

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

85043

**KIYIDAN GERİ ÇEKİLME SÜRECİNDE
KENT - KIYI İLİŞKİSİ, KENTSEL KIYI TANIMI
ve BU KAVRAMA DAYALI KENTSEL KIYI
GELİŞME STRATEJİLERİ:
İSTANBUL ÖRNEĞİ**

Mimar Şehir Plancısı Ali KILIÇ

**F.B.E. Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Şehir ve Bölge Planlama Programında
Hazırlanan**

DOKTORA TEZİ

**TC. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

**Tez Savunma Tarihi : 24 Mayıs 1999
Tez Danışmanı : Doç. Dr. Yalçın ÜNAL (YTÜ)
Jüri Üyeleri : Doç. Dr. İsmet OKYAY (MSÜ)
: Doç. Dr. Nilgün ERGUN (İTÜ)**

85043
Ali Kiliç
İsmet Okyay
Nilgün Ergun

İSTANBUL, 1999

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ŞEKİL LİSTESİ	vi
ÇİZELGE LİSTESİ	ix
RESİM LİSTESİ	x
ÖZET	xiii
ABSTRACT	xiv
1. GİRİŞ	1
2. İNSAN - ÇEVRE, İNSAN - KENT, KENT - KIYI İLİŞKİLERİ	4
2.1 Problemin Tanımı	4
2.2 İnsan - Çevre ilişkisi	5
2.3 İnsan - Kent ilişkisi	8
2.4 Kent - Kıyı ilişkisi	10
3. KENTLERİN KURULUŞU, KENT-KIYI İLİŞKİSİ VE GELİŞME SÜRECİ, GELİŞME SÜRECİ DİNAMİKLERİ	14
3.1 Kentlerin Kuruluşunda Yer Seçimini Etkileyen Faktörler	14
3.2 Gelişme Süreci ve Sürecin Dinamikleri	15
3.2.1 Endüstri öncesi dönemi (ilk ve orta çağ)	16
3.2.1.1 Savunma ve ulaşım	16
3.2.1.2 Ekonomik, sosyal ve kültürel faktörler	18
3.2.2 Endüstri çağı	18
3.2.2.1 Ekonomik faktörler	19
3.2.2.2 Teknolojik faktörler	19
3.2.2.3 Sosyo - kültürel faktörler	19
3.2.3 Kıyıdan geri çekilme	20
3.2.3.1 Ekonomik faktörler	21
3.2.3.2 Teknolojik faktörler	21
3.2.3.3 Ulaşım	23
3.2.3.4 Sosyal kültürel yapı	23
3.2.3.5 Ekolojik faktörler	25
3.2.4 Kıyıların yeniden geliştirilmesi	25
3.2.4.1 Kentsel coğrafya	28
3.2.4.2 Planlama	29
3.2.4.3 Ekonomi	31
3.2.4.4 Politikalar	32
3.2.4.4.1 Organizasyon ve yönetim	33
3.2.4.4.2 Yasalar	34
3.2.4.5 Teknoloji	35

3.2.4.6	Sosyal kültürel yapı	35
3.2.4.7	Ekoloji	37
3.3	Varsayımlar	38
3.	İSTANBUL'UN KURULUŞUNDAN GÜNÜMÜZE KENTSEL GELİŞMESİNDE KİYİLLARIN ETKİSİ, KİYİLLARIN MEKANSAL GELİŞİMİ ve GELİŞME DİNAMİKLERİ	40
4.1	İstanbul'un Kuruluşunda Etkili olan Dinamikler	40
4.2	19. Yüzyıl öncesi gelişmeler	41
4.2.1	Osmanlı öncesi, Roma ve Bizans dönemi gelişme süreci ve dinamikleri	41
4.2.1.1	Fizik mekan ve işlevsel gelişme	43
4.2.1.2	Savunma	52
4.2.1.3	Ekonomi	55
4.2.1.4	Ulaşım	57
4.2.1.5	Politikalar	58
4.2.1.5.1	Örgütlenme, yönetim ve yasal süreç	59
4.2.1.6	Sosyal, kültürel ve toplumsal yapı	60
4.2.2	Osmanlı dönemi gelişme süreci ve dinamikleri	62
4.2.2.1	Fetihten, batılılaşma sürecine kadar olan dönem	62
4.2.2.1.1	Coğrafya ve fizik mekan	62
4.2.2.1.2	Ekonomi	70
4.2.2.1.3	Ulaşım	71
4.2.2.1.4	Politikalar	72
4.2.2.1.5	Örgütlenme, yönetim ve yasal süreç	73
4.2.2.1.6	Sosyal, kültürel toplumsal yapı	77
4.3	Batılılaşma, 19. Yüzyıl ve Sonrası, Sanayileşme, Modernleşme (1950 sonrası) ...	79
4.3.1	Batılılaşma süreci	79
4.3.1.1	Fizik mekan ve işlevsel gelişme	81
4.3.1.2	Ekonomi	92
4.3.1.3	Ulaşım ve teknoloji	94
4.3.1.4	Politikalar	97
4.3.1.4.1	Yönetim, örgütlenme, planlama ve yasalar	99
4.3.1.4.2	Planlama ve yasalar	102
4.3.1.5	Sosyal, kültürel ve toplumsal yapı	113
4.3.2	Cumhuriyet dönemi (1950'ye kadar)	115
4.3.2.1	Fizik mekan ve işlevsel gelişme	115
4.3.2.2	Ekonomi	119
4.3.2.3	Ulaşım ve teknoloji	122
4.3.2.4	Sanayi	123
4.3.2.5	Politika	124
4.3.2.6	Yönetim, örgütlenme, planlama ve yasalar	125
4.3.2.6.1	Prost planı	128
4.3.2.7	Sosyal, kültürel toplumsal ve yapı	132
4.3.3	1950 sonrası sanayileşme, modernleşme	134
4.3.3.1	Menderes operasyonları	134
4.3.3.1.1	Fizik mekan ve işlevsel gelişme	135
4.3.3.1.2	Politikalar	137

4.3.3.1.3	Ulaşım ve teknoloji	139
4.3.3.1.4	Yönetim, örgütlenme, planlama ve yasalar	142
4.3.3.2	Planlı kalkınma dönemi (1984'e kadar)	147
4.3.3.2.1	Fizik mekan ve işlevsel gelişme	147
4.3.3.2.2	Politikalar	152
4.3.3.2.3	Yönetim, örgütlenme, planlama ve yasalar	152
4.3.3.2.4	Sanayileşme	162
4.3.3.2.5	Ulaşım ve teknoloji	163
4.3.4	Kıyıda geri çekilme, dalan operasyonu I (1984 sonrası)	164
4.3.4.1	Fizik mekan ve işlevsel gelişme	164
4.3.4.2	Politikalar	165
4.3.4.3	Yönetim, örgütlenme ve yasal gelişmeler	167
4.3.5	Kıyılarının yeniden geliştirilmesi	169
4.3.5.1	Fizik mekan ve işlevsel gelişme	169
4.3.5.2	Yönetim, örgütlenme ve yasal süreç	172
4.3.5.3	Ulaşım ve teknoloji	176
4.4	Sonuç ve Değerlendirme	176
5.	KIYILARIN YENİDEN GELİŞTİRİLMESİ SÜRECİNDE DÜNYADAKİ ve ÜLKEMİZDEKİ GELİŞMELER	179
5.1	Yaklaşımlar	180
5.1.1	Ekonomik yaklaşımlar	180
5.1.2	Sosyal kültürel yaklaşımlar	184
5.1.3	Çevresel - ekolojik yaklaşımlar	187
5.2	Finans ve Organizasyon	190
5.3	Yasalar	191
5.4	Planlama	192
5.5	Dünyadaki Kentsel Kıyı Yeniden Geliştirme Örnekleri : Baltimore ve Londra Dok Alanları Gelişmeleri	193
5.5.1	Baltimore örneği	195
5.5.1.1	Amaç	195
5.5.1.2	Mülkiyet	195
5.5.1.3	Finans ve organizasyon	197
5.5.1.4	Planlama ve uygulama	200
5.5.2	London Doçland Örneği	201
5.5.2.1	Amaç	201
5.5.2.2	Mülkiyet	201
5.5.2.3	Finans ve organizasyon	203
5.5.2.4	Planlama ve uygulama	205
5.6	Türkiye'deki Gelişmeler	211
5.6.1	Amaç	212
5.6.2	Finans ve organizasyon	212
5.6.3	Planlama ve uygulama	215
6.	SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	221

KAYNAKLAR	228
ÖZGEÇMİŞ	236



ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2.1 İnsan - çevre ilişkisi.....	9
Şekil 2.2 İnsan - kent ilişkisi	11
Şekil 2.3 Kent - kıyı ilişkisi	13
Şekil 3.1 Kıyılarının yeniden geliştirilmesi	17
Şekil 3.2 Kıyıda mücadele ve bu mücadeleyi etkileyen faktörler	24
Şekil 3.3 Kıyılarda rekabet ortamı	27
Şekil 3.4 Kıyılarda gelişme ve eğilimler	30
Şekil 4.1 İstanbul, savunma ve ulaşım elverişli coğrafyaya sahipti	42
Şekil 4.2. İstanbul Asya – Avrupa, Akdeniz – Karadeniz arasındaki ticari kontrol noktasında olması dolayısıyla Megaralı tüccarların yerleşim yeri olarak kurulmuştur	42
Şekil 4.3 Bzytion’da yönetsel bölünme ve işlevsel dağılım	47
Şekil 4.4 İstanbul konumunun getirdiği avantaja bağlı olarak büyüyen ticari potansiyel beraberinde yeni limanların yapımını getirmiştir	48
Şekil 4.5. İstanbul’un Anadolu yakasında yer alan ticari koloniler, İstanbul ve diğer kentlerle ticari ilişkilerini sağlayan limanlara sahipti	49
Şekil 4.6 Haliç kıyıları kentin gereksinimlerinin karşılanması için liman ve işlemlerle bağlantılı depo, çarşı ve dükkanlarla kuşatıldı	50
Şekil 4.7 Kıyıların çekiciliği, ulaşım kolaylığı ve ticari aktivitelerin getirdiği refah bu dönemde güvenlik sorununa rağmen sur dışında bazı gelişmeleri beraberinde getirmiştir	51
Şekil 4.8 Kent kurulduktan sonra hızlı gelişmeyle birlikte, surlar batıya doğru gelişmeye başlamış, artan ilişkiler ve ticaret hacmi Haliç ve Marmara kıyılarında liman kentin su ile bağlandığı nokta olan kente giriş kapılarında önemli bir artışa yol açmıştır	53
Şekil 4.9 Sur ile su arasında yer alan dar kıyı bandı, kıyı kullanımını sınırlandırırken, sur kapıları kent ile su ilişkisinin kurulduğu, kentin suya açıldığı önemli noktalardı	54
Şekil 4.11 Kentte yaşayan azınlıklar, özellikle kıyı bölgelerine yerleşmişler ve yaşam biçimleriyle, kültürleriyle bu bölgeleri biçimlendirmişler ve canlandırmışlardır	61
Şekil 4.12 Osmanlı İmparatorluğu, Akdeniz’deki egemenliğini sürdürmek için gemi inşasına önem verdi. Bu amaçla Haliç kıyılarında, Kasımpaşa’da ilk tersane kuruldu	67
Şekil 4.13 Fetihden sonra 17. Yüzyılın sonuna kadar İstanbul ve sur dışında işlevsel alanların gelişimi	68
Şekil 4.14 Osmanlı’da yönetim bölgeleri	76
Şekil 4.15 Azınlıkların mekansal dağılımı	78
Şekil 4.16 18. ve 19. Yüzyıl kentin sur dışında önemli gelişmeler kaydettiği dönemdir. Ulaşım olanaklarının iyileşmesi Haliç’teki sanayileşme gelişmeyi arttıran önemli faktörlerdi. Kentin kıyıya paralel lineer formu giderek radyo – konsantirik bir hal alıyordu	89

Şekil 4.17	İstanbul'un 19.yüzyıldaki batılı modelle oluşturulan daireleri. Haritada Emirgan (8), Büyükdere (9), Beykoz (10), Beylerbeyi (11), Kadıköy (13) ve Adalar(14) ile gösterilmemiştir	102
Şekil 4.18	Moltke, eski kentin islahı için kentin bütününe içeren bir plan hazırladı. Bu plan bu konudaki ilk plandı	110
Şekil 4.19	Fransız mühendis Arnodin, 18. yüzyılın ikinci yarısında, Avrupa ve Asya yakalarını bağlayan bir proje gerçekleştirdi	110
Şekil 4.20	Güzel kent yaratma çabaları altında, kentte parçacıl düzenlemelere gidildi. Bu arada ütöpik çalışmalar da yapıldı. Bu çalışmalardan birisi de, Bouvard'ın Beyazıt Meydanı için yaptığı çalışma idi	111
Şekil 4.21	1856 Aksaray yangını sonrası, İtalyan Mühendis Luigi Storari, organik sokak dokusu yerine düz ve geniş caddelerin yapımını öngörüyordu	111
Şekil 4.22	Hocapaşa yangınından sonra hükümet memurlarından oluşan komisyon üç kademeli yol yapısını içeren bir nazım plan önerdi	112
Şekil 4.23	Cumhuriyet dönemi ve sonrası, deniz ulaşımındaki gelişme sur dışındaki gelişme eğilimlerini daha belirginleştirdi. Özellikle sanayinin etkisiyle Haliç ve çevresi hızlı bir gelişmeye sahne oldu	120
Şekil 4.24	Prost Planı	133
Şekil 4.25	Kent 1950'lilerin sonunda, sanayi alanları çevresinde yoğun ve radyo – konsantirik, Boğaziçi ve Marmara kıyıları sayfiye alanı olarak seyrek bir doku görünümündeydi	138
Şekil 4.26	Menderes dönemi operasyonları, kent – kıyı ilişkilerini olumsuz etkilemiştir	138
Şekil 4.28	Ataköy yerleşmesi düzenli gelişen ilk toplu konut örneklerindedir	150
Şekil 4.27	1965'de İstanbul, özellikle doğu yakasında, sayfiye alanlarına dayalı olarak lineer bir gelişme eğilimi göstermekteydi. Batı yakası ise sanayinin etkisi ile radyo – konsantirik bir forma dönüşmüştü	151
Şekil 4.29	1975 yılında İstanbul'un gelişmesi. Boğaz Köprüsü'nün yapımıyla doğu yakasındaki gelişme eğilimleri artmaya başlamıştır	151
Şekil 4.30	Sanayinin desantralizasyonu ile birlikte, II. Boğaz Köprüsü ve Çevre Yolları kentin kuzeye gelişme eğilimi ile birlikte kıyıdan kopuş sürecini de getirmiştir	166
Şekil 4.31	Kıyı ve kıyı kenar çizgisinin tespiti	175
Şekil 5.1	Baltimore Inner Harbor kıyı yeniden geliştirme projesi	181
Şekil 5.2	Londra Canary Wharf Plan ve Perspektifi	182
Şekil 5.3	Rotterdam The Kop Van Zuid Projesi Maketi	183
Şekil 5.4	Osaka, Asya Pasifik Ticaret Merkezi	183
Şekil 5.5	Yokohama Kıyı yeniden Geliştirme Projesi	184
Şekil 5.6	Baltimore Inner Harbor	196
Şekil 5.7	Baltimore Inner Harbor, perspektifi	199
Şekil 5.8	Londra Dok Alanları sınırı	202
Şekil 5.10	Doclands, Thatcher hükümetinin politikalarının sınıandığı önemli bir alan oldu	208
Şekil 5.11	Isle of Dogs Kentsel Tasarım Projesi	208
Şekil 5.12	Dok Alanları Wapping, Surrey Docks, Isle of Dogs, Royal Docks adlı dört gelişme bölgesine ayrıldı	210

Şekil 5.13	Kamusal yatırımla gerçekleşen Sarayburnu – Büyükçekmece, Kadıköy - Tuzla arasında gerçekleştirilen kıyı dolgusu, ulaşım, altyapı, ve açık alan kullanımını içeren birbiriyle uyumsuz tasarım kalitesi düşük mekanları içermektedir	217
Şekil 5.14	İstinye Tersanesi Planı	219
Şekil 5.15	Ataköy Turistik Tesisleri Vaziyet Planı	219



ÇİZELGE LİSTESİ

	Sayfa
Çizelge 3.1 Kıyılarda değişim, politikalar ve faktörler	22
Çizelge 5.1 Dünyadaki bazı kıyı dönüşümleri	194



RESİM LİSTESİ

	Sayfa
Resim 4.1 İstanbul'un kuruluşundan günümüze kadar limanlar kent yaşamının en renkli ve hareketli mekanları olmuştur	48
Resim 4.2 Tarihi yarımada sarayları, dini yapıları ve kamu binaları ile kıyıda eşsiz bir atmosfer oluşturuyordu	49
Resim 4.3 Sur ile kıyı ilişkisini tasvir eden bir garavür	54
Resim 4.4 Limanlar, kent kıyı ilişkilerinin sağlandığı oldukça renkli zengin ve kent kimliğine önemli katkılar sağlayan mekanlardı	56
Resim 4.5 İstanbul limanının hareketliliği, oldukça yoğun bir ilişki ile birlikte, hareketli ve sabit elemanlarıyla oldukça etkileyici bir silüet oluşturuyordu	67
Resim 4.6 Yeni Cami ve Mısır Çarşısı. Bu dönemin en önemli özelliklerinden birisi de kıyı alanlarında özellikle limanlarda yapılan içlerinde konaklama ve ticari birimleri de bulduran külliyelerdir	69
Resim 4.7 Fatih Sultan Mehmet'in yaptırdığı Topkapı Sarayı, Marmara'ya, Haliç'e ve Boğaziçi'ne bakan konumuyla, kıyı silüetine önemli katkı sağlamasının yanında, padişahın yazlık sarayına gidiş ve gelişinde yapılan törenlerle de oldukça renkli ve canlı bir atmosfer yaratıyordu	69
Resim 4.8 Camiler, sahil saraylar, kışlalar, batılılaşma sürecinde kıyıların görünümünü değiştiren ona kimlik kazandıran önemli öğelerdi	88
Resim 4.9 Sirkeci'deki Sepetçiler ve Yalı Kasırları, arkasında yükselen Topkapı Sarayı'nın duvarları denize eşsiz bir atmosfer sağlıyordu	88
Resim 4.10 18. Yüzyıl batılılaşma süreci ve Boğaziçi'ndeki önemli gelişmelerden biriside kıyıda konumlanan sahil sarayları idi	90
Resim 4.11 18. Yüzyılda yapılan kışlalar, kıyıların görünümünü değiştirmekle beraber, kentin gelişme yönlerini de belirlemiştir	90
Resim 4.12 19. Yüzyıl boyunca eski imparatorluk köşkleri, yalılar, bahçeler terk edilerek yerlerine yeni fabrikalar yapılmıştır	91
Resim 4.13 Deniz hamamları 19.yüzyılın ikinci yarısında, kent kıyı ilişkisinin farklı bir mekansal ögesini oluşturuyordu	91
Resim 4.14 Haliç üzerinde yapılan ilk köprü Unkapanı ve Azapkapı arasındaydı ve altından küçük tekneler geçebiliyordu	98
Resim 4.15 Fransız mimar Bouvard'ın, 1902 yılında önerdiği Galata köprüsü	98
Resim 4.16 Batılılaşma sürecinde, güzel kent yaratma çabalarının bir yansıması olarak kentin dışarıya açılan kapısı olan rıhtımlar düzenlendi	112
Resim 4.17 Cumhuriyet dönemi, farklı denizsel aktivitelerin ortaya çıktığı ve kapalı toplum yapısının son bulduğu dönemdir. Plajlar, bu dönemin kent – kıyı ilişkisini gösteren en önemli öğelerindendir	119
Resim 4.18 Menderes operasyonlarının temelinde yatan modernleşme doğrultusunda, geniş bulvarlar, meydan açtı. Bunlardan birisi de Haliç Unkapanı arasında açılan geniş sahil yolu ve Eminönü meydan düzenlemesi idi	135
Resim 4.19 Menderes, Haliç kıyılarında da ulaşımaya yönelik operasyonlar gerçekleştirmiştir	141

Resim 4.20	Sirkeci – Florya sahil yolu, Kent – kıyı ilişkisini olumsuz biçimde etkileyerek, yeni bir kıyı sınırı oluşturuyordu	141
Resim 4.21	Menderes operasyonu sırasında Yıldız Yokuşunun açılması	142
Resim 4.22	1984 sonrası “global kent” hazırlıklarının bir yansıması Kalamış Yat Limanı	173
Resim 4.23	Haliç kıyıları , sanayinin desantralizasyonu ile dönüşüme uğradı. Ancak planı yadsıyan, sınırlı amaçlara yönelik Haliç kıyılarının geliştirilmesi amacına ulaşamadı	173
Resim 4.24	1907’de kurulan İstinye Tersanesi, 1991 yılında kaldırılmıştır. Bununla birlikte yeniden geliştirmede, düzenlemede tasarıma veri olabilecek kimliksel öğelerde yok edilmiştir	174
Resim 4.25	“Global kent”e dönüşüm çabalarının bir başka yansıması ise, Ataköy turizm tesisleridir	174
Resim 5.1	Amsterdam Entrepot West Konutları	182
Resim 5.2.	Newcastle’da bir festivalden görünüm	186
Resim 5.3	Xochimilco ekoloji parkı, Mexico	188
Resim 5.4	Xochimilco ekoloji parkı, Mexico	188
Resim 5.5	Birmingham eski bira fabrikalarının su ile birlikte temizlenerek kafeterya pub gibi kullanımlara dönüşümü ile yenilenmesi	189
Resim 5.6	Boston Limanının temizlenerek yeni kullanımlara açılan bir bölümü	189
Resim 5.7	Baltimore Inner Harbor’un yenilenmeden önceki durumu	196
Resim 5.8	Londra Dok Alanlarının düzenlemeden önceki görünümü	202
Resim 5.9	Doclands’da, depolar kültür, büro, konut, gibi farklı işlevlere dönüştürülerek eski ve yeninin entegrasyonu sağlandı	209
Resim 5.10	Wapping Kanalı boyunca yer alan Thomas More avlulu konutlarının, yenilemeden sonraki görünümü	209
Resim 5.11	Isle of Dogs girişimci bölgesi konut, ticaret, kültür, eğlence gibi farklı işlevler ile birlikte bölgede, Cesar Pelli tarafından tasarlanan Avrupa’nın en yüksek binası bulunmaktadır	210
Resim 5.12	1984 yılı sonrası Belediye Başkanı Bedreddin Dalan operasyonu ile Haliç kıyılarındaki sanayi ve küçük sanayinin desantralizasyonu ile birlikte boşalan Haliç kıyılarında bir açık alan düzenlemesi	213
Resim 5.13	1984 yılı sonrası Belediye Başkanı Bedreddin Dalan dönemi operasyonlarından olan Boğaz’da kazıklı yol uygulaması	214
Resim 5.14	Yap İşlet Devret modeliyle gerçekleştirilen Ataköy Turizm Tesisleri	214
Resim 5.15	Haliç, sanayinin desantralizasyonu ile birlikte terkedilen yıkılan alanlar, gerisindeki mekanlarla uyumsuz, ilişkisiz pasif kullanım alanlarına dönüştü	216
Resim 5.16	1985 tarihinde turizm bölgesi ilan edilen, 1991 yılında kaldırılan İstinye Tersanesi, henüz kullanım belirsizliği nedeniyle boş durmaktadır	218
Resim 5.17	İstinye’deki geçmişle günümüz arasında ilişki kurulmasını sağlayan endüstriyel binalar, restore edilerek işlevsel dönüşümleri sağlanarak günümüze kalabilirdi. Ancak bu binalar bugün artık yok	218

Resim 5.18 Özel sektör tarafından yap - işlet devret modeliyle gerçekleştirilen Ataköy Turizm ve Turistik Tesisleri, nitelikli tasarıma rağmen, getirdiği sınırlı bir toplum yararı ile tartışma yaratmıştır220



ÖZET

Bu çalışmada; kıyıda geri çekilme ile boşalan kentsel kıyıların yeniden geliştirilmesinde, kent - kıyı ilişkisinin başlamasından günümüze kadar etkili olan ve kıyıları biçimlendiren ve gelecekte de biçimlenmesinde etkili olacak faktörlerin saptanması ve bu faktörlere dayalı kentsel kıyı kavramı ile birlikte, bütüncül ve kapsamlı bir kentsel kıyı gelişme önerisinin oluşturulması amaçlanmıştır.

Bu amaç doğrultusunda, birinci aşamada fiziksel, toplumsal ve ekonomik boyutu ile çevre kavramı vurgulanmakla birlikte, kentleşme süreci ile başlayan, günümüze kadar gelen süreçte kent – kıyı ilişkisi ve bu ilişkide etkili olan ulaşım, savunma, teknolojik, ekonomik, planlama ve yasalar gibi faktörlerin etkileri, sanayileşme öncesi, sanayileşme, kıyıda geri çekilme ve kıyıların yeniden geliştirilmesi dönemleri ile birlikte araştırılıp çeşitli varsayımlarda bulunulmuştur.

İkinci aşamada ise, İstanbul kenti özelinde kuruluşundan günümüze, birinci aşamada belirlenen dönemler içinde, yine birinci etapta belirlenen faktörlerin kent ve kent – kıyı ilişkisine etkileri belirlenmiştir.

Çalışmanın üçüncü aşamasında ise, dünyadaki ve ülkemizdeki kent kıyı ilişkisine dayalı gelişme örnekleri, planlama ve organizasyon boyutuyla ele alınmış, dünyadaki ve ülkemizdeki gelişmelerin bir karşılaştırılması yapılmıştır.

Çalışmanın sonucunda ise, belirlenen varsayımlar İstanbul özelinde test edilerek, kentsel kıyı tanımını içeren kentsel kıyı gelişme stratejileri belirlendi.

Anahtar Kelimeler: kentsel kıyı, teknoloji, ekoloji, planlama, ortaklık

ABSTRACT

The aim of the research is in the process of the clearing of the shores in the urban areas, to explore the factors which affect the formation of shores since the beginning of the interrelation in between cities and the shores and in future. Moreover, to develop a comprehensive shore development model for urban areas as well as a definition of urban shores.

In the direction of this aim, in the first stage, the concept of environment is stressed together with its social, spatial and economic aspects. Thereafter, relations of urban and shores, and the factors which affect these relations such as, transportation, technology, defence, economy, planning and the code of laws are investigated in the urbanisation process. Meanwhile, redevelopment of the shores is explored in the pre – industrial and industrial period, and new hypotheses are developed on these aspects.

In the second stage, the effects of the factors which are mentioned in the first stage, on the city of İstanbul and its shores are explored, and it is tested in the İstanbul Metropolitan Area.

In the third stage of study, development examples which based on the urban – shore relation in the world and Turkey are investigated together with aspects of planning and organization, and the developments in the world and Turkey are compared.

In the last stage, the hypotheses are tested via findings from the case study, and a proposal is made for development of shores in the city of İstanbul which also consist of a definition of shores in urban areas.

Keywords : urban shore, technology, ecology, planning, partnership

1. GİRİŞ

Kentleşmenin başladığı ilk çağlardan günümüze kadar kentlerin gelişmesinde ve biçimlenmesinde çok etkin rol oynayan suyun karayla kesişme noktası olan kıyılar, bu süreç içinde, kara ve su arasındaki karşılıklı ilişkilerden doğan hem karaya hem de suya bağlı farklı işlevlerin biçimlendirdiği alanlar olmuştur. Kara ve suyun karşılıklı ilişkisinden doğan bu biçimlenme, kentin fiziki çevresi ile birlikte toplumsal ve ekonomik çevresini de etkilemiştir.

Kara ile suyun karşılıklı ilişkisine bağlı olarak farklı işlevlerin gerçekleştiği bir alan olan kıyılar, süreç içinde işlevlerine bağlı olarak kentin gelişimini etkileyen, rolünü belirleyen, kentle bütünleşerek ona kimlik kazandıran en önemli parçası olmuştur.

Kentin gelişmesinde ve rolünün belirlenmesinde etkili olan kıyıların farklı ve çeşitli işlevler için uygun potansiyele sahip olması, kentlerin kuruluşundan günümüze bu alanlarda büyük bir çekişmeyi ve mücadeleyi de beraberinde getirmiştir. Kıyı alanlarındaki bu mücadelede, bazı faktörler de etkili olmuştur. Bazılarının kentlerin kuruluşunda da önemli rol oynadığı kentsel coğrafya, savunma, ekonomi, ulaşım, politika, sosyal ve kültürel yapı, teknoloji, ekoloji gibi bu faktörlere, gelişme sürecinin dinamikleri diyoruz. Bu faktörler, kentlerin su ile ilişkisinin kurulduğu kıyıların biçimlenmesinde ve bu alanlar üzerindeki çekişme ve mücadelede oldukça etkili olmuştur. Bu dinamiklerden bazılarının etkileri süreç içinde zaman zaman azalmış, hatta ortadan kalkmış, zaman zaman da, oldukça arttırmıştır. Geçmişten günümüze, kent - su ilişkisinin gelişmesinde ve kentin rolünün belirlenmesinde etkili olan bu dinamiklerin, etkileri farklı da olsa gelecekte de etkili olacağı muhakkaktır.

Teknoloji, ekonomi ve buna dayalı politikaların etkili olduğu sanayileşme süreci ile birlikte önemli değişim ve dönüşüme uğrayan kıyılar ve gerisinde yer alan kentsel alanlar, kirlenme ile birlikte sosyal ve mekansal yapıdaki olumsuz bazı dönüşümlerden kaynaklanan önemli sorunlarla karşı karşıya kaldılar.

1960'lı yıllardan sonra, teknolojik, ekonomik faktörlere dayalı sanayi ve liman alanlarının yeniden yapılanması sonucu kent kıyılarından çekilmesi ile, bu alanlarda yeni bir değişim ve gelişim süreci başlamıştır. Sanayi, liman ve limana dayalı işlevlerin kıyı ve kıyının gerisindeki kentsel alanlardan çekilmesi, istihdama dayalı yeni bir göç sorununa oldu. Bu gelişmeler sonucunda, kentin kalbinde yer alan bu mekanlar terkedilmiş boş ve ıssız alanlar haline dönüştü.

Kentsel kıyılardaki bu çekilme, terkedilen kıyı ve gerisindeki alanların yeniden geliştirilmesi için yeni olanaklar yarattı. Bu fırsatlardan birisi, halkın kıyıların uzun zamandır unuttuğu dinlenme, eğlence gibi olanaklarının farkına varması ki, bu gelişme ekolojik yaklaşımların da temelini oluşturmuştur. Diğeri ise, bu alanların kent ekonomisi ve kent refahı ile birlikte, kıyıların gerisinde yer alan kentsel alanların geliştirilmesi için yarattığı fırsatlardır.

Olumsuz faktörleri içeren işlevlerin kent kıyısından geri çekilmesiyle ortaya çıkan alanları, değişen ekonomik politikalar ve yeni dünya düzeniyle beraber, kent ve kentte yaşayanlar için önemli fırsat olduğunu düşünen ilgililer, maliyeti yüksek bu dönüşümler için özel sektörde devreye sokan, yerel, ulusal, ve uluslararası faktörleri de içeren yönetsel ve yasal düzenlemeler ile birlikte, ekonomi ve çevre politikalarını kapsayan organizasyonlarla oldukça kapsamlı planlama modelleri geliştirdiler.

Ülkemizde ise durum farklı idi. Kentsel kıyılarda teknolojik, ekonomik ve planlı yapılanmaya dayalı tam bir sanayi desantralizasyon süreci olmadı. Kapsamlı bir plan olmaksızın, altyapısı hazırlanmadan, gerekli kaynaklar yaratılmaksızın yerel yönetim zoru ile gerçekleştirilen desantralizasyon, kent ve kent çevresinde yeni sorunları da beraberinde getirdi. Bunlardan en önemlisi, beraberinde yeni sorunlar, tartışmalar getiren, terkedilen yada dolgu yapılarak kazanılan alanların, kapsamlı bir plan olmaksızın, amaçsız bir biçimde düzenlenmesidir.

Çalışmanın Amacı

Bu çalışmanın amacı; Kuzey Amerika kentlerinde başlayan Avrupa'da da uygulanan, kıyı parkları, marinalar, konut ve ticari kullanımları içeren, kıyı tanımına farklı bir yaklaşım getiren planlama gelişmelerini, stratejilerini araştırmak, yeni gelişme dinamikleri doğrultusunda kent kıyı ilişkisine dayalı bir kentsel kıyı tanımını yapmak ve bu tanım doğrultusunda bir kentsel kıyı gelişme stratejisi önermektir.

Çalışmanın Kapsamı

Bu çalışma ilk aşamada, insanın içinde yaşadığı ve sürekli karşılıklı etkileşim içinde bulunduğu çevre-insan ile birlikte, insan-kent ve kent-kıyı ilişkilerini, kentleşme adımının atıldığı ilk dönemlerden günümüze kadar olan süreçte incelemiştir. Bu süreç içinde kent-kıyı ilişkilerini etkileyen ve biçimlenmesinde rol oynayan gelişme dinamikleri ve etkileri araştırılmış, çeşitli varsayımlarda bulunulmuştur.

İkinci aşamada ise; çalışma alanı olan İstanbul'da kent-kıyı ilişki süreci ve bu süreç içindeki gelişme dinamikleri ve etkileri farklı dönemlere ayrılarak incelenmiştir. kentin kuruluşu, Bizans ve Osmanlı dönemlerini içeren sanayi öncesi, 15. yüzyılda Fatih Sultan Mehmet ile başlayan ve 20. yüzyılda Prost Planı ile doruğa çıkan kent kıyısındaki sanayileşme, 1980 sonrası, Bedrettin Dalan dönemiyle başlayan sanayinin desantralizasyonu ve hemen arkasından yine Dalan ile devam eden kıyı dolguları ve açık alan düzenlemelerini, kazıklı yolları kapsayan, kıyısız alanlar ve gerisindeki kentsel alanlardaki gelişme çabaları araştırıldı.

Çalışmanın üçüncü aşamasında, dünyadaki ve ülkemizdeki desantralizasyon sürecinde terkedilen kentsel kıyılarda, yeniden geliştirme, planlama, uygulama ve organizasyonlar araştırılmış ve bir karşılaştırılması yapılmıştır.

Çalışmanın son aşaması ise, test edilen varsayımlar doğrultusunda, kentsel kıyı tanımını da içeren, planlama – tasarım, organizasyon ve uygulamaya yönelik kıyı gelişme stratejilerini kapsamaktadır.

2. İNSAN - ÇEVRE, İNSAN - KENT, KENT - KIYI İLİŞKİLERİ

2.1 Problemin Tanımı

1. 1982 Anayasası dahil, her kesimce kuramsal olarak kabul edilen bir ilkeye göre, kıyı bandının derinliği, kullanım fonksiyonuna bağlıdır. Ancak buna rağmen yasalar, 10 - 100 mt arasında değişen sınırlar içinde gerisindeki kullanımlara bakılmaksızın bu alanla uyumlu olmayan, yada gereksinim duyulmayan sınırlı kullanımlar önermiştir. Yasaların önerdiği bu kullanımlar, kent-kıyı ilişkisinin kopmasına neden olmaktadır.

2. Yasaların getirdiği sınırlı kullanımlarla geçmişten günümüze kent ile kıyı arasındaki yoğun ilişkilerle biçimlenmiş ve birçok uygarlığın değerleri ile yoğrulmuş kent kıyı kültürü, yok olmaktadır.

3. Farklı ekonomik, sosyal, kültürel yapı ve kentsel coğrafyaya sahip kentler, bu özellikleri dikkate almayan yasaların önerdiği sınırlı kullanımlara dayalı planlarla, kıyılarıyla bütünleşemeyen, kullanılmayan boş alanlara dönüşmektedir.

4. İçinde yaşadığımız yüzyılda, gelişen teknoloji ile birlikte, gereksinimlerin farklılaşması, yeni kavramlar ve yaklaşımları ortaya çıkarmıştır. Özellikle hem suya hem karaya yönelik kullanımları içeren ve önemli bir kaynak olan kentsel kıyıların dönüşümünde ve geliştirilmesinde "ekoloji" önemli bir faktör olmuştur. Çok zengin bir kentsel coğrafya ve ekolojik değerlere sahip olan İstanbul'daki uygulamaların, bu önemli unsuru değerlendirmede yetersiz kaldığı gözlenmiştir.

5. Dönüşümü, yeniden geliştirmeyi amaçlayan kentsel kıyı projeleri maliyeti yüksek projelerdir. Bu nedenle bu tür projelerin gerçekleştirilmesinde finans önemli bir sorundur. Bugün gelişmiş ülkeler, bu sorunu aşmak için farklı araçlar geliştirmiştir. Ülkemizde ise bu tür projelerin finansmanı genellikle yerel, zaman zaman da merkezi yönetim tarafından sınırlı kaynaklarla sağlanmakta bu da beraberinde önemli sorunlara yol açmaktadır. Bu

sorunların başında, projelerin kapsamının daraltılması, gerçekleşme sürecinin uzaması ve buna dayalı maliyet artışları gelmektedir.

6. Kentsel kıyıların dönüşümü ve geliştirilmesinde, mülkiyetin çeşitliliği, bir başka önemli sorunu yaratmaktadır.

7. Çok yönlü ve çeşitli kullanımları içeren kentsel kıyıların yönetiminde, yerel ve merkezi yönetim yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle bu alanların geliştirilmesinde, finansmandan, planlama uygulama ve denetime kadar farklı bir organizasyonu içeren kapsamlı ve çok yönlü bir yönetim modeline ihtiyaç vardır.

8. Kentsel kıyıların dönüşümü ve yeniden geliştirilmesinde, parçacıl çözümler, sorunu çözenin ötesinde, yeni sorunlar getirmektedir. Bu dönüşüm ve gelişim sadece dar bir kıyı bandını değil, kentin bütünü, ilgilendirmekte, kentin yeni rolünü belirlemektedir. Bu nedenle kıyıların yeniden geliştirilmesinde, kapsamlı ve bütüncül yaklaşımlara ihtiyaç vardır.

2.2 İnsan - Çevre İlişkisi

Çevre; yaşamın oluştuğu ilişkiler ortamının tümüdür. Bu alan fiziksel ilişkiler ile birlikte, toplumsal ve ekonomik ilişkileri de içerir. Fiziksel çevre, insan eli değmemiş doğal ortam ile insan eylemleri ile biçimlenmiş yapay ortamları, toplumsal ve ekonomik çevre ise üretim ilişkilerini, gelenek, kültür, ahlak, hukuk, v.b ile oluşur. Doğal çevre ise zaten, toplumsal ve ekonomik çevrenin içerdiği, üretim ilişkileri, gelenek, kültür, ahlak hukuk v.b değerler ile oluşur. Bu tanım insan varlığının çevreye katılmasıyla ile tamamlanır ve tüm yaşam ilişkilerini kapsayan dinamik bir sistem bütünlüğü kazanır (Karabey, 1978) (Şekil 2.1). Son yıllarda dünyadaki sosyal, ekonomik ve fiziksel gelişmeler sonucu doğal kaynakların tüketilmesi ve çevrenin dengesinin bozulması, bu dinamik sistemin bütünlüğünü tehlikeye atmıştır.

İnsan ile doğal ortam arasındaki alışverişi, insan eylemleri ile insanın toplumsal tanımı, toplum oluşması, şekillenmesi ve gelişmesinin dinamiği düzenler. Çalışma sürecinde doğal ortam üzerinde etken olan, doğanın ayrılmaz bir parçası insan, aynı süreçte kendi üzerinde etkili olur. Marx'a göre, "İnsan doğa içinde, onun bir parçası olarak etkir; çevresi üzerinde çalışıp onu değiştirirken, kendi doğal yapısını da değiştirir. Çalışma toplumsal bir kategori olduğuna göre, insan doğa ilişkisi geçmişte olduğu kadar, bugünde toplumla kendisini çevreleyen doğal ortamın ilişkisi sorunudur ve temelde toplumsal bir sorundur. İnsan yaşamının çalışma, özel yaşam, toplumsal yaşam dinlenme gibi yönlerinin ortamını oluşturan doğa, insanlığın tarihi boyunca yaşamını sürdürme ve gelişmesi için kaçınılmaz bir enerji ve kaynak vericisi olmuştur. Tarihin her döneminde, ilkel çağda, köle toplumunda, feodal toplumda, kapitalist ve sosyalist toplum aşamalarında bu ilişki değişik yapılar kazanmıştır. İnsanın kültürel (çevresini işleyerek değiştirme, kendi yaşam sürecine yararlı kılma) yaşamı boyunca çevresiyle alışverişi, doğanın güçlerine karşı koyma çabasıyla başlayan alışveriş döneminden tüm tarihsel aşamalarda karmaşık yapılar kazanarak, günümüze kadar gelmiştir (Karabey, 1978).

Bununla birlikte doğa insan ilişkilerinin içerdiği toplumsal ve ekonomik boyut ihmal edilerek soruna çözüm bulunmaya çalışıldı. Bir başka deyişle soruna sadece fiziksel çevrenin bozukluğu olarak yaklaşıldı. Bazı bilim adamları yeni bir evrensel denge modeli ortaya atarak, sorunların planlı bir dünya düzenlemesi yaklaşımı ile çözülebileceğini öne sürerken, bazıları ise, daha gerçekçi davranarak soruna, büyüme ve gelişme kavramlarının farkını arayarak yaklaştılar. Önerdikleri çözüm, "ne pahasına olursa olsun büyüme" değil, "dengeli gelişme" olarak tanımlandı. Bu yaklaşım, endüstri ötesi toplumların yaşam düzeyine erişme çabasında olan, az gelişmişliğin üstesinden dış kökenli teknoloji ve ekonomik modellerle gelen üçüncü dünya ülkeleri için bir uyarıcı oldu (Rondiere, P. 1980). Günümüzde bir yandan gelişmişler, bir yandan gelişmekte olanlar, oluşan dengeyi değişik açılardan eleştirerek ulusal ve evrensel ilişkiler düzeyinde bir arayışa girdiler.

1968 yılında bir grup girişimci, düşünür ve bilimadamının kurduğu "Roma Kulübü" nün MIT'a hazırlattığı ve "Büyümenin Sınırları" (The limits to growth) adı ile 1972'de yayınlanan rapor, Batılı endüstri toplumlarının çevre sorunlarını dar kapsamlı ele aldığını,

böyle bir yaklaşımın gelişmekte olan ülkeleri olumsuz etkileyeceğini ve bu ülkelerin kendi doğal kaynaklarına sahip çıkmaları gerektiğini öne sürmüştür.

Yaklaşık 100 yıl kadar önce bilim alanında yer alan “Çevre Bilim”(Ekoloji)* toplum yaşamı, üretim ilişkileri, ve dengeli gelişme kavramlarından soyutlanarak tüketim toplumlarında olmadık öneriler getiren politik bir araç olarak ortaya atıldı. Günümüzde, konuya eğilen birçok yayın, ana temalarında, çevre sorunlarını, “Ekolojik Kriz” olarak tanımlamaktadır. Bu durumda hakim güçler, kamuoyunu bu evrensel felaketin toplumsal, ekonomik ve politik türden bütün diğer sorunlardan büyük olduğuna inandırmaya çalıştığını, çözüm olarak ise; tüketimi teknolojik gelişmeyi durdurma, doğum kontrolü, doğal kaynakların işletilmesinde uluslararası bir denetim ile yapay önlemler ortaya koymuşlardır.

Doğal ve yapay çevreye yaklaşım bir mekan düzenleme sorunudur. Tüm çevreye yaklaşım ise ülkesel ölçekte bir mekan organizasyonunu yada genel deyiimiyle ülke planlama sorunudur ve birinciyi de içerir. Gelişme çabasında kendine doğru bir yol arayan ülkemiz için sorun, bunlardan genel kapsamlı olan ikincisinde yatmaktadır. "Yoksul kitleler için toprak, su, hava kirlenmesinden daha hayati olan, toplumsal çevrenin yoksulluğu, bilgisizlik, açlık, hastalık, beşeri sefaletten arındırılması gerekir". Dengeli ekonomik gelişme sorunun çözümünü de içermektedir ve sorun ekonomik gelişme mi, çevre temizliği mi şeklinde konmamalıdır (Keleş, 1976). Ekonomik gelişmeden kaynaklanmayan bu çevre sorunları, plansız, dengesiz ve bağımlı büyümeye, gelişmenin düzensiz ve çarpık olmasına bağlıdır. Toplumsal ve ekonomik planlarla bütünleşecek bir çevre politikası, ülkemiz için kaçınılmazdır ve ancak bu aşamada bir ülkesel mekan organizasyonundan söz edilebilecektir (Çubuk, 1973).

Ortaya konan sorunun birbirinden ayrılmayan çevre bilimsel, teknolojik toplum bilimsel ve ekonomik yönleriyle büyüklüğü ve karmaşıklığı, çözüme yaklaşımında çok yönlü, bilimler arası bir eşgüdüm olması gerekliliğini gösteriyor. Bu yaklaşımın amacı, doğal ortamın tüm kaynaklarının en etkili ve verimli bir şekilde değerlendirilmesi için ussal kullanıma paralel olarak çevrenin insan gelişmesine dönük koruma ve geliştirme eylemleridir. Bu

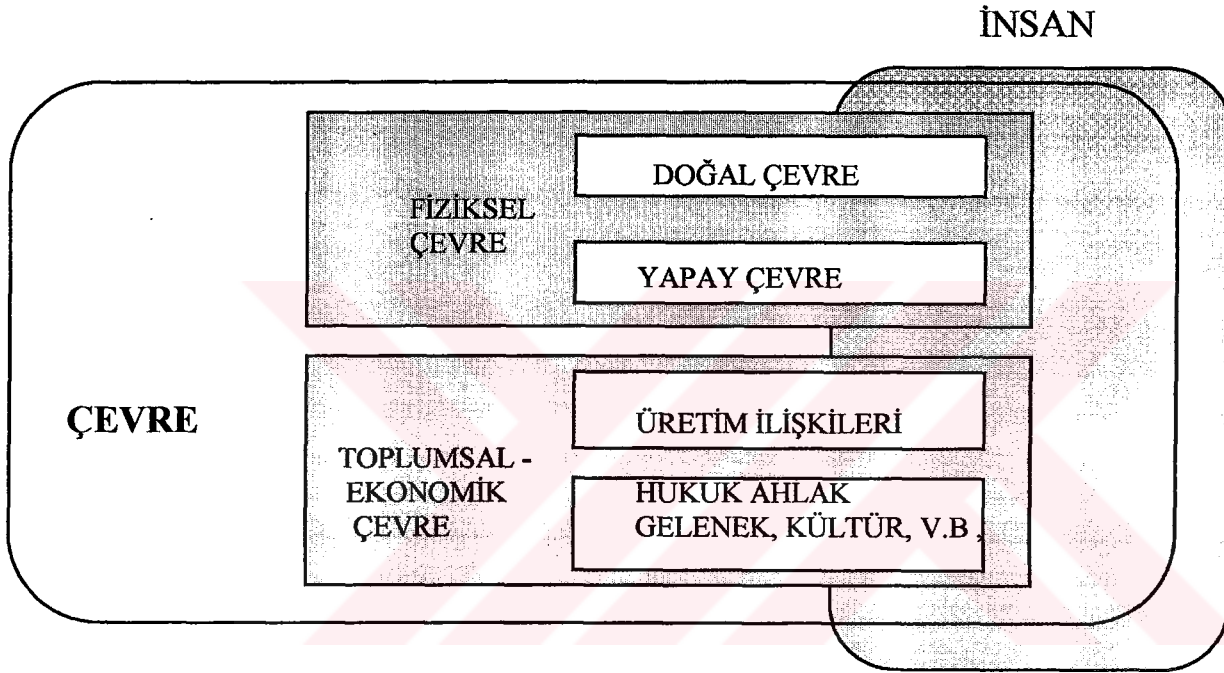
* Canlı varlıkları yaşadıkları ortamla birlikte ele alan bilim.

düzenleme, özünde üretim, tüketim ilişkilerinden kaynaklandığı için önce ekonomik ve politik bir sorundur. Bu yaklaşımlar doğrultusunda çevreyi koruyacak ve geliştirecek düzenleme ölçütleri, insanın bireysel doyumu çevrenin bilimsel ve estetik değerleri gibi ölçülemeyen değerlerin yanısıra daha kolay tanımlanabilen, ölçülebilen, arazi değeri, hammadde değeri gibi nesnel değerlerdir. Ancak bilimin görevi, amaçları : doğal kaynaklara ülkesel kalkınma için duyulan gereksinmeyi karşılamak, doğal ortam üzerinde toplumsal yaşam, çalışma ve gelişme koşullarını iyeye götürecektir önlemleri almak, insanın kişisel gelişme ve dinlenme gereksinmesini sağlamak, tüm önlemlerinde doğanın kendi nesnel özelliklerine saygılı bir doğal mekan politikası önermek olacaktır (Saint Marc, 1975).

2.3 İnsan - Kent İlişkisi

Kentlerin kuruluşundan günümüze kadar olan süreçte, kentsel coğrafya, ekonomi, teknoloji, politika gibi dinamikler, kentlerin gelişmesini ve biçimlenmesini etkilemiştir. Çeşitlenen işlevler doğrultusunda kent ve insan arasındaki ilişkilerde, bu dinamiklerden ve çeşitlenen ilişkilerden etkilenmişlerdir.

M.Ö 3000'lerde Doğu Mezopotamya, Dicle, Fırat, Nil vadileri ile MÖ. 2500'lerde İndus vadisinde, MS. 600 ve MS. 400 yılları arasında Ege, Akdeniz ve Karadeniz kıyılarında tarıma dayalı ekonomilerin gelişmesiyle atılan kentleşme adımı, insan doğa ilişkilerindeki yeni ve farklı boyutlarla, müdahalelerle, günümüzdeki yerleşme düzenine kadar gelmiştir. Askeri, ticari, dini, çekirdekler etrafında oluşan kentlerde, ilk dönemlerde coğrafya, daha sonraki dönemlerde teknolojik, ekonomik, politik ve sosyal koşullar insan - kent ilişkisini etkilemiş ve insanoğlunda doğaya boyun eğmek yerine onu tanımak, gem vurmak, amaçlar doğrultusunda değiştirmek ve biçimlendirmek tutkusu gelişmeye başlamıştır (Şekil 2.2). Bu biçimlendirme, değiştirme, gem vurma tutkusu, gelişen teknoloji ve değişen politikalarla günümüze kadar artarak gelmiştir. Özellikle son yıllarda gündeme gelen yeni teknolojik, ekonomik ve toplumsal ilişkiler ile birlikte globalleşme gibi makro ölçekteki kavramlar insan ve içinde yaşadığı çevreyi önemli ölçüde etkilemiş, değiştirmiştir. Kentlerin bu ilişkiler doğrultusunda değişen fiziki, sosyal ve ekonomik



Şekil 2.1 İnsan - Çevre İlişkisi (Karabey, 1978).

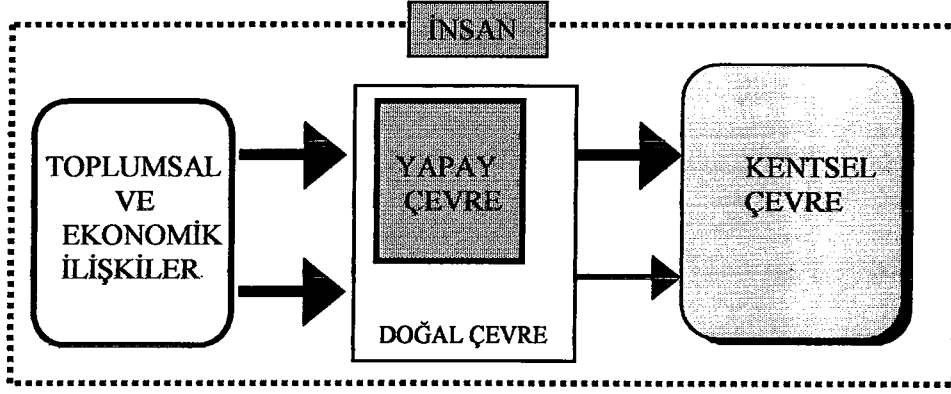
yapısı, ölçeği, insan kent ilişkilerini değiştirmesinin yanında metropol, megapol gibi yeni kavramları, beraberinde yeni sorunları getirmiştir.

Kentleşme - kentlileşme politikası çerçevesinde sosyal davranış - fiziksel çevre etkileşiminin önemi bilinmektedir. Kentlerin yaşamı kolaylaştırın unsurları ile birlikte, hızlı ve denetimsiz nüfus artışı ve fiziksel büyüme sürecinde insan ve kent arasındaki ilişkiler kopmakta, kent hava, su, toprak kirliliği ile gerilim ve benzeri olumsuzluklar kaynağına dönüşmektedir. Bu olgu doğaya ve çevreye uyum süreci sonunda oluşturulan kentsel mekanların, dokunun yok olması, ile birlikte doğal ve kültürel zenginliklerin yıpranması sonucunu getirmektedir. Standart tüketim toplumu kimliği ve kentlerin yerel kültürel yaşam biçimlerinin anonimleşmesi, yaşam çevrelerinin niteliksizleşmesine yol açmaktadır. Bu durumda kentlilerin kente yabancılaşmasını, yaşadıkları çevreye duyarsızlaşmasını beraberinde getirmiştir.

Yeni yerleşme ve gelişme alanlarında yada değişmekte olan mevcut çevrelerde kent nüfusunun, kent kültürünün, kentsel yaşamın gereği olan, maddesel ve psikolojik gereksinmelerinin karşılanması gözardı edilmekte, yaşam çevreleri oluşturulurken kentsel donanımların sağlanması önemsenmemektedir. Bu durumda insan ile kent arasındaki ilişkileri olumsuz etkilemekte ve ilişkilerin kopmasına yol açmaktadır. Oysa planlamada amaç insanlara yaşamaktan haz duyacakları, fiziksel, sosyal, psikolojik özellikleri düşünülmüş çevreler sağlamaktır. Kentin kültürel kimliğine, kullanıcıların sosyal ve psikolojik gereksinmelerine uygun, işlevsel ve estetik kaygıyla ele alınan planlamalar kısıtlı kaynakların ekonomik kullanımını ile birlikte, kopan insan kent ilişkilerini de onaracaktır. (Ünal Y. vd, 1992)

2.4 Kent - Kıyı İlişkisi

Kuruluşundan bu yana sürekli etkileşim içinde olan kent ve kıyısı arası arasındaki ilişkiler, çeşitli dinamiklerin etkisiyle süreç içinde çeşitlenmiş zaman zaman kesintiye uğramış, özellikle sanayileşme süreciyle kopmuştur. Gelişen teknoloji ve yeni ekonomik politikalarla birlikte, sanayinin kıyı bölgelerinden desantralizasyonu, yeni sorunlarla



Şekil 2.2 İnsan - Kent İlişkisi

birlikte kopan kent - kıyı ilişkilerinin onarımı için fırsat yarattı. Bu nedenle kentsel kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesinde kent kıyı ilişkisi bir çıkış noktası olarak ele alındı.

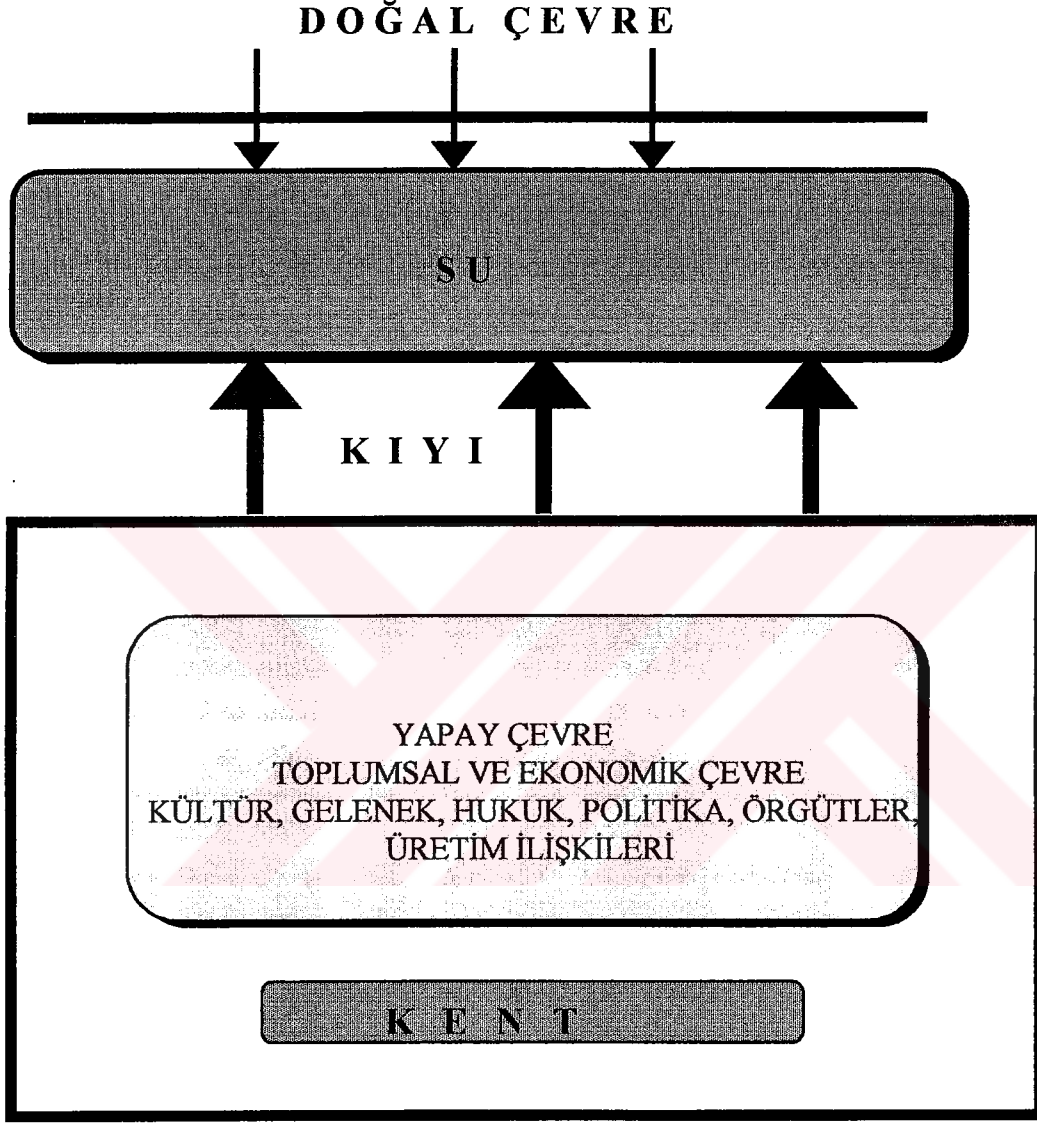
Hem kara hemde denizin kullanılışıyla birçok faaliyete dönük bir kaynak olan kıyı, her iki yanında yer alan hem su, hemde karaya yönelik eylemler dizisine sahne olmaktadır. Bundan dolayı, kıyı çok yönlü bir kaynaktır ve bu çeşitli kullanışlar arasında sürekli bir yarışma vardır. Bu yarışma örgütlenmemiş kullanıcılar tarafından kıyının dar bir bant olmasından dolayı sınırlı bir veri olarak ele alınmasından kaynaklanmaktadır.

Su insanlığın var olmasından bu yana daima insanın hayatını kolaylaştıran temel bir unsur olarak, savunmadan, ulaşım, ticaretten, sanayiye, kadar birçok önemli görevler üstlenmiştir. En önemlisi ise, suyun varlığı suya dayalı yerleşmelerin kültürünün varlığının oluşumunda ve gelişiminde önemli bir rol üstlenmiştir. Su ile karanın ortak yüzeyi olan kıyılar, insan eylemleri için çok elverişli bir ortam oluşturur. Bu eylemler özellikle belirli eşikleri aştıktan sonra kıyı doğal ortamı için zararlı olabilirler. Doğal ortam birçok ögesiyle insanlar için ekonomik, toplumsal ve bireysel kullanışları olması sonucunda, bir kaynak durumuna dönüşür (Mimarlık, 1976). İlk uygarlık dönemlerinden bu yana deniz aşırı ilişkilerin kurulması işlevine bağlı olarak denizden geliş ve denize çıkış kapısı olarak inşa edilen kıyılar günümüzde ise artık deniz olanaklarına bağlı, iç dünyaya kapalı

yerleşmelerin odaklandığı yerler olmaktan çıkmış, tarihsel ilişkiler içinde, herbiri kendine özgü birer geçmişi olan, yakın dönemde ise yaşama şeklinin değişimi sonucunda hızla yapı değiştiren yoğun bir ilgi alanı olmuştur. Kent çevrelerine yaratılan bu olağanüstü ilgi ve değişim sonucunda; yaşamsal olarak bağlı oldukları doğal ortamı, gene ussal olmayan bir kullanım sonucunda, altüst ederek varlık nedenlerini tehlikeye atmışlardır.

Kent ile kıyı arasında tarih boyunca olagelen yakın ilişki süreç içinde kentin hoş zengin ve önemli bir simgesini oluşturdu. Su - kent ve çevresi arasında insan ve eşya akışına dayalı ilişki günümüzde farklı dinamiklerin etkisiyle çeşitlenmiştir. Günümüzde birçok büyük metropolün karşılıklı ilişkiler içinde, büyük tersane, sanayi bölgelerinin, ticaret ve kültür kökenli kentlerin, liman olmanın getirdiği üstünlüklere dayalı olarak kıyı boylarında geliştiği söylenebilir. Kıyıların sahip olduğu potansiyeller, her dönemde hem toplum, hemde yabancı turistler ve tüccarlar için çekim kaynağı olmuş ve yaşamsal fonksiyonlarla donatılmış olan çok zengin aktivitelere sahip olan kıyılar, her dönemde güçlü ilişki içinde oldukları kentte, önemli bir gelişim değişim unsuru olmuştur.

Günümüzdeki teknoloji, ulaşım, ekonomi, ekoloji, yasalar v.b gelişmeleri yönlendirici ve biçimlendirici unsurların üzerine odaklanmak bize sorunları çözmek için destek veren biçimlendirici bir ölçüdür ve sosyal davranışları kurar fakat bunlar mutlaka kültürel değerlerle birlikte ele alınmalıdır . Kıyı alanları, bölgeler, kentler, çevre ve toplum arasındaki ilişki modelleri kadar, sosyal ve mekansal strüktürde önemli değişikliklere neden olan aşamalar arasındaki geçişler ile de ilgilidir. Tarihi süreç içinde mekansal ve sosyal yöntemler arasındaki ilişkileri tanımlamak ve bunların kıyılardaki değişikliklere olan etkisini tartışmak, bize toplum tarihini biçimlendiren davranış ilişkilerine mevcut davranışsal modellerin modelleri koyarak verir (Vallega, 1993). Bu nedenle, kıyıların yeniden geliştirilmesini ele alan modeller, bir taraftan kıyı - kent ilişkisinin evriminden doğan çekişme ve birleşme ifadelerinden ortaya çıkan ekonomik ve sosyal yöntemleri, diğer taraftan kıyıdan geri çekilme ve kıyının genişlemesinden doğan mekansal yöntemlerin aşamalarını içermelidir (Şekil 2.3).



Şekil 2.3 Kent - Kıyı İlişkisi

3. KENTLERİN KURULUŞU, KENT - KIYI İLİŞKİSİ VE GELİŞME SÜRECİ, GELİŞME SÜRECİ DİNAMİKLERİ

Kentlerin kuruluşunda etkili olan ekonomik, coğrafi, askeri (savunma) gibi nedenlerin temelinde yatan ana unsur sudur. Bu nedenle suyun sağladığı avantajla, su kenarında kurulan kentler, kara kentlerinden sahip oldukları gelişme dinamiklerinin çeşitliliğine bağlı olarak hem daha farklı, hem de hızlı bir biçimde gelişmişlerdir. Bu süreç içinde su gelişmeyi hem biçimlendirici, hem de frenleyici bir eleman olarak ortaya çıkmıştır. Günümüzde gelişen teknolojiler, değişen politikalar, suyun frenleyici ve biçimlendirici özelliğini dengeleyici bir rol üstlenmişlerdir.

Bu bölümde, su kentlerinin kuruluş ve gelişme sürecindeki dinamikler ve bu dinamiklerin kentle karşılıklı etkileşimi araştırıldı.

3.1 Kentlerin Kuruluşunda Yer Seçimini Etkileyen Faktörler

İlk uygarlıkların, Nil, Fırat, Dicle nehirleri ve Ege kıyıları boyunca uzanan verimli vadilerde, kurulması ve gelişmesi, jeolojik yapı, topografik yapı, iklim, bitki örtüsü, hayvan türleri gibi, fiziksel çevrenin doğal koşullarının, yer seçiminde etkisini göstermektedir. Çoğunlukla doğal koşullar ve kaynaklar yer seçiminde ön ve yeterli şartı oluşturur. Bu sebeple, su kenarları çevrelerinin ilk yerleşmeler olarak kurulması ve gelişmesi tesadüfi değildir ve bu olguyu oldukça net bir biçimde ortaya koymaktadır (G. Taylor, 1951).

Su, günümüzde ülkelerin toplumsal ve ekonomik yönden ilerlemesinin temel unsurlarından birisidir ve tüm uygarlıklar su etrafında ve ona bağlı olarak doğmuşlardır. İnsanlar kentleri su kenarlarına, topraklarını savunmak, ticaret yapmak, deniz taşımacılığında yararlanmak, manzara ve kıyı ikliminin yumuşatıcı özellikleri, suyun, yaşam, güç, konfor ve haz kaynağı olmasından dolayı, yenileme ve arındırmanın sembolü olarak kurdular. Bu nedenle su ve suya dayalı aktiviteler kentlerin varlığının temelini oluşturmuştur. Suyun etkisi ile oluşan önemli ticari ve endüstriyel aktivitelerin kentsel toplulukların üzerindeki ekonomik etkileri büyük olmuştur.

İstanbul ve Londra, kentlerin kurulmasında ve gelişmesinde doğal koşulların etkili olduğu iki önemli kenttir. Korunaklı limanlar, haliçler, bu kentlerinin gelişmesinde etkili olmuştur. Su kenarında bulunmak bugün ekonomik bakımdan da büyük yarar sağlasa da, nehirler, denizler, şehirlerin kuruluşlarını çoğunlukla coğrafi bakımdan etkilemişlerdir. Deniz, topoğrafik engeller dolayısıyla aşılması zor bölgeleri, aşmak zorunda olan kara yolundan daha ekonomik biçimde kentleri birbirine bağladığından, deniz kenarlarında bulunmak, kentler için çok önemli olmuştur (G. Özdeş, 1972, S.77)

Geçmişten uygarlıkların doğuşunda önemli bir unsur olan su, günümüzde de ülkelerin toplumsal ve ekonomik yönden de gelişmesinde etkili olmuş ve gelecekte de olmaya devam edecektir.

3.2 Gelişme Süreci ve Sürecin Dinamikleri

Geleceğin tasarlanmasında, geliştirilmesinde geçmişin kavranması çok önemlidir. Kentsel coğrafya, kültürel kökler, doğal koşulları destekleyen ekonomik koşullar, güvenlik, tarihsel süreç içinde gelişen sosyal yapı, ulaşım kabiliyeti, pazar olanakları, teknoloji ve politikalar gelişme sürecinin dinamiklerini oluşturur ve geçmişle gelecek arasında ilişki kurabilir. Kıyı kentleri, gelişme sürecinin dinamiklerine sahip olmanın avantajı ile kara kentlerine göre çok daha hızlı geliştiler. Özellikle liman kentleri, değişimin, kentsel gelişmenin, modernizasyonun öncüsü oldular.

Kara ve kıyı kentlerinin gelişme süreçlerine baktığımızda önümüze dört önemli süreç çıkmaktadır. Bunlardan birincisi; kentlerin kuruluş ve gelişme sürecini içeren endüstri öncesi çağı, bu dönem, ilk çağları ve deniz ötesi ticaretin geliştiği, barutun keşfini de içeren ortaçağı da içermektedir, ikincisi; buharlı makinelerin icadı, endüstri devrimini içeren endüstri çağı, üçüncüsü; endüstrinin desantralizasyonunu, kıyıdan ve kentten çekilmesi sonucu bu bölgelerin çöküntüye uğraması ve terkedilme sürecini içeren kıyıdan geri çekilme dönemi, dördüncüsü ise; terkedilen bu alanların yeniden geliştirilmesi sürecini içeren dönemdir. Bu dönemi, post endüstri çağı olarak adlandırabiliriz (Şekil 3.1).

Kentsel coğrafya, fizik mekan, sosyal ve kültürel yapı, ekonomi, ulaşım, teknoloji, politika, ekoloji gibi yukarıda ele alınan gelişme sürecinin dinamikleri, gelişme sürecini oluşturan

bu dönemler içinde kentlerin özelliklerine göre (kara, su kenti) çeşitlenmiş ve etkileri değişmiştir.





3.2.1 Endüstri öncesi dönemi (ilk ve orta çağ)

Bu dönemde, ortaçağda barutun icadına kadar olan süreçte, kıyı ve kent arasında ülkeler arası ticari ilişkilere dayalı kapalı ve sınırlı ilişki, surların önemini yitirmesiyle zenginleşmiş ve çeşitlenmiştir. Ulaşım ile birlikte ekonomik hareketlilik ve sermaye birikimi, kentlerin ve karşılıklı etkileşim içinde oldukları kıyıların hem fiziki hemde sosyal yapısının değişiminde etkili rol oynadı. Özellikle sosyal yapıdaki değişim, çok zengin bir kültürel ilişkiyi, kültürel çeşitliliği getirmiştir.

Kentlerin kuruluşundan, endüstri çağına kadar gelen bu süreçte, kentlerin ve kıyıların gelişmesinde ve değişiminde etkili olan gelişme süreci dinamiklerinden, savunma, ortaçağda, barutun icadıyla önemini yitirirken, ulaşım ekonomisi ve bu unsurlara bağlı olarak sosyal ve kültürel yapı önem kazanmıştır.

3.2.1.1 Savunma ve ulaşım

Karşılıklı korunma ve dayanışmanın getirdiği avantajlardan hoşlanan insanlar, kentlerin kuruluşunda ada, yarımada gibi etrafı sularla çevrili alanları tercih etmişlerdir. Bu yerleşmelerde, insanları bir araya toplayan korunma ve dayanışmayı sağlayan merkez, tapınak, pazar yeri gibi alanlar bu yerleşmeleri popüler hale getirdi ve kentleşmenin adımı atıldı. Doğu Mezopotamya'da, Dicle, Fırat, Nil vadilerinde ve Ege kıyılarında atılan ilk kentleşme adımlarında, en önemli unsur, yaşamın temeli olan su, yiyecek, ile ulaşım ve güvenlik idi. Kıyılar bu sorunu giderecek önemli potansiyele sahip alanlardı. Bu nedenle ilk çağlardaki yerleşme dokularına baktığımızda yerleşmelerin kıyılardan içeride tepelerin üzerinde kurulduğu ve kıyılara paralel surlarla çevrelendiği görülmektedir. Surların dışında, kentin hemen yanında bulunan su kaynaklarına yakın alanlarda ise tarım alanları bulunmaktaydı. Knossos gibi bazı Yunan kentleri, doğal bir koruma altındaydı ve surlarla çevrili değildi. Kıyılarda insanlar serbestçe denizle ilişki kurabiliyor, diğer alanlarla ise deniz vasıtasıyla ticari ilişkiler kurulabiliyordu. Bu alışverişler, kıyı

Aşama	Kent ○	Kıyı ●	Dönem	Özellikler
İlk Kent			19. yüzyıl öncesi Eski ve Ortaçağ	Kent ve kıyı arasında kapalı bir mekan ve sosyal birliktelik
Sanayi Kenti			19.yüzyıl - 20. yüzyıl ortası	Büyüyen ticaret ve endüstri güçlenen liman ve büyüyen kıyı
Kıyıdan Geri Çekilme			1960 - 1980	Teknolojik değişim alan gereksinimi ve büyüme
Kıyıların Yeniden Geliştirilmesi			1970 - 1990	Terkedilen kıyı ve kıyı gerisindeki alanların yenilenmesi

Şekil 3.1. Kıyıların yeniden geliştirilmesi (Hoyle vd.; 1988).

kentlerine özgü oldukça zengin ve çeşitli sosyal ve kültürel bir yapı oluşumunu beraberinde getirmiştir. Su kaynaklarına bağlı olmasına rağmen, güvenlik dolayısıyla su kaynaklarından uzaktaki tepelere yerleşen bazı Yunan kentleri ise, zamanla güvenlik sorunu ortadan kalkınca, tepelerden su kenarına doğru yayılmaya başladı (Gallion ve Eisner, 1963).

3.2.1.2 Ekonomik, sosyal ve kültürel faktörler

Bu yayılmayla birlikte, ilk dönemlerde tarıma ve balıkçılığa dayalı ekonomik yapı ulaşımın etkisi ile çeşitlendi ve kent ile kıyı arasında ticari aşamalara dayalı ilişkiler daha da güçlendi, kıyı bölgeleri yoğun biçimde gelişen ve çeşitlenen bu ticaret vasıtasıyla kentin odak noktası oldu. Ortaçağda liman kentlerinde * denize dayalı ticari sistem kentsel yaşamı da olumlu yönde etkiledi ve zenginleştirdi. Liman kentleri, çağdaş düşünce ve uygulamaların gözle görülür, elle tutulur hale geldiği, geleneksel düşünce ve davranış yollarıyla çelişkilerin en belirgin olduğu yerler haline geldi.

Feodal sistemin sebep olduğu, ekonomik ve sosyal karışıklık ile kentlerin önemi azalmaya başlasa da, zanaatkarlar ve tüccarların sosyal ve ekonomik yapıyı güçlendirmesi, biçimlendirmesiyle kentler yeniden önem kazanmaya başlamıştır. Bu dönemlerde zengin farklı sosyal sınıfların ve burjuvazinin ortaya çıktığı, geliştiği kıyı kentleri, dünya kapitalist ekonomisiyle bağlantısı olan ayrıcalıklı alanlara dönüşmüştür (Keyder vd., 1996). Kıyı kentlerinde meydana gelen bu ekonomik hareketlilik beraberinde, bir kültürel çeşitlilik de getirmiştir. Bu da, kıyı ile kent arasındaki kültürel bir ilişkinin güçlenmesini sağlamıştır.

3.2.2 Endüstri çağı

Sanayileşme sürecinde, sanayi, ulaşım gibi gelişme dinamiklerine dayalı artan kentleşme hareketleri ile birlikte, daha önceki süreçlerde de kıyılarda etkili olan sosyal ve kültürel yapı uğradığı değişim ve dönüşümlerle birlikte kent kıyı ilişkilerinde ve kıyının biçimlenmesinde, bu süreçte de oldukça etkili olmuştur.

* Genova, Napoli, Venedik gibi İtalyan kentlerinde ticari sistemin kentsel yaşama katkısı çok belirgindir .

Bu süreç içinde kıyı kentin simgesi olarak ona kimlik veren bir eleman olmaktan çok, kıyılarda olumsuz bir biçimde sanayinin gelişmesini, sosyal ve kültürel yapının değişimini teşvik edici bir unsur haline dönüştü. Bu durumda beraberinde kirlilik başta olmak üzere fiziksel ve sosyal sorunları da beraberinde getirmiştir.

3.2.2.1 Ekonomik faktörler

19.yüzyılda hızlı ticari ve endüstriyel gelişme, geleneksel sınırları kırarak, yayılarak limanların daha da güçlenmesine neden oldu. 19 .yüzyılın başında ve sonunda modern kentsel ve bölgesel gelişmenin de temelini oluşturan büyüme ve ekonomik gelişmeler doğrudan liman fonksiyonlarına bağlı olmuş ve kentsel arazi kullanım modelleri üzerinde bir pazar etkisi yaratmıştır.

3.2.2.2 Teknolojik faktörler

Buharlı gemilerin icadı ile başlayan gemi teknolojisindeki yeni gelişme ve buna bağlı olarak gelişen ulaşım teknolojisi, kıyıların gelişmesi ve biçimlenmesindeki önemli etkenlerden biri olmuştur. Buharlı gemilerin, demiryolunun gelişmesi intermodal ulaşım ağı ile liman demiryolunun iç bölgelerle bağlantısının sağlanması, Süveyş Kanalı'nın açılması gibi gelişmeler limanların gelişmesini arttırmış ve bu gelişmeler kent kıyılarını doğrudan etkilemiştir. Bu gelişme ve değişimler paralelinde, 19.yüzyılın ortalarında, su kıyısı caddeler, depolar ve demiryolu ile yeni bir boyut kazanmıştır. Yeni amaçlar, kurumlar, büyük yoğunluklar ile kıyıların ölçeği değişmeye, işlevler çeşitlenmeye başladı. Sonradan bu değişiklikler ve çeşitlenmeler günümüze kadar süregelen önemli sorunları da beraberinde getirmiştir.(Bender,1993).

3.2.2.3 Sosyo - kültürel faktörler

Kıyı bölgelerinde, kıyısız fonksiyonlarla kentsel fonksiyonların birleşmesinden doğan belirleyici sosyo - ekonomik özellikler, kent fonksiyonel bölgelerinin yakınında ortaya çıkmıştır. Kenyon (1982), Amerikan kıyı kentlerinde yaptığı çalışmalarda, kıyı ve kentsel alanlar arasında etkili olan ilişkileri tanımlamıştır. Bu ilişkiler, yüksek nüfus yoğunluğu,

düşük gelir, eski konut stoku, kiracılık, çok ailelik aile yapısı, ile karakterize edilmiştir. Nüfusun büyük çoğunluğunun emek yoğun işlerde çalışıyor olması, bu bölgelerdeki fonksiyonların özelliklerinin bir göstergesi olmuştur. Özellikle, bu dönemde, limanların çok güçlü etkisi altında kalan çoğu bölgeler, özellikle merkezi iş alanların yakın çevresi alt marjinal kesimin sığınağı olmuştur (Hilling, 1988).

Teknolojinin etkisiyle, sanayi ve ulaşımın önem kazandığı endüstri çağında, kıyılarla beraber, kıyılarla ilişkili gerisindeki alanlarda önemli gelişmelere ve değişikliklere yol açtı. Sanayileşmeyle birlikte, kentlere olan göç, kentlerin bütününde hem fizik mekanda hem de sosyal yapıda önemli değişimler, gelişimler gözlenmiştir. Kıyıların sanayinin konumlanması için elverişli olması, hem kıyılarda hem de kıyıların gerisindeki mekanlarda, çok önemli sosyal, işlevsel ve fiziksel değişimlere yol açarken, bu değişimlerin, süreç içinde olumsuz bir duruma dönüşmesi, yeni sorunları ve çözüm arayışlarını gündeme getirmiştir.

3.2.3 Kıyıdan geri çekilme

Hall (1993), kıyıdaki değişim ve gelişmelerde teknolojinin önemli rolü olduğunu, ve teknolojinin geleneksel kent kıyısını, önce biçimlendirip, inşa ettiğini * sonradan yıkıp parçaladığını ileri sürmüştür.

Bu dönemde kıyılar, bir önceki dönemde olduğu gibi teknoloji ve ulaşım dayalı önemli değişikliklerin görüldüğü ve dolayısıyla kent ile kıyının ilişkilerinin kısmen koptuğu kent parçalarına dönüşmüştür. Gelişen teknoloji yeni ve büyük alan gereksinimleri ile birlikte, sanayinin kıyılara olan bağımlılığı azalmış ve bu gelişmeler, kıyıların gerisindeki alanları da etkileyerek olagelen geri çekilme, geride büyük bir çöküntü alanı ile birlikte istihdam sorunu bırakmıştır.

* Teknolojinin kıyıları biçimlendirme ve inşası sanayileşmeyi ve sanayileşmenin kıyılara etkisini içeren süreci kapsamaktadır.

Bu süreç içinde, kentle ilişkisi kopan ıssız terkedilen alanlar olan kıyılar, zamanla yeni bir çıkışın temelini oluşturan, kentin en önemli parçası olmuştur.

3.2.3.1 Ekonomik faktörler

Kıyıların, bir taraftan ekonomik aktiviteler için olanak yaratacak uygun alanları barındırmaları, diğer taraftan yeni yatırımlara olanak veren güçlü görünüşü, özellikle 1960 ve 1970'li yıllarda, kıyıların değişiminde etkili olmuştur. Bununla birlikte 1970'li yıllarda yaşanan ekonomik durgunluk kıyıda geri çekilme olgusunu güçlendirmiştir (Şekil 3.2). Ancak bu çekilme sadece mekansal boyutu içeren fonksiyonel bir geri çekilme ile birlikte, sosyal toplumsal ve ekonomik boyutları da içeren çok yönlü bir geri çekilmeyi de beraberinde getirmiştir. Kıyı ile kent arasındaki ilişki fonksiyonel olsa da olmasa da ekonomi, politika, teknoloji, ulaşım, ekoloji gibi yadsınamaz bazı gerçeklere bağlıdır.

3.2.3.2 Teknolojik faktörler

Gelişen teknoloji, bir taraftan kuruluşundan beri yoğun etkileşim içinde olan limanların işletmelerinde, gemi endüstrisinde ulaşımında lojistik ve organizasyonel değişikliklere sebep olurken, diğer taraftan, özellikle kentsel kıyılarda halkın kıyılara olan tutumlarında, eğilimlerinde de önemli değişiklikler gözlemlendi (Çizelge 3.1).

Bu durum, limanların fonksiyonel sorumluluklarını genişleterek geleneksel liman alanlarının dışına taşımıştır. Bir taraftan iç alan ulaşımı, yeni pazar projeleri, multimodal sınıflar, liman yönetimi ve liman gelişmelerinin olduğu yeni alanları da kapsayacak etkin bir bilgi ve dökümanasyon sistemi geliştirirken, diğer taraftan yeni koşullara uygun ağır yatırım stratejilerini izleyen limanlar, pazarları izleyecek biçimde kullanıma hazır operasyonel bir çevreyi yaratmanın yanında, çeperlere yayılarak pazarı yakalayacak bir biçimde yeniden konumlandırılmıştır.

Çizelge 3.1 Kıyılarda değişim, politikalar ve faktörler

	Değişim	Politikalar
Politik - Ekonomik	AET ile pazar olanaklarının genişlemesi ve ticaretin yeniden yönlendirilmesi, Globalleşme	Sınırlayıcı yasaların yeniden gözden geçirilerek yumuşatılması
Ticari	Uluslararası ortaklıklar ile şirketlerin büyümesi	Kıyılardaki kullanılmayan askeri ve kamu alanlarının kullanımı
Sosyal Çevre	Turizmde patlama suya dayalı aktivitelere olan talebin büyümesi	Ulaşım olanaklarının iyileştirilmesine yönelik otoyol, demiryolu, havalimanı ile ilgili politikalar
Ulaşım Teknolojisi politikaları	Gemi boyutlarının büyümesi kıyı ve kent merkezine bağlı raylı sistemin geliştirilmesi	Özel sektörü teşvik

3.2.3.3 Ulaşım

Liman diğer ulaşım olanakları ile bağlantılı bir fonksiyon olduğu için, ulaşım sistemi ve ulaşım sisteminin parçası olan diğer öğelerdeki değişikliklerden dolayı, limanların çoğu fonksiyonlarının bu gelişmelerden ve değişikliklerden etkilenmesi doğaldı. Ulaşım teknolojisindeki gelişmeler, depo gibi geleneksel servis olanaklarının önemini azaltmıştır. Bu da liman yönetim ve işletiminde yeni bir sistem gereksinimini beraberinde getirmiştir. 1960'larda başlayan, 1970'lerde hızlanan ve 1980'lerde yeni etkiler altında yoğunlaşan bu süreç, intermodal * ulaşım süreci olarak tanımlanmıştır (Hayuth, 1987).

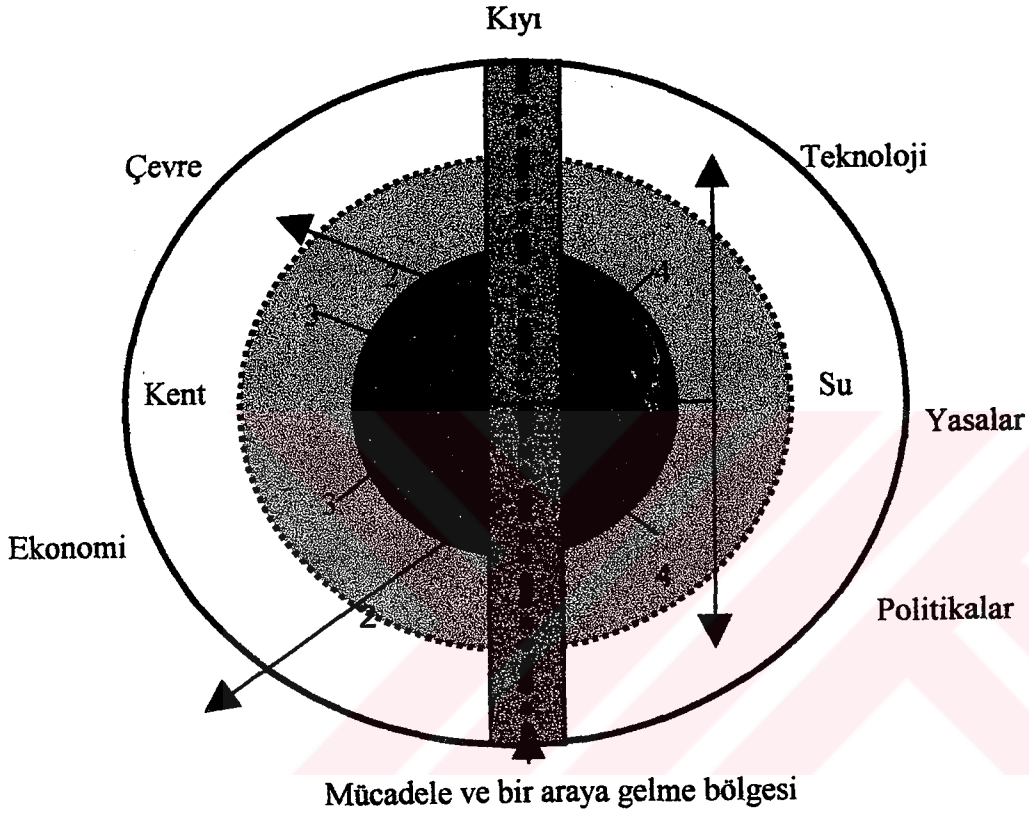
Teknolojiye bağlı gemi boyutlarındaki büyümeler, özellikle limanlarda daha büyük alanların gereksinimini gündeme getirmiştir. Buldukları yerde büyüme imkanı bulamayan bu fonksiyonlar yeni alanlara göç etmek zorunda kalmışlardır. Ancak bazı limanlar geniş arazi gereksinimini denizi doldurarak ** sağlamışlar ve kazanılan bu alanlarda faaliyetlerine devam etmişlerdir (Şekil 3.3).

3.2.3.4 Sosyal kültürel yapı

Geleneksel liman alanlarının terkedilme eğilimi ve düşüşün bir başka boyutu da, kent ile kıyı arasındaki sosyo - ekonomik ilişkiye zarar vermesidir. Sanayileşme süreci ile başlayan sosyal ve ekonomik yapıdaki dönüşüm kıyıda geri çekilme ile farklı bir boyut kazanmıştır. Bu ilişkiler sadece kıyıları ve yakınındaki alanları etkileyeceği gibi bir kenti bütünüyle de kapsayabilir. Özellikle kıyı kentlerinde, kent ile kıyı arasındaki sosyo - ekonomik ilişkilerin zarar görmesi, bu bölgelerin terkedilme eğilimlerini de beraberinde getirmiştir. Zamanla gelişen yeni ticari ilişkiler, teknolojik gelişmeler, rekabetin yoğunlaştığı global ekonomik baskılar kıyı alanlarında olumsuz bir dönüşüm sürecini başlatmıştır. Bunun sonucunda, ortaya çıkan endüstriyel düşüş ve ani ekonomik durgunluk

* İntermodal ulaşım, malı kaynağından varış noktasına kadar, bir ulaşım zinciri ile, zaman ve değer açısından etkili, sürekli bir biçimde naklini sağlamaktır.

** 1-2 Ha'lık terminal binaları daha büyük alanlara gereksinim duydular. Örneğin Haifa'da (İsrail), terminal için 33 Ha büyüklüğünde bir ada yapılmıştır. Yine Osaka'daki (Japonya) Kansai hava alanı, kıyıda 3750 m. uzaklıkta kıyıya bir köprü ile bağlanan 511 Ha'lık bir yapay ada üzerine inşa edilmiştir.



1. Endüstri göçü
2. Liman göçü

3. Arazi kullanım rekabeti
4. Su kullanım rekabeti

Şekil 3.3 Kıyıda mücadele ve bu mücadeleyi etkileyen faktörler (Vallega, 1993).

kıyıda geri çekilmeye başka bir önemli faktör olmuştur. Bütün bu olumsuz gelişmeler gelişmeler kıyısız alanlarda yaşayanlar için istihdam sorununa yol açmıştır (Pinder vd.,)

Bu iki paralel gelişme, tarihi kent kıyısı ile kent arasındaki tarihsel süreç içinde gelişen çok güçlü ilişkiyi olumsuz biçimde etkilemiş, koparmış ve değiştirmiştir. Kıyıda geri çekilme bu süreçle birlikte başlamıştır. Kıyılardaki bu geri çekilme, mekansal ve fonksiyonel bir boşluk olarak ortaya çıkan farklı bir deniz - kara ilişkisini de beraberinde getirmiştir.

3.2.3.5 Ekolojik faktörler

Kıyısız bölgelerden geri çekilme ile ilgili bir başka gelişimde, halkın kıyıların olanaklarının, yaşamı zenginleştirici özelliklerinin farkına varması ve bu konuda ki tutum ve davranışlarındaki değişikliklerdir. Bu gelişme, bütün olarak kentin, özellikle de kent kıyılarının ekolojik yapısını geliştirecek çevresel çıkışların hareket noktası olmuştur. Özellikle 1960 ve 1970'lerde ekoloji kavramı, fiziksel çevrenin korunması, kirlenici aktivitelerin kıyılardan uzaklaştırılma istemi, insan çevre ilişkisine yeni ve farklı bir boyut kazandırmıştır (Vallega,1993). Teknolojik ve toplumsal gelişmeye paralel olarak boş zamanların artması kent kıyılarında önemli bir değişimin habercisi olmuştur. Özellikle rekreasyon ve turizme yönelik taleplerin gündeme gelmesi bu değişimin bir yansıması olarak algılanmalıdır.

3.2.4 Kıyıların yeniden geliştirilmesi

Kıyılara üç önemli faktörden dolayı hala büyük ilgi vardır: birincisi, büyüklüğü; ikincisi, kentin odak noktasında yer alması; üçüncüsü, hizmetler sektörünün güçlenmesi ve kıyı ile insan arasındaki manyetik ilişkidir.

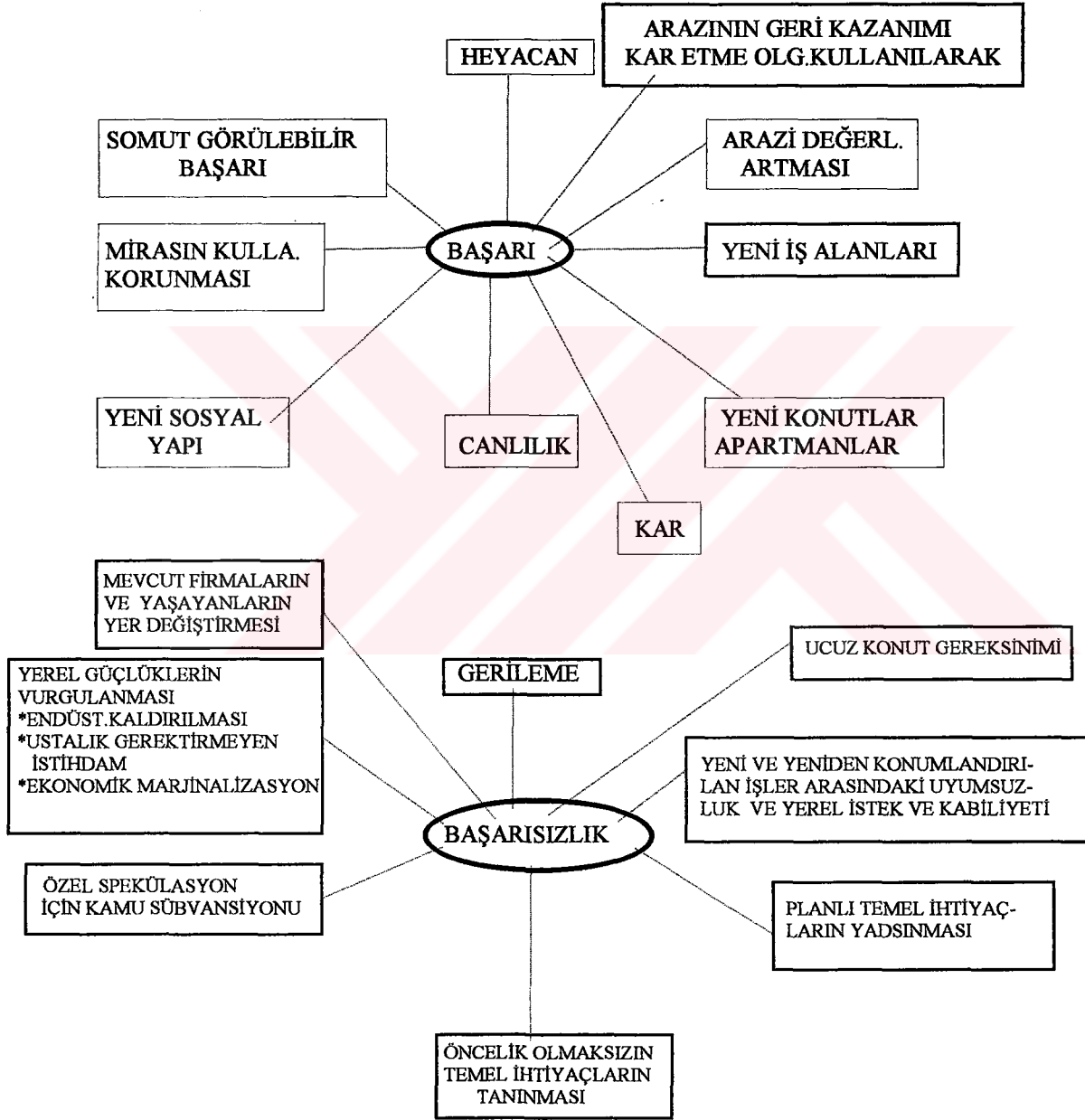
Kıyıları, tıpkı geçmişte olduğu gibi kentsel alanların yeniden organizasyonunda, kentin yeni rolünün belirlenmesinde önemli rol oynamış, kültürel, toplumsal ve ekonomik ilişkiye dayalı büyük gelişmelerle birlikte kentin imajını değiştirebilecek uygun bir potansiyele sahip olmuştur (Konvitz, 1982).

Kıyıların her zaman canlandırılması ve yeniden yapılandırılması, kıyı kentleri için çok önemli bir gereksinim olarak ortaya çıkmıştır. Toplum yararı ve kent ekonomisinin refahı için önemli bir fırsatlara sahip olan kentsel kıyılar, teknolojik değişim, dünya ticaretinin değişen, gelişen modelleri ve kıyı - kent arasındaki çeşitli ilişkiler, kıyısal alanların canlandırılması ve yeniden geliştirilmesi için önemli bir çıkış noktası olmuştur. Yeni kentsel kıyılar, kentsel çevre ve kıyı toplumu arasındaki tanımlanabilen, kavranabilen ilişkilerinin, sosyal kültürel modellerinin, ekonomik stratejilerin temelini oluşturmuştur. Buna karşıt olarak da Church (1988), ekonomi ve istihdam yaratmanın yeniden canlandırma yöntemlerinin bir ürünü gibi görünmesine rağmen, genel amaçlarının bir özelliği olmadığını savunmaktadır.

Norcliffe (1981) temelde, kıyılarda radikal değişiklikleri üreten dört temel unsur tanımlamıştır. Bu unsurlar, kapitalin yoğunlaşması; liman endüstrisindeki gerileme ve buna paralel olarak gelişen istihdamdaki azalma; kıyıların farklı olanaklara sahip olmasının farkına varılmasıyla gündeme gelen arazi kullanım rekabeti; kıyıyla ilişkisi olmayan kullanımların kıyılarda gelişmesidir.

Hoyle (1982) göre ise, kentsel kıyıların ve kentin yeniden geliştirilmesini gösteren yeni mekansal ve ekonomik düzen ile birlikte başlayan mücadele ilk olarak, kıyının konumsal ihtiyaçlarının değerlendirilmesini, ve inşa etme yöntemlerinin yeniden düşünülmesini, ikinci olarak, kıyısal alanlarda yaşayan ve çalışan insanlar için daha iyi bir çevre yaratacak kıyısal alanların tasarımının gerekliliğini, üçüncü olarak, kıyı kenti bütününde yaşayanların gelecekteki gelişmeleri için yeni dürtüleri içeriyordu. Bu yöntemlerdeki en önemli faktörler, teknolojik değişime olan tepkinin zamanlaması, değişikliklerin inşa edildiği geniş ekolojik çevre, mekansal ve sosyal değişimi yaratan ekonomik ve politik etkilerdir.

Bütün bu faktörler, eşzamanlı olarak, geleneksel kentsel kıyıların görünümünün ve karakteristiklerinin değişiminden sorumlu olmuştur (Şekil 3.3).



Şekil 3.3. Kıyılarda rekabet ortamı (Riley vd.;1988).

3.2.4.1 Kentsel coğrafya

Bender'e (1993) göre, kıyı projelerinde sınınanan iki önemli kriter vardır: birincisi, ölçeği ve parçaların bütünleştirilme güçlüğü; ikincisi, mekanın coğrafyası ve altyapısına yaklaşımıdır.

Kıyılarının yeniden geliştirilmesinde, canlandırılmasında sorunlar kısmen finansal, kısmen fiziksel, kısmen organizasyonel idi. Bununla birlikte, ulaşım yetersizliği yüzünden kıyılara girilemeyişi, birbirine zıt arazi kullanımı, parçacıl mülkiyet deseni, kıyılarda çözülmesi gerekli belli başlı sorunlar olmuştur. Farklı grupların kıyı alanlarının geliştirilmesi, iyileştirilmesi kavramını farklı algılaması bir başka önemli faktör olarak karşımıza çıkmıştır. Örneğin, tersane ve limanlarda çalışanların iş kaybından dolayı, eski ekonomik koşullara geri dönme istemi, bazı toplumsal derneklerin parklar, sosyal tesisler, toplum merkezleri gibi, kar amacı gütmeyen toplumsal kullanımları ön plana çıkarma istemi, girişimcilerin, kara dayalı ticari potansiyeli maksimize etme istemi, kıyıların geliştirilmesinde karşılaşılan diğer önemli faktörler olmuştur. Ayrıca kıyı kentlerin farklı karakteristikleri ve odak yaratmaya uygun olmayan lineer yapıları, yaklaşımların bir başka farklı bir boyutunu içeriyordu.

Sanayileşmenin kentsel kıyılarda kentsel coğrafyayı dikkate almadan yaptığı ağır tahribat, kıyıların yeniden geliştirilmesinde, kentsel coğrafyayı dikkate alan ekolojik yaklaşımların gereksinimi ortaya koymuştur. Bu nedenle kıyıların yeniden geliştirilmesinde, özellikle Boston ve Baltimore örneklerinde, kentsel coğrafyanın önemi vurgulanmıştır.

Kentsel coğrafyanın önemli bir parçası olan kıyılar, doğal yaşamın döndüğü su sağlayan acil bir kaynak olmasının yanında canlı kentsel yaşamın odak noktasıdır. Bundan dolayı geleceğin plancılarının doğal ekoloji, su kaynakları, topografya gibi kentsel coğrafya elemanlarını tasarıma yön verecek bir fırsat olarak görmeleri ve tanımaları oldukça önemlidir.

3.2.4.2 Planlama

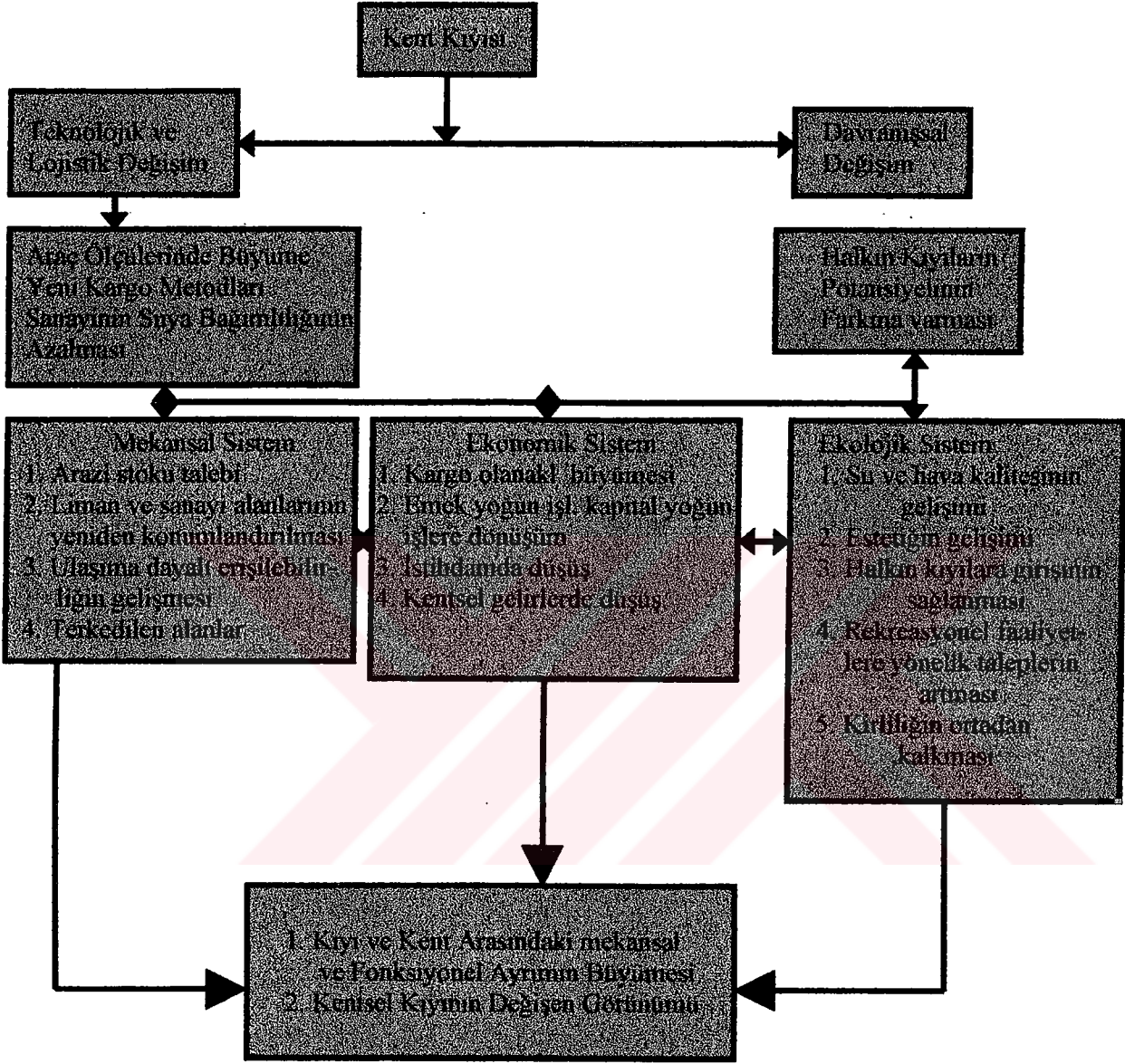
Kıyı geliştirilmesinde iki farklı yaklaşım vardır: birincisi, kıyıların kar amacı gütmeyen, park kültür merkezi gibi kıyıların daha çok toplumsal aktivitelere dayalı geliştirilmesi, ikincisi, ticari potansiyeli maksimum düzeye çıkaracak fonksiyonlarla kıyıların geliştirilmesidir.

Geçmişte mekansal yorumlara dayalı kentsel arazi kullanım problemlerine ve modellerine, yada ticari yapı ve kıyı olanaklarının karakteristikleri ve gelişmesi üzerine odaklanma eğiliminde olan kıyı kentlerindeki çalışmalar, günümüzde kıyıdan geri çekilme ile ortaya çıkan problemler ile birlikte, kıyılarla ilişkili politikalara, terk edilen alanların, gereksinimleriyle ilişkili olarak yeniden geliştirilmesine odaklanmıştır (Şekil 3.4).

Tarihte çok yoğun olan kent ve su arasında zedelenen ilişkiyi, kentin yeniden keşfedilen kıyısı ile birlikte bu ilişkileri yeniden kurmayı amaçlayan yeni projeler, girişimler, Kuzey Amerika'da 1970'lerde başlayan, 1980'lerden sonra Avrupa'da özellikle İngiltere'de görülen, kıyı yeniden canlandırma hareketleri, kentsel tasarım alanında çok zengin bir potansiyeli ortaya çıkarmıştır. Amerika'da, Boston ve Baltimore örnekleri, dünyadaki yeni ekonomik yapılanmaya uygun kara dayanan, maliyeti yüksek kentsel projeleri, yeni bir model olarak ortaya çıkmıştır (Bruttomaesso, 1993).

Hollanda'da güçlü planlama gelenekleri ile ilişkili kontrollü bir uygulamaya dayanan yaklaşımlar, iktisadi durgunluk ve güçlü pazar ekonomisinin etkisiyle talebin yönlendirdiği, talebe göre (demand – led) planlama yaklaşımına doğru kaymaya başlamıştır (Riley vd.,).

Son dönemlerde, kara yönelik maliyeti yüksek bazı projelerde görülen en büyük sorun, önerilen büyük ölçekli binaların gerektiğinde kolayca dönüşüme uğrayamaması, ve bunları işletecek büyük enerjilere ihtiyaç göstermesidir. Bu nedenle Kullanıcı ile kullanımları uzlaştıran, biçimleri ile inşa edildikleri çevreye uyumlu olan anlaşılabilir kurallar çerçevesinde kolayca değişebilen esnek projelere gereksinim duyulmuştur.



Şekil 3.4 Kıyılarda gelişme ve eğilimler(Hayuth, 1998).

Kıyı-kent ilişkileri, dünyanın çoğu bölgesinde, ekonomik ve politik terimlerinde çıkış noktası olmuştur. Kıyıda geri çekilme tanınan bir eğilim oldu. Bazı gelişmelerin sonuçları kabul edilemez olsa da, kıyıda geri çekilmenin bazı sonuçları heyecan verici yenilikleri de beraberinde getirmiştir. Bu gelişmenin önemli sonuçlarından birisi de, uluslararası ticaretten çok rekreasyon ile birleşen yeni kullanımların terk edilen alanlarda yeniden geliştirilmesi ile kıyılara geniş ve yaygın geri dönüşü başarmasıdır. Bu geri dönüşte rekreasyon anahtar bir eleman olarak kullanılmıştır. Kıyı ve kıyı ilişkili kentsel alanların yeniden geliştirilmesinde, tüm sistemin, çevresel kontrol, teknolojik değişim, ulusal ve uluslararası değişik ölçeklerdeki ekonomik ve politik durum ve yasalar gibi önemli faktörlerle kontrol edildiği ve etkilendiği bir anda, kirlilik riskini azaltan, uyumlu gelişme projeleri ve girişimleri de etkili olmuştur. Öte yandan koruma bilincinin yeni yeni yerleştiği günümüzde geçmişle bağlantının kurulduğu kentlerin iz bırakan önemli elemanları kentsel kıyıların geliştirilmesinde, çok önemli bir eleman olarak dikkate alınmalıdır.* (Hilling, 1988)

Şimdiye kadar, kıyısız alanlarla getirilen megapoliten değerlere maruz kalan kentler, gelecekte çok kapsamlı bir su - kara karşılıklı ilişkilerini içeren bir kıyı planlama modelinin kurulmasına öncülük edecektir. Teoride kentsel kıyıların sorunlarını çözecek tüm kentsel kıyıları içeren kapsamlı bir planlama yaklaşımlarına ihtiyaç olsa da, pratikte kıyıda çoklu mülkiyet sorunu gibi problemlerden dolayı böyle bir yaklaşım zor olabilir (Hayuth, 1988).

3.2.4.3 Ekonomi

Bu dönemlerde ortaya çıkan ekonomik durgunluk, bu canlandırma ve yeniden hayat verme dalgasında, mevcut hacimler üzerine odaklanan, sosyo-ekonomik özellikleri de içeren Boston ve Baltimore modelinin Avrupa'da da uygulanmasında oldukça etkili olmuştur. Kıyıların yeniden geliştirilmesi, toplu bir adım olmasına rağmen, kar amacı ve bu amaca yönelik sonuçların benimsenmesi, gelişme ve uyum, şüphe ve çekişmeyi de beraberinde getirmiştir.

* Genova (İtalya) bu konudaki en güzel örneklerden birisidir.

21. yüzyıla uygun yeni kentsel çevreler yaratmak ve parçalanmış kent - kıyı ilişkisini yeniden kurmayı amaçlayan kıyıların yeniden geliştirilmesi, çok geniş bir olgu olduğundan, kıyı - kent ilişkisinin yenilenmesinde yerel özellikler ile birlikte genel özellikleri de dikkate alınmalıdır. Globalleşme gibi yeni ekonomik kavramlar kıyıların yeniden geliştirilmesinde etkili olan teknolojik değişimin etkisinin yanında, ölçek ekonomisinin önemini de vurgulanması gerekliliğini ortaya koymuştur.

3.2.4.4 Politikalar

Son dönemlerde, bütünüyle mekansal değişikliklerin sonucu ortaya çıkan mekansal modellere, ekonomik ve politik stratejilere dayanan yerel politikalar ile birlikte strüktürist bir dürtü olan global ve ulusal politikaları tartışan araştırmacıların büyük çoğunluğu karşı çıkmıştır.

Avustralya'da olduğu gibi kıyıya bağlı gelişen fonksiyonlar kentsel, bölgesel, ulusal hatta kıtasal gelişmelerin temelini oluşturarak, kentlerin gelişmesinde ve büyümesinde önemli rol oynamıştır. Bird'e (1976) göre, kıyıya dayalı sermaye kentlerinin başarısında, politik güçlerde etkili olduğu için, bu güçlerin de korunması önemli olmuştur.

Partilerin ideolojik politikaları, kökeni mekan dışı olmasına ve pratikte yerine getirilmesine karşı coğrafi bir etkiye sahiptir. Bu nedenle kıyılardaki değişimlerde, ulusal politikaların rolünü tanımanın yanında, meydana gelen yeniden gelişme biçimlerinde etkili olan bütün güçlerin etkisini de bilmek gerekir.

Temel politika olarak, yerel ekonomik yapıyı, yerel politik kontrolü ve bireysel güçleri yansıtan yerel ekonomik politikaların, sosyal değişim ve ekonomik yenilenmeyi sağlayamaması ile birlikte, ekonomik gelişme amaçlarının parçalanmasına da yol açması, yerel sektörün, özel sektör girişimlerinin, değişimi mümkün olduğunca yönlendiren etkileyen ve hızlandıran çözümlerin desteklenmesini beraberinde getirmiştir.

Canlandırma ve düşünün uluslararası etkilerinin bilinmesinin yanında, yerel davranışlar, kararlar ve politikalar gibi yerel faktörlere önem vermeyen analizler konuya doğru biçimde

yaklaşımlarda bulunulmasını engellerken, yeniden canlandırmada, dış güçler ile yerel güçler arasındaki karşılıklı iletişimin geliştirilmesi gereklidir.

3.2.4.4.1 Organizasyon ve yönetim

Dünya nüfusunun artmasına paralel olarak yeni kentsel alan gereksinimi, kıyı kentlerinde, rekreasyonel alanlar, altyapı, kentsel yerleşmeler, balıkçı limanları, marina gibi işlevleri içeren ekstra kentsel kıyılar ile kentsel alanların entegrasyonunu sağlayacak kentsel yöntemlere stratejilere ihtiyaç göstermiştir.

Gittikçe artan refah ve sosyal davranışlardaki değişikliklerden dolayı, kentsel kıyılar, turizm ve 2.konut gibi işlevlerden de etkilenmektedir. Bütün bu gelişmelerin kıyılara olumsuz etkilerini önleyecek yönetim modelleriyle birlikte, kıyıyı kent ile entegre edecek, kentsel kıyıyı yeniden biçimlendirmek için mücadele verecek bir kuruma ihtiyaç duyulması ve kıyıların gelişmesi doğrultusunda sınırlı fonksiyonlar için kullanımdan, çok yönlü kullanıma dönüşümün gereği olan, çok yönlü bir kıyı yönetimi ihtiyacı ile birlikte, kentsel alanların sınırlarının ötesinde kıyı alanlarının varlığı, ekstra bir kıyı yönetim biçimini gerektirirken, kıyı alanları yönetimi, (CAM- Coastal Area Management) gittikçe artan bir önem kazanmıştır. Potansiyel olarak kıtasal sınırları içeren CAM'in temel politikası kıyısız eko-sistemin korunması yanında, ekonomik zone ile uyumlu olmaktır. Kentsel kıyı alanlarının kullanımının artması ve genişlemesi sürecinde, kıyı alanlarının yönetimi, kıyının yeniden geliştirme politikalarının çatkısının oluşturulmasında öncü olacaktır.

Teknolojik gelişme ve kent merkezi çevresindeki olanaklar, gelişme ve yenileme için büyük baskılar yaratmıştır. Endüstri önemini yitirirken, hizmetler, rekreasyon ve turizm sektörüne yönelik talepler artmıştır. Gelişmekte olan ülkelerin, son zamanlarda, izlenen ekonomik politikalar doğrultusunda, bu alanlara hayat verecek ağır yatırımlar yerine kontrollü yatırımlarının benimsenmesi, kamu kurumlarının kabiliyetini sınırlandırmıştır. Bu gelişmeler, yeni organizasyon arayışlarını da beraberinde getirmiştir. Bu arayışlardan birisi de özel sektörün devreye sokulması idi. Bu nedenle bir tür müteahhit diye adlandırabileceğimiz "developer" tipi geliştirildi. Böylece kıyıların yeniden

geliştirilmesinde, karşılaşılan maliyet problemleri de özel girişimcilerle aşılmış olacaktı. Bu politika, 1950'lerde Amerika'da yerel yönetim, yerel sektör, mülkiyet grupları, hatta eğitim kurumları gibi geniş çaplı bir katılıma dayalı bir ortaklığın geliştirilmesini sağlamıştır.

Daha az bir bürokratik planlama sistemi ile, kamu + özel yatırım araçlarını kullanarak özel yatırımları teşvik etmeyi amaçlayan, politikalar özellikle Baltimore'daki * kıyı ve Londra dok alanlarının yeniden geliştirilmesinde çok önemli rol oynamıştır. Kamu kurumları, alanın temizlenmesi, altyapının hazırlanması, tarihi binaların korunması ve dönüşümü sağlayacak yeni yatırımlar için gerekli finansın sağlanmasında önemli rol oynayarak özel girişimcilerin yatırım yapmasına olanak sağlamıştır (Çizelge 3.1). Kamu yatırımları ve özel yatırımlar ile mirasın korunarak, kaynağa dönüştürülmesi ve halkın önemli kesimini kıyıya çekerek, kıyı - kent arasında ilişkinin yeniden kurulması sağlanmıştır. Avrupa ve Amerika'daki terkedilen kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesinde merkezi ve yerel kurumlardan çok, mülkiyet şirketleri, inşaat grupları, finansal konsorsiyumlar gibi özel girişimlerin etkisi, finansın can alıcı etkisini göstermektedir.

Kıyıların değişiminde uluslararası sermayenin etkisi, marina projeleri, kıyıların gittikçe artarak, cazip hale gelen karakteristik özellikleri ve bu özelliklerin sonucunda global girişimciler için geliştirilerek cazip hale getirilen mülkiyet gibi unsurlar önemli rol oynayarak bu değişimi hızlandırmıştır.

3.2.4.4.2 Yasalar

Amerika'da, 1972 Sahil Bölgeleri Yönetimi Yasasında, kıyılarda ekonomik gelişmeler kadar, ekolojik, kültürel, tarihi ve estetik değerlere de önem verecek gelişme programlarına gereksinim olduğu açıkça ifade edilmiştir.

* Baltimore'da Hyatt Otel finansörlüğünde, kıyı alanlarının düzenlenmesine yönelik anlaşma doğrultusunda, düzenlenecek alana giriş ücretli olup bu ücretin 1/3'ü girişimci otele, 2/3'ü ise doğrudan yerel yönetime aktarılacaktı. Yerel yönetimin elde edeceği gelirden dolayı bir kamu yararı sağlandı. Böylece düzenlenen bu alanı gezen 18 milyon ziyaretçi kente 650 milyon dolarlık bir katkı sağladı.

3.2.4.5 Teknoloji

Kıyıların yeniden geliştirilmesinde, üretim değerlerini, maliyetlerini azaltarak, uluslararası yaygınlaşarak pazar payını arttırmayı amaçlayan teknolojik gelişmelerin rolü büyük olmuştur. Kuzey Amerika ve Batı Avrupa kıyı kentlerindeki * rekreasyonel, ticari, konut ve kurumsal arazi kullanımları, aynı zamanda toplumun mekansal organizasyonu üzerindeki teknolojik değişiklikleri göstermektedir.

Teknolojik ve organizasyonel etkilerin yanında, halkın kıyılara olan tutum ve davranışlarındaki değişimler, kıyıların yeniden geliştirilmesinde önem kazanmıştır. Teknolojik gelişmeler doğrultusunda, sanayinin kıyılara olan bağımlılığının azalması ve boş zamanların artmasıyla toplumun kıyılara olan ilgisindeki değişme, denizsel yaşam ve suyun kent için öneminin anlaşılması, kıyıda olumsuz gelişmeleri hafifleten unsurlar olmuştur. Bundan dolayı, kıyılarda suya dayalı rekreasyon, marina gibi fonksiyonlar dışında, alışveriş merkezleri, restaurant, konut gibi fonksiyonların yeniden geliştirilmesi rekabet ile birlikte kent - kıyı ilişkisine farklı bir boyut getirmiştir. Kıyıya yeniden dönüş olarak adlandırılan bütün bu gelişmelerde teknoloji başta kirliliğin azaltılmasında, boş zamanların yaratılarak insanların kıyıların farkına varmasını sağlamaya kadar önemli bir rol üstlenmiştir.

* Kuzey Amerika'da Baltimore, Avrupa'da, Liverpool ve Bristol'daki dok alanları ile Marsilya'daki Vieux Port alanı, suya dayalı rekreasyon alanlarının önemli örnekleridir.

3.2.4.6 Sosyal kültürel yapı

Gelişen ülkelerde yükselen yaşam standartları ve birikimlerdeki artış, çok yönlü bir sosyal değişimi başlatmıştır. Günümüzde bunun en belirgin, yansıması turizm olmuştur. Kıyıların çöküntüye uğramış terkedilmiş köşeleri, müzeler, akvaryumlar, restaurantlar, kıyı parkları ve marinalar gibi rekreasyonel ve turizme yönelik kullanımlar ile çekici bir dönüşüme ve değişime uğrayarak yenilendi. Bu değişime, motorlu araçların fiyatlarındaki düşüş de yardımcı olmuştur. Bununla birlikte, kıyılarda, marina ile birlikte konut, otel ve büroları içeren demiryolu ve hava alanı gibi yeni ulaşım sistemleri ile kent merkezine entegre edilmiş talep yaratıcı kompleks sistemlere dayalı sosyal değişimler tartışma yaratmış ve hiç kuşkusuz tartışılmaya da devam edecektir.

Kentsel kıyıların yeniden geliştirilmesinde, geliştirilen fonksiyonlar, bu bölgelerde yaşayanların sosyal ve ekonomik durumlarıyla çok keskin birtakım ayrılıklar yaratmıştır. Kıyısız endüstrinin, ağır endüstriye dayalı üretimden, son üretim ve hizmete dayalı bir üretime geçişi, aynı zamanda psikolojik etkiler ve derin bir sosyal değişimi beraberinde getirmiştir. Bu nedenle kentsel kıyıların geliştirilmesinde, sosyal ve ekonomik öğelerin uzun dönemli dinamizmini önemsememek, sadece terkedilen boş alanlara odaklanmak, hiç kuşkusuz bu alanların gelişmesiyle birlikte birtakım sosyal problemlere neden olacaktır.

Toplumun varlığını dikkate alan kıyı yeniden geliştirme planları, pozitif bir toplum imajını geliştirecek operasyonlar için de yol göstermiştir (Hayuth, 1988). Bu değişim ve gelişmelerde etkili rol oynayan finansal kurumların istemleri de önemli idi. Kar amaçlı yatırım eğilimlerine dayalı, sürekli dolaşımın olduğu bir çevrede sabit varlıkların önce aktif servetlere ve tüketime yönelmesi, park, yaya yolu otopark gibi ortak alanların elde edilmesini güçleştirmiştir. Bu durumda, kar amacı güden modellerde kamu kullanımının gecikmesine veya tamamen ortadan kalkmasına yol açabilir. Ortak kullanım alanlarının gecikmesi yada ortadan kalkması sosyal ve kültürel yapıyı da olumsuz etkileyecektir.

Kıyıların yenilenmesi, ölen veya ölmeye yüz tutan, kentsel alanlara yeni yaşamlar getirebilir, geniş ve yaygın ekonomik ve sosyal fırsatlar yaratabilir ve bunlar merkezi kentsel gelişmeden çok, kentin çeperlerine doğru olan yayılma eğilimlerine engel olacaktır.

Bu nedenle günümüzde kentsel kıyılar ve bu kıyıların içeriye doğru uzantısı olan semtler, kent kıyı ilişkisine temellendirilen yeniden geliştirme kavramları içinde ele alınmalıdır.

Şimdiye kadar gerçekleştirilen kıyı yeniden geliştirme çabaları, sadece kentsel kıyı geliştirmelerini değil, aynı zamanda kıyılarda bulunan kentsel olanakları sınırlı fonksiyonların dönüşümünü de içermelidir.

3.2.4.7 Ekoloji

Son dönemlerde ortaya çıkan kıyı geliştirme politikaları, kentsel fonksiyonlara dayalı fiziksel yöntemler ve eko-sistemler arasındaki ilişkilerde düşüşe sebep olmuş bu gelişmede kıyısal kullanımlardan dolayı kaynakların tüketilmesi gibi olumsuzluklara yol açmıştır (Vallega 1991). Kıyılarda ekosisteme daha duyarlı olmak iki dürtüyle mümkündür. Bunlardan birincisi, kıyı bölgesinde bir bütün olarak, insan davranışlarının, besin ağının korunması ve koruma ile uyumlu sosyal kavramların geliştirilmesi; ikincisi, deniz parkları, açık alanlar gibi öncü fonksiyonları serbest bırakıp, geliştirerek kısmen kıyısal ekosistemin ve fiziksel çevrenin korunma bilinçsizliğinin aşılmasıdır

Su ile doğrudan ilişkisi olan rekreasyonel parklar gibi fonksiyonlar ile birlikte, su ile ilişkisi olmayan ticaret, ve kongre gibi ekonomik faaliyetlere dayalı fonksiyonlar, bir bütün olarak kentsel ortam ile ilişkilendirilmelidir. Bu doğrultuda analiz ve planlamanın oturacağı kentsel matrisi:

- a) Kentsel fonksiyonlar,
- b) Kıyı fonksiyonları olarak tanımlayabiliriz. Bu doğrultuda, kıyının rolünün, bir bütün olarak metropoliten alana, kente göre tanımlanması gerekir.

Kıyılarda terkedilen alanlarda, önerilen konutlar, büyük alışveriş merkezleri, turizm alanları, marinalar gibi kendi ekolojilerini biçimlendiren projeler, bütün kıyıları ve arkasındaki doğal sistemi de etkiledi. Bunun için kentsel kıyıların yeniden geliştirilmesi, özellikle kentsel değişim ve kıyısal alanların yeniden geliştirilmesinin konumsal ve mekansal zıtlıklarına dikkat edilerek, teknolojik değişim ve ekolojik sınırlar ile denizsel perspektifler ve kent planlama arasındaki dengeyi ararken (Hoyle, 1988), kıyıda estetik değerler yaratmak ve uygun fonksiyonlar sağlamak için deniz, kıyı parkları ve bu amaçlara

ayrılmış alanlardaki aktiviteler ile kirletici aktivitelerin yer değiştirmesine dikkat edilmelidir.

Kıyılar, eko - sistemin bir parçası olarak, su sağlayan acil bir kaynak, doğal yaşam ortamı ve canlı kentsel yaşamın odak noktasıdır (Bender, 1993). Bu bakımdan gelecekte plancuların doğal ekoloji, gel - git hareketleri, su kaynakları ve topografyayı tasarıma yön verecek bir unsur olarak ele almaları, ve tanımaları oldukça yararlı olacaktır.

Tasarımcı, kıyıda yer alan meydan, park, sokak gibi her elemanı, tek bir fonksiyona hizmet eden elemandan çok, üst üste gelmiş fonksiyonların bir parçası olarak ele alırsa, yaya hareketi, su kaynakları ve manzara faktörlerini, büyük bir sistemin elemanları yapacak fırsatları bulacaktır. Bütün bu faktörler kaynakları koruyarak kente ve topluma en zengin yaşamı getirecektir.

3.3 Varsayımlar

1. Çevre hem fiziksel ortamı hem de toplumsal ve ekonomik ortamı içerdii için, çevre sorunlarına sadece fiziksel mekanın bir bozukluğu olarak bakılmamalıdır. Gelişmemiş veya gelişmekte olan ülkelerde toplumsal ve ekonomik sorunlar zaman çevre sorunlarının önüne geçebilir. Bu nedenle soruna ekonomik gelişmemi, çevre sorunumu diye bir yaklaşımda bulunmak yanlıştır ve dengeli ekonomik gelişme sorunun çözümlünü de içermektedir (Keleş, R., 1976). Kıyısız fonksiyonlar, kara – deniz karşılıklı ilişkisi, sosyal kavramlarındaki gelişim, planlama ve yönetim senaryosu ile ilgilidir. Kıyı ve kıyı ile ilişkili aktivitelerden doğan istihdamın yönü, ölçeği ve doğası araştırılmalı ve kıyısız alanlarla, kıyısız aktiviteler arasındaki ilişkilerde, istihdamın göz önünde bulundurulması, bu alanlarda yaşayan topluma dolaylı yarar sağlar.

2. Kentsel kıyıların geliştirilmesinde, kıyılar içinde buldukları kentsel coğrafyanın bir elemanı olarak, sanayileşme sürecinde ihmal edilen ve sanayinin desantralizasyonu ile birlikte yeniden gündeme gelen doğal ortamın süregeldii eko – sisteme dikkat edilmelidir.

3. Avrupa Birliği (AB) gibi uluslararası ekonomik güçler, globalleşme gibi yeni dünya düzenini amaçlayan ekonomik politikalar, günümüzde ve gelecekte kentlerin gelişimini etkileyecektir. Kentler ile karşılıklı ilişki içinde olan kent kıyısının da bu gelişmelerden etkileneceği mutlaktır. Bundan dolayı kentsel kıyıların geliştirilmesinde yerel güçler ile birlikte ulusal ve uluslararası güçler de önemli rol oynayacaktır.

4. Geçmişten günümüze, kente kimlik veren toplumsal ve kentsel elemanların, önemli bir kültürel öge olarak devamlılığının sağlanması, kıyıların geliştirilmesi sürecinde önemli bir etken olarak geliştirilmelidir.

5. Kıyıların yeniden geliştirilmesi doğrultusunda, sınırlı fonksiyonlara yönelik kullanımlardan, farklı ve çeşitli işlevleri içeren çok yönlü kullanıma dönüşüm, yüksek bir maliyet getirmektedir. Bu da farklı ve çok yönlü bir yönetim ve organizasyon ihtiyacını doğurmaktadır.

6. 3830 sayılı son Kıyı Kanunu da dahil, Mecelle Kanunu ile başlayan 10 m. ile 100 m. arasında değişen göreceli sınırları içinde ele alınan kıyı bandının biçimlenmesinde ve kullanımında kıyı yasaları yetersiz kalmaktadır.

7. Geleneksel planlama yaklaşımları ile birlikte bütünlüğü olmayan parçacıl düzenlemeler, kentsel kıyıların yenilenmesi ve geliştirilmesinde yetersiz kalmaktadır.

4. İSTANBUL'UN KURULUŞUNDAN GÜNÜMÜZE KENTSEL GELİŞMESİNDE KİYİLLARIN ETKİSİ, KİYİLLARIN MEKANSAL GELİŞİMİ ve GELİŞME DİNAMİKLERİ

Denizin yarattığı ve yaşam verdiği bir kent olan (Kuban D., 1996), İstanbul'un kuruluşundan günümüze olan gelişme sürecini ve gelişme sürecinde kıyıların biçimlenmesini, önceki bölümde ele alınan 19.yüzyıl öncesi (sanayileşme öncesi), 19. yüzyıl, sanayileşme ve sonrası, kıyıdan geri çekilme, kıyıların yeniden geliştirilmesi dönemleri altında incelenmiştir. Bu dönemlerde, kent – kıyı ilişkisi bağlamında, gerek kıyı, gerekse kenti biçimlendiren dinamikler ve buna bağlı değişimler ele alınmıştır.

4.1 İstanbul'un Kuruluşunda Etkili olan Dinamikler

İstanbul ve çevresi, Paleolitik dönemden bu yana insan topluluklarının yaşam ve kültürüne sahne olmuş büyüleyici bir doğal çevreydi (Esin, U., 1992). Busbecq (1968) ve Lamartine'e göre Tanrı, doğa ve insan İstanbul'u yaratmak için olanüstü bir işbirliği yapmıştır. Doğu Balkanlar, Boğaziçi'nin, Haliç'in ve Marmara Denizi'nin birleştiği noktada bir tepeyle son bulur. Yaklaşık 7.5 km. uzunluğunda doğal bir koy olan Haliç* bütün Kuzey Ege Denizi'nin en korunaklı limanı olmuştur (Erzen, A., 1954). Bu uygun alan, kentlerini burada kuran Yunan denizcilerle, Megaralı kolonileri kendine çekmiştir (Şekil 4.1).

Ticaretin başlıca ekonomik faaliyet olduğu koloni hayatında, Karadeniz ve Akdeniz arasındaki koloni ticaret ilişkilerinin sağlandığı, su yolu üzerinde bulunmak, Haliç gibi bir doğal limana ve savunma güvencesi sağlayan tepelere sahip olmak, kentin kurulması ve gelişmesinde etkin olmuştur. Kentin ekonomi, savunma, ulaşım gibi yaşamsal gereksinimlerini ve gelişmesini sağlayan su, aynı zamanda İstanbul'un, Avrupa ve Ortadoğu'nun en büyük kenti olmasında en önemli faktör olmuştur. Bununla birlikte kent, zaman zaman yaşadığı güç anlarda ayakta tutan en büyük unsur, deniz ve limanlardı. Günlük yaşamın gereksinimlerinin tek kaynağı olan deniz ve gemiler, denizden ürün sağlamanın yanında uzak alanlar ile iletişim kurulmasını da sağlıyordu (Kuban, D., 1996).

* Arapça *haliç* koy, körfez anlamına gelir. Yunanca *keras* ise "boynuz" demektir.

4.2 19. Yüzyıl Öncesi Gelişmeler

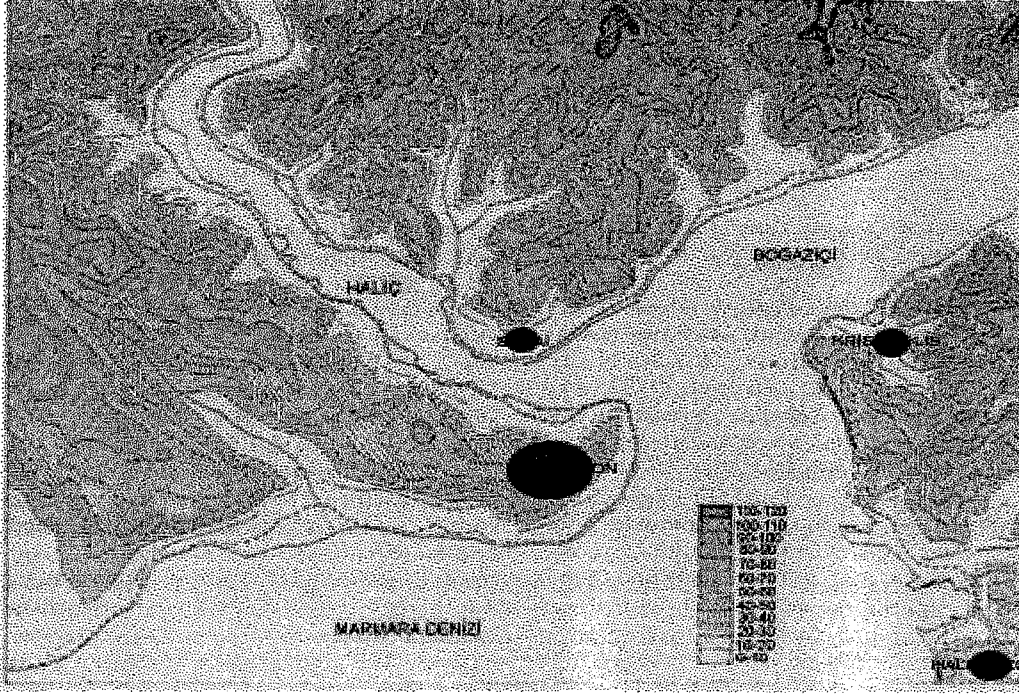
19. yüzyıl öncesi gelişmeler, kentin kuruluşu ile birlikte konumsal avantajı nedeniyle yapılan saldırılarla kesintiye uğramasına rağmen hızla gelişen Roma ve Bizans dönemi, Fatih Sultan Mehmet ile başlayan dönüşüm ve gelişim çabaları ile birlikte, özellikle 18.yüzyılda, Tanzimat dönemindeki batılılaşma süreci ile gelen değişim ve gelişmeleri kapsayan Osmanlı dönemini içermektedir. Bunun sebebi farklı sosyal yapılara dayanan farklı politikalar ve bunların mekansal yansımalarıdır.

Kentin kuruluşunda çok etkin bir faktör olan suyun sağladığı savunma, ulaşım ve ekonomik aktiviteler, kent – kıyı ilişkilerinde ve kentin gelişmesinde, kentin ve kıyısının biçimlenmesinde, kullanımında etkili olmuştur. Gelişme sürecinde, barutun icadı ile birlikte surların önemini yitirmesi kent su ilişkisinde ulaşım ve ekonomi ile birlikte özellikle boğaz ve Anadolu yakasında, sayfiye sayısındaki artış, suyun dinlenme ve eğlenme faktörünü içeren bir başka kıyısız kullanımı yansıtmaktadır.

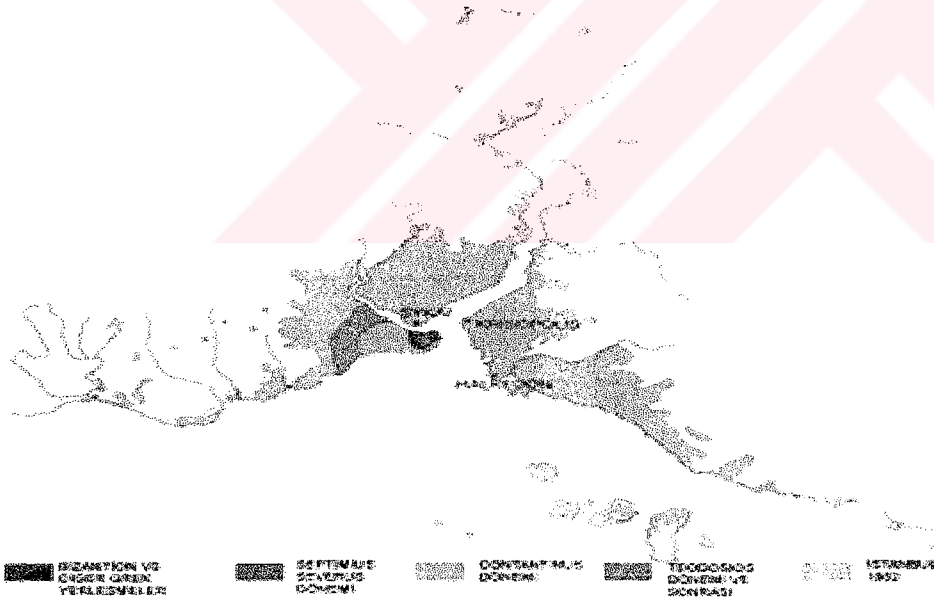
4.2.1 Osmanlı öncesi, Roma ve Bizans dönemi gelişme süreci ve dinamikleri

İlk Megara ticari kolonisinin, Asya kıyısında, deniz ile Kurbağalıdere arasında yer alan küçük bir plato üzerinde yer almasından sonra, ikinci Megara kolonisinin Boğaz girişindeki Sarayburnu'na yerleşmesiyle kurulan İstanbul (Dauney, G., 1960), Haliç gibi Akdeniz'in en güvenilir iç limanına sahip olmakla birlikte, Asya ile Avrupa, Karadeniz ile Akdeniz arasındaki ticari bağlantının denetlenmesini sağlayan, savunmayı kolaylaştıran ticari kavşak noktasında bulunmasının getirdiği konumsal avantajla, hızlı bir gelişme süreci göstermiştir (Şekil 4.2).

Contantinus'un hükümdarlık döneminde, İstanbul İmparatorluğun yeni örgütlenmesi içinde, Roma'dan sonra ikinci kent olması ve Doğu illerinin merkezi olması ile hızlanan gelişim süreci, kentin konumunun getirdiği çekicilikten dolayı yapılan saldırılarla zaman zaman kesintiye uğrasada, su getirdiği avantajla, sürekliliği sağlayarak kenti onarmıştır.



Şekil 4.1 İstanbul, savunma ve ulaşım elverişli coğrafyaya sahipti (Kılınçaslan, 1981).



Şekil 4.2 İstanbul Asya – Avrupa, Akdeniz – Karadeniz arasındaki ticari kontrol noktasında olması dolayısıyla Megaralı tüccarların yerleşim yeri olarak kurulmuştur (Kuban, 1996).

4.2.1.1 Fizik mekan ve işlevsel gelişme

İstanbul, 5. yüzyılda kurulan ve temelde topoğrafyadan kaynaklanan işlevsel bölünme düzenini korumuştur. Limanlar ve saraylar, yönetim ve ticaret merkezleri topoğrafya ile uyum içinde gelişirken su, temel yönlendirici faktör olmuştur. I. Bölge yönetim bölgesi iken ticaret doğal olarak limanlarla ilişkili bir biçimde Haliç üzerindedir. II. ve III. bölgeler, Marmara ve Haliç kıyılarında yer alan konut alanlarıydı (Şekil 4.3)

İstanbul'da, fizik mekan ve işlevsel gelişmeyi **limanlar**, limanlara bağlı olarak gelişen **ticaret, konut, yönetim** ve **sur dışındaki gelişmeler** olarak ele alınabilir.

Limanlar, kentin yaşamsal gereksinimlerinin karşılandığı ticari limanlar, Akdeniz ticaretindeki egemenliğin sürdürülmesi açısından çok önemli olan askeri limanlar - tersaneler, ulaşım, pazar ve ticari aktivitelerin gerçekleştiği küçük iskeleler ve rıhtımlar olarak sınıflandırılabilir.

Sarayburnu'ndan Eminönü'deki Yeni Cami'ye kadar olan 600 m.lik kıyı şeridinde limanlar*, rıhtım kente giriş kapıları ve iskeleler bulunuyordu. Rıhtımlar ve iskeleler liman alanının canlı yaşamına katkıda bulunan öğelerdi Resim (4.1). Son derece güvenli bir bölgede yer alan ana liman Neorion'dan, bu büyük koyun içlerine doğru ve kentin ticaret merkezi ile doğrudan bağlantılı uzun rıhtımlar, kent ulaşımına ve ticaretine hizmet ediyor, su derinliğinin elverişli olması büyük gemilerin bağlanabileceği alanlar sağlıyordu (Kuban, D., 1996). Genellikle, kıyı ve surlar arasında, limanlara ulaşımı sağlayan dar bir kıyı şeridi vardı. Bu alan limanlara gelen malların kıyı boyunca yer alan depolara taşınmasını sağlıyordu** (Janin, R., 1964). Bununla birlikte, yine Haliç'te Kasımpaşa ve Fener ve Sirkeci – Eminönü arasında yer alan ana liman Neorion'da tersaneler yer alıyordu.

* Bu alanda yer alan Prosförion Limanı ticari bir liman, Neorion ise, küçük ama korunaklı olduğu için tersane işlevi görmekteydi. İlk Yunan kentiyle birlikte kurulan bu eski liman Severus tarafından genişletilmiş ve Konstantinopolis döneminde hem ticari hemde tersane işlevi görmüştür.

** Bu yollardan birisi *Drungaria yolu*du. Kereste nakliyatı ve depolanması için kullanılan bu yol Türk döneminde işlevini sürdürmüştür (Kuban, D., 1996).

Kentin Marmara kıyıları ise Sarayburnu ile Yenikapı arasında hem su derinliğinin elverişli olmaması, hem de lodos rüzgarına açık olması dolayısıyla liman için elverişli olmamasına rağmen, hem saraya hem de kente hizmet verecek yapay limanlar inşa edilmiştir. Marmara kıyılarındaki ilk liman olan ve Büyük Saray'a hizmet veren Bukoleon limanından başka, bu kıyıda çeşitli limanlar yapılmıştır. Bugünkü Vatan Caddesinin bulunduğu vadinin içinden geçen Lykos Deresi'nin Marmara Denizi ile buluştuğu yerin ağzına yapılan Eleuritus Limanı Mısır'dan ithal edilen tahılın giriş noktası idi ve barındırdığı depolar ve ticaret alanları, pazarları ile kentin oldukça hareketli bir bölgesini oluşturuyordu. Bu liman revaklı bir yol ile Bukoleon Limanına bağlanıyordu. Bundan başka, tarihi yarımadanın Marmara kıyılarında, bugünkü Kadırga ve Langa bölgelerinde de Sofía ve Heptaskolon limanları bulunuyordu (Şekil 4.4).

Sur dışında kalan, kimisi ticari kimisi o bölgede yer alan sarayların özel limanı veya iskelesi durumunda olan limanlarda vardı. Avrupa yakasında, bugünkü Beşiktaş civarında yer alan Ayios Mamas ve Bakırköy – Yeşilköy arasında yer alan Hebdamon Limanları, ile Asya yakasında yer alan Üsküdar'daki Damalis Limanı ile bugünkü Haydarpaşa ve Kalamış Koyu'nun batısında Kurbağalı Dere'nin ağzında yer alan iki antik liman bulunmaktaydı (İstanbul Ansiklopedisi, 1994) (Şekil 4.5). Nüfus artışı ile birlikte kentin gelişmesi ve bunlara koşut olarak liman sayısındaki artış, giderek büyüyen ticaret ve depo alanları ve bunlara bağlı olarak konut alanlarının yer seçimine etkisi ve limanların bu işlevlerin belirlenmesindeki rolü ve ilişkileri doğrultusunda kıyıların biçimlenmesi, kent – su arasındaki güçlü ilişkinin varlığının, en belirgin örneği olarak algılanabilir.

Yönetim ve Kamu Binaları. Limanın güneydoğusunda yer alan tepede kurulan Akropolis* kuzeybatıda denize doğru teraslarla inen stadyum, gymnasium, tiyatro gibi bir dizi kamu binaları, daha sonraki dönemlerde kıyıya teraslarla inen bir büyük sarayın inşası ile Marmara'nın güney kıyılarına doğu kaymaya başlayarak (Kuban, D.,1996), hem Boğaz'a Haliç'e ve Marmara'ya hakim bir konumda bulunmak, hem de kamu binaları vasıtasıyla boğazın eşsiz manzarasından, suyun etkisinden burada toplanan halkın yararlanmasını sağlamakla birlikte, oldukça zengin bir silüet ortaya çıkarıyordu (Resim 4.2).

* İckale anlamına gelir. Bugünkü Topkapı Sarayı'nın bulunduğu alanda bir Akropolis yer alıyordu.

Kentin ticaret bölgesi, limandan, bugün de tarihi yarımada nın omurgasını oluşturan Messe'yi dik kesen yol boyunca ve kıyı boyunca Haliç'e doğru geli şiyordu. Yarımada nın Marmara kıyılarında, yapılan iki yeni liman çevresinde, iskelelerin devamında yer alan kıyı ile ilişkilerin sağlandığı sur kapılarının çevresinde yer alan meydanların çevresinde bu dönemde ticaret ve depo alanlarının geli ştiği gözlenmektedir*. Liman çevresinde ve Haliç kıyısında geli şen bu ticari mekanlar her dönemde varlığını sürdürerek günümüze kadar gelmiştir (Erzen, A., 1954).

Özellikle limanların kente açıldığı meydanlarda yer alan pazarlar kentin en hareketli ve renkli alanlarını oluştururken, rıhtıma yanaşan gemiler oldukça renkli bir atmosfer oluşturuyordu. Haliç kıyısındaki Ayvansaray, Fener gibi yerleşmelerin kentin en kalabalık bölgelerini, oluşturmasında, kent surları boyunca deniz aşırı ülkelerden gelen malların depolandığı ve satıldığı depolar dükkanlar ve çarşıların bulunduğu ticari işlevlerin yer almasının rolü büyüktür (Şekil 4.6).

Konut, I. Constantin döneminde, İstanbul'un doğu illerinin başkenti ve Hristiyanlığın merkezi olması ile birlikte, hızlı bir gelişim süreci göstermiştir. Kent nüfusunun 20.000'den, 300.000'e çıkması ile birlikte temel ihtiyaçların karşılanması dışında en önemli sorunu olan konut sorununu çözmek için, kentin gelişme yönü olan, yarımada nın Haliç ve Marmara kıyıları boyunca en yüksek noktalarından kıyılara doğru kademeli ve birbirinin önünü kesmeyecek bir biçimde konut alanları geliştirildi. Bu alanların, bir taraftan güzel ve derin bir koy olan Haliç'e karşı tepelerin yeşil yamaçlarına, Asya kıyılarına, Boğaz'a ve ormanlarına diğer taraftan Adalara ve Marmara'nın eşsiz ufku na bakan engin bir konumu vardı. Bununla birlikte Constantin surlarının dışında tarım alanları ve seyrek bir yapılaşma vardı. Bunun en büyük sebebi güvenlik idi (Kuban, D., 1996).

Sur Dışı Yerleşmeleri, imparatorun politikaları doğrultusunda, imparatorun ve kente yerleşmeye davet edilen soyluların, kent ile birlikte Boğaz kıyılarında ve sur dışında villalar inşa etmesi ile başlayan bir gelişme sürecidir.

* Helenistik kentlere özgü bir temel kentsel yapı tipi olan ve kentin biçimlenmesinde önemli rol oynayan revaklı (direkli) yollar genellikle ticaret mekanlarının önemli bir elemanı oldu. Marmara kıyılarında yer alan iki revaklı yoldan birincisi Akropolisin Büyük Saray'a, ikincisi ise Büyük Saray'dan başlayıp Constantin surlarında sona eriyordu. Böylece toplam 3km uzunluğundaki bu revaklar hemen hemen Marmara kıyılarının tamamı boyunca uzanıyordu (Kuban, D., 1996).

Savunmanın getirdiği olumsuzluğa rağmen İmparator ve çevresi, senatörler, ve soylular kent dışında, Boğazda, Anadolu yakasında ve Avrupa yakasında, yaz aylarını geçirmek için manastırlar yada balıkçı köyleri yakınında sonradan bu yerleşmelerin çekirdeğini oluşturan saray ve villalar inşa etmişlerdir (Şekil 4.7). Bu dönemde Boğaziçi avcılık ve balıkçılık için çok önemli bir doğal çevreydi. Saray ve malikaneler ile birlikte kıyılarda, birçok dini yapı da yapılmıştır. Bu Osmanlı döneminde de devam etmiştir. Anadolu yakasında da benzer gelişmeler gözlenmektedir. Boğazla birlikte Kadıköy ve Üsküdar sahip oldukları limanlarla birlikte önemli bir kent dışı yerleşme olarak gelişmeye devam ederken, kıyıda yer alan, Fenerbahçe, Caddebostan, Bostancı, Adalar sayfiye alanları olarak gelişmelerini sürdürüyordu.

Avrupa yakasında sur dışında gelişen en önemli yerleşme bugünkü Bakırköy yerleşmesinin olduğu Habdemon'du. Habdemon, ordunun sefere başladığı, seferden dönüşte imparatorun karşılandığı bir bölge olmakla birlikte sahip olduğu limanın getirdiği avantajla birlikte özel bir statü kazandı. (Kuban , D., 1996). Sur dışında gelişen yerleşmelerde suyun varlığı çok önemliydi. Su, kent ile iletişimin sağlandığı tek yoldu. Su, sunduğu eşsiz atmosferle imparator ve çevresini, varlıklı kimseleri çeken önemli bir unsurdu. Yine su, yine bu yerleşmelerin kıyılarını çok canlı bir pazar alanına çeviren önemli bir unsurdu* .

Bu dönemlerde Boğazın ve Haliç'in iki yakasında dinsel ve sivil yapılar inşa edilmiştir. Bu bölgelerdeki rıhtımların depo pazar gibi ticari işlevlerinin dışında, dini tesislerin kıyı bölgelerindeki konumundan dolayı dinsel törenlerin yapıldığı alanlar olarak da ortaya çıkmaktadır** .

I. yüzyılda Yahudilerin kurduğu Galata, Kostantinopolis'te çeşitli ayrıcalıklara sahip Cenevizliler'in 13.yüzyılın başında Galata'ya yerleşmesiyle ve bütününe tanınan serbest

* İustinianos, Anuplas'ta (Ortaköy), taş bir rıhtım inşa ettirmiş, kıyıyı, korunaklı bir liman oluşturacak biçimde içeriye çekmiş ve kumsalı pazar yerine dönüştürmüştür. Çünkü burada deniz son derece sakindir ve karayla ticaret yapılabilir. Denizden gelenler teknelerini bu taş rıhtım boyunca bağlayarak, güverteden yerel ürünlerini başka ürünlerle takas ederlerdi (Dewing, B., Downey, G., 1961).

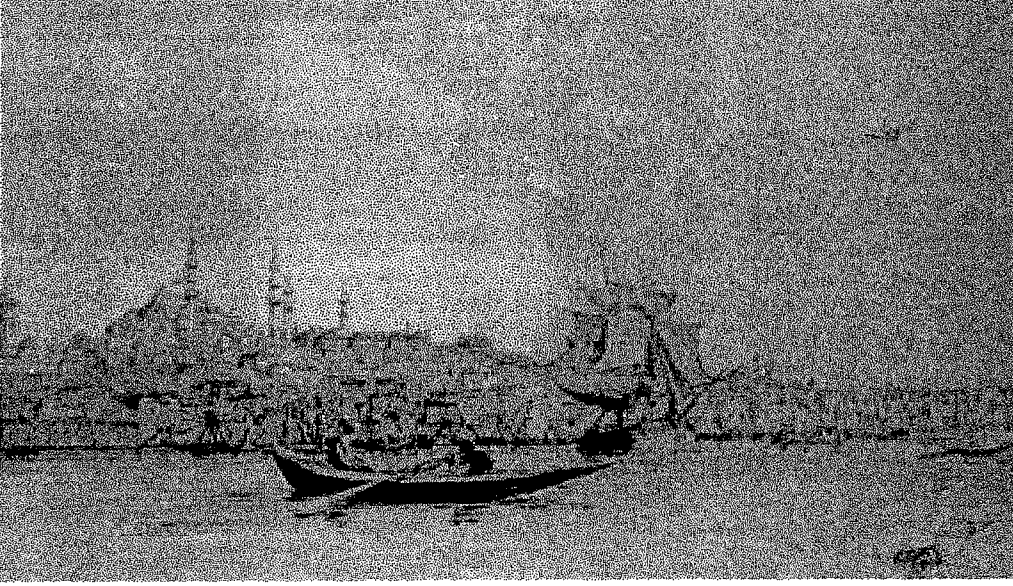
** İmparator'un manastır ve kiliseleri ziyaretinde, manastırdan rıhtıma kadar ellerinde meşaleler tutan keşişler iki sıra halinde, İmparator kayığının rıhtıma yanaşmasını bekliyorlardı. Bu alanda soylular hükümdara bağlılıklarını ve saygılarını sunuyordu (Millingen, A. Van., 1912).

ticaret ayrıcılığı ile Cenova'nın bir ticari kolonisi olmasıyla birlikte dünyanın en büyük ticaret limanı haline gelmiştir. Bu dönemde, Galata'daki kıyı şeridinde yarımada ile birlikte Üsküdar, Kadıköy ile ulaşım bağlantılarının sağlandığı iskeleler ile birlikte, depolar, kamusal binalar, dükkanlar ile birlikte, denizaşırı ülkelerden gelen gemicilere hizmet eden konaklama tesisleri ve tavernalar bulunuyordu (Bail, J., 1988).

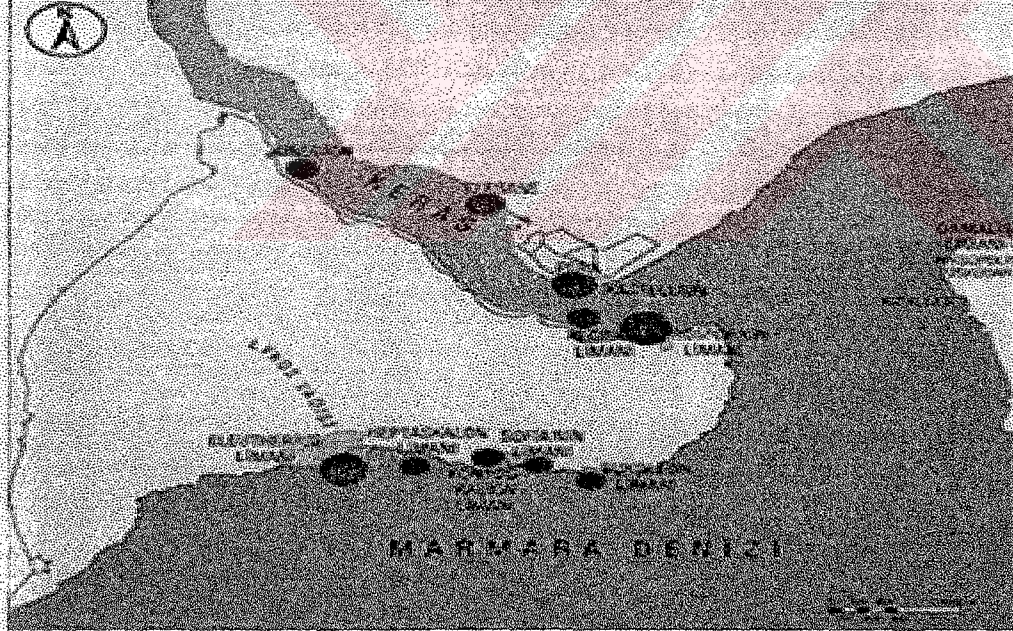
Fizik mekanın gelişmesine baktığımızda, suyun ticaret alanlarından, konut alanlarına, yönetim ve kamu binalarından sur dışı gelişmelere kadar kent biçimlenmesinde, işlevlerin yer seçiminde en etkin faktör olduğu gözlenmektedir.



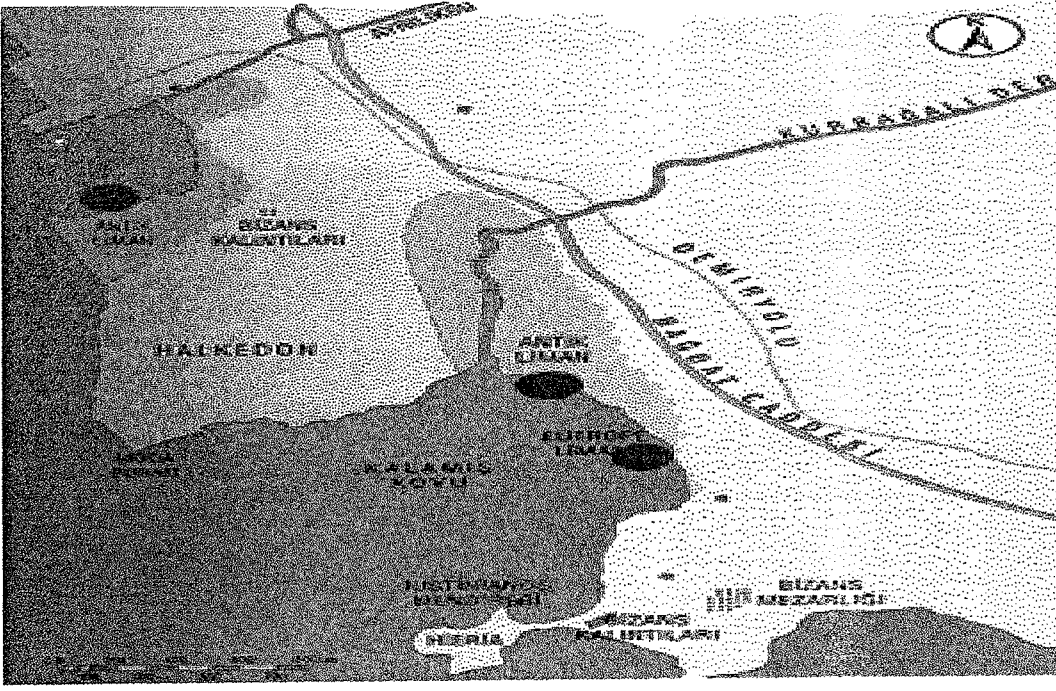
Şekil 4.3 Bzytion'da yönetsel bölünme ve işlevsel dağılım



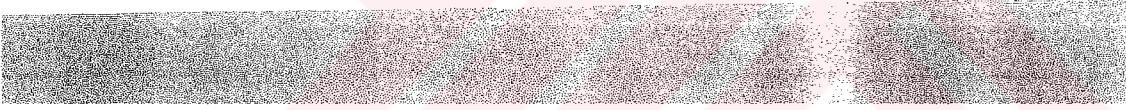
Resim 4.1 İstanbul'un kuruluşundan günümüze kadar limanlar kent yaşamının en renkli ve hareketli mekanları olmuştur (Lewis, , 1837).

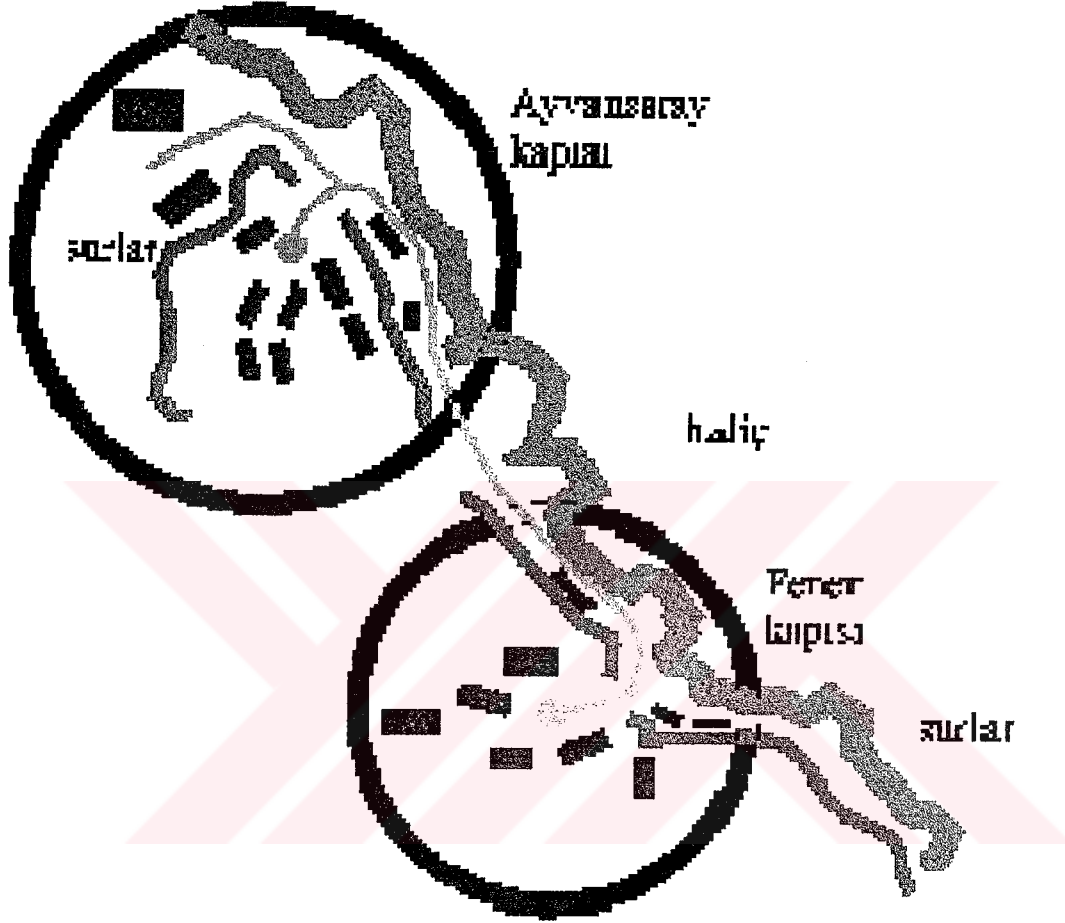


Şekil 4.4 İstanbul konumunun getirdiği avantajı bağı olarak büyüyen ticari potansiyel beraberinde yeni limanların yapımını getirmiştir (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 1994).

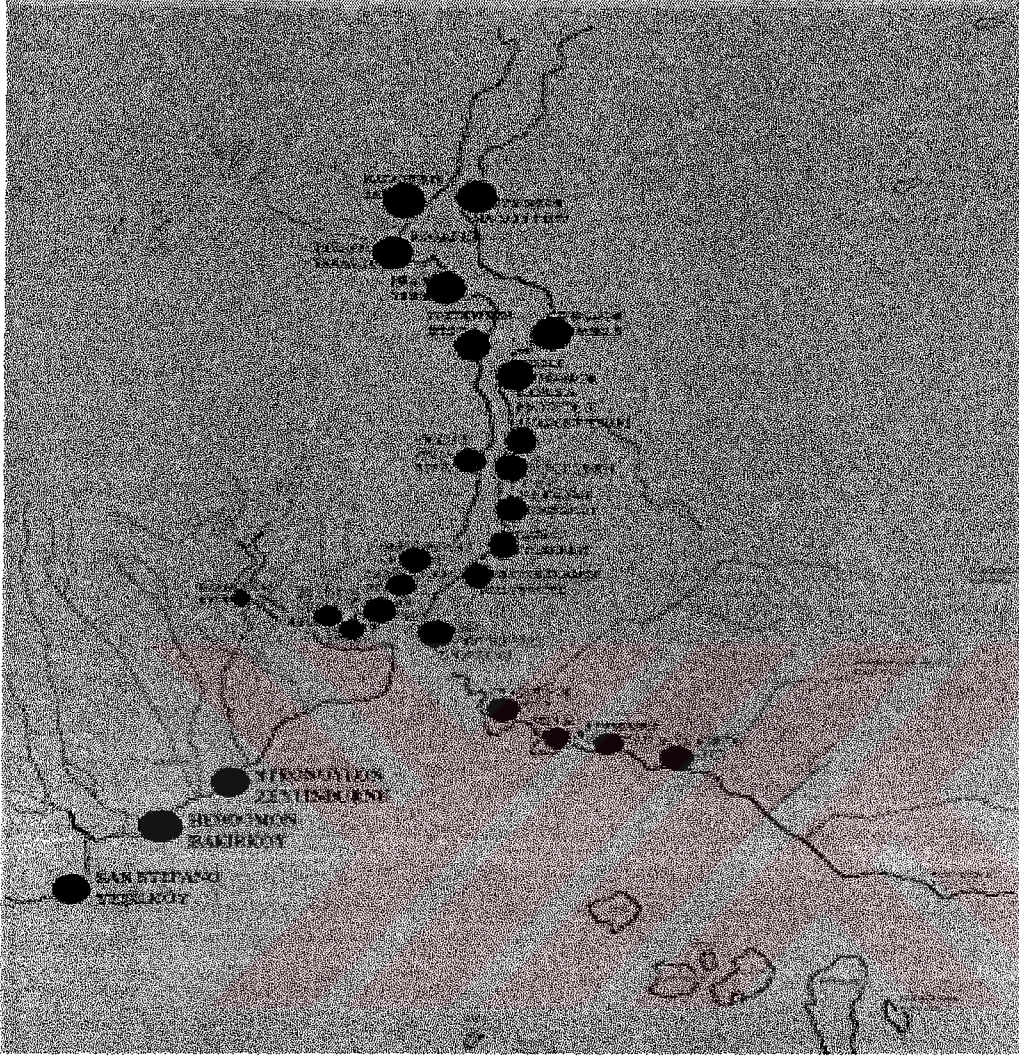


Şekil 4.5 İstanbul'un Anadolu yakasında yer alan ticari koloniler, İstanbul ve diğer kentlerle ticari ilişkilerini sağlayan limanlara sahipti (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 1994).





Şekil 4.6 Haliç kıyıları kentin gereksinimlerinin karşılanması için liman ve iskelerle bağlantılı depo, çarşı ve dükkanlarla kuşatıldı.



Şekil 4.7 Kıyıların çekiciliği, ulaşım kolaylığı ve ticari aktivitelerin getirdiği refah bu dönemde güvenlik sorununa rağmen sur dışında bazı gelişmeleri beraberinde getirmiştir (Kuban, .1996).

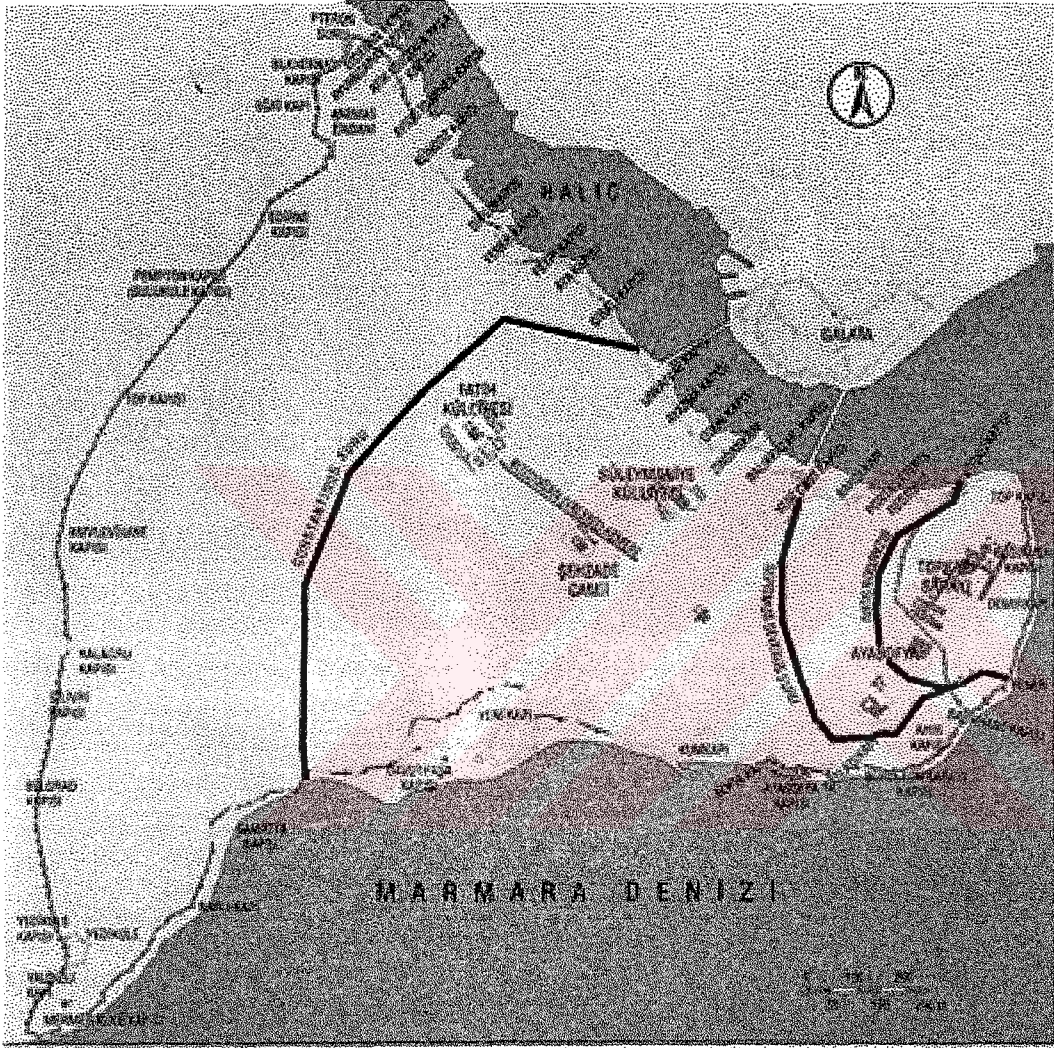
4.2.1.2 Savunma

Kentin üç tarafının suyla çevrili olması, kente ekonomik avantaj sağlamasının yanında, önemli bir savunma avantajı getirmekle birlikte kent – su ilişkisini ve buna bağlı olarak kent kıyı ilişkisini ve kıyı oluşumunu etkilemiştir. Barutun icadıyla kıyılarda yer alan koruyucu surlar önemini kaybetmiş ve kent kıyı ilişkisi savunma kaygısının ortadan kalkmasıyla yeni bir çehre kazanmış, farklı işlevlerle, farklı bir biçimleniş ve gelişme sürecine girmiştir.

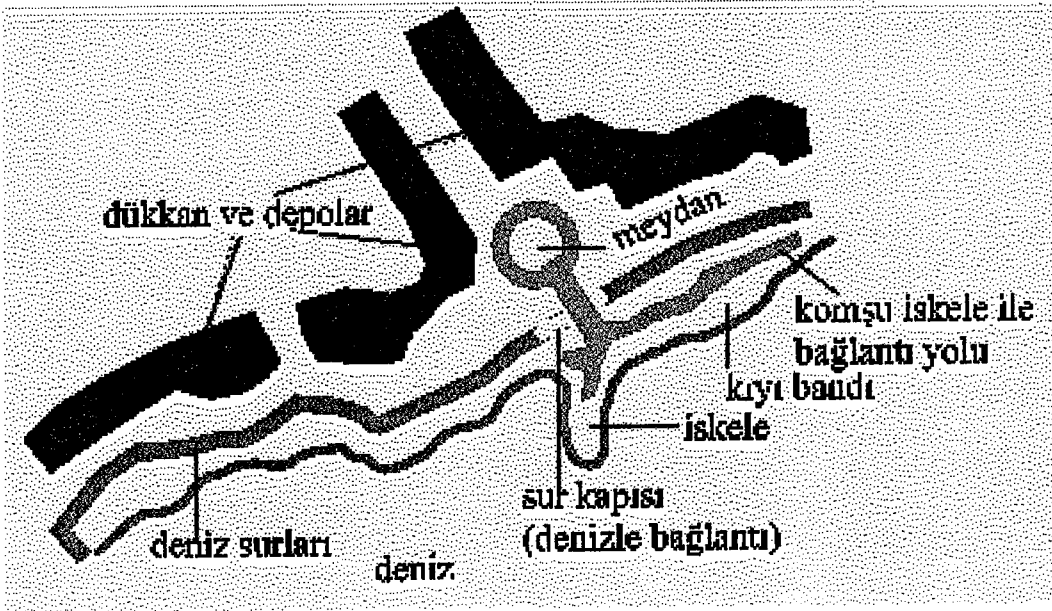
İstanbul'un kuruluş sürecinde, ana limanın (Neorion) batısından başlayıp, güneye Ayasofya Meydanı'na doğru çıkan ve güneye Marmara kıyılarına doğru inen ve Ahırkapı Feneri'nde denizle buluşan ilk surların, deniz tarafındaki bölümü, kara tarafındakinden farklı, dalgaların önünü kesmek için oluşturulmuş bir taş yığıntısından ibaretti (Cameron, A., Herrin J., 1984), (Şekil 4.8). Kuruluş aşamasında deniz, yeterli bir savunma güvencesi oluşturmuş, kent – su arasında güçlü ilişkiye dayanan bir kıyısal biçimlenme ve kentsel gelişme, giderek kente karşı olan tehditleri arttırmış, su kenarı boyunca, denizden gelecek saldırılara karşı, yeni önlemleri beraberinde getirmiştir. Deniz kenarına yapılan yeni ve yüksek surlar, sur ile su arasındaki dar kıyı bandı kullanımını, dolayısıyla kent – su arasındaki ilişkileri sınırlandırmıştır (Şekil 4.9) (Resim 4.3).

Kentin stratejik önemi ve ticari bir kavşak noktasında bulunması, savunmaya elverişli konumunun beraberinde getirdiği, gelişmeye bağlı olarak sonraki dönemlerde doğru kara ve deniz yönünde batıya doğru gelişmiştir. Kentin gelişmesi doğrultusunda, artan gereksinimlerin karşılanması için kent ile su arasında güvenli fakat daha güçlü bir ilişki sağlanması, bu ilişkilerin sağlandığı 44 sur kapısından 36'sının kıyıda yer alması oldukça açık bir ifadesidir*(Şekil 4.8).

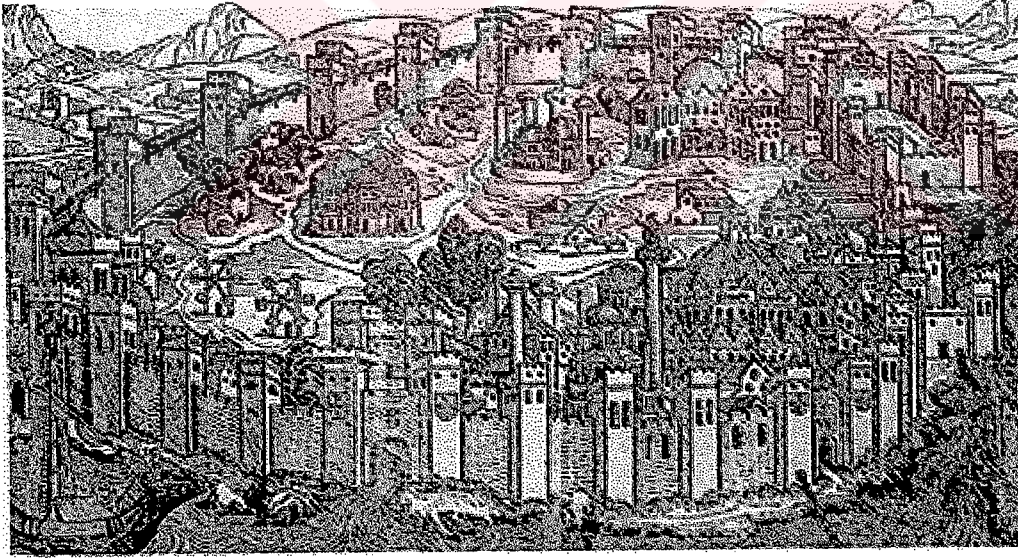
* Daha ayrıntılı bilgi için : İstanbul Ansiklopedisi, 1994, Cilt : 7 s: 76.



Şekil 4.8 Kent kurulduktan sonra hızlı gelişmeyle birlikte, surlar batıya doğru gelişmeye başlamış, artan ilişkiler ve ticaret hacmi Haliç ve Marmara kıyılarında liman kentin su ile bağlandığı nokta olan kente giriş kapılarında önemli bir artışa yol açmıştır (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 1994).



Şekil 4.9 Sur ile su arasında yer alan dar kıyı bandı, kıyı kullanımını sınırlandırırken, sur kapıları kent ile su ilişkisinin kurulduğu, kentin suya açıldığı önemli noktalarıdır.



Resim 4.3 Sur ile kıyı ilişkisini tasvir eden bir garavür (Kuban, 1996).

4.2.1.3 Ekonomi

Yarımadanın batı ucunda İÖ 7. yüzyılın ortalarında kurulan ilk Megara kolonisinin balıkçı ve ticarete dayalı basit ekonomik yapısı, (Çelik, 1996). Haliç gibi doğal bir limana sahip olması (Neorion) ve ticaretin gelişmesinde etkili olan bir su yolu üzerinde bulunması ve özellikle imparatorluğun başkenti olması ile birlikte, sadece ticaret gelirleri, tarım ve deniz ürünleriyle geçinen koloni kentinden, giderek limanın sağladığı avantajla yönetimin altındaki topraklardan elde edilen artı ürünlerin toplandığı büyük bir kent konumuna gelmiştir (Kılınçaslan, 1981). Ticaretin gelişimi ve sermaye birikimi, yeni yatırımları ve yeni gelişmelerin en önemli kaynağı oldu.

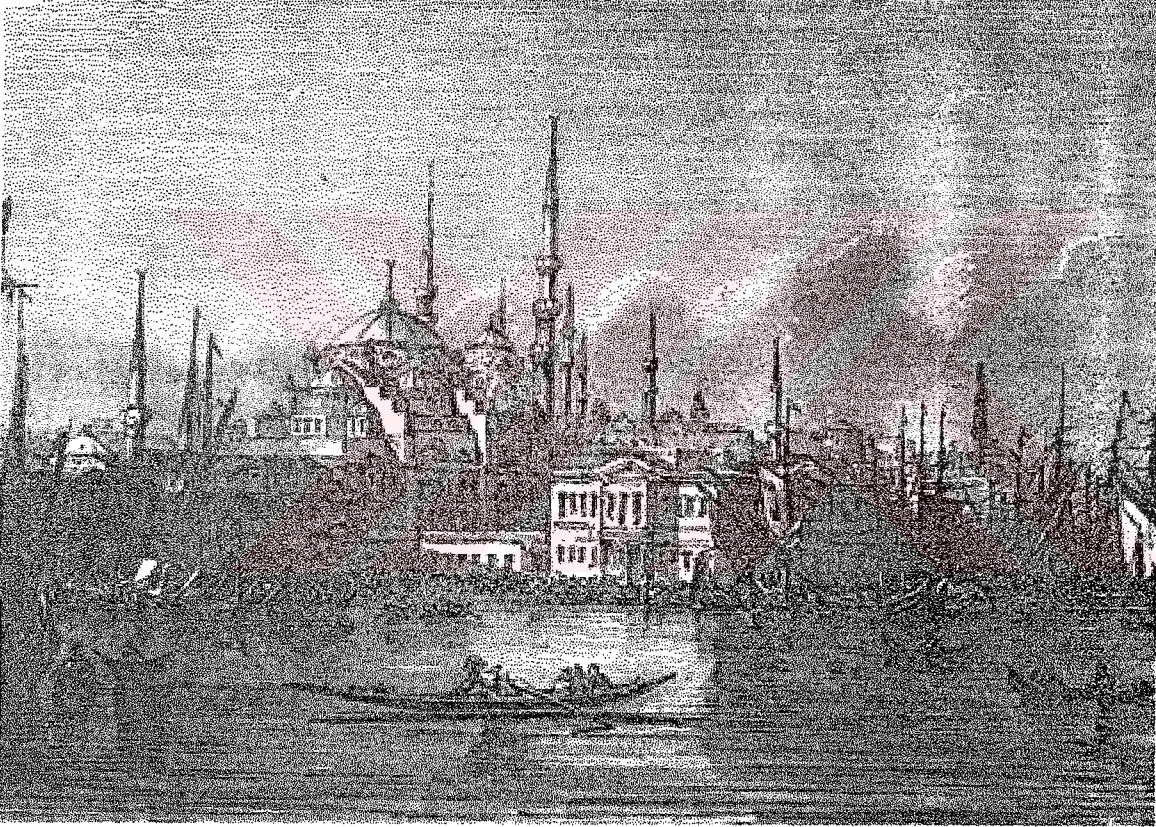
I. Constantinus'un hükümdarlık döneminde imparatorluğun yeni yönetim örgütlenmesi içinde Roma'dan hemen sonra gelmesi, Doğu illerinin merkezi olarak ilan edilmesi ve Hristiyanlığın başkenti olması (Kuban, D., 1996), Helenistik – Roma kentlerinde var olan gelişmiş endüstri olmamasına rağmen, bir başkent olarak çekiciliği ve kalabalık nüfusu kenti büyük bir pazara dönüştürmüş, kuruluşunu izleyen yüzyıl içinde, gelişen ticareti ile Akdeniz'deki diğer büyük kentlerle rekabet edecek, hatta İustinianos'un hükümdarlığı döneminde İskenderiye, Antakya gibi eski Doğu Akdeniz ticaret merkezlerinin yerini alarak, Doğu'dan getirilen ipek, baharat, fildişi ve benzeri mallar için en önemli pazar haline dönüştürdü (Brehier, L., 1970). Bu gelişmeler, İstanbul'u bu dönemde önemli bir ekonomik güç haline getirdi

İmparatorluğun ekonomisini elinde tutan, en büyük üretim merkezi haline dönüşen ve nüfusu 800.000'e ulaşan kentin, dış dünya ilişkisinin sağlandığı Sirkeci'deki ana limanla birlikte, Haliç kıyılarında yer alan iskele ve limanlar özellikle tanınan ticari ayrıcalıklı birlikte Cenova'nın ticaret kolonisi olan Galata önemli bir liman haline dönüşmesi*, Marmara kıyılarında artan ekonomik faaliyetler nedeniyle yeni limanlar yapılması, kent kıyılarının yapısını ve görünümünü değiştirmiştir.

Ekonomik faaliyetlerin yansıması olan ticari liman, iskeleler ve çevreleri, kentin tarihi boyunca, çarşı, depo, pazar, dükkan gibi ticari işlevlerin yerinin belirlenmesinde etkin

* Bizans'ın son döneminde, Galata limanının ticaret hacmi Konstantinopolis limanlarının üç katıydı.

olmuştur. Bu çarşı ve pazarlar, örneğin mısır çarşısı, balık ve baharat pazarları günümüze kadar yerlerini korumuştur. Liman ve iskelelerin çevrelerinde gelişen bu mekanlar, tarih boyunca çeşitli topluluklardan oluşan oldukça renkli ve canlı alanlara dönüştü. Ekonomik faaliyetlerin getirdiği bu duruma bağlı olarak liman ve iskeleler surlarla kuşatılan kent kıyısında, kent – su ilişkisinin sağlandığı başlıca alanlar olmuştur (Resim 4.4).



Resim 4.4 Limanlar, kent kıyı ilişkilerinin sağlandığı oldukça renkli zengin ve kent kimliğine önemli katkılar sağlayan mekanlardı (Joubert, 1854).

4.2.1.4 Ulaşım

İstanbul'un Karadeniz ve Akdeniz arasındaki koloni ticaret ilişkilerinin sağlandığı su yolu üzerinde bulunması nedeniyle her dönemde ulaşım, ekonomik yapının güçlenmesi kentin gelişiminde ve biçimlenmesinde etkili olan bir diğer önemli faktör olmuştur. Üç tarafı su ile kaplı kentte, ulaşımın odak noktası olan liman ve iskelelerden, kentin ana aksı olan Ayasofya meydanından başlayarak batıya doğru uzanan ana cadde Messe'ye bağlandığı akslara dayalı ulaşım sistemi ve bu ulaşım sistemi üzerinde gelişen ticaret, yönetim, konut gibi işlevler günümüze kadar bazı değişikliklere uğrayarak gelmiştir.

Deniz, kent içi ulaşımında, çevre yerleşmelerde, ve uzak ülkelerle ilişkilerde en önemli araçtı. İmparator'un kentin güneyine bakan tepelere inşa ettiği yeni saray teraslarla denize kadar inip burada saraya ait bir limanla sona eriyordu. İmparatorlar genellikle saraya deniz yoluyla geliyordu. Büyük sivil yapıların ve dinsel yapıların kıyı ile ilişkili olarak kıyılarda yada kıyılara yakın bölgelerde yapılması, bu dönemlerde suya dayalı ulaşımın etkinliğini gösteren önemli bir olgudur. Böylesi büyük ve hareketli bir kentte, ulaşım elverişli bir su yolunun varlığı, kentin sur dışında Haliç'de, Boğaz'da, Anadolu yakasında, Avrupa yakasında batı yönünde kıyılarda bazı yerleşmelerin gelişmelerine yol açmıştır (Şekil 4.7). Tepelerin yamaçlarına dağılan, denize kente ulaşımı sağlayacak kadar yakın ama saldıramayacak kadar uzak olan bu yerleşmelerin hepsi, güney rüzgarlarına kapalı birer limana sahipti (Janin, R., 1950). Bu dönemde imparatorlar, yöneticiler ve zenginlerin bu yerleşmelere yazın dinlenebilecekleri villalar, saraylar yapmasında bu bölgelerin çekiciliğinin yanında kolay ulaşılabilirliğinin de büyük etkisi olmuştur.

Kentin bu dönemde başlayan büyük ölçüde günümüze kadar gelen mekansal ve işlevsel gelişmesinde ulaşım önemli unsurlardan biri olmuştur. Kentin liman ve iskele sayılarındaki artış bu etkinliğin en önemli belirtisidir. Deniz ve limanlar, ulaşımına bağlı olarak geçmişten günümüze kentin temel gereksinimlerini sağlayan kente önemli bir enerji sağlayan en önemli araç olmuştur.

4.2.1.5 Politikalar

Constantinus, Roma İmparatorluğunun başkentini Roma'dan Byzantion'a taşıdığı zaman, kentin ticari yapısı ile birlikte, kentin nüfusunu arttırmak ve sosyal yapısını değiştirmeye yönelik bazı politikalar izledi(Tekeli, 1984). Constantinus'un Hristiyanlığı resmen kabul etmesinden sonra daha güvenli bir ortam oluşturan İstanbul'da, kenti yeniden inşa etmekve soylu aileleri kente çekmek için büyük malikaneler, kamu binaları, saraylar ve dini yapılar yaptırdı, yollar açtırdı ve devlet mülkünden bazı gelirleri Konstantinopolis'e gelecek yeni nüfusa vakfetti. Bununla birlikte, buğday, yağ gibi temel maddelerin halka ücretsiz olarak dağıtılması (Mango, C., Megaw, E. J. H., 1964), bu dönemde kent nüfusunu arttıran önemli bir etkidir* .

Bu dönemde Hristiyanlığın kabulü ile imparatorlar kiliselere tanıdıkları ayrıcalıklar ve kilise yetkililerini yerel yönetimde kullanma önemli bir imparatorluk politikasıydı. Sonuçta piskoposlar kentsel yönetimdeki en etkili kişiler oldular (Kuban, D., 1996). 10. Yüzyıldan sonra manastırlar , getirilen vergi muafiyeti, ayrıcalıklar ve ünlü ailelerle olan ilişkileri sonucu giderek zenginleşmişti (Millingen, A. Van., 1912). Bu durumda özellikle kıyılarda çok sayıda görkemli dini binaların inşa edilmesini beraberinde getirdi.

Kentin resmen açılışından sonra, anıtsal yapıların inşa edilmeye başladığı dönemde imparatorun en büyük sorunu kente yerleşenlere konut sağlamaktı. İmparator, bu önemli sorunu aşmak için konut yapanlara belediye vergilerinden muaf tutma, kendi evlerini yapanlara 30 yıl bedava ekmek, Anadolu'da mülkleri olanlara Konstantinopolis'te ev yapma zorunluluğu ve soylulara malikanelerini inşa edebilmeleri için hazineden yardımda bulunmuştu (Dagron, C., 1974).

Öte yandan, İstanbul her zaman kozmopolit bir ticaret kenti idi. Gerek kentin kuruluşundan sonraki gelişme sürecinde, gerekse savaş sonrası kentin yenilenme ve yapılanma sürecinde, özellikle ticaretle uğraşan azınlıklar büyük ticari ayrıcalıklar tanındı ve önemli haklar elde ettiler. Bu politikaların başında, koloni tüccarlarından alınan verginin kaldırılması,

* Kent nüfusu hızla artmış ve 5. Yüzyıla gelindiğinde 300.000'e ulaşmıştır (Dagron,C., 1974).

mallarının serbestçe dolaşımı ile birlikte, mülkiyet hakkı ve kıyılarda mallarını rahatça depolayabilecekleri alanlar tahsil edilmesi geliyordu (Kılınçaslan 1981).

Bu dönemde, İstanbul'un Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti olması ve doğunun ticari merkezi olmasına yönelik izlenen dinsel, sosyal ve ekonomik politikalar, özellikle kent kıyılarında olduğu kadar kent çevresinde ve Boğaziçi'ndede dini ve kamusal binaların, saray ve malikanelerle birlikte liman ve iskelelerin yapımı, kıyıların görünümünü etkilemiştir.

4.2.1.5.1 Örgütlenme, yönetim ve yasal süreç

Boğaz üzerinde yeni kurulan kent, imparatorluğun yeni yönetim örgütlenmesi içinde Roma'dan hemen sonra geliyor ve Doğu illerinin merkezi ilan ediliyordu (Moss, L. B., 1966) Daha sonraki dönemlerde, Hıristiyanlığın kabul edilmesi ve İstanbul'un Hıristiyanlığın ve Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti olması ile birlikte kent yönetiminde kilisenin etkinlik süreci başladı ve kilise yetkilerinin yerel yönetimde kullanılması, kentin gelişmesini etkileyen bir imparatorluk politikasıydı. İdeolojik ve kuramsal açıdan Doğu Roma İmparatorluğu Hıristiyan bir devletti, ama halk ve yönetim açısından hala Roma İmparatorluğu'nun etkisi altındaydı (Kuban, D., 1996).

Toprakların mülkiyet hakkı imparatora aitti. Kullanım hakkı kişilere verilebiliyordu. İmparatorun bütün topraklardan vergi alma hakkı vardı. Bununla birlikte imparatorluk sınırları içinde köylülere askerlik yapmak koşulu ile, mülkiyet hakkı veriliyordu. Kent yönetiminde imparatorun sonra gelen ikinci kişi vali ve belediye reisi idi ve imparatorun yokluğunda onu temsil etme yetkisine sahipti; aynı zamanda birinci senatör ve imparatorun danışma kurulu üyesiydi. Kentte yiyecekten, güvenlikten, inşaattan, ticaretten ve üretimden sorumlu olup ayrıca kentte adaleti sağlıyordu. Kentte tam bir yargı sistemine sahiptiler. Kent, Galata (Sykai) ve Ayvansaray (Blahernai) dahil 14 yönetim bölgesine ayrılmıştı. Bu bölgelerde kentsel işlerden sorumlu yöneticiler vardı. Her bölgede ayrıca bir de mahalleri denetleyen, polis ve itfaiyecileri denetleyen yöneticiler bulunuyordu. (Brehier, L., 1970) (Şekil 3.10). Bu dönemde tam bir fiziksel ve yönetsel kademelenme söz konusuydu.

Fiziksel ve yönetsel yapı birbirine sıkı sıkıya bağlıydı ve her bölgenin kıyısı ve bu kıyıda bir veya daha fazla liman yada iskelesi vardı.

Hükümetin ekonomik yaşam üzerinde sıkı bir denetimi vardı. Kentte, işlenmiş mal üretimi yapan zenaatkarların loncalar halinde örgütlenmesi ve denetlenmesi ilk defa bu dönemde gerçekleşmiştir. Bu loncalar işlenmiş mal üretiminin gereksinimler doğrultusunda dağıtımından denetiminden sorumluydular. Devlette bu loncaları denetliyordu. Devletin ticaret üzerinde kurduğu denetim sermaye birikimini engellemiş bu da gelişmeleri olumsuz biçimde etkilemiştir.

Hızlı nüfus artışının getirdiği sosyal, ekonomik ve fiziksel sorunları gidermek, gelişmeyi kontrol edebilmek ve düzenli bir gelişme sağlamak için geliştirilen yasalar, kurallar, kentin ve kıyıların fiziksel biçimlenmesinde etkili olmuştur. Bu dönemde, gelişmeyle birlikte ortaya çıkan düzensiz ve gelişigüzel yapılaşmanın önüne geçebilmek ve deniz manzarasından mümkün olduğunca her konutun yararlanmasını sağlamak için bazı kurallar konmuştur. Örneğin binalar arasında en az 3-4 metre mesafe bırakılacak, dar sokaklarda çıkmalar, balkonlarla dış merdivenler yasaklanmıştı. Bu kuralların en ilginç ise, yeni yapılacak bir evin, daha önce yapılmış bir evin deniz manzarasını kesmeyecek bir biçimde yapılmasıydı. Bu yasa gereğince, herhangi bir kimsenin bütün ve açık deniz manzarasını kapatması yada kesintiye uğratması yasaktı ve insanların evlerini denizden en az 100 adım (yaklaşık 65 m.) içerde yapması emrediliyordu (Gilles, P., 1988). Bu kurallar, bu dönemde de denizin ulaşım ve ekonomik öneminin dışında, görsel ve dinlendirici özelliğini de göstermektedir.

4.2.1.6 Sosyal, kültürel ve toplumsal yapı

İstanbul'un bu dönemdeki sosyal ve kültürel yapısı, zengin ve çeşitli kültür ve toplumu bir arada barındıran kozmopolit yapısı ile tipik bir liman kentini ifade etmektedir. Bu kozmopolit yapı içersinde, yönetim ve aristokratlar, Ayasofya ve çevresinden güneye, Marmara kıyılarına ve kuzeyde Haliç'e doğru ana aks boyunca, ticaret ile uğraşan koloniler, azınlıklar genellikle liman ve çevresi ile kıyı bölgelerinde konumlanırken, tarımla uğraşan yerli halk kıyıdan uzak tepelere yerleşmişlerdir. Kentin bir kıyısında,

ticaret sistemi gelişmiş yoğun mal ve para akımı olan bir liman kenti yaşarken, öbür yakada surlarla çevrili tarımla uğraşan başka bir kent yaşıyordu.

Hemen hemen bütün azınlıklar ve yabancı tüccarlar liman çevresinde kendilerine verilen özel mahallelerde yaşıyorlardı (Mango, C., 1976). Ana liman olan Prosforion'un (Sirkeci) arkasındaki alanlar Ceneviz'li tüccarların yer aldığı Ceneviz'li Mahallesi, yine bu mahallenin batısında yer alan alanlarda, İtalyan Amalfili, Pisalı ve aldığı geniş imtiyazlarla Eminönü – Unkapanı arasındaki alanlara Venedikliler yerleşti. Haliç kıyısı boyunca yer alan, Fener, Balat, Ayvansaray gibi yerleşmelerle, ana limanın karşısında yer alan Galata, İtalyan tüccarları dışında, Yahudi, Rum ve Alman tüccarlar limanı tam bir Akdeniz ticaret ortamı haline getirmişlerdi (Moss, L. B.,1966).

Yerleştikleri mekanları yaşam tarzları, ilişkileri ve kültürleri ile yeniden inşa etmişler ve biçimlendirmişlerdir. Özellikle kıyısız alanlarda, yapılan hamamlar, sarnıçlar, kiliseler, camiler, çarşılar ile birlikte bu alanlar, bu ilişkilerin biçimlendiği çok zengin bölgeler olmuştur.



Şekil 4.11 Kentte yaşayan azınlıklar, özellikle kıyı bölgelerine yerleşmişler ve yaşam biçimleriyle, kültürleriyle bu bölgeleri biçimlendirmişler ve canlandırmışlardır.

4.2.2 Osmanlı dönemi gelişme süreci ve dinamikleri

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethi ile başlayan bu bölüm, 18. yüzyılda başlayan 19. yüzyılda Tanzimat Fermanı'yla birlikte doruğa çıkan ilk sanayileşme hareketlerini de içeren batılılaşma hareketleri ile fetihten bu döneme kadar olan iki farklı süreci içermektedir. Fetihden sonra başlayan süreç içinde, kentin Bizans Konstantinopolis'inden Osmanlı İstanbul'una dönüşümü, Bizans kentinin "İslamlaştırılması", yeni kent politikalarının, yeni bir yönetim biçiminin, yeni kurum ve örgütlerin oluşturulması demektir (Çelik, 1996). Osmanlı İmparatorluğu'nun en güçlü, ve zengin olduğu bu dönemde, yapılan saraylar, cami ve külliyeler, kervansaraylar, hanlar, ile birlikte İstanbul hızlı bir gelişim sürecine girmiş kent başta Haliç kıyıları, Üsküdar ve Boğaziçi olmak üzere önemli gelişme ve dönüşümlere uğramıştır. 18. yüzyılda başlayan Osmanlı İmparatorluğu'ndaki gerileme süreci ile birlikte ekonomik sorunlar ve batıya bağımlı politikalar, 18. yüzyılda Tanzimat Fermanı ile batıda uygulanan yönetim ve gelişme modellerinin denenmesi ile yoğunlaşan batılılaşma süreci, ticari ayrıcalıklar ve sanayileşme kısıt alanlarına da yansımış ve bu alanları etkilemiştir.

4.2.2.1 Fetihden, batılılaşma sürecine kadar olan dönem

Bizans İmparatorluğu'dan, Osmanlı İmparatorluğu'nun başkentine, Hıristiyanlığın başkentinden, İslam dünyasının başkentine dönüşen İstanbul, fetihden sonra, yıkılan kentin onarımı ve geliştirilmesi, azalan nüfusun arttırılmasına yönelik kente göçü teşvik edici politikalar ile birlikte yeni örgütlenme yapısıyla, hızlı bir gelişim süreci başladı.

4.2.2.1.1 Coğrafya ve fizik mekan

Fatih döneminde, kentin gelişimi de Bizans dönemindeki doku ve topografyanın hatlarını izledi. Kentin doğrudan limanla ilişkili ana işlevleri yerlerini korurken, erken dönemde hala ayakta olan yapıların kent fizyonomisindeki egemenliği, yeni yapıların inşa edilmesiyle birlikte giderek ortadan ortadan kalkmış, eski kent yapısının belirlediği yönler ve kentsel ulaşımın eski odakları, kentin yeni gelişen yapısı ve fizyonomisi ile bütünleşmiştir (Kuban, D., 1996). Konut alanları, özellikle Osmanlı döneminde yavaş

yavaş surların dışına taşarak daha çok kıyılar boyunca Haliç'e Boğaz'a, Marmara'nın güney kıyıları boyunca yer alan platolar, K.Mustafapaşa, Davutpaşa Üsküdar'a, Kadıköy'e uzanmıştır. Ticaret alanları, Bizans döneminde yerleştiği limanlarla ilgili konumunu daha da güçlendirerek korurken, Laleli, Edirnekapı aksı Fatih Camii ve Külliyesi ile birlikte yeni bir konut ve ticaret aksı olarak geliyordu. Yönetim, Bizans dönemindeki yerini korumakla birlikte Akropolis'in bulunduğu tepe İmparatorluğun yeni sarayının inşa edildiği alan oluyordu. Bizans Marmara kıyısında yer alan limanlardan sadece Kadırga'da yer alan, liman işlevini sürdürürken, Sirkeci'de yer alan ana liman ile Galata'da yer alan limanlar gelişmeye devam etmekle birlikte, Üsküdar'daki liman önem kazanmaya başlamış, Haliç'in iç taraflarında yeni tersane ve iskeleler yapılmıştır.

Limanlar, 17. yüzyılın sonlarına doğru önemini yitirmeye başlasa da, İstanbul'un yaşamını birinci derecede etkilemiştir. (İnalçık, H.,1990). Limanlar, iskeleler ve tersaneler İstanbul'un fetihten sonra yeniden yapılanmasında, güçlenmesinde ve gelişmesinde etkin rol oynamıştır. İstanbul'un klasik silüeti, anıtların ve yerleşim alanlarının yoğunluğunun yanı sıra, Haliç'teki limanın hareketliliğinin bir sonucudur (Goodwin, G., 1971) (Resim 4.5). Osmanlı fetihlerinin en yoğun olduğu dönemde İstanbul'un gelişen ticari önemi ve Akdeniz'in denetimi için Osmanlılar'la Avrupalılar'ın, özellikle de İspanyollar'ın arasındaki rekabet, deniz ticaretinin tersanenin ve limanların önemini arttırmıştı. Galata ve İstanbul limanları gelişmiş, Haliç kıyıları rıhtımlar iskeleler ve depolarla dolmuştu (Kuban, D., 1996). Osmanlı donanmasının Akdeniz'de kazandığı üstünlüğe koşut olarak Kasımpaşa'da kurulan tersane sürekli gelişim göstermiştir* (Şekil 4.12).

Osmanlı döneminde Marmara kıyılarındaki limanlardan sadece Sofia Limanı, Kadırga Limanı adını alarak Osmanlı döneminde de kullanılırken, diğer limanlar olumsuz hava şartlarına açık olması dolayısıyla geliştirilmemiş, zaman içinde dolmuş, terk edilmiş ve unutulmuştur. 17. yüzyılda İstanbul limanı konusunda bilgi veren gezginler Haliç'in çevresinin ortalama 6 mil genişliğinin de bir mil olduğunu yazarlar. Yine bu limanın 500

* I. Selim'in hükümdarlık döneminden sonra 1522'de, her birinin içine iki kadırga sığabilecek 114 tonozlu yada kiremit kaplı mekan bulunmaktaydı. 16. yüzyılın sonlarında bu bölgede 136 tonozlu mekan bulunmaktaydı. Evliya Çelebi'ye göre, dönemin en büyük tersanesi I. Süleyman tarafından yapıldı. Bu tersanede büyük olasılıkla 70 göz bir kürek imalathanesi, daha büyük kurşun örtülü bir olasılıkla kuru 7 havuz, bir barut deposu, kaptan-ı derya için bir divanhane, bir köşk ve kürek mahkumları için bir hapishane bulunmaktaydı.

kadar büyük tekne, 500 de kadirga * alabildiğine işaret ederler. Haliç'in liman olarak en önemli özelliği ise, gerek Eminönü gerekse Galata yakasında, suyun kıyıda bile gemilerin yanaşabileceği kadar derin olmasıdır (Mantran, R., 1962).

Ana liman gelişen ticari potansiyel ve kentin gereksinimlerini karşılamak amacıyla Haliç'in içlerine doğru kuzey ve güney kıyılarında gelişirken, Galata bir dış ticaret limanı olarak Tophane'ye doğru gelişmeye başlayarak İstanbul'un uluslararası limanı haline dönüşmeye başladı. Anadolu yakasında ise, Üsküdar limanı, Avrupa'nın Asya'ya açılan kapısı olarak, Doğu ile kara ticaretinin gelişmesiyle birlikte önem kazanarak, kıyı boyunca gelişmeye başladı. Limanların büyümesi, kıyı boyunca ve kıyıların gerisinde yeni yerleşim alanlarının gelişmesine ve kıyıların değişimine yol açtı. İstanbul'un klasik silüeti, anıtların ve yerleşim alanlarının yoğunluğunun yanı sıra, Haliç'teki limanın hareketliliğinin bir sonucudur.

Ticaret alanları, temelde Bizans döneminde transite dayanan niteliği dolayısıyla kıyılara bağlı olarak liman ile ilişkili biçimde yer aldığı konumunu korurken (Kılınçaslan İ., 1981), İstanbul, Avrupa'nın en büyük kentlerinden biri ve büyük bir imparatorluğun başkenti olarak her zaman için önemli bir ticaret kenti olmuştur. . Biçimi ve büyüklüğü, işlev alanının belirleyici niteliğiyle Haliç, İstanbul'un ticaret merkezinin hep aynı yerde olmasını sağlamıştı. Sirkeci ile Unkapanı arası büyük bir liman hacmine ulaşmış, rıhtım ve iskelelerin hemen yanında kıyıda, depo ve toptancı halleri yer alıyordu. Fakat ticaret yoğunluğu arttıkça ana iletişim eksenini genişleyerek, Beyazıt'tan Aksaray ve Fatih'e doğru uzandı Liman ile Beyazıt arasındaki ticaret merkezi, belirli malların satıldığı ve loncaların denetimi altındaki Fatih Bedesteni'ydı. Hanlar ve kervansaraylar, limanla ilişkili olarak Kapalı Çarşı çevresi ile, Edirnekapı'ya uzanan ana cadde üzerinde yoğunlaşmıştı Fatih Camisi yakınlarında açılan yeni çarşılar, örneğin Sultan Pazarı ile Saraçhane'deki Pazar, Balkanlarla yapılmaya başlanan kara ticaretiyle birlikte Edirnekapı, Laleli ticaret aksı, bu dönemde başladı (Kayra, C., 1990). Galata'nın ticaret merkezi ise kıyıda denize paralel bir şekilde gelişti. Tophane'den sonra limanla ilişkili olarak gelişen Salıpazarı, kentin en önemli günlük ticaret alanlarından biri oldu. Doğu ile kara ticaretinin gelişmesi ve Avrupa

* Yunanca'da kürekli ve yelkenli açık deniz gemisi anlamına gelen *katergon* sözcüğünden türetilmiştir.

ile Asya arasında geçiş noktası olan Üsküdar'da gelişen limanla birlikte ticaret, kıyı boyunca ve limandan, içeriye doğru ana yol boyunca gelişmeye başladı (Şekil 4.13).

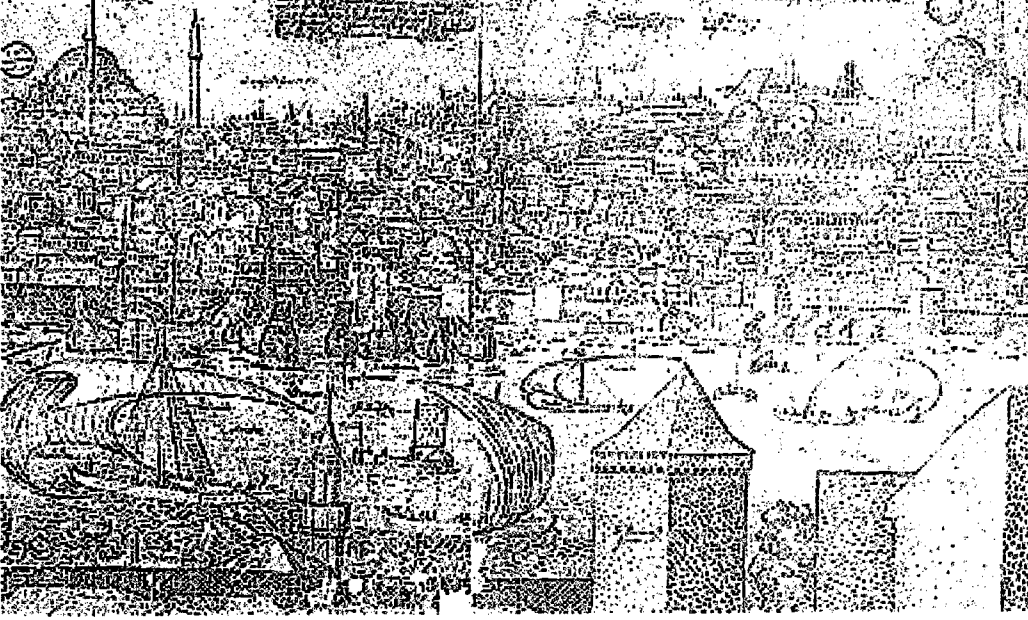
Bu dönemin en önemli özelliklerinden birisi de yerleşmelerin odak noktasını oluşturan cami ve külliyelerdir. Altlarında zaman zaman dükkanların da bulunduğu bu cami ve külliyelerin bazıları da kıyılarda yer almıştır. Limanlarda da yapılan cami ve külliyeler, alt katlarında ticari birimleri, tüccarların konaklayabileceği hanları, mallarını koyabileceği depoları da içermektedir. Sadrazam Rüstem Paşa'nın yaptırdığı Eminönü'nde altında dükkanların bulunduğu bir teras üzerinde yükselen, Rüstem Paşa Camisi ile birlikte, kapalı bir arasta olan Mısır Çarşısı'nı da içeren Yenicami Külliyesi ve Üsküdar'da tabhane ve han ve depoları da içeren Mihrimah Sultan Külliyesi, bu dönemde kıyıda limanla ilişkili önemli örneklerdir (Resim 4.6).

Bu dönemde kıyıda bu ticari mekanlar, kıyının görünümünü etkileyip, zenginleştirirken, toplumun kıyıyla ilişkisini güçlendiren, kent kıyı ilişkisinin sağlandığı farklı bir boyutun göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Konut alanları, kıyıda Haliç'in her iki yakasında, tersanelerinde etkisiyle kıyı boyunca Haliç'in içine doğru gelişirken, Balkanlarla gelişen ticaretin ve Fatih Külliyesi'nin de yapısıyla Edirnakapı aksı boyunca Haliç'e doğru bakan yamaçlar üzerinde yoğunlaştı. Yarımada'nın güneyinde Marmara kıyılarında, güneybatıya uzanan platolar üzerinde yer alan K.M. Paşa ve Davutpaşa Külliyelerinin yapısıyla bu bölgelerde konut alanları olarak gelişmeye başladı. Galata bölgesinde, liman ticaretinin tersanelerin, Boğaziçi'nde top dökümhanelerinin de etkisiyle konut alanları Haliç'e bakan yamaçlara, Beyoğlu'na doğru gelişirken, kıyı boyunca boğazın içlerine doğru da önemli gelişmeler gözlenmiştir. Anadolu yakasında Üsküdar, Asya gelişen ticari ilişkiler ve kara ticaretinin önem kazanmasıyla birlikte limanın kapasitesinin artmasına bağlı olarak, limandan içeriye doğru, limana bakan yamaçlar üzerinde güneyde Kadıköy, kuzeyde, Kuzguncuk istikametine doğru gelişmeye başladı. Boğaziçi'yle birlikte, Kadıköy bölgesinde Fenerbahçe'den kıyı boyunca Bostancı'ya doğru uzanan bölge, sultanların ve devlet adamlarının yaptırdıkları kasır köşk ve bahçelerle Bizans döneminde olduğu gibi gittikçe artan bir yoğunlukla sayfiye alanları olarak gelişmeye başlamıştı (Şekil 4.13).

Yönetim, fetihten sonra, kısa bir süre için Beyazıt meydanının kuzeyinde, yer alan bugünkü İstanbul Üniversitesi Rektörlük binası ve bazı hizmet binalarının bulunduğu alanda inşa edilen bir saray ile bu bölgede yer almışsa da (Artan T., 1994), sonraki dönemde, Fatih Sultan Mehmet, Marmara, Haliç ve Boğaz'a hakim bir nokta olan, kentin kuruluş aşamasında ve sonraki dönemlerde de Akropolis (İçkale) olarak süregelen Sarayburnu'nun üzerinde yer alan plato üzerinde Topkapı Sarayını yaptırmasıyla bu bölgeye, Bizans dönemindeki yerine gelmiş ve buradan bugünkü valilik ve defdardarlık binalarının da içinde bulunduğu Babıali aksına doğru gelişme göstererek günümüze kadar gelmiştir (Şekil 3.13). Bu dönemde inşa edilen Topkapı Sarayı ve diğer yönetim binaları, suyla bütünleşerek kente eşsiz bir güzellik katmışlardır (Resim 4.7).

Sur dışındaki gelişmeler, bu dönemde surların savunma amaçlı kullanım özelliğini yitirmesiyle birlikte özellikle kıyılar boyunca kente yakın bölgeler, kentle bütünleşerek oldukça yoğun yerleşmelere dönüşmeye başlamıştır. Haliç'in iç tarafına doğru bir dinsel merkez olarak gelişen, Eyüp ile tersaneye bağlı olarak gelişen Kasımpaşa, Boğaziçi'nde, Tophane'ye doğru Salıpazarı Tophane bölgesi, Anadolu yakasında Üsküdar'da yoğun gelişmeler gözlenmiştir. Bu bölgelerde, ilk dönemlerde kıyı boyunca lineer olarak gözlenen gelişmeler, 17. yüzyılda yamaçlara doğru tırmanmaya başlamış, dağınık yerleşmeler zamanla birbirleriyle bütünleşerek gelişmişler ve kente eklemlenmişlerdir (Şekil 4.13).



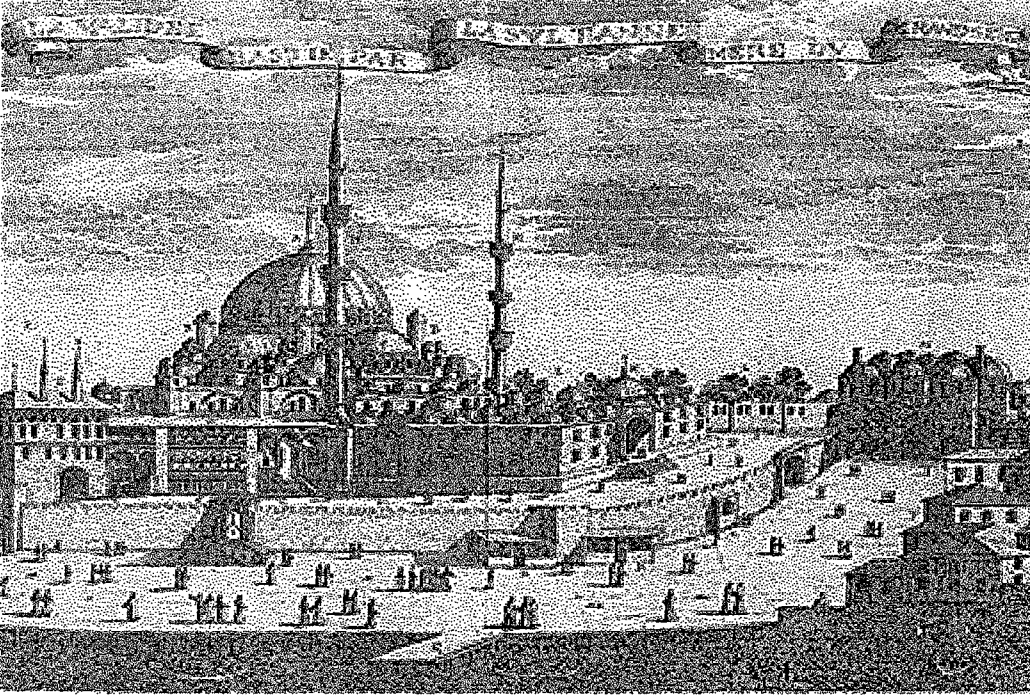
Resim 4.5 İstanbul limanının hareketliliği, oldukça yoğun bir ilişki ile birlikte, hareketli ve sabit elemanlarıyla oldukça etkileyici bir silüet oluşturuyordu (Kuban, 1996).



Şekil 4.12. Osmanlı İmparatorluğu, Akdeniz'deki egemenliğini sürdürmek için gemi inşasına önem verdi. Bu amaçla Haliç kıyılarında, Kasımpaşa'da ilk tersane kuruldu (Grelot, 1680).



Şekil 4.13 Fetihden sonra 17. Yüzyılın sonuna kadar İstanbul ve sur dışında işlevsel alanların gelişimi.



Resim 4.6 Yeni Cami ve Mısır Çarşısı. Bu dönemin en önemli özelliklerinden birisi de kıyı alanlarında özellikle limanlarda yapılan içlerinde konaklama ve ticari birimleri de bulunduran külliyelelerdir (Grelot, 1680).



Resim 4.7 Fatih Sultan Mehmet'in yaptırdığı Topkapı Sarayı, Marmara'ya, Haliç'e ve Boğaziçi'ne bakan konumuyla, kıyı silüetine önemli katkı sağlamasının yanında, padişahın yazlık sarayına gidiş ve gelişinde yapılan törenlerle de oldukça renkli ve canlı bir atmosfer yaratıyordu (Kuban, 1996).

4.2.2.1.2 Ekonomi

Denizaşırı ülkelerle ticaretin gelişmesi, ülke içinde tüketilen tarımsal üründen fazlasının üretilmesini gerektiriyordu. Diğer yandan ihtiyaçtan fazla ürün elde edilmesini denizaşırı ticaretin doğurduğu rekabet piyasası da öngörüyordu. Bunun gereksinimi olan sermaye ve buna bağlı teknolojik destekten yoksun toprak sahipleri, bu gelişmelerden olumsuz etkilenmiş, yoksullaşmış, tarımsal işgücünün yeni iş alanları olanakları için kente akın etmesi sonucu, kentsel üretim maliyetlerindeki düşüş ve kentsel sermayenin hızla büyümesi, diğer yandan feodal dönemden arta kalan büyük toprak sahiplerinin mülklerini kent sermayesi lehine kaybetmeleri sonucu yapısal olarak yeniden çözülmelerini, buna karşılık, yeni bir kentsoylusu (burjuvazi) sınıfının ülkenin sosyo – ekonomik ve politik arenasında egemen olmaları gerçeğini beraberinde getirmiştir.

Batı Avrupa'da XIV – XIX. yüzyıl arasında sermaye birikimi ve bu birikimin gerektirdiği kurumsallaşmalar kent olgusunu yepyeni ve çok farklı bir boyutu doğru yönlendirirken, aynı dönemler içinde Osmanlı İmparatorluğu'ndaki farklı bir örgütlenme ve yapılanma nedeniyle benzer bir süreç yaşanmamıştır (Okyay, İ., 1998).

Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik yapısını belirleyen birçok kurumun kökeni Selçuklu uygarlığına dayanır. Selçuklularda sultan artan nüfusun doğurduğu tüketim sorununu aşmak için, egemenliği altında bulunan halkın üretim güçlerini merkezi bir yönetim altında örgütleyip otoriteyi sağlamaktaydı. Bu örgütlenmenin temelini, ana üretim kaynağı olan toprağın üretici güçlere bir mülk olarak değil, gelirinden yararlanmak üzere verilmesi oluşturuyordu. Selçuklular, geleneksel toplum yapıları gereği, kira düzenini askeri hizmetlere bağlamışlardır. Bu yöntem Osmanlı İmparatorluğu döneminde de izlendi ve ekonomik yapının belkemiğini oluşturdu (Kılınçaslan, İ., 1981).

Mülkiyetin devlet ağırlıklı olduğu bu dönemde, özel mülkiyetin vakıflara yada padişahın mülk olarak bahsettikleri kişilerin ki bunlar genelde asker ve yöneticiler idi, arazileri ile sınırlıydı. Osmanlı devlet düzeninde, kent ticareti ve sanayii üzerinde kurulan denetim, sermaye birikimi yapabilen bir sınıfın ortaya çıkmasını, özel mülkiyetin ancak vakıflar yoluyla sağlandığı ve bunun çok az bir kısmının miras olarak kaldığı bir ekonomik ortam,

batıda olduğu gibi bir sermaye birikiminin toprağa yansımısını engelliyordu. Vakıflara ayrılan bu sınırlı toprak parçalarının sahipleri de doğal olarak asker ve kapıkulu ve bunların dışındaki devlet yöneticilerinden çıkıyordu. Bu gelişmeler de kıyıda, padişah, yönetici ve vakıflar tarafından yapılmış, saraylar, yalılar, toplumsal hizmet amaçlı, külliyele, camiler, çarşılar, gibi binaların yapılmasını beraberinde getirdi.

İstanbul'u bir "gırtlak kent"(cité - ventre) olarak tanımlayan Mantran (1964), kentteki ekonomik yaşamı en doğru biçimde ifade etmiştir. Liman ve liman çevresindeki alanlar, hem ülke genelindeki artı ürünlerin, hem de doğudan gelen malların Avrupa'ya geçişinde bir transit noktası olarak önem kazandı. İstanbul ve Galata limanlarının bu dönemin sonlarına doğru ekonomik potansiyelinde düşme olmasına rağmen, bunda Osmanlılar'ın kara ticaretine de önem vermesinin payı vardır, limanlar yakın ve uzak çevresinin gelişme ve biçimlenmesinde bundan önceki dönemlerde olduğu gibi etkin rol oynamıştır.

4.2.2.1.3 Ulaşım

İstanbul'un sur dışında, kıyılar boyunca lineer olarak sürekli büyümesi deniz ulaşımının önemini arttırmıştır. 1680 tarihli bir belgede limana kayıtlı 1444 kayık ve pereme vardır. İstanbul'da büyük kayıkların liman iskeleleriyle Boğaziçi arasında yük taşımaları bu yüzyılın ortalarına kadar sürmüştür (Tutel, E., 1994). Topografyanın zorladığı koşullara dayalı olarak deniz ulaşımının önem kazandığı, kıyı boyunca süregelen lineer gelişme, kent – kıyı ilişkisini geliştiren, yoğunlaştıran, zenginleştiren bir unsur olmuştur.

Kent bu dönemde, doğu ile batı arasındaki su ulaşımına dayalı köprü görevini sürdürürken, kara ulaşımı da ticari yapılanmada etkili olmaya başladı. Balkanlar'la gelişen kara ulaşımına dayalı ticari ilişkiler, Edirnekapı, Laleli aksını Fatih Külliyesinin yapımının da etkisiyle bir ticaret aksı olarak geliştirmiş, Anadolu'dan başlayan ve Üsküdar'da, biten kervan yolu, nedeniyle, bu bölgede, liman ve iskele çevrelerinde, kıyıda hem külliyele ile birlikte, hem de han, kervansaray, depo, dükkanların inşası kıyının görünümünü zenginleştiren önemli etkendi. Bundan önceki dönemlerde, kentle ilişkisi sınırlı ve dağınık olan sur dışındaki yerleşmeler, bu dönemde deniz ulaşımının gelişmesi ile birlikte kentle ilişkilerini yoğunlaştırmış ve kentle bütünleşme sürecine girmiştir.

4.2.2.1.4 Politikalar

Constantinus'un Konstantinopolis'i kuruşu ile Türk İslam İstanbul'unun fethi ve kuruluşu hakkında geliştirilmiş dinsel içerikli kavramlar birbirine çok yakındır (İnalçık, H., 1990). İstanbul'un fethinin ardından, kentin "İslamlaştırılması", yeni kent politikalarının, yeni yönetim biçiminin, yeni kurum ve örgütlerin yanı sıra yeni bina tiplerinin oluşturulması demektir (Çelik, 1996)

Daha önce de belirtildiği gibi, bir Müslüman hükümdarın yada eğitilmiş bir kentleşmiş bir Müslüman'ın sahip olduğu kent kavramının birkaç özelliği vardır : İslam kurallarına uygun bir yaşam biçimi, başta güvenlik ve ekonomik refah olmak üzere bir kentten beklenen kolaylıklar, İslam egemenliğini ve hükümdarın gücünü simgeleyen bir mimari, yani camiler ve saraylar.

İstanbul'un fethi ile birlikte, Fatih Sultan Mehmet karşılaşılan, nüfus problemini ve ekonomik yapıyı canlandırmak amacıyla, Roma dönemine benzer politikalar uyguladı. Başkenti, Edirne'den İstanbul'a taşıdı. Kente göçü özendirerek, ticareti teşvik edici politikalar geliştirildi. Toplumsal yaşamda önemli bir rol oynayan vakfiyeler, nüfus artmasını teşvik edecek, ticareti özendirerek geniş kapsamlı bir kentsel yenileme programında, çok etkin rol oynadılar. Devlet ve vakfiyeler eliyle inşa edilen, camiler, külliyele, hanlar, kervansaraylar, kapalıçarşı ve dükkanlar nüfus artışı ve toplumsal ve ekonomik hayatın canlandırılmasında önemli rol oynadılar. Gelişim sürecinin gösterdiği gibi, nüfus arttıkça, çoğunlukla sadrazamların, vezirlerin ve devlet ileri gelenlerinin girişimleriyle yaptırılan camiler ve külliyelele, yeni yerleşim alanları özendirilmişti. Mescidleriyle birlikte birkaç yerleşim kurulduktan sonra bu yerleşimler belirli bölgelerde yoğunlaşıyor ve buralara daha büyük camiler ve külliyele yapıyor, bu da bölgenin toplumsal prestijini artırarak yüksek sınıfların bu bölgelere yerleşmelerini sağlıyordu (Kuban, D., 1996). Bunun dışında, sultan ve devletin ileri gelenleri, sur dışındaki alanlarda, Boğaziçi'nde yaptırdıkları köşkler ve bahçelelele, insanları bu alanlara yerleşmeye özendirmiş ve bu alanlarda 16.yüzyıldan itibaren düzenli bir nüfus artışı gözlenmiştir.

Kentte toplumsal yenilenme ve gelişme kadar, yeni bir fiziksel, ekonomik yenilenme ve gelişmelere de ihtiyaç vardı. Olağan teşvik yöntemleri, bu gelişmeleri sağlayacak yeterli ivmeyi veremiyordu. Özellikle özellikle büyük tüccar ve zenaatkarları buldukları alanlardan ayırmak mümkün olmuyordu. Bu nedenle çıkarılan emirle gerçekleşen zoraki bir göç dalgası, esnaf, zenaatkar ve tüccarları da büyük ölçüde etkiledi. Bazı ünlü tüccarlar, isimleriyle çağrılıp, durumlarına uygun evler, işyerleri vermek amacıyla inşaatlara başlandı (Ayverdi, E.,H., 1958). Bursa'dan göç etmeye zorlanan zengin tüccarlar, Eyüp'e yerleştirildi (İnalçık, H., 1990). Fatih Sultan Mehmet'in, bundan önce olduğu gibi, kentte yaşayan azınlıklara ticari ve dini serbestlik tanıyan politikaları, ticari yaşamı etkileyen, teşvik eden önemli bir faktör olmuştur. Hatta bu amaçla, Anadolu'dan Trakya'dan ve Ege adalarından Türkler ile birlikte, Yunanlıları, Ermenileri, Yahudiler getirilip, ticaretin etkin olduğu Marmara, ve Haliç sahillerine, Galata, Üsküdar ve Boğaziçi'ne yerleştirildi. Ancak bu dönemin başlarında, nüfusu arttırmaya yönelik politikalar, 17.yüzyılda artan nüfusun yarattığı fiziksel ve ekonomik sorunlar nedeniyle, tersine dönmüş, devlet çeşitli önlemlerle bu artışı engellemeye çalışmıştır (Aktepe, M., 1979).

Fetihten sonra yıkılan yağmalanan hem fiziksel hem de sosyal ve toplumsal açıdan çöken kenti, yeniden inşa etmek, yeni bir ekonomik ve sosyal yapılanmayı gerçekleştirmek ve kente yeni bir kimlik vermeyi amaçlayan politikaların mekansal yansımaları, gerek kent içindeki gerekse de kent dışındaki kıyısız alanlardaki mekansal gelişmeleri ve görünümünü, kent – kıyı ilişkilerinin yoğunluğu ve biçimini önemli ölçüde etkilemiştir,

4.2.2.1.5 Örgütlenme, yönetim ve yasal süreç

İstanbul'da siyasal bölge kentin sınırları içine hapsedilmemişti. Buna bağlı olarak da, İstanbul'un fiziksel biçimi de hiçbir zaman birleştirici bir yönetim kavramını yansıtamadı (Kuban, D., 1996). Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'u fethinden sonra, yeni bir yönetim ve örgütlenmeye gidildi. Bu yönetim ve örgütlenmenin temelini de İslami kurallar örf ve gelenekler oluşturdu. Bir Müslüman hukukçuya göre “kent dini işlere bakan bir müftü ile davalara bakan kadının bulunduğu bir yerdir. Bu da dini kurallara uygun adaletli bir yaşam anlamına gelir (Ergin,O., N., 1922). Ancak yönetsel kurumların temeli öylesine “örf”e dayanıyordu ki, şer’i ilkeler fiili yaşamda zorunlu olarak değişiyordu (Akdağ, M., 1979).

İstanbul bir başkent olarak, doğrudan sadrazamın denetimi altında laik bir yönetime sahipti.

Geleneksel Osmanlı kent yönetiminde, beledi ve mülki yönetim işlevleri birbirinden ayrılmamıştır. İslam dini ve onun siyaset anlayışına dayanan klasik Osmanlı kent yönetim biçimi, mümin bireyi ve cemaati esas alırken hükmi şahısları tanımamıştı. Bu nedenle belediye hizmetleri harfiyen tanımlanmış yönetim birimlerine değil, nihai olarak dini, etnik ve mesleki cemaatlere bırakılmıştı. Başkent ve sakinlerinin genel anlamda saadet ve refahından sorumlu olan sadrazamın yönetiminde hiyerarşik bir idari yapı vardı. Ancak emlakla ilgili konular dahil, yargı işlerinin yanı sıra kent yönetiminde de gerçek yetki kadınlara bırakılmıştı. Dolayısıyla belediye mülki görevleri kadınlara denetimindeydi (Ergin,O., N., 1922).

Kentin yönetim bölgeleri Fatih Sultan Mehmet tarafından düzenlenmiştir. Her bölge aynı zamanda beledi sorumlulukları da taşıyan bir kadının yönetimi altındaydı. En önemli kadı İstanbul (sur içi kent) kadısıydı. Haslar Kadılığı, Eyüp ile kentin batı ve kuzeybatısında uzanan kent dışı topraklardan, Galata Kadılığı, Galata ve surların dışındaki bölgelerden, Üsküdar Kadılığı ise Anadolu kıyılarından sorumluydu (Şekil 3.14). İstanbul'un gelişiminde, nahiyeler* terimi de sık sık tartışılmıştı. 16 yüzyılın ortalarında İstanbul'da 13 nahiyeler, her nahiyede de 5 – 30 mahalle vardı (Ayverdi, E., H., Barkan, Ö., L., 1970). Nahiyeler, o bölgedeki cami yada kilise gibi önemli yapıların adlarını alırlardı. Mahallenin merkezinin mescit olması gibi, nahiyenin merkezinin de külliye olduğu söylenebilir. Mahalle, geometrik bir kavram üzerine kurulu bir kentsel varlık olmayıp, kendi içinde bütünlüğü olan, toplumsal nitelikleri ve özellikleriyle tanımlanan, çoğu kez belirli bölgelerden gelen insanların oluşturduğu, dinsel ve etnik bir temele dayalı toplumsal birimdir. Örgütlenmesi Müslüman toplum düzenine ilişkin mülkiyete duyulan karşılıklı saygı, mahremiyet gibi ilkelerin denetimi altındadır. Ancak bu yönetim ve örgütlenme modeli içinde, mahalleler birer toplumsal ve fiziksel kentsel birim olarak algılanırken, nahiyelerin kentin biçimlenmesinde önemli rol oynadığı söylenemez (Kuban, D., 1996).

* Sancağa bağlı alt yönetim birimi. İstanbul Kadısı tarafından atanan bir kadının denetimi altındadır.

Osmanlı toplumsal düzeninin bütün ögeleri İstanbul'a aktarılmıştır. Osmanlılar da, İslam kent toplumuna ait dayanışma düzeninin ögelerini korumuşlardır ((Akdağ, M., 1979). Bunlardan en önemlisi yarı dinsel bir nitelik taşıyan lonca sistemiydi. Lonca sistemi fetihten önce de çok güçlüydü ve örgütlenme biçimleri 19. yüzyıla kadar yaşamıştır. Mülkiyet yapısının dışında ekonomik yapının örgütlenmesinde loncalar önemli rol oynamıştır. İmparatorluğun sınırları içinde üretimin ihtisaslaşması ve üretim düzeyinin gelişmesinde önemli rol oynayan ve Roma devrinde oluşan loncalar Osmanlı döneminde bütün kentsel sistemi kapsamıştır. Devlet loncaları dolaylı açıdan ekonomiyi denetleme mekanizması olarak kullanırken, aynı duyarlılığı kendi imalathane ve sanayi işletmelerinde tıpkı günümüzde olduğu gibi göstermemiştir.

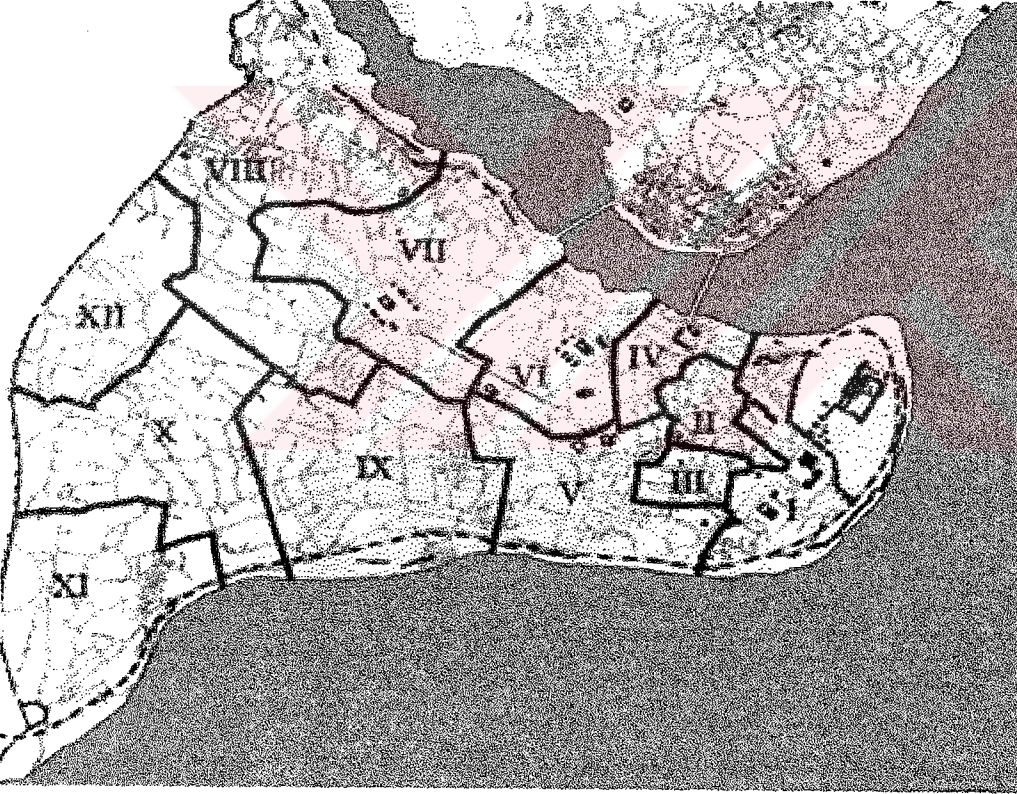
Toplumun kültürel yapısında başka önemli bir örgütlenme de şeyhleriyle birlikte çeşitli tarikatlardır. Avrupa ile karşılaştırıldığında devlet yönetiminin çok katı olduğu izlenir. Sınıf yapısı henüz gelişmemiş, kent ve devlet işlerinde sivil katılım ise yok denecek kadar azdı. Buna karşılık dinsellik, gizemcilik batıl inançlar ve mahalle içinde ki etnik dayanışma ve her zaman hissedilen sultanın mutlak egemenliği, Türk toplumuna güçlü bir toplumsal ve tinsel direnç sağladığı yadsınamaz bir gerçektir.

İstanbul ve Osmanlı İmparatorluğu'nun başka bölgelerinde vakıf, dinsel bir kurum olmaktan öte bir kent örgütlenme aracı olmuştur. Cami yapımından su getirmeye, eğitimden sağlığa, yoksullara aş dağıtımından kütüphane kurmaya, kervansaraylardan hanlara ve dükkanlara kadar her türlü kamu hizmeti vakıf sistemi içinde işliyordu. Vakıflar, batı tarihindeki, belediyelerin ya da kilisenin ya da hükümetin çalışmalarının yerini İstanbul'da büyük ölçüde sultanlar ve diğer bireylerin kurduğu özel vakıflar almıştır. (Ergin, O., N., 1936).

Ancak İstanbul'da toplumsal sistem değişik ögelerden kuruluydu. Toplumun birinci bileşeni, Müslüman Türkler, İkinci bileşeni, ekonomik yaşamda önemli bir yeri olan gayrimüslimler, üçüncü bileşeni ise, sultan, askerler ve yönetsel yapı tarafından simgelenen devletti ve her şey devletin denetimindeydi.

Klasik Osmanlı sisteminde, modern belediye örgütlenmelerinin tersine temel belediye hizmetleri bölge sakinlerinin kendileri tarafından yerine getirilir, ancak kent yönetimi tarafından denetlenirdi. Ayrıca belediye tüzük ve yönetmelikleri tamamen yasalaşmamıştı ve çoğu kez fermanlar, adli hükümler, adet ve gelenekler gibi yazılı yada yazılı olmayan çok çeşitli kaynaklara dayanmaktaydı.

Osmanlı döneminde, kent ticareti ve sanayi üzerinde kurulan denetim, sermaye birikimi yapan bir şehirli sınıfın ortaya çıkmasını engellerken, özel mülkiyetin olmaması, kent yönetiminin dağınık görünümü, kentteki değişimleri sınırlandıran temel etmenlerdi.



Şekil 4.14 Osmanlı'da yönetim bölgeleri (Çelik, 1996).

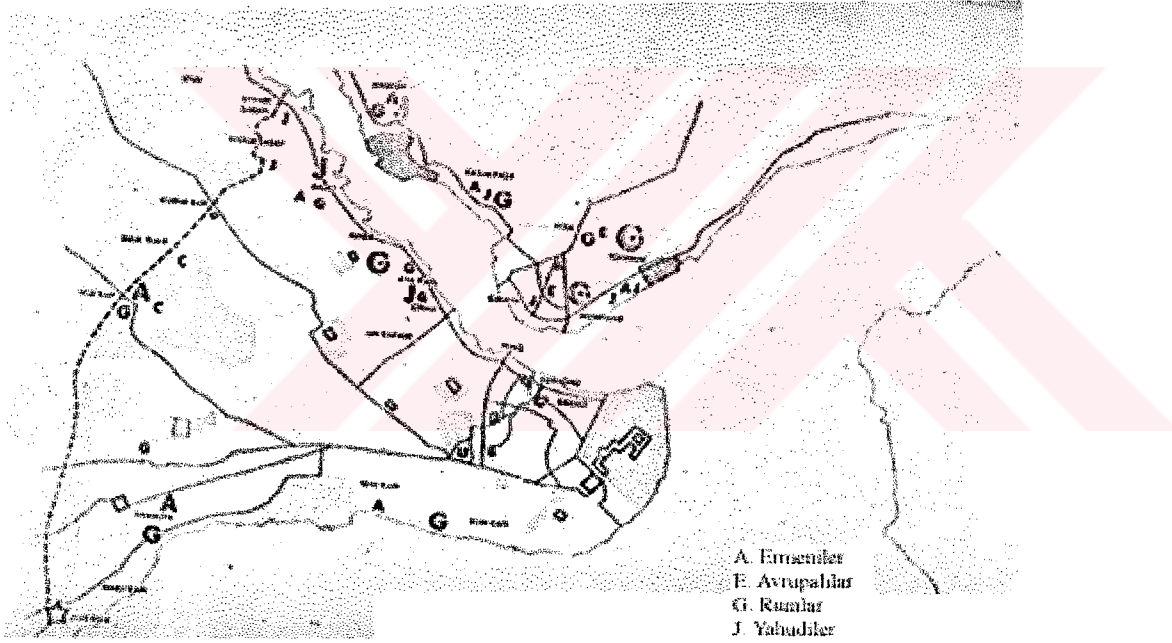
4.2.2.1.6 Sosyal, kültürel toplumsal yapı

İstanbul, fetihten önce var olan liman kentlerinin en önemli özelliklerinden biri olan kozmopolit yapısını fetihten sonrada devam ettirmiştir. Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethiyle birlikte, nüfus arttırmaya yönelik politikalar doğrultusunda imparatorluk sınırları içindeki çeşitli yerlerden, gelen göçmenler ile birlikte kentin nüfusu, Fatih Sultan Mehmet'in son dönemlerinde dağınık olan yakın çevresiyle birlikte, 120.000'e çıkmıştır. Bu dönemde, Anadolu'dan, Rumeli'den, Ege adalarından getirilen, Türkler, Rumlar, Ermeniler ve Yahudiler, başta liman çevreleri olmak üzere, Haliç, Boğaziçi ve Marmara kıyıları ile, Galata'ya yerleştirildiler (Şekil 4.15). Çeşitli grupların yerleştirilmesinde etnik dayanışmanın göz önünde bulundurulduğu söylene de özellikle liman çevresinde ve ticaret alanlarında, daha kozmopolit bir yaklaşımın benimsendiği izlenir (İnalçık, H., 1970): Barkan'a (1963) göre 17. yüzyılda 700.000 – 800.000'e ulaşan nüfusun % 48'ini gayrimüslimlerin oluşturması, kentin kozmopolit yapısının Bizans dönemine göre daha güçlü olduğunu göstermektedir.

Osmanlılar'da, mahalle, toplumsal nitelik ve özellikleriyle tanımlanan, çoğu kez belirli bölgelerden gelen insanların oluşturduğu, dinsel ve etnik bir temele dayalı toplumsal bir birimi ifade etmektedir. Bu birimler toplumun gelenek örf ve adetleriyle biçimlenen toplum düzenine ilişkin ilkelerle denetleniyordu. Örneğin Müslüman mahallelerdeki ilkelerden birincisi, ilk yerleşenlere öncelik tanınmak üzere, mülkiyete duyulan karşılıklı saygıdır. Bu çok eski bir İslam geleneğidir ve bir mahalleye sonradan gelenler, ilk yerleşenlere saygı göstermek zorundaydı. Sonradan gelen, onun manzarasını kapatamaz, evinin içine bakan bir pencere açamaz, bir balkon yapamaz ya da kapısına ulaşımını engelleyemezdi. Bu ilkelerden ikincisi ise, hanenin sosyal içeriği de kapsamak üzere mahremiyetidir. Kadınların kapalı yaşamları evlerin fiziksel olarak içe dönüklüğünü ve yaşamsal dokunulmazlığını gerektiriyordu (Ayverdi, E., H., 1958). Mango'nun (1976), ön sürdüğü Bizans dönemindeki içe dönük toplumsal yapının varlığından, Osmanlı İstanbul'unda da söz etmek mümkündür (Kuban, D., 1996). Savunma için önem taşımamasına rağmen kenti çevreleyen surların onarılması, içe dönük toplumsal yapının açık bir ifadesidir.

Osmanlı toplumunun kültürel yapısındaki bir başka önemli unsur ise tarikatçılık idi. Katılımcılığın olmadığı, dinselik, batıl inanç, gizemcilik ve sultanın mutlak egemenliği, mekanın ve ilişkilerin biçimlendiren önemli bir güç olmuştur. Osmanlı toplumunda sosyal ve toplumsal yapının bir başka önemli yansıması da vakıflar olmuştur. Vakıfların yapısında, otokratik devletin toplum yapısına özgü adaletsiz gelir dağılımının tartışmalı sonuçlarını ortadan kaldırmak gibi önemli bir toplumsal sorumluluk vardır.

Özellikle liman bölgesi ve kıyılarda farklı din, dil, gelenek, örf ve adetleri yansıtan kentin kozmopolit yapısının ortaya çıkardığı, toplumsal, sosyal ve kültürel çeşitlenme, farklı ilişkiler çok zengin ve farklı bir mekansal örüntüyü beraberinde getirdi. Toplumsal, sosyal ve kültürel ilişkilerin ortaya çıkardığı bu kimlik, kent - kıyı ilişkisinin çok zengin bir ifadesidir.



Şekil 4.15 Azınlıkların mekansal dağılımı (Kılınçaslan, 1981).

4.3 Batılılaşma, 19. Yüzyıl ve Sonrası, Sanayileşme, Modernleşme (1950 sonrası)

Fatih Sultan Mehmet ile başlayan, Osmanlı döneminde Hıristiyan kentinden, Müslüman kentine dönüşen İstanbul, bu farklı kimliğiyle, örgütlenme, ekonomik sosyal toplumsal ve kültürel yapısı ile bunun yansıması fiziksel gelişme, Kanuni Sultan Süleyman döneminde, Mimar Sinan'ın eserleriyle en görkemli çağını yaşayan bu süreç, 17. yüzyılın başında batı ile ilişkiler sonucu, farklı bir boyut kazanmıştır. Batılılaşma sürecinin başlangıcı olarak ele alınan bu dönemde gelişme ve biçimlenme sürecini etkileyen batıdan alınan yeni örgütlenme modeli ve "güzel kent" yaratma çabaları, ekonomik, teknolojik gelişmeler ve ilk sanayileşme hareketleri ile birlikte, 19. yüzyıl ve 20. yüzyılın ilk döneminde, Cumhuriyet'e kadar olan süreçte kent - kıyı ilişkilerini etkileyen, politik, ekonomik, sosyal, teknolojik ve bunların yansıması olan fiziksel önemli değişimler gözlenmiştir.

Cumhuriyet dönemi, başkentin Ankara'ya taşınması, yeni örgütlenme ve politikalar, sanayileşme çabaları ile birlikte özellikle planlama çalışmaları ve Prost Planı, bunların kente ve kıyılara yansımasını içermektedir.

1950 ve sonrası çok partili dönem, ekonomik politiklardaki farklılık, kalkınma planları, sanayileşme sonrası kırsal alanlardaki çözülme ve büyük kentlere göç, İstanbul'daki imar operasyonları, kentte önemli dönüşüm ve gelişmelere yol açarken, kent kıyı ilişkisi farklı bir boyut kazanmıştır.

Bu dönemde gelişmeyi biçimlendiren dinamikler çeşitlenmeye başlamıştır. Gelişmelerde, özellikle teknoloji, ekonomi, politika ve ulaşım eğilimleri ve gelişimleri yönlendiren temel dinamikler olarak ortaya çıkarken, planlama da biçimlendirmede bu süreçte rol almaya başlamıştır.

4.3.1 Batılılaşma Süreci

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethiyle başlayan Osmanlı dönemi sürecindeki fiziksel, ekonomik, toplumsal, sosyal, kültürel, yönetsel gelişmeler, 18. yüzyılın ilk yarısındaki gelişmelerle başlayan, Tanzimat Devri ile devam eden Osmanlı İmparatorluğu'nun

yıkılması ve Cumhuriyet'in kurulması sürecine kadar, batı ile gelişen ilişkiler çerçevesinde farklı bir boyut kazandı. Çok kısa bir dönemi içermesine rağmen, Lale Devri ile başlayan ve batılılaşma sürecinin temelini oluşturan bu dönemde, bahçeler, çeşmeler gibi kamusal alanların yoğunluğu ile birlikte, Sadrazam İbrahim Paşa tarafından Şehzadebaşı Camisi yanında yaptırılan Direklerarası eğlence merkezi ile içe dönük yaşamaya alışmış toplum, ilk kez kentsel boyutlarda dışa dönük bir yaşamla tanışmıştır. Dünyanın değerlendirilmesine, bilimsel dolayısıyla da dinsel bağları ikinci plana atan yeni yaklaşımların temeli de gene bu dönemde atılmıştır (Kuban, D., 1996). 18.yüzyıl Osmanlı yönetimi için tam bir Aydınlanma Çağı olmasa da, en azından en azından varoluş anlayışı ve Avrupa'nın üstünlüğünün algılanması açısından, bir bilgilenme çağıdır. Bu olgu iniş ve çıkışlara rağmen reform çabalarını her zaman körüklemiştir. Bu reformlar, kıyafetlerden, saray biçimlerine ve yapay çevreye kadar bütün etkinlik alanlarına sıçramıştır (Tuğlacı, P., 1981):

18. yüzyılda topçu okulları ile başlayan reformlar, 19. yüzyılın ikinci yarısı ile birlikte Türk toplumunda kaçınılmaz talepler yaratmış ve İstanbul'un çehresini kökten değiştirmeye yönelmiştir. Devlet güdümünde gerçekleştirilen siyasal ve toplumsal dönüşümlere koşut olarak, 1830 sonrasında İstanbul Türk İslam mirasından bilinçli bir kopuş yaşamıştır. Bu değişim, bilimsel düzeyde epeyce ilgi toplayan, 15. yüzyılda Bizans Konstantinopolis'inin Osmanlı İstanbul'una dönüşümü kadar çarpıcıdır. Osmanlı fethinin ardından bu Bizans kentinin "İslamlaştırılması", yeni kent politikalarının, yeni yönetim biçiminin, yeni kurum ve örgütlerin yanı sıra yeni bina tiplerinin oluşturulması demektir. 19. yüzyıldaki çağdaşlaşma çabaları ile İslam hukukuna dayalı geleneksel kent politikaları, yeni kalıplara döküldü, kent yönetimi, kurumları örgütlerinin yerine Avrupa'daki örnekleri uyarlayan yenileri geçirildi.

Bu dönemde kent fizik mekanını doğrudan etkileyen, batıdan ithal üç önemli unsurdan birincisi, kent planlaması sorunlarına ilişkin kanun ve yönetmeliklerdir. İkincisi, yeni kanun ve yönetmeliklerin zorlamasıyla işleyen bir yollar ağı, anıtsal meydanlar, düzgün sokak cepheleri ve tekdüze kent dokusu yaratılmasını amaçlayan kent tasarım ilkeleridir. Üçüncüsü mimari alandadır; yeni bina tipleri, Avrupa'da son yıllarda "yaratılan" yeni mimari üsluplarla birlikte geliyordu.

İstanbul'un bu dönemde dış dünya ile kurduğu ilişki kanallarındaki teknolojik değişimlere dayalı gelişmeler, buharlı gemiler ve demiryolunun gelişmesi, haberleşmedeki posta sistemleri ve telgrafta sağlanan gelişmeler, fizik mekanı da önemli biçimde etkileyip, değiştirdi (Tekeli, İ., 1994). Önceki dönemlerde, İstanbul, Galata ve Üsküdar ayrı karaktere sahip yerleşmeler yan yana yaşarken, 19. yüzyılda, teknoloji ve ulaşımın etkisiyle bütünleşme sürecine girmiştir. Bu süreç özellikle ekonomik faktörlerinde etkisiyle bu yerleşmelerin kıyıları boyunca büyümesine yol açmıştır (Çelik, Z., 1996) (Şekil 4.13).

Bu süreç içinde, batı ile ilişkilerin artması, gelişen teknoloji, mülkiyetteki yeni yapılanmalar, Avrupa'da gelişen piyasa ekonomisinin geç de olsa, etkisi, anonim şirketlerin kurulması özellikle azınlıkların sermaye birikimi, ve yeni konut alanı arayışı ile birlikte denizyolunun gelişmesi ve Şirket-i Hayriye'nin kurulması ve buharlı gemilerin çalışmaya başlaması, demiryolu ulaşımı, kent dışındaki gelişmeleri özellikle de kıyı bölgelerini etkilemiştir. Kıyasal alanları etkileyen başka bir önemli gelişmede bu dönemde başlayan sanayileşme hareketlerinin özellikle kıyılarda gelişmesidir.

4.3.1.1 Fizik mekan ve işlevsel gelişme

Bu dönemde İstanbul, hala surlarla çevrili bir kent imgesi taşıyordu. Kubbeli camiler ve minarelerin düşey çizgileriyle, yerleşim alanlarının homojen, yatay gelişmesi arasında ikilem, kent silüetinde hala geçerliliğini koruyordu. Haliç'ten bakıldığında kent dokusunda bazı değişikliklerin başladığı gözlenmektedir. Çarşı içindeki ahşap dükkanların yerini, özellikle yangınların çıkış kaynağı olarak görülmesinden dolayı, kütleli taş hanlar almıştır. 18. yüzyılın son çeyreğinde bütünüyle yabancı bir yaklaşımla inşa edilen yeni tersane yapıları, askeri kışlalar ve okullar 19.yüzyılın kozmopolit İstanbul'unun habercileriydi (Kuban, D., 1996). Yine diğer dönemlerde olduğu gibi kıyılara özellikle Boğaziçi'ne inşa edilen camiler, kıyılara yeni bir görünüm kazandırmanın ötesinde, bu bölgelerdeki gelişmelerin önemli bir kanıtıdır. Üsküdar'daki Yeni Valide Camisi, Beylerbeyi'nde inşa edilen I. Abdülhamid Camisi, Çengelköy'deki süvari kışlası ve sayıları giderek artan sahil sarayları kıyılara yeni bir yapı yoğunluğu getirmiş, yeni bir karakter kazandırmıştı. Melling'e (1819) göre, deniz sur dışında başka bir İstanbul daha

yaratmıştır. Bu, kıyılarda anıtsal ve eşsiz ifadesini 18. yüzyılda bulan bir ölçüde dışardan gelen biçimleriyle 19. yüzyılın sonuna kadar ayakta kalan sur dışı kentidir (Resim 4.8). Bu yapıların bir kısmı, bu dönem sonundaki sanayi gibi olumsuz gelişmeler sonucu ortadan kalkmış, dönüşüme uğramıştır.

Limanlar, geçmiş dönemlerde olduğu gibi bu dönemde batı ile artan ilişkiler ve ticari potansiyelle birlikte geliştirilmiş, mevcut olanların kapasiteleri arttıracak iskele ve rıhtım gibi yeni düzenlemelere gidilirken, yeni limanlar da yapılmıştır. 19. yüzyılda buharlı makinelerin icadı ve demiryolunun gelişimi, artan ticari potansiyel, liman demiryolu arasındaki güçlü bir ilişkiyi beraberinde getirdi. Bu gelişmeler demiryolu terminalleri ilişkili yeni limanları gündeme getirdi. 19. yüzyıl sonu 20. yüzyılın başında faaliyete geçen Haydarpaşa limanı, Sirkeci terminalinin de ana liman ile ilişkili konumu bu gelişmelerin açık bir ifadesidir. Bu dönemde, önerilen yeni ulaşım bağlantıları doğrultusunda, Bizans döneminde de liman olarak Yenikapı'da önerilen yeni liman, daha sonraki dönemlerde de tartışılmasına rağmen gerçekleşemedi.

Kuruluşundan beri deniz ile kent arasında ticarete ve ulaşımaya dayalı sınırlı ilişki, bu dönemde batı ile ilişki sonucu gelişen dışa açılma, kapalı toplum yapısında gerçekleşmeye başlayan değişim, kentin düzenlenmesinde yeni hedefler belirledi. Bunlardan birisi de sahil şeritlerinde yer alan iskele ve limanların temizlenmesi ve düzenlenmesi idi. Bunların düzenlenmesinin üç nedeni vardı. Birincisi, artan deniz trafiği ve ticareti düzenli rıhtımlara ihtiyaç doğurmuştu. İkincisi, kamu sağlığına zarar veren koşullar ortadan kaldırılmıyordu. Üçüncüsü, kentin imajının düzeltilmesi gerekiyordu. Burada söz konusu edilen sahil şeridi, İstanbul tarafında, Sirkeci'den Balat'a kadar, Galata tarafında ise, Azapkapı'dan Tophane'ye kadar uzanan ve içine limanı da alan bölgeydi. Ahşap rıhtımlar, dükkanlar, hanlar ve depolarla işgal edilmiş bu alanlar (Mantran, R., 1962), bir taraftan giderek artan ticaret hacminin gereksinimine, diğer taraftan kent halkının gidiş – geliş trafiğine cevap veremez hale gelmişti. Bu nedenle yeni düzenlemelere gidildi. Yeni gümrük binalarının yapılması ile birlikte, Karaköy rıhtımı düzenlendi ve ilave rıhtım yapıldı Tophane sahilindeki kahvehaneler istimlak edilerek geniş bir sahil yaratıldı. Bununla birlikte, düzenli şehir hatları vapurları seferlerinin başlaması da rıhtımların düzenlenmesinde etkili olmuştur. Yine bu doğrultuda, boğaz yerleşmelerine de iskeleler yapılmaya başlandı.

Dolmabahçe Sarayı'nın inşasından sonra Dolmabahçe rıhtımı yapılırken Beşiktaş, rıhtımı yenilendi. İstanbul yakasında ise Eminönü rıhtımı kapsamlı bir yenilemeye sahne olurken, Sirkeci'deki Yalıköşkü mevkiinden Eminönü'ne kadar olan kesim büyük ölçüde yeniden düzenlendi (Çelik, Z., 1996), (Resim 4.9).

Bu dönemde en önemli değişiklikler kent merkezlerinde yaşanmıştır. Dış dünya ile ilişki kurma kanalları yeni teknolojik olanaklara göre biçimlenmiş, merkez bir farklılaşma geçirerek çok odaklı hale gelmiş, kent merkezinin içindeki araba ve tramvay ulaşımına elverişli hale gelerek merkeziçi bütünleşme bir ölçüde gerçekleşmiştir. Ancak bu dönüşüm sınırlı kapital birikimi nedeniyle kapitalist merkezdeki örneklerine göre küçük ölçekli ünitelerle ve operasyonlarla gerçekleşmiş bir dönüşümdür (Tekeli, D., 1994).

Ticaret, Beyazıt'la Eminönü arasında ve Haliç kıyısı boyunca gelişirken, Batı ile ilişkiler doğrultusunda Galata limanının dış ticaret limanı olarak büyümesi finans sektörü ve hizmetler sektörünün bu bölgede gelişmesini sağlamıştır. 20. yüzyılın başında yapılan Galata köprüsü ile bütünleşerek güçlenen bu ticari yapı merkezi iş alanı olarak bu dönemden sonra hızla güçlenmeye başladı.

Geleneksel esnaf ve zeneatkarlar tarihsel çarşı çevresinde varlıklarını sürdürürken, özellikle 20. yüzyılın başında, Galata ve Beyoğlu, banka, ithalat, ihrcaat, sigortacılık büro gibi hizmetler sektörü ve geniş mağazalar ile alışveriş sektörü gelişmeye başlamıştır. Özellikle Pera'dan Taksim'e uzanan İstiklal Caddesi bu işlevlerin geliştiği önemli bir ticaret aksı olarak ortaya çıkmıştır. Özellikle büyük tüccarlar ve şirketler başta Galata olmak üzere Eminönü ve Beyoğlu'nda konumlanmışlardı (İstanbul Sanayi Odası, 1969). Perekende ticaret, geleneksel konumu olan Bahçekapı, Tahtakale ve Unkapanı çevresinde yoğunlaşmıştır.

Sur dışındaki mahalle ve bölgelerin öneminin artması, 18. ve 19 yüzyıldaki en dikkat çekici gelişmedir. İstanbul panoramasına, fiziksel açıdan hala Topkapı Sarayı ve büyük camiler egemen olsa da Boğaz ve Haliç kıyıları ile Üsküdar, geçmiş yüzyıla oranla bu panoramaya dahil olmaya başlamıştı. Dört kentin arasında kalan liman, kentin bütünlüğünün algılandığı bir düğüm noktası özelliği kazanmıştı. Bir başka deyişle,

İstanbul'un sur içi kentle sınırlı eski görünümünün yerini, kıyılarda yoğunlaşan bir kıyı kenti almaya başlamıştı (Kuban, D., 1996). Bu gelişme İstanbul, Eyüp, Galata ve Üsküdar'ı birleştirerek, kentin bütünlüğünü sağlamıştır (Şekil 4.14).

Kentin büyümesi tarihi yarımada oldukça sınırlı kaldı. Kent bu bölümde büyük ölçüde surlar içinde kalıyordu. Sur dışında eskiden beri varolan kentiçinde bulunması sakıncalı olan faaliyetlerin yer aldığı Kazlıçeşme, Ayvansaray, Eyüp varlığını sürdüürüyordu. Yedikule'nin dışında Kazlıçeşme'de mezbaha, debbağhaneler yer alıyordu. Bunun batısında baruthane bulunuyordu. Ayvansaray – Eyüp ise Eyüp'ün ise Müslümanlarca kutsal bir yer sayılmasının işlevleri bir yana bırakılırsa bir çömlekçiler bölgesiydi. Sur içindeki gelişmelere baktığımızda, geçmiş dönemlerde olduğu gibi bu dönemde de büyük yangınların yol açtığı olumsuzluklar görülmektedir. Yeniden imar edilmeyen Langa, Yedikule ile Topkapı arasındaki bölge surlar boyunca bağ ve bahçelerle kaplı idi. Sur dışındaki esas gelişme demiryolu güzergahındaki Makriköy (Bakırköy) ve Yeşilköy'ün büyümesi oldu. Diğer bir gelişme Rami mahallesinin kurulması idi. Tarihi yarımada, bu dönemde durağan bir süreç yaşamasına rağmen, Galata ve Boğaziçi için bir büyüme zamanı oldu. Bu büyüme üç yönde oldu. Birincisi deniz kıyısından, Tophaneden Ortaköy'e doğru uzayan yayılmaydı. İkincisi, Taksim'den Şişli'ye doğru uzanan yolun özellikle batısında kalan gelişmedir. Üçüncüsü ise Dolmabahçe'den içeriye doğru uzanan Teşvikiye Nişantaşı akseni idi (Tekeli D., 1994).

18. yüzyıla kadar bağlar ve meyva bahçeleriyle kaplı olan Pera, bu dönemden itibaren, Avrupalı zenginler, Osmanlı tebaasında olan Hıristiyanlar, bu bölgeye konaklar inşa ettiler. Bu bölge ticari bir merkez olan Galata'nın aksine üst sınıf bir konut alanı olarak gelişti (Mantran, R., 1962). Pera'nın prestij konut alanı olarak gelişmesinde, limanın etkisiyle önemli bir ticaret merkezi olarak gelişen Galata'ya yakın olmak, Haliç ve Boğaziçi'nin eşsiz atmosferinden yararlanmak önemli bir unsurdu. Pera (Beyoğlu), Taksim'e doğru büyümüştür. Galata ile Taksim arasında açılan yol burada yeni gelişmeleri özendirmiştir. Beyoğlu'nun batı yamaçlarında, Kasımpaşa'ya doğru, kuzeye doğru, Kasımpaşa vadisinin yamaçlarında yeni mahalleler kurulmuştu. Tophane'den kuzeye, Beşiktaş'a doğru, sultan ve devletin ileri gelenleri tarafından yapılan sultan sarayları, kıyı çizgisinin hemen arkasındaki yerleşmeleri oluşturuyordu (Resim 4.10). Bu yerleşmelerin oluşmasında

ulaşımın büyük rolü olmuştur. Sonraki yıllarda bu yerleşmeler tepelere doğru genişledi. Beşiktaş büyük bir yerleşme alanı olup Nişantaşı'na doğru genişledi.

Boğaziçi köyleri ise hem büyümüşler hem izole yerleşmeler olmaktan çıkıp kentle bütünleşmişlerdir. Yalı boyu yerleşmeleri büyük ölçüde sürekli hale gelmiştir. Bununla birlikte Boğaziçi'nin her iki yakasında, Beylerbeyi kuzeyindeki Çengelköy ile güneyindeki Kuzguncuk, ile Emirgan'da önemli gelişmeler gözlenmekteydi.

Anadolu kesimindeki gelişme de üç yönde olmuştur. Birincisi, Üsküdar'ın kıyıda içeriyeye doğru uzantısında Kuzguncuk'la arasının Bağlarbaşı ve İcadiye gibi yerleşmelerin gelişmesiydi. İkincisi, Üsküdar ve Kadıköy arasının Haydarpaşa ve Yeldeğirmeni yerleşmeleri ile gelişmesidir. Üçüncüsü ise demiryolu güzergahı boyunca oluşan Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Bostancı gibi banliyölerdir.

18. yüzyılda Üsküdar'da Haydarpaşa Koyu'na doğru başlayan gelişme, 19.yüzyılın sonlarına kadar halkın mesire alanı olarak kullanılan Haydarpaşa vadisine, gar ve liman tesislerinin yapımıyla hızlandı ve Kadıköy'le bütünleşti. Bu dönemin başlarında Kurbağalidere'nin ötesine geçmeyen Kadıköy'deki gelişme, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, demiryolunun da etkisi ile kıyı boyunca Bostancı'ya doğru gelişmeye başladı.

Sur dışındaki gelişme yoğunluğunun temelinde, özellikle Haliç'te yoğunlaşan sanayi ile birlikte, ulaşım ve Boğaziçi'nin ve suyun eşsiz atmosferi, gittikçe olumsuz koşullara süreklenen tarihi yarımadadan saray erkanı, yönetici ve sermaye birikimi tüccarların kaçma eğilimi yatmaktadır. Haliç, hem sur dışında gelişme eğilimlerini güçlendirici bir faktör olurken, diğer taraftan sanayinin getirdiği olumsuz koşulların etkisiyle tarihi yarımadadan elit kesimin ayrılmasına yol açtı. Bu gelişmeler sosyal yapıda görülen önemli dönüşümlerin başlangıcı oldu.

Yönetim, 19. yüzyıla kadar, Topkapı Sarayı ile Bab-ı Ali arasında yoğunlaşırken Tanzimatın ilanı ile beraber yeni yönetim ve eğitim yapıları gereksinimi ortaya çıkmış ve kentin çeşitli yerlerine bu gereksinimleri karşılamaya yönelik büyük yapılar inşa edildi.

Esas yönetim işlevini barındıran Saray, batılılaşma ve mekansal değişme sürecine katılarak tarihi yarımadadan çıkmış, kuzeye Beşiktaş'a taşınmıştır. Meclis ve diğer idari etmenler tarihi yarımadadaki konumunu bu dönemde de korudu (Şekil 4.14).

Kışlalar, bu dönemde İstanbul'un görünümünün köklü değişiminde, sur dışındaki gelişmelerde önemli rol oynamıştır. Projeler ve tipolojiler yabancı kaynaklı olduğundan kıyıların görünümü değişmiş ve büyüklükleri, farklı ölçekleri ve üsluplarıyla bu kışlalar reformcu sultanların getirdiği yeni düzenin adeta simgeleri olmuştur. Taksim'deki Halil Paşa Kışlası, Kasımpaşa'daki Kalyonu Kışlası, Haliç'in kuzey kıyısında Halıcıoğlu'nda inşa edilen Humbaracılar Kışlası, Fatih Sultan Mehmet döneminde yaptırılan Tophane'deki Topçular Kışlası, Kadıköy Üsküdar arasında, eski Kavak Sarayı yerine yapılan Selimiye Kışlası, kentin büyük camilerden sonra yeni röper noktaları oldu. Eski kent içinde yoğun yerleşmelerden uzak yapılan bu yapılar kentin gelişme yönlerini de belirlemişlerdir.

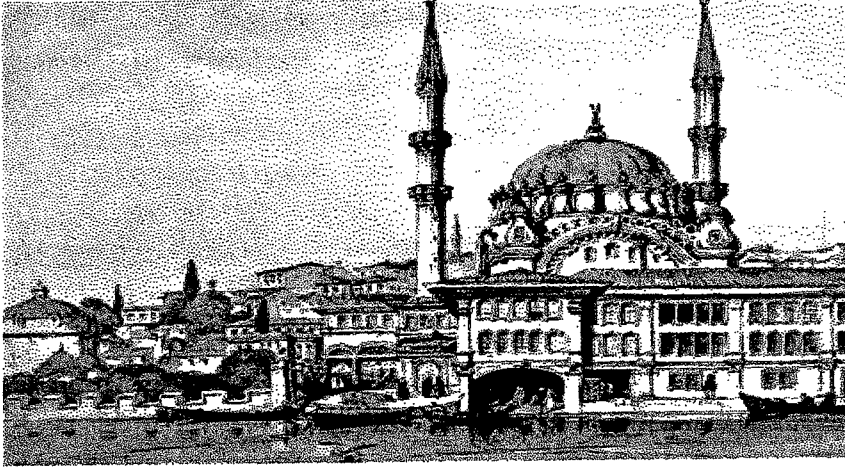
Sanayi, bu dönemde Avrupa'dakine benzer gelişme eğilimi göstermemesine rağmen başta Haliç kıyıları olmak üzere önemli dönüşümlere yol açmıştır. 19. yüzyıl boyunca eski imparatorluk köşkleri, yalılar, bahçeler, terk edilerek yerlerine yeni fabrikalar yapılmıştır (Aral, E., Z., 1983) (Resim 4.12). Haliç'in sanayi alanı oluşu tarihsel yerleşmenin gelişiminin doğal bir sonucudur. Haliç çevresinde, Eminönü, Fatih, Eyüp bölgelerinde yoğunlaşan fabrikalar, sanayileşme çabalarının birer simgesi oldu. 19. yüzyılın ortalarından başlayarak Haliç'in iki yakasındaki endüstri alanlarında gözlenen denetimsiz büyüme, kentin geleneksel görünümünü büyük ölçüde değiştirmiştir. 20.yüzyılın başında Unkapanı ve Odun Kapısı yakınlarındaki her türlü imalathane ve fabrikanın yüksek bacaları, minarelerle yarışır hal gelmişti (Küçükerman, Ö., 1988). Haliç dışında Boğaz'da Paşabahçe'e cam, Beykoz'da ayakkabı fabrikaları vardı. Kentin batısında sur dışındaki Zeytinburnu'nda eski tabakhanelerin yanında çelik fabrikaları ile dokuma fabrikaları kurulmuştu. Bakırköy'de de küçük buharlı gemiler inşa edilen gemi tezgahları vardı (Çelik, Z., 1993).

Park, bahçe yapımı 18. Yüzyılın başında, Lale devri başlayan, batılılaşma hareketinin önemli bir sembolü idi. 20. yüzyılın ilk yarısında, kentin görünümünü değiştirecek yatırımların başında, parklar geliyordu. Bu dönemde kentin görünümünü değiştirecek

büyük parkların gerçekleştiğini görmekteyiz. Bunların başında, Topkapı Sarayı bahçeleri, Gülhane Parkı adıyla halka açılmış, Sultan Ahmed Camisi ile Ayasofya arasındaki Atmeydanı da Sultanahmet Parkı olarak yeniden düzenlenirken, Üsküdar'da Doğancılar Parkı gerçekleştirilmiştir.

Batılılaşma sürecinde **Deniz Hamamları**, kent kıyı ilişkisinin biçimlendiren toplumun ulaşım ve ticaret dışında denizin farkına vardığı önemli bir mekansal öge olmuştur. Bu, sonraki dönemlerde, özellikle Marmara kıyılarındaki sayfiye alanlarının gelişmesini önemli ölçüde etkilemiştir. 19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbullular'ın tanıştığı deniz hamamları, Avrupa yakasında Yeşilköy'den, Ahırkapı'ya, Boğaz'da Salıpazarı'ndan, Büyükdere'ye, Salacak'tan, Beykoz'a, Anadolu yakasında Moda'dan, Tuzla'ya kadar (Akçura, G., 1994), 20.yüzyılın başlarında toplumsal yapıdaki değişime bağlı olarak plajların kurulmasına kadar insanların denize girme kültürünün gelişmesinde, denizi tanımada önemli rol oynamıştır (Resim 4.13).

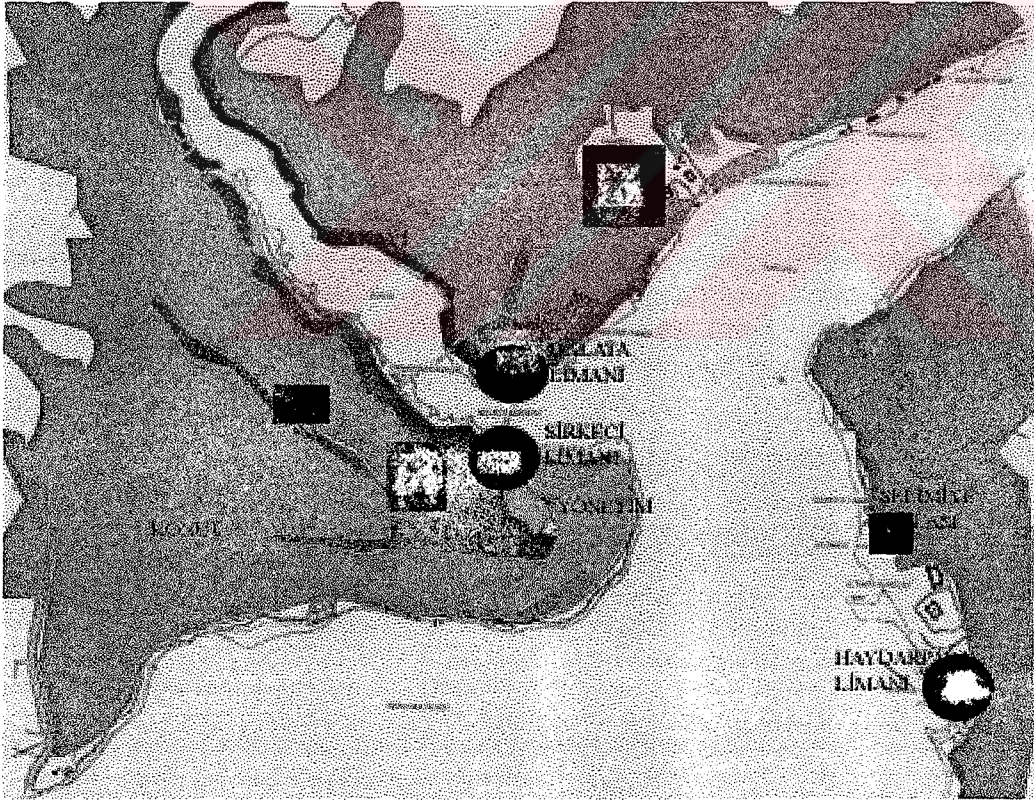
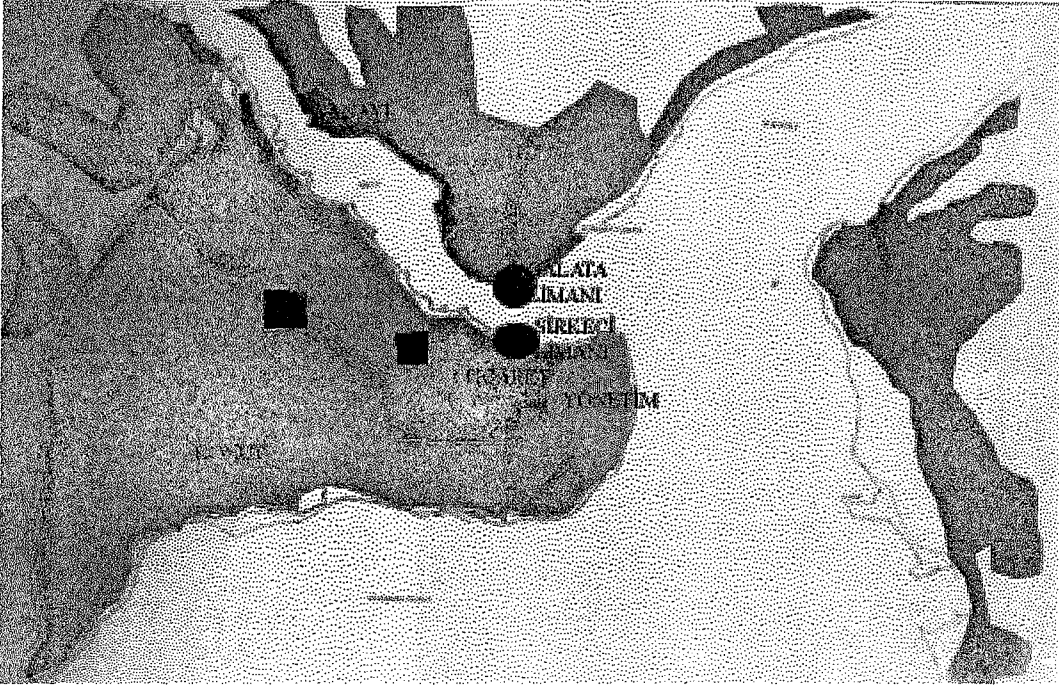
Bu dönemde, fizik mekanın biçimlenmesi, batı ile ilişkiler sonucu, özellikle Galata ve Boğaziçi'nde sermaye birikimi bir sınıfın ortaya çıkması, ve gelişen ticari ilişkiler ve Avrupa'dakine benzer olmamakla birlikte, sanayileşme, bu döneme kadar ulaşımaya dayalı kıyıya paralel lineer gelişmeyi yamaçlara doğru yayarak radyo - konsantirik yayılımın temelini oluşturmuştur.



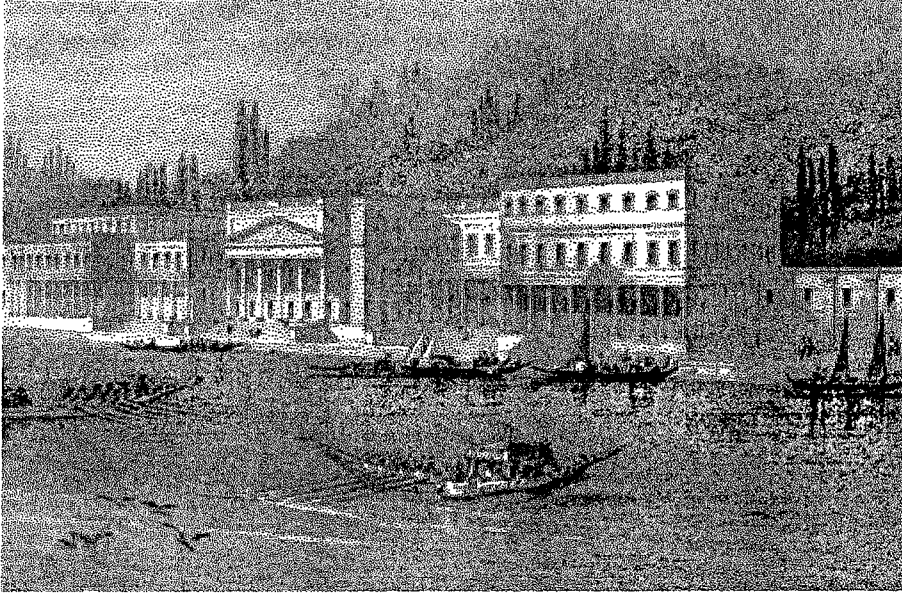
Resim 4.8 Camiler, sahilsaraylar, kışlalar, batılılaşma sürecinde kıyıların görünümünü değiştiren ona kimlik kazandıran önemli öğelerdi (Lewis, 1837).



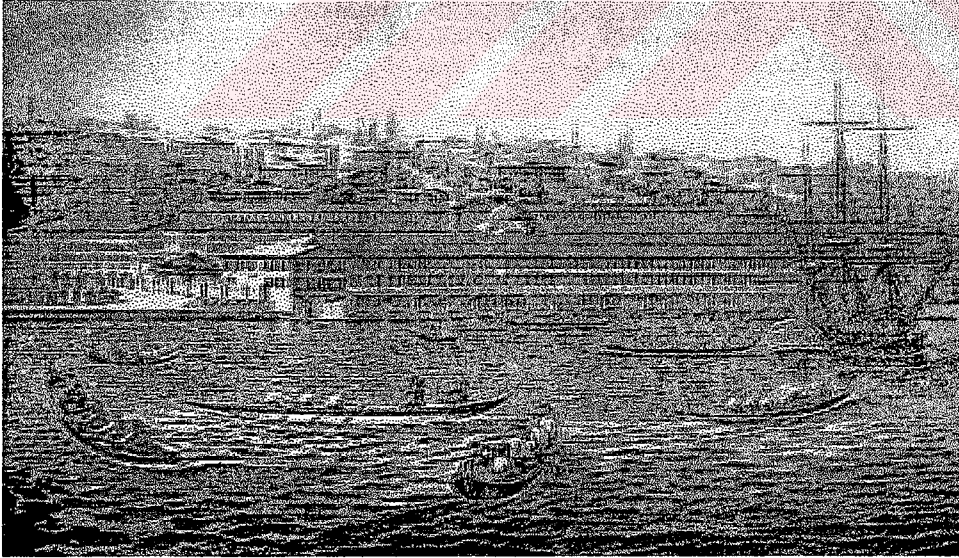
Resim 4.9 Sirkeci'deki Sepetçiler ve Yalı Kasırları, arkasında yükselen Topkapı Sarayı'nın duvarları denize eşsiz bir atmosfer sağlıyordu (Arslan, 1992).



Şekil 4.16 18. ve 19. Yüzyıl kentin sur dışında önemli gelişmeler kaydettiği dönemdir. Ulaşım olanaklarının iyileşmesi Haliç'teki sanayileşme gelişmeyi arttıran önemli faktörlerdi. Kentin kıyıya paralel lineer formu giderek radyo – konsantirik bir hal alıyordu.



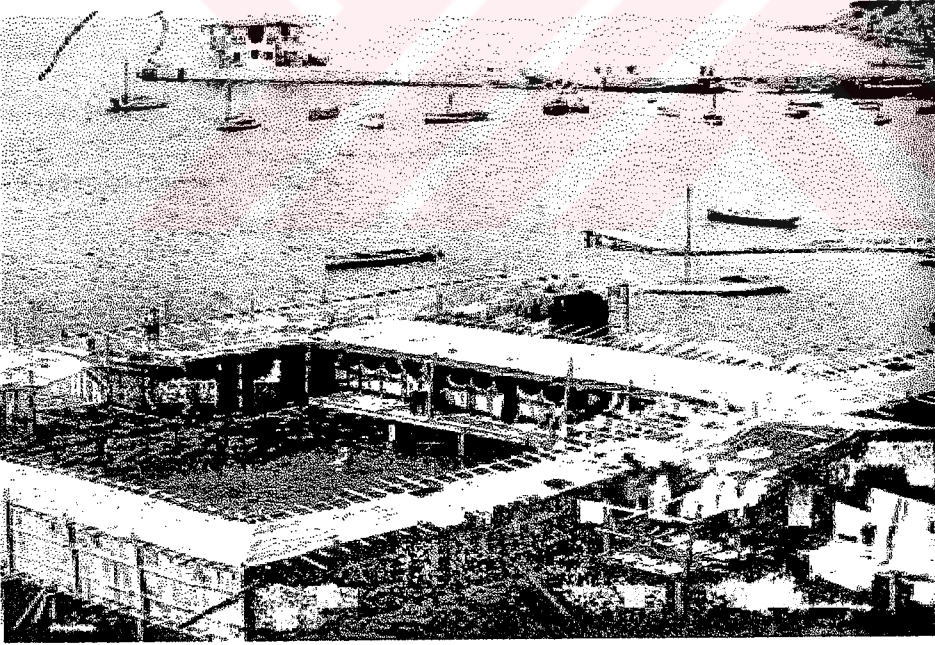
Resim 4.10 18. Yüzyıl batılılaşma süreci ve Boğaziçi'ndeki önemli gelişmelerden biriside kıyıda konumlanan sahil sarayları idi (Arslan, 1992).



Resim 4.11 18. Yüzyılda yapılan kışlalar, kıyıların görünümünü değiştirmekle beraber, kentin gelişme yönlerini de belirlemiştir (Melling, 1819).



Resim 4.12 19. Yüzyıl boyunca eski imparatorluk köşkleri, yalıları, bahçeleri terk edilerek yerlerine yeni fabrikalar yapılmıştır (Melling, 1819).



Resim 4.13 Deniz hamamları 19.yüzyılın ikinci yarısında, kent kıyı ilişkisinin farklı bir mekansal ögesini oluşturuyordu (Akçura, 1994).

4.3.1.2 Ekonomi

Osmanlı ekonomisinde mali dengenin bozulmasıyla başlayan yapısal değişim kırsal alanlarda da etkisini göstermiş, devletin toprağa ve ordu toprak beraberliğine dayalı düzeni bütünlüğünü kaybetmeye başlamıştı. Avrupa ülkeleri sanayi devrimini gerçekleştirip piyasa ekonomisinin gereksinim duyduğu kurumsallaşma ve örgütlenmeyi gerçekleştirirken, Osmanlı İmparatorluğu gerekli toplumsal ve örgütsel altyapı hazır olmaksızın, dıştan gelen etkilerle böyle bir süreci gerçekleştirmeye çabalamıştır (Kılınçaslan, İ., 1981). Bu etkilerin başında da Avrupalı'ların reform adı altında kendi yararlarına olan bir takım kurumlar ve imtiyazlar gelmektedir. 1839 Tanzimat Fermanı bu reform girişimlerinin başında gelmektedir. Geleneksel toplum kesimi bu reformlara karşı çıkarken, batılılaşma çabalarını sürdüren saray, ülkenin ekonomik yapısının temelinde özellikle tarımda üretimi arttırıcı hiçbir girişimde bulunmadan biçimsel değişimlerle yetiniyorlardı (Aktüre, S., 1978).

Gelişen teknolojiye, dayalı iletişim olanaklarının gelişmesi ve değişen ilişki biçimleri yeni bir ekonomik ilişki ve yapılanmayı beraberinde getirdi. Bütün bu gelişmelerin globalleşmenin temelini bu dönemde atıldığıнын belirgin bir ifadesidir. Batı ile ilişkiler sonucu imparatorluğun dış ticaret ve yabancı sermayeye açılmasıyla gereksinim duyulan yeni bankacılık, sigortacılık ve benzeri hizmet sektörü, genellikle dış ticaretin yoğun olduğu liman çevresinde yoğunlaşarak merkezi iş alanlarının oluşumunda ve kıyıların biçimlenmesine yeni bir boyut kazandırmıştır.

Yeni ekonomik ilişki ve batı kültürüne yönelmenin getirdiği yeni yaşam biçimi ve tüketim kalıpları, tiyatro, eğlence yerleri, lüks tüketim mal ve hizmet satıcıları, cafeler v.b girişimleri yaratıyordu. Kent merkezinde yaşanan dönüşümlerde, ekonomik ve toplumsal güçler eskiyi tamamen ortadan kaldıramadığı için, yeniye eskinin yanında yer açıyordu. Böylece kentin merkezi yeni alanlara yayılırken farklılaşıyordu.

18. yüzyıla kadar ülkenin üretim olanaklarının üzerine çıkan tüketim kalıpları, ile birlikte, batı tarzı, yaşantı, eğitim ve kültür kurumları inşa etme çabaları sonucunda ülke kaynakları yetersiz hale gelmiş ve yabancı ülkelere borçlar karşılığı alınan imtiyazlar,

ekonominin biçimlenmesinde, 19. yüzyılın başında etkili olmaya başlamış ve ekonomi giderek Batıya bağımlı hale gelmeye başlamıştır. Bu sorunun bilincine varılmasıyla birlikte, modern Osmanlı sanayiini kurmaya yönelik çabalar başladı. Ancak İmparatorluğun batı teknolojisine ve uzmanlığına tam bağımlılığı, Batı dünyasındaki hızlı teknolojik gelişmelerle rekabet edebilecek güçte bir milli sanayinin doğuşunu engellemiştir. Sonuçta Osmanlı devleti giderek Batı mallarına daha bağımlı bir hale geldi (Clark, 1975). Avrupa ülkeleri ile imzalanan ticaret anlaşmaları gereğince, ulusal nitelikte bir sanayii teşvik edecek veya koruyacak hiçbir önlem alınamadı. Bu koşullarda, hükümetin teşvik uygulamaları, ulusal bir sanayinin altyapısını oluşturacak yerde Batının Osmanlı sanayiine giderek daha fazla nüfuz etmesine yaradı (Çelik, Z., 1996). Sonuçta, Osmanlı sanayinin özel sektör elindeki kısmı çökerken, devletin elindeki bazı kuruluşlar eskisi gibi olmasa da faaliyetlerini sürdürdüler (Tayanç, T., 1973). Batıya bağımlılık dış borç sorununun artmasını beraberinde getirdi ve Osmanlı Devleti ödeyemediği bu borçlara karşılık, kaynakların araştırma kullanım ve denetimini yabancılara devretti. Bu kaynakların başında demiryolu liman ve rıhtımların yapım ve kullanımını geliyordu.

Tanzimat dönemiyle, 19. yüzyılda başlayan batılılaşma hareketleri, İstanbul'da hem mekansal hem de mal tüketimini büyük boyutlara ulaştırmıştır. 20. yüzyılın başında Galata, Sirkeci limanlarının ihtiyaca cevap verecek şekilde yeniden düzenlenmesi ve Haydarpaşa limanlarının yapımı ve bu limanlara gelen malların 20 milyon tonu geçmesi (Kılınçaslan İ., 1981), tüketimin boyutunun ve kentin Avrupa ile ilişkilerinin bir göstergesidir. Hareketlenen ticari yaşam ile birlikte gelen sermaye birikimi, 1856 tarihli Islahat Fermanı ve 1858 tarihli Arazi Kanunnamesinin öngördüğü mülkiyet hakkı ve yabancılardan İmparatorluk içinde toprak sahibi olma hakkı (İnalçık, H., 1964), başta kıyıları olmak üzere önemli mekansal değişiklikleri de beraberinde getirmiştir.

Avrupa'da piyasa ekonomisi içinde gelişen büyük sermaye kuruluşları olarak anonim ve limited şirketlerin ülkeye girişi ancak 19. yüzyılın ikinci yarısında olmuştur. İlk Osmanlı anonim şirketi Boğaziçi'nde vapur işletmeciliğini üzerine alan "Şirket-i Hayriye"dir. Bu şirketlerin büyük bir kesimi merkezleri yurt dışında olan büyük sermaye kuruluşlarının şubeleri konumundaydı. İstanbul böylece, 19. yüzyılda, Batının büyük metropollerine bağlı, şirketler ve bankaların yerleşme merkezi olmaya başlamıştır. Galata ve civarı

limanın etkisiyle, yabancı finans kurumlarının, bankerlerin toplandığı alan olmuştur. Sermaye kurumlarının kente gelmesiyle birlikte devlete, bürokratlara, tüketici sınıfına başta mülk edinme olmak üzere, sanayi ticari işlerin yürütülmesi için krediler vermesi, imar faaliyetlerini hareketlendiren önemli bir ekonomik unsur olmuştur.

4.3.1.3 Ulaşım ve teknoloji

Bu dönem içinde teknolojik faktörlere dayalı ulaşım sektöründeki gelişmeler, kentin biçimlenmesinde, özellikle sur dışındaki dağınık yerleşmelerin gelişmesinde kentle bütünleşmesinde, oldukça etkin oldular. Gelişen teknoloji ile birlikte iletişim yöntemlerindeki değişiklikler buharlı gemilerin ve demiryolunun gelişimi, yeni limanlar, rıhtımlar, garların ve postanelerin yapımını birlikte getirdi. Çevre ile ilişkinin biçimindeki bu değişim buna bağlı olarak bir çok başka bina türünün de ortaya çıkması demekti. Malların depolanması için antrepoların kurulması, yolculuk yapanların konaklaması için otellerin yapılması gerekiyordu. Başka bir deyişle 16. yüzyılın hanı ayrışarak, aynı işlevi görmek için istasyon, antrepo ve otelden oluşan üç yapı haline geliyordu (Kıray M., 1972).

19. yüzyıl kentlerin çağdaş ulaşım sistemlerinin girişi önemli bir katalizör etkisi yarattı. Geniş, yeni arterlerin açılması, kentlerin mahalleleri arasında hızlı ve kolay ulaşımı mümkün kılmıştı. Daha iyi ulaşım imkanları fiziki gelişmeye mekan açarken aynı zamanda bu gelişmeyi teşvik etmişti.

İstanbul'un coğrafi konumu, bilinen karayolu ulaşım sistemlerine ek olarak, buharlı gemiler yoluyla yaygın deniz yolu ulaşımını olanaklı kılıyordu. 19. yüzyılda kentin ulaşım ağı deniz taşımacılığı, atlı tramvaylar, kısa bir metro hattı ve trenler gibi birbiriyle bağlantılı dört ana unsurdan oluşmaktaydı. Ancak imparatorluk bu sistemlerin yapımına girişmek için gerekli donanım ve sermayeden yoksundu. Bu nedenle hükümet özel yatırımcılara imtiyaz tanıyarak belli bir süre kurdukları sistemin işletme tekeline verdi. Bunların başında da İngiliz'lere verilen demiryolu ve limanların işletmesi geliyordu.

Bu döneme kadar tarihi yarımada, Galata ve Üsküdar olmak üzere üçlü bir kent yapısıyla gelişen kent, gelişen teknoloji ile birlikte, buharlı gemilerin çalışmaya başlaması,

demiryolunun gelişimi ve köprü yapımı ile bütünleşme gelişme ve batıya açılma sürecine girmiştir. Artan nüfusla birlikte iki yaka arasında, artan ilişki denize bağlı ulaşım sisteminin gelişmesine yol açtı. Şirket-i Hayriye'nin kurulup, buharlı gemilerin çalışmaya başlamasına kadar kent sahilleri arasındaki ulaşım kayık ve mavnalarla sağlanıyordu. Merkez Eminönü'nden, kayıklar ve mavnalar, Galata, Haliç köyleri ve Boğaz'ın iki yakasındaki köyler olmak üzere üç yönde hizmet veriyorlardı (Orhonlu, C., 1966). Boğaz'da, 1840'larda Şirket-i Hayriye'nin kurulup, düzenli seferlere başlayana kadar, Rus ve İngiliz şirketlerinin işlettiği buharlı gemilerle, Haliç içinde iskelelerde çalışan kayıklar (İstanbul Belediyesi İhsaiyet Mecmuası, 1917), tıpkı toplumsal yapıda olduğu gibi, geleneksel ve modern ulaşım teknolojisinin uzun yıllar yan yana süregeldiği ikili yapıyı göstermektedir.

İstanbul yaşamının her zaman renkli bir unsuru olan deniz ulaşımı, 19. yüzyılın ikinci yarısında iyiden iyiye yayıldı ve başlıca kamu hizmeti haline geldi. Venedik ve Stockholm gibi kanallar veya adacıklardan oluşan veya Paris gibi büyük bir nehir üzerine kurulan kentlerde kayıklar her zaman belli başlı bir ulaşım unsuru olmuş, alternatif ulaşım sistemlerinin ortaya çıkışıyla önemleri azalmıştır. Ancak İstanbul'da suların ayırdığı merkezlerin birbirine uzaklığı, köprü ve yeraltı ulaşımına imkan tanımayarak su yolunu büyük ölçüde rakipsiz kılmıştı. (Çelik, Z., 1996).

Artan nüfusun beraberinde getirdiği kenti bütünleştirme çabalarının bir başka boyutu ise, Haliç'in iki yakasını birbirine bağlayan, genel ulaşımı kolaylaştıran projelerin bir parçası olan köprülerdir. Haliç üzerine yapılan ilk köprü Unkapanı ile Azapkapı arasında yapılan altından küçük teknelerin geçebildiği 600 metre uzunluğunda 10 metre genişliğindeydi (Eyice, S., 1950), (Resim 3.14). Haliç'te ilk köprünün bu noktada yapılmasının temel nedeni Kasımpaşa'daki tersane idi. Osmanlı İmparatorluğu'nun yabancılara verdiği ticari anlaşmalara dayalı serbest ticaret izni, kuruluşundan bu yana dış ticaret limanı olarak gelişen Galata'nın ticari kapasitesini daha da arttırmıştır. Galata'nın artan ticari kapasitesi Karaköy ile Eminönü arasında hızlı ve kolay bir ulaşım yolunu gerekli kıldı. İlk Galata Köprüsü 1845'te yapıldı. Ahşap olan 500 metrelik bu köprü kente on sekiz yıl hizmet etti. 1878'de dubaların taşıdığı ve deniz trafiğinin işlemesine olanak sağlayacak biçimde ortadan açılacak biçimde tasarlanmıştı. Köprünün her iki ucuna doğru dükkan kahvehane

ve lokantalar yer alıyordu (İlter, İ., 1973). Eminönü'ne yakın kısmında Haliç'e bakan bir deniz hamamı dahi bulunuyordu. 1912'ye kadar hizmet eden bu köprünün yerine Almanlar tarafından yapılan ve 1994'e kadar kullanılan son köprü yapılmıştır (Çelik, Z., 1996). Köprünün yapılmasından sonra kentin Karaköy'le Eminönü-Sirkeci bölgesinde yer alan ticaret merkezleri de bütünleşmiştir. Süleymaniye'nin silüeti gibi Galata Köprüsü'de modern İstanbul'un bir simgesi oldu (Kuban, D., 1996) (Resim 4.15).

Buharlı gemilerin çalışmaya başlamasıyla ulaşımın rahatlamasına rağmen tarihi yarımada'nın Marmara'ya bakan yamaçlar ile birlikte, Galata bölgesinin kıyımın gerisindeki yamaçlardan Şişli'ye doğru uzayan gelişmelere hizmet edecek bir ulaşım sistemine gereksinim duyuldu. Bu gereksinim doğrultusunda, girişimciler tarafından işletmesini de içeren çeşitli proje önerileri yapıldı. Geri çevrilen bu önerilerden sonra, 1869'da ilk tramvay şirketi kuruldu. 1869 nizamnamesi ile Karaköy - Ortaköy, Eminönü - Aksaray, Aksaray - Yedikule ve Aksaray - Topkapı hatlarını içeriyordu. 1881 nizamnamesi, Eminönü - Eyüp, Galata - Galatasaray - Taksim, Taksim Şişli hatlarını önerdi. 1907 nizamnamesi ise Karaköy - Boğaz hattı ise Arnavutköy'e kadar uzatılmasını öneriyordu. 1914'den sonra elektrikli tramvay kullanılmaya başlandı (Oberling, 1972). Londra'dan sonra ikinci yeraltı hattı olan tünelin Karaköy - Pera arası 1871 - 74 arasında açıldı. Ancak ekonomik nedenlerden ötürü Kumkapı - Beyazıt - Eminönü - Karaköy - Tophane - Dolmabahçe - Ortaköy ve Karaköy - Beyoğlu ikinci hattı gerçekleşemedi. Kıyıya paralel lineer gelişme biçimi, gerçekleşen bu yeni tramvay hatları ile değişmiştir.

Bu dönemde, kentin biçimlenmesini etkileyen önemli gelişmelerden birisi de demiryoludur. Avrupa demiryolu sistemi 1871'de İstanbul'a ulaştı. Topkapı Sarayı arazisinden geçerek sarayı denizden ayıran ve surların bir bölümünü yıkarak geçirilen ve Sirkeci'de büyük bir gar ile sona eren demiryolu hattı, kentte önemli bir dönüşüm yarattı. Kentin uzun dönemlerdir süregelen tarihsel imgesi böylece yok ediliyordu. Haydarpaşa - İzmit hattı 1873 yılında tamamlandıysa da Haydarpaşa Garı 1909 yılında yapıldı. Haydarpaşa - İzmit demiryolu hattı, Anadolu yakasında, Kadıköy'de Bostancı'ya kadar önemli gelişmelere sebep oldu.

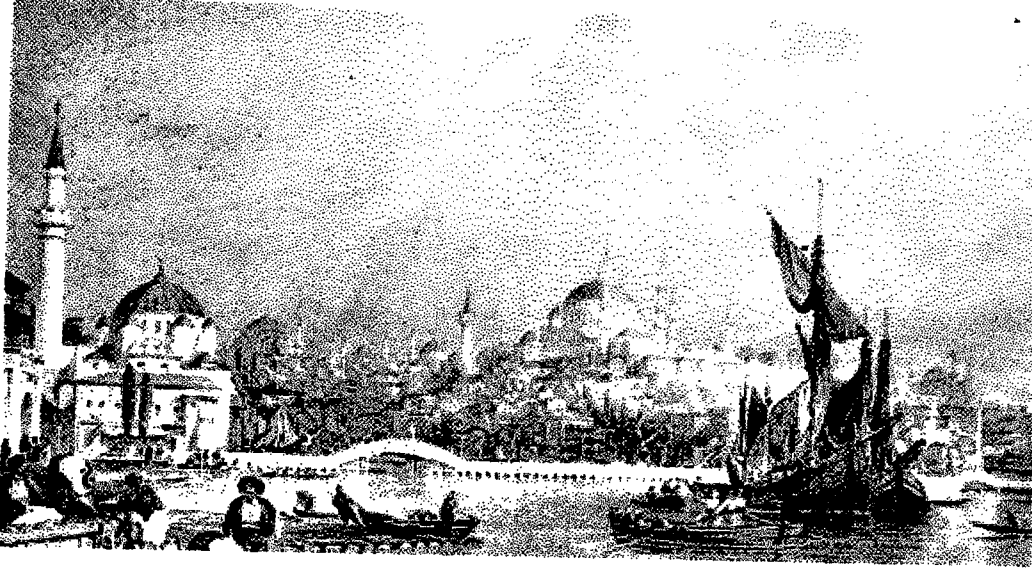
Artan ticaret, mal ve yolcu kapasitesi, yeni rıhtım ve iskeleler ile birlikte, mevcutların geliştirilmesini de öngörüyordu. Galata limanı modernleştirilirken, geniş depo olanakları ve mendireği ile Haydarpaşa Limanı 1903 yılında hizmete açıldı.

Demiryollarından önce Haydarpaşa kentin mesire alanlarından birisi idi. Oysa artık sanayi çağının bütün donanımlarını barındırıyordu. Modern kentin yeni imgeleri, İmparatorluk Sarayı'nın yanındaki tren istasyonu, limanlar, rıhtımlarda demirlemiş, modern savaş gemileri ile büyük buharlı gemiler ve Boğaz, Haydarpaşa, Kadıköy, Adalardaki iskeleleri birbirine bağlayan vapurlardı. Bu gelişmeler, Kadıköy'le Marmara'nın Anadolu kıyılarının statüsünü değiştirmiştir. Bu bölgeler yüzyılın başında yazlık olarak kullanılan kent dışı yerleşimler iken, artık sürekli oturlan ve sur içi kenti terk eden eski Türk aileler için gözde yerleşim alanları olmuştur. Bu tarihten sonra İstanbul'un kentlerini birbirinden ayıran deniz artık onları birleştiren bir öge olmuştur. Yelkenlilerin yerini buharlı gemiler, zarif ve süslü kayıkların yerini çelikten yapılmış garip biçimli modern gemiler almıştır (Kuban D., 1996).

4.3.1.4 Politikalar

Lale Devri ile başlayan, ancak toplumun alt sınıfları ve dini yetkililerin benimsemeye hazır olmadıkları için kesintiye uğrayan bu sürecin başlangıcında, Avrupa'daki gelişmelerin gözlenmesinde, bilimsel değerleri ön plana çıkaran ve dolayısıyla dinsel bağları ikinci plana atan yaklaşımların temeli atılmıştır. Yönetimsel, toplumsal ve fiziksel reformları gerçekleştirecek politikaların üretilmesi kapsamında, İstanbul'daki elçilerle düzenli bir ilişkiye girilmiş ve Avrupa'daki gelişmeleri yerinde izlemek üzere elçiler gönderilmeye başlanmıştır (Shaw, J., 1976). Bu dönemde kurulan matbaa toplumun entellektüel eğilimlerini değiştirerek (Kuban, D., 1996) daha sonraki dönemlerde gerçekleştirilecek reformlar için toplumun hazırlanmasında etkin bir rol oynamıştır.

Matbaa ile birlikte, saray ve çevresinde başlayan ancak toplumun diğer sınıflarınca benimsenmeyen batılılaşma eğilimlerini, kamusal binalar yaparak, askeri kurumları bu yeniliklere açarak, toplum yapısına sokacak politikalar izlenmeye başlamıştır.



Resim 4.14 Haliç üzerinde yapılan ilk köprü Unkapanı ve Azapkapı arasındaydı ve altından küçük tekneler geçebiliyordu (Thomas vd, 1839).



Resim 4.15 Fransız mimar Bouvard'ın, 1902 yılında önerdiği Galata köprüsü (Çelik, 1996).

19. yüzyıl ile 20. yüzyılın ilk yarısı oldukça kökten toplumsal, yönetsel ve ekonomik reformların yapıldığı bir çağdır. 18. yüzyılda temeli atılan değişim çabaları, toplumda kaçınılmaz talepler yaratmış ve kentin çehresini kökten değiştirmeye yönelmiştir. 1839'da Abdülmecit tarafından imzalanan reform hareketini Avrupa modeli bir resmi politika haline getiren Tanzimat fermanı ile eşitlik, özgürlük ve insan hakları kavramları Osmanlı siyasi söylemine girdi (Çelik, Z.,1996). Tanzimat'la birlikte ulema daha sıkı bir devlet denetimi altına alınmış ve başka dinsel cemaatlere eşit haklar vererek sivil bir hükümet duygusu pekiştirilmeye çalışılmıştı. 19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'da yabancı okulların açılması ile yönetim kademelerindeki askerlerin yerini, sivil okullarda eğitim görmüş bürokratlar almaya başladı. Osmanlı reformlarının temelinde örtülü bir laikleşme ve sivilleşme yatıyordu. Modern bir devlet örgütlenmesi eğitim reformlarına dayanıyordu. 1839 Tanzimat'ın ilan edilmesinden hemen sonra sivil bir eğitim sistemi geliştirilmeye başlanmıştı (Kuban, D., 1996). 1838 Ticaret Antlaşması'yla Batılılar'a verilen haklar ile imparatorluk bir açık pazar haline geliyor, ticari denge Avrupalılar'ın lehine değişiyordu. Bu zaman diliminde imparatorluk genelinde yaşanan bütün bu değişimler, İstanbul'da girilen kentsel büyüme modelleri ve planlama çalışmalarına da yansdı. Biri ekonomik, diğeri siyasi ve toplumsal bu iki olay, imparatorluğun tarihinde önemli bir dönüm noktası olmuştur.

Jön Türklerin en önemli katkıları, özellikle İstanbul'da bayındırlık alanında oldu. Yeni rejimin denetiminde başkentte yeni ve etkin bir belediye örgütlenmesi gerçekleşti, kapsamlı bir kent inşaat projesi uygulandı (Lewis, 1961).

4.3.1.4.1 Yönetim, örgütlenme, planlama ve yasalar

19.yüzyıldaki çağdaşlaşma çabaları ile İslam hukukuna dayalı geleneksel kent politikaları yeni kalıplara döküldü, kent yönetimi, kurumları ve örgütlerinin yerine Avrupa'daki örnekleri uyarlanarak yenileri geçirildi ve çağdaş ve Batılı yaşam tarzının gereklerine uygun mekanlar geliştirilmeye başladı (Çelik, 1996).

Geleneksel Osmanlı sisteminde kamu sağlığı, eğitim, sosyal güvenlik gibi programların yürütülmesi bir merkezden idare edilmeyerek, muhtelif özerk cemaatlere, yani milletlere,

loncalara ve tarikatlere bırakılmıştı. Tanzimat dönemindeki reform yanlıları, kanunların toplanmasını, sistemleşmeyi ve merkezi denetimi gündeme getirerek bu sisteme son verdiler. Örneğin inşaat ilke ve kuralları aracılığıyla Batı anlamında kent yönetimini ve kent dokusunun fiziksel ıslahını kolaylaştıran hukuk reformu, Tanzimat'ın daha geniş merkezileştirme programlarının bir ürünüdür. Tanzimat Fermanı'nı izleyen dönemde İstanbul, Avrupa tarzı belediyeciliğin ve 19.yüzyıl Batı tarzı kent planlaması ilkelerinin deneyden geçirildiği bir arenaya dönüşmüştü.

19. yüzyılın başında, Ebniye Hassa Müdürlüğü'nün kurulmasıyla dağılık olan yönetim tek bir elde toplandı. Daha sonra Ebniye Hassa Müdürlüğü, 1849'da kurulan Nafia Nezareti'ne bağlandı. Bu döneme kadar İstanbul kent yönetimine çözüm arayışlarının merkezi yönetim çerçevesinde düşünüldüğü gözlenmektedir. Bir tür yerel yönetim arayışının gündeme gelmesi, 1855'de İstanbul Şehremaneti'nin kurulması ile olmuştur (Tekeli, 1984). Ancak bu tam özerk bir yerinden yönetim değildi. Kaynak ve yetkileri merkezi yönetimce sınırlandırılmıştı. Bu dönemdeki kent yönetimine yarı merkezi bir yönetim modeli denilebilir.

Şehremaneti'nin başarılı olamaması nedeniyle, 1857 yılında kent hem batı ile ilişkileri geliştirmek, hem de buradaki uygulamalara benzer operasyonları gerçekleştirmek amacıyla, 11'i kıyıda olmak üzere 14 belediye bölgesine ayrıldı (Şekil 3.17). Sur içinde Fatih, Aksaray, Ayasofya, sur dışında Eyüp, Üsküdar ve Kadıköy'ün kendi ayrı belediyeleri vardı. Galata'nın yerine Pera ve Kasımpaşa belediyeleri, Boğaziçi'nde ise Beşiktaş, Emirgan, Büyükdere, Beylerbeyi ve Beykoz belediyeleri kurulmuştu. Adalar'ın da kendi belediyesi vardı. 11 kıyı yerleşim belediyesinin 5'inin Boğaz'da olması, Boğaz ve kıyı yerleşmelerinin gelişme ve gelişme eğiliminin açık bir belirtisi olarak görülebilir.

1858'den başlayarak bölge belediyelerinin yetkileri, bina ve yol, pazar, sağlık, kadastro, temizlik, bakım denetimleri ve planlamayı içerecek biçimde genişletildi. Avrupalı nüfusun burada yaşamasından ve bu dönemde Galata'nın en gözde semt olmasından dolayı, bu bölge pilot bölge olarak seçildi. Fransa'daki benzer örneğinden esinlenerek 6. Daire adı verilen belediye sadrazamın atadığı bir müdür ve hükümetin atadığı üç üyesi her altı ayda bir değişen yedi üyeden oluşan bir meclis tarafından yönetilecekti. Kentte yatırımları olan

yabancılar meclis üyeliği ile kent yönetimine etkin bir biçimde katılabiliyordu. Bunun en önemli sebeplerinden birisi yatırımlar için kaynak yaratmaktı.

Belediyeye kentsel tasarım ölçeğinde bazı düzenlemeleri yapabilecek başta emlak olmak üzere alınan vergilere dayalı gelir kaynakları da yaratılmasına rağmen, bu vergilerin toplanamaması gelişmeleri ve özellikle yönetsel gelişmeleri geciktirdi. Bununla birlikte 6. Daire, Galata surlarının yıkılması, yeni meydanların yapılması, bölgede yaşayan kozmopolit nüfusun talepleri doğrultusunda park meydan, cafe gibi kamusal alanlar, ağaçlıklı geniş caddeler gerçekleştirdi. Bu dönemdeki en önemli gelişmelerden birisi de hastane ve belediye sarayının yapılması idi. Eskiden vakıflar tarafından gerçekleştirilen bu yatırımların, bu dönemde belediye tarafından gerçekleştirilmesi, giderek geleneksel kurumların Batılı kurumlarla yer değiştirme sürecinin başlangıcı olarak görülebilir

1877'de çıkarılan kanunla bağımsızlığı sona erse de 6. Daire, sonraki tüm kent planlama ve tasarım modellerine örnek oluşturdu. 1877 kanunu bölgeleri ufaltarak bölge sayısını 20 çıkarmasına rağmen bu da başarılı olamadı. Bu nizamnameyle belediyelerin, kaynakları artırılarak, nizami belediye vergisi ve özel bağışlara ilaveten inşaat kontratları, gıda ve ticaret ruhsatlarından alınan vergiler de belediye gelirlerinin arasına katıldı (Ortaylı, İ., 1974).

Bundan sonraki dönemlerde, Batılı belediye kavramları Osmanlı düzenine nüfuz etmeye devam etti. 1878 ile 1908 arasında kent bürokrasisinde de çağdaşlaşmaya doğru adım atıldı. Örneğin, 19.yüzyılın ortalarında kurulmuş olan iki özel şirket, Terkos Şirketi ve İstanbul Gaz İdaresi, belediye örgütlenmesine katıldı. Yeni kurumlar kent yönetimine radikal çözümler getirme çabalarında tümüyle başarılı değildiler. İyi tanımlanmamış yetkileri dolayısıyla etkileri dağınık ve eksik kaldı. Batılı belediye kavramları kentlerin yönetsel örgütlenmesine 1908 yılındaki II. Meşrutiyet döneminde daha fazla nüfus etti ve buradan Cumhuriyet dönemine taşındı. Ancak yönetsel reform İstanbul'un çehresinde çarpıcı değişiklikler meydana getirdi ve gelecekteki gelişmeleri derinden etkiledi (Çelik, Z., 1996).



Şekil 4.17 İstanbul'un 19.yüzyıldaki batılı modelle oluşturulan daireleri. Haritada Emirgan (8), Büyükdere (9), Beykoz (10), Beylerbeyi (11), Kadıköy (13) ve Adalar(14) ile gösterilmemiştir (Çelik, 1996).

4.3.1.4.2 Planlama ve yasalar

Yasal gelişmelere bakıldığında, bu dönemde kentin makroformunu etkileyen iki temel faktör vardır. Bunlardan birincisi, Kent topraklarındaki mülkiyetin kurumsallaşma biçimindeki değişiklikler, diğeri ise, mülkiyetin üzerindeki yapılaşmaları kısıtlayan imar yasalarındaki değişikliklerdir (Tekeli, 1993).

Klasik Osmanlı toprak rejiminde, mülk ve vakıf topraklarının etkili olması toprakların yeni gereksinmeler ve gelişmelere göre el değiştirilmesine engel oldu. Mülk topraklarındaki alışverişleri düzenleyen " Mecelle Kanunu" 1869'dan itibaren parça parça yürürlüğe girmiştir. Bu kanun, miri toprakların mülk topraklarına dönüşümünü kolaylaştırmak; tapu kavramının geliştirilmesini, mülkiyet sisteminin kayıt altına alınmasını; intikal

hükümlerinin mülk topraklarında da uygulanmasını; gereksinim duyulması halinde hazine arazilerinin rayiç bedelden satılmasını öngörüyordu.

1869'da çıkarılan bu kanun, Osmanlı ekonomisinde önemli rol oynayan yabancıların mülk edinmesine olanak sağladı (Barkan, Ö., L., 1980). Sermaye birikimiyle birlikte, artan nüfus, genişleyen iş hacmi ve mülkiyeti düzenleyen Mecelle Kanunu spekülatif hareketleri beraberinde getirdi. Kent yapısındaki önemli değişikliklerden biriside, kamu yararı kavramının ortaya çıkması ve kamulaştırma hukukunun 1855'de çıkarılan bir nizamname ile düzenlenmesidir. Bu kamu yararı olması halinde, rayiç bedeli ödenmek koşulu ile, bu mülklerin Sultan'ın mülkü olabileceğini gösteriyordu. Dersaadet belediye nizamnamesi ve kanunu ile çıkarılan Turuk ve Ebniye nizamnameleri de kamulaştırma ile hükümler içeriyordu. Bu konudaki en köklü düzenlemeler 1878 yılında çıkarılan "Menfaat-i Umumiye için İstimlak Kararnamesi" ile getirildi (Özyürük, M., 1948).

19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'un kentsel sorunlarını çözecek, gelişmesini sağlayacak, yeni teknolojik gelişmelere uygun düzenlemeleri içeren, kente çağdaş bir görünüm kazandıracak projelerin, mülkiyeti yeniden düzenleyecek yasa ve yönetmeliklerle birlikte, mülkiyet üzerinde yapılaşma koşullarını belirleyecek düzenlemelere de ihtiyaç vardır.

Kent planlaması ve inşaat faaliyetlerini düzenleyen ilk nizamname 1848'de hazırlandı. Geometrik esaslara göre kademeli bir biçimde düzenlenmiş geniş yollar etrafında dizili kargir evlerden oluşan yeni kent imajını destekleyen 1848 Ebniye Nizamnamesi, bina yapım cinsine göre bina yüksekliklerini belirlemiştir. Bununla birlikte 1848 Ebniye Nizamnamesi, boş arazilerin ve bostanların bina yapımına açılmasını padişahın iradesine bağlamakla beraber, iskele meydanlarında, cami avlularında ve meydanlarda bina yapımını yasaklıyordu.

1863 yılındaki Turuk ve Ebniye Nizamnamesi, önceki iki nizamnameden farklı olarak kent içindeki düzenlemelerin plana dayandırılması ilkesini getirmiştir. Bu nizamname, önceki nizamnamede üç kademeli yol sistemini dört kademeye çıkarırken, topografyaya uygun kıvrımlı yolların istikametinin düzeltilmesini, bu amaçla kentin eski ve yeni yapılaşacak alanlarının istikamet haritaları hazırlanmasını istemiştir. Altyapı kavramı ilk kez Turuk ve

Ebniye Nizamnamesi'nde yer almış ve bu konuda yapılacak yatırımların mal sahiplerinden alınacağı ifade edilmiştir. Yangın alanlarının yeniden düzenlenmesinde, çıkarılan harita üzerinde mülkiyet sahiplerinin gösterilerek, donatı payı düşürülerek düzenlenmiş düzgün parsel alanlarının elde edilmesine yönelik uygulamalar, günümüzde de uygulanan 18. maddenin temeli atılmıştır.

1875'de çıkarılan Nizamname, tarihi yarımada Unkapanı Aksaray aksının batısı, Galata'dan Azapkapı ve Ortaköy'e uzanan kıyı bandında yalnızca kargir bina yapılmasını öngörüyordu (Çelik, Z., 1986). Artan gereksinimler karşısında yeni bir yasaya gereksinim duyuldu.

1882 yılında yürürlüğe giren Ebniye Kanunu, daha önceki nizamnamelerdekine benzer bir yol kademelenmesi öngörüldü. Bu kanun düzenlenecek arsanın, 1/4'nün düzenleme karşılığı bedelsiz alınmasını öngörüyordu ve bunun üzerindeki oranın bedelinin ödenmesini öngörüyordu. Ebniye Kanunu, gelişme alanlarının düzenlenmesinde, karakol ve okul gibi donatı alanlarının, uygulamadan önce terkedilmesi ile birlikte, altyapı için belediyeye bedel ödeme zorunluluğu getirmiştir. Kanun ayrıca, Kadıköy, Çamlıca, Boğaziçi gibi alanlarında, bağ ve bahçelerden, 1'er dönümden az olmamak ve köşk yapmak koşulu ile gelişmeye izin vermiştir. Böylece özellikle kıyı alanları, sayfiye gelişmesine açılmış oldu. Bu nizamname diğer nizamnamelerden farklı olarak bina yüksekliklerini, yapım cinsleri ile birlikte sokak genişliklerine göre önermiştir. Bununla birlikte, Boğaziçi ve Haliç kıyılarındaki binaların denize olan çıkmalarına sınır getirmiştir. Bunda bu dönemde batılılaşma kapsamında, bugüne kadar yaşanan kapalı toplumsal ilişkilerin aşılması doğrultusunda kent kıyı ilişkilerinin yeniden şekillenmesi ve çeşitlenmesi ile yeni rihtımların yapılması ve mevcut olanların yeniden düzenlenerek yeni kullanımlara açılmasının rolü büyüktür.

İstanbul gibi büyük bir dönüşümün yaşandığı alanlarda tarihsel çevrenin tahribine karşı bir duyarlılık görülmemiştir (Tekeli, İ., 1994). Koruma konusundaki gelişmeler ayrıca gelişmiştir. 1858 tarihli tarihli ceza yasasında ilk kez kutsal ve anıtsal yapıları tahrip edenlere ceza öngörüldü. 1869 yılında çıkarılan I. Asar-ı Atika Nizamnamesi sadece arkeolojik kazılar yoluyla elde edilen, eserler üzerinde denetim getirirken, 1874 yılında

çıkarılan II. Asar-ı Atika Nizamnamesi geçmiş dönemlerden kalan insan eliyle yapılmış her eseri koruma kapsamına alarak etki alanını genişletmiştir. 1884 yılında III. Asar-ı Atika Nizamnamesi, eski eser tanımını tüm yapıları kapsayacak şekilde genişletmiş, arazi sahiplerinin arazilerinin üzerindeki eski eserler konusundaki yetkilerini sınırlamış ve cezalar getirmiştir. 1906 tarihli IV. Asar-ı Atika Nizamnamesi tarihsel özelliği olan her şeyi koruma hukuku kapsamına almıştır. Böylece imar yasalarına paralel olarak koruma yasaları da gelişmiştir (Zeren, N., 1981).

Yasal süreçte, kent - kıyı ilişkisini etkileyen iki önemli gelişme vardı. Birincisi, mülkiyet hakkının serbest bırakılması, bu sermaye birikimi olan kesimlerin özellikle kıyısız alanlarda mülk edinme eğilimi, ikincisi ise, bağ ve bahçelerin ifraz yoluyla yapılaşmaya açılmasıdır.

Bu dönemde kentsel yenileme düzenlemeleriyle ilgili konular yabancı danışmanların yardımıyla uygulanıyordu. Moltke'nin eski kentin ıslahı için yaptığı plan kentin bütününe kapsayan bu konuda ilk resmi girişimdi. Moltke sur içinde, Kadırga ve Yedikule arasında, Marmara'ya paralel bir çevre yolu, Sirkeçiden Eyüp'e Haliç boyunca ikinci bir yol ve Edirnekapı'dan Haliç'e inen kara surlarına paralel üçüncü bir yol ile birlikte, 1836'da gerçekleştirilen Unkapanı köprüsünün bulunduğu yer içinde bir köprü önermişti. Bozdoğan kemerine doğru uzanan bu yol bugünkü Atatürk Bulvarı'na denk düşer (Şekil 3.18). Moltke, geleneksel yoğun kent dokusunda doğrudan ve kolay ulaşımı sağlamak, sokak ve rıhtımların düzenlemek, meydanlar oluşturmak ve ahşap yerine kagir malzeme kullanmayı amaçladı. Ancak Moltke, İstanbul'da Tanzimat felsefesine uygun bir Avrupa kentine döndürecek bir kent imajı yaratmayı da hedefliyordu.

Fransız mühendis Arnodin, 18. yüzyılın ikinci yarısında Asya ve Avrupa yakalarında yapılan demiryollarını bağlamayı amaçlamakla birlikte, yaya ve araç trafiğinin düzenlenmesini de öneriyordu. Bu nedenle bu proje bölgesel bir tasarım haline dönüştü. Arnodin biri Sarayburnu – Üsküdar diğeri ise, Rumelihisarı – Kandilli arasında olmak üzere iki köprü önerdi. Bu iki köprü ve köprüleri birbirine bağlayan, tarihi yarımada, Galata, Üsküdar, ve Boğaz yerleşmeleri dışında henüz gelişmemiş alanları içeren çevre yollarının sınırı metropol kent sınırını tanımlıyordu. Arnodin önerdiği köprülerin etkileyici

boyutları ve alışılmışın dışında mimarileri ile kent silüetine çarpıcı yeni unsurlar eklemeyi amaçlıyordu. Arnodin'in önerisine benzer çevre yolu projeleri daha sonraki dönemlerdeki gerçekleştirildi (Şekil 4.19).

20. yüzyılın başında, Amerika'da Güzel Şehir akımı Amerikan kentlerinde yeni bir düzen getirirken, Fransız mimar Bouvard İstanbul için de çarpıcı perspektifler içeren kentsel tasarım ölçeğinde projeler hazırladı. Hippodrom, Beyazıt Meydanı, Galata Köprüsü ve Yeni Cami Meydanı'nın düzenlenmesi ile ilgili tasarımlarının saray tarafından benimsenmesine rağmen, yüzyıllardır kendi ihtiyaçları doğrultusunda belirlenmiş doğal çevrelerinde yaşayan yerli halk tarafından benimsenmesi mümkün değildi (Çelik, Z., 1996). Kenti tanımadan, topografyayı, mevcut dokuyu dikkate almayan, modern, temiz ve süslü bir kent yaratmayı amaçlayan bu parçacıl projeler, ütopyadan öte geçemedi (Şekil 4.20).

Bu dönemde, ortaya konan planlama ve yaklaşımlar, başkentin fiziksel olarak birbirinden kopuk bölümlerini, ulaşım ve köprü projeleri ile birbirine bağlayarak bütüncül bir İstanbul ile birlikte önerilen imaj, meydanlara ve anıtlara açılan geniş ağaçlı caddeleri ve düzenli rihtimleriyle bir Avrupa kenti gerçekleştirmeyi amaçlıyordu.

İstanbul'un tarihi boyunca ahşap konut dokusu büyük tehlike oluşturmuştur. Artan yoğunlukla birlikte 19. yüzyılda bu yangın tehlikesi daha da artmıştır. Batılılaşma süreci bu yangınları önleyecek yaklaşımların, kent tasarım anlayışının ortaya çıkmasına yol açtı. Böylelikle büyük yangınlar kent dokusundaki değişiklikleri belirleyen başlıca etmen oldular. 1856 Aksaray yangını ve 1865 Hocaapaşa yangını İstanbul yarımadasının yeniden şekillenmesinde önemli rol oynamıştır. 1870 yılındaki Pera yangını ise istenilen prototip kent imajını açıkça göstermesi bakımından kentin tarihinde önemli bir aşama oldu (Çelik, Z., 1996).

1856 Aksaray yangını sonrası, İtalyan mühendis Luigi Storari tarafından hazırlanan plan, Organik sokak dokusunu düzenleyip düz ve geniş caddelerin yapımını öngörüyordu. Storari planda, yangın öncesi dokusunda da var olan, Haliç'te Unkapanı'ndan , Marmara kıyılarında Yenikapı'ya uzanan kuzey-güney aksıyla, doğu-batı aksını oluşturan

Divanyolu'nun uzantısı olan Aksaray Caddesi'nin kesiştiği nokta olan meydanı bu meydana açılan akslarla birlikte genişletip düzeltti. Storari bu meydan motifini yol boyunca kullandı. Aksaray Planı çıkmaz sokakları yok etmesine rağmen ada boyutlarını ve ölçeğini korumuştur (Şekil 4.21).

1865 yılında Eminönü batısında Hocapaşa semtinde başlayan ve güneyde Marmara kıyılarına kadar oldukça geniş bir alanı içeren Hocapaşa Yangını'nın boyutu, hükümeti soruna ciddi çözümler bulmaya zorladı. Sorun sokak dokusu ve malzeme idi. Bu nedenle sokakların düzleştirilmesi ve genişletilmesi ile birlikte, kargir malzemesinin kullanılmasını öneriyordu. Bu nedenle yangın sonrası düzenlenecek alanlarda her parselden yol paylarının alınmasına rağmen, gayrimenkul değerlerinde yaratacağı artışın, arsa kaybından doğacak zararı karşılayacağı umuluyordu. Bu konudaki itilafları çözmek için de İslahat-ı Turuk Komisyonu (Yolların İslahatı Komisyonu) kuruldu. Bu kurum itilaflarla birlikte bir planlamanın yürütülmesinde de sorumluydu. İslahat ve Turuk Komisyonu tahrip olmuş bölgelere öncelik tanısa da kentteki bütün çağdaş planlama çalışmalarından sorumluydu.

Genel politikaları oluşturan dokuz kişilik yüksek rütbeli hükümet memurlarından oluşan (Ergin, O., N., 1938) komisyon, üç kademeli cadde yapısını içeren nazım plan hazırladı (Şekil 3.22). Yeni sokak düzeni tarihi binaları korurken topografyaya da uymak zorunda kaldı. Yol yapımları ile birlikte altyapı faaliyetleri de sürdürüldü. Kargir bina yapımını teşvik eden önlemler geliştirdi. İslahat-ı Turuk Komisyonu, bu uygulamalarda başarılı olunca kentin bütününe kapsayan daha büyük ölçekli projelere girişti. Düzenli bir ulaşım ağı kurmanın ötesinde, Haussmann'dan da etkilenererek Avrupa'da geçerli olan korumacılık anlayışı doğrultusunda anıtların etrafını açarak ön plana çıkmalarını sağlayan çalışmalara başladı. Yolların açılmasında, genişletilmesinde, tarihi değeri olan yapıların korunmasını hedefledi. Anıtların etrafını saran niteliksiz evler kaldırıldı. Komisyonun bundan sonraki hedefi, Haliç'in kuzey kıyısında yer alan Tophane ve Dolmabahçe arkasındaki yamaçlarda yer alan yolların düzenlenmesi, Dolmabahçe'den Kabataş'a kadar kıyı yolunun ve kıyıya açılan anayol güzergahlarının genişletilmesiydi. Bu komisyon, 1865 ile 1869 yılları arasında görev yaptığı dört yıl boyunca, oldukça yoğun bir planlama çalışması ve uygulaması gerçekleştirdi.

1870 yılında Haliç'in kuzey yakısındaki üç binden fazla binanın yanmasına yol açan Pera Yangını'nın yarattığı sorunları çözebilmek için, mühendis ve mimarlardan oluşan komisyon geniş caddeler, meydanlar tiyatro ve otellerden oluşan bir "yeni şehir" projesi tasarlamıştır (Çelik, Z., 1996). Ancak maliyeti dolayısıyla, planda tadilat yapılmış, meydan ve anıtların sayısı ile birlikte caddelerin kesitleri azaltılmıştı. Proje Tarlabası caddesinin ve onun uzantısı olan, Tozkoparan caddesinin ana eksen olmasını öngörüyordu. Bu şekilde iki yaka arasında Marmara kıyılarından, kuzeydeki yerleşmelere kadar Haliç üzerindeki köprü ile kesintisiz bir ana aks oluşturulacaktı. Ancak bölge sakinleri bu projeye karşı çıkınca gerçekleşemedi.

İstanbul'da 19 yüzyılın ikinci yarısında yangınlardan sonra parça parça uygulanan planlama çalışmaları, yangından etkilenmemiş ana arterlerin ve sahil şeridinin düzenleme çalışmalarına paralel yürütüldü. Büyük ölçekli projelere destek amaçlı bu projeler, yeni kent imajının oluşmasına yardımcı oldu. Yeni ve düzenli gelişmeyi sağlayacak ana arter, meydan ve park düzenlemeleri ile birlikte sahil şeritlerinde de önemli düzenlemelere girişildi. Taksim'den Şişli'ye doğru büyümenin yönünü tayin eden Pangaltı ile Taksim arasındaki ağaçlıklı ana arter, Taksim'deki Hıristiyan mezarlıklarının Şişli'ye taşınmasıyla boşalan alanda gerçekleştirilen Taksim Park'ı, Tepebaşı Parkı ile tarihi yarımada 20.yüzyılın ilk yarısında yapılan Topkapı Sarayı dış bahçesinin parka çevrilmesi bu dönemdeki yeni bir kent imajı yaratma yaklaşımlarının belli başlı örnekleridir. 1858 ve 1870 yılları arasında Galata'da bütün planlama çalışmalarını üstlenen Altıncı Daire, uluslararası ticaret merkezine dönüşen Karaköy ve civarını denetimi kolaylaştırmak ve düzenlemek amacıyla yeni meydan yaptı. Galata Köprüsü ayağında yapılan bu meydan bölgenin artan trafiğine önemli bir çözüm getiriyordu. Bunların dışında Altıncı Daire, Galata surlarının yıkılarak kıyı yollarının ve rıhtımların genişletilmesi ile birlikte, yeni meydan düzenlemeleri gerçekleştirdi. Karaköy'den Azapkapı'ya uzanan cadde ile Galata'dan Tophane'ye uzanan caddeler genişletilerek Boğaz sahili ile tarihi yarımada'nın Haliç üzerinden iki köprüyle bağlantısının sağlanması, Altıncı Daire tarafından tasarlandı.

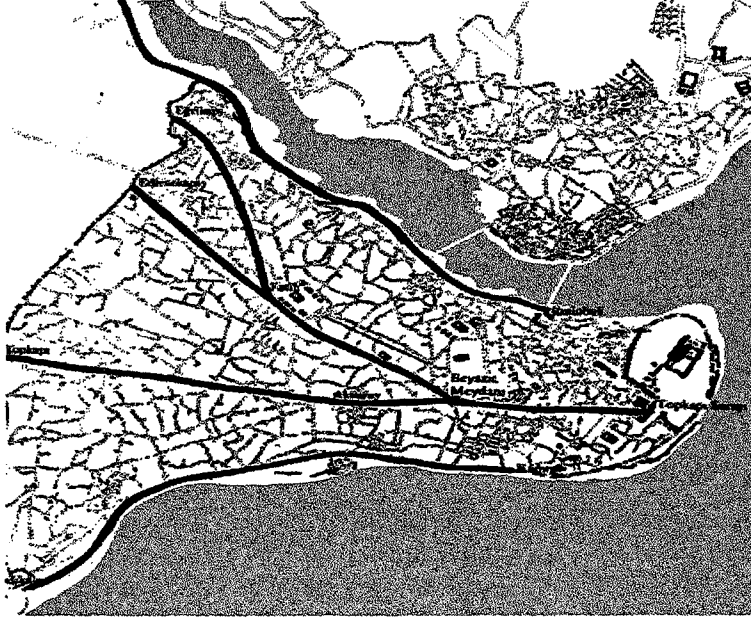
Kent imajının yenilenmesinde yol meydan ve parkların dışındaki bir başka önemli unsur, kentin dışarıya açıldığı noktalar olan rıhtım ve iskelelerin düzenlenmesi idi. Artan ticaret hacmi ve deniz trafiği, yeni gümrük binaları ve alan gereksinimi özellikle liman ve

çevrelerindeki alanların düzenlenmesi ve geliştirilmesi, yeni rıhtımlar yapılması gündeme geldi. Sirkeci'den Balat'a, Azapkapı'dan Tophane'ye kadar, olan sahil şeridi, yenilendi, sahildeki kahvehane ve bakımsız bahçeler istimlak edilerek rıhtımlar genişletilip düzenlendi (Resim 4.16). Kıyıda mülkiyeti bulananlara sınırlamalar getirilerek, sadece kamu yararına uygun kullanımlar için izin verildi. Bununla birlikte, mülkiyetlerini kamuya açanlara vergi muafiyeti getirildi. Belli bir düzeni sağlamak için planlama ile birlikte planlamayı destekleyen bazı kararlar alındı. Bu kararların başında, yeni rıhtımlarla yerleşik alan arasında yaya yolu, araç yolu ve yükleme – boşaltma alanını içeren toplam 20 m.lik bir şerit bırakılacaktı.

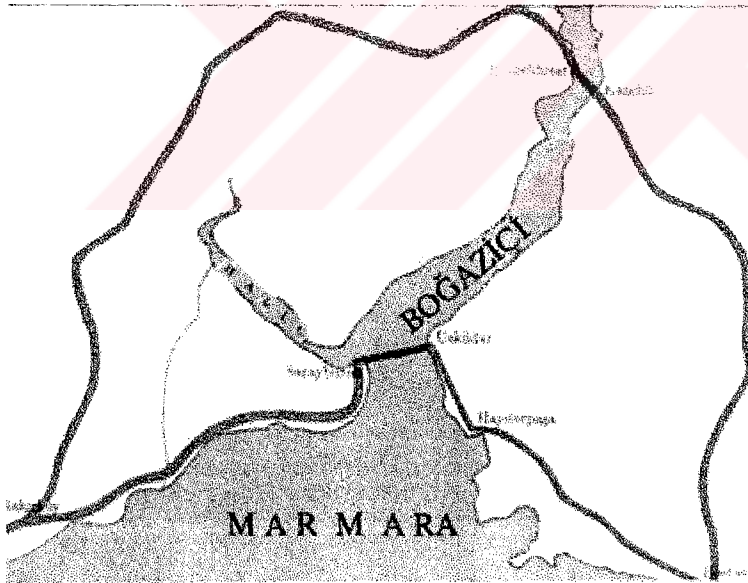
Tünel inşaatını gerçekleştiren Fransız mühendis Gavand, 1876'da Marmara boyunca sahili doldurarak batıda Yedikule'den Topkapı Sarayı Bahçesine kadar uzanan 2760 m.lik bir dolgu rıhtım yapmayı önerdi. Gerçekleşmeyen bu proje, geniş çaplı bir metro getirmeyi amaçlayan planın bir bölümüydü (Erinç, O., 1968).

Birinci Dünya Savaşı sırasında Belediyenin iase sağlaması ve ekonomik güçlükler nedeniyle planlama çalışmalarına ara verildi. Bu dönemde, Kasımpaşa'daki odun ve kömür depolarının kaldırılarak yerlerine park yapıldı ve Şişhane karakolundan Tersaneye kadar 20 m. genişliğinde yol yapıldı. Tarihi yarımada yangınları önlemek için kagir bina şartı ile birlikte, yabancı şirketlerin kentin değişik yerlerinde kurdukları akaryakıt depolarının Çubuklu'da toplama kararı alındı. (Tekeli, 1984)

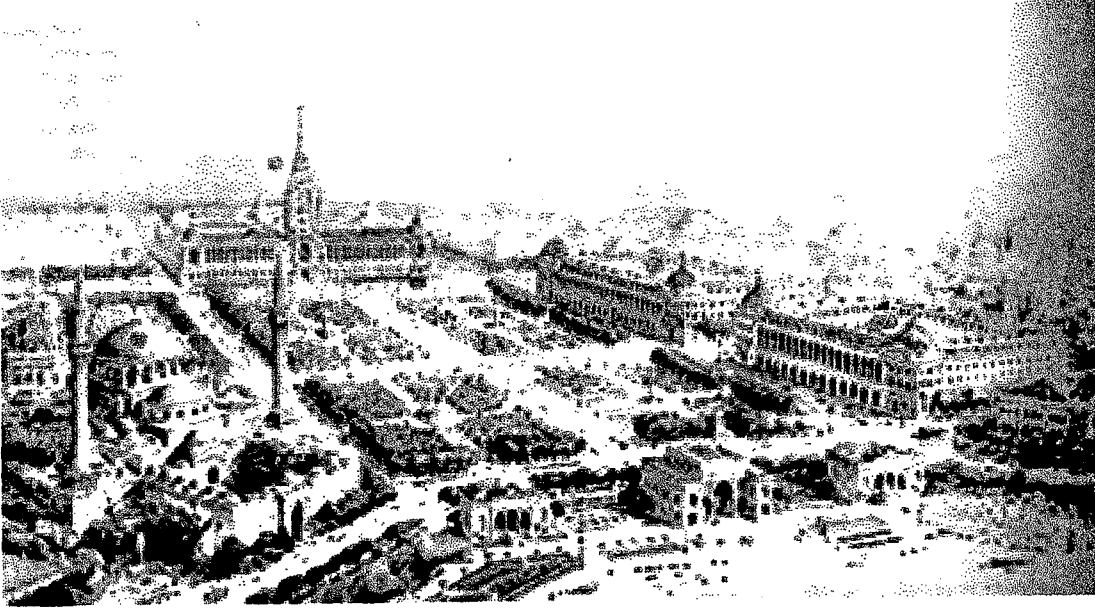
Bu dönemde, Batı başkentlerindeki planlama çalışmaları ve uygulamaları, İstanbul'daki planlama çalışmalarına model oluşturmuş, yangın alanlarının, düzenlemesi süreci ile başlamış ve kentin estetiğini geliştirmeye yönelik çalışmalarla devam etmiştir. Bu çabalar, yetersiz kapital birikimi yüzünden, hem yatırımların gerçekleşmesini hemde, amaca ulaşacak örgütlenmeyi engelledi. Bu dönemde ortaya çıkan gelişme ve dönüşüm bütüncül bir planın sonucu değil, parçacıl mozaiklerin bir araya gelmesiyle ortaya çıkmıştır. Küçük ölçekli operasyonlarda ve dönüşümlerde, kapital birikimlerinin sınırlı olmasının da rolü de büyük oldu.



Şekil 4.18 Moltke, eski kentin islahı için kentin bütününe içeren bir plan hazırladı. Bu plan bu konudaki ilk plandı (Çelik, 1996)..



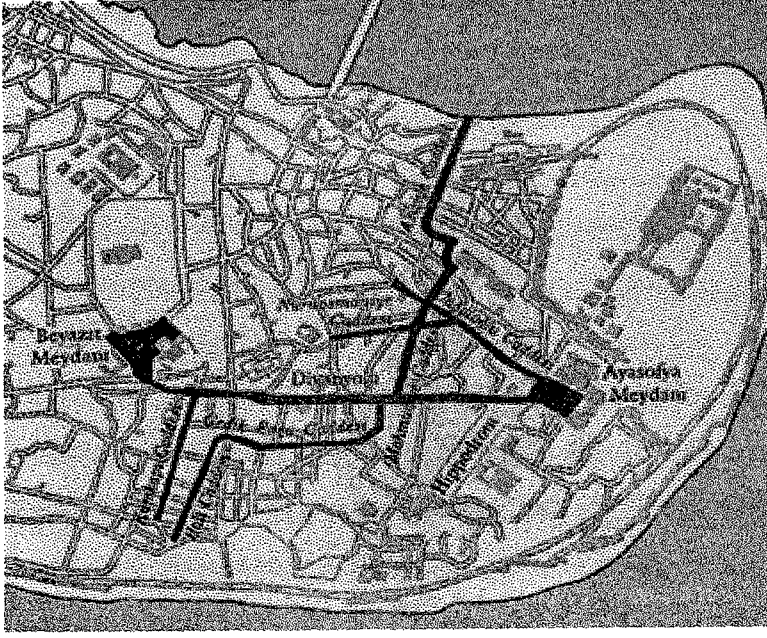
Şekil 4.19 Fransız mühendis Arnodin, 18. yüzyılın ikinci yarısında, Avrupa ve Asya yakalarını bağlayan bir proje gerçekleştirdi (Çelik, 1996).



Şekil 4.20 Güzel kent yaratma çabaları altında, kentte parçacıl düzenlemelere gidildi. Bu arada ütopyik çalışmalar da yapıldı. Bu çalışmalardan birisi de, Bouvard'ın Beyazıt Meydanı için yaptığı çalışma idi (Kuban, 1996).



Şekil 4.21 1856 Aksaray yangını sonrası, İtalyan Mühendis Luigi Storari, organik sokak dokusu yerine düz ve geniş caddelerin yapımını öngörüyordu (Çelik, 1996).



Şekil 4.22 Hacıpaşa yangınından sonra hükümet memurlarından oluşan komisyon üç kademeli yol yapısını içeren bir nazım plan önerdi (Çelik, 1996).



Resim 4.16 Batılılaşma sürecinde, güzel kent yaratma çabalarının bir yansıması olarak kentin dışarıya açılan kapısı olan rıhtımlar düzenlendi (Çelik, 1996).

4.3.1.5 Sosyal, kültürel ve toplumsal yapı

18. yüzyılın başında gerçekleşen batılılaşma hareketlerinin temelini oluşturan Lale Devri, toplumun alt sınıfları ve dini yetkileri tarafından benimsenmese de toplumsal ve kültürel açılarıyla, Osmanlı kültüründe bir dönüm noktası olmuştur (Kuban, D, 1996). Bunun temelinde, yönetim ve bürokraside, din adamlarının etkinliğinin azalması, yeniliklerin toplumun üst sınıflarını ve sermaye birikimi yapmış kesimlerini içermesi yatmaktadır.

Klasik Osmanlı düzeninde, din esasına dayalı milletler ve toplumsal işbölümüne dayalı sınıfsal farklılaşma, 19. Yüzyıl içinde her millet içindeki sınıfsal farklılaşma da dolayısıyla milletler arası konumlarda değişimler getirdi. Batılılaşma kapsamında yönetim ve eğitimde sivilleşme çabaları, yönetsel ve yargısal işlevlerin bürokrasiye devri ile Klasik Osmanlı döneminde etkin bir sınıfı oluşturan, ilim ve ruhban sınıfının önemini azaltmış, bu sınıfın yerini, artan ticari ilişkiler doğrultusunda tüccarlar almıştır. Batı ile artan ilişkiler, yabancı tüccarların gelişimini sağlayıp büyük sermaye birikimine yol açarken, tüccarlar arasında da sınıfsal bir ayrımı beraberinde getiriyordu. Tüccarların artan önemi ve sınıfsal atlaması ile birlikte, kent içi ve kent dışı ulaşımında büyük şirketler eliyle hizmet üretimi, daha önceki toplumsal sınıflama da görülmeyen bir ücretli toplumsal sınıfı ortaya çıkardı (Tekeli, İ., 1993).

Bu dönemde, dini ve etnik farklılaşmanın yanında sınıflar arası bir farklılaşmada ortaya çıktı. Her toplumdaki zenginleşenler, ulaşım olanaklarının yanında suyun görsel konforundan yararlanmak için Marmara ve Boğaziçi kıyılarında banliyöler oluşturmaya başladılar. Galata, Beyoğlu, Boğaz kıyıları, Sirkeci, Kadıköy ve İzmit'e doğru Anadolu kıyıları 19.yüzyıl sonu göreneklerini yansıtan kozmopolit bir İstanbul'u yansıtıyordu.

19.yüzyılda kent mekanındaki etnik farklılıklar yumuşamakla birlikte her etnik grubun kent mekanında odaklaştığı alanlar vardı. Ancak, bu dönemde Müslüman kesimin, kıyısal bölgelerdeki oranında bir artış gözlenmektedir. Azınlıklar, batı ile ilişkilerin bir yansıması olarak Haliç Boğaziçi ve Marmara kıyılarında yer alırken, Müslüman kesim, genellikle, Aksaray Laleli aksı ve çevresinde odaklanmıştır.

Haliç'in kuzey sahilindeki başlıca köyler Kasımpaşa, Hasköy ve Sütlice'di. Kasımpaşa ve Sütlice Müslüman yerleşmeleri iken, Hasköy kalabalık bir Yahudi nüfusu barındırıyordu. Haliç sahilinde, bundan önceki dönemde bir Müslüman yerleşmesi olarak gelişen Eyüp'te, bu dönemde aynı yapıyı koruyarak gelişmeye devam etmiştir.

Haliç'in girişine bakan Üsküdar ise, Boğaz'ın Anadolu sahilindeki en büyük yerleşme olup Müslüman, Ermeni, Rum ve Yahudiler geniş bir alanda birlikte yaşarlardı. Kadıköy ise Müslüman ve Rum nüfusun yaşadığı görece büyük bir başka köydü.

Bu süreçte, farklı etnik grupların, ilişkileri, yaşam biçimleri ve kültürlerinin şekillendirdiği, kıyasal yerleşmelerde, sermaye birikimine sahip farklı grupların eğilimleri de etkili olmaya başladı.

Bu dönemdeki en önemli gelişmelerden matbaanın kurulmasıdır. Kitaplar, toplumun bilinçlenmesinde önemli etken olup, toplumun entelektüel eğilimleri değiştirmiştir. Kültürel dönüşümlerin bir başka boyutu da eğitim kurumlarında gözlemlendi. Askeri ve dini temellere dayalı eğitim, bu dönemde değişikliğe uğramış ve modern eğitim kurumlarının temeli atılmıştır. Sosyal ve kültürel yapıdaki bu değişim, kapalı toplum yapısının açılmasında ve değişiminde etkin olmuştur. Bu değişim mekana da yansımış ve tiyatro, cafe, park gibi kamusal yatırımlar, kapalı toplum yapısının değişen durumunun açık bir ifadesi olmuştur.

Toplumsal sosyal ve kültürel yapıdaki bu değişim, kent – kıyı ilişkisini etkilemiş, insanlar kıyıda daha yoğun yararlanmaya başlamışlardır. Önceki dönemlerde ulaşım ve ticarete dayalı sınırlı ilişkiler çeşitlenmiş, insanlar yüzmeye başlamış, dinlenmek için daha yoğun biçimde kıyıları kullanmaya başlamıştır.

4.3.2 Cumhuriyet dönemi (1950'ye kadar)

Kurtuluş savaşı ardından, Cumhuriyetin ilanı ile kurulan yeni devlet ile birlikte yeni yapılanmalar, İstanbul'daki gelişmeleri ve biçimlenmeleri önemli ölçüde etkilemiştir. Başkent'in Ankara'ya taşınması, ekonomideki devletçi anlayış ve Anadolu'ya kalkınmada öncelik sağlanması, toplumsal ve sosyal yapıdaki değişim, batıyı örnek alarak önceki dönemde başlayan yerleşme çabalarının yeni yasalarla geliştirilmesi, önceki dönemlerde başlayan parçacıl planlama çabalarının yerine, kentin günümüze kadar gelen biçimlenmesinde oldukça etken olan kentin bütününe kapsayan "Prost Planı"nın hazırlanması ve uygulanması, 1930 ekonomik krizi, II. Dünya Savaşı'na rağmen sanayileşme çabalarının teşvik edilmesi, kentin biçimlenmesinde etkili olurken kent kıyı ilişkilerini de etkilemiştir.

Bu süreçte yaşanan bu olumsuz gelişmelere karşın, kentin bütünüyle çökmemesinin nedeni, endüstri birikimi, liman olarak uluslararası ticaretteki önemi ve politik açıdan ikincil konumda kalmasına karşın, bir kültür ve uygarlık merkezi olmasıdır (Kuban, D., 1996). Cumhuriyet sonrası, mübadele ile kentin özellikle, kıyısal alanlarında yoğunlaşan kozmopolit nüfusun çözülmesi, bu yerleşmelerin kaderine terkedilmesi, kıyıları doğrudan etkileyen gelişmelerdir. Geçmiş dönemde, suyun ticari ve ulaşımaya dayalı özelliğinin dışında yüzmeye gibi farklı işlevlerinin ortaya çıkması bu dönemde, gerek Anadolu gerekse Avrupa yakalarındaki plajların açılmasını beraberinde getirdi. Bu gelişme de kent kıyı ilişkisinin dinlenme ve eğlenceye yönelik farklı bir boyutu idi.

4.3.2.1 Fizik mekan ve işlevsel gelişme

İstanbul'da bu dönemde, ülke çapında izlenen yeniden yapılanma politikaları, dünyadaki 1930'lu yıllardaki ekonomik kriz ile birlikte II. Dünya Savaşı gelişme eğilimlerini sınırlandırmıştır. Bu dönemde sınırlı mekansal gelişme ile birlikte mekansal ve sosyal dönüşümler de izlenmeye başlamıştır. Osmanlı bürokrasisinin işlevini yitirmesiyle, burada yer alan binalar da işlevini yitirmiş ve Anadolu'dan gelen yarı varlıklı kesimlerin eline geçmiştir.

Bu dönemdeki ekonomik kriz, azınlıkların göçü ile birlikte sermaye birikimi yapabilen kentsoylu sınıfının azalması, konut talebiyle birlikte sunumu da azaltmıştır. 1935 yılından sonra mevcut ahşap evlerin ve istimlaklerin sebep olduğu **konut** stokundaki azalma nüfus artışıyla birlikte artan talebi karşılayamaz bir boyuta gelince (Zadil, Ekmel, 1949), gecekondü eğilimi başladı. Özellikle Kazlıçeşme çevresinde yoğunlaşan bu eğilim, Haliç ve çevresindeki yamaçlarda, Mecidiyeköy ve çevresinde, Beykoz ve Paşabahçe arasında gelişerek kentin bu dönemde olmasa da bundan sonraki süreçlerinde önemli bir sorunu haline gelecektir.

Taleple birlikte başlayan arazi spekülasyonu, kent çevresinde açık alanları olumsuz bir şekilde etkilemeye başlamış, ulaşım olanaklarının gelişmesiyle birlikte, bu alanlar gelişmeye başlamıştır. Küçükyalı önemli bir sayfiye alanı olarak gelişirken, Kartal Maltepe arasında kooperatif mahalleleri gelişmeye başladı (Avni, H., 1942). 1948 yılında, Belediye Emlak Kredi Bankası ile ortak olarak İstanbul İmar Limited Şirketini kurdu. Bu şirket vasıtasıyla, Mecidiyeköy'ünde, Haseki'de ve Levent'te konutlar gerçekleştirmiştir. Özellikle kıyılara olan talebin artması burada kooperatifler eliyle yapılanma ve gelişme sürecini de beraberinde getirmiştir. İstanbul'da ilk kooperatif olan Kartal plaj evleri kooperatifi kuruldu. İstanbul'daki kooperatif sayısı 8'e çıkmıştı. Bu kooperatifler başta kıyı alanları olmak üzere kentin yeni alanlara yayılmasında temel etken oldular (Tekeli, İ., 1993).

1930'lu yıllardan sonra yeni oluşmaya başlayan milli sermaye çevreleri, kentin Beyoğlu yakasında oturmayı tercih ederken (Arpad, B., 1978), genellikle yazın Anadolu yakasında, Moda'dan Pendik'e kadar, Avrupa yakasında, Yeşilköy, Yeşilyurt, Florya gibi kıyı yerleşmeleri ve Adalar, bu sermaye sahipleri tarafından sayfiye alanları olarak gelişmeye başladı. Özellikle yüzme gibi denizsel aktiviteler, akıntı ve deniz trafiğinin yoğun olduğu ve geçmiş dönemlerde sayfiye yeri olarak gelişen Boğaziçi'nden çok, kentin dışındaki Marmara kıyılarının sayfiye alanı olarak gelişmesinde etkin bir faktör oldu.

Önceki dönemde gelişen Çarşıkapı, Sirkeci, Eminönü ve Karaköy bölgeleri bu dönemde de merkezi iş alanı olarak işlevini sürdürürken, Galata bölgesinde **ticaret**, Karaköy'den İstiklal caddesine kaymıştır.

Sanayideki gelişme, temelde 1950’li yıllardan sonra başlasa da tarihi yarımadadan kaçışın ve çöküşün temel nedeni olan Osmanlı döneminde başlayan ve Prost planı ile Haliç’in içlerine doğru genişlerken, Zeytiburnu ve Kazlıçeşme’de yine önceki dönemden bu döneme kalan sanayi alanı gelişmesini sürdürmüştür. Bu dönemde sanayinin geliştiği bir başka bölge de Boğaziçi olmuştur. Paşabahçe, Beykoz, Büyükdere, Kuruçeşme sanayinin konumlandığı bölgeler olmuştur.

Limanlar, iskele ve rıhtımlarda, bu dönemde izlenen devletleştirme politikaları doğrultusunda bu alanların işletmeleri konusunda yapılan değişiklikler dışında, önemli bir gelişme gözlenmedi. Prost tarafından Galata Limanı’nın Fındıklı’daki Mimar Sinan Üniversitesine büyütülmesi ile birlikte Sirkeci Limanı’nın kaldırılarak, Yenikapı’ya taşınmasını önermiş ancak Yenikapı Limanı gerçekleşmezken, Galata Limanı’nın Fındıklı yönündeki büyümesi sonraki dönemde gerçekleşmiştir.

Bu dönemde gelişme eğilimi gösteren bir başka işlevde, toplumsal ve sosyal yapıdaki dönüşümün göstergesi olan dinlenme, eğlence ve kültürel alanlardaki gelişmedir. İmparatorluk başkenti İstanbul’un önceki dönemde kültür ve eğlence merkezi olan Şehzedabaşı’ndaki tiyatro, müzik, sinema, çevreleri, Beyoğlu yakasında, Tepebaşı ile Taksim arasında, kentsoylu sınıfının göç ettiği alanlarının yakınlarına konumlandı. Bu dönemde en önemli gelişmeler açık alan düzenlemelerinde görüldü. Kadıköy’de Yoğurtçu Parkı, bataklık alan kurutularak elde edilmiştir. Gülhane parkı yeniden düzenlenmiştir. Taksim kışlası yıkılarak, yerine Taksim Gezisi yapıldı. Kentin en önemli açık alanlarından birisi olan kıyı silüetini etkileyen içinde, Spor ve Sergi Sarayı, Açık Hava Tiyatrosu, Luna Park ve Dolmabahçe Stadi’nin bulunduğu 2 No’lu Park’da bu dönem içinde yapıldı. Boğaziçi’nde Yıldız Parkı ve korular istimlak edilerek kamu kullanımına açılırken, Büyükdere fidanlığı oluşturulmuştur. Anadolu yakasında, Yoğurtçu parkı dışında, Beykoz’da fidanlık oluşturulmuş, Boğaz’ın Anadolu yakasında da aynı Avrupa yakasında olduğu gibi korular kamulaştırılarak kamu kullanımına açılmıştır. Çamlıca’da da koru kamulaştırılarak park haline dönüştürülmüştür.

Önceki dönemde başlayıp bu dönemde de süregelen bir başka gelişme de ulaşım işlevine bağlı olarak düzenlenen kent meydanları ve kıyı yolları başta liman çevreleri olmak üzere

kıyı bölgelerinde fiziksel görünümü ve kent kıyı ilişkisini güçlendiren bir başka faktör olmuştur. Anadolu yakasında Üsküdar ve Kadıköy Meydanı, kıyıdaki bazı binalar yıkılarak yeniden düzenlenirken, Kadıköy Hali inşa edildi ve Üsküdar – Beykoz yolu açıldı. Haydarpaşa rıhtımı yeniden yapıldı.

Tarihi yarımada, At Meydanı olarak bilinen, Sultanahmet Meydanı ve Beyazıt Meydanı kent içinde düzenlenen büyük ölçekli meydanlardır. İleride ele alacağımız Prost Planı'nda önerilen Yenikapı Limanı ve uluslararası garın Marmara'ya bakan kesiminde bir gezinti meydanı düzenlenmesi önerisi, limanla birlikte gerçekleşmemiştir. Ancak Eminönü Meydanı, bazı blokların yıkılması ile yeniden düzenlenmiş, Sirkeci meydanı genişletilmiştir.

Beyoğlu yakasında, ise Taksim Meydanı, yeniden düzenlenmiş ve Taksim Kışlası yıkılarak park yapılmıştır. Kıyıda ise, Kabataş İskele Meydanı, düzenlenerek tören alanına dönüştürüldü.

Önceki dönemde, İstanbullular'ın deniz hamamları vasıtasıyla tanıştıkları denizsel aktiviteler, bu dönemlerde yerini kadın ve erkeklerin birarada denize girdikleri plajlara bırakmıştır. Avrupa'nın İstanbul yakasında, Florya, Yeşilköy Plajları Büyükdere'de, Asya yakasında, Üsküdar'da, Salacak, Moda, Suadiye, Süreyyapaşa Plajları bu dönemdeki kent kıyı ilişkisini zenginleştirerek biçimlendiren önemli bir etken olmuştur (Resim 4.17).

Bu dönemde kıyıların biçimlenmesinde, ekonomik problemlere rağmen sınırlı da olsa sanayileşme özellikle Haliç kıyılarında, tarihi yarımada'nın batı kıyılarında, Boğaziçi'nde kent kıyı ilişkilerini olumsuz bir biçimde etkileyerek sınırlandırmıştır. Limanların ise bu dönemde kıyıları biçimlendiren etkin rolü geçmiş dönemlere göre zayıflamakla birlikte, özellikle merkezin devamlılığının sağlanmasında ve bu devamlılığın kent kıyı ilişkisine ve mekana yansması liman trafiğinin rahatlatılmasını amaçlayan, bazı depoların kaldırılmasını içeren meydan düzenlemeleri, hal binalarının inşası ile limanların kara ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi ile özetlenebilir. Batılaşma sürecinde, yaşanmaya başlayan toplumsal ve kültürel dönüşüm, bunun yansması olan eğlence mekanları, özellikle denizsel aktivitelere dayalı eğlenceler ve insanların denizin farkına varması başta

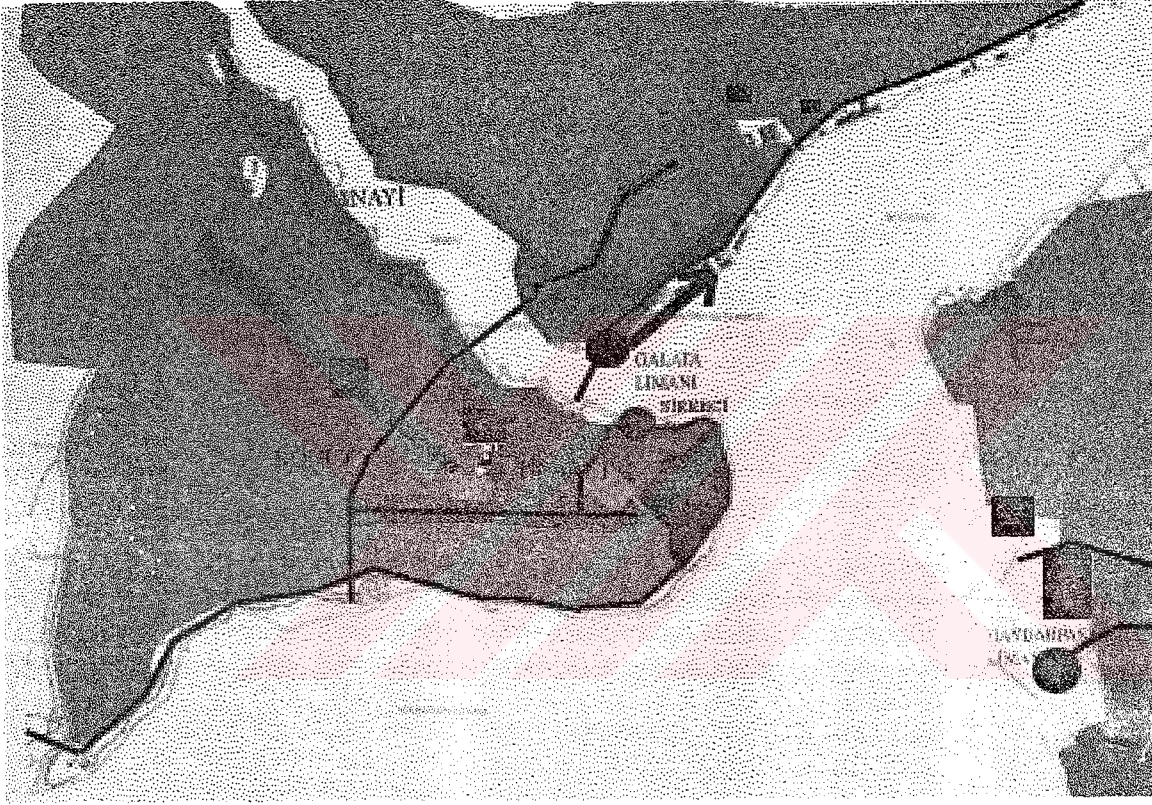
plajlar olmak üzere, kent kıyı ilişkisini zenginleştiren önemli bir unsur olmuştur (Şekil 4.23).



Resim 4.17 Cumhuriyet dönemi, farklı denizsel aktivitelerin ortaya çıktığı ve kapalı toplum yapısının son bulduğu dönemdir. Plajlar, bu dönemin kent – kıyı ilişkisini gösteren en önemli öğelerdendir (Evren, 1994).

4.3.2.2 Ekonomi

Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılması ile, asker devletten, milli devlete dönüşüm (Boratav, K., 1974), 1923 –50 yılları arası, devletçi ekonomi, 1950 – 60 arası liberal ekonomi, 1960 – 84 arası karma ekonomi, ve 1984 sonrası serbest pazar ekonomisi dönemleri içinde farklı özellikler göstermiştir.



Şekil 4.23 Cumhuriyet dönemi ve sonrası, deniz ulaşımındaki gelişme sur dışındaki gelişme eğilimlerini daha belirginleştirdi. Özellikle sanayinin etkisiyle Haliç ve çevresi hızlı bir gelişmeye sahne oldu.

Batı ülkelerinin yıkıcı etkilerine karşı bir tepki olarak kurulan Cumhuriyet hükümeti her yönden bağımsız olma ilkesini benimseyip ülkenin öz kaynaklarına dayalı bir gelişmeyi amaçlamıştır. Bu nedenle ilk dönemde yabancı şirketlere verilen imtiyazlar geri alınarak, doğal kaynakların değerlendirilmesinde kendi insan gücü ve mali olanakları kullanan sanayi kurma ilkesi benimsenmiştir. Bu gelişmelere 1930'lu yıllardaki dünyadaki ekonomik kriz ve II. Dünya Savaşı faktörleri eklenince, bu dönem ekonomik durgunluk içinde geçen bir dönem olmuştur.

Bu dönemde, ülke kaynaklarının kullanılması ve Anadolu'nun kalkındırılması ilkelerine rağmen, gerek ekonomik yapı gerekse sosyal ve kültürel yapıdaki değişimde batılılaşma hareketi önemi korumuştur.

Başkent'in Ankara'ya taşınması ile ülkenin merkezi olma özelliğini kaybeden İstanbul'da, Cumhuriyet yönetimi, levanten sınıfının batıyla bütünleşmiş yaşayışına karşı çıkarak, Anadolu içlerinde gelişen kentsoylu sınıfının oluşmasını sağladı (Kılınçaslan, İ., 1981). Oluşan kentsoylu sınıfı sonraki dönemlerde İstanbul'un ekonomik yapısıyla birlikte toplumsal ve mekansal yapısındaki dönüşümlerde etkili olmuştur.

Anadolu'nun canlandırılması için Ankara'ya giden zengin ve aydın bürokratları (Kazgan, H., 1974) ile birlikte, İstanbul'un ekonomisinin önemli bir bölümünü tutan azınlıkların ülkeyi terketmesi kenti ekonomik bir çöküntü içine sokmuştur. II. Dünya Savaşı öncesi, Prost planı ile birlikte çöküşün izlerinden kendini kurtarmaya çalışsa da İstanbul, önceki dönemde gözlenen ekonomik gelişme trendini bu dönemde yakalayamamıştır. Bunda devletin ekonomik politikalarının rolü büyüktür. İthal mallarının tüketim malı olmasından çıkarıp, üretim ve ara mallarına dönüştürme politikası ticari gelirleri azalmasına neden olmuştur. Dış ticaretin denetim altına alınması, geleneksel ticareti ve depolama işlevinin önemini yitirmesine neden olmuştur (Kazgan, H., 1974).

Kentin ekonomik yapısındaki bu düşüş, kent kıyı ilişkisi ve bu ilişkilere dayanan kıyısız mekanın biçimlenmesinde özellikle liman alanlarında etkili olmuştur. Bu dönemde liman alanlarının gelişimi sınırlı olurken liman, çevrelerinde genellikle işlevini yitiren alanların temizliğine dayalı görsel gelişme gözlendi.

Kentin önemli sorunlarından birisi olan ekonomik ve fiziksel çöküşün önüne geçebilecek, kenti yeniden gelişme trendine oturtacak politikaların saptanması gerekiyordu. Bunun içinde üretimin artırılması gerekiyordu. Üretimi arttıracak, gelişmeye ivme kazandıracak en önemli faktörler, İstanbul'un liman kenti olması dolayısıyla, transit merkezi olması, sanayi kenti olması, zengin bir tarihsel ve kültürel çeşitliliğe sahip olması nedeniyle, turizm kenti olarak belirlenmiştir. Kentin ekonomik yapısı ve ulaşım olanakları uyumlu olmayan dağınıklığı, denize dayalı sınırlı ulaşım olanakları ile birlikte kentin ticari potansiyelini elinde bulunduran azınlıkların zorunlu göçü ve Boğaziçi'nin boşalma eğilimi göstermesi, kentin bir başka önemli sorunu olarak ortaya çıkmaktadır. Nüfusu 800.000 olan kentin sınırları, kuzeyde Beykoz, batıda Yeşilköy, doğuda Suadiye'ye kadar yayıldı

4.3.2.3 Ulaşım ve teknoloji

Kentin önceki dönemlerde denize dayalı sınırlı ulaşım olanakları ve ulaşım olanakları ile uyumlu olmayan dağınıklığı (Ülken, H., Z., 1944), bu dönemde kentin önemli sorunlarından biri olmuştur. Bu dönem kentin bu önemli sorunlarını çözmeye yönelik çabaların arttığı dönem olmuştur.

Bu dönemde yol sistemi otomobil gerçeğine göre düzenlenmiştir (Duranay, N., 1972) . Geçen dönemde başlayan tarihi yarımada ve Haliç'in Beyoğlu yakasının bağlantısı, 1939'da açılan Atatürk köprüsü ile daha da güçlenirken, Yenikapı Unkapanı arasındaki Atatürk Bulvarı genişletilmiştir. Haliç'in her iki yakasında sanayiye hizmet edecek yeni yollar açılırken, mevcut olanlar toplu ulaşımaya olanak verecek biçimde revize edildi. Beyoğlu yakasının prestij konut alanı olarak gelişmesi, bu bölgedeki ulaşım olanaklarının iyileştirme çabalarını beraberinde getirmişti. Öncelikle kıyının gerisindeki alanlarla kıyıların ilişkilerini sağlayan, kıyıya açılan yamaçlara dik ve geniş yollar açıldı. Bu yollar yerleşmelerin kıyı ile ilişkilerini sağlarken, kentin makroformunun belirlenmesinde etkili olmuştur. Beşiktaş'a kadar kıyı yolları revize edildi. Yolun güzergahı kıyı boyunca Sarıyer'e kadar uzatıldı. Anadolu yakasında, Üsküdar Beykoz ve Haydarpaşa sahil yolları, revize edildi. Anadolu yakasında Kadıköy'den Pendik'e kadar sayfiye semtlerinin yol bağlantıları geliştirildi. Bu dönemde Avrupa ve Asya yakalarının bağlantısı için köprü yerine tüp geçit önerisi ve metro Prost Planı'nda yer almasına rağmen gerçekleştirilmedi.

Gelişen teknoloji ile birlikte, ulaşım araçlarının kapasite ve hızının artması ile kent, ulaşım kanalları boyunca gelişmesini sürdürerek büyümeye devam etmiştir. Denizsel aktivitelerin gelişmesi ile birlikte, teknolojik gelişmeye dayalı ulaşım olanaklarının erişilebilirliği kolaylaştırması kentin Marmara kıyılarında sayfiyelerin gelişmesinde etkili olmuştur.

4.3.2.4 Sanayi

Cumhuriyet'in ilk yıllarında İstanbul, ekonomik açıdan daha önceki dönemlerde de olduğu gibi ticaret ağırlıklı bir kent olmayı sürdürdü. Henüz korumadan yoksun yerli sanayi sermaye için çekici bir unsur değildi. Dolayısıyla "Osmanlı burjuvazisi" denebilecek küçük bir zümre, geleneksel olarak, ticaret alanında gelişmişti. Cumhuriyet öncesinde devralınan böyle bir ekonomik - toplumsal yapı, sanayinin hızlı gelişmesine olanak vermiyordu. Kurtuluş Savaşı ve savaşı izleyen siyasal gelişmeler İstanbul'un ekonomik yönden ülkenin bütünüyle olan tarihsel kopukluğunu olumlu yönde etkilemiş, ulusal pazar bütünleşmesinin koşullarını hazırlamıştı. Yine savaş yıllarında, İstanbul'un Müslüman ticaret burjuvazisi hem ekonomik hem de siyasal güç kazanmıştı. Bu kesim 1923 - 1929 arasında, özellikle İstanbul'da kurulan, devletin tekel imtiyazını sahip olduğu kimi alanlarda devlet adına işletme hakkına sahip özel şirketler aracılığıyla liman işletmeleri, alkollü içkiler, patlayıcı maddeler, akaryakıt ithali ile bir sermaye birikimi sağladı.

1930'lu yıllardaki dünya ekonomik krizi ile birlikte uygulanmaya başlanan korumacı ve devletçi ekonomi politikası, İstanbul sanayi yapısını olumsuz bir biçimde etkiledi. Milli sanayileşme dönemine, İstanbul cılız bir sanayi altyapısı ve birikimiyle giriyordu. 1934 yılında yürürlüğe giren I. Beş Yıllık Sanayi Planı'nda İstanbul'da büyük yatırım projeleri önde gelmiyor, aksine temel sanayinin başta Anadolu olmak üzere ülkenin çeşitli yörelerine dağıtılması öngörülüyordu.

1930 - 1939 yılları arasında, İstanbul'da sanayinin büyüme hızı ülkenin gerisinde kalmasına rağmen, büyük ve ileri teknoloji kullanan sanayinin %31'i İstanbul'da bulunuyordu. 1950'lere gelindiğinde, tütün, içki ve deri başta olmak üzere tarıma dayalı sanayi, tekstil, taş - toprak sanayii (inşaat, inşaat gereçleri, çimento, şişe, cam vb)

tersaneleri de içeren metal işleme sanayii, İstanbul'da en önde gelen sanayi üretim dallarıydı.

Bu dönemde de sanayinin teşvik edilmesi ile birlikte, sanayinin ağırlıkla, ulaşımaya dayalı olarak kıyılarda yer seçmesi, kent kıyı ilişkisini olumsuz bir biçimde etkilemiş, özellikle kıyısız alanların gerisinde sağlıklı yeni yerleşmeler oluşmuştur. Bu yerleşmeler, sonraki dönemlerde sanayi alanları ile birlikte, planlama kararlarını etkileyen önemli bir faktör olmuştur (Şekil 4.23).

4.3.2.5 Politika

Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılmasıyla kurulan Cumhuriyet Devletinin benimsediği "milli devlet" anlayışını içeren, ülkenin öz kaynaklarına dayanan bir gelişmeyi amaçlayan devletçi politikalar ile birlikte, kalkınmada Anadolu'ya verilen öncelik kentteki yatırımları dolayısıyla da gelişmeleri olumsuz şekilde etkilemiştir.

Yeni bağımsız Türkiye, kuruluşunun ilk yıllarında sanayileşme atılımlarında bir taraftan devletçi politikaları izlerken, diğer taraftan özel yatırımcıları, teşvik edici politikalar izlemiştir.

Ülkenin mekan örgütlenmesini etkileyecek bu dönem politikaları, yeni yönetsel ve kültürel merkezin İstanbul'dan Ankara'ya taşınması, birçok il merkezini yönetim ve kültür merkezi haline getirerek bölgesine toplumsal ve ekonomik değişmeyi yayacak modern kentler yaratmak, ülkeyi demir ağlarla örmek, yurt kaynaklarını dışarı götürmeyi amaçlayan ağaç sistemi şemadan, ağ şemasına geçerek, karayollarını, demiryollarını besleyecek şekilde geliştirmek, küçük Anadolu kentlerine büyük devlet sanayilerini kurmak (Tekeli İ., 1972).

Kendi insan gücü ve kendi kaynaklarına dayalı bir gelişmeyi hedefleyen politikalar kapsamında, başta limanlar olmak üzere, sanayi kuruluşlarının devletleştirilmesi ve kentin ekonomik yapısında önemli rol oynayan, yabancı ve azınlıkların zoraki göçü, kentteki gelişmeleri etkileyen bir başka önemli faktör olmuştur. Bu dönem, kentin karşılaştığı bu

önemli sorunu aşmak kent ekonomisinin canlandırılması ve düzenli bir gelişmenin sağlanması için, başta belediye yasaları olmak üzere, sanayii teşvik yasaları çıkarılması ile birlikte, turizm merkezi, sanayi şehri, transit merkezi gibi yeni kimlik kazandırma çabalarına yönelik politikaların yoğunlaştığı bir dönem olmuştur. Bu kapsamda kentin bütününe yönelik bir plan elde etme çabaları sonucunda, kentin biçimlenmesinde önemli rol oynayan Prost Planı hazırlanmış ve uygulamaya konmuştur.

4.3.2.6 Yönetim, örgütlenme, planlama ve yasalar

3 Nisan 1930'da çıkarılan 1580 sayılı Belediyeler Yasası ile yeni bir yapılanmaya gidildi. Bu kanun ile Hıfzıssıhha, Belediyeler Bankası, Yapı Yolları ile İstimlak Kanunları 1980'li yıllara kadar İstanbul Belediyesinin faaliyetlerini düzenledi (Toprak, Z., 1993). İstanbul'da da diğer kentlerde olduğu gibi Şehremaneti kalkıyor belediye adını alıyordu. İstanbul'da valilik ve belediye bir araya geliyordu. İstanbul Valisi, Belediye Başkanı'nın da görevlerini yapacaktı. Bununla birlikte, hem il hem de belediye meclislerinin görevini yapacak tek bir meclis seçildi. Yeni düzenlenen bu belediyede ikisi tarihi yarımada da 10 şube kuruldu. Bu yapılanma içinde Kaymakamlar da şube müdürleri olarak atandı. Bu dönemde merkezi yönetimle bu yapı sürmüştür (İstanbul İl Yıllığı, 1967).

1580 sayılı Belediyeler Yasası'nın temel özelliklerinden biri belediyelere geniş bir yetki alanı çizmesidir. Tüm kentsel altyapı hizmetleri üretimi belediyelerin belediyelerin tekeline verilmiştir. Bu görev tanımı ile Cumhuriyetin uyguladığı yabancı şirketlerin devletleştirilmesi politikası bir araya gelince İstanbul'un altyapı şirketlerinin mülkiyeti satın alınmıştır. Bunları işletmek için kurulan İstanbul Sular İdaresi ve İ.E.T.T ile birlikte kentin altyapısının "belediyeleşme" süreci tamamlanmıştır (Tekeli, İ., 1993).

1580 sayılı yasa, belediyelere, beş yıl içinde, imar planı yapma zorunluluğu getiriyordu. Bu amaçla İstanbul Belediyesi'nde bir İmar Müdürlüğü kurulmuş ve plan yaptırma çalışmalarını yürütmüştür. Plan "Genel Meclisi"nin kabulünden sonra, Nafia Vekaleti Kuruluş Kanunu uyarınca bu bakanlığın (Bayındırlık ve İmar İskan Bakanlığı) onayıyla yürürlüğe girecek ve yine bu bakanlık tarafından denetlenecektir.

Planların uygulamasını sağlamak için getirilen, İstimlak Kanunu'nda kamulaştırma bedelinin vergiye dayalı belirlenme esasının daha sonra piyasa değerine göre belirlenmesini içeren değişiklik, uygulamada karşılaşılan önemli bir sorun yaratmıştır. Bununla birlikte, imar planı uygulamalarında belediye sınırları içinde kalan sahipsiz arazi ile, devletin mülkü olarak belirlenen alanların tasarrufu belediyelere veriliyordu. İmar planlarında, yol, yeşil alan gibi toplum yararına ayrılmış özel idare, hazine, kamu kurumlarının elindeki alanların mülkiyeti, bakanlar kurulu kararı ile belediyelerin eline geçebilecekti. İmar uygulamaları sırasında belediyeler hamur kuralının* uygulandığı imar operasyonlarında bu alanların %15'ini değer artışına karşılık bedelsiz olarak alabileceklerdi. Önceki dönemde özellikle yangın alanlarında uygulanmaya başlayan hamur kuralında bu oran %25 idi.

Cumhuriyet yönetiminin sağlıklı ve çağdaş bir kent yaratma çabalarına Umumi Hıfzıssıha Kanunu önemli katkılar sağladı. Bu kanun özellikle sanayi kuruluşlarının çevresine zararlı etkilerinin kontrol edilmesini sağlamakla belediyeler görevlendirilmişti. Kent planlaması açısından bu işlevlerden en önemlisi sanayinin yer seçimi ile ilgili olarak getirilen düzenlemelerdi. Yasada ve ona bağlı olarak çıkarılan "Gayri Sıhhi Müesseselere ait Yönetmeliğe" göre gayri sıhhi müesseseler üç sınıfa ayrılıyordu. Birinci sınıfa giren sanayiler mutlaka sanayi için ayrılmış alanlarda yer almakla birlikte, etrafında mutlaka konut alanlarından ayıran bir yeşil bant bulunacaktı. İkinci sınıf sanayiler çevresine zarar verici unsurları önleyici tedbirleri aldıkları takdirde tıpkı üçüncü sınıf sanayiler gibi konut alanları içinde yer alabileceklerdi. İkinci ve üçüncü sınıf sanayilerin izinlerinin belediyeler tarafından verilmesi, yeterince denetim mekanizmasının işletilememesi, birinci sınıf sanayi kapsamının dar tutulması, beklenen koruyucu etkiyi yaratamamıştır (Gök, T., 1980).

1930'lu yıllarda görev alanları genişletilen belediyelerin, gelirlerini arttırmaya yönelik yasal teşebbüsler, ekonomik kriz içinde gerçekleşemedi, özellikle Prost Planı'nın uygulanmasında bu önemli bir sorun olarak ortaya çıktı. Ancak bu boşluk 1933 yılında Belediyeler Bankası bir ölçüde bu boşluğu doldurmak için çıkarılmıştı. Belediyeler

* Hamur kuralı, imar planına göre düzenlenecek alanda, plandan önce var olan mülkiyet sınırlarının kaldırılarak, planın öngördüğü yol, otopark, yeşil alan gibi donatı alanlarının alınmasından sonra kalan net alanın, önceden var olan mülkiyet büyüklüğü ve konumu dikkate alınarak, yeni mülkiyet deseninin oluşturulmasıdır.

Bankası, 1945’de İller Bankası’na dönüştürülerek, belediyelerin borçlanma sınırlarının genişletilmesi ile birlikte, altyapıların projelendirilmesi konularında belediyelerin başvurabileceği güçlü bir teknik yardım kurumu yaratıyordu. 1948 yılında çıkarılan Belediye Gelirleri Kanunu, belediye gelirlerinde önemli bir artış sağladı (50. yılda Türk Sanayii, 1973).

Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti, kuruluşunun ilk yıllarında özel sektörü teşvik etmek, kalkınmaya bir ivme kazandırmak amacıyla bir yasa çıkarmıştır. 1927 yılında çıkarılan “Sanayi Teşvik Kanunu”, devlet arazisinden 10 ha’ a kadar bedelsiz arsa tahsisi ve gerekli altyapı yatırımında kolaylıkları, vergi muafiyetini, yerli mamulleri satın alma zorunluluğunu getiriyordu.

Kıyının Türk hukukundaki ilk yasal tanımı ve korunması ilkesi 1926 yılında kabul edilen 743 sayılı Medeni Kanun’da yer almıştır. Bu Kanunun 641. Maddesi “Sahipsiz şeyler ve menfaat’ı umuma ait mallar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır” ifadesi ile kıyıların kullanımını herkesin yararlanmasına açmıştır. 2290 sayılı Belediye Yapı Yollar Yasası (1933 – 1957) kıyıdan 10 metre içeriye kadar bir şerit kıyı şeridi olarak sayılmakta ve korunmakta idi (Eke, F., 1995).

Bu dönemde kentin gelişmesini etkileyen yasal gelişme ve örgütlenme ile birlikte, bütüncül bir kent planı elde etme çabaları artmıştır. 1930 yılında çıkarılan Belediye Yasası, beş yıl içinde plan yapma zorunluluğu getiriyordu. Bu nedenle kent planının elde edilmesi için sınırlı bir yarışma yapıldı. Dört plancının çağrıldığı bu yarışmayı, Alman plancı Elgötz kazanmasına rağmen planlama işini alamamıştır. Sonradan çağrılan bir başka Alman plancı, Martin Wagner’in, kentin sorunlarına makro ölçekte yaklaşımı yeterli görülmediği için, Roma planını yapan Fransız mimar plancı Prost davet edilir. Prost kentin topografik bir haritasının yapılması ile beraber, uygulamayı ve gelişmeyi takip edecek sürekli bir büronun kurulması şartıyla daveti kabul eder (Duranay, D., Gürsel, E, Ural, S., 1972). Prost’un planlama çalışmaları devam ederken, plan yürürlüğe girene kadar, Yapı ve Yollar Kanunu’nun, İstanbul’da nasıl uygulanacağına dair bir yönetmelik hazırlanmıştır. Bu yönetmelikte, Prost Planı’nın önemli plan notlarından birisi olan, 40 kotu üzerinde hiçbir binanın yüksekliğinin 12 m.yi geçemeyeceği ve daha alçak kotta yer alacak binaların 40

kotunda verilen yüksekliği aşamayacağı koşulu, bu yönetmelik hazırlanırken Prost'a danışıldığını göstermektedir.

Prost'un hazırladığı ve tarihi yarımada ve Beyoğlu'nun biçimlenmesinde önemli rol oynayan 1 / 5000 ölçekli tarihi yarımada ve Beyoğlu Nazım Planları, 1938'de önce meclis tarafından, sonra bakanlık tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Planın beşer yıllık üç dönemde uygulanması ve her dönemde 20 milyon liralık bir yatırım ve her yıl bu miktarın 2 milyon TL'sinin belediye, 2 milyon TL'sinin hükümet tarafından karşılanması öngörüldü (Tekeli İ, 1993).

4.3.2.6.1 Prost planı

Prost, ilk olarak kentin yaşadığı ekonomik problemler ile birlikte, kentin dış dünya ile bağlantı noktası olan liman ve demiryollarının, geliştirilmesine yönelik önerilerde bulunmuştur. Galata Limanı'nın Güzel Sanatlar Akademisi'ne (Mimar Sinan Üniversitesi) doğru uzatılması ve kara bağlantısının sadece otomobil ve kamyon ile desteklenmesi, Sarayburnu Limanı'nın kaldırılarak, Yenikapı'da bir liman yapılması ve Sirkeci Garı'nın, sadece banliyö trenlerine hizmet ederek yükünün hafifletilmesi, Yenikapı'da uluslararası yeni bir gar yapılması, Prost'un limanlar konusundaki Avrupa yakasındaki önerilerinin temelini oluşturmaktadır. Prost, Yenikapı'da bir feribot iskelesi de önererek, Asya ile Avrupa arasındaki demiryolu bağlantısının sağlanmasını amaçlamıştır. Prost Planı'nda, Yenikapı hem kentin Avrupa'ya çıkış noktası, hem de Asya ile bağlantısının kurulduğu odak olarak planın temelini oluşturmasına rağmen ekonomik sebeplerden gerçekleştirilememiştir. Prost, Anadolu yakasında ise Haydarpaşa Limanı'nın geliştirilmesini öneriyordu.

Prost, kentin merkezi iş alanını bazı düzenlemeler yapılarak aynı yerinde kalmasını istemişti. Üniversite, Beyazıt ile Şehzadebaşı arasında geliştirilecekti. Haliç kıyısında, Galata ile Unkapanı köprüleri arasında, gıda satış alanları, haller, balıkthane buldukları yerde geliştirilecekti. Plan, sanayinin Haliç'te toplanmasını öngörürken, Boğaz'daki sanayi ve depoların kaldırılarak Haliç ve Yenikapı Limanı çevresine getirilmesini öneriyordu.

Prost, konut alanlarını Haliç'in kuzey yakasında, Taksim'e kadar yıkarak yeniden geliştirmeyi tasarlıyordu. Yeni konut alanları ise, Maçka ile Taksim arasında, Maçka ile Beşiktaş arasındaki yamaçlarda, ve Kasımpaşa'nın üst kotlarında Kurtuluş'da geliştirilmesini öneriyordu. Tarihi yarımada'da ise, yangın yerlerindeki boş alanlar küçük parseller ifraz edilerek, konut alanı olarak düzenlenecekti. Anadolu yakasında ise, yeni yerleşme alanları, Moda ve Marmara sahilleri ile birlikte, Fenerbahçe'de düşünülürken, Suadiye'de yeni yerleşme alanı olarak düşünülmüştür.

Prost kent içinde büyük yeşil alanlar ayırmaya önem vermiş ve iki büyük park önermiştir. Bunlardan birincisi Bayrampaşa vadisinin bir zooloji ve botanik bahçesi olarak düzenlenmesi, ikincisi ise Dolmabahçe, Taksim Harbiye arasında içinde stadyum, açık hava tiyatrosu, spor ve sergi sarayı gibi çeşitli aktiviteleri barındıran bir parkın tasarlanmasıdır. Bununla birlikte, Karaköy'den Galata Kulesi'ne kadar, bir park da planlamıştır. Plajların ve Florya'nında bir rekreasyon alanı olarak düzenlenmesi de planın önerileri arasındaydı. Anadolu yakasında ise bir stadyum ile birlikte, Fenerbahçe yarımadasında bir yat limanı* için ayrıntılı çalışma yapılmıştır. Yarımadanın doğal güzelliğini bozmamak için burada hiçbir otelin yapılmaması, turistik otelin ise, koyun batı sahilinde yapılması önerilmişti.

Prost tarihsel kenti korumak istemiş, tarihi yarımada yüksekliği sınırlamış, tarihsel silüetin bozulmaması için Marmara ve Haliç yamaçlarını konut alanı olarak belirlemiş ve kent silüetinin yataylığı günümüze kadar gelmiştir (Kuban, D., 1996). Prost kara surlarının bulunduğu alanda, 500 metrelik bir koruma bandı önerirken, önceki dönemde, büyük ölçüde yıkılarak demiryolu geçirilen deniz surlarının korunması için ayrıntılı bir plan çalışması yapılmasını önermişse de bu çalışma yapılmamış ve sonraki dönemlerde yapılan dolgu çalışmaları ve yol çalışmaları ile tahribat daha da artmıştır.

Prost At Meydanı'nın (Sultanahmet Meydanı), düzenlenerek etrafında kamu binalarının oluşturulmasını önermiş, Beyazıt Meydanı ise, üniversite idari binaları ve park ile öğrencilerin gereksinimlerini karşılayacak biçimde yeniden düzenlenecektir. Yenikapı'nın

* 1980'lerde koy kısmen doldurularak buraya yat limanı yapılarak bu öneri geç de olsa gerçekleştirilmiştir.

Marmara'ya bakan yamaçlarında denizden 10 metre yükseklikte bir gezinti meydanı öneren Prost, Galata Köprüsü'nün Haliç'e doğru çekilerek* Eminönü ve Karaköy Meydanları'nın oluşumu kolaylaştıracağını düşünmüştür. Taksim Meydanı, otobüs garları ve kültürel tesisler ile düzenlenecektir. Anadolu yakasında, Üsküdar Meydanı, tütün depolarına kadar açılarak, bir rıhtım ve feribot iskelesi düzenlenmesi önerilmiştir.

Prost planında yol sistemi otomobil gerçeğine göre düzenlenmiştir. Bu bağlamda, Prost iki hızlı otomobil yolu önermiştir. Bunlardan ilki, Yenikapı Limanı'ndan başlayıp yapılmakta olan Atatürk Köprüsü'ne oradan da Azapkapı'ya bağlanan yol, ikincisi ise Taksim'i Karaköy'e bağlayan yarısı tünelle geçilen yol idi. Boğaz'ın Avrupa yakası için önerilen birisi kıyıdan Sarıyer'e kadar uzanan, diğeri ise tepeden Taksim, Büyükdere Kilyos'a kadar uzanan korniş yollardır. Bu iki yol Boğaziçi'ni Beyoğlu'na deniz yolu dışında da güçlü bir bağlantıyı içeriyordu. Prost, Haliç'in iki sahilinin bir sanayi yolu ile sarılmasını öneriyordu. Haliç'in etrafını saran sanayi, Atatürk Köprüsü'nün Unkapanı ucundan Atatürk Bulvarı ile Yenikapı Limanı'na bağlanıyordu. Bu yol Unkapanı ve Galata Köprüleri'ni arasında devam ederek hallerin ve balıkhanenin Eminönü Meydanı ile ilişkisini kuruyordu. Prost, Eminönü'nden başlayarak, arkeolojik parktan geçerek, Yenikapı'ya uzanan bir sahil yolu düşünmüştür. Bu yol sonradan Yenikapı'dan Yedikule'ye kadar bir korniş yol olarak devam etmesi önerilmiştir.

Anadolu yakasında ise, Üsküdar meydanı trafikte düğüm noktası olmuştur. Bu meydan kuzeyde Boğaziçi'ne, Beykoz'a kadar bir sahil yolu ile bağlanırken, doğuda, Çamlıca ve Ankara yoluna bağlanıyordu. Güneyde ise Kadıköy'e bağlanan yol revize edilerek rahat bir trafik akışı sağlanması amaçlanmıştı. Kadıköy'den Bostancı'ya doğru Bağdat Caddesi genişletilmesi buradaki konut alanlarına hizmet etmesi öngörülmüştü.

İstanbul'un iki yakası arasında, otomobil ulaşımı, Üsküdar – Kabataş, Sarayburnu – Haydarpaşa arasında araba vapurları ile sağlanması düşünülürken, Prost, kentin silüetine olumsuz bir etki yaratacağı düşüncesiyle iki yakanın bir köprüyle bağlanması yerine, bir tüpgeçit önermişti. Prost ayrıca Haliç'in altından geçen bir tünel önermişti (Şekil 4.24).

* Prost'un bu önerisi 1990'lı yıllarda yeni Galata Köprüsü'nün yapılması sırasında gerçekleşti.

Plan kararlarının uygulanmasındaki bazı belirsizlikler, olimpiyatların İstanbul'da, düzenlemesine yönelik istemler, planın revizyonunu gündeme getirdi. Yenikapı Limanı konusunda hükümetin kararsızlığı, yeni alternatiflerin arayışını gündeme getirdi. Bunlardan birincisi, Yedikule ile Bakırköy arasında bir noktada yapmak idi. İkincisi ise Haydarpaşadır. Yenikapı'da limanın yapılamacağının belli olmasından sonra, sarayburnu ile Yedikule arasında demiryolunun yer altına alınması önerilmiş ancak ekonomik nedenlerle gerçekleştirilememiştir. Demiryolunun yer altına alınmasıyla bu bölgede kıyıda ağaçlıklı bir sahil bulvarının düzenlenmesi önerilmiştir. Bu yol da sonraki dönemde, deniz doldurularak, araç ağırlıklı bir yol olarak gerçekleşecektir. Küçük Ayasofya'dan Yedikule'ye kadar bakımsız ve derme çatma yapılan mahalleler kaldırılarak yerine bahçeli konutlar yapılacak, Yenikapı'da yapılması gereken liman yerine uluslararası bir sergi alanı ve yat limanı önerilmiştir.

Revizyon Planı'nın getirdiği bir başka yenilik ise, sur dışındaki alanların planlamasıdır. Liman Bakırköy ile Yedikule arasında kurulursa, hemen yakında büyük bir sanayi alanı geliştirilecektir. Hava alanının yeri de Yeşilköy olarak kesinlik kazanmıştır. Hava alanı ile birlikte, Yeşilköy sahilinde deniz uçakları için bir hava limanı kurulacaktır. Yedikule ile Topkapı arasında bahçeli evlerden oluşan bir konut alanının tasarlanması, Marmara kıyıları ile ilgili getirilen bir başka önemli karar idi.

Olimpiyat oyunlarının İstanbul'da yapılması amaçlandığı için surların dışında, Topkapı ile Edirnekapı arasında spor tesisleri ile birlikte bir olimpiyat köyü kurulması düşünüldü.

Prost ulaşım hatları boyunca yayılan çok dağınık olan kenti bütünleştirmeyi amaçlıyordu. Prost'un, eski İstanbul silüetinin korunması, başta Boğaziçi olmak üzere doğal güzelliklere ulaşılması, kentteki ulaşım ve altyapının ile birlikte nitelikli binaların yapılması, tarihi değerlerin korunması ve restore edilmesi olarak belirlediği ilkeler, ülkenin ekonomik yapısı ile uyumuyordu (Tekeli, İ., 1994). Bu nedenle bu ilkelerin önemli bir kısmı ya uygulanamadı yada değişikliğe uğradı.

Prost planı, Boğaziçi'ni korumaya alıp, Boğaziçi kıyılarındaki sanayi ve depoların Marmara ve Haliç kıyılarına kaldırılması ve sanayinin burada gelişmesi kentin kıyı ile

ilişkilerini olumsuz biçimde etkilemiştir. Özellikle Haliç’de sanayi gelişmesi ve kirlilik ile birlikte, tarihi yarımada da sosyal dönüşüm ve değişim bu alanlarda kent ile kıyı arasındaki ilişkileri sınırlamıştır. Buna benzer gelişme ve dönüşümler sanayinin geliştiği Marmara kıyılarında da izlenmiş özellikle Zeytinburnu, gecekondularıyla birlikte, kentin en önemli sorunlarından biri oldu. Geçmiş dönemde özellikle Haliç ve Marmara kıyılarında denizsel aktivitelere dayalı güçlü ilişki, sanayi ile birlikte zayıflamıştır.

4.3.2.7 Sosyal, kültürel toplumsal ve yapı

Yeni Cumhuriyet Devleti’nin benimsediği ekonomik hedefler doğrultusunda, öz kaynakların ve işgücünün kullanımı politikası ile birlikte siyasi gelişmeler, azınlıkların ve yabancıların göçü kentin ekonomik yapısıyla birlikte toplumsal sosyal ve kültürel yapıda önemli değişimlere yol açmıştır. Kentin önceki dönemlerden gelen kozmopolit yapısındaki bu çözülme, özellikle bu kesimlerin yoğun olduğu tarihi yarımada Haliç kıyılarında, liman çevrelerinde önemli mekansal gelişmeleri de etkilemiş. Bu etki genellikle kent kıyı ilişkilerine olumsuz bir biçimde yansımış, bu ilişkileri zayıflatmıştır.



Şekil 4.24 Prost Planı (Kuban, 1996).

4.3.3 1950 sonrası sanayileşme, modernleşme

Bu dönem, çok partili dönemi, farklı ekonomik politikalar, artan sanayileşmenin getirdiği sorunlar, toplumsal yapıdaki değişim, kırsal alanlardan kopuş, metropolitenleşme süreciyle birlikte artan sorunlar ve planlama çabaları, Menderes ve Dalan operasyonları ile sorunlara çözüme çabaları, artan sanayileşme beraberinde getirdiği kirlilik, özellikle Zeytinburnu, Haliç kıyılarında, dönüşüm ve gecekondulaşma, ulaşım ve sınırlı pasif aktiviteleri içeren kıyı dolguları, kent kıyı ilişkilerini sınırlandırıcı bir rol oynamıştır.

Bu dönemi, 1950'den sonra Menderes operasyonlarıyla başlayan, ve liberal ekonomik politikaların izlendiği metropolitenleşme süreci ile 1960'lı yıllardan sonra başlayan karma ekonomik politikaların izlendiği, 1984 yılında Bedrettin Dalan'ın belediye başkanı olmasına kadar olan planlı kalkınma çabalarını içeren planlı kalkınma dönemi olarak iki aşamada ele alındı.

4.3.3.1 Menderes operasyonları

1950 – 1960 yılları arasında yeni siyasi rejim, artan sanayileşme ile birlikte, İstanbul'un bu sürece kadar görülmemiş bir hızla kentleşmesi ve bu kentleşme sorunlarına çözüm arayışlarına yönelik operasyonları içeren bu dönem (Tekeli İ., 1994), aynı zamanda yeni bir İstanbul imgesinin oluşturulması dönemidir. 1950 – 1960 Demokrat Parti iktidarı, yıllarında, İstanbul açısından en önemli kentsel olgu, dönemin başbakanı Adnan Menderes'in doğrudan kontrol ettiği ve belki de yaşamının en önemli etkinliği haline dönüştürdüğü dört yıllık imar çalışmalarıdır (Kuban, D., 1996).

Bu dönemde, hızlı nüfus artışı ile beraber metropoliten alanın büyümesi, konut arzının sınırlı olması sonucunda geçen dönemde başlayan gecekondulaşma olgusunun giderek yaygınlaşması ve bunun siyasi araç olarak kullanılması, belediye sınırları dışındaki kontrolsüz gelişme, artan arazi talebi ile spekülasyonun artması, sanayileşmenin artması ile birlikte, sanayi yer talebinin artması, sanayinin denetimsiz ve arazinin daha ucuz olduğu dış alanlarda yer seçme eğilimi, bu dönemde kentin karşılaştığı önemli sorunlardır (Zaim, S., 1971).

Dönemin başbakanı Adnan Menderes, ülke ekonomisinin kötü olduğu yeni dış borçlar bulmakta sıkıntıya düştüğü eflasyonist bir ortamda, İstanbul'da böyle bir operasyona girişmesinin siyasal sebepleri vardı. İçe ve dışa Türkiye'nin gücü gösterilecekti (Tekeli, İ., 1994).

Menderes operasyonlarının temelinde yatan modernleşme ve modern kent imgesinin iki önemli bileşeni, modern binalar ve otomobillerdir (Kuban, D., 1996). Büyük çaplı yıkımları içeren geniş bulvarların açılmasını kapsayan operasyon, tıpkı 30 yıl sonra Dala'nın operasyonlarında olduğu gibi ulaşım ağırlıklı bir operasyon olmuştur (Resim 3.18). Menderes operasyonları, hazır plan olmamasına rağmen, bilimsel çalışmalardan oluşan rasyonelliği irdelenmiş bir programdan çok, sezgilerin ve olanakların biçimlendirdiği, programa dayandırılmıştır.



Resim 4.18 Menderes operasyonlarının temelinde yatan modernleşme doğrultusunda, geniş bulvarlar, meydanlar açtı. Bunlardan birisi de Haliç Unkapanı arasında açılan geniş sahil yolu ve Eminönü meydan düzenlemesi idi (Kuban, 1994).

4.3.3.1.1 Fizik mekan ve işlevsel gelişme

Hızlı bir nüfus artış sürecine giren İstanbul'un bu dönemde, kentin sınırları batıda K.Çekmece'ye kuzeyde Alibeyköy ve Kağıthane, Anadolu yakasında, Ümraniye, doğuda Tuzla'ya kadar uzanmıştır. Sanayileşmeyle birlikte başlayan yoğun göç, gecekondulaşma ve kontrolsüz gelişme kenti olumsuz bir şekilde etkilemiştir. Bu dönemde artan nüfusla

ve kontrolsüz gelişme kenti olumsuz bir şekilde etkilemiştir. Bu dönemde artan nüfusla birlikte gerek kent içinde özellikle tarihi mekanlarda meydana gelen sosyal ve fiziksel dönüşümler, kent dışındaki plansız gelişmeler, kenti olduğu kadar kent kıyı ilişkisini de olumsuz etkilemiştir.

Suriçinde özellikle kıyısal alanlarda dönüşüme uğramış yoğun yerleşmeler gözlenirken, gecekondu bölgesi Zeytinburnu ile kentsoylu sınıfının yerleştiği bölge olan, Yeşilköy, Bakırköy birbirinden yeşil alanlar ile ayrılan yerleşmeler olarak göze çarpmaktadır. Eyüp geçen dönemde olduğu gibi surdışı yerleşmelerin en yoğunu iken kuzeyinde Gaziosmanpaşa gecekondu yerleşmesi olarak gelişmektedir. Beyoğlu yakasında, Harbiye, Şişli, Mecidiyeköy, Levent yeni gelişen yerleşme alanlarıdır. Anadolu yakasında, Üsküdar, Kısıklı'ya kadar genişlerken, Kadıköy Kurbağalıdere kesiminden sonra Bostancı'ya kadar düşük yoğunluklu bahçeli konut alanlarının geliştiği alanlarının yayıldığı ve kentle bütünleştiği görülmektedir (Suher, H., 1963).

Sanayi alanları, önceki dönemde olduğu gibi Haliç'te yoğunlaşırken, Marmara kıyılarında Zeytinburnu, ile birlikte Boğaz'da Paşabahçe ve Beykoz'da sanayinin kaldırılmasına yönelik plan kararlarına rağmen, bu dönemde de varlığını sürdürmüştür.

Ticaret alanları merkezi iş alanı limanla ilişkili konumunu korurken, geçtiğimiz dönemde gelişen konut alanları ile birlikte, Beyoğlu, Kadıköy ve Üsküdar alt merkez olarak bu dönemde gelişmeye başlamıştır.

Bu dönemde, belediye ve özel idarenin ayrılması mekana da yansımış, özel idare, daha önceki dönemlerde konumlandığı Sultanahmet ve Babıali'de yer alırken, belediye ise, Saraçhane'de inşa edilen belediye sarayında göreve başlamıştır.

Bu dönemde Prost planında önerilen Yenikapı limanı, Bakırköy ile Yedikule arasında önerilen liman gerçekleşmedi. Haydarpaşa limanı genişletilirken, Galata limanı da Fındıklı'ya doğru yeni antrepoların inşası ile kapasitesi arttırılmıştır.

Taksim bölgesi kültür ve eğlence işlevini bu dönemde de sürdürürken, geçtiğimiz dönemde İstanbullular'ın tanıştığı denizsel aktiviteler bu dönemde de güçlenerek etkisini sürdürmüştür. Özellikle Marmara kıyılarının Anadolu yakasında yeni açılan plajlar, sanayi ve beraberinde gelen olumsuz gelişmeyle özellikle kent merkezi ve yakın çevresinde kısıtlanan kent kıyı ilişkisi, kent çevresinde çeşitlenip zenginleşiyordu.

Ulaşım ve teknoloji kent formunu da etkilemiştir. Ulaşım olanakları ve kanallarındaki gelişme ile birlikte kentin kıyıya paralel lineer formu değişerek kıyıdan uzaklaşarak ulaşım kanalları boyunca gelişerek radyo - konsantrik bir biçim alıyordu (Şekil 4.26).

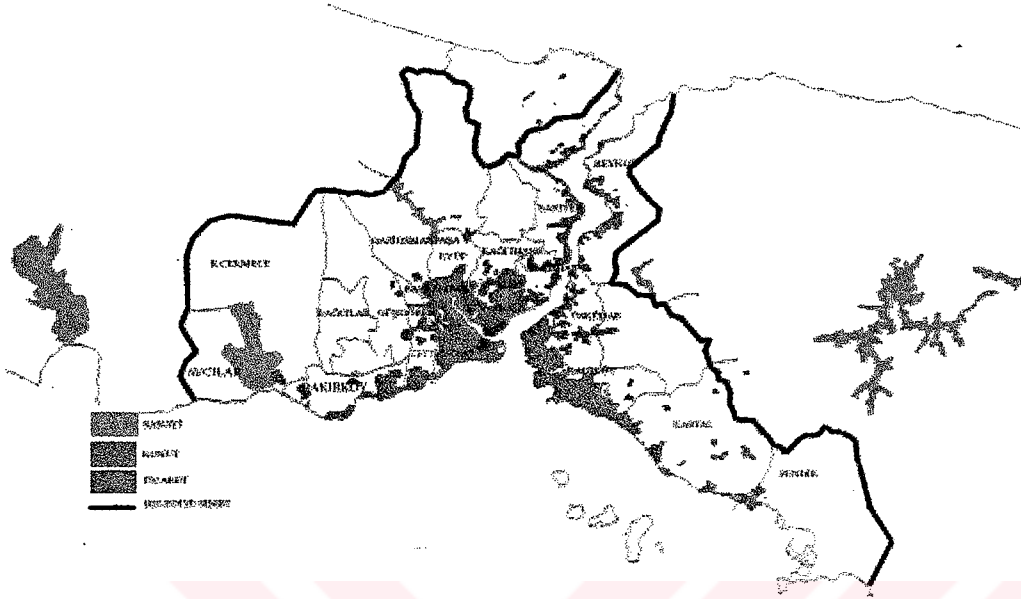
4.3.3.1.2 Politikalar

Çok partili döneme geçiş süreci ile birlikte iktidara gelen Demokrat Parti yöneticileri için politik etkinliğin başında, benimsediği liberal ekonomik politikalar doğrultusunda, savaş sırasında susamış olduğu imar etkinlikleri yatıyordu. Bu imar etkinlikleri için temel model de 18. yüzyıldan beri değişmemiş olan Batılı ve Amerikan kentleri modeli idi. 1950'lilerde, geniş caddeler, bulvarlar, meydanlar ve onları dolduran otomobiller, Amerikan kentlerinin görünümü yöneticiler için modernleşme ve çağdaş kent imgesinin tanımı demektir. Kısacası, bu dönemde Demokrat Parti için modernleşme ve kentin yeni imgesi yol ve otomobil olmuştur.

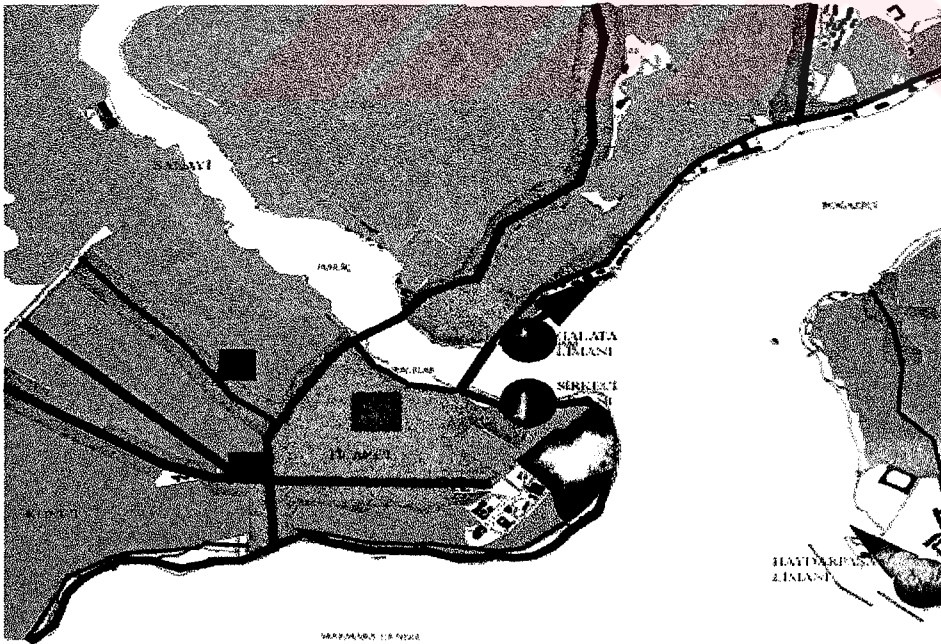
Sorun yeni imgeleri içeren imar etkinliğinin nerede ve nasıl yoğunlaştırılacağı idi. Cumhuriyet Halk Partisi ideolojisine karşı çıkan Demokrat Parti için, Cumhuriyet'in başkenti Ankara'ya karşı, Osmanlı başkenti İstanbul, İmar hareketlerinin yoğunlaşacağı yer olabilirdi. Üstelik İstanbul, Lütfi Kırdar döneminin sınırlı etkinlikleri bir tarafa bırakılırsa, el değmemiş bir kentti. Üstelik büyük oy potansiyeli vardı (Kuban, D., 1994). Kentin sorunlarına siyasal yaklaşımların yetersizliği, bu dönem ve bundan sonraki dönemlerde, sorunları giderek büyütmüş, çözümlerini zorlaştırmıştır.

Bu dönemde Menderes uygulamalarının temel politikası plansızlık idi. Plana gelişmeyi yönlendirici, bir unsur olmaktan çok gelişmeyi önleyici bir unsur olarak bakıldığı için,

çözmek için plana dayandırılmayan uygulamalar, sonuçta kent için yeni sorunlar yaratmıştır.



Şekil 4.25 Kent 1950'lerin sonunda, sanayi alanları çevresinde yoğun ve radyo – konsantirik, Boğaziçi ve Marmara kıyıları sayfiye alanı olarak seyrek bir doku görünümündeydi (Tezer, 1997).



Şekil 4.26 Menderes dönemi operasyonları, kent – kıyı ilişkilerini olumsuz etkilemiştir.

4.3.3.1.3 Ulaşım ve teknoloji

Gelişen teknoloji ile birlikte, ulaşım araçlarının hacimsel olarak büyümesi ve güçlenmesi ile birlikte kent ve çevresinin ilişki sürelerindeki azalma, kent ve çevre ilişkilerini yoğunlaştırmış, bu yoğunluk özellikle ulaşım altyapısı yetersiz kent merkezleri ve yakın çevresinde yeni sorunları beraberinde getirmiştir.

Bu dönemde, geçmiş dönemlere oranla, motorlu araç sayısının ve kent trafiğindeki payının artması, yol alt yapısının yetersizliğine ve beraberinde trafikte tıkanıklıklara yol açmıştır. 1950 yılında metropoliten alanda yapılan araçlı yolculuk sayısı günde 765.000 iken 1960'lı yıllarda bu sayı 2.050.000'e çıkmıştır (Tekeli İ., 1988). Siyasal amaçlarla da birleşen bu sorunlar Menderes operasyonunda önemli rol oynamıştır.

Menderes operasyonunda, Prost planında önerilen başta limanlar, metro ve tüp geçit olmak üzere ulaşım ve altyapıya yönelik kararların bazıları uygulanamadı. Bu operasyonun maliyeti ile toplu ulaşımı dikkate alan yaklaşımın maliyetinin karşılaştırması yapılmaksızın özellikle tarihi yarımada da günümüze kadar gelen önemli sorunları da beraberinde getirdi.

Operasyon, temelde su yolu ile ayrılan üç yerleşmenin hızlı ve rahat bir şekilde bağlantısını sağlamayı, trafiğin düğüm noktası olan meydanların ve bu meydanlara açılan caddelerin genişletilmesini, başta kıyıları olmak üzere alternatif trafik yolları geçirilmesini içeriyordu. Bu dönemde, bundan önceki dönemlerde de gündeme gelen Boğaz'ın Avrupa ve Asya yakalarının bir köprü ile bağlanması projesinin etüd çalışmaları başlatıldı. Bu etüde dayanarak D.B. Steinman Consulting Engineers firmasına Beylerbeyi Ortaköy arasında yapılması kararlaştırılan Boğaziçi Köprüsü'nün mühendislik projeleri ihale edilmiştir (Karayolları Genel Müdürlüğü, 1973).

Bu operasyonda İstanbul yakasında, kentin Avrupa ile bağlantısı olan Londra Asfaltı, K.Çekmece girişinden Topkapı'ya, Millet Caddesi Aksaray'a, Ordu Caddesi ile Beyazıt Meydanı'na, Yeniçeri Caddesi ile Ayasofya Meydanı'na Ankara Caddesi ile Sirkeci'deki limana bağlantısı genişletilerek sağlandı. Eminönü, Unkapanı sahil yolu limanın artan kapasitesi doğrultusunda genişletildi (Resim 4.19). Unkapanı Aksaray arasındaki Atatürk

Bulvarı'nın genişletilmesi ile Topkapı'dan başlayan limana uzanan oradan da Aksaray'a uzanan bir yarı ring oluşturulmuştur. Vatan Caddesi, Bayrampaşa Vadisi'nden geçerek Aksaray'a bağlanmıştır. Yine Aksaray Yenikapı sahili arasındaki yol da genişletilmiştir. Önemli ulaşım odaklarının kesiştiği Aksaray Meydanı genişletilerek düzenlenmiştir.

Bu dönemde, İstanbul yakasında kent kıyı ilişkisini etkileyen önemli gelişme deniz doldurularak yapılan 22 km. uzunluğundaki Sirkeci – Florya sahil yoludur. Bu dolgu sonraki dönemlerde yapılan kıyı dolgularına dayalı düzenlemeler için önemli örnek oluşturmuştur (Resim 4.20).

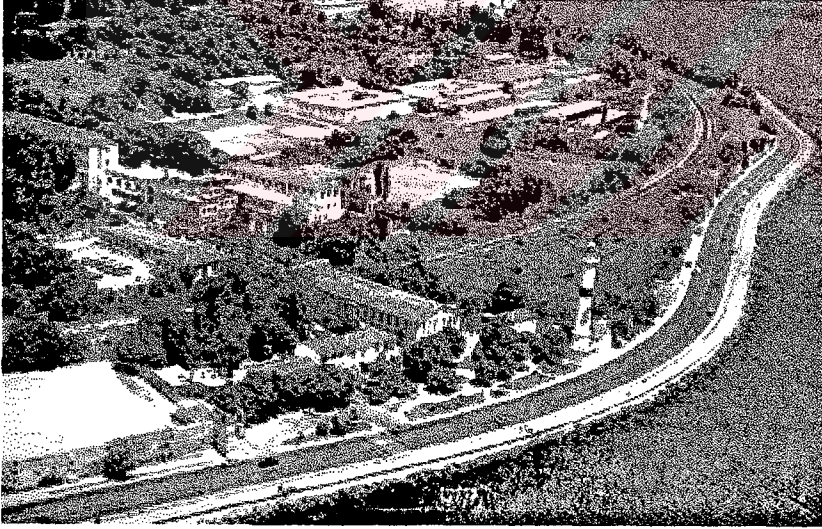
Beyoğlu yakasında ise, Karaköy'den Azapkapı'ya kadar Perşembe Pazarı'ndan geçen geniş bir yol açılmış, Tersane'nin arkasından geçerek Söğütözü'ne kadar bağlanmıştır. Kemerealtı mevkiinden Tophane'ye üçüncü bir yol bağlanmış, Tophane Meydanı düzenlenmiş, Tophane Meydanı'ndan Büyükdere'ye kadar olan sahil yolu genişletilerek yeniden düzenlenmiş, Beşiktaş meydanı düzenlenmiş, Yıldız yolu açılmış, sahil yoluna paralel bir yol da sırtlardan geçirilerek, Prost'un önerdiği üst korniş yolu tamamlanmıştır (Tekeli, İ., 1994) (Resim 4.21). Boğaz sırtlarından geçen sahil yolu ile bağlantılı bu yol, sonraki dönemlerde, Boğaz yerleşmelerini sahil yerleşmesi olmaktan çıkarıp, içerilere doğru uzanan bir derinlik kazandıracaktır.

Anadolu yakasında ise kentin biçimlenmesini etkileyen iki önemli yol açılmıştır. Bunlardan birincisi, Haydarpaşa – Pendik karayolu, ki bu yol büyütülen Haydarpaşa Limanı'nı hinterlandına bağlamaktadır. İkincisi ise, bu yola paralel olarak uzanan, Kurbağalı Dere'den Bostancı'ya kadar uzanan Bağdat Caddesidir (İstanbul'un Kitabı).

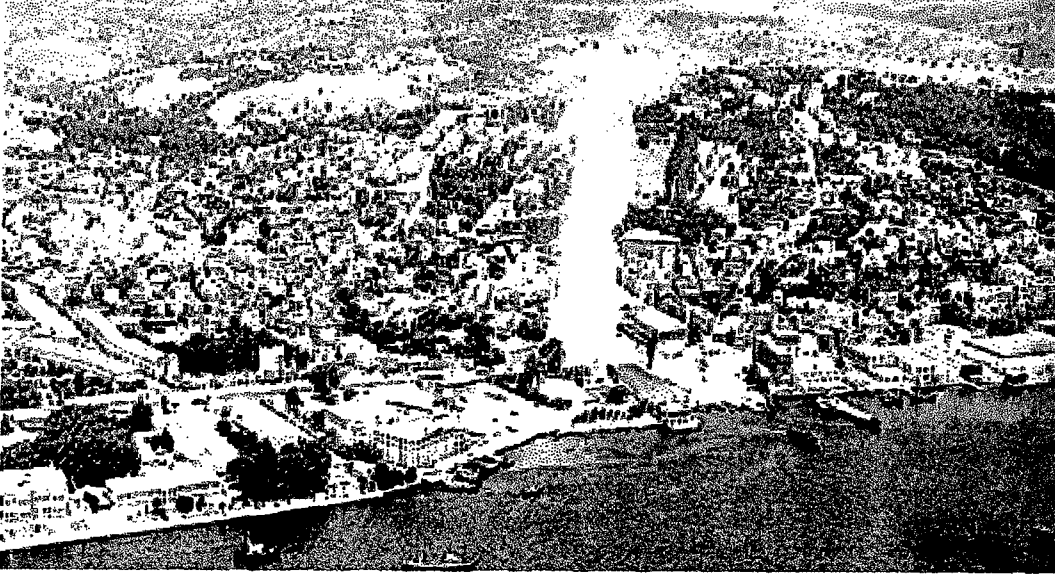
Açılan, genişletilen yolların, motorlu araç trafiğini geliştirmekte büyük etkisi olmuştur, fakat bunların giderek çözümü daha da zorlaşan ulaşım çıkmazları yaratacağı düşünülmemiştir. 1950 – 1960 arasındaki kentsel gelişmelerin, mimari etkinliklerin ve ülke çapındaki karayolu programlarının da, kent içinde bulvarlar açma tutkusuyla birlikte değerlendirilmesi gerekir (Kuban, D., 1994).



Resim 4.19 Menderes, Haliç kıyılarında da ulaşımaya yönelik operasyonlar gerçekleştirmiştir (eener, 1994),.



Resim 4.20 Sirkeci – Florya sahil yolu, Kent – kıyı ilişkisini olumsuz biçimde etkileyerek, yeni bir kıyı sınırı oluşturuyordu (Kuban, 1996).



Resim 4.21 Menderes operasyonu sırasında Yıldız Yokuşunun açılması.

Kaynak : Kuban, D., (1994), “Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi”, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, 5: 415 – 420.

4.3.3.1.4 Yönetim, örgütlenme, planlama ve yasalar

Bu dönemde, kent yönetiminin yasal ve idari çerçevesini yine bir önceki dönemde geliştirilen 1580 sayılı Belediye Kanunu oluşturmuştur. Bu dönemde yaşanan esas gelişme kentin Belediye sınırları dışında yayılmaya başlaması üzerine ana kent etrafında bir belediyeler ağının oluşmaya başlaması ve il yönetimi içinde gelişmeleri kontrol etmek için yeni ilçeler yaratılmak zorunda kalınmasıdır.

Demokrat Parti iktidarı da 1957 yılına kadar tek parti iktidarından devraldığı bileşik yönetim yapısını sürdürmüştür. 1956 yılında Belediye Şubelerine Kaymakamlardan ayrı olarak Belediye Şube Müdürleri atanmıştır. Mart 1957’de, Belediye ve Özel İdare birbirinden ayrılmış, Belediye ve Özel İdare işleri ayrı ayrı seçilen Belediye ve İl Genel Meclislerine bırakılmıştı. 10 Aralık 1963’te Haşim İşcan’ın Belediye Başkanı seçilmesiyle İstanbul’da ilk kez başkanlık doğrudan seçimle belirleniyor ve 1956 yılında başlayan süreç tamamlanmış oluyordu. İstanbul’da başlamış olan il ve belediyenin ayrılması süreci 1956 yılında Başbakan Adnan Menderes’in giriştiği imar operasyonu ile Başbakan’ın tüm

kararları verir hale gelmesiyle gerçekte anlamını yitirecekti. Başbakanlığın ilgisi içinde bu bütünlük sürüyordu (Gürtav, S., 1967).

Bu dönemdeki yasal gelişmelere baktığımızda, artan konut talebi karşısında, 1950 yılında 5656 sayılı yasa ile belediyelerin konut yapımına ilişkin görev alanları genişletildi. Yeni yasa belediyelere ucuz konut yaparak halka dağıtma yetkisi veriyordu. 1952 yılında Emlak Bankası yapı tasarruf sistemi uygulamaya konuldu. Yine 1954 yılında, kat mülkiyetine olanak sağlanarak, düşeyde ve yoğun gelişme teşvik edildi. İmar ve İstimlak yasalarındaki önemli değişimler Başbakan Adnan Menderes'in girdiği imar operasyonuna paralel olarak gelişti.

16 Temmuz 1956 günü meclisten geçen 6785 sayılı İmar Kanunu ile daha önce uygulanmakta olan Yapı ve Yollar Kanunu'nun Nizamname hükmü ortadan kalkıyor ve kent plancılarına her kentin karakterine uygun planlar yapabilme konusunda bir esneklik sağlanıyordu. Bu yasa, imar yasalarının belediye sınırları dışında da uygulanmasına da olanak veriyordu. Bu bir anlamda kent ölçeğinde planlamadan bölge ölçeğindeki planlamaya geçiş için atılan bir adımdı. 6785 sayılı İmar Kanunu, önceki dönemde yürürlükte olan Yapı ve Yollar Yasası'nda 10 m. olarak belirtilen kıyı şeridini 30 m. ye çıkarılmıştır (Keleş, R., 1983). 6785 sayılı yasayla arazi kullanma düzeni ve yapılaşmayı belediyelerin hudutları içindeki kıyıların kullanılmasını yönlendirecek bir yasal dayanak elde edilmiştir. Belediye sınırları dışındaki kıyı kesimlerinde de sağlanabilmesi için İmar Kanununun 47. maddesi hükmünden yararlanma yolu denenmiştir (Vidinlioğlu, N., 1983).

8 Eylül 1956 yılında çıkarılan 6830 sayılı İstimlak Kanunu, kamulaştırılacak mülkün değerini, belediye encümenince seçilecek takdir kıymet komisyonları belirleyecektir. Mal sahibiyle anlaşma halinde kamulaştırma bedeli belediyenin emlakından yapılacak devirlerle de ödenebilecektir. Bu yasanın çıkmasından 15 gün sonra Adnan Menderes İstanbul'da imar operasyonunu başlatacaktır (Tekeli İ., 1994).

İmar işlerinin Başbakan tarafından iktidarın temel siyasal faaliyeti olarak görülmesi, 1958 tarihinde çıkartılan yasa ile İmar ve İskan Bakanlığının kurulmasını getirdi. Nafia Vekaleti imar ve konut politikaları, yapı malzemesi ve afetler konularındaki görevlerini bu

bakanlığa devrediyordu. Bu bir uygulayıcı yatırımcı bakanlık olmaktan çok bir araştırma ve planlama bakanlığı olarak kurulmuştu. İller Bankası üzerindeki dahiliye vekaletinin, Emlak Kredi Bankası üzerindeki maliye vekaletinin denetimi ve yetkileri de bu bakanlığa geçiyordu. Belediyelerin hazırladığı imar planlarını onaylayan makam da burası olacaktı.

Bu dönem içinde, belediye gelirleri yasalarında büyük gelir artışı sağlayacak düzenlemeler yapılmamıştır. Ancak büyük ölçüde Başbakan'ın ilgisinin sağladığı güçle merkezi yönetimin kaynaklarını kullanan bir operasyon olmuştur. Bu operasyonun gerçekleştirecek kaynağın sağlanması yapılan önerilerden birisi bir milyar sermayeli bir şehircilik bankası kurulması olmuştur. Bu banka imar operasyonunu gerçekleştirecek elde edilen arsaları satarak karlı duruma geçecektir. Ancak statüsünü Alman plancı Högg'ün hazırladığı bu finans kurumu gerçekleşemedi. Bu gerçekleşmeyince de başka yollara gidildi. İmar operasyonun başlangıcında Hazine ve Belediye büyük ölçüde gayrimenkul satışına gitmiştir. 1955 yılında belediyenin çıkardığı ama satamadığı 50 milyon liralık tahvil Başbakan'ın ilgisiyle satılmıştır. İmar operasyonu sonucunda elde edilen arsalar bankalara ve sosyal sigortalar gibi devlet kurumlarına Başbakan'nın emirleriyle satılmıştır (Ziyaoğlu, R., 1957).

Prost planının hızla genişleyen ve sanayiye kendisine çeken kentin gereksinimlerini karşılamakta yetersiz kalması üzerine bir “revizyon kurulu” oluşturularak planın revizyonuna gidilmiştir. Yenikapı'ya yapılacak limanın hinterlandının Trakya olması nedeniyle uygun görülüyordu. Bakanlık arkasında büyük sanayi kurulacak limanın Anadolu yakasında Tuzla'da kurulması düşünülmekteydi. Tersane de Pendik – Tuzla arasında yer alacaktı. Sonraki dönemlerde Tuzla'da liman gerçekleşmese de tersaneler bölgesine dönüştürüldü. Topkapı Haliç, Yedikule'de yer alan sanayiye hizmet edecek bir liman ise Yedikule'de öneriliyordu. Salıpazarı – Fındıklı arası kent ticaretine hizmet eden bir liman olacaktı. Tophane de yolcu limanı olarak işlev görecekti. Komisyon planlama çalışmalarını organize edecek bir planlama komisyonunun kurulmasını önerdi. Bununla birlikte İmar Müdürlüğü örgütünün genişletilmesi öneriliyordu.

“Müşavirler Heyeti” sınırları Çekmece’den Tuzla’ya kadar genişleyen kentin nazım planının hazırlanmasına yönelik gerekli çalışmaların yapılmasına başladı. Ancak bu plan gerçekleşemedi ve Prost planının revizyonu yapılmak zorunda kaldı.

1954 yılında onanarak yürürlüğe giren Beyoğlu Bölgesi Nazım İmar Planı Haliç kıyılarında, Kasımpaşa – Kağıthane arasında sanayinin muhafazasını öngörüyordu. Bunun dışında, sur dışında Topkapı ve Haznedar bölgeleri ile Boğaziçi’inde İstinye bölgesi kabul ediliyordu. Planda Paşabahçe ve İstinye tesislerine yer verilmişti. Büyük sanayi ve serbest bölge Tuzla – Pendik yöresinde yer alacaktı. Salıpazarı’nda yapılması düşünülen limanın planları Bayındırlık Bakanlığı’ndan alınarak aynen plana yansıtılmıştır. Plan sınırı dışında yer alan iskan dışı alanlar için 5000 m² ‘den küçük ifrazlara ve % 5’den fazla inşaat emsaline müsaade edilmeyecektir. Bu yaklaşım daha sonraki dönemlerde Boğaziçi’nin gelişmesinde oldukça etkili olmuştur.

Menderes operasyonu, mevcut bir plana değil de bilimsel ve rasyonel olmayan sezgilerin ve olanakların biçimlendirdiği bir programa dayanıyordu. Bu programın temel ögesini de ulaşım oluşturuyordu. Ulaşım kanallarının genişletilmesi ve ıslah edilmesi, yoldan denize pencereler açmak temel hedefti (Tekeli, İ., 1994).

Programın oluşturulmasında karayolcular oldukça etkin oldular. Menderes operasyonunu rasyonalize etme niteliği taşıyan Högg planlaması kent trafiği ve altyapısının çözümü üzerine yoğunlaşmıştır.

Menderes operasyonu sürerken yoğunlaşan plansızlık eleştirileri, İstanbul için yeni bir plan anlayışını başlatmış ve 1958 yılında Piccinato’nun İstanbul planı üstünde çalışmaya başladı. Piccinato önerisi daha önceki planlardan temelde iki niteliğiyle ayrılmaktadır. Birincisi, kent planının çözümünü kent içine hapsolarak değil, bölgesel düzeydeki yeni bir mekansal örgütlenmede arıyordu. İkincisi, 1930’lar sonrasındaki tüm planlama çalışmalarının raylı ulaşım ve deniz ulaşımı eksenleri üzerinde dağılmış kenti toparlayıp radyo – konsantirik hale getirmeye dönük yaklaşımı reddediyor ve desantralize, açık ve lineer bir sistem hale getiriyordu. Piccinato daha çok ülkesel düzeyde bir politika kararı verilerek İstanbul’un bir üretim kenti olmaktan çok bir ticaret, tüketim, kültür ve yönetim

merkezi olmasını sanayinin desantralize edilmesini istemektedir. Bu desantralizasyon da Türkiye'nin iç pazarı İstanbul'un doğusunda olduğu için doğuya doğru olmalıdır. Bunu gerçekleştirmek için iki düzeyde karar önermektedir. Biri bölgesel düzeydedir. Tekirdağ ve Anadolu kıyısı limanları, İzmit, Gemlik, Bandırma sanayinin desantralize olacağı merkezler olarak görülmekte kente göçü yavaşlatacak bir filtre görevi görmesi beklenmektedir. Haliç'in güney kıyısındaki sanayinin temizlenmesi gerektiğini vurgulanmıştır. Sanayi için yapılan öneriler liman önerilerinin yerini de belirlemiştir. Salıpazarı limanının yalnız yolcu limanı olabileceği kabul edilmekte, Kazlıçeşme - Bakırköy arasına kurulacak liman özellikle Topkapı ve Rami'de kurulmuş sanayiye hizmet açısından uygun olacağı düşünülmektedir.

Piccinato, Bakırköy – Florya yönünde soğuk rüzgarlara açık olması nedeniyle konut gelişmesinin özendirilmemesi gerektiği düşüncesindedir. Doğu yakasında ise İzmit Körfezi'ne kadar uzanan sahil ile Ankara yolu arasında bölge, elverişli iklim koşulları ve mükemmel manzaraya sahip tepeleri ile konut alanlarının geliştirilmesi için elverişli alanları barındırmaktadır. Piccinato, lineer kent şemasını destekliyecek bir ulaşım şeması önermiştir. Londra asfaltından başlayacak sur dışında Haliç'i üçüncü bir köprü ile geçip Boğaziçi üst kornişi bağlanacaktır. Piccinato, Ortaköy – Beylerbeyi arasındaki köprü ve çevre yolu önerisini de benimsemiştir. Bu yol, doğu yakasında da Ankara yoluna bağlanacaktır. Ankara yolu Haydarpaşa'ya oradan da feribotla karşı yakaya bağlanacaktır. Haliç ve Boğaziçi kıyılarındaki yolların gezi yolu olarak düşünülmesini istemektedir.

Piccinato bu belkemiğine asılmış yerleşmeler sistemleri arasında büyük yeşil alanların oluşturulmasını öngörmüştür. Kağıthane'de büyük bir hayvanat bahçesi Suriçi ve dışındaki yeşil alanların Marmara sahilinde yeşil alanlarla bağlanması gerektiğini savunmuş ve Anadolu ve Avrupa yakasında plaj ve turistik alanları içeren geniş yeşil alanlar önermiştir.

Piccinato, İstanbul'u Turizm kaynakları bakımından dünyanın en önemli yerlerinden biri olarak görmektedir. Piccinato'ya göre bölgesel ve metropoliten planlarla bu özellik korunabilir ve teşvik edilebilir. Önerilen açık lineer şemanın arazi değer artışlarının belirli noktalarda toplanmasını önleyeceği hem koruma hem geliştirme açısından en uygun şema olacağı kanısındadır.

Piccinato, desantralizasyon kararları geç de olsa 1984'den sonra bir başka operasyonla Dalan operasyonu ile uygulanmasına rağmen, kent için önerdiği lineer kent formu, ikinci boğaz köprüsü ve çevre yolunun yapımıyla gerçekleştirilememiş ve kent radyo – konsantirik formunu güçlendirmiştir.

4.3.3.2 Planlı kalkınma dönemi (1984'e kadar)

İstanbul'un sorunlarının planlama ve özellikle de bölge planlama ile çözülmesi yolundaki yaklaşımların pratiğe yansımaları 27 Mayıs 1960 hareketi sonrasında oldu. Menderes operasyonunun eylemi ve siyasal önderin beğenisini ve iradesini ön plana çıkaran planlamayı yadsıyan yaklaşımı karşısında 27 Mayıs hareketinin ideolojisi planlamayı savunuyordu. Bu durumda İstanbul'u imar operasyonunun yaralarının planlı olarak sarılması gerekiyordu (50 Yılda İmar ve Yerleşme, 1923-1973, 1973).

Bu dönemde makro ölçekte planlama çabaları, örgütlenme ile birlikte, 1966 yılında ilk yerli otomobilin üretimi ile başlayan otomobilleşme süreci ile karayolunun gittikçe artan önemi, sanayinin kent dışında yer seçme eğilimi, beraberinde gelen plansız ve denetimsiz gelişme ve bu gelişmeleri denetim altına alma çabaları, kent kıyı ilişkisini etkilemiş, geçen dönemde başlayan kıyıdan kopuş süreci bu dönemde de devam etmiştir.

4.3.3.2.1 Fizik mekan ve işlevsel gelişme

Bu dönemde, sanayinin denize olan bağımlılığının azalması ve karayoluna önem verilmesi, sanayinin denetimsiz olma istemi, kente açılan yeni ulaşım kanalları boyunca gelişme eğilimi, konut alanlarının gelişmesini de etkilemiştir. Bu dönemde konut alanlarının desantralizasyon süreci hızlanırken kent dışındaki yerleşmeler hızlı bir gelişme sürecine girmiştir. Zeytinburnu bu gelişme eğilimlerinin görüldüğü ilk yerleşmelerden biri olmuştur. Haliç, Topkapı' ve Londra asfaltı boyunca sanayi gelişmeleri ile birlikte biçimlenen, kuzey ve batı yönündeki, Bayrampaşa, Güngören, Gaziosmanpaşa, Bahçelievler, Halkalı, Sefaköy kaçak ve düzensiz yapılaşmanın görüldüğü diğer yerleşmelerdi.

Beyoğlu yakasında, Kağıthane, Alibeyköy, Gültepe, Çeliktepe, Boğaziçi'nin kuzeyinde Sarıyer sırtlarında İstinye'deki sanayiye bağlı olarak benzer gelişmelerle biçimlenen alanlar olmuştur.

Anadolu yakasında, Beykoz, Ümraniye, Kadıköy'de Fikirtepe, E-5 karayolu boyunca gelişme eğilimi gösteren sanayi alanlarına bağlı olarak bu koridorun kuzeyinde 1960'lı yıllardan sonra başlayan kaçak ve plansız gelişen konut alanları bu dönemin sonunda oldukça yoğunlaşmıştır (Şekil 4.27) .

Artan nüfusla birlikte yoğunlaşan konut talebini karşılayacak politikalar yetersiz olmakla birlikte, bu dönemde sınırlı da olsa planlı toplu konut üretme girişimlerinin başladığı bir dönem olmuştur. 1957 yılında tamamlanan Levent toplu konut evleri, bu konudaki ilk gelişmelerden birisi olmuştur. Emlak Bankasının bu dönemdeki en önemli girişimi 12000 konut ile birlikte, plajları, turizm ve eğlence alanlarını, motelleri campingleri ve gazinoları kapsayan Ataköy yerleşmesidir (Şekil 4.28). Bu dönemde başlayan daha çok orta gelir grubuna ve işçilerin yüksek gelirli kesimlerine, arsa maliyetini düşürecek apartman tipi konut üretmek konut talebini karşılamak amacıyla olan kooperatiflerin sunumu tüm arz içinde oldukça küçük bir yer tutuyordu. Arzın büyük kesimi yapsatçı türü küçük girişimcilerle sağlanıyordu. Bu girişimciler kentin daha çok yerleşik kesimlerindeki boş arsalarda, imar hakları arttırılmış alanlarda eski evleri yıkarak, yada saygınlığı olan yerlerdeki tarımsal mülkiyetleri mevzi imar planları ile gelişmeye açarak ortanın üstündeki gelir grupları için konutlar yapıyorlardı. Bu gelişme özellikle otomobilin getirdiği kolaylıklara bağlı olarak, kent çevresindeki kıyı yerleşmelerini etkilemiş ve yoğunlaştırmıştır. Avrupa yakasında Bakırköy ile birlikte, Yeşilköy, Yeşilyut, Anadolu yakasında Kadıköy'den başlayarak Pendik'e kadar kıyı yerleşmeleri dönüşüme uğrayarak yoğun bir görünüm kazanmışlardır. Boğaziçi'de ise, Avrupa yakasında Sarıyer'e, Anadolu yakasında ise, Beykoz'a kadar Boğaz'a bakan yamaçlar benzer şekilde dönüşüme uğrayarak yoğunlaşmışlardır.

Merkez tarihi yarımadanın, tarihsel niteliği dolayısıyla yenilenerek, yapı yoğunluğu arttırılarak büyüyemiyordu. Bu nedenle de ticaret alanlarının büyümesi, bu dönemde imar

operasyonlarınca açılan yollar boyunca oldu (Tümertekin, E., 1969). Millet caddesi, Atatürk Bulvarı, Fevzipaşa caddesi merkezden dışarıya doğru yayılan ticaretin suriçindeki başlıca önemli kolları olurken, Sirkeci – Eminönü, Karaköy MİA özelliğini bu dönemde de sürdürürken, limanın etkisiyle Kabataş'a, oradan da Barboros Bulvarı vasıtasıyla zaman zaman kesintiye uğrayarak, kuzeye Zincirlikuyu'ya uzanarak, Taksim – Şişli – Mecidiköy ticaret aksıyla Büyükdere Caddesi vasıtasıyla kesişmiştir. Bu süreç MİA'nın merkezin dışına kaçma eğilimlerinin başladığı bir süreçtir. Dalan Döneminde bu gelişme Maslak aksında yoğunlaşacaktır.

Avrupa yakasında, gerek Boğaz Köprüsü'nün yapılması gerekse Boğaz yerleşmelerinin gelişmesiyle, Beşiktaş güçlü bir merkez konumuna gelmiştir. Avrupa yakasında Bu dönemde güçlenme eğilimi gösteren bir başka merkez de çevresindeki sanayinin etkisiyle gittikçe nüfusu artan Bakırköy'dür.

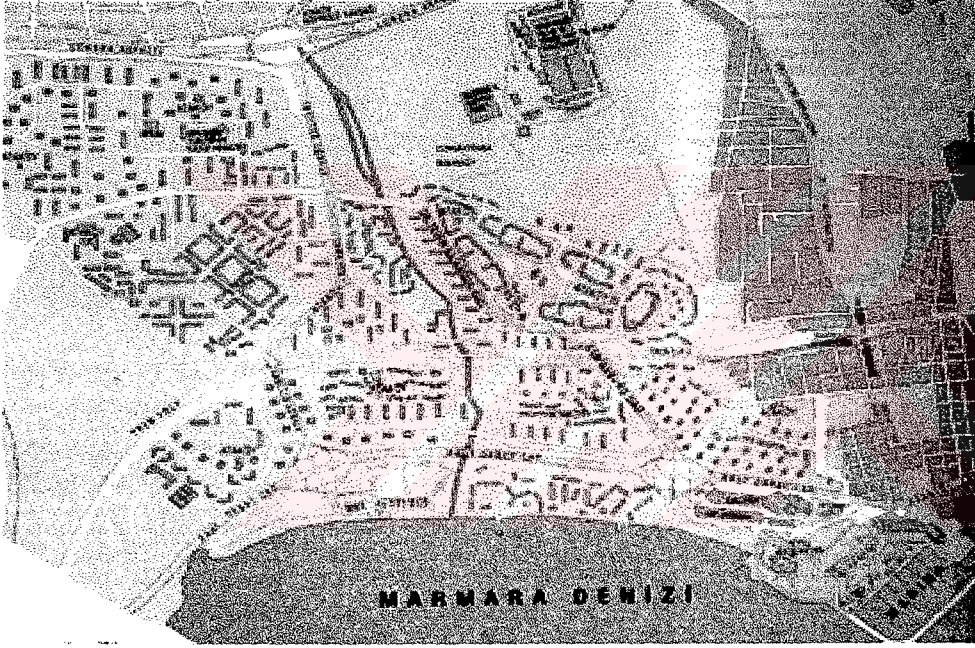
Anadolu yakasında Kadıköy, kent nüfusunun doğu – batı yakası dengelerini değiştiren Boğaz Köprüsünün etkisiyle güçlenerek önce, Bağdat Caddesi, sonrada Ziverbey Caddesi boyunca gelişerek önemli bir alt merkez konumuna gelmiştir. Yine Boğaz Köprüsünün etkisiyle Üsküdar merkezi, Bağlarbaşı – Altınuzade aksı boyunca gelişme göstererek yoğunlaşmıştır.

20. yüzyılın başında yoğunlaşmaya başlayan ve sonraki dönemlerde ölçeği büyüyen Haliç'deki sanayi alanlarının desantralizasyonu için çareler aranırken Haliç dışında, Alibeyköy, Rami – Topçular, Topkapı – Sağmalcılar, Sefaköy, Kazlıçeşme – Zeytinburnu, İstanbul yakasında gelişen yoğunlaşan önemli sanayi alanlarıdır. Bu dönemde sanayinin önemli gelişmesi surdışındaki alanlarda, anayollar boyunca daha uzak alanlara doğru yayılmaya başlamıştır. Rami – Topçulardaki sanayi gelişmesi Gaziosmanpaşa aksı boyunca yeni sanayi alanlarının gelişmesini beraberinde getirmiştir.

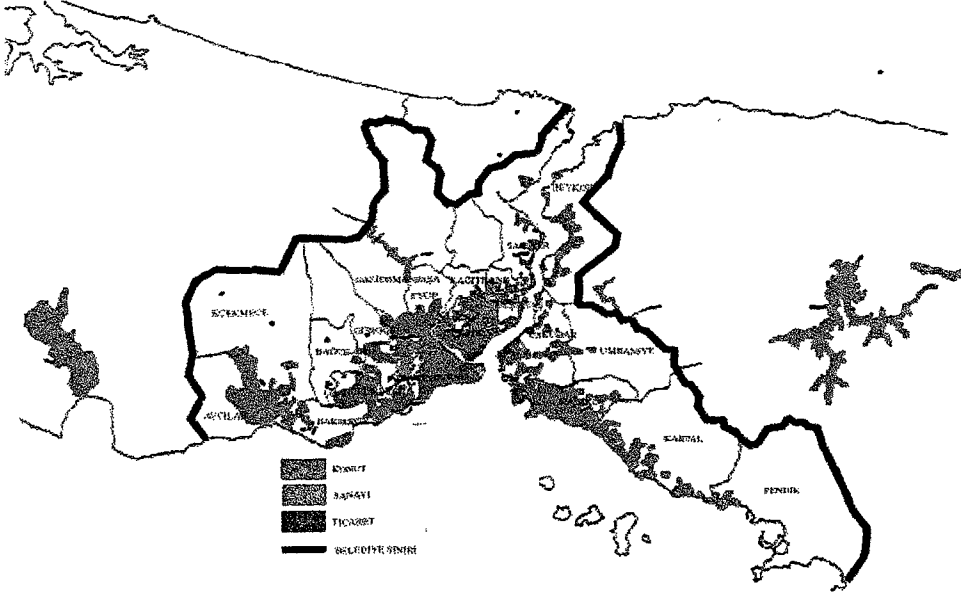
Kentin bir başka sanayi aksı ise Kağıthane, Bomonti, Levent, Esentepe bölgesidir. Bunun dışında Boğaz'da 1907 yılında kurulan Tersane ile başlayan İstinye Vadisi, Büyükdere Vadisi sanayinin yoğunlaştığı bir başka alandır. Boğaz'ın Anadolu yakasındaki en önemli sanayi yoğunlaşması Beykoz ve Paşabahçe yoğunlaşmasıdır.

Anadolu yakasındaki bu dönemde görülen iki önemli sanayi gelişmesi, Ümraniye, Kartal ve Kartal'dan sonra E – 5 karayolu boyunca Gebze'ye kadar yoğun bir sanayi bölgesi olarak gelişen aks idi (Şekil 4.29).

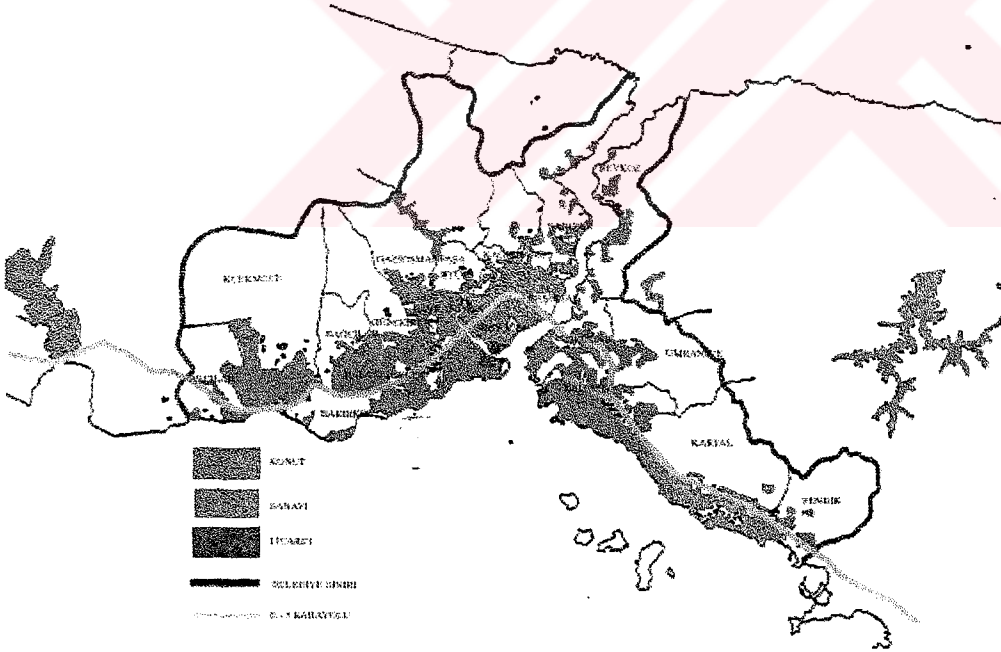
Bu dönemde özellikle surdışında, Marmara kıyılarındaki yerleşmeler ve Boğaziçi kentin artan trafik sorunu, kirliliği ile birlikte kent dışına kaçma eğiliminde olan üst gelir gruplarının sığınağı olmuştur.



Şekil 4.28 Ataköy yerleşmesi düzenli gelişen ilk toplu konut örneklerindedir (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 1994),.



Şekil 4.27 1965’de İstanbul, özellikle doğu yakasında, sayfiye alanlarına dayalı olarak lineer bir gelişme eğilimi göstermekteydi. Batı yakası ise sanayinin etkisi ile radyo – konsantirik bir forma dönüşmüştü (Tezer, 1997),.



Şekil 4.29 1975 yılında İstanbul’un gelişmesi. Boğaz Köprüsü’nün yapımıyla doğu yakasındaki gelişme eğilimleri artmaya başlamıştır (Tezer, 1997),.

4.3.3.2 Politikalar

Planlı kalkınma döneminde, ilk dönem kalkınma planları, bölgelerarası gelişmişlik dengesinin sağlanması ile bölge kalkınmasına önem verilmesi gerekliliğini vurgulayarak sanayileşme ve kentleşmeyi desteklemiştir. Ancak 1975 sonrası kalkınma planları ise, sanayinin planlı bir desantralizasyonu ile birlikte kıyıların turizm potansiyelinden yararlanmak amacıyla turizmin teşvik edilmesini benimsemiştir.

1960'lı yılların ilk yarısında Türkiye'nin benimsediği planlı kalkınma politikalarının kent planlamasına getirdiği merkezi yönetimin sürekli olarak planlama yetkilerini kendisinde toplaması olmuştur. 1984 yılında yapılan yerel yönetim seçimleriyle birlikte ANAP yerel yönetimlerin mali olanaklarını, yetkilerini arttırmış ve imar planlarının yapılması ve denetimini de yerel yönetimlere bırakmıştır. Geçmiş dönemlere ait planlamaya dayanmayan imar uygulamalarının yarattığı sorunların üstesinden gelmek için, geniş ölçekli kademeli bir planlama hiyerarşisi politikası benimsendi. Bu amaçla her beş yılda bir hedefler doğrultusunda ülke bütünündeki gelişmeleri yönlendirecek politikaların üretildiği kalkınma planları hazırlandı. Kalkınma planlarındaki hedefler doğrultusunda bölge planları, nazım planları ve uygulama planlarının hazırlanması çalışmalarına başlandı.

4.3.3.3 Yönetim, örgütlenme, planlama ve yasalar

Geçmiş dönemde planlamayı yadsıyan planlama anlayışına karşı makro ölçekten başlayan kapsamlı bir planlama anlayışını genel politikalar doğrultusunda, 1961 yılında hazırlanan yeni anayasa ile birlikte ülke kalkınma politikalarını belirleyecek Devlet Planlama Teşkilatı kuruldu. Bununla birlikte bölgesel ölçekte planlama çalışmalarını yönlendirecek kurumsallaşma çalışmaları başlatıldı. İmar İskan Bakanlığı Bölge Planlama Dairesi, İstanbul içinde kurulan bir büroda Marmara Bölgesi planlama çalışmalarını başlatmıştır. İstanbul Belediyesi'nde normal denetimleri yapan İmar Müdürlüğü dışında, Planlama işlevini görecek İmar Planlama Müdürlüğü kurulmuştur. Bu kurumla birlikte İller Bankası planlama bürosunun da devrede olması önerilmektedir. Birbirleriyle sıkı ilişki içinde biri merkezi yönetimin diğeri belediyenin yönetimindeki bu iki bürosunun bilimsel yöntemleri

kullanarak bölge planını ve kent planını üretmesi istenmektedir (İmar ve İskan Bakanlığı, 1973).

Bu dönemde 12 Eylül 1980 askeri müdahalesine kadar Belediyelerin yönetsel yapısında hiçbir değişme yapılmamıştır. Sorunlarına var olan yasal çerçevelerin sağladığı örgütsel olanaklar içinde çare bulmaya çalışmışlardır. Askeri müdahaleye kadar geçen dönem olmuştur. Gelirleri büyük oranda merkezi yönetimin denetiminde olan yerel yönetimler, merkezi ve yerel yönetimlerdeki siyasal farklılıklar dolayısıyla zaman zaman sorunlar yaşanmıştır (Türkiye Belediyecilik Derneği, 1969) .

Metropoliten alanda bir taraftan kaynak sorunları yaşanırken, gittikçe sayıları artan yerel yönetimler, bir taraftan kaynak yaratmak için sanayileri ve kaçak yapılaşmayı teşvik ederken diğer taraftan artan sayı dolayısıyla koordinasyon gereksinimine ihtiyaç duyuluyordu.

İstanbul gibi yoğun göçe maruz kalan metropol çevrelerinde oluşan ve gün geçtikçe sayıları artan bu belediyeler 1960'lı yılların ikinci yarısından itibaren kamu oyunda çeşitli platformlarda yoğun biçimde tartışmalara neden oldu, değişik modeller önerildi.

1973 yılında Marmara Denizi'ne ve Boğazlar'ına kıyısı olan belediyeler tek tek belediyelerin sınırlarını aşan sorunlara çözüm bulmak için bir araya gelmişler iki yıllık bir çalışmadan sonra 1975 yılında "Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliği"ni kurmuşlardır. Metropoliten alandan çok bölgenin sorunlarını çözmeyi amaçlayan bu kuruluş, metropoliten alanın koordinasyonunu sağlamada yetersiz kalıyordu. Bu amaçla İstanbul çevresinde bulunan 32 belediye bir araya gelerek 1979 yılında "İstanbul Belediyeler Birliği"ni kurdular. Ancak bir yıl sonra askeri yönetimin belediye başkanı ve meclislerini görevden almasıyla bu kurum işlevini yitirmiştir.

12 Eylül 1980 askeri yönetimin görevden aldığı belediye başkanı ve belediye meclislerinin görevi, daire baş amirlerinin oluşturduğu belediye encümenlerine devredilmiş ve yeni başkanlar atanmıştır.

Belediyelerin gelir sorununu aşmak için askeri yönetim de çözümler aradı ve 1981 yılında çıkarılan bir yasa ile, belediyelere genel bütçe vergi gelirlerinden %5 il özel idarelerine %1 pay verildi. Metropolitan alanda oluşan çok sayıda belediyenin sunacağı hizmetlerin etkinliğini arttırmak ve koordinasyon sorunlarını çözmek için yapılan değişik önerilerden bir sonuç alınamamış ve sonuçta belediyelerin tek bir çatı altında toplanması kararlaştırılmıştır. Bu kararlar İstanbul çevresindeki 25 belediye İstanbul Belediyesine bağlanıyor ve 23 yeni şube oluşturuluyordu.

Bu dönemde Dünya Bankasınca verilen kredinin ön koşulu olarak, su ve kanalizasyon yatırımının geri dönüşünü sağlayacak bir kurumun oluşturulması istemi doğrultusunda, 1981 yılında İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi kurulmuştur. İstanbul Belediyesi'nden bağımsız olarak kurulan bu kurum 1984'te anakent belediyesi kurulurken ona bağlanmıştır.

1983 seçimlerini kazanan Anavatan Partisi, 1982 Anayasa'sının 127. maddesindeki "Büyük yerleşim yerleri için özel yönetim biçimleri geliştirilebilir" hükmüne dayanarak sınırları içinde birden fazla ilçenin bulunduğu belediyelerde birer anakent meclisi ve birer ilçe belediye meclisi öngörülmüş ve hem anakent hem de ilçe belediye başkanlıkları için ayrı ayrı seçim yapılması ilkesi benimsenmiştir. Bu ilke daha sonra, 1984 yılında çıkarılan 3030 sayılı Büyük Şehir Belediyelerinin Yönetimine İlişkin Kanun ile düzenlendi. Bu kanun ile iki kademeli bir yönetim anlayışı getiriliyordu (Keleş, R., 1988). İller Bankası'nın sağladığı finansman ile 1966 yılında Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu kurulmuştur. Diğer bürolarında kurulması üzerine bu büroların faaliyetlerini merkezde koordine etmek üzere 1969 yılında Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü içinde Metropolitan Planlama Dairesi kuruldu (Cumhuriyetin 60. Yılında İmar ve İskan Bakanlığı, 1983).

Büyük kentlerin imar planlarının hazırlanması ve uygulanmasında İmar Bakanlığının tek başına yaptığı çalışmaların yetersiz kalması üzerine "Bakanlıklar Arası İmar Koordinasyon Kurulu" kurulması kararlaştırılmıştır. İmar ve iskan Bakanlığı müsteşarının sekreterliği ile yürütülecek bu kurul bir yandan metropolitan alanların kaderini etkileyecek önemdeki alt yapı ve projelerinin koordinasyonunu sağlarken metropolitan yönetimlerin kurulması için gerekli yasal hazırlıkları yapmayı amaçlıyordu (Gök, T., 1978).

Bu dönemin imar yasalarındaki düzenlemeleri genellikle merkezi yönetiminin yetkilerini ve planlama amaçlarını güçlendirir yönde olmuştur. Otomobil sahipliğinin artması özellikle büyük kentlerde yarattığı otopark sorununa çözüm bulmak için bir otopark yönetmeliği yayınlanmıştır. Konut ve eğlence yerlerine belirli sayıda otopark alanı ayırma zorunluluğu getirilmiş, ancak bu tepkilerle karşılaşınca kapsamı daraltılmıştır (Yavuz, F., 1973).

Belediyeler, imar planlarının uygulamalarına en büyük engel oluşturan arsa mülkiyeti ve istimlak konusunda bazı olanaklarını Anayasa Mahkemesi kararı ile kaybetmişlerdir. Anayasa Mahkemesi, %25 bedelsiz terki, kamulaştırmadaki gerçek karşılığın peşin ödenmesi ilkesi ile ters bularak iptal etmiştir. Ayrıca İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planını uygulanmasını kolaylaştırmak için sanayi ve turistik tesislerin teşviki amacıyla çıkarılan Bakanlar Kurulu kararıyla arazi istimlakinin yapılabileceği ve uygun kişilere verilebileceği yönündeki kararnameyi de bu işlemlerin kararname ile değil kanunla düzenlenmesi savı ile iptal etmiştir. Bu gelişmelerle birlikte kentsel gelişmeleri kontrol etmek ve arsaların aşırı fiyat artışını engellemek için İmar İskan Bakanlığı'na bağlı Arsa Ofisi kurulmuştur. Ancak kaynağın sınırlı olması dolayısıyla Arsa Ofisi büyük ölçüde Hazine'den aktarılan arazilerde faaliyet göstermek zorunda kalmıştır. Bu kurum kısıtlı kaynakları dolayısıyla sınırlı etkinlik kazanabilmiştir (Tekeli, İ., 1994).

6785 sayılı İmar Kanununun yetersiz kalması dolayısıyla 1972 yılında 1605 sayılı yasa çıkarıldı. Bu yasa ile 30 m. olan kıyı kuşağının 10 m. den az olmamak koşulu ile İmar İskan Bakanlığınca saptanacağını belirtmiştir. 2 yıl sonra çıkarılan yönetmelik ile kıyı şeridini 100 m.ye çıkarmış kıyının ayrıntılı bir tanımını getirmiştir. Bu şerit içinde herkesin yararlanmasına açık olmayan yapıların yapılmasını da yasaklamıştır. Bu yasa ayrıca denizin doldurulması yoluyla özel mülkiyet oluşturulmasını engelleyen bir hüküm de getirmiştir (Keleş, R., 1983).

İmar planı bulunmayan yerlerde, yapılacak ifraz işlemlerinde, önce 20.000 m² den küçük olmama ve en az 50 m. yola cephe bulunma şartı getirilmiş daha sonra bu 5000 m² ye ve 25 m.ye indirilmiştir.

Bu dönemlerde kıyılardaki gelişmeleri etkileyen bir başka yasal gelişme de 1982 yılında çıkarılmış 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası'dır. Bu yasa ile turizm bölgelerindeki taşınmazların, yabancılarca kazanılmasına, mülk edinilmesine olanak tanımıştır. Döviz kazanma amaçlı bu yaklaşım kıyı kullanımında dengesiz haksız bir ortam yaratmıştır. Turizm bölgelerinde, imar planı hazırlama ve onanmasında da farklılıklar getirmiştir. Bu amaçla hazırlanan imar planlarını İmar Yasasının genel kuralları dışında tutmuş, onlarla ilgili özel hükümler koymuştur. Plan yapımı için, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın ön izni şart koşulmuş, yerel işlemlerde ise, planların incelenmesi ve onaylanmasında da Kültür ve Turizm Bakanlığı'na verilmiştir. Bu gelişmeler, kent içinde ve kıyılarda, plan bütünlüğünün bozulması, ayrıcalıklı imar hakları, gibi olumsuz gelişmeleri beraberinde getirmiştir.

82 Anayasası'da kıyılarının kullanımının devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğunu, bu alanlarda kamu yararına aykırı bir kullanımın olamayacağı hükme bağlanmıştır.

1983 yılında çıkarılan 2805 sayılı İmar Affı Yasası, kıyı gelişmelerini etkileyen bir başka önemli gelişmedir. Bu yasa ile, kıyıda da olsa para cezaları alınarak korunması ilkesini getirmiştir. Bu yasa ile kıyıda kendi parseli içinde sanayi kuruluşları da bu kapsam içine alınmıştır.

Boğaziçi'ndeki gelişmeleri kontrol altına almak için nazım plan hazırlana kadar çıkarılan Boğaziçi Kararname ile önceden yapım izni verilmiş ancak tamamlanmamış yapıların, tamamlanmasına izin verilmiştir. Bu kararname ile Boğaziçi'nde sürekli denetim sağlayacak bir kurumun oluşturulması istenmiştir. 1983 yılında çıkarılan, Boğaziçi'nin kültürel ve tarihsel değerlerini kamu yararı gözeterek korumak ve geliştirmek, nüfus yoğunluğunu arttırıcı yapılaşmayı sınırlandırmak amacıyla çıkarılan 2960 sayılı Boğaziçi Yasası, Boğaziçi Kararnamesinin benimsediği ilkeleri yenilemiştir. Boğaziçi'nde kıyı şeridi ile "öngörünüm" bölgesinde, ifraz ve tevhit işlemleriyle konut yapımını yasaklamıştır. Boğaziçi alanında kıyının ancak kamu yararına kullanılabileceği hükmü getirilmiştir. Bununla birlikte Boğaziçi'nde kömür ve akaryakıt depolarıyla tersane ve sanayi kuruluşlarının kurulmasını yasaklamıştır (Keleş, R., 1983).

Kent kıyı ilişkisini biçimlendiren yasal, yönetsel gelişmelerin dışındaki bir başka faktör planlama çalışmalarıdır. Bu dönemdeki planlama çalışmaları, 1963 tarihli Milli Güvenlik Kurulu kararı ile İstanbul'daki sanayi gelişimini bir düzen altına alabilmek için bir "sanayi nazım imar planı" hazırlanması istenmiştir. Bunun üzerine İmar ve İskan Bakanlığı koordinatörlüğünde bakanlıklar arası bir kurul, Marmara Bölge Planlaması grubunun ve İstanbul Belediyesinin katılımıyla bir yılda İstanbul Sanayi Nazım Planını hazırlamıştır. İmar ve İskan Bakanlığının onayıyla yürürlüğe giren bu plan, sanayinin gelişeceği alanları gösterirken, özellikle kıyılarda sanayi gelişimine izin vermezken İstanbul Metropoliten alan içersinde ağır sanayi yerleşmeyeceği ilkesini getirmiştir. Bunun dışında planda belirlenen alanlar dışında sanayinin gelişmesi için sınırlamalar getirilmiştir. Köprü ile Eyüp arasındaki sanayilere imalat ve depolama amaçlı hiçbir genişleme izni verilmezken, Boğaziçi ve Haliç'in Beyoğlu yakasında imalat tesisleri için %10, depolama tesisleri için %15 oranında genişleme izni verilmesi hükmü getirilmiştir. Bunun dışında, Kartal – Pendik arasında kurulmuş sanayi tesisleri buldukları yerde gelişebileceklerdir.

1966 yılında kurulan Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu, İstanbul Metropoliten Alan için plan yapma yetkisini almıştır (Güzelsu, K., 1988). İkinci kez İstanbul'a çağrılan Piccinato, daha önceki görüşlerini savunmuş, planlamanın bölgesel ölçekte ele alınması ve İstanbul'un lineer açık bir formda geliştirilmesi gerekliliğini savunmuştur (Piccinato, L., 1970). Piccinato, bölgesi içinde, parça şehirler, halinde büyüyen, gelişmeyi tüm bölgeye yayan ve doğal kaynakları tahrip etmeyen sağlıklı bir büyüme dokusu ortaya çıkarmak istemektedir. Piccinato bunu gerçekleştirmek için, geniş bir kara yolu ağı önermektedir. İstanbul Limanının önemini azaltmayı hedefleyen Piccinato, İzmit'i bölgenin en önemli limanı haline getirilmesini önermiştir. Buna rağmen Zeytinburnu limanının yapılmasını savunurken, Pendik'te tersane yapılması istemini son derece yanlış bulmuş, İzmit'te askeri tersanelere yakın bir bölgede olması gerekliliğini önermiştir. Boğaz Köprüsü çevre yolu Zeytinburnu'na uzanacağından ve liman da burada yapılacağından, kentin esas garının da burada yapılması istenilmektedir. Sirkeci Garı sadece banliyö trenleri için hizmet görecektir. Piccinato uzun vadede ulaşım sorunu çözecek bir metro sistemi önermiştir. Piccinato desantralizasyon önerisi yaparken mevcut yerleşik alanlarda yoğunluğun artırılmasını sakıncalı görürken, sanayi ile birlikte konut alanlarının desantralizasyonu ile

tarımın geliştirilmesini önermiştir. Aynı zamanda tarihi eserlerin korunması, sahillerin yanlış kullanımının önlenmesini, sahillerden geçen ana arterlerin açılmasının kesin olarak önlenmesini tavsiye etmektedir. Piccinato'nun önerileri, Marmara Bölge Planlama Bürosunun çalışmalarının temelini oluşturmuştur.

1964 yılında yapılan değerlendirmeler sonucu yapılan yeni yerleşme teklifinde kıyıları boyunca lineer gelişme yerine, kıyıda çok içerde yeni hızlı bir yola dayanan bir iç lineer gelişme aksı öneriliyordu. Doğu Marmara Planının ulaştığı kararları şu dört ana nokta etrafında toplayabiliriz.

1. Bunlardan birincisi, iki paralel eksenli lineer gelişmedir. Bu eksenlerden birincisi, kıyı boyunca lineer gelişmedir. Bu ekseninde düşük yoğunluklu sayfiye karakterini koruyan, bir gelişme düşünülmektedir. Halen kentleşmenin yüksek yoğunluklu yapılaşma baskısı altında olan bu şeridin kurtarılması için bir iç lineer gelişme aksı önerilmektedir. Bu aks üzerinde hızlı bir gelişme olması beklenmektedir.
2. İkincisi, çok merkezli bölgesel bir metropol oluşturulması istenilmektedir. Bu metropolün oluşturulması için Marmara Denizinin ayırıcı olduğu kadar bağlayıcı bir ortam haline getirilmesi önerilmektedir. Bunun içinde hızlı bir deniz ulaşım bağlantısının sağlanmasıdır. Bursa'nın İstanbul'un yükünü hafifletecek bir odak olarak gelişmesi öngörülmüştür.
3. Üçüncüsü, metropoliten fonksiyonların bir üst idari organ eliyle (Metropoliten Yönetim) bölgeye yayılması istenilmektedir. Bu desantralizasyon, üniversiteler, bazı idari işlevler, organize sanayi bölgeleri, haller v.b. kurumlar vasıtasıyla gerçekleştirilebilir.
4. Metropoliten gelişme sırasında doğu yakasının payının artırılması önerilmemektedir. Kentin batı yakasındaki büyüklük oranının korunması, boğaz geçişlerinin sayısının azaltılması için istenilmektedir. Buna rağmen Boğaz Köprüsünün yapılması gereği kabul edilmektedir (Carım, T., 1967).

İstanbul Planlamasına destek olmak amacıyla, 1967 yılında toplanan İstanbul Bölge Kalkınma Kongresinde, İstanbul'da Büyük Şehir Metropoliten Alan niteliğine uygun bir idari rejim kurulmasının bunun içinde Vilayet Özel İdaresiyle, Belediyeler ve diğer mahalli idareler aralarında bir birlik kurmaya zorlanması gerekliliği vurgulanmış, bütün

bölgeyi ilgilendiren kamu hizmetleri, su, elektrik, kanalizasyon, havagazı, telefon otobüs işletmesi, şehir hatları vapur işletmesi, liman işletmesi v.b kurumların bu birliğe devredilmesi önerilmiştir. Bu planlamanın karar organı olarak, üniversiteler, şehir meclisi temsilcileri, meslek odaları, sendikalar ve özel sektör temsilcilerinden oluşan bir konseyin olması istenmesidir. İmar ve kalkınmaya kaynak sağlamak için de İstanbul Kalkınma Bankası'nın kurulması gerekliliği vurgulanmıştır (İstanbul Bölge Kalkınma Kongresi, 1967). Bu arada, Boğaz Köprüsü ve Çevre Yollarını içeren, "Çevre Yolları Mevzii Planı" adıyla 10 Temmuz 1968'de Bakanlık tarafından onanmıştır.

Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu, 1968' yılında 1/25.000 ölçekli nazım plan için iki seçenekli bir plan önermiş, Bakanlık ve DPT tarafından kabul edilen şema niteliğindeki önerinin geliştirilmesi, kabullerin test edilmesi için araştırmalar yapılması programlanmıştır. Bu araştırmalar ışığında 1971 yılında Büyük İstanbul Nazım Planı Raporu hazırlanmış ve 1/25000 ölçekli Nazım Plan önerisi çizilmiştir. Dünya Bankası'nın İstanbul'u kentsel projelerin finanse edileceği bir örnek kent seçmesi, plan için kaynak sağlanmasını kolaylaştıracaktır (Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu Başkanlığı, 1971).

Hazırlanan Nazım Plan, Boğaz Köprüsü ve Çevre Yolları sisteminden yararlanarak kente açık ve esnek bir lineer yapı kazandırılmak istenilmektedir. Bu yollarla kıyıdan içerde ikinci bir eksen yaratılarak yoğun şehirselle alanlar ve sahiller üzerinde baskının azaltılması istenilmektedir. Bu ikinci iç eksen sahildeki eksenden batıda Silivri'den ayrılmakta batıda Gebze'nin doğusunda tekrar bağlanmaktadır.

Geniş alanda kentsel büyümenin sağlıklı olarak organize edilebilmesi için "ikinci derecede yönetici merkezler" in (MİA) geliştirilmesi istenilmektedir. Bu merkezlerin yaratılmasında bazı MİA fonksiyonlarının desantralize edilmesinden ve özellikle metropolün uç kesimlerinde yeni nüfus yığılmalarının yaratacağı çekicilikten yararlanılacaktır. Önerilen merkezlerden biri Topkapı'nın dışında Zeytinburnu'nun kuzeyindedir. Bu merkezin başlatıcısı tarihi yarımada'daki ulaştırma ve depolama faaliyetlerinin buraya taşınması olacaktır. Metro, Zeytinburnu limanı ve çevre yolu sistemlerinin bu merkez etrafında düğümlenmesi merkezin gelişmesini hızlandıracaktır. Önerilen ikinci merkez Mecidiyeköy Zincirlikuyu arasındadır. Her iki yakada da dağınık bulunan merkez işlevlerinin

toplanacağı merkezler batıda Bakırköy, K.Çekmece, doğuda Kartal, Pendik olarak belirlenmiştir. Tarihi yarımada'nın kuzeybatı yönündeki gelişme ekseninde Esenler'de böyle bir merkez yaratılması düşünülmektedir.

Planda, yeni sanayi alanları olarak batı yakasında, Sefaköy, Gaziosmanpaşa – Küçükköy'de, K.Çekmece'nin batısında Çatalca'da, doğu yakasında ise, Kurtköy, Ümraniye ve Gebze sanayi alanları olarak gösterilirken, Ümraniye, Gebze, Kurtköy, Küçükköy ve Ekşinoz'da organize sanayi bölgeleri önerilmiştir.

Tarihi yarımada ve Eyüp çevresi koruma önlemlerinin ağırlıkta olacağı alanlardır. Batı – Kuzeybatı aksında, Sağmalcılardan K.Çekmeceye kadar olan alanlar, kentsel konut gelişmelerinin olacağı alanlardır. Diğer bir gelişme aksı da Ekşinoz, Firuzköy ve Avcılar'dır. Batı yakasında Galata tarihi çekirdek olarak korunurken, Kağıthane, Alibeyköy, Küçükköy çevresindeki gecekondu alanlarının ıslahı yeni merkez ve sanayi alanı ile buraya yeni bir düzen getirilmek istenmektedir. Plan döneminde Şişli'nin ve Beşiktaş'ın nüfus gelişimi sınırlandırılırken, Boğaz Köprüsü'nün yapılmasıyla kuzeye doğru gelişme baskısının artmasına rağmen Boğaziçi'nde korumaya ağırlık verilecektir.

Doğu yakasında Üsküdar ve Kadıköy'ün varolan dokusunun emeceği nüfusla sınırlandırılırken, gelişmenin sanayinin etkisiyle Ümraniye, Gebze, Kurtköy yoğun olarak geliştirilecek alanlardır.

Planda alt yapı ve bölgesel önemdeki büyük kuruluşların desantralizasyon kararları da ayrıntılı bir biçimde ele alınmıştır. Otogar, kent dışına Halkalı'ya, Gar Zeytinburnu limanının arkasında yer alırken, doğu yakasında bir hava alanı önerilmiştir.

Turizm ve rekreasyon konusunda tarihi ve doğal değerleri korumaya yönelik kararların verilmesi ile birlikte Boğaziçi'ndeki koruların kamulaştırılarak halka açılmasını öneriyordu. Ayrıca Karadeniz kıyıları rekreasyon alanları olarak düzenlenecektir.

Plan idari olarak da İstanbul Belediyesi ile diğer küçük belediyelerin bir metropoliten idare altında bir araya getirilmesini istemektedir. Ancak bu plan onaylanmamıştır. Ancak bu plandaki bazı kararlar sonraki planları önemli ölçüde etkilemiştir.

Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu, 1/25000 ölçekli planı altı bölgeye ayırıp bu bölgelerin nazım plan çalışmalarını başlatmıştır.

Bu amaçla Suriçi Koruma Planı hazırlanmış kurul tarafından kabul edilmiş ancak Belediye tarafından onaylanmamıştır. İller Bankası tarafından, sur dışındaki bölgelerin plan yapımlarına başlanmış, Beyoğlu için tespitler yapılmış, Anıtlar Yüksek Kurulu'ndan koruma kararı alınmıştır.

Boğaziçi'nde sahil yolu ile deniz arasında kalan ve önünden sahil yolu geçip de denize açık durumda olan sahil bandı ele alınmış ve burada korunması gereken yapılar saptanmıştır. Koruların kadastral tespitleri yapılmış, arazi kullanım haritaları hazırlanmıştır. Koşuyolu – Acıbadem Kartal, Pendik, Gebze, Yakacık, Tuzla imar planları yaptırılmıştır.

Bu dönemde başlayan bir başka planlama da gecekondu önleme bölgeleri için yapılan planlama çalışmalarıdır.

Bu dönemde Pendik ve Tuzla özel tersanelerin yer seçim kararı merkezi bürokrasi ve planlama çevreleri arasında tartışma yaratmış, onaylı imar planında bu bölge sahip olduğu doğal özellikler dolayısıyla turizm ve rekreasyon alanı olarak ayrılmışken, Ulaştırma Bakanlığı, bu koyu tersaneler bölgesi olarak geliştirmiştir.

Bundan sonraki dönemlerde Nazım Plan çalışmaları sürerken 1976 yılında II. Boğaz Köprüsü etüt çalışmaları başlatılmıştır. Bununla birlikte, 1971 yılında kabul edilmeyen plan 1980 yılında kabul edilerek yürürlüğe girmiştir. Önceki plandan farklı olarak, MİA Zincirlikuyu'dan Maslak'a doğru uzatılmış, B. Çekmece ve K.Çekmece gölleri arası toplu konut gelişme alanı olarak düşünülmüş, Metropoliten alan içindeki dinlenme alanları Marmara kıyıları boyunca uzak yerlerde aranıyordu. Selimpaşa, Kumburgaz, B.Çekmece, Ataköy, Fenerbahçe, Adalar, Dragos, Tuzla, Bayramoğlu, Darıca ve Eskihisar'dı.

Planda 1964'den beri sözü edilen iç eksen etrafında yaratılması fikri ikinci köprü ile birleştirilerek uygulanıyordu. Salıpazarı'ndan yük limanının kaldırılması, Kuruçeşme'den kömür depolarının kaldırılarak, turizm limanının kurulması ve Zeytinburnu'nda demiryolu bağlantılı büyük bir limanın geliştirilmesi kıyı gelişmesini biçimlendiren önemli kararlar arasındadır.

İstanbul bakımından önemli bir başka proje de Haliç'in temizlenmesi ve çevresinin temizlenmesi olmuştur. 1981'de Haliç'in temizlenmesi için bir kurul oluşturulmuş, 1983'de Kültür ve Turizm Bakanlığı, Nazım Plan Bürosu ve İstanbul Belediyesi'nce hazırlanan plan bu grupça benimsenerek onanması için İmar ve İskan Bakanlığı'na gönderilmiştir. Ancak 1984'den sonra Dalan döneminde bu plan yadsınarak farklı bir uygulama gündeme geldi.

4.3.3.2.4 Sanayileşme

Dönemin başında kalkınma planları ile teşvik edilen sanayileşme hareketi, 1970'li yılların başında sanayinin yol açtığı kirlilik, kentlerdeki yaşamı olumsuz biçimde etkilemesi ile birlikte kent içindeki sanayinin desantralizasyonu hazırlanan yeni planlarla gündeme geldi. Özellikle bu dönemde ulaşımın karayoluna kayması, sanayinin kıyıya olan bağımlılığını azaltmış bununla birlikte kent çevresindeki arazi fiyatlarındaki artış ve denetimsizlik istemi yeni sanayileşme çabalarını kent çevresinde geliştiren başka bir unsur olmuştur. Bu dönemde hazırlanan yeni planlar, ketsel kıyılarda sanayi alanlarına yer vermezken, kent dışında güçlü ulaşım bağlantılarıyla destekli organize sanayi alanları önerdi. Kent merkezlerinde giderek altyapı olanaklarının yetersiz hale gelmesi, ulaşım yetersizliği, fiyat artışı, kirlenme v.b ekolojik sebeplerden dolayı kent çevresinde ucuz ve birazda denetimsiz alanlar arayışı, kent makroformunu olumsuz bir biçimde etkilemiştir. Eksenler üzerinde lineer gelişme biçiminde önerilen kent formunu özellikle sanayi alanlarının yer seçimindeki denetimsizlik nedeniyle yağ lekesi şeklinde altyapı maliyetini arttıran bir forma dönüştürmüştür (Şekil 4.29).

4.3.3.2.5 Ulaşım ve teknoloji

Bu dönemde kent makroformunu etkileyen iki önemli gelişmeden birincisi, 1966 ve 1972 yıllarında üreilmeye başlayan yerli otomobil ile birlikte, otomobil sahipliğinin artması, ve karayolu sisteminin geliştirilmesi, ikincisi ise Piccinato'nun, kentin kıyıya paralel lineer geliştirilmesi önerisine karşı, 1970'de hazırlanan 1980 onanlı 1/50.000 ölçekli Nazım Plan'ın kıyıya paralel ikincil bir aks üzerinde lineer gelişme önerisini destekleyen 1972 yılında açılan Boğaz Köprüsü ve Çevre Yollarıdır. Boğaz Köprüsü ve Çevre Yollarının açılması, doğu yakasındaki konut gelişmesi açısından çekici hale getirerek, yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Doğu yakasında artan konut yoğunluğu ile birlikte, doğu ve batı yakasındaki artan gidiş geliş trafiğinin yarattığı sorunlara karşı, II. Köprü Projesi başlatılmıştır. I. Köprü ile başlayan, kuzeydeki kentin yaşamsal alanlarını tehdit edici gelişme ve kıyıdan kopuş süreci, II. Köprü ile daha da artacaktır.



4.3.4 Kıyıda geri çekilme, Dalan operasyonu I (1984 sonrası)

Önceki dönemde başlayan planlama ile desteklenen, kentte sorun yaratan işlevlerin desantralizasyonu ve kente yeni kimlik arayışları, bu dönemde kıyıda geri çekilme sürecini başlatmıştır. Bu dönemde kent – kıyı ilişkisini etkileyen desantralizasyonun üç boyutu vardı. Bunlardan birincisi, kıyıda sanayi alanları ve sanayiye dayalı işlevlerin ile birlikte bu sektörde çalışan işgücünün desantralizasyonu, ikincisi, MİA'nın Beşiktaş, Maslak aksına desantralizasyonu, üçüncüsü ise, önceki dönemde sermaye sahibi orta üst gelir grubunun tercihi olan Marmara kıyılarındaki yerleşmelerin, artan deniz kirliliğiyle özelliklerini yitirmeleriyle, bu yerleşmeleri terk ederek, kent dışında, genelde kentin kuzeyindeki ormanlık alanlarda, ana ulaşım odaklarıyla ilişkili, büyük göletleri de içeren banliyö gelişmesini beraberinde getiren desantralizasyon sürecidir.

4.3.4.1 Fizik mekan ve işlevsel gelişme

1980'de onaylanan Nazım Plan doğrultusunda önerilen sanayi alanları, gerekli önlemlerin alınmaması ki bunların başında uygulama planlarının hazırlanamaması geliyordu. Planın öngördüğü alanlar dışında gelişen sanayi alanları, birincisi kaçak ve plansız konut alanlarına dayalı bir gelişim sürecini hızlandırarak kentin çevresinde oluşan yeni yerleşim alanları, bu alanlar giderek kentin yaşamsal alanlarını, su kaynaklarını tehdit eden bir unsur haline dönüşmüştür. İkincisi, Toplu Konut Yasası ile teşvik edilen toplu konut üretimiyle, yine kent çevresinde yeni yerleşmelerin gelişmesi, yada düşük yoğunluklu yerleşmelerin dönüşüme uğrayarak yoğunlaşması ile birlikte nitelik değiştiren, sahip oldukları özellikleri kaybeden yerleşmelerdir. Bu süreçte konuta dayalı gelişmelerin bir başka önemli boyutu ise, kentin sorunlarından kaçma eğiliminde olan orta üst ve üst gelir grubunun kent çevresinde doğal özelliklerini koruyan alanlarda gelişen banliyö yerleşmeleridir.

Kentin Avrupa yakasında, Çatalca yönünde, Beylikdüzü, Halkalı, önemli toplu konut alanları olarak gelişirken, Bahçeşehir, ile kuzeybatıda kömür ocaklarının bulunduğu Kemerburgaz, Boğaziçi yasası ile birlikte Boğaz'a bakan yamaçlar, kuzeyde, Karadeniz'e doğru Zekeriyaköy, orta üst ve üst gelir grubunun yerleştiği prestij konut alanlarını oluşturuyordu. Marmara denizinin kirlenmesi ile birlikte, özelliğini yitiren Marmara

kıyılarında yer alan Yeşilyurt, Yeşilköy, K.Çekmece, B.Çekmece, Avcılar gibi sayfiye yerleşmeleri hızla nitelik değiştirerek yoğunlaşma sürecine girmiştir.

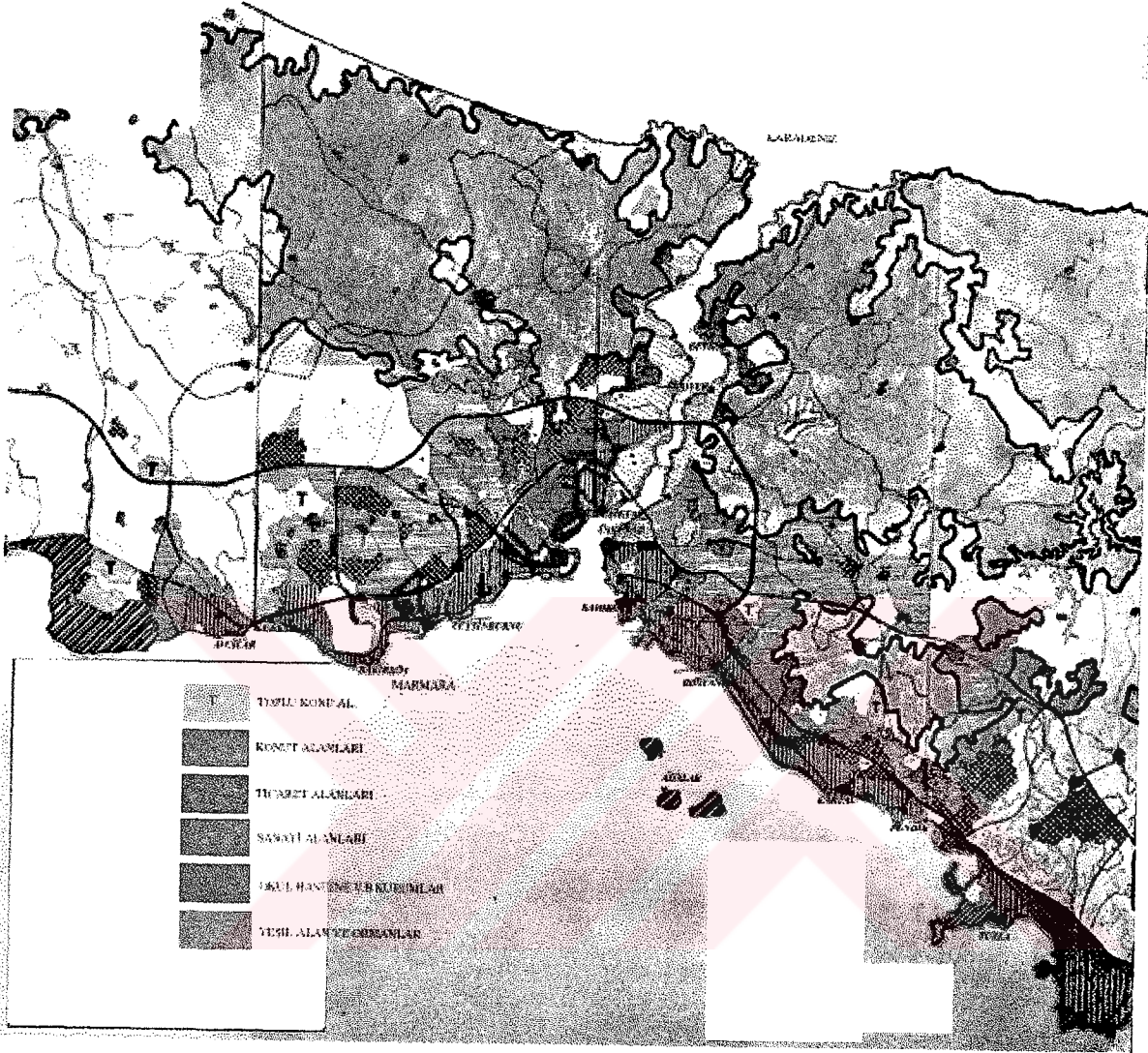
Anadolu yakasında ise, Kurtköy, Ümraniye çevresi, Yakacık, Beykoz çevresi, Tuzla, Gebze, toplu konut gelişimi ile hızlı bir biçimde nitelik değiştirip yoğun biçimde gelişirken, kıyı boyunca yer alan Küçükyalı, Maltepe, Kartal, Pendik, Tuzla yerleşmeleri sayfiye özelliklerini yitirerek yoğun yerleşim alanlarına dönüşmüşlerdir. II. Boğaz Köprüsü ve Çevre Yolları ile birlikte kentin kuzeydeki orman alanları ve su kaynaklarına doğru gelişme eğilimini güçlendirmiş, özellikle buradaki kırsal yerleşmeler, kaçak ve plansız gelişmeyle hızla bir biçimde büyüyerek yeni sorunları beraberinde getirmişlerdir. Özellikle su havzası içinde gelişen, doğu yakasındaki Sultanbeyli giderek kenti tehdit eden sorunlu büyük bir yerleşmeye dönüşmüştür.

Kent içindeki ticari liman aktivitelerinin azalması, Haliç'ten sanayinin, toptancı hallerinin kaldırılması, trafik ve otopark sorunu, gibi sebeplerden dolayı MİA bu süreçte, Beşiktaş Maslak aksı boyunca gelişme eğilimine girmiştir.

Sanayi bu dönemde, 1/50000 Nazım Planda öngörülen ikincil akslar ve bu aksları birbirine bağlayan üçüncül akslar üzerinde gelişmeye devam etmiştir. Haliç'teki tersaneler, Tuzla'ya, haller Esenler'e, kuru gıda toptancıları, İkitelli'ye, ağır sanayi Çerkezköy'e, nakledildi. Zeytinbur'nu – Kazlıçeşme'de yer alan Deri sanayi, Tuzla – Aydınli bölgesine kaldırıldı. Boğaziçi'ndeki kömür depoları kaldırılarak yerine park yapıldı. Boğaziçi'ndeki ikinci operasyonda İstinye Tersanesinin kaldırılmasıdır (Şekil 4.30).

4.3.4.2 Politikalar

Bu dönemde benimsenen serbest pazar ekonomisi politikaları doğrultusunda, dünya ekonomisine entegre olma çabaları ile birlikte, “kültür kenti” kimliğinden, “uluslararası hizmetler ve turizm kenti” ne dek değişen kent kimliği arama çabaları, bu dönemde yapılan operasyonlarda oldukça etkili olmuştur.



Şekil 4.30. Sanayinin desantralizasyonu ile birlikte, II. Boğaz Köprüsü ve Çevre Yolları kentin kuzeye gelişme eğilimi ile birlikte kıydan kopuş sürecini de getirmiştir. (YTÜ. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 1996),.

Rant ekonomisinin can damarını oluşturan arsa satışı ve inşaat faaliyetlerinin canlandırılmasına yönelik politikalar doğrultusunda kurulan Toplu Konut Fonu aracılığıyla 1930'lardan bu yana ilk kez orta ve alt gelir gruplarına çok düşük faizli, uzun vadeli konut kredisi verildi (Keyder, Ç., Öncü, A.,1993). Bu politikalar özellikle kent çeperlerindeki toplu konut gelişmelerinde önemli etken oldu.

Kıyıda geri çekilme sürecinde etkili olan politikalardan bir diğeri ise, metropoliten yönetiminin değişimine, ve belediyelerin gelirlerini arttırmaya yönelik politikalarıdır.

Bu süreçte kente verilmek istenen kimlik doğrultusunda, benimsenen Turizmi Teşvik politikaları, bu dönem operasyonlarını etkileyen bir başka önemli politikadır.

4.3.4.3 Yönetim, örgütlenme ve yasal gelişmeler

İstanbul'da kıyıda geri çekilme süreci diye adlandırabileceğimiz, Dalan operasyonlarının ilkinin içeren, Haliç ve Kazlıçeşme deri sanayinin kaldırılması operasyonu ile başlayan kıyıda geri çekilme sürecinde, yerel yönetimleri hem idari hem de mali açıdan güçlendiren önemli yasal düzenlemelere gidilmiştir. Bu düzenlemelerin başında da 1970'li yıllardan beri gündemde olan ve 1984'de yürürlüğe konan iki basamaklı bir metropoliten yönetim modelini içeren 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimine ilişkin düzenleme geliyordu. İstanbul'u çevreleyen mücavir belediyelerin sayısı zaman içinde nüfus artışına paralel olarak çoğalmış, İstanbul nüfusunun büyük bir kısmı İstanbul Belediyesinin sınırları dışında kalmıştı. İrili ufaklı çok sayıda mücavir belediyeyi tek bir semsiye altında toplayacak bir metropoliten yönetim, İstanbul düzeyinde yatırımların koordinasyonunu kolaylaştıracak ve ilçe belediyeleri de yerel hizmetleri daha kolay yürütebilecek ve halkın taleplerine daha etkin bir biçimde cevap verebilecektir.

3030 sayılı yasa temelinde, metropoliten alanda her ilçede bir Belediye Yönetimini ve bunların üstünde de Büyükşehir Belediye yönetimini içeriyordu. Bu yasa ile getirilen kademeli yönetim modelinde, Büyükşehir Belediyesi Metropoliten Alan Nazım Planının yapılması ve onanması ile birlikte, bu alan içindeki ilçelerin nazım planlarının hazırlanması ve onanmasından sorumludur. İlçe belediyeleri ise, hazırlanan nazım planlar

doğrultusunda, uygulama imar planlarının yapımından sorumludurlar. Uygulama planlarının onaylanması ise hem ilçe hem de Büyükşehir olmak üzere iki kademelidir. Büyükşehir Belediyesi, Metropol sınırları içindeki, temel ulaşım, başta su ve kanalizasyon, olmak üzere altyapı hizmetlerinden sorumludur.

Önceki dönemlerde, merkezi yönetim ve yerel yönetim arasında, siyasal görüş farklılıklarından doğan çatışmalardan kaynaklanan yatırım ve hizmetlerin aksaması, bu süreçte de, Büyükşehir yönetimiyle ilçe yönetiminin farklı siyasal görüşlere sahip olması ile benzer durum göstereceği muhakkaktır.

Bu dönemde yapılan yasal düzenlemelerle belediyelerin gelirleri sürekli arttırılmıştır. 1983'de vergi gelirlerinin %6.4'ü belediyelere aktarılırken, bu oran 1989'da %13.3'e yükselmiştir. Ayrıca belediyeler, yerel vergi gelirlerini ve oranlarını serbestçe tespit etme ve reklamdan, spor ve eğlenceye kadar çok çeşitli faaliyetleri vergilendirme olanağına kavuştular. Artan öz kaynaklar ve liberalleşme ortamı sayesinde, dış piyasalardan kredi bulur hale geldiler. 1983 – 1989 yılları arasında İstanbul Anakent Belediyesinin yabancı piyasalardan temin ettiği toplam kredinin, 900 milyon dolara ulaştığı tahmin edilmektedir. Bu kredilerle başta Haliç olmak üzere birçok proje gerçekleştirilmiştir.

1985 yılında çıkarılan 3194 sayılı İmar Kanunu ile plan yapma, yaptırma ve onama yetkisi belediyelere geçiyordu ki bu da planlama sürecini kısaltan önemli bir unsuru. 1984 yılında çıkarılan 3086 Sayılı Kıyı Yasası, sahil şeridini imar planı olan yerlerde, 30 m'den 10 m.ye, plan olmayan yerlerde 100 m.'den 30 m'ye indirmiştir. Bu yasa, kıyı kenarın tespiti, dolgu alanlarına ilişkin izin planlama ve denetlemeye ilişkin tanım ve ifadeleri içerirken, eski mevzuata göre kıyıda daha fazla yapılanma hakkı verilmektedir. Doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanmak için izin ve plan onaması Bayındırlık ve İskan Bakanlığına verilmiştir. Ancak bu yasa, 1986'da iptal edilmiş ve yeni yasa girene kadar 1987'de bir genelge yayınlanmıştır. Bu genelge ile imar planı olmayan yerlerde sahil şeridi 100 m.ye çekilmiştir. Sahil şeridinde yer alacak kullanımlar sınırlandırılmıştır.

4.3.5 Kıyılarının yeniden geliştirilmesi

Bu süreçte, İstanbul'a aranan kimlik bulunmuştur. İstanbul, küreselleşme eğilimleri doğrultusunda, Ortadoğunun finans merkezi olacaktır. İstanbul Metropoliten bir kentten global bir kente dönüşecektir. Bu da İstanbul'un etkileme ve etkilenme alanının ulusal sınırları aşması anlamını taşıyordu. Ancak İstanbul'un altyapı olarak henüz buna hazır değildi. Bunun için gerekli hazırlıklar önceki dönemde ele aldığımız operasyonlarla başlatılmıştır. Bu dönem de bu operasyonların devamı olan ve kent kıyı ilişkisini etkileyen önemli gelişmeler, dönüşümler izlenmiştir. Kent – kıyı ilişkisini etkileyen bu gelişmelerin birincisi, doğu ve batı yakasında yapılan kıyı dolguları, kazıklı yollardır. Burada hem kentin altyapısını, ulaşımını iyileştirme fırsatı yakalanacak, hem de kentin gereksinimi olan açık alan ihtiyacı karşılanacaktır. İkincisi, sanayinin desantralizasyonu ile boşalan alanların alışveriş, otel, kafeterya, marina gibi farklı işlevleri içeren düzenlemelerdir.

Global kent olma adımı olarak nitelenebilecek bu gelişmeler, 1956 yılında başlayan Menderes operasyonunun devamıdır. Dalan ve Menderes operasyonunun kıyı dolguları, Haliç, Tarlabası gibi geniş çaplı yıkımları içeren operasyonların benzerliklerinin yanında bir başka ortak nokta da her iki dönemde de planın yadsınmasıdır. Her iki politikacı da planı gelişmeyi yönlendirici değil engelleyici bir araç olarak görmüştür.

4.3.5.1 Fizik mekan ve işlevsel gelişme

Geçtiğimiz dönemde, başlayan Marmara Denizinin kirlenmesiyle başlayan kıyıdan kopuş ve dönüşüm süreci bu dönemdeki gelişmelerle hızlanmıştır. Kıyı dolguları ile birlikte, kıyıların gerisindeki alanlar, yoğunlaşmaya başlamıştır. Bu gelişmeler özellikle, doğu yakasında Kadıköy – Tuzla arasındaki sahil yolu üzerinde daha belirginleşmiştir.

Geçen dönemde, sanayinin desantralizasyonu başlayan kent çeperlerindeki planlı - plansız, yoğun – az yoğun gelişmeler, bu dönemde de gelişme eğilimini sürdürmüşlerdir. II. Boğaz Köprüsünün yapımı ile daha da güçlenen bu gelişmelerle birlikte, kıyıdan ve denizden kopan üst gelir grubu, genellikle suyun yarattığı konforu, inşa edilen büyük havuzlar, göletler içeren büyük yada küçük yerleşim birimlerinde aradılar. Bununla birlikte, Orta ve

orta alt gelir grubu, yine çalışma alanları ile ilişkili kent çeperlerinde kooperatifler eliyle konut edinme süreci bu dönemde de devam etmiştir.

Bu dönemde Global kent kimliği dönüşümüne uygun olarak, Maslak'daki büroların bulunduğu yüksek binaları içeren gelişmenin, bir benzeri Anadolu yakasında E – 5 aksında Göztepe – Bostancı arasında gözlenmeye başlamıştır. Bu gelişme, E – 5 aksı boyunca yer alan sanayinin desantralizasyonu ile birlikte bu alanların büro, alışveriş ve eğlence işlevi ile yüklenmesini içeren bir projenin sonucudur.

Bürolarla birlikte kent çevrelerinde, rahat ulaşım olanağına sahip kavşaklarda inşa edilen büyük alışveriş merkezleri, kent merkezlerini olumsuz etkileyen bir başka olumsuz faktör olmuştur.

Kentin doğu ve batı yakasında Marmara denizi kıyılarında, Aralık 1985'te başlayan sahil dolgularının ilkinde, batı yakasındaki Marmara kıyılarında, Sarayburnu'ndan Ataköy'e kadar olan mevcut sahil yoluna, rekreasyon alanları için genellikle ek dolgular ile genişletilirken, Yeşilyurt – Florya arasında yeni dolgular yapıldı. Sirkeci – Florya arasındaki kıyı bandı, dolgu alanının genişliğinden yararlanarak, halka açık kıyı rekreasyon kuşağı şeklinde, büyük açıklıklar olarak düzenlenmiştir. Böylece kent kıyıda modern parklardan oluşan “yeşil kuşak”la sarılmak istenmiştir.

Kentin doğu yakasında, Marmara kıyılarında ve Boğaz'da 1986 yılında başlayan dolgu çalışmalarının ilki olan Harem – Şemsipaşa arasındaki yolu da içeren kıyı düzenlemesi, 1988'de açıldı. Bu yakadaki ikinci dolgu ise, Haydarpaşa'dan başlayan, Tuzla'da bitmesi planlanan dolgudur. Bu alanların kazanılmasındaki temel amaç, E – 5 ve Bağdat caddesine alternatif kıyı ana arteri açılarak, trafik akışının rahatlatılması ile birlikte doğu yakası kuşaklama kolektörlerinin geçirilmesi idi. Yan amaç ise, açık alanlar kazanımı ile Kadıköy'ü denize açarak batılı Akdeniz kıyı kentleri düzeyine getirmek ve kentliyi deniz ile bütünleştirmektir.

Doğu Marmara kıyısının ilk dolgusuna 1980 öncesi yarım kalan Kalamış Koyunda 1985 yılında başlanmıştır. Kalamış koyunda, Fenerbahçe – Kalamış arasında büyük bir marina

tesisi yapılması ve kanalizasyonların koya akması önlenmek istenmiştir. Yarım kalan Mühürdar – Moda arasındaki kıyı dışında, Moda iskelesinden Kalamış'a kadar olan kıyıları doldurularak, Kalamış yat limanı ve tesisleri yapılmıştır (Resim 4.21). 1986 ortalarında kaba dolgu biten, 1987 Haziran ayında açılan Kadıköy – Bostancı sahil yolunun, kıyı düzenlemeleri de, 1993 yılında tamamlanmıştır. Sahil yolunun ikinci etabı olan Bostancı – Maltepe arasının doldurulmasına 1987 yılında başlandı ve 26 Mart 1989 yerel seçimlerinden önce açıldı, kıyı düzenlemesi ise 1994 yılında tamamlandı (Gül, Y., A., 1994). Dolgunun üçüncü etabı olan Maltepe – Kartal arası 1990, yılında başlandı, 1994 yılında sahil yolu açıldı, 1996 yılında da kıyı düzenlemesi yapıldı. 1995 Yılında başlanan ve halen devam eden, Kartal – Pendik – Tuzla arası dolgu ve düzenleme çalışmaları tamamlandığında, Kadıköy'den başlayıp, Tuzla'da biten, kent altyapısını destekleyen kesintisiz bir sistem gerçekleştirilmiş oldu (Şekil 4.30).

Batı yakasından farklı olarak doğu yakasındaki dolgu alanları ile geçirilen yol, kıyıda yeni gelişmeleri teşvik etmiş ancak bunlar batı yakasındaki gibi organize ve planlı olamamış, düzensiz ve spontane gelişmiştir. Bu düzensiz ve spontane gelişmenin en belirgin örneğini Maltepe'deki ticari gelişmelerde görmekteyiz.

Bu dönemdeki kıyı gelişmelerinin bir başka boyutu ise, Boğaziçi'nde yapılan kazıklı yollardır. Boğaziçi'nin Avrupa yakasında, ve Haliç'te dolgu yerine kazıklar üzerinde giden sahil yolları yapılmıştır. Arnavutköy'de, Boğaziçi'nin Venedik'i olarak bilinen ünlü bitişik yalıların önünde 1987 ortalarında başlayan uygulama, 1988'de tamamlanarak açıldı. Boğaziçi'ndeki ikinci ve en uzun kazıklı yol uygulaması olan, Büyükdere – Çayırbaşı sahil yolunun yapımı da, eş zamanlarda Haziran 1987'de başlanıp, Haziran 1988'de açıldı. Haliç'deki desantralizasyon sonrası, Eyüp – Bahariye arsındaki kazıklı yol ise, Ekim 1988'de açılmıştır.

Kıyıda önemli gelişim ve dönüşümlerinden birisi de Haliç kıyılarında yaşananlarıdır. Yeterli ve kapsamlı bir plana dayanmayan bu uygulama sonucunda, Haliç'in her iki yakasında, yıkımlar sonucu boşalan alanlar, parklar, açık yeşil alanlar ile düzenlenmiştir (Resim 4.22).

Bu dönemdeki bir başka gelişme de İstinye Koyu içinde yer alan ve 1909'da kurulan tersanenin 1991 yılında kaldırılmasıdır (Resim 4.23). Tersane kaldırıldıktan sonra boşalan alanın belirsizliği hala sürerken, bu alan içindeki binalar, tıpkı Haliç'te yıkılan bazı binalar gibi, işlevsel dönüşümle günümüze kazandırılarak oldukça renkli ve canlı mekanlar olabilirdi.

Kazlıçeşme'de deri sanayiinin kaldırılması, ve Turizm Alanı ilanından sonra boşalan alanların yeniden geliştirilmesinde, mülkiyet, kullanım ve yoğunluk gibi sorunlardan doğan belirsizlik devam etmektedir.

Alışveriş merkezi, otel, marina, kafeterya gibi farklı işlevleri içeren yaklaşık 50 Ha'lık Ataköy Turizm Tesisleri, kent kıyı ilişkisinin kısıtlı fakat farklı bir ilişkisinin bir ifadesidir (Resim 4.24).

4.3.5.2 Yönetim, örgütlenme ve yasal süreç

Benimsenen serbest pazar ekonomileri doğrultusunda, geliştirilen özel sektörü içene alan yap – işlet – devret gibi farklı örgütlenme modelleri, özellikle kıyılarda yer alan kamu mülkiyetlerinin dönüşümünde oldukça etkili olmuştur.

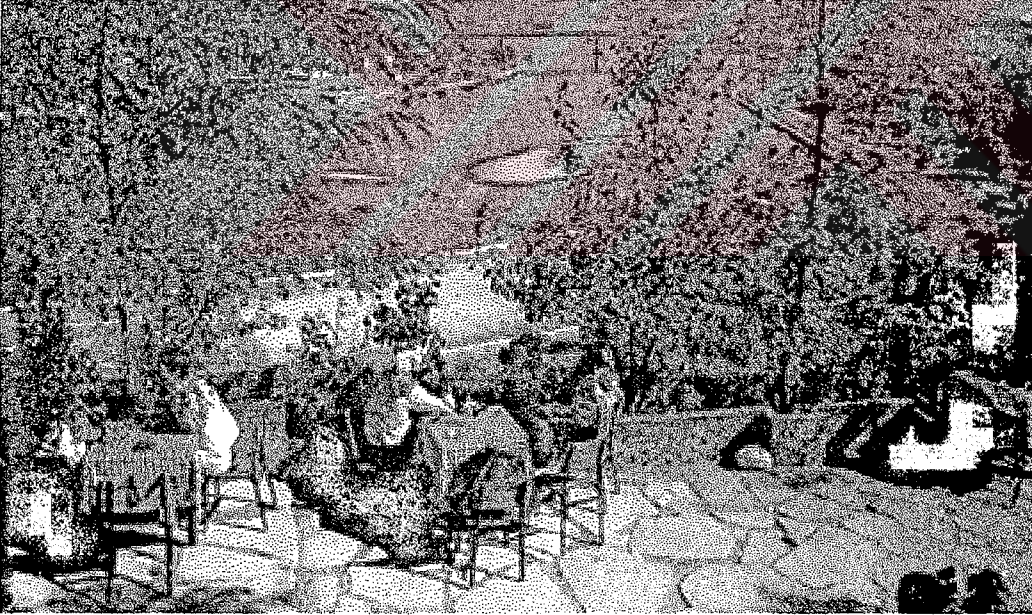
Bu dönemde kıyı yasalarındaki iptaller ve değişimler devam etmiştir. 1990 yılında çıkarılan 3621 Sayılı Kıyı Yasası imar planlarına öncelik vermiştir. Bu da yapılaşmamış alanları veya sadece çevre düzeni planına tabi alanları ve kesin bir uygulama imar planına konu olmayan kıyı kesimlerini mümkün olduğunca koruma amacına uygundur. Bu yasa, yeni yapılacak imar planlarında sahil şeritlerini en az 10 m. den 20 m. ye çıkarmıştır.

Bu yasa, 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu kapsamına giren yerlerde 1/5000 ölçekli planların onanmasını, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na, 1/1000 ölçekli planların onanmasını ise Turizm Bakanlığı'na vermiştir.

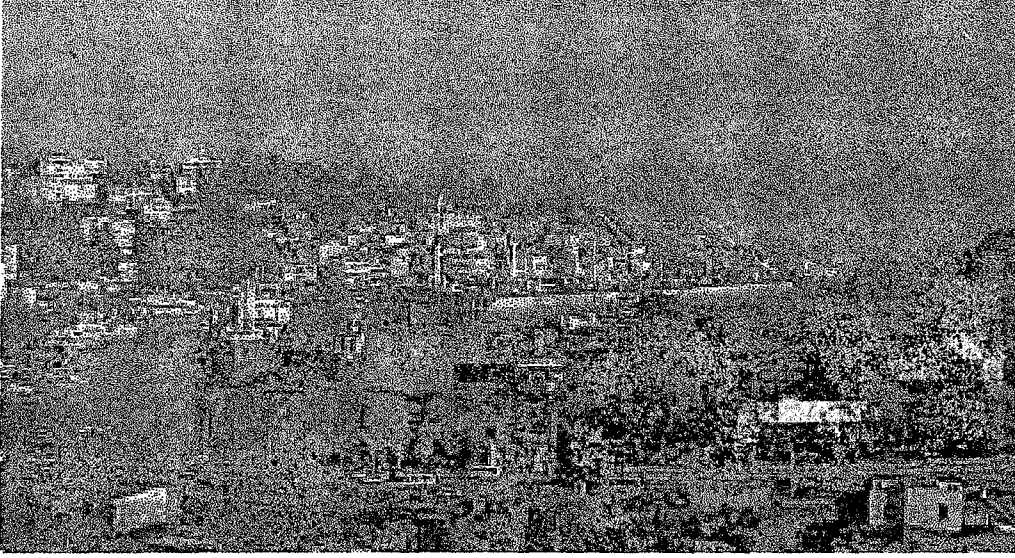
Anayasa Mahkemesi, imar planı bulunan yerlerde de sahil şeridinin en az 100 m. olması gerekliliğini savunmuştur. Bu nedenle 1992 tarihinde 3830 sayılı yeni yasa ile



Resim 4.22 1984 sonrası “global kent” hazırlıklarının bir yansıması, Kalamış Yat Limanı (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 1994),.



Resim 4.23 Haliç kıyıları , sanayinin desantralizasyonu ile dönüşüme uğradı. Ancak planı yadsıyan, sınırlı amaçlara yönelik Haliç kıyılarının geliştirilmesi amacına ulaşamadı (Kuban, 1996),.

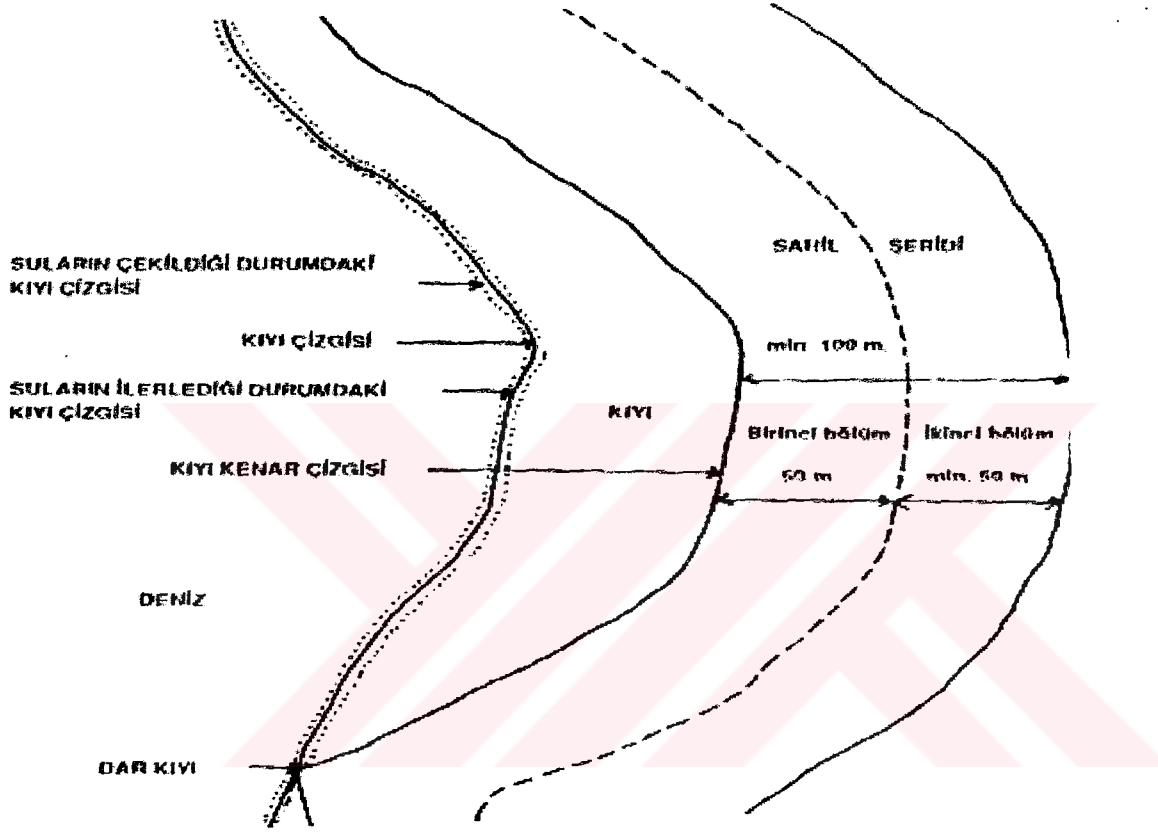


Resim 4.24 1907’de kurulan İstinye Tersanesi, 1991 yılında kaldırılmıştır. Bununla birlikte yeniden geliştirmede, düzenlemede tasarıma veri olabilecek kimlikel öğelerde yok edilmiştir (Gül vd, 1993),.



Resim 4.25 “Global kent”e dönüşüm çabalarının bir başka yansıması ise, Ataköy turizm tesisleridir (Tabanlıoğlu, 1993),.

planlı alanlarda da sahil şeridini en az 100 m. ye çıkarmıştır. Bu sahil şeridi iki bölümde ele alınmış, birinci 50 m. de tamamen açık alan olarak düzenlenebilecektir. Bu alanda araç yollarının da açılmayacağı ifade edilmektedir. Bu gelişme de araç yolu geçirmek amacıyla yapılan dolguların yasaklanması demektir (Şekil 4.31).



Şekil 4.31. Kıyı ve kıyı kenar çizgisinin tespiti.

Kaynak : Eke, F., (1995), Kıyı Mevzuatının Gelişimi ve Planlama, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, Yayın No : 77, Ankara.

4.3.5.3. Ulaşım ve teknoloji

Bu dönemde kentin makroformunu ve kent kıyı ilişkisini etkileyen iki önemli ulaşım gelişmesi gözlenmektedir. Bunlardan birincisi, II. Boğaz Köprüsü ve Çevre Yollarıdır. II. Köprü ve Çevre Yolları, kentin kıyıdan kopararak, kuzeyde yeni gelişmeleri teşvik eden önemli bir unsur olmuştur. İkincisi, ise sahil yollarıdır. Bu yollar, kent kıyı bütünleşmesi yerine, kenti kıyıdan koparan, kent gerisindeki alanlarda yoğunluk ve kıyı ile ilişkili olmayan işlevlerin yer alması gibi olumsuz dönüşümleri beraberinde getirmiştir.

4.4. Sonuç ve Değerlendirme

Kentin kuruluşundan günümüze kadar olan gelişim sürecinde ve bu süreçte kent kıyı ilişkilerini etkileyen dinamikler, çeşitli dönemlerde farklılaşmıştır. Değişik süreçlerde oluşan bu dinamiklerin farklı etkileri kentin biçimlenmesini ve gelişmesini etkilerken, kentin kıyı ile ilişkisini değiştirmiş, çeşitlendirmiş ve zenginleştirmiştir.

Kuruluş sürecini de içeren “sanayileşme öncesi” dönemde, ulaşım ve ticarete dayalı sınırlı ve kapalı ilişki, Osmanlı döneminde, surların önemini yitirmesiyle, çeşitlenmeye başlamıştır. Güvenlik sorununun ortadan kalkmasıyla, suyun ulaşımına dayanan etkisiyle kent, sur dışında Marmara kıyılarında ve Boğaziçi’nde yerleşmeler gelişmeye başlamıştır. Ulaşım ve ticaret ilişkilerine dayalı olarak kent kıyılarında gelişen kozmopolit yapı ile birlikte, gerek kent gerekse kent çevresindeki yerleşmelerin kıyıları, farklı kullanımları içeren işlevsel alanlar ile zenginleşmiştir.

Osmanlı’nın son dönemini de içeren “sanayileşme” sürecinde, batı ile ilişkilere dayalı yeni örgütlenme çabaları ve “güzel şehir” anlayışını yansıtan parçacıl planlama çabaları ve uygulamaları ile kent sorunlarına çözüm arayışları yeterli olmamıştır. Batı ile ilişkiler sonucu kapalı toplum yapısı ile birlikte, kent ile kıyı arasındaki kapalı ilişki değişmiş, çeşitlenmiş ve zenginleşmiştir. Bu dönemde gelişen teknoloji ve ulaşım olanakları, kent ile çevresindeki ilişkileri güçlendirmiş ve kent çevresindeki kıyı yerleşmeleri gelişerek kentle bütünleşmiştir. Kıyılarda önce yalılar sonra deniz hamamları, ve plajlar kent kıyı

ilişkilerini zenginleştiren kenti kıyısıyla barıştıran, kıyıyı tanımlayan, ona yeni ve farklı bir anlam kazandıran en önemli unsur olmuştur.

20. yüzyılın ikinci yarısında artan sanayileşme ve kentleşme süreci ile başlayan göç ve kirliliğin yol açtığı gelişmelere bağlı olarak kıyılarda yaşanan olumsuz dönüşüm, kent kıyı ilişkisini yeniden sınırlandırmış ve kıyıdan kopuş süreci başlamıştır. Denizin kirlenmesi ve denizsel aktivitelerin kaybolması ile birlikte kentlilik bilinci olan orta ve üst gelir grubunun kıyı alanlarını terkederek kent dışında oluşturdukları yeni banliyölere göçü ile birlikte kent ve kıyılar giderek sahipsiz olma konumuna itilmiştir.

20. yüzyılın ikinci yarısında başlayan sanayinin desantralizasyonu çabaları siyasi sebeplerle birlikte, organizasyon ve koordinasyondaki yetersizlikler nedeniyle 1984'lere kadar gerçekleşmezken, kent ve kıyısı önce 1956'da Menderes'in, 1984'de Dalan'ın planlamayı yadsıyan operasyonları ile farklı bir kopuş sürecine giriyordu.

Osmanlı'nın son döneminde "güzel şehir" yaratma çabaları ile başlayan planlama çalışmaları, Cumhuriyet döneminde Prost Planı ile sürmüştür. Prost Planı bütüncül olmasına rağmen, özellikle Haliç'te ve Boğaziçi'ndeki sanayi kararları tartışma yaratmış ve kenti çevresiyle birlikte ele alan yaklaşımlara gereksinimi olduğu belirtilmiştir. Piccinato'nun sanayinin desantralizasyonunu da içeren bölgesel planların temelini oluşturan yaklaşımları, kentin 1970'lerde hazırlanan nazım planına da önemli girdiler vermiştir. Planlı kalkınma döneminde benimsenen kalkınma planlarından uygulama planına doğru inen planlama hiyerarşisi, organizasyon ve koordinasyon yetersizliği ile uygulanamamış olması, siyasilerin eline planı yadsıma gibi önemli bir koz vermiştir.

Kıyıdan geri çekilme ile birlikte, Dalan döneminde başlayan "kıyıya dönüşü" gerçekleştirmeyi amaçlayan, kapsamlı bir planı yadsıyan uygulamalar, bu dönüşü gerçekleştirememiştir.

Kıyısına küsen bir kenti kıyısıyla barıştıracak kentin bütünü kapsayan stratejik bir planlamaya gereksinim vardır. Geniş bir araştırma ve katılımı hazırlanacak stratejik

planlama doğrultusunda alt b6lgeler bazında hazırlanacak kentsel tasarım projeleri hem kıyıların hem de gerisindeki alanların mekansal ve işlevsel kalitesini arttıracaktır.

Stratejik planlama ve alt bölge bazındaki planlama, planlamayı ön plana çıkaran “kentsel kıyı tanımını içeren” yeni bir “kıyı yasası” ile desteklenmelidir. Bununla birlikte planlama ve uygulamayı kapsayan yeni bir yönetim modeline gereksinim vardır. Koordinasyonu ve organizasyonu da sağlayacak bu kıyı yönetimi kentteki gelişmeleri yönlendiren kurumların temsilcilerinden oluşacaktır.



5. KIYILARIN YENİDEN GELİŞTİRİLMESİ SÜRECİNDE DÜNYADAKİ ve ÜLKEMİZDEKİ GELİŞMELER

Kıyıların yeniden geliştirilmesi, kentler ve bu alanlarda yaşayanlar için yeni kentsel çevreler yaratmak, yeni teknolojik olanaklardan yararlanarak, kentle entegrasyonunun sağlanmasında, kentsel ekonominin, kentsel kimliğin ve günümüzde hala tartışılan yeni planlama yaklaşımlarının gelişmesine önemli katkıda bulunmuştur. Kıyıların yeniden geliştirme projelerinin bazıları ekonomik , sosyal ve kültürel yenileme, bazıları ise tasarıma yönelik başarıları ile farklılaşmışlardır. Ancak bütün projelerin ortak noktası Baltimore örneği ile başlayan ve tüm dünyaya yayılan yerel, merkezi ve özel sektörün ortaklığı ile gerçekleştirilmesi idi.

II. Dünya savaşından sonra endüstrinin, limanların ve buna dayalı sektörlerin desantralizasyonunun hızlanmasında, uydu kent gibi yeni kent gelişme modelleri ve planlama politikaları da önemli rol oynamıştır. Kentlerdeki bu büyük yerdeğiştirme hareketi kıyıların yeniden doğuşunun başlangıcı oldu. Fabrikaların, dokların, kıyıdaki garların* kıyıdan geri çekilmesi ile birlikte düşük gelirli grupların göçüne dayalı sosyal hareketler, bu alanlarda konut dışı fonksiyonlara dönüşüm içinde önemli fırsatlar yarattı. Bu olgu kıyılarındaki endüstrileşme hareketleri ile karşılaştırıldığında kaynakların tarihi bir dönüşümünü de birlikte getirdi. Eski Avrupa kentleri bu olgudan oldukça etkilendi. örneğin Paris'te Sen nehri kıyısının büyük bir bölümü endüstriyel kullanımlara ve buna hizmet eden ulaşım alanlarına ayrılmıştı. Günümüzde ise bu alanlar, büyük dönüşüme uğradı. Örneğin alanın doğusundaki gar, yeni bir ulusal kütüphaneye dönüştürülürken, bu alanın devamında kanal boyunca yer alan kömür depolarının bulunduğu alanlarda kültür ve bilim aksı olarak Parc de la Villette yaratıldı (Brenn, Rigby, 1996).

Kentlerin varlıklarının ve gelişmelerinin en önemli etkenlerinden biri olan su ve kent ile kesişme noktası olan kıyıların çok boyutlu olan görünümü ve kentle olan ilişkisi, hükümetlerin benimsediği farklı ekonomik ve sosyal politikalar, globalleşme, teknoloji,

* Amsterdam kıyısında yer alan gar kıyı ve gerisindeki alanlar arasında ilişkinin, ulaşılabilirliğin sağlanmasında, önemli bir engel oluşturmaktaydı. Amsterdam kıyı dönüşüm projesinde, garı kaldırılarak, bu ilişkinin sürekliliği sağlanmaya çalışılmıştır.

turizm ve beraberinde gelen ekoloji, koruma gibi kavramlar kıyılara yaklaşımları derinden etkilemiş ve çeşitlendirmiştir.

5.1 Yaklaşımlar

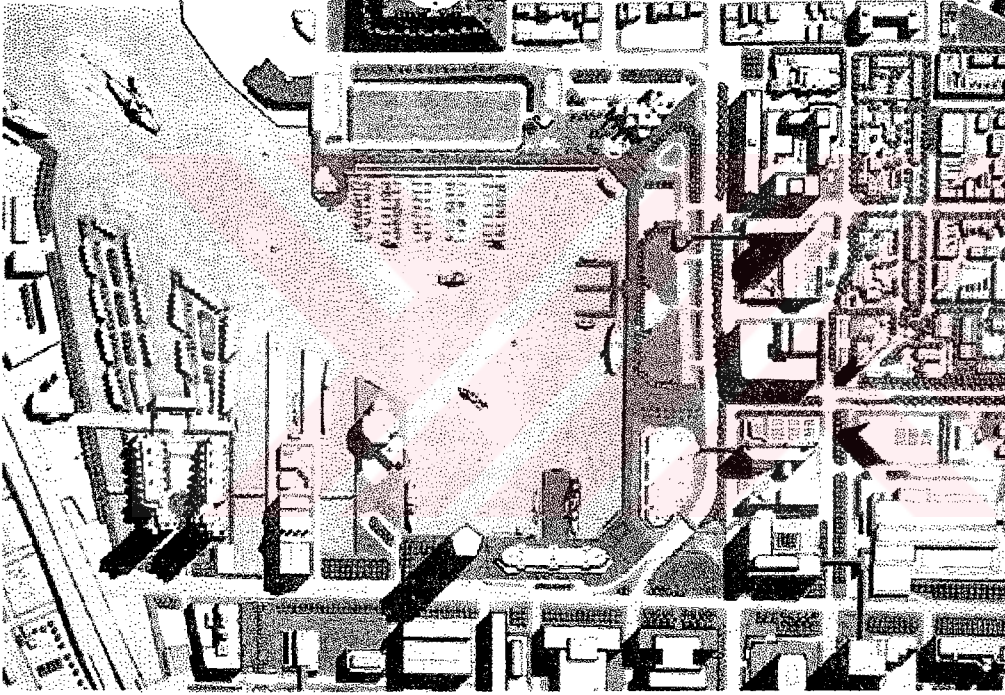
Dünyadaki gelişmeler doğrultusunda kentsel kıyı yaklaşımları üç temel başlık altında ele alındı. Bunlardan ilki, kıyıların ekonomik potansiyelinin ön planda tutulduğu yaklaşımlar, ikincisi, kıyısal alanlarla yakın bir ilişki içinde olan bölgelerdeki sosyal yapıdaki dönüşüm ile birlikte turizm ve kültürel dönüşümü de içeren sosyal ve kültürel yaklaşımlar, üçüncüsü ise, sanayinin yol açtığı kirliliğin kentleri ve giderek insan yaşamını olumsuz bir biçimde etkilediğinin farkına varılması ile ortaya çıkan çevresel ve ekolojik yaklaşımlardır. Kıyı yeniden geliştirme projelerinde bu üç yaklaşımda zaman zaman benimsenen merkez politikalar, teknoloji gibi faktörlerle birlikte birbirini tamamlayarak bir bütün oluştursada, zaman zaman birbirleriyle çelişen, çekişen bir unsur haline dönüşmektedir.

5.1.1 Ekonomik yaklaşımlar

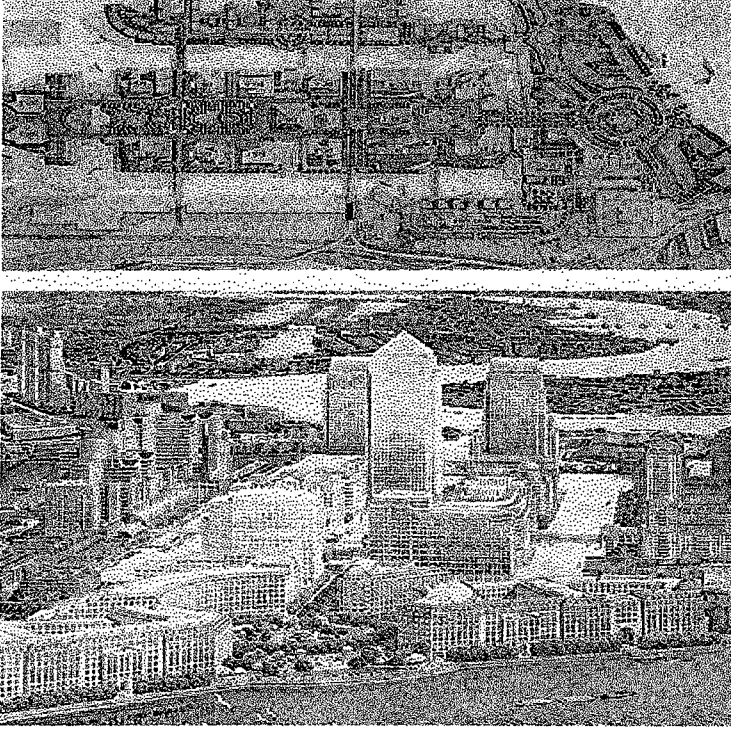
Çoğu gelişmiş ülkelerde, teknolojik gelişmelerin de etkisiyle endüstriyel ve liman ve limana dayalı faaliyetlerin desantralizasyonu, kentsel gelirlerin azalması ile birlikte önemli istihdam sorunlarının da beraberinde getirmiştir. Örneğin Baltimore'da yerel yönetim desantralizasyondan dolayı yaklaşık %20 oranında bir gelir kaybına uğramıştır. Hizmetler sektöründeki gelişmeler ve terkedilen bu alanların ekonomik potansiyeli, bu alanlara yaklaşımları önemli ölçüde etkilemiştir.

Avrupa Birliği (AB) gibi yeni ekonomik birlikler ve globalleşme gibi ekonomik kavramlar, kıyıların yeniden geliştirilmesi yaklaşımlarında ölçek ekonomisinin de vurgulanması gerekliliğini ortaya koymuştur. Benimsenen serbest pazar ekonomisi dayalı ekonomik politikalar ile birlikte kıyılara olan talebin artması ekonomik yaklaşımları destekleyen başka önemli bir nokta olmuştur.

Kıyı boyunca terk edilen bu alanların, depoların, lüks konutlara, büyük alışveriş merkezlerine, bürolara dönüşümü bu eğilimlerin açık bir ifadesidir. Baltimore İner Harbour (Şekil, 5.1), Londra Canary Wharf (Şekil, 5.2), Amsterdam Entrepot West (Resim, 5.1), Rotterdam, Kop Van Zuid (Şeki 5.3), Osaka, Asya Pasafik Ticaret Merkezi (Şekil, 5.4), Yokohama Kıyı Yeniden Geliştirme Projesi (Şekil 5.5), bu eğilimlerin ortaya çıktığı önemli projelerdir.



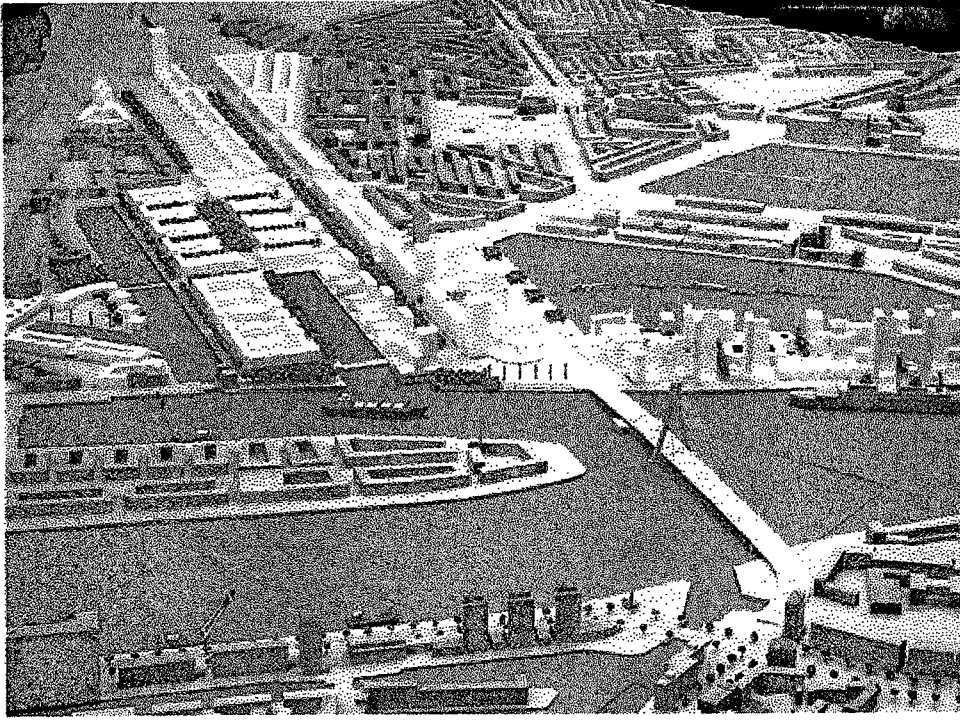
Şekil 5.1 Baltimore İner Harbor Kıyı Yeniden Geliştirme Projesi (Baltimore City Planning Department, 1985),.



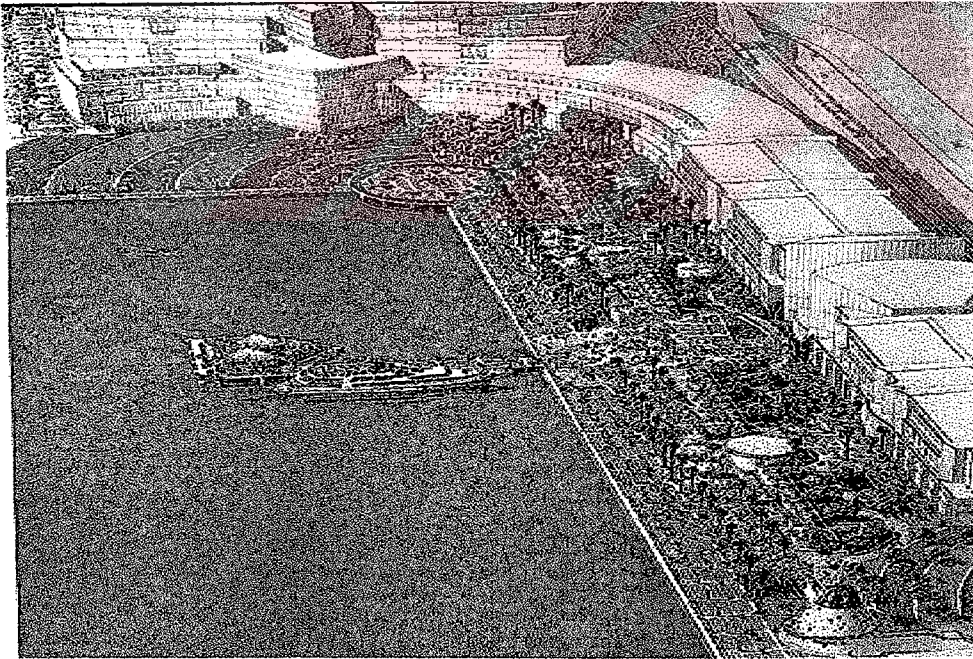
Şekil 5.2 Londra Canary Wharf Plan ve Perspektifi (Shaw, 1991),.



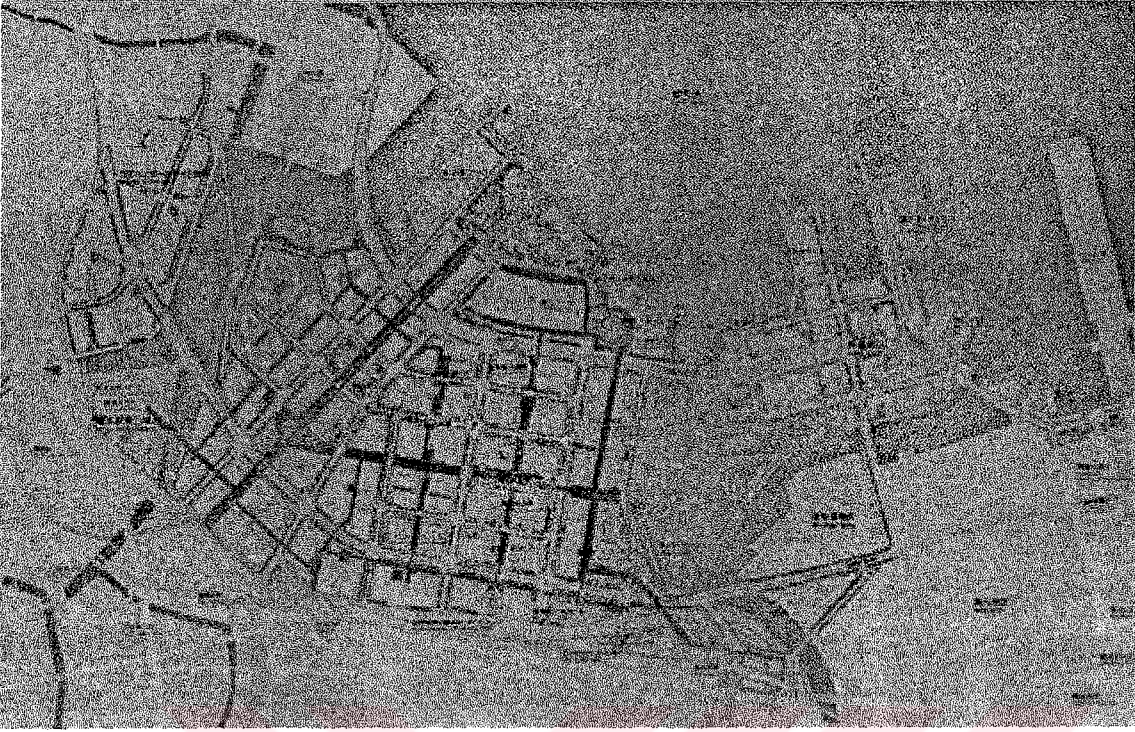
Resim 5.1 Amsterdam Entrepot West Konutları (Breen vd.,1996),.



Şekil 5.3 Rotterdam The Kop Van Zuid Projesi Maketi (Bakker,1991),.



Şekil 5.4 Osaka, Asya Pasifik Ticaret Merkezi (Kondo,1991),.



Şekil 5.5 Yokohama Kıyı yeniden Geliştirme Projesi (Breen vd,1996),.

5.1.2 Sosyal kültürel yaklaşımlar

Sosyal ve kültürel yaklaşımlar, ekonomik sorunlarla doğrudan ilişkilidir ve bu nedenle ekonomik yaklaşımların devamı olarak hatta zaman zamanda ekonomik yaklaşımlarla birlikte onu bütünleyici bir unsur olarak ortaya çıkmıştır. Endüstri, liman ve limana dayalı sektörlerin desantralizasyonu, göç ile birlikte burada yaşayan insanların, yeniden geliştirilen işlevlere, koşullara entegrasyonu gibi problemleri beraberinde getirmiştir.

Sanayi liman ve limana dayalı sektörlerde çalışanların oluşturduğu kıyı bölgelerinin arkasında yer alan bölgelerin hem fizik mekan hemde sosyal açıdan kentin en yetersiz alanlarını oluşturması, karşılaşılan en önemli sorunlardan birisi idi. Liman ve sanayinin desantralizasyonu ile birlikte bu alanlarda çalışanların yeni yerleşecekleri alanlardada benzer sorunlarla karşılaşma olasılığı sosyal ve kültürel yaklaşımların önemini arttırmıştır. Gelişen teknoloji ile birlikte, hizmetler sektöründe görülen büyük patlama, bu alanlarda, gemi sanayinde çalışan kesimlerden, hizmetler sektöründe çalışanlara doğru önemli bir dönüşüme sebep olmuştur. Bu dönüşüm beraberinde merkezi hükümetlerin benimsediği

gemi sanayinde çalışan kesimlerden, hizmetler sektöründe çalışanlara doğru önemli bir dönüşüme sebep olmuştur. Bu dönüşüm beraberinde merkezi hükümetlerin benimsediği politikalar doğrultusunda, ya doğrudan yer değiştirme, yada burada yaşayanların sosyal ve fiziksel statülerinin iyileştirilerek hizmetler sektörüne kaydırılması ve böylece liman sanayinin desantralizasyonu sonucu ortaya çıkan istihdam sorununa çözüm olacak yaklaşımları gündeme getirmiştir.

Günümüzdeki bir başka sosyal olgu, global kültürün, fiziksel aktiviteler ve rekreasyon için daha fazla açık mekan istemini ortaya çıkarmıştır. Çoğu ülkelerde, işgücü modellerindeki değişim ve orta sınıfın doğuşu ile birlikte, insanlar boş zaman aktivitelerinden daha fazla hoşlanmaya başlamışlardır. Zaman sorununun ortadan kalkması ve ulaşım teknolojisindeki gelişme, insanların hareket etme kabiliyetlerini arttırdı. Bununla birlikte kültürel ve ekolojik turizm diye adlandırabileceğimiz bir turizm hareketi ortaya çıktı (Lozano, E., 1990). Bütün bu faktörlere, kıyı boyunca uzanan açık alanlar, alışveriş alanları, kafeler, restaurant gibi kullanımlarla yüklenerek önemli bir pazar oluşturması, rekreasyonel ilgi kadar kültürel ilgiyi de üretmiştir. Bu olgu kıyı alanlarında çok sayıda festivalin doğmasına yol açtı (Resim 5.2). Dünyadaki festivalleri organize eden, Ululararası Festivaller Birliği'nin üye sayısı, 1984'de 200 iken, 1996'da 1300'e yükselmiştir. Bu festivallerin en önemli ve etkin olanı Baltimore festival alanında görülmektedir. Eylül ve Nisan ayları arasında 13 hafta sonu, farklı etnik komşuluk birimleri tarafından bir dizi uluslararası festivaller yapılmaktadır. Hafta sonları bu festival alanını ortalama 1.5 milyon kişinin ziyaret etmesi kıyılardaki değişimin sosyal boyutunu göstermektedir.

Gelişmiş ülkelerdeki, sosyal statülerdeki değişim gelir düzeyindeki artışa bağlı olarak, eğlence ve alışveriş önemi artan bir olgu olmuştur. Bu da kıyı planlamasında karma bir kullanımı ortaya çıkarmıştır.



Resim 5.2 Newcastle'da bir festivalden görünüm (Breen vd,1996),.

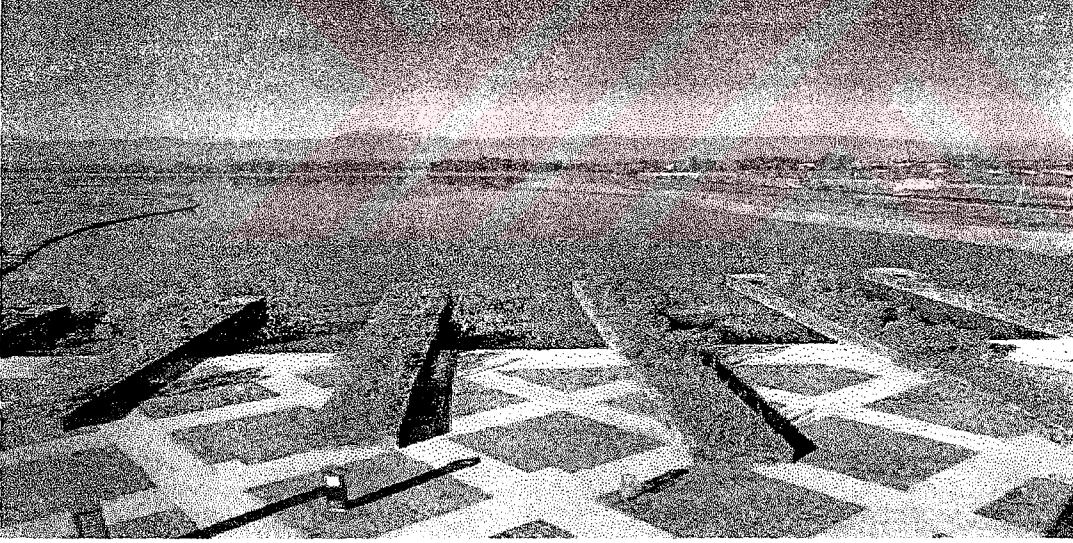
5.1.3 Çevresel - ekolojik yaklaşımlar

Çevresel ve ekolojik yaklaşımlar, kıyı yatırımlarını teşvik etmek amacıyla, özellikle gelişmiş ülkelerde 1970'lerde başlayan su ve su kaynaklarının temizlenmesi ile başlayan bir olgudur. Ancak son dönemlerde ortaya çıkan kıyı geliştirme politikaları, kentsel fonksiyonlara dayalı fiziksel gelişmeler ile ekosistemler arasındaki ilişki çevresel ve ekolojik yaklaşımlar ile mümkündür (Vallega, 1991). Bu ilişki özellikle kıyısal alanlarda, su ve suya dayalı yaşam ve aktivitelerin devamlılığını sağlar. Kıyılarda terkedilen alanlarda, önerilen konutlar, büyük alışveriş merkezleri, turizm alanları, marina gibi kendi ekolojilerini biçimlendiren kullanımlar, kıyıları ve arkasındaki doğal sistemi etkiledi. Bu nedenle, kentsel değişim ve kıyısal alanların yeniden geliştirilmesinde konumsal ve mekansal zıtlıklara önem veren, teknolojik gelişmeler ve ekolojik sınırlar ile denizsel perspektifler arasındaki dengeyi yansıtan yaklaşımlar ön plana çıkmıştır (Hoyle, 1988) (Resim 5.3), (Resim 5.4).

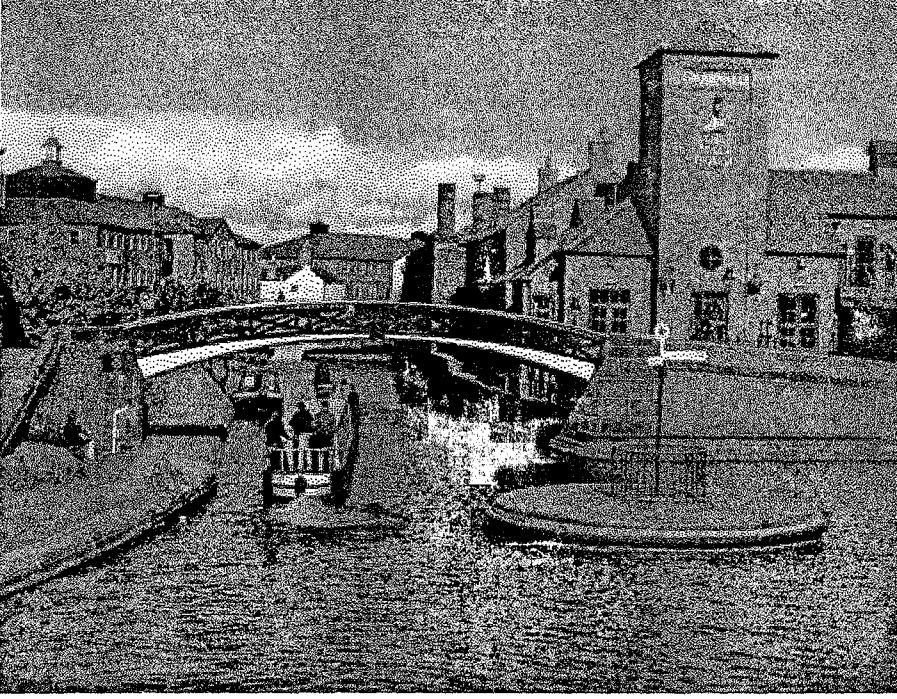
Kıyılarda ekosisteme daha duyarlı olmak için, kıyı bölgesinde bir bütün olarak, insan davranışlarının, besin ağının korunması ve koruma ile uyumlu sosyal kavramların geliştirilmesi, kıyının gerisindeki mekanın özelliği ve gereksinimi, kentin öncelikli ihtiyacına yönelik, suyla doğrudan ilişkili öncü fonksiyonları serbest bırakıp, geliştirerek kısmen kıyısal ekosistemin ve fiziksel çevrenin korunma bilinçsizliğinin aşılması gerekmektedir. İletişim teknolojisindeki gelişmeler ve toplumsal örgütlenme ile bilinçsizliğin aşılma çabaları bazı kıyı dönüşüm projelerinde oldukça başarılı olmuştur. Birmingham kanalları, özel ve toplumsal kaynaklarla temizlenerek yeni işlevlerle kullanıma açıldı. Suyun kirlisinden dolayı kullanılmayan ve kaderine terkedilen eski binalar, suyun temizlenmesi ile çekicilik kazanmış ve binalar restore edilerek yeni kullanımlarla oldukça renkli mekanlara dönüşmüştür (Resim 5.5). Benzer şekilde, Boston limanında, Massachusetts Water Resource Authority gibi kurumlar ile birlikte hareket eden çevresel örgütler, 1985 yılında 6.1 milyar \$'lık bir liman temizleme projesini üstlendi. Bu proje 1995 yılında tamamlandığında, atık su ve balçık yaklaşık yaklaşık 15.2 km.lik bir tünel ile bölgeden uzaklaştırılarak bölgedeki ekosistemin tahribatı önlenerek bölge çekici bir hale getirildi (Resim 5.6).



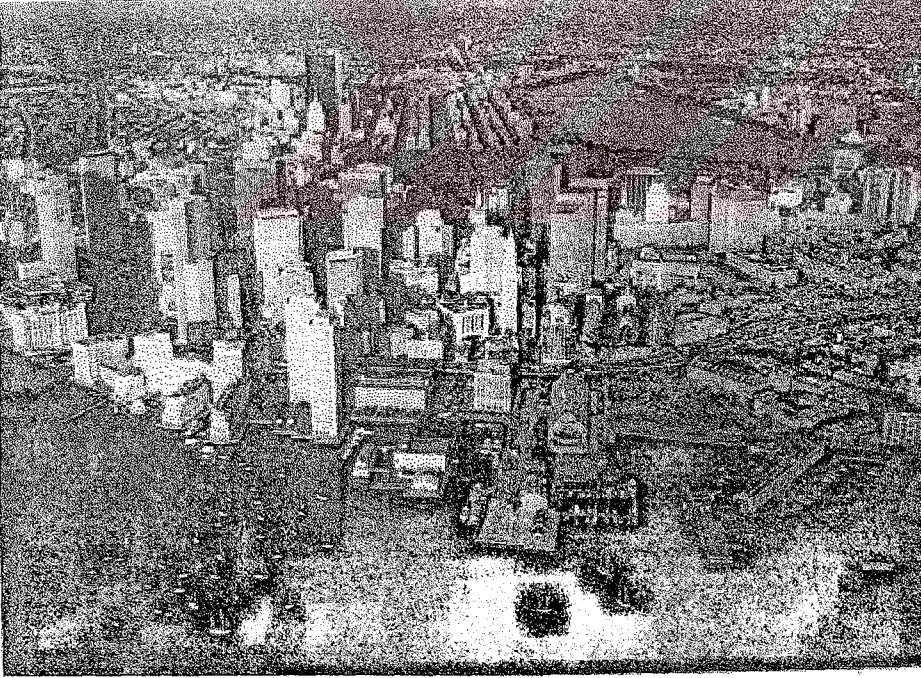
Resim 5.3 Xochimilco ekoloji parkı, Mexico. Eski tarım alanlarının restore edilmesi ve ziyaretçilerin gölde gezmesi için renkli tekneler (Breen vd, 1996),.



Resim 5.4 Xochimilco ekoloji parkı, Mexico. 2990 ha büyüklüğünde ve 200 km uzunluğunda kanalların uzandığı bu parkta, 1700 çiçekçi kabini ve binlerce çiçek ve bitki türü yetiştirilmekte ve satılmaktadır (Breen vd, 1996),.



Resim 5.5 Birmingham eski bira fabrikalarının su ile birlikte temizlenerek kafeterya pub gibi kullanımlara dönüşümü ile yenilenmesi.(Breen vd,1994),.



Resim 5.6 Boston Limanının temizlenerek yeni kullanımlara açılan bir bölümü. (Breen vd, 1996),.

5.2 Finans ve Organizasyon

Benimsenen ekonomik politikalar, yeni ekonomik oluşumlar, iletişim teknolojisindeki gelişmeler, kıyıların ekonomik potansiyeli ve buna karşılık dönüşümündeki maliyetin fazla olması, bu politikalara hizmet eden pazara dayalı planlama yaklaşımları, yeni ve farklı bir organizasyonu beraberinde getirdi. Bu organizasyonun temeli kamu ve özel sektörün birlikteliğine dayanmaktadır.

Endüstri ve limanın desantralizasyonu ile birlikte, kent merkezi ve terk edilen alanlardaki sorunların temelinde özel yatırımların eksikliği görüldü. Bu sebeple bu alanlara özel yatırımları çekecek önlemler alındı. Özel yatırımların eksikliğinin sebebi olarak görülen yerel kurumların sınırlayıcı tutumları, vergilerin yüksek olmasına karşı yeni düzenlemeler yapıldı.

Kuzey Amerika'da Baltimore kıyı yenileme projesi ile başlayan kamu + özel sektör ortaklığına dayalı organizasyon modelinde, kamunun görevi önerilen projelerdeki toplum yararı ile özel sektör girişimleri arasında dengeyi sağlamak, alan için gerekli altyapı ve ulaşımaya yönelik yatırımları yapmak idi.

Baltimore'da Inner Harbor Development Corporation ve Londra'daki London Dockland Development Corporation gibi kamu + özel sektör ortaklığına dayalı şirketler, terk edilen endüstriyel ve liman alanlarının yeniden geliştirilmesi, yerel halkın ve kent yönetiminin de yararlanacağı bir dağıtım ve paylaşım sisteminin yaratılması için gerekli finans, planlama ve ilgili kurumlar arası ilişkilerin koordinasyonuna yönelik organizasyon yürütmeyi sağladı. Bu organizasyon modelinde, özellikle Baltimore'da, kıyı geliştirme projesinde, toplumun beğenisini kazanacak yaklaşımların ortaya konması için toplumsal katılımaya yönelik çalışmalarda yapılmış ve etkili olmuştur. Bu organizasyonda toplumun geniş bir katılımını sağlanması, projelerin sürekliliği ve uzun ömürlü olmasında etkili olmuştur.

5.3 Yasalar

Kıyıların yeniden geliştirilmesi sürecinde, bu sürecin başladığı, yayıldığı ve aşağıdaki bölümlerde gelişme sürecini vurgulayacağımız Amerika, Avrupa, ülkelerine baktığımızda, yasalar, yapılaşmış (kentsel) kıyıların, düzenlenmesi ve geliştirilmesi, yapılaşmamış kıyıların ise korunması doğrultusunda ilkeler belirleyip tavsiyelerde bulunmuş, merkezi hükümet bu yönde geliştirilecek projelere finansal destek sağlamıştır.

Amerika ve Avrupa ülkeleri, benimsenen yerelleşme politikaları doğrultusunda, kıyıların düzenlenmesi ve geliştirilmesinde sorumluluğu yerel yönetimlere bırakmış ve sorunları halkın doğrudan katılımı ile yerel ölçekte çözümlene yoluna gitmiştir. Bu nedenle kurulan komisyonlar içinde kamu yöneticileri azınlıkta, toplumun her kesiminden temsilciler çoğunluktadır. Bu da halkın eğitim düzeyi ve bu konularda bilinçlendirilmesi ile eşgüdümlü olarak oldukça başarılı bir yaklaşımdır.

Amerika'da sorunu olan kıyı bölgeleri için özel ve kapsamlı bir yaklaşımın gerekli olması dolayısıyla, 1977 yılında "Kıyı Kuşağı Yönetim Yasası" çıkarılmıştır. Programın amacı hassas kıyıların korunması ve dengeli geliştirilmesi için eyalet hükümetleri ile işbirliği yapmaktır. Amerika'da eyalet hükümetlerinin özerkliği çok fazla olduğu için, Federal Hükümetin bu konudaki rolü ancak ortak bir hedef ve yöntem kullanarak kıyıların korunmasını teşvik etmek, bu konuda mali ve teknik destek sağlamak ve yol gösterici politikalar önermesinden ibarettir.

İngilterede ise, kıyılarına özgü bir yasa yoktur. Planlama, bölgesel ve yerel ölçekte yürütülmekte, merkezi hükümet düzeyinde, Çevre Bakanlığı bu kurumlara politika seviyesinde yol gösterici bir rol oynamakta, sorunlar karşısında plan kararlarına müdahale edebilmektedir. İngiltere'de yapısal planların ve yerel planların genel politikaları uygulamaya geçirdikleri açıktır (Eke, F., 1995).

5.4 Planlama

Dünyadaki gelişmeler, yeni ekonomik yapılanmalar, planlamada ekonomik yaklaşımları öne çıkarmıştır. Serbest pazar ekonomisi politikaları, makro ölçekten, mikro ölçeğe kademelenen araziye nadir bir kaynak olarak gören arazi kullanım planları yerine, pazara, talebe yönelik, özel sektörü planlamaya katan, esnek, mikro ölçekte anlayışı beraberinde getirdi (Buttenwieser,A., 1987).

Gerek Baltimore, gerekse İngiltere Londra Dok alanlarındaki kıyı yeniden geliştirme projelerinde, bürokratik ve uygulama kabiliyeti sınırlı, emredici, yasal bir çerçeve çizen geleneksel planlama yaklaşımları yerine, projelerin sürekliliğini sağlayacak, belirlenen geliştirme stratejileri doğrultusunda, görsellik ile beraber çevresel kaliteyi arttıran esnek ve detaylı bir tasarım rehberi, kentsel tasarım projeleri oluşturulması amaçlandı. Kentsel tasarım projeleri için parselasyon ve pazarlama iki önemli anahtar idi ve kentsel planlar pazarlamaya hizmet eden önemli araç oldu (Edwards, B., 1992).

Master plan, kentin inşasını ve kentsel planlamayı temel bir görev kabul eder. Bu nedenle statik bir plan yerine, gelişme için esnek ve kontrol mekanizmalarını yansıtan bir dizi katkı üretilmesi amaçlandı. Pazarın gereksinimi olan arazi kullanım stratejileri ve pazar gücünün mekanizmaları araştırıldı. Pazara dayalı planlama olarak tanımlanan bu planlamada amaç girişimciyi büyütürken ekonomik ve sosyal destekli sistemlerin geliştirilmesidir (Shaw, B., 1991)

Geleneksel planlama yaklaşımlarının prosedür ve önemsiz detaylarla meşgul olması ve kentsel imajın geliştirilmesinde yetersiz kalması sonucu, bu yaklaşımların boşluğunu dolduracak, vizyonu geliştirecek yeni bir planlama yaklaşımı gündeme geldi. Bununla birlikte, koruma bilincinin yeni yeni yerleştiği günümüzde, geçmişle bağlantının kurulduğu eski kent öğeleri, kentsel kıyıların geliştirilmesinde kentin vizyonunu geliştirecek önemli bir eleman olarak karşımıza çıkmaktadır.

5.5 Dnyadaki Kentsel Kıyı Yeniden Geliştirme Örnekleri : Baltimore ve Londra Dok Alanları Gelişmeleri

Baltimore, terkedilen kıyı bölgelerinin, yeniden geliştirilip kente kazandırılmasında, finansman ve organizasyon ve uygulamadaki başarılı modeliyle, dünyadaki ilk örnek olması nedeniyle, Londradaki Dok Alanları ise, alanın büyüklüğü, işlevsel çeşitlilik, depo ve kullanılmayan eski binaların işlevsel dönüşümleri, yeni planlama yaklaşımları ile hala tartışıldığı için örnek olarak seçilmiştir.

Çizelge 5.1 dünyadaki belli başlı kıyı dönüşüm projeleri hakkında bilgiler vermektedir.



Çizelge 5.1 Dünyadaki bazı kıyı dönüşümleri (Breen vd,1996),.

BAZI TEMEL KIYI DÖNÜŞÜMLERİ				
PROJE / KENT	BOYUT	MALİYET	ÖNCEKİ KULLANIM	TARİH
Granville Island Vancouver	17 Ha	70 Milyon \$	Endüstri	1979
Harbourfront Toronto	36 Ha	340 Milyon \$	Endüstri/Demiryolu	1972
Battery Park City New York	37 Ha	4 Milyar \$	Yapılaşmış Arazi	1979
Inner Harbor Baltimore	38 Ha	2,5 Milyar \$	Liman	1963
Port Vell Barcelona	54 Ha	340 Milyon \$	Liman	
Salford Quays Manchester	60 Ha	750 Milyon \$	Liman	1990
Darling Harbour Sydney	60 Ha	2,5 Milyar \$	Terkedilmiş Demiryolu	1988
Victoria & Alfred Cape Town	82 Ha	2,5 Milyar \$	Tersane / Liman	1989
Kop Van Zuid Rotterdam	124,8 Ha	260 Milyon \$	Liman / Endüstri	
Minato Mirai 21 Yokohama	186 Ha	200 Milyar \$	Yapılaşmış Arazi	1983
O1 Havengobied Amsterdam		2,5 Milyar \$	Eski Tersane	1989
Teleport City Tokyo	447 Ha	-	Yapılaşmış Alan	-
Doelands London	2030 Ha	-	Depo / Tersane	1981

5.5.1 Baltimore örneği

Patapsco nehri üzerinde yer alan Baltimore Inner Harbor, Chesapeake körfezinde 1729 yılında kurulmuş önemli bir uluslararası ticaret limanı idi. II. Dünya savaşı sonrasında, ABD kentleri arasında savaş sonrası ekonomik yenilenme programlarının geliştirilmesi ve yürütülmesinde öncülük eden Baltimore, 1950'lerde ABD'deki en büyük kenterinden biri oldu (Green, T., 1991), Resim (4.7), Şekil (5.6).

1950 - 1960 yılları arasında orta sınıf bütçesine uygun konut programları ile birlikte, karayolu ile birlikte otomotiv sektörünün güçlenmesi ve kitle ulaşım sistemlerindeki gelişme banliyöleşme eğilimlerini güçlendirdi. Bu eğilim önemli ekonomik problemlerle birlikte sosyal sorunları da beraberinde getirdi. Özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında sanayide çalışanlar tarafından oluşturulan gettolarda yaşayanlar özellikle işsizlik problemleriyle karşı karşıya kaldılar.

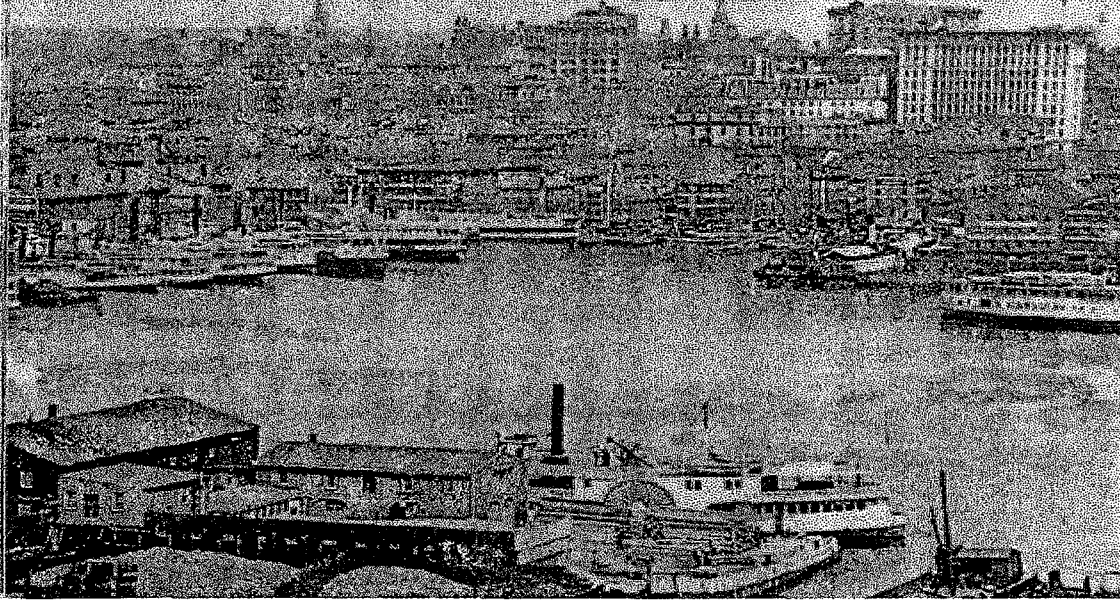
Baltimore'da sanayi ve sanayiye dayalı hizmetler sektörünün de banliyölere göç etme eğilimi, bütçesinin %40'ını bu bölgedeki vergilerden elde eden kent yönetimini ve kenti ekonomik açıdan olumsuz bir biçimde etkiledi.

5.5.1.1 Amaç

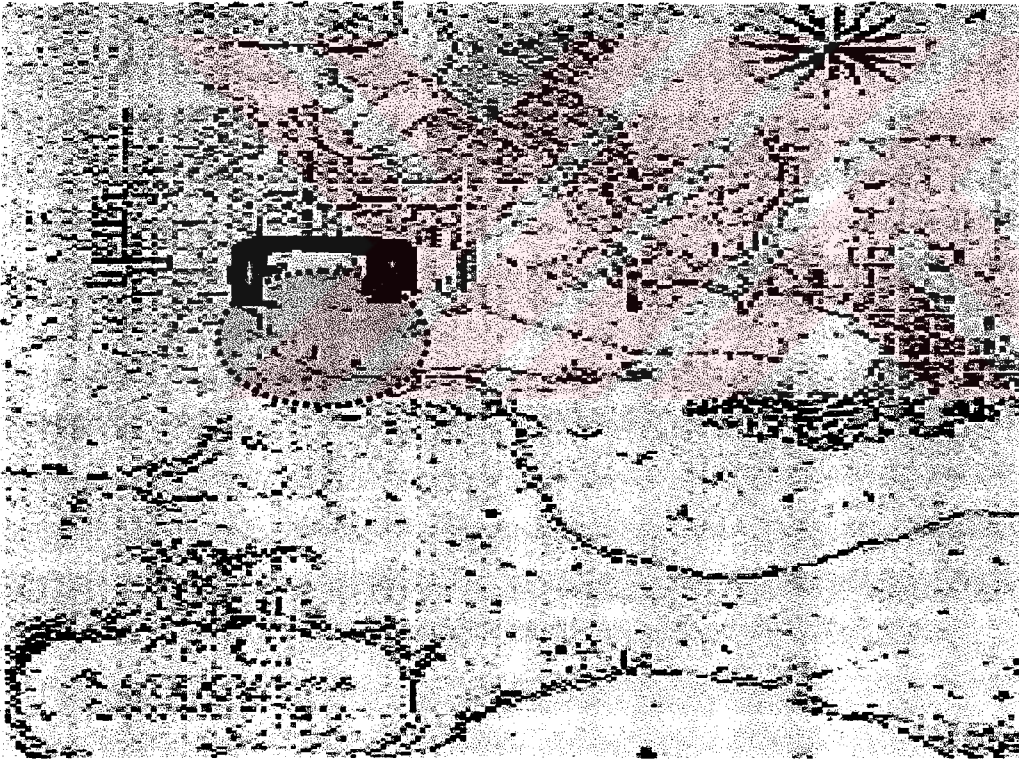
Banliyöleşme eğilimiyle birlikte ortaya çıkan ekonomik ve sosyal sorunları çözmek, kıyıları toplumun ulaşılabilirliğini sağlayarak bu alanlarda kamusal kullanımlar yaratmak, terk edilen alanların kent ekonomisine ve kentte yaşayanlara kazandırmak için kent yönetimi, medya, sivil toplum örgütleri, özel sektör birlikleri yeni bir örgütlenme modeliyle harekete geçtiler.

5.5.1.2 Mülkiyet

Center City, Inner Harbor alanında yer alan mülkiyet, kamu ve özel sektör ağırlıklı idi.



Resim 4.7. Baltimore İner Harbor'un yenilenmeden önceki durumu.(Millspaugh, 1991),.



Şekil 4.6. Baltimore İner Harbor (Baltimore City Planning Department, 1985),.

5.5.1.3 Finans ve organizasyon

The Baltimore Sun ve News Post gibi gazeteler, kent'in ekonomik sorunlarını manşete taşıyarak, toplumun bu konuda duyarlı olmasını ve harekete geçmesini sağlamada stratejik bir rol oynadılar. The Committee for Downtown dünyadaki gelişmeleri dikkate alacak bir master planın hazırlanması için harekete geçti. Master plan çalışmaları için kaynak yaratmak amacıyla Ticaret Odasıyla bir toplantı yapıldı. Bu günümüze kadar gelen yeni bir organizasyonun temelini oluşturdu. 1955 yılında kurulan ve sonraki aşamalarda da planlamada etkin rol oynayan The Greater Baltimore Committee, kent'in profesyonel yöneticilerinden ve iş çevrelerinden oluşan, planlama çalışmalarını yürütecek, kurumlar arası koordinasyonu sağlayacak, finans yaratacak yeni bir kurul oluşturdu.

Oluşturulan bu kurul (The Committee for Downtown) master plan çalışmalarını başlatmak için, kıyıda yararlanma oranına göre, burada yer alacak kullanımlardan alınacak yıllık gelir, gereksinim duyulan kaynağı sağlamak için önemli bir katkı sağladı. İki ayda sağlanan 150.000 \$'lık gelir ve hazineden sağlanan 75.000 \$'lık yardımla birlikte toplam 225.000 \$'lık bir bütçeyle master plan çalışmaları başladı. The Greater Committee, sadece iş toplumundan değil, aynı zamanda eğitim, mimarlık, hukuk, kamunun ilgili meslek adamları ve toplumu doğrudan temsil eden sivil toplum örgütleri yöneticilerinden oluşan bir planlama komitesi oluşturulmasına karar verdi. The Committee for Downtown oluşturulan bu planlama konseyi ile bir master plan hazırlanması için sözleşme yaptı. Planlama Konseyi, kent yönetiminin, toplumun ve iş dünyasının beklentilerine cevap verecek bir planın hazırlanması için çalışmalara başladı.

Baltimore kıyı yeniden geliştirme ve canlandırma projesinin temelini, belirlenen politikaların süreç içinde devamlılığını sağlayan popüler bir belediye başkanı, kentte yaşayan toplumun tüm katmanlarını içeren, kamu ve özel sektör arasında uzlaşmayı sağlayan toplumu planlama ve uygulama sürecinin her aşamasına katan kamu + özel sektör ortaklığı oluşturdu. Center City - Inner Harbor Development Corporation adındaki kamu + özel sektör ortaklığına dayanan bu şirketin dört temel görevi vardı.

Birincisi, kent yönetimindeki farklı aktivitelerden sorumlu kurumlar arasındaki koordinasyonu, kentte var olan işlevlerin yeniden düzenlenmesi ve konumlandırılması ile birlikte, kamusal yararların yaratılmasını sağlamak.

İkincisi, Akvaryum, Convention Center gibi kamu binaları ile, kıyı parkları, promenadların tasarım ve geliştirilmesi aşamasında, bir müşteri gibi davranmak.

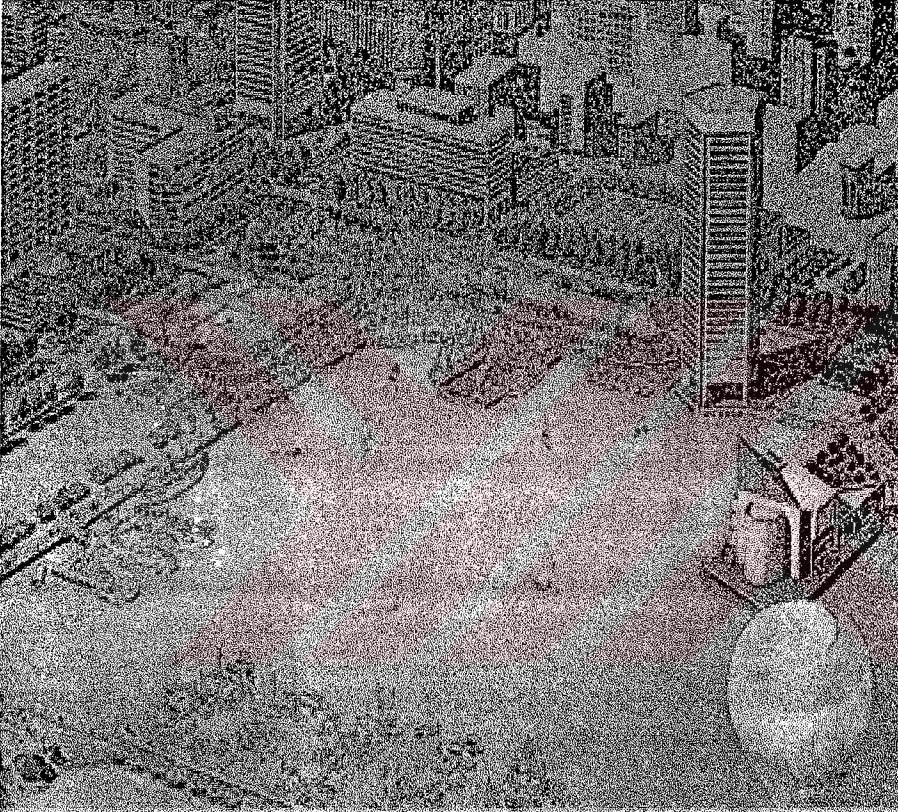
Üçüncüsü, arazi alıp temizleyerek, yeni kullanımlar için hazırlayan özel geliştiriciler (developer) için, personel araştırılmasından sorumludur. Bunu yaparken ortaklık, kentin yararı doğrultusunda, geliştiricileri seçerek kamu seçim sistemi üretir.

Dördüncüsü, kamu ve özel gelişim projelerinin tasarımı ve tasarlanan projelerin gözden geçirilmesinden sorumludur. Bununla birlikte, planların fiziksel ve fonksiyonel koordinasyonu, planların amaçları doğrultusunda, yüksek standartta estetik tasarım niteliklerinin karşılanmasını sağlamak. (Millspaugh, M.)

Charles Center Planının uygulanması ve Inner Harbor Planının gelişmesi, 1965 yılında başlayan ve 25 yılı aşkın bir sürede farklı politikalar ve yöneticilere rağmen, kente maledilmesi, katılımcılık ve karşılıklı ilişki ve kentin sahibi olduğu özel ortaklık ile, gerçekleştirilme şansı buldu. Kamu arazileri üzerine inşa edilen ticari işlevli, özel şirketlere verilen izin ve özel şirketlerin teşvik edilmesi, gelecekte diğer ülkelerdeki kıyasal gelişmeleri de etkileyecek önemli bir karar idi ve tıpkı, kamunun sahibi olduğu akvaryumun 1/4 hissesinin, projeyi gerçekleştirmek amacıyla finans yaratmak için satışında olduğu gibi referandum ile onaylanması, toplumun proje üzerindeki etkisinin ve katılımcılığın bir başka önemli boyutu idi.

Gerçekleştirilen bu organizasyon modeli çerçevesinde, özel sektör, gerekli finansın sağlanmasında, ve planın uygulanmasında bir katalizör olarak görev yaptı. Bununla birlikte, yapılan yatırımların yatırımcıya ve kente geri dönmesi ve yeni yatırımlara dönüşmesi için, alanın çekiciliğinin arttıracak, insanları buraya çekecek aktivitelere ve geniş bir reklam kampanyasına girişildi. Sonuçta, Inner Harbor alanı, toplantı ve kongre alanları (Convention Center), otelleri (Hyatt Regency), akvaryumu, ve festival alanları ile, yılın 12 ayı yaşayan oldukça renkli ve hareketli bir mekana dönüştü. Baltimore ikinci sınıf

bir kent iken bugün yılda 7.5 milyon kişinin gezdiği ve 650 milyon\$ gelir elde edilen Amerikanın en ünlü uluslararası ticaret ve eğlence merkezlerinden biri oldu (Şekil 5.7).



Şekil 5.7 Baltimore İnnar Harbor perspektifi (Millspaugh,1991),.

5.5.1.4 Planlama ve uygulama

II. Dünya Savaşı sonrasında, başlayan desantaralizasyon ile birlikte başlayan banliyöleşme eğilimi ile birlikte kent merkezinde başlayan fiziksel ve sosyal ve ekonomik düşüş ile birlikte, iletişim ve ulaşım teknolojisindeki gelişmeler, kent yöneticilerini, plancıları, toplumu ve iş çevrelerini harekete geçirdi. Büyük kentlerin yeniden inşası ve kent merkezi ve çevrelerinin yeniden canlandırılması çalışmaları 1960'lı yıllarda başlayıp, 1970'li yıllarda gerçekleştirilmeye başladı.

Liman kenti olarak gelişen, teknolojik gelişme ile birlikte bu işlevini yitiren Baltimore Inner Harbor alanı için, liman alanının yeni işlevlerle yeniden biçimlendirmek ve toplumun kıyıda daha aktif biçimde yararlanmasını sağlamak için bir master plan hazırlandı ve 1955 yılında meclise seçilen, meclis başkanı olduktan sonra Inner Harbor yeniden canlandırma projesini onaylayan William Shaffer, 1971 yılında belediye başkanı seçildikten sonra planın uygulamasında çok etkili oldu.

1964 yılında, Wallace, McHarc, Roberts ve Todd tarafından hazırlanan The Inner Harbor master planı toplumun kıyıyı kullanımını amaçlıyordu. 1970 yılında hizmetler sektöründeki gelişmelere paralel olarak limanın batı ve kuzeyinde geliştirilen park ve büro binaları ile, 14.5 ha büyüklüğündeki Charles Center ile yeni gelişme alanları arasında bir geçiş amaçlandı (Millspaugh, M., 1991). İ.M.Pei tarafından tasarlanan dünya ticaret merkezi, limanın güneyinde bilim müzesi ve marina, batısında akvaryum ile birlikte oluşturulan festival alanı planın temel konseptini oluşturdu (Green T., 1991).

Inner Harbor, kentin ekonomik yapısına olan katkısı kadar, kıyıda geliştirilen açık alanlar ve festival alanları ile halkın kıyıyı kullanımını kolaylaştırmıştır. Bürolar, perakende ticaret alanları boş zaman olanakları ile birlikte, tarihi konut alanlarının rehabilitasyonu farklı fonksiyonların karışımına dayalı bir planlama konseptinin çok açık bir göstergesidir.

Kent için çalışan kamu + özel sektör ortaklığına dayanan Center City Inner Harbor Development Company tarafından gerçekleştirilen 48.48 Ha büyüklüğündeki Inner Harbor alanının yeniden geliştirilmesi, yaklaşık 2.5 Milyar \$'a malolmuştur.

5.5.2 London Docland örneği

Kuruluşundan günümüze Londra, daima bir endüstri kentinden çok bir tüccar kenti olarak gelişti. Özellikle 18 ve 19. yüzyılda bu ticari boyut oldukça büyüdü ve güçlendi. 18. yüzyılın sonunda, gelişen ticari aktivitelere paralel olarak, Thames nehri boyunca uzanan alanlarda yer alan iskele ve depo alanları için yetersiz kalınca, yeni depo ve iskele alanlarına gereksinim duyuldu. Özel şirketler de doklar inşa etmeye başladı. 1805 yılında inşa edilen ilk dokla birlikte hızla gelişerek günümüzde, görsel ve fiziksel kirlilik başta olmak üzere, daha da önemlisi bu bölgeler, toplumsal ve sosyal çöküntü alanları olarak büyük sorunlar yaratan alanlar konumuna geldi (Resim 5.8).

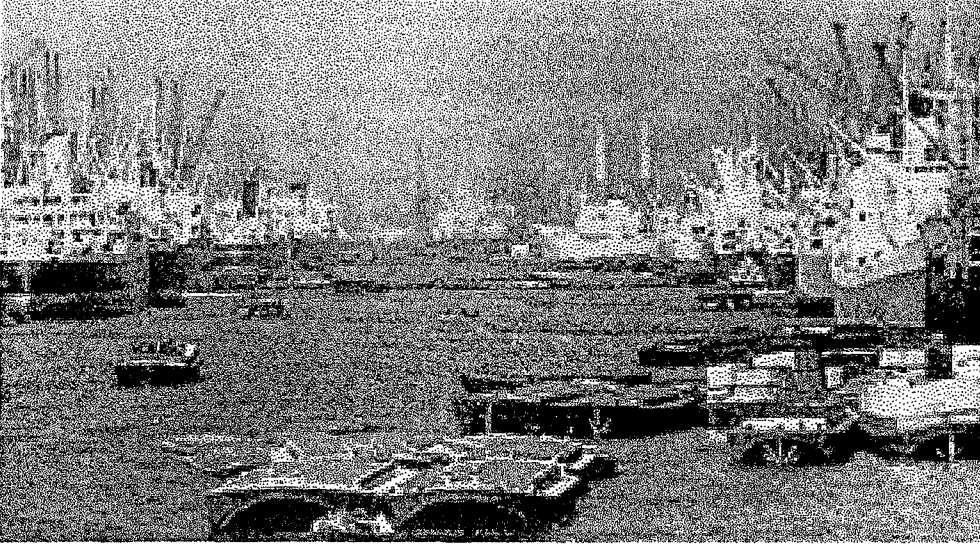
Tower Bridge'den başlayıp kent merkezine kadar 12 km boyunca Thames nehri boyunca uzanan doclands, 20 km²'lik alanı ile kent ölçeğinde oldukça büyük bir alanı kapsamaktaydı. Bu alanın Londra ile yaşamsal bağlantısı yoktu ve bu alanlar Londra'nın arka avlusu olarak tanımlanan problem noktasıydı (Shaw, M., B., 1991) (Şekil 5.8).

5.5.2.1 Amaç

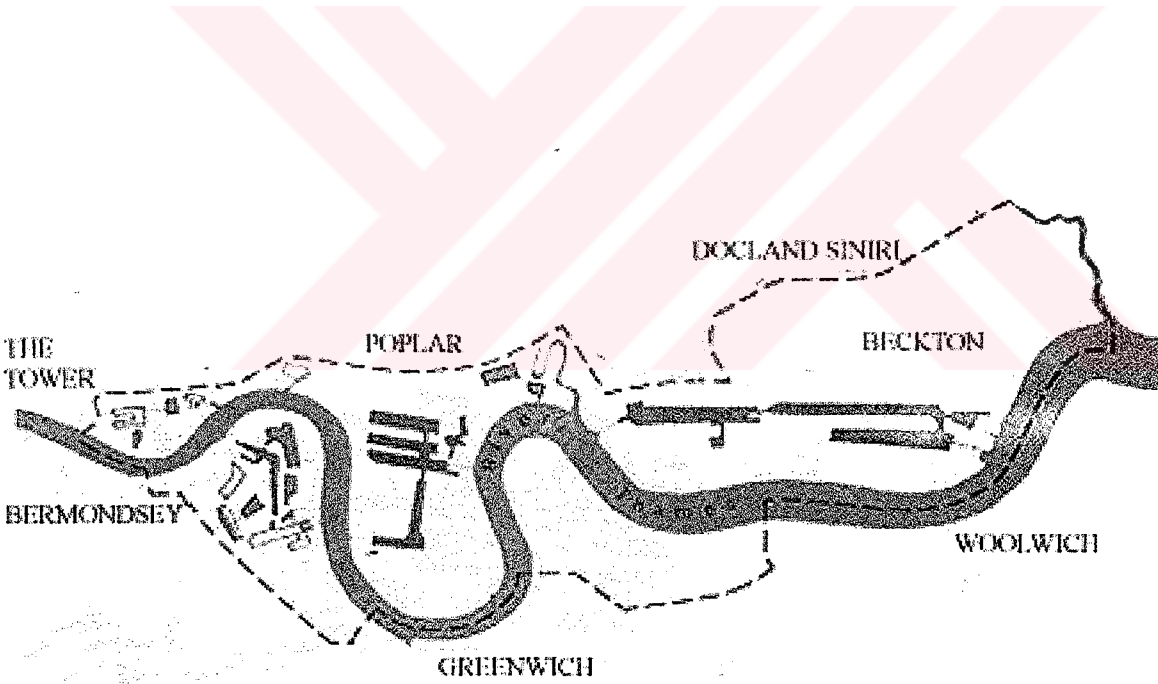
Terkedilen dok alanlarının, yol açtığı sosyal, ekonomik, fiziksel sorunlarla birlikte ulaşım ve altyapıya yönelik sorunları çözerek kentle kopan ilişkilerini yeniden kurmak, bu alanı kentin aktif yaşayan bir bölgesi haline getirmeyi amaçlıyordu.

5.5.2.2 Mülkiyet

Bu alan özel, kamu mülkiyeti (Port of London Authority) ile birlikte askeri tersanelerin bulunması nedeniyle askeri mülkiyetleri de içermekteydi.



Resim 5.8 Londra Dok Alanlarının düzenlemeden önceki görünümü (Shaw, 1991).



Şekil 5.8 Londra Dok Alanları sınırı (London Docklands Development Corporation, 1987).

5.5.2.3 Finans ve organizasyon

1960'lardan sonra teknolojik gelişmelere dayalı olarak gelişen dok alanlarının geri çekilmesi ile yaşanan ekonomik, sosyal altyapı ve ulaşımaya yönelik problemler ile birlikte, iktidardaki İşçi Partisi, sorunları çözmek bir plan hazırlanmasını istedi. Kent Meclisi (The Greater London Council), Docland alanı içinde kalan ve bu gelişmelerden doğrudan etkilenen 5 ilçe belediyesinin oluşturduğu Dockland Birleşik Komitesini (Dockland Joint Committee) oluşturdu. Bu komite yerel sorunları çözmek amacına yönelik Doclands stratejik planını üretmesine rağmen finans yetersizliği sebebi ile uygulanamadı.

1979 yılında Muhafazakar Partinin iktidarı ile birlikte benimsenen ve serbest pazar ekonomisine dayalı politikalar doğrultusunda, talebe dayalı bir planlama yaklaşımı ve bunu destekleyen bir örgütlenme modelini gündeme getirdi. Benimsenen Muhafazakar Parti politikalarına göre, planlama içindeki sosyal kavramlar, yerel yönetimler, mülkiyete uygulanan yüksek vergi oranları, özel sektörü caydıran en önemli sebepler idi ve talebe yönelik planlama modelinde özel sektörün çok önemli bir yeri vardı (Mcintosh, A., 1991). Bu nedenle pazar ekonomisinin gücünü gösterecek planlama yaklaşımlarının gerçekleşmesini sağlayacak, özel sektörü de içeren yeni bir organizasyona gereksinim vardı.

Kuzey Amerika'da ki benzer gelişmeler ve Baltimore örneği, böyle bir organizasyona önemli bir temel teşkil etti. Kamu + özel sektör ortaklığına dayanan bu organizasyon modelinde, Baltimore ile Londra arasındaki temel fark, Baltimore'da özel sektör katalizör görevi üstlenirken, Londra'da kamu sektörü katalizör görevini üstlenmiştir. Bununla birlikte Baltimore'daki kamu + özel ortaklığı, ilçe belediyeleri ile, sivil toplum kuruluşlarını içermekle birlikte, toplantılar halka açıldı ve önemli kararlar, referandumla alınıyordu. London Doclands Development Corporation (LDDC) ise, alan içinde kalan ilçe belediyeleri böyle bir organizasyonun dışında kalmış, ayrıca, toplantılar ilk zamanlarda halka kapalı iken, sonraki dönemlerde bu halka açılmıştır. Baltimore'daki organizasyon daha geniş bir tabana oturan daha demokratik bir organizasyon idi.

1980'de çıkarılan Planlama ve Arazi Yasası'nda, Docland'daki değişimi araştırarak, kentsel yenilemeler ve yeniden geliştirilecek alanlar için stratejiler üretecek yeni bir kurumun biçimlendirilmesi gündeme geldi. Bu amaçla 1981 yılında kurulan London Docland Development Corporation (LDDC), İngiltere'de kurulan kamu + özel sektör birlikteliğine dayalı 11 ortaklığın ilki oldu. Çevre Bakanlığı'nca atanan 30 üyenin oluşturduğu bir kurul tarafından yönetiliyordu. Kurul üyeleri, mülkiyet sahibi sanayicilerden, mülkiyet geliştirme ve yapım şirketlerinden, kamu kurum yöneticilerinden oluşuyordu (Edwards, B., 1992). Alan içinde yer alan üç belediyenin sorumlu olduğu alanlara müdahale etme gücüne sahipti. Bununla birlikte bu alanlarda yer alan yol, eğitim kamu sağlığı gibi yerel ve bölgesel konulardan sorumlu değildi. Bu gelişmeler, yerel yönetimlerin planlamadaki etkisini ortadan kaldırdı.

LDDC'nin temel görevi, geliştiriciler, müteahhitler ve konut birlikleri için uygun hizmetler üretmek olarak belirlendi. Bu doğrultuda LDDC, özel sektörü bu bölgeye çekecek önlemler, alanın temizlenmesi, altyapı ve ulaşımaya yönelik yatırımları gerçekleştirdi. Ticari mülkiyetin yenilenmesinde, yeniden canlandırılmasında, gelişme ve ulaşım arasında etkin bir koordinasyon sağlamak amacıyla, ulaşım yatırımlarını sağlayacak Doclands Light Railway kuruldu.

Organizasyonun bir başka boyutu ise, hükümet politikalarını yansıtan, girişimci bölgeleri idi. On yıllık bir vergi muafiyeti, detaylı ve kontrollü bir planlamadan serbest bir planlama yaklaşımı ile birlikte, bu bölgelerin avantajları:

- o politik çıkmazların ortadan kaldırıcak, plana dayalı gelişmeler,
- o verimsiz araştırmaların azalması ile planlama sürecinin kısalması, tasarıma daha fazla ağırlık verilmesi,
- o esneklik,
- o net ulaşılabilir amaçlarla projelerin yönlendirilmesi,
- o girişimlerin çoğunun bireysel riskleri içermesidir (Shaw, B., 1991).

LDDC'ye on yılda, 1.135 milyar paund'luk bir kaynak yaratıldı. Bu kaynağın büyük bir bölümü arazi alımlarında ve arazinin temizlenmesinde kullanıldı. LDDC, mülkiyet satışı

ve ulaşımdan on yılda 794 milyon paund gelir elde etti. LDDC, Mart 1989'da yaptığı açıklamada 547 milyon paund'luk bir kamu yatırımının 6.850 milyar paund'luk bir özel yatırımı alana çekerek, modelin hedefine ulaştığını ifade etmiştir (Hinsley, H., 1991).

5.5.2.4 Planlama ve uygulama

19. yüzyılda Londra'nın gelişen ticari yapısı ile birlikte, yeni iskele ve depo alanlarına gereksinim duyulması ile birlikte kent meclisi (London County Council) tarafından hazırlanan plan, dok alanlarının biçimlenmesinde etkili olmuştur. Plan, bu dönemde, oldukça etkin bir çalışma alanı olan dok alanlarını ve beraberinde getirdiği, ulaşım ve altyapı, konut, eğitim ve sağlık gibi temel sorunların çözümlenmesini amaçlıyordu. 1944 Abercrombie planı ve 1951 kent meclisi tarafından hazırlanan gelişme planlarında sorunların çözümünde etkili olamadı (Pudney, J., 1975) (şekil 5.9).

1960 yılından sonra, teknolojik gelişmeler ile birlikte başlayan desantralizasyon sürecine dayalı olarak gelişen sosyal ve ekonomik sorunları çözmek amaçıyla, danışman Traves Morgan, geleneksel arazi kullanım planına dayalı, Thames parkı, yeni bir merkez kent, su kıyısının ve doğu yakasının rehabilitasyonu gibi farklı alternatifleri içeren bir plan hazırladı (Edwards, B., 1992). Ancak bu çözüm önerileri meclis tarafından (Greater London Council) yetersiz görüldü. Bunun zerine geri çekilmeden doğrudan etkilenen ilçe belediyelerinin yöneticilerinden oluşan Dok Alanları Birleşik Komitesini kurdu (Docland Joint Committee). Bu komite dok alanlarının sorununu çözmeye yönelik bir stratejik plan hazırladı. Çalışanların konut sorunları ile birlikte, var olan 5000 konutun rehabilitasyonu, alandaki endüstriyel işlerin korunması, yeni iş olanaklarının yaratılması, ulaşım ve altyapı olanaklarının iyileştirilmesi gibi yerel sorunların çözümünü amaçlayan plan finans ve mülkiyet sorunları gibi nedenlerle uygulanamadı (Hinsley, H., 1991).

1979'da Muhafazakar Parti'nin iktidara gelmesi ve kent meclisinde (Greater London Council) oğunluğu kazanmasından sonra planın amaç ve hedefleri büyük ölçüde değişti. Muhafazakar Hükümet benimsediği serbest pazar ekonomisi doğrultusunda, sosyal programları içeren konsept yerine, özel sektörü ve pazarı ön plana çıkaran, kamu

harcamaları yerine bireysel özel harcamaları ve sorumlulukları ön plana çıkaran bir konsept kurdu (Mcintosh, A., 1991). Thatcher Hükümeti, planlama içindeki sosyal kavramların, özel yatırımcıyı caydıran önemli bir unsur olduğunu, yerel yönetimlerin özel sektöre karşı önyargılı ve etkisiz olduğunu öne sürüp, 1945'den beri özel amaçlar kadar, kamu yararının gözetildiği, yerel demokrasi kavramına dayalı İngiliz planlama geleneği yerine, pazara dayalı, arazi değerlerini maksimize edecek bir planlama yaklaşımını benimsedi. Dok alanlarını da bu yaklaşımların sınanacağı önemli bir laboratuvar olarak gördü (Şekil 5.10)

Thatcher hükümetinin politikalarını uygulamak için kamu ve özel sektör arasında koordinasyonu sağlayacak, sınırsız bir güç yetkiye sahip olan ve Çevre Bakanlığınca atanan üyelerden oluşan London Dockland Development Corporation (LDDC), bir master plan hazırladı. Hazırlanan master plan doğrultusunda, ulaşım ile ilgili karar uygulama ve yatırımlar, LDDC altında kurulan Dockland Light Railway (DLR) tarafından gerçekleştirilirken, LDDC özel sektörü alana çekecek alanın çekiciliğini arttıracak gerekli altyapı çalışmaları, arazilerin kamulaştırılması, temizlenmesi, gelişmeye hazır hale getirilmesi ile birlikte kentsel tasarım ölçeğinde, girişimci bölgeler adı altında, Isle of Dogs gibi projeler üretildi ve gerçekleştirildi (Şekil 5.11).

Stratejik plan, eski ve yeni arasındaki ilişkileri göz önünde bulunduran stratejiler üretti. Tobacco Dock gibi tarihi binaların bulunduğu alanlarda, binalara verilen yeni işlevler ile önemli dönüşümler gerçekleştirildi (Resim 5.9), (Resim 5.10).

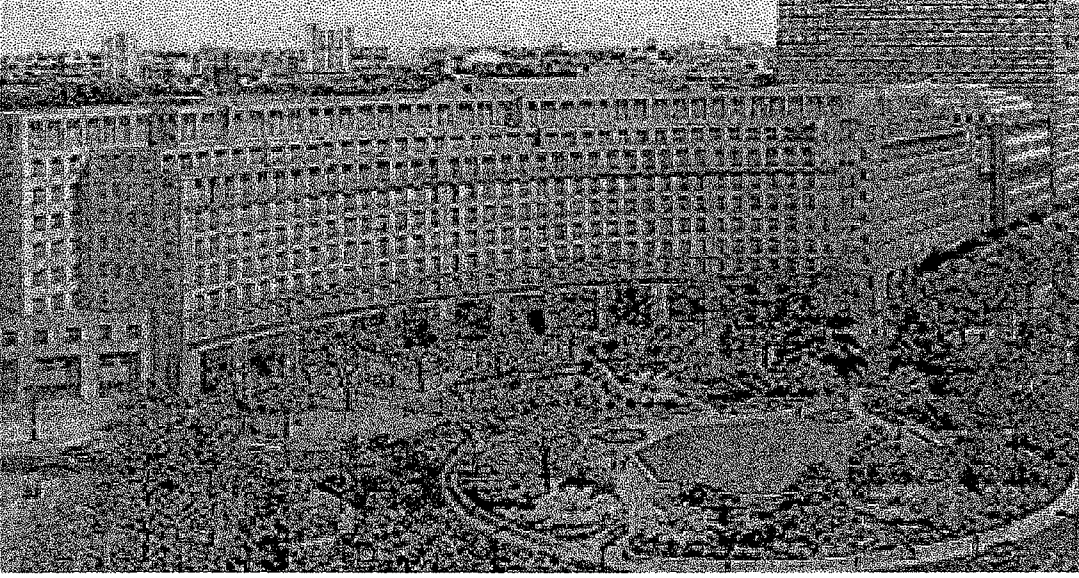
Bu planlama yaklaşımlarının temel avantajları:

- o ekonomik canladırma dayalı gelişmelere çok hızlı bir biçimde yanıt verme,
- o proje oluşumu, masrafları gibi net biçimde ifade edilmiş yönetim hedeflerine olanak sağlayan proje yönelimli yaklaşımlar,
- o uzun ve üretici olmayan araştırmalardan sakınmak,
- o politika dışında bileşik ve uzun tasarım gereksinimi,
- o pratik kısa dönemli müdahalelere odaklanmak idi (Shaw, B., 1991).

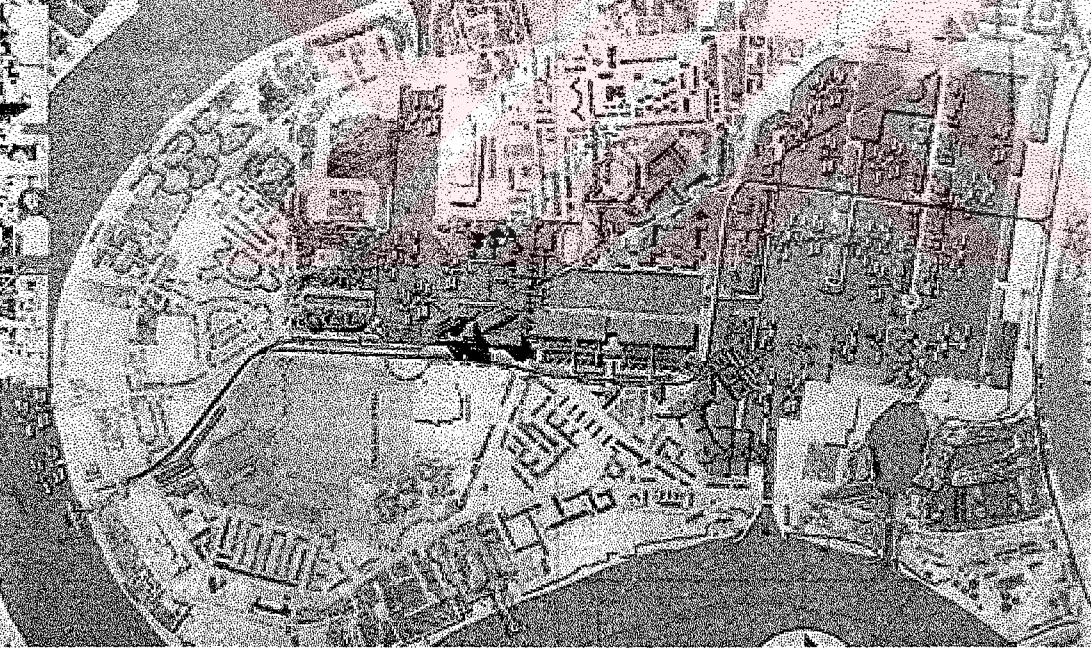
Thames nehri boyunca, Tower Bridge'den başlayıp, 12 km uzanan, 2222 Ha büyüklüğündeki Doclands, Wapping, Isle of Dogs, Royal Docks, Surrey Docks adlı dört gelişme bölgesine ayrıldı. (Şekil 5.12). Isle of Dogs, girişimci bölgesi, idi amaçların gerçekleştirilmesi için önemli idi. Thames nehri kıyısında orta sınıf konutlar, uluslararası yüksek teknoloji alanı, Avrupanın en yüksek binalarının bulunduğu büro binaları, otel, alışveriş alanları, tiyatro gibi kültürel alanlar tasarlandı (Resim 5.11).

Wapping, Royal Docks, Surrey Docks alanları, konut ve konut hizmet alanları ağırlıklı gelişirken, eski ve yeni entegrasyonu oldukça başarılı bir şekilde gerçekleştirilmiştir. Özellikle depoların restorasyon ile konut, büro, perakende ticaret, kültür gibi farklı işlevlere dönüşümü oldukça başarılı olmuştur.

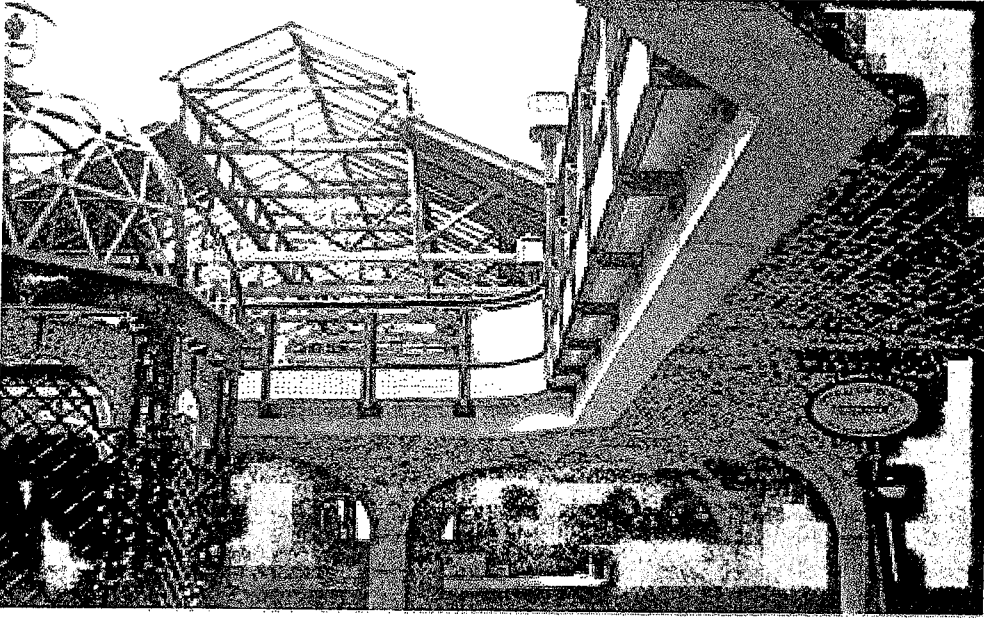




Şekil 5.10 Docklands, Thatcher hükümetinin politikalarının sınındığı önemli bir alan oldu. (London Dockland Development Corporation, 1990),.



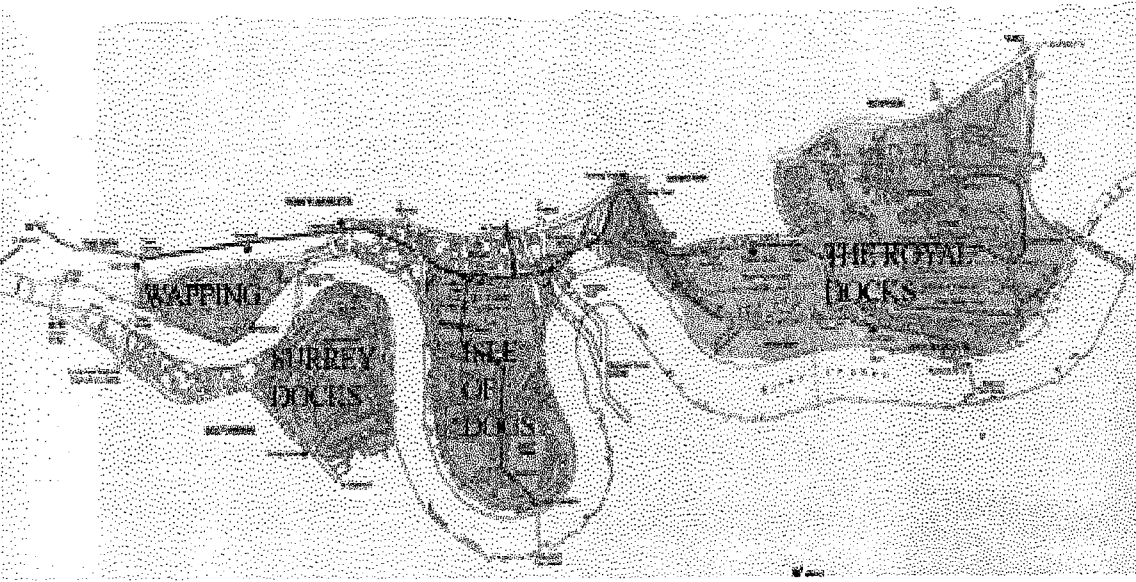
Şekil 5.11 Isle of Dogs Kentsel Tasarım Projesi (Shaw, 1991),.



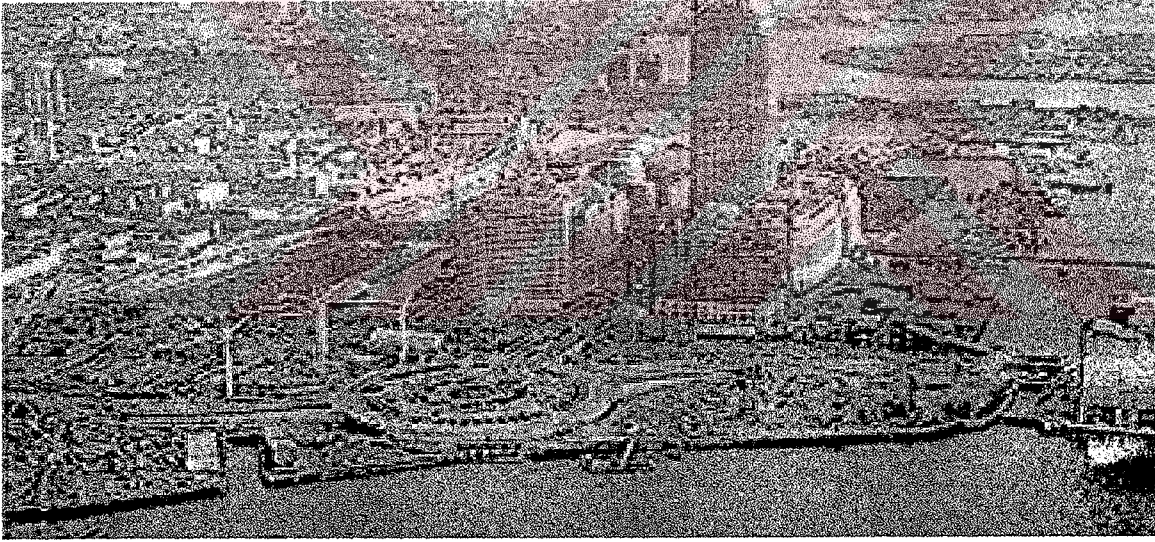
Resim 5.9 Doclands'da, depolar kültür, büro, konut, gibi farklı işlevlere dönüştürülerek eski ve yeninin entegrasyonu sağlandı (Edwards, 1992),.



Resim 5.10 Wapping Kanalı boyunca yer alan Thomas More avlulu konutlarının, yenilemeden sonraki görünümü (Hoyle vd,1988),.



Şekil 5.12 Dok Alanları Wapping, Surrey Docks, Isle of Dogs, Royal Docks adlı dört gelişme bölgesine ayrıldı (Shaw,1991),.



Resim 5.11 Isle of Dogs girişimci bölgesi konut, ticaret, kültür, eğlence gibi farklı işlevler ile birlikte bölgede, Cesar Pelli tarafından tasarlanan Avrupa'nın en yüksek binası bulunmaktadır (Shaw,1991),.

5.6 Türkiye'deki Gelişmeler

I. Bölüm'dede belirtildiği gibi kıyı, sadece su ile karayı birbirinden ayıran fiziksel bir çizgi değil, su ile kara arasındaki ilişkiler kuran bir mekan oluşturmakta ve bu mekanda hem doğal yapı hem de ekonomik ve sosyal yapı yer almaktadır (Vidinlioğlu, N., 1983). Dünyada 1960 sonrası başlayan desantralizasyon sonucu terk edilen kıyısız alanların, 1970'lerden sonra başlayarak yeniden geliştirilmesinin yansımaları, ülkemizde ise, dünyada yaşanan süreçlerden farklı olarak 1982' de, Bakanlar Kurulu'nun Haliç'te suyu kirleten tersane ve endüstriyel faaliyetleri durdurma kararı kent dışında yeni alanlara nakli ile başlamıştır. Ancak dünyada teknolojiye ve uydu kent, bahçe şehir gibi kentleşme politikalarına dayalı planlı ve organize desantralizasyonun ülkemizdeki yansıması farklı olmuştur. Dünyada desantralizasyon sonucu ortaya çıkan fiziksel, altyapı ve ulaşımaya yönelik sorunları ile birlikte, bu alanların yeniden geliştirilmesinde, bu gelişmelerden doğrudan etkilenen kentin, bölgelerin sosyal ve ekonomik sorunlarını çözmeye yönelik planlama ve organizasyonel yaklaşımlar geliştirilirken, ülkemizde ise, 1982 sonrası yeni ekonomik, yasal yapılanma, yerelleşme kapsamında yerel yönetimlere devredilen başta planlama gibi yetkiler ve örgütlenme biçimi, turizmi teşvik amacıyla çıkartılan turizm yasası, bu süreci oldukça etkilerken, planlama ve organizasyonel yaklaşımların yetersizliği dikkat çekmiştir.

Gerek Haliç, gerekse Kazlıçeşme'de, sanayinin desantralisasyonu, planlı ve organize olmamasından dolayı, terk edilen alanların yeni işlevlerinin belirlenememesi, mülkiyet, oganizasyon ile birlikte hem terk ettikleri hemde yeniden konumlandıkları alanlarda gerekli altyapı, ulaşım, fiziksel ve sosyal yetersizlikler nedeniyle önemli sorunlar da beraberinde getirmiştir. Örneğin Haliç'teki özel tersanelerin yeniden konumlandığı Tuzla tersaneler bölgesi, organizasyon ve planlamanın eksikliğinden dolayı önemli sorunlarla karşılaşmıştır. Tersanelerin yer aldığı alan bir taraftan doğal sit alanı olan bir bölgenin hemen yanında konumlanırken, diğer taraftan yetersiz planlama ve organizasyondan kaynaklanan, altyapı yetersizliği, kirlilik, çalışanların barınma ve bunu destekleyici işlevlerin yetersizliği gibi önemli sorunlarla karşılaşmışlardır. Yine Kazlıçeşme'de, deri sanayinin, Tuzla Aydınli bölgesine taşınması ile bu bölgede benzer sorunlarla

karşılaşmış, ancak altyapı ile ilgili sorunlar aşılırken organizasyondan kaynaklanan sorunlarla karşılaşıldı. Bu sorunların en önemlisi ise, bölgenin %15 kapasiteyle çalışması idi.

5.6.1 Amaç

Türkiye'deki gelişmelere baktığımızda, yapılan çalışmalarda öncelikli amaç, kıyıların kirletici işlevlerden arındırılması, ulaşım ve altyapı sorunlarının karşılanması, temizlenen alanlarda, toplumun kıyılardan yararlanmasına olanak sağlayacak park ve açık alanların düzenlenmesi ile birlikte, turizme yönelik işlevler olmuştur.

5.6.2 Finans ve organizasyon

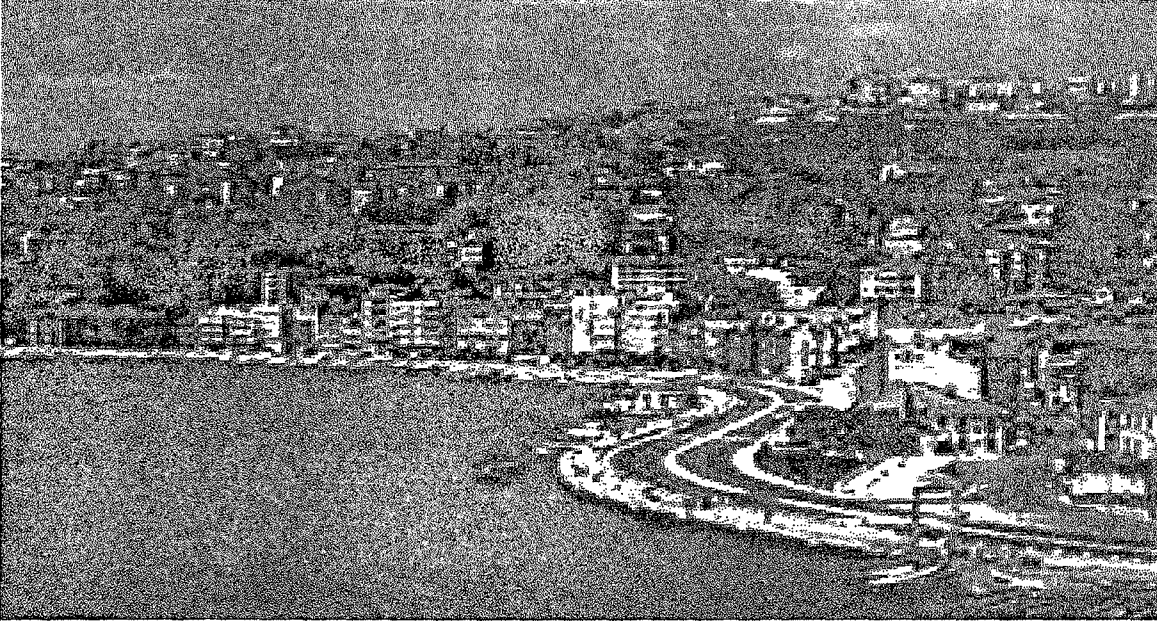
Ülkemizdeki kıyısız gelişmelere baktığımızda, dünyadaki gelişmelere paralel olarak, 1983 sonrası benimsenen liberal ekonomik politikalar doğrultusunda özellikle kıyısız alanlarda, bu alanları etkileyecek önemli gelişmeler gözlenmiştir. Özellikle gelişen teknolojiyle birlikte, çalışma sürelerinin kısalması ve boş zamanların artması, turizm ve eğlence sektörünü önemli bir pazar haline getirmiştir. Gelişen bu pazar, ülkemizde özellikle, güney kıyılarımızı ve büyük kentlerin kıyılarını etkilemiştir. Ancak dünyada olduğu gibi ülkemizde bu talebi karşılayacak düzenlemeler için gerekli finansın sağlanmasındaki güçlükler yeni düzenleme ve organizasyonları gündeme getirmiştir. Turizm Yasası ve turizm bölgeleri gibi kıyısız alanları etkileyen yasal düzenlemeler, farklı politikaları savunan yerel ve merkezi yönetimler arasında çekişmeleride beraberinde getirmiştir.

Ülkemizde kıyısız gelişmeleri etkileyen iki farklı finans ve organizasyon modeli gözlenmektedir. Organizasyonlardan ilki, geleneksel planlama hiyerarşisi içerisinde, finansmanı ve organizasyonu kamu kurumları veya yerel yönetimler tarafından sağlanan ulaşım altyapı otopark ve park gibi açık alanların sağlanmasına uygulamalardır. Bu uygulamalar genellikle kıyıların doldurulması, yada terk edilen kıyısız alanlardaki kamu mülkiyetinin park ve açık alan kullanımları biçiminde ortaya çıkmaktadır (Resim 5.12), (Resim 5.13). Organizasyonlardan ikincisi, talep ve pazar eğilimli, özel sektörün etkin rol

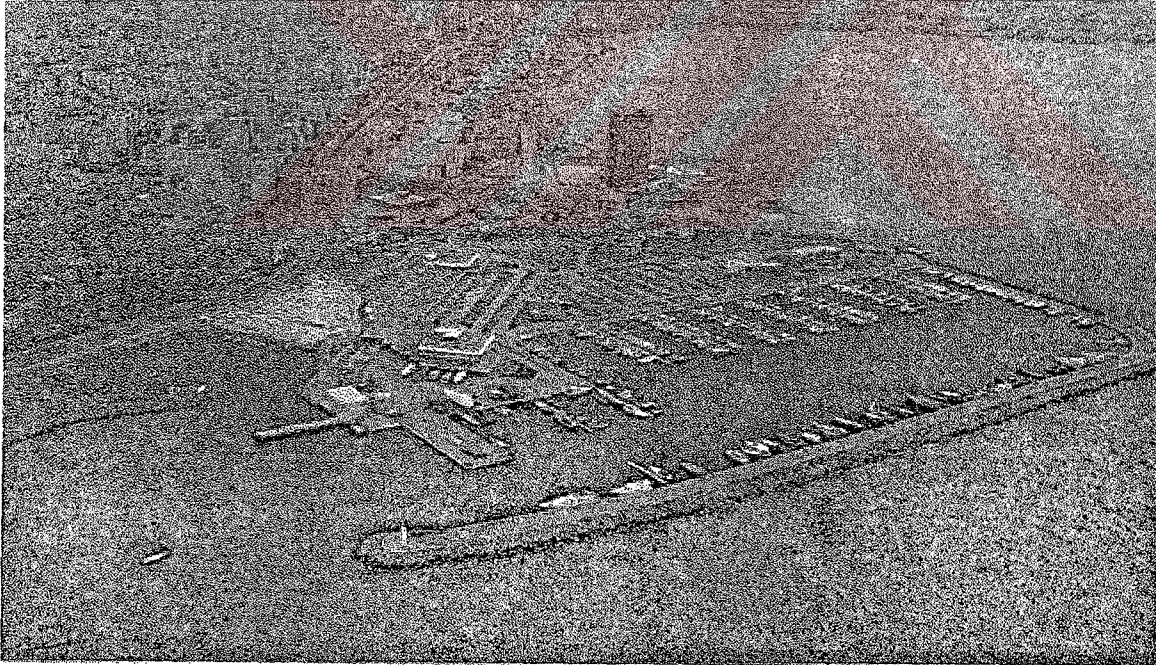
aldığı organizasyonlardır. Yap, işlet, devret adı verilen bu organizasyon, yatırıma uygun, pazar payı olan, özellikle kıyısal alanlardaki kamu arazileri üzerine özel sektörün finansman ve organizasyonu ile gerçekleştirilen, belirli bir dönem sonunda yatırımların kamuya devrini içeren uygulamaları kapsamaktadır. Belirli dönemlerle sınırlı olan bu organizasyon, beraberinde özel sektör karının maksimizasyonuna dayalı, alanların yoğun ve dengesiz ticari kullanımına yönelik uygulamaları beraberinde getirdi. Bu uygulamaların en belirgin örnekleri, kıyılarıdaki turizm tesisleri ve bu organizasyonları ilki olarak tanımlanabilecek Ataköy Turizm ve Ticaret Merkezidir (Resim 5.14).



Resim 5.12 1984 yılı sonrası Belediye Başkanı Bedreddin Dalan operasyonu ile Haliç kıyılarındaki sanayi ve küçük sanayinin desantralizasyonu ile birlikte boşalan Haliç kıyılarında bir açık alan düzenlemesi (Timuroğlu, 1993),.



Resim 5.13 1984 yılı sonrası Belediye Başkanı Bedreddin Dalan dönemi operasyonlarından olan Boğaz'da kazıklı yol uygulaması (Oktay, 1995),.



Resim 5.14 Yap İşlet Devret modeliyle gerçekleştirilen Ataköy Turizm Tesisleri (Tabanlıoğlu,1993),.

5.6.3 Planlama ve uygulama

Ülkemizde, 1926 yılından başlayan ve günümüze kadar gelen 10 - 100 m. arasında değişen kıyı alanlarında, ulaşım, sanayi, atıkların uzaklaştırılması, su ürünlerinden yararlanma, dinlenme, eğlence, v.b. yasalarla belirlenmiş kullanımları içeren ve su kara ilişkisini basit bir çizgi olarak gören yaklaşımlar, doğal, ekonomik, sosyal, kültürel yapıya dayalı bir mekan boyutunun eksikliğinden dolayı, bu alanların biçimlenmesinde yetersiz kalmışlardır.

1983 yılında Turizmi Teşvik Yasası, yerel yönetimlerin yeniden yapılandırılan plan yapma ve onama yetkisi veren İmar Yasası ve Yerel Yönetimler Yasası gibi yasal düzenlemeler ile birlikte makro ölçekten, mikro ölçeğe varan geleneksel plan yaklaşımları kıyıların günümüzdeki biçimlenmesinde etkili olduğu gözlenmektedir.

Ülkemizdeki kıyıları geliştiren, biçimlendiren planlama ve uygulamalara baktığımızda kamu ve özel sektör tarafından gerçekleştirildiğini görmekteyiz. Kamu tarafından gerçekleştirilen planlama ve uygulamalar, genellikle kentin altyapı ve ulaşım, otopark gibi sorunları ile birlikte, çay bahçesi, park gibi pasif açık alan kullanımlarını içeren dolgu alanlarının, terk edilen sanayi alanlarının planlamasını ve uygulamalarını kapsamaktadır. Kıyı ile karşılıklı ilişki ile biçimlenen kıyının gerisindeki mekanları ihmal eden bu geleneksel planlama yaklaşımı finans ve organizasyon yetersizliği ile birlikte, kıyıda olumsuz uygulamaları, kararsızlıkları beraberinde getirmiştir. Bu planlama ve uygulamaların örnekleri, İstanbul'daki, Kadıköy - Tuzla, Sarayburnu - B.Çekmece arasındaki dolgu alanlarında (Şekil 5.13), Haliç'te sanayinin desantralizasyonu ile boşalan alanların yıkılıp temizlenmesi ile ortaya çıkan alanlarda (Resim 5.15), Kazlıçeşme deri sanayi ve İstinye Tersanesinin kaldırılması ile birlikte ortaya çıkan alanların fonksiyonel belirsizliğinin halen devam etmesi sürecinde açıkça görülmektedir (Resim 5.16), (Resim 5.17), (Şekil 5.14).

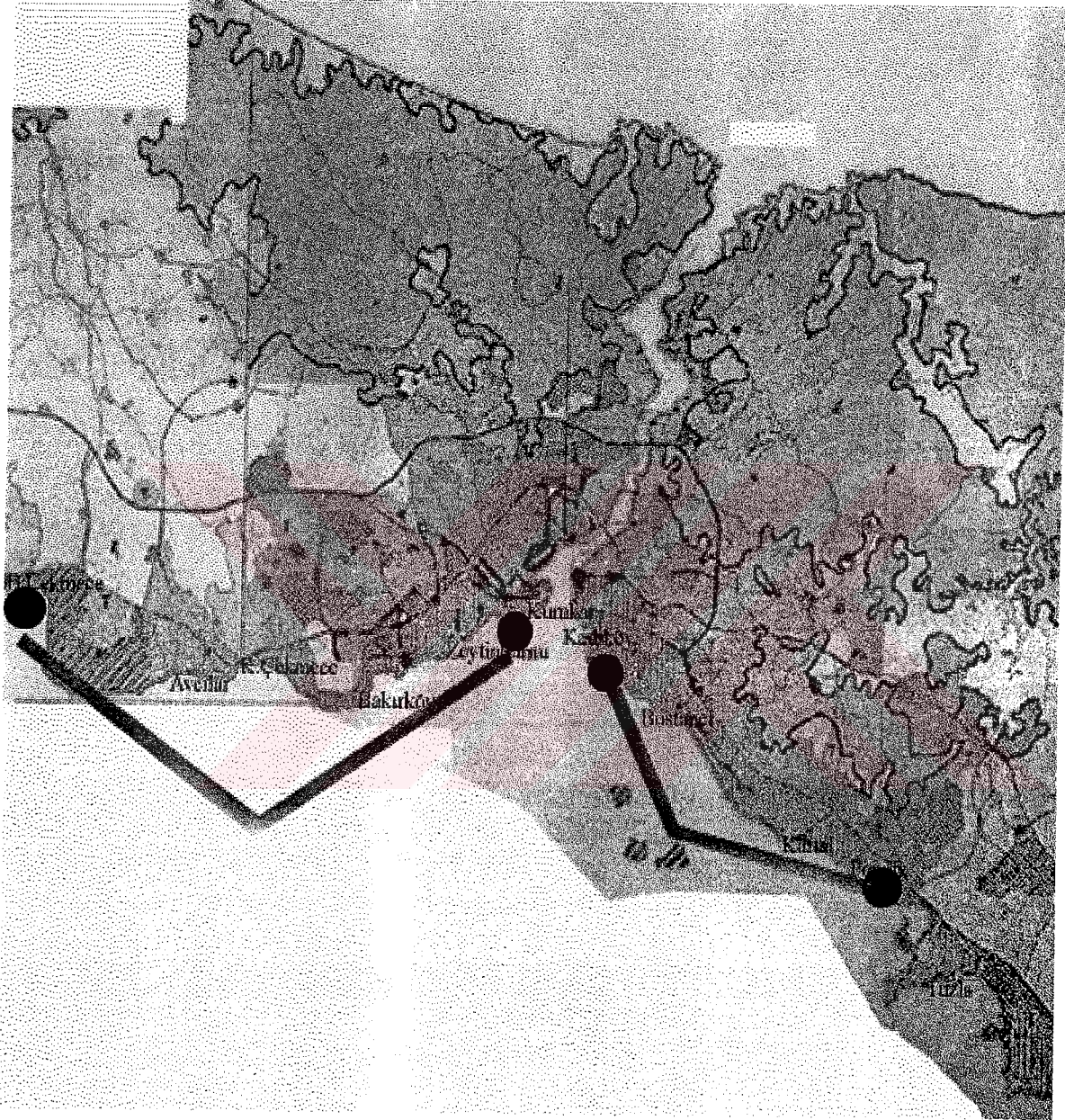
Bakanlar Kurulu Kararı ilan edilen turizm alanlarında, özel sektör veya, Bayındırlık İmar İskan Bakanlığınca, hazırlanan makro ve mikro ölçekli planlar doğrultusunda, gelişen

kıyisal alanlarda gözlemlenen en önemli olgu, özel sektörün devreye girmesi, karın maksimize edilmesi doğrultusunda, tasarım kalitesinin yükselmesi ile birlikte, toplum yararının sınırlı olmasıdır. Bu tür planlama ve uygulamaların en önemli ve ilk örneklerinden birisi, Ataköy Turizm Tesisleri (Resim 5.18), (Şekil 5.15) ve güney kıyılarındaki turizm tesisleridir.

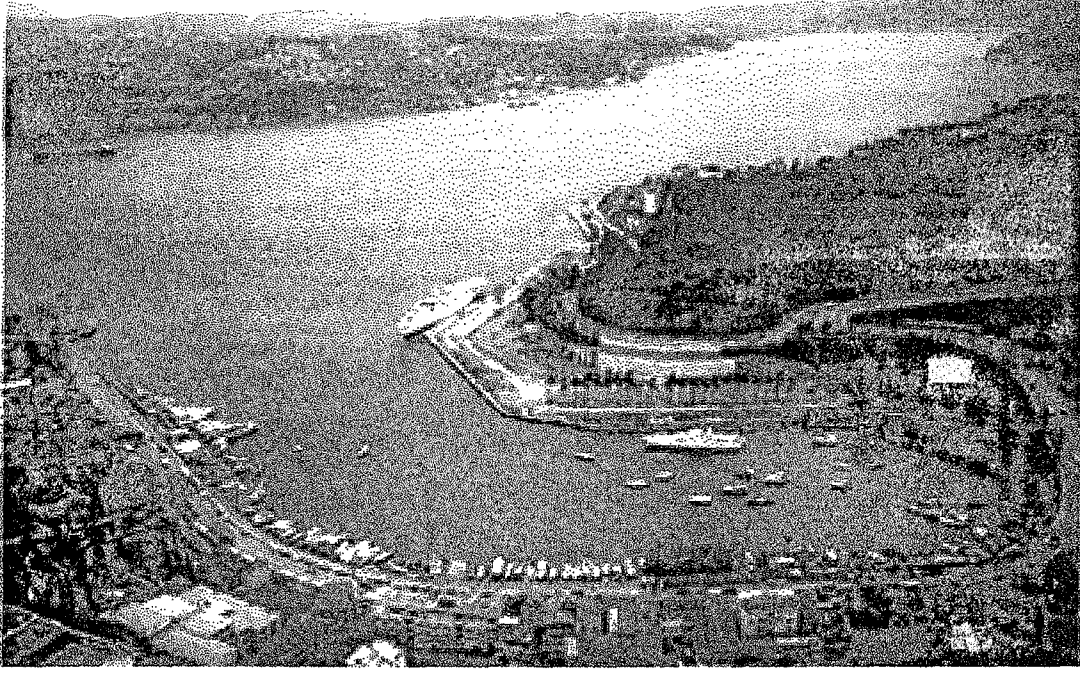
Dünyadaki ve ülkemizdeki gelişmeleri karşılaştırdığımızda, dünyada kamu + özel sektör ortaklığına dayalı plan ve uygulamalar ile, tasarım kalitesini artırması ile birlikte, planlama sürecine halkın katılımının sağlanması ve dolayısıyla kıyıların kullanımında kamu ve özel sektör dengeli bir kullanımının gerçekleşirken, ülkemizde, tasarım kalitesi yüksek, kamu özel sektör yararını dengeleyen katılımcı bir planlama yaklaşımını ve uygulamasını görememekteyiz. kıyisal alanlardaki gelişmeler, gerçekleşen uygulamalar, zayıflayan denize bağlı yaşamdan kaynaklanan kent kimliğinin yeniden yaratılmasında, günümüz imar planı ve yaklaşımlarının yetersizliğini göstermektedir.



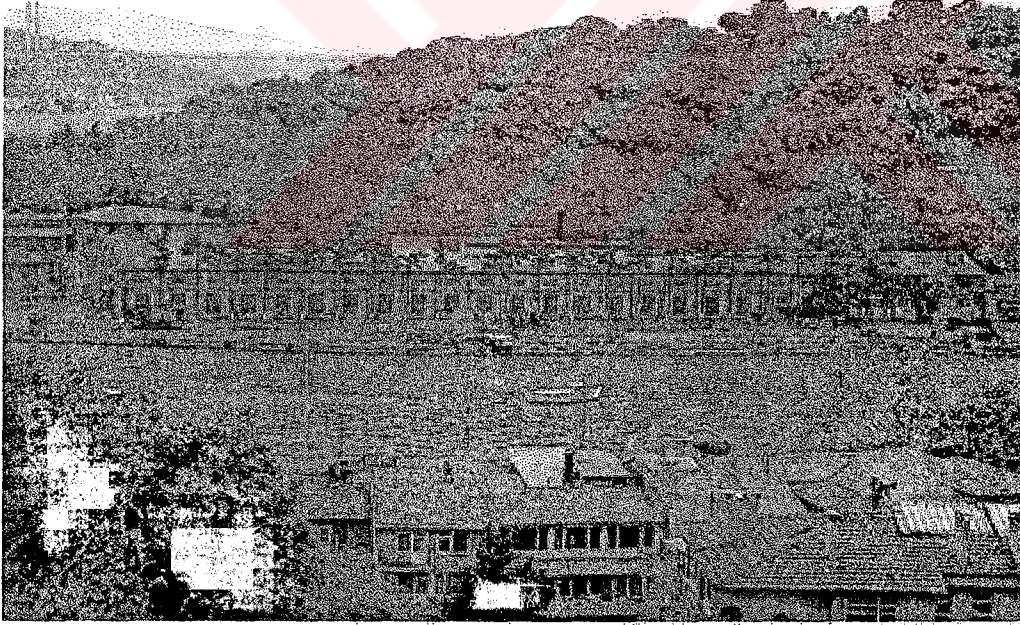
Resim 5.15 Haliç, sanayinin desantralizasyonu ile birlikte terkedilen yıkılan alanlar, gerisindeki mekanlarla uyumsuz, ilişkisiz pasif kullanım alanlarına dönüştü. (Timuroğlu, 1993),



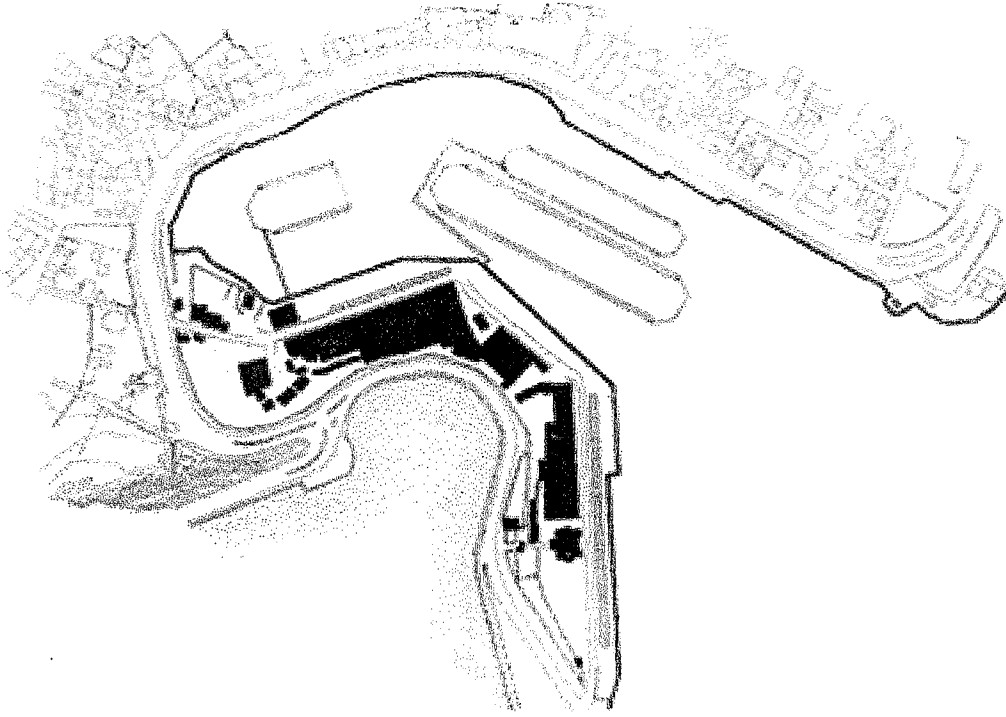
Şekil 5.13 Kamusal yatırımla gerçekleşen Sarayburnu - Büyükçekmece, Kadıköy - Tuzla arasında gerçekleştirilen kıyı dolgusu, ulaşım, altyapı, ve açık alan kullanımını içeren birbirleriyle uyumsuz tasarım kalitesi düşük mekanları içermektedir(YTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 1996),.



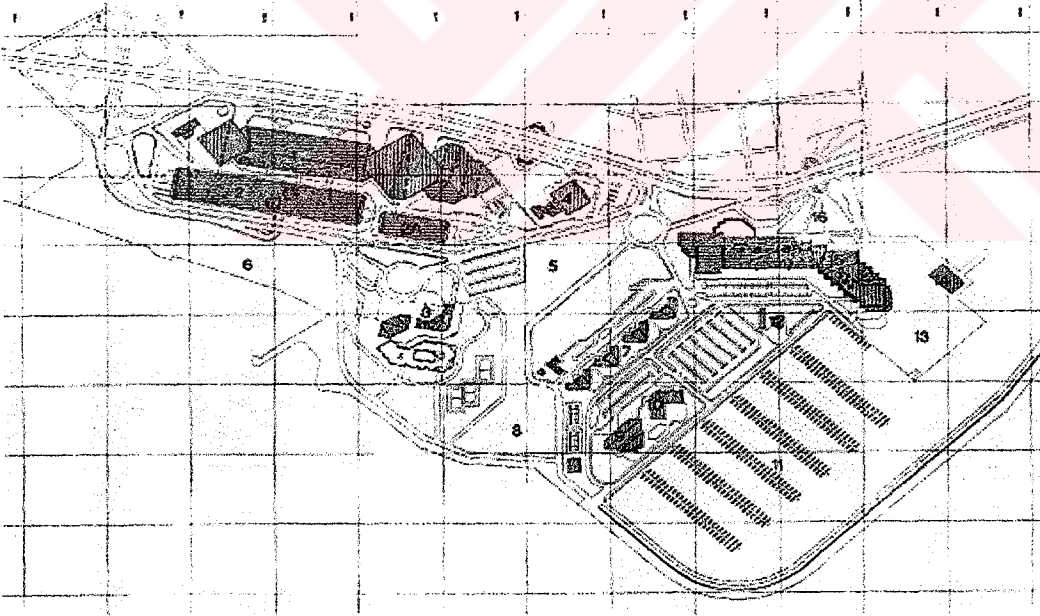
Resim 5.16 1985 tarihinde turizm bölgesi ilan edilen, 1991 yılında kaldırılan İstinye Tersanesi, henüz kullanım belirsizliği nedeniyle boş durmaktadır (Çelebi, 1993),.



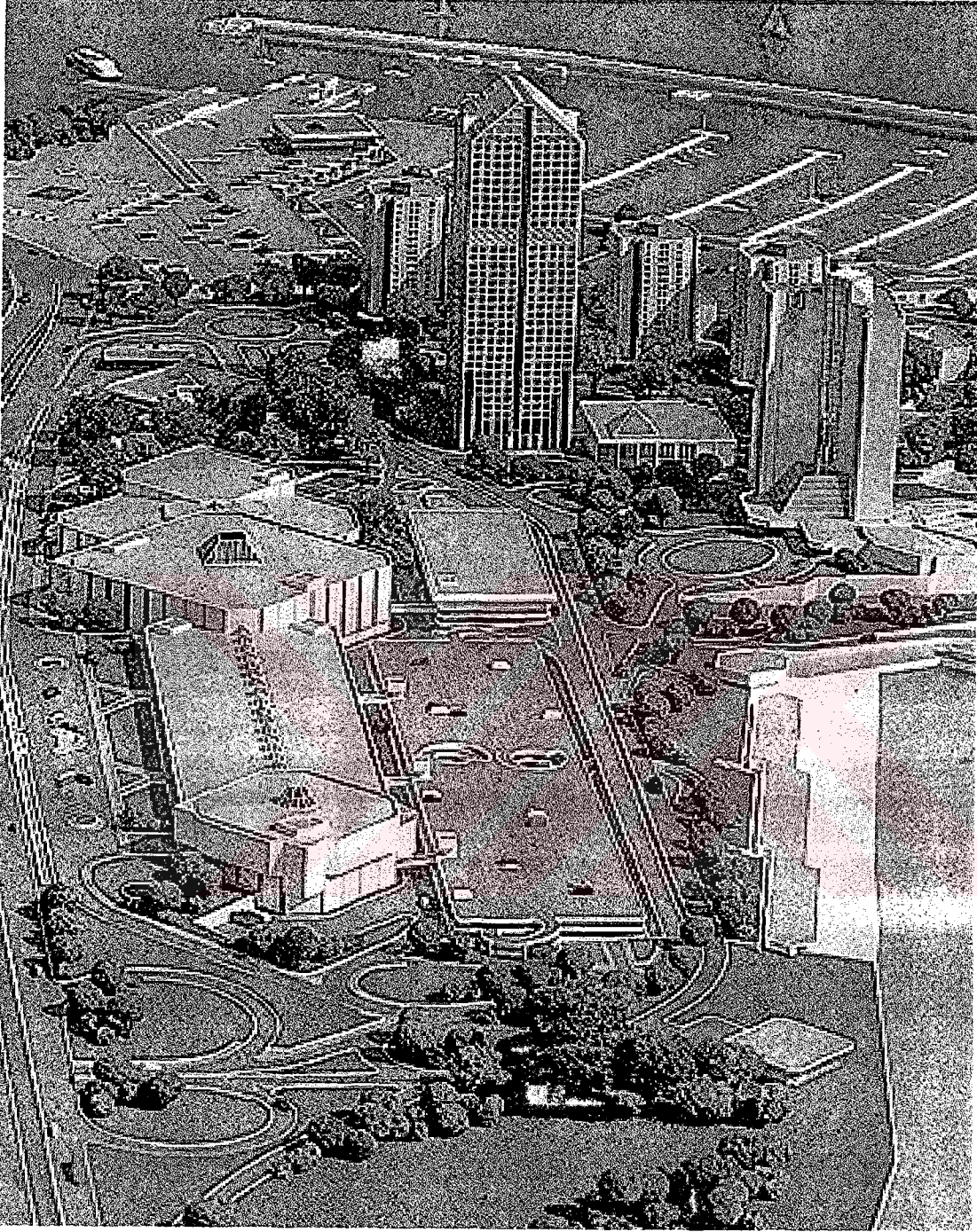
Resim 5.17 İstinye'deki geçmişle günümüz arasında ilişki kurulmasını sağlayan endüstriyel binalar, restore edilerek işlevsel dönüşümleri sağlanarak günümüze kalabilirdi. Ancak bu binalar bugün artık yok (Gül vd., 1993).



Şekil 5.14 İstinye Tersanesi Planı (Gül vd., 1993),.



Şekil 5.16 Ataköy Turistik Tesisleri Vaziyet Planı (Tabanlıoğlu, 1993),.



Resim 5.18 Özel sektör tarafından yap - işlet devret modeliyle gerçekleştirilen Ataköy Turizm ve Turistik Tesisleri, nitelikli tasarıma rağmen, getirdiği sınırlı bir toplum yararı ile tartışma yaratmıştır (Tabanlıoğlu, 1993).

6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Geçmişten günümüze farklı işlevlerin, farklı ilişkilerin biçimlendirdiği kent kıyıları sanayileşme ile birlikte olumsuz bir gelişme sürecine girmiştir. Özellikle kentin tarihi alanları ve yakın çevresi ile birlikte, ilişki içinde bulunduğu kıyılar bu olumsuzluktan etkilenmişlerdir. Bu etkinin başında kent kültürü ve bilincine sahip kentsoylu sınıfı, önce kent çevresindeki henüz kirlenmemiş kıyısal alanlara, daha sonra da kıyıdan tamamen koparak, kıyıdan uzakta henüz doğası bozulmamış, gelişmemiş alanlarda kendi banliyölerini oluşturarak, öncelikle kıyıdan sonrada kentten kopmuştur.

Planlı bir desantralizasyon sürecini içermemesine rağmen, kentsel kıyılar ve ilişkide bulunduğu gerisindeki kentsel alanlar, yenilenmek ve yeniden geliştirilmek için önemli bir fırsat yakaladılar. Ancak kentin tarihi ve zengin kültürel geçmişi ile birlikte planlamayı yadsıyan kimlik arama çabaları ve yaklaşımları, kentin suya dönme çabalarını etkisiz kılmış, geniş oto yolları, amaçsız yeşil alanları içeren kent kıyılarını baştan başa kuşatan dolgu alanları, kıyıdan yeni bir kopuş sürecini başlatmıştır.

Varsayım 1. Çevre hem fiziksel ortamı hem de toplumsal ve ekonomik ortamı içerdiği için, çevre sorunlarına sadece fiziksel mekanın bir bozukluğu olarak bakılmamalıdır. Gelişmemiş veya gelişmekte olan ülkelerde toplumsal ve ekonomik sorunlar zaman çevre sorunlarının önüne geçebilir. Bu nedenle soruna ekonomik gelişmemi, çevre sorunumu diye bir yaklaşımda bulunmak yanlıştır ve dengeli ekonomik gelişme sorunun çözümünü de içermektedir (Keleş, R., 1976). Kıyısal fonksiyonlar, kara – deniz karşılıklı ilişkisi, sosyal kavramlarındaki gelişim, planlama ve yönetim senaryosu ile ilgilidir. Kıyı ve kıyı ile ilişkili aktivitelerden doğan istihdamın yönü, ölçeği ve doğası araştırılmalı ve kıyısal alanlarla, kıyısal aktiviteler arasındaki ilişkilerde, istihdamın göz önünde bulundurulması, bu alanlarda yaşayan topluma dolaylı yarar sağlar.

Liman ve limana dayalı sanayinin desantralizasyonu ile boşalan alanlar, fiziksel ve ekonomik açıdan çöküntüye uğramış alanların hem fiziksel hem de toplumsal ve ekonomik canlandırılması için bir fırsat yarattı. Sanayinin desantralize edilmesi ile birlikte, kıyısal alanlarda yaşayan ve bu sektörde çalışan insanlar için istihdam önemli bir sorun olmuştur.

Bu sorunun belirlenen iki boyutundan birincisi, sanayi ile birlikte çalışanların da hareket etmesi ile kent çevresinde, kıyısız ve kıyısız olmayan alanlarda yeni çöküntü alanlarının ortaya çıkmasıdır. Gerek Haliç, gerekse Kazlıçeşme deri sanayinin desantralizasyon sürecinde bu çok belirgin olarak izlenmiştir. Haliç'teki tersanelerin konumlandırıldığı Pendik ve Tuzla bölgelerindeki kıyısız alanlar sayfiye alanından çöküntü alanına dönüşmüşlerdir. Yine Kazlıçeşme deri sanayinin kaldırıldığı Tuzla Aydınli bölgesindeki deri sanayi, bu sektörde çalışanların sağlıklı bir çevrede yaşama ortamı düzenlenmesine yönelik tedbirlerin alınmaması dolayısıyla, kentin yeni sorun alanlarına dönüşmüştür.

Belirlenen sorunun ikinci boyutu ise, sanayi ile birlikte hareket etmeyerek, yaşadığı çevreyle uyum sağlayan nüfusun, kıyılarda geliştirilecek yeni işlevlere entegrasyonu ve bu yaşam çevrelerindeki mekansal kalitenin yükseltilmesidir. Gelişen teknoloji ile birlikte hizmetler sektörünün giderek önem kazanması ile birlikte, kıyısız alanlarda ve gerisinde yaşayan insanlar, bu işlere yönelik becerilerini geliştirecek bir eğitim ile yeni geliştirilecek işlevlere entegre edilebilirler. Eğitim ve kent kültürünün geliştirilmesi ve yeni iş olanakları, bu bölgelerde yaşayanların gelir düzeyinde bir artış sağlayacaktır. Gelir düzeyindeki artış ile birlikte ve eğitimdeki gelişmeler, fizik mekana yönelik gelişmeleri de beraberinde getirecektir. Özellikle kentin en zengin tarihi ve kültürel mekanlarını oluşturan Haliç kıyılarında, sanayileşme süreci ile başlayan olumsuz dönüşüm sürecini, sadece basit çevresel tedbirlerle değil, kıyının gerisinde yer alan bölgeleri de içeren, ekonomik sosyal ve kültürel boyutuyla ele almak, kıyı gerisindeki alanlarla, gerçek anlamda bir kıyıya dönüşü gerçekleştireceği muhakkaktır.

Varsayım 2. Kentsel kıyıların geliştirilmesinde, kıyıları içinde buldukları kentsel coğrafyanın bir elemanı olarak, sanayileşme sürecinde ihmal edilen ve sanayinin desantralizasyonu ile birlikte yeniden gündeme gelen doğal ortamın süregeldiği eko – sisteme dikkat edilmelidir.

Sanayileşmenin getirdiği kirlenmenin en çok etkilediği alanlar, deniz ve kıyısı olmuştur. Denizdeki aşırı kirlenme, deniz ve kıyıdaki yaşamı olumsuz biçimde etkilemiştir. 1970'li yılların sonlarına kadar yüzmek dahil her türlü denizsel aktivitelerin yapılabildiği İstanbul'un Marmara kıyıları, artan kirlilik dolayısıyla bu özelliğini yitirmiştir.

Kirlilik, deniz içindeki yaşam ile birlikte kıyıları da etkilemiş, kent çevresindeki plajlar ve rekreasyon alanları niteliklerini kaybederek gazino, kafeterya gibi işlevlere dönüşmüştür. Kentin bu konuda daha duyarlı olan kentsoylu kesimi, bu olumsuz gelişmelerden etkilenmiş, kent dışında bu gelişmelerden etkilenmemiş, içinde gölet, yüzmeye havuzu gibi su elemanlarını da içeren banliyöler inşa ederek kent kıyılarından ve giderek kentten kopuk bir yaşamı tercih etmişlerdir. Örneğin Tuzla çevresi, her türlü denizsel aktivitelerin gerçekleştiği önemli bir sayfiye ve rekreasyon alanı iken, tersane ve deri sanayinin yol açtığı kirlilik ile bu özelliğini yitirerek dönüşüme uğramıştır.

Kirliliğin yarattığı olumsuzluğun etkisini azaltacak biçimde gelişen teknoloji ile birlikte, ekolojik konularda toplumsal bilincin gelişmesi, kıyıda yer alacak farklı işlevlerin kirliliğe yönelik olumsuz etkilerini önleyecek önemli bir faktör olarak ele alınmalıdır. Kentsel ortamla ilişkili kentsel fonksiyonlar ile su ile doğrudan ilişkili rekreasyonel parkların dengelenmesinde ekolojik yaklaşımlar da önemli bir başka faktör olarak geliştirilmelidir. Bu amaçla, kıyıda estetik değerler yaratmak ve uygun fonksiyonlar sağlamak için deniz ve kıyı parkları ile, ticari, kültürel, konaklama gibi işlevlerin dengeli bir dağılımını içeren gelişmeler, hem kentin görünümünü hem de ekolojisini zenginleştirecektir.

Varsayım 3. Avrupa Birliği (AB) gibi uluslararası ekonomik güçler, globalleşme gibi yeni dünya düzenini amaçlayan ekonomik politikalar, günümüzde ve gelecekte kentlerin gelişimini etkileyecektir. Kentler ile karşılıklı ilişki içinde olan kent kıyısının da bu gelişmelerden etkileneceği mutlaklıdır. Bundan dolayı kentsel kıyıların geliştirilmesinde yerel güçler ile birlikte ulusal ve uluslararası güçler de önemli rol oynayacaktır.

Dünyadaki ekonomik gelişme ile birlikte teknolojik gelişme, kentlerin yeni kimliklerinin belirlenmesinde ve gelişmelerinde önemli bir rol üstlenmiştir. Sanayi kentinden, hizmetler sektörünün ağırlıkta olduğu bir “global kent”, bir “dünya kenti” olma istemi, kentlerin gelişme eğilimini oldukça etkilemiştir.

Gelişmiş teknolojinin gereksinimi olan yeterli bir altyapı ile birlikte, dış dünya ve çevresiyle güçlü bir ilişki kurmasını sağlayacak ulaşım olanakları, “global kent” olmanın

en önemli koşuldur. “Global kent” olmanın bir diğer koşulu ise, nitelikli bir kentsel çevre ve eleman ihtiyacıdır.

Kentsel toplumun niteliksel görünümünün değişimiyle birlikte, gelir düzeylerindeki artış, dinlenme, eğlence kültür, alışveriş ile birlikte konaklama ve kongre gibi yüksek standartlı işlevsel alanlar kentin gelişmesinin yönünü tayin ederken, sanayinin desantralizasyonu ile terk edilen kıyısız alanlar, bu tür işlevlerin yer alabileceği, aynı zamanda kentin kıyıya dönüşünü sağlayacak potansiyel alanlar olarak ortaya çıkacaktır.

1984’lerde başlayan “global kent” kimliğine uygun kent yaratma çabalarının kıyılara yansımalarının üç boyutu görülmektedir.

- Bu yansımanın birinci boyutu, altyapı gereksinimini karşılamaya yönelik geniş otoyollar ve amaçsız yeşil alanları içeren dolgu alanlarıdır. Anadolu ve Avrupa yakasındaki Marmara kıyılarındaki dolgu alanları ile Boğaziçi ve Haliç’teki kazıklı yollar bu gelişmenin en önemli örneğini oluşturmaktadır.
- Bu yansımanın ikinci boyutu ise, Haliç gibi sanayinin desantralizasyonu boşalan alanlardaki açık alan düzenlemeleri ile, İstinye, Kazlıçeşme gibi sanayinin desantralizasyonu ile boşalan ancak işlevsel belirsizliği süren alanlardır.
- Yansımanın üçüncü boyutu ise, özel sektör girişimiyle geliştirilen otel alışveriş, marina, kafeterya, restaurant gibi farklı işlev alanlarını içeren Ataköy Turizm Tesisleridir.

Bu üç gelişme de “global kent” eğiliminin kent kıyı ilişkisine yansıyan görünümüdür.

Varsayım 4. Geçmişten günümüze, kente kimlik veren toplumsal ve kentsel elemanların, önemli bir kültürel öge olarak devamlılığının sağlanması, kıyıların geliştirilmesi sürecinde önemli bir etken olarak geliştirilmelidir.

İstanbul gibi binlerce yıllık geçmişe sahip, çeşitli dönemlerde çok farklı faktörlerle biçimlenmiş mekansal yapı ve bu yapıyı oluşturan mekansal ve toplumsal ögeler, sanayileşme süreci ile, değişim ve dönüşüme uğramıştır. Bu değişim ve dönüşüm sürecinde başta Haliç kıyıları olmak üzere kıyıları ve gerisindeki alanlar da etkilenmiştir. Haliç kıyılarındaki ve gerisindeki tarihi alanlar bu gelişmelerden olumsuz bir biçimde

etkilenerak çöküntü alanlarına dönüştürmüştür. Çöküntü alanlarına dönüşen bu bölgeler, sanayinin kıyılardan geri çekilmesiyle, kent – kıyı ilişkisi doğrultusunda yenilenme olanağına kavuştular. Ancak Haliç kıyısında, kıyıya kimlik kazandırmış, işlevsel dönüşümlerle kentsel kullanımlara kazandırılabilir bir çok yapı yıkılarak kaldırılmıştır. Böylece kıyının gerisinde yer alan yer alan tarihi mekanlar, kıyıda işlevsel yetersizlikten kaynaklanan boşluk dolayısıyla yenilenme şansını yitirmiştir.

İstinye’de 1907’de kurulan tersanenin ve Fatih Sultan Mehmet döneminde gelişmeye başlayan Kazlıçeşme deri sanayinin kaldırılması bölgeye kimlik kazandıran önemli tarihi öğeler, Haliç’teki gibi kaldırılmıştır. Tasarıma önemli ipuçları verecek bu öğelerin kaldırılması, zengin bir tasarımı engellerken, yeniden geliştirmede belirsizliği beraberinde getirmiştir.

Kentsel kıyıların yeniden geliştirilmesinde, özellikle gerisinde tarihsel öğeleri ve bu öğelerle güçlü ilişkileri olan kıyı mekanının yeniden geliştirilmesi, mutlaka bölgeye kimlik veren tarihsel öğeleri de içeren yaklaşımları da içermelidir.

Varsayım 5. Kıyıların yeniden geliştirilmesi doğrultusunda, sınırlı fonksiyonlara yönelik kullanımlardan, farklı ve çeşitli işlevleri içeren çok yönlü kullanıma dönüşüm, yüksek bir maliyet getirmektedir. Bu da farklı ve çok yönlü bir yönetim ve organizasyon ihtiyacını doğurmaktadır.

Kuruluşundan bu yana farklı ve işlevlerin biçimlendirdiği kentsel kıyıların geliştirilmesinde ve biçimlendirilmesinde, 1960’lara kadar merkezi yönetim kararları etkili olurken, 1960’lardan sonra başlayan ve 1984’de güçlenen yerelleşme politikaları doğrultusunda yerel yönetim politikaları etkili olmuştur. Ancak bu etkinlik yönetsel ve organizasyonel yetersizlik, gerek merkezi yönetimin, gerekse yerel yönetimlerin etkin olduğu dönemlerde kıyısız mekanların gelişimini olumsuz etkilemiştir. Dönüşüm maliyetlerinin yüksekliği, bu dönüşümleri olumsuz yönde etkileyen bir başka önemli unsur olurken, yaklaşımları sınırlandırmış, tasarım kalitesini düşürmüştür.

Kıyı yeniden geliştirmelerinde, merkezi ve yerel yönetimlerin yetersiz kalması, farklı bir yönetim ve organizasyon modeline ihtiyaç göstermektedir. Bu organizasyon ve yönetim modelinin temelini kamu + özel sektör birlikteliği oluşturmalıdır. Planlama organizasyon ve uygulamayı içeren iki kademeli organizasyon modeli, merkezi yönetim, yerel yönetim, üniversiteler, sanayi ve ticaret odaları, sivil toplum örgütleri gibi her katmandan geniş yelpazeli bir katılımı içermelidir.

Varsayım 6. 3830 sayılı son Kıyı Kanunu da dahil, Mecelle Kanunu ile başlayan 10 m. ile 100 m. arasında değişen göreceli sınırları içinde ele alınan kıyı bandının biçimlenmesinde ve kullanımında kıyı yasaları yetersiz kalmaktadır.

İstanbul'un kuruluşundan günümüze farklı ilişkilerle biçimlenen, şekillenen ona kimlik kazandıran öğelerin korunmasında ve geliştirilmesinde yetersiz kalan kıyı yasaları, kentsel kıyılarda, kültüre bağlı mekan planlamasını reddetmektedir.

1982 Anayasa'sı dahil, her kesimce kuramsal olarak kabul edilen bir ilkeye göre, kıyı bandının derinliği kullanım fonksiyonuna bağlıdır. Prensipteki bu birlikteliğe karşın, kıyı yasalarındaki yanlış tekrarlanarak 10 m. – 100 m. arasında değişen göreceli sınırların tartışmaları yapılmaktadır. Tartışmalar dönüp dolaşıp, işlenmemiş doğal kıyının, kıyı bandı boyutu noktasına geliyor. Buda bizi, kıyı – kent kıyısı kavramları arasındaki ayırımı götürmektedir. Tanımlarının, yasal dayanaklarının ve planlama tasarım içeriklerinin farklılığı, bizi böyle bir ayırımı götürmektedir. Kentin su kıyısı, kent açısından var olan bir kıyının tanımını içermektedir. Kentle bütünleşebilen kıyılar, kentlere kimliklerini vermişlerdir. Kent kıyısı arka mekanları ile bütünlük gösterir. Kentin su kıyısının sorunu arka mekanındaki kentin sorununun yansımasıdır.

Diğer taraftan bakıldığında da, kent kıyısının var oluş nedeni arka mekanına bağlıdır. Bu birlikteliğin sonucunda, kent kıyısının biçimlenmesi söz konusu olmaktadır. Oysa kıyılarıımıza, kentten soyutlanarak çözüm üretilmeye çalışılmaktadır. Sonuç olarak, kapsamlı bir “kent kıyısı” tanımını içeren, “kıyı geliştirme projeleri”ne olanak sağlayan ve kent kıyılarına daha esnek ve kapsamlı yaklaşan, bir “Kent Kıyısı Kanunu”nun çıkarılması veya mevcut kanuna kent kıyısı ile ilgili maddelerin eklenmesi gereksinim olmaktadır.

Varsayım 7. Geleneksel planlama yaklaşımları ile birlikte bütünlüğü olmayan parçacıl düzenlemelerde kentsel kıyıların yenilenmesi ve geliştirilmesinde yetersiz kalmaktadır.

İşlevini tamamlamış kent kıyısının dönüşümü doğaldır. Önemli olan mekanların yok edilmesi değil, zamanın doğrularına ve gereksinimlerine uygun fonksiyonlarla canlandırılması, yaşatılmasıdır. Bu doğrultuda, kıyısına küsen kentleri kıyısıyla barıştıracak, dinamik ve esnek planlama yaklaşımlarına ihtiyaç vardır. Bölgesel bazda belirlenen stratejiler doğrultusunda, gereksinim duyulan belirlenen stratejilere uygun potansiyele sahip alanlar, sorunlu alanlar, alt bölge kapsamında kentsel tasarım ağırlıklı “Kent Kıyısı Geliştirme Projesi” ile geliştirilmelidir.



KAYNAKLAR

- Al Naib, S., K., (1991), *European Doclands : Past, Present and Future*, Thames and Hudson, London.
- Akçura, G. (1994), "Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi", Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, 3: 24 –25.
- Akdağ, M., (1974), *Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi*, Cem Yayınevi, İstanbul.
- Aktepe, M., (1979), "İstanbul Fenerbahçesi Hakkında Bazı Bilgiler", *Tarih Dergisi*, XXXII : 349 – 372.
- Anderson, J., Duncan, S., Hudson, R., (1983), *Redundant Spaces in Cities and Regions*, London Press, London
- Andersons, A., (1997), "Adaptive Reuse of Wharves in Sydney : Walsh Bay" *Aquapolis*, 4 : 28-35.
- Arslan, N., (1992), *Gravür ve Seyahatnamelerde İstanbul*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları No : 9, İstanbul.
- Ayverdi, E., H., (1958), *Fatih Devri Sonlarında İstanbul Mahalleleri, Şehrin İskanı ve Nüfusu*, Ankara.
- Bakker, R. (1991), "The Kop Van Zuid : Redevelopment of Disused Harbour Areas on the River Maas," *Waterfronts: a New Frontier for Cities on Water*, Venice.
- Baltimore City Planning Department, (1985), *The Baltimore Harbor*, Baltimore, Maryland.
- Bayhan, İ., (1969), *Şehir Planlaması, İskender Marbaası*, İstanbul.
- Bayındırlık ve İmar İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, (1996), *Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği*, Yayın No : 56, Ankara.
- Bender, R., (1993), "Where the City Meets the Shore," *Waterfronts: a New Frontier for Cities on Water*, Venice,
- Bird, J., (1980), *Seaports as a Subset of Gateway for Regions: a Research survey*, *Progress in Human Geography* 4, 3, : 360-370
- Breen, A., Rigby, D., (1994), *Waterfronts: Cities Reclaim their Edge*, McGraw-Hill Inc., New York
- Breen A., Rigby D., (1996), *The New Waterfront: a Worldwide Urban Success Story*, C.S. Graphics Pte Ltd., Singapore.

Brehier, L., (1970), *La Civilisation Byzantine*, Paris.

Bruttomesso, R., (1991), *Kıyı Cephesi: Kıyı Şehirleri İçin Bir Çağrı*, *Yapı Dergisi*, 114: 52-74.

Bruttomesso, R., (1993), "Working on the Water's Edge," *Waterfronts: a New Frontier for Cities on Water*, Venice,

Bruttomesso, R., (1997), "Water and Industrial Heritage", *Aquapolis*, 4:4-6.

Busbecq, O., G., (1968), *The Turkish Letters of Ogier Ghiselin de Busbecq, Imperial Ambassador at Constantinople, 1554 1562*, çev. E., S., Forster, Oxford.

Buttenwieser, Ann L., (1987), *Manhattan Water Bound: Planning and Developing Manhattan's Waterfront from the Seventeenth Century to the Present*, New York University Press, New York.

Çelebi, B., (1993), *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Türkiye Toplumsal ve Ekonomik Kalkınma Vakfı, 4 : 276.

Çelik, Z., (1996), *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti : Değişen İstanbul*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

Clark, E. C., (1975), *The Ottoman Industrial Revolution*, *International Journal of Middle East Studies* 5: 65-76.

Church, A., (1988), "Demand-Led Planning, the Inner City Crisis and Labour," in *Revitalising the Waterfront*, Belhaven Press, London.

Cooke, P., (1983), *Theories of Planning and Spatial Development*, Hutchinson, London.

Çeçener B., (1994), "Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi", Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, 4: 272 – 275.

Çubuk, M., (1973), *Beşeri Yerleşmelerde Mekan Organizasyonu ve Ülkesel Kalkınmayı Bir Mekan Organizasyonu İçinde Yaratmak*, İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Akademisi, Yayın No: 74.

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, 1: 377 – 379.

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, 4: 392 – 393.

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Kültür Bakanlığı ve Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı , İstanbul, 5 : 276.

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Kültür Bakanlığı ve Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, 5 : 277.

Edwards, B., (1992), London Docklands : Urban Design in Age of Deregulation, Part of Reed International Books, London.

Eke, F., (1995), Kıyı Mevzuatının Gelişimi ve Planlama, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, Yayın No: 77, Ankara.

Ergin, O., (1936), Türkiye'de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı, İ.Ü. Hukuk Fakültesi İktisat ve İhtimaiyat Enstitüsü Yayını, İstanbul.

Ergin, O., (1922), Mecelle-i Umur-u Belediye, c.I, Tarih-i Teşkilat-ı Belediye, İstanbul

Erzen, A., (1954), "İstanbul Şehrinin Kuruluşu ve İsimleri" Belleten, 18: 131-154.

Esin, U., (1992), "İstanbul'un Eski Buluntu Yerleri ve Kültürleri", Semavi Eyice Armağanı, 55-71.

Evren, B., (1994), "Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi", Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, 3: 326.

Gallion A., B., Eisner, S., (1963), The Urban Pattern : City Planning and Design, D. Van Nostrand Company, Inc. London.

Gilles, Pierre, The Antiquities of Constantinople, çev. Ronald G. Musto (1988), New York.

Goodwin, G., A., (1971), A History of Ottoman Architecture, Londra.

Grelot, G., J., (1680), Relation Nouvelle d'un Voyage a Constantinople, Paris.

Gül, A., Gül, Y., A., Kılıç A., (1993), "İstinye", İstanbul Dergisi, 5 : 117.

Gül, A., (1992), "Kıyı mı, Kent Kıyısı mı?," Yapı Dergisi, 128:8.

Gülersoy, Zeren, N., Tezer, A., (1996), "İstanbul'un Planlaması ve Kentsel Gelişim Sürecinin Değerlendirilmesi", Habitata Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 17-19 Nisan 1996, 175 - 186 İstanbul.

Gürel, S., (1988), Planlama Kuramları, Y.T.Ü Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Ders Notları, Yıldız Teknik Üniversitesi Matbaası, İstanbul.

Hall, P., (1993), " Waterfronts: a New Urban Frontier," Waterfronts: a New Frontier for Cities on Water, Cities on Water, Venice,

Hayuth, Y., (1988), "Changes of the Waterfronts : a Model Based Approach," in Revitalising the Waterfront, Belhaven Press, London.

- Healey, P., (1992), "Urban Regeneration and the Development Industry", Rebuilding the City, E & FN Spon, London.
- Healey, P., Davoudi, S., O'Toole, M., Tavşanoğlu, S., Usher, D., (1992), "Rebuilding the City," Rebuilding the City, E & FN Spon, London.
- Hilling, D., (1988), "Socio-economic Change in the Maritime Quarter: the Demise of Sailortown, in Revitalising the Waterfronts, Belhaven Press, London.
- Hoyle, B., Pinder, D. A., Husein, M. S., (1988), Revitalising the Waterfront : International Dimension of Doctland Redevelopment, Belheven Press, London
- Hoyle, B.S; Pinder, D.A; ve Husain, (1988), "Retreat, Redundancy and Revitalisation Forces, Trends and a Research Agenda", Revitalisation the Waterfronts, Belhaven Press, London.
- Hoyle, B., (1988), "Development Dynamics at the Port City," in Revitalising the Waterfront, Belhaven Press, London.
- İnalçık, H., (1990), "İstanbul : An İslamic City", Journal of İslamic Studies, I : 1-23.
- İssawi, C., (1966), The Economic History of the Middle East: 1800-1919, Londra.
- Janin, R., (1950), Constntinople Byzantine, Development Urbain et Repertoire Topographique, Paris.
- Jenkins, R., (1969), Byzantium, the İmperial Centuries, Vintage Books, New York.
- Johnson, B., (1984), "Nüfus Artışı ve Çevreyle İlgili Beklentiler", Yerleşim ve Çevrebilim Sorunları-Kuram ve Uygulama, Türk Sosyal Bilimler Derneği, Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisinden Seçmeler : 2, 87 - 110 Ankara (Çeviri, Kavadarlı, S.,).
- Joubert, (1854), Tableau Historique, Politique et Pittoresque de la Turquie et de la Russia, Paris, 1854.
- Karabey H., (1978), Kıyı Mekanının Tanımı. Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi, (Doktora Tezi), Mimar Sinan Üniversitesi, Yayın No: 2.
- Kayra, C., (1990), İstanbul, Mekanlar ve Zamanlar, İstanbul.
- Keleş, R., (1976), Kentbilim İlkeleri, Sosyal Bilimler Derneği Yayınları, G - 5, Ankara.
- Keleş, R., (1983), "Kıyıları ve Toplum Yararı", 7. Dünya Şehircilik Günü Kutlamaları, 6 - 8 Aralık 1983, Trabzon, 14 - 26.

Keyder, Ç., (1993), *Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye (1923 - 1929)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Kılınçaslan, İ., (1981), *İstanbul: Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri*, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.

Klaassen, Leo, H., (1993), " *Cities on Water: Some Economic and Geographical Reflection,*" *Waterfronts: a New Frontier for Cities on Water, Cities on Water, Venice,*

Kondo, T. (1991), *Architectural Rendering : 3 Waterfronts*, Japan Architectural Renderers Association, Japan.

Kostof, S., (1992), *The City Assembled: The Elements of Urban Form Through History*, Thames and Hudson LTD, London.

Köksal, S., (1993) *Küresel Düzlemde Yeni Eğilimler*, İstanbul Dergisi, 1993/7: 50-56, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

Kuban, D., (1994), "Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi", *Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı*, 5: 389 - 392

Kuban, D., (1994), "Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi", *Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı*, 5: 415 – 420.

Kuban, D., (1996), *From Byzantium to İstanbul the Growth of a City*, İstanbul Dergisi, Selection 96, Spring, 10-42.

Kuban, D., (1996), *İstanbul, Bir Kent Tarihi*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul

Küçükerman, Ö., (1988), *Geleneksel Türk Dericilik Sanayii ve Beykoz Fabrikası, Boğaziçinde Başlatılan Sanayi*, İstanbul.

Leiss, W., (1984), "Ütopya ve Teknoloji : İnsanın Doğaya Egemen Olması Konusunda Düşünceler, Yerleşim ve Çevre Bilim Sorunları-Kuram ve Uygulama, Türk Sosyal Bilimler Derneği, Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisinden Seçmeler : 2, 31 - 46, Ankara (Çeviri, Erder, N.,).

Lewis, J., F., (1837), *Lewis's Illustrations of Constantinople Made During a Residence in the Years 1835 – 1836*, London, 1837.

London Doclands Development Corporation, (1987), *Doclands Heritage: Conservation and Regeneration in London Doclands*, London.

London Docland Development Corporation, (1990), *London Docland Architectural Review : Isle of Dogs*, London.

- Lozano, E., (1990), *Community Design and the Culture of City*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Mango, C., (1976), *Byzantine Architecture*, New York.
- Mantran, R., (1962), *İstanbul Dans le Deuxieme Moitié XVIIé Siécle*. Paris.
- Megaw, A., H., S., (1963), "Notes on Recent Work of the Byzantine Institute in İstanbul, *Dumbarton Oaks Papers*, 17.
- Melling, A., I., (1819), *Voyage Pittoresque de Constantinople et des Rives du Bosphore*, Paris, 1819.
- Melling, A., Van., (1912), *Byzantine Churches in Constantinople, Their History and Architecture*, Londra.
- Millspaugh, P., (1991), "Baltimore: The Success of a 25-year Public - Private Partnership," *Waterfronts: a New Frontier for Cities on Water*, Venice
- Moss, L., B., (1966), "The Formation of the East Roman Empire", the *Cambridge Medieval History*, IV-I, Cambridge.
- Musil, J., (1984), "Toplumsal Değişme ve Çevre, Yerleşim ve Çevre Bilim Sorunları-Kuram ve Uygulama, Türk Sosyal Bilimler Derneği, Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisinden Seçmeler : 2, 9 - 30, Ankara (Çeviri, Ozankaya. Ö).
- Oktay, A., (1995), "İstanbul'un İlham Perileri", *Atlas, İstanbul*, Ocak 1995 : 93.
- Okyay, İ., (1998), "Merkantalist Süreçte Metropolleşme", 1. Metropolitan Alanlar Planlama Sorunları Sempozyumu, 15 - 16 Ekim 1998, İstanbul
- Ortaylı, İ., (1974), *Tanzimattan Sonra Mahalli İdareler: 1840 - 1878*, Ankara.
- Özcan, Z., (1991), *Kıyı Turizmi Kapsamında İkinci Konut Olgusunun İrdelenmesi, Celaliye - Selimpaşa - Silivri Kıyı Yerleşmeleri Örneğinde*, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).
- Özdeş, G., (1972), *Şhirciliğe Giriş ve Toplum Ölçeği*, İstanbul Teknik Üniversitesi Matbaası, İstanbul.
- Paulin, R. (1997), "How to Make a Mine Flower", *Aquapolis*, 4:46-48.
- Petrillo, Joseph, e., (1988), *the Conservancy Concept*, *Coastal Management* 16, 1: 1-12.
- Pinder, D., Hoyle, B., Hüsain, S., (1988), *Retreat, Redundancy and Revitalisation Forces, Trends and a Research Agenda*, in *Revitalising the Waterfronts*, Belhaven Press, London.

Pioro, Z., (1984), "Yerleşme Dizgelerinin Çevrebilimsel Bir Yorumu: Kuramsal Temel ve Araştırma Sorunları", Yerleşim ve Çevrebilim Sorunları-Kuram ve Uygulama, Türk Sosyal Bilimler Derneği, Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisinden Seçmeler : 2, 72 - 86, çev. R., Bademli, Ankara.

Pudney, J., (1975), London's Docks, Thames and Hudson, London.

Riley, R., Smith, L. S., (1988), "Global İmperatives, Local Forces and Waterfront Redevelopment," in Revitalising the Waterfront, Belhaven Press, London.

Saris, J., (1993), " an Urban Concept for the Waterfronts," Waterfronts: a New Frontier for Cities on Water, Cities on Water, Venice,

Shaw, M., B. (1991), "The London Dockslands Experience," Waterfronts: a New Frontier for Cities on Water, Venice.

Smith, D. N., (1991), the Production of space, Blackwell, Oxford.

Tabanlıoğlu, H., (1993), "Ataköy Turizm Merkezi", Yapı Dergisi, Kasım 1993 : 57.

Tekeli, İ., (1994), İstanbul Metropolünün Gelişimi : Kentsel Yönetim ve Planlama, İstanbul.

Tezer, A., (1997), Kentsel Ulaşım Planlamasında Arazi Kullanımı Ulaşım Etkileşiminin Modellenmesi: İstanbul Üzerine Bir Değerlendirme, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul.

Thomas, A., Walsh, R., (1839), Constantinople and the Scenery of the Seven Churches of Asia Minor, C. I – II, London.

Timuroğlu, N., (1993), Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Kalkınma Vakfı., 3 : 508.

Tuğlacı, P., (1981), Osmanlı Mimarisinde Batılılaşma Dönemi ve Balyan Ailesi, İstanbul.

Turan, M., (1980), İnsan Çevre İlişisine Eleştirel Bir Bakış, O.D.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Dergisi, 1980 1 : 31-54.

TMMOB, "Kıyıları Halkın Yararına Kullanılmalıdır., Başyazı, Mimarlık, 76 / 2: 33-40.

Tweedale, İ., (1988), "Waterfronts Redevelopment, Economic Restructuring and Social Impact, in Revitalising the Waterfront, Belhaven Press, London.

United Nations Department of International Economic and Social Affairs, (1988), Coastal Area Management and Development, Pergamon Press, Oxford.

Ünal, Y., Yenen, Z., Enlil, Merey, Z., " İstanbulu'nun Kimlik Değişimi : Su Kentinden Kara Kente", İstanbul'un Kentsel Gelişme Sorunları ve Avrupa Metropolleri, Türkiye'de 16. Dünya Şehircilik Günü Kollokyumui 3 - 8 Kasım 1992, İstanbul.

Vallega, A., (1993), "Waterfronts Redevelopment: a Central Objective for Coastal Management," Waterfronts: a New Frontier for Cities on Water, Cities on Water, Venice,

Wrenn, D.M., (1983), Urban Waterfront Development, Washington D:C.: Urban Land Institute.

YTÜ. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, (1996), Planning for Sustainable Heterogeneity, The Historic İstanbul Peninsula, İstanbul.



ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi	15. 6 . 1962	
Doğum yeri	İstanbul	
Lise	1973 - 1979	Haydarpaşa Lisesi
Lisans	1979 - 1985	Yıldız Üniversitesi Mimarlık Fakültesi
Yüksek Lisans	1986 - 1989	Yıldız Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehircilik Anabilim Dalı
Doktora	1990 - 1998	Yıldız Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehircilik Anabilim Dalı
Çalıştığı kurumlar	1985 - 1986	Bodart Bilgisayar Ortamında Araştırma Tasarım Ltd. Şti.
	1987 - Devam ediyor	YTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Araştırma Görevlisi