.org>, 24.04.2010).

Şekil 5.102 : Trump İstanbul, Şişli, 2011, Brigitte Webwr (<http://www.trumpistanbul.com.tr>, 24.04.2010).

2000 yılından sonra inşa edilmiş ofis yapılarından İşbank Kuleleri 2-3 (2000), TAT Tower 1-2 (2001) (Şekil 5.103), Garantibank Merkezi (2002), Tekfen Kulesi (2003), Metrocity 1 (2003) bazılarıdır (Şekil 5.104).

Kaya Ramada Plaza Otel (2002) (Şekil 5.105), Mövenpick İstanbul Hotel (2003), Kempinski Residences Astoria 1-2 (2007) 2000 yılından bu yana İstanbul'da inşa edilen uluslararası sermayeli otellerden bazılarıdır (Şekil 5.106).



Şekil 5.103 : Tat Kulesi, Zincirlikuyu, 2001 (www.arkitera.com/, 24.04.2010).

Şekil 5.104 : Tekfen Kulesi, Levent, 2003, Swanke Hayden Connell Architects (<http://www.emporis.com>, 24.04.2010)



Şekil 5.105 : Kaya Ramada Plaza Otel, Büyükçekmece, 2002 (<http://www.emporis.com>, 24.04.2010).

Şekil 5.106 : Kempinski Residences Astoria 1-2, Levent, 2007 (<http://www.emporis.com/>, 24.04.2010).

İnşaatı devam eden karma kullanımlı Diamond of İstanbul, 270 metre yüksekliği ile tamamlandığında İstanbul'un en yüksek yapısı olacaktır (Şekil 5.107). Çizelge 5.20'de görüldüğü gibi, Minoru Yamasaki & Associates, Foster + Partners gibi ünlü mimarların tasarladığı yapılar diğer kentlerde olduğu gibi İstanbul silüetinde boy gösterebilecektir.



Şekil 5.107 : Diamond İstanbul, Maslak, 2011, Dome Mimarlık (fotomontaj)
(<http://arkiv.arkitera.com>, 24.04.2010).

Çizelge 5.20 : Yapımı devam eden ya da yapımı planlanan yüksek yapılar
(yapı yüksekliklerine göre) (www.emporis.com, 24.04.2010).

Bina	Yükseklik	Yıl	Durum	Yer	Mimar
İmar Plaza (otel)	420 m		Askıda	Levent	Minoru Yamasaki & Associates
Diamond of İstanbul (ofis)	270 m	2011	Yapım Aşamasında	Maslak	Murat Yılmaz, Dome Architects
Landmark Towers (otel)	250 m	2010	Planlanıyor	Levent	Foster + Partners
Sabancı Kuleleri 3 (ofis)	220 m		Onaylanmış	Levent	
Anthill Rezidans 1-2 (konut)	210 m		Yapım Aşamasında	Şişli	
Soyak Kulesi (ofis)	168 m		Planlanıyor	Levent	Pei Cobb Freed & Partners
Tasyapi Oteli (otel)	165 m	2008	Onaylanmış	Kadıköy	
Türkiye Merkez Bankası	146 m		Planlanıyor	Levent	Arolat Architects
Selenium Twins 1-2-3 (ofis)	141 m		Yapım Aşamasında	Şişli	
NAKO Rezidans (konut)	130 m	2009	Planlanıyor	Zetiburnu	
Ücem Plaza (ofis)	105 m		Yapım Aşamasında	Kozyatağı	
Kapital Tower Rezidans (konut)	105 m		Yapım Aşamasında	Maslak	Studio Alhadeff Architects
Selenium Panorama (rezidans)	101 m	2008	Yapım Aşamasında	Levent	Ömer Camoglu
Pagi Plato Oteli (ofis)	100 m		Yapım Aşamasında	Avcılar	
Dubai Kuleleri (ofis)			askıda	Levent	
Özdilek Kulesi (ofis)			Planlanıyor	Levent	Bothe Richter Teherani Architekten BDA
Baytas Dünya Ticaret Merkezi (ofis)			Planlanıyor	Zetiburnu	Metin Hepgüler
Ciftciler Kulesi (ofis)			Planlanıyor	Levent	
EDIP Kuleleri 1-2 (ofis)			Planlanıyor	Bağcılar	
Sisecam Merkezi 1-2 (ofis)			Askıda	Levent	Tekeli & Sisa

Büyük mekânsal dönüşümler;

1980'lerden bu yana küreselleşme süreci içinde olan İstanbul'da küreselleşme kurgusuna yönelik dönüşümler ilk yıllarda sınırlı bir alana ve insana ulaşabilmişken, günümüzde küreselleşme olgusu yeni bir döneme girmiş ve tüm İstanbul'u etkisi altına almıştır.

Kentte küreselleşme olgusu emlak sektörü ve özellikle kültür endüstrilerinin ve bunlara bağlı ikincil yan sektörleri ortaya çıkarmıştır. Bu dinamiklerin etkisi kentin fiziksel değişimine de neden olmuş, inşaat sektörünün gelişimi ve kredi olanakları gayrimenkul sektörünü geliştirmiş ve kent büyümüştür (Keyder, 2009b).

Küreselleşme dinamikleri doğrultusunda kentte meydana gelen ve gelecek olan çok önemli dönüşümler;

Eski hazine arazilerinin satılarak çok katlı ofis, alışveriş merkezleri ve 'rezidans' gibi birinci sınıf konutlara dönüşümü, kent merkezinde tarihi değere sahip ancak günümüzde eski önemini kaybetmiş çöküntü bölgeleri olarak tanımlanan bölgelerin mekânsal, sosyal ve ekonomik dönüşümü, kent çeperinde yeni açılan bölgelerin çok katlı yapıları barındıran konutlar ve "gated community" olarak adlandırılan kapalı sitlere dönüşümü ve özellikle merkezdeki eski sanayi bölgelerinin kültürel turizme hizmet edecek (çoklu kullanıma sahip) alışveriş, eğlence, sanat merkezleri ve müzelere dönüşümü şekilde sınıflandırılabilir.

İki önemli gelişme ise kent merkezinde ve kenar mahallelerde gerçekleştirilmesi planlanan dönüşüm projelerinin önünü açmıştır. Bunlardan ilki bu süreçlere eşlik eden en önemli kurumlardan biri olan Toplu Konut İdaresi (TOKİ)'dir. 1984 yılında kurulan ve 2003 yılında finansmanını sağlaması hakkı verilmesiyle birlikte olağanüstü yetkilere sahip olan TOKİ, bu sayede hazine arazilerini satma ve imara çıkarma yetkisi kazanmıştır. Diğer ise kent merkezinde yer alan alanlarla ilgili belediyelere özel yetkiler veren 5366 sayılı kanundur.

Diğer taraftan İstanbul Belediyesi küreselleşme hedefleri içinde mekânsal dönüşümün önünü açacak bazı çok önemli düzelmeler yapmıştır. Bunlardan en önemlisi, alt ve üst yapı yatırımlarının gerçekleşmesi amacıyla 1997 yılında kurulan BİMTAŞ (Boğaziçi İnşaat ve Müşavirlik A.Ş)'dir. Kurum Belediyenin İştiraklerinin, İlçe Belediyelerinin, Kamu ve Özel kuruluşların Mühendislik, Müşavirlik, İnşaat Kontrollüğü ve Proje Hizmetlerini yürütmektedir. "...küresel kent olmaya doğru hızla yol alan İstanbul'un çehresini değiştirecek birçok çalışmanın altında BİMTAŞ'ın imzası bulunmaktadır" (Bimtaş, 2009).

a)Eski hazine arazilerinin satılarak çok katlı ofis, alışveriş merkezleri ve 'rezidans' olarak adlandırılan birinci sınıf konutlara dönüşümü

İstanbul'da artık kamusal alanlar tüketim ve eğlence üzerinden tanımlanan ticari mekânlara dönüşmektedir. Merkezde ve çeperde ardı ardına açılan alışveriş merkezleriyle kentsel alan tüketim kültürüne dâhil edilmektedir. Sözü edilen durumun en ünlü örneği Levent'te Eczacıbaşı Topluluğu ve İş Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı tarafından yaptırılan karma kullanımlı Kanyon alışveriş merkezidir. Amerikalı tasarım grubu The Jerde Partnership tarafından tasarlanan ve Tabanlıoğlu Mimarlık işbirliği ile 2006 yılında tamamlanan kompleks *"şehrin yeni kalbi olarak sunulmuştur"* (Kanyon, 2009). Aksoy'a (2009) göre ise, sunduğu yarı açık alışveriş deneyimiyle yeni bir yorum ve kültürdür (Şekil 5.108).

"Sadece Kanyon Alışveriş Merkezi değil İstanbul'a yayılmış tüm alışveriş merkezlerini ki bunlara büyük bir metropolün gevşek yapısını birbirine bağlayan otoyol ağının kesişim noktalarındaki hipermarketler zincirlerini de eklemek gerekli, büyük bir dönüşüme işaret ediyorlar." Yırtıcı (2005b)



Şekil 5.108 : Kanyon Alışveriş Merkezi, Levent, 2006, The Jerde Partnership ve Tabanlıoğlu Mimarlık (<http://www.daveti.com>, 26.04.2010).

Merkezi iş alanlarına yakın eski kamu arazileri ihale yoluyla satışa sunulmakta ve özel sermayenin mülkiyetine geçmektedir. Büyük ihale bedelleri ile gerçekleşen satışlar bölgedeki arsa fiyatlarının da artmasına neden olmaktadır.

2007 yılında Karayolları Yolları Genel Müdürlüğü'nün Zincirlikuyu'daki 100.000 m2'lik arazisi 800 milyon dolar karşılığında Zorlu Gayrimenkul Geliştirme Şirketine satılmıştır. Zorlu grubu bu arazi üzerinde yapılacak Zorlu Center için ulusal ve uluslararası mimarlık ve kentsel tasarım bürolarının katıldığı çağrılı yarışmada, karma kullanım projesi niteliğindeki Zorlu Center'ı Emre Arolat ve Murat Tabanlıoğlu'nun projeleri eşdeğer görülmüştür (Şekil 5.109).



Şekil 5.109 : Zorlu Center, Zincirlikuyu, Tabanlıoğlu Mimarlık
(<http://www.arkitera.com/>, 24.04.2010).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri (İETT)'nin, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün arazisinin hemen yanında bulunan 46.000 m²'lik garajı Dubai merkezli emlak şirketine satılmıştır. İstanbul'un en yüksek binası olacağı öngörülen ve maliyeti 5 milyar dolar olan İstanbul 'Dubai Kuleleri'nin projesi şu anda askıya alınmıştır (Aksoy, 2009).

Levent'te Dubai Kuleleri projesinin yapılacağı ileri sürülen arazinin yanında, 261 metre yüksekliğe sahip bir gökdelen Kiler Holding'in inşaat grubu tarafından tasarımı yine Tabanlıoğlu'na ait Sapphire gökdeleninin inşaatı bitmek üzeredir. Tamamlandığında Türkiye'nin en yüksek binası olacak bu yapının projesi 150 milyon dolara mal olacağı hesaplanmıştır (Hürriyet Gazetesi, 11.02.2007).

"Belediye'nin bu satışıyla birlikte, bölgedeki emlak fiyatları, Londra ve Tokyo'nun belli başlı ticaret bölgelerindeki ortalama fiyatları aşarak metrekare başına 15,000 dolara yükseldi. Arazi fiyatının, bu iki satış arasında şaşırtıcı bir biçimde iki katına çıkması küresel emlak yatırımcılarının İstanbul'a olan ilgisini gösteriyor" (Aksoy, 2009).

Kuşdili Çayırı sabit pazar, kültür ve rekreasyon merkezi kentsel tasarım projesi;

İstanbul'un ünlü semt pazarlarından Salı Pazarı'nın yerine yapılacak proje 18 Temmuz 2007 tarihinde Koruma Kurulu'ndan geçerek onaylanmıştır. 2008'de Pazar için Hasanağa'da altyapısı tamamlanan, otopark ihtiyacı karşılanan, çevre düzenlemesi yapılan, D-100 Karayolu'na yakınlığı dolayısıyla da ulaşım açısından elverişli olan yaklaşık 40 bin metrekarelik bir alan oluşturulmuştur.

Kadıköy'de eski Salı Pazarı'nın kurulduğu tarihi Kuşdili Çayırı'nın İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından imara açılarak, çok katlı alışveriş merkezi yapılmasını amaçlayan projeye ilişkin İstanbul İdare Mahkemesi'nin "yürütmeyi durdurma" kararı verilmiştir.

b) Kent merkezinde tarihi değere sahip ancak günümüzde eski önemini kaybetmiş 'çöküntü bölgeleri' olarak tanımlanan bölgelerin mekânsal, sosyal ve ekonomik dönüşümü

Şehir içinde yapılan büyük yenileme projeleri, İstanbul'un merkezinde geniş ölçekli yeni yatırımların yolunu açmaktadır. Kent merkezinde bulunan büyük çapta yıpranmış tarihi ve kültürel anıtların ve yapıların yenilenerek korunması ve yaşatılarak kullanılması ve sürdürülebilirliklerini sağlama amacı ile Tarlabası, Fener-Balat gibi alanlara özel çıkarılan 5366 sayılı kanun kapsamında Bakanlar Kurulu tarafından belediyelere özel yetkiler veriliyor. Kanun belediyelere bu tür bölgelere toptan proje yapma ve eğer vatandaşın yeterli maddi gücü yoksa buraya yatırımcı davet etme ve bu yatırımcı ile oradaki maliyetleri bir masaya oturtup anlaşırma yetkisi veriyor. Aynı kanun, anlaşamayanların yerlerini de hızlı şekilde kamulaştırıp, mallarını belediyenin almasına imkân tanıyor (Christianse, Michaeli ve Rienets, 2009).

Sulukule dönüşüm projesi;

Sulukule'de yaşayan Sinti ve Roma kökenli vatandaşlar kentin başka bir bölgesine yerleştirilecek ve semte proje kapsamında 165 blokta 75, 100 ve 120 metrekaarelik 577 konut yapılacaktır.

16 Haziran 2005 tarihinde kabul edilen ve 5 Temmuz 2005 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanan 5366 sayılı '*Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında*' kanun kapsamında Sulukule "Kentsel Dönüşüm ve Yenileme" alanı olarak kabul edilmiştir.

Toplu Konut İdaresi'nin Eylül sonunda gerçekleştirdiği ihaleyi 62 milyon TL'ye kazanan inşaat firması, Sulukule'nin yeni binalarını inşa edecek. Projenin 2011'in ortalarında tamamlanması bekleniyor.

Tarlabası-Fener-Balat dönüşüm projesi;

Daha önce de belirtildiği gibi, özellikle Türkiye'nin güneydoğusundan gelen Kürtler, Roma kökenli ve kaçak Afrikalı göçmenlerin yaşadığı tarihi Tarlabası semti yenileme projesi kapsamında boşaltılıyor.

16 Mart 2007'de ihaleye çıkan Tarlabası Kentsel Dönüşüm projesi kapsamında projenin birinci ayağı olan 278 tarihi binayı rehabilite edilecektir. Bina sahiplerine %42 ile en iyi teklifi veren firma olan Çalık Holding'in inşaat işlerini yürüten GAP İnşaat projeyi yürütecektir (Şekil 5.110).



Şekil 5.110 : Tarlabası dönüşüm projesi (<http://www.arkitera.com/>, 24.04.2010).

Fener – Balat Dönüşüm Projesi 4 ana başlıktan oluşmaktadır. Bunlar 200 yapının restorasyonu, gençlere ve kadınlara sosyal merkez, Tarihi Balat Çarşısı'nın geliştirilmesi ve katı atık yönetimidir. Proje toplam 7 milyon Euro bütçeye sahiptir (Şekil 5.111).



Şekil 5.111 : Fener –Balat Rehabilitasyon Programı uygulama alanı (<http://www.arkitera.com/>, 24.04.2010).

c) Kent çeperinde yeni açılan bölgelerin çok katlı yapıları barındıran konutlar ve “gated community” olarak adlandırılan kapalı sitlere dönüşümü

Kent çeperinde yeni açılan bölgeler yüksek yapılara ve “gated community” olarak adlandırılan kapalı sitlere dönüşmektedir.

Başbakanlık Toplu Konut İdaresi (TOKİ) yöneticileri, İstanbul'un konut stoğunun yarısının (takriben 3 milyon bina) önümüzdeki yirmi yıl içinde değiştirileceğini, faaliyetin 20 kenar mahallede başlayacağını açıklamıştır. TEM etrafındaki konut ve ofis yapılaşması son yıllara damgasını vurmuştur; Toplu Konut İdaresi (TOKİ) kentin uzak çeperlerini çok katlı konut yerleşimine açmıştır. Projelenen üçüncü Boğaz Köprüsü'ne bağlanacak yolların da, kentin kuzeyinde yeni bir genişleme aksı (ve spekülasyon fırsatı) oluşturması beklenmektedir (Keyder, 2009a) (Şekil 5.112).



Şekil 5.112 : TOKİ toplu konut blokları, TEM, Ataşehir (Emden, 2009).

Aksoy'a (2009) göre, yeni kentsel dönüşüm projeleri ve konut yatırımları, kent yaşamına dair kültürel bir yaklaşımla beraber gelmektedir ve kültür, hayat tarzını yükseltmek için kullanılmaktadır (Şekil 5.113).

“İstanbul’un Anadolu yakasındaki toplu konut geliştirme projelerinden biri olan My World Ataşehir’in pazarlama fikrine göre, yeni şehir kültürü, ‘Burada aradığınız hayatı bulabilirsiniz’ düsturu çerçevesinde kusursuzca ve bütünüyle düşünülmüş bir dünya tahayyülü ile biçimlenmektedir. Konut sakinleri, kendi kendilerine yeten çevrelerinde, kendilerine benzeyen insanlarla beraber, başkalarıyla (karşı komşularıyla bile) muhatap olmak zorunluluğu duymadan mutlu bir şekilde yaşamaktadırlar. Adacıklarından, işe gitmek ya da hafta sonları birkaç parça kültürel miras ya da sanat için şehir merkezine seyahat etmek dışında ayrılmak zorunda kalmamaktadırlar.” (Aksoy, 2009)



Şekil 5.113 : TAGO Mimarlık tarafından tasarlanan Incity konut yerleşkesi, Kozyatağı - Ataşehir (www.arkitera.com, 24.04.2010).

- d) Özellikle merkezdeki eski sanayi bölgelerinin iş ve kültürel turizme hizmet edecek (çoklu kullanıma sahip) alışveriş, eğlence, sanat merkezleri ve müzelere dönüşümü

Küreselleşme olgusunun ön plana çıkardığı en önemli sektör olan kültür endüstrileri ve buna bağlı ikincil sektörleri çekmek amacıyla sanata ve kültüre yatırım yapmak günümüzün en önemli eğilimlerindendir. İstanbul'da kültür turizmin öneminin farkında olan yerel yöneticiler ve büyük holdingler kentte yeni merkezler inşa etme çabası içindedirler. Bu anlamda kentte kilit noktalarda bulunan özellikle bugün boşalmış olan eski sanayi bölgeleri ve limanlar imar için yeniden düşünülüyor (Aksoy, 2009).

Kartal-Küçükçekmece kentsel dönüşüm projeleri;

Bu dönüşüm Anadolu yakasında Marmara Denizi kıyısında bulunan Kartal Sanayi Bölgesinde Merkezi İş Alanları Planlaması ile Küçükçekmece Sahilinde İç Dış Kumsal Rekreasyon Alanları Planlaması'nda görülebilir.

2006 yılının ilk aylarında Zaha Hadid, MVRDV, Massimiliano Fuksas, Kisho Kurokawa, Ken Yeang ve Kengo Kuma, projeler için İMP (İstanbul Metropolitan Planlama Merkezi) tarafından davet edilmişlerdir. Yabancı altı mimara hazırlatılan projeler arasından, Kartal Sanayi Bölgesinde Merkezi İş Alanları Planlaması için Zaha Hadid'in, Küçükçekmece sahilinde İç Dış Kumsal Rekreasyon Alanları Planlaması için ise Ken Yeang'ın hazırladığı projeler seçilmiştir.

Kartal ilçesinde, üzerinde 100'den fazla fabrika yerleşkesinin bulunduğu 550 hektarlık (5,5 km²'lik) bir arazinin, çevre düzen planı Zaha Hadid tarafından hazırlanmıştır (Şekil 5.114). Projenin bir parçası olarak, Kartal Belediye eski Başkanı, 1000 adet tekne ve oteller, rezidanslar ve plazalar ihtiva edecek bir marina projesi geliştirmek için yabancı yatırımcılardan beş milyar dolarlık bir kaynak sağlama planı olduğunu açıklamıştır. Buna istinaden, Kartal'da fabrikaları olan 26 adet arsa sahibi, üretim merkezlerini başka yerlere taşıyorlar ve peşlerinden koşulan arazileri alışveriş ve eğlence merkezlerine dönüştürülmesi planlanmaktadır (Sudjic, 2009).



Şekil 5.114 : Kartal kentsel dönüşüm projesi, İstanbul, Zaha Hadid
(<http://www.arkitera.com/>, 18.12.2009).

Ken Yeang tarafından tasarlanan Küçükçekmece Kentsel Tasarım Projesi, ekoloji ile şehir hayatı arasında denge kurarak, eko sisteme zarar vermeden bir şehir ortamı yaratmayı hedeflemektedir (Şekil 5.115). Projede trafik eko sistemin dışında tutulmuştur. Daha fazla geçirgen yaya geçişlerinin öngörüldüğü, sakin bir şehir hayatı planlanmıştır. Parklar ve servis yolları ağırlıkta olması planlanırken karayolları gizlenecektir. Projede yeşil donatı alanları, otopark, park alanları, marina, 7 yıldızlı bir otel ve aquapark da yer alacaktır.



Şekil 5.115 : Küçükçekmece kentsel dönüşüm projesi, İstanbul, Ken Yeang
(<http://www.arkitera.com/>, 18.12.2009).

Galataport dönüşüm projesi (salıpazarı - karaköy kruvaziyer liman kompleksi);

İstanbul Çevre Düzeni Planı dâhilinde Karaköy'den Tophaneye kadar olan 1200 metrelik sahil şeridi ve toplam 100.000 m2 alan, alışveriş merkezleri, oteller ve liman yapması için ihaleye çıkarılması kararı yargı kararı ile durdurulmuştur. Ancak yerel yöneticiler projenin 2010 yılında ihaleye çıkarılması için gerekli düzenlemeler yaptıklarını ve Galataport için uluslararası bir yarışma açılacağı belirtiliyor.

Osmanlı döneminden başlayarak ticaret limanı olan, 1986'da yük gemisi trafiğine kapatılarak sadece yolcu gemilerine hizmet vermeye başlayan Karaköy Limanı'nın,

Galataport projesiyle dünyanın en iyi turist gemisi limanlarından biri olacağı belirtiliyor.

İstanbul'un imajını deştireceği düşünölen proje dâhilinde kruvaziyer limanı, 5 yıldızlı oteller, alışveriş merkezi, restoran, kafe, bar gibi eğlence mekânları, sinema ve tiyatro salonları, otomobil ve otobüs için yeraltında otoparklar yapılması ve tarihi eserlerin ortaya çıkarılması bulunuyor. 1910'da yapılan TDİ binası, 1912'de yapılan Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün kullandığı Çinili Han yıkılmayıp 5 yıldızlı otele dönüştürölecek. Proje kapsamındaki 100 bin metrekarelik alanın yaklaşık yüzde 80'i halka açılacak. Oteller, alışveriş merkezleri, eğlence mekânları, sahildeki gümrüksüz bölge ve sergi, sinema ve tiyatro salonlarını İstanbullular da kullanabilecektir.

Haydarpaşa gar ve liman dönüşüm projesi;

İstanbul'un en önemli projelerinden biri olan Marmaray'ın kullanılmaya başlanmasıyla birlikte atıl kalacağı düşünölen Haydarpaşa Garı'nın da bulunduğu alan (*"İstanbul'da Manhattan bölgesine benzer bir alan yaratmak amacıyla"*) 2010 yılında ihaleye çıkacak. Proje alanının büyüklüğü 1 milyon 300 bin metrekare ve bütçesi 5 milyar dolar olarak hesaplanmıştır. Proje Yap-İşlet-Devlet modeli (YİD) ile gerçekleştirilecek.

Projenin gerçekleştirileceği alan ise, Harem Otogarı ve çevresi, liman Ro-Ro sahası, yeni mol, eski mol, TCDD manevra alanı, eski eğitim binası ve arsası, DLH arazisi, gar binası, ticari ambarlar, depo ve atölyeler ile lojmanlar bölümünü kapsayacaktır. Ayrıca, deniz doldurularak 340 bin metrekarelik bir alan da projeye dâhil edilecektir.

Haydarpaşa Kompleksi tamamlandığında içerisinde yat limanı, yat kulübü, kruvaziyer limanı, hastane, oteller, kongre ve kültür merkezi, konutlar, iş merkezleri, ticaret alanları, alışveriş merkezleri, spor merkezleri, parklar, okullar ve otopark bulunacak. Mimarlar, şehir planlamacıları ve sivil toplum örgütleri, İstanbul'un silüetini değiştireceği iddiasıyla projeye tepki göstermektedir (23 Kasım 2009 arkitera – Sabah Gazetesi (19.12.2009).

Maltepe dragos sanayi alanları kentsel tasarım projesi;

Eski bir sanayi alanı olan Maltepe-Dragos bölgesi merkezi konumunun potansiyeli doğrultusunda; yeni bir merkez olarak ticaret, kültür ve turizm alanına dönüştürölmesi amacıyla 6 davetli mimari ofisin katıldığı yarışma gerçekleştirilmiştir. Yarışmanın sonucunda Tabanlıoğlu Mimarlık (Şekil 5.116) ve Tago Mimarlık tarafından hazırlanan projeler eşdeğer görölmüştür ve iki öneri proje geliştirilme aşamasındadır (Şekil 5.117).



Şekil 5.116 : Maltepe Dragos sanayi alanları kentsel tasarım projesi, Tabanlıoğlu Mimarlık (<http://www.mimdap.org>, 19.12.2009).

Şekil 5.117 : Maltepe Dragos sanayi alanları kentsel tasarım projesi, Tago Mimarlık (<http://www.mimdap.org>, 12.2009).

Kültür turizmine yönelik diğer projeler;

Diğer bir kültür turizmi odaklı yenileme projesi Beyoğlu semtinde Cezeyir Sokağı olarak bilinen eski ve harap durumda olan bir sokak Fransız hayat tarzı modelinde tematik bir sokağa dönüştürülmüş ve ismi de Fransız Sokağı olarak değiştirilmiştir. Bir zamanlar kamusal alana dâhil olan sokak bugün ticari alana dönüşmüştür (Aksoy, 2009).

Diğer taraftan kentte büyük holdinglerin desteği ile küreselleşme amacına uygun olarak, sanata, kültüre yatırım yapılmakta ve müze, sanat galerisi, kültür merkezi gibi kültür turizmine hizmet edecek yeni projeler başlatılmaktadır.

Bu anlamda en önemli projelerden biri olan Galataport Projesi'nin de ilk meyvesi İstanbul Modern, Eczacıbaşı Holding'in desteği ile kurulmuştur. 2004 yılından bu yana yaklaşık 98 bin kişi tarafından ziyaret edilen İstanbul Modern, dünya kentlerinin kültür kenti yarışı içinde İstanbul'u bir "kültür kenti" haline getirme amacı güdüyor. Tasarımını Tabanlıoğlu Mimarlık'ın yaptığı galeri, sinema, kütüphane, mağaza, fotoğraf galerisi ve restoranı ile birlikte bir sosyal buluşma mekânı olarak düşünülmüştür (Şekil 5.118).

Osmanlı döneminde İstanbul'da kurulan ilk enerji tesisi olan Silahtarağa Elektrik Santrali, İstanbul Bilgi Üniversitesi tarafından korunarak, 2007 yılında Emre Arolat-Han Tümertekin-Nevzat Sayın tarafından hazırlanan projeyle, santralistanbul adıyla bir kültür ve eğitim merkezine dönüştürülmüştür. İstanbul'un en eski endüstri bölgesi

olan Haliç'te kurulduğu 1911'den 1983'e dek kente elektrik sağlayan Silahtarağa Elektrik Santrali, benzersiz bir ulusal sınai mirası niteliği taşımaktadır (Şekil 5.119).



Şekil 5.118 : İstanbul Modern, İstanbul, 2004, Tabanlıoğlu Mimarlık (<http://tr.wikipedia.org>, 26.04.2010).

Şekil 5.119 : Santralistanbul, İstanbul, 2007, Emre Arolat-Han Tümertekin-Nevzat Sayın (<http://www.arkitera.com>, 24.04.2010).

Belediye'nin sahibi olduğu TÜYAP alanı Kıraç Vakfı'nın desteği ile Frenk Gehry'nin tasarımını yaptığı uluslararası bir kültür ve sanat kompleksine dönüşecektir.

Diğer taraftan yerel yönetim, modern, imaj sağlayacak ve çok işlevli kültür kompleksleri yapmak için şehrin merkezindeki mevcut kültürel tesisleri yıkmaya eğilimi gösterir. Buna en çarpıcı örnek Taksim'deki Atatürk Kültür Merkezi ve Harbiye'deki Muhsin Ertuğrul Salonu'dur. Ancak AKM binası ile ilgili yoğun kamuoyu tepkisi nedeniyle yıkımından vazgeçilmiştir. Binanın Tabanlıoğlu Mimarlık tarafından restorasyonu tamamlanma aşamasındadır (Aksoy, 2009) (Şekil 5.120).



Şekil 5.120 : Atatürk Kültür Merkezi (AKM) (<http://www.arkitera.com/>, 24.04.2010).

5.4.8 Uluslararası etkinlikler

Küreselleşme şehrin kentsel alanlarını ve kültürel pratiklerini açılmaya zorlamaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi tamamladığı çevre düzeni planı ile şehrin küresel ilişkiler içinde rekabet gücünü arttırmak amacıyla kültüre yatırım yapmaktadır.

İstanbul'da küreselleşme merkezi hükümet, yerel yönetim ve özel sektörle ortaklaşa yürütülen bir süreç haline gelmiştir. Büyük holdingler, müzeler, galeriler ve sergiler için yapılan yatırımlarda birbiri ile yarışırken yönetim şehrin kültürel ve turistik altyapısını geliştirmeye yönelik bir dizi hukuki ve düzenleyici değişiklikler yapmaktadır.

İstanbul Bienali gibi organizasyonları desteklemek şirketlerin imajını belirlerken, desteklenen organizasyon gelişiyor ve İstanbul Bienali gibi Avrupa'nın önemli sanatsal etkinliklerinden biri oluyor. Özel sektörün uluslararası bağlantıları kültürün küresel düzeyde tanıtılmasına destek olmaktadır. Sabancı Müzesi'nin Louvre Müzesi ile yaptığı anlaşma sözü edilen durumun en önemli örneklerinden biridir.

İstanbul kültür üzerinden markalaşıyor ve bu noktada merkezi ve yerel idareciler İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Projesi ile İstanbul'un kültür varlıklarını şehrin küresel imajını geliştirmeyi amaçlıyorlar. Bu amaçla şehrin zengin kültürel mirasını programın bir parçası olarak yenileme ve canlandırma kapsamında merkezi hükümet 450 milyon Euro bütçe ayırmıştır. İstanbul küresel bir "açık şehir" olmayı, kent imajını dönüştürmeyi amaçlıyor. 2010 yılında yaklaşık 30 milyon ziyaretçinin İstanbul'a gelmesi beklenmektedir (Aksoy, 2009) (Çizelge 5.21)(Şekil 5.121-5.122).

2010 Avrupa Kültür Başkenti Programı;

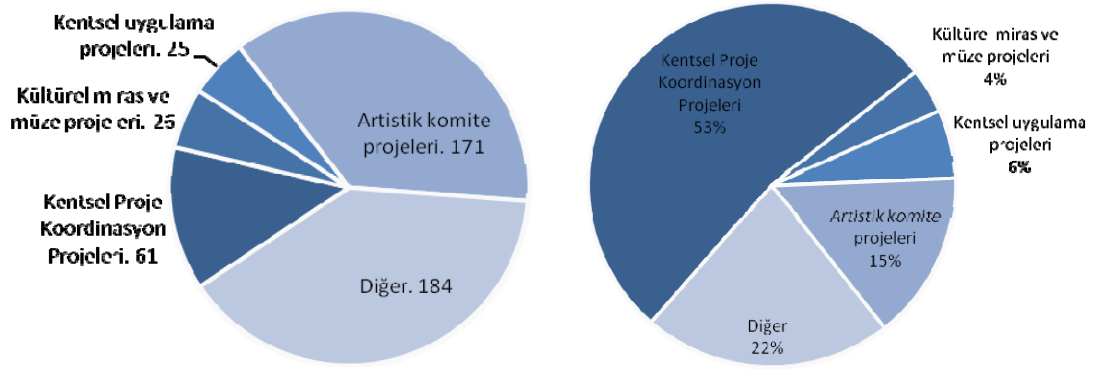
İstanbul'u 2010 Avrupa Kültür Başkentliği sürecine hazırlamak ve bu kapsamdaki çalışmaların koordinasyonunu sağlamak misyonuyla kurulan İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Ajansı'nın başlıca hedefleri (İstanbul Avrupa Kültür Başkenti Ajansı);

- İstanbul'un eşsiz değerlerini ön plana çıkarmak,
- Kültürel mirası koruma projeleri gerçekleştirmek,
- Kültür sanat altyapısını ve etkinliklere katılımı geliştirmek,
- İstanbul'u kültür ve sanatla tanıtmak,
- İstanbul'un kültür turizmi pazarından aldığı payı artırmak,
- İstanbul'un karar alma sürecine katılımını artırmak

Kentsel Proje Koordinasyon Direktörlüğü, 2010 Avrupa Kültür Başkenti seçilen İstanbul'da bu sürecin gereklerini yerine getirecek kentsel proje ve kültürel mirasın korunmasına yönelik restorasyon çalışmalarını yürütmek; kent yönetiminde söz sahibi aktörlerin, enerji ve deneyimlerini birleştirerek, işbirliği içerisinde projelerini hayata geçirmelerini sağlamak üzere kolaylaştırıcı rol oynamaktadır.

Çizelge 5.21 : Kültür başkenti bütçesinin dağılımı
(İstanbul A.K.B. Ajansı, 09.12.2009).

Proje	Sayısı	Bütçesi
Kentsel Proje Koordinasyon Projeleri	61	197.760.890
Kültürel miras ve müze projeleri	26	15.054.815
Kentsel uygulama projeleri	25	23.023.168
Artistik komite projeleri	171	57.171.190
Diğer	184	81.579.354
Toplam	467	374.589.417



Şekil 5.121 : Projelerin sayısal dağılımını gösteren grafik
(İstanbul A. K. B. Ajansı, 09.12.2009).

Şekil 5.122 : Projelerin bütçe dağılımını gösteren grafik
(İstanbul A. K. B. Ajansı, 09.12.2009).

Restorasyon ve Onarım – Düzenleme Projeleri;

- Kariye Müzesi Projelendirme İşİ
- Topkapı Sarayı Projelendirme ve Uygulama İşleri
- İbrahim Paşa Sarayı (Türk ve İslam Eserleri Müzesi) Projelendirme İşİ
- Süleymaniye - Darüşşifa Binası Restorasyonu
- Fatih Davutpaşa Medresesi Restorasyonu
- Galata Mevlevihanesi Uygulama ve Projelendirme İşleri
- Otağ-ı Hümayun Binası restorasyonu
- Şehzade İmareti Restorasyonu
- Ayasofya Müzesi Projelendirme İşleri
- Topkapı Sarayı Uygulama İşleri
- Ahşap Yapılar Bakım Onarım Programı
- Kadıköy Haldun Taner Sahnesi restorasyonu
- UNESCO Dünya Miras Alanı Sınırları İçinde Yer Alan Kara Surları

Projelendirme İŖi

- Eminönü Üst Laleli Bölgesi Cadde ve Sokak İyileŖtirmesi
- Kadıköy Meydan Düzenlemesi
- İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı Hazırlanması

Yenikapı DönüŖüm Projesi;

Yenikapı'da Marmaray (İstanbul Boğazı'nı suyun altından birleŖtiren tüpgeçit projesi) kazıları çok önemli arkeolojik buluntuların ortaya çıkmasını sağlamıŖtır ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Metropoliten Planlama Müdürlüğü ve İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Ajansı Yenikapı'yı dünyanın sayılı merkezlerinden biri haline dönüŖtürebilecek uluslararası bir projenin ön hazırlıklarını baŖlamıŖtır (Ŗekil 5.123).



Ŗekil 5.123 : (a-b) Proje alanı (kırmızı), kentsel yenileme alanı (kahverengi)
(İstanbul Avrupa Kültür Başkenti Ajansı, 09.12.2009).

İstanbul 2010 AKB Ajansı ve İMP Kentsel Tasarım ve Yarışmalar Grubu ve Bilgi Üniversitesi tarafından yürütölen çalışmada öncelikli olarak değişim sürecin planlanmasına odaklanılacak, sonrasında Yenikapı'ya arkeopark, müze gibi farklı kullanımları getirecek kentsel tasarım projelerinin temin edilmesi için davetli uluslararası kentsel tasarım yarışmasının düzenlenecektir.

Yarışmada elde edilen projelerin, 2010 Venedik Bienali Uluslararası Mimarlık Sergisi'nde lansmanının yapılması planlanmaktadır. Bu projenin 2010 yılında Avrupa'nın en büyük mimarlık ve kent deneyimini oluşturacağına kesin gözüyle bakılmaktadır.

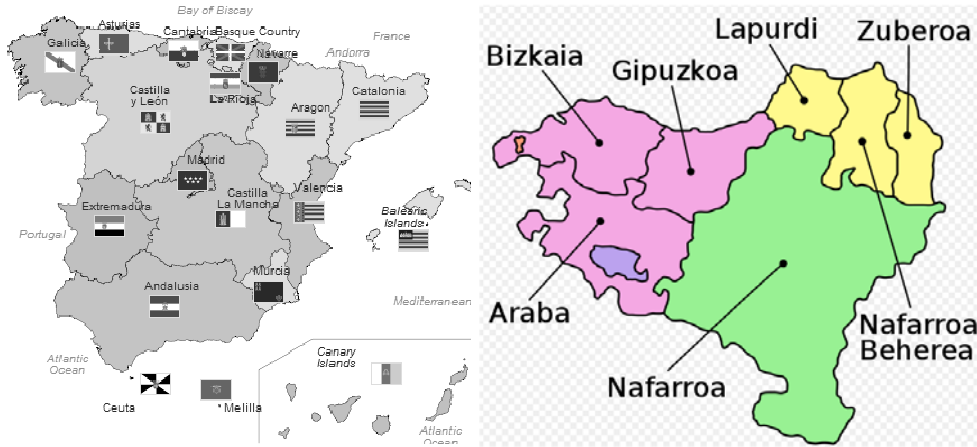
5.5 Bilbao

5.5.1 Yönetim yapısı

İspanya Ulusal Hükümeti 17 özerk topluluktan ve bu topluluklar ise 50 vilayet (provinces)'den (Katalonya: + 41 Bölge) ve vilayetler ise belediyelerden (municipalities) oluşmaktadır. Belediyelere kendi bölgelerini yönetmek için özerklik verilmiştir. Özerk bölgelerle merkezi hükümet arasındaki yetki ayrımı anayasayla belirlenmiştir (Şekil 5.124-5.125).

Ulusal hükümetin yetki alanına giren konular arasında uluslararası ilişkiler; savunma; adalet; ceza, ticaret ve işgücü alanlarındaki yasama, dış ticaret, finans, genel haberleşme ve kamu güvenliğidir.

Özerk toplumların başlıca sorumluluk alanları halk sağlığı, eğitim, toprak planlaması, konut, bayındırlık işleri, çevre koruma, kültür işleri, turizm, spor ve sosyal faaliyetler ile sosyal refahtır. Ayrıca, devlet kendi alanına giren bir konudaki yetkisinin bir bölümünü özerk toplumlara aktarabilir. Anayasa, özerk toplumlara mali özerklik hakkı da tanımıştır. Bunlar merkezi hükümetin vergilerini paylaşır ve ayrıca kendi vergilerini tahsil ederler (Sabancı Üniversitesi, 2009).



Şekil 5.124 : İspanya Ulusal Hükümeti'nin özerk topluluklarını gösteren harita. (<http://en.wikipedia.org>, 22.11.2009).

Şekil 5.125 : Bask Ülkesi'nin Vilayetleri'ni gösteren harita (<http://en.wikipedia.org>, 22.11.2009).

İspanya'nın özerk topluluklarından biri olan Bask Ülkesi (Basque Country) Álava, Gipuzkoa, Biscay (Bizkaia) olmak üzere üç vilayet (provinces)'den oluşmaktadır. Bilbao, Biscay (2,217 km² alana sahip) vilayetinin başkenti ve Büyük (Greater) Bilbao, İspanya'nın 20 metropoliten bölgesi içinde beşinci büyük bölgedir. Yaklaşık 950.155 kişi nüfusa sahiptir (AUDES project, 2007).

Büyük (Greater) Bilbao Nervión Nehri boyunca yerleşmiştir. Önemli bir liman ve endüstriyel merkez olan Bilbao şehrinin banliyöleri Biscay Körfezi'ne kadar uzanır. Bilbao idari alanı ise 40.65 km² alana ve 8,692 kişi yoğunluğa sahiptir (Bilbao Belediyesi). Belediye düzeyinde yönetim, bir belediye meclisi tarafından yürütülür. Bu meclisin üyelerinin seçiminde genel oy hakkı vardır. Belediye meclisinin başında, meclis üyeleri arasından yerel seçimle seçilmiş olan belediye başkanı bulunur. Belediye başkanı genellikle belediye meclisindeki çoğunluk partisinin de lideridir. Meclisin başkanı olmanın yanı sıra, başkan aynı zamanda belediyenin idaresini üstlenir, belediye polis gücünün başıdır ve atamalarda geniş yetkiye sahiptir. Belediye başkanı ayrıca halkla ilişkiler açısından önemli bir rol üstlenmiştir ve genellikle oldukça prestijli bir konumdadır. Belediyelerin vergi gelirleri ağırlıklı olarak emlak vergisinden ve ticari vergilerden oluşmaktadır (Sabancı Üniversitesi, 2009).

5.5.2 Ekonomik durum

Kuzey İspanya'da Nervión Nehri kıyısında bulunan Bilbao Bask için çok önemli bir kenttir. Nervión Nehri (Estuary of Bilbao) kıyılarına endüstri devrimi süresince birçok fabrika yerleşmiştir. Avrupa'nın periferisinde endüstriyel gerileme deneyimi yaşamış bir merkezdir.

Kent, 1850'den 20. yüzyılın ilk yarısına kadar imalat ve üretimin egemen bir merkezi olmuştur. Endüstrileşme ile kalabalıklaşma ve konut ihtiyacı yaşanmıştır (Gomez,1998) (Baniotopoulou, 2000).

1950'lerden 1970'lere kadar endüstriyel işlerde sürekli bir yükseliş yaşanmıştır. 1975'de işsizlik oranı %3,2 gibi düşük bir orandır. 1970'lerin ortasında ekonomik büyüme zirveye ulaşmıştır. 1975'de Franco rejiminin sonunda, Bask ve İspanya Gayri Safi Milli Hâsılası'nda çok az bir yükselme kaydedilmiş ve İspanya ekonomik mucizesi olarak adlandırılan yükseliş sona ermiştir. Sonuçta Avrupa'nın geri kalanından sonra kriz İspanya'ya ulaştığında (geç 1970'ler ve erken 1980'ler) meydana gelen endüstriyel parçalanma çok daha yıkıcı olmuştur (Gomez,1998) (Çizelge 5.22).

Çizelge 5.22 : Bask Ülkesinde ekonomik sektörlerin istihdam dağılımındaki değişim (Gomez, 1998).

	1979	1981	1983	1985
Üretim ve İnşaat	392,313	339,530	315,649	297,547
Hizmetler	307,744	300,806	308,990	307,852
Toplam	756,129	691,509	665,927	644,041

Bu sonuç tüm İspanya'ya zarar veriyse de etkileri en çok Bask ülkesini etkilemiştir. Çünkü bölge endüstriyel bir temele sahiptir. Endüstrilerin parçalanması tüm taşra ekonomisini çökertmiştir. Bu süreç çok kısa bir zamanda gerçekleşmiştir. 1979 ve 1985 arasında %24 olan endüstriyel işler Bask Ülkesi'nde yok olmuştur (Gomez,1998).

Servis sektörünün az gelişmişliği ile birleşen endüstriyel gerileme şehrin sosyal ve çevresel yapısında genel bir düşüşe neden olmuştur.1993'de Bask'da işsizlik oranı %25'e ulaşmıştır (Baniotopoulou, 2000). 1996'da başlayarak Metropoliten Bilbao 10 yıldan fazla süre nüfus kaybetmiştir (Gomez,1998). Birçok Batı ekonomisi, özellikle Avrupa'da ve ABD'de aynı problemlerle yüzleşmiştir. 1980'lerin başında Bask Ulusal Partisi (PNV) yönetime geçmiştir ve Bilbao ekonomisinin yeniden canlanması için stratejik plan hazırlamıştır (Baniotopoulou, 2000) (Çizelge 5.23).

Çizelge 5.23 : Bilbao ve Bask'da (1981 – 1996) işsizlik oranı (Gomez, 1998).

%	1981	1986	1991	1993	1995	1996
Bilbao	18.4	25.7	21.4			
Bask Ülkesi	16.2	22.9	19.2	25	23	22.4

Stratejik plan ve etkileri;

Sanayisizleşme dönemi ile gerileyen sistem krizden kurtulma katalizörü olarak üçüncül sektörlere doğru uluslararası eğilim göstermiştir. 1990 “Avrupa Kültür Başkenti” olarak atanmış Glasgow'ın ve Sdney'in deneyimi kültürel politikaların gelişiminin yatırım çekmek ve toplumsal ve bireysel ölçüde yenileme için ve bu sayede yerel ekonominin dirilmesinin sağlanması için çok önemli bir rol oynadığını göstermiştir.

Şehrin “post-fordist”e doğru yönelim için ihtiyacı ve politik-ekonomik baskılar altında esnek özel bir model 1986'da var olan planın yenilenmesine neden olmuştur. Daha önce ticari olarak ünlenen Bilbao şimdi kültürel potansiyelleri çekmek amacıyla, Metropoliten Bilbao'nun Yenilemesi için Stratejik Plan Bask Hükümeti ve Bizkaia County Council'in isteği ile 1989'da başlatılmış ve 1993'e kadar tamamlanmıştır. Bu planın amacı ekonomik dönüşüm ve devamında kaliteli yaşam sunacak bir imaj yenileme çalışmasıdır (Baniotopoulou, 2000).

Plan kültürel merkez ve kentsel yenileme hakkında kritik konular içermiştir. Kentsel yenileme kadar Stratejik Plan, altyapı, donanım ve metropolün kültürel ve sosyal katısı olan ve imajını ve görüntüsünü değiştiren çeşitli sembolik yapıları içeren

planda, Bilbao'nun yeniden gelişimi için uluslararası tanınmış mimarların projeleri üstlenmesi planlanmıştır.

Bu amaçla Bask Hükümeti İspanya Hükümeti için daha önce Ulusal Sergi Direktörlüğü yapmış ve mevcut Guggenheim'da 20. yüzyıl Sanat Küratörü Carmen Giménez 1991'de Guggenheim Kuruluşu ile temasa olarak sağlamıştır. Guggenheim Kurumu'nun Yöneticisi Thomas Krens, Giménez'in ülkedeki aynı yıl kalıcı bir serginin başarısından sonra İspanya'nın genel isteği için Guggenheim'a sahip olmak girişimini desteklemiştir. Krens'in vizyonu ekonomik açılımıyla uluslararası bir müze olarak şekillenmiştir. Bu Guggenheim markasının New York ve Venedik'de var olan yapılarına ek anlamına gelmektedir. Krens 1991'de Bilbao'yu ilk ziyaret ettiğinde Bask tarafı ile görüşmelere başlamıştır. Guggenheim Bilbao'nun yaratılması için Bask ve Guggenheim arasındaki kamusal-özel ortaklık 1991'de yapılmıştır. Bask Hükümeti tarafından finanse edilen yapının işletmesi ve sanat koleksiyonu ve programı Guggenheim Kurumu tarafından yapılmıştır (Baniotopoulou, 2000).

Müzenin *“bölgedeki önemli pozitif ekonomik etki”*e sahip olması önerilen Guggenheim Bilbao için dikkat çekilen amaçlardan biri olmuştur. Bu yaklaşım ki *“Guggenheim Enstitüsünün ve koleksiyonunun uluslararası şöhreti, Bilbao Guggenheim Müzesi'nin mimari farklı tasarım özelliği ile birleştiğinde turizm artacak ve harcama canlandırılacaktı”* (Baniotopoulou, 2000).

Bu durum kültürel öngörü temelinde ekonomik gelişim planı için turizmin öneminin fark edilmesini göstermektedir. Baniotopoulou (2000) Guggenheim'ın Bilbao üzerindeki salt ekonomik ve imaja dayalı etkilerinin yanı sıra tüm Bask bölgesi için siyasal etkilerinin de çok önemli olduğunu belirtir. Proje öncelikle imaj etkisi ve siyasal sonuçları olan bir devlet stratejisi olarak görülmektedir. Bask siyasetçilerinin 1997 yılından beri hem İspanya içinde hem de dışında en çok yararını gördüğü tam da bu iki boyuttur (imaj ve politika). *New Yorker*'dan Paul Goldberger yeni Guggenheim'ın *“Bask kültürü ve dünyayla kurmaya çalıştığı ilişki açısından bir mecaz olduğunu; ayrı bir yerde durmasına rağmen kendi yöntemiyle bağlantılar kurmaya çalıştığını”* yazmaktadır. Bahsi geçen dünyayla (yeniden) kurulacak bağlantı Bask Milliyetçi Partisi'nin liderleri tarafından öngörülen bir bağlantıdır (Del Cerro Santamaria, 2003).

Çizelge 5.24'de yer alan fizibilite analizlerine göre, 2000 yılının başlangıcında Guggenheim Bilbao bu açıdan başarılı olmuştur. İlk iki yıl iyimser tahminlerin üzerinde bir ziyaretçi sayısı ve toplam ziyaretçi harcaması (\$450 milyon) müzenin

yapım maliyetinden 5 kat daha fazla olduğu hesaplanmıştır. Bask Ülkesi gayri safi milli hâsıla için \$350 milyondan fazla gelir elde etmiş ve vergi geliri, kurum vergisi ve katma değer vergisinde Bask Hazinesi için gelirdeki artış yaklaşık \$65.3 milyon hesaplanmıştır. 2000 yılı için bir milyondan fazla ziyaretçi ile GSMH'nin \$156,2 milyondan fazla gelir elde edilmiştir. Müze istihdama da 8899 kadar iş olanağı ile önemli derecede katkı sağlamıştır. Fizibilite çalışmalarına göre beş bin iş 4 yıl süren inşaat süresince ve açılmasından sonra iki bin kişi çalışmıştır. Toplam işin çoğu turizm sektörüne ya da örneğin satış ve eğlence gibi ilişkili aktivitelerle aittir. Guggenheim Bilbao Bask ekonomisine sürdürülebilir bir katkı sağlamıştır (Del Cerro Santamaria, 2003) (Baniotopoulou, 2000).

Çizelge 5.24 : (a) 1997-2002, (b) 2003-2008. Guggenheim Bilbao Müzesi fizibilite raporu (<http://www.guggenheimbilbao.es>, 25.11.2009).

(a)

(euro)	1997 (Kasım-Aralık)	1998	1999	2000	2002
İstihdam	832	3906	4161	3937	4265
Hazine Kazancı	5.871.888	27.562.415	29.359.441	27.784.790	25.988.685

(b)

(euro)	2003	2005	2006	2007	2008	Toplam
İstihdam	4547	4893	4232	4399	4196	4354
Hazine Kazancı	27.711.580	29.810.227	28.822.399	29.994.526	28.609.825	317.930.981

Günümüzde Bilbao'da Forbes Dergisi'nin 2009 yılında en büyük 200 şirket sıralamasına giren iki büyük şirketin genel merkezleri yer alır. Bunlar BBVA (Banco Bilbao Vizcaya) Bankası Genel Merkezi Binası ve Iberdrola telekomünikasyon ve elektrik firması 1999'da kurulan küresel şirketlerdir.

Sektörlerin istihdam dağılımı;

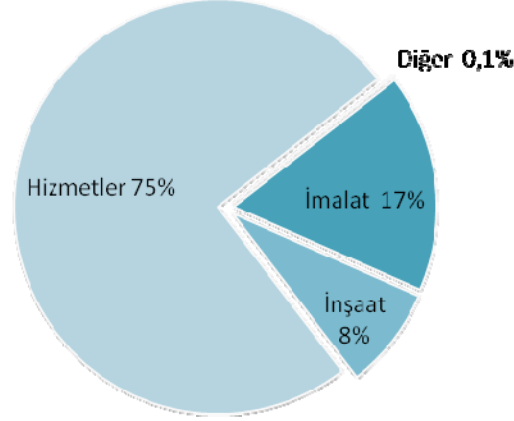
Çizelge ve grafik göstermektedir ki eski bir sanayi kenti olan Bilbao'da günümüzün istihdam oranlarında hizmet sektörü %75 ile önemli bir paya sahiptir. %25'lik idilim de ise imalat ve inşaat bulunmaktadır (Çizelge 5.25-5.26) (Şekil 5.126).

Çizelge 5.25 : 2001 yılı sektörlerin istihdam sayıları (Bin) (EUSTAT, 22.11.2009).

	Toplam	Tarım	Üretim	İnşaat	Hizmet
Bask Ülkesi	862.407	15.319	236.977	74.732	535.379
Bizkaia	441.967	6.673	104.464	41.002	289.828
Bilbao	135.491	508	22.423	11.305	101.255

Çizelge 5.26 : 2005 – 2008 İstihdam oranları (%) (EUSTAT, 22.11.2009).

	2005	2006	2007	2008
Bask Ülkesi	54,8	54,6	54,6	55,0
Bizkaia	53,1	52,6	52,9	53,4
Bilbao	51,5	52,2	52,7	52,8



Şekil 5.126 : 2001 yılı sektörlerin istihdam yüzdeleri (EUSTAT, 22.11.2009).

2000 yılından bu yana ise işsizlik Bask Ülkesi'nde ve Bilbao'da sürekli düşüş göstermektedir (Çizelge 5.27).

Çizelge 5.27 : 2005-2008 yılları arasında işsizlik oranları (EUSTAT, 22.11.2009).

%	2005	2006	2007	2008
Bask Ülkesi	5,7	4,1	3,3	3,8
Bizkaia	7,4	5,0	4,0	4,3
Bilbao	8,5	5,8	5,0	4,8

5.5.3 Nüfus

20. Yüzyılda sanayisizleşmeyi yaşayan Bilbao şehri üretimde iş kaybı ile birlikte çok büyük nüfus kaybı yaşamıştır. 1991 nüfus sayımlarına göre Bilbao'nun metropoliten alan nüfusu bir milyondan azdır. Aynı yıl idari alandaki 400.000'dir (Gomez,1998) (Baniotopoulou, 2000) (Çizelge 5.28).

Çizelge 5.28 : Nüfus değişimi 1981, 1986 ve 1991 (Gomez, 1998).

	1981	1986	1991
Bilbao Metropolü	955,204	941,763	931,054
Bask Ülkesi	2,141,809	2,125,922	2,109,000

İspanya Ulusal İstatistik Enstitüsü (2009) verilerine göre, 1970’de İspanya’nın en kalabalık altıncı kentiyken 1981’de nüfus 433.115 ile zirveye ulaşmıştır ancak bu yıldan sonra gerileme başlamıştır. Günümüzde Metropoliten Bilbao (Büyük Bilbao)’nun nüfusu 953.152 kişi olarak hesaplanmıştır (Bilbao Resmi Web Sitesi, 2008) (Çizelge 5.29-5.30).

Çizelge 5.29 : 20. Yüzyılın sonunda Bilbao’da nüfus ve nüfus değişim oranları (EUSTAT, 22.11.2009).

Yıl	1986	1991	1996	2001	2006	2006
Nüfus	381.506	369.839	358.875	349.972	351.179	353.173

Yıl	1986-91	1991-96	1996-01	2001-06
Nüfus Değişimi (%)	-3,06	-2,96	-2,48	0,34

Çizelge 5.30 : Bilbao’da 2008 yılı nüfusu ve nüfus yoğunluğu (EUSTAT, 22.11.2009).

	Total	Nüfus Yoğunluğu (nüfus/km ²)
Basque Country	2.129.339	294,3
Bizkaia	1.136.852	512,8
Bilbao	351.179	8.565,3

2001’den beri kentteki göçmen sayısı her geçen yıl artmaktadır. 2000 yılında Bilbao’nun nüfusunun %2’si göçmenlerden oluşuyordu (EUSTAT, 2008)

5.5.4 Toplumsal yaşam

Avrupa Birliği üyesi olan bir ülkenin kenti olarak okur-yazar oranı ve yaşam standartları yüksektir. Kentte iki üniversite vardır. Bilbao birçok tiyatro, konser ve opera salonuna (Teatro Arriaga, Palacio Euskalduna) sahiptir. Bilbao Senfoni Orkestrası (Bilbao Symphony Orchestra) 1922’de kurulmuştur. Çağdaş sanatın ünlü müzesi Guggenheim (Guggenheim Museum Bilbao) ve büyük koleksiyonu ile Bilbao Güzel Sanatlar Müzesi (Bilbao Fine Arts Museum) en önemli kültür yapılarıdır. Bilbao’da eğlence sektörü diğer İspanya kentlerinde olduğu gibi oldukça hareketlidir. 2006 yılında gerçekleştirilmeye başlanan Bilbao Live Festivali önemli etkinliklerinden

biridir. Her yıl yapılan Semena Grande Bilbao'nun 100.000'den fazla kişiyi çeken en önemli festivalidir. Kutlamaya giderek artan şekilde yabancı turist katılımı vardır (Bilbao Turismo, 2009).

5.5.5 Turizm

Müze kaynaklarına göre Ekim 1997 ve Ekim 2002 tarihleri arasındaki ilk beş yılda 5.383.062 kişi müzeyi ziyaret etmiştir ve bunların %83'ü (4.467.941) Bilbao'ya sadece müzeyi ziyaret etme amacıyla gitmiş ya da müzeyi görmek için kalış sürelerini uzatmıştır (Çizelge 5.31). 2001 yılına ait veriler de bu eğilimin devam ettiğini göstermektedir. 2001 yılındaki toplam ziyaretçi sayısı olan 930,000 kişi, 2000 yılından ve 2002 yılındaki 851,628 kişiden daha azdır (Del Cerro Santamaria, 2003).

Çizelge 5.31 : Guggenheim Bilbao ziyaretçi sayısı (Guggenheim Bilbao Müzesi resmi web sitesi, 20.11.2009).

*1997 yılında açılışı takip eden iki ay içerisindeki ziyaretçileri de içermektedir (259,234 kişi)

Yıl	1998	1999	2000	2001	2002	Toplam
Ziyaretçi Sayısı	1.307.200	1.060.000	975.000	930.000	851.628	5.383,062*

Çizelge 5.32 : Bilbao turist sayısı <http://www2.bilbao.net>, 20.11.2009).

Bilbao	2006	2007	2008
Giriş Yapan Yolcu	605.502	623.229	604.318
Tek Gece Kalan	1.124.649	1.148.891	1.115.693

Dünyaca ünlü mimar Santiago Calatrava tarafından tasarlanan ve Bilbao'yu yenileme projesi kapsamında 2000 yılında açılan havaalanının kapasitesi daha sonraki yıllarda artırılmıştır. Bilbao-Loiu Havaalanı'nı 2007 yılında 4.277.610 yolcu kullanmıştır (Bilbao Turismo, 2008).

5.5.6 Ulaşım

Nervión nehri üzerinde yer alan köprüler iki yakayı birleştirir. Bilbao Avrupa'ya çok önemli olan otoyollarla bağlanır.

Metro sistemi 1995'de açılmıştır ve Bilbao Metropoliten Alanı'nı birleştiren iki hat her yıl yaklaşık 80 milyon yolcu taşımaktadır (Çizelge 5.33). Sistemin üçüncü hattının yapımı halen devam etmektedir.

Çizelge 5.33 : Bilbao metro yıllık yolcu sayısı (Metro Bilbao
www.eustat.es/, 22.11.2009).

	2008	2007	Artış(%)
Toplam	86.333.743	85.864.456	0,5

Kentin Bilbobus olarak isimlendirilen otobüs hatları oldukça etkin çalışmaktadır. Bilbao farklı şirketler tarafından çalıştırılan 7 farklı tren hattına sahiptir.

Bilbao Limanı Kuzey İspanya için ve Biscay için çok önemlidir. Liman 2005’de 36,8 milyon ton taşımış ve İspanya’nın Algeciras, Barselona ve Valensiya’dan sonra dördüncü büyük limanı olmuştur.

2002’den bu yana 5 km’lik hattı boyunca Bilbao’nun tarihi ve modern alanlarına bağlayan EuskoTran adı altında kentin tramvaylarının yenilenmesi ile hareketlilik ve erişim şehir için daha kolay hale gelmiştir. Sistem yollarda trafik sıkışıklığını dağıtan ve çeşitli alanları yaya yolu olarak etkin kullanılmasını sağlamaktadır.

5.5.7 Mekânsal özellikler

Tüm kenti ikiye bölen Nervión Nehri Bilbao’nun yapılaşmasında en önemli etkindir (Şekil 5.127). Nehir kıyısında kurulan kentin çeperleri bugün Biscay Körfezi’ne kadar uzanır. Kent dokusuna su ve yeşil tepeler hâkimdir. Deniz ve nehir arasındaki son transfer noktası olan Estuary of Bilbao, Nervion, Ibaizabal ve Cadagua nehirlerinin birleştiği ağızda bulunur. Estuary of Bilbao boyunca uzanan ve İspanya’nın kuzeyi için çok önemli olan Bilbao limanı, kent için de çok önemli bir endüstriyel bölge olmuştur.



Şekil 5.127 : Bilbao Limanı (Ría de Bilbao) (<http://en.wikipedia.org>, 09.01.2010).

Bilbao şehrinin ünlü tarihi yapılarından biri, Bilbao Güzel Sanatlar Müzesi İspanya’daki en önemli koleksiyonlardan birine ev sahipliği yapar, ayrıca Bask sanatının ilginç ve çağdaş örneklerini de barındırmaktadır. Müze İspanya’da olduğu

kadar diğer ülkelerde de tanınmaktadır. Terk edilmiş bir şarap deposu olan ve Bask mimarisinin özellikleri taşıyan Alhondiga'da bir diğer önemli tarihi yapıdır (Şekil 5.128).



Şekil 5.128 : Eski kültürel merkez (<http://maps.google.com/>, 09.01.2010).

Küresel ilişkilerin mekânsal etkisi;

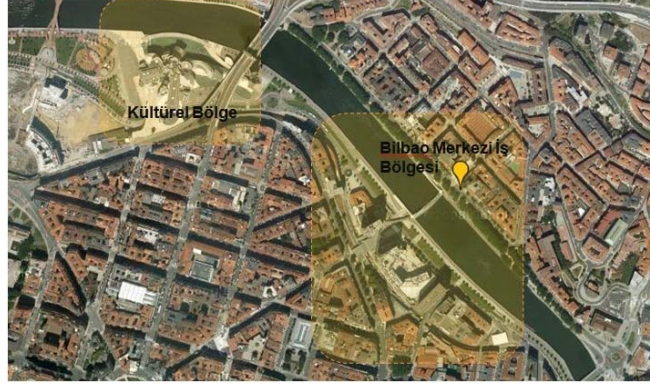
1300 yılında bir ticaret limanı olarak nehir kıyısında kurulmuş olan Bilbao, 19. ve 20. yüzyıllar süresince endüstriyel liman kenti olarak büyümüştür. 1980'lerin endüstriyel krizinin Bilbao'da çok büyük etkisi olmuş, kıyıda yer alan tüm endüstrinin çok önemli bir bölümünün kapanması ve modernizasyonu tüm kentte kentsel gelişim için fırsat sağlamıştır.

Önemli bir sanayi kenti olan Bilbao, turizm ve hizmet sektörüne yönelmek ve bu sayede yaşam kalitesini arttırmak için kentsel yenileme projesi başlatmıştır. Kent merkezinde nehrin sağ kıyısında, La Salve köprüsü ve Euskalduna Gemi Fabrikası'nın arasında yer alan eski endüstriyel alan Abandoibarra'daki yeni merkezi iş bölgesi için 1990'lı yıllarda kent yönetimi tarafından Cesar Pelli (New York'taki Battery Park City'yi tasarlayan Arjantinli-Amerikalı mimar) görevlendirilmiştir (Del Cerro Santamaria, 2003).

Barselona'yı da içeren diğer İspanyol şehirleri gibi bu projelerin yapımını ve tanıtımını üstlenecek kamusal-özel sektör ortaklığı Bilbao Ría 2000 kurulmuştur (Baniotopoulou, 2000). 1990'lı yıllarda başlayan Guggenheim Müzesi'nin açılışı ile şekil alan yenileme süreci, bütün metropol alanını yeniden modellendiren olayın uyanışı yeni özellikler ile kentin temelini oluşturmuştur. Metropolitan Bilbao'nun Yenilemesi için Stratejik Plan, şehrin imajını değiştirerek ekonomik dönüşüm ve kaliteli yaşamı amaçlanmıştır.

Dünya standartlarında mimari ile simgeleştirilen bir Bilbao, kentin yeni vizyonu ile uyum sağlamıştır. Kentsel canlandırma planı için Bilbao yöneticileri dünya çapında ünlü bir dizi mimarla çalışmıştır (Del Cerro Santamaria, 2003). Birçok alanda geniş

bir kentsel yeniden canlandırılması planı altında, nehrin üzerinde yer alan Bilbao, Biscay Körfezi'ne taşınmış ve nehir kıyısı gayrimenkul sektörüne açılmıştır. Bugün pek çok yeni alışveriş merkezleri, kamusal binalar, yenilenmiş endüstriyel binalar, modern konut kompleksleri ve yeşil alanlar günümüzde nehir boyunca şehrin omurgasını oluşturmaktadır (Şekil 5.129).



Şekil 5.129 : Bilbao merkezi iş bölgesi ve yeni kültürel bölge
(<http://maps.google.com/>, 09.01.2010).

Simgesel ('ikonik') yapılar ve ünlü ('star') mimarlar;

Daha önce de bahsedildiği gibi 20. yüzyılın ortasında gerileyen bir kent olarak Bilbao şehrinde Bask Ulusal Partisi krizden kurtulma katalizörü olarak bazı Avrupa kentinde olduğu gibi üçüncül sektörlere doğru eğilim göstermiş ve daha sonra birçok kentin de izleyeceği bir yol açmıştır. Kente yatırım çekmek ve bu sayede yerel ekonomiyi yeniden ayağa kaldırmak için kentsel tasarım ve mimari kültürel ve boş zaman etkinlikleri üzerinden kullanılmıştır. Bilbao Yenileme Planının amacı kısaca ifade etmek gerekirse "*imaj yaratmak*"tır.

Guggenheim sanat direktörü Krens 1991'de Bilbao'da Bask tarafı ile görüşmelere başladığında Bask Hükümeti tarafından ilk olarak İspanya'daki en güzel koleksiyonlardan birinin sahibi ve önemli çağdaş Avrupa ve Bask sanatçıların ev sahibi Bilbao Güzel Sanatlar Müzesi önerilmiştir. Ancak Krens'e göre, tüm değerli koleksiyonuna rağmen Avrupa'daki diğer ünlü müzeler sıralamasında bu müze ve kentin gelişimi için asla bir merkez olamazdı. Krens yapının görsel olarak da büyüleyici olmadığını düşünüyordu. İkinci öneri olan Bask Ulusal Hükümeti'nin ayrıcalıklı tuttuğu Alhóndiga Binası da Krens tarafından çabucak reddedilmiştir (Baniotopoulou, E., 2000).

Krens'in Bilbao için "*başka bir fikir*" düşüncesi, davet ettiği mimar Frank O. Gehry tarafından da desteklenmiştir. 1988 Krens için North Adams'da Sprague Technologies, Massachusetts'de Massachusetts Museum of Contemporary Art

(MASS - MoCA) çalışan Kuzey Amerikalı ünlü mimar müze için yapılan mimari yarışmaya da davet edilmiştir. Arata Isozaki, Coop Himmelblau'nin de katıldığı yarışmada Gehry nehrin yeni tarafını önermiştir ve sonuçta yarışmayı kazanmıştır. Gehry yüzyılın en ünlü yapılarından birini üreterek amaçlananı başarmış ve Bask'ın büyük piyasa potansiyeli ile simgesel yapı isteğini ve Krens'in vizyonunu tatmin etmiştir (Baniotopoulou, 2000). İlerleyen yıllarda bu bölge, Euskalduna Konferans Merkezi, Uygulamalı Sanatlar Merkezi ve alışveriş bölümleriyle, Bilbao'yu uluslararası bir turizm merkezi haline dönüştürülmüştür.

Yapımına 1994 yılında başlanıp 1997 yılında tamamlanan Guggenheim Bilbao Müzesi, toplamda 10.500 m²'lik galerileri, 2500 m²'lik kamusal alanı, 50 m yüksekliğinde atriyumu, oditoryumu, restoran ve depoyu barındırmaktadır (Baytin, 2003) (Şekil 5.130-5.131).



Şekil 5.130 : Bilbao Guggenheim (<http://en.wikipedia.org>, 22.11.2009).

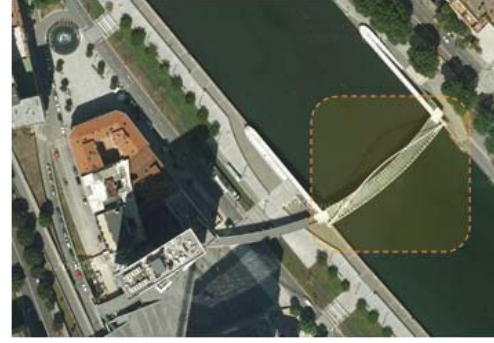
Şekil 5.131 : Bilbao Guggenheim (<http://maps.google.com/>, 22.11.2009).

Guggenheim Bilbao Müze Binası, Giovannini'nin *"uluslar önemini kaybederken kentlerin gittikçe daha önem kazandığı birleşmiş Avrupa'daki kültürel hiyerarşiyi tanımlamada yardımcı olacak yıldızimsı yapılar."* (Del Cerro Santamaria, 2003) olarak tanımladıklarından biridir.

Ocakman'a (2003) göre;

"Yirminci yüzyılın en çarpıcı mimari gelişmelerinden biri, turistlere yönelik cazibe merkezlerinin yeni bir türü olarak ortaya çıkmış, gösterişli binalar olgusuydu. Frank Gehry tarafından tasarlanan Bilbao'daki Guggenheim müzesinin başarısı, piksellere fazlasıyla saplanıp kalmış bir dünyada, "tuğla ve harcı" –yani cam ve titanyumu- yeniden geçerli hale getirmiş olmasıydı. Mimariturizm, yerel bağlamdaki müdahalelerin o çevrede dönüştürücü bir etki yarattığına dair gelip geçici bir iyimserlik duygusu uyandırarak, dünyayı, günümüz küresel kültürünün hiper-mobil hacıları için, yeni istikametlerle baştan haritalamıştır."

Bu yenilenme sürecinde, çekici kongreler, fuarlar ve toplantılar ile yeni hizmet odaklı Bilbao için kentin ulaşım ağına özel bir ilgi gösterilmiştir. Bilbao kent için tasarlanan yeni metro sistemi için de yerel bir mimar seçmeyerek projeyi (1995) dünyanın önde giden mimarlarından biri olan Norman Foster'a vermiştir. Bilbao kentinin en önemli simgelerinden biri olan ve yapımına 1990 yılında başlanan köprü 1997'de tamamlanan Zubizuri Köprüsü (Campo Volantin Bridge) (Şekil 5.132-5.133) ve havaalanının genişletilmesi (2000) için de aynı şekilde ünlü olan Santiago Calatrava seçilmiştir (Şekil 5.134).



Şekil 5.132 : Bilbao Zubizuri Köprüsü (<http://en.wikipedia.org>, 22.11.2009).

Şekil 5.133 : Bilbao Zubizuri Köprüsü (<http://maps.google.com/>, 22.11.2009).

1999 yılında açılan ve Bilbao'nun uluslararası etkinliklere ev sahipliği yapan Euskalduna Konferans Merkezi ve Konser Salonu (*Euskalduna Jauregia*) Bilbao kentinde, Bask Ülkesi (İspanya), Estuary Bilbao, eskiden Euskalduna tersaneler tarafından işgal edilen alanının yanında yer almaktadır (Şekil 5.135).



Şekil 5.134 : Euskalduna Konferans Merkezi ve Konser Salonu (Euskalduna Jauregia) (<http://en.wikipedia.org>, 22.11.2009).

Şekil 5.135 : Bilbao Havaalanı, 2000 (<http://en.wikipedia.org/>, 22.11.2009).

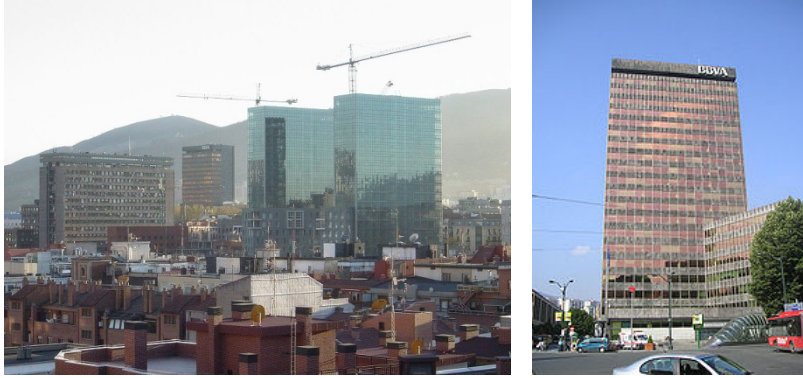
2004 yılı Nisan ayında açılan Bilbao Fuar Merkezi (Bilbao Exhibition Centre (BEC) kongre alanı, ticaret fuarları ve toplantıların yapılmaktadır. BEC kolayca metro sistemi üzerinden ulaşılabilir ve -sanat-iletişim sistemleri- ile donatılmıştır. Bilbao

Fuar Merkezi çok sayıda uluslararası düzeyde sergiye özellikle Biannual Machine Tool Fair (BIEMH) ev sahipliği yapmaktadır.

Nehrin sol kıyısı boyunca bölgenin sosyal ve ekonomik canlanmasında Bilbao Fuar Merkezi site olarak Ansio bölgesinin seçimi anahtar faktördür. Geleneksel üretim yeri hizmet tabanlı ekonomiye yol vermiştir. Büyük alışveriş merkezleri ve Kareaga ve Zuloko gibi diğer eğlence yerleri belediyenin dönüşümünde sosyal ve ekonomik gelişim için itici güce dönüşmüştür. (Bilbao Exhibition Center, 2009)

Yüksek yapılar;

Kentin merkezi iş bölgesinde Albia, BBVA kulleri yer alırken, Arata Isozaki tarafından tasarlanmış olan 83.00 m yüksekliğinde Isozaki Atea II rezidansı 2009 yılında tamamlanmış ve kentin en yüksek yapısı olmuştur (Şekil 5.136-5.137).



Şekil 5.136 : Merkezi iş bölgesi: Albia Binası, BBVA Binası ve Isozaki Atea kuleler (<http://en.wikipedia.org>, 22.11.2009).

Şekil 5.137 : BBVA (BBVA-Banco Bilbao Vizcaya) Bankası Genel Merkezi Binası (<http://en.wikipedia.org>, 22.11.2009).

Yenilme projesi kapsamında yeni merkezi iş bölgesi olacak Cesar Pelli'nin planladığı Abandoibarra'da yer alan ve Renfe Operadora (Ulusal Demiryolu Ağı Altyapı Kurumu)'na ait alan 79 milyon Euro'ya satılmıştır. Tüm Bilbao kentinde dağılmış ofis binaları Biscay yönetimince bu alanda yapılacak ofis binasında toplanmasına karar verilmiştir. Başlangıçta 50.000 metre kare ofis binasına 10.000 metre kare daha eklenmiş ve böylece alanın planlamasına 150 metre yüksekliğinde ofis binası ve 10 katlı konut blokları dahil edilmiştir. Ancak 2003 yılında seçilen yeni yönetim çok maliyetli olacak binanın arsasını satma kararı almıştır (Del Cerro Santamaria G., 2003).

2004 yılında arsa, dünya çapında yenilenebilir enerji üreten Iberdrola Elektrik Şirketi'ne satılmıştır. Iberdrola Şirketi'nin uluslararası şirket merkezi olacak kulenin kazılarına 2008'de başlanmış, bugün halen inşaat halinde olan kule 205 metre

yüksekliğinde olacaktır. “Bilbao için yeni bir simge” sloganıyla tanıtılan yapının tasarımı Cesar Pelli’ye aittir (Şekil 5.138). Nehir kıyısında Zorrozaurre olarak bilinen eski endüstriyel yarımada nın yenilenmesi için iddialı bir plana sahip olduğu belirtiliyor (Şekil 5.139).

Diğer taraftan çizelge 5.34’de görüldüğü gibi, Bilbao’da yer alan az sayıda yüksek katlı binalara rezidanslar hâkimdir (Şekil A.12).



Şekil 5.138 : Iberdrole, 2007 ve 2009 yılında yapının durumu (Torre Iberdrole resmi sitesi, 22.11.2009).

Şekil 5.139 : Iberdrole (<http://maps.google.com/>, 22.11.2009).

Çizelge 5.34 : Bilbao yüksek yapıları (SkyscraperPage_com, 22.11.2009).

Yapı	Kat	Durum	Yıl	İşlev
Torre Iberdrola	40	inşaat halinde		ofis
Torre BEC	25	tamamlanmış		ofis
Torre Bolueta I-II-III-IV-V	27	inşaat halinde		rezidans
Torre Isozaki Atea I- II	24	tamamlanmış	2007	rezidans
Torre Vallehermoso	21	tamamlanmış	2005	karışık
Torre San Vicente VII	22	tamamlanmış	2004	rezidans
Torre San Vicente VI	22	tamamlanmış	2004	rezidans
Torre San Vicente V	22	tamamlanmış	2003	rezidans
Torre San Vicente III	22	tamamlanmış	2003	rezidans
Torre San Vicente II	22	tamamlanmış	2003	rezidans
Sabino Arana 33	20	tamamlanmış	1975	rezidans
Sabino Arana 35-37	19	tamamlanmış	1975	rezidans
Torre Zaballburu V	21	tamamlanmış	1974	karışık
Torres la Casilla I-II- III-IV	21	tamamlanmış	1971	rezidans
BBVAren Dorrea	22	tamamlanmış	1968	ofis
Txotena 68	18	tamamlanmış	1960	rezidans
Pau Casals 3	18	tamamlanmış	1960	rezidans

Büyük mekânsal dönüşümler;

Bilbao Ría 2000 Şirketi;

Bilbao Ría 2000 Şirketi, kent çevresinde eski endüstriyel alanların yenilenmesinin başlamasıyla 1992 kurulmuştur. Bu girişim, Bilbao metropoliten alanının dönüşümü ile ilgili genel işlerde kamusal yönetimin bir birimi olarak yapısal işlerin üretimini üstlenmektedir ve planlama, ulaşım ve çevresel projelerin koordinasyonu ve yürütülmesi sağlamaktadır.

Bilbao Ría 2000 Şirketi'ne 1,8 milyon Euro başlangıç sermayesi oluşturulmuştur. Tüm kamusal şirket ve kuruluşlardaki şirket ortakları Bilbao ve Barakaldo merkezi alanlarında kendilerine ait topraklarını transfer etmiştir ve Town Halls bu alanları geliştirmiştir. Böylece Bilbao Ría 2000 bu işlere yatırım yapmış ve ortaya çıkan arsaları kendi işlerinin finansmanında kullanmıştır. Ayrıca gelirlerinin %9'unu bugün Avrupa Birliği'nden karşılamaktadır.

Şirketin ana faaliyet alanları arasında Abandoibarra, Ametzola, Bilbao La Vieja, Barakaldo ve Basurto-San Mamés-Olabeaga bölgelerindeki yenileme projeleri vardır. BILBAO Ría 2000 ayrıca demiryolu sisteminin yeniden yapılandırılmasıyla da ilgilenmektedir.

Abandoibarra bölgesi yenileme projesi;

Şehrin kalbinde yer alan ve 348.500 metre kare alanı kapsayan bu bölge yenileme projesinin en önemli bölümünü oluşturur. Abandoibarra Guggenheim'ın yapılması ile yeni Bilbao'nun sinir merkezi olmaya aday olmuştur. Alanın yenileme projesi 1998 yılında alan Cesar Pelli, Diana Balmori ve Eugenio Aguinaga tarafından hazırlanan Master Planla başlamıştır (Şekil 5.140).

Abandoibarra, Pedro Arrupe yaya köprüsü ve Eduardo Chillida, Ángel Garraza, Salvador Dali ve José Zugasti gibi ünlü sanatçıların heykelleri ile dekore edilmiş bir yaya yoluna bağlanan Avenida de las Universidades bulvarından oluşmaktadır. Bunlar şehrin geçirdiği değişikliklerden sadece bazılarıdır. Arata Isozaki tarafından tasarlanan Domus Museum of Mankind ve Javier Mariscal Silken Gran Hotel Domine son dönemlerde inşa edilen yapılarıdır. Halen devam eden projeler önümüzdeki 10 yıl içinde tamamlandıktan olarak birçok yeni bina kullanımda olacaktır.



Şekil 5.140 : Abandoibarra bölgesinde yenileme çalışmaları
(Kırmızı noktalar yenileme yapılan yerleri gösterir)
(www.bilbaoria2000.org, 09.01.2010).

2003 yılında açılan tasarımcı binalarına Abandoibarra’de açılan olağanüstü kaliteli bir sıra otel katılmıştır (Şekil 5.141). Bu uluslararası otel tesisleri Bilbao iş merkezi olarak Abandoibarra öneminin altını çizmektedir. 2003 yılında Deusto köprüsü için yapılan spiral merdiven ve panoramik asansör 6.65 m yüksekliğindedir (Şekil 5.142). 2004 yılında yoğun olarak açılmaya başlayan alışveriş merkezleri kentin gündelik hayatında iş ve boş zaman aktivitelerinin birleşmesine yardımcı olmuştur.



Şekil 5.141 : Sheraton Otel (www.bilbaoria2000.org, 09.01.2010).



Şekil 5.142 : Deusto Köprüsü için yapılan spiral merdiven ve panoramik asansör
(www.bilbaoria2000.org, 09.01.2010).

Bank Park rıhtımında 800 m boyunca uzanmaktadır. Bilbao şehri böylece Nervión Nehri'nin her iki tarafındaki boş olan yaklaşık 6 kilometre alanı geri kazanmıştır. Toplam yüzey alanı 48.000 m²'dir. Kentin önemli imgelerinden biri olan Pedro Arrupe yaya köprüsü 7,4 milyon Euro'ya mal olmuştur. Euskadi Meydanında ise bugün Bilbao'nun ve Bask'ın en yüksek yapısı inşa edilmektedir (Şekil 5.143-5.144).



Şekil 5.143 : Pedro Arrupe yaya köprüsü (www.bilbaoria2000.org, 09.01.2010).

Şekil 5.144 : Euskadi Meydanı (www.bilbaoria2000.org, 09.01.2010).

Ametzola bölgesi yenileme projesi;

Mahalleler arasında fiziksel bir engel oluşturan tren yolları üzerindeki 110.000 metre karelik alanın yenilenmesi ile artık tren yolu bir engel olmaktan çıkmış ve kent için büyük olanaklar sunan bir servis haline getirilmiştir. Bölge bugün yerleşim alanı ve park olarak kullanılmaktadır (Şekil 5.145).

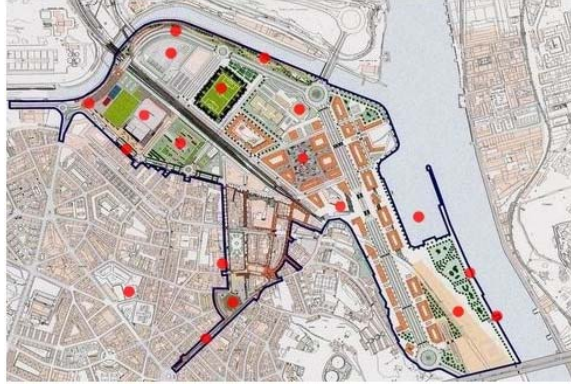


Şekil 5.145 : Ametzola bölgesi (www.bilbaoria2000.org, 09.01.2010).

Projenin asıl amacı çöküntü alanı haline gelmiş Ametzola bölgesini yerleşim alanına dönüştürmektir. Bu amaçla yaklaşık 900.000 konut kullanıma sunulmuştur. Proje kapsamında Ametzola Caddesi ve parkı yapılandırılmış, Avrupa Birliği Fonu kapsamında Pneumatic geri dönüşüm sistemi kurulmuştur.

Barakaldo bölgesi yenileme projesi;

1998 yılında başlayan projenin amacı kıyıda yer alan 600.000 metre karenin üzerindeki eski endüstriyel alanın kurtarılmasıdır (Şekil 5.146-5.147).



Şekil 5.146 : Barakaldo bölgesinde yenileme çalışmaları. Kırmızı noktalar yenileme yapılan yerleri gösterir (www.bilbaoria2000.org, 09.01.2010).



Şekil 5.147 : Barakaldo bölgesinin yenileme çalışmasından önceki ve sonraki durumu (www.bilbaoria2000.org, 09.01.2010).

Alanda 41.000 m²'lik büyük bir iş alanı ve alışveriş merkezleri yer almaktadır. En önemli yatırımlardan biri olan 24.344 m² alana sahip Lasesarre Futbol Sahası'nın açılışı ise 2003 yılında yapılmıştır. 2005 yılında Barakaldo Bölgesine Lasesarre Park açılmıştır. 15.910 m² yeşil alan stadyumun yanında yer almaktadır. Park Avrupa Kalkınma fonu hibesi kapsamındadır. Ayrıca Galindo Nehri boyunca su kenarında yeşil alan oluşturulmuştur (Şekil 5.148). Bölgede yer alan sağır cepheler estetik çabalarla renklendirilmiştir. Yanı sıra 2002 yılında yeni bir yükleme tesisi kurulmuştur.



Şekil 5.148 : Kıyıda yer alan yeşil alan (www.bilbaoria2000.org, 09.01.2010).

Şekil 5.149 : Plaza Pormetxeta (www.bilbaoria2000.org, 09.01.2010).

Plaza Pormetxeta bölgenin en önemli kamusal alanıdır (Şekil 5.149). Aynı isimli caddenin sonunda yer alır. İnşaatı halen devam etmektedir. İş, spor, ticari sergi, boş zaman aktiviteleri ve oyun alanları yeni bir referans noktası olacaktır. Ayrıca bölgede geri dönüşüm tesisi ve spor kompleksi 2004 yılında tamamlanmıştır.

Bilbao La Vieja bölgesi yenileme projesi;

Bilbao'nun tarihi semti ciddi fiziksel ve sosyal bozulma kurbanı olmuştur. Alanı tekrar kazanmak amacıyla 18 milyon Euro'luk bir yenileme projesi başlatılmıştır. Cantalojas Köprüsü Bilbao Ria 2000 tarafından büyük bir meydan oluşturmak için genişletilmiştir. Tren yolu altyapısı açısından tek çalışma olmasa da Variante Sur projesi oldukça iddialıdır (Şekil 5.150). Birçok yeni istasyon açılmış ve eski olanlar yeniden düzenlenmiştir (Şekil 5.151).



Şekil 5.150 : (a—b) Variante Sur (www.bilbaoria2000.org, 09.01.2010).



Şekil 5.151 : Yenileme projesi kapsamında düzenlenen istasyonlar
(www.bilbaoria2000.org, 09.01.2010).

5.6 Bölüm Değerlendirmesi

Yönetim yapısı;

Her bir kent bağlı olduğu ülkenin yönetim yapısı içinde merkezi yönetimler tarafından belirlenen yönetim birimlerine sahip olmakla birlikte hızlı kentleşme nedeniyle bu yönetim yapısının dışında kentlerde yeni birimlerde oluşmaktadır. Mevcut bürokratik yapının işleyişi özellikle Bombay ve İstanbul gibi kentlerde hızlı kentleşmeye ayak uyduramamakta ve kentlerin yönetimi giderek daha fazla katmanlaşmaktadır.

Bombay'da Kentsel Gelişim Planı hazırlayan ve aynı zamanda yerel düzeyde projelerin uygulaması için kentlere yardımcı olan Jawaharlal Nehru Ulusal Kentsel Dönüşüm Heyeti ve İstanbul'da kentin çevre düzeni planını geliştirecek olan departmanlar arası koordinasyonunun sağlanması amacıyla kurulan İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi söz konusu duruma örnek olarak gösterilebilir.

Günümüzün kentlerinde yönetime katılan aktörler çoğalmaktadır. Kentler sadece atanmış ya da seçilmiş aktörlerle değil, sivil toplum kuruluşları, özel gruplar ve de yatırım kaynakları olan şirketler yöneticileri de kent yönetiminde söz sahibidir. Bu duruma örnek olarak, İstanbul'un küreselleşme hedefinde yönetiminin elit kesimle yaptığı işbirliği, Avrupa Kültür Başkenti projesini başlatan, bazı dönüşüm projelerine tepki geliştirerek durdurulmasını sağlayan sivil toplum kuruluşları ve yatırımcı taleplerine yönelik uygulamalar verilebilir.

Diğer taraftan zaman içinde çeperlere doğru büyüyen kentsel alana karşılık belediye sınırları ve yetki belirli bir alanda sabit kalmıştır. İstanbul küreselleşme hedefinin bir parçası olarak belediye sınırlarının tüm vilayet sınırlarına denk düşecek şekilde

büyütülmesi yetki alanını da genişletmiştir. Bu durum New York ve Bombay gibi kentlerin yönetimlerinde otorite alanlarının yeniden gözden geçirilmesi gerekliliğini gündeme getirmiştir.

Küreselleşme hedefi içerisinde kentsel planlama ve mekânsal dönüşümün kentsel stratejilerin en önemli birleşeni olduğu günümüz kentlerinde kent yönetimleri artık girişimci olarak süreçte rol oynamaya başlamışlardır. Belediyeler özel yatırımlardan faydalanabilmek amacıyla, New York; Lower Manhattan Development Corporation, İstanbul; Bimtaş ve Bilbao; Ría 2000 gibi şirketler kurulmaktadır.

Ekonomik sonuçlar;

Sanayisizleşme ile sanayiden bilgi tabanlı hizmet sektörüne kayan küresel ekonomi, farklı gelişimlere sahip olsalar da günümüzün kentlerinde belli bir takım sektörlerin yoğunlaşmasına neden olmaktadır. Bu sektörlerin başında küresel ekonomin öne çıkardığı finans ve gayrimenkul sektörleri ve kültür endüstrileri gelmektedir. Sektörlerin getirdiği hareket kentte kültürel alanları, boş zaman aktivitelerini ve alışveriş hizmetlerini yaymaktadır.

Örneklenen kentler arasında New York hiçbir zaman agro-endüstriyel bir ekonomiye sahip olmamış, daima finans, ticaret ve hizmet sektörü kente hâkim olmuştur (Çizelge 5.35). Bombay kentinin balıkçılık ve tarıma dayanan ekonomisi zamanla üretime kaymış ve tekstil ve film endüstrisi önemli sektörler haline gelmiştir (Çizelge 5.36). İstanbul'un tarıma dayalı ekonomisinde İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra sanayileşmeye doğru dönüşüm başlamıştır (Çizelge 5.37). Bilbao ise endüstri devrimi sonrasında Avrupa'nın önemli bir sanayi kenti olarak güçlenmiştir (Çizelge 5.38). Günümüzde özellikle New York ve Bilbao'da hizmet sektörü hâkimken İstanbul ve Bombay hala imalat sektöründe önemli bir yüzdeye sahiptir. Ancak bu kentlerde dahi hizmet sektörünün yükselişi imalat sektörüne oranla daha hızlıdır.

Aynı sonuç istihdam oranlarına bakıldığında da gözlenebilmektedir. İstihdam oranlarına göre kentler dünya çapında hizmet yönelimli ekonomilere sahiptirler. Öyle ki hizmet sektörü kentsel işgücünün yarısından fazlasını istihdam etmektedir. Ancak kentlerde bu dönüşüm farklı evrelerdedir. New York'ta istihdamın neredeyse tamamına yakın bir oranı hizmet sektöründeyken, Bilbao'da, Bombay'da ve özellikle de İstanbul'da hala ikincil sektörler önemli bir istihdam kaynağıdır.

Hizmet sektörünün kentte yoğunlaşması ile bu sektörün merkezde seçtiği alanlar iş merkezi olarak gelişmekte ve bazen de kent merkezin uzak bölgelerde yeni iş alanları ortaya çıkmaktadır. Örneğin New York'ta metropoliten büyümeye rağmen küresel şirketlerin önde gelenleri Manhattan bölgesinde yer seçmeye devam

etmektedirler. İstanbul'da ise Maslak, Zincirlikuyu ve Mecidiyeköy merkezi iş alanlarıken sürdürülen dönüşüm projeleri yeni iş merkezleri geliştirilmektedir.

Küresel ilişkiler içerisinde tüm dünyaya yayılan küresel şirketlerin önemli bir kısmı New York merkezli iken, Bombay merkezli şirketler çoğalmakta ancak özellikle Bombay ve İstanbul gibi bölge ekonomilerinde stratejik önemi olan kentlerde şirket iştirakleri yer almaktadır.

Diğer taraftan hizmet sektörünün gerektirdiği nitelikli işgücünün yanı sıra vasıfsız işgücü kentte ayrışmalara neden olurken kentlerin halen en büyük problemi işsizliktir. New York dünyanın en zengin kentlerinden biri olmasının yanı sıra işsizlik oranı tüm ülkeden daha fazladır.

Bombay ve İstanbul bulundukları bölgelerin ekonomik güçleri olarak ön plana çıkmakta ve yarattıkları istihdam ile göç almaya devam etmektedirler. Örneğin İstanbul Türkiye'nin Gayri Safi Yurtiçi Hâsılası'na yüzde 22 katkı yapmakta ve aynı zamanda ulusal nüfusun yüzde 17,8'ine sahiptir (Urban Age İstanbul, 2009).

Nüfus;

İnsan, para ve mal hareketinin çok yoğun yaşandığı, ekonominin küresel bir boyuta ulaştığı 20. yüzyılın sonunda tüm dünya kentlerinde nüfus eğrilerinin yükseldiği bir dönem olmuştur. İstanbul'da 1950 sonrasında sanayileşme ile yükselen kent ekonomisi sonucunda nüfus yoğunluğu artmaya başlamıştır. Bombay ise dünya genelinde köyden kente göç sürecinden etkilenmiş ve 20. yüzyılın son çeyreğinde büyük bir demografik büyüme yaşamıştır. Sanayisizleşmeden etkilenen kentler New York ve Bilbao bir dönem ciddi nüfus kayıpları yaşamışlarsa da hizmet sektörünün gelişmesiyle 20. yüzyıl sonunda tekrar nüfus çekmeye başlamışlardır.

Çeper dünya kentlerinin ekonomik sistem içerisinde öne çıkmasından bu yana Bombay kentinin nüfusu düzenli olarak artarken, New York gibi erken kentleşmiş yerlerde bu yükselme daha yavaş seyretmektedir. Bu durum Bombay'ın gelecekte de yoğun bir merkez olarak ön planda olacağını göstermektedir. Aynı var sayım İstanbul için de geçerli gibi görünmektedir. Doğu ve Batı arasında önemli bir köprü olan kent, insan hareketinin en yoğun yaşandığı doğu Avrupa kentlerinden biridir (Çizelge 5.35-5.36-5.37-5.38).

Toplumsal yaşam;

Küresel eğilimler sonucunda kentlerde bir takım sosyal gruplar ve toplumsal tabakalaşmalar oluşmaktadır. Etkilerini sosyal ve fiziksel dokuda önemli bir şekilde hissettiren bu parçalanmanın nedeni olarak kentlerin çektiği iç ve dış göçler ve

küresel ekonomik sistem gösterilebilir. Kentler aldıkları göçlerle kozmopolit kent kültürünü besleyen etnik ve dini kökenler açısından çeşitliliğe sahip olurken, bir çeşit parçalanmaya da sahne olurlar.

Gelir eşitsizliğin yüksek oranda seyrettiği New York, Bombay ve İstanbul gibi kentlerde sosyal ve toplumsal problemlerde de giderek yükselmektedir. Kentlerde en önemli toplumsal problemlerden biri güven problemidir. Toplum içerisinde sosyal parçalanma, gruplar arasında sınırlar ve çatışma bazı grupların giremediği bölgeler, suç oranlarının yüksek seyrettiği çöküntü alanları, parçalanmış kamusal alanlar gibi kentlerin mekânsal dokusunda da izlenebilmektedir. Bu kentsel problemlerin çözümüne yönelik yerel yönetimler sürekli olarak kentsel yenileme, yeniden canlandırma, soylulaştırma gibi çeşitli kapsamlarda projeler sürdürmektedirler.

Günümüzde kentlerde Öncü'nün (2009) belirttiği gibi “*yeni yoksulluk*” ve “*yeni zenginlik*” biçimleri meydana gelmiştir. Bir tarafta alışveriş merkezleri ve kapalı yerleşim alanları diğer tarafta yoksulluğun hâkim olduğu alanlar oluşmaktadır.

Ekonomik güçten kaynaklanan cazibesi ve sunduğu olanaklar ile günümüzde “azınlıkların çoğunlukta olduğu kent” olarak tanımlanan New York (Urban Age, 2005), tam bir çeşitlik sunarken Bombay ve İstanbul gibi kentler de kendi bulundukları bölgenin ve ülkelerin merkezi olarak yoğun göç almaktadırlar. Özellikle İstanbul doğu ve batı arasındaki stratejik konumu nedeniyle mıknatıs görevi görmektedir.

Kentlerde yaşam kalitesi arasında farklılık olduğu gözlemlenmiştir. İnsani Gelişme Endeksi (HDI)'ne bakıldığında özellikle New York yoğunluğuna rağmen yaşam kalitesi yüksek bir kentken, Bombay çok yoğun bir kent olarak çok düşük yaşam standartlarına sahip olması yoğunlukla yaşam kalitesi arasında ezber bozan bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır (Şekil 5.9).

Tüketime dayalı belirli aktivitelerin yoğunlaştığı kentlerde standartlaştırılan gündelik yaşam ile birlikte giderek yerel kültürün de dönüşmeye başladığını söylemek mümkündür. Bu durum kent yaşamında dünya genelinde bir eğilim olarak belirli aktivitelerin (yeme-içme, sosyal aktiviteler, alışveriş vb.) yoğunlaşması ve ayrışmasında, yerele özgü aktivitelerin de değişime uğramasında gözlemlenebilmektedir. Küreselleşme yeni tüketim alanları, kültürel endüstrilerle insan ve mal ve dolayısıyla kültürel hareketle Aksoy'un (2009) belirttiği gibi, yerel kültürü küresel entegrasyona dâhil eden yapısıyla, şehrin gündelik yaşamına girmekte ve kentsel alan ve kent kültüründe değişime neden olmaktadır.

Turizm;

Sermaye çekmeye yönelik kentsel stratejilerle kültür endüstrilerine yapılan yatırımlar, kentsel yenileme projeleri, simgesel mimari yapılar ve de ticari mekânlarla günümüzün turistleri için dünya haritası yeniden işaretlemektedir. Bu anlamda kentler turizmi besleyecek çeşitli aktivitelere ev sahipliği yapmak, tüketim, eğlence ve kültürel aktiviteler için mekânlar yaratmak konusunda birbirleri ile yarışmaktadırlar.

Dünyanın her tarafından turist çeken, simgesel yüksek binaları ile ünlü New York kenti, yeni bir durum olarak uluslararası düzeyde büyük etkinliklere aday olmuştur. Tarihsel ve kültürel geçmişi ile çok sayıda turist çeken İstanbul kenti Avrupa Kültür Başkentliği ve kültürel yatırımları ile dünya çapında tanıtımı sağlayarak turizm gelirlerini yükseltmeyi amaçlamaktadır. Yaşadığı temel kentsel problemlerle savaşıırken film endüstrisi ve simgesel projeleri ile gelecekte adından söz ettirecek Bombay ve mimarlığın simgesel değerinin kent ekonomisi ve kent stratejileri açısından ne denli önemli olduğunu göstermek adına Bilbao ve Guggenheim Müzesi ise önemli birer örnektir.

Ulaşım;

Ulaşım ve trafik sıkışıklığı giderek artan nüfusun getirdiği en büyük sorunlardan biridir. Yaşam kalitesini olumsuz yönde etkileyen ve tüm kentlerin problemi olan ulaşım da toplu taşımanın önemi her ne kadar yapılan yatırımlardan anlaşılrsa da otomobil kullanımına teşvik eden düzenlemeler ve araba sahipliği oranları gelecekte de yoğun trafiğin büyük bir problem olacağını göstermektedir. Özellikle İstanbul'da özel araç kullanım talebi diğer kentlere oranla fazladır. Nüfusunun yaya ya da bisikletli olduğu Bombay'da ise araç sahipliği ofis çalışanları tarafından giderek daha çok tercih edilmektedir.

Kentleşmeye erken dönemlerde başlamış New York gibi kentlerde bugün tüm kente uzanan raylı sistemler ile bölgesel demiryolu bağlantılarının ağırları çeperlere kadar uzanmaktadır. Kent nüfusunun yarısından çoğu toplu taşıma araçlarını kullanmaktadır. Diğer taraftan çalışma ve barınma alanlarının yakın olmasının avantajı olarak sürdürülebilir ulaşım modellerine sahip Bombay kentinde gelir dağılımının yarattığı farklılaşma ile giderek artan otomobil sahipliği ve yol olarak ayrılan alanların azlığı henüz bir metro sistemi bulunmayan ve her yıl tren kazalarında onlarca insanın öldüğü kentte gelecekte ulaşım probleminin farklı bir boyutla yaşanacağını gösteriyor. Kentte en önemli projelerden biri olan Sea Link projesi ulaşım sorununa getirdiği çözümden ziyade simgesel anlamları ile tartışılıyor.

Gelişmekte olan diğer bir kent İstanbul kentinde ise en önemli sorunlardan biri ulaşımdır. Araba sahipliği New York ile yarışmakta ve ulaşım projeleri kentin gündemini oluşturmaktadır.

Mekânsal sonuçlar;

Yukarıda bahsedilen gelişmelerin gözlemlenen en önemli sonucu, kentlerin çeperlere doğru hızla büyümekte ve çok büyük oranda yapılaşmakta olduğudur. 1950'lerden itibaren yoğun bir göç dalgasına maruz kalan İstanbul ilk dalga büyümesini bu dönemde yaşamış, daha sonra 1980'li yıllarda gayrimenkul sektörünün büyümesi ile kent dışında yeni yerleşim alanları oluşturulmuş, köyler banliyöye dönüşmüştür. Kent ulaşım kararlarına, dönüşüm projelerine ve özel sektör yatırımlarına bağlı olarak hızla büyümeye devam etmektedir (Çizelge 5.37). Benzer büyüme New York'ta yoğun göç aldığı 1990 ve 2000 yılları arasında yaşanmış ve günümüzde de devam etmektedir (Çizelge 5.35).

Kentler çeperlere doğru hızla büyürken bir taraftan da yoğun nüfusla ve endüstrilerin ihtiyaçları ile mücadele etmektedirler. Nüfus kentsel alana homojen yayılmadığı gibi yapılaşma yoğunluğu da kente homojen dağılmamaktadır. Örneklenen kentler arasında yapılaşma yoğunluğu en yüksek kent New York'ta, Manhattan büyük oranda yapılaşmış bir bölgeyken State Island düşük yoğunluğu ile dikkat çekmektedir. Yapılaşma yoğunluğu oldukça yüksek olan İstanbul'da ise kısa mesafelerde büyük farklar gözlemlenebilmektedir. Bombay ve Bilbao diğer kentlere oranla daha az yapılaşmış kentlerdir. Bombay'da yapılaşma oranlarının daha az çıkmasının nedeni gecekondu yerleşimlerinin yoğunluğu ve kırsal alanlarının varlığını korumasıdır.

Hızlı kentleşme ve yoğun nüfus kentlerde sorunları da beraberinde getirmiştir. Kentlerde nüfusun ihtiyacı, sermayenin çıkarları, eşitsiz yaşam koşullarının ve statü belirleme aracı olarak konut, birçok konunun kesiştiği önemli bir problem olarak karşımıza çıkmaktadır. 20. Yüzyılın ikinci yarısında kırsal kesimden yoğun göç alarak hızla kentleşen İstanbul ve Bombay konut sorunu ile uzun süreler mücadele etmişlerdir. İstanbul sanayileşme ile hızla gecekondu kentine dönüşmüş ve daha sonra hızla apartmanlaşmıştır. Nitelik gerektirmeyen işleri köylerden göç eden işgücüne bağlı olduğu Bombay ise en çok gecekonduya ve muhtemelen en çok gökdelenle sahip kent olarak tanımlanmaktadır (Çizelge 5.36-5.37).

Diğer taraftan kentler yerleşimle ilgili yeni eğilimler göstermektedirler. Bunlardan ilki, hizmet sektörüne kayan ekonomik yapının şirketleri ile artan nüfusun konut ihtiyacı arasında yer seçimi mücadelesi kent merkezlerinde gayrimenkul değerlerini sürekli

yükseltmektedir. Bu durumun sonucu olarak merkezi alanlarda karma kullanımlı ve çok katlı yapılar giderek yoğunlaşmaktadır. Bir diğer eğilim ise, kapalı site şeklinde yeni yerleşim alanlarının ortaya çıkmasıdır. Küresel ekonomik eşitsizliğin kentte yarattığı farklı sosyo-kültürel grupların çatışması ile gelen toplumsal sorunlar çeperlerde belirli gruplara ait yerleşim alanlarının açılmasına neden olmaktadır. Yanı sıra az gelirli grupların yoğunlaştığı ve yoksulluğun hâkim olduğu mahalleler kendi içinde homojen gruplara ait alanlardan bir diğeridir. Farklı gelir grupları için farklı standartlarda inşa edilen konutlar, günümüzün kentlerinin en ciddi problemlerinden sosyal tabakalaşma ve ayrışmanın ve de mekânsal parçalanmanın açık bir göstergesidir. Konut kullanımı böylece ihtiyacın ötesinde statü göstergesi haline gelmektedir. Bu yeni yerleşim modelleri kentlere özgü yerel formlarından uzaklaşmaktadır.

Giderek artan bir biçimde Bombay halkının yerleşim biçimleri ile birlikte yaşam tarzlarında ve kentin dokusunda da küresel eğilimler etkisini göstermektedir. 20. Yüzyılın son çeyreğinden bu yana yaşanan demografik büyüme karşısında kentsel altyapının yetersiz kalması nedeniyle Hindistan yönetiminin yaptığı düzenlemeler merkezdeki yoksul semtlerde yaşayan insanların kent çeperlerinde daha yüksek standartlardaki konut alanlarına yönlendirmektedir. Böylece merkezde yaşayan yoksul gruplar ulaşım kolaylığını daha yüksek standartlı konutlarda yaşama şansı ile değişmektedirler. Ancak apartman bloklarındaki standart yaşamın bu insanların kültürel alışkanlıklarına uygun olup olmadığı tartışma konusu olmaktadır. Diğer taraftan Anayasal düzenlemelerle farklı ödeme isteklerine göre bazı alanlara daha kaliteli servisleri mümkün kılmıştır. Bu durum temiz ve güvenli alanlarda yaşamak isteyen orta ve profesyonel sınıfın standartları yüksek kapalı siteler oluşturmaya neden olmaktadır. Çok büyük miktarda uluslararası yatırım çeken kentte konut gelişim projeleri talebi karşılamaya çalışmaktadır.

New York'ta ise özellikle 1970'li yıllarda çok katlı konut yapılarının artışı dikkat çekicidir (Şekil A.8). Çok katlı kule yapıları ile karakterize olan kentte gökdelenlere ofis kullanımları hâkim olsa da 2000 yılından bu yana karma kullanımlı yapılar ve 'rezidans' kullanımları giderek artmaktadır (Şekil A.9). Bu yapılardan 2001 yılında inşa edilen Trump World Tower ve 2005 yılında inşa edilen Bloomberg Tower New York'un en yüksek binalarından ikisidir. Kentte konut gelişim projeleri tüm kentlerde olduğu gibi konut talebi ile uzlaşmaya çalışmakta ve yeni yerleşim alanları ortaya çıkarmaktadır. New York'ta devam eden projelerle konut soruna çözüm üretmek amaçlanmaktadır. Bu projelerden Chinatown Yenileme Projesi ile Asyalı Amerikanlar için bölgedeki konutları iyileştirmeyi hedef alırken, çok katlı yapıların

yoğun olduğu Lower Manhattan Konut Geliştirme Projesi yüksek gelirli grupların konut ihtiyacını karşılamaya yönelik projelerdir. Bu proje kapsamında olan Frenk Gehry'nin tasarımı olan Beekman Tower Battery Park City binası da inşaat halindedir.

Diğer taraftan İstanbul'da merkezi yönetimin kentlere verdiği yetkiler doğrultusunda kentte en önemli dönüşüm projeleri kent merkezindeki konut bölgelerinde gerçekleştirilmektedir. Bombay'daki uygulamaların bir benzeri olarak, Sulukule ve Tarlabası gibi tarihi yerleşim alanlarının düşük standartları neden gösterilerek eski kullanıcıları kent dışında yeni alanlara yönlendirilmekte ve bu alanlarda yatırımların yolu açılmaktadır. TOKİ uygulamaları ve emlak sektörünün gelişimi ile 2000 yılından bu yana kent çeperlerinde yer alan tarım alanları çok katlı kapalı sitelere dönüştürülmüştür. Yanı sıra kent merkezinde gayrimenkul değerlerinin yüksek olması bina yüksekliklerinin giderek artmasına ve 'rezidans' kullanımlarına neden olmuştur. 2000 yılında inşa edilen şişli Elit Rezidans ve 2003'de inşa edilen Metrocity Millennium Kuleleri, 2008'de inşa edilen Maslak Kuleleri, 2010'da ise kentin en yüksek yapısı olan Sapphire Kulesi kent merkezinde yer alan çok katlı konut kullanımlarına örnektir (şekil A.11).

Bilbao'da da benzer dönüşümler söz konusudur. Bilbao'da yer alan az sayıda yüksek katlı binalara rezidans kullanımları hâkimdir. Bunlar 2003 yılında inşa edilen San Vicente Kuleleri, 2007'de Isozaki Atea I Kuleleri, 2011'de tamamlanacak Bolueta Kuleleri'dir (şekil A.12).

Küresel ekonomik sistemin öne çıkardığı sektörlerin ofis kullanımları ve küresel ekonominin yöneticisi pozisyonunda olan küresel şirketlerin kente nüfuzu çok katlı prestij binalarının tüm kentlerde özellikle merkezi iş alanlarında artmasına neden olmaktadır.

20. Yüzyılda finans, ticaret ve hizmetlere bağlı olarak gelişen, yüzyıldan fazladır dünyanın en önemli ticaret ve finans merkezlerinden biri olan New York kentinde bu güçlü ekonominin küresel şirketlerini yüksek yapılar temsil etmektedir. Kentte 20. yüzyılın başından itibaren dünyanın en güçlü banka ve şirketlerinin yüksek yapıları inşa edilmiştir. Bu şirketler arasında United States Express Company, City Investing, Met Life Tower, Woolworth, Trump Company, Xerox, General Motors ve Chrysler önemli örneklerdir. 1931 yılında inşa edilen Empire State Binası ve 1972 yılında ise *kapitalizmin simgeleri* olarak tanımlanan ve yükseklikle birlikte gösterinin de doruğa ulaştığı Dünya Ticaret Merkezi Kuleleri ise tartışmasız en ünlü gökdelen binalarıdır. Yapımı kadar yıkılışına da simgesel değerler yüklenen kulelerin yerine kent yönetimi

günümüzde dünyanın en yüksek kulesini inşa ederek gösteriye devam edecektir. Tüm bu şirketlerin halen yer olarak seçtiği ve gayrimenkul değerlerinin oldukça yüksek olduğu Manhattan dünyanın en büyük iş merkezidir. Manhattan'ın yüksek yapıları ve sıkışık dokusu New York kentinin güçlü ekonomisinin mekânsal karşılığını oluşturmaktadır. Bölgenin benzerleri Şanghay, Pekin gibi birçok yeni gelişen büyük kentte inşa edilmektedir (Şekil A.8-A.9).

Diğer taraftan küresel sermayeyi çekmeye çalışan Bombay, İstanbul, Bilbao gibi kentlerin yönetimleri özel sektörün altyapı yatırımlarını kolaylaştırmak üzere merkezi alanlarda dikey büyümeyi teşvik eden düzenlemelerle hem şirketlere mekân sağlamakta hem de altyapı yatırımları için kaynak oluşturmaktadır. Yerel yönetimlerin çeşitli şekilde gerçekleştirdikleri bu düzenlemeler kentlerin silüetlerinde etkisini çok açık bir şekilde göstermektedir.

20. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren sermayenin küresel bir boyut almaya başlaması ile azgelişmiş bölgeler küresel döngüye katılmış ve önemli hale gelmişlerdir. Bu anlamda azgelişmiş ya da gelişmekte olan bölge kentlerinin yönetimleri sermayeden pay alabilmek amacıyla ilk olarak sanayiye ardından hizmet sektörüne yönelik politikalar geliştirmişlerdir.

İstanbul'da küresel kurguya yönelik politikalara paralel olarak şirketleşme ve küresel şirket yatırımları artmış bu durum yapıli çevrede etkisini açık bir şekilde göstermiştir. Öyle ki 1950'li yıllere kadar 9 kattan daha fazla yüksek yapısı olmayan İstanbul silüetinde giderek yüksek yapılar hâkim olmuştur. Yüzyılın sonunda finans sektörünün yükselmeye başlaması ile kentte şirketlerin ve bankaların yüksek yapıları boy göstermeye başlamıştır. Bu anlamda 1990'larda inşa edilen Sabancı Kuleleri ve İşbank Kulesi erken örneklerdir. 2000 yılından bu yana ise özellikle Levent-Maslak aksında ofis blokları ve 'rezidanslar' ya da karma kullanımlı yapılar çoğalmakta ve tüm kente yayılmaktadırlar. Özellikle 2008 yılından itibaren yüksek yapılara 'rezidans' kullanımları hakim olmuştur (Şekil A.11). İstanbul özellikle de küreselleşme kurgusunun ikinci evresi olarak tanımlanan son on yıl içerisinde önemli dönüşümler geçirmektedir. Yerel yönetim yatırımcılara yer sağlamak ve sermayeden pay alabilmek amacıyla eski hazine arazilerini satmaktadır. Bu araziler özel sektör tarafından çok katlı ofis, alışveriş merkezi ya da 'rezidans' olarak rant kaynağı olacak mekânlara dönüştürülmektedir. Kette giderek küresel sermayelerin yatırımları artmaktadır. Bu anlamda New York ve Chicago'da dünyaca ünlü yüksek yapıları olan Amerika kökenli gayrimenkul şirketi Trump'ın ilk Avrupa yatırımını İstanbul'a yapması dikkat çekici görünmektedir.

Bilbao’da ofis olarak kullanılan gökdelenler ise 1968 yılında inşa edilmiş BBVAren Dorrea Banka Binası kentin en yüksek yapılarından biridir. Uluslararası sermayeli elektrik şirketi Iberdrola’nın merkez binasının inşası ise halen devam etmektedir. Eski bir kamu arazisinde inşa edilen Iberdrola Kulesi, yeni bir simge olarak tanıtılmaktadır (Şekil A.12).

Küresel ekonominin küresel tüketim alışkanlıkları kentlerde en önemli etkisini giderek hemen her kentte yayılan alışveriş merkezleri, uluslararası oteller ve restoranlarla ve de küresel markalarla göstermiştir. Bu anlamda New York’ta 1992 yılında inşa edilen Millennium Hilton Oteli (Şekil A.11), Bombay’da 1973 yılında inşa edilen Hilton Tower (Şekil A.14) ve İstanbul’da 1955 yılında inşa edilen Hilton Oteli (Çizelge 5.37) küresel markaların yayılımı açısından önemli bir örnektir.

Yoksulluğun halen büyük bir problem olduğu Bombay’da orta ve yüksek gelirliilere hitap eden alışveriş merkezleri küresel sermayenin kentte yoğunlaşması ile birlikte giderek artmaktadır. Benzer bir durum kamusal alanları ve gündelik yaşamı ticari mekânlar üzerinden tanımlana İstanbul’da tüm semtlere yayılan alışveriş merkezlerinde izlemek mümkündür (Çizelge 5.37). Bilbao’da ise büyük alışveriş merkezleri ve Kareaga ve Zuloko gibi diğer eğlence yerleri belediyenin dönüşümünde sosyal ve ekonomik gelişim için itici güce dönüşmüştür.

Kentlerde nüfus dağıldıkça eş zamanlı olarak iş, hizmet ve alışveriş tesisleri de dağılmış, büyüyen metropoliten alanda ulaşım kentlerin en önemli problemlerinden biri haline gelmiştir. Günümüzde kentlerin gündeminin en önemli bileşeni ulaşım kararları ve projeleridir. Hemen her kent gelecekte mekânsal ve sosyal yapısında büyük değişimlere neden olacak ulaşım projeleri uygulamaktadır. İstanbul’da Marmaray ve üçüncü köprü projeleri, Bombay’da Sea Link, New York’ta Dünya Ticaret Merkezi Ulaşım Merkezi ulaşım sorunlarına çözüm getirmeyi amaçlamaktadır.

Kentsel mekân bir taraftan artan nüfusun ihtiyaçlarına yanıt vermeye çalışırken diğer taraftan da ekonomik gelişim zorunluluğu ve kentler arasında rekabette öne çıkma çabalarının aracı olmaktadır. Bu durum 20. yüzyılın sanayisizleşmeyi ile gerileyen Avrupa kentlerinde, krizden kurtulma katalizörü olarak üçüncül sektörlere doğru uluslararası eğilim gösteren sistem içinde kültür endüstrileri ve buna bağlı ikincil sektörlere yönelik yatırımlarla kendini göstermiştir.

Bu anlamda Guggenheim Müzesi ve devamında yapılan simgesel projelerle hizmet sektörünü kente çeken Bilbao çarpıcı bir örnektir.

Diğer taraftan, Bilbao örneği ile altı çizilen ve yerel yönetimlerin küresel rekabette öne çıkma çabalarının sonucunda ortaya çıkan “star mimar” ve “imza proje” kavramlarının karşılıklarını örneklenen kentlerde görebilmekteyiz (Çizelge 5.35-5.36-5.37-5.38). Bu anlamda kentlerde yapıları inşa edilmiş, bir kentsel dönüşüm projesine imza atmış ya da gelecekte yapılması planlanan projelerde adı geçen bazı mimarları hemen her kentte görmek mümkündür. Daha önce de bahsedildiği gibi Bilbao kentine imza projesi ile damgasını vuran Frank Gehry ismi New York’ta inşası devam eden Beekman Place Tower ve İstanbul’da yapımı planlanan bir kültür ve sanat merkezi projesinde karşımıza çıkmaktadır. Benzer bir şekilde İstanbul’da planlanan Landmark Towers’ı, New York’un simgesel binalarından Hearst Magazine Building ve 610 Lexington Avenue konut projesini ve Bilbao’da metro sistemini tasarlayan Norman Foster, Bilbao’da son derece simgesel tasarımlar olan Zubizuri Köprüsü ve havaalanı projeleri ve benzer bir simgesellikle New York’ta Ulaşım Merkezi projesi ile Santiago Calatrava’yı ortak mimarlar listesine yerleştirebiliriz. Bombay’da bu anlamda uluslararası otel zincirlerinden biri olan Hyatt şirketinin kentin en yüksek gökdeleni olacak Park Hyatt’ı tasarlayan FXFowle Architects örneklemek mümkündür. FXFowle Architects New York’ta da Times Square Plaza projesinin tasarımcısıdır. Son olarak genellikle yüksek yapıları ile ün salmış mimarlık şirketi Skidmore, Owings and Merrill (David Childs, Design Partner) New York’ta 1952 tarihli Lever House, 2003 tarihli Time Warner Center ve kentin en önemli projesi One World Trade Center’de ve İstanbul’da çok erken tarihli bir yapı Hilton Oteli projesinin tasarım ekibi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu ortak isimlerin dışında, uluslararası stilin merkezi olarak tanımlanan New York’ta, 20. yüzyılın başından bu yana Le Corbusier, Oscar Niemeyer, Ludwig Mies van der Rohe, Philip Johnson, Richard Meier, Renzo Piano, Bernard Tschumi, Cook+ Fox Architects gibi birçok ünlü mimarın ismine rastlamaktayız. Son yıllarda müthiş bir dönüşüme sahne olan İstanbul’da da küreselleşme hedefleri içinde gerçekleştiği dönüşüm projeleri için Zaha Hadid, MVRDV, Massimiliano Fuksas, Kisho Kurokawa, Ken Yeang ve Kengo Kuma gibi ünlü mimarları kente davet etmiştir. Ayrıca Minoru Yamasaki & Associates inşası planlanan gökdelenin mimari tasarım ekibi olarak karşımıza çıkmaktadır. Dünyaca ünlü mimarların yanı sıra birçok projede Tabanlıoğlu Mimarlık grubunun ismini görmekteyiz (Çizelge 5.39).

Günümüzde de ekonomik gelişim için turizmin önemini fark eden kentler stratejik planlarla, altyapı, donanım, kentlerin imajını değiştiren çeşitli sembolik yapıları içeren kentsel yenileme projeleri ile uluslararası turizmi ve sermayeyi çekerek kentsel kaliteyi yükseltme yarışı içine girmişlerdir. Bu yarışta mimarlık ve kentsel

tasarım kültürel ve boş zaman etkinlikleri üzerinden kullanılmakta, uluslararası etkinlikler aracılığıyla elde edilen kaynaklarla ve ünlü mimarlara yaptırılan imza projelerle kente yeni bir imaj yaratılmaya çalışılmaktadır. Bu dönüşüm sürecinde imalat kent dışına çıkarılarak eski endüstriyel alanlar kültür turizmini ve boş zaman etkinliklerini çekecek ticari mekânlara dönüştürülürken artık işe yaramadığı düşünülen binalar yıkmakta, istenmeyen komşularsa kent dışına itilmektedir.

Tüm küresel ilişkilerin merkezinde bulunduğunu söyleyebileceğimiz New York, uluslararası mimari sitillerin ve mimarların da merkezlerinden biri olmuştur. Günümüzde kent güçlü ekonomiye ve dünyaca ünlü simgesel yapılarına rağmen kentler arası rekabetin kentsel stratejileri belirlediği bir ortamda gelecekte de gücünü korumak amacıyla dönüşüm projeleri gerçekleştirmekte ve uluslararası etkinliklere aday olmaktadır. Kıyı kullanımına son derece önem verilen kentte dönüşüm projeleri kıyı alanlarında yoğunlaşmıştır. Sanatçı grupların yoğun olarak yerleştiği ve yenileme çalışmaları ile bugün alışveriş ve turizm merkezi haline gelen Soho bölgesi ve Brooklyn parkı, BAM Kültürel Bölgesi ve Coney Adası Gelişim projesi gibi devam eden projelerle sermaye çekebilecek kültürel ve boş zaman aktivitelerine yönelik mekânlar yaratılmaktadır. Diğer taraftan uzun yıllardır çok büyük uluslararası etkinliklere ev sahipliği yapmayan kent yakın tarihte 2012 Olimpiyat Oyunları'na adaylığı ve muhtemel 2020 Expo aday adaylığı küresel kentsel rekabette gücünü korumayı amaçladığını göstermektedir (Çizelge 5.35).

Hızlı nüfus büyümesinin getirdiği hızlı kentleşme ile mücadele eden Bombay yönetimi; konut, çevre, sağlık hizmetleri ve ulaşım gibi temel problemleri çözmeye yönelik dönüşüm projelerine odaklanmıştır. Diğer taraftan ekonomisi post-endüstriyel döneme geçerken Bombay'ın kentsel yaşamın merkezinde geçmişte endüstriyel alan olarak kullanılan alanlarını başarılı bir şekilde dönüştürmüş kentlerin gruplarına katılım isteği, doğu kıyısı ve Bombay limanında büyük bir dönüşüme neden olmakta ve bölge yeni bir istihdam kaynağı olarak görülmektedir. Kentte 1900 yılından sonra yapılmış simgesel olabilecek kültürel yapı bulunmamaktadır. Ancak henüz 2010 yılında tamamlanan Rajiv Gandhi Sea Link (Bandra Worli Deniz-Bağlantısı) önemli bir kent simgesi olarak gösterilmektedir (Çizelge 5.36).

İstanbul da bu yönde bir eğilim göstermekte, yerel yönetim ve büyük holdingler işbirliği içinde, kentin kültürel geçmişinin de avantajı ile kültür turizmini çekecek ve kenti dünyaya tanıtacak mekânlar yaratma çabası içindedirler. Bu anlamda kent içinde yer alan eski endüstriyel alanlar ve limanlar dönüşüm projelerinin odak noktası olmuşlardır. Galataport, Haydarpaşa Gar ve Limanı, Maltepe Dragos Sanayi Alanları Dönüşüm Projeleri önemli örneklerdir. Kültür turizmini destekleyecek yeni

kültür ve sanat merkezleri, müzeler ve galeriler kentte hızla yayılmaktadır. Galaport Projesinin ilk ürünü İstanbul Modern ve Atatürk Kültür Merkezinin onarımı bu anlamda önemli örneklerdir. Kentlerin dünya çapında tanınmak ve turizm gelirlerini yükseltmek amacıyla gerçekleştirdikleri eğilimlerden diğerleri ise uluslararası aktivitelere ev sahipliği yapmaktır. İstanbul küreselleşme evresinin ilki olarak tanımlanan 1980'lerden beri İstanbul Bienalleri ile uluslararası düzeyde tanınmaya çalışmıştır. 2010 yılı Avrupa Kültür Başkentliği ise kentin uzun yıllardır hedeflediği tanıtımı gerçekleştirmek için önemli bir olanak sağlayacağı umulmaktadır. Bu kapsamda Yenikapı Dönüşüm Projesi ile birçok yenileme ve onarım çalışması gerçekleştirilmektedir (Çizelge 5.37).

En kritik dönüşümünü 1990'larda yaşayan Bilbao'da günümüzde kentin omurgasını oluşturan nehir kıyısında, özellikle Abandoibarra'da, günümüzde pek çok yeni simgesel yapılar, alışveriş merkezleri, kamusal binalar, yenilenmiş endüstriyel binalar, modern konut kompleksleri ve yeşil alanlar yer almaktadır. Diğer taraftan kent merkezinde yer alan fiziksel ve sosyal bozulmalar yaşamış La Vieja gibi bölgelerin iyileştirilmesi, eski endüstriyel alanların alışveriş, iş ve rekreasyon alanlarına dönüştürülmesi gibi dönüşüm projeleri sürdürülmektedir (Çizelge 5.38).

New York; yüzyıldan fazladır dünyanın en güçlü ekonomik ve kültürel bir merkezlerinden biri olan New York kentinin yapılı çevresinde de bu durum izlenebilmektedir. Kent 20. yüzyıldan bu yana dikey gelişimi, uluslararası mimari stilleri temsil eden binaları ve ünlü mimarları ile öne çıkmaktadır. Yeni simgesel yapıları, dönüşüm projeleri ve uluslararası etkinlikleri ile uluslararası yarışta gücünü korumaya devam edecek gibi görünmektedir.

Bombay; 20. Yüzyılın son çeyreğinde küreselleşen sermaye ve uluslararası işbölümünün gelişmesi ile küresel ağa hızlı bir şekilde eklemlenen az gelişmiş ülke kentlerinden Bombay, hızla bir kentleşme süreci yaşamıştır. Nüfusunun yarısından fazlasının gecekonduarda yaşadığı ve daha şimdiden altyapısı limitlerini zorlayan Bombay kenti kentsel stratejilerle bir taraftan temel kentsel problemlerle savaşıırken diğer taraftan küresel yarışta güçlü bir kent olmak hevesindedir. Tüm bu stratejiler ise mekânsal dönüşümler üzerinden gerçekleşmektedir. '*Fırsatlar kapısı*' olarak tanımlanan ve göç almaya devam eden kentin gelecekte dünyanın en büyük kenti statüsüne sahip olacağı göz önüne alınırsa halen eşikte yer aldığını söyleyebileceğimiz kentin mekânsal gelişimi de merak uyandırmaktadır.

İstanbul; İkinci Dünya Savaşı'nın sonunda tarıma dayalı ekonomik yapısı hızla sanayileşen kentte 1980'lerde ticaret ve küreselleşme süreçleri hâkim olmuştur.

Küreselleşme kurgusuna yönelik dönüşümlerin ilk evresi olarak tanımlanabilecek bu dönemde kültür, eğlence, konferans ve fuar etkinlikleri kente yoğunlaşmaya başlamıştır. Küreselleşme yolunda bu ilk adımlar sınırlı bir alana ve insana ulaşabilmişken, 2000’li yıllarda yerel yönetim kenti küresel ağa dâhil etmek hedefi doğrultusunda büyük holdinglerle ittifak sağlamış ve şehrin, kültür ve eğlenceye yönelik küresel imajını yenileme projesi ve bu sayede kentin küresel ağlarla bağlantısını daha ciddi ve bilinçli bir platforma oturtma sürecini başlatmış, kentin doğu ve batı arasında sermaye akışları içinde stratejik konumu ve Sovyet Birliği’nin dağılması ve Asya’nın yükselişi gibi küresel olaylar kenti önemli bir hizmet ve uzmanlık merkezine dönüştürmüştür. İmalatın yanı sıra gayrimenkul, finans ve kültür endüstrilerinin ve buna diğer sektörlerin de geliştiği kent, günümüzde yoğun olarak sermaye ve insan çekerken, küreselleşme kurgusuna yönelik dönüşümler ve kentte gelir dağılımı eşitsizliği ekonomik ve sosyal sınıfları ayrışması, kente özgü kültürel özelliklere zarar verebilmekte, bölgesel parçalanmalara neden olabilmektedir.

İmparatorlukların başkenti olmuş tarihi geçmişi ve doğu-batı arasında “köprü kent” olarak önemli bir bağlantı noktası olması, Anadolu’dan aldığı güçle farklı dinlerden ve ırklardan insanların oluşturduğu kozmopolit yapısıyla daima bir dünya kenti olmuş İstanbul, bir taraftan kentleşmenin beraberinde getirdiği problemlerle mücadele ederken diğer taraftan da küreselleşme yolunda otuza yakın dönüşüm projesi ile geri dönüşü olmayan değişimlere maruz kalmaktadır.

“Küresel” kelimesine yüklenen anlamlar açısından, İstanbul’un gelecekte bugün olduğundan daha “küresel” olacağını söylemek mümkün görünmektedir ancak küreselleşen mega kentler arasında gelecekteki yeri tartışma konusudur.

Bilbao; 20. Yüzyılın ilk yarısına kadar çok güçlü bir sanayi ve liman kentiyken 1980’lerin endüstriyel krizinden etkilenerek gerilemeyi yaşamış Bilbao’da, yerel yönetimin başlattığı yenileme projesi kapsamında inşa edilen ve kent ekonomisine sürdürülebilir bir katkı sağlayan Guggenheim Müzesi, kuşkusuz mimarlığın simgesel değerinin önemini göstererek daha sonra birçok kentin de izleyeceği bir yol açmıştır. Müzenin yanı sıra kentte birçok ünlü mimarla çalışarak simgesel yapı inşa eden yerel yönetim kısa vadede önemli bir imaj yaratmıştır. Bilbao yarattığı bu sürdürülebilir imajla günümüzde Avrupa’nın küçük kentleri arasında önemli bir yere sahiptir.

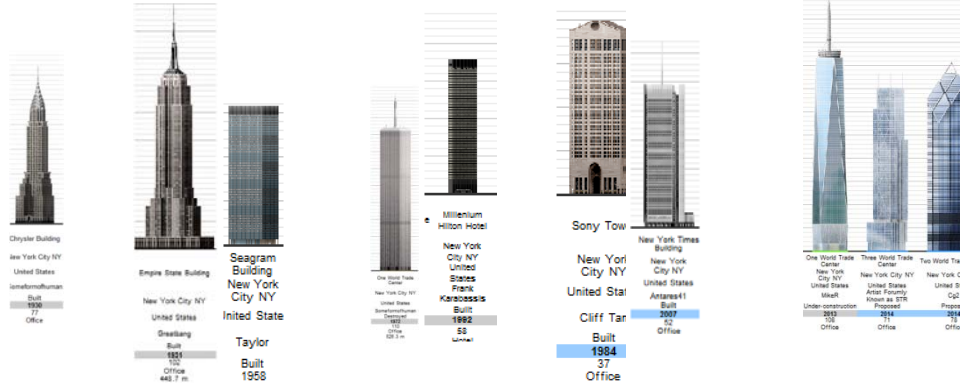
Çizelge 5.35 : New York değerlendirme çizelgesi.

NEW YORK	1900	1970	2000	2010
İdari				
Nüfus				
Metropo. Böl. Nüfusu	1950'den sonra büyük nüfus kaybı	8 milyonu aşkın	19.000.000 (BM)	20.600.000 (BM)
Ekonomi	Üretim (%29) ticaret	Üretim (%20) ticaret Finans gayrimenkul	Üretim(%4) ticaret (%24) finans	gayrimenkul Hizmet sektörü (%93)

Konut



Yüksek yapılar



Simge yapılar



B.M Genel Mer. 1950



Guggenheim Müzesi-1959



Moma



TWA Havaalanı

Time Warner Center 2003



Hearst Mag. 2004

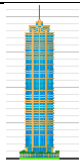
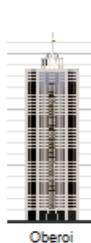
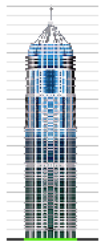
WTC Transportation Hub

Blue Condominium-2007

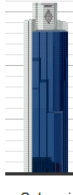
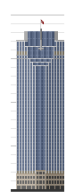
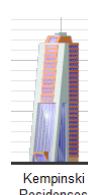
Çizelge 5.35 (devam) : New York değerlendirme çizelgesi.

NEW YORK	1900	1970	2000	2010
Ünlü mimarlar	William Van Alen Le Associated Architects Corbusier, O.Niemeyer,	L.Mies van der Rohe, P.Johnson	H. Craig Severance & Yasuo Matsui, Shreve & Lamb	Richard Meier Norman Foster Renzo Piano, Fox & Fowle Architects Frank Gehry Bernard Tschumi Cook+ Fox Architects Skidmore Owings & Merrill
Uluslararası Etkinlik	New York Dünya Fuarı-1929		2012 Olimpiyat Oyunları Adaylığı	Muhtemel 2020 Expo Adaylığı

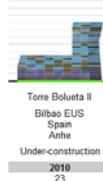
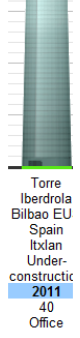
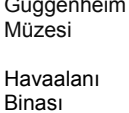
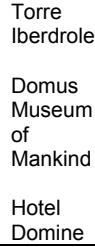
Çizelge 5.36 : Bombay değerlendirme çizelgesi.

BOMBAY	1970	2000	2010	2025	
İdari Nüfus Metropoliten Bölge Nüfusu	7.082.000 (BM)		11.980.000 19.000.000 (BM)	26 milyon	
Ekonomi	Üretim – Ticaret	Üretim- ticaret- Finans Gayrimenkul Hizmet Sektörü	Üretim- ticaret-	Finans Gayrimenkul Hizmet Sektörü	
Konut	 Gece- kondu / Rezidanslar	 Kapalı Siteler	 Orchid Woods Tower 1 Mumbai MH India Jai SSCIndia Under- construction 2011 54 Residential	 The Imperial	
Yüksek yapılar	 Hilton Towers Mumbai MH India Keith Built 1973 35 Hotel	 Belvedere Court Mumbai MH India Prince Westmark Built 2000 40 Residential	 Oberoi Woods Tower II Mumbai MH India Nightsky Built 2007 40 Residential	 The Imperial - Tower I Mumbai MH India Nightsky Under- construction 2010 60 Residential	 Park Hyatt
Simgesel yapı:			 Sea Link		
Ünlü mimarlar				FXFowle Architects.	
Dönüşüm Projeleri		Fabrikalar Bölgesi Rajiv Gandhi Sea Link Projesi	Doğu Kıyısı ve Bombay Limanı	Navi Bombay	
Uluslararası Etkinlik.		Uluslararası Film Festivali 1990-2010			

Çizelge 5.37 : İstanbul değerlendirme çizelgesi.

İSTANBUL	1950	1980	2000	2010			
Nüfus	1927’de Bir milyondan az	3.600.000 (1975) (BM 2007)		10.100.000 (2007) (BM 2007)	12 milyon (2025) (BM 2007)		
Ekonomi	Tarım Sanayi	Küreselleşme süreci 1 Sanayi – finans -gayrimenkul	Küreselleşme Süreci 2 Kültür endüstrileri - finans – gayrimenkul-Sanayi				
Konut	Gecekond u	Apartmanlaşm a	Kapalı siteler TOKİ uygulamaları	rezidanslar	 Trump İst.		
Yüksek yapılar	 Hilton Oteli (1955)	 Sabanci Center 1 İstanbul Turkey Nightsky Built 1993 39 Office	 Is Bankas Tower 1 İstanbul Turkey John Hind: Built 1996 52 Office	 Metrocity Millennium 3 İstanbul Turkey Sercan&Murz Built 2003 27 Residential	 Kempinski Residences Astoria 2 İstanbul Turkey Mecanoid Built 2007 28 Hotel	 Sapphire Tower İstanbul Turkey Raptor Built 2010 54 Residential	 Diamond of Istanbul İstanbul Turkey Erdem Under-construction 2011 53 Mixed use
Kültür yapıları			A.K.M Yenileme Projesi	İstanbul Modern	Kıraç Vakfı Sanat Merkezi		
Alışveriş Merkezleri		Akmerkez / Capitol (1993) 	Cevahir Metrocity(1997) (2003)	Kanyon (2006) 	İstinye Park – Astoria (2007) İstanbul Forum Bayrampaşa (2009)		
Ünlü mimarlar	Skidmore Owings & Merrill			Zaha Hadid Ken Yang Tabanlıoğlu Mimarlık	Frank Gehry Foster Minoru Yamasaki & Associates		
Kent Merkezinde D.P				Sulukule K.D.P	Tarlabası Fener-Balat K.D		
Endüstri. Alanları Dönüşüm Projeleri			Kartal-Küçükçekmece K.D.P	Maltepe Dragos Sanayi Alanları K.D.P	Galataport K.D.P Haydar paşa Limanı K.D.P		
Uluslararası Etkinlik.	Müzik Festivali (1973-2009)	Film Festivali (1982-2009) Tiyatro Festivali (1989-2008)	İstanbul Uluslar arası Caz Festivali (1994-2009)		A.K.B 2010		

Çizelge 5.38 : Bilbao değerlendirme çizelgesi.

BİLBAC	1980	1990	2000	2006	2010
Nüfus	369.839	358.875	349.972	351.179	353.173
Ekonomi	Sanayi	Sanayisizleşme	Küreselleşme Süreci-Kültür Endüstrileri	Sanayi - Hizmet Sektörü	Sanayi - Hizmet Sektörü
Yüksek yapılar	 BRVAren Dorrea Bilbao EUS Spain Ixlan Built 1968 22 Office	 Torre San Vicente II Bilbao EUS Spain Nightsky Built 2003 22 Residential	 Torre Isozaki Atea I Bilbao EUS Spain Nightsky Built 2007 24 Residential	 Torre Bolueta II Bilbao EUS Spain Anthe Under-construction 2010 23 Residential	 Torre Iberdrola Bilbao EU Spain Ixlan Under-construction 2011 40 Office
Simge yapılar	 Metro Sistemi Zubizuri Köprüsü	 Guggenheim Müzesi	 Havaalanı Binası	 Torre Iberdrola	 Domus Museum of Mankind
Ünlü mimarlar	C.Pelli Norman Foster	Frenk Gehry Calatrava	Norman Foster	Ametzola Bölgesi	Bilbao La Vieja Bölgesi K.Y.P
Kentsel Dönüş. Proje.		Abandoibarra K.Y.P	Barakaldo Bölgesi K.Y.P		
Endüst. Alan. Dönüş. Proje.		Abandoibarra M.İ.A			

Çizelge 5.39 : Çalışma sonucunda ortaya çıkan bazı küresel olgular.

Küresel şirketler	Küresel kültür yapıları	Küresel mimarlar ve mimarlık şirketleri	Küresel yüksek yapılar	Küresel olaylar
Hilton Otelleri	Sdney Opera Binası 1950	F.Gehry	Empire State 1931 New York	New York 1930 Expo
Hytt Hotel	Guggenheim New York 1959	Z. Hadid	Dünya Ticaret Merkezi New York 1973	Münih Olimpiyatları 1972
Trump Şirketi	Guggenheim Bilbao 1994	Norman Foster,	Birleşmiş Milletler Genel Merkez Binası New York 1950	Barselona Olimpiyat Oyunları 1992
Met Life	Orient Station 1998	Santiago Calatrava	Seagram Binası 1958	Lizbon Expo'98
JW Morriott Hotel	Çin Olimpik Stadyumu 2003	FXFowle Architects,	Sears Tower 1973	Şanghay 2010 Expo
HSBC	Genova Biosfer 2004	Skidmore, Owings and Merrill	Bank of China 1990	İstanbul 2010 Kültür Başkenti
Sama Dubai	Zaragoza Köprü Pavyonu 2008	Steven Holl Architecture	Swiss Re Londra 2004	Londra 2012 Olimpiyatları
Dubai Holding	Palace of Peace Astana 2007	Bernard Tschumi	Hearst Magazine Tower 2005	
Tata Group Bombay	Astana Area 2007	Cook+ Fox Architects	Trump World Tower 2001 New York	
Bharat Petroleum Bombay	Pekin Olimpiyat Stadyumu 2008	Minoru Yamasaki & Associates	JW Marriott Hotel Almati 2007	
Reliance Industries	Çin Ulusal T.V Binası 2010	Tabanlıoğlu Mimarlık	Taipei 101 2010	
Limetes Bombay	Guggenheim Abu Dhabi 2011		Sapphire İstanbul 2010	
	Kahire Expo City 2010		Burj Dubai 2010	
	Londra olimpik su sporları mer. 2012		Dubai Towers Doha 2011	
	Londra Olimpiyat Parkı 2012		Park Hytt Tower Bombay 2011	
			Trump Tower İstanbul 2011	
			Freedom Tower (One World Trade Center) 2012	
			Abu Dhabi Plaza 2012	

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

İnsanlık tarihi boyunca yaşanan dönüşümlerle şekillenmiş kentler ve onların mekânsal yapıları, sanayi devrimi ve gelişen kapitalist sistem içerisinde üretimin merkezleri olarak çok önemli bir dönüşüm geçirmişlerdir.

Yakın geçmişte ise küreselleşme olgusunun ortaya çıkmasına neden olan teknolojiye yaşanan gelişimler ve devamında ekonomik, politik ve toplumsal anlamda yaşanan bir dizi değişim içerisinde kentler; üretim, tüketim ve yönetim birimleri olarak anahtar roller üstlenmişlerdir. Küresel kurgu içerisinde tüm alanlarda yaşanan bu dönüşüm, kaçınılmaz olarak; çağımızın kentleşme süreçlerinin ve kentsel mekânın dolayısı ile mimarlığın da yeni bir çerçevede değerlendirilmesini gerekli kılmıştır.

Her geçen gün daha fazla yayılan ve daha fazla kenti etkileyen çağdaş küresel ilişkileri tanımlamak ve bu ilişkilere bağlı olarak gelişen çağımızın kentlerini ve kentleşme süreçlerini incelemeyi amaçlayan bu çalışmada, küresel ilişkilerin kentlerin mekânsal dönüşümlerine etkisi ile mekânın ve mimarlığın bu süreçteki rolü üzerine yoğunlaşmıştır.

Bu doğrultuda, öncelikli olarak küreselleşme; küresel bir dünya düzeninin ortaya çıkmasına imkân sağlayan, 19. yüzyıldan bu yana yaşanan bir dizi dönüşüme bağlı olarak gelişmiş, teknolojik, toplumsal, kültürel, politik ama özellikle de ekonomik bir bağlantı sistemi olarak tanımlanmaktadır. Bu anlamda küresel ilişkiler, yeni bir dünya düzeni içerisinde kârını arttırmak amacıyla tüm dünyaya yayılma eğilimi gösteren bir ekonomik sisteme bağlı olarak gelişen, toplum yapısının ve düşünce sisteminin bir sonucu ve devamı olarak açıklanmaktadır.

Ekonomik bir temelde açıklanan küreselleşme olgusu içerisinde, yeni bir kırılma dönemi olarak görülen 20. yüzyılın ikinci yarısında, geleneksel siyasi blokların yıkılması ile tüm dünyaya yayılan kapitalizmin, '*küresel*' ('geç') *kapitalizme* evrilmesi küreselleşme kavramının temelini oluşturmaktadır. Küresel kapitalizmle sermayenin uluslararası bir nitelik kazanması tüm dünyanın dâhil olduğu, ekonomik bir mantığa göre şekillenmiş küresel bir dünya düzenine neden olmuştur.

Bu yeni dünya düzeni, eski dünya ayrımlarının önemsiz hale gelerek geçmişte azgelişmiş olarak tanımlanan toplumların günümüzde önemli roller üstlenmesi, farklı

kültürlerin içine sızan ve bu kültürlere adepte olan sermayenin kültürel ayrımları önemsiz hale getirmesi, oluşan neo-liberal politikalar içerisinde ulusal yönetimlerin eski önemini yitirmesi, *kapitalizmin kültürel mantığı* olarak tanımlanan postmodernist düşünce sistemi içerisinde modernist teleolojinin reddedilmesi ve sermayenin gerekliklerine uygun olarak yerelin ön plana çıktığı sanat ve mimarlık gibi alanlara yansıyan eklektik bir tarz oluşması şeklinde özetlenebilir.

Başta ekonomik sistemde olmak üzere ortaya çıkan tüm bu değişimler, sermaye ile çok yakın bir ilişkisi bulunan kentlerin ve kentleşme süreçlerinin de yapısını değiştirmiştir. Dünya genelinde ortaya çıkan uluslararası işbölümü, 1980'lerde ortaya çıkan neo-liberal politikalar ile egemenliğin ulusal yönetimler ve yerel yönetimler arasında paylaşıldığı bir yönetim düzenine geçilmesi ve sistemi yöneten ulusötesi şirketler ve uluslararası kurumlar kentlerin dünya genelinde ön plana çıkmasına neden olmuştur.

Öyle ki, dünya coğrafyasına yayıldıkça merkezsiz bir sistem haline gelen küresel kapitalizm içerisinde tek tek kentler, özelleşmiş üretim, tüketim ve yönetim birimleri olarak merkez haline gelmişlerdir. Bu durum, kentlerin rollerini, kentsel ağları ve kentsel mekânı yeniden şekillendirmiş, kent tanımlarında yeni bir bakış açısı getirmiştir.

20. Yüzyılın ilk yarısına kadar kentleşme süreci sanayileşmeyle birlikte tanımlanırken, kapitalizminin küreselleşmesi ile bu tanımlı değişmiş; sanayinin merkezi olan batı ülkeleri hızlı bir şekilde sanayisizleşerek hizmet sektörünün ağırlıklı olduğu bir yapıya yönelirken, dünya üzerinde oluşan işbölümü yeni bölgelerin sanayileşmesine neden olmuştur.

Gelinen süreçte az gelişmiş ülkeler ya da üçüncü dünya ülkeleri olarak bilinen toplumlar dünya ekonomisinde önemli hale gelmiş ve kentleşme süreçleri merkez ülkelerle sınırlı kalmayarak bu bölgelerde çok hızlı bir şekilde gerçekleşmiştir. Yüzyılın sonunda küresel haritada Asya'nın yükselişi ile bazı kıta kentlerinin merkez olarak tanımlanmaya başlaması durumun en önemli göstergesi olmuştur. Merkez ülkelerde sanayiye dayalı kentleşme süreci birkaç yarım yüzyılken, çoğu çevre ülkede aynı süreç bir yarım yüzyıla sığmıştır. Süreçte, dünya genelinde kentli nüfusu ve çok yoğun kentler olarak tanımlanan kentlerin sayısı artmış ve tüm kentler bir şekilde bu sistemin yapı taşları haline gelmişlerdir.

Tüm dünyaya yayılan küresel ilişkiler sistemi içerisinde kentlerin önemi artarken, süreçte ortaya çıkan en önemli durum, gelişmenin tek yolu olarak görülen uluslararası sermayeyi çekmek amacıyla ortaya çıkan rekabettir. Bu rekabet

ortamında, küresel ekonomik ağı yöneten küresel şirketler ve yatırım alanı olarak kentler anahtar kavramlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentlerin yerel yönetimleri küresel boyutta tanınmak ve yatırım çekmek amacıyla farklılıklarını arttırma çabası içine girmişlerdir. Bu çaba içerisinde gelişen stratejilerin ana ilgi odağı her zaman mekânsal dönüşümler olmuştur.

Bu değerlendirmelerin ışığında, çağdaş küresel ilişkilerin kentleşme süreçlerini nasıl ve ne ölçüde etkilediğini açıklamak, kentlerin mekânsal dönüşümlerine ve mekânın ve mimarlığın bu süreçteki rolüne net bir şekilde bakabilmek amacıyla, tez kapsamında kentler üzerine bir inceleme yapılmıştır. Bu inceleme kapsamında, dünya geneline yayılan küresel ilişkilerin her ölçekteki kenti bir şekilde etkilediği varsayımından hareketle, küresel ağa farklı düzeylerde bağlanan New York, Bombay, İstanbul ve Bilbao kentleri üzerinde, küresel ilişkilere bağlı olarak gelişen ekonomik, politik, toplumsal ve mekânsal değişimler araştırılmıştır.

Bu dört kent üzerinde yapılan inceleme sonucunda, farklı ölçeklerdeki dünya kentlerinin küreselleşme süreçlerine bağlı olarak gelişimleri ile ilgili bazı genel sonuçlara ulaşılmıştır;

Küresel ilişkilerin temelini oluşturan kapitalist sistem gelişim süreci boyunca üretimin yapıldığı yerler olarak kentlere vurgu yapmıştır. Bu anlamda kır ve kent arasındaki dengeler değişmiş ve kentler yüzyılın sonunda büyük bir nüfus baskısı altında kalmışlardır. İstihdam merkezleri haline gelen kentler, aldıkları göçle birlikte kozmopolit kent kültürünü besleyen etnik ve dini kökenler açısından çeşitliliğe sahip olurken, bir çeşit parçalanmaya da sahne olmaktadır.

Bu demografik baskı kentsel alanların hızlı bir şekilde büyümesine ve çok büyük oranda yapılaşmaya neden olmaktadır. Bu büyüme ve dağılma süreçleri kentlerde en büyük problemlerden birinin ulaşım olarak ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Merkezsiz bir sistemin temel birimleri haline gelen kentler artık kendi yerel ve bölgesel koşullarının ötesinde uzak coğrafi mesafeleri birbirine bağlayan farklı bağlantı sistemlerinin parçası haline gelmişlerdir. Bu nedenle merkezi yönetimlerin karşısında eskisinden daha güçlü hale gelen yerel yönetimlerin mevcut yapılanmaları da sisteme adepte edilmektedir.

Küresel sistemin temelini oluşturan küresel kapitalizmin öne çıkardığı finans, gayrimenkul ve kültür endüstrileri, farklı gelişimlere sahip olsalarda her ölçekteki kentte hızlı bir şekilde yoğunlaşması küresel sistemin kentlerde yarattığı en önemli sonuçlardan biridir. Günümüzde kent yönetimleri bu sektörlerle yönelik çok önemli düzenlemeler gerçekleştirmektedir.

Artan nüfus ve hizmet sektörünün kentlerde yoğunlaşması, bu sektörün nitelikli işgücüne olduğu kadar niteliksiz işgücüne olan ihtiyacı ile yaşanan göç devamında değişen toplumsal ve kültürel yapı ve uluslararası sermayeyi çekme çabalarına yönelik düzenlemeler ve stratejilerle kentler günümüzde önemli mekânsal dönüşümler geçirmektedirler.

Artan nüfusun ihtiyacı, gelişen gayrimenkul sektörünün odağı ve toplumsal olarak statü belirleme aracı olarak konut kullanımları farklılaşmakta ve bölgelere özgü yerel formlarından uzaklaşmaktadır. Yoksul grupların yaşadığı gecekondu, kapalı siteler ve kent merkezinde “ultra lüks rezidans” olarak tanımlanan farklı gelir grupları için farklı standartlarda inşa edilen konutlar, günümüzün kentlerinin en ciddi problemlerinden sosyal tabakalaşma ve ayrışmanın ve de mekânsal parçalanmanın açık bir göstergesi olmaktadır.

Küresel ekonomik sistemin kentlerde ortaya çıkardığı en önemli mekânsal sonuç, çok katlı şirket binaların kentsel alanda yoğunlaşması olarak belirlenmiştir. Küresel ekonominin yöneticisi pozisyonunda olan küresel şirketlerin kente nüfuzu ile güç gösterisine dönüşen yükseklik yarışı ve kent yönetimlerinin yatırım çekmek amacıyla dikey büyümeyi teşvik eden düzenlemeleri ile kentlerde gökdelen binalarının artmasına neden olmaktadır. Uzun yıllardır ekonomik gücü elinde bulunduran kentlerde bu durum daha erken tarihlere denk düşerken, gelişmekte olan kentlerde ise yüzyılın sonunda finans ve gayrimenkul sektörünün kentlerde yoğunlaşması ile daha yeni bir durum olarak gerçekleşmektedir. Hızlı kentleşme yaşamış ve temel kentsel servislerinde dahi problemlerle mücadele eden kentlerde gecekondu yerleşimleri ile bu prestij binalarının yan yana durması küreselleşme sürecinin en önemli mekânsal sonuçlarından biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Diğer taraftan bu sistem içerisinde mekân, küresel kurgulara yönelik dönüşümlerin aracı olmaktadır. Çağdaş küresel ilişkiler içerisinde kilit roller üstlenen günümüzün kentleri, bir taraftan küresel eğilimlerin getirdiği değişimlerle mücadele ederken, diğer taraftan hizmet sektörüne kayan küresel ekonomik sistem içerisinde yatırım çekebilecek yeni çevrelere ve düzenlemelere ihtiyaç duymaktadırlar. Bu anlamda, 20. yüzyılın sonunda kentsel ekonomik kalkınma için turizmin önemini fark eden kentlerde tüm stratejiler küresel ölçekte tanınma hedefine doğru geliştirilmiştir.

Bu anlamda, uluslararası yatırım tüm dünyaya yayılırken kentler bu yatırımı çekebilecek benzer eğilimler göstermekte, küreselleşme amacı mekânsal dönüşüm ve mimarlık üzerinden gerçekleştirilmektedir. Bu bağlamda tüm dünyada genel bir eğilim olarak uluslararası olaylara ev sahipliği yapmak, simgesel yapılar inşa etmek ve ünlü mimarlarla çalışmak, yüksek binalar inşa etmek, büyük mekânsal

dönüşümler gerçekleştirmek ve bu yolla turizm kaynağı yaratmak günümüzün kentsel stratejilerinin en önemli bileşeni olmuştur. Bu doğrultuda, yerel yönetimler küresel ilişkiler içinde öne çıkan kültür endüstrileri ve buna bağlı ikincil sektörleri kente çekmek amacıyla, sanata ve kültüre yatırım yapmak, çeşitli uluslararası aktivitelere ev sahipliği yapmak, tüketim, eğlence ve kültürel aktiviteler için mekânlar yaratmak ve imaj oluşturmak konusunda birbirleri ile yarışmaktadırlar.

Bu stratejiler başlangıçta sanayisizleşme yaşamış kentler tarafından krizden kurtulma katalizörü olarak geliştirilse de günümüzün küresel ekonomik sisteminde her ölçekteki kent benzer eğilimleri göstermektedirler. Öyle ki, güçlü pozisyonda olan kentler, rekabet ortamında gücünü korumak amacıyla; gelişmekte olan kentler, uluslararası düzeyde ön plana çıkma amacıyla ve ekonomik kalkınma amacıyla üçüncül sektörleri çekmek isteyen birçok kent de farklı yollarla da olsa benzer stratejileri kullanmaktadırlar.

Rekabet ortamındaki stratejilerin kültürel ve boş zaman etkinlikleri ve tüketim üzerinden kurgulanması, kent yaşamında dünya genelinde bir eğilim olarak belirli aktivitelerin yoğunlaşması ve aynılaşmasında neden olmaktadır. Küresel ekonominin küresel tüketim alışkanlıkları kentlerde en önemli etkisini giderek hemen her kentte yayılan alışveriş merkezleri, uluslararası oteller ve restoranlarla, parklarla ve de küresel markalarla göstermektedir. Tüketime dayalı belirli aktivitelerin yoğunlaştığı kentlerde standartlaştırılan gündelik yaşam ile birlikte giderek yerel alışkanlıklar ve mekânlar da dönüşmeye başladığı gözlenmiştir. Bu yolla kent deneyimleri giderek homojenleşmektedir.

Denilebilir ki, küresel ilişkiler içerisinde kentsel mekân, bir taraftan ekonomik, politik, toplumsal alanlarda yaşanan değişimler üzerinden dönüşürken diğer taraftan rekabet ortamında öne çıkma stratejilerinin de en önemli aracı olmaktadır. Bu süreçte, küresel stratejilerin ana ilgi odağı olan mekân ile birlikte mimarlık da sürece dâhil olmuştur. Mimarlık, doğrudan küresel kurgulara yönelik kentsel politikalara dâhil olduğu simgesel yapı ve yıldız mimar kavramları ile hizmet sektörüne yönelik kültür ve boş zaman aktivitelerine ve tüketime yönelik yapılar ile yatırım çekmek amacıyla giderek artan yapı yükseklikleri ile yatırım alanı olarak ön plana çıkmaktadır.

Özetle, günümüzde tüm dünyaya yayılmış bir ağ olarak tanımlanan küresel sistem varlığını kentler üzerinden kurmaktadır. Günümüzde bazı kentler yerel yönetimlerinin pozitif politikaları ve alternatif kalkınma modelleri ile sisteme dirense de farklı büyüklükteki birçok kent bu sistemin bir şekilde etkisi altında kalmaktadır. Bu anlamda, ulusal sınırları aşan bir üretim sistemi içerisinde, bu sistemin yönetimini

elinde bulunduran ulusötesi şirketler ve üretim ve yönetim birimi olarak sistemin kilit noktaları olan kentler arasındaki karşılıklı ilişki günümüzün kentleşme modellerini belirlemektedir. Bu noktada anahtar güçler yerel yönetimler ve küresel yatırımlar olarak belirlenmiştir.

Küresel ekonomik sistemin yöneticileri pozisyonunda olan küresel şirketlere yönelik yapılan alt yapı yatırımları ile yerel yönetimlerin kenti dünya çapında tanıtmaya çabaları sonucunda gerçekleşen benzer mekânsal dönüşümlerle günümüzün kentlerinin benzer mekânsal özelliklere doğru evrilmekte oldukları gözlemlenmiştir. Küresel baskıların kent mekânında karşılığı büyük oranda yapılaşmış alanlar, yüksek yapılar, çeperlere itilmiş konut alanları, ulaşım problemlerine yönelik dönüşüm projeleri olurken, kentin imajını güçlü bir şekilde temsil eden yıldız mimarlar tarafından tasarlanmış ikonik yapılar, kültürel, sportif ya da ticari mekânlar, eski endüstriyel alanların kültürel turizme hizmet edecek alanlara dönüşümü ile dünya küresel akışları yönlendirmek amacıyla yeniden haritalanmaya başlanmıştır.

Bu anlamda değişen ilişkiler içerisinde üretimin, tüketimin ve yönetimin merkezleri olarak günümüzün kentlerinin ekonomik amaçlar doğrultusunda benzer eğilimler göstermeleri, giderek artan ölçüde dünya kentleri arasında ekonomik, politik, toplumsal ve mekânsal yapılanmalardaki katı farklılıkların ortadan kalkmasına neden olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Her geçen gün birbirine daha çok bağlanan bir çağda, kaçınılmaz olarak tüm eylemler rastlantısal olmayan bir şekilde sistemin gerekliliklerine uygun hale gelmektedir. Küresel ilişkiler üzerinden tanımlanan bir kentleşme anlayışı içerisinde, benzer uygulamalarla kent deneyimi homojenleşip yerel alışkanlıklar dönüşürken, ikona eğilim, aynılık, ikililik, eşitsizlik, yerel-küresel gibi tartışmalar günümüzde mimarlık gündemine hâkim olmuş, binalar ve mimarlar da küreselleşme süreçlerine dâhil olmuşlardır. Küresel hedeflere yönelik dönüştürülen kentsel mekânla dünya simgesel yapılar üzerinden küresel akışlar için yeniden işaretlenirken, bir kentte gördüğümüz mimarlar her kentte gördüğümüz mimarlar haline gelmekte, bu yolla giderek artan ölçüde eylemi mekân üretmek olan mimarlık da sistemle uzlaşmaktadır.

Sonuç olarak, temelini küresel kapitalizmin oluşturduğu çağdaş küresel ilişkiler ağı içerisinde, bu ilişkilere bağlı olarak ekonomik, politik, toplumsal alanlarda yaşanan dönüşüm; çağımızın kentleşme süreçlerinin ve kentsel mekânın dolayısı ile mimarlığın da geleneksel anlamlarından koparak bu ilişkilere bağlı olarak değişmesine neden olmaktadır.

KAYNAKLAR

- Achankeng, E.**, 2003. Globalization, Urbanization and Municipal Solid Waste Management in Africa, *African Studies Association of Australasia and the Pacific 2003 Conference Proceedings - African on a Global Stage*. Retrieved October 10, 2009, from <http://www.wiego.org/>
- Akcan, E.**, 2003. Dünya Açık Şehir: küresel kent üzerine pasajlar, *Arredamento Mimarlık*, **164**, s. 62-65, İstanbul.
- Akın, O.**, 2000. Küreselleşme Olgusu ve Kent Mekânı Üzerindeki Etkileri: İstanbul Metropoliten Alanı, *3.Bin Yılda Şehirler: Küreselleşme, Mekân-Planlama*, YTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Yayını, s. 141, İstanbul.
- Akpınar, İ.**, 2006. Küresel Haritada Yer Edinmek ya da Stuttgart, Arkitera-Köşe Yazısı. <http://www.arkitera.com/> adresinden alınmıştır, Ocak 30, 2010.
- Aksoy, A.**, 2009. İstanbul'un Seçimi, *Urban Age Conferences 2009 İstanbul Newspaper-İstanbul Kesişimler Şehri*, Urban Age Programme, s.48, London School of Economics and Political Science, London.
- Atun, F. ve Doğay, G.**, 2006. 10. Venedik Mimarlık Bienali ile "Kentler, Mimarlık ve Toplum"a Toplu Bakış, *Planlama Dergisi*, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını 2006/4, 38, s. 175-185, Ankara.
- Auge, M.**, 1992. *Yer Olmayanlar*, Çev: Ilgaz T., Kesit, 1997.
- Baniotopoulou, E.**, 2000. Art for Whose Sake? Modern Art Museums and their Role in Transforming Societies: The Case of the Guggenheim Bilbao, *Journal of Conservation and Museum Studies*, Ocak 30, 2010, <http://cool.conservation-us.org/jcms/issue7/0111Banio.pdf> adresinden alınmıştır.
- Baudrillard, J.**, 1970. *La société de consommation*, "Tüketim Toplumu", Çev: Deliçaykılı H., Keskin F., Ayrıntı Yayınevi 1997, İstanbul.
- Barr, A.**, 2002. SoHo New York Mixed Use, Density And The Power Of The Myth, <http://www.barrgazetas.com/papers/SoHo.pdf> adresinden alınmıştır, Mart 28, 2010.
- Business Plan For The Mumbai Metropolitan Region**, 2007. *Urban Age Conferences 2007 Indian Newspaper*, Urban Age Programme, London School of Economics and Political Science, London, pp. 43. Retrieved October 09, 2009, from http://www.urban-age.net/0_downloads/UrbanAgeIndiaNewspaper-web.pdf.
- Carlos, J., Balsas L.**, 2007. City Centre Revitalization in Portugal: A Study of Lisbon and Porto, *Journal of Urban Design*, Vol. **12**. No. 2, 231-259, (Routledge-data base).
- Castells, M.**, 1994. Cities, the informational society, and the global economy, *The Global Cities Reader*, Ed. Brenner, N. and Keil, R., s:135-136, 2006, Routledge, London-New York.

- Castells, M.**, 1996. *Enformasyon Çağı: Ekonomi, Toplum ve Kültür, Birinci Cilt Ağ Toplumunun Yükselişi*, Çev: Kılıç, E., 2. Baskı, 2008, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Chan, B.**, 2005. *New Architecture In China*, Merrell Publishers, London.
- Christiaanse K., Michaeli M. and Rienits T.**, 2009. İstanbul'un Mekansal Dinamikleri, *Urban Age Conferences 2009 Istanbul Newspaper-İstanbul Kesişimler Şehri*, Urban Age Programme, s. 53, London School of Economics and Political Science, London.
- Chaudhuri C.**, 2008. *Integrated city making governance, planning and transport detailed rapor*. Urban Age Programme, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved October 05, 2009, from http://www.urban-age.net/0_downloads/ICM_Summary_Report.pdf.
- Çiçekoğlu, F.**, 2003. "Kitabın Hikayesi", *9/11 New York-İstanbul*, Ed. Çiçekoğlu F., Homer Kitapevi, İstanbul.
- Davis, M.**, 2006. Fear and Money in Dubai, *New Left Review*, **41**, pp. 47-51. Retrieved October 30, 2010, <http://www.newleftreview.org/?view=2635>.
- Diğer, Y. ve Diğer, İ.**, 2003. Küresel Sistemin Güç Mekanları, *Arredamento Mimarlık*, **164**, s. 57-61, İstanbul.
- Dirlik, A.**, 2005. *Postkolonyal Aura: Küresel Kapitalizm Çağında üçüncü dünya eleştirisi*, Çev.: Doğduaslan G., Bogaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Del Cerro, Santamaria G.**, 2003. Bilbao and Globalization: Transnational Networks, Political Economy, and Urban Restructuring in a City on the Global Map, *PhD Thesis*, Graduate Faculty of Political and Social Science of the New School University, New York, UMI Number: **3109751**.
- D'Monte, D.**, 2007. A Matter Of People, *Urban Age Conferences 2007 Indian Newspaper-Urban India: Understanding The Maximum City*, pp. 41, Urban Age Programme, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved October 09, 2009, from http://www.urban-age.net/0_downloads/UrbanAgeIndiaNewspaper-web.pdf.
- Emden C.**, 2009. *Urban Age Conferences 2009 Istanbul Newspaper-İstanbul Kesişimler Şehri*, Director: Burdett, R., Urban Age Programme, London School of Economics and Political Science, London, Retrieved January 09, 2010, from <http://www.urban-age.net/>.
- Erbay, M.**, 2009. Küresel Mimari Biçimler, *Yapı Dergisi*, **336**, s. 46-52, İstanbul.
- Ferreira, V. M.**, 1996. Opportunity Knocks for the City?, *Lisbon Expo-98 Projects*, Blau Publication, Lisbon.
- Ferreira, A. M.**, 1996. A Different Expo, *Lisbon Expo-98 Projects*, Blau Publication, Lisbon.
- Friedman, J.**, 1986. The World City Hypothesis, *The Global Cities Reader*, Ed. Brenner, N. and Keil, R., 2006, pp. 66-68, Routledge, London-New York.

- Frug G. E. and Brandies L. D.**, 2005. Empowering The City: London/New York, *Urban Age A Worldwide Series Of Conferences Investigating The Future Cities*, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved October 09, 2009, from http://www.urban-age.net/0_downloads/archive/Gerald_Frug_2005-Empowering_The_City_London-New_York-Bulletin1.pdf.
- Gaspar, J.**, 1996. Expo 98 As A Means Of Urban Regeneration, *Lisbon Expo-98 Projects*, Blau Publicetion, Lisbon.
- Geography Field Work**, 2007. Barselona'daki Dönüşüm - II: Tarihi Kent Merkezinde Dönüşüm, Çev. Mimdap. Mimdaporg Mimarlık Gündemi, <http://www.mimdap.org/w/?p=153#> adresinden alınmıştır, Şubat 03, 2010.
- Gerçek, H.**, 2009. İleride Bir Yol Var Mı?, *Urban Age Conferences 2009 İstanbul Newspaper-İstanbul Kesişimler Şehri*, Urban Age Programme, s. 47, London School of Economics and Political Science, London.
- Giovannini, J.** (2003). *Disappearing Act. New York Magazine*, Retrieved Şubat 03, 2010, from http://nymag.com/nymag/author_100/.
- Gomez, M.**, 1998. *Reflective Images: The Case of Urban Regeneration in Glasgow and Bilbao*, Blackwell Publishers.
- Gospodini, A.**, 2002. European Cities in Competititon and New Uses of Urban Design, *Journal of Urban Design*, Vol.7, pp. 59-73.
- Goldberger, P.** 2004. *Up from zero: politics, architecture, and the rebuilding of New York*, New York, Random House.
- Gramsci, A.** (1986). *Hapishane Defteri*, çev.: Adnan Cemgil, Belge Yayınları, İstanbul.
- Güvenç, M. ve Ünlü-Yücesoy, E.**, 2009. İstanbul ve Çevresindeki Kentsel Mekanlar, *Urban Age Conferences 2009 İstanbul Newspaper-İstanbul Kesişimler Şehri*, Urban Age Programme, s. 52, London School of Economics and Political Science, London.
- Harvey, D.**, 1990. *The Condition of Postmodernism*, Postmodernliğin Durumu, Çev: Savran S. 1997, Metis, İstanbul.
- Harvey, D.**, 1993. *Social Justice and the City*, Sosyal Adalet ve Şehir, Çev: Morali M., 2006, Metis Yayınları, İstanbul
- Integrated city making governance, planning and transport detailed rapor**, 2008. Urban Age Programme, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved October 05, 2009, from http://www.urban-age.net/0_downloads/ICM_Summary_Report.pdf.
- Jameson, F.**, 1994. *Postmodernizm ya da Geç Kapitalizmin Kültürel Mantığı*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Jenks, M.**, 2003. Above and below the line: Globalization and urban form in Bangkok, *The Annals of Regional Science*, Springer-Verlag.
- Kanıpak, Ö.**, 2009. Arkitera Mekansal Çalışması: Geleceğe Yönelik Eylemler, *Urban Age Conferences 2009 İstanbul Newspaper-İstanbul Kesişimler Şehri*, Urban Age Programme, s. 54, London School of Economics and Political Science, London.
- Kaygalak, İ. ve Işık, Ş.**, 2007. Kentleşmenin Yeni Ekonomik Boyutları, *Ege Coğrafya Dergisi*, 16, S: 17-35, İzmir.

- Keleş, R.**, 1990. *Kentleşme Politikası*, İmge Kitapevi, İstanbul.
- Keyder, Ç.**, 2000. *İstanbul Küresel ile Yerel Arasında*, Metis Yayınları, İstanbul.
- Keyder, Ç.**, 2009a Küresel Bağlamda İstanbul, *Urban Age Conferences 2009 Istanbul Newspaper-İstanbul Kesişimler Şehri*, Urban Age Programme, s. 45, London School of Economics and Political Science, London.
- Keyder, Ç.**, 2009b. *Osmanlı Bankası II. İstanbul Sempozyumu "Küreselleşen İstanbul'da Ekonomi"*, 11-12 Aralık, Taşkışla-İstanbul.
- Kıray, M.B.**, 1982. Azgelişmiş ülkelerde metropolitenleşme süreçleri, *Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi*, 6-8, İstanbul.
- Konstantinou, C.**, 2009. *Urban Age Conferences 2009 Istanbul Newspaper-İstanbul Kesişimler Şehri*, Director: Burdett, R., Urban Age Programme, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved January 09, 2010, from <http://www.urban-age.net/>.
- Kundu, A.**, 2007. *The Future Of Indian Cities, Urban Age Conferences 2007 Indian Newspaper-Urban India: Understanding The Maximum City*, pp. 5, Urban Age Programme, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved October 09, 2009, http://www.urban-age.net/0_downloads/UrbanAgeIndiaNewspaper-web.pdf.
- Lefebvre, H.**, 1991. *The Production of Space*, Çev.Donald Nicholson Smith, Blackwell Publishers.
- Laepple, D. and Kanai, M.**, 2005. *Reflection Paper, Urban Age Conferences 2005, Urban Age Programme*, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved August 26, 2009, from http://www.urban-age.net/0_downloads/archive/Laepple_Kanai_2005-The_Resurgence_Of_Urban_Centrality-ReflectionPaper.pdf.
- La Villa Olimpica**, 1991. *Barcelona 92 The Olympic Villade*, Ed. Gili, G., G.G, Barcelona.
- Madanipour, A.**, 2007. Avrupa Kentlerindeki Kamusal Alanlar, Çev: Çağıl, İ., Nordisk, *Journal of Architecture*, <http://www.arkitera.com/news.php?action=displayNewsItem&ID=17897>, adresinden alınmıştır, Ocak 31, 2010.
- Maralcan, M.**, 2006. Kentler ve İkonları, *Tasarım Dergisi*, 2006-Şubat, **159**, s. 98, İstanbul.
- Mehrotra, R.**, 2007. Remaking Mumbai, *Urban Age Conferences 2007 Indian Newspaper-Urban India: Understanding The Maximum City*, Urban Age Programme, pp. 46, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved October 09, 2009, from http://www.urban-age.net/0_downloads/UrbanAgeIndiaNewspaper-web.pdf.
- Mehta, S.**, 2007. Maximum City, *Urban Age Conferences 2007 Indian Newspaper-Urban India: Understanding The Maximum City*, Urban Age Programme, pp. 43, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved October 09, 2009, from http://www.urban-age.net/0_downloads/UrbanAgeIndiaNewspaper-web.pdf.

- Niksarlıoğlu, A.**, 2007. Kültür Eksenli Kentsel Dönüşüm: 2010 Avrupa Kültür Başkenti Olarak İstanbul, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ockman, J.**, 2003. Mimariturizm ile Mimariterörizm Arasında, *9/11 New York-İstanbul*, Ed. Çiçekoğlu F., Homer Kitapevi, İstanbul.
- Ovacık, D., Atak, Ö.**, 2010. Görünenden Fazlası, *Arredamento Mimarlık*, **232**, s. 55-59, İstanbul.
- Öncü, A.**, 2009. *Osmanlı Bankası II. İstanbul Sempozyumu "Küreselleşen İstanbul'da Ekonomi"*, 11-12 Aralık, Taşkışla-İstanbul.
- Parasuraman, S.**, 2007. Uncovering The Myth of Urban Development in Mumbai, *Urban Age Conferences 2007 Indian Newspaper-Urban India: Understanding The Maximum City*, Urban Age Programme, pp. 39, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved October 09, 2009, from http://www.urban-age.net/0_downloads/UrbanAgeIndiaNewspaper-web.pdf.
- Rode, P.**, 2007. The Compact Mega City, *Urban Age Conferences 2007 Indian Newspaper-Urban India: Understanding The Maximum City*, Urban Age Programme, pp. 45, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved October 09, 2009, from http://www.urban-age.net/0_downloads/UrbanAgeIndiaNewspaper-web.pdf.
- Rode, P.**, 2008. Integrated city making governance, planning and transport detailed rapor. Urban Age Programme, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved October 05, 2009, http://www.urban-age.net/0_downloads/ICM_Summary_Report.pdf.
- Sassen, S.**, 1991. *The Global City: New York, London, Tokyo*, USA, Princeton University Press,.
- Sassen, S.**, 1996. Rebuilding the "Global City": Ethnicity and Space, Representing the City- Ethnicity, *Capital and Culture the 21st Century Metropolis*, A.D. King (ed.), Malesia,.
- Sassen, S.**, 2000. *Cities in a World Economy*, Princeton University Press, USA.
- Sassen S.**, 2005. The Deep Economic History Of Place: It Matters, Bulletin Summer 2005, *Urban Age Programme*, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved August 26, 2009, from http://www.urban-age.net/0_downloads/archive/Saskia_Sassen-The_Deep_Economic_History_of_Place-Bulletin1.pdf.
- Sassen S.**, 2007. Cities And City Regions In Today's Global Age, *Urban Age Conferences 2007 Indian Newspaper-Urban India: Understanding The Maximum City*, Urban Age Programme, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved October 09, 2009, http://www.urbanage.net/0_downloads/UrbanAgeIndiaNewspaper-web.pdf.
- Sassen, S.**, 2009. Uçsuz Bucaksız Bir Hareketliliğin Değişmez Kavşağı, *Urban Age Conferences 2009 İstanbul Newspaper-İstanbul Kesişimler Şehri*, Urban Age Programme, s. 5, London School of Economics and Political Science, London.
- Sat, C.**, 1996. Foreword, *Lisbon Expo-98 Projects*, Blau Publicetion, Lisbon.

- Scott, A., and Lee K.**, 2000. Küresel Kent Bölgeleri: Allen Scott'la Görüşme, Çev.: Çelik Ö., 2005, *Planlama Dergisi*, TMMOB Şehir Plancıları Odası, Sayı: **2005/1** (orijinal yayın: *Critical Planning*, Vol.7, Spring 2000, p.105-113).
- Sennett R.**, 2005. Feeling Safe In The Crowd- The Changing Nature of Public Space, *Urban Age Conferences 2005 New York Newspaper-New York is Almost Alright?*, Urban Age Programme, London. Retrieved August 26, 2009, from http://www.urban-age.net/0_downloads/UrbanAgeNewspaper+Insert.pdf.
- Soares, L. B.**, 1996. "The Eastern Zone of Lisbon-from Urban Strategy to Financial Strategy", *Lisbon Expo-98 Projects*, Blau Publicetion, Lizbon.
- Socialist Worker**, 2007. Olimpik Kâbus: Barselona Deneyimi, Çev. Mimdap. Mimdaporg Mimarlık Gündemi, <http://www.mimdap.org/w/?p=1450> adresinden alınmıştır, Şubat 03, 2010.
- Sorabjee J.**, 2008. *Integrated city making governance, planning and transport detailed rapor*. Urban Age Programme, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved October 05, 2009, from http://www.urban-age.net/0_downloads/ICM_Summary_Report.pdf.
- Sudjic, D.**, 2005. *Understanding The City, Urban Age Conferences 2005 New York Newspaper-New York is Almost Alright?*, Urban Age Programme, London. Retrieved August 26, 2009, from http://www.urban-age.net/0_downloads/UrbanAgeNewspaper+Insert.pdf.
- Sudjic, D.**, 2007. "India's Urban Shift", *Urban Age Conferences 2007 Indian Newspaper-Urban India: Understanding The Maximum City*, Urban Age Programme, pp. 12, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved August 09, 2009, from http://www.urban-age.net/0_downloads/UrbanAgeIndiaNewspaper-web.pdf.
- Sudjic, D.**, 2009. Bir Şehir ki Başarısız Olmak İçin Fazla Büyük, *Urban Age Conferences 2009 İstanbul Newspaper-İstanbul Kesişimler Şehri*, Urban Age Programme, s. 3, London School of Economics and Political Science, London.
- Şenlier, N., ve Eryılmaz S. S.**, 2004. Kentler arası Rekabette İstanbul'un Yeri, *Kentsel Ekonomik Araştırmalar Sempozyumu*, Ankara, DPT ve Pamukkale Üniversitesi.
- Tanyeli, U.**, 2007. Her Yer Bilbao Olsun!, *Arredamento Mimarlık*, 07-08, **204**, s. 7, İstanbul.
- Taşan, T. and Weesep van J.**, 2007. Introduction, Global-Local Interaction And Its Impact On Cities, *J Housing Built Environ* (2007) 22:1-11, Springer Database.
- Taylor, P.**, Derudder B., Saey P., Witlox F., 2007. Introduction "Cities in globalization", *Cities in Globalization Practices, policies and theories*, Routledge, New York.
- Taylor, P.**, 2008. Dünyaya Uzanan Kentler, www.yapi.com.tr/Haberler/ adresinden alınmıştır, Ocak 10, 2010.
- The Endless Cities**, 2007. Ed.; Burdett R. and Sudjic D., Pahaidon, London-New York.

- Torunoğlu, E.**, 2005. Kentsel Dönüşüm: Pazarlamanın Dayanılmaz Hafifliği, *TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Aylık Bülteni* (Elektronik Dergi), Ankara. <http://www.mimarlarodasiankara.org/dosya/bulten-36.pdf> adresinden alınmıştır, Ekim 18, 2009.
- Urban Age Conferences 2007 Indian Newspaper**-Urban India: Understanding The Maximum City, Director: Burdett, R., Urban Age Programme, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved October 09, 2009, from http://www.urban-age.net/0_downloads/UrbanAgeIndiaNewspaper-web.pdf.
- Urban Age Conferences 2009 İstanbul Newspaper-İstanbul Kesişimler Şehri**, Director: Burdett, R., Urban Age Programme, London School of Economics and Political Science, London.
- Urban Age Kent Anketi**, 2009. *Urban Age Conferences 2009 İstanbul*, Urban Age Programme, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved January 10, 2010, from http://www.urban-age.net/publications/surveys/istanbul/media/UrbanAgeIstanbulSurvey_tr.pdf.
- Urry, J.**, 1995. *Consuming Places*, Mekanları Tüketmek, Çev.: Öggül R. G. 1999, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Vora R.**, 2008. *Integrated city making governance, planning and transport detailed rapor*. Urban Age Programme, London School of Economics and Political Science, London. Retrieved October 05, 2009, from http://www.urban-age.net/0_downloads/ICM_Summary_Report.pdf.
- Vural, T.**, 2003. Değişen Üretim – Tüketim İlişkileri ve Alışveriş Merkezleri: Eleştirel Bir Bakış, *Arredamento Mimarlık*, **159**, s. 77-81, İstanbul.
- Yardımcı, S.**, 2005. Küreselleşen İstanbul'da Bienal, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Yıldırım, S.**, 2000. "Tasarlanmış Derinsizlik" Karşısı "Tasarlanmış Derinlik" Nouvel Mimarlığı, *Arredamento Mimarlık*, **129**, s. 81-86, İstanbul.
- Yırtıcı, H.**, 2005a. *Çağdaş Kapitalizmin Mekânsal Örgütlenmesi*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Yırtıcı, H.**, 2005b. Tüketim Araçlarının İdeolojisi, Arkitera Köşe Yazısı, <http://www.arkitera.com/k92-tuketim-araclarinin-ideolojisi.html> adresinden alınmıştır, Mart 09, 2010.
- Url-1**<<http://www.arkitera.com/g173-sangay-world-expo-2010.html?year=&aID=3001>>, alındığı tarih 22.11.2009.
- Url-2**<<http://www.arkitera.com/h1336-zaha-hadid-londra-nin-olimpik-su-sporlari-merkezi-ni-tasarlayacak.html>>, alındığı tarih 22.11.2009
- Url-3**<<http://en.expo2010.cn/index.htm>>, alındığı tarih 22.11.2009
- Url-4**<<http://www.emporis.com/>>, alındığı tarih 22.11.2009
- Url-5**<<http://www.forbes.com/lists/2009/>>, alındığı tarih 22.11.2009
- Url-6**<<http://www.mimdap.org/w/?p=609>>, alındığı tarih 22.11.2009
- Url-7**<<http://www.census.gov/>>, alındığı tarih 27.10.2009
- Url-7**<<http://esa.un.org-www.un.org-www.unpopulation.org>>, alındığı tarih 27.10.2009

Url-8<<http://www.brooklynbridgeparknyc.org/>>, alındığı tarih 27.10.2009

Url-9<<http://www.expomuseum.com/>>, alındığı tarih 27.10.2009

Url-10<http://www.forbes.com/lists/2009/18/global-09_The-Global2000_Rank.html>, alındığı tarih 27.10.2009

Url-11<<http://www.guggenheim.org/privacy-policy/>>, alındığı tarih 27.10.2009

Url-12<http://www.renewnyc.com/ThePlan/world_trade_center_towers.asp>, alındığı tarih 27.10.2009

Url-13<<http://www.bls.gov/> NY>, alındığı tarih 27.10.2009

Url-14<www.empire.state.ny.us>, alındığı tarih 27.10.2009

Url-15<www.nyc.gov_2008>, alındığı tarih 27.10.2009

Url-16<www.nycgo.com>, alındığı tarih 27.10.2009

Url-17<<http://www.nytimes.com/2009/09/10/arts/design/10yards.html>>, alındığı tarih 27.10.2009

Url-18<<http://www.nyc-architecture.com/TEN/TEN-SKYSCRAPERS.htm>>, alındığı tarih 27.10.2009

Url-19<http://www.nyc.gov/html/dcp/html/zone/zh_manudistricts.shtml>, alındığı tarih 27.10.2009

Url-20<www.urban-age.net>, alındığı tarih 26.08.2010

Url-21<<http://www.urban-age.net/galleries/maps/NewYork2.html>>, alındığı tarih 27.10.2010

Url-22<http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_New_York_companies#A>, alındığı tarih 27.10.2010

Url-23<http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world%27s_fairs>, alındığı tarih 27.10.2010

Url-24<<http://www.zaha-hadid.com/>>, alındığı tarih 27.10.2010

Url-25<<http://www.thecidc.org/Planning/RezoningPlan.html>>, alındığı tarih 27.10.2010

Url-26<<http://www.nyc-architecture.com/TEN/TEN-Apartment.htm>>, alındığı tarih 27.10.2010

Url-27<http://www.un.org/esa/population/publications/wup2007/2007urban_agglo.htm>, alındığı tarih 27.10.2010

Url-28<<http://www.emporis.com/application/?nav=city&lng=3&id=101456>>, alındığı tarih 09.11.2009

Url-29<http://www.forbes.com/lists/2009/18/global-09_The-Global2000_Counrty_5.html>, alındığı tarih 11.11.2009

Url-30<<http://www.fxowle.com/projects/international/india-tower.php>>, alındığı tarih 09.11.2009

Url-31<<http://economictimes.indiatimes.com/>>, alındığı tarih 25.12.2009

Url-32<<http://india.gov.in/>>, alındığı tarih 12.12.2009

Url-33<maharashtra.gov.in>, alındığı tarih 12.12.2009

Url-34<www.mcgm.gov.in>, alındığı tarih 12.12.2009

Url-35<<http://mumbaionline.in/Profile/Economy/>>, alındığı tarih 11.11.2009

Url-36<<http://www.maharashtratourism.gov>>, alındığı tarih 11.11.2009

Url-37<<http://maharashtra.eeni.in/>>, alındığı tarih 11.11.2009

Url-38<<http://www.skyscrapercity.com>>, alındığı tarih 02.11.2009

Url-39

<http://www.oma.eu/index.php?option=com_projects&view=portal&id=1161&Itemid=10>, alındığı tarih 02.11.2009

Url-40<http://en.wikipedia.org/wiki/File:Gateway_of_India.jpg>, alındığı tarih 09.11.2009

Url-41<en.wikipedia.org/wiki/Dharavi>, alındığı tarih 12.12.2009

Url-42<http://en.wikipedia.org/wiki/Bandra-Worli_Sea_Link>, alındığı tarih 12.12.2009

Url-43<<http://indianskyscraperblog.wordpress.com/2007/07/23/india-tower-formerly-park-hyatt-tower-mumbai-india->>, alındığı tarih 12.12.2009

Url-44<<http://bandraworlisealink.com/>>, alındığı tarih 12.12.2009

Url-45

<<http://www.arkitera.com/competitionproject.php?action=displayProject&ID=88&year=&aID=580>>, alındığı tarih 18.12.2009

Url-46<<http://www.bimtas.com.tr/tarihce.htm>>, alındığı tarih 19.12.2009

Url-47

<<http://www.emporis.com/en/wm/ci/bu/ob/li/?id=100460&bt=47&ht=2&sro=81>>, alındığı tarih 24.11.2009

Url-48<www.hazine.gov.tr>, alındığı tarih 24.11.2009

Url-49<www.ibb.gov.tr/tr>, alındığı tarih 24.11.2009

Url-50

<http://www.istanbul2010.org/PROJELERVEBASVURULAR/projearama/index.htm, alındığı tarih 24.11.2009

Url-51<http://www.istanbulkulturturizm.gov.tr>, alındığı tarih 24.11.2009

Url-52<http://www.kanyon.com.tr/>, alındığı tarih 19.12.2009

Url-53<http://www.mimdap.org/w/?p=14244>, alındığı tarih 19.12.2009

Url-54

<http://www.radikal.com.tr/Radikal.aspx?aType=RadikalDetay&ArticleID=882635&CategoryID=80&Date=2008-06-10T00:00:00>, alındığı tarih 07.12.2009

Url-55<http://www.tabanlioglu.com.tr/>, alındığı tarih 19.12.2009

Url-56<http://www.istanbul.gov.tr/>, alındığı tarih 07.12.2009

Url-57<www.tuik.gov.tr>, alındığı tarih 07.12.2009

Url-58<http://www.yased.org.tr/>, alındığı tarih 07.12.2009

Url-59<http://www.yapi.com.tr/V_Images/2008/sektorel/60336.jpg>, alındığı tarih 24.11.2009

Url-60<alarcos.inf-cr.uclm.es>, alındığı tarih 22.11.2009

Url-61<www.bilbao.net>, alındığı tarih 22.11.2009

Url-62<http://www.bilbaoexhibitioncentre.com/>, alındığı tarih 22.11.2009

Url-63<http://www2.bilbao.net/bilbaoturismo/index_ingles.htm>, alındığı tarih 22.11.2009

Url-64<http://www.forbes.com/lists/2009/>, alındığı tarih 22.11.2009

Url-65<http://www.eustat.es/>, alındığı tarih 22.11.2009

Url-66<http://www.guggenheim-bilbao.es/uploads/area_prensa/dossieres/en/econ_impac_08eng.pdf>, alındığı tarih 22.11.2009

Url-66<http://maps.google.com/>, alındığı tarih 09.11.2009

Url-67<http://www.ine.es/>, alındığı tarih 22.11.2009

Url-68<http://dcp.unitar.org/IMG/pdf/Javier_Del_Pozo_-_Digital_Local_Agendas_and_the_Basque_country.pdf>, alındığı tarih 15.03.2010

Url-69<<http://ipc.sabanciuniv.edu/tr/?ArastirmaAlanlari/YonetisimIc.html>>, alındığı tarih 22.11.2009

Url-70<<http://www.torreiberdrola.es/?idioma=en&>>, alındığı tarih 22.11.2009

Url-71<http://en.wikipedia.org/wiki/File:Mapa_provincias_Euskal_Herria.svg>, alındığı tarih 22.11.2009

Url-72<<http://www.citidep.pt/act/expo.html#anchor2>

<http://dic.academic.ru/dic.nsf/enwiki/436850>>, alındığı tarih 22.11.2009

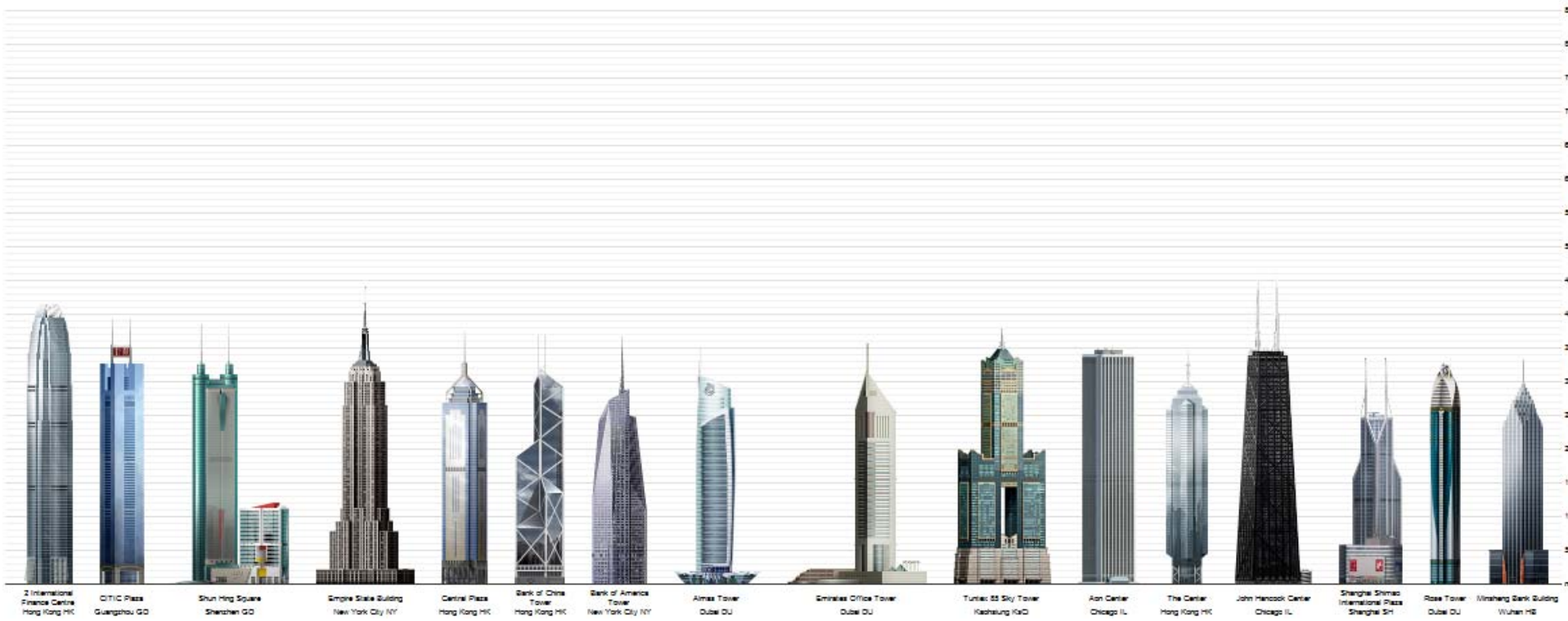
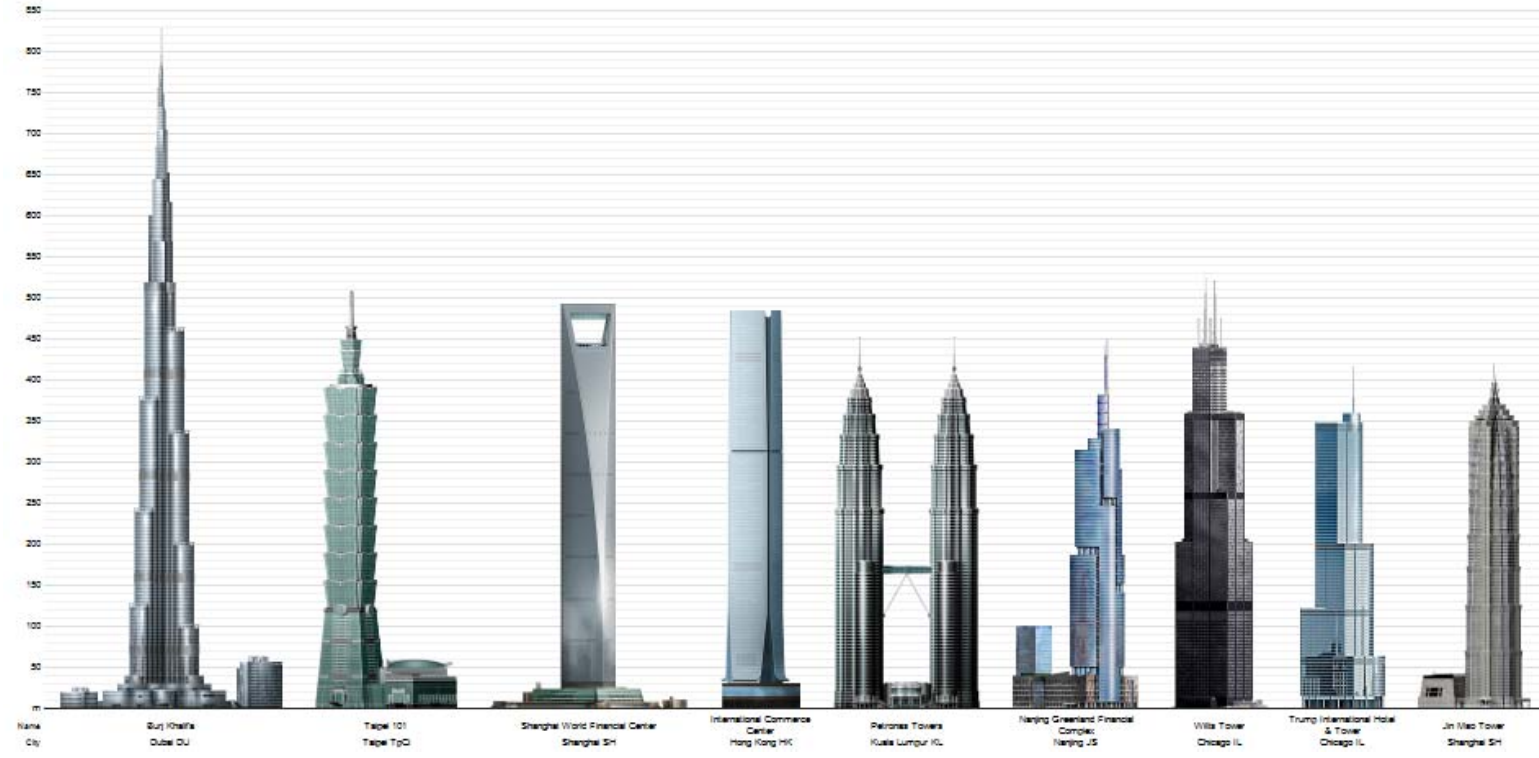
Url-73

<http://findarticles.com/p/articles/mi_m3575/is_n1202_v201/ai_20757185/?tag=content;col1>, alındığı tarih 22.11.2009

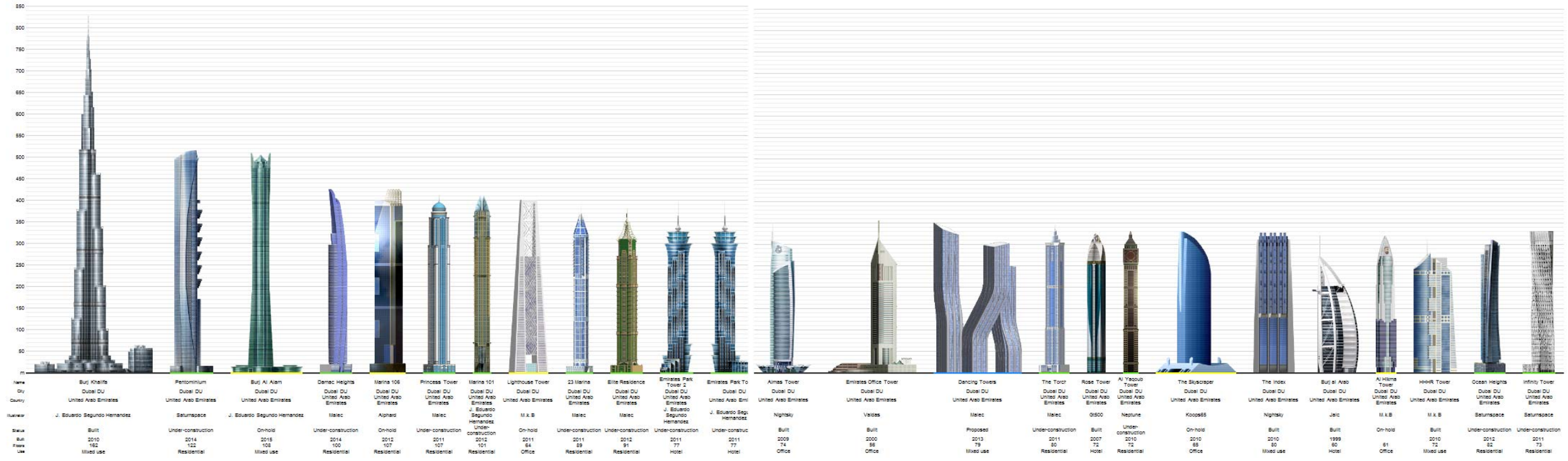
Url-74<<http://www.parqueexpo.pt/vEN/Pages/Homepage.asp>>, alındığı tarih 22.11.2009

EKLER

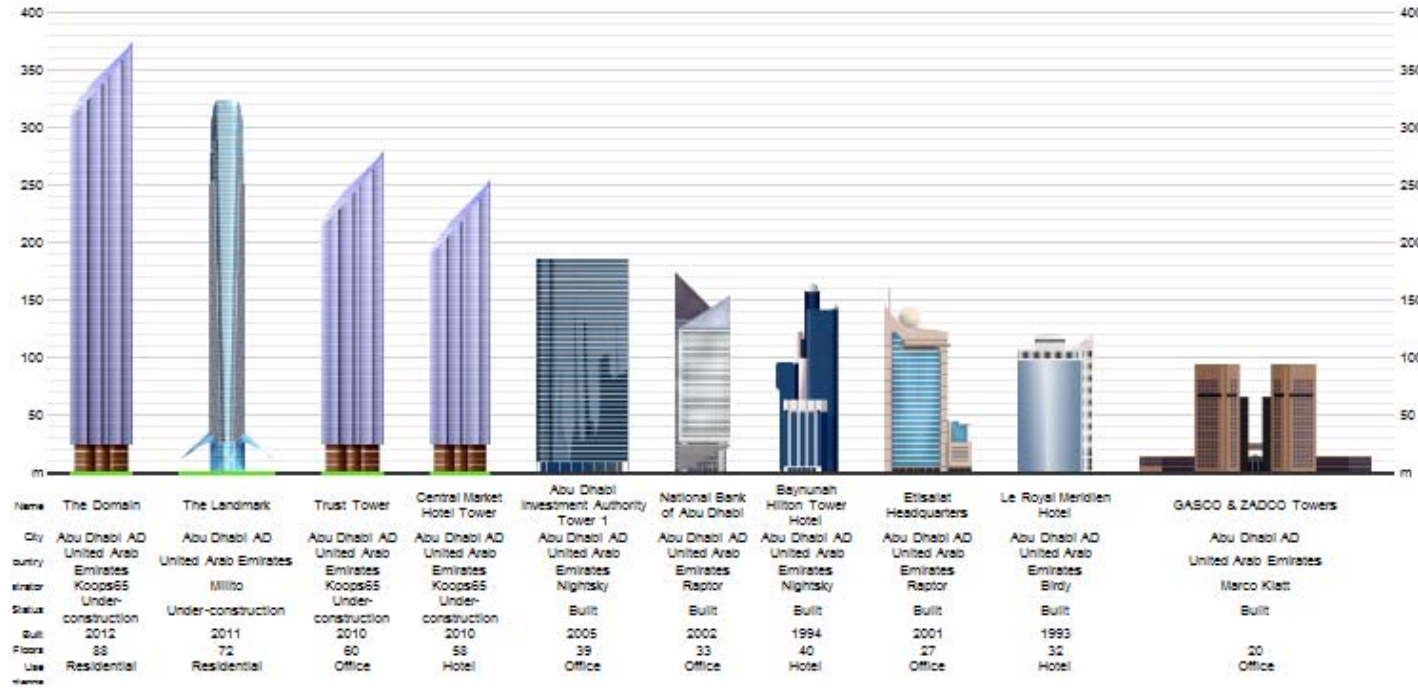
EK A: Yükseklik Diyagramları.



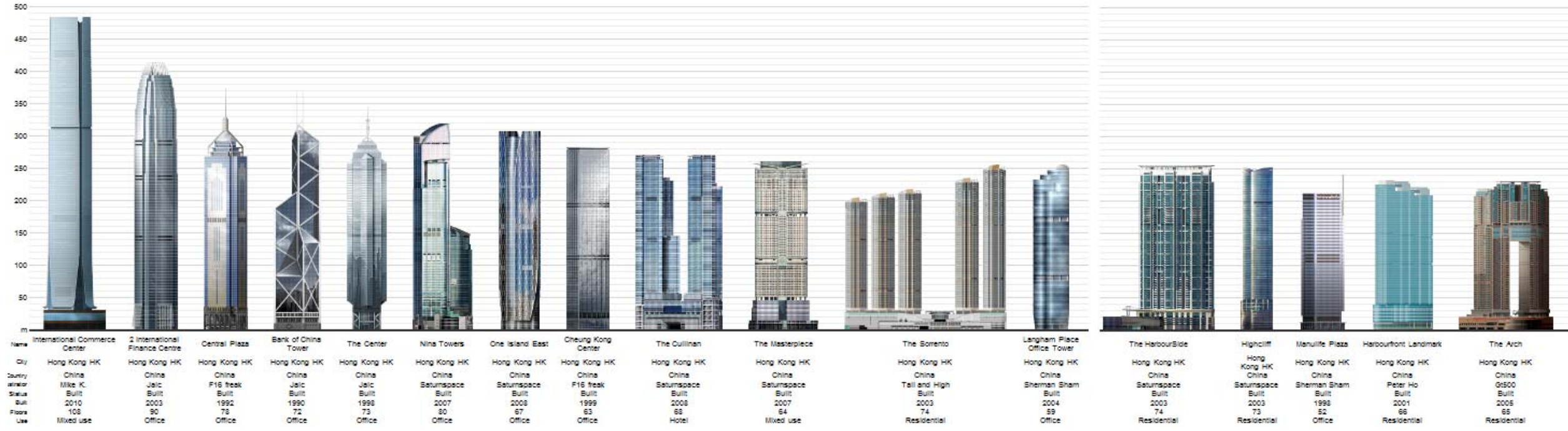
Şekil A.1 : Dünyanın en yüksek binaları (yapı yüksekliklerine göre sıralanmış) (<http://skyscraperpage.com>, 25.04.2010).



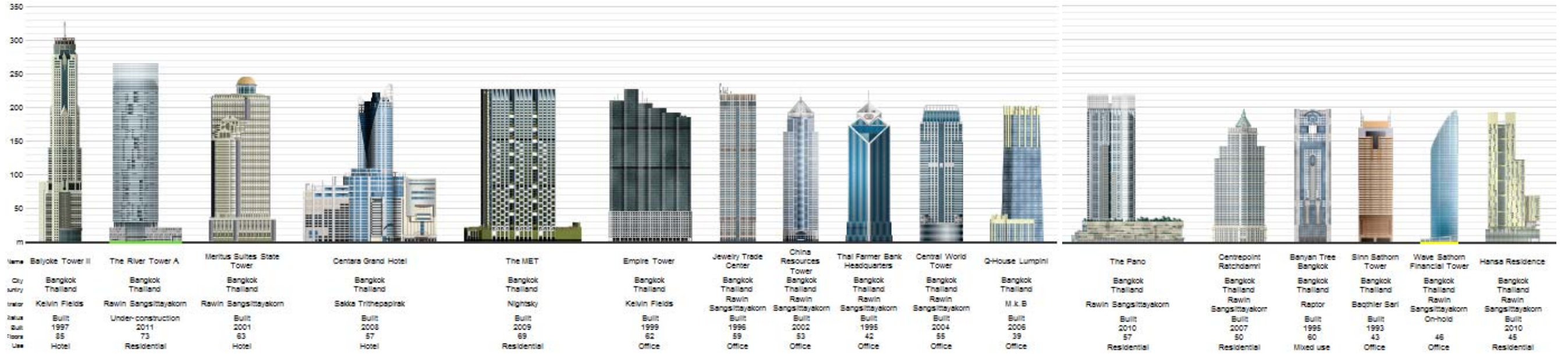
Şekil A.2 : Dubai kentinin yüksek binaları (yapı yüksekliklerine göre sıralanmış) (<http://skyscraperpage.com>, 25.04.2010).



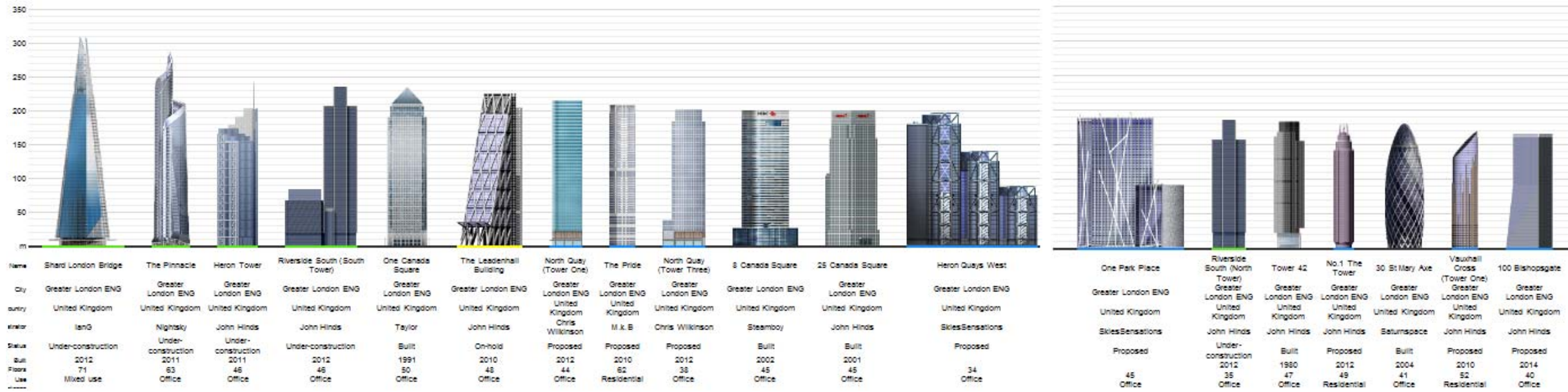
Şekil A.3 : Abu Dhabi kentinin yüksek binaları (yapı yüksekliklerine göre sıralanmış) (<http://skyscraperpage.com>, 24.04.2010).



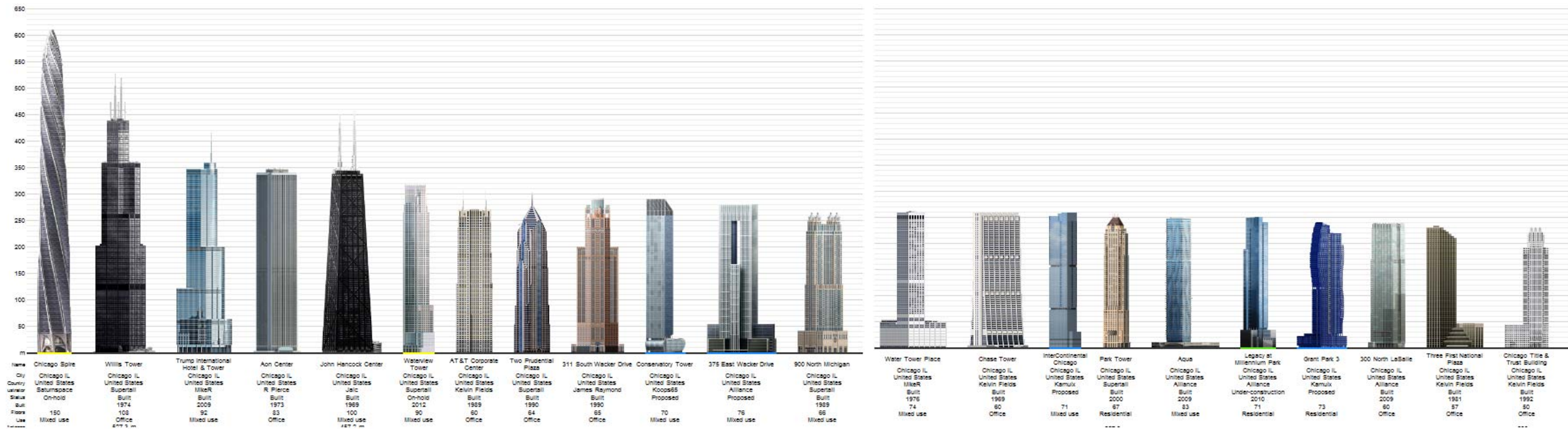
Şekil A.4 : Hong Kong kentinin yüksek binaları (yapı yüksekliklerine göre sıralanmış) (<http://skyscraperpage.com>, 24.04.2010).



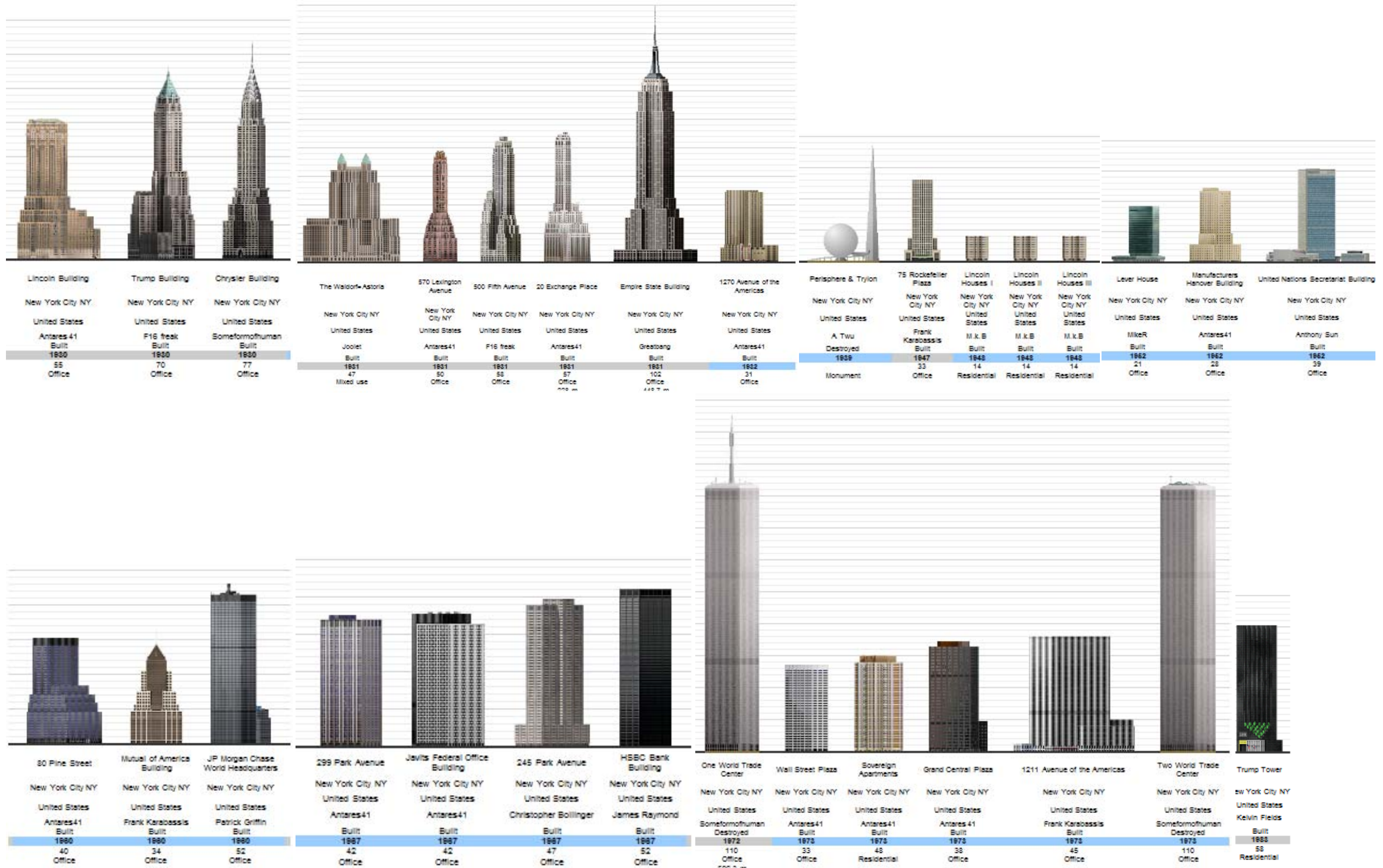
Şekil A.5 : Bangkok kentinin yüksek binaları (yapı yüksekliklerine göre sıralanmış) (<http://skyscraperpage.com>, 24.04.2010).



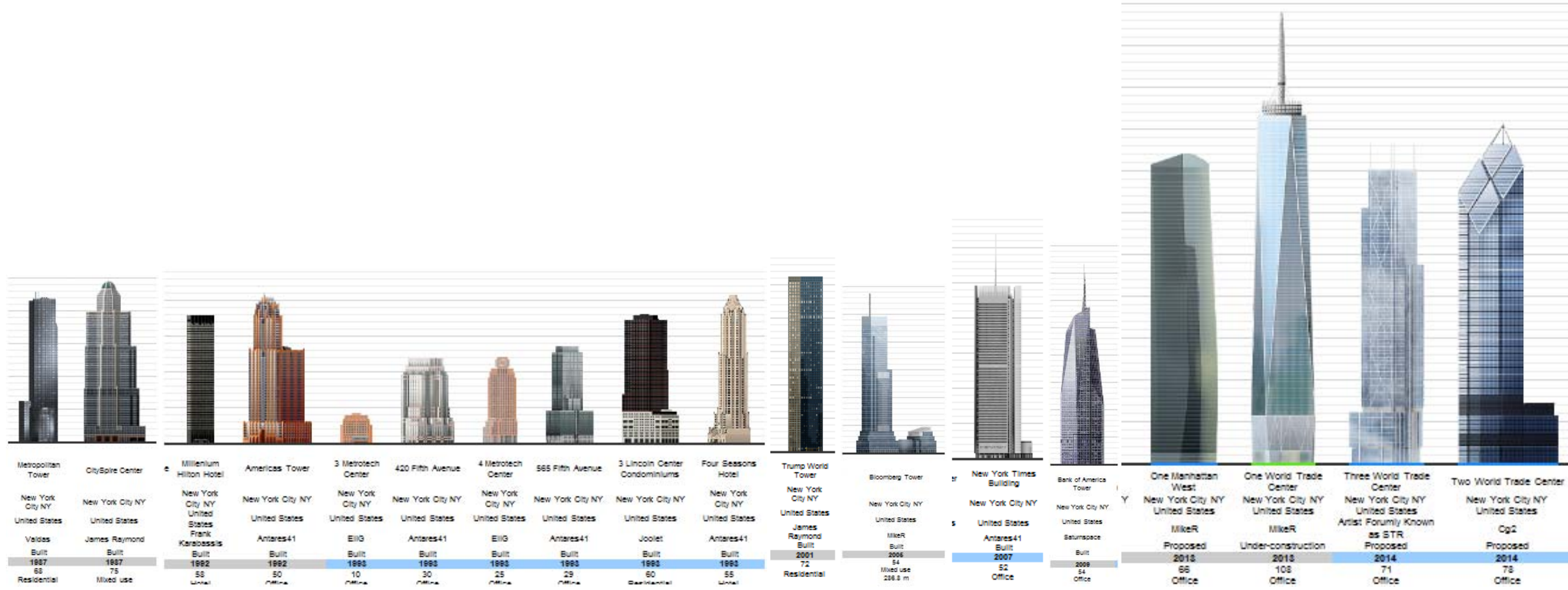
Şekil A.6 : Londra kentinin yüksek binaları (yapı yüksekliklerine göre sıralanmış) (<http://skyscraperpage.com>, 24.04.2010).



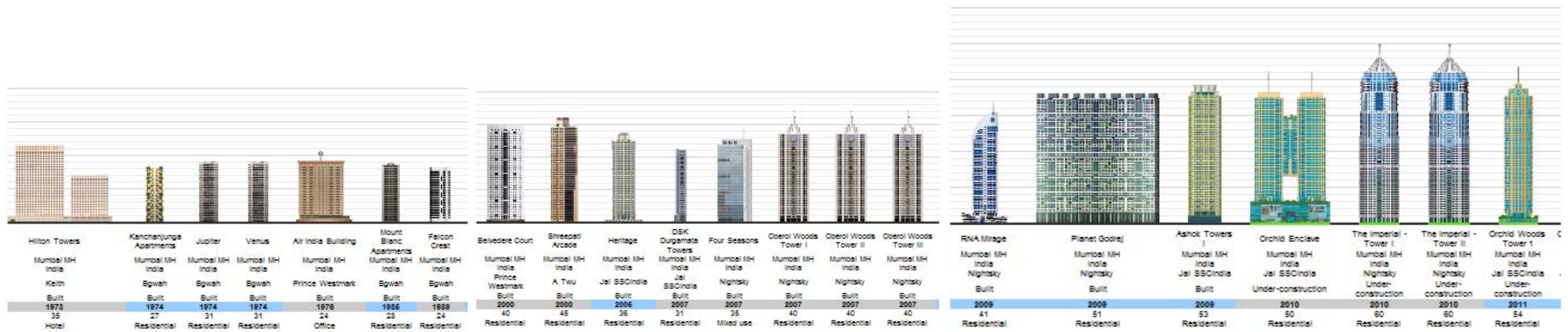
Şekil A.7 : Chicago kentinin yüksek binaları (yapı yüksekliklerine göre sıralanmış) (<http://skyscraperpage.com>, 24.04.2010).



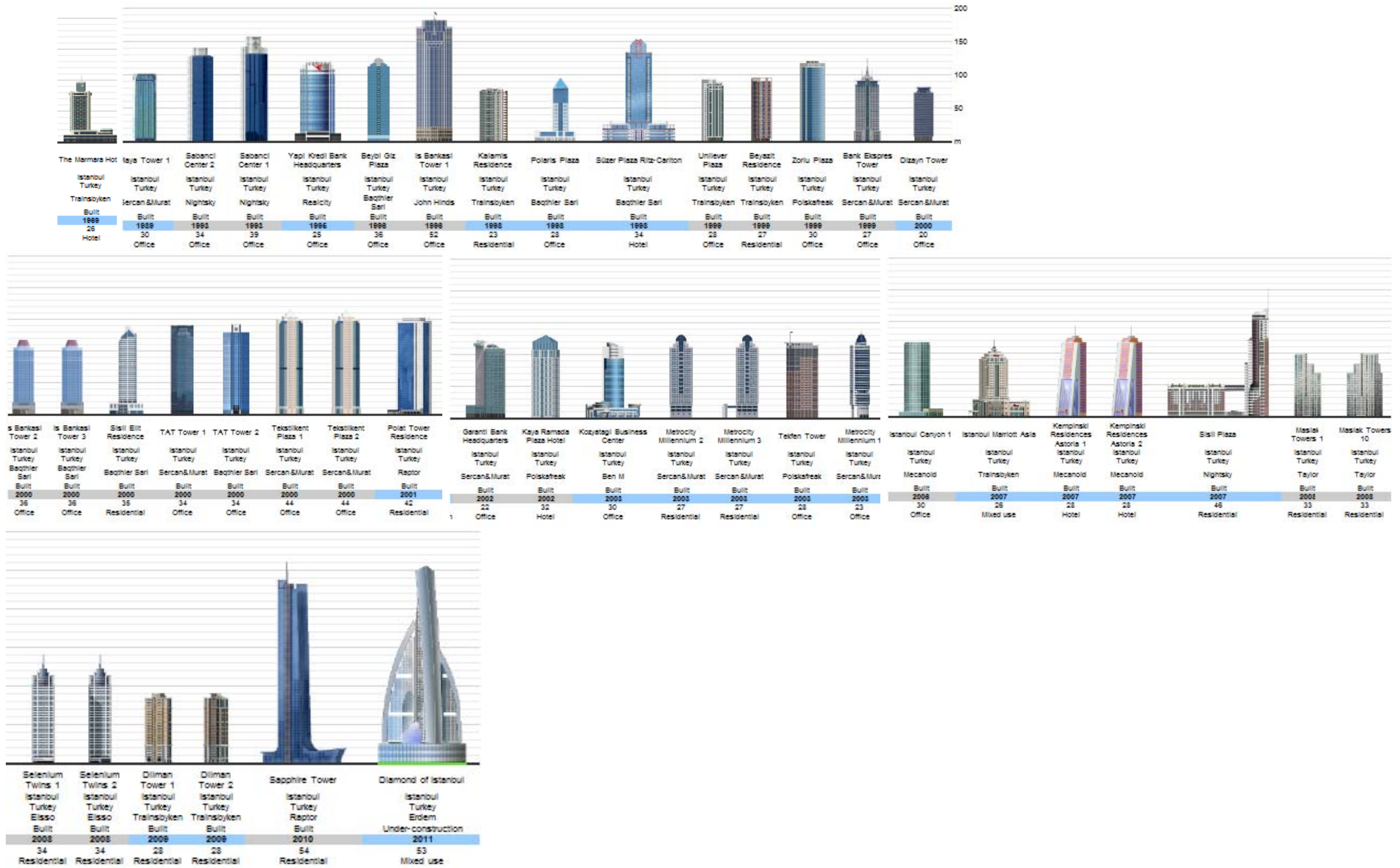
Şekil A.8 : New York kentinin yüksek binaları (yapı yüksekliklerine göre sıralanmış) (<http://skyscraperpage.com>, 24.04.2010).



Şekil A.9 : New York kentinin yüksek binaları (inşa tarihine göre sıralanmış) (<http://skyscraperpage.com>, 24.04.2010).



Şekil A.10 : Bombay kentinin yüksek binaları (inşa tarihine göre sıralanmış) (<http://skyscraperpage.com>, 24.04.2010).



Şekil A.11 : İstanbul kentinin yüksek binaları (inşa tarihine göre sıralanmış) (<http://skyscraperpage.com>, 24.04.2010).



Şekil A.12 : Bilbao kentinin yüksek binaları (inşa tarihine göre sıralanmış) (<http://skyscraperpage.com>, 24.04.2010).

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad: Duygu Ovacık

Doğum Yeri ve Tarihi: Kayseri 01.01.1982

Adres: Erciyes Üniversitesi Mimarlık Fakültesi

Lisans Üniversite: Erciyes Üniversitesi Mimarlık Fakültesi