

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL PLANLAMA VE TASARIM SÜREÇLERİNDE KENTSEL
KUŞAK ALANLARI: İSTANBUL VE BARCELONA KENTLERİ
KARŞILAŞTIRMALI DEĞERLENDİRMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Dalya HAZAR

Disiplinlerarası

Kentsel Tasarım Programı

HAZİRAN 2012

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL PLANLAMA VE TASARIM SÜREÇLERİNDE KENTSEL
KUŞAK ALANLARI: İSTANBUL VE BARCELONA KENTLERİ
KARŞILAŞTIRMALI DEĞERLENDİRMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Dalya HAZAR
(519091022)**

Disiplinlerarası

Kentsel Tasarım Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Ayşe Sema KUBAT

HAZİRAN 2012

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün **519091022** numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi **Dalya HAZAR**, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “**KENTSEL PLANLAMA VE TASARIM SÜREÇLERİNDE KENTSEL KUŞAK ALANLARI: İSTANBUL VE BARCELONA KENTLERİ KARŞILAŞTIRMALI DEĞERLENDİRMESİ**” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Prof.Dr. Ayşe Sema KUBAT**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Doç.Dr. Engin E. EYÜBOĞLU**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Y.Doç.Dr. Mehmet TOPÇU
Selçuk Üniversitesi

Teslim Tarihi : **4 Mayıs 2012**
Savunma Tarihi : **8 Haziran 2012**

ÖNSÖZ

Lisans ve yüksek lisans eğitimlerim boyunca Şehir ve Bölge Planlama ve disiplinlerarası Kentsel Tasarım programlarında bilgi edinmemi ve gelişmemi sağlayan, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi ve Barselona Üniversitesi öğretim üyelerine; beni yönlendiren, fikirlerimi geliştiren ve desteğini esirgemeyen tez danışmanım Sayın Prof.Dr. Ayşe Sema KUBAT'a; yapıcı eleştirileri, ilgileri ve değerli fikirleriyle bana destek olan Sayın Doç.Dr. Engin E. EYÜBOĞLU ve Sayın Yrd.Doç.Dr. Mehmet TOPÇU'ya; bana duydukları güven ve sevgiyle yelkenime rüzgar olan sevgili ailem, Fulya HAZAR, Sermin ALBAYRAK, Ayşegül YEŞİLNİL ve Nezih YEŞİLNİL'e; varlıklarıyla ve anlayışlarıyla bana destek olan, Ar.Gör. Pelin ÖZTÜRK, Öğr.Gör. Özlem ÖZER, Ar.Gör. Sinem PARTİGÖÇ, Y.Mimar Ezgi TÜRK, Ceren BATMAZ, Alya ESAT, Damla DENER ve tüm diğer dostlarıma; son olarak bu yoğun süreçte değerli varlığıyla her zaman yanımda olan, bana cesaret ve güç veren sevgili Burak ÖZKIRLI'ya sonsuz teşekkür ederim.

Haziran 2012

Dalya HAZAR
(Şehir Plancısı)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	v
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR	ix
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xi
ŞEKİL LİSTESİ.....	xiii
ÖZET.....	xv
SUMMARY	xvii
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Çalışmanın Amacı	2
1.2 Çalışmanın Kapsamı	3
1.3 Çalışmada İzlenen Yöntem	4
1.3.1 Teorik çerçeve	4
1.3.2 Görsel kavramlar	8
1.3.3 Puanlama sistemi	8
1.4 Bölüm Değerlendirmesi	9
2. TANIMLAR.....	11
2.1 Kentsel Alan	11
2.2 Kent Çeperi (<i>Urban Periphery</i>)	11
2.3 Kentsel Kuşak Alanı (<i>Urban Fringe Belt</i>)	12
2.4 Eşik Hattı (<i>Fixation Line</i>)	13
2.5 Kent Morfolojisi ve Morfolojik Analiz	14
2.6 Bölüm Değerlendirmesi	16
3. REFERANS ALINAN MODELLER	17
3.1 Whitehand Modeli	17
3.2 Süreç Modelleri	21
3.2.1 Barke modeli	21
3.2.2 Ducom Modeli	22
3.3 Bölüm Değerlendirmesi	24
4. KENTSEL KUŞAK ALANLARI.....	25
4.1 Kentsel Kuşak Alanı Kavramının Ortaya Çıkışı ve Gelişimi	25
4.2 Kentsel Kuşak Alanı Çeşitleri	29
4.2.1 İç kuşak alanları (IKA).....	29
4.2.2 Orta kuşak alanları (OKA)	30
4.2.3 Dış kuşak alanları (DKA).....	31
4.3 Kentsel Kuşak Alanı Oluşum Stratejileri	32
4.4 Kentsel Kuşak Tiplerinin Farklılaşma Dinamikleri	34
4.4.1 Orta çağ	34
4.4.2 Endüstri dönemi öncesi	36
4.4.3 Endüstri dönemi ve sonrası	38
4.5 Kentsel Kuşak Alanları Oluşumu (<i>Formation</i>)	41

4.6 Kentsel Kuşak Alanları Değişimi (<i>Modification</i>).....	42
4.7 Kentsel Kuşak Alanları Yabancılaşması (<i>Alienation</i>).....	44
4.8 Kentsel Kuşak Alanlarıyla İlgili Yapılan Çalışmalar.....	44
4.8.1 Alnwick, İngiltere.....	44
4.8.2 Rennes, Fransa.....	50
4.8.3 Birmingham, Tyneside, İngiltere.....	51
4.8.4 Pingyao, Çin.....	54
4.8.5 Auckland, Yeni Zelanda.....	57
4.8.6 Lleida, İspanya.....	60
4.9 Bölüm Değerlendirmesi.....	65
5. İSTANBUL VE BARCELONA KENTLERİ KARŞILAŞTIRMASI.....	69
5.1 İstanbul ve Barcelona Şehirlerinin Fiziki Tanımı ve Genel Bilgiler.....	69
5.1.1 İstanbul'un fiziki tanımı ve genel bilgiler.....	69
5.1.2 Barcelona'nın fiziki tanımı ve genel bilgiler.....	70
5.2 İstanbul ve Barcelona Şehirlerinin Tarihsel - Morfolojik Gelişimi ve Kentsel Kuşak Alanları.....	71
5.2.1 İstanbul'un tarihsel - morfolojik gelişimi ve kentsel kuşak alanları.....	71
5.2.1.1 Bizantion öncesi dönem.....	71
5.2.1.2 Bizantion dönemi.....	71
5.2.1.3 Roma İmparatorluğu dönemi.....	72
5.2.1.4 Bizans İmparatorluğu dönemi.....	72
5.2.1.5 Osmanlı İmparatorluğu dönemi.....	73
5.2.1.6 Cumhuriyetin ilk yılları, imar çalışmaları (1923-1940).....	77
5.2.1.7 Endüstriyel sermaye (1940-1950).....	78
5.2.1.8 Gecekondulaşma (1950-1960).....	78
5.2.1.9 Apartmanlaşma, kentsel rant (1960-1970).....	79
5.2.1.10 Birinci köprü, yeni ulaşım ağları (1970-1980).....	79
5.2.1.11 İkinci köprü, istimlak ve yıkımlar (1980-1990).....	80
5.2.1.12 Metropol (1990 Sonrası).....	81
5.2.2 Barcelona'nın tarihsel - morfolojik gelişimi ve kentsel kuşak alanları.....	85
5.2.2.1 Roma İmparatorluğu öncesi ve Roma İmparatorluğu dönemi.....	85
5.2.2.2 Savaş dönemi (1518-1714).....	87
5.2.2.3 Pau dönemi (1715-1814).....	88
5.2.2.4 Endüstri devrimi dönemi (1815-1854).....	90
5.2.2.5 Cerda dönemi (1855-1877).....	91
5.2.2.6 Modern şehir dönemi (1878-1913).....	94
5.2.2.7 Kentsel bölgede elektrik dönemi (1914-1930).....	96
5.2.2.8 Pla Macia dönemi (1931-1939).....	97
5.2.2.9 Kriz dönemi (1939-1975).....	99
5.2.2.10 Demokrasiye geçiş dönemi (1976-1982).....	103
5.2.2.11 1980 sonrası.....	106
5.3 Bölüm Değerlendirmesi.....	110
6. İSTANBUL VE BARCELONA KENTSEL KUŞAK ALANLARI.....	111
6.1 İstanbul Kentsel Kuşak Alanları.....	111
6.2 Barcelona Kentsel Kuşak Alanları.....	129
6.3 Kentsel Kuşak Alanı Karşılaştırması.....	139
6.4 Bölüm Değerlendirmesi.....	143
7. SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME.....	145
KAYNAKLAR.....	151
EKLER.....	157

KISALTMALAR

KA	: Kuşak Alanı
IKA	: İç Kuşak Alanı
OKA	: Orta Kuşak Alanı
DKA	: Dış Kuşak Alanı
MİA	: Merkezi İş Alanları
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
AMB	: Barselona Metroliten Alanı
P.G.U.B.	: Pla General d'Urbanizacio
C.O.A.C.B.	: Collegi Oficial d'agents Comercials
GATCPAC	: Grup d'Arquitectes i Tcnics Catalans

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 1.1 : Puanlamada kullanılan görsel kavramlar.....	8
Çizelge 1.2 : Puanlama tablosu.....	9
Çizelge 5.1 : İstanbul Osmanlı Öncesi Dönemi Tarihsel Gelişim.....	73
Çizelge 5.2 : İstanbul 1453-19. yy. Osmanlı Dönemi Tarihsel Gelişim.....	76
Çizelge 5.3 : İstanbul 19.-20. yy. Osmanlı Dönemi Tarihsel Gelişim.....	77
Çizelge 5.4 : İstanbul 1923-1960 Dönemi Tarihsel Gelişim.....	83
Çizelge 5.5 : İstanbul 1960-1990 Sonrası Dönemi Tarihsel Gelişim.....	84
Çizelge 5.6 : Barselona Geç Palaeolithic ve Roma Dönemi Tarihsel Gelişim.....	86
Çizelge 5.7 : Barselona Ortaçağ Dönemi Tarihsel Gelişim.....	90
Çizelge 5.8 : Barselona Endüstri Dönemi Tarihsel Gelişim ve Cerda Planı.....	94
Çizelge 5.9 : Barselona Modern 20. Yüzyıl Dönemi Tarihsel Gelişim 1.....	104
Çizelge 5.10 : Barselona Modern 20. Yüzyıl Dönemi Tarihsel Gelişim 2.....	105
Çizelge 5.11 : Barselona 1980 Sonrası Dönemi Tarihsel Gelişim.....	109
Çizelge 6.1 : İstanbul Sur Çevresi İç Kuşak Alanı Puanlama Sistemi.....	129
Çizelge 6.2 : Barselona sur çevresi iç kuşak alanı puanlama sistemi.....	139
Çizelge 6.3 : İstanbul-Barselona sur çevresi iç kuşak alanı puanlama sistemi.....	140

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1 :	Tez akış şeması.	7
Şekil 3.1 :	Whitehand modeli, 1972.	20
Şekil 3.2 :	Whitehand modeli, 1972, arazi rantı ve yapılaşma çeperinden uzaklık arasındaki ilişkiler.	20
Şekil 3.3 :	Barke süreç modeli.	22
Şekil 3.4 :	Ducom modeli, 2005.	23
Şekil 4.1 :	Berlin kuşak alanı analizi, 1936.	26
Şekil 4.2 :	Bağdat KA haritası, 1974.	29
Şekil 4.3 :	Como (2004) KA haritası.	30
Şekil 4.4 :	Birmingham (2001) OKA haritası.	31
Şekil 4.5 :	Manchester (1900) KA haritası (Conzen, 2009).	31
Şekil 4.6 :	Lublin, 1762 ve Koblenz, 1792 KA haritaları.	38
Şekil 4.7 :	Morelia, 1700 ve Cirencester, 1800 KA haritası.	38
Şekil 4.8 :	Newcastle, IKA dönüşüm süreci haritası.	39
Şekil 4.9 :	Alnwick örnek plan üniteleri.	46
Şekil 4.10 :	Alnwick KA Haritası.	48
Şekil 4.11 :	Rennes KA haritası.	50
Şekil 4.12 :	Birmingham OKA arazi kullanımı	53
Şekil 4.13 :	Birmingham Edwardian kuşak alanı, 1985.	54
Şekil 4.14 :	Pingyao 14. yüzyıl kent duvarı etrafındaki kuşak alanı oluşumu	56
Şekil 4.15 :	Duvar dışı <i>danwei</i> , kent duvarından güneybatı bakışı, 2005.	57
Şekil 4.16 :	Auckland IKA arazi kullanımı ve kuşak alanı yabancılaşması	60
Şekil 4.17 :	Lleida eski kent duvarı etrafındaki kurumsal arazi kullanımları	63
Şekil 4.18 :	Lleida, iç savaş sonrası çeper gelişimi.	64
Şekil 5.1 :	Katalonya, Barselona bölgesi ve şehri, 2012.	70
Şekil 5.2 :	Bizantion.	72
Şekil 5.3 :	Constantinopolis	72
Şekil 5.4 :	Kent planı 1730-1789	75
Şekil 5.5 :	1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan.	80
Şekil 5.6 :	1/100.000 ölçekli İstanbul çevre düzeni planı	82
Şekil 5.7 :	Barcino.	85
Şekil 5.8 :	Roma duvarı kalıntıları, 2011	86
Şekil 5.9 :	Ortaçağda Barselona ve Montjuic hisarı.	87
Şekil 5.10 :	Ortaçağda Barselona ve yeni hisar.	88
Şekil 5.11 :	Ortaçağ Barceloneta, kıyı yerleşimleri	89
Şekil 5.12 :	Endüstri döneminde Barselona, iç savaş.	91
Şekil 5.13 :	Cerda Planı, 1859.	93
Şekil 5.14 :	P.G.U.B.	97
Şekil 5.15 :	Endüstriyel bölgeler, 1971.	98

Şekil 5.16 :	Barselona bombardımanı, 1938	99
Şekil 5.17 :	Poblenou öneri gelişimi, 1990 sonu.....	107
Şekil 5.18 :	Forum 2004 projesi	108
Şekil 6.1 :	İstanbul kentsel kuşak alanları, 1955	113
Şekil 6.2 :	İstanbul kentsel kuşak alanları, 1975	115
Şekil 6.3 :	İstanbul kentsel kuşak alanları, 1995	117
Şekil 6.4 :	İstanbul mevcut kentsel kuşak alanları	118
Şekil 6.5 :	İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı kentsel kuşak alanları.....	119
Şekil 6.6 :	İstanbul kara surları.....	120
Şekil 6.7 :	İstanbul sur çevresi kuşak karakteristiği gösteren bölgeler	121
Şekil 6.8 :	İstanbul sur çevresi kuşak karakteristiği gösteren bölgeler 2	122
Şekil 6.9 :	İstanbul kara surları çevresi görünüş ve ulaşım	123
Şekil 6.10 :	İstanbul kara surları çevresi tarım alanları.....	124
Şekil 6.11 :	İstanbul kara surları çevresi endüstri ve depo alanları.....	125
Şekil 6.12 :	İstanbul kara surları çevresi silueti bozan yapılar	126
Şekil 6.13 :	İstanbul kara surları çevresi düzenlenmiş park alanları ve kamusal alanlar	127
Şekil 6.14 :	İstanbul kara surları çevresi, Yedikule.....	128
Şekil 6.15 :	Barselona kentsel kuşak alanları, 1966-1980.....	132
Şekil 6.16 :	Barselona mevcut kentsel kuşak alanları	134
Şekil 6.17 :	Üniversite kütüphanesi olarak kullanılan eski bir endüstri binası	135
Şekil 6.18 :	Eski fabrika alanını simgeleyen kent parkı	135
Şekil 6.19 :	Barselona tarihi kent duvarı çevresi iç kuşak alanları.....	136
Şekil 6.20 :	Barselona tarihi kent duvarı çevresi iç kuşak alanları 2.....	137
Şekil 6.21 :	Barcino Roma kent duvarı çevresi	138
Şekil 6.22 :	Eski hisarın yerine yapılan Citadel parkı	138
Şekil 6.23 :	Müze olarak kullanılan Montjuic hisarı	138
Şekil 6.24 :	İstanbul-Optimum karşılaştırma grafiği.....	142
Şekil 6.25 :	Barselona-Optimum karşılaştırma grafiği.....	142
Şekil 6.26 :	İstanbul-Barselona-Optimum karşılaştırma grafiği.	142
Şekil A.1:	Eski Arı Bisküvi Fabrikası, Esentepe Nimet Abla Camii çevresi yıllara göre değişim.....	158
Şekil A.2:	Barselona kent merkezi ve çevresi 3B	159

KENTSEL PLANLAMA VE TASARIM SÜREÇLERİNDE KENTSEL KUŞAK ALANLARI: İSTANBUL VE BARSELONA KENTLERİ KARŞILAŞTIRMALI DEĞERLENDİRMESİ

ÖZET

Özellikle 19. yüzyıl sonrasında doğan ihtiyaçların ve artan nüfusun sonucunda kent gelişimi ve kentleşme konularında yoğun çalışmalar yapılmıştır. Bu süreçte kent gelişimine birçok farklı açıdan yaklaşılmıştır. Bu yaklaşımlardan biri morfolojik yaklaşımdır. İnsan yerleşmelerinin formunu, oluşum ve dönüşüm süreçlerini, mekânsal yapı ve karakterini, tarihsel gelişim süreçleri ve yerleşmeleri oluşturan bileşen parçalarını analiz ederek anlamayı sağlayan bir yaklaşım olarak tanımlanabilecek kent morfolojisi içinde kente dair çok ve çeşitli kavramlar bulunmaktadır.

Kentsel kuşak alanı kavramı da son yarım yüzyıldır kent morfoloğları ve coğrafyacılar tarafından araştırılan, ancak planlama ve tasarım ölçeklerinde fazla tanımlanmamış bir kavramdır. Bu sebepten çalışmada öncelikle kuşak alanı teorisi anlaşılmalı çalışılmıştır. Uygulanan farklı planlama sistemlerinin kuşak alanlarını hangi açılardan etkilediği, bu alanların kent içerisindeki konumları, fonksiyonları ve kente kazandırdıkları değerin anlaşılması açısından, çeşitli kavramlar belirlenmiş ve bir puanlama sistemi oluşturularak sayısallaştırılmıştır. Farklı tarihsel süreçlerden geçen ve farklı coğrafyalarda bulunan İstanbul ve Barselona şehirleri üzerinde uygulanan yöntem ile kuşak alanı oluşumları karşılaştırılmıştır.

Kuşak alanları, kentleşme sürecinde kentin tarihini yansıtan miras alanlar olarak varlıklarını sürdürürler. Ancak artan rant, hızlı ve çarpık kentleşme sebebiyle MİA ve konut alanlarının baskısına maruz kalır ve kuşak karakteristiklerini kaybedip, yabancılaşırlar. Çalışmada, kuşak alanı yabancılaşması durumu bir sorun olarak tespit edilmiş ve çözüm önerileri getirilmiştir.

İlk bölümde, konuya giriş yapılarak, tezin amacı, kapsamı ve izlenen yöntem belirtilmiştir. İstanbul ve Barselona şehirleri iç kuşak alanlarını karşılaştırmak ve değerlendirmek için bir yöntem önerisi yapılmış ve bir puanlama sistemi geliştirilmiştir. İkinci bölümde; kuşak alanı kavramı ve konuyla bağlantılı belli başlı kavramların tanımı yapılmıştır. Üçüncü bölümde; kuşak alanı karakteristikleri ve bu alanların oluşum stratejilerini anlamak için yapılmış olan üç modelden bahsedilmiştir. Dördüncü bölümde; kentsel kuşak alanı kavramının ortaya çıkışı ve gelişiminden başlayarak, çeşitleri, oluşum stratejileri, farklılaşma dinamikleri açıklanmış, bu alanlarla ilgili önceden yapılmış çalışmaların sonucunda saptanan, kent bütününe, gelişimine ve planlamaya olası etkileri değerlendirilmiştir. Beşinci bölümde; modeller referans alınarak İstanbul ve Barselona şehirlerinin tarihsel-morfolojik gelişimleri incelenmiş ve tarihsel süreç içindeki kuşak alanı oluşumları saptanmıştır. Altıncı bölümde; İstanbul ve Barselona şehirleri genelinde ve iç kuşak alanı detayında mevcut kuşak alanları saptanmış, haritalandırılmıştır. Oluşturulan

puanlama sistemiyle sur çevresi iç kuşak alanları değerlendirilmiştir. Barselona ve İstanbul şehirleri gelişim süreçleri ve kuşak alanları üzerindeki olası etkileri karşılaştırılmıştır. Yedinci ve son bölümde tüm çalışmayı kapsayan genel bir değerlendirme yapılmıştır.

FRINGE BELTS IN THE PROCESS OF URBAN PLANNING AND DESIGN: COMPERATIVE ANALYSES OF ISTANBUL AND BARCELONA

SUMMARY

After 19th century, many substantial developments about urbanization have been made to fulfill the needs of the population increase. In this process, many heuristic approaches have been used to maintain an efficient development in urban planning. One of those approaches is urban morphology. Urban morphology can be defined as an approach that analyze human settlements' forms, historical development processes and the elements that form the settlements. In addition to those, the approach contains many varied concepts about the city.

Urban morphologists and geographers have been studying urban fringe belt concept since the last half of the century. However, it is not a well-known concept in planning and design scales. In this study, I tried to apprehend what is urban fringe belt, the areas that were affected by different planning systems, their locations in the urban landscape, and their functions via their values for the general needs of the city.

Firstly, a scoring system has been created to evaluate and compare the fringe belt formations by several concepts in İstanbul and Barcelona, the cities that have different historical processes, planning and design policies and they are located in different geographic regions.

For scholars, fringe belts are signatures of the pulsations of urban growth, and a reflection of urban space needs beyond those of the residential and retail sectors. For planners, they merit recognition for their cultural and natural attributes and beg the question whether they should be regulated given their broad social value? And for designers, they present opportunities to design and redesign at lower densities, to design in more mixed environments, and face the challenge of retaining their inherent character (M.P. Conzen, 2009).

Planners have a regional perception; especially they consider land use of the area. On the other hand, land developers consider the environmental possible effects of the planning policies. At this context, fringe belt concept is important to develop the general plan of the city.

Urban fringe belts are usually the areas of important heritage and ecological corridor, where population can move more easily. These areas have a tourism potential in the landscape management plan and also crucial for the conventionalism and persistence feeling of the residents. Moreover, these areas create a buffer zone decreasing the effects of the city to nature and rural areas.

Urban fringe belts are the urban entities, which have been created between the building cycles at urban periphery, then embedded within the city during the process of urbanization. These areas are different from the other parts of the urbanized area

according to their pattern and usage. Changes in land prices due to national and local economy effects the investments and the formation of these areas.

In contrast to densely built up areas, fringe belts are the breathing spaces where people can be freshen up, evaluate with several alternative usages and protect. Recently, several planning policies have been developed for these areas like *green belt* planning. However, as a result of the rapid population increase and need for new development plots, these areas have been under the threat of *alienation*. Market garden lands, which open up to be development areas, are example for this case.

In this study, *fringe belt alienation* is taken as the main problem and several suggestions have been made to prevent this phenomena.

Fringe areas emerge *spontaneously*. Their continuity is about physical, socio-economic and cultural powers' operations like their formation. This interaction shows that the fringe belt concept has a potential in the process of planning. Additionally, using fringe belt concept as a tool of planning sounds to be helpful in the integrated planning (Whitehand & Morton, 2004), urban design and land development management (Kropf, 2001; Whitehand, 2005).

Urban fringe belt concept is important to grasp the city's physical form and development processes. Socio-economic development, transportation models, land reclamation and topography (Gu, 2010) are the main elements that affect fringe belt formation.

Urban landscape reflects the city's history, economical process and evolution of the city. Public spaces can be developed with new usages and fringe areas can be protected in the urbanization process. This creates an *urban quality*, an inheritance to be left in the future. These areas which have a potential to create efficient and inviting places but unfortunately have been projected seperately (Gu, 2010) from the urban fabric without an interest of the historical landscape.

Urban fringe belt areas are under the pressure of government policies, different disciplines' advices, development, renewal and conservation plans. This concept is proper for today's conditions and for better coordination of the decision-making processes in planning.

Cultural variety and richness of these areas haven't been understood totally yet (M.P. Conzen, 2009). In this study, fringe areas' locations in the urban fabric, importance, effects on city's development and potantials are searched by the rewiewing of the previous studies and determinations and comparisons between İstanbul and Barcelona cities. In this process, physical reflections of the formation and change of fringe areas to the urban landscape and similarities and differences in international levels have determined.

In the first section; the purpose, content and the method of the study were defined. A method and scoring system proposed to compare and evaluate the inner fringe belt areas of İstanbul ve Barselona cities. In the second section; fringe belt concept and several related concepts were defined. In the third section; three models explained to understand fringe area characteristics and formation strategies. In the forth section; started with the emergence of the conceptand development phases, types, formation strategies and dynamics were explained. Previous studies and their conclusions had been given as examples and the possible effects of these areas to the city whole and to the development and planning processes were evaluated. In the fifth section; by taking models as reference, historico-morphological processes of İstanbul and

Barcelona cities searched and fringe belt formations in different periods determined. In the sixth section; İstanbul and Barcelona cities' current general and inner fringe areas were mapped. Inner fringe belt areas around the city walls evaluated by the scoring system. İstanbul and Barcelona development models, planning policies and their possible effects on the fringe areas were evaluated. In the seventh and last section, a general assessment and command were made for the results of the study.

1. GİRİŞ

Kentsel kuşak alanı kavramı, son yarım yüzyıldır, özellikle coğrafyacılar ve kent morfoloqları tarafından kullanılan yeni bir kavramdır. Kentsel kuşak alanları konusundaki ilk yayınlar son yıllarda ortaya çıkmıştır ve coğrafi verilere ulaşmak günümüzde kolaylaştığı için kavramsal sürecinin değerlendirilmesine fırsat tanımaktadır.

Kentsel kuşak alanları, kent nüfusunun daha sıkıntısız hareket imkanı bulabileceği, sıklıkla önemli kent mirası ve ekolojik koridor özellikleri gösteren alanlardır. Bu alanlar turizm potansiyeline sahip olmakla birlikte, kent sakinlerinin geleneksellik ve süreklilik hissi açısından önemlidir. Ayrıca bu alanlar, kentin doğaya ve kırsal bölgelere olan olumsuz etkisini azaltmak için bir tampon bölge (*buffer zone*) oluşturmaktadır. Ancak plancılar, bu alanların yasal durumu hakkında hala kesin bir karara varamamaktadırlar (Kukina, 2006).

Kentsel kuşak alanları, yapılaşma döngüleri arasında oluşmuş, ilk başta kent çeperinde iken, kentin büyümesi ile iç kısımlara harmanlanmış, doku ve kullanım bakımından kentin diğer yapılaşmış alanlarından farklılık gösteren kentsel birimlerdir (*urban entity*). Ülkesel ve yerel ekonominin etkilediği arazi değerlerindeki değişiklikler sonucu yapılan farklı yatırımlar sayesinde farklı karakterlerde oluşmuşlardır. Bu alanlar, yoğun kent kütesinin ve yapılaşmış alanların aksine, nefes alınabilecek, ihtiyaca göre birçok alternatif kullanımla değerlendirilebilecek ve korunabilecek alanlardır. Son yıllarda, çeşitli ülkelerde bu alanların korunmasına yönelik planlama politikaları geliştirilmiş, bazılarında *yeşil kuşak* olarak planlanmış ve tasarlanmışlardır. Ancak, hızlı nüfus artışı ve akabinde yeni yapılara ve yeni parsellere duyulan ihtiyaç sonucunda, kent merkezindeki bu alanlara yatırım ve gelişim alanları olarak bakılmaya başlanmıştır. Yeni parsellere duyulan ihtiyaç sonucu tarım alanlarının, bostanlık alanların vb. yerleşmeye açılması *kuşak alanı yabancılaşmasına*, kuşak alanlarının tarihi, özgün karakterinin yok olmasına ve kentin tarihi kimliğinin zarar görmesine sebep olmaktadır.

Kent büyümesi sürecinde MİA ve konut baskısı altında kalan ve kentsel kuşak alanı yabancılaşmasına uğrayan bu alanların özgün karakterini kaybetmemesi için kuşak alanı kavramının planlama ve tasarım süreçlerine dahil edilmesi gerekmektedir. Bu çalışmada kuşak alanı yabancılaşmasına yönelik saptamalar yapılmış, dünyadaki örneklerle karşılaştırılmış, değerlendirilmiş ve öneriler getirilmiştir.

Kuşak alanı kavramı, kentin fiziksel formunu ve büyüme süreçlerini anlamak açısından önemlidir. Ayrıca, kent peyzajının, kentin tarihini, ekonomik gelişimini ve evrimini yansıtmasının, kamusal alanların yeni kullanımlarla geliştirilmesinin ve kuşak alanlarının kentleşme içerisinde kimliklerini korumalarının, geleceğe miras bırakılabilecek bir *kentsel kalite* olabileceği düşünülmektedir. Ancak, daha verimli ve davet edici alanlar yaratma potansiyeline sahip olmasına rağmen bu alanlara yönelik projeler çevreden ve kent dokusundan kopuk ve kendi içine dönük yapılabilmekte olup, kentin tarihi peyzajının devamlılığı konusunda bir kaygı taşımamaktadır.

Kentsel kuşak alanları, zaman içerisinde, hükümet politikaları ve farklı disiplinlerin tavsiyeleriyle, gelişim, dönüşüm ve koruma planlarına maruz kalacak alanlardır. Kuşak alanı kavramı, *eşmerkezli bölge modeli* (Burgess, 1925) ve *yeşil kuşak* (Elson, 1986) kavramları ile karıştırılmamalıdır. Özellikle şehir planlamasının karar süreçlerinin daha koordine yürütülebilmesi açısından (Gu, 2010), günümüze uygun bir kavramdır.

Günümüzde kuşak alanları ile ilgili oldukça tartışmalı bir akademik ortam bulunmaktadır. Bu alanların kapsamı, potansiyeli, önemi ve tam serisi (Conzen, 2009) henüz belgelenememiştir. Kavram araştırıldıkça ve anlaşıldıkça, kuşak alanlarına dair sorulmakta olan sorulara hergün bir yenisi eklenmektedir.

1.1 Çalışmanın Amacı

Bu çalışmada kentsel kuşak alanı kavramının tanımlanması, örnek şehirlerdeki uygulamaları ve İstanbul-Barselona şehirleri üzerinden yapılacak karşılaştırmalı saptamalar üzerinden kent bütünü ve morfolojisi içindeki öneminin ve planlama ve tasarım süreçlerindeki olası potansiyelinin açıklanması amaçlanmaktadır.

Kentsel kuşak alanlarının kent bütününde en verimli şekilde değerlendirilebilmesi, kente halihazırda eklemlenmiş bu alanlara kente nefes aldırarak, kentsel ve bölgesel ihtiyaçlara göre kentlilerin aktif kullanımına sunulacak, kentin kimliğini yansıtan ve

kentsel kaliteye sahip yeni kullanım önerileri getirilmesi ya da mevcut kullanımların korunması açısından önemlidir. Rant kaygısıyla büyüyen her kentte olduğu gibi bu duruma engel olan *kentsel kuşak alanı yabancılaştırması* durumunun incelenmesi ve bu çalışmada sorun olarak kabul edilen bu duruma çözüm önerileri getirilmesi gerekmektedir.

Çalışmada, dünya genelinde kuşak alanlarına dair yapılan araştırmalardan ve saptamalardan bazıları örnek olarak verilmiştir. Uygulanan farklı planlama sistemlerinin kuşak alanlarını hangi açılardan etkilediği (değiştirdiği ya da koruduğu), bu alanların kent içerisindeki konumları, fonksiyonları ve kente kazandırdıkları değerin anlaşılması açısından, bu alanlara özgü çeşitli kavramlar belirlenmiş ve bir puanlama sistemi oluşturularak sayısallaştırılmıştır. Farklı tarihsel süreçlerden geçen, farklı coğrafyalarda bulunan ve farklı planlama ve tasarım politikalarına sahip İstanbul ve Barselona şehirleri üzerinde uygulanan yöntem ile kuşak alanı oluşumlarının karşılaştırılması amaçlanmaktadır.

Önceki çalışmalarla yapılacak karşılaştırmalar sayesinde farklı coğrafi ve sosyoekonomik özelliklerin kent morfolojisi ve kuşak alanları üzerindeki etkilerini saptamak, Barselona ve İstanbul kentlerinde, planlama politikalarıyla bağlantılı olan kentsel kuşak alanı oluşumu ve gelişimini karşılaştırmak, kuşak alanları bağlamında kentlerdeki mevcut eksiklikleri tespit etmek ve çözüm önerileri geliştirmek, çalışmanın başlıca hedefleri arasındadır.

1.2 Çalışmanın Kapsamı

Çalışma, yedi ana bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde, konuya giriş yapılarak, tezin amacı, kapsamı ve izlenen yöntem belirtilmiştir. İstanbul ve Barselona şehirleri tarihi kent ve sur çevresi iç kuşak alanlarını karşılaştırmak ve değerlendirmek için bir puanlama sistemi geliştirilmiştir.

İkinci bölümde; kuşak alanı kavramı ve konuyla bağlantılı belli başlı kavramların tanımı yapılmıştır.

Üçüncü bölümde; kuşak alanı karakteristikleri ve bu alanların oluşum stratejilerini anlamak için yapılmış olan üç modelden bahsedilmiştir.

Dördüncü bölümde; kentsel kuşak alanı kavramının ortaya çıkışı ve gelişiminden başlayarak, çeşitleri, oluşum stratejileri, farklılaşma dinamikleri açıklanmış, bu

alanlarla ilgili önceden yapılmış çalışmaların sonucunda saptanan, kent bütününe, gelişimine ve planlamaya olası etkileri değerlendirilmiştir.

Beşinci bölümde; modeller referans alınarak İstanbul ve Barselona şehirlerinin tarihsel-morfolojik gelişimleri incelenmiş ve tarihsel süreç içindeki kuşak alanı oluşumları saptanmıştır.

Altıncı bölümde; İstanbul ve Barselona şehirleri genelinde ve iç kuşak alanı detayında kuşak alanları saptanmış, haritalandırılmıştır. Oluşturulan puanlama sistemiyle sur çevresi iç kuşak alanları değerlendirilmiştir. Barselona ve İstanbul şehirleri gelişim modeli, planlama politikaları ve bu politikaların kuşak alanları üzerindeki olası etkileri karşılaştırılmıştır.

Yedinci ve son bölümde, tüm çalışmayı kapsayan genel bir değerlendirme yapılmıştır.

1.3 Çalışmada İzlenen Yöntem

1.3.1 Teorik çerçeve

Çalışmada ilk olarak, kentin büyüme halkaları arasında gelişen kentsel kuşak alanı kavramının oluşum, gelişim ve dönüşüm süreçlerini anlamak ve farklı ülkelerdeki ve şehirlerdeki çalışmalarda belirlenen kuşak alanı örneklerini incelemek amacıyla bir literatür taraması yapılmıştır. Günümüzde kuşak alanı oluşumunu ve kent içerisindeki anlamını tanımlamak amacıyla dünya literatüründe araştırmalar yapılmaktadır. Bu araştırmalar ışığında kuşak alanı oluşum stratejilerinin kent büyümesinin doğal süreci içerisindeki önemine değinilmiş, bu alanların büyümeyi yönlendiren bir *kentsel birim* olarak tanımlanması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

Karşılaştırılan İstanbul ve Barselona şehirlerinde örnek alanların mevcut durumunun anlaşılması için, alanların yerinde fotoğrafları çekilmiş, gözlemler ve incelemeler yapılmıştır. Bu incelemeler ve değerlendirmelerle çalışmanın teorik kısmı bu alanlarda sorgulanmıştır.

Belirtilen örnek şehirlerin tarihsel gelişimi ve kuşak alanı oluşumu üzerinden karşılaştırmalar yapılması ve alanların kent bütününe olası etkilerinin değerlendirilmesi amacıyla bir yöntem önerilmiştir. Yöntemin oluşturulma aşamasında kuşak alanları oluşum stratejilerinin açıklanması için geliştirilen üç

modelden yararlanılmıştır. Bunlardan ilki, Whitehand'ın arazi-rantı teorisi (1972); ikincisi Barke'ın, kuşak alanı evrimi sırasında arazi kullanımındaki değişimlerini anlatan modeli (1990) ve üçüncüsü Ducom'un, karar verme mekanizmaları ve dış etkiler ile kuşak alanı dinamikleri arasındaki ilişkiyi anlatan modelidir (2005).

Geliştirilmiş olan bu modeller referans alınarak, çalışmada örnek olarak seçilen benzer ve farklı tarihi, sosyoekonomik ve kültürel özelliklere sahip İstanbul ve Barselona şehirlerinin kuşak alanları ve bu alanlara yönelik planlama, tasarım politikaları karşılaştırılmış, planlama sürecinde kentin tarihi-morfolojik özelliklerinin korunması konusundaki farkındalık düzeyleri saptanmıştır. Bu karşılaştırma için öncelikle, tarihi haritalar, planlar, fotoğraflar ve hava fotoğrafları yardımıyla elde edilen güncel haritalar ve GIS, Photoshop, EXCEL programları aracılığıyla yapılan analizler üzerinden kuşak alanı karakteristiklerine sahip bölgeler belirlenmiştir.

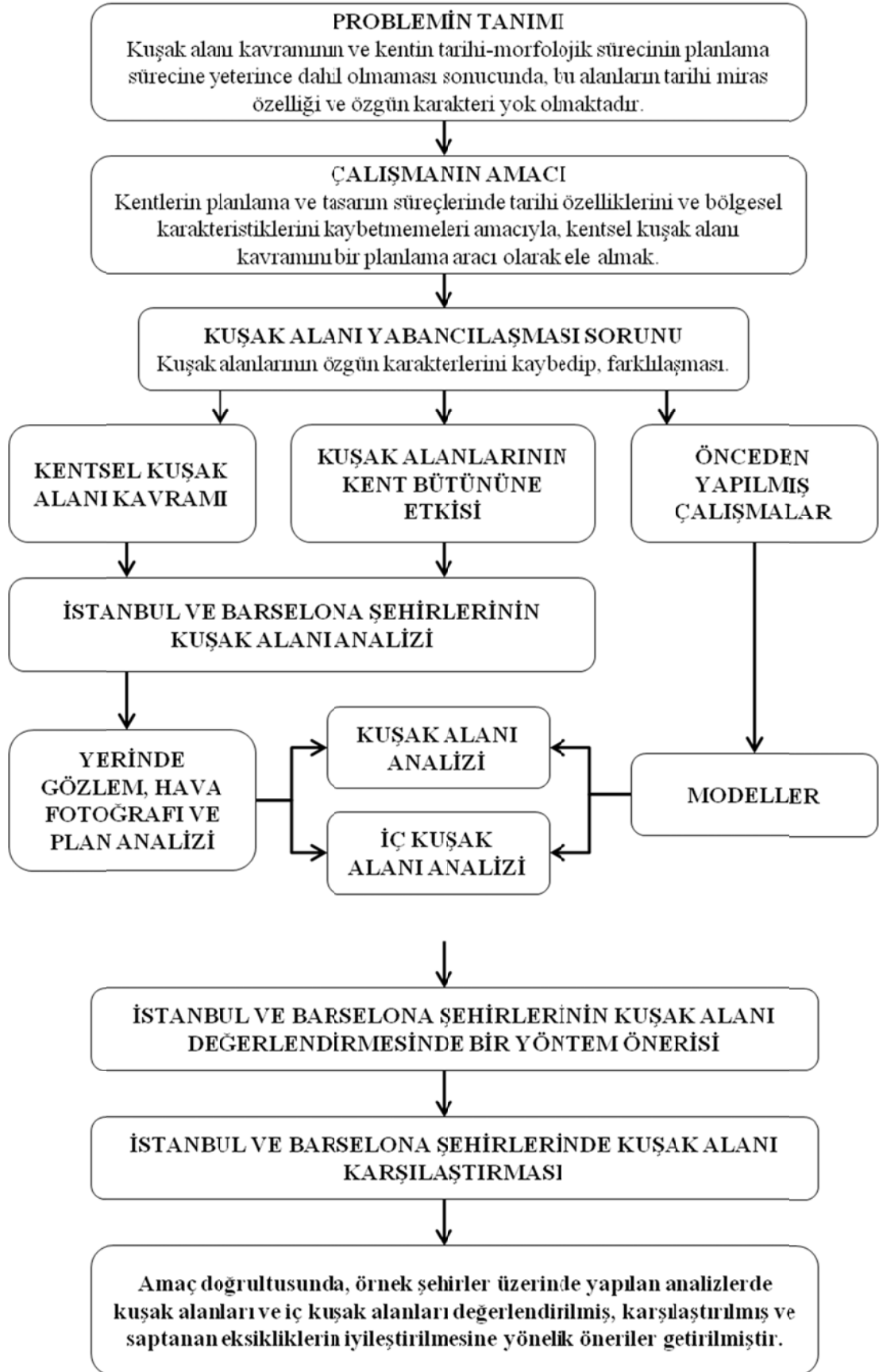
İki kent için ortak özellikler taşıyan tarihi kent merkezleri ve surlar çevresindeki iç kuşak alanları karşılaştırma amacıyla örnek alanlar olarak belirlenmiştir. Bu alanların tarihi-morfolojik değerleri ve kentsel kalitelerinin karşılaştırılması amacıyla dört ana başlık seçilmiştir. Bunlar; *yeşil alan*, *kamusal alan*, *tarihi alan* ve *endüstriyel alan* kavramlarıdır. Bu kavramlar, yerinde gözlem, hava fotoğrafları ve fotoğraflar temel alınarak oluşturulan bir puanlama çizelgesiyle ölçülebilir seviyeye getirilmiş ve seçilen alanlar üzerinde değerlendirilmiştir.

Kuşak alanları, parsel büyüklüğü, bina yoğunluğu, bina büyüklüğü, arazi kullanımı vb. göstergelerle kent bütünü içerisinde ayrıştırılabilirler. Ancak, karşılaştırma sırasında bütün göstergeleri analiz etmek mümkün değildir. Daha kapsamlı bir kuşak alanı değerlendirmesi yapabilmek için, kuşak alanı oluşumlarını her parselin kendi tarihsel-morfolojik süreci ve o parsel hakkındaki planlama politikaları göz önüne alınarak, farklı tarihsel dönemlerde incelenmesi gerekmektedir.

Bu karşılaştırma için öncelikle, tarihi haritalar, planlar, fotoğraflar ve hava fotoğrafları yardımıyla elde edilen geçmiş ve güncel tematik haritalar üzerinden kuşak alanı karakteristiklerine sahip bölgeler ve kuşak alanı değişimleri belirlenmiştir. Ardından, tarihi kent merkezleri, kent duvarları ve çevresindeki iç kuşak alanları parsel büyüklüğü, arazi kullanımı ve bina yoğunluğuna göre incelenmiş ve belirlenmiştir.

Bu süreçlerde, kuşak alanı oluşumunun ve değişiminin kent peyzajına mekânsal yansımasının, dünyanın farklı tarihi, sosyoekonomik ve kültürel özelliklere sahip şehirleri ve bölgelerindeki farklılıkları ve benzerlikleri saptanmıştır.

Tez akış şeması Şekil 1.1’de görülmektedir.



Şekil 1.1 : Tez akış şeması.

1.3.2 Görsel kavramlar

Barselona ve İstanbul şehirlerinin kent surları çevresinde oluşmuş olan tarihi iç kuşak alanları belirlendikten sonra, aktif kullanımlarına göre karşılaştırılmıştır. Bu alanların tarihi-morfolojik değerleri ve kentsel kalitelerinin karşılaştırılması amacıyla dört ana başlık seçilmiştir. Bunlar; *yeşil alan*, *kamusal alan*, *tarihi alan* ve *endüstriyel alan* kavramlarıdır. Bu kavramlar, yerinde gözlem, hava fotoğrafları ve fotoğraflar temel alınarak oluşturulan bir puanlama çizelgesiyle ölçülebilir seviyeye getirilmiş ve seçilen alanlar üzerinde değerlendirilmiştir. Bu bölümde ele alınan görsel kavramlar, kentsel kuşak alanı karakteristikleri esas alınarak oluşturulmuştur (Çizelge 1.1).

Çizelge 1.1 : Puanlamada kullanılan görsel kavramlar.

Kavramlar	Değerleri
Yeşil Alan	+
Kamusal Alan	+
Tarihi Alan	+
Endüstriyel Alan	-

1.3.3 Puanlama sistemi

Kentsel kuşak alanı karşılaştırmalı değerlendirme yönteminde, teorik çerçevenin oluşturulmasının ardından planlar, hava fotoğrafları ve yerinde incelemeler ile belirlenen kavramlar üzerinden puanlama yapılmaktadır.

Bu puanlama sistemi, her bir kavramda alt başlık olarak verilen potansiyel göstergesine puan verilerek ve bu puanları kavramlara verilen değerlerle çarparak elde edilecek puanların toplamından oluşmaktadır (Çizelge 1.2).

Örnek çalışma alanlarının kentsel kuşak karakteristikleri, **0-5** aralığında puan verilen bir sistem ile incelenmiştir.

Seçilen kavramlara tarihi kent merkezinin işlevselliği, tarihselliği ve kalitesinin belirlenmesine yardımcı olması için değerler verilmiştir.

Bu değerler, yeşil, kamusal ve tarihi alanlar için pozitif, endüstriyel alan için de negatiftir.

Elde edilen sonuçlar, EXCEL programı kullanılarak karşılaştırılmış, İstanbul ve Barselona şehirlerinde tarihi kent ve sur çevresindeki iç kuşak alanları, puanlama

sisteminde pozitif değerlerin **5** puan, negatif değerlerin **0** puan aldığı, en verimli (*optimum*) olarak kabul edilen **40** puan üzerinden değerlendirilmiştir.

Çizelge 1.2 : Puanlama tablosu.

<i>Kavramlar</i>	İstanbul		Barselona	
	Puan	Çarpım	Puan	Çarpım
Yeşil Alan x (+)				
Kalite algısı				
Korunacak alanların önemi				
<i>Toplam</i>				
Kamusal Alan x (+)				
Kalite algısı				
Erişilebilirlik				
Güvenlik hissi				
<i>Toplam</i>				
Tarihi Alan x (+)				
Kent mirası				
Toplumsal algı				
Şehir silueti				
<i>Toplam</i>				
Endüstriyel Alan x (-)				
Görüntü kirliliği				
Boş/atıl alan				
<i>Toplam</i>				
<i>Genel Toplam</i>				

1.4 Bölüm Değerlendirmesi

Çalışmanın amacının, kapsamının ve yönteminin açıklandığı bu bölümde, tarihsel ve ekonomik süreçlerde İstanbul ve Barselona şehirlerinin kuşak alanı oluşumlarının saptanacağı, ardından tarihi sur çevresindeki iç kuşak alanları üzerinden, oluşturulan puanlama sistemiyle karşılaştırılacağı bir yöntem önerisi yapılmıştır. Bu puanlama sistemiyle, sur çevresindeki iç kuşak alanlarının tarihi kent ve kent bütününe etkisi değerlendirilmekte ve karşılaştırılmaktadır.

Kuşak alanlarının değerlendirilmesinde bir yöntem önerisi olarak geliştirilen puanlama sistemi, yerinde incelemeler, fotoğraf ve hava fotoğrafı üzerinden yapılan gözlemlere dayanmaktadır. Kuşak karakteristiği gösteren daha çok kavram ve daha çok gösterge tespit edilebilir. Ancak bu çalışmada kavramların ve göstergelerin

tümünü analiz etmek mümkün değildir. İleride yapılacak çalışmalar için bir örnek teşkil etmesi amaçlanan puanlama sisteminin geliştirilmesi, detaylı alan analizleriyle saptamalar ve karşılaştırmalar yapılması önerilmektedir.

2. TANIMLAR

2.1 Kentsel Alan

Yerleşme alanlarının, kentsel çalışma alanlarının, kentsel sosyal alt yapı alanlarının, açık ve yeşil alanların dahil olduğu, varsa üst ölçek plan kararlarına uygun olarak imar planı ile belirlenmiş ve iskan edilmiş ve/veya kentin gelişmesine ayrılmış, kırsal alanlara ve kırsal yerleşmelere göre daha yüksek nüfus yoğunluğuna sahip, kentleşme süreciyle meydana gelmiş ve kent genişlemesiyle büyümekte olan alanlardır. Şehirler, kasabalar ve bölge kentler bu tanıma dahildir (İmar Yönetmeliği, 2010).

2.2 Kent Çeperi (*Urban Periphery*)

Kent çeperi, bütünleyici bir alanın (ülke, belediye ya da herhangi bir yönetsel form) kompozisyonuna dahil olan, aynı zamanda da dışında tutulan bölge olarak tanımlanabilir. Kent çeperi aynı zamanda kent dışında formal olarak yabancı ve çeşitli diğer bölgeler (şehirler, ülkeler vb.) arasında bulunan bir tampon bölge olarak, bir diğer kentle, ülkeyle, kırsal alan ya da merkez dışı bölgesel alanla bir sınır teşkil edebilir. Kent çeperi, 'kentin dış sınırı' olarak tanımlanabilir. Kentin merkezinden uzaklaşmış bir parçasıdır (Collins, 1994). Bu alan sabit değildir ve kentin ekonomik aktivitelerine, nüfus ve konut yoğunluğuna bağlı olarak yer değiştirebilir (Simone, 2007).

Kentler günümüzde çeperlerine doğru saçaklanmaktadır çünkü kent çeperi, düşük gelir grubu için konut alanları, orta sınıf için ikinci konut alanları, eğitim, araştırma-geliştirme sektörleri için kampüs vb. alanları ve endüstri alanları gibi kent içerisinde oluşumları zahmetli ya da zararlı olabilecek kullanımlar tarafından alternatif yerleşim alanı olarak tercih edilmektedir. Bu sebepten kent çeperlerindeki arazi kullanımları heterojendir (Simone, 2007).

Kent çeperini tanımlamak için farklı terminolojiler kullanılabilen ve bu terimler bazen farklı bölgeleri ifade etmekte, bazense örtüşmektedirler: *periphery*, *rural-*

urban fringe, peri urban areas, deskota regions bu terimlerden bazılarıdır (Velibeyoğlu, 2004).

2.3 Kentsel Kuşak Alanı (*Urban Fringe Belt*)

Kuşak alanları, belirli, yoğunlukla aynı döneme ait ve benzer fiziksel karaktere sahip konut dokularını birbirinden ayıran, genellikle düzensiz şekilli, daha geniş parsellere sahip, daha az yapılaşmış, yaya dolaşımına çok; araç trafiğine az geçirgen alanlardır (Barke, 1974; Whitehand and Morton, 2003). Bu alanlara dair ilk geniş kapsamlı tanımlama 1969 yılında M.R.G. Conzen tarafından yapılmıştır:

Geçici ya da çok yavaş büyüyen bir kent çeperinden kaynaklanan ve başlangıçta çeperde yer arayan arazi kullanım birimlerinin karakteristik karışımından oluşan kuşak benzeri bölge. Nüfus dalgalanması, ekonomik döngüler ve teknolojiye aralıklı ve tekrarlı gelişimlerin sonucu kentin yayılımında meydana gelen yavaşlama ya da duraklama dönemleri ve kent çeperinde oluşan arazi kullanım değişimlerinin harmanlanması, kent gelişiminde göze çarpan değişikliklerdir. Uzun tarihsel süreçlerden geçmiş kentlerde coğrafi sonucu olarak, kademeli bir dinamikle, genellikle konut alanlarından ayırık, eşmerkezli kuşak alanları açığa çıkar. (M.R.G. Conzen, 1969)

Conzen, kuşak alanı kavramını kent evriminin karmaşıklığı ve çeşitliliğine bir giriş yolu olarak kabul etmiştir. Bu alanların varlığı, kayda değer kalıntıları bulunan eski bir kentin morfolojik evrimini anlamak açısından önemlidir (Barke, 1990).

Bilim insanlarına göre, kentsel kuşak alanları, kentsel büyüme titreşimlerinin imzaları; konut ve ticaret sektörlerinin ötesinde ihtiyaç duyulan kentsel mekânın bir yansımasıdır. *Plancılara göre*, kültürel ve doğal özellikleri için değerlidir ve verdikleri geniş sosyal değer üzerinden düzenlenmesi söz konusudur. *Tasarımcılara göre*, daha düşük yoğunlukta tasarlama, yeniden tasarlama, daha karma çevreler tasarlama imkânı sunmakta ve miras karakterlerini kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya kalmaktadırlar (M.P. Conzen, 2009).

Plancıların bölgesel bir algısı vardır, özellikle kentin arazi kullanımını dikkate alırlar. Arazi geliştiricileri de bir alanda yapılacak planlama uygulamalarının çevreye olası etkileriyle ilgilenirler. Bu bağlamda, kuşak alanı kavramının kentin genel planını düzenlemek açısından önemli olduğu söylenebilir.

Kuşak alanı kavramı, kentin fiziksel formunu ve büyüme süreçlerini anlamak açısından önemlidir. Sosyo-ekonomik gelişim, ulaşım modelleri, arazi kullanımı, araç trafiğine fazla geçirgen olmayan yapı, yaya erişimi, bitki örtüsü yoğunluğu,

arazi ıslahı ve topografya, kuşak alanı oluşumunu etkileyen başlıca etmenlerdir (Gu, 2010).

Kuşak alanları *kendiliğinden* ortaya çıkmaktadır. Oluşumları gibi kuşak alanlarının sürekliliği de fiziksel, sosyoekonomik ve kültürel güçlerin işleyişiyle ilgilidir. Bu etkileşim kuşak alanı kavramının planlama sürecinde bir potansiyel olduğunu göstermektedir. Bu sebepten, kuşak alanı kavramının bir planlama aracı olarak kullanılmasının, bütünleşik planlama (Whitehand & Morton, 2003, 2004, 2006), kentsel tasarım ve kent gelişimi yönetimi içerisinde (Kropf, 2001; Whitehand, 2005) yardımcı olacağı öngörülmektedir.

Açık alanlar, endüstriyel alanlar, kurumsal alanlar, düşük yoğunluklu konut alanları, rekreasyon alanları kentsel kuşak alanları içinde sayılmaktadır. *Açık alan kullanımlarında*, şehir parkları, fidanlık ve bostan alanları, mezarlıklar ve arsalar; *endüstriyel alanlarda*, ulaşım tesisleri, depo alanları, fabrikalar, taş ocakları; *kurumsal alanlarda*, dini merkezler, manastırlar, askeri kışlalar, kampüsler, hastaneler, atıksu tesisleri; *düşük yoğunluklu konut alanlarında*, müstakil villalar, köy yerleşimleri; *rekreasyon alanlarında*, golf sahaları, spor alanları, binicilik okulları, kuşak alanlarına örnek olarak verilebilir. Konut ve ticari kullanım ve benzeri yoğun kullanımların dışında, kısmen daha geniş parselli, daha çok açık alanın ve dağınık yapılaşmanın bulunduğu alanlar kentsel kuşak alanlarına dahil edilebilir (M.P. Conzen, 2009). Yapılaşma döngüleri, arazi değerleri, sosyal ve yarı sosyal teşvikler bu alanların oluşumunu ve devamını etkilemektedir (Carter and Wheatley, 1979).

2.4 Eşik Hattı (*Fixation Line*)

Kent büyümesini sınırlandıran çoğunlukla doğrusal alan (M.R.G. Conzen, 1960). Kentin genişlemesini yavaşlatan/durduran bu alanlar doğal (dağ, nehir) ya da yapay (kent duvarı, yol) eşiklerden oluşabilir. Güçlü, genellikle kenti koruma özelliğine sahip (kent duvarı) bu doğrusal alan, tarihi bir kentin kuşağını işaret eder. Sonraki kent büyümesi boyunca eşik hatları, özellikle iç kuşak alanlarının belkemiğini oluşturur ve duvar içi ve duvar dışı alanları birbirinden ayırır (M.R.G. Conzen, 1969).

2.5 Kent Morfolojisi ve Morfolojik Analiz

Kent morfolojisi, insan yerleşmelerinin formunu, oluşum ve dönüşüm süreçlerini, mekânsal yapı ve karakterini, tarihsel gelişim süreçleri ve yerleşmeleri oluşturan bileşen parçalarını analiz ederek anlamayı sağlayan bir yaklaşım olarak tanımlanabilir. Yerleşmelerin fiziksel formu ya da kentsel yapısının incelenmesi olarak bilinen kent morfolojisi, kentsel dokuların değişim-dönüşüm süreçlerinin belirlenmesinde, yapıların tarihsel geçmişlerinin anlaşılmasında ve aktarılmasında önemli bir değerlendirme yöntemi olarak kullanılmaktadır (Kubat & Topçu, 2009).

Oxford Üniversitesi sosyal bilimler sözlüğünde kent morfolojisi, bir kentin mimarisini, yol dokularını ve farklı yaşam yoğunluklarını içeren kent şekli, olarak tanımlanmıştır. Sıklıkla kentsel çalışmalarda fonksiyonel bölgelemelerde, kentin arazi kullanım dokusunda, ayırt edilebilir (Kropf, 2009).

Kent planlarının tarihi ve coğrafi bir kaynak olarak görülmesi ve planlamada veri olarak kullanılması 19. yüzyılın sonuna, kent morfolojisinin bağımsız bir bilim dalı olarak gelişmesi ve kentlerin fiziksel yapılarının analizinde bir yöntem olarak kullanılmaya başlanması da 20. yüzyılın ilk yarısına tarihlenmektedir (Whitehand, 1986; Gauthiez, 2004). Kentlerin morfolojik yapısındaki özellikler, arazi kullanımları arasındaki ilişki ve ulaşım sistemlerindeki gelişimlere bağlıdır (Gurdes, 1990). Kentin yapısal analizlerinde morfolojik birimlerin haritalandırılması, tarihi-morfolojik ve peyzaj yaklaşımlarının bir parçasıdır. Tarihi süreçler, kent peyzajında hayatta kalmış formlarla ispat edilmiştir.

Kent morfolojisine, farklı ülkelerden ve farklı akademik disiplinlerden çeşitli yaklaşımlar geliştirilmiştir. Genel anlamda kent morfolojisiyle ilgili üç yaklaşım bulunmaktadır: İtalyan, İngiliz ve Fransız okulları. İtalyan okulu 1940'lı yıllardan itibaren Muratori ve Caniggia'nın çalışmaları üzerinde yoğunlaşmıştır. Muratori, üzerinde çalıştığı şehirler için yeni mimarinin kent dokusuna uyumuna temel teşkil eden bir 'işlevsel tarih' modeli geliştirmeye çalışmış ve onu takip eden Caniggia, politik-ekonomik güçlerin etkisiyle şekillenen şehri dinamik tipoloji prosedürünün organik sonucu olarak kavramsallaştırmıştır (Gauthiez, 2004).

İngiliz okulu, 'kent-planı analizi'nde yeni bir teknik geliştiren M.R.G. Conzen'in çalışmalarına yoğunlaşmaktadır. Conzen tarafından 1960 yılında yapılan, '*Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis*' isimli çalışmada eski kent

haritalarının karşılaştırmalı incelenmesi yoluyla tarihsel süreçte kentsel fiziksel değişimin belirlenmesi, kent morfolojisinin kuramsal temelleri açısından önemlidir (M.R.G. Conzen, 1960). Conzen, tarihsel süreçler boyunca oluşan kent katmalarını (kent planı, yapı formu dokuları, arazi kullanım dokuları, yol sistemleri, parseller, yol blokları, blok planlar vb.) keşfetmenin, kent formunu anlamak açısından önemine değinmiştir. Onu takip eden Whitehand gibi araştırmacılar, metodolojik bilgisini, tarihi ve modern peyzajın yönetiminde uyarlamanın yollarını araştırmaktadırlar (Gauthiez, 2004).

'*Versailles School of Architecture*' merkezli Fransız okulu, geniş kapsamlı metodolojik bilgiyi kentleşme süreçleri ile ona bağlı mimari modellerin analizi için geliştirmiştir. Yapı peyzajının ve sosyal dünyanın mantığı üzerinde çalışılmış, birbirlerine şekil verdikleri konusunda saptamalar yapılmış ve sosyal hayatın devamı için yapısal çevrenin önemli olduğu vurgulanmıştır (Gauthiez, 2004).

Alman okulu, Chicago okulu ve *Morphogenetic* okul da morfolojik araştırmalar açısından önemlidir. Alman asıllı olan Conzen'in fikirlerinin temelleri Alman planlaması ve geleneklerine dayanmaktadır. Ayrıca üzerinde çalıştığı kavramlardan biri olan *kentsel kuşak alanı* ilk olarak Berlin Üniversitesindeki öğretmenlerinden biri olan Louis tarafından tanımlanmıştır (Gauthiez, 2004).

Kent morfolojisine yıllar boyunca farklı disiplinlerce (arkeoloji, tarih, coğrafya, mimari, planlama vb.) çeşitli ve farklı yaklaşımlar geliştirilmiştir. Bu yaklaşımlar incelendiğinde dikkati çeken bir nokta ise, morfoloji okullarının birbirine referans olmamasıdır. Örneğin İngiliz arkeologlar ve tarihçiler, çalışmalarını yaparlarken İtalyan tarihçileri ve araştırmalarını göz ardı etmişlerdir (ve tam tersi). Özellikle Fransız ve İtalyan okulları, yayın dili Almanca olan Alman okulunun çalışmalarını göz ardı etmiştir. Bu yüzden morfolojik kavramların terminolojisinde bir çeşitlilik söz konusudur ve farklı ülkelerdeki farklı disiplinlerin yürüttüğü morfolojik çalışmalardan habersiz olma durumu araştırmalarda bazı çıkmazlara sebep olabilmektedir (Gauthiez, 2004). Bu sebepten diğer yöntemlerin ve yaklaşımların göz ardı edilmemesi gerekmektedir (Kropf, 2009).

Lynch (1981), kent formunu tanımlamak için insanlar ve mekân arasındaki ilişkiyi ikiye ayırmıştır: *mekân kontrolü* ve *mekân algısı*. Lynch, kent formu algısını altı bakımdan incelemiştir: *fiziksel form, kullanım/aktiviteler/hareketler, kontrol, algı,*

süreklilik/değişim, materyallerin ve bilginin hareketi/akışı. Bu altı madde, kent morfolojisi disiplinince kapsanmaktadır. Ayrıca, kent morfolojisinde geliştirilen farklı yaklaşımlarla, kent formu algısı değişmektedir (Kropf, 2009).

2.6 Bölüm Değerlendirmesi

Bu bölümde, kentsel kuşak alanı kavramı ve bağlı olduğu diğer kavramlar tanımlanmıştır. Kent çeperi ve kent kuşağı karıştırılabilen iki kavramdır çünkü kent kuşakları bir zamanlar kent çeperi olan ancak zamanla, kentin genişlemesiyle içe gömülü kalmış alanlardır. Kuşak alanlarına, “kent içine gömülmüş eski kent çeperleri” denilebilir.

Kuşak alanı, özellikle kent morfolojileri ve coğrafyacılar tarafından araştırılan morfolojik bir kavramdır. Alman okulunun da etkisiyle (Louis, 1936), İngiliz okulu tarafından tanımlanmıştır (Conzen, 1960).

Referans eksikliğinden dolayı, farklı okullar tarafından yapılan farklı yaklaşımlar ve kavramlardaki çeşitlilik, kuşak alanı kavramını son yıllara kadar dikkat çekici kılmamıştır. Günümüzde, birçok farklı ülkeden, birçok araştırmacı bu konuyu incelemekte, kavramın planlama ve tasarım konularındaki potansiyeli tartışılmaya devam etmektedir.

3. REFERANS ALINAN MODELLER

3.1 Whitehand Modeli

Whitehand, 1972’de arazi-rantı teorisiyle (*bid-rent theory*) kuşak alanı oluşumu ve yer seçimlerini kentin/ülkenin ekonomik döngülerine (*booms & slumps*) ve arazi fiyat değişimlerine göre açıklayan matematiksel bir model geliştirmiştir (Şekil 3.1). Merkezden uzaklaşıp, kent çeperine yaklaşıldıkça erişim zorluğu, servislere uzaklık vb. sebeplerden ötürü arazi fiyatlarının ucuzlaması sebebiyle, kurumsal kullanımların bu bölgeleri tercih ettiği, ayrıca ekonomik durgunluk döneminde konut üretimindeki düşüşe rağmen, bu alanların oluşumunun devam ettiğini saptamıştır. Ancak, kuşak alanı oluşumunun konut üretimindeki düşüş ya da yapılaşma halkaları dışında da sebepleri olduğuna değinmiştir (Whitehand, 1988). Örneğin, kentin aralıksız büyümesini engelleyen eşik hatlarına (M.R.G. Conzen, 1969) ve medeniyetlerin kent büyümesindeki rollerine bağlı olarak kuşak alanı oluşumunun, ayırt edici ve sürekli bir morfolojik özellik olduğuna değinilmiştir. Farklı ölçeklerdeki şehirler arasında oluşan çevresel farklılıklar, arazi kullanım bileşimi, yoğunluk gibi etmenlerin hayat kalitesini de etkilediği saptanmıştır (Barke, 1990).

Whitehand, 1972’de kurumsal ve konut kullanımlarının yer seçimlerini arazi fiyat döngüleri açısından incelemiştir. Ekonomik durgunluk dönemlerinde, düşük arazi fiyatlarını tercih eden kurumsal kullanımlar kent çeperinde kümelenmiş ve konut patlaması sonucu kent büyümesi devam ettiği zaman kentin içine gömülmüşlerdir. Uzun bir tarihe sahip kentlerde, kent büyümesine ve büyümeyi duraksatan eşik hatlarının varlığına bağlı olarak büyüme halkaları daha rahat okunabilmektedir (Barke, 1990).

Grafiklerde, özellikle konut patlaması dönemlerinde, kent merkezinden uzaklaşıldıkça konut üretiminde keskin bir düşüş gözlemlenirken, kurumsal kullanımların dayanıklılığı daha fazladır. Ayrıca küçük kentlerde bu düşüşün büyük kentlere oranla daha yavaş olduğu gözlemlenmiştir. Bu durumun sebebinin, yürüme

mesafesinde olan küçük kentlerde çeperlere ulaşımın büyük kentlere oranla daha kolay ve masrafsız olmasıdır (Barke, 1990).

Kent büyüklüğü, kentin gelecekteki büyüme ve yoğunluk beklentisi açısından da önemli farklılıklara sebep olmaktadır. Büyük kentlerde, büyüme artışı fazladır ve buna bağlı olarak kent çeperlerindeki arazi fiyat artışı da fazladır. Yapılaşma projelerinin ölçekleri kent büyüklüğüyle doğru orantılı olarak değişir. Özellikle hazırda alt yapısı olan (yollar, servisler vb.) ve daha önce el değmemiş parseller konut alanına dönüşmek için daha yüksek potansiyele sahiptir (Barke, 1990).

Büyük kentlerde arsa fiyatları, küçük kentlere oranla daha hızlı bir artış gösterebilir çünkü 'kesinsizlik' spekülasyona daha açıktır. Konut gelişim alanlarındaki arsa fiyatları, mevcut konut parsellerinin fiyatlarına göre daha istikrarsızdır. Örneğin Birinci Dünya Savaşı öncesindeki durgunluk döneminde, konut gelişimi bölgelerinde fiyatlar düşerken, mevcut konut parsellerinin fiyatları yükselmiştir (Barke, 1990).

Kent merkezinden uzakta bulunan, erişim zorluğundan ötürü düşük fiyatlı parsellerde, şehrin küçük ya da büyük olması fark etmeden kurumsal kullanımlar ön plana çıkmaktadır çünkü kurumsal yatırımlar konut yatırımlarına göre sermaye darlığından daha az etkilenmektedir. Küçük kentlerde, konut patlaması döneminde üretilen yeni konutlar, önceki konut kullanımlarına daha yakındırlar çünkü kent çeperlerinde büyük kentlere kıyasla daha çok konut inşa edilmektedir. Ayrıca küçük kentlerde kurumsal yatırımlar, konut patlaması dönemlerinde bile konut yatırımlarıyla yarışabilmektedir. Küçük kentler, büyük kentlere oranla daha sabit bir gelişim izlemektedir (Barke, 1990).

Küçük bir kent olan Falkirk (İskoçya) üzerinde, Whitehand'in modeli (1972) denenmiştir. Ancak örnekte modele ters düşen bazı durumlarla karşılaşmıştır. Örneğin, durgunluk dönemlerinde bile, kent çeperlerinin bir kısmında konut üretimi devam etmiştir. Bu durumun sebebi, erişilebilirliğin ucuz olması olarak görülmüştür. Özellikle toplu ulaşım sistemlerinin kente gelişi, uzak arazilerin konut kullanımına açılmasında etkili olmuştur. Bu sebepten, küçük kentlerde, kurumsal kullanımların konut kullanımlarıyla rekabeti daha kuvvetlidir (Barke, 1990).

Whitehand modelinde, durgunluk dönemlerinde tüm kullanımların mevcut kent çeperinde kümелendiği ve patlama dönemlerinde genişçe dağıldığına değinmektedir. Ancak küçük kentlerde, durgunluk dönemlerinde, gelişim diğer dönemlere kıyasla

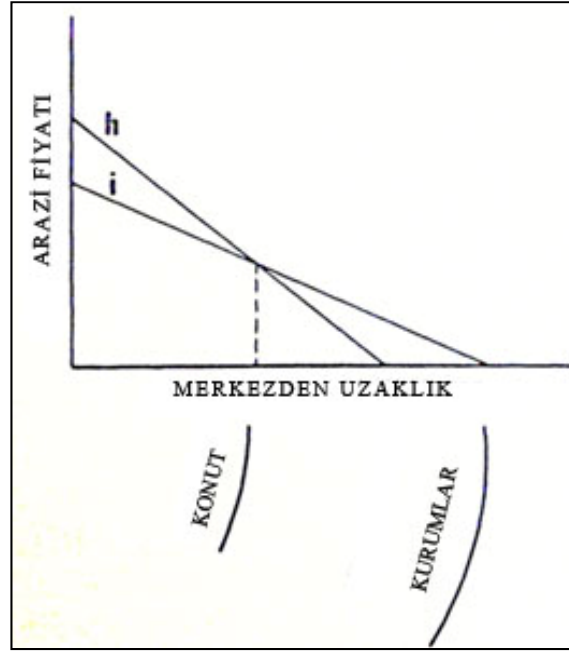
daha az olmasına rağmen, mekânsal olarak geniş alanlara yayılmış durumdadır (Barke, 1990).

Önceden kent çeperlerinde oluşmuş kurumsal kullanımlı parseller, kentin büyümesiyle içe gömüldükçe, konut piyasasının erişim kolaylığından ötürü pahalı parsellerine karşı daha savunmasız hale gelmekte ve hatta konut parsellerine dönüşmektedirler (*alienation*). Bu durumda konut patlaması dönemlerinde bazı kuşak alanı kullanımları konut alanına dönüşebilmektedirler (Whitehand, 1972). Küçük kentlerde, büyük kentlere oranla daha düşük bir dönüşüm baskısı bulunmaktadır. Örneğin Slater (1978) buna örnek olarak uzun yıllar boyunca mevcudiyetini koruyan küçük kasaba villalarını göstermektedir (Barke, 1990).

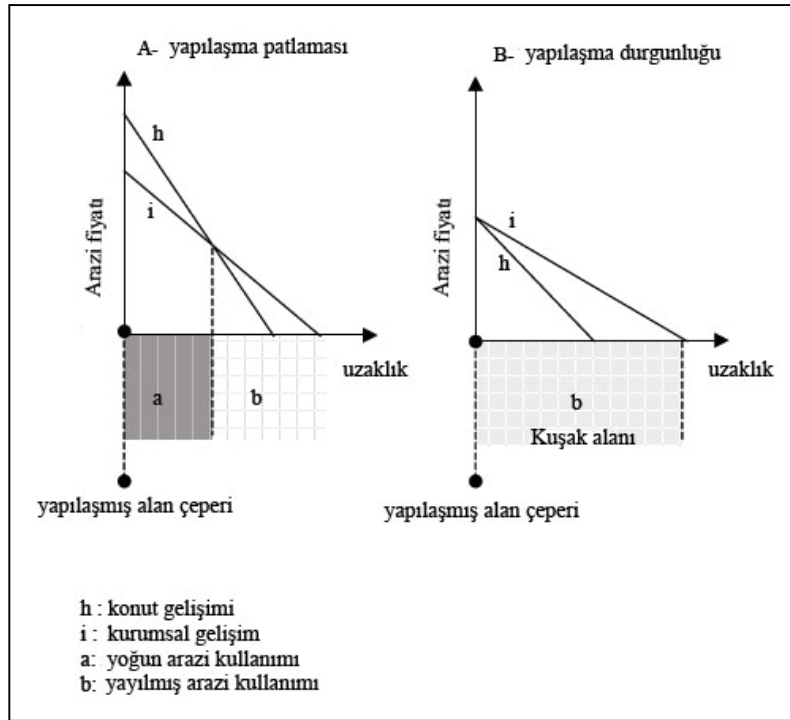
Bu durumda, potansiyeli yüksek bir alanda, bir parselin orijinal kullanımını korumayı başarması kentin büyüklüğüne bağlı olabilmektedir. Konut patlaması dönemlerinde küçük kentlerde de eski kuşak alanlarının konut alanına dönüşümü olmakla birlikte daha çok yeni konut üretimi ile konut ihtiyacı çözülebilmektedir. Ayrıca bu alanlarda yeni kurumsal bina yatırımları yapılması da eşit derecede önemlidir (Barke, 1990).

Whitehand'ın modeli, “kentsel morfolojinin şaşırtıcı karmaşıklığı içerisinde bir araç olarak konularak düzeni sağlar” (Whitehand, 1967). Bu model, kırsaldan kentsel alana dönüşümün süreçlerini ve kuşak alanları ile banliyö konut alanlarının zaman içerisindeki oluşum süreçlerini belirlemektedir.

Kurumlar, kâr amacı gütmendiğinden, ticari, endüstriyel ve konut kullanımları yanında, genellikle göz ardı edilmektedirler. Ortalama öneri rant grafiğinde, zamana göre konut ve kurumsal kullanımlar verilmektedir. Konut talebinin çok olduğu zamanlarda, merkezden uzaklaştıkça konut rantı daha keskin bir iniş gösterirken, kurum rantı daha yavaş azalır. Ekonomik değişimlere göre konut patlaması ve durgunluğu durumlarına göre farklı grafik modelleri geliştirilmiştir (Şekil 3.2). Konut talebindeki artış ve düşüşlerin tekrarlaması, değişen oranlarda kurum ve konut barındıran, birbiri ardından gelen bölgeler oluşmasına neden olmaktadır. Kentsel gelişim merkez dışına doğru olmaktadır ve merkez neredeyse tamamen gelişmiş olduğu için, içeride yeni gelişim alanları oluşması neredeyse imkânsızdır (Whitehand, 1971).



Şekil 3.1 : Whitehand modeli, 1972 (Ducom, 2008).



Şekil 3.2 : Whitehand modeli, 1972, arazi rantı ve yapılaşma çeperinden uzaklık arasındaki ilişkiler (Ducom, 2008).

Whitehand'ın kavramsallığı, kurumsal ve yerleşim alanlarını kesin bir şekilde ayırmakta, aynı zamanda nüfus artışı ve yapılaşma artışı arasında direk bağlantı olduğuna değinmektedir. Diğer yandan, arz ve talebin bulunduğu tek bir homojen konut piyasasından bahsetmekte ve farklı sektörleri birbirinden ayırmamaktadır. Bu süreçte arazi geliştiricilerinin farklı tutumları bulunduğu da dikkat çekilmiştir.

Daha yakın tarihteki yayınlarında, bu değişkenleri, kurumların ve mal sahiplerinin karar alma süreçlerine dikkat çekerek zenginleştirmektedir (Whitehand, 1981).

3.2 Süreç Modelleri

Tarihsel süreçlerde, kent büyümesiyle ve merkezin değişmesiyle birlikte iç kuşak alanları başta olmak üzere kuşak alanları değişimle karşı karşıya kalmaktadırlar. Sonraki bölümlerde daha detaylı açıklanacak bu değişim süreçlerine, kuşak alanı oluşumu, kuşak alanı sürekliliği, kuşak alanı değişimi ve kuşak alanı yabancılaşması örnek olarak verilebilir. Bu kuşak alanı dinamiklerini anlamak ve açıklamak için geliştirilen iki süreç modeli bulunmaktadır.

3.2.1 Barke modeli

Süreç modellerinden ilki, Barke (1990) tarafından yapılmış, kuşak alanı evrimi sırasında arazi kullanımındaki değişimleri şemalaştırmıştır (Şekil 3.3).

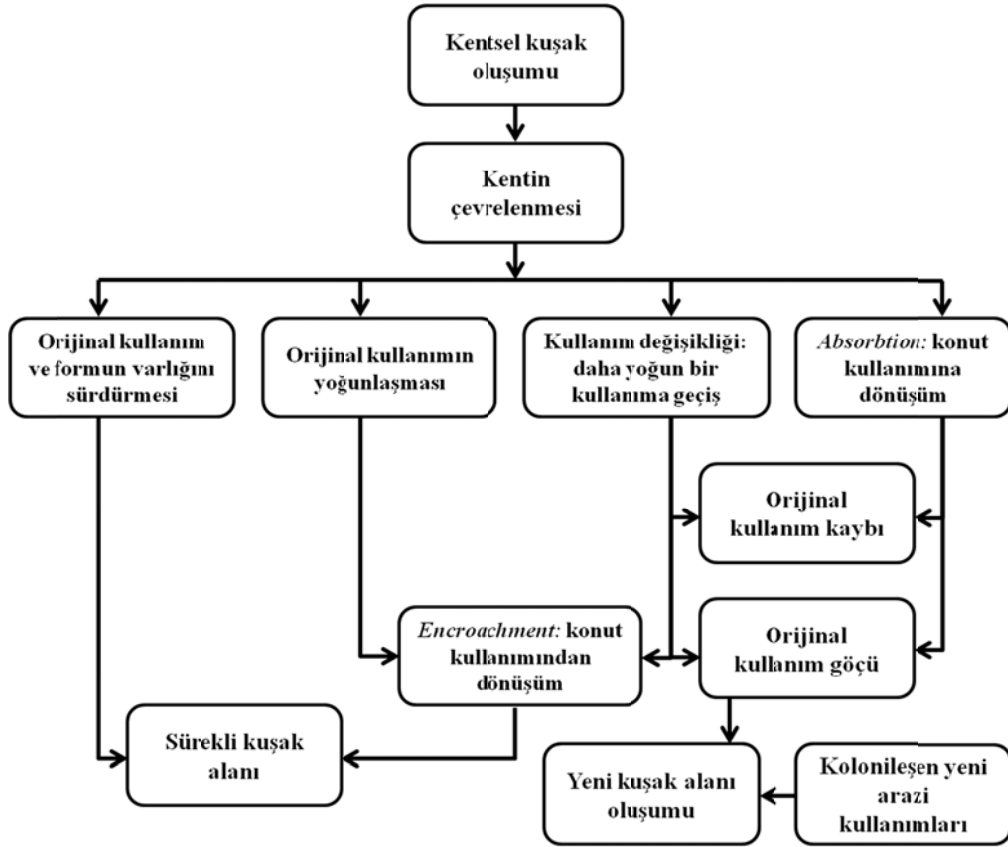
Bu modele göre, çeperde kentsel kuşak oluşumunun ve kentin çevrelenmesinin ardından, bu alanlar kent büyümesinden dört şekilde etkilenebilmektedirler. İlk olarak, mevcut kullanımları ve formlarının varlığı devam edebilir ve sürekli bir kuşak alanı haline gelebilirler. Bu durumda özellikle planlama politikalarının etkisi bulunmaktadır. Birmingham yeşil kuşak politikası, kuşak alanı sürekliliğine bir örnektir.

İkinci olarak, alan kuşak alanı karakteristiklerini sürdürebilir, ancak orjinal kullanım yoğunlaşmasına maruz kalabilir. Bu durumda, kurumsal kullanımlara ihtiyaç arttığında, çevredeki konut kullanımlarının kurumsal kullanım alanlarına dönüştürülmesi bir örnektir.

Üçüncü olarak, kuşak alanları orijinal olmayan, yani bir başka kullanım yoğunlaşmasına maruz kalabilirler. Örneğin, bir bölümü endüstriyel binalarla çevrili bir açık alanın başka bir kuşak karakteristiği kazanarak yoğunlaşması sonucu, endüstri alanlarının taşınması gerekebilir. Bu durumda alan, orijinal kullanım kaybına ve bazen orijinal kullanım göçüne uğrar. Orijinal kullanım göçü sonucunda başka bir bölgede kuşak alanı oluşumu görülür.

Son olarak, kentsel rantın ve konut talebinin artışı ve/veya MİA'nın genişlemesi sonucunda, özellikle baskıya en çok maruz kalan iç kuşak alanlarında kullanım

dönüşümü meydana gelir ve bu durumda alan, kuşak karakteristiklerini kaybederek konut ya da ticaret kullanımına dönüşebilir (*absorbtion/alienation*). Bu durumun sonunda da orijinal kullanım kaybı ve bazen orijinal kullanım göçü meydana gelir. Bütün bu süreçler dışında kolonileşen yeni arazi kullanımları da yeni kuşak alanı oluşumlarına etki ederler.



Şekil 3.3 : Barke süreç modeli (Barke, 1982).

3.2.2 Ducom Modeli

Süreç modellerinden ikincisi, Ducom (2005) tarafından yapılmıştır. Ducom, doktora çalışmasında, karar verme mekanizmaları ve dış etkiler ile kuşak alanı dinamikleri arasındaki ilişkiyi modellemiştir (Şekil 3.4).

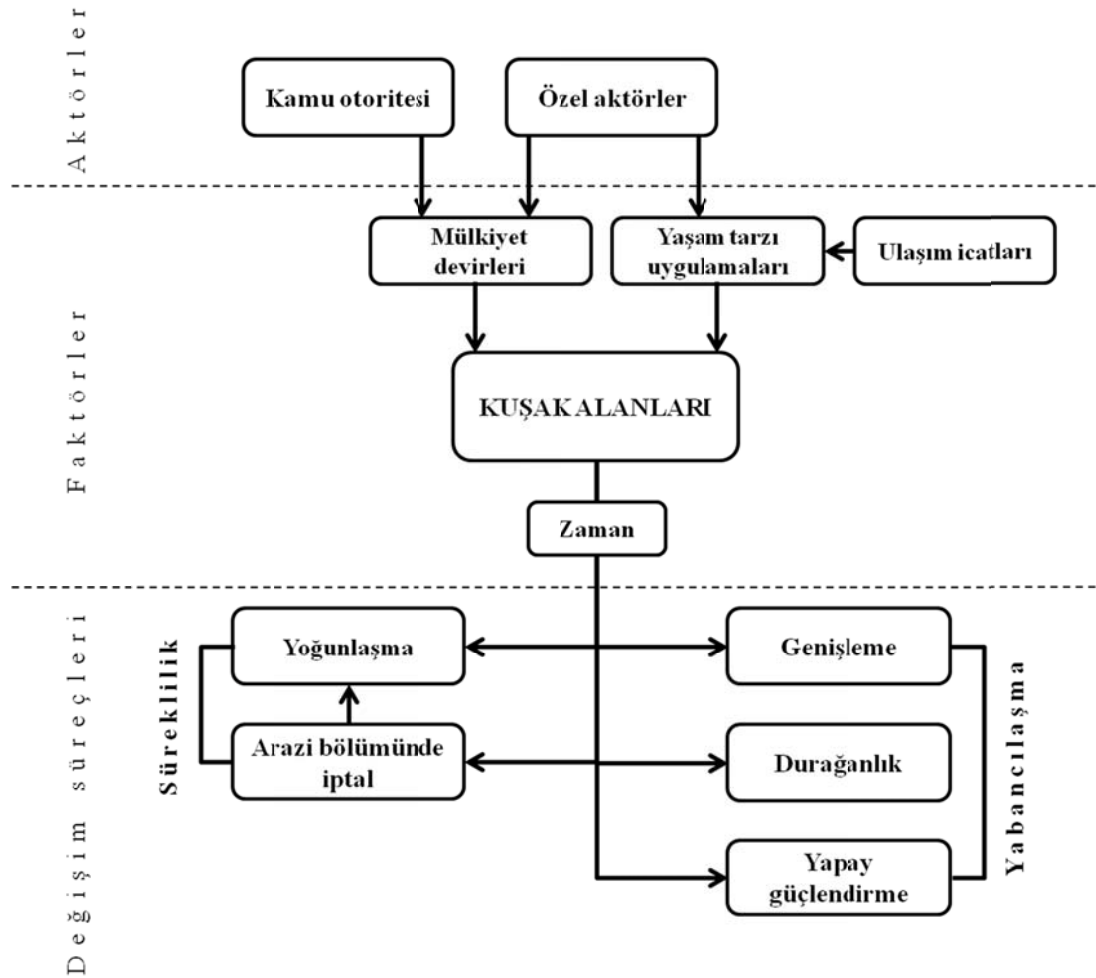
Bu modele göre, kent gelişiminde etkili olan aktörlerin, kamunun ve özel girişimcilerin arazi mülkiyeti ve halkın yaşam tarzıyla ilgili karar verme süreçleri sonucu, ayrıca ulaşım teknolojilerinin gelişimi gibi dış etkilerle birlikte kuşak alanı oluşumu şekillenmektedir.

Kuşak alanları zaman içerisinde süreklilik ya da yabancılaşma ile karşı karşıya kalırlar. Arazi fazla parçalı bir yapıya sahip değilse, parseller genişse, mülkiyete dair

problemler azalır ve bölge, diğer kuşak alanı karakteristikleri için de çekici bir hale gelerek kuşak karakteristiği süreklilik kazanır.

Eğer kent genişlemesi hız kazanır ve bu alanların üzerindeki baskı artarsa ve/veya bu alanların kullanımında bir durağanlık varsa bu alanlar kuşak karakteristiklerini kaybetme riski taşırlar. Bu alanlarda dair yapılan müdahaleler de orijinal kullanımın dışına taşmakta ve kuşak alanı yabancılaşması meydana gelmektedir.

Bu süreçlerde, kuşak alanı oluşum ve değişim süreçlerinin kent mekânına yansımalarının, dünyanın farklı tarihi, sosyoekonomik ve kültürel özelliklere sahip şehirleri ve bölgelerinde farklı formlar aldığı saptanmıştır.



Şekil 3.4 : Ducom modeli, 2005 (Conzen, 2009).

3.3 Bölüm Değerlendirmesi

Bu bölümde, kuşak alanı teorisiyle ilgili geliştirilmiş modellerden bahsedilmiştir. Whitehand'ın kuşak alanı oluşumu ve ekonomik döngüleri ilişkilendirdiği arazi-rantı teorisi ve Barke ve Ducom tarafından önerilen kuşak alanı oluşum ve değişim süreçlerine ait iki süreç modeli örnek olarak verilmiştir.

Whitehand'ın modeli, arazi fiyat döngüleri sonucu konut ve kurumsal kullanımların yer seçimlerini; Barke'ın modeli, kuşak alanları geliştikçe arazi kullanımındaki değişimleri; Ducom'un modeli, kuşak alanları geliştikçe, karar vericiler, yardımcı faktörler ve değişim süreçleri arasındaki ilişkileri tanımlamaktadır.

Çalışmanın sonraki bölümlerinde İstanbul ve Barselona kentlerinin kuşak alanı saptaması yapılırken, modeller referans alınmış ve kuşak alanı oluşum ve değişim süreçlerinin mantığı anlaşılmaya çalışılmıştır.

4. KENTSEL KUŞAK ALANLARI

4.1 Kentsel Kuşak Alanı Kavramının Ortaya Çıkışı ve Gelişimi

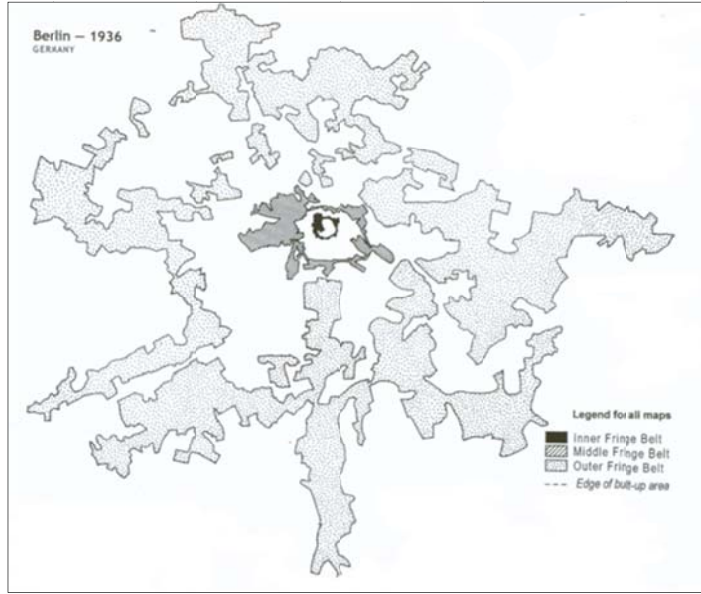
Kuşak alanları üzerinde yapılan çalışmaların gelişimi üç aşamaya bölünebilir: ilk aşama, 1936 ile 1960'ların ilk yarısı arasında kentsel kuşak fenomeninin tanımlanıp, Avrupalı coğrafyacılar tarafından tartışılmasıdır. Louis'in Berlin çalışması (Şekil 4.1), fiziksel büyümenin eşikleri kent duvarları ve iç ve orta kuşak alanlarının ilişkisi (Whitehand, 1967), Alnwick ve Newcastle çalışmalarıyla morfolojik teorinin temellerinin atılması (Conzen, 1960, 1962) bu döneme dahildir (Gu, 2010).

İkinci aşama, 1960'ların ikinci yarısı ve 1990'ların sonuna kadar yapılan çalışmaları kapsamaktadır. Bu dönemde, kuşak alanları oluşumu ile büyüme halkaları, arazi değerleri ve ulaşım teknolojileri arasında ilişki kurulmuştur (Whitehand, 1967, 1977, 1987). Kuşak alanları oluşumu, konut üretimindeki durgunluk dönemlerinde, arazi değerleri düşüken artış göstermektedir. Coğrafi engellerle birlikte bu dinamikler, birbirini takip eden konut ve kuşak alanı döngüleri meydana getirmektedir. Bu dönemde coğrafyacılar ağırlıklı olmak üzere, kuşak alanı oluşumu, değişimi ve kent formu ile ilgili daha detaylı çalışmalar yapılmış ancak planlamayla ilgisine yeterince değinilmemiştir (Openshaw, 1974; Slater, 1978; Carter and Wheatley, 1979; Whitehand, 1972; Conzen, 1978; Carter, 1983; Barke, 1976, 1990).

Üçüncü aşamada, 1990'ların sonundan günümüze gelen süreçte, kuşak alanları fikri ile planlama pratiği ve kent peyzajı yönetimi arasındaki ilişkiler irdelenmektedir. Örneğin, bir bütünleşik planlama yaklaşımı olarak kentsel kuşak alanı fikri, tartışılmaktadır (Whitehand & Morton, 2003, 2004, 2006). Ayrıca kentsel tasarım yönetimi içerisinde kuşak alanlarının önemi (Kropf, 2001; Whitehand, 2005) ve kent ekolojisi ve sürdürülebilir gelişim içerisinde değerleri (Hopkins, 2004), özellikle İngiltere'de kent morfolojileri tarafından araştırılmaya devam etmektedir (Gu, 2010).

Coğrafi bir fenomen olan kentsel kuşak alanları kavramı, ilk kez Herbert Louis tarafından tanımlanıp 1936'da 'Büyük Berlin'in Coğrafi Gelişimi' isimli

makalesinde yayınlanmıştır. Temel kavramı biçimlendiren ve ilk taslakları çizen Louis, Berlin'in tüm metropoliten alanını tarihi ve coğrafi gelişimi okunabilecek şekilde bölgelere ayırıp, bu bölgeleri detaylı şekilde haritalandırmıştır (Louis, 1936). İki açık, içe yerleşik ve üçüncü olarak da amorf, dış kuşak alanı ayırt etmiştir. En içteki ve geç 17. yüzyıl prensliği kentini (tarihi çekirdeği) çevreleyen kısmı ilk bölgedir (M.P. Conzen, 2009).



Şekil 4.1 : Berlin kuşak alanı analizi, 1936 (Conzen, 2009).

İlk bölge çoğunlukla surlarla ve 18. yüzyıl varoşları ile çevrilidir. Hem kent merkezinden hem de yeni gelişim alanlarından daha açık bir karaktere sahiptir. Bu tarihi bölgelerin etrafını çevreleyenler geç 19. yüzyıl konut bölgeleridir. Bu konut alanları, büyük bahçeleri, tren yolu servisi, saray yerleşkeleri ve diğer konut dışı yerleşimleri içinde barındırmaktadırlar. Daha sonra, Louis, yoğunluklarına göre alanları birbirinden ayırmış ve farklı yapıda yerleşim alanlarını, endüstriyel alanları, bahçe parsellerini, villa mahallelerini ve kentin içine yedirilmiş eski köy merkezlerini sınıflandırmıştır (M.P. Conzen, 2009).

Çeyrek yüzyıl sonra, Louis'den ders almış olan M.R.G. Conzen (1960), İngiltere'ye gitmiş, Alnwick, Northumberland ve Kuzeydoğu İngiltere'de küçük bir ticaret kasabasında, detaylı morfolojik çalışmalar yaparken, kentsel kuşak alanı olgusunu incelemiştir. Conzen, üç belirgin kuşak saptamıştır. İç kuşak alanı (IKA), ortaçağ kenti surlarının etrafında oluşmaktadır. Bunun bir parçası olarak, Alnwick'deki kentsel kuşak oluşumuna ve sonraki değişikliklere dair karmaşık bir sınıflama

geliştirmiştir. Daha sonra bu şemayı Tyne-Newcastle'ın iç kuşak alanında da kullanmıştır (M.R.G. Conzen, 1962). Bu çalışma daha karmaşık bir analizi ortaya çıkarmış, klasik kuşak alanı kavramını oluşturmuş ve bugünkü haline türetmiştir. Conzen, Ludlow, Conway ve Manchester gibi diğer İngiliz bölgelerinde kavramı test etmeye devam etmiştir (M.R.G. Conzen, 1966, 1978).

Bu çalışmanın üzerine, Jeremy Whitehand, Tyneside bölge kenti, Glasgow ve Birmingham gibi geniş kentsel alanlarda kuşak alanlarını haritalamanın yararlarını doğrulamış, iki şekilde kentsel kuşak alanı teorisinin yapı taşlarını geliştirmiştir. İlk olarak, kuşak alanları ve kentin yapılaşma dönemleri arasındaki ilişkileri incelemiş ve Conzen'in sezgisel saptamalarını istatistiksel olarak ispat etmiştir (Whitehand, 1967, 1972, 1987, 1988, 1994; Barke, 1976). Zaman içinde kentsel ekonomiye yakın bağlantı göstererek kuşak alanı dinamiklerinde kartografik yaklaşımı haklı çıkarmıştır. İkinci olarak, kuşaklaşma sürecinde arazi sahipleri, geliştiricileri, yatırımcılar ve plancıların etkileşimi ve arazi kullanım ve geliştirme mücadelesini, artan, azalan ve dönüşen kentsel alanları incelemiştir. Merkez yenilenmesi, konut değişimi ve banliyö konutları gibi konularda kuşak alanlarına en sonunda "*değişimin özneleri*" tanımını getirmiştir. Özellikle Birmingham'ın dağınık ama iyi tanımlanmış *Edwardian* kuşak alanına (OKA) özel ilgi göstermiş ve planlamaya etkisine dikkat etmiştir. Bu ve benzeri araştırmaların bir sonucu olarak, kuşak alanı kavramı kent formuyla ilgili birçok çalışmanın içine dahil olmuştur. (Whitehand, 1996, 2005; Whitehand and Morton, 2003, 2004, 2006; Whitehand, Morton and Hopkins, 2003).

Bir nüfus patlaması durumunda, kentin fiziksel yayılıma ihtiyaç duyması sonucu yeni konut kullanımları bu bölgelerin ötesine sıçramakta ve kuşak alanları, önceki gelişim sürecinin fosilleri olarak mevcut kalmaktadır. Eski kent merkezi, kuşak alanları ve yeni konut alanlarına bakıldığında, birbirini takip eden oluşumlar ağaç halkalarına benzetilebilir (Dollen, 1990).

Kentsel kuşak alanları içerisinde çeşitli kullanımlar bulunmaktadır. Koblenz, Munich, Vienna vb. kentlerde görülen Barok sarayları bunun bir örneğidir. Bu sarayların ilk sahiplerinin, kent çeperinde yer almak istemelerinin politik ve savunma amaçlı sebepleri vardır. Kuşak alanları, hükümet binaları, silah depoları, kışlalar, yeni ulaşım yapıları, tren yolları gibi diğer yönetsel ve kamusal binalar için de elverişlidir. Mezarlıklar, parklar, spor alanları gibi geniş alan ihtiyacı olan fonksiyonlar (Whitehand, 1981) ve yeni yollar da kuşaklarda yer alabilirler. Louis,

1936’da bu alanlar için “yapılaşmış alanın çeperinde oluşan ve artan bir kentsel hayata sahip bölge” tanımını kullanmıştır (Dollen, 1990).

Yapısal olarak kentsel kuşak alanları, çoğunlukla az sayıda ve büyük binaların bulunduğu geniş ve düzensiz parsellerden meydana gelir. Bazı kısımlarında villa tipi, düşük yoğunluklu konut bölgeleri oluşabilirken, bazı kısımlarında prefabrik yapılar, örneğin gecekondular oluşabilmektedir. Endüstri dönemi öncesi banliyöleri, kentsel kuşak fenomeninin en eski örnekleri arasında sayılabilir (Dollen, 1990).

Her ne kadar bazı tarihi kuşak alanlarından bahsedilse de, kentin deneyimlediği gelişim ve değişim sürecinde, el değmeden korunmuş bir alan yoktur. Bu durumu ilk fark eden Conzen’dir. Oluşumu itibarıyla en uzun süredir kentte var olan içteki kuşak alanı (IKA), endüstri dönemi öncesinde sabitlenmiştir ve dirençlidir ancak endüstrileşme ile bir çeşit büyüme evresine girer. Bu alanlar, çeşitli kuşak alanı elemanlarının toplanması sonucu sağlamlaşmış ve yayılmıştır. Bulundukları parseller ek binalar ile doldurulmakta ve aynı parselde farklı kuşak elemanları bulunmaktadır. Mekânsal düzen ve sektörel doku içinde fonksiyon çeşitlerinin dağılımı sonucunda iç kuşak sağlamlaşmıştır (Dollen, 1990).

Conzen’e göre (1960), çevresinde oluşan başka bir kentsel yapı yüzünden kentsel kuşak yayılımı yavaşlamaktadır. Bu, kentsel kuşak gelişiminin son aşamasıdır. Yeni yapı, ilk olarak kent merkezinde yer arayan ancak yeterli alan bulamayan, üniversite, yönetim binaları, hastaneler, kültürel aktivite merkezleri vb. kullanımlar tarafından oluşmaktadır. Bu durumda, kuşak alanı, genellikle kentin avantajına, önceki karakterini kaybeder ve değişime uğrar. Çoğu zaman kendi geleneksel formlarını korumaya devam etseler de, kuşak alanları, ek kent merkezi fonksiyonlarının bulunduğu alanlara dönüşürler (Dollen, 1990).

Geç 19. yüzyıl planlama politikaları sonucunda yazlık evler için kurulan mahalleler ve yeni konut fonksiyonlarının birleşimi ile oluşan villa tipi konut bölgeleri, kuşak alanları tanımını daha anlaşılabilir hale getirmiştir. Kentsel kuşak alanları, normalde, kendiliğinden ve plansız bir şekilde, kent merkezinden uzakta yer arayan bireysel fonksiyonlarca oluşmaktadır. Ancak, planlama politikaları ve kullanıcıların tercihleri sonucu, yasal ve planlı bir şekilde bu alanlar üzerinde yapılaşma yapılabilmektedir. Kuşak alanı elemanları, kentsel ya da kırsal alan fark etmeden kent çevresinde oluşabilmektedirler. Örneğin banliyö bölgeleri, kentsel kuşak alanı içerisine dahil

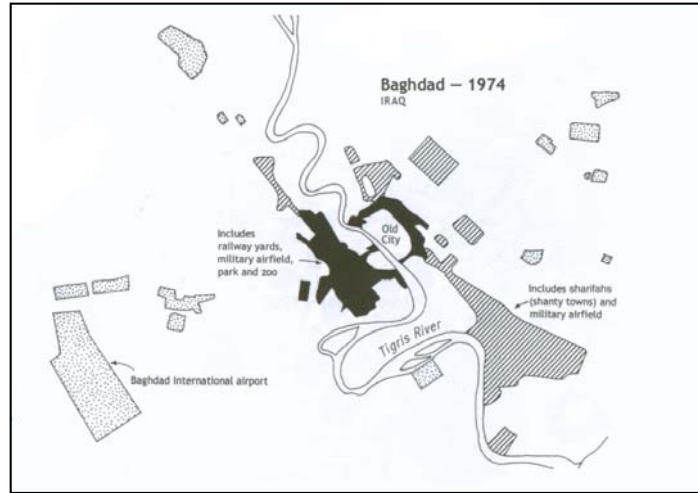
edilebilirken, o bölgede bulunan bir köy, kuşak alanı elemanı değil, belirli bir noktada kurulmuş kırsal bir yerleşimdir (Carter, 1980).

4.2 Kentsel Kuşak Alanı Çeşitleri

Kentsel kuşak alanları, oluşum zamanlarına, kent merkezine uzaklığına ve eşik hatlarıyla ilişkisine göre üçe sınıflandırılmıştır: iç, orta ve dış kuşak alanları. Görsellerde iç kuşak alanı IKA, orta kuşak alanı OKA ve dış kuşak alanı DKA kısaltmalarıyla ifade edilecektir.

4.2.1 İç kuşak alanları (IKA)

İç kuşak alanları mekânsal olarak, kuşak alanı çeşitleri arasında en karmaşık yapıda olanlardır çünkü zaman içinde kent merkezinin baskılarına maruz kalmışlardır. İncelenen örnekler arasında, kent merkezinde en uzun süre bulunan iç kuşak alanı Bağdat'tadır (Şekil 4.2). İlk oluşum zamanı bilinmemekle birlikte, büyük ölçüde tarihi bir çekirdeği çevreler. Daha sonra, eski kentin güneybatısında tren yolu tesisiyle çevrili endüstri ve depo alanlarının oluşması, modern zamanlarda iç kuşak alanının büyümesini sağlamıştır. Kent büyümesi birçok kasaba ve kentte, kültürel bağlamda erken iç kuşak alanı dinamiklerine sebep olmuştur (M.P. Conzen, 2009).



Şekil 4.2 : Bağdat KA haritası, 1974 (Conzen, 2009).

Bir başka örnek olan Alkmaar'da, kent hendeği, kentin kanal sisteminin bir parçasıdır ve ortaçağ merkezi ve sonraki yeni genişlemeler arasında donmuştur. Hırvatistan, Alman ve Osmanlı imparatorlukları arasındaki konumuyla, kale burçları geliştirmiş ve burçlar 19. yüzyıl sonları ve 20. yüzyıl başlarına kadar da dayanmıştır.

Yıkıldıkları zaman, arazi kullanımları, eski savunma bölgesinde kuşak alanı olarak nitelendirilebilecek park ve endüstri alanlarına dönüşmüştür. Buna karşın, Como (Şekil 4.3), darlığı ile ayırt edilen bir iç kuşak alanı oluşturmuştur. Dağların yakınlığı bu darlığın sebeplerinden biridir, bu durum topografyanın kuşak alanı oluşumuna etkisinin önemli olduğunu göstermektedir (M.P. Conzen, 2009).



Şekil 4.3 : Como (2004) KA haritası (Conzen, 2009).

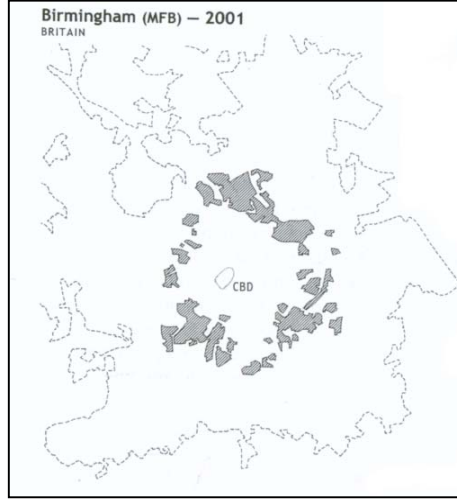
18. ve 19. yüzyıl endüstri döneminden sonra kuşak alanları, hızla büyüyen şehrin içine gömülmüş ve iç kuşak alanları oluşmuştur. Bu alanların karakterleri şehir merkezinde yerleşimin artmasıyla değişmiş ancak, onlardan etkilenen arazi kullanımlarının gelmesiyle de güçlenmiştir. Conzen, kuşak alanlarının periyodik karakteristikleri üzerine bir çalışma yapmıştır (Alnwick). Son zamanlarda benzer bir analiz, Auckland'ın iç kuşak alanı için yapılmış, MIA çevresindeki konut talebi ve gelişimi sonucu geçirdiği değişiklikler incelenmiştir (M.P. Conzen, 2009).

4.2.2 Orta kuşak alanları (OKA)

Orta kuşak alanları yavaş ve az büyüyen kentlerin merkezlerine yakın oluşabilmektedirler (Alnwick, Lublin), ancak genellikle merkezden uzak ve aynı zamanda, eşik hatlarıyla ilişkilidirler. İç kuşak alanlarına göre, daha az süreklidirler ve bitişik parselleri daha azdır. Parseller daha büyüktür, daha çok açık alan ve daha çok bitki örtüsüne sahiptir ve yol ağları seyrekler (M.P. Conzen, 2009).

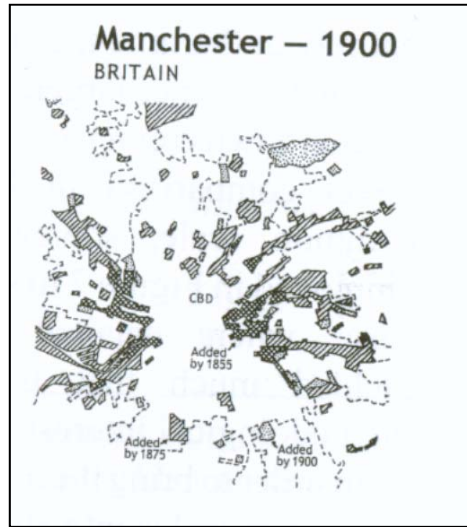
En iyi örnek ekonomik durgunluk döneminde Birmingham'da (Şekil 4.4) ortaya çıkan, geniş ve iyi şekillenmiş Edwardian orta kuşak alanıdır. Orta kuşak alanları, iç kuşak alanlarına göre daha az baskı altında kalsalar da, değişime uğrarlar. Örneğin Birmingham'da orta kuşak alanlarının parsellerinin bir bölümü yeni konut alanına

açılmıştır ve açık alandaki bu azalmanın kent ekolojisine etkisi azımsanamayacak ölçüdedir (Whitehand & Morton, 2003).



Şekil 4.4 : Birmingham (2001) OKA haritası (Conzen, 2009).

M.R.G. Conzen'in Manchester (Şekil 4.5) üzerine yaptığı çalışmalara göre (1978), kuşak alanları radyal koridorlar oluşturdukları kadar, iç içe geçmiş kuşaklar da oluşturmaktadırlar ve bu şimdye kadar yapılmış diğer Avrupa örneklerinden farklılık göstermektedir (M.P. Conzen, 2009).



Şekil 4.5 : Manchester (1900) KA haritası (Conzen, 2009).

4.2.3 Dış kuşak alanları (DKA)

Kentsel alandaki yerinden anlaşılacağı üzere çoğu dış kuşak alanı 20. yüzyılda meydana gelmiştir. En bağımsız kuşak alanı türüdür ve genellikle geniş, dağınık, nadiren bitişik parsellerden oluşmaktadır. Birçok parselde, tren yolu, otoban, nehir

vb. alanlar bulundursa da orta kuşaklar gibi eşik hatlarıyla ilişkisi azdır. Manchester örneğinde (Şekil 4.5), en dıştaki kuşak alanı 20. yüzyıl öncesinde meydana gelmiştir (M.P. Conzen, 2009).

Rennes'te bulunan dış kuşak alanı, daha büyük kentlere, özellikle Tyneside'a göre daha küçüktür ve sadece birkaç geniş parsel sahiptir. Bu durum, Fransız ve İngiliz arazi sahipliği sistemindeki farklılıkların da bir göstergesidir (M.P. Conzen, 2009).

İspanya'da bulunan Lleida'nın dış kuşağı geniş çapta konut alanı içermektedir ve orta kuşağı bulunmamaktadır. Bu anlamda konut kullanımlarından ayrılan klasik kuşak alanı tanımının dışına çıkmaktadır.

Como'nun dış kuşağı topografya sebebiyle kent çekirdeğinden ayrık ve eksen dışıdır. Bağdat'ın dış kuşağı, seyrek ve bağımsızdır (1974). Auckland, kentin yarımadasında iyi gelişmiş hilal şeklinde bir dış kuşak alanına sahiptir. Hatta yerleşim yerleri haritalanabilir alandan oldukça uzakta olduğu için dördüncü bir kuşak alanına sahip olabileceği düşünülmektedir (M.P. Conzen, 2009).

4.3 Kentsel Kuşak Alanı Oluşum Stratejileri

Kentsel kuşak alanlarının ortaya çıkmalarının temel sebepleri, açık bir dizi ekonomik döngünün, özellikle endüstriyel sermaye ortaya çıktığından beri, kentsel büyümeyi güçlü ve zayıf, merkezden uzak büyümede farklı evrelere ayırması (Vance, 1971) ve prensipte ağaçların büyüme halkalarına benzer, merkezinde kurulmuş bir kent çekirdeği etrafına dışa doğru genişleme bölgeleri oluşmasıdır.

Kentsel büyüme belli belirsiz bir artış gösterdiği zaman, kuşak alanları çok daha az belirgin meydana gelir. Benzer şekilde, dışa doğru büyüyen bir merkezi çekirdeğin olmadığı durumlarda, arazi kullanımları kuşak alanları içinde daha dağınık ve daha az organize olarak yayılır (M.P. Conzen, 2009).

Yeni ya da eski kentler ve kasabalar kuşak alanı oluşturabilirler. Bu, modern zamanlara göre eskiden daha yavaş bir mekânsal büyüme sergileyen dünya kent tarihinin karakteristik bir özelliğidir. Bu nedenle ilk kuşak alanları daha dar mekânsal sınırlar içinde oluşmuş ve olgunlaşmaları asırlar almıştır.

Endüstri devrimi sırasında ve sonrasında oluşan kentler, bunun aksine, daha az ve daha yakından bağlı kuşak alanlarına sahiptir. Tarihi kentler, üç ardışık kuşağa

sahipken (IKA, OKA, DKA), yeni kentlerde bu sayı bir ya da iki tanedir (M.P. Conzen, 2009).

Kentsel kuşak alanlarının içsel bir tarihi vardır çünkü zamanla değişirler. Oluşumlarının ardından genişleme ve bütünleşme aşamaları gelir. Oluştuklarında, eski fosiller misali oldukları yerde kalırlar ve yapılaşacak alan çevrelerinde gelişir. Zamanla çevrelerinde oluşan gelişim dinamiklerine göre uyum gösterirler. Kent kütlesi içinde varlıkları, zamanla hala kuruluşundaki amaçla kullanılmaya devam edilirlse sürekli olur (*accretion*), böylece iç kuşak alanı olarak sabitleşirler.

Ama bunun yanında, kuşak alanları, radikal ve büyük ölçekli değişimler sonucu yeniden yapılanabilir (*reduction*). Konumlarına göre, belirli alanlar bir kuşak alanından bir başkasına dönüşmek durumunda kalabilir. Bu dinamikleri anlayabilmek için, Michael Barke (1990, p.283) ve Estelle Ducom (2005, p.247) tarafından iki işlevsel süreç modeli sıralanmaya çalışılmıştır. Barke'ın modeli kuşak alanları çoğaldıkça ve geliştikçe arazi kullanımındaki değişimleri; Ducom'un modeli kuşak alanları geliştikçe, karar vericiler, yardımcı faktörler ve değişim süreçleri arasındaki ilişkileri tanımlar (M.P. Conzen, 2009).

Kuşak alanlarının oluşumu ve değişimindeki bu süreçler ve onların kentteki mekânsal ifadeleri, dünya üzerinde farklı kentler ve bölgelerdeki, tarihi, sosyo-ekonomik ve kültürel gelişim farklılıklarına göre değişir. Teorik olarak aynı şartlar altında oluşmaları beklense de, bölgeden bölgeye oluşmaları ya da oluşamamaları, karşılaştırmalı bir çalışma gerekliliğini gösterir (M.P. Conzen, 2009).

Kuşak alanlarıyla ilgili her çalışmanın, betimlemek için harita üzerinde aynı tanımlamalar ve ölçütleri kullanması beklenemez. Her biri yerel ölçekte, bilgi kaynağına yakın, araştırmaya elverişli ve çalışma için her koşul sağlanmış bir şekilde yürütülmektedir. Önemli metodolojik farklılıklar bir kenara konulursa, genel kanı, üzerinde yeterince çalışılırsa, açıklanabilecek olmasıdır. Gelecekteki çalışmalar için, haritalama tekniklerinin karşılaştırılması ve değerlendirilmesi önerilmektedir (M.P. Conzen, 2009).

Kuşak alanının oluşumundan sonra üç farklılaşma aşaması vardır: sabitleşme, yayılma ve sağlamlaşma. Bu aşamalar ilk olarak Conzen'in Newcastle, Tyneside çalışmasında (1962) saptanmıştır.

Bu aşamalar, kentsel kuşak tiplerinin farklılaşma dinamikleridir.

4.4 Kentsel Kuşak Tiplerinin Farklılaşma Dinamikleri

Kentsel kuşak alanlarının morfolojisine birçok faktör katkıda bulunur. İlk olarak, bu alanlarının sayısı ve büyüklüğü kentin büyüme tarihi ile ilgilidir. Yalnızca kuruluş çağı ve o dönemdeki nüfus verilerine dayanarak kurulmuş olsa da, bu etkileşim kabul edilmektedir. Ancak bu, etkileşimin doğrudan olduğu anlamına gelmemektedir. Çok büyümüş ve dinamik kalmış kentler (Berlin, Bağdat, Birmingham), belli bir büyüklüğe ve işlevsel role ulaşmışlardır. Ancak, küçük kentler de, büyüklüğü ve işlevselliği önemsenmeksizin, yeterli tarihi geçmiş ile üç kuşak alanı oluşturabilmektedirler (M.P. Conzen, 2009).

Bir diğeri, çeper alanlarının konumlarıyla ile ilgilidir. Kuşak alanları kent çeperine doğru gidildikçe daha az sürekli hale gelirler bu yüzden iç kuşak alanları genellikle orta ya da dış kuşak alanlarından daha sürekli dirler. Ancak bu durum, kuşak alanlarının tanımlanma ölçütlerine bağlıdır. Haritalarda tanımlanmış bazı farklılıklar metodolojik problemleri yansıtabilir. Örneğin Rennes’de sürekli bir iç kuşak alanı bulunmamaktadır ve bu durum Newcastle ya da Clermont-Ferrand’da bulunan sürekli iç kuşak alanlarına kıyasla alışılmadık tır (M.P. Conzen, 2009).

Üçüncüsü, kültürel değişkenlere bağlı oluşan olası farklılıklardır. Avrupa’daki ve Orta Doğu’daki yapıtlı çevre yoğunluğu, Amerika’dakinden oldukça farklıdır. Paris (Illinois, USA), 2000 yılında 9000’lik nüfusu ile 1961’de 38.000 üzerinde nüfusu olan Falkirk’te oluşanlarla kıyaslanacak ölçekte kuşak alanı üretmiştir. Bu genel gözlemler, kuşak alanlarının farklı tarihsel ve coğrafi bağlamlardaki karakteristikleri ile ilgili daha çok soru ortaya çıkarmaktadır (M.P. Conzen, 2009).

Conzen, eski iç kuşak alanlarının kentle bütünleşmesinin kent gelişiminde yer alan birçok dönüşüm aşamasından biri olduğuna değinmiştir. Nüfus ve yapılaşmış çevredeki sayısal büyüme, yerleşim bütününde yeni bir kalite meydana getirmektedir. Kuşak alanları, kent büyümesinin fiziksel sınırlarıdır (Dollen, 1990).

4.4.1 Orta çağ

Orta çağlarda, banliyö (*suburbium*) kelimesi, dini bir kurumun barındığı ya da piskoposlarca yönetilen bir yerleşim yeri (*urbs*), gibi kuvvetli bir yapının yakınında

yer alan, serbest ticaretle uğraşanların ve tüccarların mesken tuttuğu yerler için kullanılmaktadır. Uzaktaki tüccarlar için, ticaret merkezi, bir yerel market ya da bir kale ticaret kentini temsil etmektedir. Yangın tehlikesi barındıran demir ve tuz üretim alanları, koku yüzünden deri üretim alanları, daha çok yeşil alana ihtiyaç duyan doku üretim alanları gibi bazı fonksiyonlar da mecburen kent dışında konumlanmaktadırlar. Eski kentin çeperinde yapılaşan pazar alanları, yeni mahallelerin eklenmesi ve merkezin kaymasıyla yeni kent bütününün merkezinde yer alır duruma gelmektedirler (Dollen, 1990).

Ayrıca yeni pazarları mevcut kent merkezinde planlayan kentler de vardır. Kent duvarlarının topografik durumu, kentin yeni kısımlarına banliyö (*vorstadt, suburb*) denilmesini gerektirmektedir. Bu durumda banliyöler, kentin merkezi büyümesi sürecinin parçaları olarak kabul edilebilir. Banliyö, sosyal ve yasal anlamda kent fonksiyonlarının kapalı bir yığındır. Bu tip bir yerleşim kendini kentsel kuşak elemanlarından farklılaştırır (Dollen, 1990).

Erken kuşak elemanlarının ve yığınların birçoğu ikinci, daha tamamlanmış kent duvarının içinde yer aldıkları için, mevcut ortaçağ elemanları olarak algılanırlar. Kentin bu kısımları eski kent (*altstadt*) olarak tanımlanmaktadır (Schlesinger, 1969). Genellikle, ikinci kent duvarının içindeki bu alanlar, sanayileşme dönemiyle başa çıkabilmişlerdir. Örneğin Köln’de bir mahalleden daha büyük bir alan, sanayileşme döneminden sonra tarımsal özelliğini sürdürebilmiştir (Stoob, 1979).

Ortaçağda eski kentin hemen civarında kurulan yeni kentse (*neustadt*), ekonomisi, yapı formu, yasal durumu ve planı tamamlanmış bir şekilde, bu banliyölerden (*vorstadt*) ayırt edilmektedir. Kendi duvarları olan yeni kent, eski kentten harici algılanabilir. Bu durumlar için ‘çift kent’ (*dopplestadt*) terimi kullanılmaktadır. Yeni kent bir kuşak alanından meydana gelebilir ve bir şekilde eski kentin çeperlerine etki eder (Dollen, 1990).

Kentleşme öncesi yerleşimler bazen ortaçağ duvarlarının dışında kalabilir ve banliyö özelliklerine sahip olabilir. Bu alanlar banliyöden farklı tutulması ve kentsel kuşak fenomeni içerisinde sayılması gereken alanlardır (Dollen, 1990).

‘Şehir köyü’ (*stadtdorf*), kent çeperinde yer alan bir başka yerleşim formudur (Kuhn, 1971). Şehirleşmiş bir köy değildir ancak kentin çok yakınında hatta bazı zamanlarda

kent kapısının yanında yer alan bir kırsal yerleşmedir. Ortak kullanılan kentsel-kırsal bölgenin bir bölümünü çiftlikler oluşturmaktadır (Dollen, 1990).

Kentler ve kentsel kuşak alanları arasındaki ilişkinin özellikleri bir örnekle açıklanabilir. İkinci duvarın yapımından önce meydana gelmiş bazı geç ortaçağ kentsel kuşak elemanları bulunmaktadır: manastırlar, şövalye evleri, hastaneler. İki doğrusal yol güzergâhı ve homojen ve karışık bir sosyal yapısı bulunmaktadır. Genellikle göçmenler ve daha fakir sosyal gruplar bu alanların yakınında yer almayı tercih etmektedirler (Dollen, 1990).

18. yüzyıl sonunda duvarların içerisinde hala kuşak elemanları bulunmaktadır. Hastaneler, 12. yüzyıl sonunda, ihtiyacı olanlara kent girişlerinde hizmet verebilmek için kent çeperine taşınmışlardır. Örneğin Koblenz’de eski bir kentsel kuşak elemanı olan Georgian manastırı binası hastane olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu alanlar modern çağlarda daha hızlı değişime uğramışlardır ancak binalar muhafaza edilmiş ve yeniden kullanılmışlardır (Dollen, 1990).

Geç ortaçağ döneminde nüfusta düşüş ve gelişmede durgunluk meydana gelmiştir. Duvarların içerisinde yeni tarımsal binalar için yeteri kadar alan mevcut değildir, bu yüzden çiftlikler duvarların dışına kurulmuşlardır (Dollen, 1990).

4.4.2 Endüstri dönemi öncesi

Bu dönemde kentsel kuşak bölgesinde yeni hisarlar ve saray gibi yapıların yapılması kentin genelinde yeniden yapılanmaya sebep olmuştur. Hisar ve eski duvarlar arasındaki bölgelerde genellikle askeri amaçlı kullanılan açık alanlara, kışlalara ve askeri kiliseye rastlanır. Bu alandaki eski kuşak elemanları hendek vb. alanlar için feda edilmiş ve eski kullanımlar kuşağın daha iç kısımlarına kaydırılmıştır. Tarihi duvarlar, çok fazla yer kapladığı düşünülüp daha çok konut alanı oluşturulması amacıyla yer yer yıkılmıştır. Askerler ve aileleri için kışla benzeri evler yapılmıştır. Kent surlarının kuleleri yeni işlevler kazanmıştır, örneğin Koblenz’de hapishane, yatakhane, cephanelik ya da su deposu olarak kullanılmışlardır. Louis’e göre (1936) yeni saray da kentsel kuşak alanına aittir. Saray bahçesi, bostanlık alan, tiyatro, drenaj kanalı, birbirleriyle bağlantılı fonksiyonlardır. 1786’dan sonra kentin büyümesi sırasında, bölgede daha önce belirtilen kuşak elemanlarına dair sınıflama yapılamamaktadır. Eskiden kışla yatakhane ve yetimhane işlevi gören ve kuşak

elemanı olan eski bir bina, işlev değiştirerek merkezi yönetim binası haline gelmiştir. Eski kışla binaları da işlev değiştirerek fakir konutlarına dönüşmüştür. Bu dönemde yapılan planlama çalışmaları sosyal ayrıcalık ve kent estetiğini gözetmeyen her kuşak elemanını ortadan kaldırmak üzerinedir. Ancak birçok kuşak elemanı yeni fonksiyonlar kazanarak bu süreci atlattımlardır (Dollen, 1990).

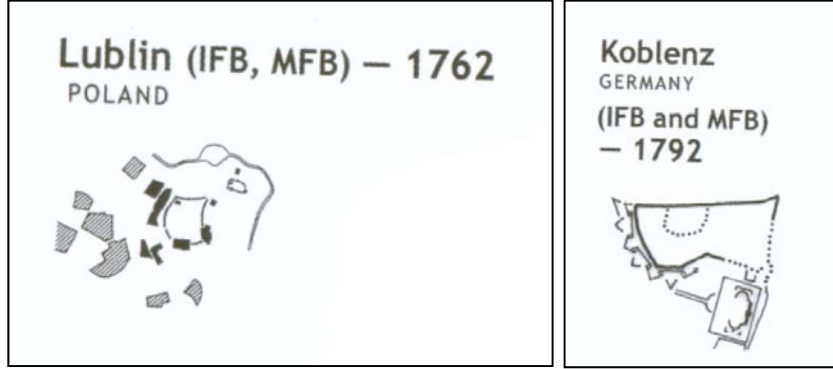
Soyluların kentteki konut seçimleri genellikle yerleşimin çeperlerinde olmuştur. Özellikle erken modern dönemde, bahçeli ve büyük parsellere verilen önemin artmasıyla birçok köşk kent duvarı içerisinde bulunan bu alanlarda yer seçmiştir (Dollen, 1990).

Bu dönemde sağlık sebepleriyle duvar dışında yeni mezarlık alanları oluşturulmuştur. 19. yüzyıl ortalarında kent girişlerinde alınan vergiler kaldırılana kadar eski kent duvarları korunmuştur (Dollen, 1990).

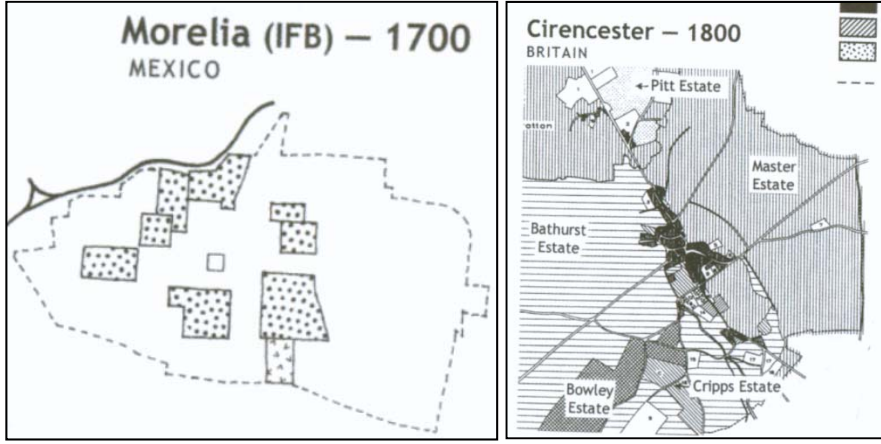
Kentsel kuşak alanlarıyla ilgili yapılan çalışmalar çoğunlukla onları çağdaş kent peyzajında tanımlamaya yönelik olmakla birlikte, erken kuşak alanı oluşumuna neden olan sebepler çok az aydınlatılmıştır. Kadaastro haritalarının ortaya çıkmasından önceki çağa dair veri yetersizliği problem yaratmaktadır ancak endüstri dönemi, kentlerin dini sömürgeleşmesinin ve arazinin ayrıcalıklı kontrolünü değiştirmeden önce de kuşak alanlarının var oldukları bilinmektedir. Merkez Lublin'in (Polonya) detaylı tarihi ve kartografik yeniden yapılanması ile iç kuşak ve orta kuşak alanlarının geç ortaçağ ve rönesans periyodları süresince oluştuğu bilinmektedir. İki çeper alanı da dini yapıları barındırmaktadırlar. İç kuşak alanı ilk manastırını 1342 yılında kazanmış, orta kuşak ise oluşumuna, iç kuşaktan birkaç yüz metre uzakta, 17. ve 18. yüzyılda başlamıştır. Tipik olarak ortaçağ kent duvarı iç kuşak için bir eşik hattı oluşturmuştur. Sonradan yapılmış birkaç manastır da içinde yer edinmiştir. Dük kenti Koblenz'de (Almanya), aynı zamanlarda manastırlar iki çeper alanını tanımlamışlardır. Askeri savunmada devrim, orta kuşağı oluşturmuştur. 18. yüzyıl sonlarında bu savunmalar gereksiz görülmüş ve büyük saray komplekslerine dönüştürülmüştür (Şekil 4.6) (M.P. Conzen, 2009).

Benzer süreçler ve dönüşümler dünyanın yarısında görülebilir. 16. yüzyılda oluşan geniş bir iç kuşak alanına sahip Morelia (Şekil 4.7), Yeni İspanya'nın batıdaki Hristiyanlaştırılan bölgesidir. Kuşak alanı 19. yüzyıl ortalarında kamusal kullanım ve özel menfaatler için devletten ayrılana kadar el değmemiştir. Bugün, Morelia'nın

tüm tarihi iç kuşağı, büyüyen MİA baskısı altında neredeyse yok olmuştur (M.P. Conzen, 2009).



Şekil 4.6 : Lublin, 1762 ve Koblenz, 1792 KA haritaları (Conzen, 2009).



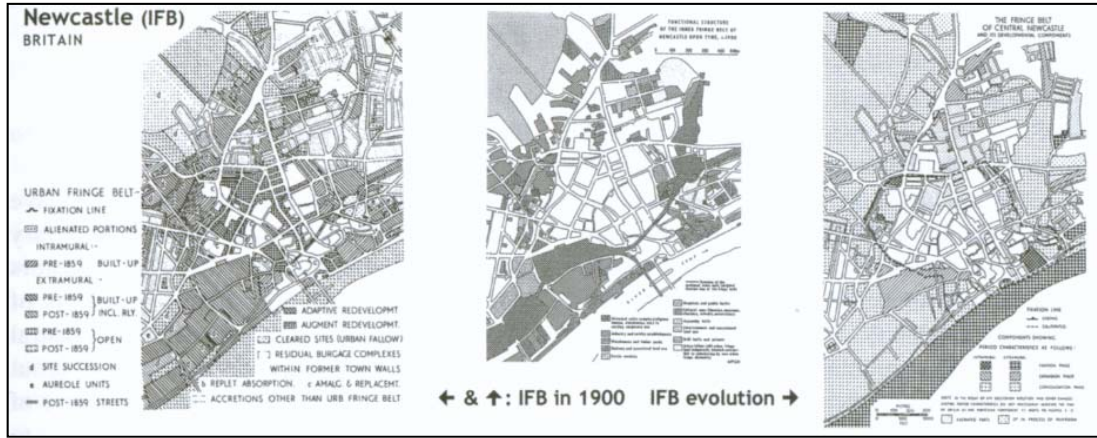
Şekil 4.7 : Morelia, 1700 ve Cirencester, 1800 KA haritası (Conzen, 2009).

İngiltere’deki manastırların ayrışmasından sonra, küçük kent kuşaklarının şekli kırsal arazi sahiplerinin yönelimlerine göre değişiklik göstermiştir. Burada, örneğin, batıda Cirencester’e (Şekil 4.7) bitişik Bathurst arsaları, kent büyümesine dahil olmamıştır. Buna bağlı olarak küçük kent genişlemeleri ve kuşak alanlarının banliyö villalarına dönüşümü, kentin güney ve doğusunda şekillenmiştir (M.P. Conzen, 2009).

4.4.3 Endüstri dönemi ve sonrası

18. yüzyılda İngiltere’de başlayan endüstri dönemi ile beraber kentler hızla büyümeye başlamıştır. Artan ekonomik hızlanmanın kent kütesinin içinde beliren kuşak alanlarında payı olmuştur. Uzun zaman önce kurulmuş kentler zaten iç kuşak alanlarına sahiplerken, kente orta kuşak ve dış kuşak denilecek yeni alanlar eklenmiştir. Örnekler küçük pazar kasabaları Alnwick ve Falkrik’ten, Newcastle

(Şekil 4.8) ve Tyneside gibi büyük merkezlere kadar değişim göstermektedir. Diğer kentler, Berlin ve Manchester gibi, ekonomik durum ve politik tarihlerine göre kuşak alanları meydana getirmektedirler. Endüstriyel büyüme Avrupa'nın farklı bölgelerdeki kentlerine ulaştıkça, Fransa'da Rennes ve Clermont-Ferrand; İtalya'da Como, bu oluşumu, konumlarına, kentsel hiyerarşilerine ve topoğrafik durumlarına uygun bir şekilde yansıtmışlardır. Bu olgu, modern endüstriyel aktivite ve altyapının daha geç ulaştığı geleneksel Orta Doğu kentlerinde de (Bağdat, 1974) görülmüştür (M.P. Conzen, 2009).



Şekil 4.8 : Newcastle, İKA dönüşüm süreci haritası (Conzen, 2009).

Amerika gibi daha geç kentleşmiş bölgelerde, kuşak alanlarının kapsamlı biçimde geliştiği gözlemlenmiştir. Belirgin bir şekilde, tarihi şehirlere göre daha geniş alanlar kaplamışlardır.

Madison'un çeper alanı, Rusya'daki St. Petersburg'dan dağınıktır. Paris (Illinois, USA) Alnwick'dekinden çok az büyüktür. Hatta 2600 nüfusa sahip Wisconsin (USA), 1840'tan beri var olan Cirencester (İngiltere) ile yarışmaktadır.

Krasnoyarsk (Sibirya) ve Auckland (Yeni Zelanda) küresel ölçekte açıklamak zor olsa da, bir şekilde farklı dokular göstermektedirler. Krasnoyarsk (Sibirya), 1895'te demiryolu gelene kadar, küçük, genelde ahşap yapılardan oluşan bir kasaba iken; 1917 Devriminden sonra endüstrileşmiş ve hızla genişlemiştir (M.P. Conzen, 2009).

Orta kuşak ve dış kuşak alanları sistematik olarak haritalanmış olmasa da, Sovyet döneminin merkez planlaması, arazi kullanımında ayrımı önemseydiği için kuşak alanları iyi tanımlanmıştır (Kukina, 2006b).

Diğer bir yandan, yarım ada olarak tamamen haritalanmış olan Auckland'ın, Birmingham'a kıyaslanabilir büyüklükteki orta kuşak alanı, İngiliz örneklerine benzer bir doku sergilemektedir (M.P. Conzen, 2009).

Şimdiye kadar en geniş kuşak alanları Berlin ve Bağdat'ta, 1936 ve 1974 yıllarında haritalandırılmışlardır. Berlin o dönemde, ekonomik ve politik gücünün doruğuna yakındır ve kuşak alanı dizileri, en geniş kapsamda haritalandırılmıştır. Berlin'in fiziksel genişliğinin yarısı kadar olan Bağdat, daha küçük ve düzensiz kuşak alanları oluşturmuştur. Kültürel şartların ve haritalama ölçütlerindeki değişikliklerin hangi farklara sebep olduğu henüz yanıt bulamamış bir sorudur (M.P. Conzen, 2009).

19. yüzyılın ilk yarısı ve modern kentleşmenin, genişleyen büyümenin ve merkezi planlamanın başladığı ikinci yarısı boyunca yapılan kentsel yenilemeler, kentsel kuşak elemanlarında gözle görülecek değişiklikler meydana getirmiştir. Yeni ulaşım sistemleri, tren yolları büyük önem taşımaktadır. Altyapıları geniş parsellere kurulmaya başlanmış, ray ağları, sanayi alanlarının ve belediye hizmetlerinin yer seçimlerini etkilemiştir. Sonuç olarak, tren yolu ve su yolu hatları üzerinde doğrusal gelişmeler görülmeye başlanmış; idari binalar, kurumlar, hastaneler, askeri siteler ve parklar, eski kentin çevresinde halka biçiminde organize olmuşlardır (Dollen, 1990).

Tek bir kentin gelişim aşamaları kentsel kuşak alanları üzerinden analiz edilirse, çeşitli dağılım düzenleri görülebilir. Duvarın içinde ve dışında yer alan kentsel kuşak elemanları gruplandırılabilir, yeni kuşak elemanları da bu sürece eklenebilir. 18. yüzyılda oluşmuş olan kuşak elemanlarının %15'i 20. yüzyıl başlarında ya tamamen kaybolmuş, ya da azalmıştır. Merkezde yer alan elemanların yarısından fazlası Birinci Dünya Savaşı'na kadar özelliklerini korumuş, 20. yüzyıl başına kadar da dayanmışlardır. 19. yüzyıl ortalarına kadar mevcut yol düzeni değişmemiş, yeni binalar da mevcut yol ağının üzerinde yer almışlardır. Yarım yüzyıl sonra, çoğu kamusal kullanımda olan kuşak elemanları ve yeni konut blokları, genişleme bölgesi içine dahil olmuştur. Bu durumda dört alternatif ortaya çıkmaktadır: ilki, fonksiyon ve yapı formu birleşmesi (fonksiyonların ve yapıların çevreye uyumlu olması); ikincisi, yapı formu birleşmesi (örneğin villa tipi hastane); üçüncüsü, fonksiyon ve yapı formu kullanışsızlığı (örneğin konut alanında bir fabrika) ve dördüncüsü, kendine yeten yerleşme birimi (örneğin üniversite alanı) (Dollen, 1990).

19. yüzyıl sonlarında yeni ve iç içe bir kentsel kuşak oluşumu başlamıştır. Bu durum, mevcut kuşak elemanlarının endüstri dönemi ihtiyaçlarını karşılamadığının kanıtıdır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında, motorlu taşıtların kullanılmaya başlanması ve yeni yol ağlarının oluşması ile kentin gelişiminde yeni bir aşamaya geçilmiştir. Bu aşamada meydana gelen kentleşme, yerleşim yerlerinde yeni kuşak elemanlarının oluşmasına izin vermemektedir. Çeşitli faktörler kuşak alanları ve endüstri alanlarının kent dışında konumlanmasına sebep olmaktadır (Dollen, 1990).

Kentsel kuşak alanları, planlarında, yapı formlarında ve fonksiyonlarında fazla heterojen oldukları için muhtemel bir bölge (*zone*) oluşturduklarının anlaşılması zordur. Mekânsal olarak planlanmış kent genişlemelerinden farklı olan bir *düğümsü gruplaşma* ile meydana gelirler. Louis ve Conzen'in kavramlarının, erken modern ve endüstri dönemi kentlerinde uygulanabilir olduğu kanıtlanmıştır. Conzen'in iç kuşak alanlarının varlığını devam ettirdiğine dair kanıtları, endüstri döneminden çok, ortaçağ ve erken modern dönemler için geçerlidir. Bunun aksine, 19. yüzyıl boyunca, adapte edilebilir konut stokunun yetersizliği, iç ve dış kuşak alanlarına sıçramaya sebep olmuştur. Kent merkezi fonksiyonlarının kuşak alanlarına sıçradığı gerçeği, 20. yüzyılda teşhis edilebilmiştir. Bu dönemde, Conzen'in kavramı, kent yaşam tarzının kırsal bölgeleri kapsayan bir kentsel bölge oluşturmasından dolayı, sadece geride kalan kuşak alanlarını belirlemek ve tanımlamak için kullanılmıştır (Dollen, 1990).

4.5 Kentsel Kuşak Alanları Oluşumu (*Formation*)

Kuşak alanı oluşumunun evreleri, Conzen'in plan analizi çalışmasındaki (Alnwick) sabitleşme ve yayılma evreleriyle eşdeğerdir.

Belirli dönemler ve bölgesel durumlar kuşak alanı oluşumuna iletken olmuşlardır. Bu evreyi etkileyen bir başka faktör de çeşitli arazi kullanımlarının ortak ilgisi ya da ilgisizliğidir (Whitehand, 1967).

Kuşak alanlarına iletken olan bölgesel durumlar, konut alanı büyümesi için engeller barındırmaktadır. Bu engeller, ortaçağ kent duvarı gibi gözle görülebilir eşikler olabilir (örneğin Newcastle'ın iç kuşağı bu şekilde oluşmuştur). Bu eşikler genellikle yüzyıllar boyunca varlıklarını sürdürmüş ve kuşak alanlarının olduğu bölgeye çarpıcı etkileri bulunmuştur. Genellikle ortaçağdan sonra kurulmuş kentler kent duvarları

bulunmadığı için bu sınırlamaya maruz kalmaz ve merkezlerinde sürekli iç kuşak alanları oluşturmazlar (Whitehand, 1967).

19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başlarında oluşan kuşak alanları üzerinde eşik hatlarının rolü henüz netleşmemiştir ancak kent büyümesinin karşılaştığı çeşitli doğal fiziksel engeller (vadiler, nehirler vb.) bulunmakta ve kuşak alanlarının oluşumunu etkilemektedir (Whitehand, 1967).

Kuşak alanı oluşumuna iletken olan dönemler yerelden çok ülkeseldir ve Avrupa genelinde, aynı tarihsel dönemlerden geçmiş birçok şehirde benzer oluşumlar görülebilmektedir. Örneğin Tyneside’da Birinci Dünya Savaşı’ndan önceki yüzyılda, çeşitli arazi kullanımları kent merkezinin uzağında yer seçmeye başlamışlardır. Bu dönem, Avrupa genelinde sağlık yasalarının gündeme geldiği, mezarlıkların ve çeşitli endüstrilerin kent sınırları dışına taşınmaya başlandığı, yoğun nüfus artışının, merkezde yüksek yoğunluklu yapılaşmanın ve çeperde yavaş genişlemenin olduğu dönemdir (Whitehand, 1967).

Savaş dönemi ve sonrasında kuşak alanları rekreasyon alanları ve kamusal açık alanlar olarak kullanılmaya başlanmıştır. Ancak bir sonraki kuşak alanı oluşumu İkinci Dünya Savaşı döneminde başlamıştır. Savaştan sonra planlama politikaları gündeme gelmiş, eskiden kuşak alanlarında yer seçen okul, kilise vb. binalar, yeni konut bölgelerinin içerisinde planlanmaya başlanmıştır (Whitehand, 1967).

Belirli kuşak alanı kullanımları (bazı endüstriler) konut alanları yakınında oluşmak için uygunsuzdur bu sebepten bu bölgelerin yakınına yeni konut kullanımlarının yerleşmesi zaman aldığından, bu süreç kuşak karakterinin oturması için alana zaman kazandırmaktadır (Whitehand, 1967).

Kuşak alanları, kuruluşlarındaki amaçla kullanılmaya devam edilirlerse, kent kütlesi içindeki varlıkları sürekli olur, böylece kuşak alanı olarak pekişirler (Conzen, 2009).

4.6 Kentsel Kuşak Alanları Değişimi (*Modification*)

Bir kuşak alanı yapısal alanın çeperinde değil içindeyse, kent büyümesinin doğal bir sonucu olarak maruz kalacağı değişim baskısı daha fazladır. Değişimlerin birçoğu kuşak alanının mevcut karakteri üzerinde meydana gelir.

Karakteri kaçınılmaz olarak değişse, genişlese ya da daralsa bile, istisnalar haricinde, çevrelerindeki alanlardan farklı olmayı sürdürürler (Whitehand, 1967).

Meydana gelen ilk değişmelerden biri sağlamlaşmadır (*consolidation*). Tarım arazileri, kentin çeperi olma özelliklerini kaybettikten sonra bile sıklıkla kuşak alanı karakterlerini korurlar.

Arazi sahipliğine dair bilgi genellikle bu sürece ışık tutar. Geride kalan çiftlik alanlarının genellikle kentsel kullanım için potansiyel alanlar olduğu yapılan bazı çalışmalarla saptanmıştır. Örneğin İkinci Dünya Savaşı zamanında, Newcastle’da 150 akre alan, hastane ve okul olarak gelişmiştir (Whitehand, 1967).

Mevcut kuşak alanı parselleri, kentsel alanın diğer bölgeleri gibi, adaptasyon ve yeniden gelişim gibi arazi kullanım değişikliğine sebep olabilecek döngülerin özneleridir. İlk olarak iç kuşak alanları bu dönüşüm baskısına maruz kalmaktadır, ancak örneğin, Tyneside’ın Edward dönemi orta kuşak alanlarındaki birkaç parsel de yeniden gelişim alanı içerisinde kaldığından dönüşüme uğramıştır (Whitehand, 1967).

Kuşak alanı dönüşümünde, alan kuşak özelliğini kaybetmez ancak arazi kullanımı değişikliğe uğrar (örneğin, çiftlik evlerinin kurumsal yapılara dönüştürülmesi). Bir parselin yeni kullanımına adapte olması süreci, özellikle değişen arazi ve kullanım değerleri fark edildiğinde, komşu parselleri de etkilemektedir. Kent büyüdükçe, kuşak parsellerinin kent içindeki yerleri de değişmektedir. Parsel ne kadar eskiyse, bağlı değişimi o kadar fazla olur çünkü büyük ihtimalle bir zamanlar kent çeperinde bulunan iç kuşak alanları, artık MİA çeperindedirler. Bu durumda MİA, iç kuşak alanının bir bölümünü kaplayabilir ve birlikte karma arazi kullanımından oluşan bir ‘MİA çerçevesi’ (Horwood & Boyce) oluştururlar. Bu çerçeve iç kuşağın genel karakterinden farklı ve yapısal olarak bağımsızdır çünkü eski konut bölgeleri üzerine kurulan MİA daha küçük parsellere sahiptir ve iç kuşak daha geniş ve düzensiz parsellerden oluşmuştur (Whitehand, 1967).

Bir başka dönüşüm de kuşak alanları ve çevrelerindeki diğer alanların sınır oluşturduğu bölgede meydana gelir. Sürekli bir değişim süreci geçiren şehirde kuşak alanları bazen kullanımı azalan çevrelere yayılabilirler. MİA fonksiyonu azalan Newcastle’daki bir bölgede, eski ofis alanlarının depo alanlarına dönüşmesi ve bir

başka bölgede kurumsal kullanımların konut alanlarına sıçraması örnek olarak verilebilir (Whitehand, 1967).

4.7 Kentsel Kuşak Alanları Yabancılaşması (*Alienation*)

Kuşak alanı yabancılaşması, önceki bölümde bahsedilen sürecin tam tersidir. Mevcut bir kuşak alanı, dış etkilerle (yeni konut gelişimi, yoğunluk artışı, kentsel dönüşüm projeleri vb.) sürekliliğini ve kuşak alanı karakterini kaybedebilir. Kuşak alanları, radikal ve büyük ölçekli değişimler sonucu yeniden yapılanabilir (*reduction*) ve pozisyonlarına göre, belirli alanlar bir kuşak alanından bir başkasına dönüşmek durumunda kalabilir. Hızlı nüfus artışına sahip kentlerdeki MİA ve yeni konut alanı baskısı bu dönüşümün sebeplerinden biridir (Conzen, 2009).

Eski kuşak alanlarının farklı bir karaktere bürünmesi (çok katlı ofis blokları ve apartmanlar) ve park alanlarının, açık alanların yeni gelişim alanı olarak projelendirilmesi kuşak alanı yabancılaşmasına sebep olan faktörlerden bazılarıdır. Kent için uygulanan sistematik stratejiler ve bütünleşik politikalar kuşak alanlarının sürekliliğini engelleyebilmektedir (Gu, 2010).

4.8 Kentsel Kuşak Alanlarıyla İlgili Yapılan Çalışmalar

4.8.1 Alnwick, İngiltere

M.R.G. Conzen tarafından 1960 yılında yapılan, '*Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis*' isimli çalışmada eski kent haritalarının karşılaştırmalı incelenmesi yoluyla tarihsel süreçte kentsel fiziksel değişimin belirlenmesi, kent morfolojisinin kuramsal temelleri açısından önemlidir (M.R.G. Conzen, 1960). Conzen, bu çalışmada, tarihsel süreçler boyunca oluşan kent katmalarını (*kent planı, yapı formu dokuları, arazi kullanım dokuları, yol sistemleri, parseller, yol blokları, blok planlar vb.*) keşfetmenin, kent formunu anlamak açısından önemine değinmiştir.

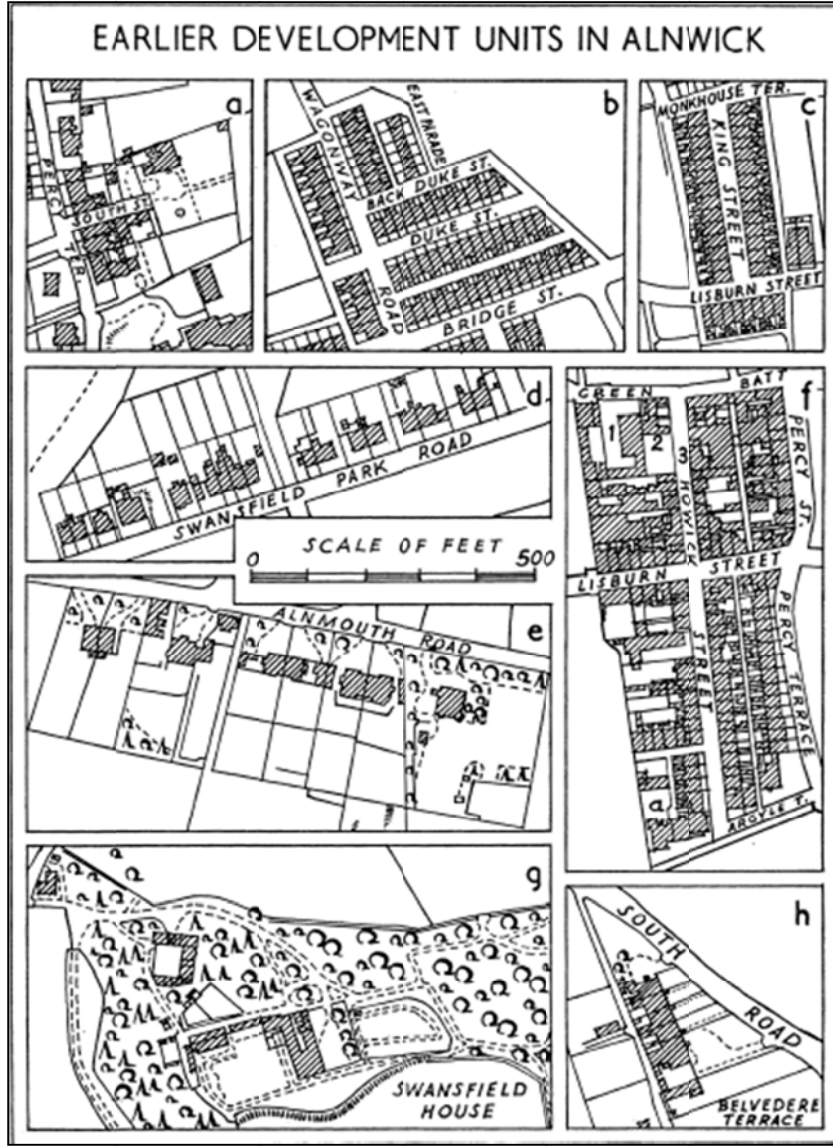
Kent formunu tanımlamak için yapılmış dört yaklaşım bulunmaktadır: mekânsal analitik yaklaşım (*spatial analytical*), biçimlenme yaklaşımı (*configurational*), tipolojik süreç yaklaşımı (*process typological*) ve tarihi-coğrafi yaklaşım (*historico-geographical*) (Kropf, 2009). Tarihi-coğrafi yaklaşım, Conzen'in Alnwick çalışmasında (1960) özetlenmiştir. Bu yaklaşımda kentin coğrafi yapısı ve karakteri,

süreç içerisinde gelişimleri ve bileşenleri sistematik bir analiz yardımıyla açıklanmaktadır (Kropf, 2009).

Conzen, Alnwick çalışmasında ilk olarak beş kavram belirlemiştir: *mekân, fonksiyon, şehir manzarası, sosyal ve ekonomik içerik, gelişim*. İkinci olarak, şehir manzarası kavramı için üç gösterge belirlemiştir: *kent planı, arazi kullanım dokusu, bina yapısı*. Ardından, kent planını kendi içinde üç plan elemanına bölmüştür: *yol sistemi, parsel dokusu ve yapı dokusu*. Conzen, yollar, parseller ve blok planlarından oluşan kombinasyonu *plan-üniteleri* olarak tanımlamıştır (Şekil 4.9). Yaptığı bu çalışma ile Conzen, kent morfolojisindeki bir boşluğu doldurmayı amaçlamıştır. Alnwick'in planı incelenirken yeni kavramlar ve yeni terminolojiler oluşturulmuştur.

İşlevsel olarak bir kentin coğrafi karakteri servis fonksiyonları olan, bir *kentsel alan* ya da özelleşmiş bir şehrin *merkezi alanı* olarak değil, bölge kavramının içindeki ekonomik ve sosyal değeriyle belirlenir. Morfolojik olarak, kent planının birleşimi olan fizyonomi ya da şehir manzarası, bina tipolojisi ve arazi kullanım dokusu gibi kavramlarla ifade edilebilir. Bütün bu kavramlar, coğrafi araştırma konularıdır. Kent planı, coğrafyacılar, tarihçiler, arkeologlar ve şehir plancıları başta olmak üzere daha birçok uzmanlık dalına mensup kişilerin ilgisini çekmektedir. Şehir manzarasını (*townscape*) coğrafi olarak algılayışımız teorik olarak temellendirilmeden uygulanan genel kavramlar nedeniyle güçleşmektedir. Kent planları üzerine coğrafi bilgi, kentteki diğer morfolojik bakış açıları kadar önemlidir ancak yeterli değildir. Arazi kullanımı ve bina dokuları şehir manzarasını oluşturur. Plan, mevcutta yapılaşmış alan ve arazi kullanımı coğrafi gerçeklikte birbirinden bağımsızdır. Ancak, diğer insan yapımı yüzeylere çerçeve oluşturan kent planına öncelik talep etmek mümkündür ve bu şekilde kentin geçmişi ve bugünü arasında fiziksel bir bağlantı kurulabilir (M.R.G. Conzen, 1960).

Bu çalışma bir kent planının coğrafi analiziyle ilgili yeni bir bakış açısı sunmaktadır. Coğrafi bölünmeler ve plan tiplerine göre kentsel alanın düzenlenmesine morfolojik anlamda yeni bir açıklama getirmektedir. Alnwick gibi küçük bir hizmet merkezinin orta ölçekteki ve basit yapısıyla, bazı temel prensiplerin oluşturulması için uygun bir bölge olarak, İngiltere ve diğer ülkelerdeki küçük ticaret kasabaları için bir model oluşturabileceği düşünülmüştür (M.R.G. Conzen, 1960).



Şekil 4.9 : Alnwick örnek plan üniteleri (Conzen, 1960).

Örnek olarak incelenen Alnwick kenti, Ordnance haritaları üzerinden analiz edilmiştir. Bu haritalarda yol dokuları, parsel sınırları, bina yığınları görülebilmektedir. Yol dokusunun baskın ve kent merkezinde gözle görülür bir üçgen sistem oluşturduğu ve eski mülklerde de standart binaların sürekliliği dikkati çekmektedir. Bu baskınlık sadece belirli bir bölgeyi kapsamaktadır ancak bu tekrar birçok farklılık içeren Alnwick eski kent merkezi ve yeni yapılaşma alanlarında da bir benzerliğe dikkat çeker.

Detaydaki düzensizlik ve karışan elemanların dağılımı, sadece yapılaşmış alanı benzersiz kılmaz, aynı zamanda üzerinde bulunduğu plandan da açıklanabilir. Bunun sebebi, coğrafi araştırmadaki diğer her obje gibi kentin de bir değişim öznesi olmasıdır. Bölgenin kültürel tarihi, yapısal çevrede açıkça okunabilir. Arazi

kullanımı, yollar, parseller ve binalar dokuların tarihini yansıtmaktadırlar. Bu bağlamda “kentler, tarihin görsel sunumudur” denilebilir (M.R.G. Conzen, 1960).

Ancak, bir dönemde oluşan özellik, başka bir dönemde değişebilir. Bu değişim en çok arazi kullanımında görülür. Yeni bir yolun, köprünün ya da tren istasyonunun inşasıyla arazi kullanımı kolayca değişime uğrayabilir. Buna rağmen, plan ve dokular çok değişime uğramaz, yeni fonksiyon ve şekiller yaratmaz, yeni duruma ve kullanımlara adapte olurlar. Sadece ekonomik baskının zorunlu kıldığı bazı durumlarda, büyük kentlerde bu alanlar yenilenebilir. Her yeni dönem kendi yapılarını kentin en dış halkasında oluşturur çünkü iç kısımlarda yapılmaya çalışılan değişiklikler genellikle tamamlanamaz ve/veya yavaş ilerler (M.R.G. Conzen, 1960).

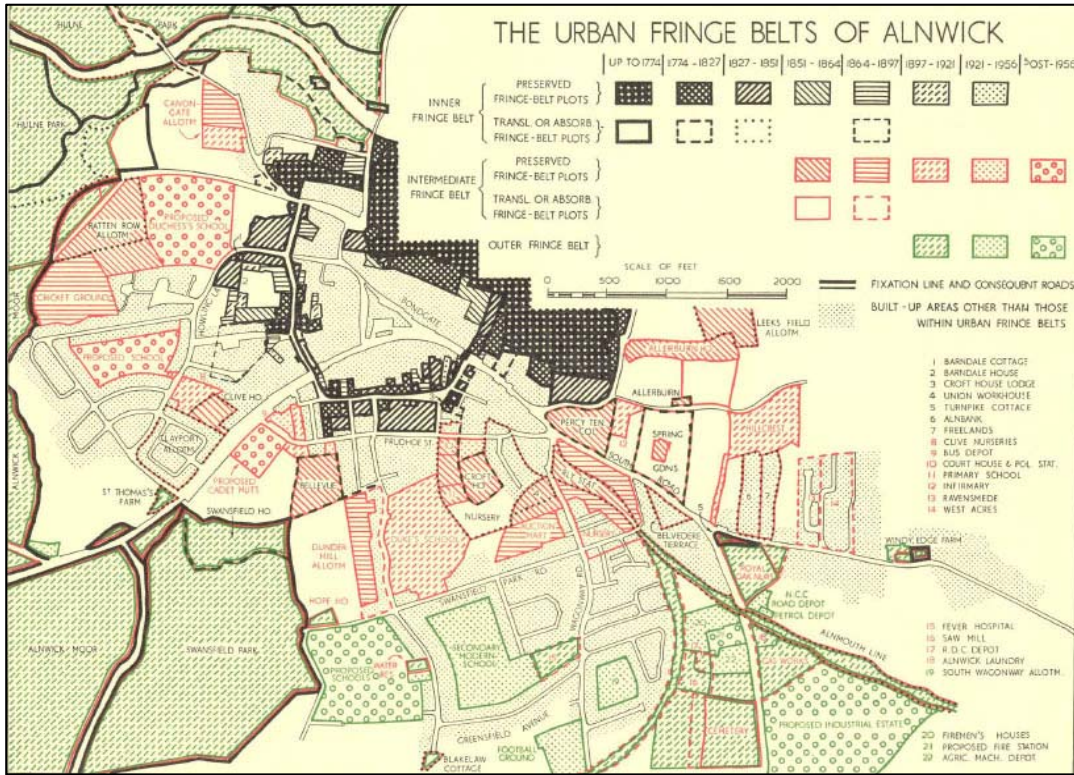
Eski dönemlerde, merkezde oluşmuş olan parsel yapıları genellikle konut kullanımındadır. Merkez alanlardaki değişimler mevcut plan üzerine işlenirken, kent çeperlerinde yeni plan üniteleri yapılır. Ekonomik ve sosyal gelişim süreçlerinde, maddi ve manevi formlar ve yoğunlukta değişimler görülür. Her dönem araziye kendi formunu bırakır ve bu morfolojik dönemde, coğrafi analiz yapılabilir. Genellikle çeperlerdeki yeni plan üniteleri, yolların, parsellerin ve binaların eş zamanlı yapılmasından dolayı daha homojen bir tutum sergilerler (M.R.G. Conzen, 1960).

Alnwick’de belge yetersizliğinden morfolojik olarak 12. ve 18. yüzyılları bölmek imkânsızdır. 18. yüzyıl ortaları itibariyle kent planında gözle görülür değişimler olmaya başlamıştır. Başlarda az olmakla birlikte, tren yolu gelmeden, yani 19. yüzyılın ilk yarısı boyunca gelişme devam etmiştir. Farklı dönemlerin farklı mimari özellikleri dikkati çekmektedir. Tren yolunun gelmesi ise yeni bir döneme geçişi sağlamıştır (1850). Bu dönemde kent çeperinde yeni yapılaşma alanları oluşmaya başlamış ve Birinci Dünya Savaşı’na kadar devam etmiştir. 1875 yılında Toplum Sağlığı Hareketi (*Public Health Act*), ile daha açık bir yerleşim politikası gündeme gelmiş ve 19. yüzyıl sonunda ‘bahçe şehir’ fikri ortaya çıkmıştır. Bu son dönemdeki yapılaşma, Birinci Dünya Savaşı’nın bitimi ile başlamış, İkinci Dünya Savaşının da kapsadığı süreçte iki döneme bölünerek sürmüştü ve sonunda bu gelişim politikası uygulanabilmiştir. Günümüzde Alnwick’in mevcut kent yapısına bakıldığında, farklı morfolojik dönemlerin birikimi görülmektedir. Bu yüzden, bir kentin gelişimini birbirinden farklı dönemlere bölerek ve her dönemin ekonomik ve sosyal yapısını göz önüne alarak incelemek daha mantıklıdır (M.R.G. Conzen, 1960).

Farklı dönemlerde kentteki farklı yol, parsel, yapı biçimleri ve arazi kullanımları keşfedilmiştir. Örneğin ortaçağda kalenin etrafında oluşturulan, kentten kopuk, kaleyle bağlantılı askeri yaşam alanı (*Bailiffgate*), bir ortaçağ banliyösü olarak ifade edilmiştir (*suburbium*).

Tarihi haritalar üzerinden (Ordnance, Wilkin's, Thompson's, Mayson's Maps vb.) ortaçağdaki mülklerin cephe uzunlukları analiz edilmiş ve bir tablo oluşturulmuştur. Ayrıca Conzen, 1567 yılındaki Alnwick merkezinde bir üçgen oluşturan yapı adasında bulunan parsellerde mülk karakteristiklerini, özel/kamusal arazi kullanımları ve kiralari üzerinden analiz etmiştir.

Yol ve parsel sınırları ve mevcut binaların cepheleri tarihsel dönemlerine göre (pre-victorian, victorian, modern vb.) ayrıştırılmış, ayrıca iç, orta ve dış kuşak alanları planlar ve hava fotoğrafları üzerinden sınıflandırılmıştır (Şekil 4.10).



Şekil 4.10 : Alnwick KA Haritası (Conzen, 1960).

Farklı dönemlerde meydana gelen farklı yoğunluktaki konut alanları saptanıp gruplandırılmıştır. Ayrıca 1774 Wilkin's Map üzerinden, iç kuşak alanı haritalandırılmış ve parsel karakteristiklerine (geleneksel, diğer) ve kullanımlarına (ticari/endüstriyel, kamusal/kurumsal, dükkânlı/dükkânsız) göre sınıflandırılmıştır. İç kuşak alanının eşik hattı ve sınırları çizilmiştir. Kent duvarı hattı etrafındaki boşluk

(içerisinde yollar bulunan) yeni parsel oluşumlarının belkemiğini oluşturan bir eşik hattı görevi görmüştür (M.R.G. Conzen, 1960).

Eşik hattı, iç ve dış bölgeler olarak kenti morfolojik olarak ikiye ayırmıştır ancak fonksiyonların ilişkisi devam etmiştir. Hattın içinde kalan bölgeler, parsel çeperlerinde mevcut plan üniteleri üzerindeki ikincil yapılar olarak, küçük ve sıkışık oluşurken, hattın dışında kalan ve daha geniş alana sahip bölgede, geniş parsel oluşumları ve açık bir düzenleme tespit edilmiştir. Bütün bu bölge için bir *kapalı kuşak alanı* denilebilir ve bu bölge Alnwick'in iç kuşak alanını oluşturmaktadır (M.R.G. Conzen, 1960).

Çalışmada, iç kuşak üzerinde yıllara göre (1774-1956 sonrası) meydana gelmiş olan parsel bazlı değişikliklere değinilmiş, listelenmiş ve haritalandırılmıştır. Ayrıca iç, orta ve dış kuşak alanları oluşumları ve birbirleri arasındaki değişimleri ortalama 20-30'ar yıllık dönemlerle parseller üzerinden karşılaştırılmıştır.

Ekonomik durgunluk ve patlama dönemlerinde kent büyümesindeki dalgalanmalar (ve arazi kullanımlarındaki değişiklikler) konusuna değinilmiş, ayrıca yeniden gelişim alanlarından bahsedilmiştir.

1880'li yıllarda demiryollarının genişlemesi, bir kent parkı ve yeni bir hastanenin kurulması ile orta kuşak oluşmaya başlamıştır. Orta kuşağın ötesinde, trenyolu hattı üzerinde yeni bir mezarlık ve havagazı fabrikasının kurulduğu alan da dış kuşağı oluşturmuştur ve bu alan güneydoğuda hala kentin dış sınırını oluşturmaktadır. Bu alanlar geniş yer kaplayabilme özgürlükleriyle *açık kuşak alanları* olarak nitelendirilebilirler. (M.R.G. Conzen, 1960).

İç kuşak, kesin bir eşik hattı etrafında oluşmuştur ancak orta ve dış kuşak alanları herhangi bir eşik hattı ile bağlantıda değildir ya da ilave bölgelere bölünmemişlerdir. İç ve dış kuşak alanları arasındaki bu morfolojik farklılıklar Alnwick'in büyüyen yapılaşma alanını etkilemektedir (M.R.G. Conzen, 1960).

Eski kent merkezinde, kamu sağlığı, bahçeşehir akımı, yeni yasalar ve yerel yönetimin etkileriyle bazı bölgeler yıkılmıştır (1956). Merkezde oluşmuş olan köhne alanların (*slum*) temizlenmesinden sonra bu bölgelere 'nadasa bırakılan arazi' (*urban fallow*) denilmiştir (M.R.G. Conzen, 1960).

Bazı yerlerde konut alanları sağlamlaşmamış kuşak alanlarını değiştirerek kuşak alanı yabancılaşması meydana getirmiştir. Alnwick mevcut plan ünitesi tipleri

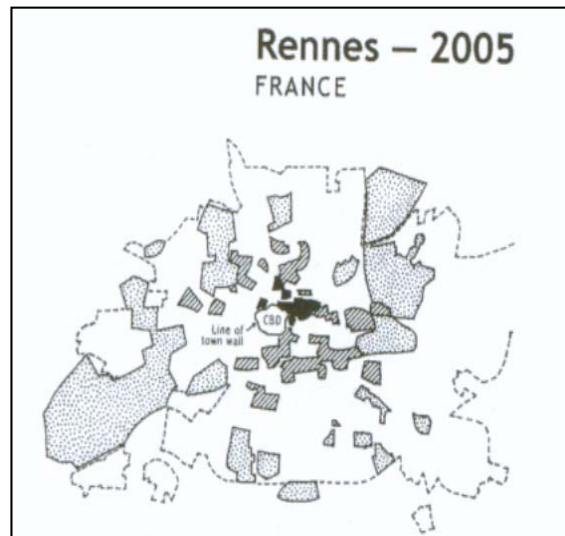
üzerinden haritalandırılmıştır. Ayrıca iç, orta ve dış kuşak alanları ve bu alanlar üzerindeki farklı kullanımları da plan tipleri açısından karşılaştırılmıştır. Alnwick genelinde farklı dönemlerdeki plan tipleri üzerinden bir sınıflandırma yapılmıştır.

Conzen'in 1953 ve 1964 arasındaki Alnwick çalışmaları, 2004 yılında Elwin A. Koster tarafından GIS programı kullanılarak sayısallaştırılmıştır.

4.8.2 Rennes, Fransa

Fransa'nın yeni coğrafi tanımlama anlayışı (*nouvelle geographie*) geleneksel ve deneysel olduğu için dünya genelindeki kent morfolojisi yaklaşımlarını fazla göz önünde bulundurmamış, bu yüzden kentsel kuşak alanı kavramı da geç keşfedilmiştir (Ducom, 2003).

Rennes şehri üzerinde kentsel kuşak alanı çalışması yapılmıştır (Şekil 4.11). Kent duvarı ve bulvarlar tarafından çevrelenen şehirde, askeri ve sağlık alanları, hapisane, güneyde yeni demiryolu istasyonu, okullar, endüstri alanları ve yeşil alanlar kuşak alanlarını oluşturmaktadır. Kuşak alanları, yapılaşmış alanın çeperindedir ancak bir kısmı yabancılaşmış (*alienated*) ve bu süreç sonucunda süreksiz hale gelmiştir (Ducom, 2003).



Şekil 4.11 : Rennes KA haritası (Conzen, 2009).

1910-1920'lerde oluşan *Edwardian* kuşak alanı, 1960'lardan beri süregelen *yeşil kuşak politikası* ile varlığını sürdürmektedir. Kent, ikinci dünya savaşından sonra planlanmaya başlanmıştır. Kompakt yapıda planlanan kentte 1960'lı yıllara kadar

banliyö oluşumu görülmemiştir. Yeşil kuşak ve çevre yolu, eşik hattı görevi görmüştür (Ducom, 2003).

Yeşil kuşak politikası ile bir kentsel kuşak alanı planlaması yapılmıştır. Şehir kompakt bir yapıda planlanmış ancak yeni planlama politikaları ve erişim maksimizasyonu ile kent dışı doğru büyümeye teşvik edilmiştir. Bu sayede kuşak alanları, potansiyel yeni konut alanları olarak planlanmaya başlanmıştır ve Rennes'teki yeşil kuşağın geleceği günümüzde bir soru işaretidir (Ducom, 2003).

Yapılmış olan bu çalışma, kent büyümesinin kuşak alanları ile kontrol edilip edilemeyeceğini sorgulamaktadır. Benzer bir yeşil kuşak uygulaması Birmingham şehrinde de görülmektedir.

4.8.3 Birmingham, Tyneside, İngiltere

Birmingham Üniversitesi morfoloji grubu (Prof. Whitehand ve diğ.), özellikle Birmingham şehrine ve Edwardian kuşak alanlarına yoğunlaşmışlardır. Bu alanların oluştuğu parsellerin geçmişinin araştırılması çalışma açısından önemlidir.

Edwardian kuşak alanları Birinci Dünya savaşından hemen sonra oluşmuştur. Açık alanlar, kurutulmuş tarım alanları ve yerleşim yerlerini içermektedirler (Ordnance İnceleme Haritaları). Mevcut parsellerin eskiden kuşak alanı olup olmadığı, değişime uğrayıp uğramadığı kesinleşmemiştir. Kuşak alanı sağlamlaşması (*consolidation*) meydana gelen ilk değişimlerden biridir. İkinci Dünya Savaşı sırasında meydana gelmiş, hastane ve okul barındıran, 150 acre'lik (61 ha.) alan, yeni gelişme alanı olmak için beklemektedir. Bazı parseller orijinal kullanımında (Jesmond Dene'deki konutlar), bazıları da adaptasyonun ilk aşamasında (köy evlerinin kurumsal tesislere dönüştürülmesi) bulunmaktadır. Parsellerin değişen arazi ve kullanım değerleri sonucunda meydana gelen adaptasyonlar tespit edilmektedir. Bu değişimler sosyal ve ekonomik olduğu kadar, kent merkezinin değişimiyle de ilgilidir. Kent büyüdükçe, parsellerin kent içindeki yerleri değişmektedir. Parseller ne kadar eskiyse, bağlı değişim de o kadar fazla olur (Whitehand, 1966).

Edwardian kuşak alanının gelişimindeki önemli adım Birinci Dünya Savaşı'nın hemen sonrasında olmuştur. Bu dönemde birçok parsel kullanımı, açık alan ve tarım alanı olarak korunmuştur. Ancak bu konuda daha ayrıntılı bilgi Ordnance Analiz haritalarından edinilebilir (Whitehand, 1966).

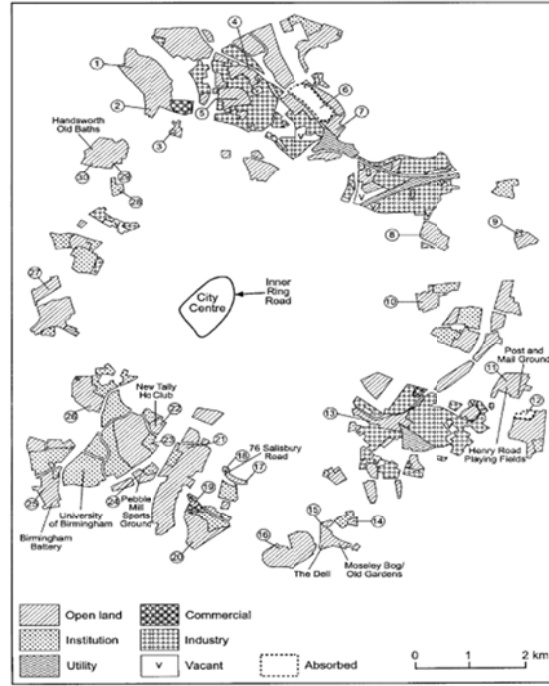
Kuşak alanlarında fiziksel farklılaşma bulunsa bile, bu her zaman yeterli bir sınırlandırma oluşturmaz. Parsellerin her zaman mı kuşak alanı özelliği taşıdığı yoksa belli bir dönemde farklılaşarak mı kuşak alanı olduğu kesin değildir. Kent morfolojları, kuşak alanı gelişiminin, kentin tarihi-coğrafi gelişiminde tamamlayıcı olduğu belirtmişlerdir. Ancak bu gelişim plancıların dikkatini yeterince çekmemiştir (Whitehand, 2003).

Kuşak alanlarını kentsel yapının birer elemanı olarak kabul etme farkındalığı henüz çok gelişmemiştir. Yalnızca birkaç arazi sahibi, geliştirici ya da plancı, bu alanların kentin tarihi ve ekolojik gelişiminin içsel parçaları olduğunun farkındadır. Başlangıçta arazi sahipleri tarafından kuşak alanlarının yeniden gelişimine yönelik baskılar yapılmış, önerilen değişimler, yerel yönetim ve plancılar tarafından yönlendirilmiştir. Plancıların bölgesel bir algısı vardır, özellikle kentin arazi kullanımını dikkate alırlar. Arazi geliştiricileri de bir alanda yapılacak planlama uygulamalarının çevreye olası etkileriyle ilgilenirler. Bu bağlamda, kuşak alanı kavramının kentin genel planını düzenlemek açısından önemli olduğu söylenebilir (Whitehand, 2003).

Birmingham'ın orta kuşağı, yeşil alan yoğunluklu ve eşmerkezli bir bölgedir. Orta kuşakta alanlar, parsel büyüklüğü ve şekli, yapı büyüklüğü ve planı, bina kaplamaları ve yayılımı, yol şekilleri, yeşil alanlar, zemin dokusu, yol dokusu ve yoğunluğu, arazi kullanımı (Şekil 4.12) ve erişim bağlamlarında yerleşim alanlarıyla karşılaştırılmış ve farklılıkları saptanmıştır (Whitehand, 2003).

Genellikle bu parseller, kent bütününe ve tarihsel gelişimin bir parçası olmaktan çok, üzerlerinde bulunan binaların tarihi ve yaşları ile dikkat çekmektedirler. Yeniden gelişim baskılarına rağmen Birmingham'ın kuşak alanı, varlığını sürdürmeye devam etmektedir (Whitehand, 2003).

Oluşumları gibi, kuşak alanlarının sürekliliği de fiziksel, sosyo-ekonomik ve kültürel güçlerin işleyişi ile ilgilidir. Bu etkileşim kuşak alanı kavramının planlama sürecinde bir potansiyel olduğunu göstermektedir. Çalışmada, konut ve kurumsal kullanımların yıllara ve koşullara göre değişimini analiz etmek için Whitehand'ın geliştirdiği (1972) matematiksel modeli ve arazi-rantı teorisinden bahsedilmektedir.



Şekil 4.12 : Birmingham OKA arazi kullanımı (Whitehand, 2004).

Kurumlar, kâr amacı gütmendiğinden, ticari, endüstriyel ve konut kullanımları yanında, genellikle göz ardı edilmektedirler. Ortalama öneri rant grafiğinde, zamana göre konut ve kurumsal kullanımlar verilmektedir. Konut talebinin çok olduğu zamanlarda, merkezden uzaklaştıkça konut rantı daha keskin bir inişe sahipken, kurum rantı daha yavaş azalır. Ekonomik değişimlere göre konut patlaması ve durgunluk durumlarına göre farklı grafik modelleri geliştirilmiştir (Whitehand, 1971).

Konut talebindeki artış ve düşüşlerin tekrarlaması, değişen oranlarda kurum ve konut barındıran, birbiri ardından gelen bölgeler oluşmasına neden olmaktadır. Kentsel gelişim merkez dışına doğrudur ve merkez tamamen gelişmiş olduğu için, içeride yeni gelişim alanları oluşması neredeyse imkânsızdır (Whitehand, 1971).

1908-1925 durgunluk döneminde (19. yüzyıl sonu-20. yüzyıl başı) oluşan kuşak alanları, geç-Victoria dönemi (*bye-law terraced houses*) ve Edward dönemi (*semi-detached houses with universal plans*) yapılaşma alanlarını birbirinden ayırmaktadır (Whitehand & Morton, 2004).

Genel olarak kuşak alanları ve bireysel olarak *Edwardian* kuşak alanlarında göze çarpan belli başlı özellikler bulunmaktadır: konut yokluğu, ışınsal (*radial*) yolların düşük etkisiyle oluşan seyrek yol dokusu ve alan genelinin araç hareketi için bir engel görevi görmesi, geniş, genellikle bitki örtüsüne sahip (Şekil 4.13) , kurumsal,

bazen simgesel yapılar bulunduran parseller, tarihi ve morfolojik konut bölgelerinin sınırlarını oluşturmaları (Whitehand & Morton, 2004).

Birmingham'ın Edward dönemi kuşak alanına dair yapılan planlama kararları incelenmiş ve kuşak alanlarının günümüzde varlıklarını sürdürmelerinde, ekonomik (pazar) güçlerin etkisinin olduğu, çünkü kendi kullanımları için alternatif alanlar bulamadıkları belirlenmiştir. Bu durumun, tasarlanmamış bir sonuç olduğu saptanmıştır. Bu sebepten, kuşak alanlarının gelecekte varlıklarını sürdürüp sürdüremeyecekleri bir soru işaretidir (Whitehand & Morton, 2004).

Son olarak, kentin tarihi-coğrafi yapısının bir özellik olarak planlama politikalarında dikkate alınmasının eksikliğinin giderilmesi gerektiği belirtilmiştir (Whitehand & Morton, 2004).



Şekil 4.13 : Birmingham Edwardian kuşak alanı, 1985 (Whitehand, 2004).

4.8.4 Pingyao, Çin

Bir diğer çalışma, Çin'in Pingyao kenti üzerinde uygulanmış ve bu alanların koruma planlaması açısından önemi vurgulanmıştır.

19. yüzyılın yarısına kadar batıdan bağımsız bir tarihi süreçle ilerleyen Çin'in geçmişine ait çok fazla görsel veri bulunmamakla birlikte, en çok haritaya sahip olan Pingyao, üzerinde morfolojik analiz yapılması açısından en elverişli şehirlerden biridir. Şehirdeki kentsel kuşak batıdaki örneklerle benzerlik içermekle birlikte Çin

hükümetinin ve 20. yüzyıldaki politikalarının etkisiyle bir bakıma kendine özgüdür (Whitehand & Gu, 2011).

Çin kent formunun başlıca özelliği olan kent duvarları, kuşak alanları için eşik hattı görevi görmektedir. 20. yüzyılda birçok kent duvarı yıkılmış ve merkez kenti çevreleyen bulundukları alana farklı kullanımlar getirilmiştir. Örneğin Beijing’de imparatorluk duvarı çevre yoluna dönüşmüş ve kentin sınırını çizmeye devam etmiştir. 1980’li yıllarda korumanın öneminin daha çok anlaşılmasından sonra, eski kent duvarlarının bulunduğu alanlar için projeler geliştirilmiş, 21. Yüzyıl başlarında “kent duvarı parkları” yaratılmıştır. Turizm’de kent imajının önemi ve kamusal alan kullanımı ihtiyacından dolayı bu projeler başarılı olmuştur (Whitehand & Gu, 2011).

Pingyao, merkezinin detaylı planı bulunan ve Çin’deki en son yapılmış kent duvarlarından birine sahip olan (14. yüzyıl) bir şehirdir. Eski yol ve parsel dokusu, geleneksel yönetim, ticaret ve tarım alanları görülebilen, endüstrileşmenin etkisiyle değişen sosyal yapısı ile 20. yüzyıl sonrasında artan turizm potansiyeli sayesinde korunmasının gerekliliğine dikkat çekilmektedir (Whitehand & Gu, 2011).

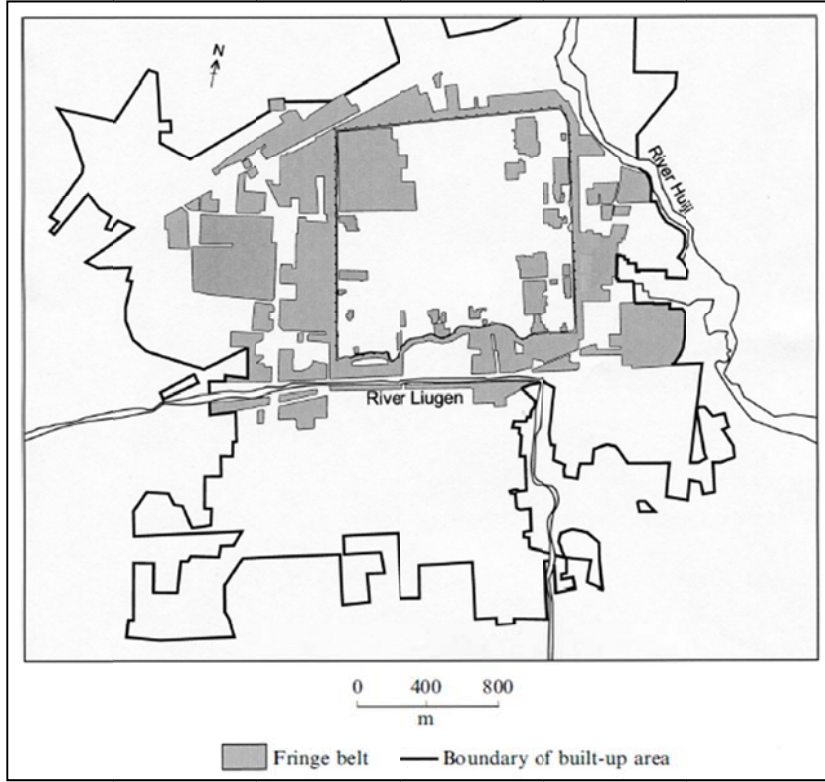
Kentte oluşan kuşak alanlarının başlangıcı ile ilgili yeterli arkeolojik ve tarihi çalışma bulunmamakta ancak yol ve parsel dokularının analizi ile kesin olmayan eski kent sınırları çizilerek tahminler yapılmaktadır. Conzen’in terminolojisinde, eski duvar hatlarında oluşmuş olan netice yollar (*consequent streets*) ilk kent sınırını göstermekte, bu ilk eşik hattının etrafında kolay ayırt edilemeyen, parçalı kuşak alanları tarif edilmektedir (Şekil 4.14). 18. ve 19. yüzyıllarda mevcut olan 46 dini ve yarı dini alan, bir askeri eğitim alanı, iki bahçe alanı ve iki okul alanı, dönemin öncelikli kurumlarını oluşturmaktadırlar (Whitehand & Gu, 2011).

20. yüzyılda eskimiş, yıkılmış binaların bulunduğu parsellerde işlev değiştirilmiş ve başka kurumsal kullanımlar olarak kullanılmaya başlanmıştır. Örneğin, eski bir tapınağın alanı askeri amaçla, bir diğerindeki polis servis alanı olarak kullanılmaktadır (Whitehand & Gu, 2011).

İkinci Dünya savaşına kadar, endüstri öncesi bir kent (*preindustrial city*) olma özelliğini devam ettiren Pingyao’da başlıca ekonomi tarımsal aktivitelere bağlıdır. Çin’in diğer şehirlerinde olduğu gibi sosyal ve ekonomik değişimlerin başlangıç tarihi 1949’dur. Bu tarihten itibaren yeni komünist Çin’in ideolojisiyle bir endüstri

şehrine dönüşen kentte yarım yüzyılda yerleşim kent duvarlarının ötesine sıçramış ve 3 katına büyümüştür (Whitehand & Gu, 2011).

Bu dönemde *danwei* adı verilen (Şekil 4.15), çalışma (fabrika, hastane vb.), konaklama ve sosyal alanları (yemekhane, yıkanma vb.) içinde barındıran ve geleneksel yapıya uygun olarak tasarlanan (*fengshui*) avlulu yapı birimleri oluşmuş ve endüstrileşme sonrasında sayıları artmıştır (Whitehand & Gu, 2011).



Şekil 4.14 : Pingyao 14. yüzyıl kent duvarı etrafındaki kuşak alanı oluşumu (Whitehand & Gu, 2011).

Her *danwei* kendine özgüdür, özel girişleri vardır ve oluşum mantıkları Sovyetler Birliği’nden esinlenilmiştir (Whitehand & Gu, 2011).

Özellikle kent duvarının içinde, *danwei*’ler için seçilen alanlar kuşak alanları (eski tapınak alanları, kısmen tarım alanı olarak kullanılan boş parseller vb.) olmuştur. Duvar dışında ise eski çiftlik alanlarında yer seçmişlerdir (Whitehand & Gu, 2011).

1978 ekonomik reformundan sonra yeni bir morfolojik döneme geçilmiş, 1980’lerde *danwei* oluşumu bitmiştir. Ticari dönemin gelişile, sağır *danwei* duvarları önüne dükkânlar kurulmuştur. Kent duvarları büyük bir turizm potansiyeli oluşturan şehir 1997 yılında UNESCO Dünya Kültür Mirası listesine eklenmiştir. Duvar dışı kuşak alanları yeniden tasarlanmış ve ağaçlandırma ile sürekli bir yeşil kuşak

oluşturulmuştur. Ayrıca çoğunlukla tek katlı yapıların bulunduğu şehirde kat yüksekliği sınırlamalarına dikkat edilmiştir (Whitehand & Gu, 2011).



Şekil 4.15 : Duvar dışı *danwei*, kent duvarından güneybatı bakışı, 2005 (Whitehand & Gu, 2011).

Düz çizgili (*rectilinear*) parseller ve birbirini dik kesen (*orthogonal*) yol dokusu, kentin çoğunluklu kuşak alanı karakteristikleridir (Whitehand & Gu, 2011).

Batı şehirlerinde tespit edilen MİA ve kuşak alanı ilişkisinin aksine, şehirde iş merkezleri kuşak alanlarından bağımsız, 14. yüzyıl duvarı ile birleşmiş yeni yerleşim alanlarının içerisinde meydana gelmektedir. Ticari alan, şimdi bir yeşil kuşak alanı olan kent duvarının dışında gelişmiştir. Kuşak alanı dinamikleri dört şekilde oluşmuştur: kent duvarı içinde, eski tapınak alanları üzerinde oluşan ve avlulu düşük yoğunluklu yapısı bakımından kuşak alanı içerisinde sayılan *danwei*'ler, eski kent duvarının olduğu alan, parklar, kamusal yeşil olarak planlanan açık alanlar ve doğuda tren yolu istasyonunun bulunduğu alan (Whitehand & Gu, 2011).

1980'lerden sonra ticaret kentine dönüşen Pingyao'da *danwei*'ler cephelerinde oluşan dükkânlarca gizlenmişlerdir ve 1990'larda kuşak alanları tasarlanmış ve turizm amacıyla güzelleştirilmişlerdir (Whitehand & Gu, 2011).

4.8.5 Auckland, Yeni Zelanda

Çalışmada, Yeni Zelanda'nın en fazla şehirleşmiş yerleşimi olan Auckland metropoliten alanı, kuşak alanı kavramı ve iç kuşak değişimi ve yabancılaşması üzerinden incelenmektedir.

Kuşak alanı kavramı, kentin fiziksel formunu ve büyüme süreçlerini anlamak açısından önemlidir. Sosyo-ekonomik gelişim, ulaşım modelleri, arazi ıslahı ve topografya, kuşak alanı oluşumunu etkileyen başlıca etmenler olarak belirtilmiştir (Gu, 2010).

Çalışmada, ilk olarak Auckland'daki kuşak alanlarının oluşumu incelenmekte, ardından kent planlaması ve tasarımı açısından önemleri ve dönüşümlerinin sosyo-ekonomik ve çevresel içerikleri belirtilmektedir (Gu, 2010).

Kuşak alanlarını saptama yöntemi Conzen'in kent planı analizi üzerinden yapılmıştır (Conzen, 1960, 1969). Tarih içerisinde kent planlarındaki dönüşümler üzerinden, gelişim süreçleri saptanmış ve parsel bazlı incelemeler ile günümüzdeki kullanımlar belirlenmiştir. Son yıllarda meydana gelen kentsel tasarım politikaları ve projeleri bağlamında kuşak alanlarının evrimi incelenmiştir (Gu, 2010).

İlk olarak Auckland'ın tarihsel gelişimi araştırılmış, iç, orta ve dış kuşak alanları saptanmıştır. İkinci olarak, MIA'yı çevreleyen iç kuşak alanının gelişimi ve dönüşümü üzerinde durulmuş ve üçüncü olarak, Auckland kıyı planlaması ve tasarım projelerinin kuşak alanları, kent dokusu, tarihi ve ekolojisi üzerindeki etkilerine değinilmiştir (Gu, 2010).

Auckland'ın gelişimi dört morfolojik dönemden oluşmaktadır ve İngiliz kentlerine benzemektedir. Coğrafi olarak sahip olduğu engeller (yanardağlar vb.), ekonomik durgunluk dönemleri ve ulaşım teknolojileri, önceki örneklerde görüldüğü gibi kuşak alanları oluşumunu etkileyen başlıca faktörlerdendir (Gu, 2010).

Sürekli kuşak alanları genellikle kentte ekolojik koridorlar oluştururlar. Ancak, bu alanların korunması ve bakımı, her ne kadar yapılar ve simgesel alanlar (*landmark*) korunmaya çalışılsa da, nadiren planlama politikalarının konusudur (Gu, 2010).

Genellikle oyun parkları, çeşitli kurumsal binalar, parklar, mezarlıklar ve endüstri alanları Auckland'ın iç kuşağını oluşturmakta ve çevre yolu iç kuşak hattını takip etmektedir. 1960 ve 1970'lerde bölgesel ekspres yolun yapılması ile kuşak alanı değişimi ve ardından günümüzde meydana gelen hızlı sosyo-ekonomik dönüşüm sonucunda, kuşak alanı yabancılaşması meydana gelmektedir (Gu, 2010).

Eski kuşak alanlarının farklı bir karaktere bürünmesi (çok katlı ofis blokları ve apartmanlar) ve park alanlarının yeni gelişim alanı olarak projelendirilmesi (Greenwich parkı) kent merkezinin ekolojisini etkilemektedir. Kent merkezi ve kıyı

alanları için uygulanan sistematik stratejiler ve bütünleşik politikalar kuşak alanlarının sürekliliğini engellemektedir (Gu, 2010).

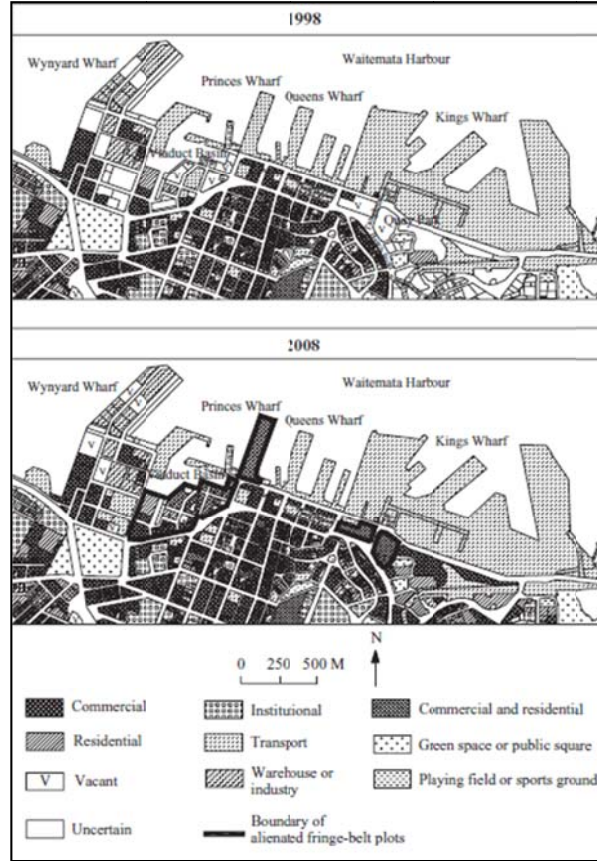
Auckland'da iç kuşağın büyük bölümü olan kıyı alanı ve limanda, ulaşım servisleri ve deniz tesisleri başlıca kuşak alanlarını oluşturmaktadırlar (Şekil 4.16). Son yıllarda uygulanan 'yeni şehirleşme' ile bu alanlardaki boş ve büyük parseller karma kullanımlı gelişme projelerine açılmış ve arazi kullanımlarında değişimler meydana gelmeye başlamıştır. Kuşak alanı yabancılaştırmasıyla, birçok parsel apartmanlar ve ticari alanlarla kaplanmıştır. 2000 yılında yapılan yeniden gelişim projesinde, eskiden tren istasyonu, manevra alanları ve bağlı depolar ile endüstriyel kullanımların bulunduğu yere, yüksek yoğunluklu çok amaçlı kompleksler, otopark alanı ve bir otel planlanmıştır. Bu planlama, kamunun açık alanlara erişiminin kolaylaştırılması konusunda başarısız olmuştur çünkü tasarlanan açık alanlar merkezden yürüme mesafesinin dışındadır. Ayrıca, kıyı alanları için oluşturulan yeni vizyon ile yeniden gelişim planlarında tarihi peyzajın korunması yetersizdir (Gu, 2010).

Daha verimli ve davet edici alanlar yaratma potansiyeline sahip olmasına rağmen bu projeler mevcut komşuluklardan ve kent dokusundan ayrı ve kendi içine dönük yapılmakta olup kentin tarihi peyzajının devamlılığı konusunda bir kaygı taşımamaktadır (Gu, 2010).

Kıyı örneğindeki kuşak alanı yabancılaştırmasının aksine, kentte olumlu kuşak alanı değişimleri de bulunmaktadır. Örneğin eski bir posta ofisi, yeni bir istasyona dönüşmüş ve çevredeki arazi kullanımları zamanla değişmiş olsa da alanın kuşak alanı karakteri korunmuştur. İç kuşağın değişiminin ya da bir başka alana taşınması ve geçirgenliğinin, yabancılaştırmasının aksine sosyal açıdan daha uyumlu olduğu düşünülmektedir (Gu, 2010).

Kuzey Amerika şehirlerinde, daha az göze çarpan fiziksel engeller ve daha erken ulaşılan motorlu taşıt teknolojileri, kuşak alanları için daha az iletken olmuşlardır (M.P. Conzen, 2009). Auckland'ın tarihi gelişimi Kuzey Amerika şehirlerine de benzerlik göstermektedir ancak, volkanik arazinin sonucu olan fiziksel engeller daha çarpıcı kuşak alanlarının oluşmasını sağlamışlardır. Arazi ıslahı iç kuşak alanının geleceği için önemli bir konudur (Gu, 2010).

Auckland'ın iç kuşağı büyük bir değişim baskısına maruz kalmaktadır. Kentsel dönüşüm ve kent yoğunlaşması projelerinin ötesinde, bu alanların korunması ve sürekliliğinin öneminin anlaşılması gerekmektedir. Kuşak alanlarının fiziksel formu ve değişiminin kent peyzajı yönetimine etkisinin kavranması için daha sistematik bir anlayış geliştirilmelidir (Gu, 2010).



Şekil 4.16 : Auckland IKA arazi kullanımı ve kuşak alanı yabancılaşması (Gu, 2010).

4.8.6 Lleida, İspanya

Joan Vilagrasa çalışmasında (1990), orta büyüklükte bir Katalan şehri olan Lleida'nın yapılaşmasının kentin tarihi üzerindeki etkilerini ve yapılaşmış çevre içerisinde kalan çeper alanlarını incelemektedir.

Özellikle, iç savaş sonrası kent çeperinde meydana gelen değişiklikler üzerinde yoğunlaşmış, Conzen'in kentsel kuşak ve büyüme halkaları kavramları üzerinde çalışılmıştır.

“Kuşak alanları, ekonomik krizler ve nüfusun düşük artış hızına paralel olarak kent çeperlerinde oluşan alanlardır” (Vilagrassa, 1990).

Özellikle ekonomik durgunluk dönemlerinde, yapılaşma hızı düştüğünde, arazi fiyatları daha ucuz olduğu için çeperlerde kuşak elemanları oluşmaya başlamaktadır. Genellikle konut alanlarının çoğunlukta bulunduğu yapılaşma artışı, arazi fiyatlarının artmasıyla paralellik göstermekte ve bu dönemin ardından gelen durgunluk döneminde kentin çeperleri kurumsal ve çeşitli arazi kullanımlarıyla kaplanmaktadır.

Bu ilişki arazi rantı teorisiyle (Whitehand, 1972) açıklanır (Vilagrassa, 1990).

Kurumsal davranış, mal sahiplerinin stratejileri, arazi geliştiricilerinin karakteristikleri, hükümetin konut mevzuatı, genel konut politikası vb. konuların tümü kent çeperindeki yeni yapılaşma alanlarının anlaşılması için önemlidir. Bu elemanların birleşimi, kentsel kuşak alanları analizinde teoriyi daha esnek ve farklı tarihi bağlamlarda uyarlanabilir kılmaktadır (Vilagrassa, 1990).

Çeperdeki kullanımlar farklılık gösterebilmekte ve her ne kadar konut ve ticaret kullanımı (yoğun kullanımlar) dışındaki kullanımlar daha yaygın olsa da, konut kullanımı da yer almak isteyebilmektedir. Bu anlamda Lleida bölgesinde yapılan deneysel çalışmalar Conzen ve Whitehand’in önceki çerçevelerinden farklılık göstermektedir (Vilagrassa, 1990).

Lleida’da, iç savaş sonrası ilk 20 yıl, nüfus artışı ve konut arzı arasında bir tutarsızlık görülmektedir. 1940’lar ve 1950’lerde de kırdan kente göçler olmuştur. Ancak göç edenler için yeterli konut bulunmadığından, 1958 yılında kentlerde konut açığı bir milyonun üzerindedir (Alcala, 1960).

Bu dönemde, özellikle çeper alanlarındaki kırsal bölgelerde kaçak yapılaşma ve gecekondu alanları meydana gelmiştir (Capel, 1975). Yetersiz altyapı ve malzemelerle oluşturulmuş bu yapılar merkezdeki yapılaşma alanının uzağında, kent çeperinde kurulmuştur (Vilagrassa, 1990).

Konut arzının yetersizliği çeperlerde yalnızca kaçak yapılaşmaya sebep olmamış, başka bir yapılaşma formunu daha meydana getirmiştir: *sosyal konutlar*. Barselona’da sosyal konutlarla ilgili yapılan bir çalışmada (Ferrer, 1974), düşük fiyatlı arazi ile göçmenler için yapılması öngörülen konut alanlarının yer seçimi olan kent çeperleri arasında bir ilişki olduğu saptanmıştır. Madrid’de yapılan çalışmalarda

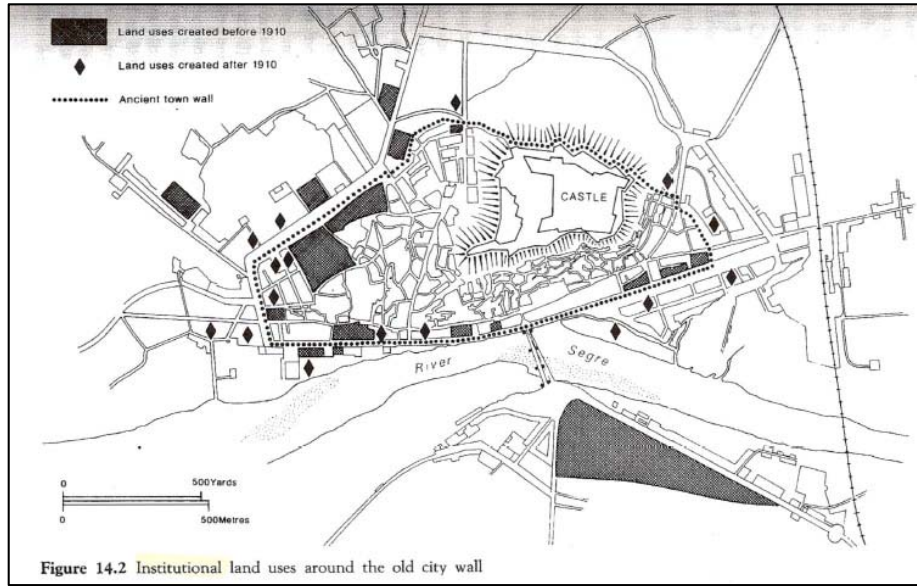
da (Valenzuela, 1974; Moya, 1983) yer seçim süreci ile ilgili benzer sonuçlara ulaşılmıştır (Vilagrassa, 1990).

Özellikle 1950’li yıllarda sosyal konut üretimi en yüksek noktaya ulaşmıştır. Bu dönemlerde üretilen toplam konutların yarısından fazlası sosyal konutlardır. 1940’lı ve 1950’li yıllardaki ekonomik durgunluk, özel sektörü güçsüzleştirmiştir. Özel sektörün bu dönemde karşılaştığı zorluklardan birisi, kiralari donduran bölgesel konut politikaları ve bina malzemelerinin yetersizliğidir ki o dönemde bu sektördeki çok az firmanın bu durumla başa çıkabilecek yeterli ekonomik gücü ve potansiyeli vardır (Vilagrassa, 1990).

Bu bağlamda iç savaş sonrası İspanyol kent çeperlerinde geleneksel konut piyasasının dışında oluşan ve bir dönem boyunca baskın olan bir konut üretimiyle karşılaşmaktadır. Bu yeni konutlar arz ve talebin örtüşmemesi ve özellikle düşük gelir grubu için uygun olan yer seçim karakteristikleri ile açıklanabilir. Birçok anlamda kaçak yapılaşma ve sosyal konutlar mevcut yapılaşma hızıyla orantısız bir büyüme göstermekte ve kent merkezinden uzakta, kopuk yapılaşmış alanlar meydana getirmektedir. Merkezin dışında daha düşük arsa ücretlerine sahip olan alanda başlayan bu kaçak yerleşme ve ardından sosyal konut projeleri, gelecekte kentin büyümesini ve yönelimini etkilemişlerdir (Vilagrassa, 1990).

Bu dönemde konut politikasında değişiklikler meydana gelmiş, kaçak yapılaşmış alanlar, yasallaştırılarak plana dahil edilmiştir. Bu uzun ve şehirden şehire farklılık gösteren bir süreçtir. 1960’lar ve sonrasında konut sektörü daha çok özel girişimcilerce yürütülmüştür. İnşaat sektörüne ilgi artmış ve 1960’lar ve 1970’ler itibariyle yavaşça büyüyen ekonominin de etkisiyle bu alanda daha çok şirket kurulmuştur. 1975’te ekonomide yine bir durgunluk meydana gelmiştir. 1979’da yapılan ilk demokratik genel seçimlerin ardından yürütülen belediye politikası ‘kentin yeniden inşası’ olarak adlandırmıştır (Bohigas, 1985). Bir önceki rejimin izin verdiği *laissez-faire* yaklaşımından sonra, ‘yeniden yapılanma’ daha örgütsel bir aktiviteyi gerektirmiştir. Günümüzde kurumlar ve yerel konseyler İspanyol kentlerinin esas arazi geliştiricileridir (Tarrago, 1985). Bu yüzden, birçok İspanyol kentinde kentsel kuşak alanları kurumsal ya da yarı kurumsal organizasyonlarla, konut ya da konut dışı arazi kullanım dokuları olarak *tasarlanmaktadır* (Vilagrassa, 1990).

Lleida’da, 19. yüzyıl İspanyol kent gelişimi karakteristikleri 1860’lı yıllarda görülmeye başlamıştır: tren yolu (1860), kent duvarlarının yıkılma izni (1861), kent duvarları dışında ilk kentleşme planı (1865). 1910 planında (Şekil 4.17), 1860 yılı öncesi oluşan kurumsal alanlar ve duvarın yıkımından sonra oluşanlar bir arada gösterilmektedir. Konut dışı kullanımların kapladıkları geniş alan, kuşak alanı olarak tanımlanabilir. Bu arazi kullanımları zaman içerisinde değişime uğramışlardır. Kent içinde ve kent dışında duvarın yıkımından sonra da oluşumları devam etmiştir. Kuşak alanının mevcudiyeti, Conzen’in çalışmasının da teoride desteklediği gibi, bu alanı diğer kurumsal arazi kullanımları için cazip hale getirmektedir (Vilagrassa, 1990; M.R.G. Conzen, 1960, 1962).



Şekil 4.17 : Lleida (1910) eski kent duvarı etrafındaki kurumsal arazi kullanımları (Vilagrassa, 1990).

Kent duvarının yıkılması ile 20. yüzyılın ikinci on yılı arasındaki süreçte kuşak elemanlarının oluşumu yüksektir. Aynı zamanda 20. yüzyıl başları konut artışının da olduğu zamandır.

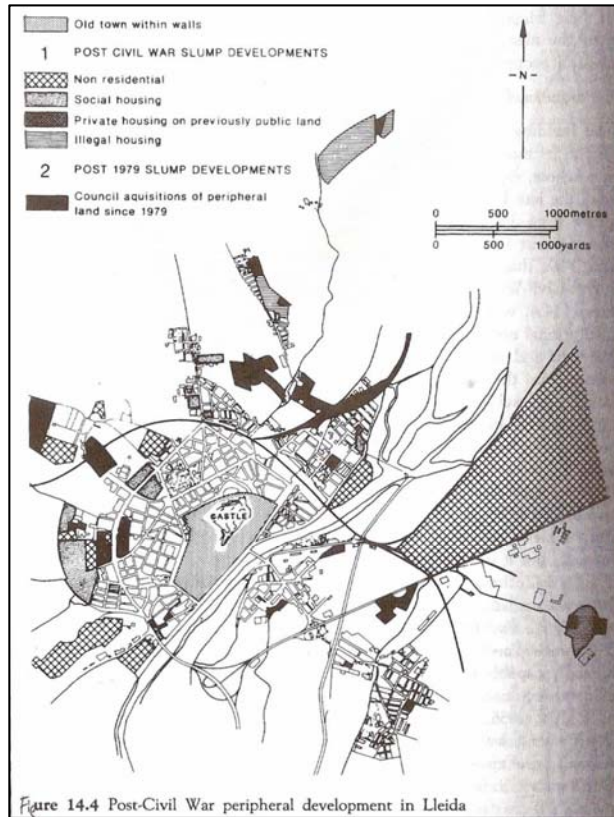
1860 ve 1936 yılları arasındaki bu süreçte, iki sebepten dolayı konut dışı kurumsal arazi kullanımını esas alan klasik kentsel kuşak kavramının dışına çıkmıştır. İlki, alanda kaçak yapılaşmalar görülmesi ve ardından sosyal konut projeleri geliştirilmesidir. Kent büyümesi, değişen kamusal alan politikaları ile kamu arazileri üzerinde oluşan sosyal konutlarla devam etmiştir. İkincisi, tarihi perspektiften bakıldığında, nüfus artışının azaldığı dönemlerde çeperde toplanan kurumsal kullanımlar ve nüfus artışının hızlandığı dönemlerde artan konut kullanımları ile

ilgilidir. Lleida’da, 1860 ve 1986 yılları arasında, hızlı büyüyen nüfus ile konut alanları yayılmış ve kuşak alanı oluşumu bu durumdan etkilenmiştir. Bu büyüme 1936 yılındaki iç savaş ile bir süre durmuştur (Vilagrassa, 1990).

İç savaştan önce meydana gelen çeper genişlemesinde (Şekil 4.18) farklı arazi kullanımları ayırt edilmektedir. Okullar, kışlalar, hapisane, hastane, hayvan çiftlikleri ve tarımsal pazarlar, kurumsal kullanımlara örnek olarak gösterilebilir. Bulundukları arazi, kent merkezine erişim zorluğu ve çeşitli topografik dezavantajlar barındırmakta ancak düşük arazi ücretleri ile cazip hale getirilmektedir (Vilagrassa, 1990).

1957’de yeni kent planıyla sosyal konut alanı olarak nitelendirilen bölgenin, yüksek yoğunluklu gelişim alanı olarak belirlenmesi, banliyö alanlarının kent merkezleriyle birleştirilmesi ve kaçak yapıların yasallaşması sonucunda 1960-70 yılları arasında mülk artışı meydana gelmiştir.

Böylelikle, durgunluk döneminde meydana gelen kaçak yapılaşma ve sosyal konut alanları, kentleşmeyi yönlendiren etkenler olmuşlardır (Vilagrassa, 1990).



Şekil 4.18 : Lleida, iç savaş sonrası çeper gelişimi (Vilagrassa, 1990).

Belediyenin bu alanlarda yaptığı eylemler o dönemde yeni kuşak alanları meydana getirmiştir. Bu durum ‘kent planlamasının taktik seçeneği’ olarak tanımlanmıştır (Llop, 1984) ve belediyenin çeper alanı üzerinden kazanımlarını içerir (Vilagrassa, 1990). Günümüzde kent konseyi, boş kentsel arazinin esas sahibidir ve tasarımı ve organizasyonunu kontrol etmektedir.

Bu, kuşak alanı yaratılması (*fringe belt creation*) diye adlandırılabilen yeni bir durumdur. Günümüzde benzer kullanımlar bulunmakla birlikte, konsey politikası, yönetim ve stratejileri bu süreci anlamak için önemlidir (Vilagrassa, 1990).

Kent değişimine etki eden etmenler, büyüme halkaları ve kuşak alanları, arazinin durumu, konut piyasası, kent politikası, sürecin anlaşılması için incelenmelidir. Arazinin kazancından binaya kadar, arazi gelişimi, arazi kullanımlarının anlaşılması açısından önemlidir (Vilagrassa, 1990).

4.9 Bölüm Değerlendirmesi

Kentsel kuşak alanı teorisi, iş döngülerine göre zamanla düzensizce değişen kent büyümesi ve dışa doğru fark edilir şekilde farklı bir karakterde büyüyen alanlardaki arazi kullanım değişikliklerini temel alır (Whitehand, 1987, pp.76-94, 1988).

Ülke ekonomisinin iyi olduğu dönemlerde, özel sektör ve konut yatırımı; kötü olduğu dönemlerde altyapı gelişmeleri gibi kurumsal gelişmeler ön plana çıkmıştır. Genellikle daha geniş ve daha ucuz parsellerde yer seçen kuşak alanları çoğalmışlardır. Ekonominin darboğaza girdiği bu dönemlerde, düşen arazi fiyatlarının avantajı, özel sektörün de geniş parsel arayışına girmesine sebep olmuştur.

Bu arazi kullanımlarını sıklıkla, mezarlıklar, parklar, villa arsaları, askeri kışlalar, kampüs alanları, hastaneler, golf sahaları, arıtma tesisleri, spor alanları ve manastır gibi dini enstitüler oluşturmaktadır. Sonuç olarak, karma kullanımlı ve daha az yoğun karakterli kuşak alanı, bir önceki bölgenin daha yoğun ve homojen konut dokusundan farklılaşmıştır (M.R.G. Conzen, 1960).

Eğer konut bölgeleri bir miktar planlı denilebilirse, bu durumları onların hızlı ve bir şekilde bitişik biçiminden ötürüdür. Oysaki kuşak alanları tamamen kendiliğinden ortaya çıkmaktadırlar. Aynı zamanda diğer yapılaşmaların yanında kolayca fark

edilebilmeleriyle birlikte kuşak alanları, farklı yapı formlarını da içlerinde kaynaştırırlar.

Kuşak alanları ile ilgili çok sayıda ve çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Bu alanlara yapılan yaklaşımların ve potansiyellerinin daha iyi anlaşılması için önceki çalışmalarda yapılan saptamaları göz önüne almak faydalıdır.

Öncelikle yapılan saptamalardan biri, kuşak alanlarının kimliğinin yerel plan içerisinde göz ardı edilmesidir. Politikaların ve karar mekanizmalarının anlaşmazlığı ve iyi organize olmamış karar verme süreçleri, kentin tarihi-coğrafi yapısı üzerindeki planlama ihtiyacının altını çizmektedir. Ayrıca morfolojik kavramların teorik ve pratik olarak planlamaya yansması çok zayıftır. Yarım yüzyıl boyunca kent morfologları tarafından çalışılan bir kavram olan *kentsel kuşak alanı*, erken Avrupa planlamasında Ortaçağ ve Rönesans kentlerini çevreleyen istihkâm bölgeleri olmalarının haricinde, plancılar tarafından çok nadir dile getirilmiştir. Bu bölgeler, kentsel alan içinde, eski ve yeni yapılaşma alanlarını birbirinden ayıran ve günümüze kadar varlıklarını devam ettiren belirgin bölgelerdir.

Şimdiye kadar yapılan çalışmalar çoğunlukla kentin kronolojik gelişimi üzerinde durmuş, kuşak alanlarının karar vericiler, karar verme süreci, planlama süreci ve gelişme kontrolü ile bağlantılarının kurulmasına dair çok az çaba gösterilmiştir. Koruma alanları tasarımı, tescilli binalar, parklar, tarihi bahçeler üzerinde düşünülmüş olsa bile, kentin daha geniş tarihi-coğrafi yapısı üzerinde bir farkındalık eksikliği bulunmaktadır.

Kuşak alanları, kendi içindeki gelişimlerine göre, tarihsel süreçler de göz önüne alınarak, ayrı bir şekilde değerlendirilebilirler. Kuşak alanlarının tam serisi ile ilgili daha çok çalışma henüz tanımlanamamış ve kuşak alanı dinamiklerinin kentin bütün mekânsal dokusunda yarattığı değişimler incelenememiştir (M.P. Conzen, 2009).

Kuşak alanları kentin morfolojisinde önemli bir yere sahip midir? Kuşak alanları kentin morfolojisinde önemli bir yere sahiptir. Conzen'in kavramına göre kent morfolojisi üç tip arazi kullanımına ayrılmaktadır: konut, ticaret ve kuşak alanı kullanımları.

Kuşak alanlarının uzun dönemde evriminde teknoloji nasıl bir rol oynamaktadır? Özellikle ulaşım teknolojisindeki gelişmeler kentin daha hızlı yayılmasına sebep olmakta, yapılaşma döngülerini ve kuşak alanı oluşum ve değişim süreçlerini

etkilemektedirler. Endüstri dönemindeki yeni teknoloji ve oluşan endüstri bölgelerinin de 19. ve 20. yüzyılda kuşak alanı oluşumuna etkileri büyüktür.

Kuşak alanlarının kent bütününde sürekliliği ve dönüşümünün temel taşlarıyla ilgili yapılabilecek genellemeler nelerdir? Kentsel kuşak alanları kentin gelişim tercihlerine kolay adapte olabilen bölgelerdir. Genellikle açık, geniş, boş parsellere ve karma kullanıma sahiptirler. Bir kuşak alanından ötekine kayabilir ya da tamamen kuşak karakteristiklerini kaybedip yabancılaşabilirler.

Kuşak alanları ve eşik hatları arasında karakteristik ilişkiler var mıdır? Özellikle iç kuşak alanlarının oluşumunda eşik hatlarının etkisi büyüktür. Kent duvarı, nehir, dağ, deniz vb. yapay ya da doğal eşikler, kentin büyümesini sınırlar, yavaşlatır ve kuşak alanı oluşumuna zemin hazırlar. Tarihi surların etrafında oluşan, merkeze kıyasla geniş ve karma kullanımlı parsellerin farklı ülkeler ve coğrafyalarda benzer şekilde bulunması, eşik hatlarıyla bağlantılı olan bir ortak özelliktir.

Postmodern küresel dünyada kuşak alanları daha mı yaygındır? Postmodern küresel dünyada sosyal ve kamusal alanlar önem kazanmaktadır. Ayrıca kentin planlama ve tasarım süreçlerinde farklı yaklaşımların aktif katılımı artmaktadır. Kuşak alanları kent genişledikçe daha yaygın olarak tasarlanabilmektedir. Özellikle genç tarihi olan şehirlerde, örneğin Amerika’da (Conzen, 2009) kuşak alanları daha kapsamlı, dağınık, geniş parselli ve yaygındırlar.

Kültürler arası oluşumlarındaki sosyal olgularla kuşak alanı gelişimleri nasıl en iyi şekilde tanımlanır? Kültürler arası sosyal ve kurumsal ihtiyaçlar o ülkede ve o şehirde kentsel kuşağın oluştuğu dönem, şehrin/ülkenin tarihi, politik ve ekonomik durumuyla bağlantılıdır.

“Yeşil kuşak” örneği ile bağlantılı olarak, farklı planlama politikaları, kentlerdeki kuşak alanlarını nasıl değiştirmiştir? Kuşak alanları kent büyümesini kontrol edebilir ve yönlendirebilirler (Vilagrassa, 1990). Bu sebepten yeşil kuşak tasarımları yapmak ve bu alanları korumak kentin gelişimini bir eşik hattı olarak sınırlandırabilir. İngiltere’de, Birmingham örneğinde olduğu gibi, kentsel kuşak alanları bilinçli bir yeşil kuşak politikasıyla planlanmaktadır.

Kuşak alanlarının evrimindeki hangi farklılıklar, soyut ekonomik güçlerden çok, ülkesel-bölgesel-kültürel etkilerle oluşmuştur ve bu nasıl fark edilebilir? Bu oluşumu anlayabilmek için öncelikle farklı ülkelerin tarihsel gelişimlerinin incelenmesi ve

kuşak alanı oluşumlarının saptanması gerekmektedir. Kuşak alanı oluşumu politik, dini ve teknolojik konularla bağlantılıdır, bu sebepten, batı ve doğu ülkelerinde farklılıklar görülebilir. Aynı zamanda benzer ekonomik döngülerin sonucunda (dünya ekonomik krizleri vb.) aynı dönemlerde benzer kuşak oluşumları da görülebilir. Farklılıklar ve benzerlikler morfolojik, tarihi ve ekonomik geçmişlerin araştırılması ve karşılaştırılması sonucunda anlaşılabilir.

Kuşak alanlarına dair daha birçok soru sorulabilir. Bu alanların oluşumu, yer seçimi, değişimi ve kent içerisindeki öneminin anlaşılması için bu alanlarla ilgili daha çok çalışmanın yapılması ve örneklerin artması gerekmektedir.

Kuşak alanlarıyla ilgili sağlam teorik çalışmalar olmasına rağmen, uygulamalar ve kültürler arası farklılaşmalar, pratikte hem engeller hem de fırsatlar yaratmaktadır.

5. İSTANBUL VE BARSELONA KENTLERİ KARŞILAŞTIRMASI

5.1 İstanbul ve Barselona Şehirlerinin Fiziki Tanımı ve Genel Bilgiler

5.1.1 İstanbul'un fiziki tanımı ve genel bilgiler

İstanbul, Türkiye'nin kuzeybatısında, Marmara kıyısı ve Boğaziçi boyunca, Haliç'i de çevreleyecek şekilde kurulmuştur. Tarihte ilk olarak üç tarafı Marmara Denizi, Boğaziçi ve Haliç'in sardığı bir yarımada üzerine kurulan şehrin batıdaki sınırını İstanbul surları oluşturmaktadır. Büyüme sürecinde surların batıya doğru ilerletilerek yeniden inşa edilmesiyle şehir dört defa genişletilmiştir [Url-1].

İstanbul 41° K, 29° D koordinatlarında yer alır. Batıda Çatalca Yarımadası, doğuda Kocaeli Yarımadası, kuzeyde Karadeniz, güneyde Marmara Denizi ve ortada İstanbul Boğazı'ndan oluşmaktadır. Boğazdaki Fatih Sultan Mehmet ve Boğaziçi köprüleri kentin iki yakasını birbirine bağlamaktadır [Url-1].

İstanbul'un iklimi, Karadeniz iklimi ile Akdeniz iklimi arasında geçiş gösteren ılıman bir iklimdir. Kış aylarında ortalama sıcaklık 2 °C ile 9 °C civarındadır ve genelde yağmur ve karla karışık yağmur görülmektedir. Yaz aylarındaki ortalama sıcaklık 18 °C ile 28 °C civarındadır ve genelde yağmur ve sel görülmektedir [Url-1].

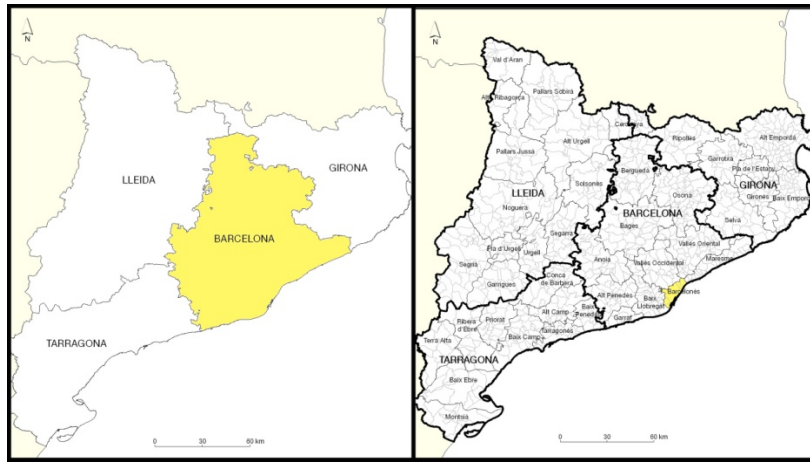
Çok zengin bir bitki topluluğuna sahip olan İstanbul yöresinde 2500 kadar bitki türü yetişmektedir. Bu aynı zamanda Türkiye'de yetişen bitkinin ¼'ünün İstanbul'da barınması demektir ve bu bitkilerden bazıları bu yöreye endemiktir [Url-1].

2011 yılında İstanbul'un toplam nüfusu 13.483.052 kişidir (TÜİK, 2011). Kente karayolu ile ulaşımında Büyük İstanbul Otogarı, demiryolu ile ulaşımında Haydarpaşa Garı, havayolu ile ulaşımında Atatürk ve Sabiha Gökçen havalimanları mevcuttur. Üçüncü bir havalimanının da yapılması gündemdedir. Kent içi ulaşımında, metro, tramvay, metrobüs, dolmuş ve İDO deniz otobüsleri ve feribotlar kullanılmakta ayrıca yapımına 2004 yılında başlanan, Avrupa ve Asya yakası arasındaki hızlı raylı

sistem projesi Marmaray'ın inşasına devam edilmektedir. Üçüncü bir köprünün daha yapılması gündemdedir [Url-1].

5.1.2 Barselona'nın fiziki tanımı ve genel bilgiler

Barselona, Iber yarımadasının kuzeydoğusunda, Akdeniz kıyısında, güneybatısında Llobregat nehri ve kuzeyinde Besòs nehri bulunan, dağlarla çevrili bir ovada kurulmuştur. Katalonya özerk bölgesinin başkentidir (Şekil 5.1). Şehrin üzerine kurulduğu ova 170 km²'dir ve Fransa sınırının 120 km güneyinde bulunmaktadır. Şehir, çoğu kentleşmiş küçük tepelerce çevrelenmiştir [Url-1].



Şekil 5.1 : Katalonya, Barselona bölgesi ve şehri, 2012 [Url-3].

Barselona 41°23' K, 2°11' D koordinatlarında yer alır. İspanya'nın Katalonya özerk bölgesinin başkenti, İspanya'nın ikinci büyük kenti ve Avrupa'nın Akdeniz kıyısındaki en büyük metropolüdür. Barselona'nın iklimi Akdeniz iklimidir ve ekolojisi çeşitlidir. Ortalama sıcaklık kışın, 8 ile 17 °C arasındadır ve genelde ılıman ve yağışlıdır. Yazları, 25 ile 31 °C arasındadır ve genelde ılık ve kuru geçer [Url-1].

Şehir, Akdeniz kıyısında ve ılıman iklimde olmanın avantajını kullanmakta, deniz ticaretinde kuzeyde Fransa, İtalya ve güneyde Afrika arasında bir koridor görevi görmektedir. İki önemli nehir arasındaki delta ovası üzerinde oluşan şehir, tarih boyunca avlanma, tarım, su kaynağı, atık alanları, endüstriyel ve havalimanı alanlarını barındırmış ve bir ticaret merkezi olmuştur (Marshall, 1994).

2009 yılında Barselona'nın toplam nüfusu 3.218.071 kişidir. Kente ulaşım çevre yolu ve tren yoluyla bağlantılı olan Barcelona El Prat havayolu ile Port Vell ve Zona Franca limanları sayesinde yapılabilmektedir. Kent içi ulaşımında 11 hatlı Barselona

metrosu, otobüs, fönüküler, tramvay, teleferik, tren ve hızlı tren kullanılabilmektedir [Url-1].

Barselona, zengin bir kùltür mirasına sahip olması sebebiyle bugün dünyadaki en önde gelen turizm, ekonomi, ticaret, eğlence ve moda merkezlerinden biridir. 1929 EXPO'suna, 1992 Olimpiyatlarına, 2004 Dünya Kùltür Forumuna ve 2004 Dünya Kent Forumuna ev sahipliğı yapmıştır. Aynı zamanda şehirdeki çoğı mimar Antoni Gaudi'ye ait olan birçok eser UNESCO Dünya Mirası listesinde bulunmaktadır [Url-1].

5.2 İstanbul ve Barselona Şehirlerinin Tarihsel - Morfolojik Gelişimi ve Kentsel Kuşak Alanları

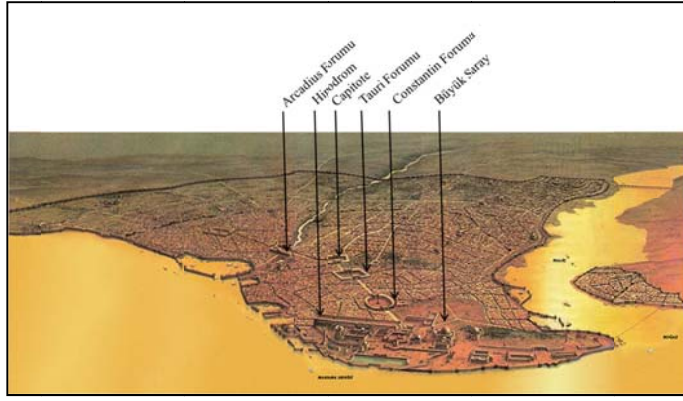
5.2.1 İstanbul'un tarihsel - morfolojik gelişimi ve kentsel kuşak alanları

5.2.1.1 Bizantion öncesi dönem

İstanbul'un tarihi 300 bin yıl önceye kadar uzanmaktadır. Ancak bugünkü İstanbul'un temelleri M.Ö. 7. yüzyılda atılmıştır. M.S. 4. yüzyılda İmparator Constantin tarafından yeniden inşa edilip, başkent yapılmış ve o tarihten sonra yaklaşık 16 yüzyıl boyunca Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerinde başkentlik sıfatını sürdürmüştür (İBB, 2009).

5.2.1.2 Bizantion dönemi

Yunanistan'dan gelen Megaralılar M.Ö. 680'lerde Marmara Denizi'ni geçerek İstanbul'a ulaşmış ve bugünkü Kadıköy'de Halkedon adını verdikleri bir kent kurmuşlardır. M.Ö. 660'larda da Bizans önderliğinde yola çıkan Megaralılar'ın diğer bir kolu, bugünkü Sarayburnu'nun olduğu yerde başka bir kent daha kurmuş ve kente "Bizantion" adını vermişlerdir. Kent, M.Ö 146'da da Roma'nın egemenliğine girmiştir. Böylece 700 yıllık kent devleti statüsü sona ermiştir (Şekil 5.2) (İBB, 2009). İstanbul'un Osmanlı öncesi tarihsel gelişimi Çizelge 5.1'de tablolatırılmıştır.



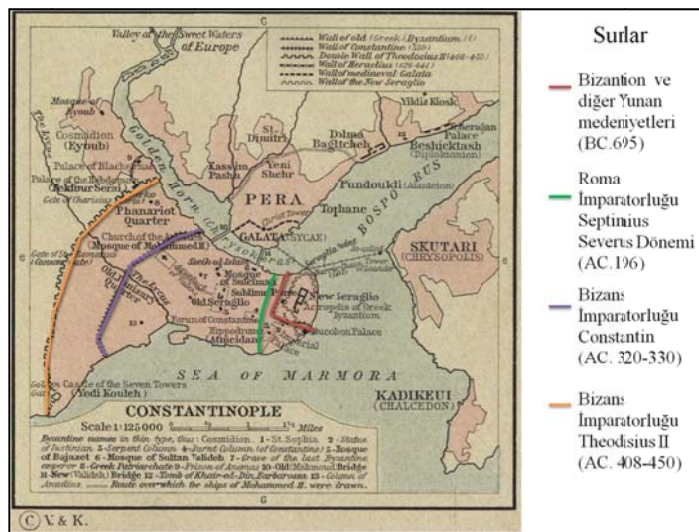
Şekil 5.2 : Bizantion [Url-1].

5.2.1.3 Roma İmparatorluğu dönemi

Bizantion, Roma'nın Doğu'sunun yönetim merkezi olarak seçilmiş ve bu yeni konumu, kentin dünya kültürü ve siyaseti içindeki önemli rolünü de belirlemiştir. I. Constantinus (324-337) döneminde limanlar ve su tesisleri yeniden düzenlenmiş ve bunun yanında savunma için yeni bir sur yaptırılmıştır. Önceleri Yeni Roma adı ile anılan kentin adı Constantinopolis olarak değiştirilmiştir (İBB, 2009).

5.2.1.4 Bizans İmparatorluğu dönemi

M.S. 476'da Batı Roma İmparatorluğu'nun yıkılmasından sonra Doğu Roma İmparatorluğu, Bizans İmparatorluğu'na dönüşmüş ve İstanbul bu yeni imparatorluğun başkenti haline gelmiştir (Şekil 5.3) (İBB, 2009).



Şekil 5.3 : Constantinopolis (Kuban, 1996)

Çizelge 5.1 : İstanbul Osmanlı Öncesi Dönemi Tarihsel Gelişim.

<i>Dönem</i>	<i>Değişim Süreci</i>	<i>Kuşak Alanı Elemanları, Plan ve Yapı Formu</i>	<i>Genişleyen Şehirle Bütünleşme Biçimleri</i>	<i>Planlı / Plansız</i>	<i>Sonuç (Yeni Yerleşim Tipleri)</i>
M.Ö. 300.000 - M.Ö. 677 Kayıp Tarih	Küçükçekmece gölü yakınında kalıntılar (Neolitik ve Kalkolitik dönem)	Kulübeler, düzensiz sokaklar, mezarlıklar	Kadıköy, Fikirtepe ve çevresinde ilk yerleşimler (M.Ö. 5000)	Plansız	Köy
M.Ö. 667 - M.S.330 Bizantion Dönemi	Kadıköy (Halkedon) ve Sarayburnu (Bizantion) kentleri (M.Ö. 680-660), kuşatma, Roma'dan yardım talebi, Romanizasyon	Daha yoğun yapılaşma, anıtsal yapılar, saray, tapınak, limanlar, kulübeler, sur	Kadıköy, Sarayburnu yerleşimleri (M.Ö. 660)	Plansız	Kentte Roma İmparatorluğu etkisi Roma egemenliği (M.Ö. 146)
330 - 476 Roma İmparatorluğu Dönemi	Doğu Roma İmparatorluğu, Yeni Roma, Constantinopolis, Roma'nın doğudaki yönetim merkezi, dünya kültürü ve siyaseti içinde önemli rol	Limanlar ve su tesislerinde yeniden düzenleme, kent içi su kemerleri (<i>aqueducts</i>), savunma için yeni surlar, tapınak, forum, hamamlar, gridal yapı	Tarihi yarımada, Sarayburnu, Mese caddesi	Plansız / Kısmi Planlı -Roma kent planı	M.S. 476'da Batı Roma İmparatorluğu'nun yıkılması, Doğu Roma İmparatorluğu'nun Bizans İmparatorluğu'na dönüşümü, yeni İmparatorluk başkenti
476 - 1453 Bizans İmparatorluğu Dönemi	Yükseliş dönemi, veba salgınının temizlenmesi, kuşatma yılları (7, 8, 9. yy), işgal, yağma, yoksulluk dönemi, 1391 yılından itibaren Osmanlıların kenti kuşatması ve yaptıkları hisarlar	Ayasofya'nın yeniden inşası	Anadoluhisarı, Rumelihisarı	Plansız	1261 Latin dönemi sonu, 1453 Osmanlı dönemi başlangıcı

5.2.1.5 Osmanlı İmparatorluğu dönemi

Kent, 1391 yılından başlayarak Osmanlılar tarafından kuşatılmaya başlanmıştır. 1396'da I. Bayezid (1389-1403), Karadeniz'den gelecek yardımları önlemek için kentin Anadolu Yakası'na bir hisar yaptırmış (Anadolu Hisarı), II. Mehmet de (1451-1481), Bizans'a Kuzey'den gelecek yardımları önlemek için Avrupa Yakası'na Rumeli Hisarı'nı inşa ettirmiştir. 29 Mayıs 1453 günü kentin ele geçirilmesiyle İstanbul bir Osmanlı kenti olmuştur. Osmanlılar kenti ele geçirdikten sonra yerleşme ve yapılaşma düzenlenmiştir (İBB, 2009).

16. ve 17. yüzyıllar İstanbul'un en parlak dönemleri olmuştur. Bu yüzyıllarda halkın büyük bölümü sur içinde barınmakla birlikte, kent Galata ve Pera, Üsküdar, Kadıköy ve Boğaziçi boyunca hızla yayılmış; Aksaray ile Topkapı çevresine ve

Kocamustafapaşa'ya bu dönemde yerleşilmiştir. Galata, Eyüp ve Kasımpaşa yoğun yerleşme alanları olmuştur. Kent bu yüzyıllarda çevresine yayıldığı gibi, büyük ölçüde de imar görmüştür. Haliç'e bakan tepelere yapılan görkemli yapı ve camiler kentin görünümünde önemli değişikliklere yol açmıştır (İBB, 2009).

17. yüzyıl sonunda 800 bini bulan nüfusuyla İstanbul, Ortadoğu ile Avrupa'nın en büyük kenti ve merkezi olmuştur. 18. yüzyıl, genel olarak Osmanlı Devleti'nin, özel olarak da İstanbul'un Batı'ya açıldığı dönem olmuştur. Geleneksel yerleşme düzenindeki değişimin ilk belirtileri 18. yüzyılda meydana gelmeye başlamıştır. Bir sayfiye yaşamı ortaya çıkmıştır. 19. yüzyıl Osmanlı ekonomisinin kapitalist ilişkilere açıldığı ve yönetim reformlarına koşut olarak İstanbul'da da büyük dönüşümlerin yaşandığı bir dönemdir. İstanbul'a dair ilk planlama çalışmaları 19. yüzyılda yapılmıştır. İstanbul bu büyük dönüşümü yaşarken sürekli olarak çok sık aralıklarla çıkan büyük yangınların tehdidi altında kalmıştır (örneğin 1864 Hocaapaşa yangını). Bu dönemde, şehirdeki büyük yangınlardan sonra uygulanacak imar hareketlerini düzenlemek için mevzii plan yaptırılmaya başlanmıştır. Bir çeşit imar komisyonu olan, “İslahat-ı Turuk” kurulmuştur. Kentin ulaşım altyapısı da gelişmiş; demiryolları, rıhtımlar, garlar yapılmıştır. 1845'te yapılan Galata Köprüsü de bu bütünleşmeyi güçlendirmiştir (İBB, 2009).

Bu arada kent hızla büyümüş ve yayılmış, Galatasaray-Taksim ekseninin yanında Tarlabası da gelişmiştir. Bir önceki yüzyılda yapılan kışlaların çevrelerinde yerleşmelerin oluşması sonucunda 19. yüzyılda Rami, Halıcıoğlu, Taksim, Maçka, Gümüşsüyü ve Harbiye İstanbul'un belli başlı semtleri olarak ortaya çıkmıştır. Boğaz'ın Avrupa Yakası'ndaki yerleşmeler birbirleriyle birleşirken, Asya yakasındaki Üsküdar, Kadıköy'e doğru gelişmiştir. Kadıköy ise Kurbağalıdere'ye doğru yayılmış, Kızıltoprak, Kalamış, Fenerbahçe, Erenköy gibi semtler ve bunların arasında seyrek mahalleler ortaya çıkmıştır. Bu yüzyılda Feshane'nin kurulmasıyla Haliç'te endüstrileşme başlamıştır. Kentin yönetimi için önemli bir adım atılmış ve 1854'te belediye örgütü kurulmuştur. Atlı tramvayın yerini 1914'te elektrikli tramvay almış, 1873'te de Sirkeci-Edirne ve Haydarpaşa-İzmit demiryollarının işletmeye açılmasıyla banliyö trenleri çalışmaya başlamıştır. Böylece kent çevresinde banliyö yerleşmeleri gelişmiştir.

1882 yılında çıkartılan Osmanlıların ilk imar kanunu olan “Ebniye Kanunnamesi” ile belediyelerin imar uygulamalarını plan ve haritalara dayandırmaları öngörülmüştür.

1895'te Galata, 1900'de de Sirkeci rıhtımları tamamlanarak İstanbul limanının modernleştirilmesinde ilk adımlar atılmıştır. 1903'te Haydarpaşa limanının da yapılmasıyla İstanbul'un 19. Yüzyılda gelişen dış ticaretinin altyapısı oluşturularak yabancı ülkelerle ilişkisi güçlendirilmiştir (İBB, 2009).

II. Abdülhamit, Paris'in Baş mimarı olan Joseph Antoine Bouvard'dan Paris Sefiri aracılığıyla İstanbul için bir plan yapmasını istemiştir. 1908 yılında İstanbul'a gelen Bouvard incelemeler yaptıktan sonra, kentin yeterli duyarlılıkta ve ölçekte haritası olmadan plan yapılamayacağını bildirmiştir. Bunun üzerine Fransız topografya cemiyetine ihale edilen harita alım işi 1910 yılında başlatılmıştır. Harita alımları yapılırken haritası biten yerlerden başlayarak kentin imar planları da yapılmaya başlanmıştır (Şekil 5.4) (İBB, 2009).



Şekil 5.4 : Kent planı 1730-1789 (Kuban, 1996).

İstanbul, Osmanlı İmparatorluğu ve 20. yüzyıl dönemleri tarihsel gelişimi Çizelge 5.2 ve Çizelge 5.3'de tablolatırılmıştır.

Çizelge 5.2 : İstanbul 1453-19. yy. Osmanlı Dönemi Tarihsel Gelişim.

Dönem	Değişim Süreci	Kuşak Alanı Elemanları, Plan ve Yapı Formu	Genişleyen Şehirle Bütünleşme Biçimleri	Planlı / Plansız	Sonuç (Yeni Yerleşim Tipleri)
1453 - 19. yy. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi	Osmanlı kenti, İslami etki, bilinçli iskân politikasıyla nüfus artışı, kent duvarları dışına yayılım , cemaatlere göre işbölümü, etnik mozaik	Yerleşme ve yapılaşmada düzenlemeler, surların onarımı, saray ve kiliselerin yanına cami, külliye, han ve hamamların eklenmesi	Hızlı nüfus artışıyla sur dışı yerleşmelerin oluşması , Türklerin Eyüp ve Üsküdar'a, Rumların Balat ve Cibali'ye, Yahudilerin Hasköy ve Balat'a, Ermenilerin Samatya ve Kumpakı'ya yerleşmesi, etnik bir mozaik oluşması	Plansız	Yeni bölgeler, sur dışı yerleşim
	16. ve 17. yy. İstanbul'un en parlak dönemi, kent yayılımı (Galata, Pera, Üsküdar, Kadıköy ve Boğaziçi), yeni kiliseler, elçilikler	Kent silüetinde değişimler (Haliç'e bakan tepelere yapılan anıtsal yapılar ve camiler)	Bizans döneminin yönetim ve ticaret bölgelerinin yerleşime açılması, Galata, Eyüp, Kasımpaşa yoğun yerleşme alanları	Kısmi Planlı -İmar çalışmaları	
	17. yy. sonunda Avrupa'nın en büyük kenti ve merkezi, 18. yy. Batı'ya açılım, Batılı yaşam biçimi	Mimaride klasik dönemin yerine Osmanlı baroğu, geleneksel yerleşme düzeninde değişimler, sayfiye yaşamı	Mese Caddesi'nden Divanyolu'na		
	Lale Devri, batılılaşma, estetik, Osmanlı gerileme dönemi	Mesire yerleri (en önemlisi Haliç), eski bostanların kasırlar ve bahçeler ile süslenmeye başlaması (Kâğıthane), Boğaz'ın eski köylerinde yalı, köşk ve bahçeler	Yeni kullanımlar		

Çizelge 5.3 : İstanbul 19.-20. yy. Osmanlı Dönemi Tarihsel Gelişim.

<i>Dönem</i>	<i>Değişim Süreci</i>	<i>Kuşak Alanı Elemanları, Plan ve Yapı Formu</i>	<i>Genişleyen Şehirle Bütünleşme Biçimleri</i>	<i>Planlı / Plansız</i>	<i>Sonuç (Yeni Yerleşim Tipleri)</i>
19. yy. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi	Osmanlı ekonomisinin kapitalist ilişkilere açılması, yönetim reformları, yeni kurumlar, finans merkezi Galata, eğlence merkezi Pera, Feshane, Haliç'te endüstrileşme	Yangınlar sonucu yapı stokunda azalma, kentsel dönüşüm, Azapkapı ve Unkapanı arasına köprü yapımı, Galata köprüsü (1845), yeni saraylar (Dolmabahçe, Beylerbeyi, Çırağan, Yıldız)	Kent yayılması, Galatasaray-Taksim hattında gelişen Tarlabası, bir önceki yüzyılda yapılan kışlaların etrafında yerleşmelerin oluşması	İlk planlama çalışmaları, 1822 Kauffer planları, 1836-37 Helmut Von Moltke imar planı, Islahat-ı Turuk imar komisyonu, 1882 Ebniye Kanunnamesi - <i>Yangınlardan sonra mevzii plan, imar hareketleri</i>	Dönüşüm alanları, bina yüksekliklerinde artış
	1854 Belediye örgütü kurulması, ulaşımında gelişmeler (atlı tramvay, tünel, vapur seferleri vb.), Hoca paşa yangını, dönüşümler	Geniş meydanlar, geometrik ve kurallı form projesi, Moltke planında askeri kışlalar ve yeni mahalle önerileri, demiryolları sayesinde kent çevresinde banliyö yerleşmelerin gelişmesi	Kamulaştırma, bina ruhsatları, yol genişlikleri, inşaat denetimi ve bina yükseklikleri üzerine kurallar, düzenlemeler		
20. yy. Modern Şehir	Ulaşım teknolojisinde gelişmeler (1914 elektrikli tramvay), İstanbul limanının modernleştirilmesi (Galata, Sirkeci rıhtımları, Haydarpaşa limanı), gelişen dış ticaret, yabancı ülkelerle güçlenen ilişkiler	19. yy. koşulları için fırsatlar, ulaşım altyapısı, demiryolları, rıhtımlar, garlar	Merkezden uzak yerleşimler	Kısmi Planlı - <i>İmar çalışmaları</i>	Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküşü, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması, başkent olma özelliğini kaybediş

5.2.1.6 Cumhuriyetin ilk yılları, imar çalışmaları (1923-1940)

Cumhuriyet'in ilk yıllarında kent nüfusunun artış hızı, Türkiye ortalamasının altında kalmış ve bu süreçte İstanbul'un imar düzenlemelerine başlanmıştır. 1930'larda Avrupa'nın çeşitli ülkelerinden İstanbul'a çağrılan planıcı ve mimarlar kent için çeşitli planlar hazırlamış, Henri Prost'un hazırladığı plan (1937), kentin sonraki mekânsal yapısı üzerinde belirleyici bir etki yapmıştır. Plan, 1939 yılında uygulamaya konmuştur. Prost Planı'nın özelliklerinden biri, kenti İstanbul, Beyoğlu ve Üsküdar-Kadıköy olmak üzere üç ayrı bölümde ele almasıdır. Bu planın en önemli yanı, Haliç

kıyılarını orta ve büyük endüstri yerleşimine açması olmuştur. Haliç'in yıllar boyu süren kirlenme süreci bu gelişmelerle başlamıştır (İBB, 2009).

5.2.1.7 Endüstriyel sermaye (1940-1950)

Bu dönem Türkiye'de sermaye birikimi endüstriye aktarılmaya başlanmıştır. İstanbul, sunduğu olanaklarla Anadolu sermayesi için önemli bir çekim merkezidir. Prost planı gözden geçirilerek 1943 yılında 10 yıllık yeni bir imar programı ilan edilmiştir. Prost planı 2. Dünya savaşı sonrasında İstanbul nüfusunun hızlı artması karşısında büyümeyen bir kentin planı olarak hazırlandığı için, yetersiz kalmıştır. Prost Planı'yla başlayan Haliç'in endüstriye açılması süreci, 1947'de Belediye İmar Müdürlüğü tarafından "İstanbul Sanayi Bölgelerine Ait Talimatname"nin ve 1949'da da ilgili komisyon raporunun yayınlanmasıyla tamamlanmıştır. Bu yıllarda, Boğaz kıyılarına kamuya ait şişe ve cam, ispirto ve rakı, kibrit fabrikaları ile kömür depoları yerleşmiştir. 1950'lerde, kırdan kente başlayan göç ile 1950'de 983.041 olan kent nüfusu, 10 yıl sonra 1.466.535'e ulaşmıştır. İlk göç dalgasıyla gelenler Haliç yöresiyle sur dışındaki endüstri alanlarının çevresine yerleşmiş; Kâğıthane ve Zeytinburnu'nda ilk gecekondulaşma mahallelerinin çekirdekleri oluşmuştur. Anadolu Yakası'nda da o zamanlar Ankara Asfaltı diye anılan karayolu üzerindeki endüstri alanları çevresinde gecekondulaşma başlamıştır (İBB, 2009).

5.2.1.8 Gecekondulaşma (1950-1960)

1951'de kentin tümündeki gecekondulaşma sayısı 8.500 iken, 1957'de yalnızca Zeytinburnu 26 bin konutta 60 bin kişinin yaşadığı bir gecekondulaşma mahallesi haline gelmiştir. Nüfusu hızla artan Zeytinburnu, 1957'de ilçe statüsüne kavuşmuştur. Zeytinburnu'nun ardından Eyüp-Rami sanayi bölgesinin yakınlarında, kentin ikinci büyük gecekondulaşma mahallesi olan Taşlıtarla ortaya çıkmıştır. İlk kez 1950'lerde Bulgaristan ve Yugoslavya'dan gelen göçmenlerin yerleştirilmesiyle oluşan Taşlıtarla, daha sonra kente Anadolu'dan gelen göç akınıyla büyümüş ve 1963'te Gaziosmanpaşa adıyla ilçe olmuştur. 1955'te yürürlüğe giren İstanbul Sanayi Planı ise Haliç'teki endüstri yerleşmesini bir ölçüde dondururken, Topkapı-Rami ve Levent'te yeni endüstri alanları belirlemiştir. 1950'lerin üçüncü büyük gecekondulaşma alanı Kâğıthane çevresinde gelişmiş, yeni endüstri alanları açılması Halkalı, Maltepe, Kartal gibi denetim dışı alanların parsellenerek gecekondulaşmasına neden olmuştur.

1950'lerin ortasına gelindiğinde İstanbul batıda Yeşilköy, kuzeyde Levent, Anadolu Yakası Bostancı'ya uzanan bir alana yayılmıştır (İBB, 2009).

5.2.1.9 Apartmanlaşma, kentsel rant (1960-1970)

Bu dönem, gecekondulaşmanın yanında kentsel mekânın oluşumunu değiştiren ikinci olgu, imarlı alanlardaki apartmanlaşma olmuştur. 1965'te Kat Mülkiyeti Kanunu'yla birlikte, İstanbul'un kentsel alanındaki arsaların değeri büyük artış göstermiş, önce boş alanlar; daha sonra yeşil alanlar, parklar ve oyun alanları apartmanlarla dolmuştur. Kentsel rantın ve maliyetlerin yükselmesi, büyük endüstriyel alanların kent çevresine yayılma eğilimini arttırmıştır. Endüstrileşmenin hız kazanması, gecekondulaşmayı doğrudan etkilemiştir. 1960'ların sonunda İstanbul nüfusunun yüzde 25'i, son beş yıl içinde göç edenlerden oluşmuştur. 1962'de gecekondu oturanların kent nüfusu içindeki payı yüzde 40 düzeyinde olmuştur. 1970'lerde hazine arazisinde yapılan gecekondulara, belediye sınırları dışındaki tarım alanlarına her türlü denetimden uzak biçimde yapılan tapulu gecekondular da eklenmiştir. 1970'lerde 2 milyonu aşan nüfusuyla, kentsel işlevlerin sürekliliği ve yaygınlığı ve etki alanının genişliğiyle, endüstrinin kent dışına kayması ve birden çok merkezin ortaya çıkmasıyla İstanbul, artık metropol olarak tanımlanabilecek bir büyüklüğe ulaşmıştır (İBB, 2009).

5.2.1.10 Birinci köprü, yeni ulaşım ağları (1970-1980)

İstanbul, büyük bir nüfus yığılmasının da etkisiyle konut ve ulaşım gibi temel altyapı gereksinimlerinde büyük boyutlara varan sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. Bu yıllarda İstanbul'da mekânsal yapı açısından en önemli olgu, Boğaz'ın iki yakasının bir köprüyle bağlanması olmuştur. Kentin transit taşımacılık işlevini güçlendiren Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyüme sonucunda kısa sürede kent içi ulaşım ağının omurgası haline gelmiştir.

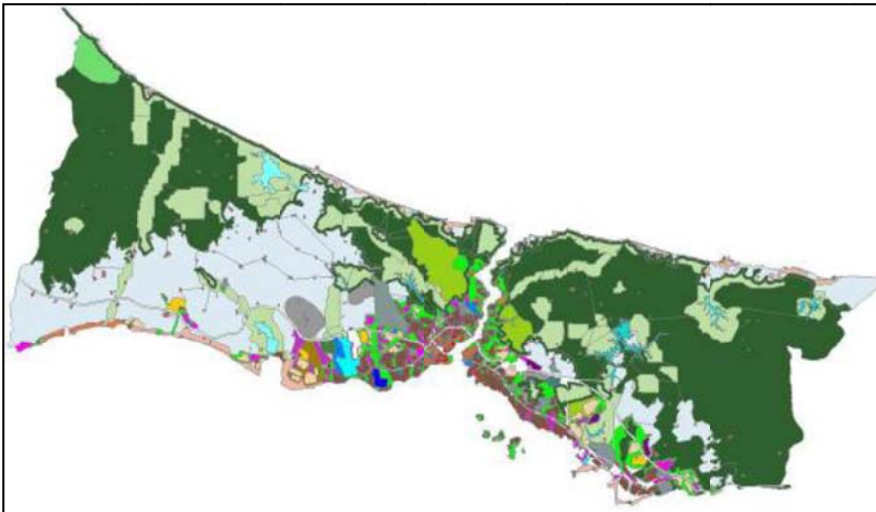
1970'lerin bir başka önemli olgusu özel otomobil sayısında görülen büyük artış olmuştur. Özel otomobil sahipliğinin sağladığı hareketlilik, kentin merkezden uzak kesimlerinin yerleşime açılmasını hızlandırmıştır. Bu iki olgu, kentin iki yakası arasındaki nüfus dengesini de etkilemiştir. 1970'te kent nüfusunun yüzde 23'ü Asya yakasında yaşarken, 1990'da bu oran yüzde 34'e yükselmiştir. Kent Anadolu

Yakasında Gebze yönünde hızla yayılmış, batıda ise Silivri'ye ulaşmıştır (İBB, 2009).

5.2.1.11 İkinci köprü, istimlâk ve yıkımlar (1980-1990)

1980'e gelindiğinde kent nüfusu üç milyona ulaşmış, kentte doğrusal gelişmenin ve metropolitenleşmenin yapısına uygun olarak birden çok alt merkez ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte asıl kent merkezi ya da metropoliten merkez olarak tanımlanabilecek üç bölge güneybatıda tarihi yarımada, onun kuzeyinde Karaköy ve Beyoğlu, Anadolu Yakası'nda Üsküdar ve Kadıköy çekirdekleridir. 1980'lerde Haliç çevresindeki endüstri kuruluşlarının kent dışına taşınmasına ve Haliç'in temizlenmesine başlanmıştır. İstanbul Boğazı'nda yapılan ikinci köprü, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü adıyla çevre yolları tamamlanmadan 1988'de açılmıştır. 1980'lerin İstanbul açısından bir başka önemli olgusu da, kentin pek çok semtini kapsayan istimlâklar ve kıyı düzenlemeleridir. Bunların başında Haliç kıyılarıyla Tarlabası'ndaki istimlâk ve yıkımlar, Boğaziçi'ndeki kıyı düzenlemeleri ile Kadıköy-Bostancı kıyısının doldurulması gibi tarihsel dokuyu önemli ölçüde değiştiren uygulamalar sayılabilir (İBB, 2009).

1980 yılında ilk kez metropoliten ölçekte ve 1995 yılını hedefleyen 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı, İmar ve İskan Bakanlığı'nca yapılmış ve onanmıştır (Şekil 5.5).



Şekil 5.6 : 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan (İBB, 2009).

Planın amacı; İstanbul'un sahip olduğu tarihi, kültürel ve doğal niteliklerin korunmasını sağlamak amacıyla; kentin güneyde, doğu batı aksınca lineer bir şekilde gelişmesinin sağlanmasıdır. Planın iki temel stratejisi doğal kaynakların korunması ve merkezler kademelenmesidir (İBB, 2009).

5.2.1.12 Metropol (1990 Sonrası)

1990'dan sonraki dönemde İstanbul metropoliten alanında nüfus hareketlerinin ve yerleşme eğilimlerinin sonucu olarak yerleşim alanlarının doğu-batı doğrultusunda yayılmasında ulaşım ağı etkili olmuştur. Bu durum, gecekondulaşmanın artmasına ve yasa dışı yapılaşmaların oluşmasına neden olmuştur. Bunun sonucunda Eski İstanbul merkezinin olduğu bölgeler göreceli olarak daha yavaş büyürken, kent çeperlerindeki alanlar altyapı ve planları olmadan hızla gelişmiştir. Ayrıca, alınan yatırım kararları da kentin gelişme yönünü, hızını ve nüfusun dağılımını önemli ölçüde etkilemiştir. Bu dönemde İstanbul'da ulaşım açısından önemli gelişmeler olmuş, tramvay, hafif metro ve metro hizmeti açılmıştır. Ayrıca tüp geçiş gibi ulaşım yönünden önemli projeler hayata geçirilmeye başlanmıştır. Bugün İstanbul, nüfusu on milyonu aşan ve sınırları doğuda İzmit, batıda ise Tekirdağ ile birleşen bir metropol durumuna ulaşmıştır. Hızla gelişen endüstri, çevresinde yasadışı yerleşmelerin oluşumuna yol açmış, yapılan imar planları ile arttırılan imar hakları bölgede nüfusun hızla artmasına neden olmuştur. Bugün, İstanbul'un doğusunda Gebze'ye kadar yerleşmeler birleşmiş ve artık yapılan bazı çalışmalarda Gebze de sınırların içine alınmaya başlanmıştır. Son dönemde, üst ölçekli planlama konusunda yeni gelişmeler yaşanmıştır. Bu doğrultuda, İstanbul Büyükşehir Belediyesi üst ölçekli planlar için bir çalışma başlatmıştır. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı 2006 yılında onanarak yürürlüğe girmiştir. Planın projeksiyon tarihi 2023 yılı, projeksiyon nüfusu ise 16 milyondur (Şekil 5.6). 1/25000 ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı çalışmaları devam etmektedir (İBB, 2009).

İstanbul bugün çevresinde Balkanlar, Karadeniz, Kafkaslar, Orta Doğu ve Doğu Akdeniz bulunan, önemli dünya metropollerinden biri konumundadır. Bulunduğu coğrafya üzerindeki sosyo-ekonomik gelişmeler İstanbul'un makroformuna çeşitli boyutlarda etki etmektedir. Özellikle yabancı sermayenin önemli yatırım projeleri ile büyük çaplı altyapı projeleri gibi küresel ölçekten gelen talepler, İstanbul makroformu üzerinde belirleyici etkiler meydana getirmekte olup, söz konusu etkiler

yerel politikalar veya yönlendirmelerle kontrol altına alınamamaktadır. İstanbul'un geniş çevresi içinde kalan Marmara Bölgesi ölçeği, İstanbul makroform yapısına önemli girdiler veren ve şekillendirici olan en etkin ölçek olarak tanımlanabilir. (İBB, 2009).



Şekil 5.7 : 1/100.000 ölçekli İstanbul çevre düzeni planı (İBB, 2009).

İstanbul, 1923-1960 ve 1960-1990 sonrası tarihsel dönemleri, Çizelge 5.4 ve Çizelge 5.5'de tablolastırılmıştır.

Çizelge 5.4 : İstanbul 1923-1960 Dönemi Tarihsel Gelişim.

<i>Dönem</i>	<i>Değişim Süreci</i>	<i>Kuşak Alanı Elemanları, Plan ve Yapı Formu</i>	<i>Genişleyen Şehirle Bütünleşme Biçimleri</i>	<i>Planlı / Plansız</i>	<i>Sonuç (Yeni Yerleşim Tipleri)</i>
Cumhuriyetin ilk yılları, imar çalışmaları (1923-1940)	Savaş sonrası nüfusta azalma, başkent olma özelliğini yitirme, yabancı plancı ve mimarların çalışmaları (1930'lar), Haliç kıyılarının orta ve büyük endüstriye açılması, Haliç kirlenmesi süreci	Önemini yitiren bölgelerde ve yeni yollar oluşturmak için konakların, tarihi anıtsal yapıların yıkılması (han, hamam, külliye vb.)	Yıkımlar, yeni yollar, yeni meydanlar, tarihi eserlerin bir bölümünün kaybı	Henri Prost Planı (1937)	Endüstri şehri
Endüstriyel sermaye (1940-1950)	Sermayenin endüstriye aktarılması, Haliçte endüstrinin gelişmesi (1947 İstanbul Sanayi Bölgelerine Ait Talimatname), boğaz kıyılarında fabrikalar ve kömür depoları				
Gecekondulaşma (1950-1960)	Gecekondulaşma kırdan kente göç (1950'ler) , İstanbul Sanayi Planı (1955) ile Haliç endüstrileşmesinin durdurulması, yeni endüstri bölgeleri, Atatürk havalimanının genişletilmesi, Dolmabahçe stadyumu, spor ve sergi sarayı, Florya plaj tesisleri, açık hava tiyatrosu vb. kurumsal yapılar	İlk göç dalgasıyla Haliç yöresine, endüstri alanlarının çevresine yerleşim, Kağıthane ve Zeytinburnu'nda gecekondu mahalleleri, Eyüp sanayi bölgesi etrafında gecekondulaşma, Taşıtlarla gecekondu mahallesi (Gaziosmanpaşa), Halkalı, Maltepe, Kartal vb. denetim dışı alanların parsellenecek gecekondulaşması	1950'lerin ortası, batıda Yeşilköy, kuzeyde Levent, Anadolu Yakasında Bostancı'ya uzanan bir alan, Zeytinburnu, Bakırköy ve Yeşilköy, birbirlerinden yeşil alanlarla ayrılmış mahalleler, Bostancı'da bahçeli konutlar ve seyrek yapı, yeni yollar, bulvarlar, rıhtım ve antrepolar	Planlı & Plansız yasadışı yerleşim -kaçak yapılaşma	Çarpık kentleşme

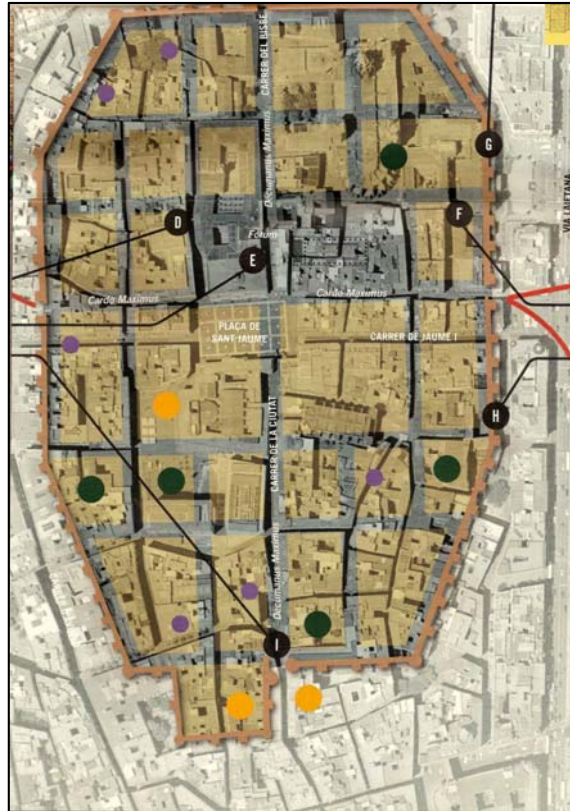
Çizelge 5.5 : İstanbul 1960-1990 Sonrası Dönemi Tarihsel Gelişim.

<i>Dönem</i>	<i>Değişim Süreci</i>	<i>Kuşak Alanı Elemanları, Plan ve Yapı Formu</i>	<i>Genişleyen Şehirle Bütünleşme Biçimleri</i>	<i>Planlı / Plansız</i>	<i>Sonuç (Yeni Yerleşim Tipleri)</i>
Apartmanlaşma, kentsel rant (1960-1970)	1965 Kat Mülkiyeti Kanunu, kentsel alan arsa değerlerinde artış, inşaat sektöründe canlanma, kentsel rantın ve maliyetlerin yükselmesi, endüstrileşme hızı = gecekondulaşmada artış	İmarlı alanlarda apartmanlaşma, önce boş alanların, parklar ve oyun alanlarının apartmanlarla dolması (alienation), büyük endüstriyel alanların kent çevresine yayılma eğilimi	Yakacık-Tuzla-Çayırova-Gebze, Kartal-Maltepe endüstri alanları (Anadolu yakasında endüstrileşme), Zeytinburnu-Bakırköy arasındaki endüstri alanlarında genişleme, Şişli-Maslak arası Büyükdere Cad. batısında yeni bir endüstri alanı	Planlı & Plansız yasadışı yerleşim -kaçak yapılaşma	Çarpık kentleşme
Birinci köprü, yeni ulaşım ağları (1970-1980)	Endüstrinin kent dışına kayması ve birden çok merkezin ortaya çıkması, metropolleşme, Boğaz Köprüsü, ulaşım ağı, otomobil artışı	Hazine arazisi & tarım alanlarında tapulu gecekondular, Marmara kıyılarında ikinci konut sahipliği, yazlık konut, site, motel ve dinlenme tesisleri	Özel oto sayısındaki artış ile merkezden uzak yerleşimler, banliyöleşme, Bağdat Caddesi çevresinde kat sınırlaması yerine inşaat alanı sınırlaması, yapı alanı artışı	Planlı & Plansız yasadışı yerleşim - Bostancı-Erenköy Bölgeleme İmar Planı	Çarpık kentleşme
İkinci köprü, istimlak ve yıkımlar (1980-1990)	Birden çok alt merkez, 4 metropoliten merkez: Karaköy, Beyoğlu (Avrupa), Üsküdar, Kadıköy (Asya), turistik ticaret (tarihi yarımada), MİA (Karaköy, Mecidiyeköy-Levent), Beyoğlu eğlence merkezi, Nişantaşı-Şişli perakende ticaret, belediyeleşmede yeni yönetim yapısı, ikinci köprü	Haliç çevresindeki endüstri alanlarının kent dışına taşınması & Haliç'in temizlenmesi, altyapı sistemlerinde gelişmeler	İstimlaklar ve kıyı düzenlemeleri, Tarlabası'nda yıkımlar, Boğaziçi'nde kıyı düzenlemeleri ve kıyı alanları doldurulması (tarihsel dokunun önemli ölçüde değişmesi), Batı-Doğu doğrultusunda kentsel yayılma, yeni ilçeler, ulaşım ağının etkisi	Planlı & Plansız yasadışı yerleşim -kaçak yapılaşma	Çarpık kentleşme
Metropol (1990 Sonrası)	Gecekondulaşmada artış, yasa dışı oluşumlar, merkezde yavaş, çeperlerde hızlı gelişim, tramvay, hafif metro, metro, tüp geçit projeleri, 3. köprü projesi	Haliç çevresindeki endüstri alanlarının kent dışına taşınması & Haliç'in temizlenmesi, altyapı sistemlerinde gelişmeler	İmar planlarıyla sürekli arttırılan imar hakları sonucu hızlı nüfus artışı, doğuda Gebze'ye kadar genişleme		Çarpık kentleşme, metropol, megacity

5.2.2 Barselona'nın tarihsel - morfolojik gelişimi ve kentsel kuşak alanları

5.2.2.1 Roma İmparatorluğu öncesi ve Roma İmparatorluğu dönemi

Barselona'nın tarihi 2000 yıl önceye, Barkeno adındaki bir Iber köyüne dayanır. Akdeniz kıyısında bir düzlükte, kolay savunulabilecek bir yerde, Iber yarımadasında bulunmaktadır. Yerleşimin başlangıcı kesin değildir. M.Ö. 2. ve 3. yüzyılda bölgede, şu an eski kentin (Ciutat Vella) ve Montjuic tepesinin olduğu alanlarda, Laietani isminde bir yerleşim kurulmuştur. M.Ö. 218'de bölge romanizasyona maruz kalmış ve Romalılar tarafından Barcino adıyla kurulmuştur. Bu dönemde *castrum* formu gösteren Barcino, *Cardus Maximus* ve *Decumanus Maximus* yolları kesişiminde, merkezinde bir forumu bulunan, 1,5 km uzunluğundaki duvarlarla, yaklaşık 12 hektarlık bir alandan oluşmaktadır (Şekil 5.7, Şekil 5.8). Anayolların kesişiminde bulunan Forum, politika, din ve yönetimin merkezidir. Bu açık alanın etrafında, bir bazilika, bir tapınak, bir market ve bir halk hamamı bulunmaktadır (MUHBA, 2011).



Şekil 5.8 : Barcino (MUHBA, 2011).

M.S. 2. yüzyılda kent *oppidum* formu almış ve 3500-5000’lik bir nüfusa ulaşmıştır. 3. yüzyılda kenti güçlendirmek adına duvarlar yükseltilmiş ve sayıları arttırılmıştır (MUHBA, 2011).



Şekil 5.9 : Roma duvarı kalıntıları, 2011 (Kişisel arşiv).

M.S. 801 yılında İspanyol kralının fethiyle (*Marca Hispanica*), Barcino, İspanya’nın bir ilçe merkezi haline gelmiş ve krala bağlı kontlarca idare edilmiştir. İspanyol krallıklarının birleşimi ve Yeni Dünya’nın keşfiyle birlikte oluşan yeni güç dengeleri İspanya’yı bir savaşın içine sürüklemiştir (MUHBA, 2011). Roma öncesi ve Roma dönemleri tarihsel gelişimi Çizelge 5.6’da tablolaştırılmıştır.

Çizelge 5.6 : Barselona Geç Palaeolithic ve Roma Dönemi Tarihsel Gelişim.

<i>Dönem</i>	<i>Değişim Süreci</i>	<i>Kuşak Alanı Elemanları, Plan ve Yapı Formu</i>	<i>Genişleyen Şehirle Bütünleşme Biçimleri</i>	<i>Planlı / Plansız</i>	<i>Sonuç (Yeni Yerleşim Tipleri)</i>
Iber Köyü (<i>Laietani</i>) / Geç Palaeolithic	Kökenler belirsiz, ilk tarihi kalıntılar Akdeniz kıyısındaki düzlükte başlıyor.	Kulübeler, ocaklar, ambarlar, mezarlıklar, düzensiz sokaklar	Yerleşim yerleri: Montjuic & Ciutat Vella (M.Ö. 2-3. yy.)	Plansız	Köy
Roma Dönemi, Barcino / M.Ö. 218	Romanizasyon	Castrum form (cardus max., decumanus max.), forum, tapınak, mezarlıklar, su kemerleri, hamamlar, şarap & yağ & balık tuzlama fabrikaları	Roma kent duvarları	Castrum form	Roma şehri

5.2.2.2 Savaş dönemi (1518-1714)

Özellikle, 17. ve 18. yüzyıllar boyunca Barselona yabancılar için savaşın şehri olmuştur. Bu sebepten Barselona'ya ait planların ve panoramaların birçoğu Fransız, İngiliz, Alman, Hollandalı, Avusturyalı vb. mimar ve mühendislerce, savaş stratejisi oluşturmak amacıyla yapılmıştır. Barselona'nın önemli bölgelerinden olan Rivera'nın 17. yüzyılda savaştan çok zarar görmesi ve büyük bölümünün yıkılması sonucunda, yerine Ciutadella adı verilen büyük bir hisar/garnizon kurulmuştur. 1714'ten sonraki haritalar değişim göstermiştir (Galera ve diğ., 1982).

Ortaçağın ilk dönemlerinde Blat Meydanı Barselona'nın merkezi olmuştur. Bu durumun sebebi ticari ve ekonomik olarak stratejik bir noktanın, tahıl pazarının orada kurulmasıdır. Pazarın etrafında kentleşmenin artması öngörülmüştür. Bu dönemde rıhtım, tersane, liman ve tüm duvarlar boyunca kanal projeleri gündeme gelmiştir. Eski kentte büyük orandaki anıtsal binaların dışında yoğun bir kullanım bulunmaktadır, bu yüzden neredeyse boşluksuz, yoğun bir yapılaşmış alana sahiptir. Kent çeperi bölgeleri ve liman bölgesinde bostanlık alanlar, köyler, tersane, gemiler ve kumsal bulunmaktadır (Galera ve diğ., 1982).

1640 ve 1714 yılları, aralıksız bir savaş atmosferinin içinde olan Barselona'da kent duvarları içerisindeki şehir Barselona ve çeperdeki alan Les Corts de Sarria kasabalarının oluşturduğu bölge Pla de Barcelona olarak tanımlanmaktadır. Pla de Barcelona'nın detaylı bir haritası mevcuttur. 1694 yılında Montjuic dağında bir hisar kurulmuş ve şehri daha korunaklı hale getirmiştir (Şekil 5.9). 1713 yılında, uzun savaş döneminin sonuna gelindiğinde şehir oldukça zarar almıştır (Galera ve diğ., 1982).



Şekil 5.9 : Ortaçağda Barselona ve Montjuic hisarı (Atlas, 1982).

5.2.2.3 Pau dönemi (1715-1814)

Bu dönemde üretilen haritaların çoğu İspanyol askeri mühendisler tarafından çizilmiştir. Yeni haritalar yansıttığı gerçeklik bakımından eskilerinden farklıdır. Bu yüzyıl gerçekleşen ekonomik canlanmanın şehre etkisine değinilmiştir. Basit ticaret ekonomisinden kapitalist ekonomiye geçişin büyük ve çelişkili etkileri olmuştur ama 18. yüzyılın ikinci yarısında burjuvazi kentinin bir özelliği olan, öğrenilmiş kentleşmeye bağlı bir kent planlaması, haritalarda gözlemlenmektedir (Asalto caddesi, işçi sınıfı üzerine yapılan ilk projeler). 1715'te Barselona'da yeni bir hisar yapılmasına karar verilmiştir (Galera ve diğ., 1982).

Hisar, Montjuic kalesi gibi savunma amacıyla, savaş sırasında iki kez fethedilen (1697 ve 1714) askeri açıdan en güçsüz bölgeye yapılmıştır (Şekil 5.10). Ayrıca şehre yakınlığı dolayısıyla daha etkili bir alandadır. Ancak, hisar askeri ve politik bir hapisane olarak kullanılmış ve savaş dönemi bitmiş olduğu için, oluşturuluş amacındaki gibi kenti savunmayla ilgili bir etkisi bulunmamış, daha çok askeri yönetimin bir güç simgesi olmuştur. Bu durumdan ötürü, halk ilk fırsatta (150 yıl sonra) hisarı yok edip, yerine bir park yapmışlardır (Parc de la Ciutadella). Bu dönem, Barselona bir ordu kenti (*military city*) haline dönüşmüştür (Galera ve diğ., 1982).

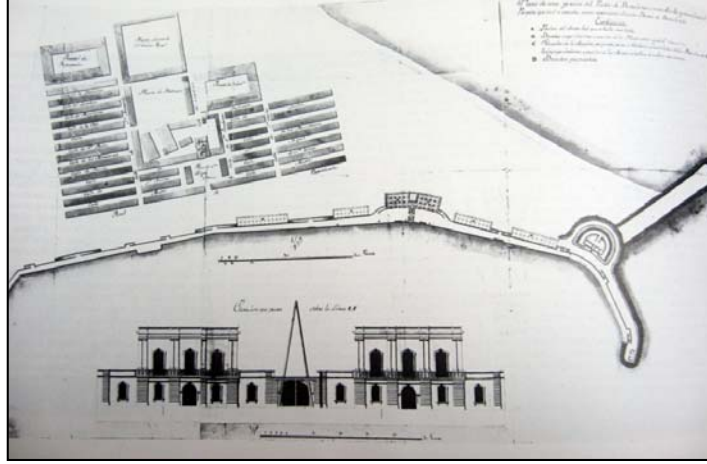


Şekil 5.10 : Ortaçağda Barselona ve yeni hisar (Atlas, 1982).

16. yüzyıla kadar gemilerin Montjuic tepesinin ardındaki limanı kullanmalarına rağmen, duvarların karşısındaki kumsal alan da orta çağda kullanımdadır. 18. yüzyıldan sonra Montjuic limanı ortadan kalkmış ve Barceloneta bölgesi liman alanı

olarak gelişim göstermiştir. Bu yüzyıl boyunca liman aktivitesinin devamı için kumlardan korunması ve genişletilmesi söz konusu olmuştur (Galera ve diğ., 1982).

Sahilde kentsel gelişmeyle ilgili ilk girişim, balıkçıların barınak kurmalarıyla başlamıştır (Şekil 5.11). Bu barınakların dizilimi, daha sonra oluşacak Barceloneta mahallesinin şeklinin temel yapısını oluşturmuştur (Galera ve diğ., 1982).



Şekil 5.11 : Ortaçağ Barceloneta, kıyı yerleşimleri (Atlas, 1982).

Askeriden sivil hayata geçilirken, Barceloneta bölgesinin, limanın ve kent çeperlerindeki bostanlık alanların gelişimi ile ekonomide bir canlanma gerçekleşmiştir. Özellikle Fransız devriminin etkileriyle, şehir günden güne askeri güçten temizlenmiştir (Galera ve diğ., 1982).

Barselona limanı 18. yüzyıl ve sonrası boyunca, özellikle Amerika'yla ticaret serbestleştikten sonra, Katalonya bölgesinin ekonomik nabzını tutmuştur. Bu dönem Barceloneta bölgesi için yeni bir proje önerilmiştir. (Galera ve diğ., 1982).

Rambla Caddesi duvarı, 18. yüzyıl sonlarında işlevini kaybetmiş ve zarar görmüştür. Duvar, günümüzde de caddenin iki yanında ağaçlarla yer değiştirmiştir. Nüfus arttıkça kent merkezinde kaotik ve düzensiz bir büyüme meydana gelmiştir. 19. yüzyıl başında artık liman çok işlektir ve Barselona'da ekonomi geliştikçe insanların yaşam standartları değişmeye ve yazlıklar/köy evlerinin oluşmasıyla insanlar merkezden çok kent çeperlerinde yaşamayı tercih etmeye başlamışlardır (Galera ve diğ., 1982). Ortaçağ dönemi tarihsel gelişimi Çizelge 5.7'de tablolastırılmıştır.

Çizelge 5.7 : Barcelona Ortaçağ Dönemi Tarihsel Gelişim.

Dönem	Değişim Süreci	Kuşak Alanı Elemanları, Plan ve Yapı Formu	Genişleyen Şehirle Bütünleşme Biçimleri	Planlı / Plansız	Sonuç (Yeni Yerleşim Tipleri)
Erken Ortaçağ	Marca Hispanica (801), kilise, kale, banliyö	Doğrusal, tek sokak dokusu	Kentsel yerleşimlerle harmanlaşma, güçlendirme, surlar	Plansız	Erken şehir
8.-13. yy.	Servis parselleri, yerel ticaret, pazar, yoğun yapılaşmış alan	Yeni binalar yeni fonksiyonlar için çeperde yapılaşma, kilise ve manastır çevresinde kırsal alanların oluşması, duvar dışında kendi şapeli ve yönetim binaları bulunan bir hastane yapımı (kent girişinde hizmet için)	Pazar genişlemesi (duvar içi ve dışı alanlarda), yeni saraylar (eski dini sarayların bir bölümleri yıkılarak yapılmıştır), yeni yerleşimler	Kısmi Planlı	Tarihi şehir
13. yy. Sonrası	Savaşlar (1715-1814), zarar, yeniden yapılanma, durgunluk, ekonomik gelişim, askeri şehir , merkezde yoğun&kaotik yapılaşma, basit yerel ekonominin kapitalist ekonomi ile yer değiştirmesi, kent çeperine taşınma.	Hisar (Montjuic, 1694), düzensiz, çeşitli gelişimler, yeni bölgeler (Ribera, Raval), ikinci hisar (güç sembolü, 1715), göç , balıkçı barakaları (Barceloneta – yeni liman, 18. yy. ve sonrasında Katalonya için önem kazandı.)	Bostanlıklar alanlar (kuşak alanı olarak sürüyor), yazlık evler (yeni kuşak elemanları), Barceloneta'nın kentleşmesi.	Kısmi Planlı -18. yy. ikinci yarısı bir burjuvazi kent planı, kapitalizm yükselişi, işçi sınıfı bölgeleri	Gerçek şehir, çeper fenomeni

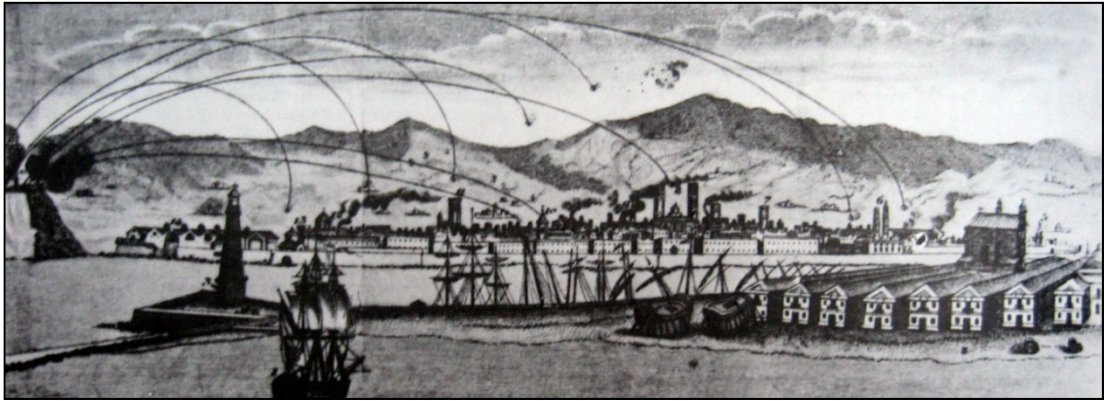
5.2.2.4 Endüstri devrimi dönemi (1815-1854)

19. yüzyılın ilk yarısında Endüstri Devrimi geçmişteki dengeleri değiştirmiştir. Yeni endüstrinin kente etkisi yoğun bir şekilde hissedilmektedir. Bu dönemde Barcelona, günümüzde de anıtsal yapıları korunan ve müzelerde anlatılan fabrikalarıyla anılmaya başlanmıştır. Endüstri gerçeği ve kent gerçeği arasında şiddetli bir uyumsuzluk meydana gelmiştir. Endüstrileşme ve fabrikalar kentte oksijen sorununa sebep olmuş ve bu durum kentin haritalarına da yansımıştır. Bu dönemde çıkan yangınlar yüzünden yok olan alanlarda kentsel yenilemeye gidilmiştir. İlk başta, 1835 yılı civarında, şehirde, Rambla, Raval ve iyi yerleşilmiş diğer bölgelerde iyileştirme çalışmalarına başlanmıştır. Rönesans ve sonrasında değer kazanan ve 14. yüzyıl sonrasında tanınan Roma yapıları göz önünde bulundurulmuş ve 1836 yılı, dört girişli Roma duvarları, Augustus ve Roma tapınakları ile tanımlanan Roma kalıntıları ve yol hatları ile gerçekliğin esas değerinin vurgulandığı tipik bir mimari

operasyon yılı olmuştur. Medikal bitkileri daha ucuza mal etmek için daha büyük bir botanik bahçesi için yer arayışına girilmiş ve kent dışında, eskisine oranla altı kat daha büyük bir alana (şimdiki Diagonal caddesi) yeni bir botanik bahçesi yapılmıştır (Galera ve diğ., 1982).

Endüstri Devrimiyle birlikte kentte nüfus patlaması yaşanmış ve kentteki neredeyse bütün boşluklar bu amaçla doldurulmuştur. Kırsal bir alan olan Sants, endüstrinin en hızlı yayıldığı bölgelerden biridir ve nüfusu 50 yıl içinde altı kat büyümüştür (Galera ve diğ., 1982).

1849 yılında şehrin büyük bölümü hala askeri kontrol altındadır ve ordu, kent toprağının büyük bir bölümünü kendi için kullanmaktadır. Bu tarihlerde bir ‘iç savaş’ ortaya çıkar (Şekil 5.12). Kentteki hisarın yok edilmesi istenmektedir. Montjuic kalesinden şehrin bombalanması üzerine 400’den fazla yapı tamamen ya da kısmen harap olmuştur. Sonunda 1854 yılında, yönetim duvarların yıkılması kararını alır ve ‘taş kuşakları’ (*belts of stone*) düşer. Eski duvarların olduğu yerler hızlı bir şekilde bulvarlara (*rondas*) dönüştürülür. Hisar yıkılır ve şimdiki hali olan, Ciutadella parkına dönüştürülür. Bu dönem ayrıca demiryolu projeleri yapılır (Galera ve diğ., 1982).



Şekil 5.12 : Endüstri döneminde Barselona, iç savaş (Kaynak: Atlas, 1982).

5.2.2.5 Cerda dönemi (1855-1877)

Bu dönemde savaşı ve askeri müdahaleleri geride bırakan “Yeni Barselona”nın oluşumu için çaba gösterilir. Kent gelişimini savaşların değil, ekonominin yönlendireceği yeni bir aşamaya gelinmiştir. Tarihi duvarların ve Ciutadella’nın yıkımından sonra kent, askeri garnizonluktan çıkıp, açık bir şehir haline gelir. 1854 yılında Ildenfos Cerda, önemli bir çalışmaya imza atar şehrin detaylı bir analizini

yapar. Cerda analizinde, kentteki doğal ve yapay sınırlara, hatlara (genişleyen tren yolu hatları, dereler, su yatakları, kanallar, içilebilir su depoları, bitki örtüsü, Besos nehrinin sınırları vb.); ayrıca, kent sisteminin en önemli değişkenlere dikkat çekmiştir (yüzeyler, nüfus, eğitim, ortalama yaşam beklentisi, harcamalar, mekanik etmenler, sermaye vb.) (Galera ve diğ., 1982).

Bu dönemde yapılan tasvirlerde görülen, buhar fabrikaları kentteki gecekondulaşma ve Barselona planının oluşturulması aşamalarında belirleyici elemanlardır (Galera ve diğ., 1982).

1855-60 yıllarında Barselona planı Cerda ve diğer mimar ve mühendisler genişleme projeleri üzerinde çalışılmaya başlamıştır. Mimar Garriga, eski duvarların içindeki topografik yönelişleri belirlemiştir. Bunun için eski kenti 118 parçaya bölmüşler, bu parçaları “*quarterons*” olarak adlandırmışlar ve 1:250 ölçekli haritalar hazırlamışlardır. Bu, eski kentin ilk topografik haritasıdır (Galera ve diğ., 1982).

Garriga blokları, her neslin, her yüzyılın ihtiyaçları ve eğilimlerini yansıtan kent elemanlarının heterojen bir çakışması olarak adlandırılır. Eski kent ile ilgili yapılmış en iyi harita olmasının yanında, 1858 yılında kentteki parsel dağılımını algılamak için de çok yeterlidir (Galera ve diğ., 1982).

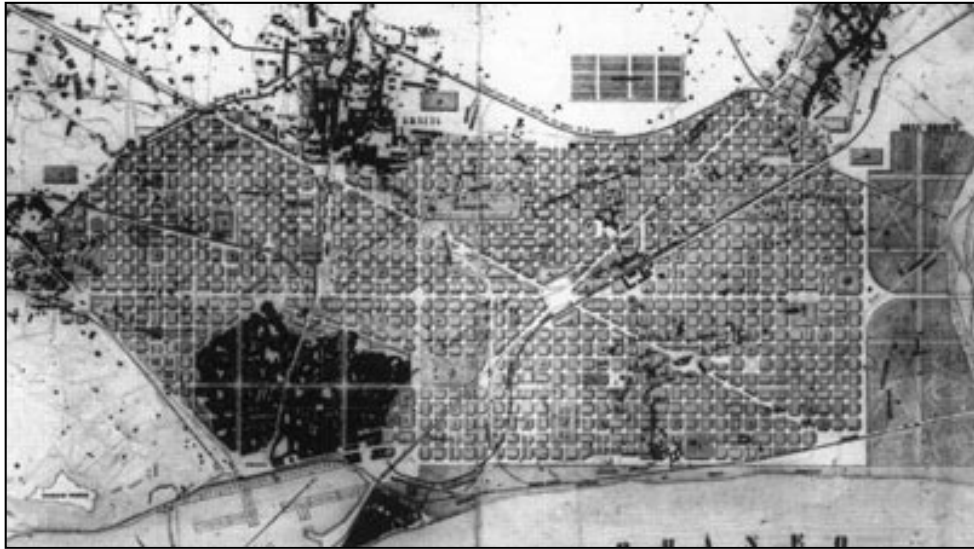
Cerda'nın kent olgusuyla ilgili bir *genel teorisi* vardır. Sosyalist ütopyacıların, sağlık bilimcilerin ve ekonomistlerin derslerini özümsemiş ve kentleşme ve üretim yöntemlerinin gelişmesi ile ilgili küresel ilişkiler barındıran özellikle teknoloji ve ulaşım temelli bir mantıksal sentez oluşturmuştur. Cerda'ya göre kent, iki elemandan oluşmaktadır: kent ya da kap (alanlar) ve içerik ya da nüfus (aktiviteler). Şehrin bir işleyişi vardır ve içerikler kabı kullanır. Kent, *plan grubu* elemanlarının toplamıdır (kent caddeleri ve yolları, yollarla izole edilmiş alanlar vb.). Yollar arasında yapılaşma alanları oluşur, daha sonra evler ve cephe elemanları (platformlar, basamaklar) ve üç boyutlu şehir meydana gelir. Nüfus, organik elemanlardan oluşur ve yaşa, cinsiyete, mesleğe, sınıfa göre gruplanır. Hepsi bir organizma olarak bağlantılıdır ve süreklilik kuralı vardır (nüfusun her türlü hareketi). Cerda, endüstri devriminin etkileri üzerinde olan kente dair analizlerini sürdürür. Çalışmaları sırasında işçi grubunun öneminin ne denli arttığını ve yerleşim alanlarının, ciddi şekilde iyileştirilmeye ihtiyacı olduğunu çünkü ara sokaklar ve yerleşim yerlerinde

bir degradasyonun yaşandığını saptar. Solunan hava üzerinden, ölüm oranları ve kent alanı arasındaki ilişkiyi istatistik ölçümlere dayandırır (Galera ve diğ., 1982).

1860 yılında Barselona kenti için coğrafi, teorik ve istatistik olarak yapılan en iyi çalışma olarak kabul edilen Cerda planı'nın uygulanmasına başlanır. Planın en genel hedefi: “kenti kırsallaştırmak; kırsal kentleştirmek”tir. Cerda'nın planı kentteki sosyal sınıf farklılıklarını ortadan kaldırmaktadır, bu yüzden planın içerisinde, bir topluluğu ya da bir bölgeyi etkileyecek, benzer yol ağları, tipoloji çeşitleri ve tipolojik gruplar barındıran monoton ve organik bir karakteri vardır (Galera ve diğ., 1982).

Yapısal olarak Cerda'nın projesi, “yollar arasında” diye adlandırdığı, dörtgen biçiminde oluşan ağlardan oluşur (Şekil 5.13). Yollar arasında projesinde, pazarlar, okullar, kiliseler, şehir parkları, üç hastane, mezarlık, mezbaha ve Besos nehri kıyısında geniş bir ormanlık alan önermiştir (Galera ve diğ., 1982).

Cerda'nın 1860'da önerdiği projesi çok tartışılmış ancak bu dönem yapılan projeler arasında en yenilikçi çözümleri barındırdığı için uygulanmış ve daha sonra *Pla Macia* ve 1970 yılında yapılacak olan Barselona projesi ile kentin genişlemesi devam etmiştir (Galera ve diğ., 1982).



Şekil 5.13 : Cerda Planı, 1859 (Atlas, 1982).

Endüstri ve Cerda dönemleri tarihsel gelişimi Çizelge 5.8’de tablolatırılmıştır.

Çizelge 5.8 : Barselona Endüstri Dönemi Tarihsel Gelişim ve Cerda Planı.

Dönem	Değişim Süreci	Kuşak Alanı Elemanları, Plan ve Yapı Formu	Genişleyen Şehirle Bütünleşme Biçimleri	Planlı / Plansız	Sonuç (Yeni Yerleşim Tipleri)
Endüstri Dönemi/ 19. yy. / Cerda Planı	Endüstrileşme, teknik icatlar, iç savaş, hızlı nüfus artışı ve hareketi	Bölgenin yayılması, duvarların (1854) ve hisarın yıkılması (1868), geniş parseller üzerinde oluşan endüstriyel binalar	Çeşitli olasılıklar, yenilenme, kent çeperinde yapılan yeni bir botanik bahçesi	Kısmi planlı - <i>küçük mimari operasyonlar, yeni ulaşım sistemleri, trenyolu projesi, yangınlardan sonra kentsel dönüşüm</i>	Dağınık dokulu modern şehir, çeperlerde farklılaşma
	Yeni ulaşım sistemleri inşası ve altyapı	Ulaşım elemanlarının doğrusal bir yapı ve kuşak elemanı kümeleri oluşturması	Fonksiyonel ve fiziksel bütünleşim		
	Şehir oluşumunun temelleri, 1820- 1823 devrim dönemi, yangınlar, kentsel yenilikler	Yeni yönetim birimleri, kurumlar (üniversite kampüs alanları, okullar vb.)	Fiziksel bütünleşim		
	Fabrikalar, banliyö oluşumları , köylerin birleşmesi, sağlık problemleri, kentsel uyumsuzluk	Toplumsal yasalar, hastalıkla savaş, bakım, askeri üsler , yeşil alanlar (parklar, mezarlıklar) , eski yol sisteminin dağınık gelişimi	Fonksiyonel ve fiziksel “yabancı doku” , bağımsız mahallelerin kümelenmesi		
	Cerda planı / 1855-1877 Ekonomik ve sosyal değişiklikler, ilk genel grev, askeri kentten açık kente geçiş, şehirde sosyal eşitlik, tren yolları, yeni ulaşım sistemleri	Endüstriyel alanlar , işçi sınıfı, köhneleşme, gecekondulaşma , açık alan ihtiyacı, heterojen kentsel elemanlar , kent analizi, yeni plan önerisi, yolların baskınlığı, avlulu blok ve caddelerin olduğu bir mazgal sistem doku.	Fonksiyonel ve fiziksel bütünleşim, sağlık yenilemeleri, kent analizleri, <i>quarтерons</i> , Garriga blokları	Planlı kent büyümesi - <i>öneriler, polemikler</i>	Kırsaldan kente, kentten kırsala yaklaşımı - <i>Sosyal olarak eşit şehir, ekonomik plan</i>

5.2.2.6 Modern şehir dönemi (1878-1913)

Bu dönemde üretilen planların birçoğunun Cerda'nın planından esinlenilerek yapılmıştır ancak eski planla çok az bağlantısı vardır. Barselona'nın kent biçiminde bir anarşinin hüküm sürmektedir (Pere Garcia Faria, 1888). 1892 yılında, kent konseyi, yapılmış olan bütün diğer plan ve değişiklikleri, kabul edilmiş olan Cerda'nın planına yedirerek, yasallaştırır. Bir seri bireysel öneri/proje oluşturan, Leon Jaussely'nin küresel vizyonunun kabul görmesiyle modern kente uygulanır (Park Güell, Tibidabo, Sant Pere Martir, Santa Creu ve Sant Pau hastanesi vb.) ve Cerda'nın planının dışına çıkılan birçok nokta olur (örneğin hipodrom ve park alanı

olarak tasarladığı parselde günümüzde Sagrada Familia kilisesi yer almaktadır). Jausseley'nin projesi, bir burjuva kenti olan Barselona için en uygun ifadedir. Ancak bu planın ve ardından Baixeras'ın planının (1870) uygulanması, şehirdeki yaşam koşullarının değiştiği anlamına gelmemektedir. Baixeras, 'İspanyol Haussmann' olarak anılmaktadır (Diario de Barcelona). Ancak onun planındaki *haussmannism* kente yeni bir değer biçme veyahut işçi sınıfını merkezden çıkarıp kent çeperlerine gönderme gibi beyanlar içermemektedir (Galera ve diğ., 1982).

“Trafığe bağlı olarak her gün büyüyen ticaret ve endüstriyi geliştirip, toplum sağlığını iyileştirerek modern hayatın gereksinimleri karşılanabilir ve şehir iyileştirilebilir” (Baixeras, 1881).

Kentin yolları, şimdi birçoğu kurumuş olan dere yataklarını takip ederek inşa edilir. Yeni yollar, yeni tren yolları ve istasyonları takiben yeni mahalleler oluşmaya başlar. Eski hisarın ve yeni Ciutadella parkının olduğu alan ve çevresi gelişme bölgesidir ve Zafer Takı, Adalet Sarayı, Güzel Sanatlar Sarayı, şapeller ve birçok önemli yapı bu dönemde oluşturulur (Galera ve diğ., 1982).

Hızlı nüfus artışı, kentteki yapılaşma yoğunluğunu artırır. Bunun sonucunda yapılan değişikliklerle, Cerda planı bozulmaya başlar. Bu dönemde sahil, hala kentin merkezidir. 1888 yılında bir sağlık kongresi yapılmıştır ve bu kongrede Pere Garcia Faria tarafından yapılan kent analizi ve sonuçları önemli yer tutmaktadır. En yakın su kaynağını kullanmaya meyilli endüstriler ve sonucunda oluşan sağlıksız koşullar ön plandadır ve projeler bu koşulları iyileştirmeye yöneliktir (Galera ve diğ., 1982).

Bu dönemde bahçeşehir ve büyük kent parkları tasarımları yapılmış ve uygulanmıştır. Gelişen ulaşım sistemleri sayesinde (tren yolu, tramvay, fünküler) erişimin kolaylaştığı dağ bölgesinde kurulan bahçeşehir Tibidabo, başarılı bir örnektir. Güell Park da aynı şekilde tasarlanmış ancak çeşitli sebeplerden sonuçlanamamış ve bir kent parkına dönüştürülmüştür. Yine de tasarlanan ve uygulanan Tibidabo, Güell Park ve Pedralbes, uygulanmış en iyi bahçeşehir örneklerinden kabul edilmektedir. Şehir, Cerda'nın öngördüğünden oldukça farklı bir şekilde gelişmiştir (Galera ve diğ., 1982).

1903 yılında, Tarihi kent merkezini, çevre köylerle birleştirilmesi ve yol ağlarının oluşturulması amacıyla, ödüllü bir yarışma yapılmış ve mimar ve kent geliştiricisi Leon Jausseley yarışmayı kazanmıştır. Bu dönemde şehir planlama, politikayla çok

yakından bağlantılı olarak devam eder. Jaussely, Barselona'yı Katalan ırkının ve Akdeniz'in başkenti olarak tanımlamaktadır (Gener, 1907). Elektriğin gelmesi, ışıklandırma ve elektrikli sistemler şehrin çehresinde değişikliklere yol açacaktır. Işıklandırma, endüstride elektrik kullanımı, değişen teknoloji, makinalar, ulaşım araçları vb. kentin gelişiminin bir sonraki adımında büyük rol oynamıştır (Galera ve diğ., 1982).

5.2.2.7 Kentsel bölgede elektrik dönemi (1914-1930)

Bu dönemde kentte kullanılmaya başlayan elektrik enerjisi (elektrikli ulaşım, aydınlatma, endüstriden üretilen yeni enerji), Barselona'nın kent bölgesini organize etmekte, bölgelere yayılmayı ve banliyölerin, işçi sınıfı bahçeşehirlerin oluşumunu sağlamaktadır. Kentte endüstriyel alanlar ve konut alanları olarak yeni bir bölgesel algılayış oluşmuştur (Galera ve diğ., 1982).

1906 yılında trenyolu hatları elektrikleşmiş ve genişletilmiştir. Aynı zamanda, 1914-1915 yılları arasında kentte salgın hastalıklar boy göstermiş ve ancak bazı su rezervleri kapatılarak önüne geçilebilmiştir (Galera ve diğ., 1982).

1917 yılında Barselona sergisi yapılmış ve bu sergiye katılan F.S. Pearson'un projesi ile fabrikaların kent çeperine, Valles ovasına taşınması gündeme gelmiştir. Böylelikle, yoğun sanayileşmenin bulunduğu yeni bir kent Tibidabo dağı eteklerinde kurulabilecek, birbirinden ayrılan endüstri ve ticaret merkezleri de güçlü ulaşım ağlarıyla erişilebilir kılınacaktır. 1916 yılında Barselona ve Valles ovasını birbirine bağlayan 1,625 metre uzunluğunda bir tünel açılmıştır. Valles ovasına yeni bir işlev veren ve Tibidabo'yu yeni bir yerleşim alanı olarak tanımlayan Pearson'un kavramı, "Gelecek Barselona" ismiyle 1929 sergisinde tekrar ortaya çıkmıştır (Galera ve diğ., 1982).

Barselona bölgesinin oluşmasında, Birinci Dünya Savaşının yararları görülmüştür. Bu sürede kentsel planlamayı organize etmek için zaman kazanılmıştır. Stratejik önem kaybeden Montjuic dağının eteklerinde kentleşme başlamıştır ve yeni yaşam alanları oluşturma gibi temel planlama ideolojileri esas alınarak kurulan yeni kent, fabrika kentini gizlemiştir. 1854'teki imalat ve endüstri kenti Barselona, yerel burjuvazi ile standardını yükseltmiştir. Endüstri kapitalistleri ve arazi sahipleri arasında oluşan mali baskı, yeni bir kent modeline ihtiyaç kılmıştır. Bu durumu, 1920

yılında maliye bakanlığının Madrid ve Barselona'da kiralari dondurması da etkilemiş, böylelikle endüstri kent çeperlerine taşınmıştır (Galera ve diğ., 1982).

1903 yarışmasında ödül kazanan Jaussely'in planı üzerinden 1917 yılında Barselona Genel Şehirleşme Planı (P.G.U.B.) geliştirilmiştir (Şekil 5.14) (Galera ve diğ., 1982).



Şekil 5.14 : P.G.U.B. (Atlas, 1982).

1929 yılında yapılan yarışmada (Elektrikli Endüstriler Sergisi) Montjuic dağı ve çevresi için plan önerileri geliştirilmiş, merkezi aksları takip eden, topoğrafyaya ve peyzaja uyurlanabilir tasarımlar yapılmıştır (Galera ve diğ., 1982).

Bu dönemde tarihi merkezdeki önemli anıtsal yapılar iyileştirilmiş ve yeni plana adapte edilmiştir (1926). Yapılan projeler ve kent kurgularında fonksiyonel anıtsalcılık (*functionalist monumentalism*) akımı benimsenmiştir. Asfalt dönemi başlamıştır (Galera ve diğ., 1982).

5.2.2.8 Pla Macia dönemi (1931-1939)

Bu dönemde yoğun kentleşme nedeniyle, serbest liman bölgesi dışında iki açık alan bulunmaktadır: Rambla ve Reial Meydanı. Yapılan projelerin önceliği kentin sağlıklılaştırılması ve tarihi çekirdeğin yenilenmesi üzerinedir. Kentleşmeye açılan Montjuic dağı ve çevresi için de spekülasyona açık yeni proje önerileri getirilmiş, yarışmalar yapılmıştır. 1932 Bölgesel Planında Katalonya bölgelere ayrılmış ve 1. Bölge'de bulunan Barselona, kendi içerisinde de endüstriyel bölgelere bölünmüştür.

Bu dönem endüstriyel kapitalizm, birincil ekonomik aktiviteyi yönlendirmektedir ve ulaşım yollarının, fiziksel sağlığın ve işçilerin yaşam koşullarının iyileştirilmesi söz konusudur (Şekil 5.15). Kentteki doğal kaynaklar özelleşmeye başlamış, ormanlık alan, sahil vb. işçi sınıfının haftasonu aktiviteleri için kullandıkları alanlar haline gelmiştir (Galera ve diğ., 1982).



Şekil 5.15 : Endüstriyel bölgeler, 1971 (Atlas, 1982).

Bu dönemde kentin en ciddi sorunlarından biri yeterli altyapıya sahip olmayan demiryollarıdır. Kent büyüdükçe, nüfusun taşınması, endüstri ve ticaret yolları üzerinde ulaşım açısından çok önemli bir yere sahip olan demiryolu ağlarının geliştirilmesi ve genişletilmesi üzerine çalışmalar yapılmıştır. Kent tipolojisi üzerine yapılan çalışmalarda da (GATCPAC, 1936) kent için düşünülen ev blokları ve dolaşım, zamanında Cerda'nın kurguladığından daha geniş bir alana yayılmıştır. Le Corbusier, yeni modülasyondan yolların ve stratejik alanların yoğunluğunun gösterildiği bir plan elde etmiştir (Galera ve diğ., 1982).

İç savaşın ve kötü sağlık koşullarının hüküm sürdüğü dönemin sonucunda 1936 yılında yapılan “Sağlık Devrimi” (*Revolucio Sanitaria*) ile Katalonya bölgesinde sağlık merkezleri ve hastaneler projelendirilmiştir (Galera ve diğ., 1982).

1938 yılı, iç savaşın en yoğun olduğu zamandır ve şehre atılan bombalar sonucunda yaklaşık 3000 kişinin ölümü ve 1500 binanın tamamen ya da kısmen yok olmasıyla sonuçlanmıştır (Şekil 5.16) (Galera ve diğ., 1982).



Şekil 5.16 : Barselona bombardmanı, 1938 [Url-1].

5.2.2.9 Kriz dönemi (1939-1975)

1953 bölgesel planında gözlemlenen kentteki bazı boş alanlar, bu dönem, özellikle 1950’lerin ikinci yarısında, bilinmeyen tipolojilerdeki çeşitli kullanımlarla (gecekondu) dolmaya başlamıştır. Ayrıca ulaşım ağları, tramvay, otobüs, trolleybüs, elektrikli tramvay ile genişlemiş, Eixample bölgesi çevredeki bağımsız belediyelere bağlanmıştır (Galera ve diğ., 1982).

İç savaş sebebiyle özellikle 1936-1939 yılları arasındaki dönemde şehirde 1.808 bina tamamen ya da kısmen tahrip olmuştur. Genel ekonomik krizin sebep olduğu uzun bir durgunluk döneminden sonra 1940-45 yılları arasında 2.014 yeni bina inşa edilmiştir. Bu sebepten kentteki bina yoğunluğu fazla değişmemiştir (Galera ve diğ., 1982).

Savaşın sonra Barselona’da haritacılık çalışmaları ve şehir planlamada bir azalma meydana gelmiş ve yıllar boyunca devam etmiştir. Bu dönemde parçalı planlama ile yasadışı kentleşmenin yasallaştırılması süreci de yaşanmıştır. Cerda Planında 250 kişi/ha. olarak projelenmiş Eixample bölgesi, 750 kişi/ha. olarak uygulanmıştır (Galera ve diğ., 1982).

1949 yılında, C.O.A.C.B. tarafından ‘Hristiyan ve Sosyal Çözüm’ başlığı altında bir yarışma düzenlenmiştir. 1952 yılında yapılan *Eucharistic* Kongre’de, kentin gelişiminde anahtar bir figür olan piskopos Modrego, bir Katolik bölgesi kurmaktan söz etmiştir. Katolik orta sınıf geniş ailelerin çoğunlukta olduğu sınıflararası bir

bölge hedeflenmiş ve bu bölge, içerisinde kilise, okullar ve açık alanlar bulunan, kendi kendine yetebilen, kentsel kalitesi yüksek ve çevreden fiziksel ve kültürel olarak izole olmuş özel bir bölge olarak tanımlanmıştır. Üniversite kampüslerinin kurulmaya başlanması, anıtsal kentleşmenin ifadelerinden biridir. Kampüs binaları, bulvar ilişkisi ve anıtsal yapılar dikkat çekmektedir. Bir çeşit soylulaştırma projesidir (Galera ve diğ., 1982).

1953 bölgesel planı kent sisteminin fonksiyonlarını daha organik ve yeni bir mantıkla sunmaya çalışmıştır. Bu plan, Cerda ve Macia planlarının aksine *radıosantrik* ve *organik* olarak tanımlanabilir. “Şehir, sürekli evrim içerisinde yaşayan bir bedendir” denilmiş ve ondaki hastalık saptanmaya çalışmıştır. Kent bedenindeki hastalıkları yok etmek için hücreleri iyileştirmek gerektiği ortaya çıkmış ve bunun için dolaşımı iyileştirmek, yeni akciğerler yaratmak vb. fikirler şekillendirilmiştir. Organik kent, aynı zamanda fonksiyonel, insani ve Hristiyan olmalıdır ve planlama, korunması gerekenleri saklayarak, kentsel ve ekonomik çıkarları bağdaştıran eylemlerde bulunarak, yamayarak ve doldurularak yapılmak zorundadır (Galera ve diğ., 1982).

Organik bakış açısı, ekonomik sistemler ve toprak mülkiyeti gibi konularda çok az etkili olmuşlardır. 1966’da yapılan Barselona Metropoliten Alanı ile ilgili çalışmalar, dönüşümde çelişkiyi, Barselona’nın kent sistemindeki ölçek değişimini ortaya koymuştur. 1971’de bu çalışmalar, ‘Barselona 2000’ isimli belediye projesinde yeni bir teorik cevap oluşturulabilmesi için kullanılmıştır: üçüncül şehir (*terciary city*). Yapılan planlama ve gerçekte yürüyen kentsel süreç arasındaki mesafe korunmuş ancak 30’lu yılların planlama anlayışıyla doğrudan ya da dolaylı olarak yeni bağlantılar oluşturulmuştur (Galera ve diğ., 1982).

Gecekondu mahalleleri *keşfedilmiş* ve ilk kez dikkate alınmıştır. Takip eden on yıl boyunca, banliyölere ilgi artmış, hatta 1957 yılında bir banliyö haftası kutlanmıştır. Kent merkezi ve banliyö, iki farklı Barselona gerçeği oluşturmaktadır. Bu dönem, etkileyici ve sözde mükemmel işleyen teorik kentleşme yanılsamasını sarsılmış ve gerçeğe dönüş sağlanmıştır (Galera ve diğ., 1982).

Gecekondu bölgelerinde yaşayan insan sayısı 26.000 kadardır ve 1954 civarında bu sayı neredeyse iki katına ulaşmıştır. Merkezdeki bazı bölgeler de köhneleşmektedir (ör. Raval, Santa Maria del Mar, Barceloneta) (Galera ve diğ., 1982).

1953 planında, farklı bir kentleşme deneyimini ortaya çıkarmıştır: poligonlar. Bu sayede, yüksek yapılaşma oranıyla Sant Marti poligonu meydana gelmiştir. Bu dönemde söz edilebilecek iki Barselona'dan ilki, geleneksel olarak oluşan kent, ikincisi esas kentten kopuk bir şekilde oluşturulmuş dıştaki kenttir. İki şehir arasında yaşanan *bizler* (merkez) ve *onlar* (banliyö) kutuplaşmasıyla, huzursuz, saldırgan bir şehir profili çizilmiştir (Galera ve diğ., 1982).

“Banliyö, banliyö olmayı bırakıp; kentin mistik döngüsüne katılan bir mahalleye dönüşmelidir” (G. Modrego). “Merkezle bütünleşme, sosyal huzuru beraberinde getirir” (R. Duocastella).

Bu dönemde, gecekondular alanları bölgelere ayrılıp, parçalı planlar uygulanarak kente katılmaya çalışılmaktadır (Galera ve diğ., 1982).

Bu alanların düzenlenmesi, satış kuralları, yapı kooperatiflerinin, endüstriyel şirketlerin, firmalar ve özel girişimcilerin de içinde bulunduğu Kentsel Gelişim Komisyonu (*Comissio d'Urbanisme*) tarafından belirlenmiştir. Bu alanlar birçok avantaja sahiptirler: 1. Poligonlar çok iyi tasarlanmıştır; 2. Kentsel Komite ve resmi birimlerin özel ilgisine sahip oldukları için altyapı ve hizmetler sağlanmıştır; 3. Projeleri başlatanlar devlet desteği sağlamışlardır ve bu değişen stratejiyle, kamu sektörü, yapı kooperatifleri ve endüstriyel girişimcilerle bağlantı kurmuştur. Barselona bölgesi kent sistemine eklenen yeni elemanlar, poligonlar ve poligon planlaması, bir sonraki onyılda Barselona çeperinin çehresini değiştirmiştir (Galera ve diğ., 1982).

Bölge, savaş sonrası 20 yıllık bir durgunluktan sonra eski ekonomik gücüne kavuşmuştur. Ticaretin şekillendirdiği yeni bir kümelenme oluşmaya başlamıştır (Galera ve diğ., 1982).

Bölgede, konut ve iş bölgeleri oluşumundan sonra en önemli değer, trafik/erişimdir. Orta sınıf iş yerleri ve evleri arasında kolay erişim istemektedir (Galera ve diğ., 1982).

İşçi sınıfı da daha iyi koşullarda yaşamak istemektedir. Bu dönemde, özellikle 1945-46 göçlerinin yoğun olduğu bölgelerde, kira dondurulması öncesi (*land freeze*) arsa sahiplerinin zorunlu bir stratejisi olarak, konut sektörü probleminde muhafazakâr bir çözüm getirilmiştir: *occupier owned housing* (Galera ve diğ., 1982).

1969 yılında sanayi sektöründe, hizmet sektöründen daha çok çalışan bulunmaktadır ve kent, sanayi kenti olma özelliğini devam ettirmektedir. MİA, tarihi kentin çoğunluğu ile Eixample ve Gracia bölgelerinin bir bölümünü kapsamaktadır (Galera ve diğ., 1982).

1953 yılı bölgesel planının revizyonu için bir teknik komisyon toplanmıştır ve fiziksel coğrafyanın belirlediği yeni bir kentsel alan tanımlanmıştır: deniz ve dağ arasında kalan, tarihi öneme sahip bir koridor. Bu çalışma, döneminde kent duvarları dışındaki nüfusu da hesaplamış olan Cerda planından beri yapılan en kapsamlı çalışma olarak kabul edilmiştir. Çok geniş bir bölge analiz edilmiş ve yapılan analizlerde daha önce göz ardı edilen bölgesel nüfus alanları ortaya çıkarılmıştır. Keşfedilen bu *yeni şehir*, Katalonya eyaletinin %66'lık nüfusunu barındırmakta olduğu tespit edilen alan, Barselona Metropoliten Alanı (AMB) olarak isimlendirilmiştir (Galera ve diğ., 1982).

Macia planında tarım alanı özelliğini koruyan *Zona Franca*'ya (serbest liman) 1950'li yılların ikinci yarısında bir araba fabrikası (SEAT) kurulmuştur. 1968 yılında, 400 hektarlık parça plan uygulanmıştır. Barselona'nın en dinamik endüstri bölgesi olan alanda sosyal zorluklarla mücadele edilmiştir. 1973-74 yıllarında yeni bir ekonomik durgunluk döneminde değişen kentleşme süreçleriyle, endüstrileşme yeniden bir problem olmuştur (Galera ve diğ., 1982).

Barselona Metropoliten Bölge ve Kentsel Düzenleme Genel Planı'nda (1980), ekonomik ve sosyal kazançları maksimize etmek, üretimi arttırmak ve ideal bir kent yaratmak amaçlanmıştır. Plan, bölgeyi sistemlere ve *zonelara* bölmüştür (*territories with private owners*). Sistemler, kamu yararı gözetilerek oluşturulan servislerden oluşmaktadır. Burada bahsedilen *zone*, özel sahipleri olan bölgedir. Sistemler, genel, yerel ve bölgeseldir. Genel sistemler 7 tanedir: liman sistemi, havalimanı sistemi, demiryolu sistemi, teknik servis teçhizatları, ana yol ağı, kent parkları ve genel donanım. Yerel sistemler: yerel yollar, park alanları, personel ve kent bahçeleri için zemin alanları. Bölgesel sistemler: tarım arazisi, orman parkları, açık alan, mezarlıklar. Konut ve endüstri bölgeleri de servis dahilindeki *zonelar* olarak belirtilmiştir. 1953 bölgesel planı revizyonundan sonra, bu plan da kente daha genel kapsamlı ve detaylı yaklaşımıyla benimsenmiştir (Galera ve diğ., 1982).

5.2.2.10 Demokrasiye geçiş dönemi (1976-1982)

1971 yılında kurulan ve o tarihten itibaren politik partileri, kitle hareketlerini, dernekleri ve sendikaları yönetmiş olan “Katalonya Meclisi”, 1976’da General Franco’nun ölümünden kısa bir süre sonra, önemli bir demokratik akım başlatmıştır. 1974 Bölgesel Planı, hala tamamen demokratik olmayan yoğun bir kamuoyu tartışmasından sonra 1976’da kabul edilmiştir (Galera ve diğ., 1982).

1932 yılında elde ettiği otonomi statüsünü, İspanya İç Savaşı’ndan sonra General Franco’nun yasaklamasıyla kaybeden Katalonya, 1979 yılında ikinci bir statü elde etmiştir. İlk demokratik belediye seçimleri 1979 yılında yapılmıştır. İlk kez 1974 yılında toplanmış olan ve ardından yenilenmiş olan “Barselona Sakinleri Federasyonu” (F.A.V.B.), 1980 yılında kent yaşamını demokratikleştirmek adına yeni haritalar üretmiş, kent sakinleri derneklere üye olmuş ve kentin yeni bölge sınırlarının oluşturulmasında ve gelişiminde söz sahibi olmuşlardır. Barselona, Katalonya bölgesinin başkenti olmasının dışında nüfusun %70’ine sahip olan ve tüm aktivitelerin toplandığı bölgedir. 1981 yılında Katalonya Bölgesel Planı kabul edilmiştir. Plan iki kısımdan oluşmaktadır: ilki mevcut durum analizi ve ikincisi proje önerileri. Yerel ve bölgesel düzeylerde sosyo-ekonomik analizler yapılmış ve 6 homojen *zone*’a ayrılan bölgede her *zone* için farklı politikalar uygulanmıştır. Tanımlanan bölgeler: 1. Yoğunlaşma Bölgeleri (Barselona ve Tarragona); 2. Gelişme Bölgeleri; 3. Seçici Gelişme Bölgeleri; 4. Sanayisi Gelişmemiş Bölgeler (*depressed*); 5. Sanayi Kesintili Bölgeler (*industrial stoppage*); 6. Dağ Bölgeleri (Galera ve diğ., 1982).

1981 Katalonya Bölgesel Planı, 1939’dan beri yapılan ilk bölgesel çalışmadır. Her bölgenin ihtiyaçlarına göre ayrı öneriler getiren 1981 planının, ekonomik krizin etkilerini azaltarak, önüne geçmesi düşünülen bir anti-kriz planı olması amaçlanmıştır. Bu çalışmada ayrıca, mevcut ulaşım ağı (iş-ev) bağlantılarının, toplu taşımın kuvvetlendirilmesi, endüstri alanlarının yer seçiminin belirlenmesi ve iletişim ağı üzerine yapılan çalışmalar önemlidir (Galera ve diğ., 1982).

20. yüzyıl dönemi tarihsel gelişimi Çizelge 5.9 ve Çizelge 5.10.’da tablolastırılmıştır.

Çizelge 5.9 : Barselona Modern 20. Yüzyıl Dönemi Tarihsel Gelişim 1.

Dönem	Değişim Süreci	Kuşak Alanı Elemanları, Plan ve Yapı Formu	Genişleyen Şehirle Bütünleşme Biçimleri	Planlı / Plansız	Sonuç (Yeni Yerleşim Tipleri)
Modern 20. yy. Şehri	Modern şehir, sergiler, yarışmalar, projeler, kent büyümesi, toplu taşımanın elektriklenmesi, tren yolları (1906), tramvay, füniküler, kapitalizm ve endüstriyel burjuvazinin yükselişi, kiralının dondurulması (1920), kriz (1929)	Kent genişlemesi, yolların gelişimi, tarihi merkez yenilenmesi, arazi geliri düzenlemeleri	Genişleme ve kapalı bölgeler için yer açılması, açık yapılaşma, metro projeleri, serbest liman projesi, bölgeleme	Planlı kent büyümesi	Yeni kentsel altyapı, kentte yeni yol ağları
	Baixeras Planı (1870) <i>İspanyol Hausman, Dünya Sergisi (1888)</i>	Kamusal sağlığın iyileştirilmesi, trafik, ticaret & endüstri	Yeni yollar & bulvarlar, yeni tren yolları ve istasyonlar, eski hisarın parka dönüşümü (Citadel) ve gelişim bölgesi olması, Cerda Planı'nın bozulması	Planlı kent büyümesi	Yeni kentsel altyapı, kentte yeni yol ağları
	Jaussely Planı (1903) , Yarışma birincisi	Tarihi merkez ve köyler (kuşak alanı yerleşimleri) arasında yeni bağlantılar	Örnek olan Roma kenti dokusu, Bahçeşehir projeleri (Tibidabo, Park Güell) , politikayla paralel şehir planlama	Planlı kent büyümesi	Yeni kentsel altyapı, kentte yeni yol ve yeşil ağ sistemleri
	1917 Barcelona Sergisi, Sağlık Kongresi, Pearson Projesi	Ekonomik sebepler (kira dondurulması, 1920) ve sağlıklı çevre koşullarından ötürü endüstrinin kent çeperlerine taşınması (Valles vadisi)	Valles vadisi ve Barcelona arası tünel bağlantısı (1916), kamusal yeşil , yeşil sistemin parçası olarak çocuk parkları tasarımı (1918), anıtsal binaların restorasyonu ve Reial Meydanının tasarımı (1926) <i>-fonksiyonel anıtsallık yaklaşımı</i>	P.G.U.B. Barcelona Genel Kentleşme Planı (1917) <i>- Jaussely Plan'ına göre geliştirilmiştir (1903)</i>	Yeni kentsel altyapı, kentte yeni yol ve yeşil ağ sistemleri
	Elektrikli Endüstriler Sergisi (EXPO 1929) <i>- Gelecek Barcelona</i>	Jaussely projesinin geliştirilmesi, yeni yerleşim alanları: Tibidabo <i>(Pearson'un önerisi)</i> ve Montjuic	Montjuic'in kentleşmesi, Espanya Meydanı ve çevresi için plan önerileri	Eleştirilen bahçe şehirlerin savunması: kent yoğunluğunu kontrol altında tutmaları <i>(Rubio i Tuduri)</i>	Yeni kentsel altyapı, kentte yeni yol ve yeşil ağ sistemleri
	Macia Planı (1931- 1939) GATCPAC, Le Corbusier, Vilaseca Projesi (1943)	Sağlık Devrimi (1936), İspanya İç Savaşı (1936-39), bombalama, yıkım	Katalonya bölgesinde sağlık merkezi ve hastane projeleri, kentsel devrim	Bölgesel & parçalı planlama	Bölgeler <i>(Zones)</i>

Çizelge 5.10 : Barselona Modern 20. Yüzyıl Dönemi Tarihsel Gelişim 2.

<i>Dönem</i>	<i>Değişim Süreci</i>	<i>Kuşak Alanı Elemanları, Plan ve Yapı Formu</i>	<i>Genişleyen Şehirle Bütünleşme Biçimleri</i>	<i>Planlı / Plansız</i>	<i>Sonuç (Yeni Yerleşim Tipleri)</i>
Modern 20. yy. Şehri	1952 Eucharistic Kongre	Rahip Modrego'nun Katolik bölge önerisi, yetersiz altyapı sistemleri	Geniş Katolik aileler için izole bir bölge, kilise, okul, kamusal alanlar, soylulaşmış Katolik orta sınıf bölgesi (yukarı Diagonal)	Parçalı planlama	Bölgeler (Zones)
	1953 Barcelona Bölgesel Planı (Pla Comarcal), Kentleşme Komisyonu, Barcelona İl Planı (1963)	Savaş sonrası düşük ekonomik standartlar, göç, gecekondulaşan boş parseller , devlet sübvansiyonu, kent takviyesi, toplumsal biçimler, arazinin dondurulması, agresif şehir, iki şehir, şehrin iç kuşak alanı, endüstriyel bölgeleme , şehri sağlıklaştırma	Radyosentrik & Organik plan, boş parsellerin doldurulması, bütün alan ve kent/kır şehirleşmesi, gecekondu alanları, bölgeler, eski kuşak elemanlarını bulunduran alanların yayılma alanına özellik vermesi, kentleşme bölgesi ve çeper bölgesinin birleşmesi	Bölgesel plan, İl planı, Parçalı plan - <i>poligonlar</i>	Bölgeler, poligonlar
	1964 Planı -1953 Bölgesel Planı'nın Revizyonu (Teknik Komisyon)	Cerda Planı'ndan sonraki en kapsamlı çalışma	Bölgesel analizler, Barcelona Metropoliten Alanı (AMB) etrafında yeni keşfedilen yerleşimler	Bölgesel planlama, - <i>5 eskiz, 1968'de kabul edildi ancak hepsi uygulanmadı</i>	Komşuluk üniteleri, ilçeler, bölgeler
	Barcelona Metropoliten Alanı Planı (1976), Barcelona 2000 Projesi (1971)	Üçüncül kent, yeni banliyö şehri , kâr maksimizasyonu, bölgeleme	Şehrin sistemlere & bölgelere bölünmesi, 14 Bölge (1973)	Bölgesel planlama	Komşuluk üniteleri, ilçeler, bölgeler
	Katalonya Bölgesel Planı (1981) Katalonya Meclisi, Barcelona Metropoliten Bölgesi ve Kentsel Düzenleme Genel Planı (1980), Barcelona Kent Sakinleri Federasyonu (F.A.V.B.), katılımcı planlama	Politik değişimler, demokrasi, anti-kriz planı, özel ulaşım biçimleri ve mevcut yol sistemleri için trafik altyapıları, ilçe ilişkileri, iletişim ağları, geniş endüstri bölgelerinin yer seçiminin organize edilmesi	Bölgenin 6 homojen altbölgeye bölünmesi, her biri için farklı politikalar geliştirilmesi, şehrin belediyelere, ilçelere ve komşuluklara bölünmesi	Bölgesel Planlama - <i>1939'dan sonra ilk özerk çalışma</i>	Komşuluk üniteleri, ilçeler, bölgeler

5.2.2.11 1980 sonrası

20. yüzyılın son çeyreğinde Barselona, iki yüz yıllık endüstri kenti olma özelliğinden sıyrılıp, radikal bir dönüşüm geçirmiştir. Kentin ekonomik temeli, sosyal yapısı, nüfusun alışkanlıkları, fiziksel yapısı ve imajı genel anlamda olumlu yönde değişime uğramıştır. Bu dönüşümde, değişen politikaların, yeniden kazanılan otonomi statüsünün ve planlamada halk katılımının etkisi büyüktür (Marshall, 2004).

Kentsel dönüşümün dinamikleri üçe ayrılabilir: nüfusun ve aktivitelerin yayılımı, genişleme ve kentsel saçaklanma, bölgelere göre fonksiyonel ve sosyal özelleşme. Bu dönemde nüfus artışı fazladır ve kentte nüfusun yayılımı ve desentralizasyonu görülmektedir. Ayrıca metropoliten ölçekte, konut, ticaret, endüstri ve eğlence aktiviteleri bölgeleri gittikçe birbirinden ayrılmakta ve bölgelere göre özelleşmektedir (Marshall, 2004).

Bu özelleşme, sosyal anlamda ayrılmaya sebep olmuştur. Göç hareketleri sonucunda kent merkezinde yerleşmek için ekonomik yeterliliği bulunmayan ancak ikinci ya da üçüncü yerleşim kuşaklarında yer edinebilen farklı sosyal ve ekonomik grupların mevcudiyeti, konut pazarını güçlü bir kentsel ayrıştırıcıya dönüştürmüştür (Marshall, 2004).

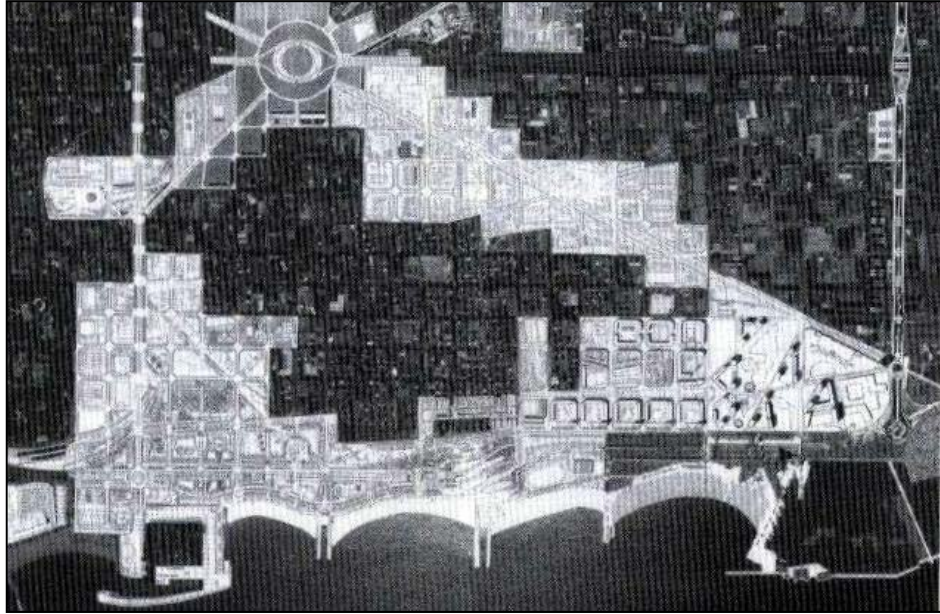
Metropolleşmenin kent geneline yararlı etkileri olmuştur: ortalama gelir yükselmiş, metropoliten ölçek sıçramış, kent merkezi ve yerleşim halkaları arasındaki gelir dağılımları bağıl bir denge göstermiştir (Marshall, 2004).

Ancak kentsel dönüşümün zorlukları da bulunmaktadır: bunlardan ilki çevresel problemdir. Kentsel saçaklanma ve yayılım daha çok arazi ihtiyacına sebep olmakta, daha çok su kaynağı, enerji kaynağı, atık dönüşümü ihtiyacı ve sağlık problemlerine yol açmaktadır. İkinci olarak fonksiyonel riskler bulunmaktadır. Metropoliten alanın genişlemesi ve kentleşmenin yayılımı kent sakinlerinin ve iş sektörlerinin hareket ihtiyacını arttırmakta, bu yüzden çeşitli fonksiyonlar (iş, alışveriş vb.) özelleşmiş alanların dışına taşıp yeni alanlar işgal etmektedirler. Bir diğer zorluk sosyal ayrılmadır. Konut pazarının ekonomik olarak ayrıştırdığı gruplar sonucunda kentin içinde iki kent meydana gelmekte, bir kent zenginler için bir kent fakirler için uygun olabilmektedir. Bu kutuplaşma oranı son yıllarda azalmış ve daha adil gelir dağılımı ile olumlu bir gelişim gösterilmiştir (Marshall, 2004).

1992 Olimpiyatları Barselona için çok önemlidir. Bu dönemde şehrin altyapısı yenilenmiş, Ciutat Vella iyileştirilmiş, Poblenou'ya müdahale edilmiş, merkezde ve çeperde bulunan her bölgede kamusal alan politikaları uygulanmıştır (Marshall, 2004).

Demokratik süreçler ve kolektif projeler, halkın katılımıyla (elektronik katılım, bölge sakinlerinin fikri vb.) ve esnek planlama anlayışıyla yapılmaktadır (Marshall, 2004).

Turizm, kültürel aktiviteler ve yeni eğlence merkezleri, özellikle 1992 Olimpiyat oyunlarından sonra Barselona'nın ekonomisine büyük katkı sağlamıştır. Bir diğer önemli proje de kentin doğudaki eski endüstri bölgesi olan Poblenou'yu değiştirip (Şekil 5.17) yeni üretim aktiviteleri merkezine dönüştüren 22@ programıdır. Eski endüstri bölgesi, imalat ve yaratıcı endüstrilerin (yazılım üretimi, telekomünikasyon, multimedya, basın, bilişim teknolojileri ve elektronik ticaret, sanatsal aktiviteler, araştırma ve geliştirme merkezleri vb.) tercih edeceği bir bölge olarak tasarlanmıştır (Marshall, 2004).



Şekil 5.17 : Poblenou öneri gelişimi, 1990 sonu (Marshall, 2004).

Kentsel problemlere sahip bir bölge olan Besos nehri kıyısı, Forum 2004 ardından, enerji ve çevresel altyapılar (arıtma tesisi, güç istasyonları, enerji dönüşüm tesisi vb.) sayesinde iyileşmeye devam etmektedir (Şekil 5.18). Yapılan projeler, 2004 yılından itibaren UNESCO'nun gözetimindedir ve desteğini almaktadır (Marshall, 2004).



Şekil 5.18 : Forum 2004 projesi (Marshall, 2004).

1999 yılında RIBA (*Royal Institute of British Architects*) tarafından altın madalya alan ve uluslararası ölçekte resmî kabul gören Barselona şehri gelişim modeli ve stratejileri dünya çapında birçok şehirde örnek alınmaktadır.

1980 sonrası dönemi tarihsel gelişimi Çizelge 5.11’de tablolaştırılmıştır.

Çizelge 5.11 : Barselona 1980 Sonrası Dönemi Tarihsel Gelişim.

<i>Dönem</i>	<i>Değişim Süreci</i>	<i>Kuşak Alanı Elemanları, Plan ve Yapı Formu</i>	<i>Genişleyen Şehirle Bütünleşme Biçimleri</i>	<i>Planlı / Plansız</i>	<i>Sonuç (Yeni Yerleşim Tipleri)</i>
1980 Sonrası	Petrol krizi (1973), çok sayıda fabrikanın kapatılması, teknoloji, özel otomobil, hızlı tren, doğuya büyümenin dengelenmesi (20. yy.'da batıya büyüme), küreselleşme, enerji kaynağı yetersizliği	Servisler ve altyapı sistemleri, yüksek kalitede kamusal alan, endüstri sektöründe yer değişimi , yol sistemi dokusu (fonksiyonel aydınlatma, kent mobilyası, ağaçlandırma, heykeller)	Eski, atıl endüstri alanlarının geri dönüşümü ve yenilenmesi , liman ve havalimanı projeleri, yeniden yapılanma, ekonomik konut programları (sosyal konutlar), kent bağlantısı, daha iyi servisler, tasarım elemanları, yeşil alanların korunması ve geliştirilmesi , yeni kent kapısı L'Hospitalet (Avrupa'nın batı kapısı)	Stratejik kent planlaması, kentsel restorasyon programı (1988) - <i>Halk katılımı ve karar verme süreci</i>	Dinamik kent büyümesi (Llobregat-Besos), yeşil alan dokuları, sağlıklı ve yaşanılabilir kent
1992 Olimpiyat Oyunları	Kültürel ve tarihi kaynakları ve değerleri uluslararası platformlarda gösterebilmek için fırsat, demokrasinin ve modernliğin yansımaları (farklı politik yönetimler ilk defa bir arada çalışmıştır), bir ekonomik araç olarak turizm	Geniş bahçelerin sayısında artış , küçük parklar, havaalanında yeni terminaller ile modernleşme ve yeni bağlantılar, trafik yoğunluğunu azaltmak için çevre yolları, altyapı gelişimleri	Endüstriyel şehirden, sanat, kültür ve ticaret şehrine dönüşüm, kıyı alanı dönüşümleri (olimpik köy, olimpiik liman), endüstri sonrası komşuluk üniteleri, olimpiik bölgede yeni spor alanları (Montjuic, Diagonal, Vall d'Hebron), tarihi binaları restorasyonu ve ünlü mimarlarca tasarlanan yeni binalar, yeni oteller, turizm	Kentsel yenileme planı - <i>ulaşım altyapısı, kamusal servisler, olimpiyatla bağlantılı tesisler</i>	Ulaşım, lojistik, turizm merkezi (İspanya ve Avrupa koridorları, uluslararası düzey)
2004 Forum, 22@ Projesi	Forum & konferans salonu , sürdürülebilirlik, sürdürülebilir enerji, yeni arıtma tesisi, termal enerji istasyonu, enerji dönüştürme tesisi, müze, kampüs alanı , yeni kamusal/özel kuruluşlar, ekonomik motor bölge, üçüncül sektör	Yeni parklar (merkezi kent elemanları), kamusal alanlar , liman, yol sistemleri, kentsel boşluklar yaratan farklı ölçeklerdeki yeşil sistemler	Kentsel iyileşme, alternatif enerji kaynakları & tesisleri, yeni kamusal alanlar, yeni parklar ve yeşil sistemler	Kültürel, sosyal, fiziksel planlar ve etkinlikler	Teknolojik bölgeler (Poblenou - 22@), iş & konut & endüstri & sosyal kompleksler, yeni komşuluklar, Zona Franca, Besos, Sant Andreu bölgelerinde eski, boş endüstri alanları yakınında yeni konut kullanımları

5.3 Bölüm Değerlendirmesi

Çalışmada, İstanbul ve Barselona şehirleri kentsel kuşak alanı teorisi üzerinden karşılaştırılması için öncelikle iki şehrin tarihsel gelişiminin incelenmesi ve çeşitli süreçlerde kent üzerinde meydana gelen sosyal, kültürel, ekonomik ve buna bağlı olarak fiziksel değişimlerin saptanması ve kuşak alanı teorisi ile ilişkilendirilmesi gerekmektedir. Farklı coğrafyalara ve kültürel geçmişlere sahip iki şehir arasındaki benzerlikler ve farklılıkların saptanması, kuşak alanlarını ortaya çıkaran ortak ve bireysel nedenlerin anlaşılması açısından faydalıdır.

Bu bölümde, İstanbul ve Barselona şehirlerinin fiziki ve genel özellikleri ardından tarihsel süreçlerinden, kent gelişiminden ve planlama politikalarından bahsedilmiştir. Bu süreçler incelenirken, kuşak alanı karakteristiği gösteren alanlar oluşturulan tablolar içerisinde koyu renkte gösterilmiştir.

Bahsedilen süreçlerdeki değişimler, bir sonraki bölümde, erişilebilen eski planlar ve eski hava fotoğrafları incelenerek oluşturulan tematik haritalar üzerinden görselleştirilecektir.

6. İSTANBUL VE BARCELONA KENTSEL KUŞAK ALANLARI

Kentsel kuşak alanlarının tespit edilmesinde kullanılan başlıca parametreler, arazi kullanımı, parsel büyüklüğü, bina büyüklüğü, bina sayısı ve eşik hatlarıdır. Farklı tarihsel dönemlerdeki ve mevcut genel kuşak alanlarının tespitinde arazi kullanım ve eşik hatları göz önüne alınmıştır. Daha detaylı analiz imkânı sunan tarihi şehir ve sur çevresi iç kuşak alanlarının tespitinde, arazi kullanım, eşik hatları, parsel büyüklüğü, bina büyüklüğü ve bina sayısı göz önüne alınmıştır.

6.1 İstanbul Kentsel Kuşak Alanları

İstanbul'da kuşak alanı olarak işaretlenen arazi kullanımları, doğal park alanları, botanik bahçeleri, tarım alanları, çiftlik alanları, nehir yatakları, SİT alanları, kamu parkları, limanlar, kurumsal kullanımlar (kampüs, hastane, eğlence alanları, havaalanları vb.) ve endüstri bölgeleridir. Bu bilgilere, Çevre Düzeni Planı (2009) da dahil olmak üzere çeşitli kaynaklardan elde edilen verilerin birleştirilmesi sonucunda ulaşılmıştır. Orman alanları, ekolojik koridor görevi bakımından bazı kuşak alanlarıyla benzerlik gösterse de, tarihsel süreçlerde genellikle müdahaleye uğramadıkları için kuşak alanlarına dahil edilmemektedirler. İstanbul geneli kuşak alanlarına dair beş tematik harita oluşturulmuştur.

İstanbul, Osmanlı döneminde ekonomik anlamda en parlak dönemini 16. ve 17. yüzyıllarda yaşamış, bu dönem sur dışında hızlı bir kent genişlemesi görülmüştür. 18. yüzyılda batılı yaşam biçimi göstermeye başlayan, Avrupa'nın en büyük kenti ve merkezi konumundadır. 19. yüzyılda kapitalist ekonomiye kayma ve 20. yüzyılda artan ulaşım teknolojisi, rıhtımlar, gelişen dış ticaret sonucu kentsel mekânda değişimler ve endüstrileşme görülmektedir.

1923 sonrasında, Osmanlı yıkılış dönemi ve savaş yenilgileri ülke ekonomisini olumsuz etkilemiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında nüfus artış hızı azdır ve bu durum imar düzenlemeleri için fırsatlar yaratmıştır (örneğin Henri Prost planı). Haliç,

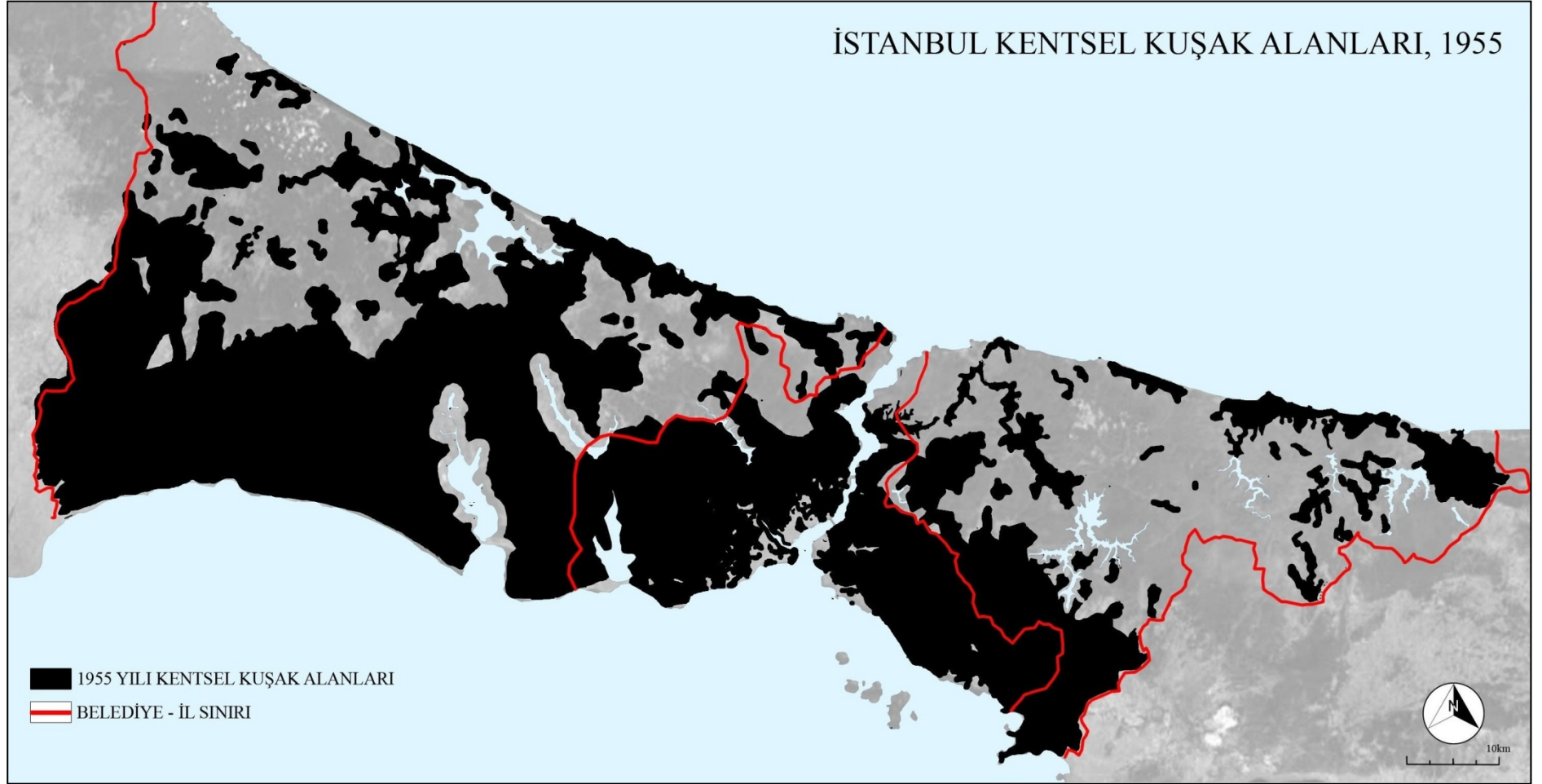
endüstriye açılmıştır. Bu sayede tarım ülkesinden endüstri ülkesine geçiş ve ihracat başlamıştır.

1923-1929 yıllarında özel sektör girişimlerinin ülke kalkınmasında yetersiz kalması sonucu devletçilik politikasıyla, devlet müdahaleci ve korumacı politikalarda bulunmuştur. 1929 yılında ve 1940-1945 savaş yıllarında dünya çapındaki krizlerden etkilenilmiştir (Gedik, 2008).

Ülke, 1950'den sonra ABD'nin etkisiyle büyük sanayi kalkınma dönemine girmiştir. Bu dönemde kırdan kente göç ve bunun sonucunda büyük şehirlerde, özellikle İstanbul'da gecekondu alanları oluşumu başlamıştır. 1955 yılında Haliç'te endüstrileşme durdurulmuş ve endüstriyel alanların kent çeperlerinde kurulması gündeme gelmiştir. 1958 yılında sermaye ithaline ayarlanmış serbestleşme programı sebebiyle bir kriz daha yaşanmış ve dış borç artmıştır. Endüstrileşmede artış ve göç 1960'lı yıllarda da hızla devam etmiştir (Gedik, 2008).

Tematik haritalardan ilki 1955 yılındaki kentsel kuşak alanlarını göstermektedir (Şekil 6.1). Bu dönemde Haliç ve çevresinde endüstriyel alanlar bulunmaktadır ayrıca kent çeperlerinde de kaçak yapılaşma görülmektedir. Genellikle kent çeperlerindeki ucuz parseller (Whitehand, 1972) ve mevcut tarım alanları üzerinde oluşan gecekondu bölgeleri de düşük yoğunluklu ve düzensiz karakterleri bakımından kuşak alanlarına dahil edilmektedirler (Vilagrassa, 1990). Kuşak alanları oluşumunda tarihi kent duvarları, boğaz ve ulaşım ağları eşik hattı görevi görmüştür.

Bu durumda, 1950'li yıllar ve sonrasında bir kuşak alanı dönüşümü ve yoğunlaşması (Barke, 1982) tespit edilmiştir.



Şekil 6.1 : İstanbul kentsel kuşak alanları, 1955 (Haritalar, Tezer, 1996, Güler, 2007 tezleri, hava fotoğrafları, İMP ve İBB verilerinin derlenmesiyle oluşturulmuştur. Derleyen: Dalya Hazar).

1965 Kat Mülkiyeti Kanunu ile birlikte, imarlı alanlarda apartmanlaşma başlamış, 1960-1970 döneminde kentsel rant yükselmiş, maliyetler artmış ve endüstriyel alanların kent dışına taşınması gündeme gelmiştir.

Belediye sınırları dışında, tarım alanları üzerinde gecekondulaşma, kaçak yapıların yasallaştırılması ve imara açılma 1970'lerin başlıca konularıdır. İstanbul 1970'li yıllarda birden çok merkeze sahip bir metropol konumuna ulaşmıştır (Gedik, 2008).

1970-1980 döneminde nüfus yığılması devam etmiş ve altyapı yetersizliği görülmüştür. Birinci köprünün yapılması, otomobil artışı ve çevre yollarının açılması ile merkezden uzak yerleşimlerin sayısı artmış, kent Gebze yönüne doğru genişlemeye başlamıştır.

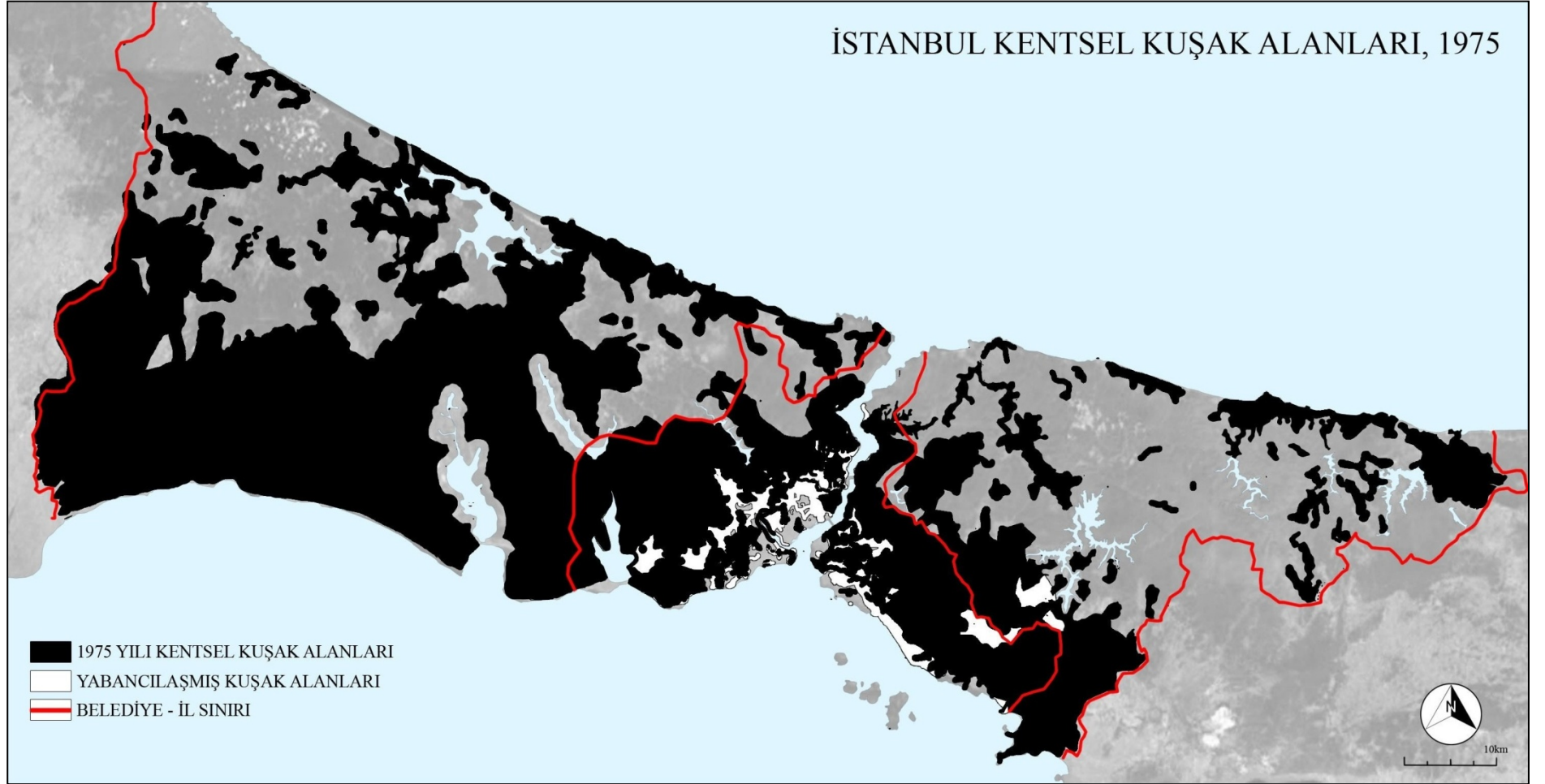
Tematik haritalardan ikincisi 1975 yılındaki kentsel kuşak alanlarını göstermektedir (Şekil 6.2). Bu dönemde, gecekondu alanlarında artış görülmüş, tarım alanlarının bir bölümü yeni kullanımlarla dolmuş ve kentsel kuşak dönüşümü (Barke, 1982) meydana gelmiştir. Kuşak alanları oluşumunda tarihi kent duvarları, boğaz, ulaşım ağları ve köprü eşik hattı görevi görmüştür.

Ayrıca bazı kaçak yapılaşma bölgelerinin yasallaştırılması ve imara açılmasıyla bu alanlar kuşak alanı karakteristiklerini kaybedip yabancılaşmışlardır (Barke, 1982). Bunun sonucunda, 1955 ve 1975 haritalarında kuşak karakteristiği gösteren bölgeler arasında bir farklılaşma görülmektedir.

1980'den sonra Türkiye'nin birçok ilinde sermaye ve sanayi oluşumu başlamış, tarım ülkesinden sanayi ülkesine bir dönüşüm yaşanmıştır.

Bu dönemde İstanbul'da doğrusal gelişme, yeni alt merkezler, endüstri alanlarının çepere taşınması, Haliç'in temizlenmesi, ikinci köprünün inşası, istimlâklar ve kıyı düzenlemeleri söz konusudur. Düzenlemeler sonucu yapılan yıkımlar ve kıyı alanlarının doldurulması, tarihsel dokuda büyük değişimlere sebep olmuştur.

1980 sonrasında, önceden uygulanan ithal ikameci büyüme stratejisi yerine dışa dönük verimliliği ve ekonomik rekabet gücünü artırma hedefiyle, piyasa ekonomisi kurumsallaşmıştır (Gedik, 2008).



Şekil 6.2 : İstanbul kentsel kuşak alanları, 1975 (Haritalar, Tezer, 1996, Güler, 2007 tezleri, hava fotoğrafları, İMP ve İBB verilerinin derlenmesiyle oluşturulmuştur. Derleyen: Dalya Hazar).

1990 sonrasında doğu-batı yönünde gelişimde köprüler ve ulaşım ağının etkisi büyüktür. Ulaşım teknolojisinde meydana gelen gelişmelerin de etkisiyle, eski kent merkezinde yavaş, kent çeperlerinde ise yeterli altyapı ve planlar olmadan gelişen hızlı bir kentleşme görülmektedir.

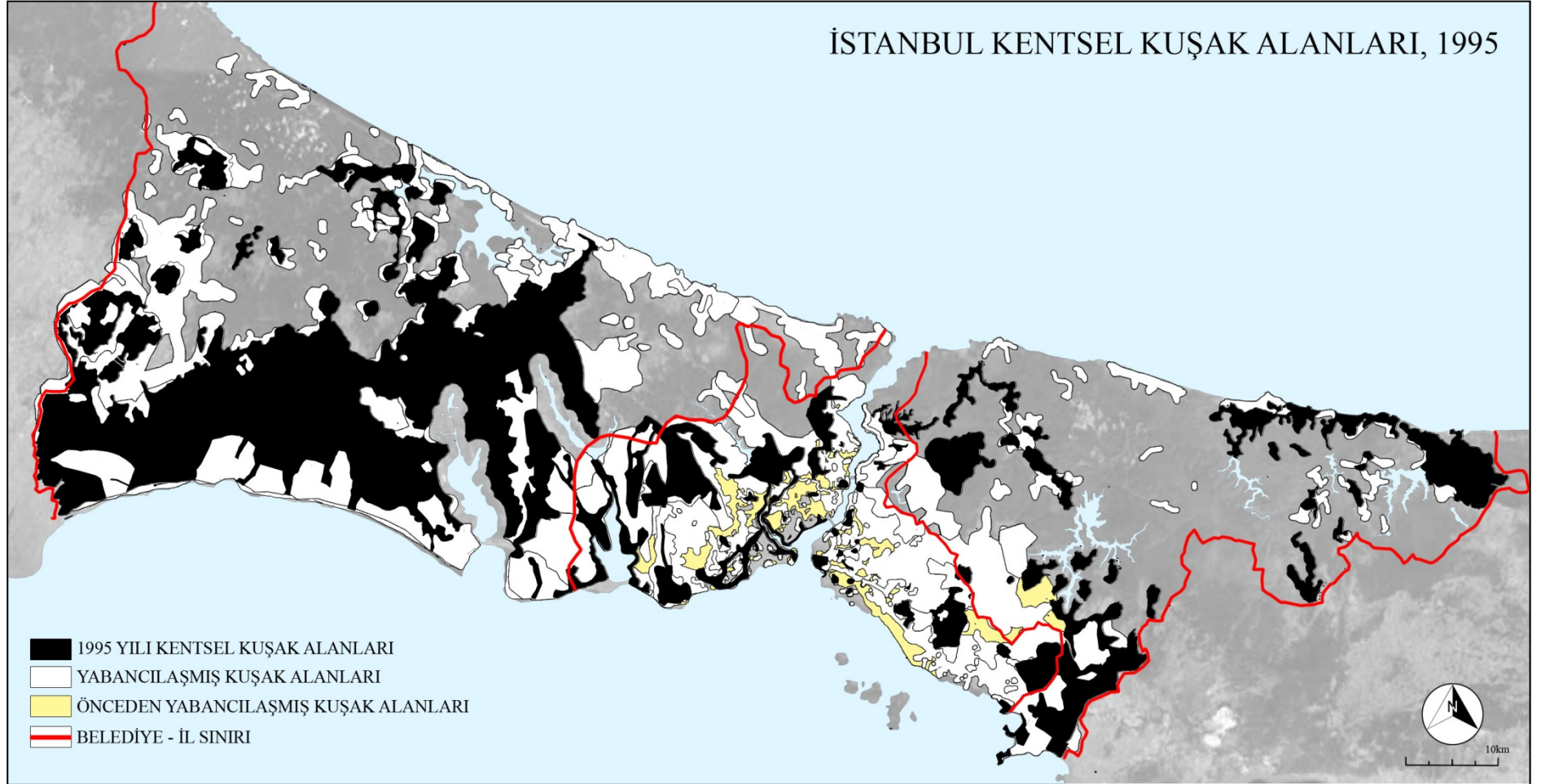
Tematik haritalardan üçüncüsü 1995 yılındaki kentsel kuşak alanlarını göstermektedir (şekil 6.3). Kuşak alanları oluşumunda tarihi kent duvarları, boğaz, ulaşım ağları ve köprüler eşik hattı görevi görmüştür.

Günümüzde Gebze'nin de İstanbul sınırları içine alınması söz konusudur. Doğu-batı doğrultusunda kent büyümesi devam etmektedir (Gedik, 2008). İş merkezi ve turizm merkezi gibi yeni fonksiyonlar kazanan metropol için yeni projeler yapılmaktadır. Ulaşım problemlerini zlemek adına yapılan Marmaray ve 3. Köprü projeleri, bu projelere örnek olarak verilebilir.

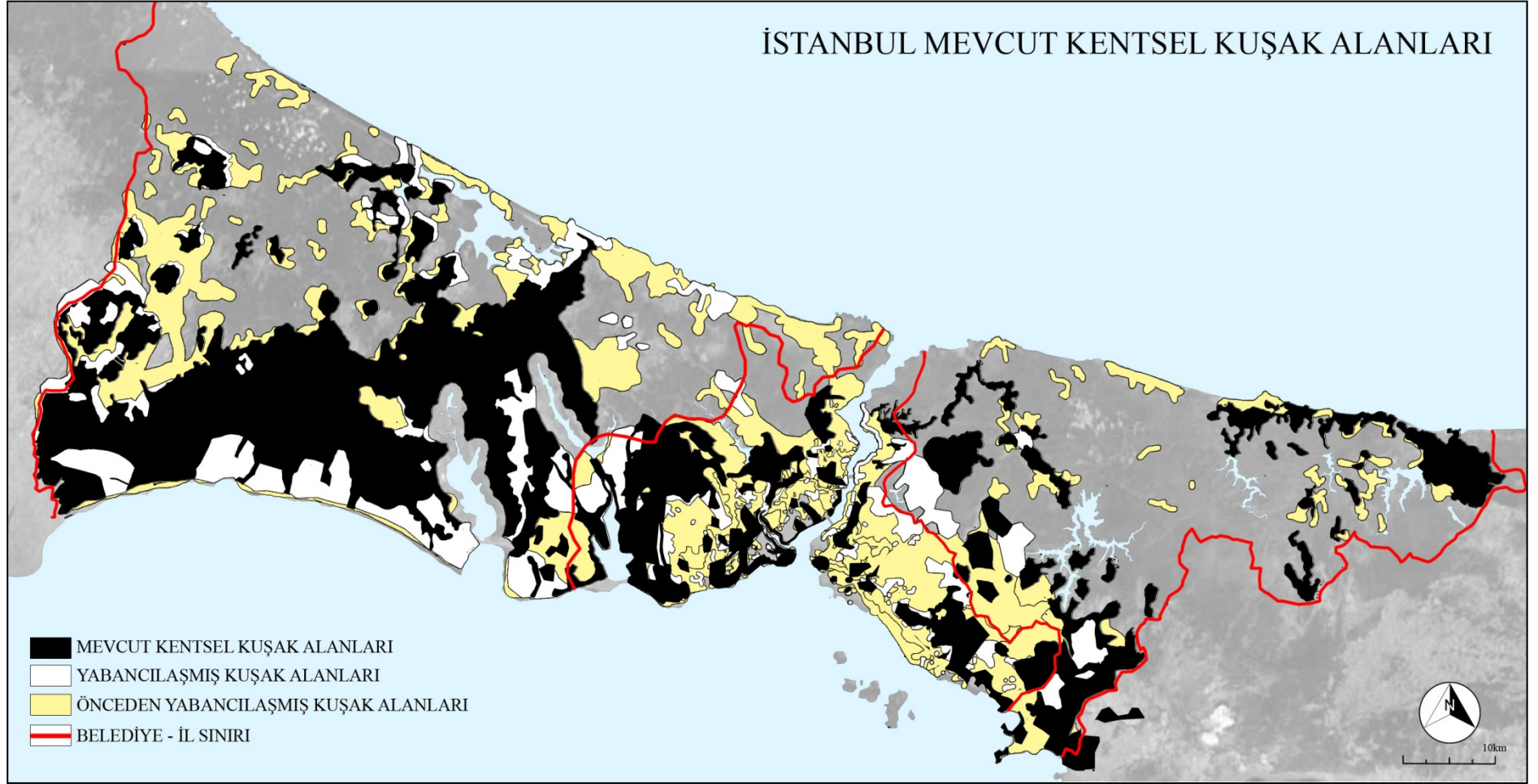
Tematik haritaların dördüncüsü mevcut kentsel kuşak alanlarını göstermektedir (şekil 6.4). Kuşak alanı karakteristikleri gösteren bölgeler süreç içerisinde düzenli bir şekilde azalmış ya da yer değiştirmişlerdir. Eskiden kuşak alanı içerisinde sayılan gecekondulu alanlarının birçoğunun artık yerleşim alanı olarak görülmesi de bu durumun sebeplerinden biridir.

Ayrıca bu durum, kuşak alanlarının kent büyümesinde yönelimleri etkilediği iddiasını (Vilagrassa, 1990) güçlendirmektedir.

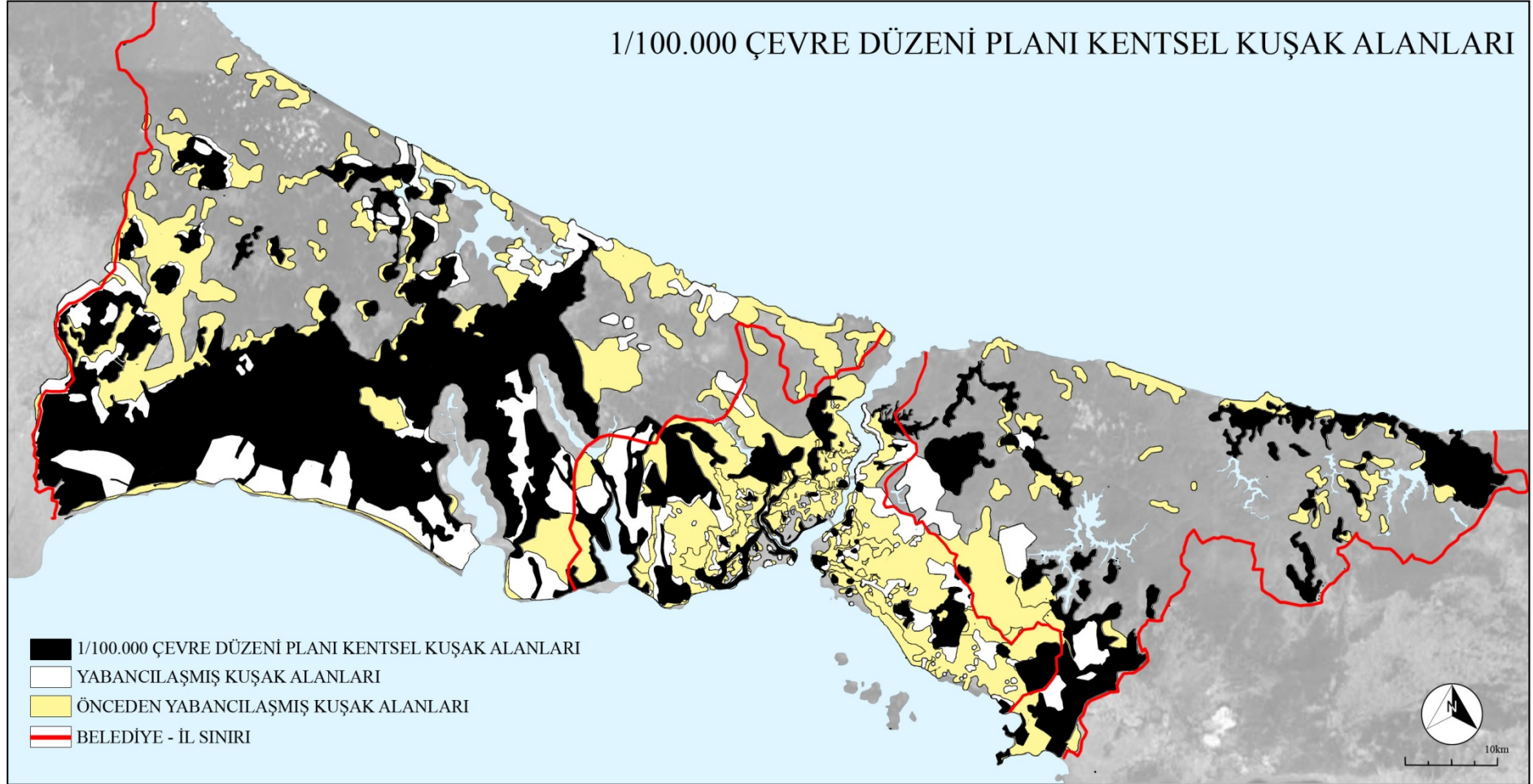
Beşinci ve son tematik harita 1/100.000 lekli İstanbul evre Düzeni Planı Raporu (2009) zerinden işaretlenmiş olup, mevcut durum ve plan arasındaki farklılıkları göstermektedir (şekil 6.5). evre Düzeni Planı üzerinden oluşturulan tematik haritada, kuşak alanlarının günümüz planlama politikaları değişmedikçe, süreç içerisinde azalmaya devam edeceği tespit edilmiştir.



Şekil 6.3 : İstanbul kentsel kuşak alanları, 1995 (Haritalar, Tezer, 1996, Güler, 2007 tezleri, hava fotoğrafları, İMP ve İBB verilerinin derlenmesiyle oluşturulmuştur. Derleyen: Dalya Hazar).



Şekil 6.4 : İstanbul mevcut kentsel kuşak alanları (Haritalar, Tezer, 1996, Güler, 2007 tezleri, hava fotoğrafları, İMP ve İBB verilerinin derlenmesiyle oluşturulmuştur. Derleyen: Dalya Hazar).



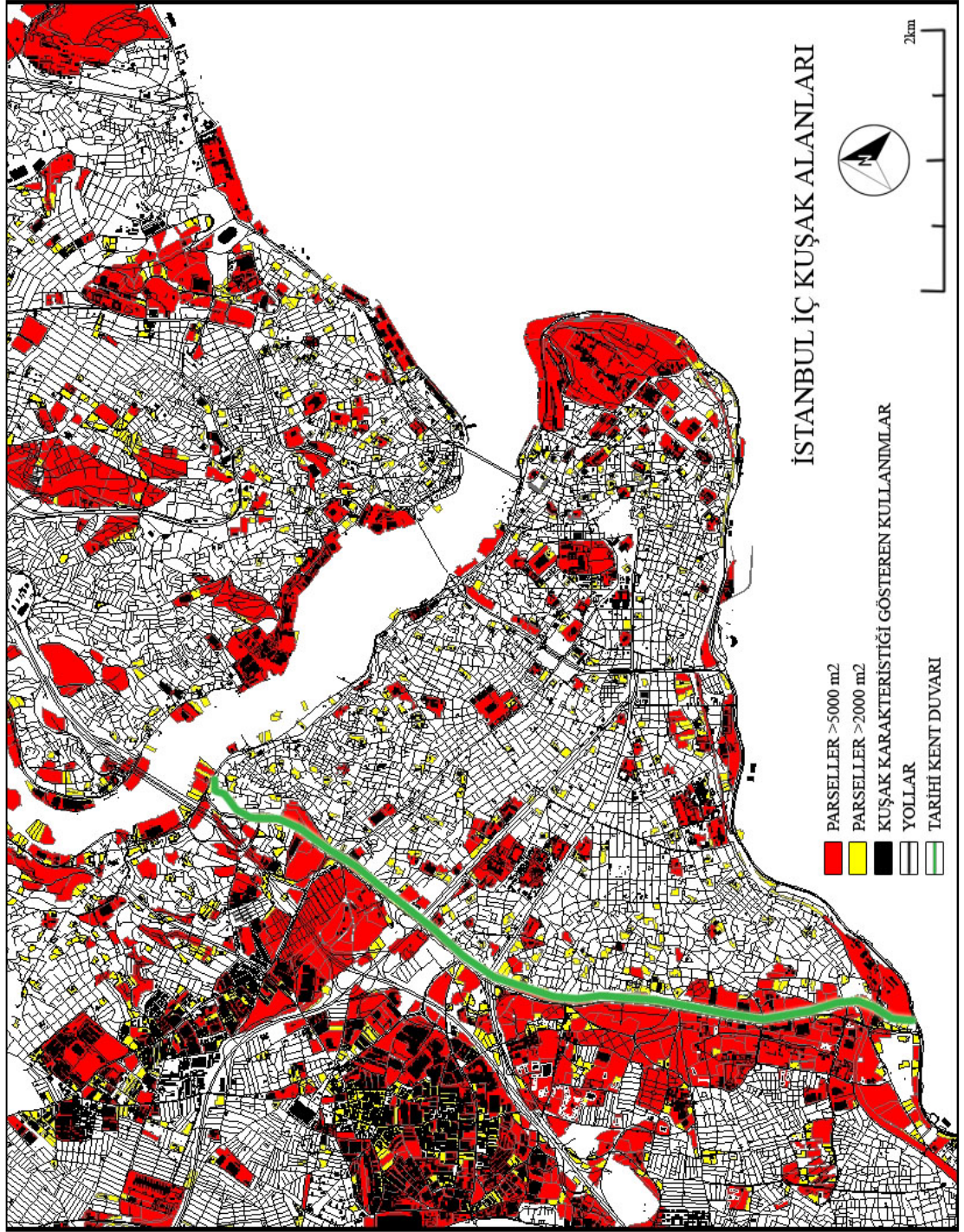
Şekil 6.5 : İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı kentsel kuşak alanları (Haritalar, Tezer, 1996, Güler, 2007 tezleri, hava fotoğrafları, İMP ve İBB verilerinin derlenmesiyle oluşturulmuştur. Derleyen: Dalya Hazar).

İç kuşak alanı detayında incelenen İstanbul tarihi yarımada ve sur çevresinde çoğunlukla görülen kuşak karakteristiği gösteren kullanımlar boş, yeşil alanlar, mezarlıklar, tarım alanları ve endüstriyel alanlardır. Ayrıca sur içinde ve dışında eski gecekondular, sur içinde dini ve anıtsal yapılar görülmektedir (Şekil 6.6).

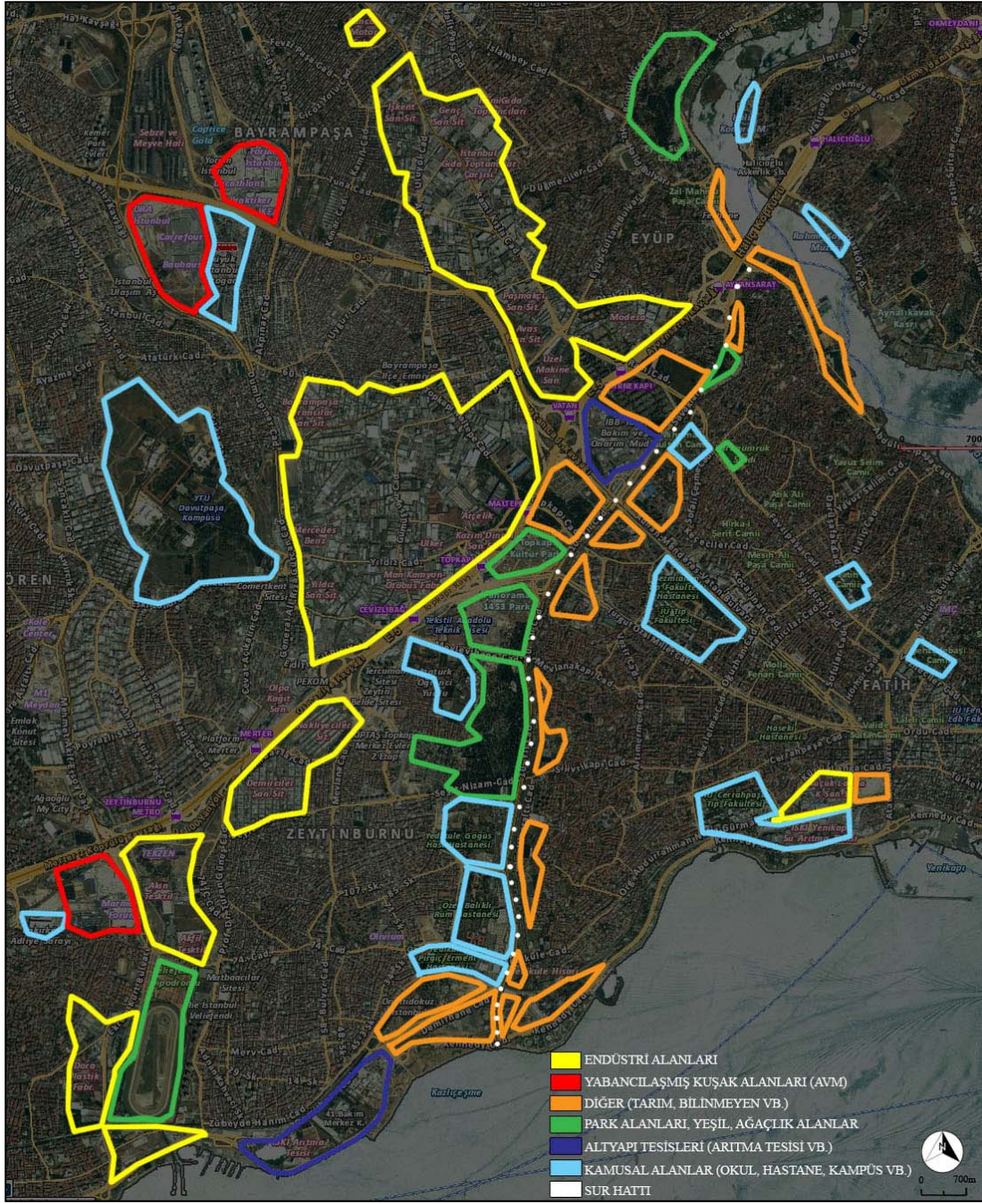
İstanbul tarihi merkez ve surların çevresindeki mevcut iç kuşak alanı karakteristikleri gösteren bölgelerin saptanması için 2000 m² ve 5000 m²'den büyük parseller seçilmiş ve arazi kullanım verileriyle karşılaştırılmıştır. Kuşak alanı karakteristiklerine sahip binalar parseller üzerinde haritalandırılmıştır (Şekil 6.7). Mevcut halihazır ve hava fotoğrafları üzerinden İstanbul sur çevresi kuşak karakteristiği gösteren bölgeler belirlenmiştir (Şekil 6.8).



Şekil 6.6 : İstanbul kara surları [Url-4].



Şekil 6.7 : İstanbul sur çevresi kuşak karakteristiği gösteren bölgeler
(İBB, 2009, Derleyen: Dalya Hazar)



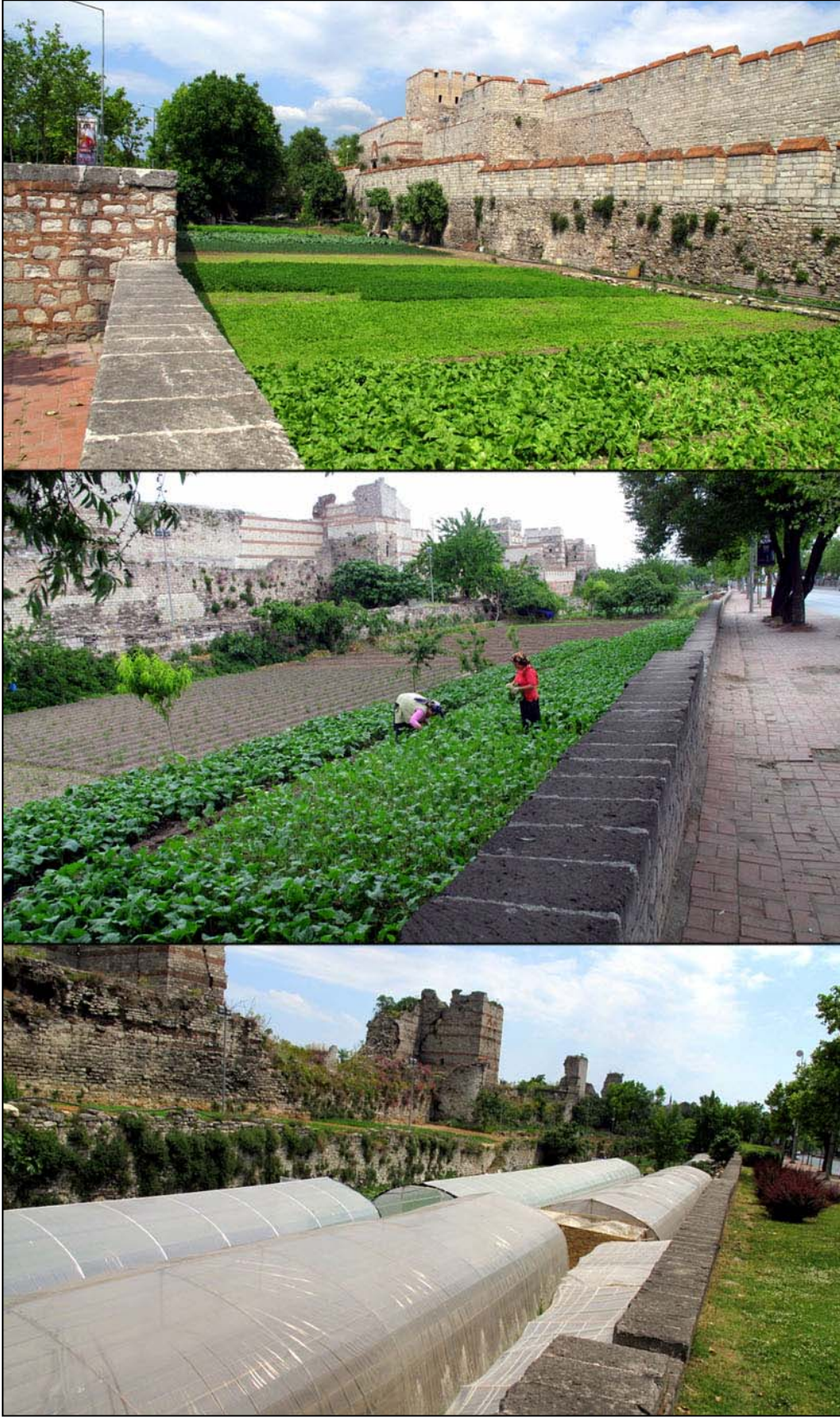
Şekil 6.8 : İstanbul sur çevresi kuşak karakteristiği gösteren bölgeler 2
([Url-5], Derleyen: Dalya Hazar)

Çalışma alanı olarak belirlenen İstanbul kara surları çevresi, Edirnekapı-Yedikule hattında gözlemlenmiştir. Bir kuşak alanı olan Edirnekapı Mezarlığı karşısında Mihrimah Sultan Camii ve Sulukule eski gecekondü, yeni kentsel dönüşüm alanı bulunmaktadır. Bu alan, kuşak yabancılaşmasına örnek olarak verilebilir. Edirnekapı bölgesi sur çevresinde yoğun bir taşıt trafiği bulunmaktadır (Şekil 6.9).

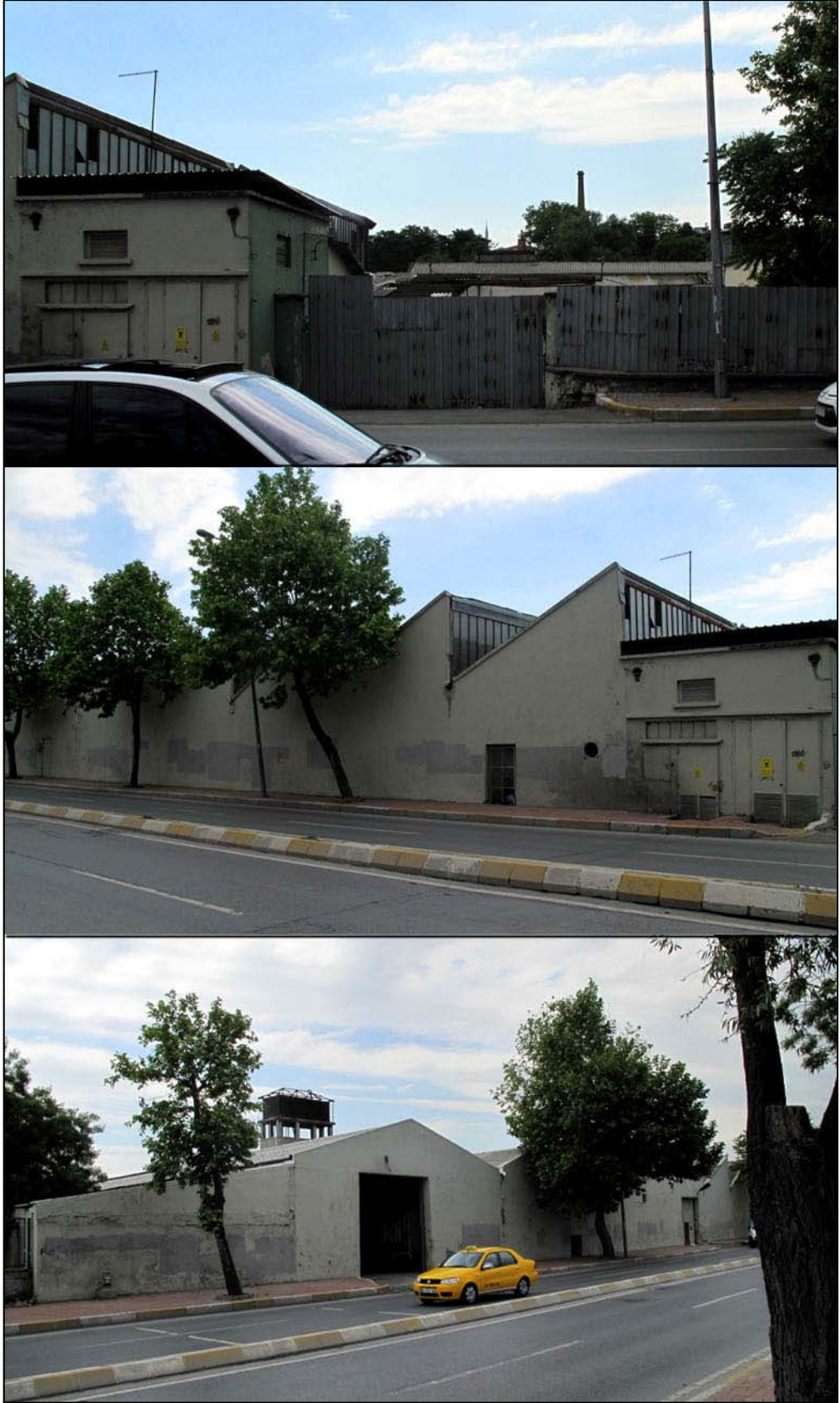


Şekil 6.9 : İstanbul kara surları çevresi görünüş ve ulaşım (Kişisel Arşiv).

Savaklar ve 10. Yıl caddelerini takiben güneye inilmiş, özellikle Turgut Özal Millet Caddesi'nden sonra sur çevresinde tarım alanları görülmüştür (Şekil 6.10). Caddenin karşısında mezarlıklar ve park alanları çoğunlukta olmak üzere, altyapı tesisleri, küçük ölçekli endüstri ve depo alanları ve benzin istasyonları belirlenmiştir. Endüstri ve depo alanlarının tarihi dokuya ve estetiğe uyumsuz olduğu tespit edilmiştir (Şekil 6.11).

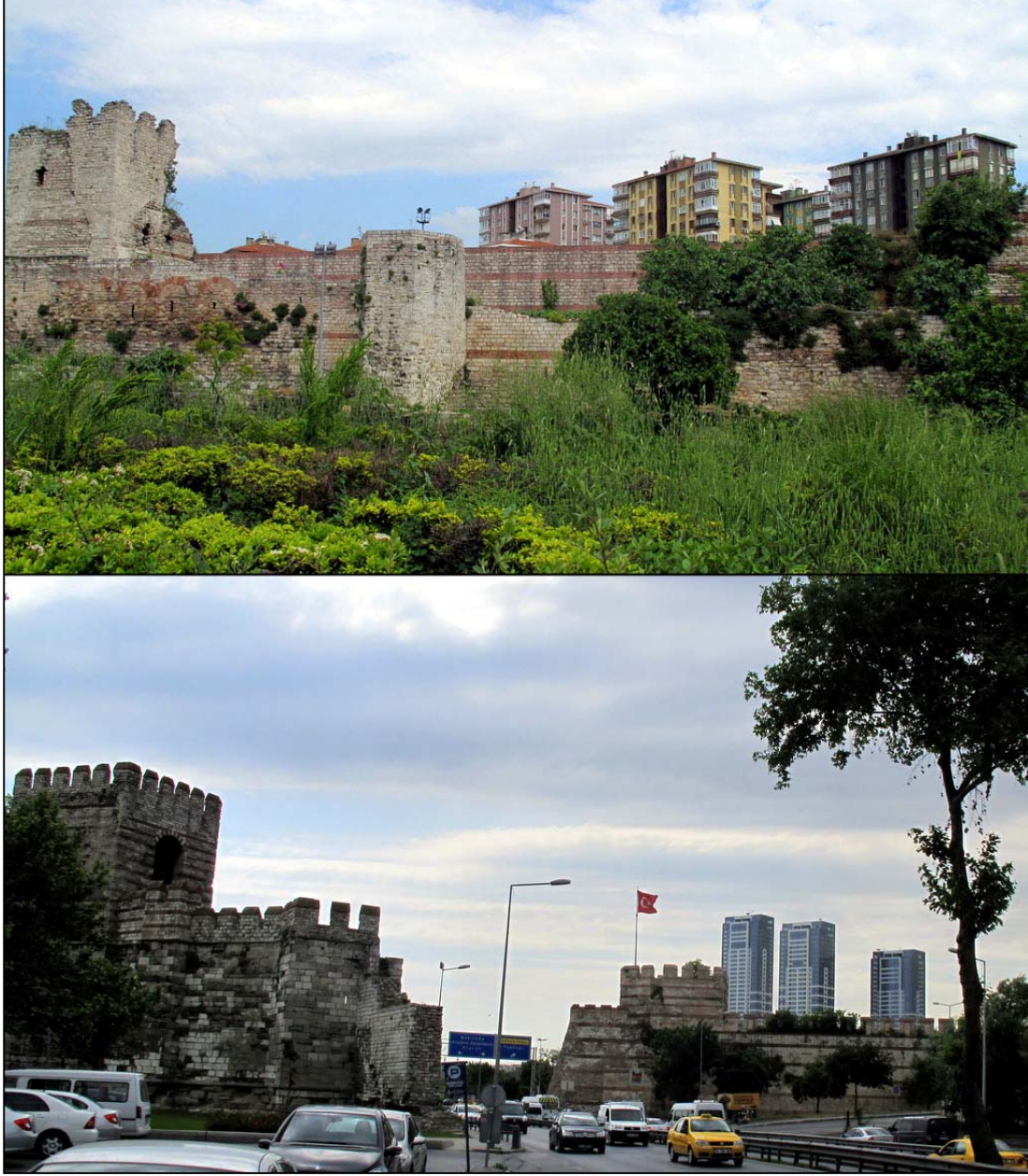


Şekil 6.10 : İstanbul kara surları çevresi tarım alanları (Kişisel Arşiv).



Şekil 6.11 : İstanbul kara surları çevresi endüstri ve depo alanları (Kişisel Arşiv).

Tarihi dokunun önemli bir parçası olan kent silueti incelendiğinde, İstanbul kara surları çevresinde silueti bozan bazı yapılar tespit edilmiştir (Şekil 6.12). Aynı zamanda surların bir bölümünün yıkılma riski taşıdığı, restorasyon ve rekonstrüksiyona ihtiyaç duyduğu tespit edilmiştir.



Şekil 6.12 : İstanbul kara surları çevresi silueti bozan yapılar (Kişisel Arşiv).

Sur hattının bir bölümünde düzenlenmiş park alanları ve sur içinde kamusal alanlar (örneğin Topkapı sosyal tesisi) bulunmaktadır (Şekil 6.13).



Şekil 6.13 : İstanbul kara surları çevresi düzenlenmiş park alanları ve kamusal alanlar (Kişisel Arşiv).

Kara surlarının sahille birleştüğü Yedikule bölgesinde, tren istasyonu, bir üst geçit inşaatı ve Uluslararası Barış Parkı'nın karşısında eski bir endüstri bacası görülmektedir. Bu bölgede ulaşım, altyapı tesisleri ve depo alanları gözlemlenmiş, aktif bir kamusal kullanım olmadığı saptanmıştır (Şekil 6.14).



Şekil 6.14 : İstanbul kara surları çevresi, Yedikule (Kişisel Arşiv).

Karşılaştırma yöntemi olarak oluşturulan puanlama sisteminde, yerinde gözlem, hava fotoğrafı ve fotoğraflar üzerinden yapılan saptamalarla, belirlenen kavramlar üzerinden bir puanlama yapılmıştır. İstanbul kara surları çevresi iç kuşak alanları için yapılan puanlama Çizelge 6.1’de görülmektedir.

Çizelge 6.1 : İstanbul Sur Çevresi İç Kuşak Alanı Puanlama Sistemi.

<i>Kavramlar</i>	İstanbul	
	Puan	Çarpım
Yeşil Alan x (+)		
Kalite algısı	3	3
Korunacak alanlar	5	5
<i>Toplam</i>		8
Kamusal Alan x (+)		
Kalite algısı	2	2
Erişilebilirlik	3	3
Güvenlik hissi	2	2
<i>Toplam</i>		7
Tarihi Alan x (+)		
Kent mirası	5	5
Toplumsal algı	2	2
Şehir silueti	3	3
<i>Toplam</i>		10
Endüstriyel Alan x (-)		
Görüntü Kirliliği	3	-3
Boş/atıl alan	3	-3
<i>Toplam</i>		-6
<i>Genel Toplam</i>		19

Bu puanlama sistemine göre İstanbul, **40** puan üzerinden **19** puan almıştır.

6.2 Barselona Kentsel Kuşak Alanları

Barselona’da kuşak alanı olarak işaretlenen arazi kullanımları, liman alanı, tren yolu, banliyö bölgeleri, alt bölgeler, teknik servis alanları, endüstri bölgeleri, kent parkları, kamusal kullanımlar ve yol sistemleridir. Bu bilgilere, Katalonya Kartografik Enstitüsü’nden (icc.cat) elde edilen verilerin birleştirilmesi sonucunda ulaşılmıştır. Orman alanları, ekolojik koridor görevi bakımından bazı kuşak alanlarıyla benzerlik gösterse de, tarihsel süreçlerde genellikle müdahaleye uğramadıkları için kuşak alanlarına dahil edilmemektedirler. Barselona geneli kuşak alanlarına dair iki tematik harita oluşturulmuştur.

Katalonya’nın başkenti olan Barselona, İspanya’nın en büyük yerel ekonomisine sahiptir. Özellikle 1992 Olimpiyatları ve 2004 Kültür Forumunun ekonomiye etkisi büyük olmuştur. Son 20 yıldır şehirde, kent içi problemlerine çözüm için projeler,

kültürel hedefli kentsel dönüşümler ve yüksek kalite mimarlık aracılığıyla bir soylulaştırma uygulanmaktadır (Clark, 2009).

Kentsel yenileme, ekonomik büyüme ile doğru orantılıdır. Güçlü bir endüstri geçmişine sahip şehirde belli başlı endüstriler devam etmekle birlikte endüstride genel bir azalma; bunun aksine, çokluluslu yatırımlar, iş merkezleri, ticaret, turizm ve yaratıcı sektörlerde (sağlık, eğitim, yüksek teknoloji endüstrileri vb.) ise bir artış yaşamaktadır.

Barselona limanı yüzyıllardır ticari önemini korumaktadır ancak genel krizlerden etkilenen ticaret ve liman trafiğinde bir yavaşlama görülmektedir. Günümüzde, liman bölgesiyle ilgili yeni projeler gündemdedir (Clark, 2009).

Kentsel dönüşüm süreci, durgunluk dönemlerinden pek fazla etkilenmeyerek devam etmektedir. Yapılan projeler kamu-özel yatırım ortaklığı, daha fazla proje hedefi, komşuluk, sosyal refah ve kamusal alan vizyonu ile yürütülmektedir. İnsan ölçeğinde kentleşme, hareketlilik ve yaşanan yere hayranlık duyarak yeni mekânlar oluşturmayı amaçlayan vizyonun, durgunluk dönemlerinde kenti koruyacağı düşünülmektedir. Barselona, ekonomik istikrarda dünya ikincisidir (Clark, 2009).

Tarihsel süreçlere bakıldığında Barselona, 13. yüzyılda hareketli bir liman ticaretine sahip, merkezinde yoğun yapılaşma bulunan bir şehirdir. 18. ve 19. yüzyıl başlarında savaşlar sebebiyle bir ekonomik durgunluk ve yeniden yapılanma dönemi geçirmiştir. Kapitalist ekonominin artmasıyla yeniden gelişen şehirde bu dönem merkezden uzak, çeper alanı yerleşimleri görülmektedir.

19. yüzyılda, endüstrileşme, hızlı nüfus artışı, iç savaş ve yeni ulaşım sistemleri, kentsel yenilikler, fabrika ve banliyö oluşumları, sağlık problemleri meydana gelmiş ve bu yüzyılın sonunda kentin tarihi dokusunda büyük değişiklik meydana getirecek Cerda planı (1859) kabul edilmiştir. 20. yüzyılda yapılan Sağlık Devrimi, bu dönem ve sonrasında kent için yapılan projeleri büyük ölçüde etkilemiştir.

İç savaş sonrasında 1939-1975 yılları kent için bir kriz dönemidir. 1973'te dünya genelinde petrol krizinden etkilenilmiş, birçok fabrika kapatılmıştır. Bu dönemde özel otomobil sayısında artış, ulaşım teknolojilerinde gelişimler (hızlı tren vb.) ve enerji kaynağı yetersizliği konuları ön plandadır.

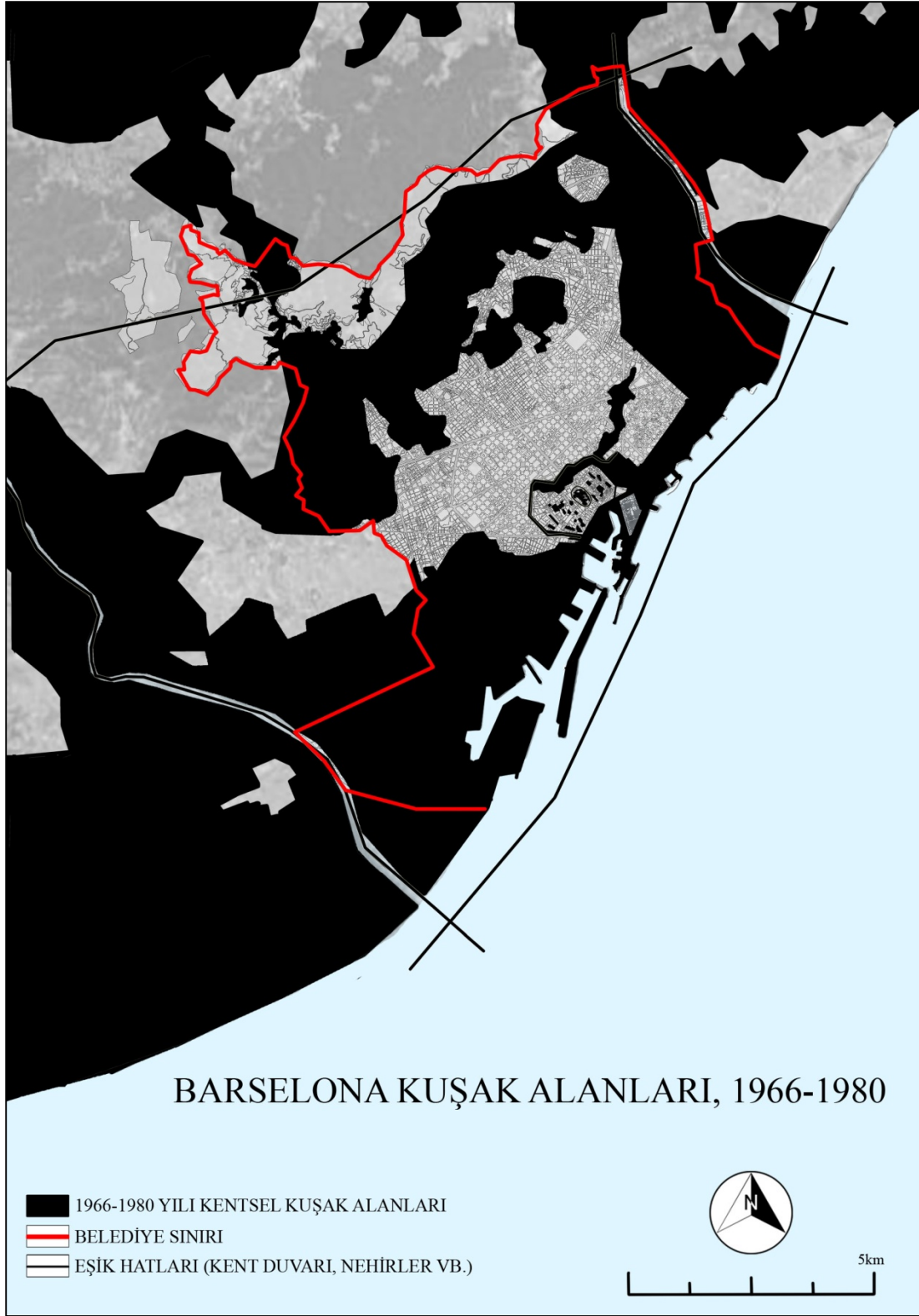
1976 sonrasında demokrasiye geçiş ve Katalonya Meclisi'nin kurulmasıyla birlikte şehir, tekrar otonom statüsü elde eden Katalonya bölgesinin başkenti olmuştur. Bu dönem Katalonya bölgesel planı yapılmıştır.

Tematik haritalardan birincisi 1966-1980 yılları arasında yapılan parçalı planlar ve çekilen hava fotoğrafları üzerinden tespit edilen kentsel kuşak alanlarını göstermektedir (Şekil 6.15). Bu dönem tespit edilen başlıca kuşak alanları, liman bölgesi, tarım alanları, endüstriyel alanlar, kurumsal alanlar, mezarlıklar ve kent parklarıdır. Kuşak alanları oluşumunda tarihi kent duvarları, dağlar, nehirler ve deniz eşik hattı görevi görmektedir.

1980 sonrası kentte radikal bir dönüşüm yaşanmış, endüstri kenti olma özelliği bitmiştir. Bu dönem dikkat çeken konular kentsel saçaklanma, aktivitelere göre nüfus yayılımı, desentralizasyon, bölgesel özelleşme (*zone*), sosyal kutuplaşma ve ortalama gelir artışıdır.

Son yıllarda turizm, kentte önemli bir ekonomik araç olarak kullanılmaktadır. Özellikle 1992 Olimpiyatları'ndan sonra kentsel estetik ve kamusal alan fikri önem kazanmış, kent içerisindeki eski, kullanılmayan endüstri alanlarına ait düzenlemeler yapılmıştır. Köhneleşmiş ve problemli bir eski endüstri bölgesi olan Poblenou, 22@ *Programı* adı altında bir dönüşüm süreci içerisine girmiş ve teknolojik bir bölge olarak tasarlanmıştır.

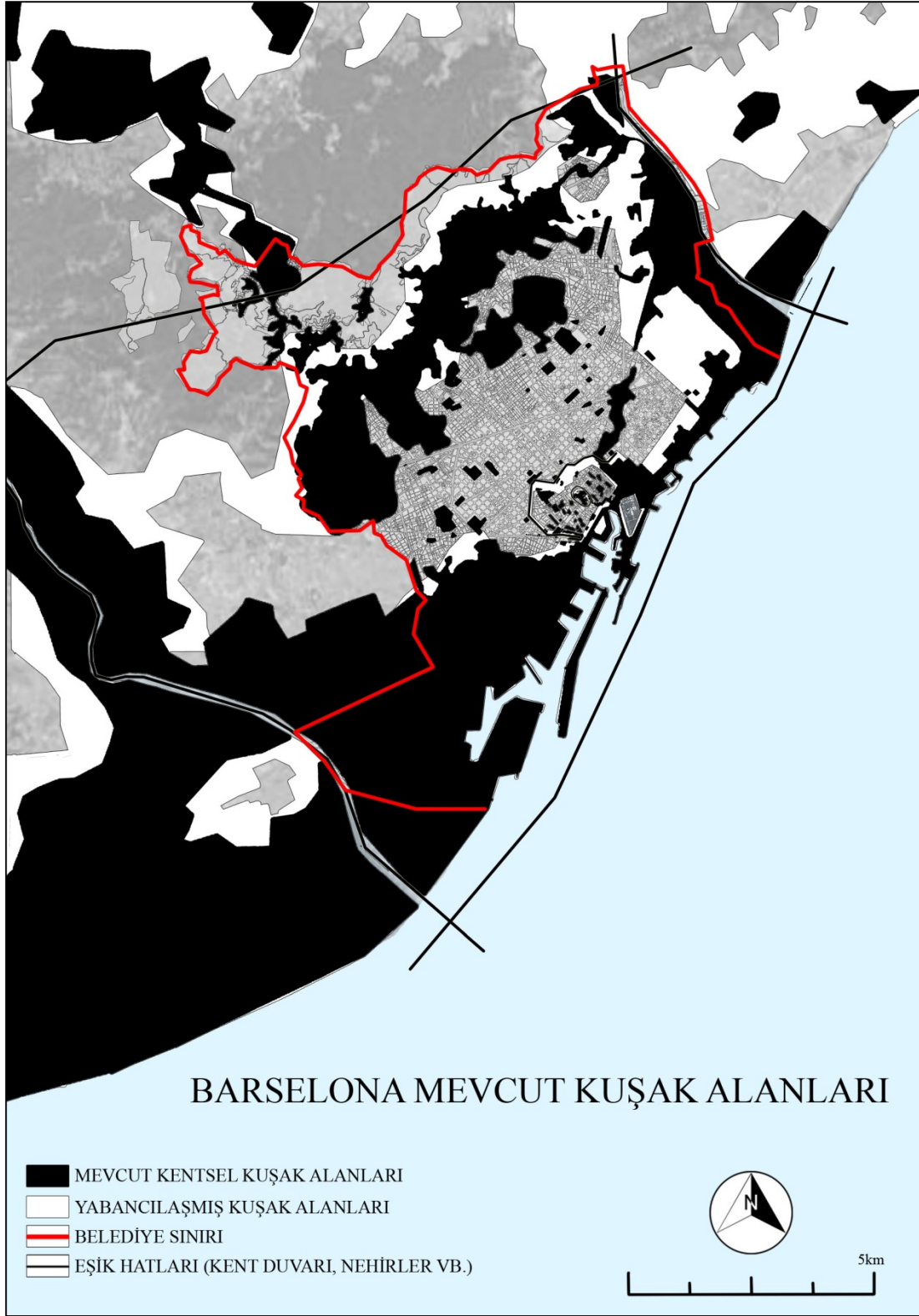
Planlama ve tasarım süreçlerinde halkın katılımına önem verilmekte, demokratik ve katılımcı bir planlama politikası izlenmektedir. Ciutat Vella'nın iyileştirilmesi, Olimpik köy, Olimpik liman projeleri ve 22@, Olimpiyatlar ve 2004 Forum'undan sonra öncelik verilmiş konulardır. Besos nehri çevresinde, köhneleşmiş alanlar dönüştürülmekte, bölge, teknolojik, alternatif enerji kaynakları (güneş paneli vb.) kullanabilen sürdürülebilir bir yaşam alanı, bir ekonomik motor bölge olarak planlanmaktadır.



Şekil 6.15 : Barcelona kentsel kuşak alanları, 1966-1980 ([Url-3],
Derleyen: Dalya Hazar)

Tematik haritalardan ikincisi Katalonya Kartografik Enstitüsü'nden ulaşılan veriler üzerinden tespit edilen mevcut kentsel kuşak alanlarını göstermektedir (şekil 6.16). Bu dönem tespit edilen başlıca kuşak alanları, liman bölgesi, tarım alanları, endüstriyel alanlar, kurumsal alanlar ve kent parklarıdır. Kuşak alanları oluşumunda tarihi kent duvarları, dağlar, nehirler ve deniz eşik hattı görevi görmektedir.

Haritada görüldüğü üzere kuşak alanı karakteristikleri gösteren bölgelerde süreç içerisinde bir azalma ve yer değiştirme mevcuttur. Yerleşim alanlarının genişlemesi ve kuşak karakteristiği gösteren bazı bölgelerin kent dışına taşınması (rneğin endüstri alanlarının dağların ardındaki Valles ovasına taşınması), bu azalmanın sebeplerinden biridir. Bunun dışında kuşak alanı dönüşümleri meydana geldiği tespit edilmiştir. Yerinde yapılan gözlemlerde, eski endüstri alanlarının birçoğunun kamusal alana dönüştürüldüğü (müze, niversite, kütüphane, kent parkı vb.) tespit edilmiştir. Bu dönüşüm sürecinde birçok eski endüstri binası ve/veya bacası kentin tarihini hatırlatmak adına kent simgesi olarak korunmuştur (şekil 6.17, şekil 6.18).



Şekil 6.16 : Barselona mevcut kentsel kuşak alanları ([Url-3],
Derleyen: Dalya Hazar)

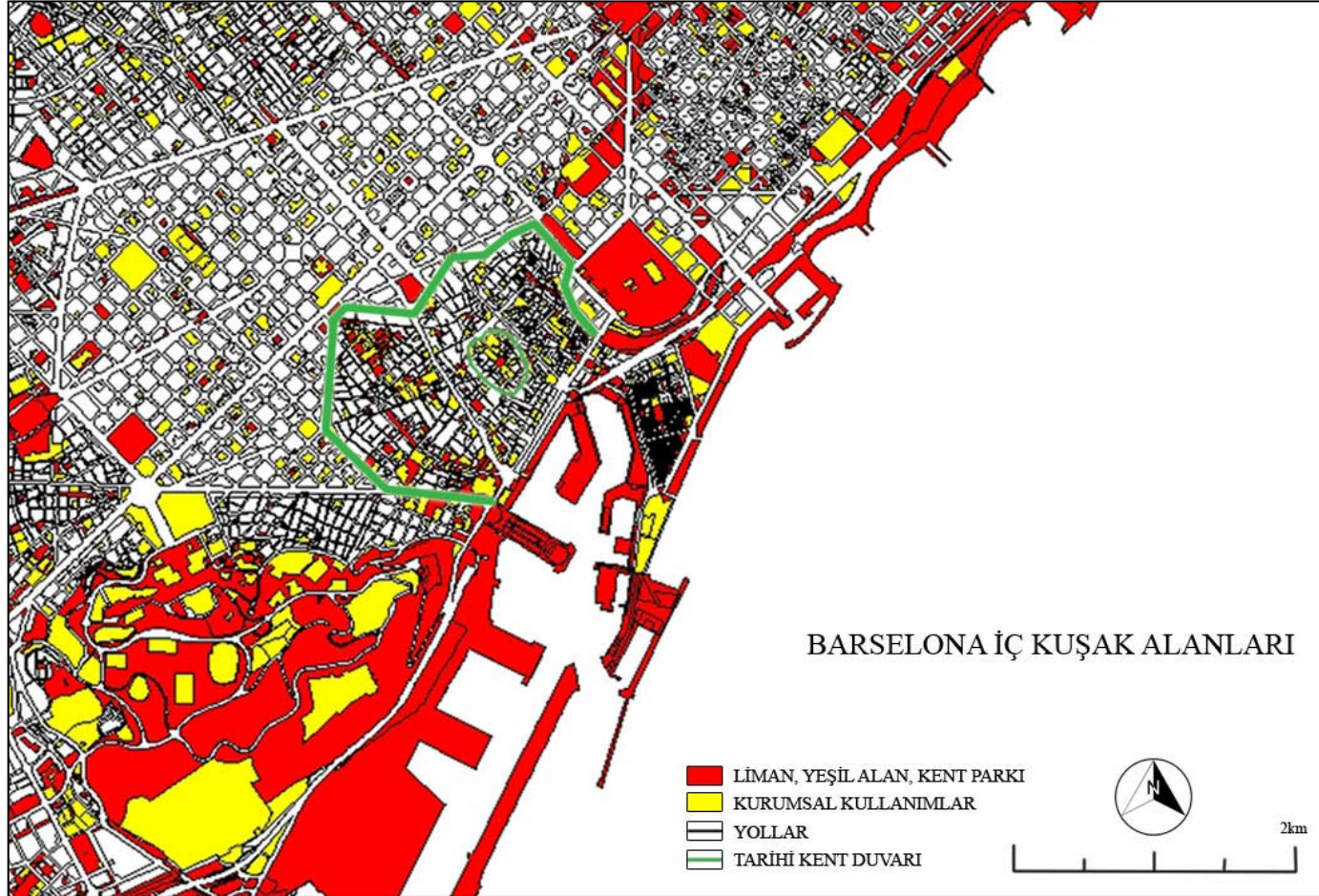


Şekil 6.17 : Üniversite kütüphanesi olarak kullanılan eski bir endüstri binası (Kişisel Arşiv)



Şekil 6.18 : Eski fabrika alanını simgeleyen kent parkı (Kişisel Arşiv)

Katalonya Kartografik Enstitüsü’nden ulaşılan verilerle, tarihi kent duvarı hattının çevresinde kuşak alanı karakteristikleri gösteren kullanımlar üzerinden bir analiz yapılmıştır (Şekil 6.19, Şekil 6.20).



Şekil 6.19 : Barselona tarihi kent duvarı çevresi iç kuşak alanları ([Url-3], Derleyen: Dalya Hazar).



Şekil 6.20 : Barselona tarihi kent duvarı çevresi iç kuşak alanları 2 ([Url-2], Derleyen: Dalya Hazar).

Barselona tarihi kent duvarı çevresinde çoğunlukla görülen kuşak karakteristiği gösteren kullanımlar, yeşil alan, kent parkı, kamusal alan ve liman alanıdır. Ayrıca sur içinde ve dışında kurumsal kullanımlar, özellikle sur içinde dini ve anıtsal yapılar görülmektedir (Şekil 6.21, Şekil 6.22, Şekil 6.23).



Şekil 6.21 : Barcino Roma kent duvarı çevresi (Kişisel Arşiv).



Şekil 6.22 : Eski hisarın yerine yapılan Citadel parkı (Kişisel Arşiv).



Şekil 6.23 : Müze olarak kullanılan Montjuic hisarı (Kişisel Arşiv).

Karşılaştırma yöntemi olarak oluşturulan puanlama sisteminde, yerinde gözlem, hava fotoğrafı ve fotoğraflar üzerinden yapılan saptamalarla, belirlenen kavramlar üzerinden bir puanlama yapılmıştır. Barselona sur hattı çevresi iç kuşak alanları için yapılan puanlama Çizelge 6.2’de görülmektedir.

Çizelge 6.2 : Barselona sur çevresi iç kuşak alanı puanlama sistemi.

<i>Kavramlar</i>	Barselona	
	Puan	Çarpım
Yeşil Alan x (+)		
Kalite algısı	5	5
Korunacak alanlar	5	5
<i>Toplam</i>		10
Kamusal Alan x (+)		
Kalite algısı	5	5
Erişilebilirlik	5	5
Güvenlik hissi	4	4
<i>Toplam</i>		14
Tarihi Alan x (+)		
Kent mirası	5	5
Toplumsal algı	5	5
Şehir silueti	5	5
<i>Toplam</i>		15
Endüstriyel Alan x (-)		
Görüntü Kirliliği	0	0
Boş/atıl alan	0	0
<i>Toplam</i>		0
<i>Genel Toplam</i>		39

Bu puanlama sistemine göre Barselona, 40 puan üzerinden 39 puan almıştır.

6.3 Kentsel Kuşak Alanı Karşılaştırması

İstanbul ve Barselona şehirlerinin tarihi sur çevresi kuşak alanları oluşturulan puanlama sistemiyle karşılaştırılmıştır (Çizelge 6.3). Bu karşılaştırmaya göre tarihi kent duvarları çevresinde, yeşil alan, kamusal alan, tarihi alan ve endüstriyel alan kavramlarına verilen puanlara göre, bu alanların kentlerin tarihi dokusu ve kimliğine olası etkileri arasında farklılıklar saptanmıştır.

Çizelge 6.3 : İstanbul-Barselona sur çevresi iç kuşak alanı puanlama sistemi.

<i>Kavramlar</i>	İstanbul		Barselona	
	Puan	Çarpım	Puan	Çarpım
Yeşil Alan x (+)				
Kalite algısı	3	3	5	5
Korunacak alanlar	5	5	5	5
<i>Toplam</i>		8		10
Kamusal Alan x (+)				
Kalite algısı	2	2	5	5
Erişilebilirlik	3	3	5	5
Güvenlik hissi	2	2	4	4
<i>Toplam</i>		7		14
Tarihi Alan x (+)				
Kent mirası	5	5	5	5
Toplumsal algı	2	2	5	5
Şehir silueti	3	3	5	5
<i>Toplam</i>		10		15
Endüstriyel Alan x (-)				
Görüntü Kirliliği	3	-3	0	0
Boş/atıl alan	3	-3	0	0
<i>Toplam</i>		-6		0
Genel Toplam		19		39

Karşılaştırmada iç kuşak alanı içerisindeki yeşil kuşak alanlarıyla ilgili yapılan incelemede, İstanbul **8**, Barselona **10** puan almıştır. Detaylıca tasarlanmış ve estetik yeşil alan kullanımlarının Barselona’da yoğun olarak bulunduğu ancak İstanbul’da yeterince bulunmadığı saptanmıştır. İki şehir de tarihi ve yeşil dokuda korunacak alanlar açısından eşit öneme sahiptir.

Kamusal alan kullanımlarıyla ilgili yapılan incelemede, kalite algısı, erişilebilirlik ve güvenlik hissi değişkenlerine puan verildiğinde, İstanbul **7**, Barselona **14** puan almıştır. İstanbul’da sur çevresinde Barselona’daki kadar aktif bir kullanım olmaması sebebiyle erişim, estetik ve güvenlik hissi daha zayıf kalmaktadır.

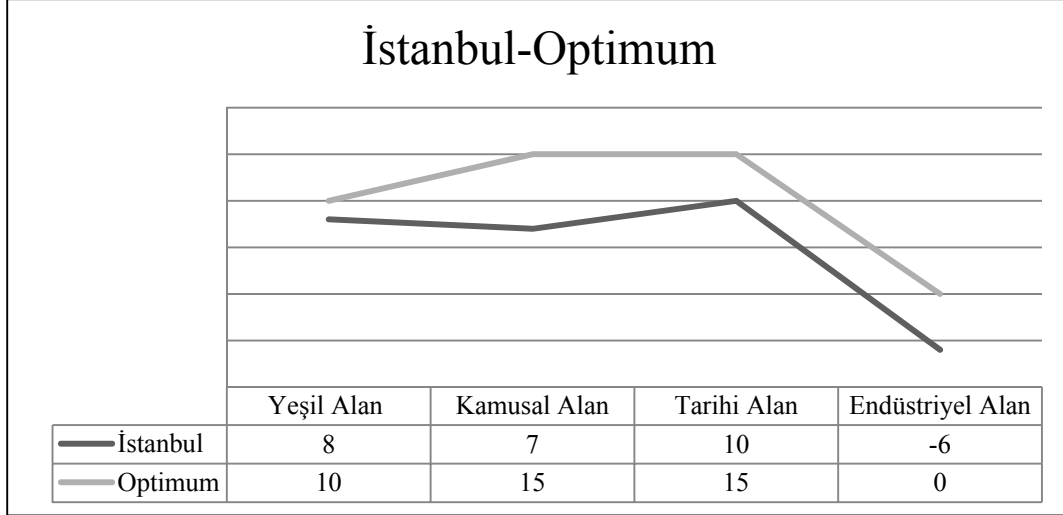
Tarihi alanlarla ilgili yapılan incelemede, kent mirası, toplumsal algı ve şehir silueti değişkenlerine puan verildiğinde, İstanbul **10**, Barselona **15** puan almıştır. Tarihi kent merkezleri ve surlar çevresi her iki şehirde de kent mirası olarak eşit derecede önemlidir. Ancak bu alanlara ait farkındalık ve toplumsal algı farklılık göstermektedir. Tarihine kamusal alan projelerinde yer ayıracak kadar çok değer

veren Barselona'ya kıyasla, İstanbul'un toplumsal tarih algısının yetersizliği, uygulamalarda, hatta halkın ve yöneticilerin yorumlarında bile rahatça seçilebilmektedir. Yapılan projelerden birçoğu, Kat Mülkiyeti Kanunu'ndan itibaren, İstanbul'un tarihsel silüetinde ciddi farklılıklar yaratacak niteliktedir. Barselona'da şehir silüeti korunmakta, önemli anıtsal yapılar tarihi merkezdeki en yüksek yapılar olma özelliğini sürdürmektedirler (örneğin Sagrada Familia, Katedral vb.).

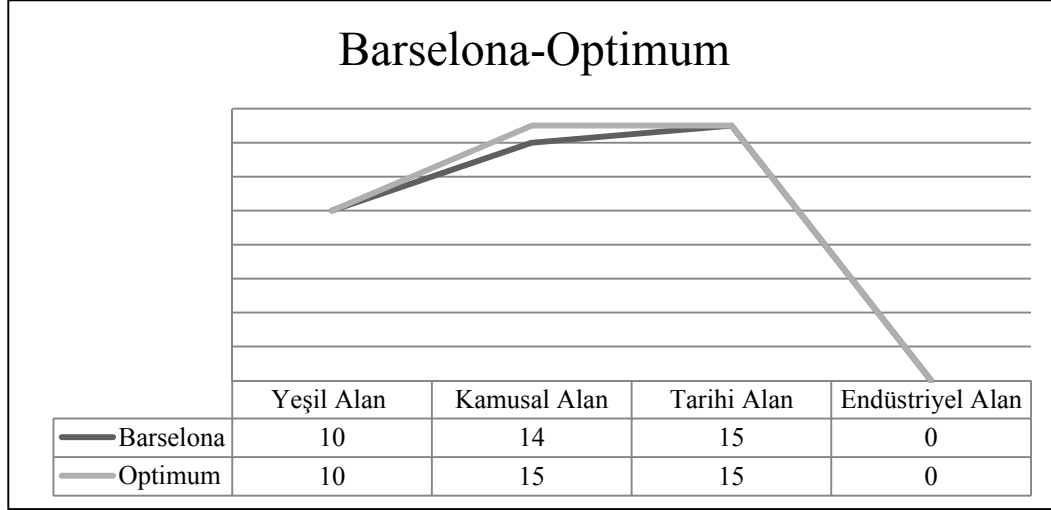
Endüstriyel alanlar, puanlama sisteminde negatif değer alan tek kullanımdır çünkü kent çeperinde yer seçebileceklerken, kent merkezinde ve tarihsel dokunun yakınında bulunmaları, tarihsel doku, bu dokunun korunabilmesi ve en verimli şekilde değerlendirilebilmesi açısından olumsuzdur. Görüntü kirliliği, boş/atıl alan değişkenlerine puan verildiğinde, İstanbul **-6**, Barselona **0** puan almıştır. Geçmişinde kent merkezinde birçok endüstri alanı bulunduran Barselona'da Sağlık Devrimi sonrasında kent planı ve tasarımında yapılan değişiklikler, bu alanların kent merkezi dışına taşınması ve yerlerine kente nefes aldıracak, açık ve kamusal alan kullanımları yapılması gündeme gelmiştir. Günümüzde birçok eski endüstri alanı yerinde kent parkları bulunmakta ve muhafaza edilen yapılarda kurumsal kullanımlar görülmektedir. İstanbul tarihi surları çevresindeki endüstri ve depo alanlarının taşınması ve bu alanlara önerilebilecek projeler, Barselona örneğindeki gibi kent bütünü için daha olumlu sonuçlar doğurabilecektir.

Kent merkezindeki büyük ölçekli endüstri alanlarının taşınması durumunda, kentsel rantın çok fazla olduğu merkezlerin tümüyle kuşak karakteristiğini koruması mümkün değildir. Ancak, bu alanlarda uygulanacak dönüşüm projelerde, endüstriyel miras, kent tarihi, ekolojik koridor ve kentsel kuşak alanı kavramlarının dikkate alınması, karma kullanımlar tasarlanıp yeşil ve kamusal alanlara da öncelik verilmesi ve kuşak alanları yardımıyla kişi başına düşen yeşil alan miktarının artırılması önerilmektedir.

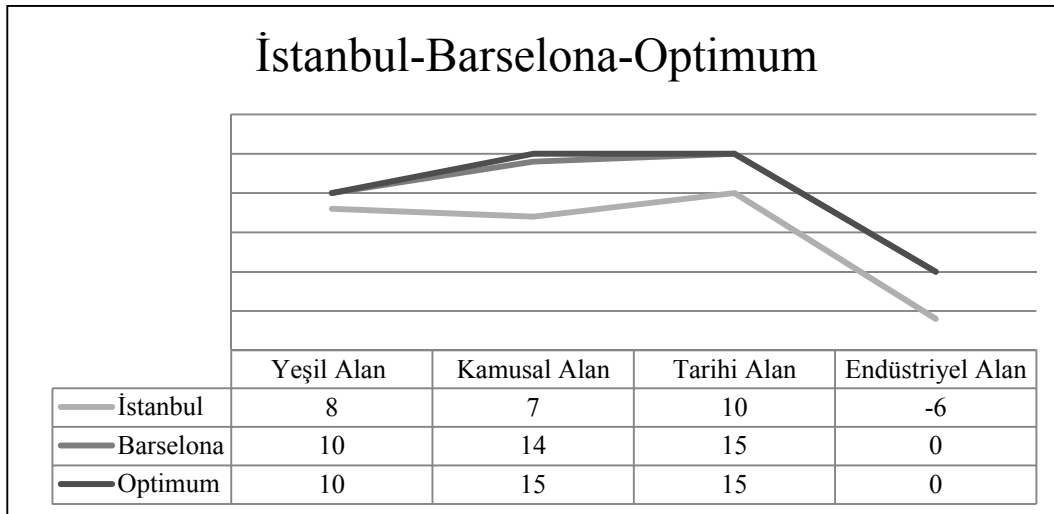
Geliştirilen puanlama sisteminde, İstanbul **19**, Barselona **39** puan almış ve aralarında **20** puanlık bir fark oluşmuştur. İstanbul ve Barselona şehirleri grafiklerde puanlama sisteminin *optimum* değeri **40** puan ile karşılaştırılmıştır (Şekil 6.24, Şekil 6.25, Şekil 6.26).



Şekil 6.24 : İstanbul-Optimum karşılaştırma grafiği.



Şekil 6.25 : Barselona-Optimum karşılaştırma grafiği.



Şekil 6.26 : İstanbul-Barselona-Optimum karşılaştırma grafiği.

6.4 Bölüm Değerlendirmesi

Bu bölümde, öncelikle İstanbul ve Barselona şehirleri hava fotoğrafları, planlar ve arazi kullanım analizleri üzerinden değerlendirilmiş ve genel bir kuşak alanı saptaması yapılmıştır.

Kentsel kuşak alanlarının tespit edilmesinde kullanılan başlıca parametreler, arazi kullanımı, parsel büyüklüğü, bina büyüklüğü, bina sayısı ve eşik hatlarıdır. Farklı tarihsel dönemlerdeki ve mevcut genel kuşak alanlarının tespitinde arazi kullanım ve eşik hatları göz önüne alınmıştır. Daha detaylı analiz imkânı sunan tarihi şehir ve sur çevresi iç kuşak alanlarının tespitinde, arazi kullanım, eşik hatları, parsel büyüklüğü, bina büyüklüğü ve bina sayısı göz önüne alınmıştır.

Oluşturulan tematik haritalar Whitehand'ın arazi rantı teorisinin gerektirdiği ekonomik koşullar ve kuşak alanları değişim süreç modelleri göz önüne alınarak değerlendirilmiştir.

Ardından, geliştirilen puanlama sistemiyle İstanbul ve Barselona şehirlerinin sur çevresi iç kuşak alanları belirlenen kavramlar üzerinden değerlendirilmiştir.

Tarihi kent merkezini çevreleyen kent duvarları, en belirgin eşik hatlarından biri olarak kabul edilmektedir ve iç kuşak alanlarının belkemiğini oluşturmaktadır. Sur hattı çevresi kuşak alanları incelendiğinde, farklı kültürel, tarihi, ekonomik süreçlerden geçen ve farklı coğrafyalarda bulunan iki şehirde de benzer kuşak alanı oluşumları tespit edilmiştir. Bu alanlar, tarihi merkeze ve kente yönelik etkileri bakımından, belirlenen kavramlar yardımıyla değerlendirilmiş ve puanlanmıştır.

Bu puanlama sisteminde, İstanbul **40** puan üzerinden **19** ve Barselona **40** puan üzerinden **39** puan almıştır.

Şekil 6.26'da görüldüğü gibi, İstanbul ve Barselona şehirleri arasındaki puan farkının arttığı öncelikli kavramlar kamusal alan ve endüstriyel alan kavramlarıdır. İstanbul sur çevresi iç kuşak alanlarına dair yapılacak ileri dönük projelerde bu iki kavrama öncelik verilmesi gerektiği saptanmıştır.

7. SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME

Kuşak alanı kavramı, kentin fiziksel formunu ve büyüme süreçlerini anlamak açısından önemlidir. Bu çalışmada kentsel kuşak alanı kavramının kent bütünü ve morfolojisi içindeki önemi, planlama ve tasarım süreçlerindeki potansiyeli anlaşılmaya çalışılmıştır.

Çalışmada İstanbul ve Barselona şehirleri iç kuşak alanlarını karşılaştırmak ve değerlendirmek için bir yöntem önerisi yapılmış ve bir puanlama sistemi geliştirilmiştir. Ardından, kuşak alanı kavramı ve konuyla bağlantılı belli başlı kavramların tanımı yapılmıştır. Kuşak alanı karakteristikleri ve bu alanların oluşum stratejilerini anlamak için yapılmış olan üç modelden bahsedilmiştir. Kentsel kuşak alanı kavramının ortaya çıkışı ve gelişiminden başlayarak, çeşitleri, oluşum stratejileri, farklılaşma dinamikleri açıklanmış, bu alanlarla ilgili önceden yapılmış çalışmaların sonucunda saptanan, kent bütününe, gelişimine ve planlamaya olası etkileri değerlendirilmiştir. Modeller referans alınarak İstanbul ve Barselona şehirlerinin tarihsel-morfolojik gelişimleri incelenmiş ve tarihsel süreç içindeki kuşak alanı oluşumları saptanmıştır.

Son olarak, İstanbul ve Barselona şehirleri genelinde ve iç kuşak alanı detayında kuşak alanları saptanmış, haritalandırılmıştır. Oluşturulan puanlama sistemiyle çevresi iç kuşak alanları değerlendirilmiştir. Barselona ve İstanbul şehirleri gelişim modeli, planlama politikaları ve bu politikaların kuşak alanları üzerindeki olası etkileri karşılaştırılmıştır.

Genellikle taşıta az geçirgen ve yaya erişim öncelikli yapısıyla kent nüfusunun daha rahat hareket imkanı bulabileceği, sıklıkla önemli kent mirası ve ekolojik koridor özellikleri gösteren kuşak alanları, turizm potansiyeline sahip olmakla birlikte, kent sakinlerinin geleneksellik ve süreklilik hissi açısından önemlidir. Ayrıca bu alanlar, kentin doğaya ve kırsal bölgelere olan olumsuz etkisini azaltan ve tampon bölge görevi gören geçiş bölgeleridir. Bu alanlar, yoğun kent kütlelerinin ve yapılaşmış alanların aksine, nefes alınabilecek, ihtiyaca göre birçok alternatif kullanımla

değerlendirilebilecek ve korunabilecek alanlardır. Son yıllarda, bazı ülkelerde kuşak alanlarına yönelik planlama politikaları geliştirilmektedir ve bazıları kent içinde kalmış yeşil kuşaklar olarak planlanmakta ve tasarlanmaktadır. Ancak, hızlı nüfus artışı, yeni yapılara ve yeni parsellere duyulan ihtiyaç sonucunda, özellikle kent merkezinde bulunan iç kuşak alanlarına yatırım ve gelişim alanları olarak bakılmaya başlanmıştır.

Kent peyzajının, kentin tarihini, ekonomik gelişimini ve kent evrimini yansıtmasının, kamusal alanların geliştirilmesinin ve kuşak alanlarının kimliklerini korumalarının, geleceğe miras bırakılabilecek bir kentsel kalite olabileceği düşünülmektedir. Ancak, günümüzde bu alanları da kapsayan projelerin birçoğunun kentin tarihi peyzajının devamlılığı konusunda bir kaygı taşımadığı saptanmıştır.

Kentsel kuşak alanlarının kent bütününde en verimli şekilde değerlendirilebilmesi, kente hali hazırda eklenmiş bu alanlara kente nefes aldırarak, kentsel ve bölgesel ihtiyaçlara göre kentlilerin aktif kullanımına sunulacak, kentin kimliğini yansıtan ve kentsel kaliteye sahip yeni kullanım önerileri getirilmesi ve/veya mevcut kullanımların korunması açısından önemlidir. Bu sebepten, kuşak alanlarının kent büyümesinin doğal süreci içerisinde önemli ve büyümeyi yönlendiren kentsel birimler olarak tanımlanmaları gerekmektedir.

Yapılan analizler sonucunda İstanbul ve Barselona şehirlerinde saptanan kuşak karakteristiği gösteren bölgelerin tarihsel süreç içerisinde azaldığı tespit edilmiştir. Kuşak alanı yabancılaşması diye adlandırılan bu durum, tarih boyunca karakteristik özelliklerini koruyarak kentin kimliğini yansıtan bu alanların son yıllarda hızlı kentleşme ve artan rant yüzünden yok olmaya başlamasıdır.

İstanbul'un tarihi yarımadası, aralarında Çin Seddi'nin de bulunduğu, dünyanın ayakta kalmış sayılı surlarından birine sahiptir. Günümüzde geçmişten miras kalan tarihi ve terk edilmiş bir alan görünümünde olan bölgenin, Barselona örneğinde olduğu gibi, aktif kamusal kullanıma sahip, canlı, estetik, çekici, tarihi farkındalığı arttıran ve turizme destek veren bir alan olarak tasarlanması ve kuşak karakteristiğini korumasının tarihi yarımada ve İstanbul için verimli olacağı öngörülmektedir.

Kuşak alanı tasarlanması diye adlandırılan (Vilagrassa, 1990) bu yeni kavram sayesinde kuşak alanları planlama ve tasarım politikaları içine bir kentsel birim

olarak dahil edilebilir, kentin tarihine ve kimliğine uygun tasarımlar yapılması için yönlendirici olabilirler.

İstanbul kara surları çevresinde, Edirnekapi-Yedikule hattında gözlemlenen belli başlı kullanımlar, mezarlıklar, eski gecekondular, yeni kentsel dönüşüm bölgesi Sulukule, konut ve kamusal kullanımlar (örneğin Topkapı sosyal tesisi), kurumsal kullanımlar, çiçekçiler, tarım alanları, seralar, depo ve endüstri alanları, benzin istasyonları, okullar, park alanları ve bir otobüs garajıdır. Kuşak karakteristiğini kaybetmekte ve konut alanına dönüşmekte olan Sulukule, kuşak alanı yabancılaşmasına örnek olarak verilebilir.

Bölgede sur hattını takiben yoğun bir trafik akışı vardır ve yaya erişimi kısıtlı ve kesintilidir. Kara surlarının tarihi ve kentsel kimliği ve çevresindeki kuşak alanlarının korunması önerilmektedir. Kara surlarının bakım, restorasyon ve rekonstrüksiyona ihtiyacı vardır. Ayrıca çevresindeki yeşil alan kullanımlarının tasarlanması, yaya erişiminin artması, tarım alanlarının korunması ve boş/atıl görüntüden arındırılıp, daha estetik ve kentsel kaliteye sahip bir alan olarak tasarlanması gerekmektedir.

Sur çevresinde tarihi silüeti bozan yapılar bulunmaktadır. Öncelikle tarihi silüetin korunması, yakın çevresinde kara surlarından daha yüksek yapıların inşa edilmemesi, kat sınırlaması getirilmesi önerilmektedir.

Sur çevresindeki kamusal alanlar yetersiz bulunmuştur. Ayrıca bölge özellikle akşam saatlerinde ve tek başına gezilemeyecek kadar güvensiz bir his vermektedir. Bölgenin ıssız ve terk edilmiş görüntüsünü yok etmek için aktif kullanım alanları, kafeler, müzeler, sanat merkezleri, bağlantılı yaya yolları ve aydınlatma tasarımları yapılmalıdır. Surlarda aydınlatmanın yetersiz olduğu saptanmıştır.

Sur çevresindeki bazı kuşak alanı kullanımlarının tarihi dokuya daha uyumlu kullanımlara dönüştürülmesi önerilmektedir. Endüstri ve depo alanlarının taşınması, yerine kültür merkezi, müze vb. kurumsal kullanımlar ve/veya kent parkları, seyir alanları yapılması önerilmektedir.

Ayrıca Yedikule bölgesindeki eski endüstri alanının, tren yolu ve yapılmakta olan üst geçitle birlikte yaya erişim kolaylığı olan, aktif kullanımlı, estetik bir simgesel kent parkı olarak tasarlanması önerilmektedir.

İstanbul kara surları çevresi kuşak alanı tasarlanmasına yönelik öneriler bölgenin canlılığını arttırmak, tarihi korumak, bölgeye kimlik kazandırmak ve bu alana dair

tarihi farkındalığı arttırarak turizme katkı sağlamak adına önemlidir. Bu alana dair yapılacak projelerin kuşak alanı karakteristiklerini koruması, kentsel ranttan önce kentin ihtiyaçları göz önüne alınarak tasarlanması önerilmektedir.

İstanbul genelinde, tarihsel süreç içerisinde kuşak alanı yabancılaşmasına diğer bir örnekse kent içindeki eski fabrika alanlarının iş merkezleri ve AVM'lerle doldurulmasıdır. Örneğin, Esentepe'de bulunan ve 1980'li yıllarda yaşadığı ekonomik kriz sebebiyle buradaki fabrikasını tasfiye eden Arı Bisküvi fabrikası yerinde bugün iş merkezleri bulunmaktadır (Şekil A.1). Bomonti tarihi bira fabrikası projesi, eski kuşak parselleri üzerine kurulmuş Eczacıbaşı işmerkezi ve Kanyon alışveriş merkezi de örneklerden bazılarıdır. Tarihsel dokuda çok önemli bir yere sahip olan Haydarpaşa istasyonu için de benzer dönüşüm projeleri söz konusudur. Ayrıca tarım arazileri üzerinde kurulan gecekondu bölgeleri ve kaçak yapıların imara açılması sebebiyle birçok verimli tarım arazisinin, bostanlık alanın yerleşim alanına dönüşmesi, İstanbul'daki kuşak alanı yabancılaşmalarına örnek olarak verilebilir.

3194 sayılı İmar Kanunu'nun, 02.09.1999 tarihli Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmeliği'nde, kentsel, sosyal ve teknik altyapı olarak belirtilen kullanımlar kentsel kuşak karakteristiği gösteren kullanımlardır. Yönetmelik'te, yeşil alanlar, eğitim, sağlık tesisleri, kültürel, sosyal tesisler, dini tesisler, idari tesisler ve yol ve otopark alanları hariç teknik altyapı tesislerinin m²/kişi hesaplamaları yapılmıştır. Hesaplamalara göre Türkiye'de, kuşak karakteristiği gösteren alanların, 0-15.000 kişi için, **25,9** m²/kişi, 15.000-45.000 kişi için **27,9** m²/kişi, 45.000-100.000 kişi için **31,9** m²/kişi ve 100.000 üzeri kişi için **35,9** m²/kişi olduğu tespit edilmiştir.

Yalnızca dünyadaki yeşil alan oranlarına bakılacak olursa, Amerika'da kent yoğunluğunun 250 kişi/ha olması öngörüsü ile kişi başına **40 m²** yani 1000 kişi için 4 hektar bir yeşil alan standardı kabul edilmiştir. Bu değer kent alanının **%10'**una eşdeğerdir. İngiltere'de Amerikan standartıyla eşdeğer olarak kişi başına **40 m²** yeşil alan standardı benimsenmiştir. Stockholm (İsveç) kentinde yeşil alanlar **77 m²/kişi** ve Frankfurt'ta **154 m²/kişi'**dir (Emür & Onsekiz, 2007). Türkiye genelinde ise bu oran **10 m²/kişidir**.

Örneklere bakıldığında, yalnızca yeşil alan kullanımlarının bile Türkiye'deki toplam kuşak alanı kullanımından fazla olduğu görülmektedir. Bu durumun, yaşam kalitesi anlamında olumsuzlukları beraberinde getirdiği kıyaslanabilir şekilde açıktır.

Kişi başına düşen aktif yeşil ve kamusal alan kullanımlarının arttırılması, yönetmeliğin yeniden düzenlenmesi, kuşak alanlarının bir kentsel birim olarak kabul edilmesi ve kente kazandırdıkları değer üzerinden incelenip *kuşak alanı yaratılması/tasarlanması* süreçleriyle sayılarının arttırılması önerilmektedir.

Yüksek tarihi farkındalığı ve estetik algısıyla Barselona kenti İstanbul için bir model olarak alınabilir. Barselona’da kamusal alanlar, kent tarihi, kentsel ve mimari tasarım öncelikli projeler uygulanmaktadır. Örneğin antik kent Barcino’nun duvarlarından birçoğu korunmakta ve eski kent, tarih müzesinde yerinde (*in situ*), bir yer altı şehri olarak sergilenmektedir. Ortaçağ kent duvarları geçmişte kent genişlemesi için yıkılmıştır. Şimdi yerlerinde bulunan yolların çevresinde park alanları, kamusal alan kullanımları ve yeni konut alanları görülmektedir (Şekil A.2).

Kentsel kuşak alanı kavramı Barselona’nın planlama politikaları içerisinde de henüz yer edinmemiş bir kavramdır. Ancak Barselona şehrinde, planlama ve tasarım süreçlerinde paralel kavramlara duyarlılık gösterilerek kent ekolojisi, insan ölçeği ve kamusal kullanımlar konusunda yapılan detaylı çalışmalar sürdürülmektedir.

Kentsel kuşak alanı kavramı dünya genelinde keşfedilmekte ve birçok ülkede benimsenmektedir. Kentin kontrollü gelişimi ve verimli, alternatif alanların oluşturulması için birçok fırsat sunan bu kavram konusunda daha çok araştırma yapılmalı, arazi geliştiriciler, plancılar ve tasarımcılar tarafından planlama ve tasarım süreçlerine dahil edilmelidir.

Günümüzde kuşak alanları ile ilgili tartışmalı bir akademik ortam bulunmaktadır. Bu alanların kapsamı, potansiyeli, önemi ve tam serisi henüz belgelenememiş ve açıklanamamıştır.

Çalışmada, farklı tarihi, coğrafi ve kültürel gelişimleri olan İstanbul ve Barselona şehirlerinin kuşak alanları saptanmış ve iç kuşak alanları belirlenen kavramlar ve oluşturulan puanlama sistemiyle karşılaştırılmıştır. Bu karşılaştırma sonucunda özellikle İstanbul şehri gelişim yapısında kent planlarının kuşak alanı kavramı göz önünde bulundurularak yapılmasının ve bu alanların karar mekanizmasını etkileyebilecek bir yaptırıma sahip olmasının kentin tarihi kimliğinin sürekliliği açısından olumlu olacağı tespit edilmiştir.

Daha kapsamlı bir kuşak alanı değerlendirmesi yapabilmek için, kuşak alanı oluşumlarını her parselin kendi tarihsel-morfolojik süreci ve o parsel hakkındaki

planlama politikaları göz önüne alınarak, farklı tarihsel dönemlerde incelenmesi önerilmektedir. Planlama sürecinde bir kentsel birim olarak kabul edilmesi gereken bu alanlar için yapılacak kentsel peyzaj ve kentsel tasarım projelerinin gelecekte olumlu getirileri olacağı öngörülmektedir.

KAYNAKLAR

- Alcala, F.** (1960) 'El problema de la vivienda en Espana', *Documentacion Social* 8-9, 5-24.
- Ankara Büyükşehir Belediyesi** (2010) 'İmar Yönetmeliği ve İlgili Mevzuat', *İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı*, Yayın No: 109.
- Barke, M.** (1976) 'Land use succession: a factor in fringe-belt modification', *Area* 8, 303-6.
- Barke, M.** (1990) 'Morphogenesis, fringe belts and urban size: an exploratory essay', in Slater, T. R. (ed.) *The built form of Western cities*, *Leicester University Press* 279-97, Leicester.
- Busquets, J.** (1976) *La Urbanizacion Marginal en Barcelona* (3 vols) (Barcelona)
- Busquets, J.** (2005) 'Barcelona: The Urban Evolution of a Compact City', *Harvard University Graduate School of Design*.
- Canosa, E. And Rodriguez, I.** (1985) 'Urbanizacion marginal en la periferia noreste de Madrid', *Ciudad y Territorio*, 66: 11-41.
- Carter, H. And Wheatley, S.** (1979) 'Fixation lines and fringe belts, land uses and social areas: nineteenth century changes in the samm town', *Transactions of the Institute of British Geographers* NS 4, 214-38.
- Clark, G.** (2009) 'Recession, Recovery and Reinvestment: the role of local economic leadership in a global crisis', *Ajuntament de Barcelona* OECD.
- Collins Cobuild Essential Dictionary** (1994) *Istanbul, Metro Ltd.*
- Conzen, M.P.** (2009) 'How cities internalize their former urban fringes: a cross-cultural comparison', *Urban Morphology* 13, 29-51.
- Conzen, M.R.G.** (1960) 'Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis', *The Institute of British Geographers* 27, London.

- Conzen, M.R.G.** (1962) 'The plan analysis of an English city centre', in Norborg, K. (ed.) *Proceedings of the International Geographical Union Symposium in Urban Geography, Lund 1960* (Gleerup, Lund) 383-414.
- Çamur, K. Yenigül, S.** (2009) 'The Rural-Urban Transformation Through Urban Sprawl: An Assessment of Ankara Metropolitan Area', *The 4th International Forum on Urbanism IFoIU*.
- Dollen, B. Von der** (1990) 'An historico-geographical perspective on urban-fringe belt phenomena', in Slater, T. R. (ed.) *The built form of Western cities* (Leicester University Press, Leicester) 319-45.
- Ducom, E.** (2003) 'Fringe belts and planning: a French example', *Urban Morphology* 7, 103-4.
- Ducom, E.** (2008) 'Fringe belt analysis in France: A Conzenian approach to urban renewal', *Environment and Planning b: Planning and Design*.
- Emür E. Onsekiz D.** (2007) 'Kentsel yaşam kalitesi bileşenleri arasında açık ve yeşil alanların önemi-Kayseri/Kocasinan ilçesi park alanları analizi', *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Sayı:22* 367-396.
- Galera, M. And Roca, F. And Tarrago, S.** (1982) 'Atlas de Barcelona, Segles XVI-XX', *Publications del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (C.O.A.C)*, Spain.
- Garcia, L.M.** (1981) *Sta. Cruz de Tenerife: La Formacion de la Ciudad Marginal* (Sta. Cruz de Tenerife).
- Gauthier, P. And Gilliland J.** (2006) 'Mapping urban morphology: a classification scheme for interpreting contributions to the study of urban form', *Urban Morphology* 10 (1), 41-50.
- Gauthiez, B.** (2004) 'The history of urban morphology', *Urban Morphology* 8 (2), 71-89.
- Gedik Yatırım** (2008) 'Ekonomilerde Durgunluk (Resesyon) Dönemleri: ABD ve Türkiye Örnekleri'.
- Gu, K.** (2010) 'Exploring the fringe belt concept in Auckland: An urban morphological idea and planning practice', *New Zealand Geographer* 66, 44-60.

- Güler, G.** (2007) 'Boğaz Köprülerinin İstanbul açık alan sistemi üzerine yaptığı etkilerin space syntax yöntemi ile irdelenmesi', *Yüksek Lisans Tezi* İTÜ.
- Habsburgo, A.** (1983) *Propiedad y Espacio en Castelldefels* (Barcelona).
- Heineberg, H.** (2007) 'German geographical urban morphology in an international and interdisciplinary framework', *Urban Morphology* 11 (1), 5-24.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi** (2009) '1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu', *İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü*, 67-88.
- İstanbul Metropolitan Planlama Merkezi** (2006) '1/100.000 Konut ve Yaşam Kalitesi Grubu Çalışmaları'.
- Koster, E. A.** (2006) 'Revisiting Conzen's Alnwick data', *Urban Morphology* 10, 146-7.
- Kropf, K.** (2009) 'Aspects of urban form', *Urban Morphology* 13 (2), 105-20.
- Kuban, D.** (1996) 'İstanbul, Bir Kent Tarihi', *Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı* İstanbul.
- Kubat, A. S.** (2010) 'The study of urban form in Turkey', *Urban Morphology* 14 (1), 31-48.
- Kubat, A. S. Topçu, M.** (2009) 'Antakya ve Konya tarihi kent dokularının morfolojik açıdan karşılaştırılması', *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi* 6 (2), 334-347.
- Kukina, I.** (2006) 'Fringe belts and the planning of Russian cities', *Urban Morphology* 10, 145-6.
- Levy, M.** (2005) 'New orientations in urban morphology', *Urban Morphology* 9, 50-2.
- Maretto, M.** (2009) 'Fringe belt theory and polarities-landmarks theory', *Urban Morphology* 13, 76-7.
- Marshall, T.** (2004) 'Transforming Barcelona: the renewal of a European metropolis', *Routledge*, London, New York.
- MUHBA** (2011) 'Barcino/BCN: Guia D'Historia Urbana', *Museu D'Historia De Barcelona* (Barcelona).
- Osmond, P.** (2010) 'The urban structural unit: towards a descriptive framework to support urban analysis and planning', *Urban Morphology* 14 (1), 5-20.

- Pereira, J. Meneguetti K.** (2011) 'Urban Fringe Belts in Planned New Towns: The Case of Maringa-Brazil', *International Seminar on Urban Form* ISUF.
- Rodrigo-Cervantes, N.E.** (1999) 'The concept of the fringe belt in a Mexican city: Morelia', in Corona, R. And Maffei, G. L. (eds) *Transformations of urban form* (Alinea, Firenze) FK2.16-FK2.20.
- Satoh, S.** (2008) 'M. R. G. Conzen and Japanese castle towns', *Urban Morphology* 12, 133-5.
- Scheer, B.** (2008) 'Urban morphology and urban design', *Urban Morphology* 12, 140-1.
- Simone, A.** (2007) 'At the Frontier of the Urban Periphery', *Sarai Reader: Frontiers* 462-70.
- Suurenbroek, F.** (2004) 'Reconstructing the fringe: a spatial reconstruction of the 1832 fringe belt of Haarlem, using a GIS approach', unpublished paper presented at the Fifth European Social Science History Conference, Berlin, March.
- Tezer, A.** (1997) 'Kentsel Ulaşım Planlamasında (KUP) Arazi Kullanımı Ulaşım Etkileşiminin Modellenmesi: İstanbul Üzerine Bir Değerlendirme', *Yayınlanmamış Doktora Tezi* İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Velibeyoğlu, H.** (2004) 'Development Trends of Single Family Housing Estates in İzmir Metropolitan Fringe Area', *İzmir Institute of Technology* Master of City Planning.
- Vilagrassa, J.** (1990) 'The fringe-belt concept in a Spanish context: the case of Lleida', in Slater, T. R. (ed.) *The built form of Western cities*, *Leicester University Press* 300-18, Leicester.
- Whitehand, J.W.R.** (1967) 'Fringe belts: a neglected aspect of urban geography', *Transactions of the Institute of British Geographers* 41, 223-33.
- Whitehand, J.W.R.** (1972) 'Building cycles and the spatial pattern of urban growth', *Transactions of the Institute of British Geographers* 56, 39-55.
- Whitehand, J.W.R.** (1974) 'The changing nature of the urban fringe: a time perspective', in Johnson, J. H. (ed.) *Suburban growth: geographical processes at the edge of the Western city* (Wiley, London) 31-52.

- Whitehand, J.W.R.** (1981) 'Background to the urban morphogenetic tradition', in Whitehand, J.W.R. (ed.) *The urban landscape: historical development and management: papers by M.R.G. Conzen*, *Institute of British Geographers Special Publication* (Academic Press, London) 13, 1-24.
- Whitehand, J.W.R.** (1987) *The changing face of cities: a study of development cycles and urban form* Institute of British Geographers Special Publication 21 (Blackwell, Oxford) 76-94.
- Whitehand, J.W.R.** (1988) 'Urban fringe belts: development of an idea', *Planning Perspectives* 3, 47-58.
- Whitehand, J.W.R.** (1994) 'Development cycles and urban landscapes', *Geography* 79, 3-17.
- Whitehand, J.W.R.** (1996) 'Making sense of Birmingham's townscapes', in Gerrard, A. J. And Slater, T. R. (eds) *Managing a conurbation: Birmingham and its region* (Brewin Books, Studley) 226-40.
- Whitehand, J.W.R.** (2001) 'The physical form of cities: a historico-geographical approach', in Paddison, R. (ed.) *Handbook of urban studies* (Sage, London) 69-87.
- Whitehand, J.W.R.** (2005) 'Urban morphology, urban landscape management and fringe belts', *Urban Design* 93, 19-21.
- Whitehand, J.W.R. And Morton, N.J.** (2003) 'Fringe belts and the recycling of urban land: an academic concept and planning practice', *Environment and Planning B: Planning and Design* 30, 819-39.
- Whitehand, J.W.R. And Morton, N.J.** (2004) 'Urban morphology and planning: the case of fringe belts', *Cities* 21, 275-89.
- Whitehand, J.W.R. And Morton, N.J.** (2006) 'The fringe belt phenomenon and socioeconomic change', *Urban Studies* 43, 2047-66.
- Whitehand, J.W.R. And Morton, N.J.** (2004) 'Urban morphology and planning: the case of fringe belts', *Cities* 21 (4), 275-89.
- Whitehand, J.W.R. And Morton, N.J. And Hopkins, M.I.W.** (2003) 'Fringe belts and city planning: reality and potential', in Petruccioli, A., Stella, M. and Strappa, Ge. (eds) *The planned city? ISUF International Conference Vol. 2* (Uniongrafica Corcelli, Bari) 742-8.

Whitehand, J.W.R. And Gu, K. And Whitehand, S. (2011) ‘Fringe belts and socioeconomic change in China’, *Environment and Planning B: Planning and Design* 38, 41-60.

Url-1 <<http://www.wikipedia.org>>, alındığı tarih: 11.04.2012.

Url-2 <<http://www.maps.google.com>>, alındığı tarih: 19.04.2012.

Url-3 <<http://www.icc.cat>>, alındığı tarih: 28.04.2012.

Url-4 <<http://www.istanbultarih.net>>, alındığı tarih: 30.04.2012.

Url-5 <<http://www.sehirrehberi.ibb.gov.tr>>, alındığı tarih: 30.04.2012.

EKLER

EK A.1 : Eski Arı Bisküvi Fabrikası, Esentepe Nimet Abla Camii çevresi yıllara göre değişim.

EK A.2 : Barselona kent merkezi ve çevresi 3B.

EK A.1



Şekil A.1: Eski Arı Bisküvi Fabrikası, Esentepe Nimet Abula Camii çevresi yıllara göre değişim, [Url-5].

EK A.2



Şekil A.2: Barselona kent merkezi ve çevresi 3B [Url-2].

ÖZGEÇMİŞ



Ad Soyad:	Dalya HAZAR
Doğum Yeri ve Tarihi:	İZMİR, 1986
E-Posta:	dalyahazar@gmail.com
Lisans:	Şehir ve Bölge Planlama
Yüksek Lisans:	Kentsel Tasarım
Mesleki Deneyim ve Ödüller:	Atelye70 Planners & Architects (2010-2011), Kentsel Tasarım Ltd.Şti. (2010) İzmir Büyükşehir Belediyesi Tarihe Saygı Yerel Koruma Ödülleri 2007 (Katkı Ödülü)

