

**T.C.
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KIYI ALANLARINDA KENTSEL TASARIM BAĞLAMINDA KAYIP
MEKÂNLARIN İRDELENMESİ,
İSTANBUL- EMİNÖNÜ ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

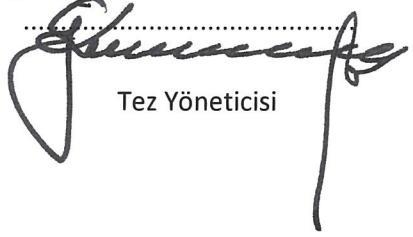
Şehir Plancısı Gökçe EMERCE

**Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı
Kentsel Tasarım Programı**

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Gülşen ÖZAYDIN

HAZİRAN 2012

Gökçe EMERCE tarafından hazırlanan KIYI ALANLARINDA KENTSEL TASARIM BAĞLAMINDA KAYIP MEKÂNLARIN İRDELENMESİ, İSTANBUL- EMİNÖNÜ ÖRNEĞİ adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylım.

Prof. Dr. Gülşen Özyıldırım

Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof. Dr. Gülşen Özyıldırım
Üye : Prof. Dr. Güzin Korum
Üye : Doç. Dr. İbrahim Türkmen

Bu tez, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
ÖZET	ii
SUMMARY	iv
ŞEKİL LİSTESİ	vi
1. GİRİŞ	1
1.1.Çalışmanın Konusu ve Kapsamı	2
1.2.Çalışmanın Yöntemi	2
2. KAVRAMLAR VE KABULLER	4
2.1.Kamusal Mekân	4
2.2. Kıyı Mekânı	6
2.3. Kentsel Canlılık	9
2.4. BÖLÜM SONUCU	10
3. MODERNİZM- KENTSEL MEKÂNLAR İLİŞKİSİ	11
3.1.Modernizm İle Birlikte Kentlerde Tarihsel Süreç	11
3.2. Postmodernizm İle Birlikte Kentlerde Tarihsel Süreç	13
3.3. Modernizmin Sonucu Olarak Kayıp Mekânlar	16
3.3.1. Kayıp Mekân	16
3.3.2. Kayıp Mekân Türleri ve Oluşma Şekilleri	18
3.3.3. Farklı Nedenlerle Ortaya Çıkmış Kayıp Mekân Örnekleri	19
3.3.4. Kıyı Mekânlarında Kayıp Mekân Örnekleri	30
3.4. BÖLÜM SONUCU	36
4. BİR KAYIP MEKÂN OLARAK EMİNÖNÜ BÖLGESİNDE KAYIP MEKÂN OLGUSUNUN İNCELENMESİ	37
4.1.Eminönü Konumu ve Mekânsal Özellikleri	37
4.2.Eminönü Tarihsel Süreç ve Eminönü Meydanında Değişim Sürecini Belirleyen Müdahaleler	39
4.3.Eminönü Kayıp Mekânlar Açısından Değerlendirme	88

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

100

KAYNAKÇA

102

ÖNSÖZ

Bu çalışma Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Bitirme Tezi kapsamında hazırlanmıştır. Çalışma kapsamında kıyı alanlarında kentsel tasarım bağlamında kayıp mekânlar irdelenmiş ve bu doğrultuda bir kıyı mekânı olan Eminönü Meydanı üzerinden değerlendirme yapılmıştır. Çalışmaya göre kentlerde kıyı mekânı oldukça önemli bir olgudur. Bu mekânların kente kazanılması ve yanlış kullanımlar ya da uygulamalar sonucunda bir kayıp mekân haline gelmemesi oldukça önemlidir.

Bu doğrultuda Eminönü Meydanı belirli kriterler ile kayıp mekân değerlendirmesine tabi tutulmuştur.

Bu çalışmada Eminönü Meydanı'nın zaman içerisinde değişimi ve dönüşümü, geçirdiği müdahaleler ile kayıp mekân haline gelişi ve geçirdiği müdahalelerin mekâna etkileri vurgulanmaktadır.

Bu çalışmanın hazırlanması sürecinde değerli bilgilerini benden esirgemeyen sevgili danışmanım Prof. Dr. Gülşen Özaydın'a, araştırmaların sırasında bana her zaman yardımcı olan değerli hocam Prof. Dr. Güzin Konuk'a, beni kırmayıp tez jürimde olmayı kabul eden değerli hocam Yar. Doç. Dr. Kayahan Türkantoz'a, bana lisans ve yüksek lisans dönemi eğitimim boyunca bilgileri ve tecrübeleri ile yol gösteren diğer tüm hocalarıma, tezimi bitirme sürecimde beni destekleyen sevgili arkadaşım Sn. Merve Yavaş'a ve çalışmalarım sırasında tüm stresime rağmen sabırla sakin bir insana dönüşmemi bekleyen ve her koşulda arkamda olup sonsuz desteğini bana hissettiren Sn. Ali Önder Çelebi'ye ve tabi ki Leon'a,

Ayrıca hayatımın tüm döneminde yanımda olan, bu çalışma boyunca da anlayışlarını, desteklerini ve özverilerini benden esirgemeyen çok sevgili ailem, özellikle de biricik anneme,

Sonsuz teşekkürlerimle...

Gökçe EMERCE

ÖZET

Tezin ana hatlarını kıyı mekânı üzerinde farklı müdahaleler sonucunda işlevsiz kalan kamusal alan kullanımlarının kentsel tasarım bağlamında değerlendirilmesi oluşturmaktadır. Bu kapsamda kayıp mekân ve kıyı mekânı örnekleri incelenip değerlendirilecektir.

Kamusal mekân kent hayatı içerisinde vazgeçilmez öğelerden biridir. Bu mekânların doğru ve işlevli değerlendirilmesi oldukça önemlidir. Kentliye katkı sağlayamayan ve planlanan işlevi yerine getiremeyen mekânlar kent için bir kayıp haline dönüşmektedir. Bu kayıp mekân olgusu tezin ilerleyen bölümlerinde açıkça ifade edilecektir. Ayrıca ilerleyen bölümlerde çeşitli kamusal mekân kullanımları kayıp mekân bağlamında değerlendirilecektir.

İlk çağdan beri insanlar hep yaşam koşullarını iyileştirecek ve günlük yaşantılarını kolaylıkla yürütebilecek alanlara yönelmişlerdir. Bu doğrultuda kıyı mekânı yaşam, barınma ve beslenme için uygun bir yerleşme alanı olmuştur. Buna bağlı olarak geçmişten bugüne dek kıyı kentlerinde açık alan düzenlemeleri de kara kentlerine göre farklı karakter göstererek gelişmiştir. Su ile kara arasında kalan kıyı bölgelerini, ticaretin, insan çeşitliliğinin ve yoğunluğunun yaşandığı, kentin dış dünya ile bağlantı noktası olma özelliğini gösteren, kentin ekonomik ve kültür alanları olarak değerlendirilebileceği özel mekânlar olarak tanımlamak mümkündür.

İstanbul kenti kıyı bakımından şanslı bir kenttir. Kentin morfolojik yapısı kentin kendine has bir kıyı yapısının olmasına neden olmuştur. Özellikle bulunduğu konum itibari ile İstanbul uzun bir kıyı hattı ve birçok kıyı mekânı barındırmaktadır. Ayrıca kent, tarihin en önemli suyollarından biri olan Akdeniz- Karadeniz arası su yolunu tam olarak içinde barındırmaktadır. Bu su yolu aynı zamanda tarihin en büyük ticaret güzergâhlarından birini de oluşturmuştur.

Kentsel yaşam küreselleşme ve teknoloji toplumunun etkisi ile tarz değiştirmeye başlamıştır. Buna artan nüfus da eklenince kamusal alana yaklaşım bilinci değişmiştir. Eski dönemlerde insanlar boş zamanlarını değerlendirmek için doğayı tercih ederken günümüz toplumunda boş zamanları değerlendirme, gitgide azalan kamusal alanlar nedeni ile daha çok teknoloji vasıtası ile olmaktadır. Kentlerin kamusal mekânlarının

kentlinin ihtiyaçlarını karşılayacak düzeyde yeterli olamaması toplumu bu tercihe itmektedir.

Son yıllarda kentlerde bulunan her boş alan konut rantı gözü ile değerlendirilmektedir. Böylelikle zaten kentlinin ihtiyaçlarını karşılayamayan kamusal alan stoğu gitgide azalmaktadır. Mevcut olan kamusal alanlar da belirli etmenler ile yanlış müdahalelere uğramakta ve kayıp mekân haline gelmektedir.

Kentlerde en çok yanlış kullanımlara maruz kalan kamusal alanlar kıyı mekânlarıdır. Bunun nedeni ise bu bölgelerin günümüzde gitgide kamusal bağlamında önem kazanması ile birlikte en çabuk bu alanların tahrip edilmesidir. Kıyı mekânları yanlış kentsel tasarım müdahaleleri ile biçimlendirildikleri takdirde değerlendirilememiş işlevsiz mekânlar haline gelmektedir.

Bu değişim süreci içerisinde İstanbul'un Fatih ilçesindeki Eminönü Meydanı değerlendirildiğinde bu alanın tarih boyunca birçok kentsel tasarım müdahalesi geçirdiği gözlemlenmektedir. Bu müdahalelerin çoğu başarılı ve kullanılabilir bir kamusal alan yaratmayı amaçlasa da her müdahale bu amaca ulaşmamıştır. Mekânın geçirdiği süreç içerisinde sahip olduğu işlevsellik ve meydanın kullanım biçimi o mekânın kamusal anlamda kaderini belirleyecektir.

SUMMARY

Dysfunctional as a result of different interventions on the outline of the thesis, the public space of the coastal area use is evaluated in the context of urban design. In this context, examples of the lost space and coastal space in Turkey and the world examined and evaluated.

Public space is one of the essential elements within urban life. Accurate and functional assessment of these locations is very important. The spaces which can't contribute to city folk and do not fulfill the function venues and planned turns into a loss for the city. Later in this thesis is a case of loss of space will be clearly stated. In addition, the following sections, a variety of uses of public space in the context of the lost space.

Since ancient times, people tended to improve the living conditions and can easily carry out the field daily lives. In this way, coastal living space, has been of a settlement suitable for housing and nutrition. Accordingly, past until today the open spaces of the coastal cities regulations developed by showing a different character than the land cities. The remaining coastal areas between water and land, trade, human diversity and intensity experienced, showing the distinction of being the city's port to the outside world, as the city's economic and cultural fields as possible to define specific spaces can be assessed.

Istanbul is lucky in terms of the coastal city. Cause the morphological structure of the city, the city has a unique structure. As its location in Istanbul, especially a long coastalline and contains many coastal space. In addition, the city which is one of history's most important waterways between the Mediterranean-Black Sea fully embeds. This waterway is also constitute done of history's greatest trading routes.

Urban life style started to change with the effect of globalization and technological society. However approach to public space has changed when added to the growing awareness of the population. While the ancient people prefer to nature for leisure in today's society more and more leisure time due to declining public spaces by means of technology is more. Citizens in public places are not enough to satisfy the needs of cities.

In recent years all the free spaces in cities are considered through the eyes of building structure. So, the stock of public space that can't meet the needs of citizens has already been diminishing. Interventions in public spaces of being wrong with the specific factors that are available and space is becoming lost.

The most exposed to the wrong use public spaces in cities are coastal spaces. This is because today, more and more publicity in the context of the importance of these regions with the destruction of these areas is the most quickly. Coastal spaces, if the wrong shaped by urban design interventions are becoming dysfunctional not rated places.

Fatih district of Istanbul Eminönü Square, evaluated in this process of change throughout the history of this field is observed in many urban design intervention spent. Most of these interventions also aim to create a successful and can be used public space of each intervention could not reach that goal. Use of space in the process its functionality and the square format, meaning that decide the fate of public space.

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 3.1	:Söğütlüçeşme tren istasyonu, köprüaltı, İstanbul	20
Şekil 3.2	: Söğütlüçeşme tren istasyonu, köprüaltı, İstanbul	20
Şekil 3.3	:İstanbul’da Bir Konut Adası Örneği	21
Şekil 3.4	:Evimin Kenarı Projesi	22
Şekil 3.5	:Evimin Kenarı Projesi	22
Şekil 3.6	: İstanbul’da bir otopark alanı	22
Şekil 3.7	: Mecidiyeköy Viyadük	23
Şekil 3.8	:Mecidiyeköy Viyadük	24
Şekil 3.9	:Dolmabahçe Gazhanesi	25
Şekil 3.10	:Hasanpaşa Gazhanesi	26
Şekil 3.11	:Hasanpaşa Gazhanesi	27
Şekil 3.12	:Hasanpaşa Gazhanesi	27
Şekil 3.13	:İstanbul’da Bir Lunapark	28
Şekil 3.14	:Kenti bölen bir Otoyol	28
Şekil 3.15	:İstanbul’da Bir Pazar Yeri	29
Şekil 3.16	:Pendik’te Yeni Pazar Yeri	30
Şekil 3.17	:Kadıköy Sahilindeki Otopark Alanı	31
Şekil 3.18	:Galataport Projesi	31
Şekil 3.19	:Galataport Projesi	32
Şekil 4.1	:Eminönü Bölgesi	37
Şekil 4.2	: Bizans Dönemi’nde Kentin Büyümesi	42
Şekil 4.3	:Bizans Dönemi’nde Sınırlar Ve İskeleler	43
Şekil 4.4	:Müller-Wiener ‘İN Haritasına Dayanarak Eminönü Bölgesinde İskeleler Ve Kapılar	44
Şekil 4.5	:1962 Yılında İstanbul’u İle Karşılaştırıldığında Bizantion Ve Konstantinopolis	45
Şekil 4.6	:Osmanlı Devletinin 18.Yy’da Yeni Gelişim Akslarının Roma İzleri Üzerinde Oluşumu	46
Şekil 4.7	: İstanbul’daki Dini Yapılar, 15.Yy’dan 17.Yy’a Kadar	46
Şekil 4.8	:İstanbul’da 18. Yy.’da Dini Yapılar	47
Şekil 4.9	:Kentteki Yeni Han Ve Bedestenlerin İnşası	48
Şekil 4.10	:Sinagog Kalıntıları -1875	50
Şekil 4.11	:Yeni Cami Planı	50
Şekil 4.12	:17. Yy’da Yeni Cami Ve Çevresi	51
Şekil 4.13	:18. Yy’da Yeni Cami Ve Çevresi	51
Şekil 4.14	:Yeni Cami’nin Kıyıdan Görünüşü	52
Şekil 4.15	:Yeni Cami’nin Haliç’ten Görünüşü	53
Şekil 4.16	:Haliç’ten Yeni Cami’nin Görünüşü	53
Şekil 4.17	:1815 Yılına Ait Su Bağlantıları Haritası	54
Şekil 4.18	:1930’lu Yıllar Hava Fotoğrafı	54

Şekil 4.19	:19.Yüzyılda Kent Dokusu	57
Şekil 4.20	:Hocapaşa Yangını'nda Yanan Bölge	57
Şekil 4.21	:Hocapaşa Yangını'ndan Sonra Düzenlenen Sokaklar	58
Şekil 4.22	:1920'li Yıllarda Tarihi Yarımada'da Yangınlardan Dolayı Tahrip Olan Alanlar Haritası	60
Şekil 4.23	:İlk Galata Köprüsü	62
Şekil 4.24	:Galata Köprüsü'nün Eminönü Girişi	63
Şekil 4.25	: Galata Köprüsü Etrafında Tekneler	63
Şekil 4.26	: Haliç, Eminönü Ve Karaköy'ün Köprü İle Hareketli Bir Hayat Kazanması	64
Şekil 4.27	: 1900'lü Yıllarda Eminönü Meydanı	64
Şekil 4.28	:Galata Köprüsü, Eminönü Meydanı ve Elektrikli Tramvay	65
Şekil 4.29	:Galata Köprüsü	66
Şekil 4.30	:Eminönü Aksına Dikkat Çeken 'Stolpe' Haritası	67
Şekil 4.31	:1911-1919 Alman Mavisi Haritası Tahtakale- Sirkeci Bölgesi	68
Şekil 4.32	:1864, 1869, 1881 ve 1907 Nizamnamelerine Bağlı Olarak Tramvay Yolları	69
Şekil 4.33	:Sirkeci Tren İstasyonu	70
Şekil 4.34	:‘Helmuth Von Moltke’'nin Planı-1839	72
Şekil 4.35	:‘Arnodin’'in Planı	72
Şekil 4.36	:‘Bouvard’'ın Galata Köprüsü Projesi	73
Şekil 4.37	:Bouvard'ın Yeni Cami Meydanı Projesi	74
Şekil 4.38	:‘Bouvard’'ın Yeni Cami Meydanı Projesi	74
Şekil 4.39	: Prost Öncesi Eminönü Meydanı	76
Şekil 4.40	:Prost'un Tarihi Yarımada Planı	77
Şekil 4.41	:Sirkeci ve Eminönü	79
Şekil 4.42	:Prost'un Eminönü Önermesi	79
Şekil 4.43	:Günümüz Eminönü	80
Şekil 4.44	:Eminönü'nde Yıkımın Başlangıcı	80
Şekil 4.45	:Eminönü'nde Yıkım	81
Şekil 4.46	:Eminönü'nde Yıkımdan Sonra Meydanın Durumu	81
Şekil 4.47	:Eminönü'nde Yıkımdan Sonra Meydanın Durumu	82
Şekil 4.48	:Prost Projesi'ne Göre Eminönü Meydanında Yıkılacak Alanlar	83
Şekil 4.49	:Eminönü Meydanı'nın Geçirdiği Değişiklik	84
Şekil 4.50	:Eminönü Meydanı'nın Geçirdiği Değişiklik	85
Şekil 4.51	:Eminönü Mısır Çarşısı	86
Şekil 4.52	:Eminönü Mısır Çarşısı	87
Şekil 4.53	:Eminönü Meydanı'nda Prost Operasyonları Sonrası Balık Hali	88
Şekil 4.54	: Ayverdi'nin Haritası'na göre 1882 yılı Meydanın Durumu	91
Şekil 4.55	: Menderes Operasyonları Sonrası Meydanın Durumu	91
Şekil 4.56	:Dalan Operasyonları Sonrası Meydanın Durumu	92
Şekil 4.57	: Meydanın Yıllara Bağlı Olarak Değişimi	93
Şekil 4.58	:Meydanın 1900'lü yılların başında aksonometrik perspektifi	94
Şekil 4.59	:1900'lü yılların başında Eminönü Meydanı	94
Şekil 4.60	:Meydanın 1940'lı yıllarda aksonometrik perspektifi	95
Şekil 4.61	:1940'lı yıllarda Eminönü Meydanı	95
Şekil 4.62	:Meydanın 1960'lı yıllarda aksonometrik perspektifi	96
Şekil 4.63	:1960'lı yıllarda Eminönü Meydanı	96
Şekil 4.64	:Meydanın 2000'li yıllarda aksonometrik perspektifi	97
Şekil 4.65	:2000'li yıllarda Eminönü Meydanı	97

1. GİRİŞ

Kamusal alanlar geçmişte insanların boş zamanlarını geçirmek için tek seçenekleridir. Zamanı değerlendirmek için fazla seçenek olmadığı için kentliler var olan kamusal alanları kullanmak zorunda kalmaktadır. Fakat özellikle 2. Dünya Savaşı'ndan sonra artan imkânlar ve yeniliklerle insanlar evlerinin bahçesinde veya evlerinde de “kendi kamusal mekân”larını oluşturmuşlardır. Böylelikle kent içerisindeki kamusal mekânları kullanmak zorunluluktan çıkıp istemli bir hale gelmiştir. Bu esnada kamusal alanların işlevi ve kullanılış şekilleri çok önemlidir. Mekânlar insanların tercihlerini üzerine çekmek için kendi cazibesini yaratmak zorundadır. Bu bağlamda var olan kamusal mekânların doğru kullanım şekilleri ile değerlendirilmesi oldukça önem kazanmaktadır.

Kamusal alanların değerlendirilmesi için çalıştığı ölçekten dolayı şehir planlama yeterli olamamaktadır. Planlama üst ölçekli planlarla mekânları şekillendirmektedir. Mekân kurgusunun yapılması için mimarlık branşına yol göstermektedir. Mimarlık ise bina bazında kararlar alarak daha detaylı çalışmalar yapmaktadır. Var olan şehir planı ile bina ölçeğindeki planların arasındaki müdahale alanı boşlukta kalmaktadır. Bu nedenle kentsel tasarım kavramı doğmuştur. Kentsel tasarım plan proje diyalektiğinden dolayı çıkan kargaşada mekân-plan ilişkisini sağlamaktadır.

Kentsel tasarım:

1. Kentin yaşam ve biçimine ilişkin kuram ve kılığını belirleme ve sürdürme sanatı,

2. Kimi zaman tasarlama, daha çok da, üst ölçekli mekânsal gelişme stratejileri

doğrultusunda kentin ve parçalarının tasarım ve gerçekleştirilmesini denetleme ve yol gösterme süreci olarak görülmüştür.

Bu bağlamda kentsel tasarım, doğal yapısı korunarak, kentsel kaliteyi yükseltmek amacıyla kentin ve parçalarının:

- *konforunu ve altyapısını,*
- *kentliler arasındaki iletişimi ile kararlara ve etkinliklere katılma olanaklarını,*
- *anlamlarını, imgelerini,*
- *karakterini, biçimini, mimarlığını ve estetiğini,*

- *kentin tarihsel geçmişi ile ilişkisini kurgulayacak ve yükseltecek mekân ve yerleri üretme sanatı ve süreci olarak tanımlanmıştır (Kentleşme Őurası, 2009).*

Kentlere form kazandırılırken plan ile mimari tasarım aşamaları arasında kentsel tasarım yaklaşımı göz ardı edilmemelidir. Aksi takdirde kamusal alanlar doğru kullanımlar ile değerlendirilemeyecektir.

1.1. Çalışmanın Konusu ve Kapsamı

Bu tezde yapılacak olan çalışma, değinilen konu olan kıyı alanlarında kamusal alan kullanımı ve kayıp mekânlar olgusunun irdelenmesi, değişik yöntemler ile değerlendirilmesi ve Eminönü Meydanı rneğinde incelenerek bu alandaki kayıp mekân olgusunu ortaya çıkış şekli ve nedenlerinin tespit edilmesi, bu doğrultuda bu mekândaki olgu ile ilgili çeşitli örneklerin analiz edilmesidir.

Tez konusu olarak kıyı alanlarında bulunan kamusal mekânlarda çeşitli faktörler ile oluşan kayıp mekânlar seçilmesinin nedeni, son yıllarda kıyı alanlarının gitgide önem kazanmasına rağmen bu mekânların doğru şekillerle değerlendirilememesidir.

1.2. Çalışmanın Yöntemi

Bu alışma birbiri ile bağlantılı bölümlere ayrılarak şekillendirilmiştir. Her bölüm kendi içerisinde birbiri ile ilişkili ve açıklayıcı maddeler taşımaktadır. Her bölümün sonunda bir değerlendirme bulunmakta olup bu değerlendirmede ait olduğu bölümün bir sentezi yapılmakta ve aynı zamanda bir sonraki bölüme öncülük yapan tespitler bulunmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde tez kapsamında belirlenen kavramlar ve kabuller bulunmaktadır. Bu kavramlardan daha sonra tezin ilerleyen bölümlerinde bahsedilecektir.

Çalışmanın ikinci bölümünde modernizm ve postmodernizm kavramları ve tarihi süreç ile birlikte bu kavramların kamusal yaşama getirdikleri değişiklikler açıklanacaktır. Bu bölümde ayrıca kayıp mekân olgusu ve kentlerde kayıp mekânların oluşma şekilleri ayrıntılı olarak incelenecektir.

Çalışmada ayrıca Eminönü Meydanı'nın tarih içerisinde geçirdiği mekânsal süreçleri inceleyerek, bu mekânı kayıp mekân bağlamında irdeleyecek bir değerlendirme de mevcuttur.

Çalışmanın sonunda yine konu alınan alana dair temel bilgiler ve tüm araştırmaların sentezini sağlayacak bir değerlendirme bölümü de mevcuttur.

Sonuç bölümünde ise Eminönü Meydanı'nı daha işlevsel ve yaşanabilir hale getirmek için öneriler sunulmuştur.

2. KAVRAMLAR VE KABULLER

2.1. Kamusal Mekân

Toplumun kullanımına açık mekânlar, kent içerisinde kamusal mekân olarak adlandırılır. Daha detaylı bir şekilde tanımlayacak olursak; kentlilerin birbiri ile karşılaşması, iletişim içerisinde olması, bütünleşmesi, kültür alışverişinde bulunmasını sağlayan alanlar kamusal mekân olarak adlandırılmaktadır. Bu yönüyle kamusal mekânlar, teknik, ekonomik ve estetik boyutlarının yanı sıra sosyal ve kültürel boyutlara da sahiptir. Kent içerisindeki açık alanların kamusal alan olarak nitelendirilebilmesi için bu alanların tüm kentlilerin kullanımına açık olması gerekmektedir. Kentsel açık alanlar, insanların fiziksel ve ruhsal ihtiyaçlarının karşılanması açısından kent yaşamında oldukça gereklidir. Kamusal alanların tüm kent halkının kolaylıkla ulaşabileceği nitelikte olması da önemli bir unsurdur.

Kentin içerisinde bulunan açık alanlar beraberinde kamusal mekânları ortaya çıkarmaktadır. Eyüce, (2005) kamusal mekânı; bir kişiye ya da herhangi bir kuruluşa ait olmayan tüm kentlinin kullanabildiği ortak mekânlar olarak adlandırmaktadır. Ayrıca kent mekânının ille de açık alanlardan oluşmak zorunda olmadığından kapalı mekânlarında bu sınıflandırmaya dâhil olabileceğinden bahsetmektedir. İstanbul'daki Mısır çarşısı, yapı içlerinde oluşmuş formuna rağmen yaya aksını bağlayıcı etkisi ile kapalı kent mekânına güzel bir örnek teşkil etmektedir.

Kentsel kamusal mekânlar kent içerisinde binaların ve kentin formunu belirleyen genel yapılaşmanın arasında kalan alanlardır. Bu alanlar kentlilerin boş vakitlerini değerlendirdiği, sosyal aktivitelere katıldığı, birbirleri ile karşılaştığı mekânlardır.

Kamusal mekân tanımı ilk kez 1962 yılında Jürgen Habermas'ın "Kamusal Alanın Yapısal Dönüşümü: Burjuva Toplumunun Bir Kategorisi Üzerine Araştırmalar" (Strukturwandel der Öffentlichkeit) adlı kitabında ele alınmıştır. Habermas kamusal alanı, "özel şahısların, kendilerini ilgilendiren ortak bir mesele etrafında akıl yürüttükleri, rasyonel bir tartışma içine girdikleri ve bu tartışmanın neticesinde o mesele hakkında ortak kanaati, kamuoyunu oluşturdukları araç, süreç ve mekânların tanımladığı hayat alanı" olarak tanımlamaktadır.

Avrupa'da uzun yıllar tartışmalara konu olan kamusal mekân kavramı 1980'li yıllarda Türkiye'de de tartışılmaya başlanmıştır. 1980 darbesinin ardından, o güne

kadar Cumhuriyet projesine zarar gelmesinden endişe edilerek, gözlerden uzak tutulan bazı topluluklar, etnik ve kültürel kimliklerinin tanınmasını talep etmişlerdir. Böylece kamusal alan kavramı Türkiye’de özellikle 1990’lı yılların başlarından itibaren çeşitli akademik yayınlarda ele alınmaya, kullanılmaya ve politik konularda tartışılmaya başlamıştır.

Son yıllarda sanayileşmenin etkileri ve göçler nedeni ile kentleşme olgusu zamanla değişim göstermektedir. Buna bağlı olarak nüfus giderek büyümekte ve beraberinde birçok sorunu getirmektedir. Bu sorunların bir tanesi de kentlerde nüfusun artmasına rağmen kamusal alanların giderek azalmasıdır. Mevcutta var olan kamusal alanlar nüfusu karşılayacak büyüklükte ya da nitelikle olamamaktadır. Toplum bu eksikliği yeni kamusal alanlar yaratarak gidermeye çalışmaktadır. Fakat kontrolsüz artan nüfus ve bunun getirisi olan çarpık kentleşme yüzünden kentte kamusal alan olarak değerlendirilecek yeterince açık alan bulunamamaktadır. Mevcut arsa stoğu ve açık alan kapasitesi büyüyen kentlerdeki nüfusun ihtiyacını karşılayamamaktadır. Var olan boş arsalar kent içerisinde rant getirisi olan mekânlara dönüştürülmektedir. Böylelikle mevcut kamusal alanlar gitgide daha kıymetli mekânlar haline gelmektedir.

Son yıllarda kentlerde iletişim toplumunun etkisi ile bilgi daha kolay ulaşılabilir hale gelmiştir. İnsanlar her yerle haberleşmeye, çevresinde olup biten dünya koşullarını daha kolay takip edebilmeye başlamıştır. Böylelikle bilginin elde edilmesi için harcanan vakit ve emek azalmıştır. İnsanlar günlük yaşamda vakitlerinin büyük bir kısmını alan işlerini bilgisayar üzerinden çok kısa sürede halledebilmektedir. Gelişen teknolojinin etkisi ile çalışma şartları kolaylaşmış ve insanların dinlenmeye ayırabilecekleri daha fazla zamanları olmaya başlamıştır. Toplum günümüz şartlarında daha kolay ve daha fazla para kazanabilmesine rağmen kazancını kullanabileceği, boş zamanlarını dilediğince değerlendirebileceği bir yer bulamamaktadır. Böyle olunca kentlerde insanların boş zamanlarını geçirebileceği mekânlar değer kazanmaktadır. Bu mekânlar sınırlı bölgelerde olduğu için kullanım şekilleri ve bu mekânların verimli kullanılması çok önemlidir. Buna bağlı olarak kent mekânları değerlendirildiğinde, doğru biçim ve işlev ile değerlendirilirse kıyı önemli bir unsur olarak öne çıkmaktadır. Su kenarları insanların tarihten beri her zaman yaşamak, dinlenmek ve eğlenmek için ilk tercihleri olmuştur. Kentsel yaşamın ilk izlerinde insanların yaşam alanlarını su kenarlarında kurup balıkçılık

tarım v.b. gibi su ile bağlantılı işler ile uğraştıkları bilinmektedir. Günümüzde de kıyı mekânları her zaman konut sektörünün gözdesi olmuştur.

Kentlerde çeşitli etkenlerden dolayı kıyı mekânları gitgide daha çok önem kazanırken kentin sahip olunan kıyı mekânı büyüklüğü yer şekillerinden dolayı aynı kalmaktadır. Bu da mevcut kıyı mekânının değerini ifade etmektedir. Bu durum aynı zamanda kıyı mekânları değerlendirilirken doğru müdahaleler ve uygulamalar ile değerlendirilmesi gerektiğinin önemini açıkça ortaya koymaktadır.

2.2. Kıyı Mekânı

Kıyı, tanım olarak her türlü doğal su kütlelerini çevreleyen toprak şeridini belirten coğrafya terimidir. Başka bir tanımla kıyı; kara ile denizin temas noktalarının meydana getirdiği bir çizgi boyunca uzanır ve bütün kıtaları çevreler (Ertan, 1989, syf:18). Kıyılar, doğal çevre elemanı olan suyun tasarımla buluştuğu, görsel iletişim ve etkileşim içinde bulunduğu en önemli alanlardır. Su ve karanın buluştuğu çizgi olan kıyı, “ deniz, göl, akarsu gibi her türlü doğal su kütlelerini çevreleyen toprak şeridi” olarak belirlenmiştir. Başka bir tanıma göre kıyı, “deniz, göl ve akarsular ile yan yana bulunan ve birbirleriyle bütünlük sunan alanlardır. Kamusal mekân olarak kıyı; insanların genellikle dinlenme ve gezinme alanı olarak kullandığı, ulaşım ve yaşam gibi faaliyetlerde ana mekânlardan biri olan ve su ögesinin avantajlarının barındığı bölgelerdir.

İnsanlık tarihini incelendiğinde ilk insanın besinlerini üretmeye başlamadan önceki Paleolitik çağda avcı-toplayıcı insan grubunu oluşturduğu görülmektedir. Bu dönemde su çevresinde bulunan çeşitli hayvanlar ve bitki ekosistemleri beslenme için oldukça cazip bir potansiyele sahipti. Ayrıca su kenarları yaşama ve kendini savunma açısından elverişli bölgeler oldukları için öncelikli ve yaygın yaşam bölgesi olarak görünmekteydiler. Bu yüzden ilk insanlara ait arkeolojik bulguların kıyı alanlarda, nehir ve göl kenarlarında bol miktarda bulunması şaşırtıcı değildir (Hudson, 1996).

Kıyı mekânına, yasamın başladığı kara parçası diyecek kadar gerilere gidilirse de, geçmişe bir göz atıldığında, antik çağda önemli sitelerin aşağı yukarı tümünün bu alanlarda yer aldığını, bazı hallerde denizin getirdiği olanakları kullanan sitelerin çağlarına göre dev boyutlara ulaştığı gözlenebilir. Kara üzerindeki etki alanlarının çok az, birçok halde de iç dünya ile ilişkilerin seçilen yerin özellikleri dolayısıyla

yok denecek kadar az olduğu, ancak deniz aracılığıyla dış dđnya ilişkilerinin kurulduğu ve uygarlığın da bu yolla deniz aşırı kolonilere ulaştırdığı bilinir (Karabey, 1978: 46)

Bender (1993)'e gđre insanın kıyı bđlgelerinde yerleşmesinin olağanlığı denizden geldikten sonra ilk ulaştıkları yer olmasındandır. Ayrıca kıyı karayı denizle bağlayarak karanın bir çıkış kapısı durumundadır. Geçmişten gđnđmize insanlar evlerini, arazilerini korumak, ticarete ulaşmak, deniz yolundan faydalanmak ve manzara ile ılıman iklim için kentlerini buraya inşa etmişlerdir. Her şeyden öte, buraya yerleştiler unkđ su insan için her zaman bir yaşam, gđ, konfor ve zevk kaynağı, bir temizlenme ve yenilenme sembolđ olmuştur.

Hudson (1996)' da, insan yerleşiminin denizin ve diğer su kaynaklarının yanında veya yakınında belirgin toplanışının yeni bir olgu olmadığını, insanoğlunun ilk devirlerden beri genellikle suya yakın yasadığını gđsteren çok sayıda kanıt bulunduğundan bahsetmektedir. Artan nđfus ve gelişen teknolojiyle, ilkel insanlar çevrelerini değiştirmeye başladılar, kıyı doldurma gibi değiştirme işlemleri çok eski tarihler de bile izlenebilmektedir.

Oluşum ve gelişmelerini kıyıya yerleşmiş olmalarına borçlu olan şehirlerde kıyının rolđ geçen zamanla değişmiştir. İlk geçiş şehir leğinin genişlemesi ile ortaya çıkmıştır. Bđlgenin genişlemesi, endđstri ve nđfusun artmasıyla beraber herkesin kıyıda bir yer istemesi, kıyıların rekreasyon ve turizm açısından da kullanılmaya başlaması, kıyının önemini arttırmış ve problemleri de beraberinde getirmiştir (Kılıç, 1999:21).

Kıyı mekânları planlama yetkileri olarak bakıldığında da diğer alanlardan ayrılmaktadır. “Kıyı mekânı planlama yetkileri ve tđrleri açısından da önemli değişikliklere konu olmuştur. Kıyı Kanunu, kapsamı açısından İmar Kanununun 4.maddesinde belirtilen istisnalar kapsamında bir özel kanun değildir. Ancak Kanun kendi hđkđmlerini İmar Kanunundan nde tutmaktadır. 3621/3830 sayılı Kıyı Kanunu, kıyı, sahil şeridi ve dolgu ve kurutma yolu ile kazanılmış alanlara ilişkin olarak planlamaya dair özel hđkđmler içermektedir. Diğer taraftan kıyı alanında kalmakla birlikte bir başka özel kanun kapsamında da kalan alanlarda yapılacak planlamalar konusunda özel dđzenlemeler bulunmaktadır” (Babacan, 2008, syf:305). Ülkemizde 1990 yılında Kıyı Kanunu'nun yđrđrlđđe konmasıyla, uygulanmasına yđnelik kurumsal bir yapılanma veya dđzenlemelerin geliştirilmemiş olması birçok sorunu da ortaya çıkar mıştır. Ülkemiz kıyılarında arazi yđnetimi, ciddi bir şekilde

farklı planlama ve yönetim güçlerine sahip olan, dar kapsamlı ve sektörel yaklaşımli kanun, yönetmelikler kamu kuruluşları tarafından paylaşılmıştır. Bu bölgelerin de korunması için çıkarılmış bir sürü koruma alanları, statüleri gibi ayrı konuların var olması, her birinin farklı amaçları olan kamu kuruluşları tarafından kontrol edilmesi sonucunda kıyı alanlarında yetki karmaşası yaşanmaktadır. Kıyı bölgeleri ile ilgili olarak 22 kurum ve kuruluş devrededir. Türkiye'de yaşanan sorunların pek çoğu, yasalarla tanımlanan yetki ve sorumlulukların birbirleriyle çakışması, kurumların sektörel yapısı ve yasalardaki boşluklardan kaynaklanmaktadır. Bu kaos ortamında yetki boşlukları bulunması kaçınılmazdır. Farklı amaçlarla kurulan merkezi ve yerel kurumların denetimi altındaki bölgelerin sayısındaki artış ve bunların arasındaki eşgüdümün sağlanamayışı ulusal kıyı şeridinin toplumun yararına korunmasına ilişkin yetki ve görev kargaşasına yol açmaktadır (Ongan,1997: 57).

Yakın tarihe bakıldığında kıyı kentlerinin gelişimi ile kentsel kamusal alanların kent için öneminin ortaya çıkmasının birbirine paralel gittiği görülmektedir. Özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra bozulan ekonominin düzeltilmesi amacıyla kıyı alanlarında yeniden yapılanma çalışmalarını kentte orantısız gelişmenin bazı bölgelere getirdiği düşük yaşam koşulları yeni dönüşüm çalışmaları yapılmasına teşvik oluşturmuştur.

Kentsel kamusal alanların arttırılması uygulaması ilk defa Amerika'da ortaya çıkmış, İngiltere bunu takip etmiş, daha sonrada tüm dünyaya yayılmaya başlamıştır.

Kıyı mekânları sadece insanoğlunun yerleşim tercihi olmakla kalmamış, kıyı kentlerini de etkileyerek kentin mimarisine ve insanların yaşam tarzına da esin oluşturmuştur. Su her zaman zenginlik, gücün ve yasam kaynağının sembolü olmuştur.

Kıyı mekânı, bir yandan yüklü bulunduğu üstün potansiyel nitelikleri açısından ülkesel çevrenin düzenlenmesinde etkin bir veri oluştururken, diğer yandan yanlış ve plansız kullanımıyla doğal bütünlüğü büyük ölçüde tahrip ve yağmaya uğrayan kıt ve bozulabilir bir kaynağın ikilemini oluşturmaktadır. İlk bakışta, neden- sonuç ilişkileri uzun bir gelişim içinde birbirine karışmış görülen bu ikilemin içerdiği tüm öğeler ayrıştırılarak karşılıklı ilişkileri ortaya konduktan sonra, doğru ve evrensel bir kıyı mekânı tanımı oluşturulabilir. Konuya değişik açıdan eğilen disiplinlerin bu tanıma getirdiği içeriklerin tümü, kıyı mekânı için çok boyutlu ve her fiziksel ortamda değişik yaygınlık kazanan özelliğine uygun, geniş kapsamlı bir tanım getirilmesini zorunlu kılmaktadır. Doğal coğrafya ölçütlerine göre, kıyı mekânı, kara ile denizin

temas noktalarının meydana getirdiği kıyı çizgisinden başlayarak sitin özelliklerine göre denizin doğal, iklimsel ve şekillendirici etkilerinin eriştiği sınıra kadar karaların içine doğru uzanır (Karabey, 1978 :14).

Kıyı mekânı kent içerisinde en doğru değerlendirilmesi gereken yerlerden biridir. Son yıllarda parçaçıl kentsel tasarım projeleri nedeni ile kıyı mekânları bütünden kopuk kamusal alanlar haline gelmişlerdir. Bu uygulamalar kentin mekânsal organizasyonunun sağlanamamasına neden olmaktadır. Kent içerisinde her bölge müdahale edilecek bir yer parçası olarak görülmemeli, kentteki mekânlar bütünsel olarak değerlendirilmelidir.

2.3. Kentsel Canlılık

Kentlerin gelişmesi ve değişmesi ile birlikte kent tasarımcıları kamusal alanlar için insan ilgisini çekici hale getirecek tasarımlar arayışı içerisine girmişlerdir. Mevcut mekânlardan başarılı kamusal mekânlar oluşturma çabası birçok kriterin doğmasına yol açmıştır. Bunlardan en temel olanı mekânsal canlılıktır. İnsanların bir mekânı neden tercih ettikleri, onları o mekâna neyin yönelttiği, o mekânı hatırlatan unsurların birleşimi mekânın kentsel kimliğini oluşturmaktadır.

Montgomery (1998), canlı kentsel mekânları başarılı kentsel mekânlar olarak adlandırır. Kentsel canlılık, işlevlerin ne kadar çeşitli ve esnek olarak gerçekleştiğine bağlıdır. Söz konusu işlevler ve aktiviteler, kentsel mekânların canlılığı için bir ön koşuldur, ancak bu işlevlerin içinde yer aldığı mekânların tasarımı ve kurgusu, bu işlevlerin insanlar için değerini, yani kullanılabilirliğini, artırır ya da azaltır.

Montgomery, canlı bir kentsel mekânın aktivite, biçim ve imge bileşenlerinin doğru kurgulanmasıyla yaratılabileceğini ileri sürer (Montgomery, 1998, 98). Aktiviteler, kentsel mekânın kullanım amaçlarıdır. Ancak bu amaçların, aktivitelerin yer aldığı mekânın biçimsel özellikleri ve kentli ile etkileşimi de kentsel canlılığın sağlanması açısından önemlidir.

Bununla birlikte, mekânın kullanılması ve canlılığın sağlanması açısından, mekândaki işlev ve aktivitelerin günlük döngü içindeki süresi de önemlidir. Gün içinde uzun süre kullanılan mekânlar, aynı zamanda kamusal alanlar üzerinde denetimi de sağlayarak güvenliğin artmasına katkıda bulunurlar ve bunlar birbirlerini destekleyen ve geliştiren niteliklerdir.

Kentsel canlılık genel olarak bir kentsel mekânı tercih eden kişi yoğunluğunun fazla olması ile ifade edilebilmektedir. Kamusal mekânların kentsel kimliğe sahip olması ve bunu mevcut tasarımlarında ifade edebilmesi o mekânda kentsel canlılığın var olduğu sonucunu çıkarmaktadır. Canlılık ve çeşitlilik kentsel mekândaki aktivitenin iki temel bileşenidir. Bu nedenle kentsel canlılık kentlerin rekabet gücünü arttıran önemli bir kaynaktır. Dolayısı ile kentsel mekânlarda canlılığı sağlamak ve bireylerin gereksinimlerine cevap vermek önem taşımaktadır.

2.4. BÖLÜM SONUCU

Bu bölümde anlatıldığı üzere kentlerde kent yaşamının döngüsünün bir parçası kamusal mekânlardır. Kentteki konut alanları, ticari alanlar, sanayi alanları gibi kentin belirgin parçaları haline gelmiş işlevli alanlarla aynı şekilde kamusal mekânlar da kent için vazgeçilmez bir unsurdur. Kuşkusuz kentin en kıymetli kamusal mekânları olarak değerlendirilen kıyı mekânlarının doğru işlevler ile değerlendirilmesi ve bu mekânların kente kazandırılması oldukça önemlidir. Kıyı mekânları, kentli zaten kıyı mekânlarını kullanmaya ve tercih etmeye eğilimli olduğu için; kullanım yoğunluğu, kentsel canlılık, tercih edilebilirlik gibi belirli faktörler ön planda tutularak değerlendirilirse kolaylıkla başarılı kamusal mekân örnekleri haline gelebilecektir.

Kamusal mekânlar kullanıldıkça, tercih edildikçe işlev kazanır, değerlenir. Bu nedenle bu mekânlarda canlılık faktörü oldukça önemlidir. Kentsel canlılık sayesinde kamusal mekân toprak parçası olmaktan sıyrılarak değer kazanır.

Kamusal mekânlar geçmişten günümüze çevrelerinde olup biten dönüşümlerden etkilenerek şekillenmişlerdir. Kamusal mekânların dönüşümünde ve şekillendirilmesinde toplumsal iyileşmeyi sağlamak ve tercih edilebilirliği arttırmak kaygısı bulunmaktadır. Bu kaygı olumlu şekilde değerlendirilebilirse bu mekânlar birer fırsat haline gelebilecektir.

3. MODERNİZM-KENTSEL MEKÂNLAR İLİŞKİSİ

3.1. Modernizm İle Birlikte Kentlerde Tarihsel Süreç

Kentler tarihten beri birçok değişim geçirmiştir. Önceleri insanlar kırsal ilişkilere düşkün ve toprağa bağımlı halde iken gelişen dünya düzeni ile yaşam alanları gitgide kentlerde yoğunlaşmıştır. Böylelikle kırsal yaşam ile kentsel yaşam yer değiştirmiş ve toplumsal yaşam içerisinde merkezîyetçilik kentlere kaymıştır. Kapitalizmin desteği ile üretim kırsal bölgelerden ayrılarak kentlerde yoğunlaşmaya başlamıştır.

Bu dönem kentlerde modernizmin ortaya çıktığı dönemdir, bu da 2.Dünya Savaşının ardından kapitalist devletlerin yaşadığı buhrandan ileri gelmektedir. Savaş sonrasında kapitalist devletlerde ortaya çıkan parasızlık, işsizlik gibi sorunlara çözüm bulunması gereği doğmuştur. Kentlerde tam istihdamın sağlanması ve harap edilen şehirlerin yeniden inşa edilmesi gerekmektedir. Bu nedenle yeni bir planlama anlayışı olan modernite doğmuştur.

Bunun üzerine 1933 yılında Atina'da Modern Mimari Kongresi toplanmış ve kentleşme üzerine yeni kararlar alınmıştır. Alınan bu kararlar 1941 yılında Paris'te imzalanan Atina Anlaşması başlığı altında yayınlanmıştır. Bu toplantıda üzerinde durulan konular; konutlar, kentsel planlama, kentlerde boş zaman yaratılması, ulaşım ve tarihsel kalıtlardır, çıkış noktaları ise kentin ve kentin insanının buhranıdır. Kongre'de benimsenen ilkelerden en önemlileri; evrensel çözümlerin aranması, böylece yöreselliğin ortadan kalkması, sonsuz, farklılaşmamış mekânın elde edilmesi, mevcut teknolojinin mükemmelleştirilmesi, özellikle toplu üretimin desteklenmesi, toplumsal sorunlara ilgi, kentin konut rekreasyon iş ve ulaşımdan oluşan dört işleve ayrılmasıdır (Dostoğlu, 1996:138). Bu toplantıda vurgulanan en önemli nokta; 'toplumsal iyileşmenin sağlanması için kenti değiştirmek ve iyileştirmek gerekir' ilkesidir.

Modernizm'de kırdan kente yönelen yoğun göçlerle birlikte tam bir kaos ortamına dönüşen kent mekânını yeniden düzenleme, kötü yönlerinin sökülüp atılması, kentlerin yeniden şekillenmesi anlayışı 19. yüzyılın ikinci yarısı ile 20. yüzyılın ilk yarısında temel bir öneme sahiptir. Bu dönem "evlerin ve kentlerin açık açık 'içinde yaşanacak makineler' olarak düşünülebildiği bir dönemdi" (Harvey,1999:46). Bu dönemde modern kent planlama anlayışının temel ilkelerini açıkça ortaya koyan (CIAM) Uluslararası Modern Mimarlar Kongresi toplanarak 1933 tarihli Atina

Bildirgesi'ni kabul ediyordu. "Bu bildirme, bunu izleyen yaklaşık otuz yıl boyunca modernist mimarlığın ana çizgilerini tanımlayan belge olacaktır" (Harvey,1999:46).

Modern kent planlama anlayışında; kentlerin düzenlenmesinde bir tek düzelik, homojenlik, ilkelere bağlılık egemendir. Kent kendi içinde; çalışma bölgeleri, oturma bölgeleri, kamusal alanlar şeklinde ayrılmıştır. Modern mimari anlayışının öncülerinden biri olarak kabul edilen Amerikalı mimar Frank Lyord Wright'ın sözleri modern planlama anlayışını özetleyici bir niteliktedir; "... modern yapının 'eskiden olduğu gibi parçaların cansız bir varlık ... birbirleriyle çekişen bir sürü küçük şeyin bir koleksiyonu olmak yerine, tek büyük bir şey' olduğunu yazar" (Connor:2001:109). Wright ayrıca, yapıları insana ve topluma en iyi hizmet verecek bir form içinde tasarlanmasının gereğinden söz etmektedir. Wright'ın altını çizdiği mimarlık ilkesi, amacı ve işlevi olmayan her şeyden kaçınmak olmuştur. Her yapının insana yararlı bir amacı gerçekleştirmesi söz konusudur ve yapı buna göre tasarlanmalı, amacı en etkin bir biçimde gerçekleştirecek yapı malzemeleri ve inşaat teknikleri kullanılmalıdır (Şaylan,2002:77).

Modern mimarlık anlayışının uygulamaları; savaşın yıkıntısına uğramış ya da eskimiş kentlerin yeniden yapılandırılması ve canlandırılması, kentsel bölgelerin yeniden düzenlenmesi fabrika, hastane, okul vb. kamu binalarının inşası ve özellikle bünyesinde bir huzursuzluk potansiyeli taşıyan işçi sınıflarının konutlarını inşa etmede görülmektedir. "Kentlerin köktenci bir şekilde yeniden yapılanması fikri salt kentsel bunalımı değil, bunun yanı sıra toplumsal bunalımları da çözeceği umudundan esinlenmektedir" (Fishmann,2002:108). Modern kent planlama anlayışında kentlerde, birbirleriyle uyumlu geniş çaplı düzenlemelerin gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu yönüyle modern mimari anlayış kentsel mekânın düzenlenmesinde ideal bir düzeni temsil etmektedir. "Bu ideal kentler, fiziksel çevrenin düzeltimini sağlamanın bütün bir toplumsal yaşamı devrimci bir dönüşüme uğratacağı yönündeki inancın en tutkulu ve karmaşık anlatımlarıdır" (Fishmann, 2002:109). Sanayi devrimiyle hızla büyüyen kentlerde bir taraftan pazarın işlerliğine dönük ve toplumsal hiyerarşiyi yansıtacak fiziksel düzenlemeler yapılacak, diğer taraftan da kent içinde yollar, köprüler, operalar, okullar, kütüphaneler, iş merkezleri, fabrikalar, tren istasyonları vb. türden yeni, kamusal işlevi olan büyük yapılar inşa edilecektir (Şaylan, 2002:77).

Modern mimarinin felsefesi savaş sonrası Keynesyen ekonomi politikalarıyla da uyumludur. Savaş sonrası dönemde kötüleşen ekonomik koşullara ‘sosyal devlet’ perspektifi çerçevesinde çözüm arayan devletler, modern mimarinin sosyal konut anlayışını kolayca benimsemiştir.

Modern kent planlama anlayışı bu özellikleri nedeniyle sık sık eleştiriye uğramıştır. Modern mimarlığa yöneltilen eleştiri, Modern Mimarlığın öncüleri tarafından oluşturulan CIAM’da da su üstüne çıkmaya başlamıştır. 1947’de CIAM’ın altıncı kongresinde; işlevsel kentin soyut sterilliği eleştirilmiş ve sosyo-psikolojik gereksinimler vurgulanarak CIAM’ın amacı; insanın manevi ve maddi ihtiyaçlarını tatmin edecek bir fiziksel çevrenin yaratılması için çalışmak olarak belirtilmiştir (Dostoğlu,1996:138). Bu eleştirilere yenilerinin de eklenmesiyle 1960’lı yıllarda yaşanan karşı kültürel hareketlerin etkisi ile de modern kent planlama anlayışı, ağırlığını yitirmeye başlamıştır. Böylece 1968 hareketleri, postmodern kent planlama anlayışının haberciliğini yapmıştır.

3.2. Postmodernizm İle Birlikte Kentlerde Tarihsel Süreç

Postmodernizm daha çok modernizm üzerinden yapılan bir tanımlama ile ifade edilmektedir. Postmodernizm iki bakış açısı ile tanımlanmaktadır. Bunlardan ilki postmodernizmin modernizmden tamamen kopuk bir kavram olduğudur. Bu bakış açısında postmodernizmin modernizmden tamamen farklı olduğu ve bu iki kavramın birbirini reddettiği öne sürülmektedir. Diğer bakış açısında ise modernizm ile postmodernizm arasında farklılıktan ziyade bir süreklilik olduğu kabul edilmektedir.

“Özünde çok anlamlı ve tartışmalı olan postmodernlik düşüncesinin çoğunlukla işaret ettiği şey, her şeyden önce dünyanın ortadan kaldırılmaz çoğulluğunun kabulüdür. Bu çoğulluk, henüz ulaşılmamış mükemmelliğe giden yoldaki geçici er ya da geç arkada bırakılacak bir istasyon olmayıp varoluşun kurucu bir niteliği olan çoğulluktur “ (Baumann, 2003:131).

20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yaşanan dönüşümler kentsel mekân algılamalarında dolayısıyla kentsel mekânın biçimlenmesi anlayışında da etkilerini göstermiştir. Sanayi devriminde kentlerin aldığı göçlerden farklı olarak, kentler iletişim ve ulaşım teknolojilerindeki yaşanan gelişmelerle geçmiş dönemlere oranla daha fazla göç alır hale gelmişlerdir. Teknolojik gelişmeler neticesinde mekânsal engelleri rahat aşılır olması ile göç olgusu hayatta yerini daha fazla göstermeye

başlamıştır. Aldığı iç ve dış göçlerle birlikte hızlı büyüyen kentlerin nüfusları milyonları, on milyonları ve hatta yirmi milyonları bulabilmektedir” (Karakurt:2002:14). Bu gelişme ile dünya hızlı bir şekilde kentleşme içerisine girmiştir. “1950’de nüfusu bir milyonun üzerinde olan kent sayısı 78 iken, 1985’e gelindiğinde bu sayı 258’e çıkmıştır. Birleşmiş Milletler’in tahminine göre 2010 yılında bir milyondan fazla insan barındıran kentlerin sayısı 500’den 2025’te ise 640’dan fazla olacaktır” (Davey,2001:93). Söz konusu göçlerle birlikte kentsel mekânın şekillenme biçimleri ve süreçleri de değişikliğe uğramıştır. Aldıkları göçler nedeniyle kontrol edilmesi güçleşen kentlerde, mekânları biçimleme anlayışları da bu doğrultuda değişmiştir. Jencks’in öncülüğünde gelişen postmodern mimari anlayış doğrultusunda, hızla büyüyen kentleri tek biçim altına alarak ıslah etme ve onları düzenleme anlayışı ortadan kalkmaya başlamıştır. Bu yaklaşım ile birlikte “modern kent planlama” anlayışı günümüz kentinde yerini ‘postmodern kent tasarımına bırakmıştır.

Postmodernite ile birlikte kentsel tasarım alanında mekânı kendi kuramsal verileri doğrultusunda zorunlu olarak parçalara ayıran, bunları farklı mimari üslupların eklektik kullanımıyla bütünleştirerek bir kolaj haline getiren bir tasarım süreci başlamıştır (Zengel,2002:92). Günümüz kentlerinin tasarlanmasında etkili olan postmodernist mimari anlayış, “... kentsel dokuyu zorunlu olarak bölük pörçük görür: geçmiş biçimler üst üste yığılmıştır, günümüz kullanımları (ki bunların birçoğu gelip geçicidir) bunun üzerinde yer alan bir ‘kolaj’dır. Metropolün tamamını hakimiyet altına almak olanaksız olduğuna göre, kent tasarımı basit bir biçimde bölgesel geleneklere, yerel tarihçilere, tikel istek, ihtiyaç ve fantezilere duyarlı olmayı amaçlar; böylece uzmanlaşmış, hatta büyük ölçüde müşterinin zevkine göre biçimlenmiş mimari biçimler yaratılır: bunlar mahrem, kişileşmiş mekânlardan, geleneksel anıtsallığa ve gösterinin şenliğine kadar uzanabilir” (Harvey,1999:85). Modernizmin tüm uygulama ve ideallerine sırt çevirmiş olan postmodernizm, “her şey olur” sloganı ile tam bir serbestliğe ve ekletisizme varan bir mimari tarz sergilemiştir. “Tarihin içeri alınması” ilkesi, “her şeyin geçerli” olduğu ilkesi ile birleşince postmodern yapılar, tarihten alınmış bir biçimler ve simgeler repertuarını sergilemeye başlamışlardır (Kubat,1996:123).

“Kent planlama açısından bakıldığında postmodernizm, planlama mesleğine yöneltilen en büyük tehdidi oluşturur. Kente parçacı bir yaklaşımla bakan postmodernizmin, her soruna çözüm bulma iddiasındaki planlama çabalarının

karşısında yer alır. Postmodernizm için, kent mekânının kendi başına anlamı vardır ve disiplin altına alınması imkânsızdır. Postmodernizm, kenti, çeşitliliğin, farklılığın mekânı olarak görmüş ve bunu ön plana çıkartmıştır. Modernizmin dayattığı ulusal kültür, ulusal kimlik ve ortalama insan ihtiyaçlarının giderilmesine yönelik büyük projelerin aslında bizlere öğretilen bir kurgu olduğu, tek bir kültür ve tarih olmadığı gibi, insanların ihtiyaçlarının çok farklı olabileceği postmodern uygulamalarla ifade edilmeye çalışılmıştır. Postmodernizm kentte yaşamımızı sağlayan haritayı elimizden almış ve sağlam bir referans noktası olmayan haritasız kentler yaratmıştır” (Özbek, 2005).

Modern kentsel mekân algılayışı ile postmodern mekân algılayışı arasındaki belki de en büyük ayrım; modern mekân algılayışı, mekânı düzenlemede toplumsal amaçlar çerçevesinde hareket ederken, postmodern mekân algılayışında ise mekân, her türlü toplumsal bağ ile ilintisiz olarak, söz konusu güzelliği kendisi için bir amaç edinmiş bir anlayışla tamamen kendi içinde bağımsız bir şey olarak görmesinde yatar. Postmodern mimariye göre mimar kitlenin de beğenisine cevap verecek şekilde mimari formu belirlemede tam bir özgürlük içinde olmalıdır. Modern dönem kentler ile postmodern dönem kentler arasındaki ayrım Oğuz Işık’ın ifadeleriyle daha iyi ortaya konulabilir. Işık’a göre; “Postmodernizm, kenti bir bütün olarak görmemizi sağlayan mantıksal temelleri ortadan kaldırmıştır.

Modernizmin kenti, uçaktan görmesine karşılık postmodernizm kenti bir anlamda sokakta yürüyen kentli insanların gözleriyle görmemizi sağlamıştır. Bu kent, her türlü bütünlüğünden koparılmış, parça parça olmuş algılanan bir kenttir. Bu bakış içinde kent, sokakta yürüyen insan gözüyle algılanan parçaların özgüllüğü içinde görülür. Üstelik bu parçalar, bir bütünün parçaları değil, kendi başlarına anlamı olan birimlerdir; dolayısıyla da postmodernizm kente bakışında, kent parçalarının birbirine bağlayıcı bir mantık da aramaz” (Işık,1993:32).

Postmodern dönemde kent algılamalarının temelinde de bu parçacılık anlayışı yatmaktadır. Postmodernizmin modern dönemdeki kent planlama anlayışına karşı çıkışındaki temel bağlam, modern mimari anlayışın çoğulculuğu ret etmesi, kentleri tek tipleştirilmesi, kent üzerinde hakimiyet kurma düşüncesinde yatar. Oysa postmodern kentsel mekân düzenleme anlayışı; “...kentsel süreci ‘anarşik’ ve ‘değişim’in bütünüyle ‘açık’ durumlarda ‘oyun’ oynadığı denetlenemez ve ‘kaotik’ bir şey olarak görme eğilimindedir” (Harvey,1999:58).

Özellikle 1980'li yıllardan günümüze kadar uzanan süreçte postmodern yapılar oldukça etkileyicidir, kolajın sınırları gösterilerek bir kent stratejisi olarak erdemlerini ortaya koymuştur ve koymaktadır (Jencks,1987:274).

3.3. Modernizmin Sonucu Olarak Kayıp Mekânlar

3.3.1. Kayıp Mekân

Kentler sürekli değişim içerisinde olan mekânlardır. Zamanın ilerlemesiyle birlikte insanların yaşam tarzı da değişmekte, buna paralel olarak da kentsel mekândan talepleri ve ihtiyaçları da farklılaşmaktadır. Kent ve insan arasındaki bağlantı, bu iki imgenin birbirlerini bir çark sistemi gibi değiştirmesine neden olmaktadır. Biri değişime uğradığında diğeri de değişim geçirecektir.

Kentsel mekân kendi başına sadece somut bir yer ile bağdaştırılabilir. Ona anlam katan içerisindeki yaşanabilirliktir. Mekân içerisinde bir yaşantı ile anlam bulmaktadır. Mekânın gelişmesi ve değişimi içerisindeki yaşantı ile paralel hareket edemediğinde kentsel mekân kesintiye uğramaktadır. Bu kesintiler sonucunda kentin aynı döngüde kalamaması ile kentte mekânsal boşluklar meydana gelmektedir.

Kent, insanların ortak yaşama mekânıdır. Kentler dolu ve boş alanlardan oluşmaktadır. Bunlar mevcut yapılar ve yapıların terk ettikleri boşluklar olarak tanımlanabilir. Kentin dokusu temel olarak bu iki unsurdan oluşur. Kentte bu alanlar dışında yollar, meydanlar, yeşil alanlar, bulvarlar gibi yaşam alanları da bulunmaktadır.

Kentte modernist planlama anlayışı doluyu tanımlama ve programlama üzerine kuruluyken modernizm sonrası anlayışlar daha çok boş olanı biçimlendirme çabası içindedir. Bugün dış mekân yaşantısı ve kentsel yaşantı zenginliğinin yaratılması düşünüldüğünde, doluluk ve boşlukların kentsel bütünü oluşturduğu ve dış mekânın kentin en önemli belirleyicisi olduğu açıkça ortadadır (Akarsu, 2002).

Kentliler zamanın döngüsü içerisinde yaşam tarzlarını değiştirirken kentte bu dönüşüm sürecinde yer almaktadır. Kentlilerin yoğun yaşantısının beraberinde getirdiği kentsel mekân gereksinimlerini kent yakalayamadığında kentsel boşluklar oluşmaktadır. Bu mekânlar kent içerisinde işlevlendirilememiş ya da doğru işlevlendirilememiş mekânlar olup “kayıp mekân” olarak tanımlanmaktadır.

Trancik, “Finding Lost Space” adlı kitabında kentsel yaşantı ve kullanımla ilişkilendirilmemiş, yaşamayan alanları artık alan (lost space), kayıp boşluk olarak nitelendirilmiş ve bu alanları güncel kent ve yaşantı sorunu olarak gündeme getirmiştir (Trancik, 1986).

Bir mekânın kayıp mekân olarak değerlendirilebilmesi için belirli bir lokasyonda ya da kriterde olması gerekmez. Kıyı alanı, kent içerisindeki alanlar, parklar, kentsel projeler gibi birçok kentsel mekân kayıp mekân haline gelebilir.

Kıyı şeritlerindeki boş alanlar, kent merkezinde kalan ama işlevsel kullanımını yitiren endüstri ve askeriye alanları, demiryolu işletmelerinin değişen ulaşım teknolojileri ve bilgi çağı ile birlikte kentle entegre olamayan büyük alanları kayıp mekânlar olarak sayılabilir. Ulaşım ağının ve yolların değişmesiyle de kent içinde yer alan ulaşım sektörüne ait bazı alan ve tesisler de işlevsel değerini yitiren kullanım alanları arasındadır.

Bir başka kayıp mekân çeşidi de işlevselliğini yitirmiş parklar ve yeniden inşa edilmesi zorunlu olan marjinal toplu konut projeleri olarak düşünülebilir. Çünkü bu alanlar artık amaçlarına hizmet etmemektedir.

Genel bir tanım olarak kayıp mekânlar kent içerisinde yeniden düzenlenmesi mecburi olan fakat genel olarak bahsedilmesi ve tanımlanması zor mekânlardır. Bu alanları yeniden tasarlamak ve bu alanlarla ilgili uygulamalar için karar alma süreci kentteki diğer boş alanlara göre daha zordur.

Stanford Anderson’un “Caddelerde” adlı kitabında, günümüzdeki planlama ve mimari sorunlardan birisinin modern hareketin sonucu olan seyrek olarak tasarlanan binalar arasındaki boşluklar olduğu belirtilir. İşlevsellik, yavaş yavaş dış boşluk organizasyonundan çok iç boşluk organizasyonunda yerini almıştır. Bina kendi bağlamından daha çok bir obje olma eğiliminde olmuştur (Trancik, 1986).

Trancik’e göre, büyüme şekli ile ilgili kararlar iki boyutlu planlar üzerinde verilir ve üçüncü boyutta binalar ve boşluklar arasındaki ilişkiler ve insan davranışı gerçek anlamda düşünülmez. Bu genel işleyiş içerisinde, kentsel mekân nadiren biçim ve ölçek özellikleri olan bir dış hacim olarak görülmekte ve bu nedenle, çoğunlukla çevremizde birçok anti-mekân ortaya çıkmaktadır (Trancik, 1986).

Kılınçaslan’a göre ise, görsel olarak da kent yaşamını olumsuz etkilerken bu alanların kullanılmayan alanlar olarak var olması kent içinde sürekliliğin de kaybolmasına neden olmaktadır. Gerek arazi kullanımlarında gerekse kent içi

hareketlerde kesintiler ortaya çıkmaktadır. Kent içi işlevsel alanlar birbirinden bağımsız yaşar duruma gelmekte, önemli noktalar arasında yaya hareketleri kesilmektedir (Kılınçaslan, 1996).

Kent içerisindeki kayıp mekânlar tasarım anlamında birçok önceden kestirilemeyen sorunlar doğurabileceği gibi kent için birçok fırsatı da içerisinde barındırabilir. Etkinliğini yitirmiş bu kayıp kentsel mekânlar, kentteki gizli potansiyeller olarak varlıklarını sürdürmekte ve keşfedilerek yeniden kent yaşamına katılmaları adına fırsat yaratılmasını beklemektedirler.

3.3.2. Kayıp Mekân Türleri ve Oluşma Şekilleri

Kentsel mekân farklı sebeplerle değişim geçirebilmektedir. Bu değişimin plansız ya da yanlış yönlendirmeler ile işlevsiz hale gelmesi söz konusudur. Bu durumda kayıp mekânlar ortaya çıkmaktadır.

Trancik'in tanımlamalarına göre kayıp alanların ortaya çıkış nedenleri:

- Otomobilin üstünlüğü ve artan bağımlılık
- Mimarların modern yaklaşım içerisinde dış mekâna bakışları
- Kentsel yenilenme sürecinde kenti bölen bölgeleme ve alan kullanım politikaları
- Kent içerisindeki endüstriyel, askeri veya taşıma alanlarının boşaltılması, terk edilmesidir (Trancik, 1986).

Otomobille birlikte insanın yürüme alışkanlığının azalması, kent içerisindeki yaya yolları ve kaldırımların da etkinliğini yitirmesine neden olacaktır.

Trancik'e göre, cadde ve sokakların yerini arterler alır ve onların sosyal anlamını ve çok amaçlı alanlar olma özelliklerini kaybettirir. Komşuluklar ve semtler artık etkileşim içinde değildir, izole edilmiş yerlerdir (Trancik, 1986). Gümüş'e göre, otomobillerin seri olarak üretilmeye başlanması ve yaygınlaşması, kentsel kamusal düzeni, kentlinin gündelik hayatını temelden sarsmış, yeni caddeler, yeni otoyollar yapılmış ve var olanlar yeniden düzenlenmiştir (Gümüş, 2001).

Günümüzde insanlar yaşamsal ihtiyaçların içerisinde güvenlik ve korunma ihtiyacına öncelik verdiği için korunaklı ve kapalı site yerleşimleri revaçtadır. İnsanlar korunma isteğinin baskınlığı nedeniyle kent hayatından ve mevcut kentsel mekânlardan kopuk, izole edilmiş site alanlarında boş vakitlerini değerlendirmektedir. Bu içe dönük, koparılmış yaşam alanları kentliler arası kentsel iletişimi de engellemektedir.

Bölgesel ayrışım kuralları planlamacılar tarafından öngörüldüğü için halkı ‘sağlık, güvenlik ve iyilik’ sloganları altında korumak için tasarlanmıştır. Bunun sonucu olarak kent bölgelere ayrılmaktadır. Bu bölgeler arasındaki alanlar genellikle kentsel doku içindeki başlıca kaybolan alanlardır (Trancik, 1986).

Bu korunmuşluk, güvenlik hissi yaşam alanlarımızdan sonra kentteki etki alanlarımızı da etkiler olmuştur. Artık güvenli, temiz alışveriş merkezleri vardır. Bu merkezler insanın etkinliğini sürdürdüğü müddetçe anlamlı olan sokak ve cadde hayatını da çok fazla etkilemiştir. Artık cadde alışverişi yerine kapalı mekânlarda alışveriş yapmak tercih edilir olmuştur. Bu tercihin sonucunda ekonomik etkinliğin devamı sağlanamadığı için pasajlar ve avlulular da kayıp mekânlar olarak değerlendirilmektedir.

Özel mülkiyetlerin kent içerisindeki baskınlığı insanlara özgürlüklerini yaşatan boşlukların oluşmasını da engellemektedir.

Kentlerde, sanayinin yer değiştirmesi, artık kullanılmayan ulaşım araçları ve ulaşım ağları, terk edilmiş askeri mülkler, boş ticari ve kişiye ait binalar, birçok kentin göbeğinde geniş kullanılmayan gemicilik veya ray sahaları, çok arzu edilen işgal edilmiş su kenarları mevcuttur. Bu mekânlar yeniden yaşama katılması anlamında ilgi çekici mekânlardır (Trancik, 1986).

Kent içindeki bu çeşitli sebeplerle etkinliğini yitirmiş ya da terk edilmiş olan alanlar, kentsel mekânlar çok ciddi bir potansiyel taşımaktadır. Bu potansiyelin farkına varmak ve bu alanları geçici fonksiyonlarla yeniden kent yaşamına katmak gerekmektedir.

3.3.3. Farklı Nedenlerle Ortaya Çıkmış Kayıp Mekân Örnekleri

Kentteki işlevini yitirmiş alanların yanı sıra yanlış kullanımla işlevsiz hale getirilen mekânlar yeniden değerlendirilmesi ve kent yaşantısına katılması gereken mekânlardır. Örnekler üzerinden konuyu değerlendirirsek, kayıp mekânların çoğunluklu olarak oluştuğu alanlara örnek olarak;

Köprü Altı

Kent içinde, ulaşım ağının önemli parçaları olan büyük ölçekli köprüler bulunmaktadır. Bu köprüler ana arterlerin ulaşım bağlantılarını güçlü bir şekilde organize etmektedir. Köprüler büyük heybetli yapılar olduğundan dolayı bu ulaşım öğelerinin bulunduğu yerlerin altında büyük, tanımsız ve işlevsiz mekânlar

oluşmaktadır. Bu alanlar daha çok yaya için geçiş mekânları olarak kullanılmaktadır. Ancak, genel olarak zengin bir kullanım çeşitliliği sağlanmadığından ve yaya hareketiyle de güçlü bir ilişki kurulamadığından bu alanlar tanımsız ve işlevsiz kalmaktadır. Çevreden kopuk ve gece kullanım sürekliliği olmayan bu alanlar zamanla suç alanlarına dönüşmekte ve bu sebeple kullanım yoğunluğu daha da azalmaktadır.

Bu tanımlama için Kadıköy semtinde Söğütlüçeşme tren istasyonunun alt tarafı örnek verilebilir. Söğütlüçeşme’de tren yolunun kentin merkezi bir bölgesinde alt geçit yaratması ile burada işlevsiz bir alan oluşmuştur.



Şekil 3.1. Söğütlüçeşme tren istasyonu, köprü altı, İstanbul (Çin, 2006)



Şekil 3.2. Söğütlüçeşme tren istasyonu, köprü altı, İstanbul
(Fotoğraf 2010 yılında Haluk Koçoğlu tarafından çekilmiştir.)

Bu alan günümüzde park alanı olarak tanımlanmıştır, fakat güvenlik nedeni ile çok tercih edilmemektedir. Bu uygulama ile kent içerisinde ulaşım ağını kuvvetlendirmeye çalışırken kentin önemli bir noktasının işlevsiz ve kullanışsız hale gelmesine neden olunmuştur.

Tanımsız Arka Bahçeler

Özellikle bitişik nizamda inşa edilmiş evlerde arka bahçeler genellikle boş ve işlevsiz alanlar olarak kalmaktadır. Bu alanlar tanımsız mekânlar oldukları için genellikle o bölgede yaşayanlar tarafından verimli kullanım sağlanamamaktadır.



Şekil 3.3. İstanbul'da Bir Konut Adası Örneği

(Gökçe Emerce tarafından Google Earth kaynağından alınarak hazırlanmıştır.)

12.05.2012)

Binaların arasında kalan bu boşluklar genellikle otopark alanı olarak kullanılırlar. Ya da farklı bir kullanımla araç gereçlerini koymak için yapılan depolar bu alanlardaki yerlerini alır. Böylelikle bu alanlar da kayıp kent boşlukları olarak varlıklarını sürdürmektedirler. Bu boşluklar kente kazandırılmalı, yaya hareketi ile ilişkilendirilmeli ve anlamlı hale getirilmelidir.

“Ev: Bir Yerleşme Müzakeresi” isimli sergide Zeplin Design tarafından bu boşlukların kullanılmasına yönelik “ev’imin kenarı” isimli bir proje geliştirilmiştir.



Şekil 3.4.-3.5. Evimin Kenarı Projesi (Çin, 2006)

Bu projede konutların ve özel mülklerin yanlarındaki boş alanların işlevli hale getirilmesi öngörülmüştür. Terk edilmiş, düzensiz arka bahçeler; uydu antenlerine bırakılmış çatılar ve sıkıcı, bakımsız apartman boşlukları; mekân kazanmak amacıyla kapatılan, işlevi tam olarak anlaşılmamış balkonlar yeniden değerlendirilmiş, çevredekilerin kullanabilecekleri yarı kamusal alanlara dönüştürülmüşlerdir.

Otopark Alanları

Kentsel mekândaki yaya hareketi kentteki her boş alanın otopark olarak kullanılmasıyla sürekli kesilmektedir. Özellikle rant amacı ile kentteki her boşluk hemen ele geçirilip ticari bir unsura dönüştürülmektedir.



Şekil 3.6. İstanbul'da Bir Otopark Alanı

(Gökçe Emerce, 23.04. 2012)

Bu alanların, kentlinin etkinliğini korumaya devam edebileceği daha anlamlı kentsel boşluklar olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

Yollar Arasında Kalan Refüj Alanları

Kentler için ulaşım oldukça önemlidir. Bunun da günümüzde en yaygın şekli olan araç trafiği kentlerin şekillenmesinde büyük rol oynamaktadır. Günümüzde araçlar bu kadar çok kullanımda olduğu için araç yollarının kentin önemli noktalarında kentsel alanlar üzerinde baskı oluşturması sorunu ortaya çıkmaktadır. Kentteki önemli mekânlara erişim genel olarak, mekânı çevreleyen taşıt trafiği yüzünden kısıtlanmakta ve refüj denilen bu alanların etkinliğini azaltmakta, çoğu zaman ise yok etmektedir. Kavşak niteliğindeki bu alanlar yayayla aktif bağlantısı kesik olduğundan tanımsızlıktan kurtulamamaktadır. Buna örnek olarak Mecidiyeköy meydanındaki refüjün altında kalan kentsel alan gösterilebilir.



Şekil 3.7. Mecidiyeköy Viyadük
(Çin, 2006)



Şekil 3.8. Mecidiyeköy Viyadük
(Çin, 2006)

Mecidiyeköy gibi kentin gün içerisinde çok kullanılan bir bölgesinde büyük bir tanımsız alan doğmaktadır. Refüj altı tanımsız, sadece geçiş için kullanılan ve kentliye huzursuzluk veren bir mekân haline dönüşmüştür.

Mevcut Fonksiyonunu Kaybetmiş Alanlar

İstanbul'da birçok endüstri mirası fonksiyonun kaybederek kent içerisinde işlevsiz boş bir parça olarak varlığını sürdürmektedir. Kent içerisinde fonksiyonunu kaybederek varlığını sürdürmeye çalışan endüstriyel alanlar, o çevredeki kentli için aslında etkinliklerini gerçekleştirebilecekleri, birbirleriyle iletişim kurabilecekleri bir potansiyele sahip olsa da bir baskı unsuruna dönüşmektedir.

Gümüş'e göre, birçok endüstri mirasında yılların tahribatı yanında, eşi bulunmaz parçaların hurdaya verildiği, mekânların ilgili kuruluşların depolarına dönüştüğü görülmektedir. İstanbul'da bu mekânların nasıl kullanılacağı doğru şekilde organize edilememektedir.

Bugün bu mekânların kar amaçlı özel sektöre devredilmesi ile kentin içindeki yeşil alanların, tarihi yapıların, anıtların inşaata açılması arasında çok temel bir fark bulunmamaktadır. Bu konuda farklı bir yaklaşım oluşturulması gerekmektedir. Çünkü bu mekânları geçmişte olduğu gibi yalnızca bir takım işlevlerin yer alacağı

yerler olarak düşünmek, dönüşüm fikrinin baştan ortadan kalkması anlamına gelmektedir. (Gümüş, 2005).

Bu anlamda Dolmabahçe Gazhanesi örnek olarak gösterilebilir. Bu alan eskiden Dolmabahçe Sarayı'nın ve İstanbul'un bazı semtlerinin aydınlatılması ve ısıtılması için kullanılmış bir yapıdır. Gazhane, 1873'e kadar Hazine-i Hassa tarafından yönetilirken, daha sonraları Fransız Havagazı Şirketi'ne devredilmiştir. Bir süre sonra da şirketin yönetimi Belediye'ye geçmiştir. Havagazıyla aydınlatma sadece sarayda olmamış, İstanbul'un bazı semtleri de Gazhane'den faydalanmıştır.



Şekil 3.9. Dolmabahçe Gazhanesi

(Çin, 2006)

Günümüzde bu mekân işlevsiz haldedir. Buranın zaman içerisinde kültür merkezi, planetaryum, tiyatro salonu gibi farklı işlevlerle değerlendirilmesi düşünülmüş fakat henüz bir yaptırım olmamıştır.

Aynı şekilde İstanbul'da mevcut kullanım şekliinden sonra işlevsiz hale gelen ve yeniden değerlendirilmemiş bir gazhane olan Hasanpaşa gazhanesi mevcuttur.



Şekil 3.10. Hasanpaşa Gazhanesi

(Çin, 2006)

1993 yılında üretimi durdurulan Hasanpaşa Gazhanesi'nde gazometrenin sökümü başlayınca, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bu alanı bir rant girişimine dönüştürmesinden kaygılanan bölge halkının uyarıları ile Kadıköy Belediyesi ve Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi harekete geçmiştir. 2 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, gazhanenin tescil, koruma ve kültürel amaçlı yeniden kullanımına ilişkin ilk kararını 1994 yılında almıştır. Bu karara rağmen İETT Genel Müdürlüğüne yıkım işlemlerine girişilmiş ancak bu girişim yasal süreç başlatılarak durdurulmuştur. İETT, bundan sonra Gazhane'ye yönelik girişimlerini alanı "Kömür Satış Deposu" olarak kiralayarak sürdürmüştür, daha sonra alan çöp biriktirme alanı haline getirilmiştir.

Özellikle Hasanpaşa Gazhanesini yeniden kent yaşamına katmak adına çevredeki gönüllüler tarafından birçok girişimde bulunulmuştur. Buradaki insanlar, bu terk edilmiş büyük boşluğun aslında kendileri için bir etkileşim alanına dönüşebileceğinin farkında olarak çalışmalarını sürdürmektedirler.

Bu alanların yeniden yaşama kazandırılması konusunda Gümüş'e göre tek çözüm, dönüşümün öznesini yeniden tanımlamaktır. "Kim ne kazanacak" perspektifinin yerini "kent ne kazanacak" perspektifinin alması için çıkar gruplarının ve tepeden inme resmi yaklaşımların dışında bağımsız kültür sermayesinin, profesyonelliğin

kentteki diğerk aktörlerin etkileşimine açık bir düşünce geliştirme zemini oluşturması gerekmektedir. (Gümüş, 2005).



Şekil 3.11. – 3.12. Hasanaőa Gazhanesi

(Çin, 2006)

Kadıköy ve Dolmabahçe Gazhane Tesisleri'nin "İstanbul halkının kültür faaliyetleri açısından ihtiyacını karşılamak, tabii servet ve kaynaklarımızın yararına değerlendirilmesini temin etmek ve uluslararası tanıtımı sağlamak amacıyla" restore edilerek kültür merkezi olarak değerlendirilmesi son dönemlerde yeniden gündemde olan bir konudur. Yapılması planlanan bir ihale ile Hasanaőa'da dev kültür merkezine dönüőtürüleceđi söylenmesine rağmen İETT garajı ve Őantiye olarak kullanılan tarihi gazhane'nin restorasyon çalışması kapsamında 13 bin metrekarelik tarihi yapının yenilenmesi, 5 bin metrekarelik yeni inşaat alanı eklenmesi öngörülmektedir. Bunun için 2012 yılı içerisinde bir ihale yapılması planlanmaktadır.

Dönemlik Kullanılan (etkin olan) Mekânlar

Kent içerisinde bazı mekânların sadece belirli dönemlerde kullanıldığı gözlemlenmektedir. Buna örnek olarak lunaparklar gösterilebilir. Lunaparklar yaz döneminde aktif halde çalışan, havaların soğuması ile yeniden kullanılacağı zamanı bekleyen mekânlardır. Böylelikle bu mekânlar yaz döneminde kullanılan fakat havaların soğumasıyla dönemlik kayıp mekân haline dönüşen yerlerdir. Ayrıca son yıllarda artan alışveriş merkezleri ve bunların sağladığı sosyal olanaklar yüzünden lunaparklar eskisi kadar rağbet görmemektedir.

İstanbul'da en çok bilinen lunaparklardan biri Bostancı lunaparkıdır. Bu mekân da havaların ısınması ile birlikte kullanılmaya başlar, havaların soğuması ile kent içerisindeki terk edilmiş haline geri döner.



Şekil 3.13. İstanbul'da Bir Lunapark (Gökçe Emerce 21.04.2012)

Otoyol-Çevre ilişkisi Kurulamamış Mekânlar

Kent içerisinde büyük otoyol bağlantılarının olması kent ölçeğinde yaya ulaşımını ve aksını sıkıntıya sokmaktadır. Ayrıca büyük bağlantılı yollar kentteki dokuyu parçalara ayırarak daha içine kapanık yerleşimlerin ortaya çıkmasına ve mekânların birbirlerinden uzaklaşmasına neden olmaktadır.



Şekil 3.14. Kenti Bölen Bir Otoyol (URL-1)

Pazar Yerleri

Kentlerde belirli bölgeler pazar yeri olarak belirlenmiştir. Bu bölgeler genelde kentin önemli lokasyonlarında olup büyük alanlar kaplamaktadır. Pazar yerleri haftanın bir günü tamamen pazar yeri olarak, diğer günleri de işlevsiz kalarak ya da en iyi ihtimalle otopark olarak değerlendirilerek kullanılmaktadır. Kent içerisinde böyle bir alan tanımsız ve işlevsizdir.



Şekil 3.15. İstanbul'da Bir Pazar Yeri (URL-2)

Son yıllarda belediyeler sokak aralarında kurulan pazarları yasaklayarak sabit Pazar yerleri belirlemeye başlamıştır. Bu değişiklik sokak aralarında haftanın bir günü olan pazarın getirdiği ulaşım ve kirlilik problemini engellemeyi amaçlamaktadır. Bu uygulama Pendik belediyesinde de meydana gelmiştir. Daha önceleri kent içerisinde sokak arasında yer alan pazar, sahilde sabit bir pazar yeri yapılarak mevcut bir otel ile paralel yerleştirilmiştir. Fakat bu bölgede yer seçiminin yanlışlığından dolayı mekân işlevli şekilde kullanılamamaktadır.



Şekil 3.16. Pendik’te Yeni Pazar Yeri (URL-3)

Yeni seçilen pazar yeri hem konumundan hem de kıyı alanına yakınlığından dolayı farklı işlevler ile değerlendirilebilecekken haftanın bir günü kullanılacak bir yer yüzünden işgal edilmiştir. Bu tür sabit pazar yerlerinde kentin her yerine ücretsiz servis uygulaması vardır. Bu nedenle bu tarz sabit uygulamalar ilçenin dış çeperlerinde bir konumda yer alırsa işlevli alanların kayıp mekân haline gelmesi engellenebilecektir.

3.3.4. Kıyı Mekânlarında Kayıp Mekân Örnekleri

Kıyı mekânların kentlerde en değerli kamusal alanlardır. Bu alanların işlevli kullanılması ve doğru uygulamalar ile değerlendirilmesi kent için çok önemlidir.

Kentlerde kıyı alanları rant ya da benzeri kaygılar ile yanlış işlevlendirilmektedir. Bazı durumlarda ise kıyı mekânı kentsel tasarım projeleri ile şekillendirilmeye çalışılmakta fakat kent bütününden kopuk bir değerlendirme ile ele alındığı için çevresindeki doku ile ilişkilendirilmemiş bir uygulama olarak kalmakta ve dolayısı ile kent yaşamına katılamamaktadır.

Kadıköy’de Otopark Alanı

Kıyı mekânlarındaki kayıp mekânlara bir örnek olarak Kadıköy sahilinde bulunan otopark alanını gösterebiliriz. Deniz otobüsü iskelesinin yan tarafında bulunan otopark alanı kentin önemli bir kıyı bölgesini tamamı ile kaplamaktadır. Son zamanlarda alınan bir karar ile bu alanın geceleri de otopark alanı olarak kullanılmasına karar verilmiştir. Böylelikle bu kadar büyük bir kıyı alanı otopark

olmak için feda edilmiştir. Bu mekân insanların günlük yaşantısında kamusal alan olarak görev alamamaktadır.



Şekil 3.17. Kadıköy Sahilindeki Otopark Alanı

(URL-4)

Galataport Projesi

Kent içerisinde bir diğer kıyı örneği, Karaköy-Fındıklı arasındaki sahil hattında yapılması planlanan Galataport örneğidir.

İstanbul'un en kritik noktalarından birinde yer alan ve yüzyıllardır deniz kapısı olarak varlığını sürdüren tarihi Galata Rıhtımı için bir proje hazırlanmıştır.



Şekil 3.18. Galataport Projesi (URL-5)

100.000 m²'lik açık alana ve 151.665 m² inşaat alanına sahip olan 1.2 km'lik Galata Rıhtımı projesi kapsamında mevcut tarihi binalar aslına uygun olarak renove edilecek ve bu binalara yeni fonksiyonlar kazandırılacaktır.

Galataport projesinin yapılma amacı genel olarak;

- İstanbul'a uluslararası ölçekte bir yolcu limanı kazandırılması
- İstanbul halkının deniz ile yaklaşması
- Tarihi Tophane bölgesinin canlandırılması
- İstanbul'a yeni bir kültür, sanat ve alışveriş merkezinin kazandırılmasıdır.



Şekil 3.19. Galataport Projesi (URL-5)

Galata limanına yeni bir öneri getiren bu projede, otellerin, fuar, sergi, seminer alanlarının bulunduğu sanat ve kültür merkezleri, alışveriş merkezleri, terminaller, marinalar v.b. gibi birçok işlevler yüklenerek canlılık ve hareket kazanılmaya çalışıldığı görülebilmektedir.

Otel, lokantalar, barlar, fast food noktaları, her tür turistik eşya mağazaları, alışveriş merkezleri, sergi ve fuar alanları, müze, otoparklar ve daha birçok satış noktası sayesinde projeden iyi bir gelir beklenmektedir.

Galataport, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nın Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte yaptığı değişiklikle "Kruvaziyer Liman"ı tanımladığı 30 Mart 2004

tarihinden bu yana bir yandan 2863 sayılı Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası uyarınca kentsel sit alanı oluşu, diğer yandan da 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında turizm alanı ilan edilişi ve tüm bunların da ötesinde özelleştirme kapsamına alınışı bu alanda çok sayıda sorunun iç içe geçmesine neden olmuştur.

Proje yapılırken bölgenin kara-su ilişkisinin kurulması ve kıyı alanlarını halkın kullanımına açılması beklentisiyle karşılaşmıştır. Fakat tasarım sonucunda proje bu beklentiyi karşılayamamıştır. Bu alan burayı kiralayan kişinin malı olup kamuya kapalı olacaktır. Böylelikle bu kadar önemli bir kıyı alanının kent ile bağlantısı kopmuş olacaktır. Ayrıca proje Karaköy'ün önünü, Salı Pazarı ve Tophane'ye kadar 1200 metre boyunca baştanbaşa yüksek binalar ve dev gemiler kapatacaktır. Dolayısı ile de Karaköy ve arkasındaki her şey bu dev duvarın arkasında kalacak ve bölgenin deniz ve su ile ilgisi kalmayacaktır. Sahilin önünü, insan ile deniz arasında bir çeşit sur kapatacaktır. Başta kıyı kullanımını hedeflenmesi beklenen bir projenin sonucunda böyle olumsuzluklar içermesi insanların tepkisini çekmiş ve projenin iptali için davalar açılmıştır.

2005 yılında ihaleye açılan ve Danıştay'ın imar planlarına ilişkin kararı sonucu Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından askıya alınan Galataport projesi, imar planında yapılan değişikliklerle 2 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'ndan geçmiştir. Yeni düzenlemeye göre Yeni yapıların yüksekliği proje bölgesinde bulunan Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi binasının yüksekliğini, yani 21,5 metreyi aşmayacak şekilde inşa edilmesi öngörülmektedir. Projenin yüzde 14'lük kısmının ise yeşil alan olarak düzenlenip halka açık olarak kullanılan bir alan olmasına karar verilmiştir.

Bu proje ile kent için çok önemli olan bir kıyı mekânı özelleştirmeler nedeni ile kentliden kopuk bir şekilde işlevlendirilecektir.

Menderes Dönemi Kıyı Müdahaleleri (1950-1960)

Başbakan Menderes'in 1950- 1960 yılları arasında sürdürdüğü İstanbul imar operasyonları, yeni bir İstanbul imgesinin oluşturulması dönemidir. Bu bağlamda, metro yerine, yeni yol açılmasının tercih edilmesi, kentin değişiminde de önemli bir etken olmuştur. İstanbul'un suyolu ile ayrılan Sur içi, Beyoğlu ve Anadolu yakalarının bağlantılarının hızlı ve rahat bir şekilde sağlanması, trafiğin düğüm

noktası olan meydanların ve bu meydanlara açılan caddelerin genişletilmesi, kıyılardan başlayarak alternatif trafik yolları geçirilmesi, yoldan denize pencereler açılması öngörülmüştür. Dönemin yükselen değeri olan karayolu, kent kıyılarına da yansiyarak sahil yolu şeklinde kentin eteklerini genişletmiştir. Bu amaçla Prost'un Küçük Ayasofya Samatya sahil yolu önerisi, başbakan Menderes döneminde, Florya'ya kadar uzatılmış, Sirkeci- Florya sahil yolu olarak uygulanmıştır. Sonuç olarak Post planından farklı olarak, kıyıda yol geçirilirken, rekreasyon bandı yapılmamıştır. Sahil yolu, kent ile deniz arasında engel olarak görülen Marmara sahil surlarını aşan ve Bakırköy sahillerini temizleyen, İstanbul imarındaki en yeni uygulama kabul edilmiştir (Gül ve Kılıç, 2002:399).

Parçacıl dolgu yapılan yerler, Rumeli yakası sahil yollarında Arnavutköy, Akıntı burnu, Tarabya, Emirgan 'dır. İstanbul'un kıyı yerleşimindeki arazi kullanımı, sosyal ve ekonomik yapıyı da olumsuz etkilemiştir. Denizi doldurma ve karayı boşaltma şeklinde operasyonlar yapılmıştır. Haliç kıyıları sanayi yapılarından tamamen boşaltılırken, Marmara kıyıları tamamen doldurulmuş, Marmara takımadaları ve Boğaziçi kıyıları ise kısmen boşaltılmak ve doldurulmak istenmiştir.

Dalan Dönemi Kıyı Müdahaleleri (1984-1989)

1985'te Batı Marmara kıyısında, Tarihi Yarımada'da, Samatya'dan başlayan yıkımlarda Sirkeci- Florya kıyı bandı, 'Rekreasyon Planı' uygulamaya konulmuştur. Batı Marmara kıyılarında, Sarayburnu'ndan Ataköy'e, mevcut sahil yollarına, rekreasyon alanları için genellikle ek dolgular ile genişletme yapılırken, Yeşilyurt-Florya arasında yeni dolgular yapılmıştır. Sirkeci- Florya kıyı bandı, dolgu alanının genişliğinden yararlanılarak halka açık kıyı rekreasyon kuşağı şeklinde, büyük açıklıklar olarak düzenlenmiştir. Böylece kent kıyıda modern parklardan oluşan yeşil kuşak ile sarılmak istenmiştir.

Bu dönemde Ataköy'den, Büyükçekmece' ye dolgularla birlikte kıyı düzenlemelerine devam edilmiştir. Üsküdar- Harem ve Kadıköy, Maltepe arasında Doğu Marmara kıyısının ilk dolgu sahil yollarına başlanmıştır. Kadıköy sahil projesi ile Haydarpaşa'dan başlayıp, Bostancı'da biten, 10 km uzunluğundaki bir kıyı bandında, 90 ha alan kazanımı öngören 7 etaplı bir proje oluşturulmuştur. Bu proje daha sonra Bostancı'dan Tuzla'ya kadar azalarak devam etmiştir. Moda'dan Kalamış'a kadar kıyıları doldurularak düzenlenmiş, Fenerbahçe Kalamış yat limanları ve tesisleri yapılmıştır.

Bedrettin Dalan'ın döneminde Haliç kıyılarının kötü yapılaşmadan temizlenmesi çalışması kapsamında Karaköy Perşembe Pazarı'nda yıkım çalışmalarına başlanmıştır. Ancak bu çalışmalar dönem içinde tamamlanamamıştır. O dönemde kamuoyunda yankı uyandıran yıkımlar, hak sahiplerinin açtığı davalar nedeniyle uzamıştır.

Bedrettin Dalan'ın Perşembe Pazarını taşımak için Piyalepaşa Bulvarı'nda 127 bin metrekarelik bir alana Perpa iş merkezini inşa ettirmiştir. Bu dönemde Perşembe Pazarı esnafının bir kısmı Perpa'ya taşınmış, bir kısmı ise yerlerinde kalmıştır.

Perpa'ya gidenlerin dükkânlarına işportacılar yerleşmiştir. Böylelikle Cenevizliler döneminin finans ve ticaret merkezi Perşembe Pazarı eski kimliğini yitirmiştir.

Bedrettin Dalan dönemde yapılan kıyı dolgu çalışmaları yeşil alan düzenlemesi, rekreasyon amaçlı (parklar) ve ulaşım amaçlı (sahil yolları) olmuştur. Birincil amaç olan kentin su ile bütünleşme ilkesi, kıyı boyunca coğrafya ve kıyının gerisindeki mekânları dikkate almayan geniş yüzeyler elde edilmesine rağmen, suyla bütünleşme, suyla ilişki gerçek anlamda kurulamamıştır.

Dolgu öncesinde suyla ilişki kurulan yüzeyler sınırlı olmasına rağmen kentin suyla ilişkisi suya dayalı aktiviteler nedeniyle çok daha etkin ve zengindir.

Dolgu sonrası ise suyla ilişki kurulan yüzeyler artmasına rağmen suyla bağlantılı aktivitelerin olmaması nedeniyle kentin suyla ilişkisi sınırlı olmuştur.

Bu mekânlar aslında daha kente daha çok kıyı alanı kazandırmak için doldurulmuş, ama kent için kayıp mekânlar haline gelmişlerdir. Bu örneklerle kıyı alanlarının kente kazandırılma şeklinin sadece dolgu alanları ile sağlanamayacağı, tam tersi bu yöntemin genellikle kentin en değerli mekânlarından olan kıyı mekânlarını kayıp mekân haline getirdiği gözlemlenmektedir.

3.4. BÖLÜM SONUCU

Bu bölümde kentsel mekânların etkinliğinin yitirilmesinde ortaya çıkan oluşum tanımlanmış ve kentsel mekânların kayıp mekân haline gelmesinin sebepleri üzerinde durulmuştur. Bu tanımlamaya değinen örnekler verilerek konu daha algılanabilir hale getirilmeye çalışılmıştır.

Kentsel ölçekte dış mekân sürekliliğinin kurulamaması ve dış mekânın yapılar ile yeterince beslenememesi, bu alanların yaşamamasına neden olmaktadır. Kent mekânında doluluklar ve boşluklar birbirlerini tamamlayıcı nitelikte yer almazsa kent içerisinde kayıp mekânların oluşumu kaçınılmazdır.

Mekânsal ve toplumsal özelliklerini yitirerek ekonomik anlamda cazibesini yitiren kentsel alanların yeniden canlandırılması için, kentlerin bütünlüğünü zedeleyen kayıp alanların belirlenmesi ve bunlar için yeni kullanım kararları verilmesi ve açık alanlar ağı oluşturulması, yatırımların yeniden kent içine yönelmesini sağlayacaktır (Trancik, 1986).

Kentin bütünlüğünü bozan kayıp alanlar kent içerisinde “kayıp” değil, değerlendirilmesi gereken birer “fırsat” alanı olarak görülmelidir.

Kentlerde teknolojinin getirileri ile birlikte ulaşımın sadece çalışılan mekâna erişim için kullanıldığı, kent içerisinde kamusal anlamda yaya sirkülasyonunun gitgide azaldığı, insanların kentlerden kaçıp kent dışında yaşam yerlerini tercih ettiği kent koşullarında insanlar birbirleri ile olan iletişimlerini gitgide yitirmektedir.

Böylelikle insanlar kent merkezi içerisinde ortak zaman geçirecekleri alanları yanlış kullanımlar ile kaybetmektedir. Bu kaybın doğru kullanımlar ile engellenmesi ve mevcut kayıp mekânların yeniden değerlendirilerek işlevlenmeye götürülmesi esastır. Özellikle Türkiye’de birçok kıyı mekânı yanlış kullanımlar ile kayıp mekân haline gelmiş ve kentli ile bağlantısını kaybetmiştir.

Bundan sonraki bölümde, kendi içerisinde büyük potansiyeller barındırırken bir kayıp mekân haline dönüşen İstanbul-Eminönü bölgesi ve bu bölgedeki kıyı mekânının zaman içerisinde değerlendirilme şekli incelenecek ve değerlendirilecektir.

Osmanlı döneminde Deniz Gümrüğü ve Gümrük Eminliğinin burada bulunması sebebiyle Eminönü adını alan ilçe, Fatih ilçesiyle birlikte cumhuriyetin ilk yıllarında İstanbul'un merkezi ilçesi olmuştur.

Eminönü İlçesi'nin Bahçekapı semti 1960'lara kadar konutların da bulunduğu bir bölge iken daha sonra tamamı ile bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Galata köprüsünün ayağının doğusunda, Eminönü meydanından Sirkeci'ye doğru şehrin Rumeli yakasını, Anadolu yakasına ve Boğaziçi'ne bağlayan şehir hatları vapur iskeleleri sıralanmıştır. Cumhuriyetin ilanından sonra Cağaloğlu semti siyasal nitelik ve ağırlığını kaybetmiştir. Ancak Osmanlı döneminde olduğu gibi bu dönemde de basın merkezi olma özelliği öne çıkmıştır. Eminönü semti 7 Mart 2008'de Fatih ilçesine bağlanmıştır. Yüzölçümü 5 km²' dir.

Nüfusu 1955 yılına kadar artmaya devam eden Eminönü İlçesi'nin önemli semtleri, zamanla konut alanı olmaktan çıkıp, ticaret bölgesine dönüşünce, nüfusta azalma sürecine girmiştir. 2000 nüfus sayımına göre nüfus 55.635 iken 2007 sayımına göre son nüfus 32.557'dir.

İstanbul'un en eski yerleşim bölgelerinden biri olmakla kalmayıp, yüzyıllar boyunca kucaklamış olduğu kültürlerarası medeniyetler ve değerler ile uluslararası bir miras olarak kabul edilen Haliç'in içinde yer alan Eminönü Bölgesi; tarihi değerleriyle, üstlendiği çok farklı işlevlerle ve içinde barındırdığı kültürel ve sosyal çeşitlilik ve fizik mekâna da yansımış bulunan çok renkli kültür ve tabiat varlıklarıyla son derece özgü ve ayrıcalıklı bir yapıya sahiptir. Asya ile Avrupa Kıtalarının kavuştuğu İstanbul Metropolünün tam olarak ortasında yer alan, "Eminönü ve Fatih İlçelerinden oluşan, Tarihi Yarımada; bu konumundan dolayı ulaşım güzergâhları açısından da odaksal bir yapıya sahiptir. Yarımada hem karayolu, hem denizyolu ve hem de demiryolu sistemleri açısından merkez konumundadır.

"Tarihi Yarımada" özellikle Eminönü İlçesi bütününde konut alanlarından daha çok geleneksel ticaret mekânları ve ticaret işlevleri ile öne çıkmaktadır. Ayrıca kuruluşundan bu yana hiç kaybetmemiş olduğu ikinci bir özelliği olan yönetim işlevi de "Tarihi Yarımada"nın süren öneminin en temel nedenidir. 1980'lerden sonra yaygınlaşan desantralizasyon yaklaşımları ile pek çok üretim kaleminin sur dışına taşınmasının gerçekleştirilmiş olmasına karşın, geleneksel mekânlarını

koruyabilenler ve bunlar ile sembiyotik ilişkiler içinde olan işlevler “Tarihi Yarımada”nın ticaretinin iskeletini oluşturmaktadırlar. Bu işlevlere turizmin doğurduğu ve kendine özgü bir nitelik arz eden informal ticaretin yönlendirdiği ticaret ile yine çoğunlukla turizmin güdümünde yaşamını sürdüren eğlence sektörü de katıldığında “Tarihi Yarımada”nın ticaret sektörünün genel hatları belirlenmiş olmaktadır” (YTÜ, 2000).

Eminönü bölgesi; Kapalıçarşı, Hanlar bölgesi, Beyazıt, Cankurtaran, Sultanahmet Meydanı, Ayasofya, Topkapı Sarayı, gibi evrensel düzeyde önemli ve tarihi değerler taşıyan mekânları sınırları içerisinde barındırmaktadır. Bu alanların içinde Süleymaniye bölgesi mimari karakteri ve özellikle 1960'lara kadar sahip olduğu sosyokültürel yapısı ile özgün bir “Türk Yerleşmesi” olarak türünün önemli örneklerinden biridir. Bu anlamda Eminönü bölgesi İstanbul'un kültür ve turizm potansiyeli açısından en önemli bölgeleri arasındadır.

Eminönü bölgesi, tarih boyunca daima ticaret, geleneksel el sanatlarının üretimi ve ticareti konusunda kentin odak noktası misyonunu sürdürmüştür. Ayrıca Eminönü bölgesi tekstil ve deri ürünleri, mefruşat ürünleri, gıda ürünleri, kuyumculuk, hasır ve ahşap eşya, halı, kilim perakende ve özellikle de toptan satışında İstanbul'un en önemli merkezidir.

4.2. Eminönü Tarihsel Süreç ve Eminönü Meydanında Değişim Sürecini Belirleyen Müdahaleler

Eminönü bölgesinin geçmişi İstanbul'da yerleşim tarihinin başlangıcına dayanmaktadır. Bu bölge konumsal özelliklerinden dolayı tarihte yerleşim için iyi bir seçenek olmuştur. Haliç bölgesi de şehri savunma açısından uygun olduğu için talep görmüştür.

Bölge jeopolitik konumu itibari ile asırlar boyunca çok değişik medeniyetlere ve dinlere tanık olmuş, bu medeniyetlerden günümüze birçok zengin tarihi kültür mirası kalmıştır. Bu zengin kültürün yanında coğrafik yapısı (doğal bir limanı olması) her türlü ticari aktivitenin gelişmesini sağlamıştır.

İnsanın mekân ile kurduğu ilişkiler sonucunda ortaya çıkan yerleşme ve ekonomi sistemleri, daha farklı dış sistemlerin etkisi ile yeni ekosistemlerin (kentler) ortaya

çıkmasına neden olmuştur. Paleolitik çağda başlayan toplayıcılık kültürü, Eminönü bölgesinde Neolitik çağdaki küçük yerleşimler ile devam etmiş, kent ekosistemi daha sonraki dönemlerde gelişmiştir. Bugün, bölge Türkiye'nin önemli ticaret merkezlerinden biri haline gelmiştir.

İstanbul'un ilk çekirdeği olan Byzantion kentinin tümü bugünkü Eminönü ilçesi sınırları içinde kalmaktadır. Gerek Bizans, gerek Osmanlı dönemlerinde yönetim birimleri Eminönü'nde bulunmaktadır. 1853'te Osmanlı yönetiminin Topkapı Sarayı'ndan Dolmabahçe Sarayı'na taşınması ve Cumhuriyet'le birlikte Ankara'nın başkent yapılması, ilçenin yönetsel açıdan taşıdığı önemi azaltmıştır. İstanbul'un "Tarihi Yarımada" denilen bölümü olan sur içindeki iki ilçeden biridir. Esasen, Cumhuriyet dönemine kadar idari bölünmede "İstanbul" veya "Dersaadet" olarak adlandırılan yer de sur içindeki Fatih ile Eminönü'dür.

Bizans Dönemi

İstanbul'un Haliç girişinde, kentin kurulduğundan bugüne var olan limanın, Sirkeci'yle birlikte önemli bir bölümünü Eminönü Semtini oluşturmaktadır. Kent yaşamının önemli bir odağı olduğu kadar, dünyanın en önemli limanlarından birinin merkezi olan bu semt, Unkapanı yolu üzerinde yer alan İstanbul Ticaret Odası'nın binası ile Sirkeci arasındaki kıyı şeridi ve onun hemen arkasındaki çarşı bölgesini kapsamaktadır. Semtin Bizans döneminde "Neorin Kapısı" (Başçe Kapısı) ile "Porta Drungari" (Odun Kapısı) arasındaki kıyı ve liman bölgesi olduğu kaynaklardan anlaşılmaktadır. Byzantion'un ilk kurulduğu yerin bugünkü Topkapı Sarayı çevresi ile Sarayburnu ve Sirkeci bölgesi olduğu sanılmaktadır. Sarayburnu'nun batısından başlayarak Sirkeci-Eminönü sahilinin tümüyle liman olduğu, Sirkeci Garı'nın bulunduğu kesimin sonradan dolduğu bilinmektedir.

Bizans devrinde bugünkü Sirkeci ve Cağaloğlu'nun kuzey kesimlerine "Eugeniu" denilmektedir. Bölge günümüzde Topkapı Sarayı'nı çevreleyen surların bulunduğu yerde olması gereken Byzantion surlarının hemen dışında; Septimus Severus surunun içinde kalmaktadır.

Bizans döneminde Bizantion halkı Roma imparatoru Septimius Severus'un rakibi Pescennius Niger'den yanadır. Severus neredeyse üç yıl süren bir kuşatmadan (193-196) sonra kenti harabeye çevirmiş ve halkı kılıçtan geçirmiştir. Bu yıkımdan sonra

Severus kenti yeniden inşa etmeye başlamıştır. Septimus Severus bu dönemde kentin surlarını genişletmiş ve kenti birçok yeni yapıyla donatmıştır.

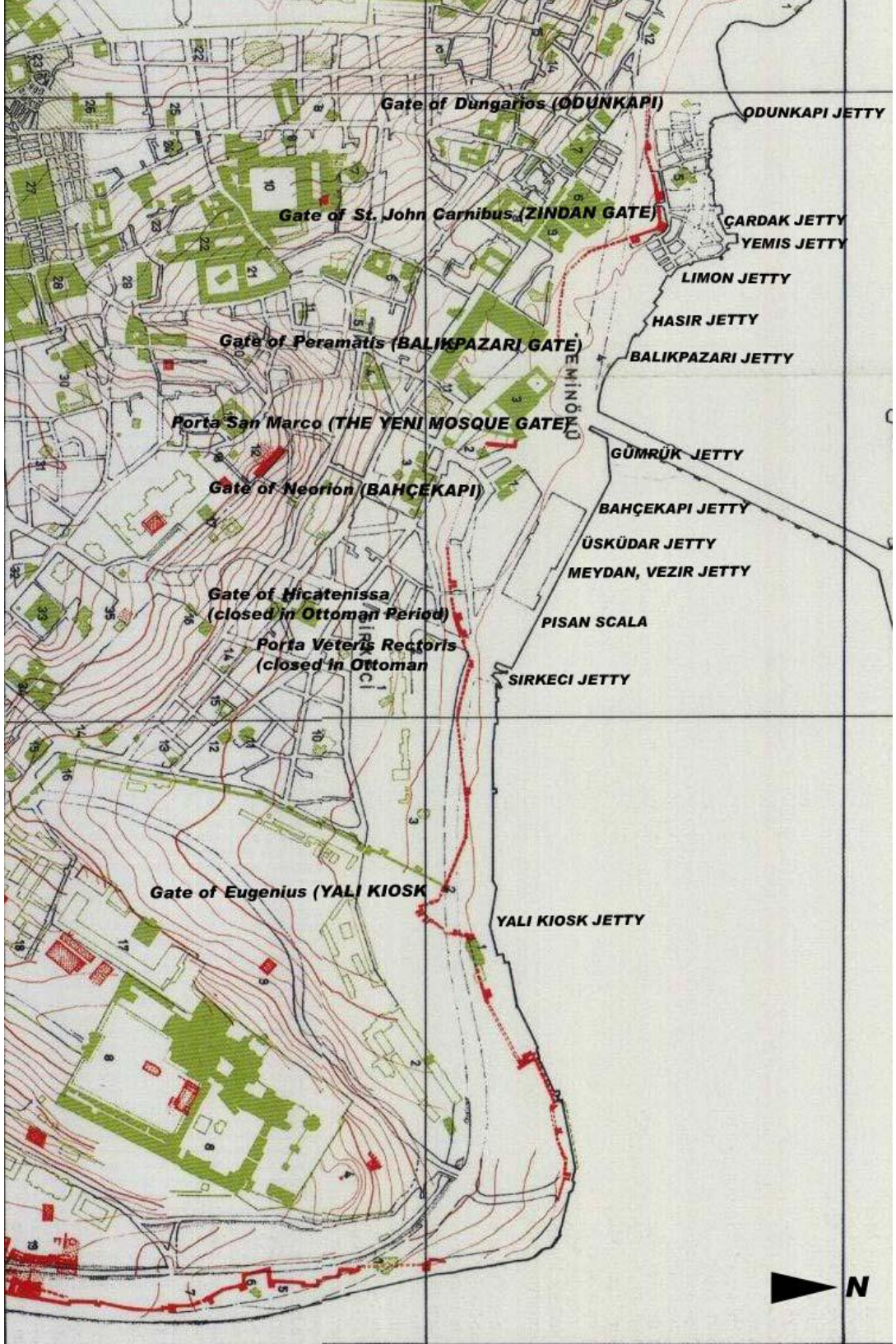
Bunlardan biri olan Hipodrom sonraları Konstantinopolis sosyal yaşamının merkezi olmuştur. (Kuban, 1996: 11)

Bizans İmparatorluğu Dönemi'nde, Neorion Limanı zamanla dolmuş, 697'de imparator Leontios tarafından temizletilmiş, bu sırada çıkarılan cüruftan kaynaklandığı ileri sürülen bir veba salgını kenti kasıp kavurmuştur. 10. yüzyıldan sonra Cenevizliler ve Pisalılar başta olmak üzere Latin kolonileri, Eminönü-Sirkeci civarında imtiyazlı bölgeler elde edip buralara yerleşmişler ve limanda kendi ticaret iskelelerini kurmuşlardır. Eminönü ile Sirkeci arasında, Yeni Cami'nin hemen arkasında bulunan Bahçekapı Senti, adını İstanbul'un deniz surlarının Haliç ağzına açılan kapılarından biri olan "Bahçe Kapısı"ndan almaktadır. Bizans döneminde bu kapıya "Porta Neorion" denildiği belirtilmektedir. Bu kapının çevresindeki nüfusun çoğunluğunu o dönemde Museviler oluşturduğundan, kapıya "Porta Hebraica" ya da "Porta Judeca" denilmiş, Türkler tarafından ise Çıfıt Kapısı (Şuhut Kapısı) olarak adlandırılmıştır. Bizans Dönemi'nde bu kapının yakınında bir kule olduğu, Haliç'in ağzına gerili zincirin bir ucunun kuleye, diğer ucunun da Galata Kulesi'ne bağlı bulunduğu rivayet edilmektedir. Kapının yerinin bugünkü Yeni Cami arkasında Arpacılar Caddesi üzerinde olduğu sanılmaktadır.

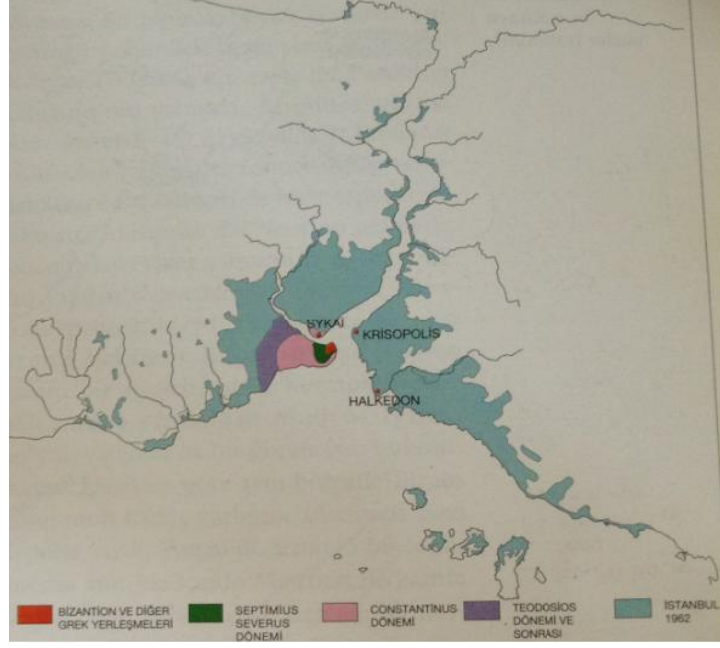
Bizans döneminde şehrin sakinleri Tarihi yarımada bölgesi ticari bir bölge olduğu için bu bölgenin yakınında bulunan Saraçhane ve çevresinde yoğunlaşmıştır.

Böylelikle Eminönü ve çevresi birçok imkânı bir arada barındırmaya başlamıştır. Eminönü bu dönemde ticaret, ulaştırma ve depolama merkezi olmaktan öte idari ve askeri merkez haline gelmiştir (Kuban, 1996: 11).

Kuban'a göre kentin büyümesi dört aşamada gerçekleşmiştir.



Şekil 4.4. Müller-Wiener 'İN Haritasına Dayanarak Eminönü Bölgesinde İskeleler Ve Kapılar (Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi, İstanbul, 2012).



Şekil 4.5. 1962 Yılı'nın İstanbul'u İle Karşılaştırıldığında Bizantion Ve Konstantinopolis (Kuban, 1993a: 19)

Osmanlı Dönemi'nde Balıkpazarı'nın adı Yemiş İskelesi olarak değiştirilmiştir. Hasır İskelesi Yemiş İskelesi'nin doğusunda konumlanmıştır. Ondan sonraki kapı Zindan kapı'dır.

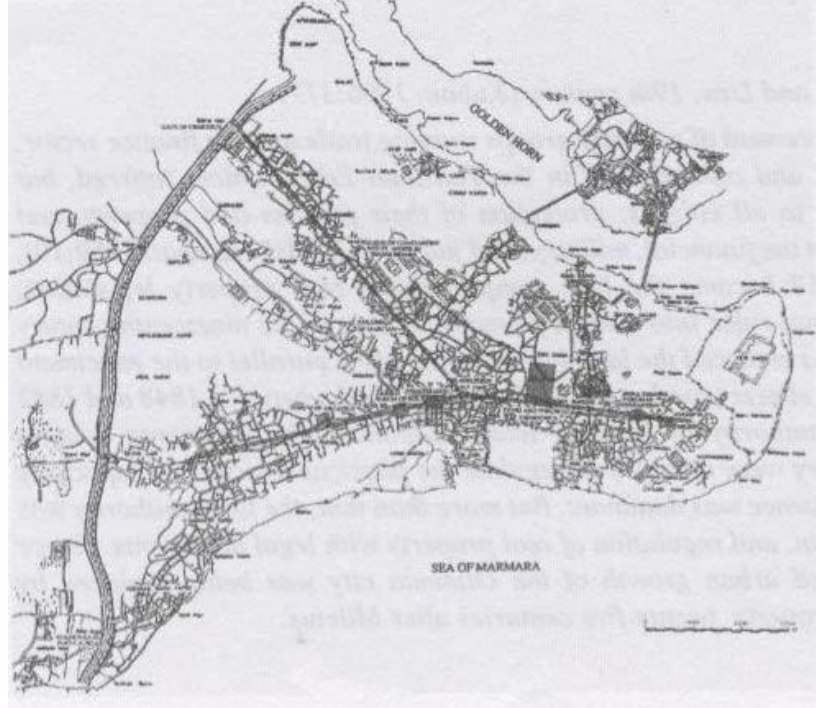
II. Mehmet zamanında adı Vasiliko kapısı olan bir yerleşim bulunmaktadır (Kuban, 1993a: 159). Bizans döneminde Eminönü bölgesinin son sınırı Odun Kapısı olmuştur. Bu dönemde Odunkapıdan Sirkeci'ye kadar uzanan yolun adı "Via Drungariu" olarak belirlenmiştir (Kuban, 1993a: 159). Ayrıca bu dönemde ahşap iskeleler son bulmuştur.

10.yüzyıldan başlayarak çeşitli koloniler Eminönü'nde yerleşmiştir. Bu kolonilerin fiziksel kalıntıları günümüze kadar ulaşmamıştır.

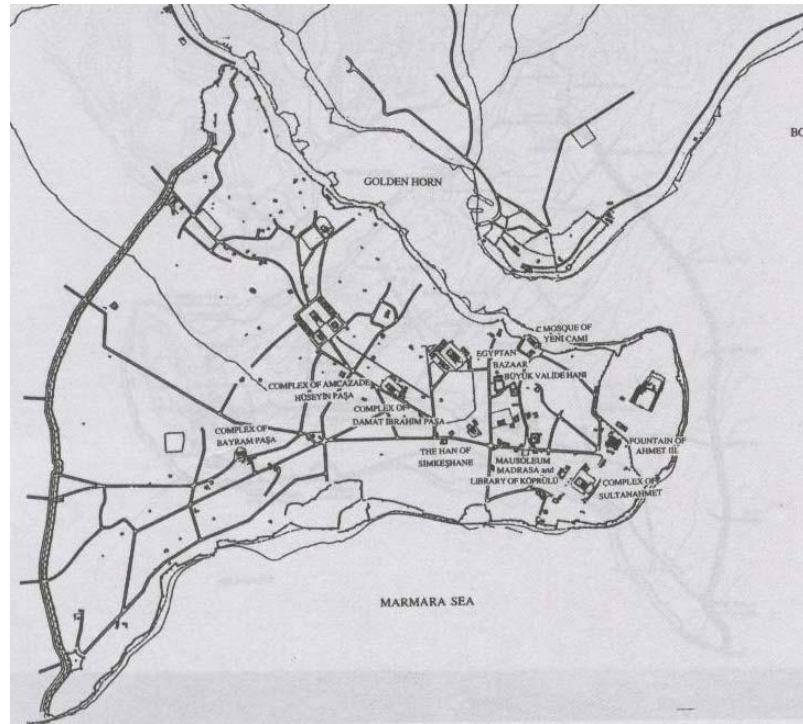
Osmanlı Dönemi

Osmanlı Dönemi'nde şehrin genel inşası Roma yolları baz alınarak yapılmıştır. Fetihden sonra Osmanlı Devleti, kent için yeni bir yapılaşma getirmiştir. Külliye yapıları kent dokusunu değişimi başlatılmıştır. Bu dini yapılardan Fatih külliyesi ve camisi önemli seri yapıların ilk örneklerindedir. (Kuban, 1996b: 18).Yeni cami

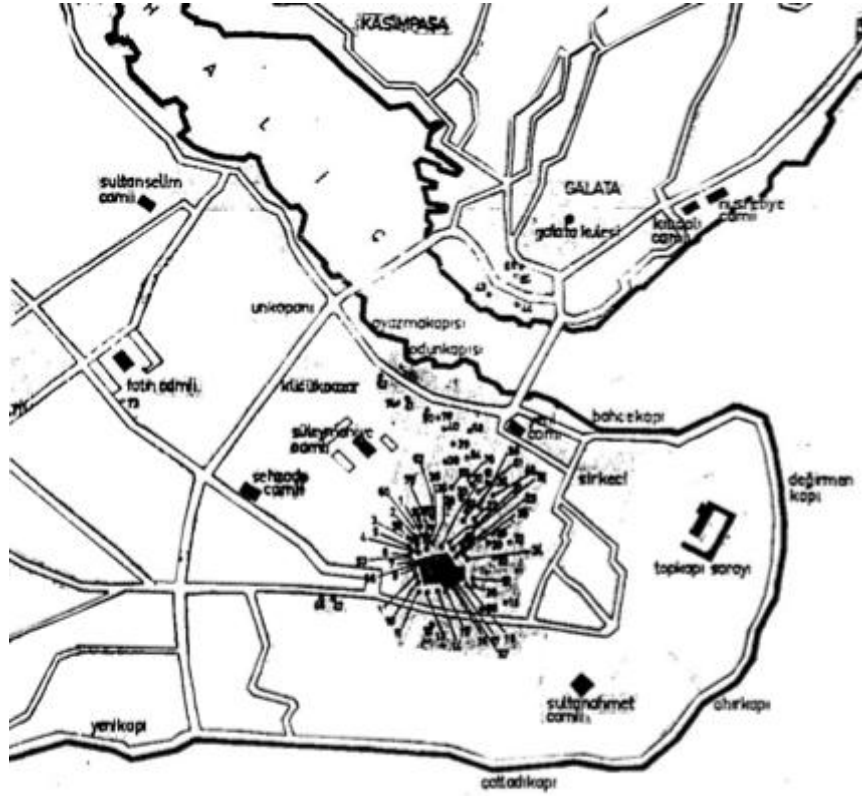
de bu yapıtlara başka bir örnektir. Osmanlı döneminde yeni yerleşimler bu yapıtların etrafında gelişmiştir.



Şekil 4.6. Osmanlı Devletinin 18.Yy'da Yeni Gelişim Akslarının Roma İzleri Üzerinde Oluşumu (Kuban, 1996a: 385).



Şekil 4.7. İstanbul'daki Dini Yapılar, 15.Yy'dan 17.Yy'a Kadar (Kuban, 1996a: 292).



Şekil 4.9. Kentteki Yeni Han Ve Bedestenlerin İnşası (Güran, 1978: 29).

Kentin iş merkezi alanı bu çarşı alanında kalmaktadır. II. Mehmet döneminde dükkânlar, çarşı alanından büyük depoların ve iskelelerin olduğu Haliç'e doğru uzanmaktadır. (Kuban, 1996b: 19)

Bu dönemde ticaret deniz yolu ile yapılmıştır. Bu bölgedeki iskeleler taşınan ve gelen malların türlerine göre düzenlenmiştir. Bunlardan bazıları Bizans döneminden beri işlevini korumuştur. Örneğin Mısır Çarşısı Mısır'dan gelen gemilerin mallarının getirildiği bölümdür. Ayrıca yine Bizantin döneminde Unkapanı, Odunpazarı ve Balıkpazarı depoların yoğunlaştığı bölgelerdir. (Kuban, 1996b: 24). Bu dönemde genel olarak ticaret gayrimüslimlerin elinde olup ekonomik hayat ithalata dayanmaktadır. (Kuban, 1996b: 26)

Tarih boyunca iş merkezleri iskelelerle ve limanlarla bağlantılı bölgelerde olmuştur. Kıyımın ticaret üzerindeki etkisi her zaman kendini göstermiştir.

Bu dönemde şehrin nüfusu arttıkça ikincil iş merkezleri ve yeni arterler ortaya çıkmıştır. Ticari hanların çoğu bu dönemde inşa edilmiştir. (Kuban, 1996b: 27) Bu dönemde inşa edilen hanlar bölgedeki ticari mal gruplandırılmasından etkilenmiştir.

Çukur Han, Yeni Valide Han, Haraççı Han Eminönü'nde bu dönemdeki örneklerdendir.

Kuban(1996b:20) kentin Osmanlı dönemindeki büyümesini şöyle açıklamaktadır;

- Konstantinopolis'in genel dokusu ve topografya izleri kentin genel çehresini belirlemiştir.
- Ticari faaliyetler ve ana ticari merkez bu dönemde hala Haliç ve Divanyolu'nda konumlanmıştır.
- Depolar ve iskeleler, Sirkeci ile Unkapanı arasında kalan Haliç kıyısında yer almaktadır (Kuban, 1996b: 23).

II. Mehmet zamanında Eminönü ilçesi oluşturulmuştur. Bu dönemde kentin bağlantıları ve mescitleri doğrultusunda bu bölge şekillendirilmiştir. Buna Timurtaş Mescidi ve Arpacılar Mescidi örneği verilebilir. Burada Gümrük önü Mescit de denizciler ve yolcular için inşa edilmiştir fakat kentin sınırlarının dışında kalmaktadır. Daha sonra burada 1935 yılında yıkılmış olan Selanik Bonmarşesi inşa edilmiştir.

Yeni Cami İnşası

Yaygın olarak Yeni Cami olarak bilinen Yeni Valide Cami Haliç'in güney kıyısında limanda bulunmaktadır. Cami başlangıçta “Adliye”, “Zulmiye” ve “Valide” isimlerini almıştır (Erseyrek, 1962: 6). Caminin 1597 yılında Sultan III. Murat'ın eşi Safiye Sultan'ın emriyle temeli atılmış ve 1663'te zamanın padişahı IV. Mehmet'in annesi Hatice Turhan Sultan'ın çabaları ve bağışlarıyla tamamlanıp ibadete açılmıştır.

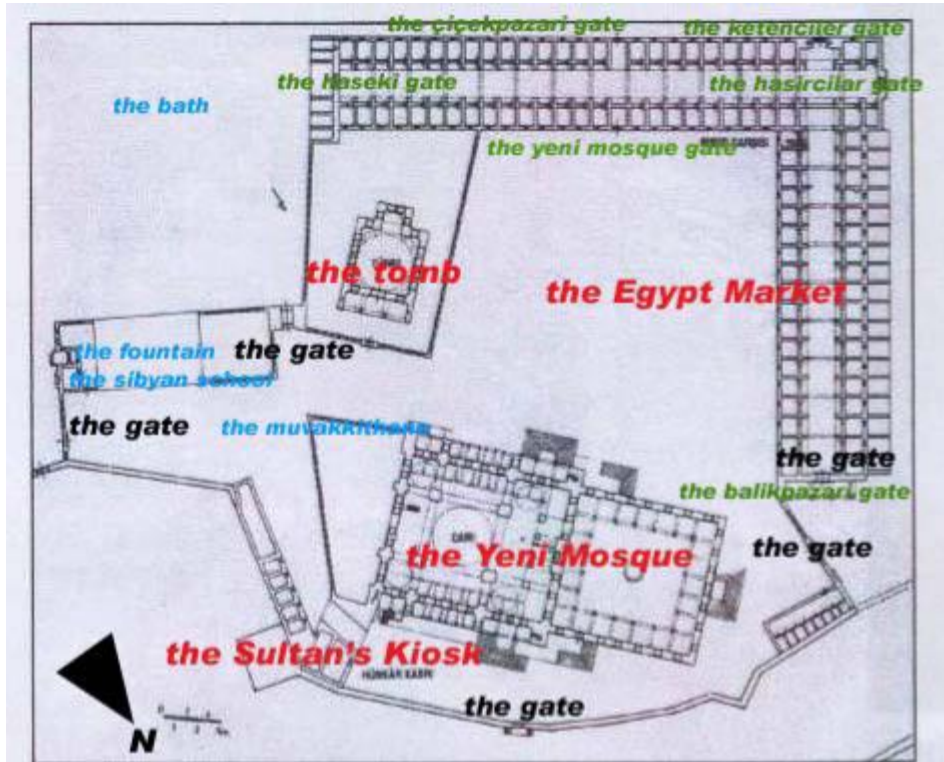
Cami, mimar Davut Ağa tarafından yapılmaya başlanmış, mimar Dalgıç Ahmed Ağa devam ettirilmiş ancak inşaatın başlangıcından 66 yıl sonra dönemin mimarbaşısı Mustafa Ağa tarafından IV. Mehmed zamanında bitirilebilmiştir.

Bu dönemde Bahçekapı ve çevresi yoğun bir Yahudi yerleşimi içermektedir (Ülgen, 1974: 388). Kuban(1996b:26)'ın notlarına göre bu dönemde on yedi Yahudi yerleşimi kayıtlıdır. Yeni Cami'nin inşası ile birlikte bu Yahudiler Balat ve Hasköy'e göç etmek zorunda kalmıştır (Kuban, 1996b: 26).

O dönemde caminin inşaat alanında bir kilise ve bir sinagog bulunmaktadır. Cami yapımı için bu yapılar yıkılmıştır. Sinagog kalıntıları aşağıdaki haritada gözlemlenebilmektedir.

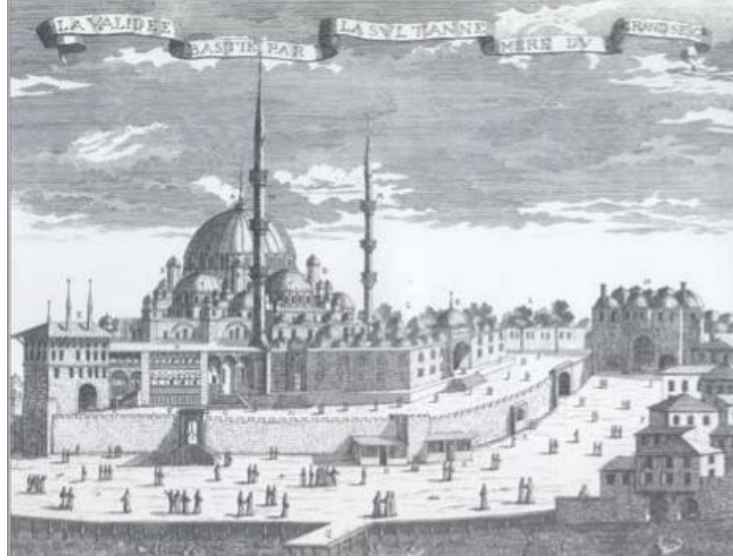


Şekil 4.10. Sinagog Kalıntıları -1875 Yılındaki Haritada Kırmızı İle İşaretlenen Bölge (Kuban, 1993a:160).



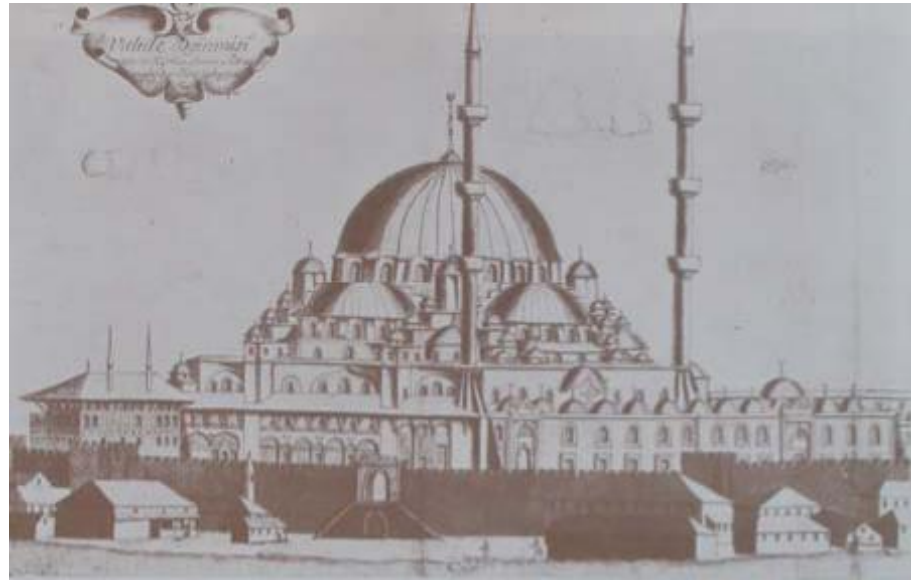
Şekil 4.11. Yeni Cami Planı (Ülgen, 1974).

N. Erkal (2001: 218-219) tezinde Eminönü bölgesindeki geçit alanlarından bahsetmektedir. Kapılar bu dönemde kentin mekânsal kurgusunu yönlendirmektedir. Bahçekapı 1867 depreminde tamamen kaybolmuştur. Kapının yerinde bir pasaj vardır. Bu, kent ile Eminönü Meydanı arasında iletişim noktası olmuştur.



Şekil 4.12. 17. Yy'da Yeni Cami Ve Çevresi (Gravürlerle Türkiye, İstanbul 2, 2002. Guillaume Joseph Grelot, *Relation nouvelle d'un voyage de Constantinople, Paris, 1680*)

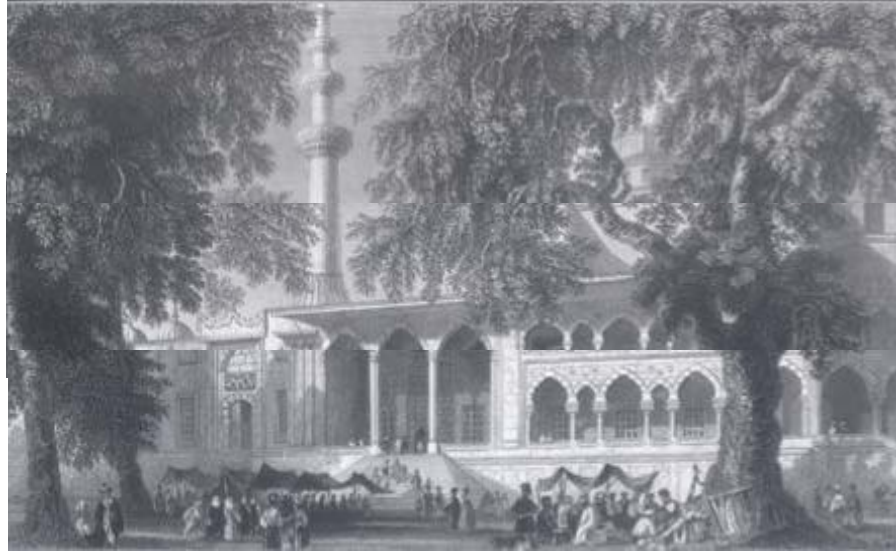
Gravürde Yeni Cami ve dış avlu izleri görülmektedir. Kapı ve merdivenlerin formu tam olarak korunmuştur.



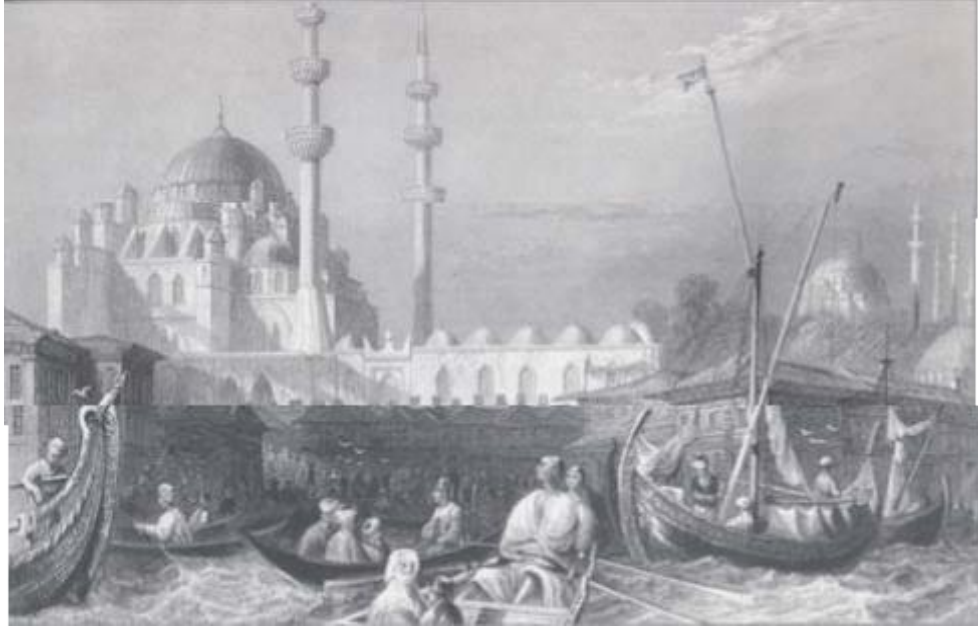
Şekil 4.13. 18. Yy'da Yeni Cami Ve Çevresi (Eldem, 1979: 46, Loos, 1712)

Duvarların fiziksel kalıntısı günümüzde Bahçekapı ile Yeni Cami arasında bazı bölümlerde gözlemlenebilmektedir. Bu aksta Arpacılar Mescidi önemli bir tarihi kalıntıdır. Yeni Cami Sultan Köşkü'nün konumlandığı kule, günümüze kadar korunmuştur. Yeni Cami kapısı 1870'li yıllarda yıkılmıştır. 1845 yılında Galata Köprüsü'nün inşaatı ve dış avlu duvarlarının yıkımı ile cami etrafındaki ticari binalar temizlenmiş meydan tamamı ile ortaya çıkmıştır. Böylelikle sahil daha da önem kazanmıştır. Yeni Cami kapısının iki tarafındaki Balıkpazarı'na kadar olan binalar Cumhuriyet döneminde yıkılmıştır. Balıkpazarı kapısının olduğu yerde daha büyük bir açıklık ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte Mısır Çarşısı ve kıyı ilişkisi 1930'lu yıllara kadar aynı kalmıştır.

Yeni cami'nin 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar geniş bir avlusu bulunmaktadır. Bu dönemde ticari depoların artması ile bu avlu işgal edilmeye ve dolmaya başlamıştır. Sonuç olarak bu dış avlu yıkılmıştır (Ülgen, 1974: 390). Cami çevresi birkaç bina ile çevrelenmeye başlamıştır.



Şekil 4.14. Yeni Cami'nin Kıyıdan Görünüşü (Gravürlerle Türkiye, İstanbul 2, 2002. William Henry Bartlett & J.C. Varrall Julia Pardoe (ed), The beauties of the Bosphorus, London, 1835)



Şekil 4.15.Yeni Cami'nin Haliç'ten Görünüşü(Gravürlerle Türkiye, İstanbul 2, 2002. William Henry Bartlett & J.C. Varrall Julia Pardoe (edt), The beauties of the Bosphorus, London, 1835)



Şekil 4.16. Haliç'ten Yeni Cami'nin Görünüşü (Gravürlerle Türkiye, İstanbul 1, 2002. J.F. Lewis, Lewis's illustration of Constantinople,London, 1838)

19 yy. gravürlerinde cami etrafındaki sıkışık ahşap doku gözlemlenebilmektedir. Ayrıca su bağlantıları haritası, Eminönü ve Balıkpazarı'nın gümrük meydanına inen merdivenler ile bağlandığını göstermektedir (Eldem, 1979: 44).



Şekil 4.17. 1815 Yılına Ait Su Bağlantıları Haritası (Eldem, 1979: 44).



Şekil 4.18. 1930'lu Yıllar Hava Fotoğrafı (Eldem, 1979: 445).

Yeni Cami Balıkpazarı ve kıyı arasındaki alanda konumlanmıştır. Ancak bu bölgedeki kıyı özel binalar ve depolar tarafından işgal edilmiştir. 1800'lü yılların su bağlantıları haritası ile 1930'lu yılların hava fotoğrafı karşılaştırıldığında bu alandaki kentsel karakterde önemli bir değişiklik olmadığı gözlemlenmiştir. Caminin önünde Vezir ve Bahçekapı iskeleleri vardır. Gümrük Meydanı, Bahçekapı ve Balıkpazarı kapıları kıyı boyunca uzanmaktadır. Batı yönündeki kapı Hocapaşa yönüne uzanmaktadır. Batıda balık dükkanları, tahıl, meyve ve limon satan dükkanlar Yemiş İskelesine kadar devam etmektedir. Zindankapı bu bölgede yer almaktadır.

Mısır Çarşısı 1663 yılında inşa edilen Yeni Cami'nin karışık bir parçasıdır. Bu nedenle bu çarşı, eskiden Yeni Çarşı ya da Valide Çarşı olarak da bilinmektedir. (Adım Adım İstanbul, 2003: 39).

19. Yüzyıl Sonrası Ve Erken Cumhuriyet Dönemi

19. yüzyıl, İstanbul kent tarihinde genellikle modernleşme dönemi olarak kabul edilmektedir.

Kentsel ve idari reformlar, büyük yangınlar, değişen ulaşım sistemleri ve bağlantıları ve büyük ölçekli kentsel projeler bu dönemde İstanbul'un yeniden şekillenme sürecini anlamak için önemli değişimlerdir.

19.yy. Osmanlı İmparatorluğu'nda birçok kentsel reformun olduğu bir dönemdir. Ekonomik ve idari reformlar 1820'lerde uygulamaya konmaya başlanmıştır. Osmanlı devleti idari ve ekonomik reformları batıdan esinlenerek yapmıştır. Kent politikasında gitgide batılılaşma süreci hakim olmuştur. (Çelik, 1998)

İ.Ortaylı (1995:9 Erkal tarafından atıf; 2001: 210)'ya göre Osmanlı Devleti 18.yy'da parça parça modernite uygulamaları şeklinde modernleşmeyi hayata geçirmiştir. Ancak, Çelik'e göre 19. yüzyılın ilk yıllarında Osmanlı Devleti'ne damgasını vuracak bir modernleşme hareketi henüz olmamıştır(Çelik, 1998:3).

Çelik'e göre, 1838 Ticaret Antlaşması ve 1908-Jeune Türk Devrimi Osmanlı Devletinin tarihinde dönüm noktaları olmuştur (Çelik, 1998:27). Ticaret Antlaşması, ticaret ve vergi muafiyeti ve bunun gibi benzer ayrıcalıkları önce İngiliz tüccarlara sonra da diğer Avrupa tüccarlarına tanımıştır. Bu gelişmelerin sonucunda imparatorluk bir açık pazar haline gelmekte olup on yıllık bir zaman dilimi içerisinde

ticaret dengesi on beşe bir oranında Avrupalıların lehine değişmiştir. (Çelik, 1998:27).

1856 yılında yapılan Paris Kongresi ile birlikte Osmanlı İmparatorluğu'nun içerisinde yabancı yatırımcıların önü açılmıştır. (Erkal, 2001: 211)

Ergin'e göre III.Selim zamanında ilk kentsel düzenleme projeleri gerçekleştirilmiştir. (Ergin, 1938: 27). Selimiye mahallesi ve Selimiye kışlası bu dönemde gerçekleştirilmiştir. (Ergin, 1938: 27).İkinci geliştirme hareketleri ise II. Mahmut zamanında görülmüştür. (Ergin, 1938:28) II. Mahmut Almanya'dan Von Moltke'yi davet etmiş ve ona İstanbul'un planını ve haritasını hazırlatmıştır. (Ergin, 1938: 28) Plan gerçekleştirilememiştir. Osmanlı Devleti'nde idari reformlar 1826 yılında yeniçeri ocağının kaldırılması ile başlamıştır (Ergin, 1938:36). Tanzimat Fermanı ile Osmanlı Devleti'nin modernize yapısı başlamıştır.

İdari reformlar ve planlama İstanbul'un yapısını yeniden şekillendirmiştir. Planlama reformlarından önce, kent yönetimindeki değişimler ve Osmanlı reformlarının önemli noktalarının özetlenmesi daha aydınlatıcı olacaktır.

Kentsel Reformlar Ve Yangınlar

Tanzimat Fermanı yeni kentsel kurumların gerekliliğini beraberinde getirmiştir. Yönetim sistemi Avrupa standartlarına göre revize edilmiştir.

Belediye hizmetleri reformlardan önce etnik ve dini etkilerin altında sürdürülmüş olup sadrazamın kontrolü altında olan bir hiyerarşik sistem ile idare edilmektedir. (Çelik, 1998:36) Bu sistem, bu dönemdeki fiziksel yapının değişimini ve gelişimini sınırlandırmıştır.

Tanzimat Fermanı'nın bir diğer etkisi şehrin regülarizasyonunda görülmüştür. Yeni kentsel planlama reformları ile kentteki doku değişime uğramıştır.

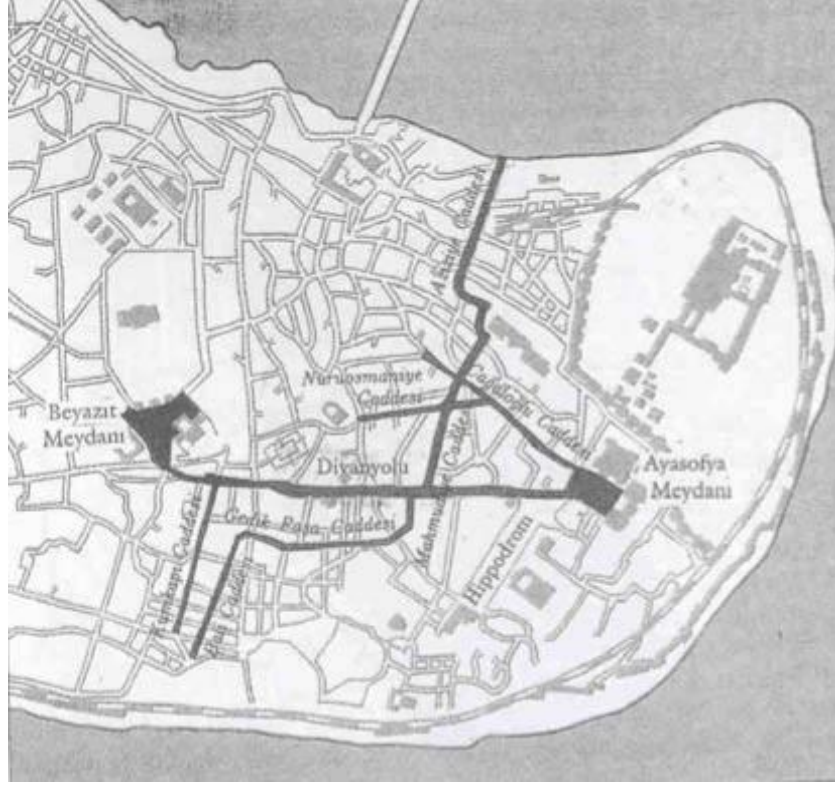
Çelik'e göre, Osmanlı Devleti'nin çağdaşlaşma anlayışı batıdan alınan üç "icat edilmiş gelenek" ile açıklanabilmektedir. Bunlardan birincisi, kent planlama sorunlarına ilişkin kanun ve yönetmeliklerdir. İkincisi, yeni çıkan kanun ve yönetmeliklerin zorlaması ile işleyen bir yollar ağı, anıtsal meydanlar, düzgün sokak cepheleri ve tekdüze bir kent dokusu yaratılmasını amaçlayan kent tasarımı ilkeleridir. Üçüncüsü mimari alandadır; yeni bina tipleri, Avrupa'da son yıllarda "yaratılan" yeni mimari üsluplarla birlikte gelmektedir. Bu konuda atlanmaması gereken bölüm; Osmanlı'nın geçirdiği bu dönüşümler batı dünyasında henüz yeni oturtulmaya çalışılan icatlardır (Çelik, 1998:3).



Şekil 4.19. 19.Yüzyılda Kent Dokusu (Kuban, 1996a: 377)



Şekil 4.20. Hoca paşa Yangını'nda Yanan Bölge (Çelik, 1998: 47)



Şekil 4.21. Hoca paşa Yangını'ndan Sonra Düzenlenen Sokaklar (Çelik, 1998: 48)

Geleneksel İstanbul Sokak dokusu ve ilkeleri oluşturmak için İstanbul'un kentsel tasarım hakkında, birçok mevzuat 19. yılında yürürlüğe girmiştir.

İstanbul'un Sokak düzeninin oluşturulması için yabancı mühendis ve mimarlar görevlendirilmiştir. Bu projeler her ne kadar hayata geçirilmediyse de bu çalışmalar yeni plan mevzuatının temellerini oluşturmuştur(Çelik, 1998:41).

1848 ile 1882 arası dönemde başlıca altı nizamname çıkarılmıştır. (Çelik, 1998: 42)

1848 yılındaki Ebniye Nizamnamesi (Bina Mevzuatı) sokakları genişliklerine göre düzenleyip kategorize etmiştir. Ulaşımında rahatlığın sağlanması mevzuattaki en önemli ilkedir.

1858 İstimlak Nizamnamesi (Sokak Mevzuatı) parsellerin düzenlenmesini sağlamaktadır.

1863 yılında oluşturulan Turuk ve Ebniye Nizamnamesi ile ilk kez kentsel altyapıdan bahsedilmiştir. Ayrıca kamulaştırma kuralları oluşturulmuştur.

1864 Hükümet fermanı ile kentte yığma bina yapımı kararı alınmış olup sadece varlıklı olmayan vatandaşların kagir bina yapımını karşılayamayacakları için ahşap bina yapmalarına izin verilmiştir. (Çelik, 1998:44).

1875 yılındaki İstanbul ve Belde-i Selasede Yapılacak Ebniyenin Suret-i İnşaiyesine dair Nizamname kenti ana ve yan bölgeler olarak ikiye ayırmıştır.

Ana bölgelerde ahşap inşaat tümüyle yasaklanırken, yan bölgelerde kagir yangın duvarları yapmak şartı ile izin verilmektedir. (Çelik, 1998:44).

1877 yılındaki Dersaadet Belediye Kanunu şehri yirmi ilçeye ayırmıştır. 1882 yılındaki Ebniye Kanunu (Bina Mevzuatı) ile de işlevini veya şeklini yitiren bölgeler yeniden planlanacaktır. Bu mevzuat daha çok yangında tahrip alanlar için uygun olmuştur. Bu alanda altyapı maliyetleri toprak sahiplerinden temin edilecektir. (Tapan, 1998: 77).

Eminönü Meydanı ve çevresinde mevzuatın etkileri, binaların stilleri ve yapılaşmalardaki değişiklikler olarak görülmüştür.

Özellikle Yeni Cami'nin kuzeyinde bulunan bölge, o dönemdeki yeni yapılaşma stilini ve tarzını yansıtmaktadır.

Tanzimat sonrası nizamnamelerin öngördüğü amaç, düz ve geniş caddelerin belirlediği kare ve dikdörtgen adalarda, taş veya tuğla yapılardan oluşan bir kent inşa etmektir (Çelik, 1998:44).

19.yüzyılın ikinci yarısında kentsel dokudaki değişikliklerde kentsel planlamadaki ve bina yapım teknikleri üzerindeki Tanzimat reformları ve düzenlemelerinin yanında büyük yangınların da önemli etkileri olmuştur.

1856 yılında Aksaray'da yangın, 1865 yılındaki Hocapaşa yangını ve 1870 yılındaki Pera yangını kentsel reformları yönlendiren en önemli yangınlardır (Çelik, 1998:45).

Ayrıca Eminönü bölgesi Hocapaşa yangınının olduğu bölgede olmasına rağmen yangından sonra bu bölgede büyük ölçüde doku değişikliği olmamıştır. Bu dönemde tahribata uğrayan bölgeler daha önce nasılsa o şekilde yapılmaya çalışılmıştır.

Islahat-ı Turuk Komisyonu 1865-1869 yılları arasında yanmış alanların planlanması için çalışmıştır. Komisyon ana caddelerin genişletilmesini yasallaştırmıştır. (Çelik, 1998: 46-47).

İstanbul'daki yangınlar caddelerin genişletilmesinde önemli rol oynamıştır (Ergin,1938: 45)'e göre geniş caddelerin ve birkaç katlı yeni binaların olduğu yerlerin yangın bölgesi olduğunu söylemek doğru olacaktır.



Şekil 4.22. 1920'li Yıllarda Tarihi Yarımada'da Yangınlardan Dolayı Tahrip Olan Alanlar Haritası
(Kayra, 1990: 156)

Kentsel reformların ve büyük yangınların yanı sıra Ayvansaray, Samatya, Beşiktaş ve Pangaltı gibi kentin belirli bölgelerindeki yangınlardan sonra küçük ölçekli reformlar görülmüştür (Çelik, 1998: 55-60). Ayrıca Haliç'in iki tarafındaki kıyı bölgelerinin temizlenmesi ve yeni arterlerin açılması 19. yüzyılda meydana gelene diğer reformlardandır.

Ulaşım Sistemlerindeki Değişiklikler

Deniz Taşımacılığı

Haliç'in iki yakasını birbirine bağlamak, başkentte 19.yüzyılda uygulamaya konulan genel ulaşımı kolaylaştırma projelerinin bir parçasıdır (Çelik, 1998: 72). 19yy'dan önce Haliç bölgesinde karşılıklı iki kıyı arasında ulaşım için kayıklar kullanılmıştır. Fatih Sultan Mehmet de İstanbul'un fethi sırasında Haliç'e bir köprü yaptırmıştır. Demir halkalarla birbirine bağlanmış ve üzerine kalın kalaslar çakılmış dev fiçılardan oluşan bu köprü, o dönemde Ayvansaray-Kasımpaşa arasında bulunmaktadır. Nişancı Mehmet Paşa ise bu köprünün fiçılardan değil, yan yana demirlenmiş ve kirişlerle birbirine bağlanmış gemilerden oluştuğunu belirtmektedir. Bu mobil köprü, 1453'te Konstantinopolis düştüğünde, orduların Altın Boynuz'un bir tarafından diğerine geçebilmesi için kullanılmıştır.

1502-1503 yıllarında bölgeye ilk kalıcı köprüyü yapma planları konuşulmaktadır. Galata Köprüsü için ilk girişim II. Beyazıt döneminde yapılmıştır. Sultan II.Beyazıt, Leonardo da Vinci'den bir tasarım yapmasını istemiştir. Leonardo da Vinci, padişaha bir Haliç Köprüsü tasarımı sunmuştur. Haliç için hazırlanan köprü tek açıklıklı 240 metre uzunluğunda ve 24 metre genişliğindedir. Ancak bu tasarım padişahın onayını alamayınca proje rafa kalkmıştır. Başka bir İtalyan sanatçısı olan Mikelanj İstanbul'a köprü için davet edilmiştir. Mikelanj bu teklifi geri çevirmiştir. Bundan sonra Haliç'i geçecek bir köprü yapma düşüncesi 19. yüzyıl'a kadar rafa kaldırılmıştır.

İlk Haliç köprüsü Unkapanı ile Azapkapı arasında 1836 yılında inşa edilmiştir. (Çelik, 1998: 72) Köprü "Hayratiye", "Cisr-i Atik", "Eski", "Azapkapısı", "Unkapanı", "Mahmudiye" ve "Kasımpaşa" adı ile bilinmektedir. (Evren, 1994:37) Küçük teknelerin geçişine yeterli yükseklikteki bu ahşap köprü, yaklaşık 600metre uzunluğunda ve 10 metre genişliğindedir. Haliç'te inşa edilmiş ilk köprünün bu noktada yapılmasının başlıca nedeni burada bulunan Tersane-i Amire'dir. Bu dönemde Karaköy- Eminönü arasında bir bağlantıya henüz ihtiyaç duyulmamıştır. Köprü 1912 yılında yıkılmıştır.

19.yüzyılda Haliç köprüsünün yapımı iki tarafında ulaşım sistemini etkilemiştir. Köprülerin yapımı kente yeni ilişkiler ve yeni bir doku getirmiştir. Kentte yeni arterlerin açılması ile araç trafiği köprülere yönlendirilmiştir. Ticari faaliyetler bu alanda sıkışarak liman bölgesinden farklı bir doku oluşturmuştur. Bu da limanların

olduğu kıyıların diğer kıyı bölgelerinden farklı bir dokuya sahip olmasına neden olmuştur. Ayrıca köprülerin girişleri trafiğin yoğunlaştığı bölgeler haline gelmiştir. Böylelikle bu alanlarda da doku değişimi meydana gelmiştir.

1838 yılından sonra Galata bölgesi yoğun ticaret yapılan bir alan haline gelmiştir. (Çelik, 1998: 73) Bu nedenle hızlı ve kolay ulaşım için bu bölgede yeni bir köprü ihtiyacı doğmuştur.

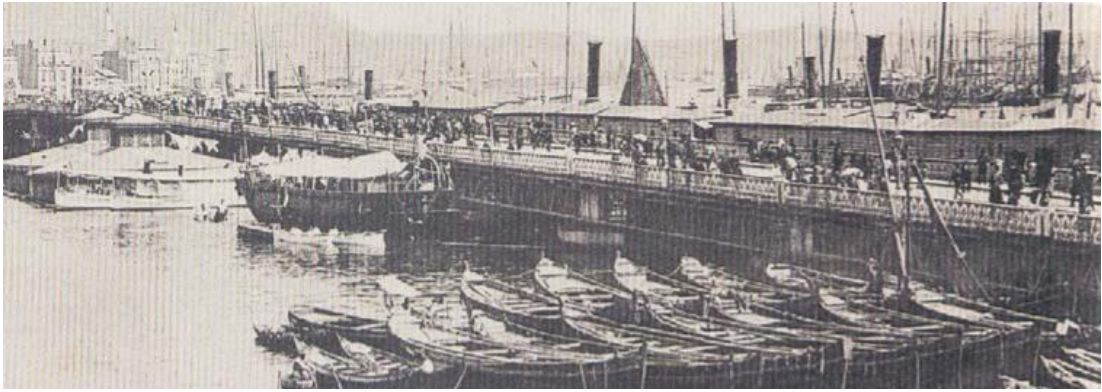
Osmanlı Hükümdarlığının son dönemlerinde yapılan Galata Köprüsü'nün inşaatı Eminönü meydanında birçok etkiye neden olmuştur. İlk Galata köprüsü 1845 yılında Sultan II Mahmud için annesi Bezmi Alem Valide Sultan tarafından yaptırılmıştır. Köprü o dönemde 'Cisr-i Cedit', 'Yeni Köprü', 'Büyük Köprü', 'Valide Köprüsü' ve 'Yeni Cami Köprüsü' olarak bilinmektedir. (Evren, 1994:63). Köprü 500 metrelik bir ahşap yapı olarak inşa edilmiştir. Köprü 18 yıl hizmet etmiş ve sonrasında 1863 yılında daha sağlam ve geniş bir ahşap köprü ile değiştirilmiştir. Köprüden geçen araç ve yayalardan ücret alınmıştır. Bu ücretlerin tahsili 1930 yılına kadar sürmüştür. (Evren, 1994:71).



Şekil 4.23. İlk Galata Köprüsü-İlk Galata Köprüsü'nün James Robertson tarafından çekilen bilinen tek fotoğrafıdır. (Evren, 1994: 62).



Şekil 4.24. Galata Köprüsü'nün Eminönü Girişi
(Evren, 1994: 77)



Şekil 4.25. Galata Köprüsü Etrafında Tekneler, (Evren, 1994: 96)

Haliç'te ikinci köprü Sultan Abdülaziz'in (1861-1876) emri üzerine, III. Napolyon'un İstanbul ziyaretinden hemen önce Ethem Pertev Paşa tarafından inşa edilmiş ve 1863'de yerine yerleştirilmiştir. Bu köprü İstanbul'a 12 yıl hizmet vermiştir.

1870 de bir Fransız şirketi Forget et Chantiers de la Mediteranee ile üçüncü demir bir köprü'nün yapımı için bir sözleşme imzalanmıştır. Hükümet bu projeyi onaylamıştır fakat ilk planlar tadilata uğramıştır. 1871 yılında proje tamamlanmak üzereyken bir İngiliz Şirketi padişaha rapor sunarak yeni yapının Unkapanı ile Azapkapı arasında eski köprü'nün yerine taşınmasını teklif etmiştir. Bu girişim tamamen ekonomik amaçlı olup Eminönü ve Karaköy'deki rıhtım çalışmalarının maliyetli bulunmasından doğan bir karardır. Rapora göre söz konusu mevkide zaten bir köprüye ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir. İngiliz şirketi ayrıca daha geniş ve düzenli bir köprü'nün Eminönü- Karaköy arasında yapılmasını önermiştir. Hükümet bu teklifi kabul etmiş ve 1872 yılında bütün yapının taşınarak eski Unkapanı köprüsü ile değiştirilmesine karar verilmiştir. (Çelik, 1998:73)

Galata köprüsünün tadilata uğramış haliyle inşası 1875 yılında başlamış ve 1878 yılında tamamlanmıştır (Çelik, 1998:74) Yeni yapılan yapı deniz trafiğinin işlemlerini sağlamak adına ortasında açılır biçimde inşa edilmiştir.

1912 yılında yenisi yapılanaya karar bu köprü bağlantısını sürdürmüştür.



Şekil 4.26. Haliç, Eminönü Ve Karaköy'ün Köprü İle Hareketli Bir Hayat Kazanması

(Eski İstanbul Resimleri, www.34tr.com, 2004)



Şekil 4.27. 1900'lü Yıllarda Eminönü Meydanı
(Eski İstanbul Resimleri, www.34tr.com, 2004).



Şekil 4.28. Galata Köprüsü, Eminönü Meydanı ve Elektrikli Tramvay
(Eski İstanbul Resimleri, www.34tr.com, 2004)

Dördüncü köprü Alman firması MAN AG tarafından 1912'de inşa edilmiştir. Köprü 466 metre uzunluğunda, 25 metre genişliğindedir. Köprü 16 Mayıs 1992'deki yangına kadar kullanılmıştır. Köprü'nün yanma nedeni hala tam olarak bilinmemektedir. Yanan köprü onarıldıktan sonra Balat-Hasköy arasına yerleştirmiş ve yerine, bugün "Galata Köprüsü" olarak bilinen modern bir köprü yapılmıştır. Bu köprü günümüzde "Eski Galata Köprüsü" veya "Tarihi Galata Köprüsü" olarak bilinmektedir.

Beşinci Galata Köprüsü, bir önceki köprü'nün birkaç metre kuzeyinde STFA şirketi tarafından inşa edilmiştir. İnşaatı 1994 Aralık ayında tamamlanan köprü, diğerleri gibi Eminönü ve Karaköy'ü birbirine bağlamaktadır. Tasarımı ve teftişi GAMB (Göncer Ayalp Engineering Company) tarafından yapılmıştır. Beşinci Galata Köprüsü 490 metre uzunluğunda ve 80 metrelik kısmı açılabilen bir baskül köprüdür. Köprü'nün yüzeyi 42 metre genişliğindedir ve her yöne doğru 3 şeritli bir yol ve bir yaya yolu bulunmaktadır. Tramvay hattının Kabataş'a kadar uzatılması sonucu, köprü'nün ortasındaki iki şerit tramvay yoluna ayrılmıştır.



Şekil 4.29. Galata Köprüsü, (URL-7)

Bu köprü, Norwich'deki Trowse Köprüsü ve Amerika Birleşik Devletleri'ndeki birkaç köprünün yanı sıra, dünyada üzerinden tramvay geçen ender baskül köprülerden biridir. Ancak köprünün böyle bir eklentiye uygun olarak tasarlanmaması nedeniyle, tramvay yolu inşaatı birçok soruna neden olmuştur. Kapakları açılıp kapandığında, hatların birbirine tam olarak değmemesi bu sorunların başında gelmektedir. Köprünün altındaki restoranların bulunduğu kısım 2003'de açılmıştır.

Modern İskeleler

Liman geliştirme projeleri ve modern iskele inşaatlarının Eminönü- Sirkeci kıyı bölgesinde önemli etkileri olmuştur.

İstanbul'un deniz ile ilişkisi her zaman kent için önemli olmuştur. 19.yy'da plancılar kıyı alanlarını temizlemeyi hedef almışlardır. Çelik'e göre (1998: 61), bunun üç temel nedeni vardır: İlk olarak artan deniz trafiği ve deniz ticareti için düzenli limanlara ihtiyaç duyulmaktadır. İkinci neden olarak kamu sağlığı düşünülmüştür. Kamu sağlığına tehlike arz edebilecek etmenlerin bu bölgeden temizlenmesi önemlidir. Üçüncü olarak ise, kent imajı göz önüne alınmıştır. Bu da düzenlenmesi gereken önemli bir unsurdur (Çelik, 1998:61).



Şekil 4.30. Eminönü Aksına Dikkat Çeken 'Stolpe' Haritası

(Kayra, 1990)

İstanbul'da Sirkeci- Eminönü hattında liman düzenlenmesi ilk kez 1848 yılında Eminönü iskelesinde görülmüştür (Çelik, 1998:62).

İkinci bir müdahale Yalıköşkü ile Eminönü arasında olmuştur (Çelik, 1998: 62).

"İstanbul İskeleleri, Rıhtımları ve Antrepoları Şirketi" 1875 yılında kurulmuştur. (Çelik, 1998:63). Eminönü iskelesinin inşaatı 1894 yılında başlamış ve 1900 yılına kadar devam etmiştir. İskele, Bizans Nerion Limanı alanı olan Sirkeci iskelesinden Galata Köprüsü'ne kadar olan bölümde inşa edilmiştir (Erkal,2001:232).

Sirkeci ve Eminönü bölgesindeki trafik iskelenin inşasında sorunlara neden olmuştur. (Erkal, 2001:232).

Sözleşmeye göre Galata Köprüsü batıya doğru kaydırılacaktır. Buna ek olarak şirket devletten Eminönü Meydanı'nın bazı bölümlerini geri talep etmiştir. (Erkal, 2001:233). Bu durum bir farklılık yaratmamıştır. Şirket antrepoları gümrük bölümünün arka tarafına inşa etmiştir. Reşadiye Caddesi arka tarafta kalan antrepolarla iletişim için açılmıştır (Erkal, 2001: 233).

İstanbul'daki iskelelerin binalar inşa edilmeden önceki hali 1882 haritasında gözlemlenebilmektedir. 1909 yılında Ana gümrük binası (Rüsümat Dairesi) tamamlanmıştır (Erkal, 2001:233). Antrepolar ve ek binalar onun çevresine eklenmiştir. Sirkeci ile Eminönü arasında şirket tarafından inşa edilen bu bölge 1960 yılında rıhtım üzerinde bulunan yapıların yıkımına kadar bu noktalar arasında bir sınır çizmiştir (Erkal, 2001:234).

Vapurlar ve Feribot İstasyonları

18. yüzyılda İstanbul'un iki yakasının da nüfusunun artmasıyla şehir içi deniz taşımacılığı gelişmiştir. Mavnalar ve tekneler, 1851 yılında düzenli vapur hattı seferleri başlayana kadar deniz taşımacılığında kullanılmıştır (Çelik, 1998: 68). O dönemde deniz ulaşımı üç ana hatta çalışmaktadır. Bunlar Eminönü- Galata, Haliç üzerindeki bölgeler ve Boğaziçi köyleridir. (Çelik, 1998: 68). Çoğu tekne terminali Galata ile Eminönü arasında konumlanmıştır (Çelik, 1998: 68).

19.yy'ın ortalarına doğru deniz trafiğinin artması ile yeni feribot terminalleri ve vapurlar, Eminönü'nün fiziksel yapısını değiştirmeye başlamıştır.

Şirket-i Hayriye, ilk Osmanlı vapur şirketi, 1851 yılında kurulmuştur (Çelik, 1998:69).

Şirketin kuruluşundan sonra yabancı vapurların Üsküdar-Eminönü arasında şehir içerisinde yolculuk yapması yasaklanmıştır (Çelik, 1998:69).

1909'da buharlı vapurların sayısı altıdan 36'ya artmıştır (Çelik, 1998:71). Galata Köprüsü, boğaz hattında çalışan vapurların merkezi terminali olmuştur (Erkal, 2001: 235).

Haliçteki vapur iskeleleri Osmanlı zamanında iskelelerin konumlandığı yerlere inşa edilmiştir (Erkal, 2001:235). Erkal (2001:235) bu iskeleleri Yemiş (Hal) iskelesi, Cibali, Ayakapı Balat ve Ayvansaray iskeleleri olarak sıralamaktadır.

Yemiş- Zindankapı arasındaki ilk vapur iskelesi "Alman Mavisi" haritasında gözlemlenebilmektedir.



Şekil 4.31. 1911-1919 Alman Mavisi Haritası Tahtakale- Sirkeci Bölgesi (Alman Mavisi Haritası, no: H8, Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi, 2004)

Tramvaylar

Şirket-i Hayriye'nin vapur sistemi kent içi ulaşım trafiğini rahatlatmıştır. Ancak tarihi yarımadanın iç kısımları ve Marmara kıyılarına ulaşım sorunludur. Bu bölgede tramvay sistemi kurmak için birkaç öneri geliştirilmiştir.

Bununla ilgili nizamnameler 1864 yılında, 1869 yılında, 1881 yılında ve 1907 yılında yürürlüğe girmiştir(Çelik, 1998:75). 1864 yılında yürürlüğe giren mevzuat yeni ulaşım sisteminin öncüsü olmuştur (Çelik, 1998:75). İlk tramvay güzergahı Eminönü Meydanı'nı Divanyolu üzerinden Beyazıt Meydanı'na ve At Meydanı'na bağlamaktadır. Beyazıt Meydanı'ndan Aksaray'a uzanan bu hat, orada ikiye ayrılmakta, bir hat Samatya Caddesi'ni izleyerek Yedikule'ye varmakta, diğer hat ise Aksaray'ı Topkapı'ya bağlamaktadır. Diğer hattın başlangıç noktası yine Eminönü olup Eyüp'te son bulmak üzere Haliç kıyılarından devam etmektedir. (Çelik, 1998: 75). Bu güzergâhın belirlenişindeki düşünce Haliç boyunca yer alan mahalle ve imalathanelere bağlantı sağlamak ve bir dini merkez olan Eyüp'e ulaşımı kolaylaştırmaktır (Çelik, 1998: 75) Eyüp'e Şirket-i Hayriye vapurları sefer yapıyorsa da yeterli olmamaktadır. 1864 yılındaki taslakta son olarak belirlenen hat Galata olmuştur. Bu hat Karaköy'den hareketle Tophane, Beşiktaş, Ortaköy yoluyla Arnavutköy'e ulaşacak ve boğaz mahallelerine ulaşımı kolaylaştıracaktır.



Şekil 4.32. 1864, 1869, 1881 ve 1907 Nizamnamelerine Bağlı Olarak Tramvay Yolları (Çelik, 1998: 78)

Tramvay Eminönü meydanının erişilebilirliğini arttırmış ve yeni ulaşım alternatifleri sunarak yaşanabilirliği etkilemiştir.

Sirkeci Garı

İlk demiryolu hatları Abdülaziz döneminde hizmete girmiştir. (Çelik, 1998: 82).

Hat, Topkapı Sarayı'nın bahçelerinden geçerek Sirkeci'ye ulaşmıştır. Sirkeci çevresinde değişim süreci tren istasyonu inşaatı önce başlamıştır.

Erkal'a göre (2001: 237), 19.yy'ın erken dönemlerinde Topkapı Sarayı'nın bu bölgedeki yangınlardan etkilenmesi ile bu alandaki değişiklikler başlamıştır.

Buharlı motorların üretimi için 1855 yılında bir fabrika kurulmuştur (Erkal, 2001: 237-238). Topkapı Sarayı'ndan Eminönü'ne uzanan duvarlar 1865 yılında Hocapaşa yangınında yok olmuştur (Çelik, 1998:47). 1876 yılında Sirkeci'deki iskelelerin yapımında, tren istasyonunun liman ve gümrük ile bağlantıyı yapabilmesi için Sirkeci'ye konulması planlanmıştır (Çelik, 1998:49).

Bu bölümde duvarların yıkılmış olması ve yangın tren istasyonu yapımı için boş bir alan yaratmıştır (Erkal, 2001:238).

Sirkeci tren istasyonu ulusal ve uluslar arası hatların ve banliyö hatlarının odak noktası olmuştur. Bu durum zaten sıkışık bir trafik aksı olan Sirkeci ile Eminönü arasına yeni trafik yükü eklemiştir.

Sirkeci tren istasyonu 1890 yılında tamamlanmıştır.



Şekil 4.33. Sirkeci Tren İstasyonu (Çin, 06.09.2004)

Alman bir mimar olan A. Jasmund tren yollarına paralel inşa edilen binayı tasarlamıştır (Çelik, 1998: 83). Binanın cephesi rıhtıma odaklıdır. 19.yy'ın sonlarına gelindiğinde İstanbul'da çeşitli toplu taşıma sistemleri görülmektedir. Buharlı gemi, tramvay, tren yolları ve Galata Köprüsü ile Eminönü'nün yapısı değişerek burayı iç içe girmiş ulaşım sistemleri merkezi haline getirmiştir.

Ancak bu durum trafik yoğunluğu ve bölgedeki nüfusun yoğunlaşması dezavantajlarını doğurmuştur. Eminönü'nün bu sıkışık yapısı günümüz İstanbul'una kadar taşınmıştır. Aynı zamanda bu kadar ulaşım alternatifinin bu blgede kesişmesi bu mekânı yaşanabilir bir mekândan çok bir geçiş noktası ve ulaşım aktarma bölgesi haline getirmiştir.

Büyük Kentsel Ölçekli Projeler

Tanzimat Fermanı'nın 1839 yılında ilanından, 1908'de II. Meşrutiyet'in ilanına kadar geçen süre içerisinde yabancı mimar ve mühendisler tarafından İstanbul'a yönelik üç kapsamlı kentsel tasarım projesi hazırlanmıştır. Bu projelerin amacı ulaşım ağını modernleştirmek ve Batı teknolojisini ile kültürünü esas alan yeni bir kent imajı yaratmaktır (Çelik, 1998:84).

İlk proje 1839 yılında Helmuth von Moltke tarafından Abdülmecid döneminde yapılmıştır. F. Arnodin ve Joseph Antoine Bouvard tarafından önerilen diğer iki proje ise Abdülhamid döneminde yapılmıştır. Bu projeler o dönemdeki diğer projeler gibi gerçekleşmeyen projeler olmuştur. Bu planlar imparatorluğun geçmişteki gücünü ön plana çıkarmayı ve bu gücü simgesel olarak başkentteki yeniden inşa projelerinde ifade etmeyi ummaktadır.

Helmuth von Moltke tarafından yapılan projede, İstanbul'un ayrıntılı sokak haritasını çıkarıp düzenlenerek bir proje oluşturulmaya çalışılmıştır. Molke'nin temel amacı İstanbul yarımadasının ticari ve idari işlerinin yürütüldüğü merkezi ile eski Bizans kapıları arasında geniş yollar açarak kesintisiz ve kolay bir ulaşım ağı geliştirmektir. Bunun için beş ana arter üretmiştir. Projeye göre aynı zamanda mevcut konut mimarisi, yangınlarda alınan hasarı önlemek adına ahşaptan kagire dönüştürülecektir.



Şekil 4.34. 'Helmuth Von Moltke'ın Planı 1839. (Çelik, 1998: 85)

İkinci projeyi hazırlayan F. Arnodin kentin çevresinde bir çevre yolu yaparak, Asya ile Avrupa yakalarını iki köprü ile birbirlerine bağlamayı önermiştir. 1900 yılında bu projeyi yazılı bir açıklama ile padişaha iletmıştır. Projede, yeni yolu gösteren bir harita üzerinde köprüler belirtilmiş, ayrıca köprülerin çizimleri de eklenmiştir.

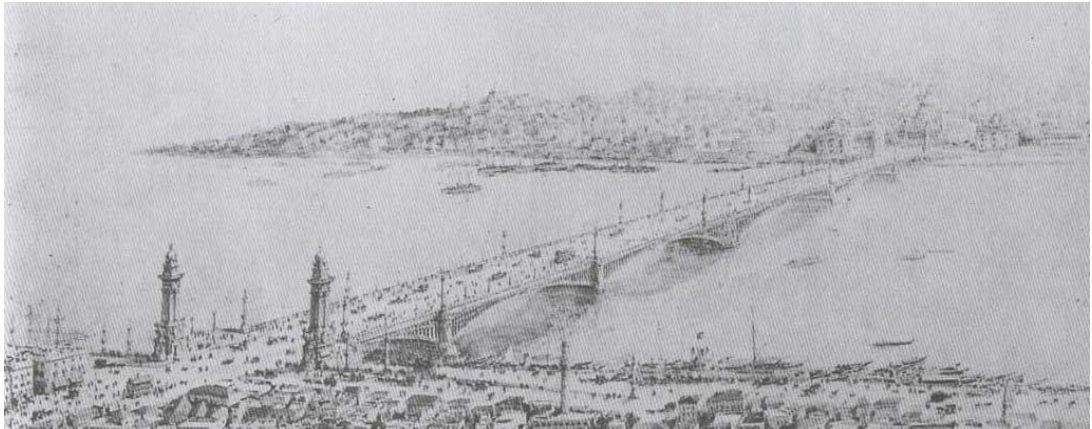


Şekil 4.35. 'Arnodin'ın Planı (Çelik, 1998: 86)

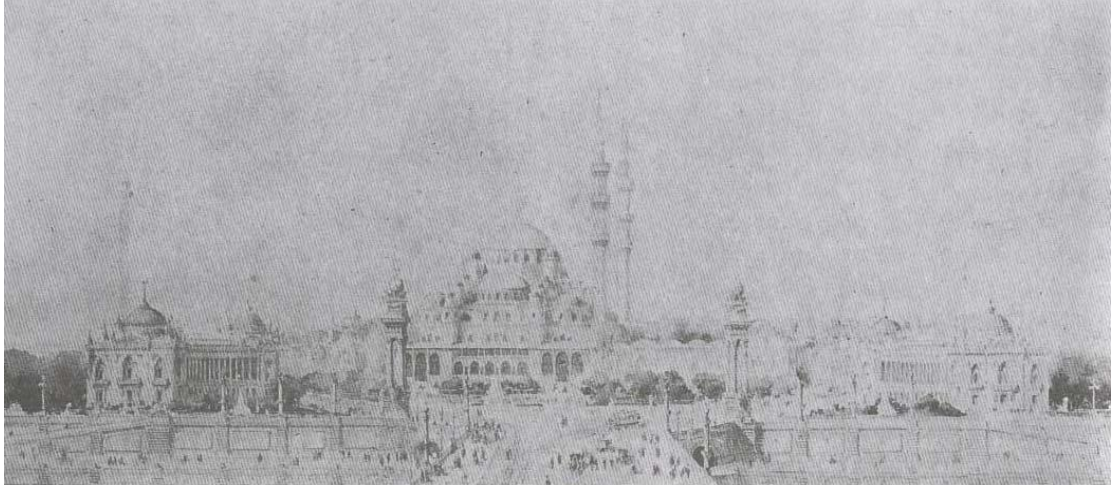
Projenin başlıca amacı, Avrupa ile Asya arasında demiryolu bağlantısını sağlamaktır. Ancak yaya ve araç trafiğinin de düzenlenmesi öngörülmektedir. Arnodin'in tasarladığı ilk köprü Sarayburnu ile Üsküdar arasında birleştirilecektir. Haydarpaşa'da biten demiryolu, oradan Üsküdar'a uzatılacak, bu noktadan da köprü'nün üzerinden İstanbul- Edirne hattına bağlanacaktır. Arnodin'in çevre yolu, önemli banliyöler haline gelmiş olan Haydarpaşa- İzmit hattı üzerinde Bostancı ve İstanbul- Edirne hattı üzerinde Bakırköy semtlerini de, Kandilli Rumelihisarı arasında yapılacak bir ikinci köprüyle birbirlerine bağlamaktadır.

Üçüncü proje Bouvard tarafından yapılmıştır. 20. Yüzyılın başında, Amerika'da Güzel Şehir (City Beautiful) akımı Amerikan kentlerine yeni bir düzen ve birliktelik getirmeye çalıştığı sıralarda, İstanbul için de benzer bir proje tasarlanmıştır. Bouvard'ın projesi İstanbul için tamamıyla yeni bir imaj önermektedir. Bu proje Eminönü Meydanı için Avrupa kentlerindeki benzer bir meydan düzenlemesi olduğu için önemlidir. Fransız mimar İstanbul'un bazı saygın mekânlarında düzenlilik, simetri, anıtların meydana çıkarılması ve temaşa alanların açılması gibi uygulamalara gitmiştir (Çelik, 1998: 91). Bouvard'ın İstanbul'da yeniden planlama alanı olarak seçtiği dört bölgenin (At Meydanı, Beyazıt Meydanı, Galata Köprüsü ve Yeni Cami Meydanı) çizimleri hala mevcuttur.

Bouvard projelerini hazırlarken geleneksel kent dokusunu ve topografyayı dikkate almamıştır.



Şekil 4.36. 'Bouvard'ın Galata Köprüsü Projesi (Çelik, 1998: 95)



Şekil 4.37. Bouvard'ın Yeni Cami Meydanı Projesi (Çelik, 1998: 96)



Şekil 4.38. 'Bouvard'ın Yeni Cami Meydanı Projesi (Çelik, 1998: 97)

Henri Prost ve Eminönü Meydanı

Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ, kendi zamanında İstanbul için bir masterplan hazırlığına başlamıştır. İstanbul Belediyesi, dönemin ünlü plancıları arasında bir yarışma organize etmiştir. Yarışmaya Herman Elgötz, Alfred Agache, Jacques H. Lambert ve Henri Prost katılmıştır (Duranay, Gürsel, Oral, 1972: 67).

Prost haricindeki tüm plancılar İstanbul'a gelerek analizler yaparak belediyeye kendi rapor ve dokümanlarını sunmuşlardır.

Eltgötz'ün yarışmayı kazanmasına rağmen bilinmeyen nedenlerden dolayı planları yürürlüğe konmamıştır (Tekeli, 1993: 30). Yarışmada hazırlanan projeler genellikle şehri zonlara ayırmakta ve trafik çözümleri üretmektedir (Arkitekt, Komisyon Raporu, 1935: 61-68).

Liman da dahil olmak üzere tüm ulaşım sistemleri(tramvay, metro sistemi, yeni köprüler, havalimanı alanı, demiryolu hatları ve istasyonları), eski anıtlar ve binalar, yeni bulvarlar, modern kent düzeninde yeni düzenlenmiş meydanlar, spor binaları ve açık yeşil alanlar, yeni oteller, kültürel ve sosyal binalar Agache, Lambert ve Elgötz'ün raporlarında ortak olarak ele alınmaktadır (Eyice, 2002: 21-22).

Tekeli (1993: 30), 'ye göre bu planlar, belediye sınırları ve yerleşimler için temel gereksinimleri gözardı ederek gelişme üzerine yoğunlaşmaktadır. Bu planlar sosyoekonomik araştırmalar ve veriler olmadan kentsel güzellik kavramı için çabalamaktadır.

1936 yılında Prost tekrardan İstanbul'a davet edilmiştir. Prost, İstanbul'u ve Türkiye'yi iyi bildiği için deneyimli bir plancı olarak görülmüştür (Akpınar, 2003: 23).

Prost, tarihi yarımada ve Beyoğlu'nu içeren ilk masterplanını 1937 yılında tamamlamıştır. Hemen arkasından diğer ilçeler için de masterplanlar hazırlanmış ve onaylanmıştır. 1939 yılında İstanbul'un Asya yakası için 1/5000 ölçekli bir plan hazırlanmıştır. Bu masterplanların yanı sıra Prost, plazalar, meydanlar ve parklar için birkaç kentsel tasarım projesi hazırlamıştır (Bilsel, 2004: 1). Eminönü Meydanı projesi bunlardan biridir.



Şekil 4.39. Prost Öncesi Eminönü Meydanı (URL-8)

Prost'un Eminönü için hazırladığı projenin uygulaması dönemi belediye başkanı Lütü Kırdar dönemine denk gelmiştir.

Deminyolu ve deniz taşımacılığı, ticaret merkezi, küçük ölçekli sanayi ve gelişmeler, sanayide olan ticari gelişmeler, modern binalar, tarihi ve arkeolojik araştırmalar Prost'un planının temellerini oluşturmuştur. (Duranay, Gürsel, Oral, 1972: 76)



Şekil 4.40. Prost'un Tarihi Yarımada Planı (URL-9)

Prost, kent tarihine ve arkeolojik dokuya önem vermiştir. Buna rağmen tarihi yarımada için radikal operasyonlar önermiştir. İstanbul karayolu özellikle önemlidir. Kentin kuzeyi ve güneyini bağlayacak ana bir yol bağlantısı tasarlamıştır (Bilsel, 2004: 4).

Bu yol Taksim Meydanı'nda başlayarak Atatürk Köprüsü üzerinden Haliç'i geçerek tarihi yarımada'daki Yenikapı'da sona ermektedir. Tarihi Yarımada bu "omurga" yol ile iki parçaya ayrılmaktadır (Bilsel, 2004: 4).

Merkezi iş bölgesi doğuya ve yerleşim alanları batıya yerleştirilmiştir (Bilsel, 2004: 4).

Prost; tünellerle tamamlanan yeni yollardan, viyadükler ve köprülerden, kent topografyasını avantaj olarak değerlendirmekten ve kıyı bölgelerinin kamulaştırılmasında azalmaya gidilirse arsa spekülasyonunun önlenebileceğinden bahsetmektedir (Akbulut, 1993).

O sadece kuzey-güney bağlantısını düşünmekle kalmamış, tarihi yarımada' ya yeni bir ulaşım ağı önermiştir (Bilsel, 2004: 5). Bu yeni ağ, yeni cadde ve sokakların açılmasını gerektirmiştir (Bilsel, 2004: 5). Tarihi yarımada'nın batı aksı için Bizans izlerinin takip edilmesi önerilmiştir (Bilsel, 2004: 8). Ayrıca silüette görünen binaların 3 katı aşmayacak şekilde sınırlandırılmasını önermiştir (Akbulut, 1993).

Yenikapı için, Sarayburnu'ndaki arkeolojik park için ve meydanlar için olan kentsel tasarım projeleri için tren hattı ile yeni bir bağlantı yapılmasını kararlaştırmıştır (Bilsel, 2004: 4).

Prost'un en önemli projelerinden biri Eminönü Meydanı için olan projesidir. Yeni Cami'nin kuzeyindeki binaların yıkılması ile Eminönü'ne yeni bir meydan tasarlamıştır. Perspektifler ve vista noktaları yaratmak Prost'un planının temel tasarım ilkelerinin arasında yer almıştır (Bilsel, 2004: 7)

Prost, tüm bu istekler ve planladığı çalışmalar için 4 sene çalışmıştır. Gereken topografik çalışmaları yapmış, hava fotoğrafları çekmiş ve bunların üzerinden müdahale planları yapmıştır. İstanbul'da yaptığı çalışmalarda, Fransız mimar Haussmann'ın Paris şehrine müdahalelerinden etkilenmiştir.

Prost, buradaki şehir dokusunun korunması taraftarıdır, fakat diğer projelerinde de olduğu gibi, ulaşımı rahatlatmak amacıyla, bu bölgeye de birtakım önerilerde bulunmuştur. Buradaki arsa değerleri çok pahalı olduğu için bu bölgeyi belediye istimlak edememektedir. Bu yüzden, Prost'un yaptığı Eminönü planında, meydan, çok genişlememiş, diğer meydanlara nazaran daha küçük kalmıştır.

Prost, 1938 yılında tekrar İstanbul'a gelmiş ve bir rapor yazmıştır. Bu raporda meydanlara yönelik alınan kararlar "Eminönü meydanı birçok yöne doğru uzanan yolların başlangıcı olması, Karaköy Meydanı'nın Galata Kulesi'ne kadar alanda bulunan bütün binalar kaldırılarak burada yeşil bir yol yapılması, Karaköy Köprüsü Haliç'in içerisine doğru kaydırılarak iki başına birer meydan düzenlenmesi, Sultanahmet Meydanı'nda adliye ve başka idari binalar ile birlikte bir Cumhuriyet anıtı yapılması, Taksim Meydanı'nda çok sayıda kamu binasının kurulması gerektiği, Sarayburnu ile Küçük Ayasofya arasındaki bölgenin arkeolojik park olarak düzenlenmesi" şeklindedir ("Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995", TMMOB Mimarlar Odası, 2007).

Prost Eminönü Meydanı için bazı ilkeler belirlemiştir, bu ilkeler;

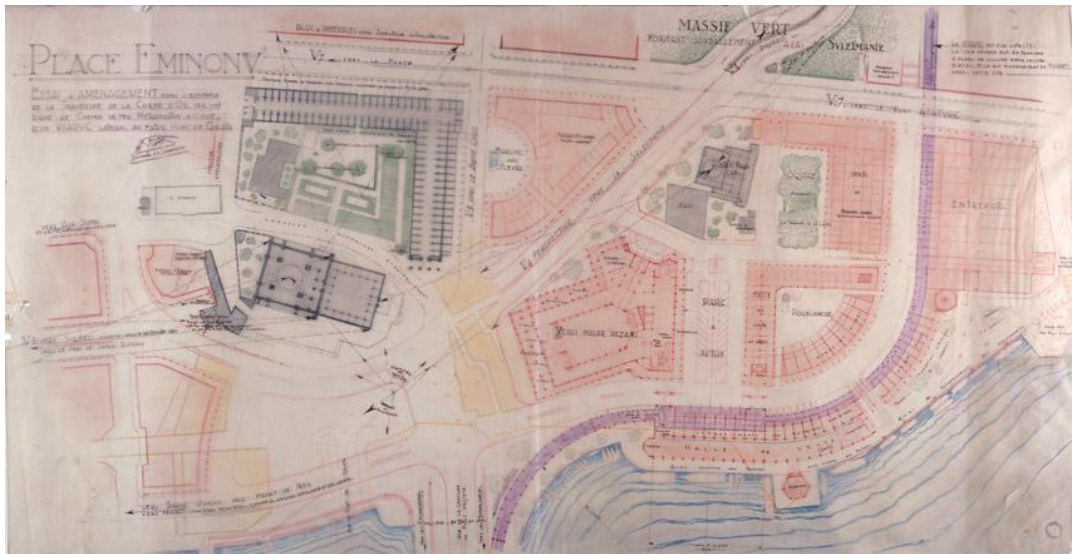
- Yeni Cami etrafındaki binalardan kurtulmak

- Beyazıt yönünde Süleymaniye görünüşü yakalamak
- Kapalıçarşı'ya doğru yeni bir yolun açılması
- Hal ve Balıkpazarı'na yönelik yeni bir yolun açılması
- Ayasofya ve Arkeolojik bölgeye doğru uzanan yolun Sarayburnu'nun bahçesini görecek bir açığa sahip olmasıdır.

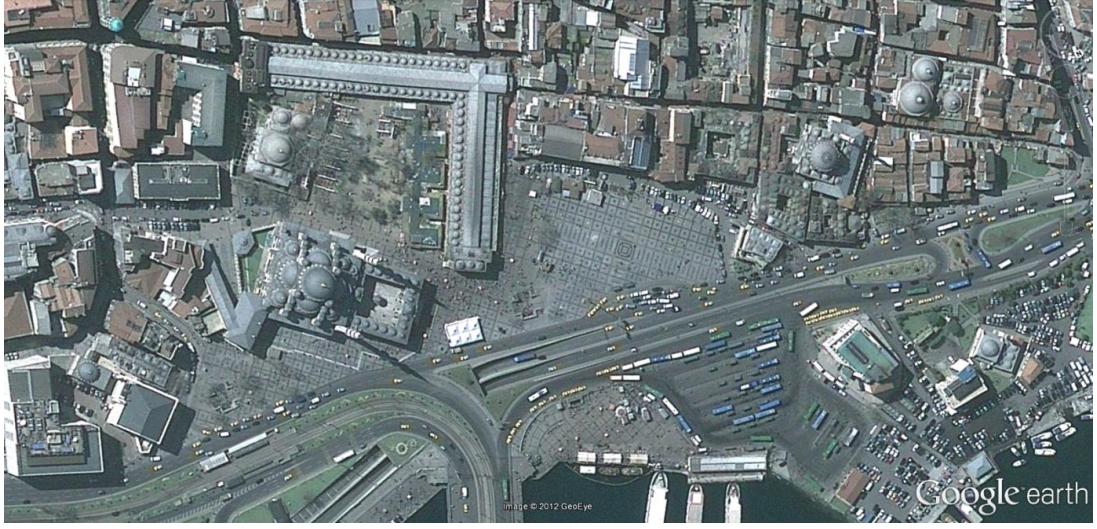
Prost, İstanbul'da şehir planlama adına devletten öyle bir yetki almıştır ki, bugün bile eleştirilen geniş bulvarlar, bu bulvarların yapılması için önemli Osmanlı anıtlarının yıkılması gibi radikal kararların yankıları günümüze kadar sürmektedir.



Şekil 4.41. Sirkeci ve Eminönü (URL-10)



Şekil 4.42. Prost'un Eminönü Önermesi (URL-11)



Şekil 4.43. Günümüz Eminönü (URL-12)



Şekil 4.44. Eminönü'nde Yıkımın Başlangıcı (URL-13)



Şekil 4.45. Eminönü'nde Yıkım (URL-14)



Şekil 4.46. Eminönü'nde Yıkımdan Sonra Meydanın Durumu (URL-15)



Şekil 4.47. Eminönü'nde Yıkımdan Sonra Meydanın Durumu (URL-16)

Eminönü bölgesinde yapılan tüm değişimler Eminönü Meydanı'nı tarihi yarımadanın bir kapısı haline dönüştürmeyi amaçlamaktadır.

Meydandaki değişimler ve yıkılan binalar *Güzelleşen İstanbul* (1943) isimli kitapta ele alınmaktadır. Kaldırılan binalar ve kamulaştırılan alanların fotoğrafı 1930'lu yıllardaki hava fotoğraflarında gözlemlenebilmektedir.

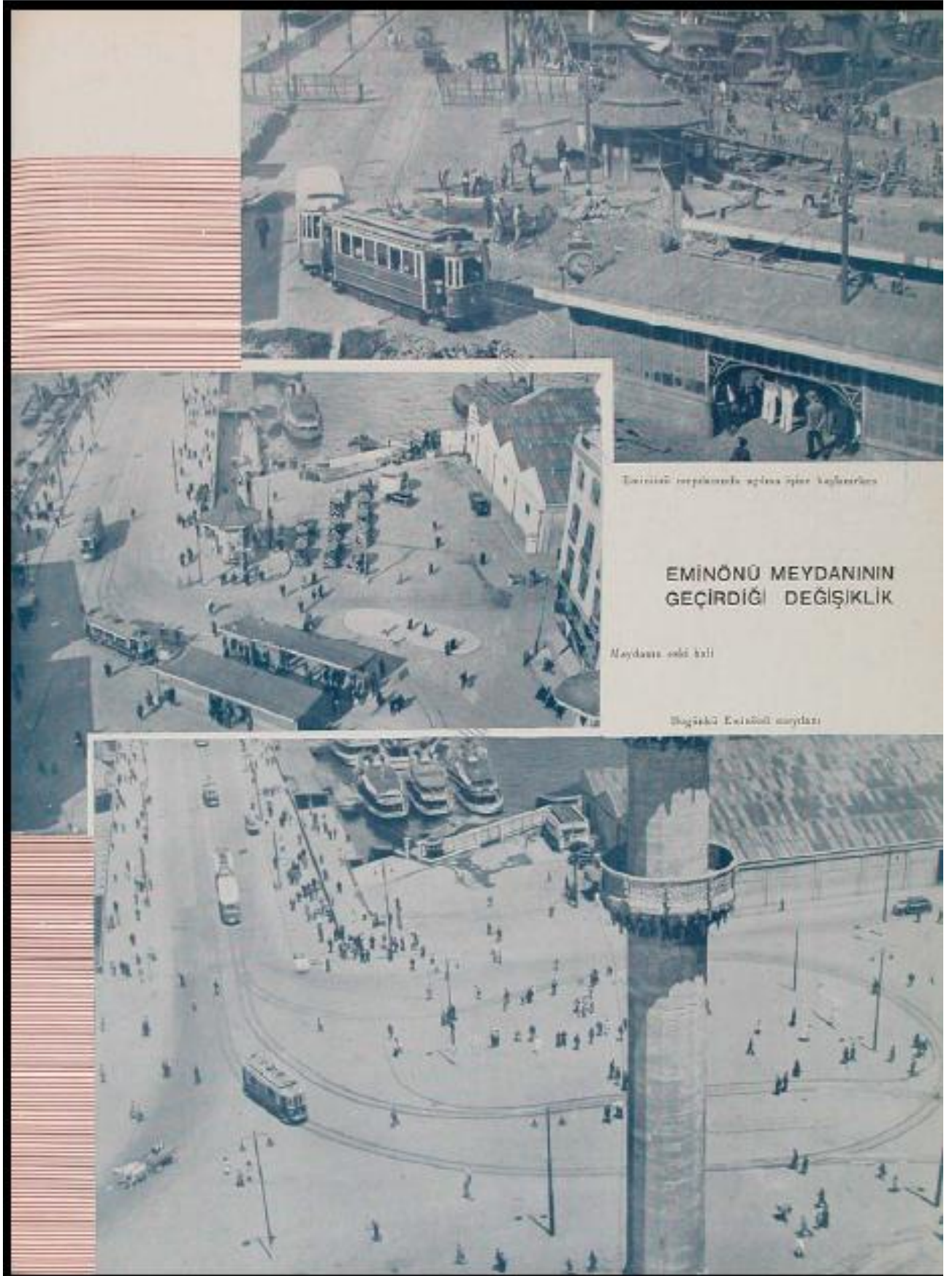
Bu binalar Prost operasyonlarından önce meydanın güney sınırını belirlemektedir. Binaların yıkımı ile meydanın çehresi değişmiştir. Caminin ve çarşının güzelliği ortaya çıkmıştır. Bu anıtsal yapılar meydanın simgesel yapıları haline gelmiştir. Özellikle cami dikey bir unsur olarak meydanda görünümünü almıştır. Cami önüne eklenen yeni teras ve merdivenler, Galata'nın görünüm etkisini arttırmayı amaçlamıştır. Cami böylelikle meydana hakim olacaktır. Aynı zamanda çarşı önündeki binalar da binanın cephesini açmak için yıkılmıştır. Ancak bu durum Mısır Çarşısı'nı içe dönük bir hale getirerek kamu ile bağlantısını sekteye uğratmıştır. Günümüzde bir tarihi yapının çevresindeki doku ile var olduğu kabullenilmekte ve bu ilkeye göre tarihi yapıların etrafındaki organik doku korunmaktadır, fakat o dönemde tarihi yapının etrafındaki dokuyu temizleyip tarihi öğeyi ön plana çıkarmak dönemin koruma anlayışının temelidir.

Osmanlı döneminde caminin harim bölgesinin bulunduğu, caminin ve Mısır Çarşısı'nın güney tarafındaki mağazalar temizlenerek yerleri bir park ile değerlendirilmiştir. Bu durum caminin etrafında din ve ticari faaliyetler arasındaki ilişkinin kaybolmasına yol açmıştır. 1940 yılındaki pervitich haritaları incelendiğinde Eminönü Meydanı'nda Prost operasyonlarından sonra kent dokusunda büyük değişiklik mevcuttur. Buradaki operasyonlar Eminönü'nün geleneksel yapısını değiştirmiştir.

1940 yılının pervitich haritalarında, Mısır Çarşısı'nın batı tarafındaki binalar görülmektedir. Asmaaltı Sokağı, Balıkpazarı Yolu ve Balık Hali eğrisel sokak dokusunu oluşturmaktadır.



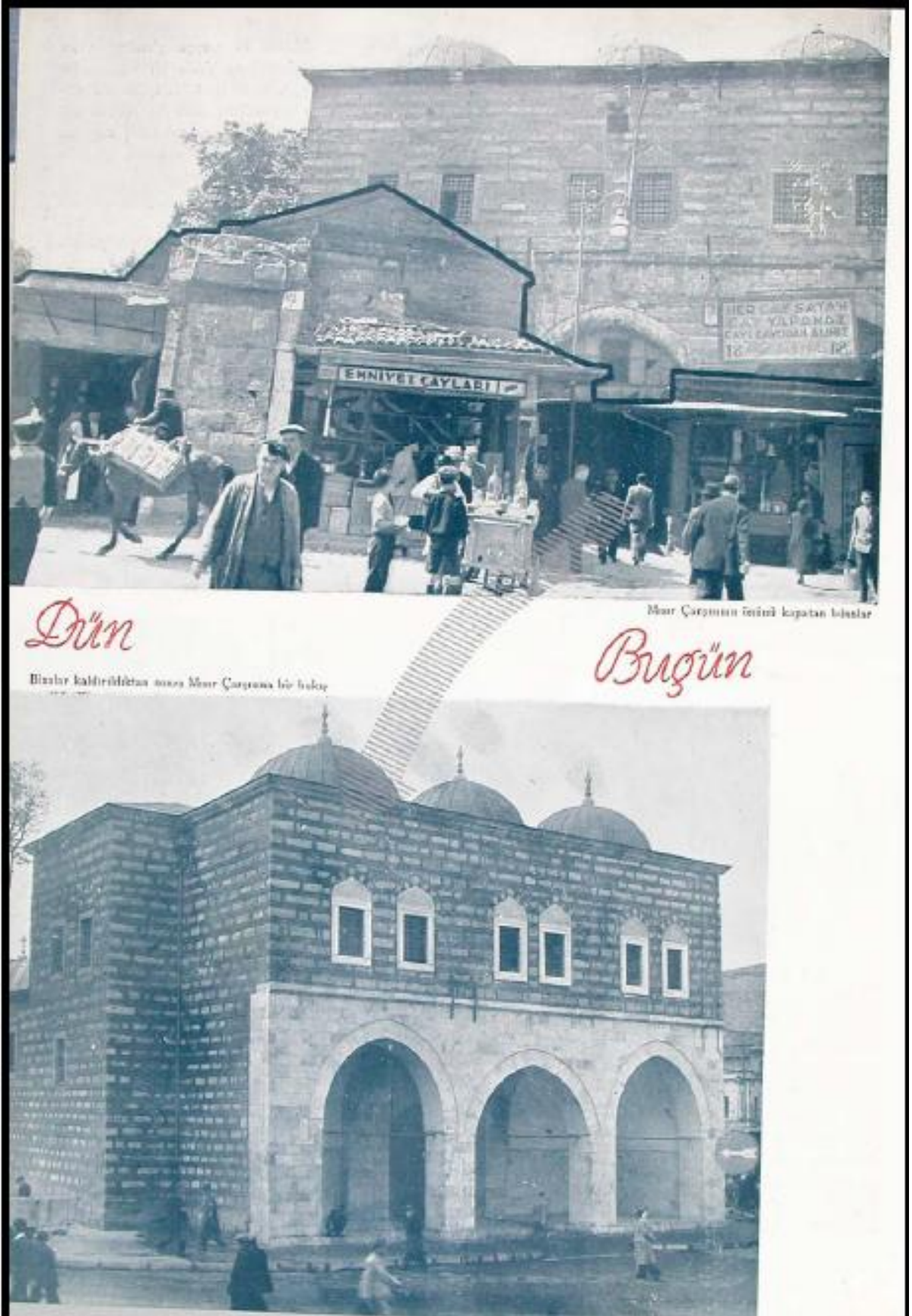
Şekil 4.48. Prost Projesine Göre Eminönü Meydanında Yıkılacak Alanlar (Güzelleşen İstanbul, 1943).



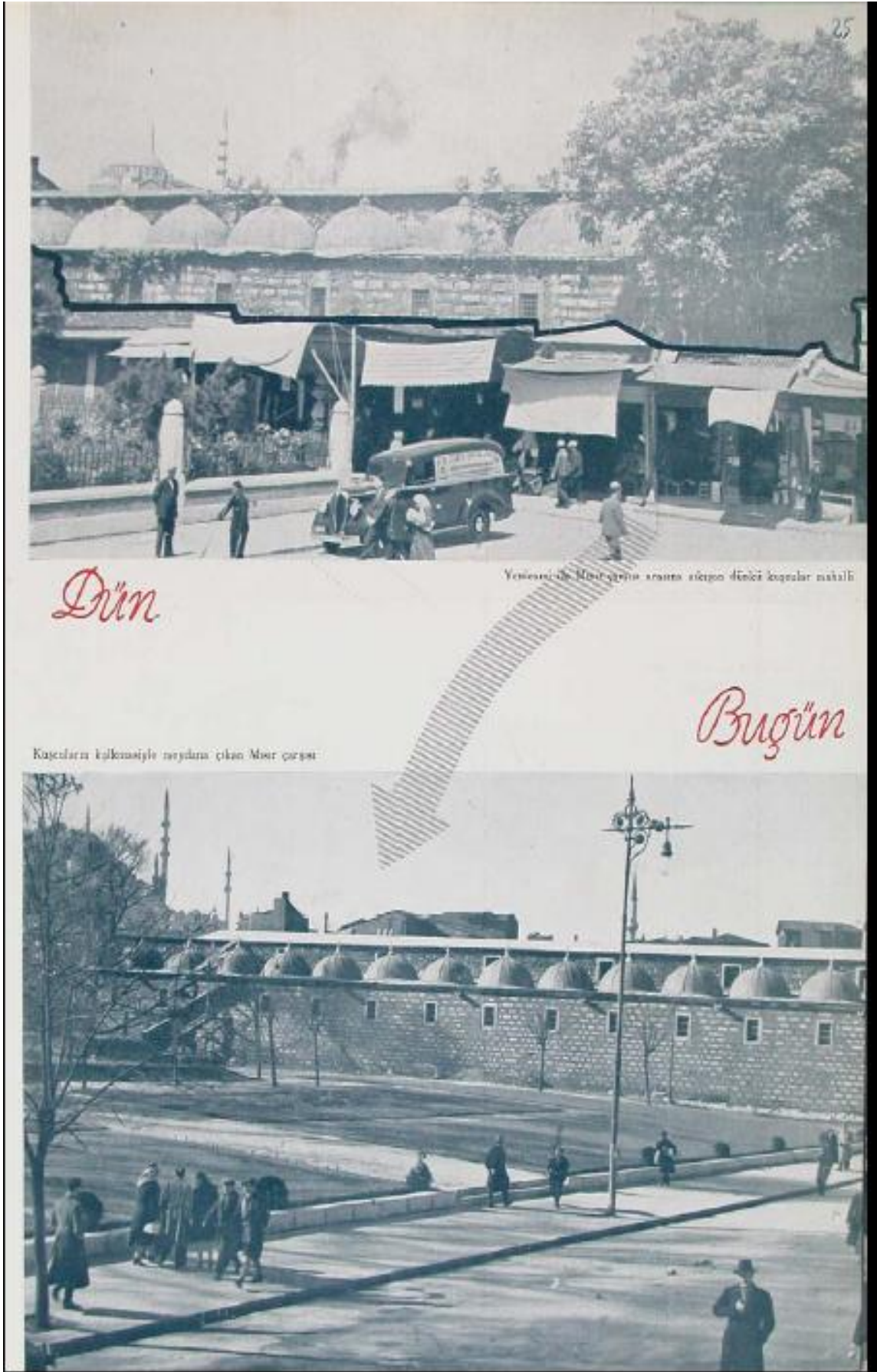
Şekil 4.49. Eminönü Meydanı'nın Geçirdiği Değişiklik (Güzelleşen İstanbul, 1943).



Şekil 4.50. Eminönü Meydanı'nın Geçirdiği Değişiklik (Güzelleşen İstanbul, 1943).



Şekil 4.51. Eminönü Mısır Çarşısı (Güzelleşen İstanbul, 1943).



Şekil 4.52. Eminönü Mısır Çarşısı (Güzelleşen İstanbul, 1943).



Şekil 4.53. Eminönü Meydanı'nda Prost Operasyonları Sonrası Balık Hali
(Istanbul Jacques Pervititch Sigorta Haritaları 2004: 134)

Prost'un projesi kentlerdeki meydanlara ve şehir içerisindeki açık alanlara yeni bir bakış açısı getirmiştir. Eminönü'ndeki harim bölgesi doğrudan kente açılmıştır. Meydanlarda oluşan bu kamusal alan bilinci kentlerde modernleşme anlayışının getirisi olmuştur (Bilsel, 2004: 4-5).

4.3. Eminönü Kayıp Mekânlar Açısından Değerlendirme

Eminönü Bizantin döneminde ticaretin, ulaşımın, depolama alanlarının ve askeri işlevlerin merkezidir. Bu dönemde kapılar ve iskeleler kentin dokusunu ve sınırlarını belirlemiştir.

Yahudi toplumu, Yeni Cami yapılanaya kadar Eminönü ilçesinde yaşamıştır. Bu dönem boyunca Eminönü ve çevresi Yahudi gelenek-göreneklerine göre yaşatılmıştır. Sonradan inşa edilen cami ve onun çevresindeki kompleks yapılaşma bu bölgenin çehresini oluşturmuştur.

Caminin kuzeyinin iki tarafındaki harim ve güney bölümündeki üç kapısı aşamalı olarak 1900'lü yıllarda yıkılmaya başlamıştır.

Harim'in etrafı binalarla çevrilerek bu alan kamusal bir alana dönüştürülmüştür.

Caminin duvarlarının ve kapılarının yerini zamanla yeni binalar almıştır.

19.yüzyılda modernleşme reformları ile birlikte meydana, binaların mimari tarzları, köprü, yeni vapurlar ve feribot iskeleleri, Eminönü iskelesi ve ek binaları ve tramvayın getirdiği morfolojik şekillenme ve faaliyet düzeni değişmeye başlamıştır. Meydan 19. yüzyılda çeşitli ulaşım sistemleri ile bir ulaşım merkezi haline dönmeye başlamıştır.

Planlama sürecinde meydana morfolojiyi etkileyen kentsel operasyonlar 1920'lerden günümüze sürmüştür.

Yeni Meyve Hali binaları ve Unkapanı Köprüsü 1930'lı yıllarda inşa edilmiştir. Bu yapımlar Eminönü Meydanı'nı direk olarak etkilemese de meydanın çevresindeki dokuda değişiklik yaptıkları için bölgeye yeni fonksiyonlar kazandırmışlardır.

19. yüzyılın sonlarında Galata Köprüsü'nün yapımı, deniz ulaşımındaki değişiklikler, Sirkeci tren istasyonunun yapımı, tramvay, Galata Köprüsü'nün iki yakasında artan trafikle birlikte gelen sıklık, yeni vapur iskeleleri, gümrük ve karantina istasyonları ve antrepolar Eminönü İlçesi'nin görünümünü değiştirmiştir.

Ancak meydana en radikal değişiklikler Belediye Başkanı Lütfi Kırdar zamanında olmuştur.

Eminönü Meydanı'ndaki geçmişten bugüne en köklü değişikliklerden biri Yeni Cami'nin yapılmasıdır. Cami ile birlikte meydanın silüeti değişmiş ve bu mekân ayrı bir önem kazanmıştır. Aynı zamanda burada caminin varlığı, camiye kullanmak için gelen insanların bu meydanı kullanmasına teşvik etmektedir.

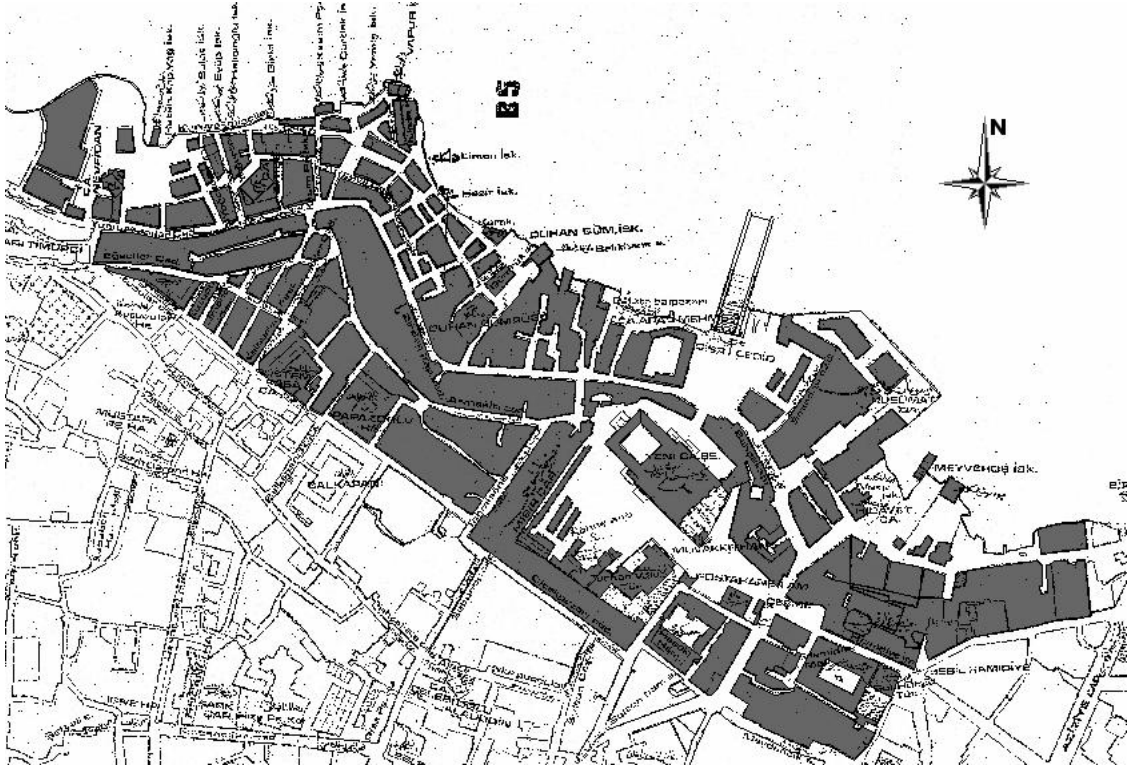
Meydan operasyonları dahilinde caminin avlusunun yıkılması ile meydanın çehresi bir anda değişmiştir. Bu müdahale işlevsel açıdan bu mekânın ferahlaması ve ulaşım yolları ile meydan arasındaki engellerin kalkarak geçirgenliğin artırılmasına neden olsa da kent dokusundan tarihi bir yapının parçalarının ve izlerinin silinmesi kent kimliğine zarar vermektedir. Prost dönemi operasyonları bu duruma örnek verilebilmektedir. Bu dönemdeki operasyonlar meydanı açarak ulaşım ağlarını güçlendirmeyi hedeflemiştir. Bu amaç doğrultusunda yapılan müdahaleler ile kentsel peyzaj öğelerine zarar verilmiştir. Bu uygulamaların tek iyi tarafı kentin geçirgenliğinin artması olmuştur. Fakat bu geçirgenliği sağlamak için mekâna yaklaşılacak müdahale biçimi tüm yapıları yıkıp kenti yeni baştan yapmak olmamalıdır. Bir kent tarihi dokusu ile ayakta tutulabilir. Aynı hata daha sonra Menderes Operasyonları'nda ve Dalan Dönemi'nde de tekrarlanmıştır. Büyük yıkımlar her zaman kent kimliğinde büyük yaralar açmıştır.

Eminönü Meydanı'nda bir başka büyük değişim yangın sonrasında tahrip olan alanlarda olmuştur. Yangınla bir mekânın tamamen yok olması bu bölgeleri kentte kayıp mekân haline getirmiştir. Bu durum kent için kötü bir olay olsa da kenti yeni baştan şekillendirmek adına bir fırsat doğurmuştur. Yangın bölgelerindeki plansız yapılaşmalar çoğu yerde daha düzenli şekillerde yeniden inşa sürecine girmiştir.

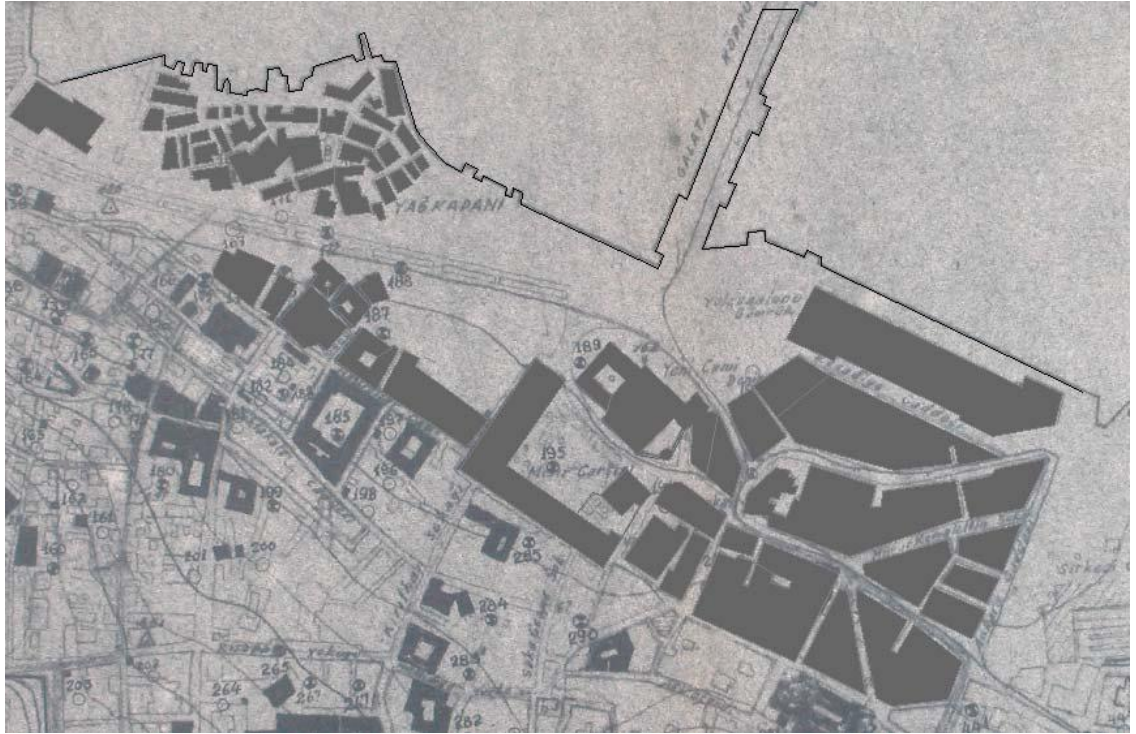
Eminönü Meydanı'nın geçirdiği dönüşümlere bu bölgede oluşan ulaşım değişiklikleri de büyük etki etmiştir. Bu bölgeye köprü yapımı ile Haliç kıyılarının birbirine bağlanması, ulaşım ağlarının güçlendirilmesi bu meydanı güçlü kılmıştır. Deniz taşımacılığının bu bölgede gelişmiş olması ve bunun getirisi olan yeni limanların açılışı kentliyi bu bölgeye kolayca taşımaktadır. Tramvay hattının bu bölgeden geçmesi ile birlikte kara yolu-tramvay-deniz ulaşımı ağı bu bölgede iç içe geçmiştir. Ulaşımın birbirini desteklemesi ve yönlendirmesi planlama açısından başarılı bir uygulama gibi görünse de bu durum Eminönü bölgesinde meydanın işlevsizleşmesine neden olmaktadır. Eminönü gibi çağlardır birçok medeniyet için önemli bir yer olan bir bölge ulaşım ağının karmaşıklığı nedeni ile işlevsiz bir kıyı alanına dönmüştür. Haliç'in en önemli yerlerinden biri olan bu bölgede kıyı mekânı ile cami ve Mısır Çarşısı arasındaki yaya yolu bağlantısı, ulaşım ağının karmaşıklığı nedeni ile altgeçit ile sağlanmaktadır. Bu altgeçit aynı zamanda, dükkanların bulunduğu bir çarşı haline gelmiştir. Altgeçit işlevinden uzaklaşmıştır. Buradan geçiş, ticari alanlar nedeni ile oldukça zor olmaktadır. Böylelikle ulaşım ağının bu denli üst üste binmesi ve kıyı mekânını işgal etmesi bu mekânın geçirgenliğini engellemektedir. Kıyı mekânı ile arka tarafta kalan meydan birbirinden kopuk kaldığı için bu alan kayıp mekân haline gelmiştir.

Eminönü bölgesinde bir diğer sorun ise Eminönü kıyı bölgesinin güncel işlevinin mekânın kalitesine olan etkisidir. Eminönü'nde kıyı bölgesinin bir kısmı balık ekmek satan tekneler tarafından işgal edilmiştir. Bu mekânın kullanımı açısından canlılık getirecek bir durum gibi görünse de mekânın kullanıcı kitlesi yönünden yaşam kalitesini düşürmektedir. Böylelikle mekân kıyı işlevini tam anlamda taşıyamamaktadır.

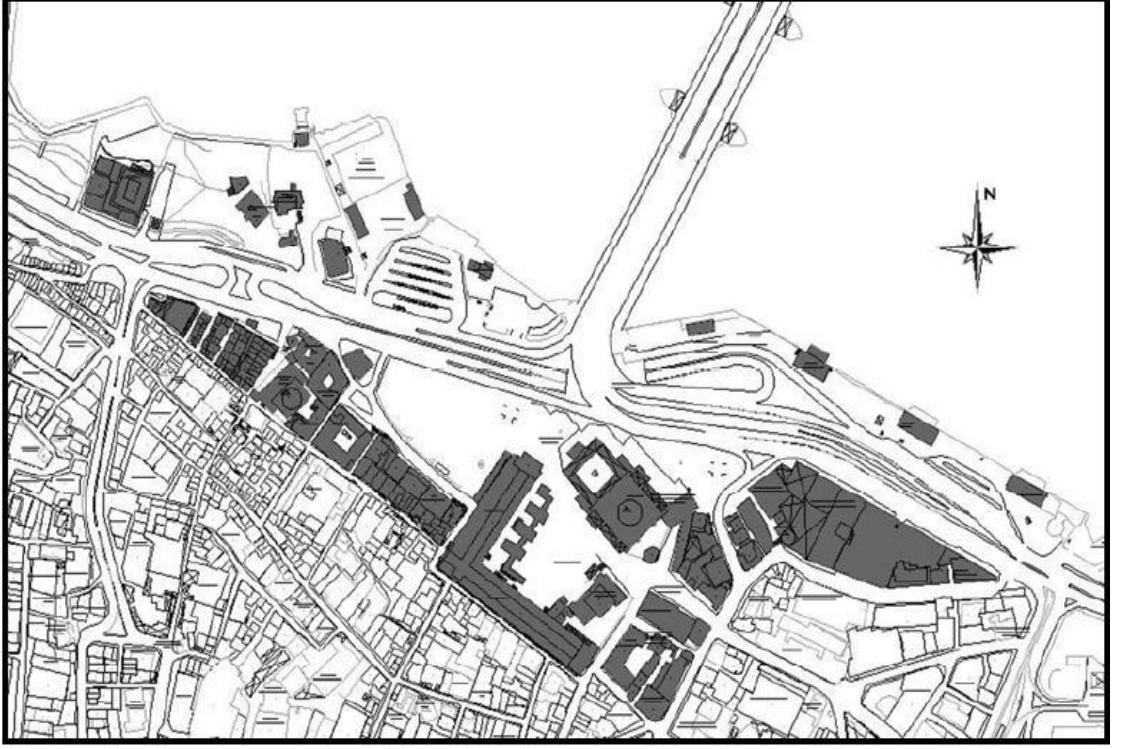
Çin(2006), çalışmasında Eminönü Meydanı için bazı analizler yapmıştır. Bu analizleri yorumlarsak;



Şekil 4.54. Ayverdi'nin Haritası'na göre 1882 yılı Meydanın Durumu (Çin, 1996)



Şekil 4.55. Menderes Operasyonları Sonrası Meydanın Durumu (Çin, 1996)

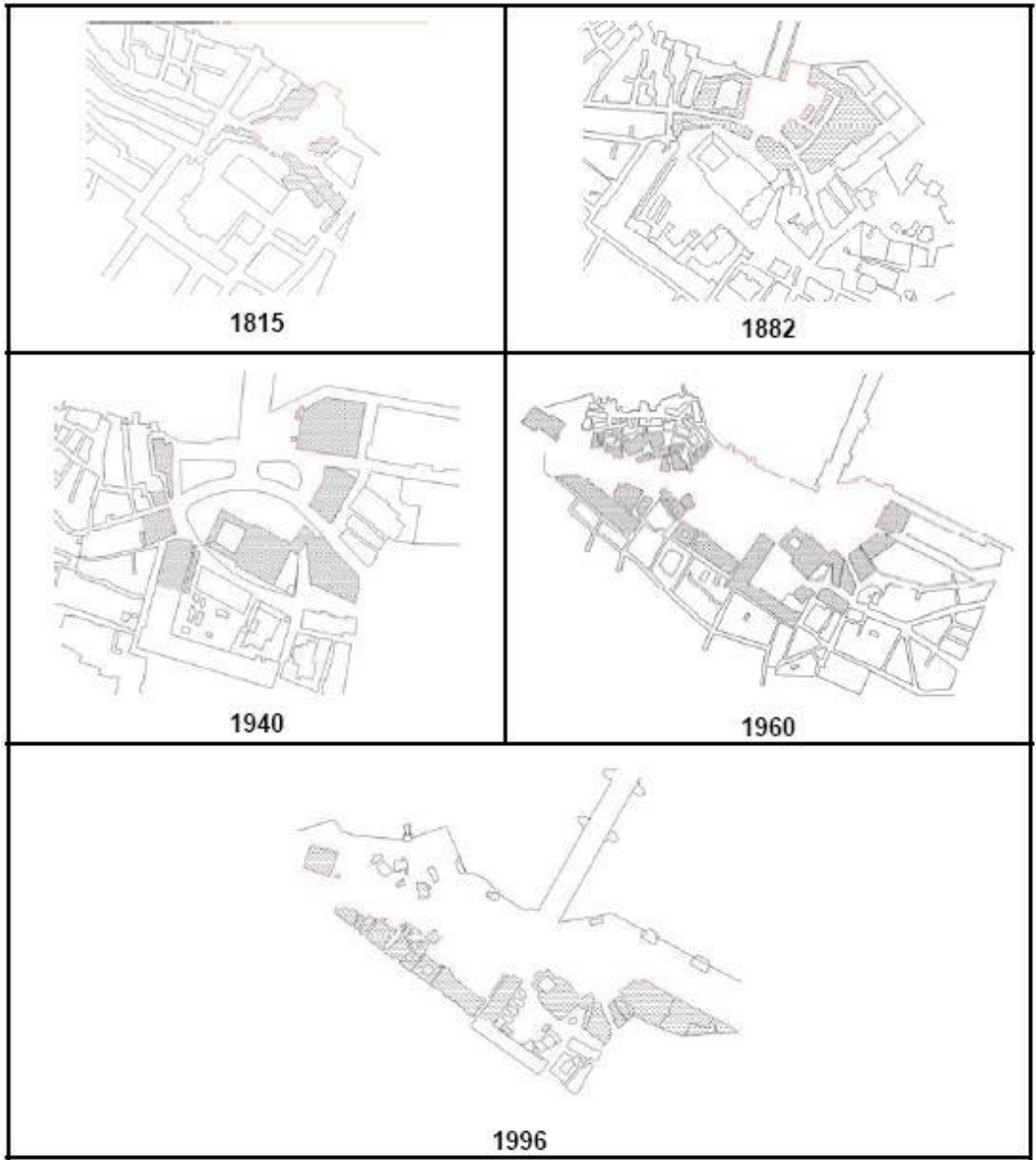


Şekil 4.56. Dalan Operasyonları Sonrası Meydanın Durumu (Çin, 1996)

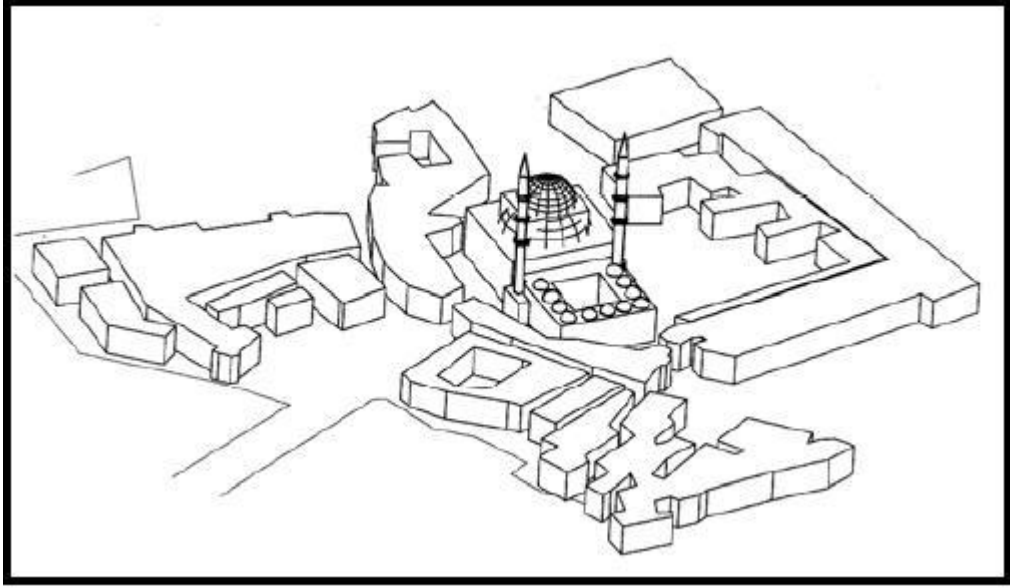
Meydandaki değişim izlendiğinde (Şekil 4.54.) Eminönü Meydanı'nın etrafının binalarla çevrili sıkışık bir yapıda olduğu gözlemlenmektedir.

1960 yılı Kent Dokusuna bakıldığında (Şekil 4.55.) meydana Menderes operasyonlarının etkisi hissedilmektedir. Kentteki dolu-boş ilişkisi bozulmaya başlamıştır.

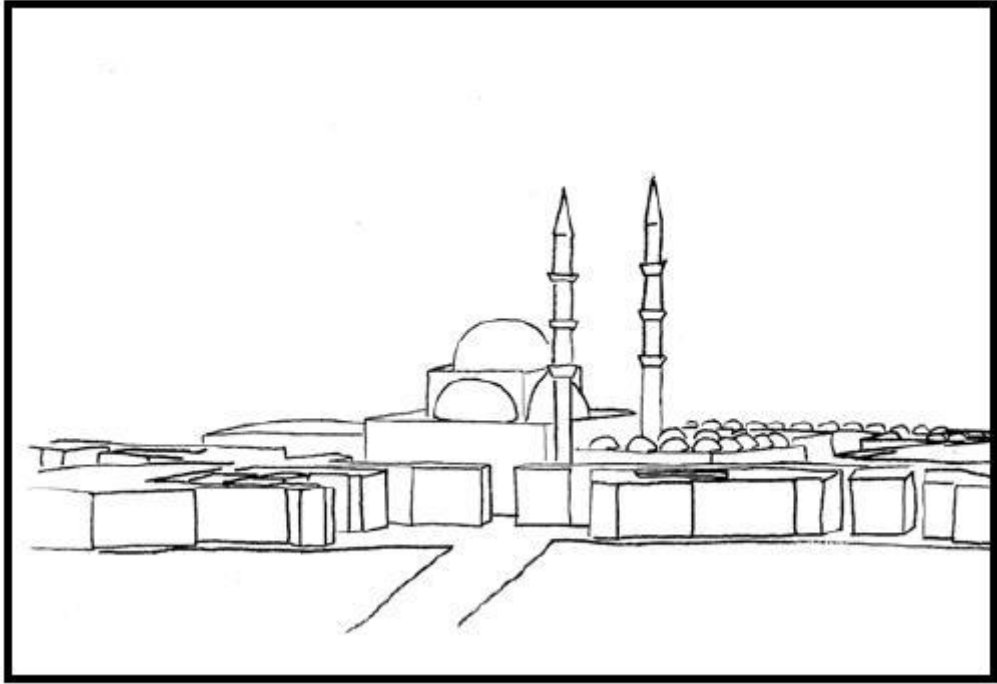
1996'da ise Dalan Operasyonları ile kıyıdaki birkaç bina dışında tüm binalar temizlenmiştir. (Şekil 4.56.) Bu durum meydanı rahatlatmak amacını hedeflese de meydanın mevcut dokuyla birlikte var olup yaşatılacağı atlanmıştır. Bu nedenle mevcut kentsel yapılaşma meydan için düzgün bir sınır teşkil edememektedir.



Şekil 4.57. Meydanın Yıllara Bağlı Olarak Değişimi (Çin, 1996)

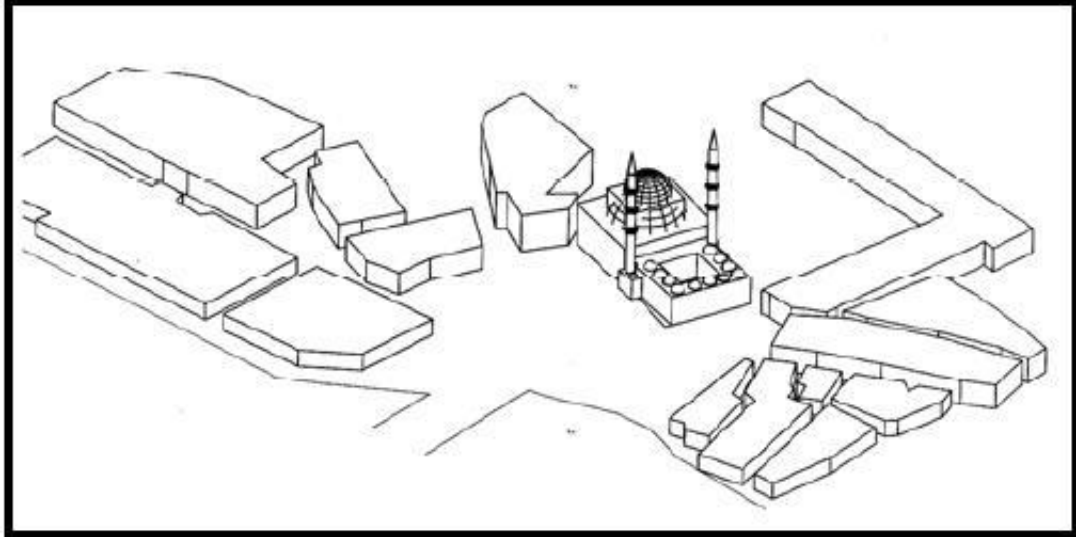


Şekil 4.58. Meydanın 1900' lü yılların başında aksonometrik perspektifi (Çin, 1996)

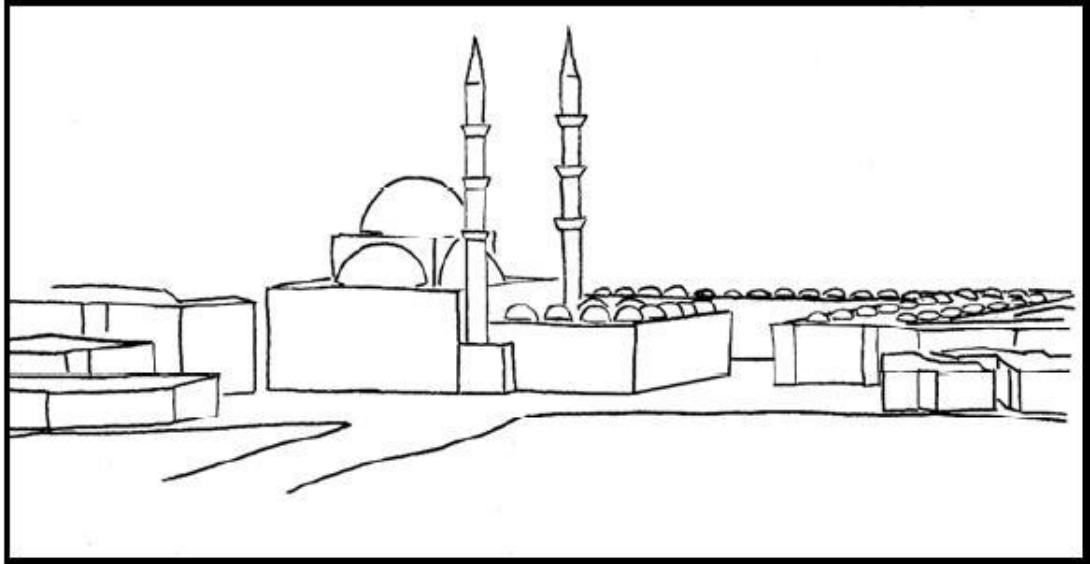


Şekil 4.59. 1900' lü yılların başında Eminönü Meydanı (Çin, 1996)

Meydan sıkışık bir form sergilemektedir. Silüette en çok dikkat çeken öge cami ögesidir.

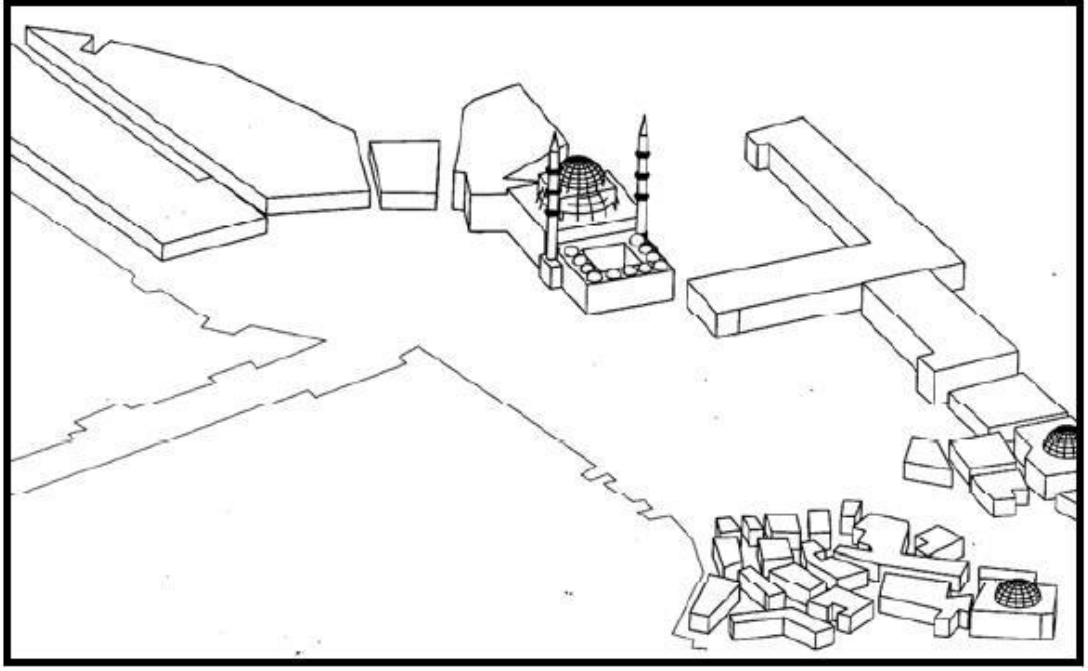


Şekil 4.60. Meydanın 1940'lı yıllarda aksonometrik perspektifi (Çin, 1996)

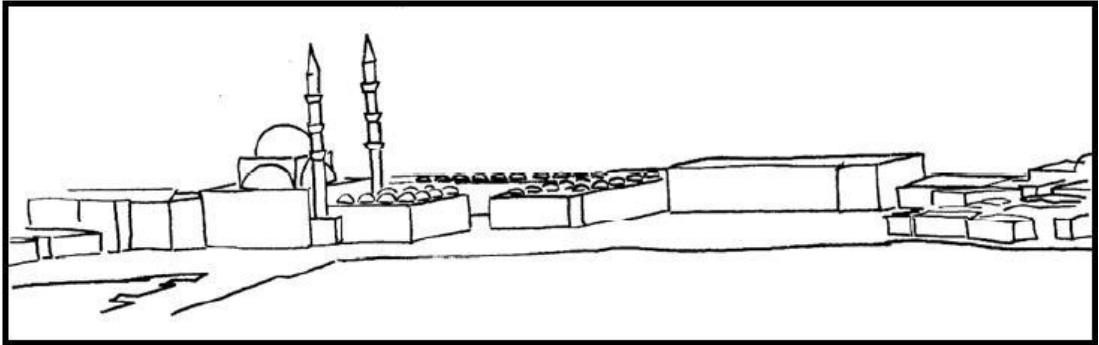


Şekil 4.61. 1940'lı yıllarda Eminönü Meydanı (Çin, 1996)

Yıkımlarla birlikte meydandaki boşluk açılmış ve meydanın kare formu ortaya çıkmıştır. Yıkımlar neticesinde binaların kütle ve yoğunlukları değişmiştir.

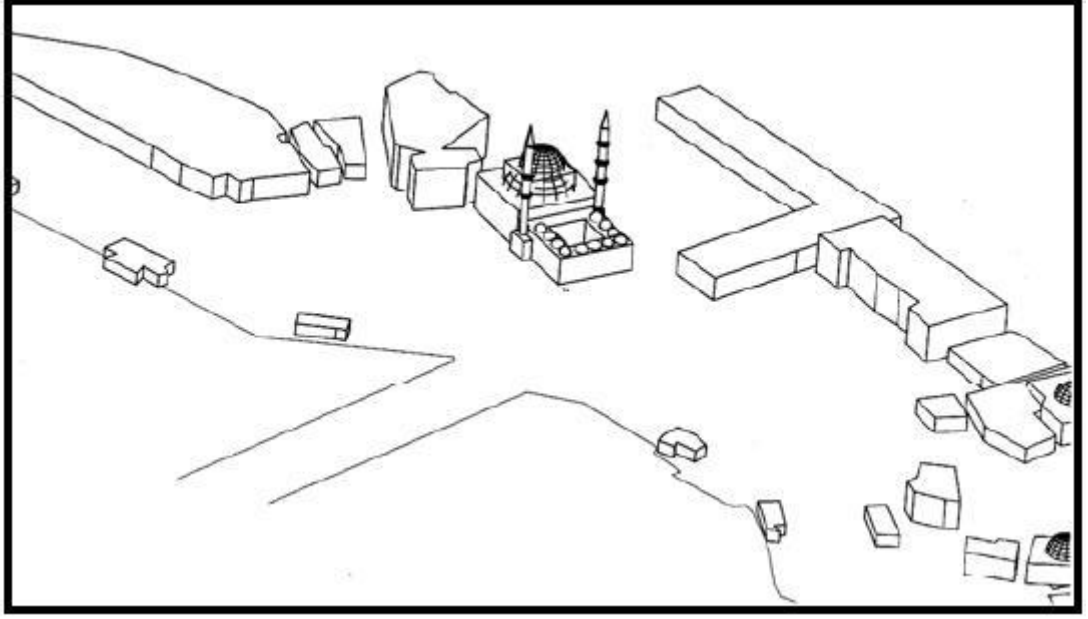


Şekil 4.62. Meydanın 1960'lı yıllarda aksonometrik perspektifi (Çin, 1996)

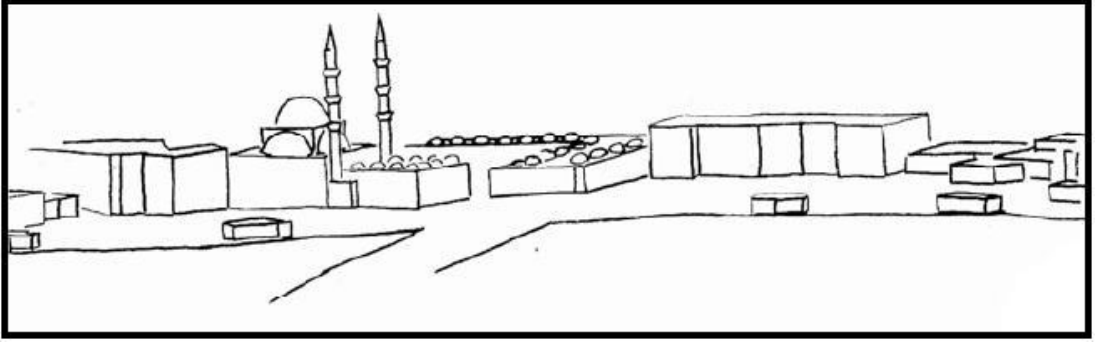


Şekil 4.63. 1960'lı yıllarda Eminönü Meydanı (Çin, 1996)

1960'lı yıllarda meydan ön plandadır. Binaların yer yer alçak- yüksek yapısı yüzeylerin sürekliliğini olumsuz etkilememektedir.



Şekil 4.64. Meydanın 2000'li yıllarda aksonometrik perspektifi (Çin, 1996)



Şekil 4.65. 2000'li yıllarda Eminönü Meydanı (Çin, 1996)

Meydanın çevresindeki binalar eksildikçe binalar meydana muhafaza yüzeyi sağlayamamaktadır. Meydanın kuzey caphesi farklı bir doku göstermektedir. Binalar birbirleri ile uyumlu bir kompozisyon sağlayamamaktadır. Binalar meydan yakınında gelişigüzel dağınımış halde görüldüğü için belirli bir yönlendirme etkisi sağlayamamaktadır.

Meydan çeşitli etmenlerle ve yıkımlarla zaman içerisinde çehresini değiştirmiştir (Şekil 4.57.)

Böylelikle bu kadar değerli bir lokasyonda bulunan bir meydan kayıp mekân haline gelmiştir.

Aşağıda meydanın geçmişten bugüne geçirdiği değişiklikler ve bu değişikliklerin kayıp mekân bağlamında incelenmesi ile değerlendirilmesi bulunmaktadır.

MÜDAHALE BİÇİMİ	MÜDAHALE TİPİ	KAYIP MEKAN ETKİSİ		
		KİMLİK	BİÇİM	İŞLEV
NOKTASAL MÜDAHALELER	Yeni Cami'nin Yapılması	+	+	+
	Yeni Cami Avlusunun Yıkılması	-	-	+
BÜYÜK KENTSEL OPERASYONLARIN PARÇASI OLAN MÜDAHALELER	Yangın Sonrası Yapılan Müdahaleler	+	+	+
	Henri Prost Dönemi	-	-	-
	Menderes Operasyonları	-	-	-
	Dalan Operasyonları	-	-	-
MODERNLEŞME SÜRECİNE BAĞLI OLARAK YAPILAN MÜDAHALELER	Deniz Taşımacılığı	+	+	+
	Tramvay	+	+	+
	Köprüler	+	+	+
	Modern İskeleler	+	+	+
	Altgeçitler	-	+	-

Yeni Cami'nin yapılması ile meydan kimliğini kazanmıştır. Arkasında bu kadar büyük bir tarihi dokuyu barındıran bir meydan daha kolay yaşatılabilecektir. Tarihi bir mekân her zaman rutin ziyaretçi kitlesine sahip olacaktır. Bu durum da tarihi dokuyla birlikte kullanılan bir mekân olacağını, böylelikle de geçirgen bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir. Fakat zaman içerisinde caminin avlusunun yıkılması ile meydanın kimliği zarar görmüştür. Bu durumda kentin biçimine olumsuz etki göstermiştir.

Büyük yangınlardan sonra kente yapılan müdahaleler de meydanın kimliğinde önemli bir rol oynamıştır. Yangın kent için kötü bir etki gibi görünse de mevcut alanların yeniden tasarımı için doğurduğu fırsat meydanın kimliğini güçlendirmesine neden olmuştur.

Prost Dönemi, Menderes Operasyonları, Dalan Operasyonları ile yapılan müdahaleler kenti güzelleştirmek adına da olsa bölgenin tarihi mevcut dokusunu tahrip ederek kent kimliğine zarar vermiştir. Bu operasyonlar meydanın etrafındaki yapıyı temizleyerek sıkışık bölgeleri açmış ve meydanın geçirgenliğini arttırmıştır. Fakat bunu yaparken kentsel peyzajı da yok etmiştir.

Meydan, konumu nedeni ile birçok değerli aksın üzerindedir. Bu durumdan dolayı meydanda birçok ulaşım alternatifi bulunmaktadır. Tramvay, deniz taşımacılığı ve köprüler sayesinde karayolu birbirine bağlanmaktadır. Bu durum da meydanda ulaşımdan dolayı bir sıkışıklığın oluşmasına ve bu alanın kıyı bölgesi olarak kullanılamamasına neden olmuştur. Zamanla tasarım müdahaleleri kapsamında farklı ulaşım alternatifleri üst üste gelmiş ve bu alanı kayıp mekân haline getirmiştir. Ulaşımın yaya aksını kısıtlaması ile bölgede altgeçit yapılmış, bu durum da meydanın kamusal alan olarak kullanımını yok etmiş ve bu alanı sadece gelip geçilen bir mekân haline getirmiştir. Altgeçit geçirgenliği arttırsa da meydanın kimliğine zarar vermiştir.

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Eminönü bölgesi tarihten beri İstanbul'un en önemli lokasyonlarından biridir. Aynı zamanda doğal ve değerli bir kıyı alanına sahiptir. Günümüzde gitgide azalan kıyı mekânlarını korumak ve bu bölgelerin doğru değerlendirilmesini sağlamak oldukça önemlidir.

Eminönü bölgesi sahip olduğu kıyı mekânının doğru değerlendirememektedir. Galata Köprüsü'nün Eminönü yakasının bir tarafı sadece ulaşım için kullanılmaktadır. Bu durum burada araç trafiğinin yoğun olması nedeniyle bu bölgenin farklı işlevler ile değerlendirilmesine engel olmaktadır.

Köprünün diğer tarafı ise balıkçı tekneleri, balık-ekmek satan tekneler ve tur tekneleri ile doldurulmuştur. Bu durum kamusal anlamda mekânın kullanılması amacıyla olumlu gibi görünse de bu bölgenin imajı açısından değerli bir kıyı mekânı varken sadece bu tür işlevlerle anılması, mekânı kayıp konuma sokmaktadır. Güzel bir kıyı mekânı bu tür işlevler ile kıyı mekânı olma avantajından faydalanamamaktadır.

Eminönü bölgesi diye düşünülünce akla gelen en önemli etken ticaret unsurudur. Bu bölgede birçok sektörde toptancıların olması ve aranan her şeyin bulunabiliyor olması ilçe için oldukça büyük bir avantajdır. Birçok sektörde toptancılar bu bölgede konumlanmıştır. Bölgenin çok yoğun bir ticaret hayatı bulunmaktadır. Fakat ticaret bölgesinin olduğu bölüm ile kıyı bölgesinin bir bağlantısı yoktur. Kıyı, ticaret için bu bölgeyi tercih eden kişiler tarafından sadece ulaşım amaçlı kullanılmaktadır. Ulaşım bağlantıları kıyı bölgesinde yoğunlaştığı için ticaret için gelen insanlar gerek deniz yolu ile, gerekse kıyıya yakın farklı ulaşım alternatifleri ile bu bölgeye ulaşmaktadır. Ticaretin bu kadar yoğun olduğu bir bölge avantaj olarak kıyıya da oldukça yakındır. Bu durum kıyı mekânı ve kent dokusu ile desteklenirse bu bölge daha değer kazanacaktır.

Günümüz koşullarında Eminönü Meydanı kıyı ile bağlantısı kopuk, çeşitli ulaşım yollarının ve akslarının birbirinin içerisinden geçtiği ve ilçeyi sahil bandından ayıran bir dokuya sahiptir. Arada kalan bizim "kayıp mekân" olarak tabir ettiğimiz bölge meydan ile kıyı arasındaki geçirgenliği sağlayamamaktadır. Kıyı geçirgenliğinin sağlanması için bu bölgede alt geçit yapılmış olsa da, bu altgeçit de çevredeki ticari

yapıdan etkilenerek ticari bir unsur haline gelmiştir. Böylelikle bu mekân insanları yolun altından diğer tarafa ulaştırma amacından çok ticari yönü ile ön plana çıkmıştır. Burada karşıya geçişler altgeçitteki dükkânlar ve onların yoğunlukları nedeni ile kesintiye uğramaktadır.

Geçmişte meydan çevresindeki doku ile yaşatılmaya çalışılmıştır. Bu dönemde meydan özelliği ön planda iken günümüzde çevresindeki doku temizlenmiştir. Etrafındaki doku ile yaşayan meydan etrafındaki dokudan ayrıldığı zaman boş alanlar ulaşım alternatifleri sayesinde doldurulmuştur. Ulaşımın getirdiği karışıklık meydanı yaşayan bir yer yapmaktan öte, gelip geçilen bir mekân haline getirmiştir. Böylelikle meydanın biçimi değişikçe meydan işlevini ve anlamını kaybetmiştir.

Eminönü bölgesinde geçmişte yapılan hatalardan ders alınması gerekmektedir. Meydan, bu bölgedeki tarihi dokuyu yıkarak başarılı bir meydan ortaya çıkarılamayacağının açıkça bir göstergesidir. Bu nedenle bu bölgedeki mevcut tarihi dokunun artık zarara uğraması engellenerek bu mekân tarihi doku ile birlikte yaşatılmalıdır. Ayrıca bu bölgedeki ulaşım ağına başka bir alternatif üretilerek bu meydanın tam anlamı ile halka açılması ve ulaşım için altgeçitlere bağımlı olma durumundan kurtulması gerekmektedir. Böylelikle kıyı bölgesi kamusal alan kullanımları ile yeniden halka kazandırılabilir.

KAYNAKÇA

Basılı Kaynaklar

Adım Adım İstanbul, *Ahırkapı Feneri'nden Rumeli Hisarına 2700 Yıllık Bir Yürüyüş*, 2003, Kentim İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi

Akarsu, A., 2001. *Kentsel dış mekân yaşantısının desteklenmesi bağlamında kent unsurlarına ilişkin sorunların saptanması ve çözüm önerileri*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Akbulut, R., 1993, “*Prost, Henri*”, in *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, baskı 6, s: 285-287

Akpınar, İ., 2003, “*Pay-i Tahtı Sekülerleştirmek: 1937 Henri Prost Planı*”, İstanbul, baskı 44, s:20-25

Ağır, A., 2009, “İstanbul’un Eski Venedik Yerleşimi ve Dönüşümü”, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Yayınları

Babacan B., 2008, *Yargı Kararlarında Planlama*, ŞPO, Ankara, s:305-307

Bauman, Z., 2003, *Modernlik ve Müphemlik*, Çev.: Abdullah Yılmaz, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.

Bender, R., 1993, *Where the City Meets the Shore, in Waterfronts, A New Frontier for Cities on Water* pp. 32-35 ed. Rinio Bruttomesso, Citta'd' Aqua Venice

Bilsel, F.C., 2004, “*Shaping a Modern City out of an Ancient Capital: Henri Prost’s Plan for the Historical Peninsula of Istanbul*” in *11th International Planning History Society*, IPHS 2004, Barcelona, 4-7 July 2004. 174

Connor, S., 2001 , *Post-Modernist Kültür*, Çev.: Doğan Şahiner, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul

Çelik, Z., 1998, *19.Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul*, Tarih Vakfı

Davey, P., 2001, “*Postmodern Kent*”, Mimarist Dergisi, 3, ss. 52-60.

Dostoğlu, N., 1996, “*Modern Mimarlık’ın Dönüm Noktası: Team 10 - Louis I. Kahn*”, Mimari Akımlar II. İstanbul: YEM Yayın, 136-148

Duranay, N., E. Gürsel ve S. Ural., 1972, “*Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması*”, Mimarlık 7, s:65-109

- Durbaş R.**, 1995, *Galata Köprüsü*. İstanbul (İletişim Yayınları)
- Eldem, S.H.**, 1979, *İstanbul Anıları*, İstanbul Çeltüt Matbaacılık Kollektif Şirketi
- Ergin, O. N.**, 1938, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, Bürhaneddin Matbaası İstanbul
- Erkal, N.**, 2001, “*Haliç Extra-Mural Zone: A Spatio-Temporal Framework for Understanding the Architecture of the Istanbul City Frontier*”, Ph.D. Thesis, University of METU.
- Erseyrek, İ.**, 1962, “62 Senede Yapılan Anıt: Yenicami”, Belediye İstanbul, Vol 19, s: 6-7
- Ertan M.**, 1989, *İstanbul Kent Bütününde Kıyı Kullanımı ve Kıyılarla İlgili Yeni Plan Kararlarının İrdelenmesi*, Lisans Bitirme Tezi, MSGSU, İstanbul s:18
- Evren, B.**, 1994, *Galata Köprüleri Tarihi*, Milliyet Yayınları, İstanbul
- Eyice, S.**, 2002, “*İstanbul'un İmar Planı Raporları*”, İstanbul, baskı 43, s:20-24
- Eyüce, A.**, 2005, *Kent Mekânları*, Mimarist Dergisi Sayı:15 s: 15-18, İstanbul
- Fishmann, R.**, 2002, “*20.yüzyılda Kent Ütopyalari: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*”, Der., Çev.: Bülent Duru, Ayten Alkan, 20. Yüzyıl Kenti, İmge Kitabevi, Ankara
- Gümüş, K.**, 2001. *Bir Tasarım Metaforu Olarak Otomobil*, Arredamento Mimarlık, 07-08, 63-67.
- Gümüş, K.**, 2005. *Kültürel Sermaye-Kentsel Dönüşüm İlişkisi*, <http://www.arkitera.com/article.php?action=displayArticle&ID=59>
- Güran, C.**, 1978, *Türk Hanlarının Gelişimi ve İstanbul Hanları Mimarisi*, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları
- Harvey, D.**, 1996, *Postmodernliğin Durumu*, Metis Yayınları, İstanbul.
- Hudson, B.** 1996. *Cities on the Shore, the Urban Littoral Frontier*, Pinter, London NY.

Işık, O., 1993, “*Modernizm Kenti / Postmodernizm Kenti*”, Birikim Dergisi, 53, ss. 41-50.

Jencks, C., 1987, *The Language of Postmodern Architecture*, Academy Editions, Londra.

Karabey H. , 1978, *Kıyı Mekânının Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekânını Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi, Doktora Tezi*, Fen Bilimleri Enstitüsü, MSGSÜ, İstanbul s:14

Karakurt, E., 2002, *Küresellesme ve Küresel Yerel Süreçlerde Üst Gelir Grubu Konutu Örneği: Bursa - Bademli*”, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Kılınçaslan, T., 1996. *Kent Ulaşım Planlamasında Bisiklet Kullanımı*, İstanbul 2020-Metropolün Geleceğine Yönelik Öneriler Sempozyumu, İ.T.Ü., İstanbul, 17-19 Nisan, s. 153-161

Kubat, A.S., 1996, “*Disney Dünyasında Postmodernizm*”, *Yapıdan 9 Seçmeler*, Yem Yayınları, İstanbul, ss. 122-135.

Kuban, D., 1993a, “*Eminönü-Bizans Dönemi, Osmanlı Dönemi, Eminönü Meydanı*”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, basım 3, s:158-163.

Kuban, D., 1996a, *Istanbul: An Urban History*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul

Kuban, D., 1996b, “*The Growth of a City*”, İstanbul, 96 Selections, s: 10-42.

Montgomery, J., 1998, “*Making a City: Urbanity, Vitality and Urban Design*”, *Journal of Urban Design*, basım 3, no.1.

Ongan S. , 1997, *Arazi Kullanımı ve Kıyı Alanlarının Yönetimi-Ulusal Çevre Eylem Planı*, İller Bankası, s:57, İstanbul

Özbek, Ramazan, “*Modernizm/Postmodernizm ve Kuantum Estetiği*”, İnternet Adresi: www.kentli.org/makale/modernizm.html, Erişim Tarihi:12.04.2012

Şaylan, G., 2002, *Postmodernizm*, Imge Kitabevi, Ankara.

Tapan, M., 1998, “*İstanbul’un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri*”, in *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, s: 75-88

Tekeli, İ., 2001, “*Plancının Meşruiyetini Oluşturmada Etik Sorunlar*”, *1. Planlama Kongresi, Planlamanın Meşruiyeti ve Plancıların Konumları*, TMMOB Şehir Plancıları Odası, Ankara, s:17-25

Trancik, R., 1986, *Finding Lost Space, Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold, New York.

Ülgen, A.S., 1974, “*Yenicami*”, Vakıflar Dergisi, Vol.2, Edebiyat Fakültesi Matbaası, Vakıflar Umum Müdürlüğü Neşriyatı, İstanbul

Zengel, R., 2002, “*Yeni Bin Yılda Kentsel Açık Mekânlarda Kimlik Arayışı*”, *Arredamento Mimarlık: Tasarım Kültür Dergisi*, 4, ss. 90-97.

Çin T., 2006, *Transformation Of a Public Space In Istanbul: The Eminönü Square*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara

Arkitekt, Komisyon Raporu, 1935: 61-68.

“*Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995*”, TMMOB Mimarlar Odası, 2007

Kentsel Miras, Mekân Kalitesi Ve Kentsel Tasarım Komisyonu Raporu, 2009, Ankara

İnternet Kaynakları

URL-1

(<http://forum.vatan.tc/istanbul-izmir-arasi-335-saat-olacak-t52176.0.html>
(10.05.2012)

URL-2-

<http://www.google.com.tr/imgres?q=pazar+yeri&hl=tr&gbv=2&biw=1280&bih=641&tbm=isch&tbnid=S8V4w2nzScQSMM:&imgrefurl=http://www.turgutreis pazari.co>
[m/turgutreis-online-pazar](http://www.turgutreis-online-pazar) (12.04.2012)

URL-3

http://www.google.com.tr/imgres?q=PEND%C4%B0K+pazar%C4%B1&hl=tr&gbv=2&biw=1280&bih=641&tbm=isch&tbnid=fRul3wXRhKJYtM:&imgrefurl=http://www.pendiknethaber.com/haber.php%3Fhaber_id%3D4637&docid=AhCcs5C4Cu4F9M&imgurl=http://www.pendiknethaber.com/images (12.04.2012)

URL-4

<http://www.google.com.tr/imgres?q=yeni+otopark+kad%C4%B1k%C3%B6y&um=1&hl=tr&biw=1280&bih=641&tbm=isch&tbnid=hEZ1LrG0xFiFhM:&imgrefurl=http://www.ispark.com.tr/Galeri/23/Ispark-OncesiSonrasi/125.aspx&docid=rpjzC0z7lpKG-> (2.04.2012)

URL-5

(http://www.turkiyeturizm.com/news_detail.php?id=39428&uniq_id=1335829210)
(08.04.2012)

URL-6

http://www.google.com.tr/imgres?q=emin%C3%B6n%C3%BC+haritas%C4%B1&num=10&um=1&hl=tr&biw=1280&bih=641&tbm=isch&tbnid=j4LAnCvmK3lOgM:&imgrefurl=http://eminonu.meb.gov.tr/&docid=9YhlO9WGcr82iM&imgurl=http://eminonu.meb.gov.tr/haritalar/EMINONU.jpg&w=656&h=441&ei=y72wT_vGK-
(12.05.2010)

URL-7

(http://tr.wikipedia.org/wiki/Galata_K%C3%B6pr%C3%BCs%C3%BC) 08.05.2012

URL-8-9-10-11-12-13-14-15-16

<http://kiricioglu.blogspot.com/2012/02/henri-prostun-istanbulu-1937-1951.html>
(12.05.2010)