

85015

**TARİHİ MEYDAN VE AKSLARIN, GEÇMİŞTE
VE GÜNÜMÜZDE KULLANIMLARI. BU
KULLANIMLARIN BİNALARA OLAN
ETKİSİNİN BEYOĞLU ÖRNEĞİNDE
İNCELENMESİ**

Mimar Abdullah GÜNDEM

İlgi Akşen
[Signature]

F.B.E. Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programında

Hazırlanan

Nihal Uluengin

YÜKSEK LİSANS TEZİ

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
AKADEMİK MERKEZİ

[Signature]

İlgi Akşen

Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr.Nihal ULUENGİN

85015

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**TARİHİ MEYDAN VE AKSLARIN, GEÇMİŞTE
VE GÜNÜMÜZDE KULLANIMLARI. BU
KULLANIMLARIN BİNALARA OLAN
ETKİSİNİN BEYOĞLU ÖRNEĞİNDE
İNCELENMESİ**

Mimar Abdullah GÜNDEM

**F.B.E. Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr.Nihal ULUENGİN

İSTANBUL, 1999

İÇİNDEKİLER

ŞEKİL LİSTESİ.....	i
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	v
1. GİRİŞ.....	1
2. KENTSEL MEKANLAR.....	3
2.1. Kent Merkezinin Tanımı.....	3
2.2. Meydanın Tanımı.....	4
2.3. Aksın Tanımı.....	16
3. KENT MERKEZİ ve MEYDANIN TARİHSEL GELİŞİMİ.....	21
3.1. Eski Çağlarda Kent Merkezi, Meydan ve Aks.....	21
3.2. 19. Yüzyılda Kent Merkezi, Meydan ve Aks.....	30
3.3. Türkler’de ve Osmanlı’da Kent Merkezi, Meydan ve Aks.....	32
3.4. Günümüz Kent Merkezi, Meydan ve Aks.....	36
4. İSTANBUL’DA KENTLEŞMEYİ HIZLANDIRAN, MEYDAN ve AKSLARI DEĞİŞTİREN FAKTÖRLER.....	43
4.1. Ticaret.....	43
4.2. Ekonomi ve Endüstri.....	43
4.3. Kültür.....	44
4.4. Göç.....	45
4.5. Alt Yapı ve Trafik.....	47

5.MEYDAN VE AKSLARIN DEĞİŞMESİYLE BİNALARIN KULLANIMLARI ve YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER.....	50
5.1. İşlevsel Alanların Değişmesi.....	50
5.2 İşlevsel Alanlarının Değişmesiyle, Binaların Fonksiyon Değiştirmesi.....	51
5.3. Binalardaki Yapısal Değişiklikler.....	57
6. BEYOĞLU BÖLGESİNİN İNCELENMESİ.....	60
6.1. Beyoğlu Bölgesinin Oluşumu.....	60
6.2. 19. Yüzyıla Kadar Beyoğlu Bölgesi.....	65
6.3. 19. Yüzyılda Beyoğlu Bölgesi.....	68
6.4. 20. Yüzyılda Beyoğlu Bölgesi ve Taksim Meydanı.....	72
6.5. Taksim Meydanı ve Çevreleyen Yapılar.....	76
7.SONUÇ ve ÖNERİLER.....	78
8.FOTOĞRAFLARLA BEYOĞLU VE TAKSİM MEYDANI.....	83
KAYNAKLAR.....	100
ÖZGEÇMİŞ.....	105

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2.1 Dokuz yaşındaki bir çocuğun meydan hakkındaki düşüncelerini çizimi.....	5
Şekil 2.2 St Peters Meydanı.....	7
Şekil 2.3 Popolo Meydanı ve Popolo Kapısı.....	8
Şekil 2.4 İkiz Kiliseler'e Popolo Kapısı'ndan bakış.....	9
Şekil 2.5 Şematik olarak kapatılmış meydan örnekleri.....	10
Şekil 2.6 Annunziata Meydanı.....	11
Şekil 2.7 Annunziata Meydanı da araç trafiğine kapatılmıştır.....	11
Şekil 2.8 Santa Croce.....	12
Şekil 2.9 I- S. Dominico Meydanı. II-Reale Meydanı.....	12
Şekil 2.10 Novana meydanı.....	13
Şekil 2.11 Novana Meydanı ve Sant Agnese.....	13
Şekil 2.12 Capitol Meydanı.....	13
Şekil 2.13 Ameliborg. Kopenhagen.....	15
Şekil 2.14 Sixtus V ve Roma.....	17
Şekil 2.15 Beyazıt, Ayasofya, Eminönu, Nurosmaniye Meydanları arasındaki aks Oluşumu.....	18
Şekil 2.16 Mimari kütlelerde oluşturulacak yönlendirme Aksı sayesinde belli bir yönden gelen yayalar, istenilen zıt bir yöne çekilebilmektedirler. Stanislas Alanı da buna örnek gösterilebilir.....	19
Şekil 2.17 Le Corbusier'in St. Die Merkezi için yaptığı tasarım. Açık mekanların sınırları tanımlanmamış ve binalar ortogonal grid içinde tesadufi olarak yerleştirilmiştir.....	20
Şekil 3.1 Assos, agoranın planı.....	21
Şekil 3.2 Francesco deMarchi'nin açısal şehir planıdır.....	22
Şekil 3.3 Roma Şehri.....	23
Şekil 3.4 Assos. Agora ve Stoa.....	23
Şekil 3.5 Grande Meydanı ve Petite Meydanı. Fransa.....	24
Şekil 3.6 Lübeck'in planı. Kuzey Almanya'da ortaçağ şehir örneği.....	24
Şekil 3.7 Annunziata Meydanı. Floransa.....	25
Şekil 3.8 Annunziata Meydanı. Floransa.....	26
Şekil 3.9 Palma Nova. Rönesans şehri olarak Vincenzo Scamozzi tarafından kurulmuştur.....	26

	Sayfa
Şekil 3.10 Royale Meydanı.....	27
Şekil 3.11 Karlsruhe. Almanya.....	27
Şekil 3.12 Regent Caddesi, Londra. Bu cadde Londra'nın kuzey ve güneyi arasındaki bağlantıyı kurmak için oluşturulmuştur..	28
Şekil 3.13 Paris.....	29
Şekil 3.14 Haussemann'ın Paris planı.....	31
Şekil 3.15 Atina'nın Akropolis'in kuzeyine doğru gelişmesi.....	32
Şekil 3.16 Bayn al-Oasrayn'ın 969 yılındaki geniş meydanı.....	34
Şekil 3.17 Bayn al-Oasrayn'ın 11.yy.başında meydandan ve Saraydan kalanlar.....	34
Şekil 3.18 Bayn al-Oasrayn'ın 1382 yılındaki meydanı.....	34
Şekil 3.19 Bayn al-Oasrayn'ın 17.yy. da meydan iyice küçülmüş.....	34
Şekil 3.20 Paris ve kutsal aks.....	38
Şekil 3.21 La Defense Meydan'ı ve aksı kesmeyen La Grande Arche.....	39
Şekil 3.22 Moskova'nın planı. Şekil 3.22 Moskova'nın planı. Yeniden düzenlenen Gorki Caddesi.....	41
Şekil 3.23 George Pompidou Merkezi. Paris.....	42
Şekil 4.1 İstanbul bölgesel nüfus dağılım oranları.....	46
Şekil 5.1 1900'lü yılların başında Orsay Garı.....	52
Şekil 5.2 Orsay Garı (Müzesi).....	53
Şekil 5.3 Akaretler Sıra Evleri.....	54
Şekil 5.4 Akaretler Sıra Evleri.....	55
Şekil 5.5 1856-1860 yıllarında inşa edilen bina işlev değiştirmesine rağmen aslına uygun restore ediliyor.....	56
Şekil 5.6 Cevaevinden Otele.....	57
Şekil 5.7 İstiklal Caddesi'ndeki otel binası.....	58
Şekil 6.1 Beyoğlu Bölgesinin İstanbul'daki konumu.....	60
Şekil 6.2 İstiklal Caddesi (Caddei Kebir).....	62
Şekil 6.3 İstiklal Caddesi'nde elçilik binaları.....	63
Şekil 6.4 Pera Palas Oteli.....	71
Şekil 6.5 Tokatlıyan Oteli.....	71
Şekil 6.6 19.yy. sonu 20.yy. başları Taksim Meydanı'ndan Tünele.....	73
Şekil 6.7 Taksim Meydanı.....	75

ÖZET

Toplu halde yaşamaya başlayan insanlar, hep bir meydan veya ortak kullanılan alan etrafında toplanmışlardı. Bu alanlar şehir yaşamının en yoğun ve hareketli bölgeleridir. Avrupa'daki başarılı meydan ve aks çalışmaları incelenerek; Beyoğlu tarihsel çevresi ve onun yaşayabilen bir ortam olarak korunabilmesi bu tezin ana temasını oluşturur.

Birinci bölümde genel olarak kent merkezleri, meydan ve aksların kullanımları ele alınmıştır. Endüstrileşmenin ve ticaretin gelişmesiyle artan nüfus meydanlarda büyük değişmelere neden olmuştur. Çeşitli problemlerin ortaya çıkardığı olumsuz etkiler de kısaca anlatılmıştır.

İkinci bölümde kent merkezleri, meydan ve aks daha kapsamlı anlatılmıştır. Bu mekanlar da kendi aralarında çeşitli gruplara ayrılmıştır. Şehrin genelinde veya belli bir parçasında istenilen işlev ve elemanlar arası bağlantılar örneklerle ortaya çıkarılmıştır.

Üçüncü bölümde kent merkezi, meydan ve aksın ilk toplumların yerleşmelerinden, günümüze kadar geçen süre incelenmiştir. Ticaret birlikte, şehirler ekonomik ve askeri olarak geliştiler. Bu gelişmeyle, meydanlar arası sirkülasyonu sağlayacak ana arterler, akslar oluştu. Meydan dışına taşan ticaret, yavaş yavaş bu akslara yerleşti ve şehrin büyümesi sürdü. Bu büyüme de beraberinde birçok sorunu getirdi.

Dördüncü bölümde ticaret ve endüstri ile büyüyen ve hayat standartı artan kentlere, insanların gelip yerleşmesiyle birçok sorun ortaya çıkmıştır. Yoğunlaşan şehir artık yaşanmaz hale geldi. Böylece daha önce konut olan bölgeler, merkeze yakınlığından ve konumundan dolayı işyerine dönmüştür.

Beşinci bölümde çeşitli nedenlerden dolayı işlevi değişen meydan ve akslar ele alınmıştır. Trafik, altyapı, nüfus gibi daha önce değinilen problemlerden dolayı konut alanı olan bu bölgeler, iş yeri, kültür merkezi, turizm gibi işlevleri alınca mekanlarda büyük değişiklikler

Altıncı bölümde daha önceki bilgiler ışığında Beyoğlu Bölgesi incelenmiştir. 18. yüzyıldan sonra hızlanan ticaret sayesinde, Galata'ya yakın olan Beyoğlu hızla konut alanı olarak gelişmiş. Daha sonraları ticarethane ve iş merkezine dönüşmüştür. O zamanki teknolojiyle en fazla dört, beş kat yapılan binaların birçoğu bu gün bakımsız ve köhneleşmiş durumdadır. Çeşitli dönemlerde Beyoğlu bölgesinde çok katlı bloklar ve gökdelenler yapılmıştır.

Bütün bunların ışığında sizlere ve kendime şu soruyu sormadan geçemiyorum. “Beyoğlu ve Taksim Meydanı'ndaki binaların yıkılanları mı daha şanslıydı, yoksa bugüne kadar ayakta kalabilenleri mi?”



ABSTRACT

When humanbeing started to live as a community, they always gathered around squares or common used areas. These areas was the most crowded and activeted places . The purpose of this thesses is; to investigate the successful works on the squares and axis in Europe and to protect the historical environment of Beyoğlu as a living place.

In the first part ,the usage of the city centers , square and axis have been generally defined. After the industrilization and the growth in trade the population have been increased and this caused great changes in the squares. The negative factors caused by some problems have been explained briefly.

In the second part more detailed explanation have been given for the city centers, squares and axis. These places have been seperated in some different groups.Examples have been given for the function and communication between these elements in a part of or for all city.

In the third part, the community's settlement from the ancient time till today has been investigated by the mean of city center,square and axis.Cities were developed in terms of economically and militarily through trade.This development supplied circulation between squares formed main arteries and axis.Trade that overflowed outside of the square fixed gradually in the axis and the growth of the cities continued.This growth came with lots of problems.The space in the European cities were more successful than the Turkish cities.

In the fourth part,lots of problems arised when people settled to the cities where the life standard was increased with the trade and industry.This rapid population increase caused problems arising from infrastructure, traffic and culture differences.Overpopulated city became unable to resist living.Therefore residential regions because they were close to the center, they became business centers.

In the fifth part, the squares and the axis have been investigated which the function has changed by some reasons. There were great changes in the places where the function has changed from residential place, became business, tourism or culture center because of traffic, infrastructure and population problem. The changes of the space function also caused changes in the functional and the structural mean of the surrounded buildings. These changes presented with examples.

In the sixth part, Beyoğlu region has been examined with the information from the other parts. Beyoğlu region developed depending on trade in Galata . After the 18th century Beyoğlu region Developed as residential area because of the rapid increasing of trade. Then it has developed as trade and business center. Many four or five stored buildings constructed with present technology now they are neglected and ramshackle.

After all these information, I can not stop myself to ask you and myself this question. Which buildings in Beyoğlu and Taksim Square were more lucky , The ones that have been destructed or not destruxted.

I. GİRİŞ

Kent merkezleri, meydanlar ve büyük akslar, antik çağdan bu yana kentlerin en yoğun ve önemli bölgeleridir. Her dönemde kentin ekonomik, sosyal odağıdır. İlk zamanlarda bu mekanlarda dinsel öğelerin ağırlığını hissediyoruz. Daha sonra yolların, ulaşımın gelişmesiyle ticaret büyük önem kazanmıştır. Bu nedenle bu mekanlar, sonraları ekonomik ve toplumsal öğelerin ağırlığına dönüşmüştür.

Ortaçağdan 19. yüzyıla kadar olan dönemde, kent merkezleri ve meydanlar, kentin zenginlik simgesi haline gelmiştir. Düzenlenmiş geniş meydanlar ve etrafındaki saraylar, zengin konutlar, kiliseler, merkezi alanı oluşturmuşlardır. Endüstrileşme ve ulaşımın gelişmesiyle artan ticaret ve nüfus, önemli buluşlarla birlikte büyük bir değişime neden olmuştur. Bu gelişmeler, günümüz kent mekanlarında da giderek artmış, bununla beraber pek çok sorun ortaya çıkmıştır.

Günümüzde kentlerdeki nüfus artışı, kentlerin hızla büyüyüp çevreye yayılmasına neden olmuştur. Böylece kent çevresinde yeni alt merkezler oluşmuştur. Kent merkezinin yoğun olarak kullanılmasıyla trafik tıkanıklığı, gürültü, çevre ve hava kirliliği gibi problemler bazı fonksiyonların kent dışına çıkmasına neden olmuştur. Boşalan yerler ise köhneleşmiş, ekonomik, sosyal ve fiziki açıdan çöküntü alanları haline gelmiştir.

Köhneleşen bölgelerin yaşama tekrar geçirilmeleri, bir çok kentin ortak sorunu haline gelmiştir. Özellikle bu bölgeleri kentin ilk yerleşme bölgelerinde olması tarihi doku, işlev ve teknolojiyi karşı karşıya getirmiştir. Bu da konuya daha karmaşık bir boyut katmıştır. Tarihsel değeri olan alanları, kent yaşamına tekrar kazandırırken, geçmiş gelecek sürekliliğinde yapmak, oldukça zor ve pahalı olmuştur.

Eski yapılar onarılıp yeni fonksiyonlarla canlandırılırken tarih-kullanım, tarih-fonksiyon, tarih-malzeme konularında bir çok sorunlar ortaya çıkmıştır. Bu nedenle birçok bölgede yapılar, uzun süreyle köhne halinde

kalmıştır. Ayrıca bu tartışmaların uzaması, nedeni belli olmayan yangınlara, yıkımlara, çökmelere neden olmuş ve tarih büsbütün ortadan kaybolmuştur. Kaybolmaya da devam etmektedir. Bazı çıkar çevreleri, tarihi korumak isteyenlerle karşı karşıya kalmıştır. Bu problemler çoğu bölgede, yaya akslarıyla giderilmeye çalışılmışsa da binaların yok olmasına fazla etkili olamamıştır. Sadece büyük aksların üzerindeki binalar korunabilmiştir. Her kentin ve ülkenin özelliklerinden gelen ayrı ayrı sorunların, ayrı ayrı çözümleri vardır. Ancak bu konuda yapılan her çalışma, bir baz oluşturma açısından önem taşımaktadır. Avrupa ülkelerinin ekonomik dengeyi daha önce kurmaları, bu sorunları geç olmadan çözmelerine neden olmuştur. Türkiye'nin, bu sürece, 20. yüzyılın ikinci yarısından sonra başlaması; Avrupa'nın elli yıl önceki sorunlarıyla karşı karşıya kalmasına neden olmuştur. Bir an önce Avrupa'yı yakalama çabası da yavaş yavaş tarihi yok etmektedir.

Yüzyıllar boyunca İstanbul'un en önemli merkezlerinden biri olan Beyoğlu, bugün ekonomik, sosyal ve fiziksel açıdan köhneleşmiş bir alandır. Bu bölgede eski kent dokusunu korumak ve kent yaşamına kazandırmak için bir çok çalışma yapılmışsa da henüz uygulamaya geçilememiştir. Hatta bazı politik kavgaların odak noktası haline getirilip, bu yenileme ve hayata kazandırma projeleri en azından gelecekteki seçimlere kadar durmuştur. Bu yüzden Beyoğlu bölgesi bu tezin örneğini oluşturmaktadır.

Tezde ayrıca kentsel mekanları tanımlayacağız. Bu mekanların tarihsel gelişimi, kentleşmeyi hızlandırıcı faktörler, birçok meydan ve aksın oluşumunun nedenleri, bu mekanların değişimleri ve nedenleri örneklerle sunulacaktır. Bu değişimin bina işlevine, yapısına, korunmasına ilişkin etkileri de ele alınacaktır.

2. KENTSEL MEKANLAR

2.1. Kent Merkezinin Tanımı

Kent merkezi toplumsal, tarihsel, kültürel, işlevsel ve mekansal rollerden ortaya çıkan bir olgudur. Bu nedenle kent merkezi tek bir tanımla açıklanamaz. Bazı kaynaklardan alınan değişik tanımlar aşağıda belirtilmiştir. Bunların hepsi kent merkezini tanımlamakla beraber; farklı konulara eğilmişlerdir.

-Kent merkezi, kent sisteminin sürekli olarak iç ve dış güçler tarafından biçim ve içerik olarak değiştirilen dinamik bir parçasıdır. (Progres in Planning.)

-Kent merkezi çeşitli işyerlerinin ve fonksiyonların bir araya geldiği bir kent mekanıdır. Servis ve mal sağlayan bir odağa duyulan gereksinim, çalışanlar ve müşteriler, merkezin varolma nedenidirler. (Whitehand,J.W.R. ve Whitehand S.M.)

-Kent merkezi, yüzyıllar süren dönem boyunca oluşan sokaklar, caddeler, yapılar ve açık alanların kompleks bir biçimde biraraya gelmesinden oluşur. (Freeman, M.,1988.)

-Merkez genç, yaşlı, zengin, yoksul her çeşit insanın bulunduğu, ortak ilişkiler kurduğu bir odaktır. Toplayıcı, bütünleştirici ve kaynaştırıcı rolleri, onun “toplumsal katılımının öncelikli mekanı” olarak algılanmasına neden olmaktadır. (Keleş, R., 1993.)

Bu tanımlardan görüyoruz ki kent merkezi, tarihsel bir süreç içinde günümüze kadar gelen yönetsel, işlevsel, kültürel hareketleri olan toplumsal ve mekansal bir yapıya sahiptir.

2.2. Meydanın Tanımı

Meydan kelimesinin Türkçe sözlük karşılığı “geniş, düz ve açık yer, alan”dır. Kentlerde bu tip alanlar, genellikle farklı sebeplerden dolayı oluşurlar. Ancak hepsinin ortak bir noktası vardır. İnsanların bir araya gelmesi. Kùltürler arası farklılık, bu alanların farklı biçimlenmelerine ve dolayısıyla değişik şekillerde adlandırılmalarına sebebiyet vermiştir. Farklı kùltürler, farklı meydanlar yaratmışlardır. Meydanlar, Helenistik dönemin agoraları gibi insanların biraraya geldikleri yerler olarak ele alındığında bu alanları, meydan terimi yerine, çok amaçlı alanlar terimi ile ifade etmek belki daha doğrudur. (Turalı, M., 1995.)

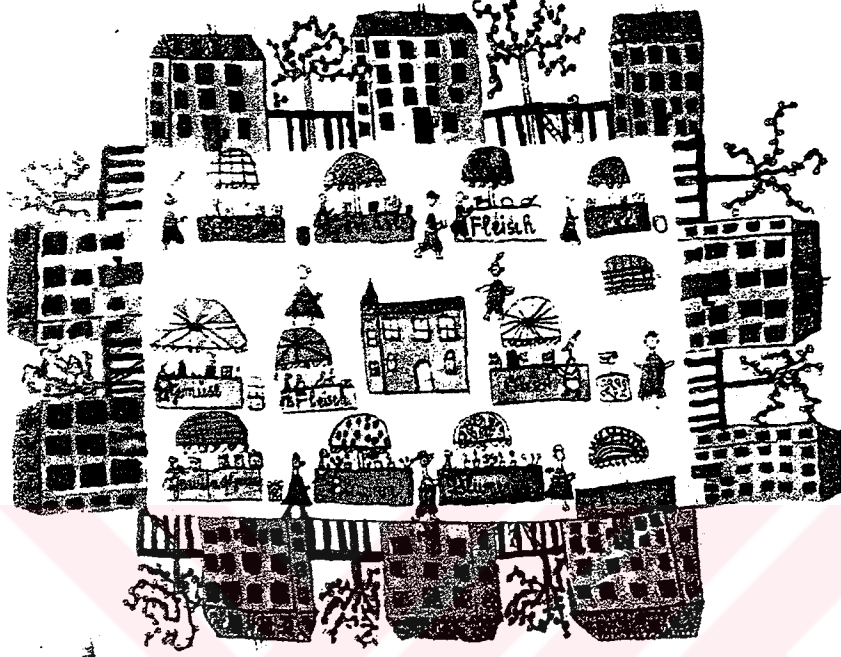
Büyük olasılıkla meydan, insanların ilk keşfettiği mekandır. Açık bir mekan çevresinde evlerin gruplaşması sonucu oluşmuştur. Bu düzenleme, dıştan gelebilecek saldırılara maruz kalacak yüzeyi azaltmış ve içsel mekanda büyük bir kontrol sağlamıştır. Meydanların yüklendikleri fonksiyonlar; kùltürel baz, bütün aktiviteler ve ticarettir. Kùtùphaneler, gençlik merkezleri, cafeler, barlar, konser salonları, hükümet binaları ve benzerleri, meydanların içerdikleri aktivitelerdir.

Meydanlar, yerleşmenin en belirgin ve seçkin elemanlarıdır. Sınırları açıkça belirlenmemiş bir yer olarak imajları çok kolay belirlenir. Pek çok eski yerleşmede, sokaklar ve akslar, doğal bir şekilde bu odak noktasına yöneliktirler. Meydan da, sokağı ve aksı sınırlayan biçimsel faktörlerle belirlenir. Ancak meydan, bir toplama mekanı ve odak noktası olma özelliğindedir. (Yürekli, H., 1977.)

Şehir planlamada en önemli elemanlardan biri meydandır. Meydan şehirdeki kamu ve ticari binalar için iyi bir yerleşim alanıdır. Tasarımlarda en önemli olgudur. Meydan; binalarla çevrilmiş ve en büyük avantajla binaların sergilenmesi için tasarlanmış alandır.

Büyük sivil kompozisyonlar St Mark's Meydanı, Venedik, St. Peter Meydanı, Roma ve diğer grup meydanlar John Luood ve oğullarına göre ;

alan, çevreleyen binalar ve gökyüzü arasındaki bağlantı tektir; onlar diğer sanat dalları gibi duygusal ve zihinsel cevaplara bağlı kalırlar.



Şekil 2.1 Dokuz yaşındaki bir çocuğun meydan hakkındaki düşüncelerinin çizimi. (Hans Friedrich Geist, "Paul Klee und die Welt des Kindes", Werk, Haziran, 1950.) (Zucker, P., 1959.)

Meydanları sınıflandırmada iki ana method vardır: Fonksiyonel ve biçim. Daha önceki sayısız meydan tasarım örneklerinde bu iki önemli kriterin biri veya diğeri ihmal edilmiştir.

Modern şehirde kullanılmayan binalarla çevrili boş rüzgara açık alanlar oldukça yaygındır. Tam tersi olarak da, yoğun trafik alanları ve otoparkın etrafında birbirleriyle alakasız binaların dağılmasıyla oluşmuş koleksiyon da şehirselleşen alanda mahalli bir oluşumdur.

Meydanlarda her sınıftan insan görmek mümkündür. Çünkü meydanlar; işlevsel, kültürel, ekonomik ve idari işlerin yoğunlaştığı bölgelerdir.

Paul Zucker meydanı tanımlarken şu özelliklere sahip olması gerektiğini vurgulamaktadır:

- Mimari elemanlarla sınırları belirlenmiş,
- Belli toplumsal işlevi olan,
- Belli şehir dokusuna entegre olmuş kent parçası.

Zucker'in tanımından yola çıkarak meydanları işlevlerine göre 3 ana bölüme ayırabiliriz.

Trafik Meydanları : İşlevi, günümüz hayatında önemli yeri olan trafik araçlarını toplayan, belli yönlelere dağıtan, genellikle odaksal ve yuvarlak bir şekle sahip mekanlardır.

Konutsal meydanlar : Yine bir kent dokusunda, bina yoğunluğunu azaltıp, yeşil alanları ve insanların dinlenme mekanlarını artırmak için, kent dokusundaki bina içlerinde veya aralarında tasarlanan tanımlı mekanlardır.

Yaya meydanları : Amaçları insanları çekmek, toplamak ve tutmak olan, kentsel bir doku içinde iyi tanımlanmış mekanlardır. Bunun sağlanabilmesi için, insanları o mekanda tutabilecek işlev ve etkinliklerin düşünülmesi gereklidir.

Meydanların sağlıklı ve iyi işleyebilmesi için, meydanın işlevlerini birbiriyle karıştırmamak; eğer birden fazla işlev uygulanacaksa, iki ayrı işlevin bir diğerini engellememesi gerekmektedir. (Pardorokes, V., 1992.)

Günümüzde kentlerin modernizasyonunda, meydanlar ve akslar gözardı edilmiş, lineer yerleşmeler ortaya çıkmıştır. Le Corbusier'in planlamalarının bir çoğunda bu etkiyi görmek mümkündür.

Meydanın aktivitesi onun canlılığı ve aynı zamanda görsel çekiciliği için çok önemlidir. Vitruvius formun tasarımı hakkında yazarken, "ikamet eden

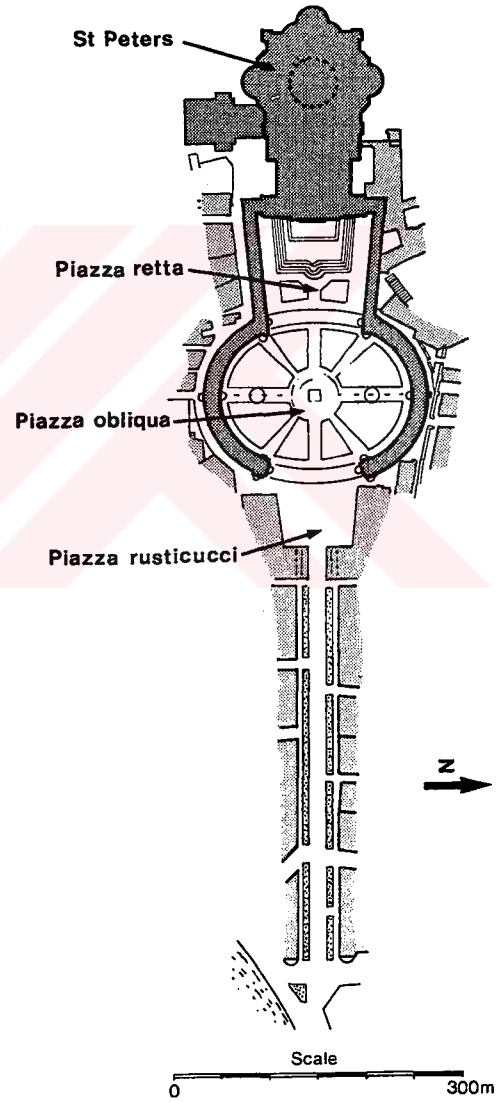
eden insan sayısı orantılı olmalıdır ki, alanın kullanışlı olması için ne çok küçük olmalı, ne de nüfusu noksan. öllere benzemesin.” demiştir.

Ortaçağ ve Rönesans döneminde, kasaba meydanı halkın yaşamı için canlı ve fonksiyonel bir kullanım göstermiştir. Buna bağılı olarak meydan ve çevreleyen binaları ile uyum sağlamıştır.

Bir şehirdeki alan tipleri : sivil binaların yerleşimi ; büyük buluşma alanları; seromonik kutlama alanları ; tiyatro, sinema, restaurant ve kafeler gibi eğlence binalarının arasındaki alanlar; alışveriş için alanlar; konut yerleşimlerinin etrafında oluşturulan yarı kamu doğal alanlar ve sonuç olarak şehir trafik birleşimlerinden oluşan alanlardır. (Moughtin, C., 1992.)

Şehirde bir elemanın en önemli fonksiyonu ona eklenen sembolik anlamdır. Başarılı şehir meydanlarının bilinen baskın bir fonksiyonu olabilir. Bu meydanları çevreleyen binaların çeşitli aktivitelerinin kullanılmasıyla sınıflandırılabilirler. Büyük meydan , büyük binalar gibi, fantazi dünyasına, duygunun içeriğine bağlanmışlardır.

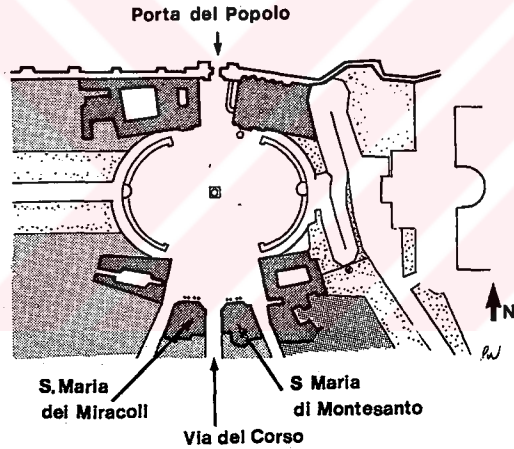
Bir evde atrium aile için ne ifade ederse, meydan da şehir için aynı şeyi ifade eder. İyi donanmış, hole zengince yönlendirilmiştir.



Şekil 2.2 St Peters Meydanı.Roma.

St. Peter Meydanı (Roma) böyle bir alanın ilk örneklerindendir. Bununla birlikte Roma'nın şehir alanında önemli bir olgudur. Katolik alemin merkezidir. Sembolik olarak Dünya'daki Hristiyan krallığının kaynağı olduğunu gösterir. Gianlorenzo Bernini'nin büyük elips kolonatlari dışarıya doğru toplanır, iki geniş koruyucu kol Hristiyan hacılarını kuşatır. Bu alanın iki fonksiyonu vardır. Amacı için bir merkez haline gelir, kutsal bir yer veya haftalık alışveriş yapılan bir yer olabilir. (Şekil 2.2).

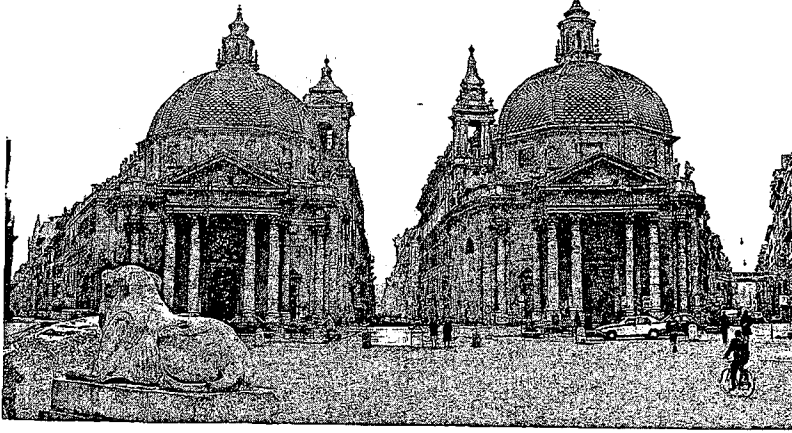
Popolo Meydanı şehir kapısına iyi bir örnektir. Yüzyıllar boyunca, demiryolu dönemine gelinceye kadar, kuzeyden gelen bütün misafirler için Roma'nın giriş kapısı olmuştur; aynı zamanda kuzeye doğru gidenler için de ayrılış noktası olmuştur. (Şekil 2.3).



Şekil 2.3 Popolo Meydanı ve Popolo Kapısı. Roma. (Moughtin, C., 1992.)

Popolo kapısının trafiğe kapatılıp sadece taksi ve kısmi olarak yayalara açılmasıyla Roma'nın şehir yapısında şimdi başka bir meydan olmuştur. Bugün, üç cadde kesilmiş ve parka hoş bir giriş oluşturmıştır.

Popolo Meydanı mevcut trafik sınırları ile, meydan biçimini korurken ve yerel çevreye bunu ispatlarken, şehir girişi olmanın gururunu belirtmektedir. (Şekil 2.4).



Şekil 2.4 İkiz Kiliseler'e Popolo Kapısı'ndan bakış.Roma.(Moughtin,C.,1992.)

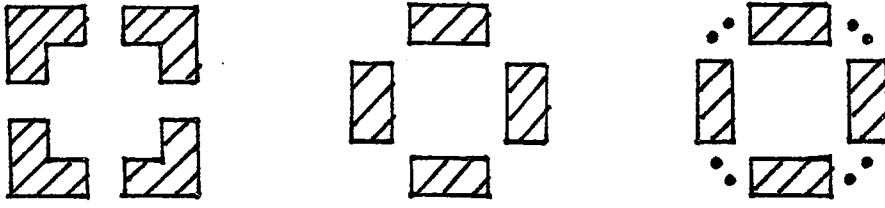
Meydanın formlarını belirlemek için çalışmalar yapılmıştır. En önemli iki teori Paul Zucker ve Sitte tarafından bulunmuştur. Zucker meydan çalışmalarından sonra beş form belirlemiştir. (Moughtin, C., 1992.)

- i- Kapalı meydan= Alanı kendiliğinden içine alan.
- ii- Üstün(baskın) meydan= Alan ana binaya yönlendirilmiştir.
- iii- Nükleer meydan= Bir merkez etrafında oluşan meydandır.
- iv- Grup oluşturan meydanlar= Uzamsal (uzaysal) birimlerin birleşerek geniş kompozisyon oluşturmasıdır.
- v- Amorf meydan= Alanlar sınırsızdır.

Sitte'ye göre ; baskın binanın doğasına bağlı olarak sadece iki çeşit meydan formu vardır. Bunlar geniş ve derin tiplerdir. Bu genellikle gözlemcinin ana bina karşısında durarak meydanın derin mi yoksa geniş mi olduğunu gösterir. (Moughtin, C., 1992.)

Kapatılmış (çevrilmiş) meydan: Zucker'in kapalı ve baskın meydanı incelendiğine Sitte'nin geniş ve derin meydanları ile birlikte, kapatılmış meydan ana başlığı altında aynı tipin çeşitleri olduğu görülür.

Meydanın köşelerine müdahale edilerek kapatılmış meydan oluşturulabilir. Köşeler ne kadar açık olursa kapalılık hissi o kadar az olur. Fazla yapılaşma veya tamamlanmış olması meydana daha çok kapatılmış hissi verir. Meydanı çevreleyen binalar da kapatılmışlık derecesini etkiler. Bu binaların çatı izlerini, alanın boyutuna göre çevreleyen binaların yüksekliğini de içerir.



Şekil 2.5 Şematik olarak kapatılmış meydan örnekleri.

İçerdeki bir mekanın üst yüzeyi genellikle düz bir tavan ile bitirilir. Meydanın tavanı ise gökyüzüdür. Zucker'e göre kapalı bir meydanın gökyüzü yüksekliği meydandaki en yüksek binanın yüksekliğinin üç veya dört katıdır. (Moughtin, C., 1992.)

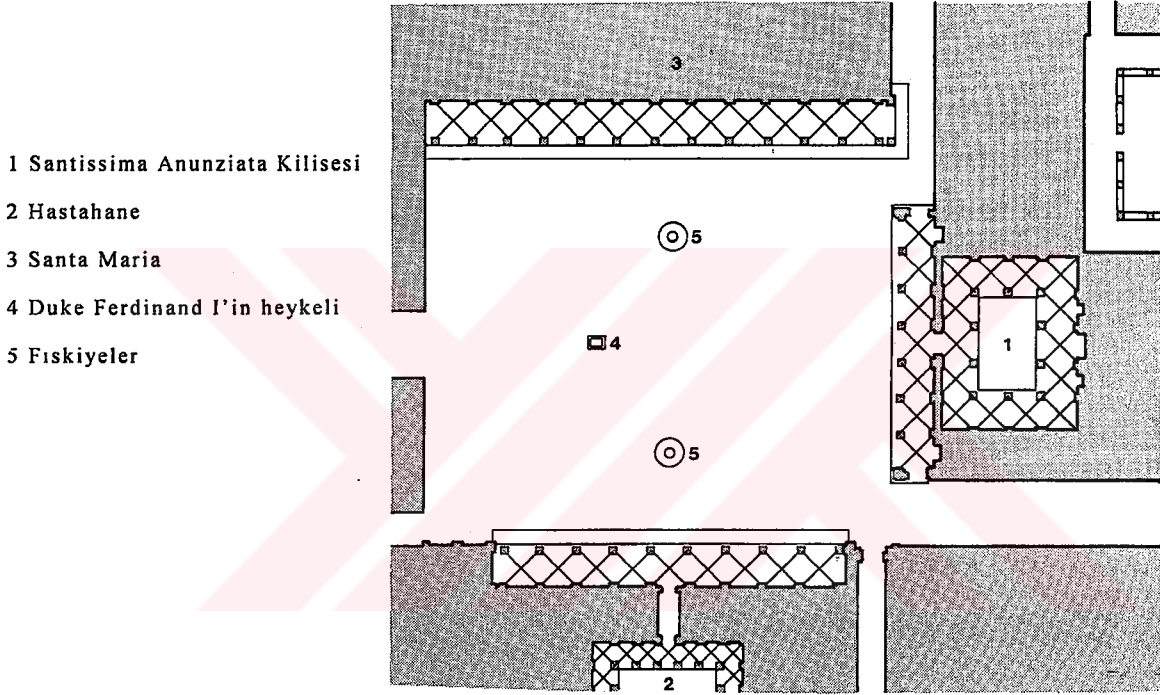
Alberti'ye göre merkez noktasından meydanın bütün kenarlarına yapılacak değerlendirmede meydanın genişliğinin yüksekliğine oranı $1/6$ olmalıdır.

Essex County Councill'e göre binaların yükseklik etkisi ve alanın genişliği arasında dengeli bir şehirsal alan oluşturulmalıdır. Eğer yükseklik genişliğe göre fazla olursa baskı hissi oluşur. Diğer yandan daha düşük olursa muhavasasız olma ve yaralanma hissi ortaya çıkar. Önerilen en uyumlu (ahenkli) oran yüksekliğin genişliğe olan oranı $1/4$ olmalıdır.

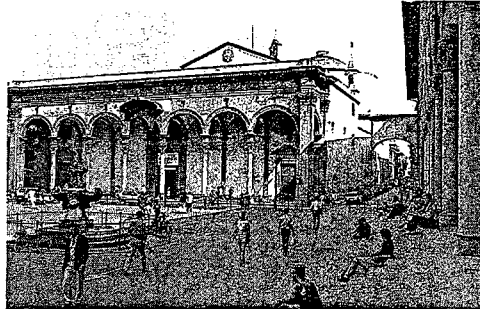
Kapatılmış alanı çevreleyen binalar sürekli bir yüzey oluşturmalı ve mevcut izleyiciye bir mimari birlik göstermelidir. Çevreleyen binaların üç boyutlu modelleri arttıkça alandaki kapatılmışlık özelliği gittikçe azalır.

Santissima Anunziata (Floransa) Meydanı küçük dikdörtgen bir alandır. Bazı teoristlere göre kapatılmış alan oluşturmak için gereken minumum

açılar kullanılmıştır. Bu Meydan mimarlık kompozisyonunun güçlü görsel strüktürüyle birlikte tutularak, kapatılan ve tamamlanan heybetli bir alan hissini sağlar. Arkadlar meydana hoş bir ritm sağlar. Piazza'nın üç köşesi açıktır. Yinede bu çıkışlar dardır ve iki çıkışta kemerler kullanılarak binalar görsel açıdan çok güçlü bağlanmışlar, kapalılık hissi vermiştir. (Şekil 2.6-2.7). (Moughtin, c., 1992.)



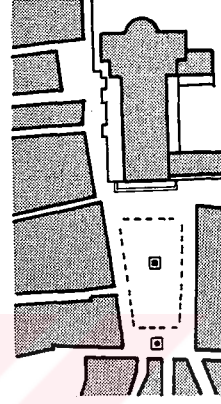
Şekil 2.6 Annunziata Meydanı. Floransa. (Moughtin, C., 1992.)



Şekil 2.7 Annunziata Meydanı da araç trafiğine kapatılmıştır. Floransa.

Baskın Meydan: Zucker'e göre baskın meydan ; tek bir strüktür veya bina gruplarının yöneldiği açık alan ve bununla ilgili diğer çevreleyen binaların oluşturduğu meydandır.

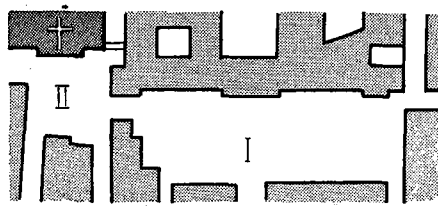
Sitte'nin bahsettiği derin ve geniş plaza tipleri bu grubun içindedir. Gözlemcinin karşısında durup ana binaya göre meydanı baskın hissetmesidir. Sitte'nin derin tip meydanına örnek olarak Santa Croce'i gösterebiliriz. (Şekil 2.8).



Şekil 2.8 Santa Croce
Roma.

Sitte'nin belirttiğine göre derin meydana baskı kuran binanın etkili olabilmesi için boyutların alan boyutlarıyla aynı olması gerekir. Sitte'nin geniş meydan örneğine ise Reale (Mondea) Meydanı'dır. Burada meydan bir saray tarafından baskı altına alınmıştır.(Şekil 2.9).

Hacim olarak baskın bina ile meydanın oranları benzerdir. Piazza S. Domenico meydanında baskın bina kilisedir ve bu derin meydana örnektir. (Şekil 2.9). (Moughtin, c., 1992.)

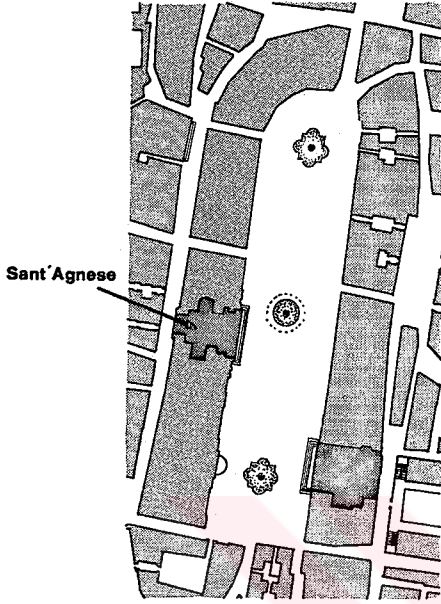


Şekil 2.9 I- S. Dominico Meydanı

II-Reale Mondea Meydanı. Roma. (Moughtin, C., 1992.)

Navona Meydanı (Roma) şekil olarak stadyumu andırır. Şu anki duvarlar daha önce burada yapılmış Roman Stadyumunun orijinal şekline yakındır. Hareketin yönü Meydandaki dikkati uzun eksenden uzaklaştırarak kilise

yönüne verilmiştir. Novana Meydanı baskın meydana bir örnektir. Burada etkili bina Sant Agnese kilisesidir. (Şekil 2.10-2.11).



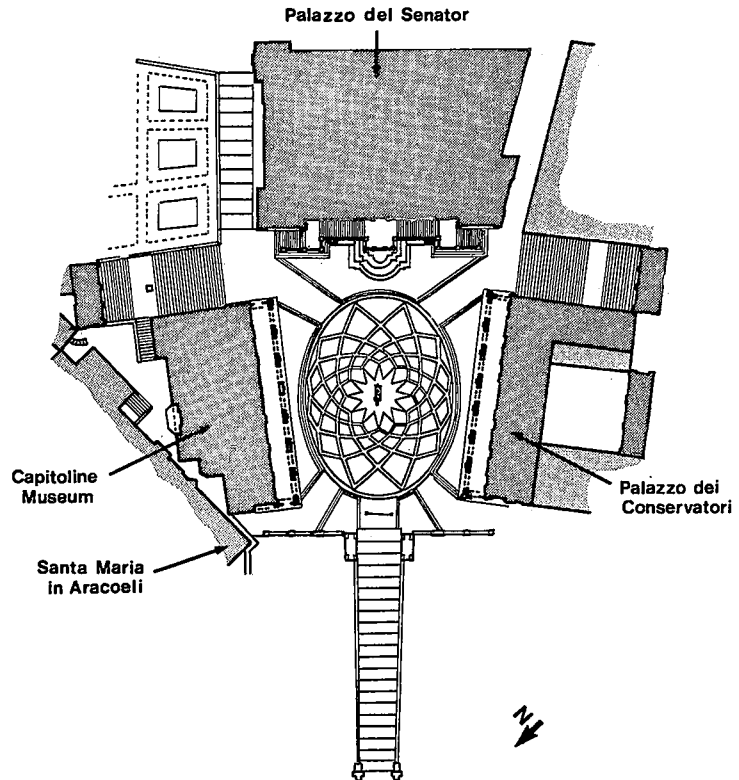
Şekil 2.10 Novana meydanı

Şekil 2.11 Novana Meydanı ve Sant Agnese.

Roma.

Roma. (Moughtin, C., 1992.)

Capitol'ün şekli ikizkenar yamuktur. Buda Rönesansın geometrik figürlerinden ortaya çıkmıştır. Meydan tam kapatılmış değildir. Açık olan kenara ek olarak iki köşede de açıklık bırakılmıştır. (Şekil 2.12).



Şekil 2.12 Capitol Meydanı.

Roma.

Bağlı Meydanlar: İlk mimarlık yazarlarından Sitte, Ortaçağa ait bazı kasabalarda dar sokakların meydanlara açıldığı ve bir alanın başka bir alana bağlandığını işaret etmiştir. Bir meydandan diğerine yürürken birbirini izleyen özel efekt grupları oluşturur. Görsel olarak bakış açımız devamlı değişir, yeni etkiler uyandırır.

Zucker, birbirini izleyen meydanlar ile Barok çağına ait saray odaları arasında başarılı bir ilişki kurar. Birinci oda ikinciye hazırlık yapar, ikinci üçüncü için... gibi. Mimari değerinin ötesinde her oda zincirin bir halkası gibidir. (Moughtin, C., 1992.)

Danimarka kralı için şehirde bir sekizgen ana meydan ve bunun 4 kenarında saraylar inşa edilmiştir. Bu ana meydan dışardaki referans noktasını oluşturan kilise meydanına bir cadde ile bağlanmıştır. (Şekil 2.13.)

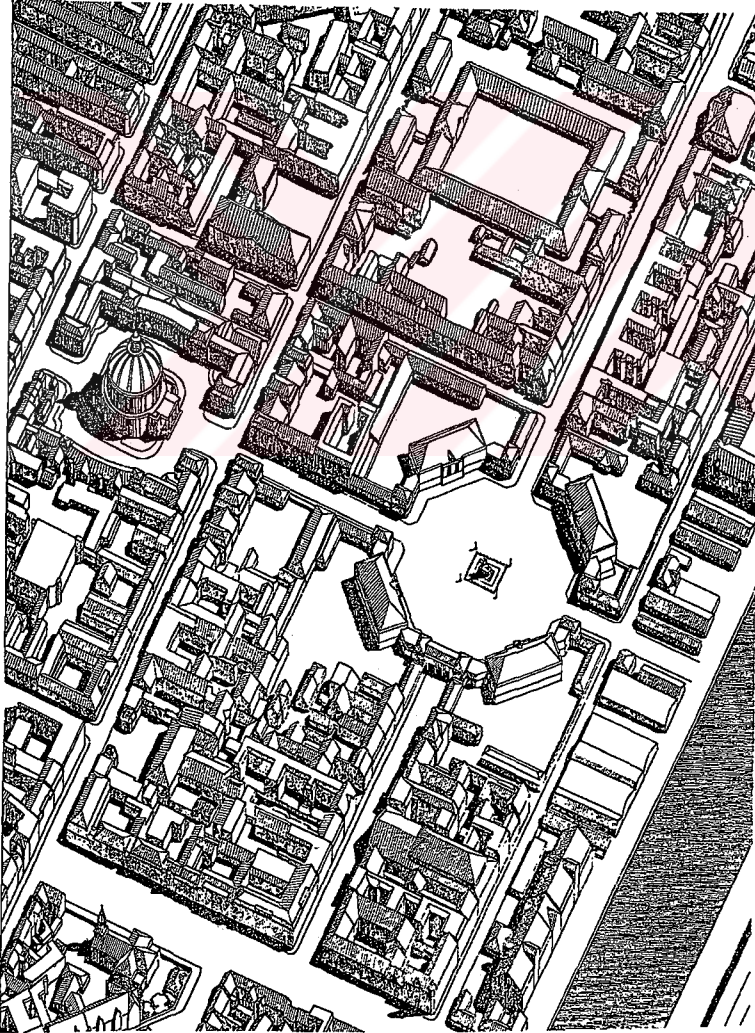
Meydanları birbirine bağlayacak birçok method oluşturulabilir. Halk meydanları kompleks şekilde iki veya daha fazla üst üste binmiş veya birbirinin içine girmiş alanlardan oluşabilir. Açıkça tanımlanmış alanlar birbirlerinin üzerine açılabilir. Bir dizi alan fiziksel olarak caddelerle veya geçitlerle birbirine bağlanabilir. Büyük sivil meydanlar önceden belirlenen akslar boyunca genişlemek için tasarlanmıştır. Sonuç olarak da alanlar kule gibi baskın bir eleman ile dışardaki bir noktayla bağlantı kurabilirler.

Diğer iki meydan tipi olan nükleer ve amorf meydanlar Zucker'in sınıflandırmasında yer almamıştır. Bu bakış açısından , bu yazıda ne nükleer, ne de amorf meydan Zucker'in tanımlamaları kullanılarak, meydan kategorisi içine dahil edilmemiştir.

Bir meydanın termonolojisini yapmak önemsizdir. Bu analizin amacı için çevrilmiş hissine yol açan yüksek derecede fiziksel kuşatmayı farzedebiliriz.

Sonuç olarak meydan şehir planlamada en önemli elemandır. Bu ana metod bir kasaba yada şehrin dekore edilmesi ve farklı olmasının ana sebebidir. Meydanlar, en önemli sivil ve dini yapılar, heykeller, çeşmeler, ışıklandırmalar için güzel bir yerdir. Tüm bunların dışında insanların buluşup sosyalleşmesi için çok önemli bir yer olarak ihtiyacını devam ettirmektedir.

Bunun gibi kamu alanları bazı temel prensiplere göre ve bir alan hissi verip buna göre tasarlandığında, sembolik anlamları alırlar. Bu alanların en önemli fiziksel özelliği çevrelenmiş olmalarıdır. Çevrelenen bu mekanların metodları çok ama bunların prensipleri azdır.



Şekil 2.13 Amelborg. Kopenhagen. (Moughtin, C., 1992.)

2.3. Aksın Tanımı

Aks, genelde iki meydan arasındaki ulaşımın yoğun olarak yapıldığı kanallardır. Daha sonraları, meydanlardaki işlevler bu akslara kayarak, meydanın uzun bir örneği olarak da görülebilir. Meydanlardaki bölümleri akslarda da görmek mümkündür. İki ana meydan arasındaki akslar, küçük meydanlarla kesilerek diğer meydanların yükü hafifletilmektedir. Akslar genelde düz bir hat olarak belirlenmiştir. Fakat bazı akslar, coğrafik konum ve binalara göre eğik de olabilir.

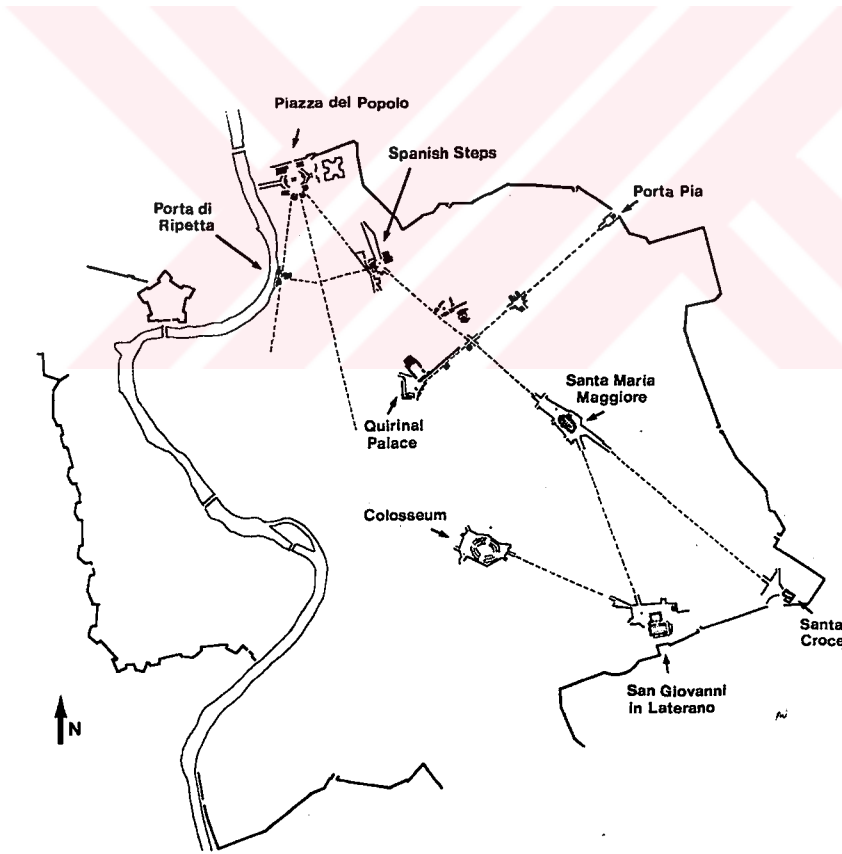
Yaya ve taşıt trafiğinin birlikte görüldüğü bir çok aks yanında, sadece yayalara ayrılan ve yayaları o mekanda tutabilmek için tasarlanmış akslar da mevcuttur. Bu iki grup işlevsel açıdan birbirinden ayrılmaktadır. (Hızlan, U.S., 1994.)

Steward tarafından, kullanıcı tepkimeleri üzerine yapılan araştırmaya göre, yayalaştırmada başlıca hedef, salt trafiği düzeltmek için olmamalı. Birbirleriyle etkileşim sağlayabilecek, etkinlikler üretebilecek ve kullanıcı gereksinimlerini karşılayabilecek bir arazi kullanım organizasyonu içermelidir. (Stewart, S.R., 1979.)

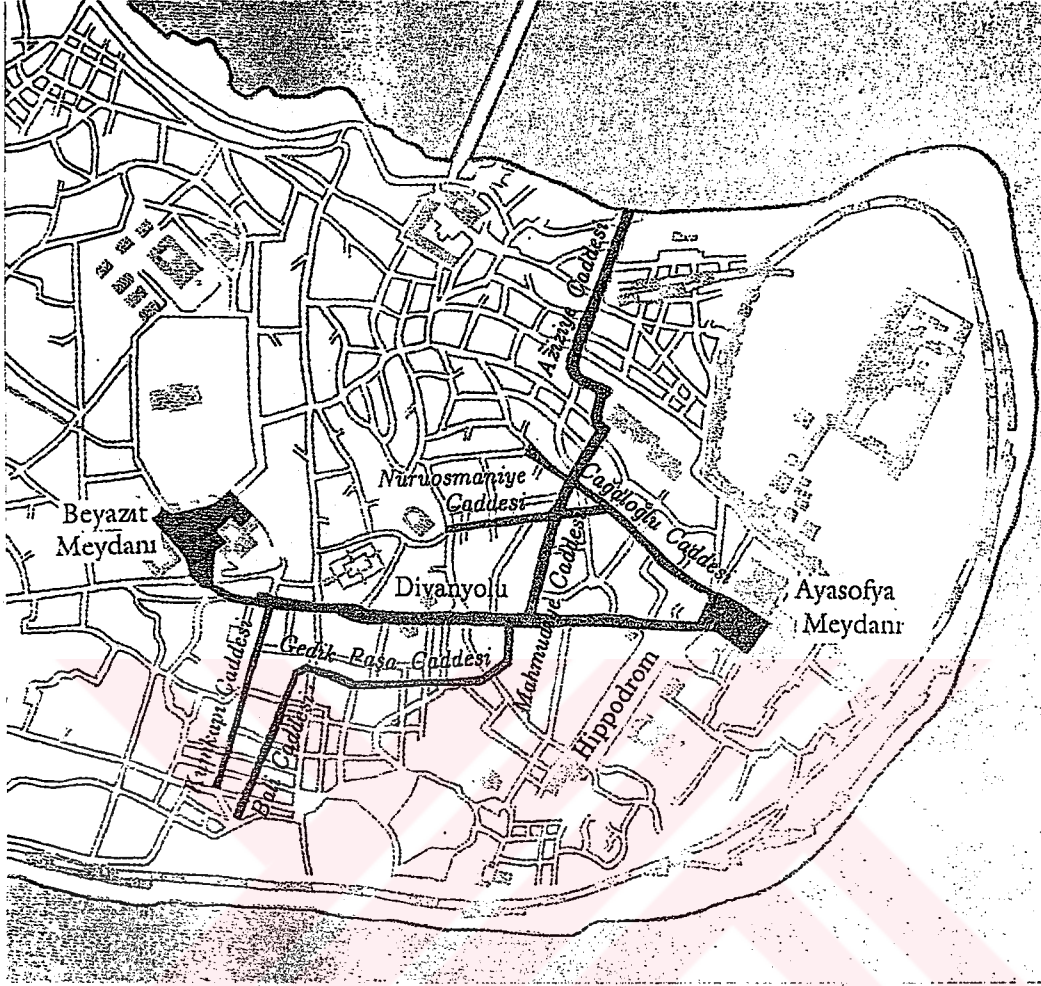
Akslar, lineer olmak koşuluyla; üç boyutlu bir iskelet, iki boyutlu doku ve dikkat çeken odak noktalarına sahiptirler. Mekansal kapalılık bir meydan için ne kadar önemli ise, aksların da üç boyutlu algılanmaları o derece önemlidir. (Pardorokes, V., 1992.)

Belli bir imaj oluşturmak için aks yaratmak, şehrin belli bir parçasında olacağı gibi, çok daha küçük ölçeklerde, önemli görülecek perspektifler yaratma şeklinde de görülebilir. Bu yaklaşımda bölgenin imajını kuvvetlendirmede, kullanıcı üzerinde olumlu bir etki yaratacaktır. Görsel aks, mimari elemanlarla sağlanabildiği gibi ağaç dizileri, kolonatlar gibi sürekliliği olan elemanlarlada sağlanabilir.

Şehrin geleninde veya belli bir parçasında, istenilen elemanlar arası akslar yaratılarak, onları görsel olarak birbirlerine bağlamak şeklinde açıklanabilen bu ilkelerin temellerini, Rönesans Romasında aramak gerekmektedir. Roma valisi olan Sixtus, Roma'ya keşişleri çekip, onu katoliklerin merkezi haline getirmiştir. Şehrin önemli merkezlerini görsel akslarla birleştirmiştir. Böylece şehre kolay anlaşılabilir bir geometri ve imaj kazandırmıştır. Bu imajın önem kazanmasıyla, belirli özel noktalara anıtsal dikili taşlar koymuş ve buralar odak noktaları haline gelmiştir. (Şekil 2.14). Bu etkiyi İstanbul'da, Sultan Ahmet- Beyazıt arasında da hissedebiliriz. (Şekil 2.15) Onu takip eden mimarlar bu prensibe uymuş ve bu noktaları günümüze kadar ulaştırmıştır. (Pardorokes, V., 1992.)



Şekil 2.14 Sixtus V ve Roma, (Moughtin, C., 1992.)



Şekil 2.15 Beyazıt, Ayasofya, Eminönü, Nuruosmaniye meydanları arasındaki aks oluşumu. İstanbul.(Çelik, Z., 1996.)

Kentsel mekan tasarımıındaki bir diğer önemli ilke; mekanlardan bir koridor yaratmak, başka bir tanımla, bir yönlendirme aksı geliştirerek, insanları bir yerden başka bir yere iletmektir. Belli bir yönlendirmenin yanında, ilk mekana dinamizm getirmesiyle de oldukça etkilidir. Kapalı mekanın statik karakteri, belli bir çekim kuvveti yaratan bu aks sayesinde, dinamiklik kazanır.

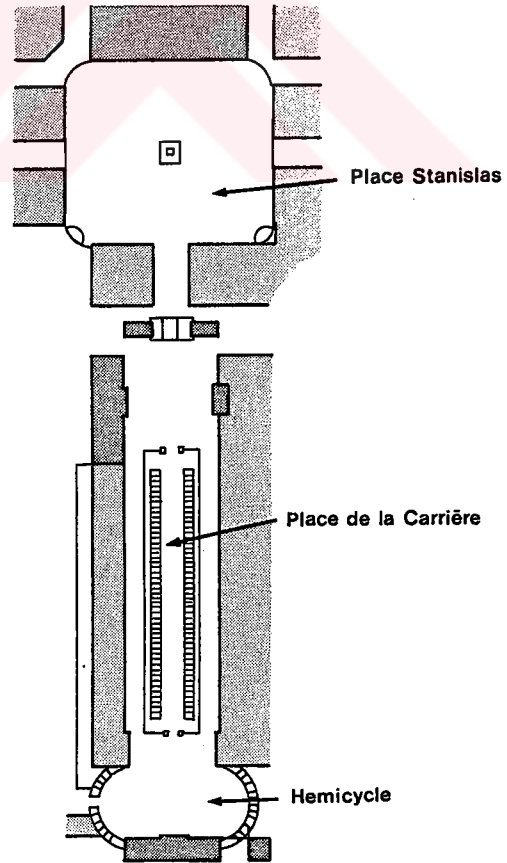
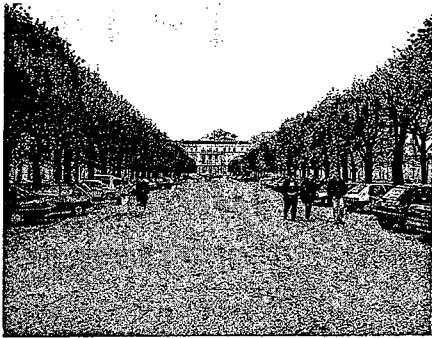
Çevrenin değişik yönlerinden dağınık bir şekilde yola giren yollar, karşılama mekanları sayesinde organize edilerek, hiyerarşik bir düzen veya

çekim kuvveti olan yönlendirme aksları sayesinde ana toplama mekanlarına, vurgulanmak istenen noktalara iletilirler.

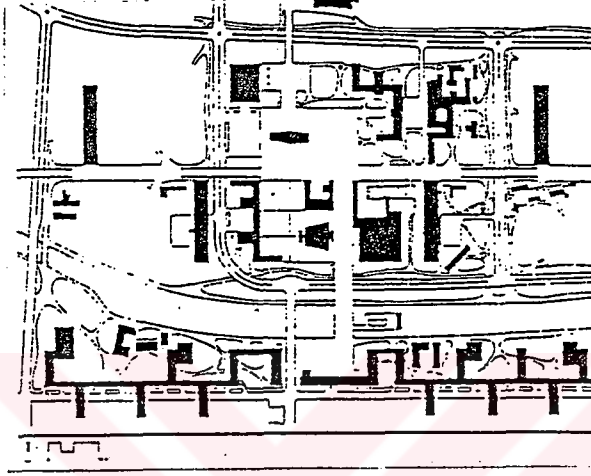
Birbirini izleyen alanlar 1757'de Nancy'de bir aks boyunca simetrik olarak tasarlandı. Dikdörtgen şeklindeki Stanislas Alanı Ville Hoteli tarafından etki altına alır. Aksın yönünü belirleyen ve ana birleştirici elemandır. Belirli cepheler kısa kenarları tamamlar ve meydana çevreler. Doğu köşesindeki aks dar, daha kısa arkadlı binalarla söndürülür.

Stanislas Alanı ve Carriere Alanı arasında bir geçiş alanı vardır. Bu geçiş Zafer Takı ile son bulur, Carriere Alanı'nda bu alan genişler. Fakat bu merkez aks dört sıra halinde dikilen ağaçlarla vurgulanır. Hareket üçüncü alana, bir elipsoid meydana gelince durur, yarım daire, ana aksla dik açı yaparak birleşir. Bu yarım daire kolonlarla çevrelenmiş; hükümet binasının zemin katı ile birleşerek bina ile aksı kilitlemiştir. (Moughtin, C., 1992.) (Şekil 2.16.)

Şekil 2.16 Mimari kütlelerde oluşturulacak yönlendirme aksı sayesinde belli bir yönden gelen yayalar, istenilen zıt bir yöne çekilebilmektedirler. Stanislas Alanı da buna örnek gösterilebilir. (Nancy) (Moughtin, C., 1992.)



Kentsel mekanlar, fonksiyonalist modern mimari ve Le Corbusier ilkeleriyle tartışılır hale gelmesiyle akslar, kapalılık ve işlevselliğin sağladığı sosyal karakterlerinden uzaklaştırılıp sınırları duvar yerine, çizgilerle belirlenen “yol” benliğine büründürülmüştür.



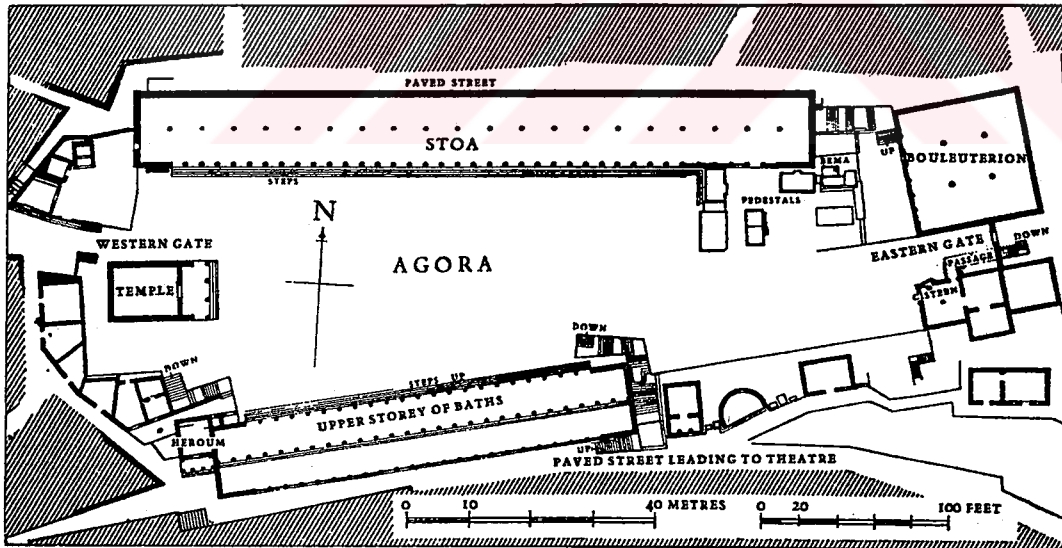
Şekil 2.17 Le Corbusier'in St. Die Merkezi için yaptığı tasarım (1945)
Açık mekanların sınırları tanımlanmamış ve binalar ortogonal
grid içinde tesadüfi olarak yerleştirilmiştir. (Hızlan, S., 1994.)

3. KENT MERKEZİ ve MEYDANIN TARİHSEL GELİŞİMİ

3.1. Eski Çağlarda Kent Merkezi, Meydan ve Aks

İlk insanlar mağaralarda yaşamaya başlamışlardır. İhtiyaçlarının az olması, birbirine olan bağımlılıklarının olmaması bu insanları henüz bir araya getirmemişti. Böylece bu devirlerde herhangi bir meydanlaşmadan söz etmek mümkün değildir. Çeşitli bilimsel buluşlar sayesinde insanların, diğer kişilere ihtiyaçları artmıştır. Çeşitli malzemelerle doğaya karşı da üstünlük kurmaya başlamaları, ilk insanı mağaralardan hiyerarşik bir yerleşmeye itmiştir.

Kent merkezleri, ilk çağlardan bu yana, kentin en önemli yerleri olmuştur. İlk çağlarda kentlerde, bir adet meydan (kent merkezi) bulunmaktaydı. Bu merkez genelde, hatta hepsinde, dinsel öğelerin oluşturduğu bir meydan idi. Daha sonra ekonomik ve toplumsal öğelerin ağırlığına dönüşmüştür. Yunan'da kentlerin merkezi olan AGORA, şehrin tüm fonksiyonlarını bir araya getiren merkezdi. (Şekil 3.1.)



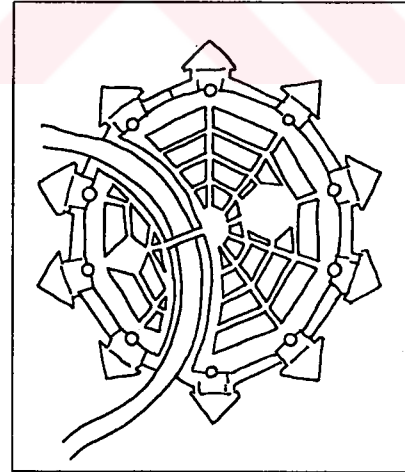
Şekil 3.1 Assos, Agoranın planı. (Zucker, P., 1959.)

İlk kent merkezleri, arka arkaya farklı nitelikleri olan bölgelerde ortaya çıkmıştır. Bu merkezlerin en önemlileri Mısır, Mezopotamya, Girit,

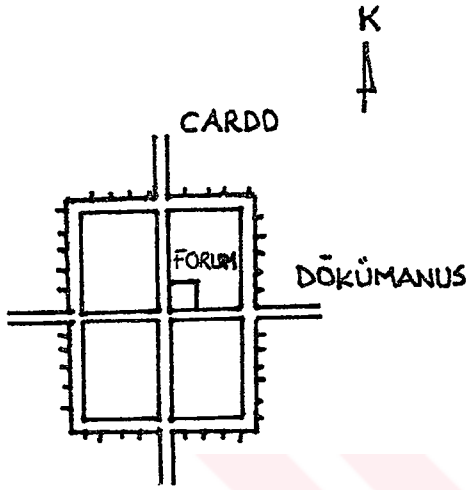
Hititler, Romalılar ve Yunanlılar idi. Yukarıda belirtildiği gibi bu merkezlerin en önemli mekanları meydanlardı. Bu meydanlarda dinsel ve yönetsel işlevler ekonomik işlevlerden daha üstündü. Aslında işlev olarak düşününce, meydanları Eski çağ, Ortaçağ, Rönesans; Barok olmak üzere dört ana gruba ayırabiliriz. (Aygün, T., 1990.)

Eski çağda meydan kentin ortasındadır. Kent surlarla çevrilidir. Bu meydan etrafında dinsel ve yönetsel binalar, dominant öge olarak karşımıza çıkmaktadır. Şehrin zenginleri, dini görevlileri ve yöneticileri kentin meydanının yakınlarında veya çevresinde, fakirleri ise kent çevresine yerleşmişlerdi. Kentin gelişmesiyle zengin kesim, surların içindeki diğer bölgeleri de ellerine alarak, azınlıkları ve fakirleri sur dışına itmişlerdir. Bu da sur dışında, ana meydandan ayrı küçük meydanlar oluşmasına neden olmuştur. Meydanların daha çok toprağa bağımlı bir ekonomik yapıları olmakla birlikte, ticaret de bu meydanlarla birlikte önem kazanmaya başlamıştır. (Çubuk, M.)

Eski çağlarda surlarla çevrili kentlerin, surlarındaki kapılar direkt olarak ana meydana bağlanmıştır. Bu da şehrin içinde, meydandan başlayan ışınsal aksların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Şehrin büyümesiyle sur dışında oluşan meydanlardan, bu kapılara doğru yeni aksların oluşması ile dışardaki meydanlar da büyük önem kazanmışlardır. Dini yönden ziyaret etseler bile, sur dışındaki meydanlarda duraklayarak, dolaylı yönden ticaret de yapmaya başlamışlardır. (Şekil 3.2.)

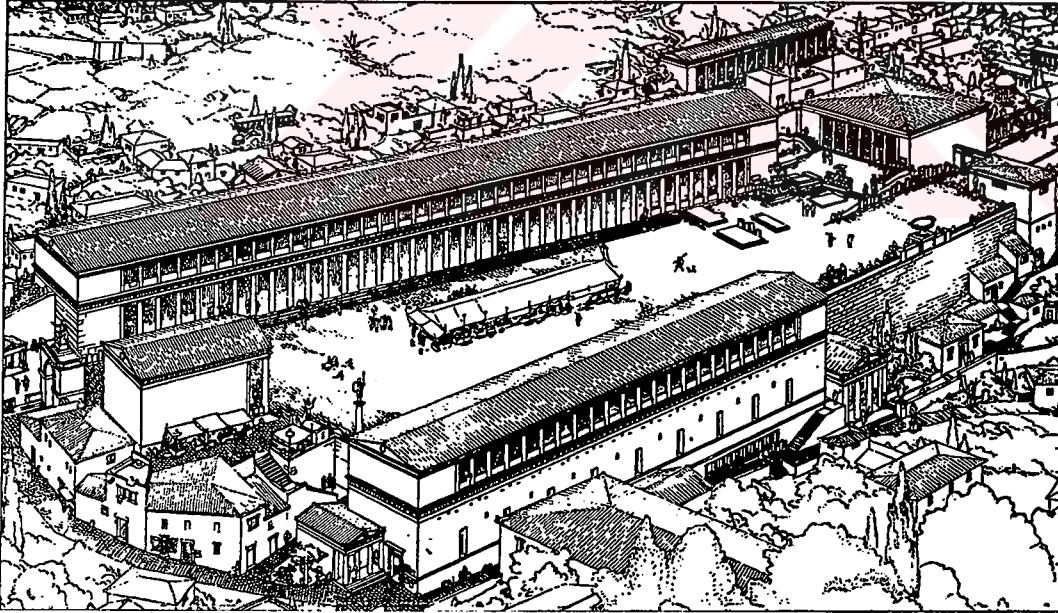


Şekil 3.2 Francesco deMarchi'nin açısai şehir planıdır.



Roma ve eski Yunanda kent merkezleri önemli bir odaktır. Roma kentlerinde iki önemli aks, kuzey-güney doğrultusunda CARDO ve doğu-batı doğrultusunda DOKÜMANUS, merkezin hakim dokusunu oluştururlar. Roma yollarının bir özelliği de, aksların çok geniş olması ve bu aksların üzerinde büyük meydanların yer almasıdır. Bu meydanlarda ve akslarda çeşitli sütunlara yer verilmiş ve şehre bir perspektif kazandırılmıştır. Bunlar dini, yönetsel ve sivil yapılarla çevrilmiş FORUM'lardır. (Çubuk, M.) (Şekil 3.3.)

Şekil 3.3 Roma Şehri.



Şekil 3.4 Assos. Agora ve Stoa. (Zucker, P., 1959.)

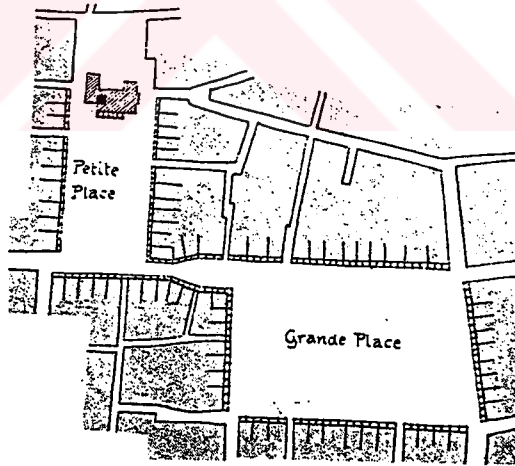
Eski Yunanda ise merkez AGORA'dır. Agora'nın konumu şehrin merkezidir. Yunanistan'da Akropol'ün oluşması, Agora'nın önemini biraz etkilemiştir. Fakat sonra Agora, kentin tüm yapısını oluşturan öğeleri

topladığı için daha önemli bir olgu haline gelmiştir. Toplumsal yaşam, siyaset ve iş için gündelik bir sahne oluşturmaktadır. Agora'ya stoalarla tapınaklar egemen olmuş ve çeşme önemli bir öge haline gelmiştir. Yapıların önleri ve aksların kenarları, tanrılar ve kahramanların heykelleri ile süslenmiştir. (Wycherly, R.E.) (Şekil 3.4.)

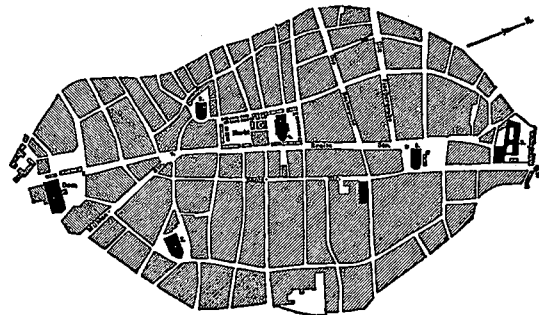
Ortaçağ kent merkezi hem nüfusun artması, hem de gelişmeye kapalı olarak düşünülmüştür. Kent merkezleri geometrik olarak oluşmuştur. Meydanlar ise merkez geometrisinden oldukça uzak ve farklıdır. (Bumin, K., 1990.)

Ortaçağ şehirlerinin oluşmasında formlar serbest ve topoğrafyaya uygun kullanılmıştır. Yerleşmeler toplum ve insan ölçeğine uygun kent elemanlarından oluşmuştur. Birinden diğerine geçişleri olan birden fazla meydan veya meydancık birarada içiçe kullanılmaktadır.(Şekil 3.5.) Düzgün bir geometri kuralına bağlı olmayan, çok çeşitli perspektifler veren bir düzenleme anlayışına sahiptir. Mekanlarda sürekli farklı kaçış noktaları veren perspektifler vardır. (Şekil 3.6.) (Zucker, P., 1959.)

Şekil 3.5 Grande Meydanı ve Petite Meydanı. Fransa. (Zucker, P., 1959.)



Şekil 3.6 Lübeck'in planı. Kuzey Almanya'da ortaçağ şehir örneği.(Zucker, P., 1959.)



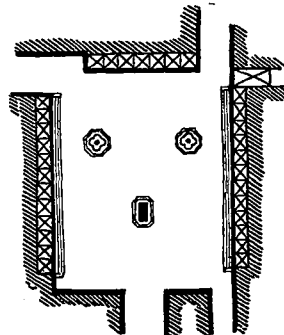
Ortaçağ, meydanlarında önemli bir gelişme göstermiştir. Ticaretin canlanması, deniz ve nehir kenarlarında yeni yerleşmelere neden olmuştur. Katedral ve yönetsel binalar dışındaki yerleşim yapıları büyük boyutlarda olmamıştır. 10. yüzyıldan sonra ticaretin gelişmesi, kale eteklerinde ve kasabalarda yeni koloni kentlerinin oluşmasına neden olmuştur. Bu kentlerin bir pazar meydanı bulunmaktadır. Bu meydan, çeşitli aksların yardımıyla açık araziye ulaşmaktadır. Ticaretle birlikte zenginleşen bu kentler, daha sonra eski çağdaki tersine etrafı surlarla çevrilmiştir. Böylece eski feodal piskoposluk kenti varoluş nedenini yitirmiştir. (Jakson, S.B. 1962.)

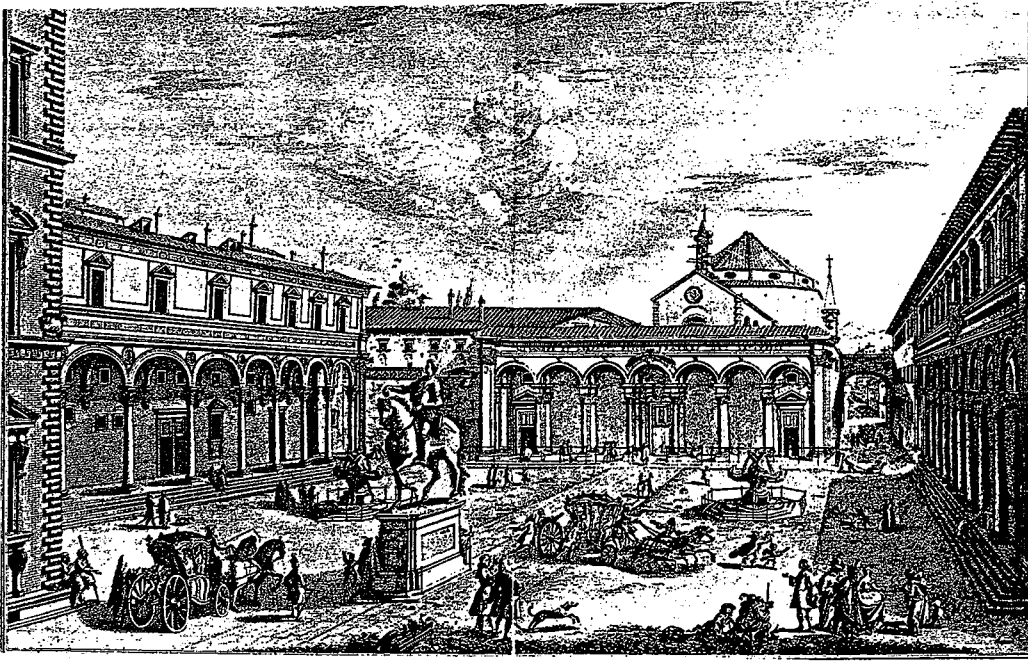
Kilise yeri pazar yeri olmuş, pazar yeri çevresinde tüccarların, değişik meslek sahiplerinin loca binaları ve şehir binası yer almıştır. Ortaçağ kentleri, Roma kenti, şato kenti, fuar veya pazar kenti gibi çeşitliliğe sahip olmuştur. (Çubuk, M.)

Ortaçağ kenti, yerini giderek gelişen geometrik planlamaya bırakmıştır. Barok devri ile ortaçağdan sonra kentlerdeki, meydanlardaki, binalardaki köhneleşme ortadan kalkmış, şehirler yeniden yapılaşmaya başlamıştır. Böylece kentler yaşama döndürülmüştür. Papalar da kentin güzelleşmesine yardımcı olmuşlardır. (Jakson, S.B. 1962.)

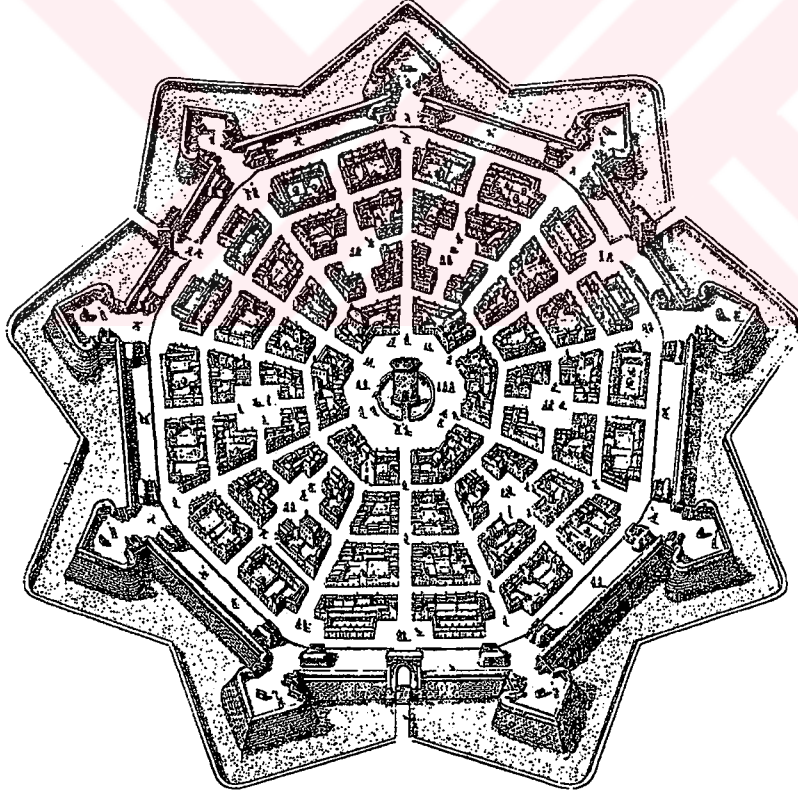
Rönesans, tüm sanat dallarının aşama yaptığı, ortaçağda ki insan ve toplum ölçülerine dayalı kuralların değiştiği bir dönemdir. Tanınmış kişiler adına yeni şehirler kurulmuştur. Bir veya birkaç meydandan dışa açılan ulaşım şeması mevcuttur. Yol kenarları, düz yapı hizaları ile tek bir kaçış noktasına uzanan perspektifler vermektedir. Meydanlar simetrik ve görkemli plastikler ile süslenmiştir. Yapı ve meydan boyutları insan boyutundan uzaklaşmıştır. (Şekil 3.7-3.8.)

Şekil 3.7 Annunziata Meydanı. Floransa.
(Zucker, P., 1959.)



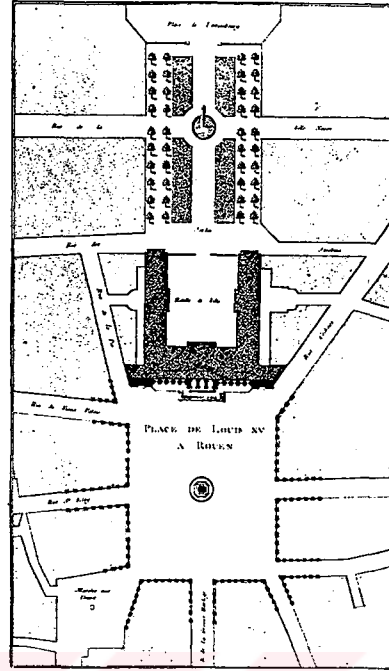


Şekil 3.8 Annunziata Meydanı. Floransa. (Zucker, P., 1959.)



Şekil 3.9 Palma Nova. Rönesans şehri olarak Vincenzo Scamozzi tarafından kurulmuştur. (Moughtin, C., 1992.)

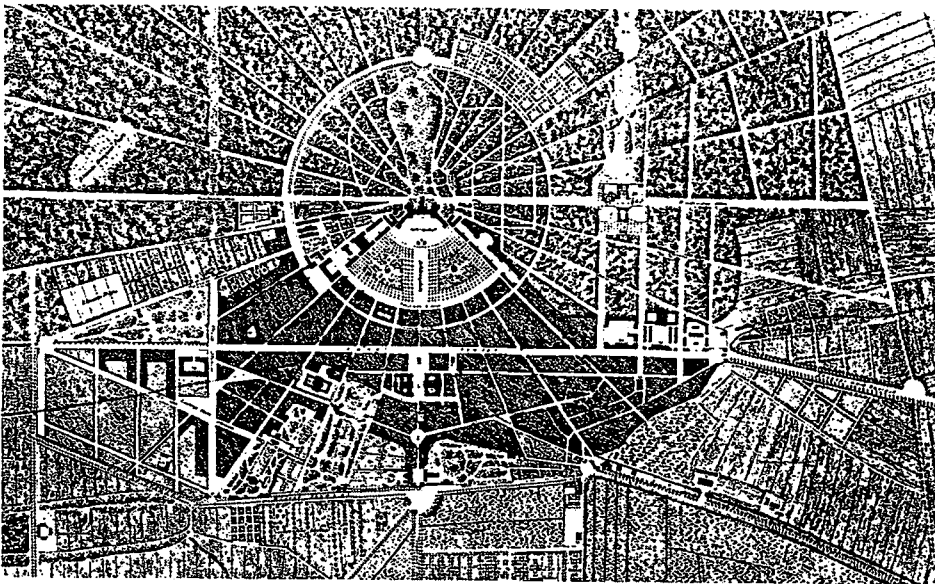
Barok çağda estetik ve güzelliğe önem vermişlerdir. Kent merkezinde parklar, bahçeler ve büyük meydanlar düzenlemişlerdir. Barok çağında en önemli öge meydanlardır. Bu meydanlar sütunlarla, heykel ve anıtlarla süslenmiştir. Bu meydanlarda uygun mevsime göre taze sebze, meyveden antik panoya kadar herşey bulunmaktadır. Barok merkezlerinin en önemli karakteristiklerinden biri de zengin ve çeşitli cadde yaşamıdır. Bu merkezler insanlara, çok hareketli sosyal ortam içinde, zengin bir yaşam sunmuştur. (Jakson, S.B. 1962.) (Şekil 3.10.)



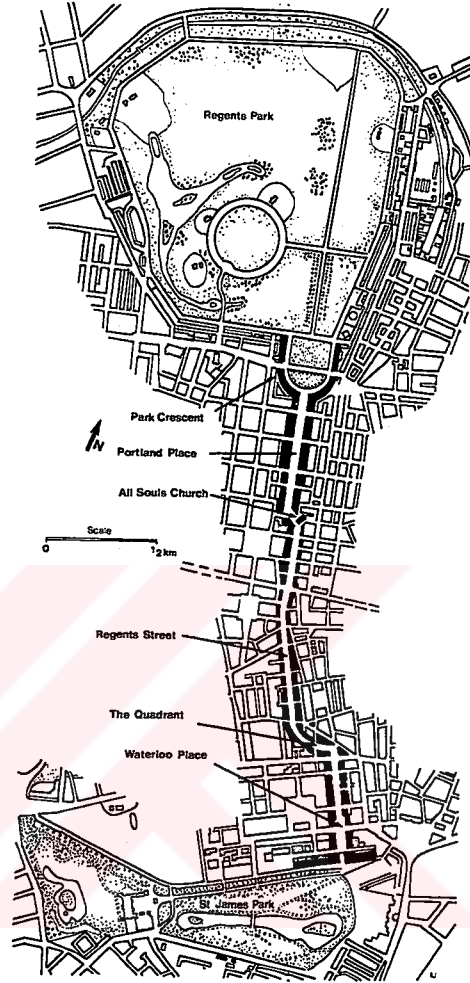
Şekil 3.10 Royale Meydanı

Rönesansla başlayan akımlar bu dönemde biçim değiştirerek görkem ve simetri tek yöneticili toplum yöneticisinin güçlerini simgeleme amacı ile kullanılmıştır. Düzgün ve simetrik yol akslarının yönetici konutunda kesişmesi amaçlanmıştır. Bu nedenle yerleşmeler düz alana çekilmiştir. Karlsruhe bu dönemde kurulmuştur. (Şekil 3.11.)

Şekil 3.11 Karlsruhe. Almanya. (Zucker, P., 1959.)



Barok devrinin sonlarında insanlar daha özel, doğayla içiçe olan mekanlara ilgi duymaya başlamışlardır. Bu da 19. yüzyıldaki en büyük değişikliğin başlangıcı olmuştur. Bu nedenle zenginler giderek kent dışında, bahçeli tek evleri tercih etmeye başlamışlardır. Böylece ilk bahliyöleşme başlamıştır. Bu değişim, kentin ikamet ve iş alanlarının ayrılmasına neden olmuşlardır. Kent planlarında meydanların önemi, çeşitli akslara ve caddelere kaymaya başlamıştır. İki farklı fonksiyona hitap eden meydan arasındaki sokaklar ve yollarda, genişleyen iş merkezleri haline dönüşmesi ve zenginlerin kent merkezinden çıkmasıyla, 18. yüzyılda kent merkezlerindeki ilk çöküntü belirtileri görülmeye başlamıştır. Bu dönemlerde doğa yeniden keşfedilmiş, kent mekanıyla bütünleştirilmiştir. (Şekil 3.12.)

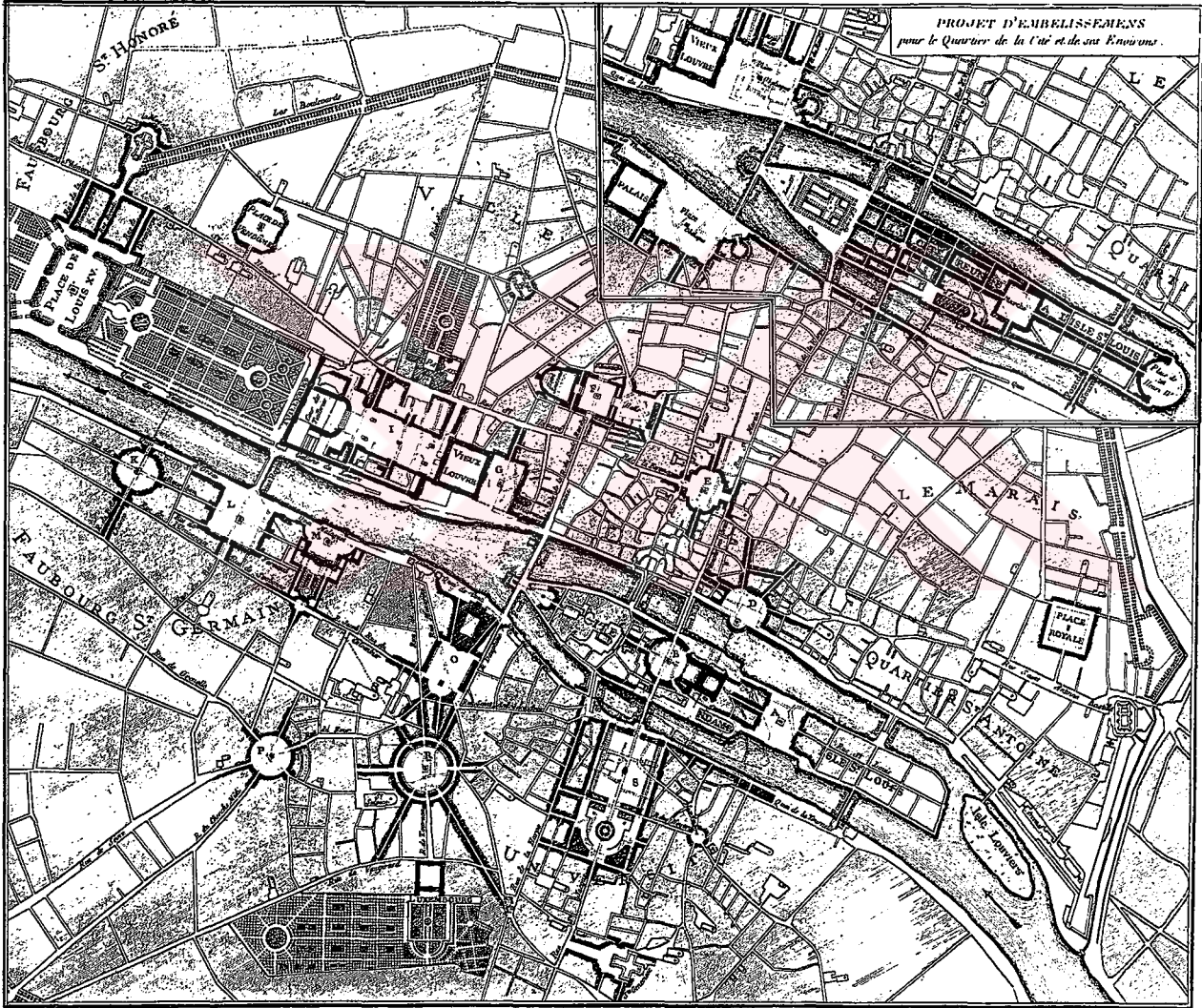


Şekil 3.12 Regent Caddesi, Londra.

Bu cadde Londra'nın kuzey ve güneyi arasındaki bağlantıyı kurmak için oluşturulmuştur.

Bu çağda Amerika'da kütüphane, müze, okul gibi özel fonksiyonlu yapılar çoğalmış ve bu yapılar ikamet bölgelerinden ayrı, merkezi bölgelere yapılmıştır. (Jakson, S.B. 1962.)

Patte'nin Paris'in genel planında, bütün şehir için yeni bir önerisini göstermektedir. Bütün yerleşimin yeni organizasyonunda odaksal nokta olarak meydanlar tanımlanmış ve kullanılmıştır. Ayrıca meydanlar arası bağlantı akslarına yönelen hareketle meydanların önemi artmıştır. (Şekil 3.13.) (Zucker, P., 1959.)



Şekil 3.13 Paris. (Zucker, P., 1959.)

3.2. 19. Yüzyılda Kent Merkezi, Meydan ve Aks

Kıtalar arası ticaretin, hammadde sağlayan ve bu hammaddeyi işleyen merkezlerin artması ile kentlerde büyük değişimler olmuştur. Barok devirdeki değişikliklerin hepsini burada da görebiliriz. Bununla birlikte endüstrileşme büyük göçlere neden olmuştur. Ulaşabilirliğin de artması, kentlere özellikle ticaretin yoğunlaştığı mekanlarda çok etkili olmuştur.

Meydan ve akslardaki binalar gerek boyut, gerekse işlev olarak birçok değişikliklere maruz kalmıştır. Bu da konut alanı olarak bu mekanların boşalmasına, yerlerine iş alanlarının gelmesine neden olmuştur. Ticaret örgütlenmiş, bankalar, borsalar, sigorta şirketleri ve idari bürolar kent merkezinde yer almışlardır. İş adamlarını bir araya getiren kulüpler kurulmuş, ulaşımın artmasıyla birlikte kentin önemli merkezlerine oteller kurulmaya başlamıştır.

Endüstrileşmenin kent meydan ve akslarına getirdiği trafik, kirlilik gibi problemlerden dolayı bu meydanlar yaşanmaz hale gelmiştir. Böylece banliyöleşme de çok daha hızlanmıştır. Zengin nüfus, merkez dışına taşınmış, eğitim tesisleri ve yönetim yapıları, toplumsal yapılar olarak kent merkezinde sayıları artarak yer almıştır. Bu da 19. yüzyıldan sonra, sabah banliyölerden kentin merkezine ve mekanlarına; akşam bu bölgelerden banliyölere bir trafik oluşturmuştur.

Kentin merkezindeki ticari, siyasi vb. akslardan sonra, şehir dışına doğru çeşitli trafik aksları oluşmuştur. Ticaretin gelişmesi ve göçün etkileriyle bu aksların üzerlerinde küçük meydanlarla birlikte yeni iş alanları oluşmaya başlamıştır. Bu da banliyölerin şehirlerle birleşmesine neden olmuştur. Kısacası şehir mekanlarında ve merkezinde oluşan gelişme ve diğer olaylar, bu banliyölere kaymış, daha dış bölgelerde yeni banliyöleşmeler ortaya çıkmıştır.

Görsel aks ve perspektif yaratma ilkesiyle Baron Haussemann tarafından 1850'de akslar yaratarak Paris'i dışa açmıştır. Bunların en önemlisi,

Champs Elysee aksı; birbirine bağladığı Louvre, Place Concorde, Arc de Triomphe bulunduğu Place d'Etoile ve son yıllarda yapılan La Defense ile, Şehre kolay anlaşılır bir geometri sağlamakta, görsel imajı kuvvetlendirmektedir. (Şekil 3.14.)



Şekil 3.14 Haussemann'ın Paris planı.

Eski şehir Akropolis'in kuzey kesminde eski çağdaki düzensiz cadde biçiminde kalmıştır. İlk defa birçok cadde geometrik düzene girmiştir. Athinas ve Panepistimiou uzakta ve düz olmasına karşın ; Mitropoleos caddesi eski atina caddelerinin karakterine daha yakındır. (Şekil 3.15.) (Bastea, E., 1994.)



Şekil 3.15 Atina'nın Akropolis'in kuzeyine doğru gelişmesi. (Bastea, E., 1994.)

3.3. Türkler'de ve Osmanlı'da Kent Merkezi, Meydan ve Aks

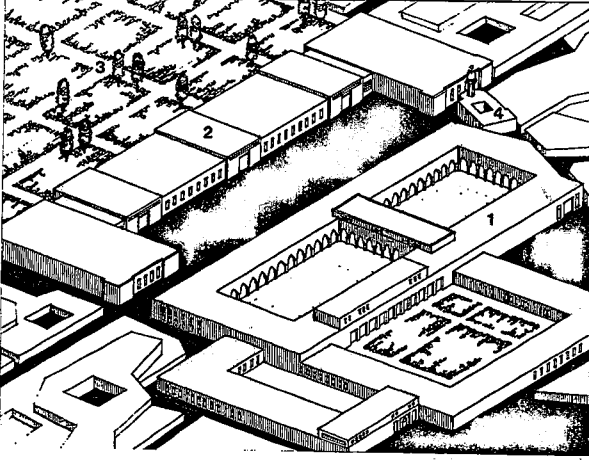
Türkler Anadolu'ya gelinceye kadar göçebe hayatında idiler. Henüz yerleşik bir düzenleri yoktu. Anadolu'ya geldiklerinde Helenistik ve Roma çağlarında tiyatro, agora stadyum ve forumlu kent merkezleri oluşmuştu. Bizans merkezleri ise; kilise, manastır, ticaret yapıları ve konutlardan oluşuyordu. Türkler hiçbir zaman yeni bir kent kurmak için harekete

geçmemişlerdir. Yüzyıllar önce kurulmuş bu şehirlere, kendi kültürel damgalarını vurmak Türkler için daha kolaydı.

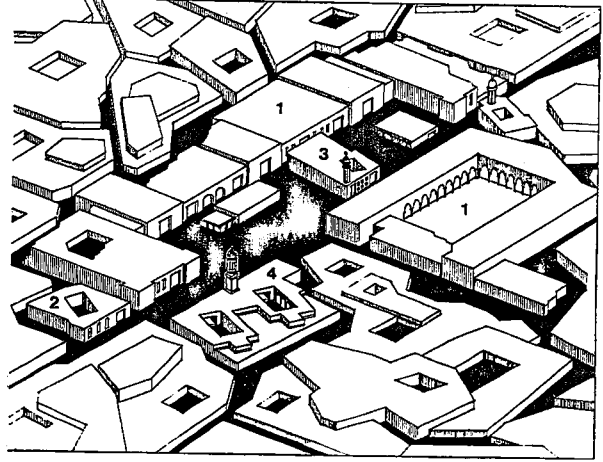
Selçuklular, Anadolu'da şehirler arasına kervansaraylar kurarak ticaretin gelişmesini sağlamışlardır. Bu yollar kentin ana meydanlarına bağlanarak buralarda ticari binaların varolmasını sağlamışlardır. Selçuklu ve Osmanlı devleti ilk dönemlerinde, Anadolu'daki kentlerin bazıları surlu yapılmıştır. Fakat yine de büyük çoğunluğu kaleye sahipti. Meydanlar bu kalenin etrafında kurulur, çarşı ve pazarlar bu meydanlarda oluşurdu. Liman kentlerinde meydanlaşmalar iskeleye yakın yerlerde oluşurdu. Fakat şehirler kurulurken güvenlik için bir sur-kale yapılarıdır. Bu da Türklerin savaşçı bir yapıya sahip olduklarından. Antalya, Alanya, Sinop vb. şehirlerde bunu görmek mümkündür. İslam toplumlarında öğle ve ikinci vakitleri iş saatine geldiği için bu mekanlarla cami birlikte düşünülmüştür. Bu nedenle camiler bir röper noktası olarak ortaya çıkmıştır. Fakat günümüzde ticaret merkezleri daha üstün ve önemli hale gelmiştir. (Aygün, T., 1990.)

Türklerin tarihine göz atacak olursak meydan geleneğinin Osmanlılara kadar büyük forumlar şeklinde düzenlenmiş olduğunu görüyoruz. Bu forumlar Osmanlı döneminde yavaş yavaş dolmuş ve üzerine daha çok büyük anıtlar gelmiştir. Bizans kentinde dışa dönük bir kent yaşantısı olarak düşünülen forum, Türk, İslam kentinde yerini, içe dönük bir kent yaşantısına karşılık gelen camiye bırakmıştır.(Kuban, D., 1975.)

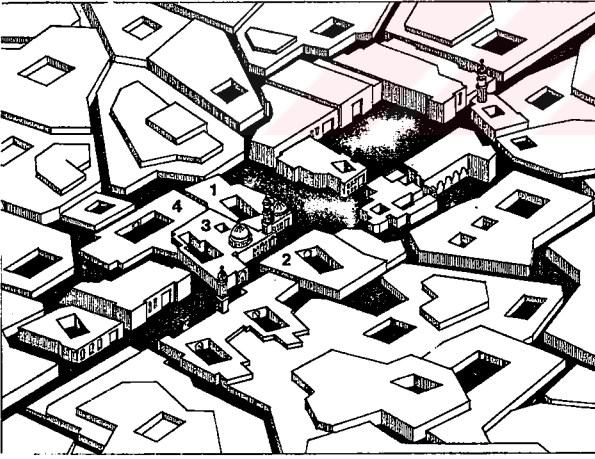
Kahire'de 9. yy.'da kurulan iki saray arasındaki yol anlamına gelen Bayn al-Oasrayn Osmanlılara kadar geniş ve büyük meydan özelliğini korumuştur. Osmanlıların gelmesiyle, önemli bir bölge olan Bayn al-Oasrayn cami, medrese ve hastahane gibi toplumsal binalarla dolmuş ve iki saray arasındaki meydan iyice küçülmüştür. Burada değişmeyen tek yapı al-Aqmar Camii'dir. Bu bölge halen Kahire'de önemli bir aks olarak görülmektedir. (Alsayyad, N., 1994.) (Şekil 3.16-3.19.)



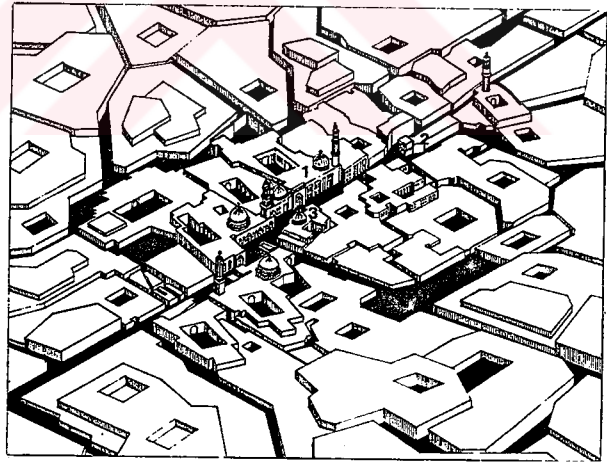
Şekil 3.16 Bayn al-Oasrayn'ın 969 yılındaki geniş meydanı. 4.al-Aqmar Camii.Kahire.



Şekil 3.17 Bayn al-Oasrayn'ın 11.yy. başında meydandan ve Saraydan kalanlar.Kahire.



Şekil 3.18 Bayn al-Oasrayn'ın 1382 yılındaki meydanı.Kahire



Şekil 3.19 Bayn al-Oasrayn'ın 17.yy. da meydan iyice küçülmüş. Kahire.

Osmanlılarda bir kent çekirdeği oluşturulurken cami, başı çekmektedir. Caminin bu çekirdeklerde yer alması suyu da otomatikman bu bölgeye

çekmiştir. Suyula birlikte hamamlar, şadırvanlar ve çeşmeler de bu merkezlerde yer almaya başlamıştır. (Cezar, M., 1985.)

Cami, hamam ve medreselerin etrafında meydanlar oluşmamıştır. Çünkü her yapı, planlı bir kent tasarımı ilişkisi olmadan, işlevsel bir biçimde tasarlanmış ve kurulmuştur. Ancak Türkler avlu ve avlu-meydanlar oluşturarak yapıları organize etmişlerdir.

Celal Esad Arseven, Osmanlıdaki meydan anlayışını şöyle belirtmektedir: “Meydan deyimi bizde eskiden her nevi geniş sahalarda tahsis oluşmuştu. Hatta saray ve büyük binaların içlerindeki üstü açık büyük avlulara bile meydan denirdi. Topkapı sarayının içindeki muhtelif daireleri ayıran avlulara ve cami önlerindeki dış avlulara da hep meydan denirdi.”(Arseven, C.E., 1937.)

Yine Celal Esad Arseven, Eminönü meydanı ve Yeni Cami için şöyle der: “İstanbul’un bazı tarihi yerlerinde mesela Yeni Cami önünde ve köprü başında yapılacak bir meydanın kapalı ve revaklarla çevrilmiş bir meydan olması, Yeni Cami gibi Türk mimarisinin bir baş eseriyle ahenk husule getirecek güzel ve estetik bir meydan olmasını icap eder” (Arseven, C.E., 1937.)

Türk kentlerinin kendi kendini yönetme geleneği çok eskiye dayanmadığı için bu meydansızlık ortaya çıkmaktadır. Çünkü birçok Avrupa kentinde yönetim binalarının var olmasıyla meydanlar oluşmuştur. Türklerde de yönetim binalarının yapılması, bu meydanları gerçek dışa dönüklüğe kavuşturmuştur. Bu da ancak Cumhuriyet’in ilanından sonra, 20. yüzyılda ortaya çıkmaya başlamıştır. (Arslan, N., 1992.)

Sultanahmet çevresindeki açık alanlar ve meydanlar bütünü dünyadaki en güzel örneklerden biridir. Nitekim Topkapı Sarayının Surları, Ayasofya, Sultanahmet Çeşmesi ve bunların oluşturduğu aksın ucundaki Sultanahmet Camisi ve Külliyesi farklı dönemlerde bir kültürel bütünlük içinde oluşmuş olağanüstü bir açık mekanlar bütünüdür. Bu binaların oluşturduğu açık

mekan geometrisi İtalya'daki ve Fransadaki meydanlar gibi kolayca kavranamaz. Sultanahmet Meydan'ı ancak yaşanarak algılanabilir.

Anadolu Türk kentlerinde en tipik kentsel açık alanlar Pazar yeri, bayram yeri gibi alanlardır. Biçimde bir fonksiyon yüklenerek kentin gelişimi içinde ortaya çıkmışlardır. Bu alanlar sebze pazarı, hayvan pazarı gibi Anadolu kentlerinin kırsal özelliklerini daha özgün bir biçimde yansıtır. Bu açık alanlar kentin büyümesine bağlı olarak bir hayli uzun zamanda gelişimlerini tamamlamışlardır. İster sokak, ister meydan olsun bu açık alanları çevreleyen binaların zaman zaman yenilenip değişmesi açık alanlarında birleştirilip büyütülmesi ile sonuçlanmış ve boyut-ölçek olgusunu etkilemiştir.

Yeni ekonomik ilişkiler içinde batı kültürüne yönelmenin getirdiği tüketim kalıplarının ve yaşam biçiminin oluşturduğu kuruluşlar, kent mekanlarının dolmasına neden olmuştur. Lüks tüketim dükkanları, tiyatrolar, eğlence yerleri, cafeler ve bunun gibi kurumlar, toplumun daha önceki kurumlarını tümüyle kaldıracak bir değişme sonucu ortaya çıkarmamıştır. Eski ve yeni kurumlar yanyana yer almıştır. Bunun mekanlara yansımaları, ikili bir merkez yapısını oluşturmuştur. Yeni merkez işlevleri, eski merkezden başlayarak, yeni dış ticaret işlevlerini denetleyen, yabancıların ve milletlerin konut alanlarına uzanan yollar üzerinde yer almıştır. İstanbul'da Galata ve Pera bu şekilde yer almıştır. (Tekeli, İ., 1982)

3.4. Günümüz Kent Merkezleri , Meydan ve Aks

19. yüzyılda başlayan gelişmeler ve değişim günümüzde daha hızlı bir ivmeyle devam etmektedir. Kent merkezinin etki alanı diğer meydanlarla birlikte daha genişlemiştir. Bir kent içinde birden fazla merkez ortaya çıkmıştır. Böylece otomobil şehirleri ortaya çıkmaya başlamıştır. Hizmet sektörünün artmasıyla bu alanlarda çalışanlar çoğalmış ve kent gün geçtikçe kalabalıklaşmıştır. Merkezi mekanlara olan yoğun baskı yapıların daha da yükselmesine neden olmuş, bu da merkezin çok yoğun kullanılmasını gerekli kılmıştır.

“Kent merkezlerindeki trafik, kirlilik ve yaşamın zorlaşması, kent mekanlarının ekonomik, sosyal ve fiziksel bakımdan giderek çekiciliklerini kaybetmesine neden olmuştur. Nüfusun, iş alanlarının çeşitlenmesiyle artması, kentin merkezlerindeki mekanlarına ilgiyi azaltmıştır. Sonuç olarak kent merkezindeki canlılık ve görünüm olumsuz yönde etkilenmiştir.” (Schlichtine, K.; 1981.) Bu da genelde kent kurulurken oluşan mekanlarda görülmektedir.

Kentlerdeki bu transformasyon ilk önce Amerika’da dikkat çekmiş, daha sonra ise Avrupa’da göz önüne alınmıştır. Türkiye’de bu tür çalışmalar yeni yeni ortaya çıkmaktadır. Bu gibi yerlerde çöküntüyü azaltacak önlemler alınmaya başlanmıştır. Bu mekanları korumak için, özellikle araba girmemesiyle çözümler üretilmeye çalışılmıştır. Kazanılan alanları yaya alanı olarak düzenlemek, koruma çabalarının diğer bölümünü oluşturmaktadır. (Dökmeci, V., 1989.)

Paris’te yapılan çalışmalar eski doku ile yeni dokunun arasındaki birleşimin ne kadar güzel olduğunu göstermektedir. Louvre’den başlayıp, Tuileries Bahçeleri, Concorde Meydanı ve Champs-Elysees Bulvarı boyunca uzanarak Arc de Triomphe’la ile sonlanan Paris’in “kutsal aksı” 4 kilometre ötede La Defense bölgesine ulaşır. 160 hektarlık bu alanın 1950’lerden bu yana süren kentsel tasarım hikayesi, Fransa’nın 2. Dünya Savaşı sonrası kentleşme politikaları ve ideolojilerinin bir özeti niteliğini taşır. (Üze, T.K., Ertunç, K. ve Altınyıldız, N., 1990.) (Şekil 3.20)

La Defense, tarihi dokunun bozulmaması için o dokunun hemen dışında iş kentleri oluşturmayı amaçlamak fikrinin ürünüdür.



Şekil 3.20 Paris ve kutsal aks.

Louvre'dan başlayan aksın La Defense'le son bulması için bu aksın sonuna yerleştirilecek bina özenle seçilmiştir. La Grande Arche (Büyük Tak)'la büyük bir pencere yaratılmış ve kutsal aksın devamı sağlanmıştır. (Şekil 3.21.)



Şekil 3.21 La Defense Meydan'ı ve aksı kesmeyen La Grande Arche.Paris. (Özer, B., 1993.)

La Defense'de yaya araç ayırımı ise kesin bir çözüme kavuşturulmuştur. Tamamen yayanın emrine verilmiş bir platformla kademeli olarak doğuda Seine Nehri'ne doğru inen yapay zeminin altında şehirlerarası yollarla genel dağıtım şebekesi, metro ve otobüs garları, tren istasyonu ve otoparklar yer almaktadır. (Özer, B., 1993.)

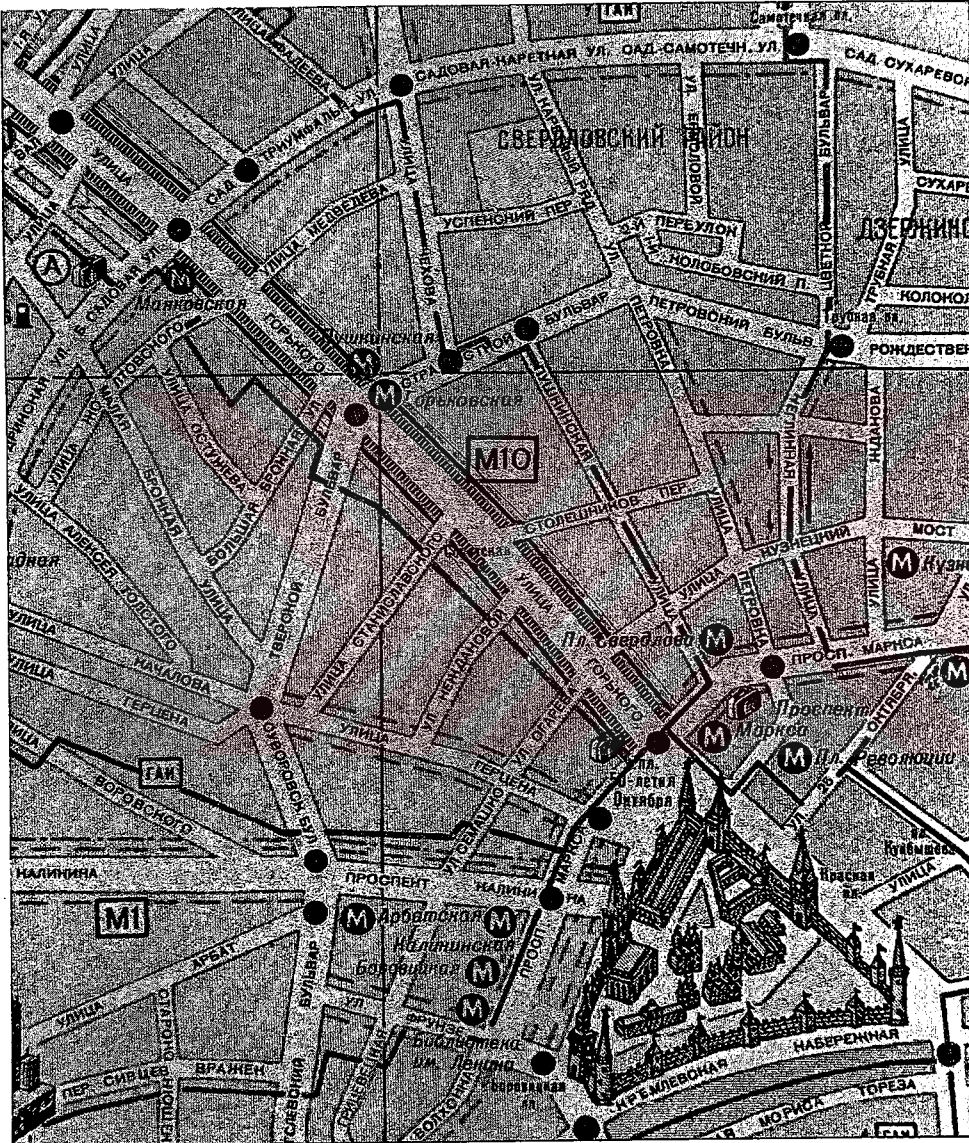
İstanbul'da aynı düşünceyle oluşturulmak istenen, Maslak Bölgesinde şimdiden birçok sorun yaşanmaktadır. 50 yılda düzenlenen La Defence 10 yıl gibi kısa bir sürede Maslakta yapılmaya çalışılması, ileride daha büyük problemlerin ortaya çıkacağını göstergesidir.

İlk yaya ticaret aksları, şehir merkezi trafiğini düzenlemek ve merkezi iş alanında perakende ticareti teşvik etmek için geliştirilmiştir. Bunu yaparken özellikle, fazla işlek olmayan yollar trafiğe kapatılmıştır. Buradaki trafik yükü ise daha işlek olan yollara verilmiş ve merkez bu yollarla beslenmiştir. 1960'ların sonuna doğru ise pek çok batı şehrinde trafiğin şehir dokusu üzerindeki zararlı etkisinin farkına varılmış ve şehir merkezindeki yayalaştırılmış alan ve meydanların sayısı artmaya başlamıştır. (Dökmeci, V., 1989.)

Yaya ticaret aksları bugün birçok merkezde uygulanmaktadır. Bu olgu da, mekanlardaki sosyal aktiviteleri arttırmıştır. Sinema, tiyatro, konser salonu, galeriler ve kültür merkezleri gibi, kişileri biraraya getiren mekanlar çoğalmıştır. Bu da ulaşım sorunlarının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Mekanların büyük trafik sorunu çözülmüş fakat çevre akslardan insanların bu bölgelere ulaşması sorun olmuştur. Bu yüzden sorunların hepsi birarada düşünülerek çözümlenmelidir. Bir sorunu çözmek için başka sorunların ortaya çıkmaması gerekmektedir. Trafiği kapatıp yayaya açmak tek başına çözüm olmamıştır. Bu tür çözümler, kentin tümü düşünülerek, iyi bir planlamayla sonuçlandırılmalıdır.

1930'larda Sovyetler Birliği'ndeki rejim değişikliği ile Kremlin Sarayı'nın kuzeyindeki Tuerskaya Caddesi, Gorki Bulvarı olarak düzenlenmiştir. Gorki Caddesi yeni bulvara bir örnek olmuştur. Moskova'da herkese konut ilkesiyle bulvarın iki yanında 6 ile 8 katlı büyük bloklar oluşturulmuştur. Bu blokların altındaki mağaza ve dükkanlarla bu cadde, aynı zamanda ticari bir aks olarak kendini göstermiştir. (Castillo, G., 1994.) (Şekil 3.22.)

Ticaret merkezleri bu bölgelerde tek tek bulunmaktaydı. Yukarıda belirttiğimiz nedenlerden dolayı bu merkezler gelişmiş, geniş atriumlu alışveriş merkezleri ortaya çıkmıştır. Bunlar kent meydanlarında canlılığı sağlayan mekanlar olarak yer almışlardır.

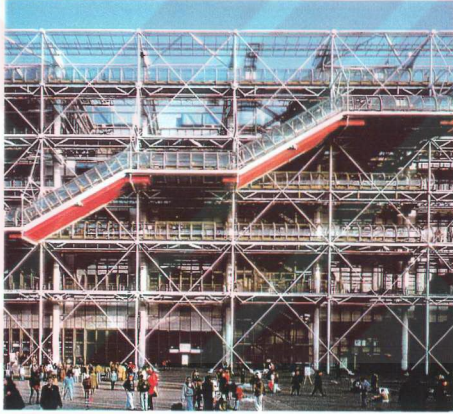


Şekil 3.22 Yeniden düzenlenen Gorki Caddesi. Moskova.

New york Times, meydan yoğun metropoliten trafik birleşme yeridir ve sadece isim olarak meydandır. Tasarımı yapılırken ilk fonksiyonun şehrin

trafik hareketinin en etkili yeri olduğu akılda tutulmalıdır diyerek günümüz meydanlarını en iyi şekilde ortaya koymuştur. (Moughtin, C., 1992.)

Pompidou sanat merkezi önünde oluşan açık toplanma mekanı bu binanın tasarımıyla ortaya çıkmış, yoğun yaşayan bir meydandır. (Şekil 3.23.) Fakat ülkemizde yeni tasarlanan bina ile oluşan ve yaşayan bir meydan örneği bulmak zor.



Şekil 3.23 George Pompidou Merkezi. Paris. (Özer, d. N., 1998)

4. İSTANBUL'DA KENTLEŞMEYİ HIZLANDIRAN, MEYDAN VE AKSLARI DEĞİŞTİREN FAKTÖRLER

4.1. Ticaret

19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu modernleşmeye çalışırken bir yandan da Avrupa'nın emperyalist denetimine giriyordu. Bu dönemde şehir yapısındaki değişimler daha çok ticari yaşamdaydı. Yapısal değişim, ulaşım teknolojisindeki değişim paralelinde gidiyordu. Avrupa malları Türk pazarlarına girerken imparatorluğun tarımsal üretimi de iç pazardan çok dış pazara yönelikti. Bu değişimler merkez yaşamında yeni ticari örgütler ve finansman kurumlarını oluşturdu. Avrupa'da Loca'lar tarihe karışırken, Türklerde de bedesten eski işlevini yitirdi. Bedestenlerin yerini bankalar alırken, tüccarların ticari işleri için iş hanları doğdu. (Cezar, M., 1985.)

Ticaretin yoğunlaşmasıyla Doğu Avrupa limanları gibi İstanbul, 19. yüzyılda Avrupa ticaret merkezinin ilgi ve kayıt alanına girmiştir. Bu kentler Avrupa için artık yalnızca ticaret limanları olmaktan öte; yerleştirilen antrepo ve tesislerle ürünlerin işlenip nakledildiği merkezler haline gelmiştir. Bu nedenle İstanbul batılı tüccar, komisyoncu, inşaatçı ve bankerlerden meydana gelen bir kalabalığın yaşayacağı bir kent olmuştur. (Ortaylı, İ., 1996.)

Konumundan dolayı yüzyıllardır ticaret merkezi durumundaki İstanbul, 19. yüzyıldan sonra daha önemli bir konuma gelmiştir. Bu da endüstrinin gelişmesini, göçün artmasını ortaya çıkardı. Şehirde çeşitli meydanlar ve bunları birbirine bağlayan akslar oluştu.

4.2. Ekonomi, Endüstri

Ticaretin bu kadar hareketli olması İstanbul ekonomisini dolayısıyla endüstrisini de geliştirmiştir. Bu da çeşitli yatırımları İstanbul'a çekmiştir.

Yatırımı yapan kuruluşlar kendilerine, gelişmiş mekanları veya bu mekanlarında yeni merkezler kurarak İstanbul'un dolmasına neden olmuşlardır. Bu da ileride ele alacağımız göç sorununu ortaya çıkarmıştır.

Ticaret yollarının çeşitli kısımların eline geçmesiyle bu yatırımcılar İstanbul'a yerleşmeye başladılar. Böylece insanlar daha önce ortaya çıkan mekanlara yerleşmeye başlamışlardır. Ekonomik gücün bu kesimlerde toplanmasıyla kent meydanlarında ve bunları bağlayan akslarda yer alan konutlar, birer birer bu şahısların eline geçmiştir.

20. yüzyılın ikinci yarısındaki endüstrileşmenin artması, İstanbul'da kent mekanlarında, diğer ülkelerde görülen merkez problemlerini getirmiştir. Büyük kentlerdeki iş yerlerinin desantralizasyonu merkezlerde ekonomik, sosyal ve fiziksel olarak çöküntü yaratmıştır. Çeşitli problemlerle boşalan merkez alan, esas fonksiyonlarını yitirmiş ve hızla köhneleşmeye başlamıştır. (Aygün, T., 1990.)

4.3. Kültür

Günümüzde İstanbul'u, yalnızca nüfusu ve kapladığı alanla değil, barındırdığı değişik kültürler ve yaşam biçimleriyle de büyük kent tanımına uymaktadır. Bu kültürel yapı binlerce yıllık bir birikimle oluşmuştur. İstanbul'da ilk yerleşimler tarih öncesi olmasına karşın bugünkü yerleşim Bizans ve Osmanlılardan sonra meydana gelmiştir. Her iki imparatorluğa da başkent olan İstanbul, sanat ve kültürü tek başına temsil etmiştir. İstanbul her iki dönemde de dinsel başkent olarak belirmiştir. Cumhuriyet döneminden sonra Ankara başkent olmuşsa da İstanbul kültürel başkent olarak özelliğini korumuştur. (Yurt Ansiklopedisi, 1983.)

Bizans döneminde oluşan kültürün üzerine hemen hemen bu kültüre zıt bir kültürün yerleşmesi ve her iki kültürün birlikte yaşaması, çeşitli yapısal değişikliklere neden olmuştur. Yerleşik bir düzen ile, göçebelikten henüz yerleşik düzene geçmeye çalışan kültürler arası etkileşim sonucu, bazı mekanlar ortadan kalkmıştır. Bizans'taki meydan, aks olgusuyla meydana

gelen mekanlar, Osmanlılar tarafından yavaş yavaş yok edilmiştir. Bu mekanlar, ilkeri dönemlerde bina içlerinde avlu olarak değeriendirilmiştir.

Tarihi yarımadaıa yerleşen Osmanlılar, diğeri kùltürleri sur dışına itmeye başlamıştır. Bu da şehrin çeşitli yönleri özellikle Galata, Pera ve Pangaltı yönleri gelişmesini sağlamıştır. Bu bölgelerde değerişik etnik gruplar yüzünden belirli kùltürleri, ayrı ayrı yeralmıştır. Batılılaşma süreciyle dışa açılan ÷lke, diğeri ÷lkelerin konsolosluklarını, görevlilerini ve insanlarını kendi kùltürleri olan bu bölgeye getirmiştir. Ayrıca ticareti elinde bulunduran bu kùltür neriye gittiyse çevresine yenilikleri, para dolayısıyla rant kazandırmıştır. Bu yüzden bu bölgelere olan talep artmış, boş ve büyük alanlar yavaş yavaş dolmaya başlamıştır. Son günlerdeki Taksim'e cami tartışmaları da bu hareket sonucu ortaya çıkmıştır.

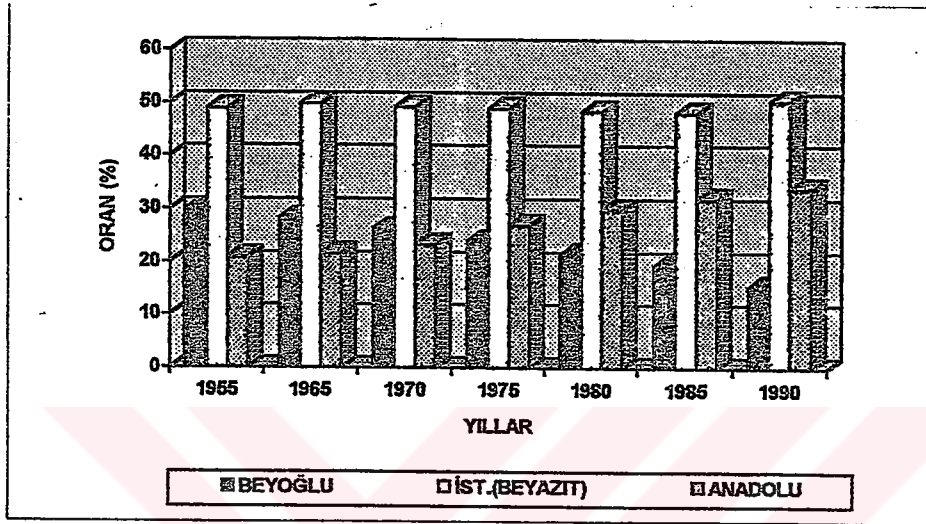
Son yıllardaki ekonomik ve ticari rant, Anadolu'dan değerişik kùltürleri İstanbul'a gelmelerini sağlamıştır. Bu kùltürleri çeşitli banliyöleri kurarak bir arada yaşamaya başlamıştır. Karadenizliler, Kürtleri, Azerileri, Orta Anadolu'daki kentleri (Kayseri, Malatya, Konya vb) ayrı ayrı yerleşmeleri bu banliyöleri oluşturmuştur. Bunu Balkan ÷lkelerinden gelen kùltürleri takip etmiş ve bu kùltür farklılaşması günümüzde de sürerek çeşitli ihtiyaçları ortaya çıkarmıştır.

4.4. Göç

İstanbul, her dönemde göç için cazip bir merkez olmuştur. İlk göç dalgasıyla gelenleri, Haliç çevresiyle sur dışındaki alanlara yerleşmişlerdir. Böylece Cenevizliler ve Venedikliler Galata'ya yerleşerek ilk göç akınlarını oluşturmuşlardır. Zaten göçebe bir hayat sürdür÷lmesi ve dinsel olarak İstanbul'un alınmak istenmesi, Osmanlıların ilk yüzyıllarında göçün daha da büyümesine neden olmuştur.

"18. yüzyılda Anadolu'dan kopup gelen bekar erkekleri, hatta aileleri büyük kentin yığın yığın dolmasına neden olmuşlardır. 18. yüzyıldaki bu göçle; iş bölgelerinde bekarların yaşadığı geniş sefalet yuvaları diğeri bölgelerde

büyük bir gecekondulaşmaya neden olmuşlardır. Mekansal yapıdaki temel değişmeler, yani banliyölerin, gecekonduların ve sefalet yuvalarının oluşumu 19. yüzyıldaki modernleşmeyle başlayan bir süreçtir.” (Ortaylı, İ., 1996.)



Şekil 4.1 İstanbul bölgesel nüfus dağılım oranları. (İ.M.A., İmar Planı, 1995.)

Cumhuriyetten sonra Anadolu'dan gelen göç dalgası İstanbul'un daha da büyük bir kent olmasını sağlamıştır. Endüstri, ticaret ve ekonominin İstanbul'da yoğunlaşması, Karadeniz ve Doğu bölgelerimizden dar gelirli insanları buraya çekmiştir. Bu da büyük konut sorunlarını ortaya çıkarmıştır. Plansız, alt yapısız bu bölgelerde meydan, park gibi ortak kullanım alanları oluşmamıştır. İş bölgeleri şehir merkezlerinde olduğu için meydanlaşmalar, akslar şehir dışındaki bu yerleşim bölgelerinde oluşmamıştır. Kalabalık ve hızla büyüyen kentte, tarihi meydanlar bile yavaş yavaş yok olmuştur. Bu tür merkezlere talebin artması, binalar üzerinde de olumsuz etkilere neden olmuştur. Son zamanlarda planlamalar yapılmışsa da bu trafik yollarının yayalaştırılmasından öteye geçememiştir. Yaşamın zorlaşması, arzın artması bazı kültür çevrelerinin şehir merkezinden başka yerlere gitmesine sebep olmuştur. Bu da köhneleşmeyi daha da hızlandırarak şehir merkezleri harabe haline gelmiştir.

1980’li yıllarda Beyoğlu’nda, sahibi gayrimüslüm olan birçok bina terk edilip, kaderiyle başbaşa bırakılmıştır. Düzenli uygulanan bir imar kanununun olmaması bu bölgelerin oluşumunu olumsuz yönde etkilemektedir. Hatta kiracı olarak gelen bazı kesimler, yıllar sonra bu bölgeleri haksız biçimde sahiplenip çok büyük kazançlar sağlamışlardır.

4.5. Altyapı ve Trafik

Eski çağlardan beri İstanbul, doğu ile batı arasında hem denizyolu hem de karayolu itibariyle bir köprü vazifesi görmektedir. Bu konumu yüzünden ticaret ve endüstrinin gelişmesi diğer birçok kültürün bu bölgeye gelmesine neden olmuştur. Yukarıda belirttiğimiz gibi özellikle 19. yüzyıl sonrası nüfusu artmaya başlayan kentte, 20. yüzyıldaki yeni buluşlarla birlikte, çeşitli altyapı ve trafik sorunları ortaya çıkmıştır.

“Diğer bir gelişme ülkedeki denizyolu, demiryolu gibi ulaşım ağına bağlı olarak ortaya çıktı. İstasyon ve liman tesisleri; uzun mesafe ulaşımı kadar, kentsel ulaşımı da değiştirdi. Kentin dokusundaki ve mekan organizasyonundaki değişimleri hızlandırdı. Gerçi 19. yüzyılda hızlı bir endüstrileşme görülüyor, İstanbul’u dış dünya ile yaptığı ticaret değiştiriyordu. Artık kente gezginler geliyordu. İlk kurulan Hotel Angleterre’i diğerleri izledi. Zengin bankerlerin yer aldığı Tepebaşı’nda Pera Palas yapıldı.” (Ortaylı, İ., 1996.)

19. yüzyılda birçok yönetim organının kurumsallaştığı görülüyor. Merkezdeki yönetim daha sonraları şehir dışlarına taşınmaya başlamıştır. (Önce Dolmabahçe, sonra Yıldız). Yönetim bölgesinde ve diğer bölgelerde trafik nedeniyle yol ve sokak yapılmaya başlanmıştır. 19. yüzyılda kagir bina yapımı teşvik edilmiş olduğu görülüyor. Bütün bu değişim, en başta modern belediye yönetimlerinin kuruluş ve faaliyetini gerekli kılmıştır.

“Beyoğlu’ndaki ve Galata’daki hareketlilik 1869’da tünelin işletmeye açılmasıyla daha da büyük bir hız kazanmıştır. İş ve konut bölgeleri

arasındaki bu trafik, tramvay işletmesinin kurulmasını, yolların açılması ve genişlemesi gibi çalışmaları gerektirdi.” (Ortaylı, İ., 1996.)

Kentin bu biçimde büyümesi kaçınılmaz olarak ulaşım sorununu ortaya çıkarır. Dokusu gereği olarak, diğer ortadoğu kentlerinde olduğu gibi, İstanbul’da da tekerlekli arabayla ulaşım yok denecek kadar azdı. İstanbul’da ulaşım yolu denizdi. Bu yüzden ilk modern kitle aracı vapurlar olacaktır.

“Dünyanın her yerinde olduğu gibi, burada da kamu hizmetlerinin aynı zamanda bir gelir kaynağı olması nedeniyle, yabancı şirketlerin önderliği ve yatırımlarıyla kent hizmetleri giderek yayılmaya başlamıştır. Ancak, müşterilerin daha varlıklı olduğu Haliç bölgesi daha çok bu hizmetten yararlanmıştır. Osmanlı döneminin ardından II. Dünya Savaşı’nın sonuna kadar, kentin aşamadığı bir engel olarak kalmasına karşılık, Karaköy Köprüsü’nden Taksim’e uzanan ve batılı kentin bel kemiğini oluşturan yol, gelişmenin eksenini olmuştur.” (Yerasimov, S., 1996.)

Tek partili dönemde şehircilik adına hiçbir şey yapılmadı, sadece sokak adları değiştirildi. 1950 yılında artan sosyal hareketlilik, yoğun imar çalışmalarına yol açtı. Tarihi kent dokusunun yok edilmesi pahasına açılan yollar kentin çehresini değiştirdi. Bu yıllarda birçok yol açıldı ve varolanlar genişletildi. Günümüzde kullandığımız ana aksların birçoğu bu dönemde açılmıştır. Bu yollar açılırken binlerce bina yıkıldı. Birçok eser ya yıkıldı, ya da yer değiştirildi. Belediye Sarayı, Hilton Oteli, Divan Oteli gibi kentin mimari anlayışındaki değişimi yansıtan büyük binalar yapıldı.

“Bu dönemde sadece yollar yapılmadı. İstanbul gerçek anlamda Anadolu ile tanıştı. Şehir yoğun göç almaya başladı. Kimliği zayıflayan İstanbul’un geçmişten kalabilen alışkanlıklarının hepten yok olduğu yıllar bu yıllar oldu. “(Uslu, İ ve Büyükyılmaz, A., 1996)

“1970’lerde İstanbul’da, büyük bir nüfus yığılmasının etkisiyle, konut ve ulaşım gibi temel altyapı gereksinimlerinde büyük boyutlara varan

sorunlarla karşılaşmıştır. Bu yıllarda mekansal yapı açısından en önemli olgu, Boğazın iki yakasını bir köprü ile bağlamak olmuştur. Şehrin transit taşımacılık işlevini güçlendiren Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyüme sonucunda kısa sürede kent içi ulaşım ağının omurgası haline gelmiştir.” (*)

“Teknolojinin gelişmesiyle birlikte motorlu araçlara olan bağıllık, bunun sonucunda gelen yoğun trafik, park sorunu vb. nitelikli kentsel mekanların özellikle kentsel meydanların oluşumunu engellemektedir.” (Hızlan, U.S., 1994.)



-
- 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, İ.B.Ş.B. Planlama ve İmar Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü, Mart 1995, İstanbul.

5. MEYDAN VE AKSLARIN DEĞİŞMESİYLE BİNALARIN KULLANIMLARI VE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

5.1. İşlevsel Alanların Değişmesi

Ticaret, ekonomi, göç, kültür gibi faktörlerle yüzyıllardan beri gelişen dünyamızda ihtiyaç ve işlevler de hızla değişmektedir. Bu hızlı değişime pahalı ve yavaş olduğu için yapılar ayak uydurmakta zorluk çekmişlerdir. Bu da istenmeyen zamanlarda istenmeyen binaların yapılmasına yol açmıştır.

İlk çağlardaki kent mekanları daha çok pazar, dini törenlerin yapıldığı merkezlerdi. Konut alanları genelde şehrin merkez meydanından dışa doğru dairesel biçimde oluşmaktaydı. Ayrıca bu meydanlarda merkezi bir bölge olduğu için yönetim binaları da yer almaktaydı. Sınıflara göre kentin merkezinden dışa doğru bir yerleşim söz konusuydu.

Daha sonraki yıllarda bu dairesel kent yerleşimi dışa, yani sur dışına hatta çizgisel bir aks üzerine yerleşmeye başladı. Bu da işlevsel alanların çoğalmasına, hatta merkezdeki alanın bu akslar üzerine kaymasına neden oldu. Bu gelişim hızlandıkça şehirlerin ilk işlevsel alanları ilgiyi kaybetti. Böylece şehir merkezleri ve meydanları hızlı bir çöküş dönemine girmeye başladı. Ulusların savaşçı olmalarından kaynaklanan kültür farklılıkları ortaya çıktı. Eski egemenliğin sahip olduklarına, yeni egemenlik sahiplenmeye başladı. Bu da çeşitli yapı karmaşalarına, kullanım ve işlev farklılıklarının ortaya çıkmasına neden oldu.

İstanbul'da da çeşitli merkezlerde, binaların işlevsel alanların değişmesiyle köhneleşmeler meydana gelmektedir. Konut alanı olan bir bölge; ticaret ve iş merkezi daha sonra da kültür merkezi haline dönüşmüştür. Bu farklılaşmadan dolayı gerek binalarda, gerekse çevrede büyük değişiklikler olmuştur. Özellikle Beyoğlu bölgesi bu değişimde etkilenen yerlerden biri olarak kendini göstermektedir. Daha önce sadece erkeklerin gidebileceği gazinolar, kıraathanelerin yerini şimdilerde her

yaştan kadın, erkek, çocuk, her kesimin gidebileceği diskolar, barlar, cafeler, sinema, tiyatro ve lokantalar almıştır.

Tarihsel bir yapı, koşulların değişmesi sonucu eski işlevini sürdüremeyecek duruma gelebilir. İşlevi de tarihe karışmış olabilir. Bu durumda tarihsel konumuna uygun şekilde yaşamını sürdürebilmesi yeni bir işlevle mümkün olabilecektir. Ancak bu, hiçbir zaman bu tür binalara her tür işlevin verilebileceği anlamına gelmemelidir.

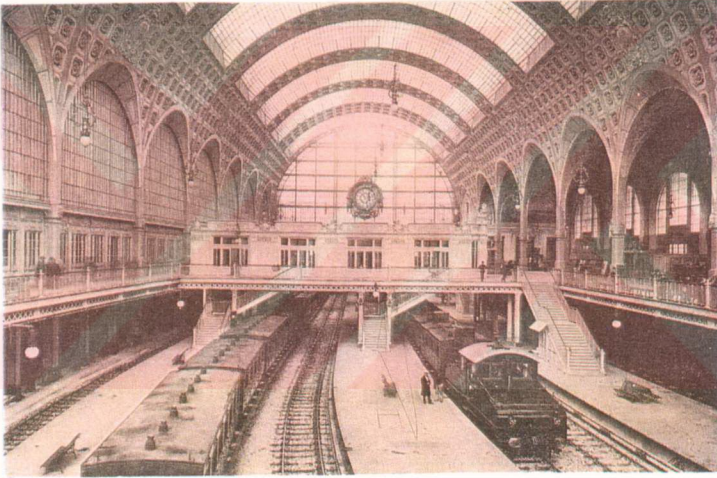
5.2. İşlevsel Alanlarının Değişmesiyle Binaların Fonksiyon Değiştirmesi

Gelişmiş ülkelerde kişisel gelirin artması yada kamu ulaşımında sağlanan kolaylıklar, merkeze uzak alanlarda yerleşmeyi teşvik ederek merkeze yakın olan alanlarda nüfus yoğunluğunun azalmasına, merkezden uzaklaştıkça artmasına neden olarak banliyöleşmeyi ortaya çıkarmaktadır.

İstanbul'da ise her yıl alınan büyük göç nüfusun baskısıyla metropoliten alanın tamamında bir yoğunluk artışı olmaktadır. Merkez alanlarına yakın olan bölgelerde yoğunluk azalışının nedeni bu alanlarda konuttan işyerine değişen işlevlerdir. İstanbul'da Eminönü ve Karaköy merkez alanları; tarihi dokunun artan işlevleri karşılamada yetersiz kalması ve alt merkezlerin gelişmesiyle önemini yitirmişlerdir. Ancak bu alanlarda işlevsel değişme ile gelişme devam etmektedir. Son yıllarda Sultanahmet ve Ayasofya civarında korunması gereken binaların yenilenerek otele ve Galata kulesi çevresindeki eski konutların, işyerine dönüşmesi gibi gözlemler tarihi merkezlerin değişimini ortaya koymaktadır. (Çıracı, H., 1995.)

“Bazı binalar teknolojinin gelişmesiyle işlev değiştirmek zorunda kalabilir. Örnek olarak Orsay Garı'nı gösterebiliriz. 19. yüzyıl Fransız mimarisinin ve 19. yüzyılın gücünü, endüstrileşmesini gösteren bir yapıdır. Garın tasarım amacına uygun olan buharlı trenin ömrünün çok kısa olması, bu trenlere göre düzenlenmiş peronlar uzun katarlar, oluşturan elektrikli

trenin gereksinimlerine yanıt verememiştir. İlgi böylece azalmış ve gar terk edilmiştir. Böylece gar fonksiyon değiştirmek zorunda kalacaktır. İlk önce garın yerine otel yapılması projesi ortaya atılır. Ancak o tarihlerde yıkılan çeşitli tarihi binalara çıkan tepkilerden çekinilerek bu fikirden vazgeçilmiştir. Gar, 1978 yılında da korunması gerekli bir bina olarak kurtarılır. Daha sonraki yıllarda tekrar fonksiyon değiştirerek müze halini alır. Tekrar diyorum çünkü yapısal olmasa da, fikir olarak gara, otel ve müze olarak çeşitli işlevlerin verilmesi düşünülmüştür.” (Hasol, D., 1989.) (Şekil 5.1-5.2.)



Şekil 5.1 1900’lü yılların başında Orsay Garı. Fransa.

Orsay Garı (müzesi) örneğinde olduğu gibi, garın yeniden yaşatılması, müze işlevinin az müdahaleci karakterine karşın bir takım nedenlerle de olsa, tam olarak gerçekleştirilememiştir.

Doğan Hasol’un da dediği gibi “Taşkılla’nın, Haydarpaşa’nın otele dönüştürülmesi gibi günümüzün çok cüretli ve moda fikirleri en azından otel işlevinin ileri derecedeki müdahaleci karakteri nedeniyle temelden

geçersizdir. Anıt binaların geçmişteki işlevlerine göre düzenlenmiş geniş mekanlarının dar otel mekanlarına, oda-banyo birimlerine dönüştürülmesi, mimari koruma açısından olanaksızdır. Taşkıışla'da, Haydarpaşı'da işte bu yüzden otel olamaz". (Hasol, D., 1989.)

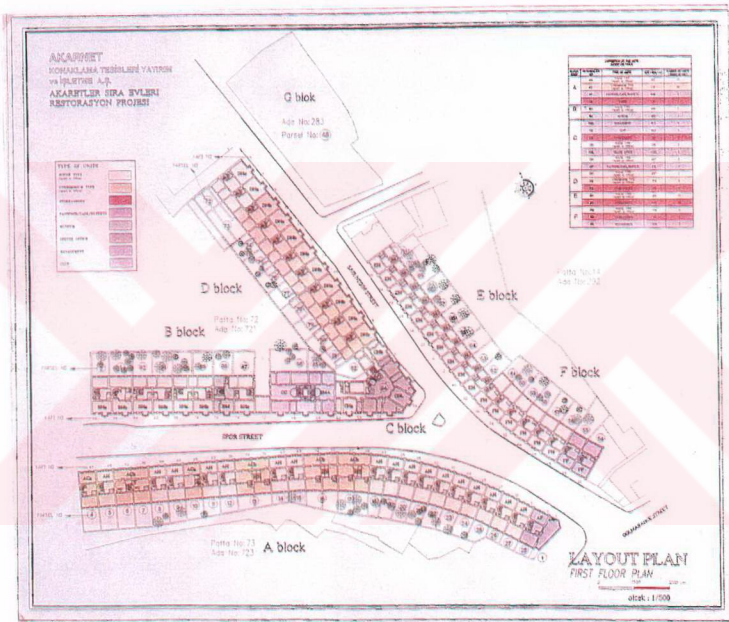


Şekil 5.2 Orsay Garı (Müzesi). Fransa. 1989.

Yukarıdaki gibi birçok bina şanslı olamamıştır. Bunlara bir örnek de eski Tayyare Apartman'larını verebiliriz. Daha önce konut olarak yapılan apartmanlar sırasıyla yurt, büro binası ve otel olarak hizmet vermiştir. İlk önceleri Aksaray ve çevresi gibi, konut alanı içinde yer almıştır. Daha sonraları iş merkezi haline dönüşen bu bölge son zamanlarda; özellikle Doğu Blok'u ülkelerinin dağılmasından sonra başlayan bavul ticaretinin merkezi haline dönüşmüştür. Bu yoğunluk belirli bir barınma sorununu ortaya çıkarmıştır. Böylece Tayyare Apartman'ları da diğer birçok bina gibi otel haline dönüşmüştür.

Beşiktaş sahilinden Maçka'ya doğru uzanan Akaret Sıraevleri 19.yy'ın ikinci yarısında yapılmıştır. Osmanlı mimarisinin ilk toplukonut örneği

olan bu yapıların Dolmabahçe Sarayı'nda çalışan agalar için yapıldığı bilinmektedir. Planlarına baktığımızda 6 değişik plan tipiyle karşılaşırız. 20.yy. başlarında Mimar Vedat Beyin yapısı eklenerek apartman tipleri oluşturulmuştur. (Şekil 5.3.)



katlı otopark, cep sinemaları ve çarşıdan oluşmuştur”.(Alpaslan, M., 1998.)

“Yapılarda korumanın yanısıra verilecek fonksiyonların da seçilmesi, ekonomik değerlerin gözönünde bulundurulması ve en önemlisi koruma sonrası yapıların ve çevrenin yaşatılması amaçlanmıştır.” (Alpaslan, M., 1998.) (Şekil 5.4.)



Şekil 5.4 Akaretler Sıra Evleri. İstanbul. (Alpaslan, M.,1998)

Konak Pier’de birçok bina gibi işlevsel olarak çeşitli sektörlerle hizmet vermiştir. 1854 yılında Fransız Gümrük binası olarak İzmir Konak Meydanında inşa edilmiştir. 1974’de belediye, binayı bir dönem balık hali olarak kullanmış ve kiralamıştır. Aynı zamanda otopark işlevini de üstlenmiştir.

“Eski Fransız Gümrük binası dönemin tüm mimari karakteristikleri ile korunarak strüktürü güçlendirilmiştir. Böylece yeni bir fonksiyona

kavuşturulması planlanmıştır. Kompleksin içinde oluşturulacak proje ile; büyük alışveriş mağazası, mağazalar sinemalar, cafe ve barlar, restoranlar, spor aktivite merkezi, sanat galerisi, moda merkezi, kitabeve ve 6 odalı 5 yıldızlı otel yapılması düşünülmüştür. Bu projenin Mart, 1999'da tamamlanması beklenmektedir." (Pekin, Z. S., 1998.) (Şekil 5.5.)



Şekil 5.5 1856-1860 yıllarında inşa edilen bina işlev değiştirmesine rağmen aslına uygun restore ediliyor. İzmir.

Osmanlı döneminde Darülfun'un binası inşa edilmiş, daha sonra bu bina Meclis'' Mebusan olarak açılmış. Bir süre sonra Adliye Nezareti'ne daha sonra Adliye sarayına dönüşmüş ve bina 1933'te yanmıştır. Aynı parsel üzerinde 1916-1918 yılında Türk neoklasik tarzda ceza ve tutukevi binası projelendirilmiştir. 1982'ye kadar hizmet veren cezaevinin, kapasite ve kullanım farklılaşması nedeniyle, özgün konumundan çok şey yitirdiği saptanmıştır.

Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 1967'de almış olduğu "dış cephelerin korunarak içerisinde istenilen değişikliğin yapılabileceği" kararı doğrultusunda 1992 yılında mevcut blokların yatak odası, toplantı odaları ve avluda saydam bir restorandan oluşan "Kongre Oteli" projesi hazırlanmıştır. (Şekil 5.6.)



Şekil 5.6 Cezaevinden Otele. İstanbul. (Özüekren, Y., 1997.)

İç mekan tanımı açısından, otel ve arasında, ilk anda akla gelen işlevsel örtüşme, otel standart ve beğeniler doğrultusunda, uyumsuzluğa ve çatışmaya dönüşmüş, yasaların elverdiği şartlarda dış çeperin kısmen kapatılmasıyla aleyhine gelişmiştir. (Özüekren, Y., 1997.)

5.3. Binalardaki Yapısal Değişiklikler

Tarihi bir kentin korunması söz konusu olduğunda, izlenilmesi gereken yöntem, dokunun kurtarılması ve korunmasıdır.

Dünya ülkeleri bunu hep böyle bilip uygulamışlardır. Fakat İstanbul başta olmak üzere hiçbir yerde bu değerlendirmeyi yapamamışız. Şehirlerimizi, birkaç anıtı korumakla tarihi kent görünümünde olduğunu sanmaktayız. Anıt niteliğindeki yapılar hariç, hangi bina eski işlevini sürdürebilmiş, hangisinin bazı yerleri değiştirilmemiştir. Bırakınız değiştirmeyi, binalar, yol açmak için tamamen veya kısmen yok edilmiştir.

Bir bina işlevini kaybedebilir, işlevi tarihe karışmış, tarihle birlikte geride kalmış olabilir. Bu bina ancak yeni bir işlevle yaşatılabilir. Fakat bu binalarda, her tür işlevin yapılabileceği anlamına gelmemelidir. Bu durumda kendisini oluşturan işlevi dışında diğer bütün öğeleriyle, iç mekanları, strüktürü, özgün malzemesi, bezemeleri gibi tüm bileşenlerini korumak gerekmektedir. Bu koruma esnasında yeni malzemeler kullanılabilir. Bunlar hiçbir zaman eski malzemelerle karıştırılmamalıdır. Binaya yapılan müdahale, her zaman kendini göstermelidir.

Yapısal değişikliğe örnek İstiklal Caddesi üzerinde, Rusya Federasyonu Başkonsolosluğu yanındaki otel binasıdır. Bu uygulama koruma konusunda tutucu görüşü benimseyenlerce yadırganmasına rağmen uzmanların çoğu tarafından olumlu olarak kabul edilmektedir.

Burada önemli olan şey korunması gerekli bina ile eski eserin ilişkisidir. Eski eser yeni yapının ne kadar dışında olursa genel görünüm için sağlayacağı özgünlük o kadar fazla olacaktır. Böyle durumlarda eski ve yeninin kontrastı veya armonisi esas alınmalıdır. Kontrast eski esere son derece zıt bir malzeme veya tasarım ile olabilir. Burada amaç çağdaş malzeme ve anlayış ile eski esere uyum sağlamak ona karşı saygının bir ifadesi olmaktadır. (Sezgin, H., 1994) (Şekil 5.7.)



Şekil 5.7 İstiklal Caddesi'ndeki otel binası.
İstanbul. (1998, Abdullah Gündem)

Bir binanın yaşayabilmesi için mutlaka bir işleve sahip olması gerekmektedir. Yıllarca boş kalmış, kullanılmamış birçok bina şimdi yıkılmaktadır. Özellikle ekonomik gücü olmayan ülkelerde, tarihi doku

yavaş yavaş yok olmaktadır. Daha önce belirttiğim gibi, üç beş anıtı korumakla (onları da ne derece iyi koruyoruz bilinmez) tarihi kent sıfatını koruyabileceğimizi pek sanmıyorum. Şimdi yeni yeni özellikle Kadıköy’de, yakın tarihimizde yapılan, tarihi özelliği olan bazı binalar cafe, bar gibi işlevler üstleniyor. Buradaki yapısal değişiklikler ortada. Kimisi sütun başlıklarıyla Roma’yı buraya taşımış, kimisi eski Rum evlerini benimsemiş, kimisi eski Türk şark odasını benimsemiş durumdadır. Dışardan bakılınca aynı fakat özde farklı binalar ortaya çıkmaktadır.

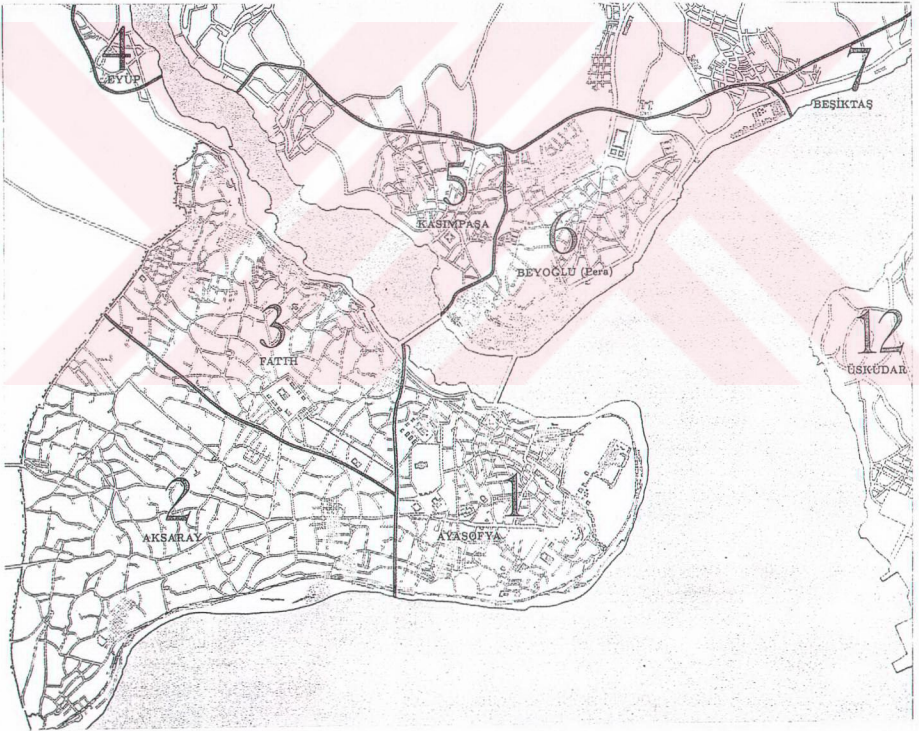
Günümüz modası diyebileceğimiz sadece cephenin korunması ile, strüktürün, malzemenin, bezemenin ortadan kalkmasıyla tarihi kent olmak veya tarihi kent kimliğini sürdürmeye çalışmak ne kadar sürecektir bilinmez. Ancak İstanbul’da, son yıllarda Beyoğlu’nda yapılan bu katliam devam ettikçe kötü sonun uzak olmadığı bir gerçektir.

Kaderine terk edilmiş binaların yıllar sonra el değiştirmesi, rantın getirdiği aç gözlülük sayesinde bir bir ortadan kaybolmaktadır.

6. BEYOĞLU BÖLGESİNİN İNCELENMESİ

6.1. Beyoğlu Bölgesinin Oluşumu

Beyoğlu, Galata'nın üst bölümünde, bugünkü Tünel ile Taksim arasındaki alandır. İstiklal Caddesi ile çevresindeki, Boğaz'a, Marmara'ya ve Haliç'e inen, geniş görünümüne egemen yamaçlardan oluşur. İstiklal Caddesi bu yamaçların en yüksek, doruk çizgisini izler. Beyoğlu, hiçbir zaman surlarla çevrilmemiş sınırlarını, topografik olarak dik yamaçlar belirlemiştir. (Şekil 6.1.)



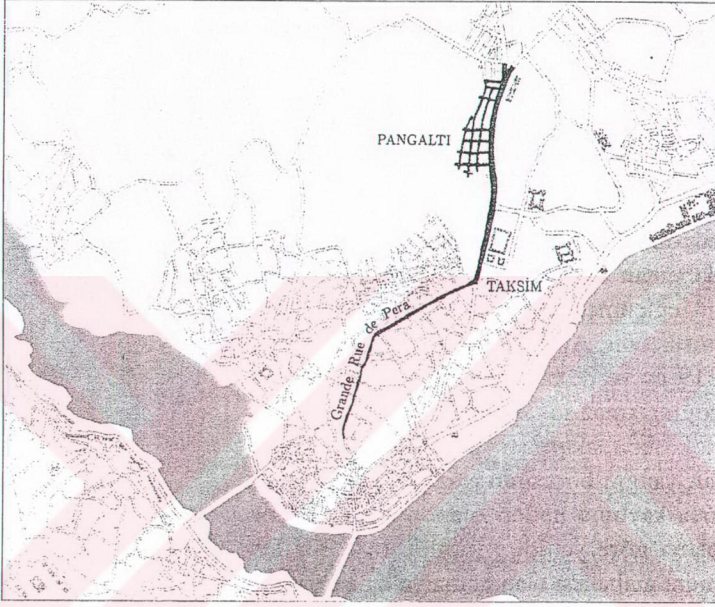
Şekil 6.1 Beyoğlu Bölgesinin İstanbul'daki konumu. (Çelik, Z., 1996.)

Bizans döneminde, Galata semtinin surları dışında kalan tüm çevresi bağ, bahçe ve korularla kaplı bir gezinti ve av alanı idi. Bu bağ evleri, 14. yüzyılda İmparatorla Cenevizliler arasında çıkan anlaşmazlıklarda birkaç kez yıktırılmıştır. İstanbul yakasında oturan Bizanslılar, Beyoğlu'na "karşı yaka" anlamına gelen "Pera" adını vermiştir. Bir söylentiye göre, son Trabzon İmparatoru David Comnenus, Fatih'in buyruğuyla İstanbul'a getirilmiş ve Tünel'de sol tarafta, eski Rus Konsolosluğu'nun bulunduğu yerde bir köşke yerleştirilmiştir. Bu nedenle de, bu semte Osmanlılar, "Beyoğlu" adını vermiştir.

İstanbul'un ticaret merkezi Galata idi. Küçük, büyük gemiler burada demirleyerek getirdikleri malları boşaltırlar ve alacakları eşyaları yüklerlerdi. Galata'ya 13. yüzyılda yerleşmiş olan Avrupalılar, İstanbul'un Türklerce alınmasından sonra Galata'nın ekonomik olarak büyümesi, kalabalıklaşması ve güçlü Osmanlı ordusunun verdiği güvence ile surun dışına Beyoğlu'na taşınmışlar. Özellikle de İstiklal Caddesi ("Grand Rue de Pera" yada "Cadde-i Kebir") çevresinin gelişmesinde etkili olmuşlardır. (Dökmeci, V. ve Çıracı H., 1990.) (Şekil 6.2)

Galata bölümünde değinildiği üzere, sur dışında Pera, fetihten sonra yeni bir Avrupa kentini andırır biçimde gelişmeye başlamıştı. Beyoğlu'nun gelişmesinde en büyük katkı yabancı ülke elçiliklerinin burada yerleşmesi olmuştur. Pera'ya ilk olarak Fransızların elçilik binası, 1535'te bugünkü yerinde inşa edilmiştir. Bu ilk yerleşmelerin Galata'dan Pera Bağları'na doğru uzanan ana arterin (Cadde-i Kebir, Grand Rue de Pera, bugünkü adı ile İstiklal Caddesi) iki yanında oluşmaya başladığını görüyoruz. Zengin tüccarlardan oluşan bu laventen (Perut) yarı azınlık, yani Avrupalı melez bir halk grubunun, devrin Avrupai üslubunda yaptırdıkları elçilik binaları, konak, tiyatro ve bağ evleri, burada bir mimari zenginliğin gelişmesine öncü olmuştur. (Şekil 6.3.)

II. Beyazıt'ın yaptırdığı Asmalımescit Camii ile bugünkü Galatasaray civarında yaptırdığı Acemi Oğlanlar Ocağıyla (1481), Pera'daki Müslüman yerleşmenin sayısında da bir artış başlamıştır.



Şekil 6.2 İstiklal Caddesi (Caddei Kebir). İstanbul. (Çelik, Z.,1996.)

İstiklal Caddesi bu dönemlerde, Tünel'den Taksim'e kadar uzanan Pera Caddesi üzerinde toprak, kaldırımsız, atlı tramvaylı bir yoldu. Yolun bir yanında bağlar, bahçeler içinde konaklar ve bunların arasında elçilik binaları, kiliseler oluşmuştu. Diğer yanında ise bağımsız Petit Champs Mezarlığı (bugünkü Şişhane Tepebaşı tarafı) bulunmaktaydı. Müslümanların yaşadığı Asmalımescit ve Galatasaray bölgesi ile Hristiyanların yaşadığı ve elçiliklerin çoğunlukta olduğu Dört Yol, Polonya ve Tomtom semtleri süratle gelişen bölgelerdi.

Zamanla Beyoğlu'nda da bir nüfus artışı söz konusu olduğu için bölge sınırlarının Galatasaray'dan Taksim yönüne uzanan yapılaşmalarla genişlediğini görüyoruz. Bu yapılaşmalar içinde Galatasaray ağalarından Hüseyin Ağa'nın yaptırdığı Ağa Camii önemli bir odak noktası oluşturur. İstiklal Caddesi sonuçta, Taksim Sokağı ile kesiştiği yerde, Taksim meydanına bakan köşede bulunan, II. Mahmut tarafından su için Taksim'e yaptırılan sekizgen taş yapı ile meydana açılır. (*)

* İ.B.Ş.B., (1987), Taksim Meydanı Kentsel Proje Yarışması.

6.2. 19. Yüzyıla Kadar Beyoğlu Bölgesi

16. yüzyılın ortalarına doğru Beyoğlu sırtlarında yalnızca bağ evleri bulunduğu belirtiliyor. İspanya'dan kaçan Arapların Galata'ya yerleşmesiyle Galata nüfus yoğunluğu çok fazla artmıştır. Güçlü Türk Ordusunun verdiği güvenle, insanlar sur dışına yerleşmeye başlamıştır. Bu durumda, ilk önce elçilikler sur dışına çıkmaya başlamıştır. Buna bağlı olarak, elçilik görevlilerinin ve korunan tüccarların, zengin yerli halkla Galata dışına taşmalarıyla kendine özgü, Avrupalılara özgü bir yerleşmenin oluşmasına yolaçmışlardır.

Kapitülasyonlarla dış ticaretin gelişmesi, konut alanlarını yavaş yavaş sur dışına itmeye başlamıştır. Yolların dar, çok eğimli ve limana ulaşamaması, ticaretin yukarıya doğru gelişmemesine neden olmuştur. Böylece Galata'yı terketmek zorunda kalan tüccar evleri Beyoğlu'na taşınmıştır.

Galata'da ilk elçilik binasını yapan Fransızlar, veba salgınından dolayı Beyoğlu bağlarına taşınmışlardır. Fransız kralı ile Osmanlı padişahı arasındaki yakın bağ burada kurulmuş olup, Beyoğlu'nun diplomasi tarihinin ilk önemli olayıdır.

Daha sonra, kapitülasyon hakkı elde eden diğer ülkelerin elçileri de Beyoğlu'na yerleşmeye başlamışlardır. İngilizlerin Doğu ülkelerine ulaşmak için geldikleri İstanbul ve İzmir'de ticareti ele geçirmeleri ve bu ülkelerin deniz gücünün de büyümesi, Osmanlıların ticari egemenliğinin azalmasına neden oldu. Bu üstünlük, Beyoğlu'nda kendini daha da iyi göstermektedir. 16. yüzyılda Marmara kıyıları, ticari önemini yitirmiş ve limanlar terk edilmişti. Kentin ticaret merkezi tümüyle Haliç kıyılarına yönelmişti. Beyoğlu yavaş yavaş büyümeye başlamıştı.

17. yüzyılda İstanbul'a gelen gezginler, Beyoğlu'ndaki yabancıların tam bir serbestlik içinde kendi geleneklerini ve alışkanlıklarını sürdürdüklerini anlatmaktadırlar. Beyoğlu'nda ilk kilise 1628 yılında yapıldı. 17. yüzyıldaki bir gravürde surların dışında sadece birkaç bina görünüyordu.

Bu yüzyılda Beyoğlu, Galatasaray'a kadar uzanıyordu. Dört yol mevkii Beyoğlu'nun merkezi durumundaydı. Hristiyan tüccarlar Beyoğlu'nda oturuyordu. Bu tüccarların dükkanları Galata'da idi.

17. yüzyılda Beyoğlu'nda beş semt vardı. Dört yol, Tomton, Polonya, Asmalımescit ve Galatasaray. Balıkpazarı semti ise 17. yüzyılın sonlarında gelişmeye başladı. 1645'ten sonra birçok elçilik Beyoğlu Tepesinde yerleşmeye başlamıştır.

Bu dönemde, İstiklal Caddesi toprak, kaldırımsız ve dar bir yol idi. Bu yolun bir yanında elçilikler, kiliseler, bahçe içinde konaklar, öbür yanında ise mezarlık vardı. 1673 yılında Beyoğlu'ndaki veba salgını buranın boşalmasına neden olmuştur.

17. yüzyılda Beyoğlu bir işyeri olmaktan çok, bir konut alanı görünümündeydi. İşyerleri, depolar Galata çevresinde yer alıyordu. Beyoğlu, uluslararası ticaret alanı olan Galata'ya bağlı olarak gelişmiştir. Bu dönemde Beyoğlu tek bir cadde üzerine kurulu idi. Çok sayıda çıkan yangın nedeniyle buradaki evler taş, kil ve kerpiçten yapılmaya başlanmıştır.

18. yüzyılda Lale Devrini, Osmanlı İmparatorluğu için, eski düzen yaşantısının son bulduğu, batıdan örnek alınarak yeni bir yaşantıya kavuşturma yolunda ilk önemli adımın atıldığı bir geçiş dönemi olarak nitelemek uygun olur. Bu dönemdeki yoğun batılılaşma atılımları, yabancıların imparatorluk üzerindeki idari, ticari ve kültürel etkilerini arttırmıştır.

Bunun sonucu olarak, batılılaşma atılımları, mimaride de taklitçiliği özendirmiştir. Projesi Avrupa'da çizilen binaların sayısı artmıştır. Bu yoğun batılılaşma akımı, Avrupa'nın lüks tüketim mallarını kolaylıkla Osmanlılarda pazarlanmasını sağlamıştır. Beyoğlu, Avrupa ithal malı satan mağazaları, zanaatkarları ve sosyal yaşamıyla Osmanlı uygarlığı içinde, bir Avrupa kenti olarak gelişmesini sürdürdü. Osmanlı'daki batılılaşma

hareketinden dolayı; daha önce pek ilgi görmeyen Beyoğlu, daha önemli bir konuma gelmiştir.

Bu dönemde İstanbul'a gelen diplomatlar, gezginler ve araştırmacıların, buradaki yaşantılarını anlatan yazı ve gravürleri ülkelerinde yayınlamaları, pek çok kişiye İstanbul'u görme isteği uyandırdı.

Beyoğlu nüfusu, batılılaşmanın ağır basması nedeniyle arttı. Galatasaray'dan öteye, Taksim yönüne yapılaşmalar çoğaldı. Sol yakada, Hüseyin Ağa'nın yaptırmış olduğu Ağa Camii ile burada bir müslüman mahallesinin oluşması sağlandı. Bu nüfus artışı, Beyoğlu'nda büyük bir su sıkıntısı yaratmıştır. Ancak 1732'de III. Ahmet tarafından ele alınıp I. Mahmut tarafından tamamlanmış olan su sistemi ile halkın gereksinimleri karşılanmıştır. İstiklal Caddesi'nin sonunda I. Mahmut'un 1731'de yaptırdığı, 1786'da Sultan Abdülhamit'in yeniden düzenlettiği sekizgen su tesisi, alana adını vermiştir.

Fransız Devrimi, Osmanlılarla olan ticaretin uzun süre kesilmesine neden olmuştur. İngilizler bu boşluktan yararlanarak ticareti ellerine geçirmiştir. Devrim sırasında Fransız elçiliği kapalı kalmıştır.

18. yüzyıl sonunda, İstiklal Caddesi'nde, yapıların ya tamamı taş veya tuğladan, ya da alt katları taş, üst katları ahşaptandır. Sokakta fazla dükkan ve trafik yoktur. Yapılar en çok üç, dört katlıdır. (Dökmeci, V. ve Çıracı H., 1990.)

6.3. 19 Yüzyılda Beyoğlu Bölgesi

“Beyoğlu 19. yüzyılda Avrupa yaşam biçiminin, Doğu Akdeniz’deki salaş bir modeli gibiydi. Kagir binalarıyla, karşıdaki ahşap İstanbul’a tepeden bakan, sokaklarında, farklı giyimde insanların gezindiği, değişik yemeklerin yendiği, farklı biçimde eğlenilen, özgün şivelerle yabancı dillerin konuşulduğu, yabancı kitap ve gazetelerin satıldığı ve Osmanlı aydınının Avrupa’yı gözlediği pencere bu semtti. Beyoğlu’nda sadece zengin ve fakir farklıydı. Burada imtiyaz, dille ve dinle değil, servetle olurdu. 19. yüzyıla bakınca insanlar Beyoğlu’nu refah ve servet semti olarak görmüşlerdir. Fakat bir dizi gösterişli konağın, elçilik sarayları ve kiliselerin çevresi, sefalet apartmanlarıyla doluydu. Yabancı restoranlar, birahaneler, cafeler ve gezginci Avrupalı grupların temsil verdiği tiyatrolar da buraya doldu. Daha sonra gezginleşen gayri müslimler de buraya yerleşti.” (Ortaylı, İ., 1995.)

“Beyoğlu’nda 19. yüzyılda yaşanan hayat, dünyanın her metropolündekinin bir kopyasıydı. Karşısındaki İstanbul, bu muhafazakar şehir, Beyoğlu’ndan, Bizans’tan beri uzak durmuştur. Fakat 19. yüzyılda İstanbul karşı kıyaya da adım atamadan edemedi. Yemek, içmek, eğlenmek ve alışveriş etmek için her dil ve dinden insanın işi Beyoğlu’na düşerdi. Bu nedenle iki ayrı dünya, ahşap Galata köprüsüyle, atlı tramvay ve Avrupa’nın ilk metrolarından biri olan Tünel’le birlikte bağlanmıştı.” (Ortaylı, İ., 1995.)

Beyoğlu genel olarak 19. yüzyılda gelişmiştir. Bu gelişmenin nedeni 19. yüzyılda Osmanlı dış ticaretinin hızlı bir gelişme göstermesidir. Osmanlı İmparatorluğu’nun dünya kapitalist sistemi ile bütünleşmesi sonucu, Beyoğlu bir uluslararası ticaret merkezi olmuştur.

19. yüzyılın başında Beyoğlu, bahçeli evleriyle hala banliyö görünümündeydi. Burada sürekli oturan Hristiyanların yanında resmi kayıtlara göre, varlıklı müslümanların da yazlık evleri vardı.

19. yüzyılın ilk yarısında, Beyoğlu ve çevresi henüz tam olarak kentleşmemişti. Araba binde bir kullanılmakta idi. Taşıma daha çok hayvan sırtında, sedye ile yada yaya olarak yapılıyordu. Yüzyılın ikinci yarısında, Galatasaray ile Taksim arası gelişti. Beyoğlu artık kapitülasyonların koruması altındaki yabancıların, tüccarların, bankerlerin, armatörlerin ve kozmopolitik bir çevreye yerleşmek isteyen zenginlerin, Paris modasını taklit ederek yaşadıkları bir yer olmuştur. Yüzyılın sonunda, Paris'in en ünlü sahne oyunlarını gösteren üç tiyatro vardı. Bu tarihte, modern toplumun gereksinim duyduğu tramvay, gaz, su gibi altyapı hizmetleri sağlanmıştı. Bu da yaşam standardını arttırmış ve Beyoğlu daha cazip hale gelmiştir.

Moltke'nin mektuplarında, bugünkü Alman elçiliğinin bulunduğu yerde, eskiden son derece güzel görünümlü bir mezarlık olduğu anlatılmaktadır. Ayrıca bu mezarlığın mesire yeri olduğu da söylenmektedir. Şimdi o mezarlıktan sadece bir taş kalmıştır.

1844 tarihinde deniz yoluyla toplu taşıma başlamıştır. Galata'nın ve dolayısıyla Beyoğlu'nun toplu taşıma ile diğer İstanbul semtlerine bağlanması, Beyoğlu'nun büyümesinde ayrıca rol oynamıştır.

“Beyoğlu'nun eşsiz mimarlık örneklerinden biri olan, Beyoğlu Postahanesini, 1875 tarihinde tüccar Theodor Sivaciyan konut olarak yaptırmıştır. Yapı, 1907'de Posta-Telgraf Nazırı Hüseyin Hasip Efendi zamanında satın alınarak, Posta-Telgraf Merkezi olarak kullanılmaya başlanmıştır. Yapı sistemi bu dönemdeki diğer Beyoğlu yapılarında olduğu gibi volta döşemeli kağıt yığmadır. Cephe kaplamaları mermer ve neo-klasik stildedir. Bodrumda sarnıç vardır.” (Dökmeci, V. ve Çıracı H., 1990.)

19. yüzyılın ortalarında, Taksim çevresinde iskan alanı gittikçe gelişme kaydetmektedir. Bu konuda öncülük askeri yapılarıdır. Mecidiye Kışlası'nı, Gümüşsuyu Hastanesi, onu da Gümüşsuyu Muzika-i Hümayun kışlası takip etmiştir. O arada Taksim Kışlası da takviye edilmiştir. Bu

çevrede iskana, askeri yapıların öncülük etmesi, konut ve diğer yapıların lehine olmuştur. Zira, özel konut için, devlet istimlakı ile mezarlıktan yer alınamazdı. Mezarlık sahaları iskana müsait duruma gelince, konutlar buralara adım adım ilerlemiştir. (Cezar, M., 1991.)

“Kırım Savaşı’ndan sonra hız kazanan imar hareketi sonucu, burası fiziksel doku yönünden, İstanbul’un başka taraflarından farklı bir çehreye bürünür. Tiyatro, lüks otel, modern pastahane, çok katlı kagir apartman gibi yapılar ilk defa burada yapılır. Bazı binalarda normal boyutlu veya küçük boyutlu heykellere, kabartma halinde insan figürlerine yer verilir. Beyoğlu’nun mimari görüntüsünde, bu kabartma ve heykeller Batı havasını iyice hissettirmiştir.” (Cezar, M., 1991.)

Beyoğlu 19. yüzyılda iki büyük sıkıntı geçirmiştir. Bunlar 1831 ve 1870 yangınlarıdır. 1870 yangınının yayılma alanı daha büyük olmasına karşın; 1831 yangınından sonra kagir yapıların artması ve ekonomik durumun kuvvet kazanması, bu yangının sarsıntısının kolay atlatılmasına neden olmuştur. İlk önceleri ahşap olan yapılar, bu yangınlar nedeniyle, önce yarı kagir, daha sonra tamamen kagir hale dönüşmüştür. Ama buna rağmen Türkler ahşaptan vazgeçmemişlerdir. O dönemde ahşabın daha ucuz ve sıcak bir malzeme olması Osmanlı’yı bundan vazgeçirmemiştir. Konut dışında ise dini, kültürel, bedesten, dükkan gibi yapılar ise taş veya tuğladan yapılmıştır.

Bu dönemdeki yapılaşmada, Batı’daki örneklerle birlikte bir Osmanlı sentezini de hissetmek mümkündür. Pera palas özellikle görünüşü açısından oriental formlara sahipti. Gezinlerin artmasıyla ortaya çıkan oteller, bu yüzyılda daha lüks ve güzel hale gelmiştir. Cadde üzerinde açılan Tokatlıyan Oteli, asansörü ile o dönemdeki bütün konfora sahipti. (Şekil 6.4-6.5)

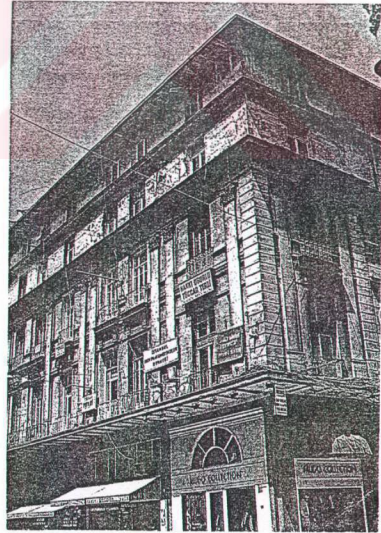
İstanbul’un birçok yerinde, özellikle Beyoğlu’nda 19. yüzyılın son otuz yılında dükkanların görünümü çok değişmiştir. Bazı dükkanların bütün bir bloğu kaplayacak kadar büyümesi, mağaza ve pasaj yapımını arttırmıştır.



Şekil 6.4 Pera Palas Oteli. İstanbul. (Cezar, M., 1991)

Şekil 6.5 Tokatlıyan Oteli. İstanbul

“Konut alanında da, Beyoğlu bölgesinde hızlı bir değişim göze çarpmaktadır. Konut bölgesinde bahçeli konaklar yıkılarak, yerine bitişik düzen ve kagir binalar yapılmıştır. Etnik yönden karışma ve sosyal sınıflaşmaya göre bir mekansal biçimlenme göze çarpmaktadır. Konut alanı Beyoğlu’nda genişlemiş, Tarlabaşı yerleşim alanı olmuştur. 20. yüzyıl başlarında apartman yaşamı bu bölgede tipik duruma gelecektir. Varlıklı aileler bile Fener, Balat ve Samatya gibi eski durumunu koruyan azınlık



mahallerini bırakıp, Beyoğlu'na taşınmaya başlamışlardır.” (Dökmeci, V. ve Çıracı H., 1990.)

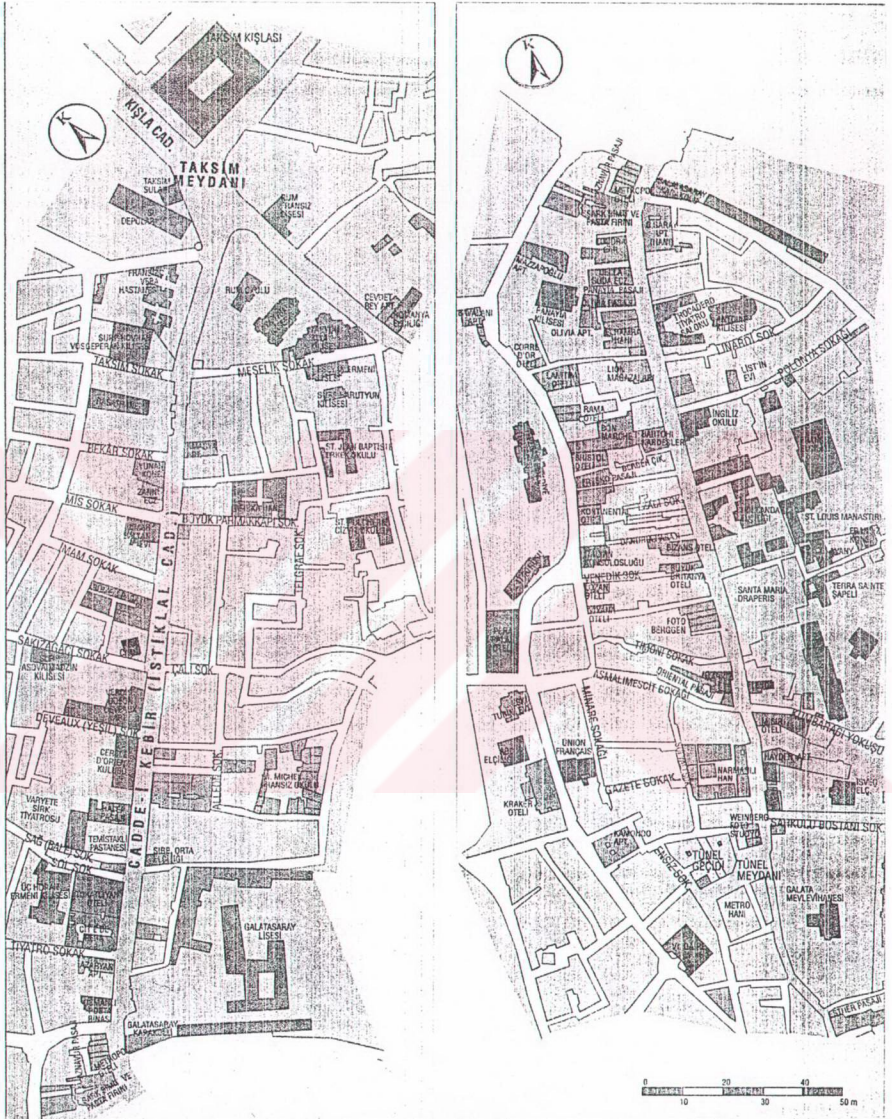
Avrupa'dan alınan yol döşeme teknikleri ilk önce Beyoğlu'nda uygulandı. Gaz lambalarıyla caddeler aydınlatıldı. Çağdaşlaşma ve yenileşme hareketlerinin, Avrupa kültürü ile sürekli ilişkide olan Beyoğlu'nda başlamış olması, bu yapılaşmaların başarılı olmasını sağlamıştır. Ayrıca İstanbul'un diğer semtlerine yayılmıştır.

Bu hızlı gelişmeyle kalabalıklaşan Beyoğlu, artık insanların buluşma; gezme yeri haline geldi. Bu nedenle Beyoğlu bölgesindeki mezarlıklar mesire yeri, park ve gezinti alanı olarak düzenlendi. Fakat Kırım Savaşı'ndan sonra bu etnik topluluk bozulmaya, çeşitli yasadışı işlerin, Beyoğlu'nun rahatlığından dolayı bu bölgeye kaymasına neden olmuştur. Bu kötü gidişat içinde artık azınlıklar yarı özerk bir yönetim kurdular. Kendi kanunları ile yargılanıp Avrupa yasalarına bağlandılar. Hatta Fransızlar bir itfaiye ekibi, İngilizler de yüz kişilik bir polis ekibi kurdular.

1850'lerin ortalarından başlayarak Osmanlıların giderek borçlanması ile Avrupa maliyesi, Osmanlı maliyesini denetimi altına almıştır. Böylece 18. yüzyılın ilk günlerinde başlayan batılılaşma hareketleri, 19. yüzyılın sonunda güçlü bir batı denetimi ile sonuçlanmıştır. Bu ekonomik denetim ve kültürel etkileşimin sonucu, kentsel yapılaşma, en güçlü biçimde Beyoğlu'nda kendini göstermiştir.

6.4. 20. Yüzyılda Beyoğlu Bölgesi ve Taksim Meydanı

“20. yüzyılda, Beyoğlu'nda Galatasaray ile Taksim arası önem kazandı. Bu alanda, hala bahçeli konakların bulunması ve bunların apartmana dönüşmesi olanağı, buranın genişlemesini sağlamıştır. Ayrıca 1913 yılında ilk elektrikli tramvayın Beyoğlu'nu Şişli'ye bağlaması, Galatasaray Taksim arasını Beyoğlu'nun en gözde yeri yapmıştır.” (Dökmeci, V. ve Çıracı H., 1990.)



Şekil 6.6 19.yy. sonu 20.yy. başları Taksim Meydanı'ndan Tünel. İstanbul (İstanbul Ansiklopedisi, 1994.)

“19. yüzyıldaki barok, rokoko ve neoklasik yapı tarzı, 20. yüzyılla birlikte yerini Artnouveau uygulamalarına bırakmıştır. Bu süslemeli ve yenilikçi akımla, Beyoğlu’nun çevresinde yeni semtler oluştu ve gelişmeye başladı.” (İ.B.Ş.B. 1987.)

20. yüzyılın başında Beyoğlu’nun postahane, lokanta ve eğlence yerleri sayısında artış oldu. Beyoğlu’nun otellerinden Tokatlıyan, ünlü yazarların, şairlerin, politikacıların, işadamlarının uğrak yeri idi. Özellikle yazarlar, şairler ve ressamlar, Tanzimat’tan sonraki yenilikçi akımla birlikte akın akın Beyoğlu’na gelirlerdi. Burada sohbet ederlerdi.

“24 Temmuz 1923’de Lozan Antlaşması’yla kapütilyasyonların kalkması, yabancı sermayenin etkinliğine son verdi. Böylece yabancılar yavaş yavaş Beyoğlu’nu terk ettiler. Yabancılar için aracılık yapan azınlıkların büyük bir bölümü de başka ülkelere göçtüler. Ayrıca elçiliklerin Ankara’ya taşınmasıyla, onların çevresinde ayrıcalıklı olarak çalışan azınlıkların bir bölümünün de, Beyoğlu’nu terk etmesine neden oldu.” (Dökmeci, V. ve Çıracı H., 1990.)

Bu dönemdeki bayındırlık çalışmaları arasında, Taksim Meydanı’nın 1928 tarihinde yeni baştan düzenlenmesi, Beyoğlu Caddesi’ni mekansal açıdan noktalıyordu. Bu düzenleme sırasında, Taksim Meydanı’na İtalyan Mimar Kanonika tarafından yapılan Taksim Cumhuriyet Anıtı yerleştirildi. Taksim Kışlasının karşısındaki askeri eğitim alanında, kentin ilk planlı ve düzenli apartmanları yükseldi. Taksim ile Gümüşsuyu Askeri Hastanesi arasındaki mezarlık kaldırıldı. Bu bölge 1930’larda apartmanlaşmaya başladı. 1940’larda Taksim Kışlası yıktırıldı ve yerine Taksim Parkı yapıldı. Bundan sonra Taksim daha çok buluşma ve toplanma yeri olarak işlevini sürdürdü. Beyoğlu çevresindeki semtlerin yoğun bir biçimde gelişmesi, Taksim Meydanı’nı kentin merkezi durumuna getirdi. Törenler, mitingler gibi toplumsal olayların merkezi, artık Taksim Meydanı’ydı.

Cumhuriyet Dönemi’nde yabancılardan boşalan yerlere, yeni yetişen Türk işadamları, aydın Türkler ve Beyoğlu yakasını kentin en seçkin yeri olarak

bilen aydınlar gelmeye başladı. Fakat 1950'lerden sonra, kırsal göç ve hızlı kentleşme nedeniyle, yeni semtler gelişti. Zengin ve varlıklı aileler, ticarethaneler, eğlence yerleri bu yeni gelişen çağdaş alt merkezlere dağıldı. Ayrıca toplumun kültürel bir değişime uğraması, Beyoğlu'na olan ilgiyi azalttı. Böylece insanlar, şartları daha elverişli yerlere gitmeye başladı. Artan nüfusla birlikte oluşan trafik yoğunluğu, ulaşılabilirliği azalttığı için bu bölgede çöküntü alanları yarattı. Eskiden Beyoğlu'nda görülmeyen, ucuz mal satan dükkanlar ve imalathanelerle doldu. Para akışının azalması, dış ticarete getirilen zorluklar, kapitilasyonların kaldırılmasıyla yabancıların gitmesi, Beyoğlu'ndaki binaların da köhneleşmesine neden olmuştur.



Şekil 6.7 Taksim Meydanı. İstanbul.(İstanbul Ansiklopedisi, 1994.)

Bazı lüks mağazaların İstiklal Caddesini terk etmeyişi ve yoğun bir trafik aksı üzerinde bulunuşu, hala Beyoğlu'nun canlılığını korumasını sağlamıştır. Bununla birlikte, pek çok bina boş durmakta yada atölye olarak kullanılmaktadır. Bu özellikler Beyoğlu'nda yavaş yavaş çöküntü alanının ilerlediğini göstermektedir.

Beyoğlu, Avrupa kültürün İstanbul'a benimsetilmesinde çok önemli bir rol oynamıştır. Osmanlı Uygarlığı'nın batıya açılan bir penceresi gibidir. Batılı gazeteler, kitaplar ve kültürel etkinliklerle burada tanışan İstanbul toplumunun, batı kültürün diğer semtlere de yayılmasında rol oynamıştır.

6.5. Taksim Meydanı ve Çevreleyen Yapılar.

Şişhane ve Tünelbaşı'ndan başlayıp ana eksen olan İstiklal Caddesi'nin iki yanında, yoğun bir yerleşim sergileyen Beyoğlu, burada ilk kez geniş perspektifli bir boşluğa uzanır. Taksim Meydanı'ndan çeşitli yönlerle doğru giden caddelerle, kendisine ulaşmış olan insan ve taşıt hacmini, çeşitli yönlerle taksim eder. Bu bölge çok yeni tarihlerde bir meydan kimliği kazanmıştır.

Taksim Meydanı'nda ilk imar eseri, klasik bir Osmanlı su binasıdır. 1732-1733'te, kuzeydeki gümrak ormanlarından şehre ilk kez su getiren künkler, teraziler ve kemerler sistemi burada sona eriyor. Bu su, köşedeki taş bir mahsenden, çeşitli yönlerle taksim ediliyordu. Meydan da ismini buradan almıştır.

Tarih sırası ile meydana imar getiren ikinci eser, Harbiye yolu başındaki Topçu Kışlası olmuştur. Atatürk Kültür Merkezi önündeki yeşil alanda ise, basit yapılı, orta avlulu ahırlar vardı. Kışlanın karşısındaki boşluk talim yeri idi. Burası 1920'li yıllarda apartmanlarla dolmuştur ve Talimhane adını almıştır.

1920'li ve 1930'lu yıllarda, binaları boşalmış ve avlusu futbol sahası olarak kullanılan kışla, Lütfü Kırdar'ın imar operasyonu ile ortadan

kalkmıştır. Meydanın Boğaziçi tarafı ve yamaçları, azınlık ve müslüman mezarlıkları ile kaplanmıştı. 1920'li yıllardan sonra bu mezarlıklar da apartman dizileriyle dolmuştur.

“Meydanın kenarında, 19. yüzyılda, elektrik idaresinin yabancı müdürü için bir bina yaptırılmıştı. Üç katlı, cephesi sarmaşıklı bu güzel bina da, II. Dünya Savaşı'ndan sonra yıktırılarak, yerine Atatürk Kültür Merkezi yaptırılmıştır. Meydanın batı kenarında, birkaç önemli bina daha vardı. Bunların en önemlisi Osmanlı Bankası'nın Fransız genel müdürüne tahsis ettiği, güzel Berok konaktı. Bu konağın yerinde ise şimdi The Marmara Oteli yükselmektedir. Meydanın Sıraselviler'e dönen köşesinde de panjurlu ve kagir binalar vardı. Bugün onlar da yıkılmış durumdalar.” (Gülersoy, Ç., 1994.)

Meydanın doğu yönünde, Talimhane Apartmanlarının önüne, 1930'lu yıllarda, beton sütunlar üstünde yükselen bir bina oturtulmuştur. Bu bina Kral Gazinosu'ydu. Dar ve uzun bir dekor biçimindeki yapının üst katı, 1940'ların eğlence hayatında çok ün yapan lokanta ve gazino olarak çalışmıştır. Adnan Menderes'in 1956-1960 imar operasyonunda yıktırılan binanın arkasındaki apartmanlar da Bedrettin Dalan tarafından 1987'de yıktırılmıştır. Böylece Taksim Meydanı, su haznelerinin önündeki küçük meydana, bugünkü durumuna gelmiştir.

7. SONUÇ VE ÖNERİLER

Eski çağlardan beri, ticaretin ve ekonominin yoğun olduğu bölgeler her zaman gelişmede öncü bölgeler olmuşlardır. Bu gelişmelerle insanlar kolay ve sağlıklı yaşamın yollarını rahatlıkla bulabilmişlerdir. Teknolojinin gelişmesiyle hızlanan, ticaret ve göç, çeşitli kentlerde yeni merkezleri oluşturmuşlardır. Günümüze yaklaştıkça, artan nüfus ve hızlı yaşam yüzünden, çeşitli imar ve yapı hareketlilikleri ortaya çıkmıştır.

Kent, herşeyden önce karmaşık bir ekonomik olgudur. Bu temel gerçek, kentsel mekanın özel nitelikler taşıyan bir kesimini oluşturan tarihsel çevreye de doğal olarak yansımaktadır. Genellikle kentlerin eski ve merkezi kesimlerini oluşturan tarihsel çevre alanları, çeşitli işlevlerin bu alanlara dönmesiyle büyük zarar görmektedir. Kapitalist düşünce de buna katılınca tarihi çevreyi korumak zorlaşmaktadır.

Tarihsel çevre ve onun yaşayabilen bir ortam olarak korunabilmesi, çok boyutlu ve karmaşık bir olgudur. Bu konuda başarıya ulaşabilmek için konuya kültürel, toplumsal ve ekonomik boyutlarının oluşturduğu bütünlük içinde yaklaşmak zorunludur. Türkiye’de tarihsel çevre koruması, bugüne kadar özellikle ekonomik boyutundan soyutlanarak, daha çok kültürel bir sorun olarak ele alınmıştır. Bu alanda gözlenen başarısızlığın temel nedeni büyük ölçüde, bu yetersiz yaklaşımdan kaynaklanmaktadır.

Açık alanlar her zaman, kent merkezinin artan yoğunluğuna bağlı olarak gelişmemiştir. Binaların önlerinde planlanan ve yaya tarafından yoğun olarak kullanılması beklenen alanlara halk gerekli ilgiyi göstermemiş ve beklenen sonuç alınamamıştır.

Tarihsel süreç içinde oluşmuş meydanlar günümüzde ortaya çıkan trafik, servis, yeni altyapı, toplu ulaşım gibi yeni ihtiyaçları karşılamaktan uzaktır. Dikkatsiz ve anlık planlamalar, meydanların temel fonksiyonlarının kaybolmasına ve bunların bir trafik alanı, otopark haline dönüşebilmesine neden olmaktadır. Günümüz kent ihtiyaçlarına ilişkin

standartların bu tür alanlarda tam olarak karşılanması beklenmemelidir. Kültürel süreklilik aranıyor ise koruma ön plana çıkarılarak, yeni fonksiyonlara bu meydanlar dışında çözüm aranmalıdır. Nitekim ülkemizde trafiğe çözüm bulma endişesi, yayaların dolaşımını, insan ölçeğinde kent kullanımını çok gerilere atacak kadar öne geçmesi, artan kalabalıkların ulaşım sorunlarını çözecek toplu taşımının olmayışı, kentlerimizi insanlar için değil, araçlar için çözüm aranan düzenlemelere götürdü.

Yanlış planlama kararları sonucu yapılan geniş yollar, kent parçalarının yaya bağlantılarını ve yaya dolaşımını yok ederken ulaşım çözülemediği, gibi meydan da kalmamıştır. Böylece sadece ulaşım için bir dağılma , aktarma haline dönüşen meydanlarımızda otobüsler, müşteri kapmaya çalışan taksiler, sıkışık trafikte şerit kavgaları ve hepsinin ötesinde canını zor kurtararak oradan buraya koşuşturan yayalar var.İşte Taksim , işte Üsküdar, işte Kadıköy.

Bu meydanlarda ne insan ölçüsünde fiziksel boyutlardan, ne mekanlarla insanlarla yaşamasını sağlayan rekreasyonel ve kültürel işlevlerden sözedebiliriz. Bu meydanlar meydan niteliğinden uzaklaşmış, daha çok yol, otobüs durağı, otopark ile tanınmsız alanlar, araç tarlaları haline dönüşmüştür.

Bundan başka, genellikle tarihi özellikler ve karakteristik mahalleler ihmal edilmektedir. Bundan dolayı, yenileme sonucu ortaya çıkan kent formu, sosyal ve fiziksel açıdan, kentin geri kalan yapısı ile uyumlu olmamaktadır. Ayrıca, kent merkezinde yapılan büyük yapıların cephelerinde, tarihi yansıtan hiçbir ifade yoktur. Teknolojik malzemelere ağırlık verilmesi ve büyük boş cepheler bunun kanıtıdır. Gökdelenlerle önlerindeki küçük alanlar arasındaki oransızlık, eski kent merkezlerindeki insani boyutlara ve dokunsal dengeye varılmasına engel olmaktadır.

Cumhuriyet dönemindeki imar çalışmaları Türk toplumunda varolan bireysel düşüncüyü, arsa ölçeğinin ötesindeki kentsel gelişmelerin yönlendirilmesini sağlayacak bir kolektif anlayışa

götürememiştir. Kentlerin başarılı meydanlara sahip olamamaları bu durumun bir göstergesi olduğu düşünülebilir. Çünkü kamuoyundaki etkin görüşün aksine, meydanlar bina yıkılarak değil, bina inşa edilerek kazanılırlar. Ortada tek hacim yaratmaya yönelik bir yapılaşma için, bu yapılaşmayı oluşturacak yapıların kendi aralarında ve ortadaki mekanla olan uyumu-ya da bütünlüğü- bireysel değil, ancak toplu çabalarla sağlanabilir.

Birçok imar planınca öngörülen ve genellikle idari yapıların önünde, içinde Cumhuriyeti simgeleyen anıtların yer aldığı mekanlar gerçekleştirilmiştir. Ancak bu mekanlar çoğunlukla kentsel bir meydana çok, park-tören alanı karışımı mekanlardır. Hacim olarak değil yüzey olarak ele alındıklarından, mekan birliğini yada bütünlüğünü izlemek güçtür. Kullanım açısından ise batıdaki kullanım çeşitliliklerini görmek zordur. Böylece, genelde kentle bütünleşmemiş, günlük yaşamı zorlaştıran yerler olarak kalmaktadırlar.

Kentlerin önemli yapıları daha çok kendi başlarına ele alındığından, bu yapılardan yararlanılarak gerçekleştirilecek özgün dış mekanlar oluşamamaktadır. Opera, konser salonu, kütüphane, adliye, belediye gibi yapılar inşa edilirken, ne yazık ki bu yapılardan faydalanarak başka amaçlar içinde kullanılacak özgün kentsel mekanların yapılması çabası görülmez. Kentin önemli yapıları, sanki sıradan yapılarmış gibi tek başlarına, en çok kendi parsellerinin düzenlenmesiyle ele alınırlar.

Taksim Meydanı'nda daha doğrusu Taksim Alanı'nda tam bir kargaşa yaşanmaktadır. Bunun sebebi de Türklerde ve Osmanlılarda meydan anlayışının olmamasıdır. Çeşitli dönemlerde yerli ve yabancı mimarların, şehircilerin çalışmaları tam anlamıyla uygulanmamış; her yönetim kendi çıkarları doğrultusundaki projeyi uygulamaya çalışmıştır. Böylece tam bir kaos ortaya çıkmıştır. İstiklal Caddesi ise az sayıda nostaljik öğeyle, çok doğru olarak yayalaştırılmıştır.

Dünyada, çeşitli kent merkezlerini yenilemek için birçok değişiklik ve yıkım yapılmaktadır. Beyoğlu, bir sanayi kentinin çöküntü bölgesi gibi, herşeyi yok kabul edip yeni baştan planlanamaz. Beyoğlu'nun yenilenmesi ancak günümüzdeki tarihi dokuyu koruyarak olur. Beyoğlu'nda geçen yüzyılda yapılan yenileme ve çağdaşlaşma hareketlerinden yaklaşık bir yüzyıl sonra, yapıların yeniden eskime ve terkedilme nedeniyle yenilenmelerine gerek vardır. Tarihin kentsel öğeleri, yeni ile bir bütün oluşturacak biçimde korunmalıdır. Kentin nasıl geliştiğini ortaya koyan ana özellikler sürdürülmelidir.

Daha önceki araştırmalar ortaya koymuştur ki, çöküntü bölgelerinde, yangın ya da başka nedenlerle boş bulunan arsalarla yapılan yeni binalar, arsa değerinin artmasına neden olmaktadır. Böylece kendi kendine yenilenme için bir ivme sağlamaktadır. Böyle bir yaklaşım, kentteki merkezi konumu nedeniyle Beyoğlu'nda, kendi kendine yenilemek için bir ilk hız sağlayabilir. Bu da Beyoğlu'ndaki tarihi dokunun karmaşık bir şekilde yok olmasına neden olabilir. Beyoğlu'ndaki bu tür yenileştirme ve düzenlemeler yapılırken, tarihi doku korunmalı ve geliştirilmelidir.

Beyoğlu, gerek kent merkezinde olması nedeniyle, gerekse tarihi geçmişi nedeniyle, bir an önce yenilenmelidir. Kentin ekonomik sağlığı ve tarihi değerlerimizin korunması açısından, çöküntü bölgesi olarak kalmamalıdır. Tarihi değerlerin yenilenmesi, turistik potansiyeli de canlandıracaktır. Eskiden otel, restoran ve pansiyon olan binalar gelen turistlere restore edilerek kiralanabilir. Büyük bir konut sıkıntısının yaşandığı İstanbul'da, böyle merkezi bir yerde, bu kadar boş binanın bulunması, aslında gözden kaçmamıştır. Yerel yönetimlerin buraları başkalarından önce değerlendirmesi gerekmektedir. Kaderine tekedilmiş tarihi yapılar, aslına uygun olarak onarılıp tarih yaşatılabilir. Yeni yapılacak binalar Beyoğlu'na uygun, kent silüetini bozmayacak şekilde ve çevresine, uygun olmalıdır.

Durum değerlendirmesine bağlı olarak, Taksim Meydanı'nın düzenlenmesinde doğal çevre, sosyo-ekonomik çevre ve insan eliyle

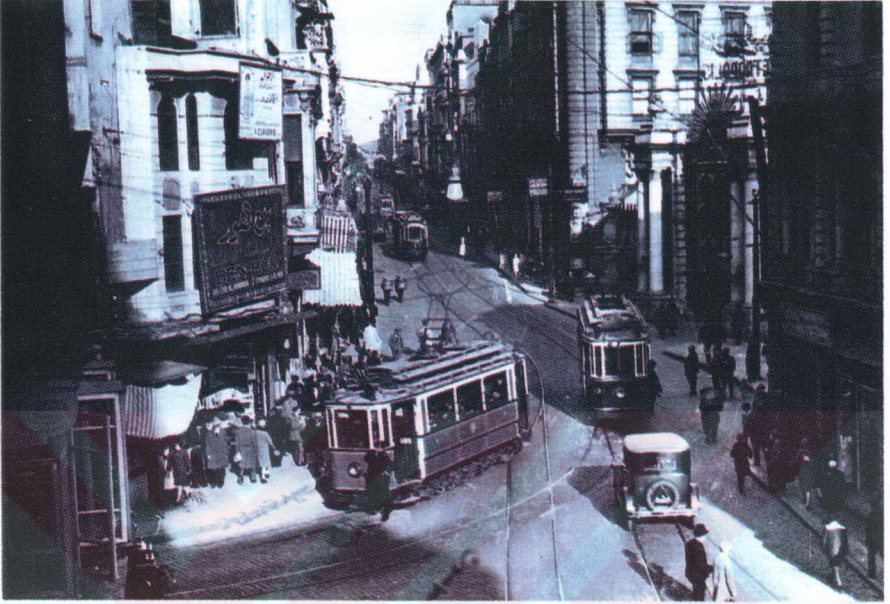
yapılmış çevre verilerinin belirleyici olarak alınmasının gerekli olduğu açık bir gerçektir.

Meydanın düzenlenmesinde, İstanbul'da meydanın tarihsel gelişme sürecinde kazanmış olduğu kimliğin güçlendirilmesi önemli olmalıdır. Böylece, Taksim Atatürk Anıtı, Atatürk Kültür Merkezi'yle simgeleşen laik Türkiye Cumhuriyeti'nin ve demokratik etkinliklerin meydanı olma niteliği geliştirilmelidir.

Meydanın yeniden düzenlenmesinde kentsel eğitim amacı olarak işlev görmesi düşünülmelidir. Taksim Meydanı kente yeni gelen insanların görmek istediği bir yerdir. Bu nedenle meydan yeni kentlinin, kent ve kentli ile bütünleşmesine yardımcı olacak şekilde düzenlenmelidir. Yani çağdaş kentsel mekan bireyi ürkütücü ve ona baskıyı hatırlatacak büyüklükte olmamalıdır. Meydan veya aks insanları Roma'daki, Paris'teki gibi sarmalı ve yönlendirmelidir.

Özette sorduğum soruyu şimdi cevaplamak gerekir. Beyoğlu için yaptığım araştırmadan sonra, hala kurtarılabilecek birşeyler görebiliyoruz. Bu yüzden ayakta kalanlara bu şansı tanımamız gerekiyor. Artık gidenlerin arkasından ağlamak yersiz olur. Biz elimizdeki tarihini korursak, Roma gibi, Paris gibi, Venedik gibi bu bölge, ekonomik açıdan da gelişebilir.

8. FOTOĞRAFLARLA BEYOĞLU VE TAKSİM MEYDANI.



- 1- Beyoğlu'nun ortası Galatasaray'dan Taksim Meydanı'na Bakış. İstanbul. (1930, Selahattin Giz.)
- 2- Galatasaray Meydanı'ndan Taksim Meydanı'na Bakış. Çoğu bina yok olmuş, arkada silüeti bozan binalar görülmekte. İstanbul. (1998, Abdullah Gündem.)





- 3- Galatasaray Lisesi ana kapısından, Tünel-Şişli arası işleyen tramvay ve arkada Meşrutiyet Caddesi. İstanbul. (1929, Selahattin Giz.)
- 4- Aynı yer, bazı binalar yıkılmışsa da, kalanlara son zamanlarda gösterilen ilgi memnun edici. İstanbul. (1998, Abdullah Gündem.)





- 5- Meşrutiyet Caddesi'nden İstiklal Caddesi'ne bakış. Karşıda bir kundura mağazası. İstanbul. (1930 Selahattin Giz.)
- 6- Aynı yer bugün. Artık bina yerini meydana terk etmiş. İstanbul. (1998, Abdullan Gündem.)





7- Asmalı Mescit Sokağı'ndan biraz ileriden Galatasaray'a doğru bakış. İstanbul. (1930, Selahattin Giz.)

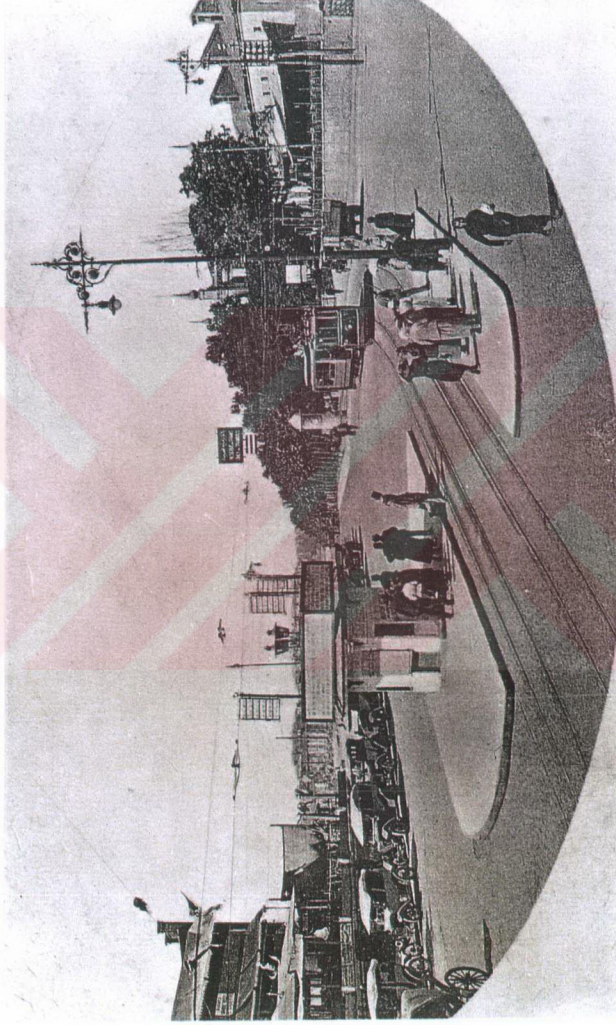
8- Aynı yer. Yalnız fotoğraf bir kat alttan çekilmiştir. Odakule'nin hemen yanı ve korunan bir tek bina görebiliyoruz. İstanbul. (1998, Abdullah Gündem.)



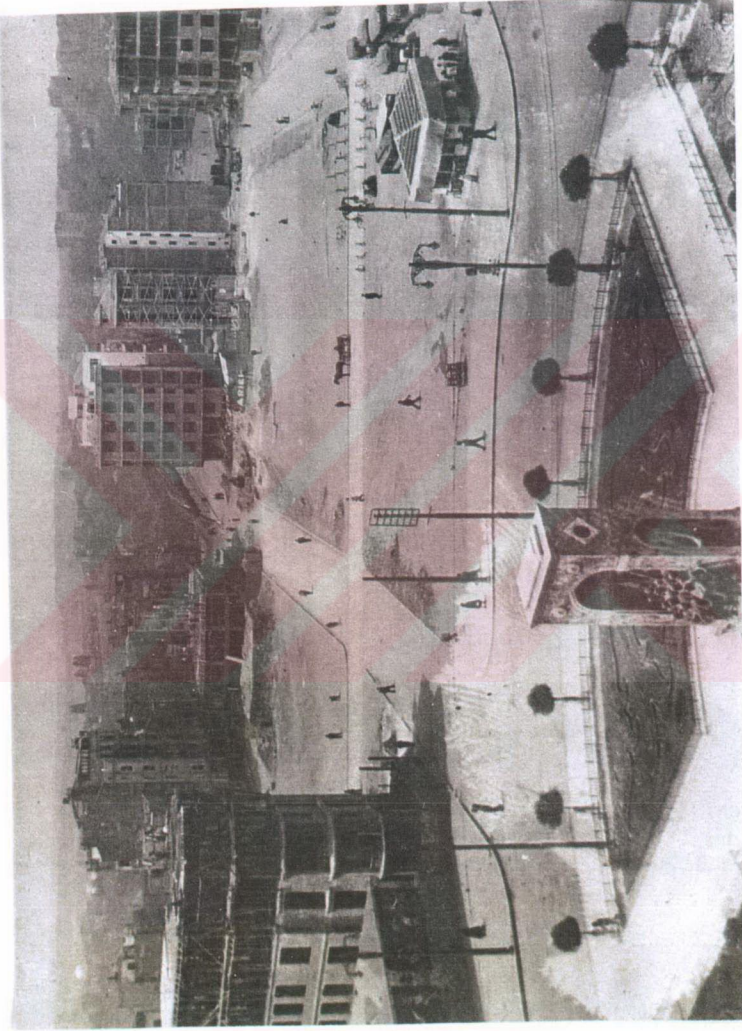


- 9- Altında Emek Sineması, dükkanlar ve bir pasajın bulunduğu fakat üstünün boş olduğu iki bina. Gün geçtikçe köhneleşiyorlar. Onların ilerisinde, yeni fakat yine boş bina. İstanbul. (1998, Abdullah Gündem.)
- 10- Dışı bozulmadan içi tamamen yenilenmiş, Sakızağacı Sokaktan bir bina. İstanbul. (1998, Abdullah Gündem.)





11- 1920'li yıllar Taksim Meydanı'ndan Talimhane'ye bakış. Henüz amt yıkılmamış. İstanbul. (Çelik Gülersoy.)



12- 1930'larda talim yerinde yükselmekte olan apartmanlar. İstanbul. (Çelik Gülersoy.)



13- 1960' larda Talimhane tamamıyla dolmuştur. İstanbul. (Çelik Gülersoy.)



14- Talimhane. İstanbul. (1998, Abdullah Gündem.)

15- Talimhane. İstanbul. (1998, Abdullah Gündem.)

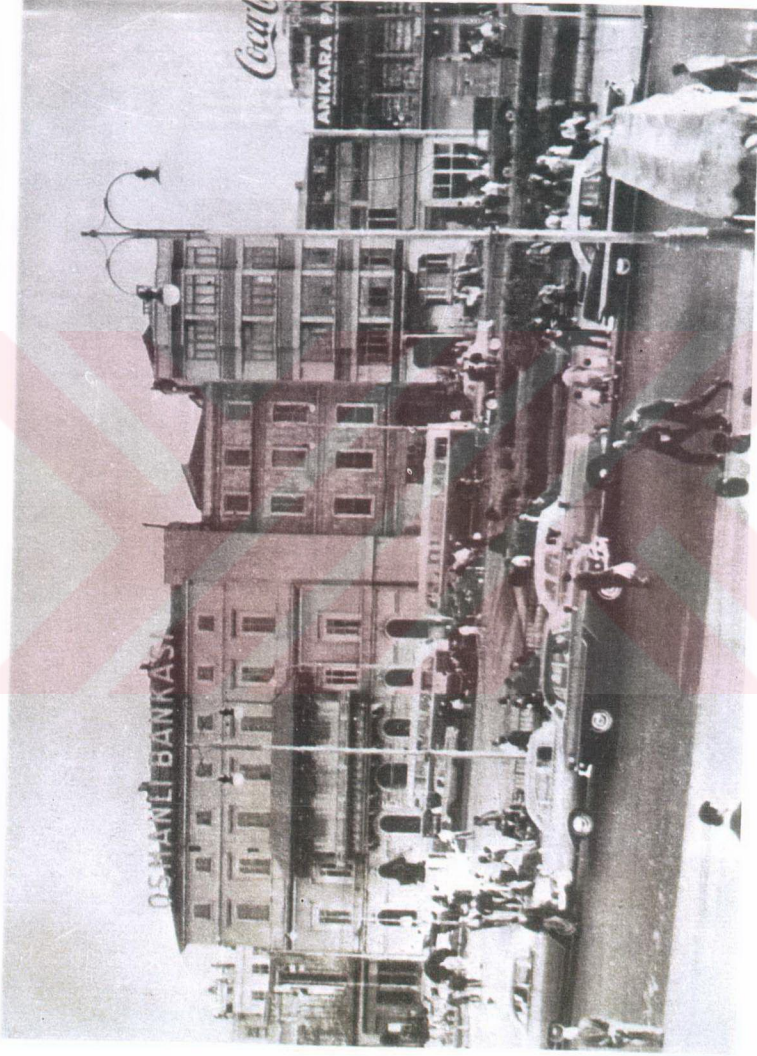




16- Elektrik İdaresi'nin yerini Atatürk Kültür Merkezi almıştır. Sağında mezarlık üstündeki apartmanlar. (1998, Abdullah Gündem.)

17- Elektrik İdaresi'nin solundaki apartmanlar yine çoğu yıkılmış. Arkada Gök Kafes. (1998, Abdullah Gündem.)





18- Osmanlı Bankası. Müdürün Konağı. İstanbul. (1930, Çelik Gülersoy)



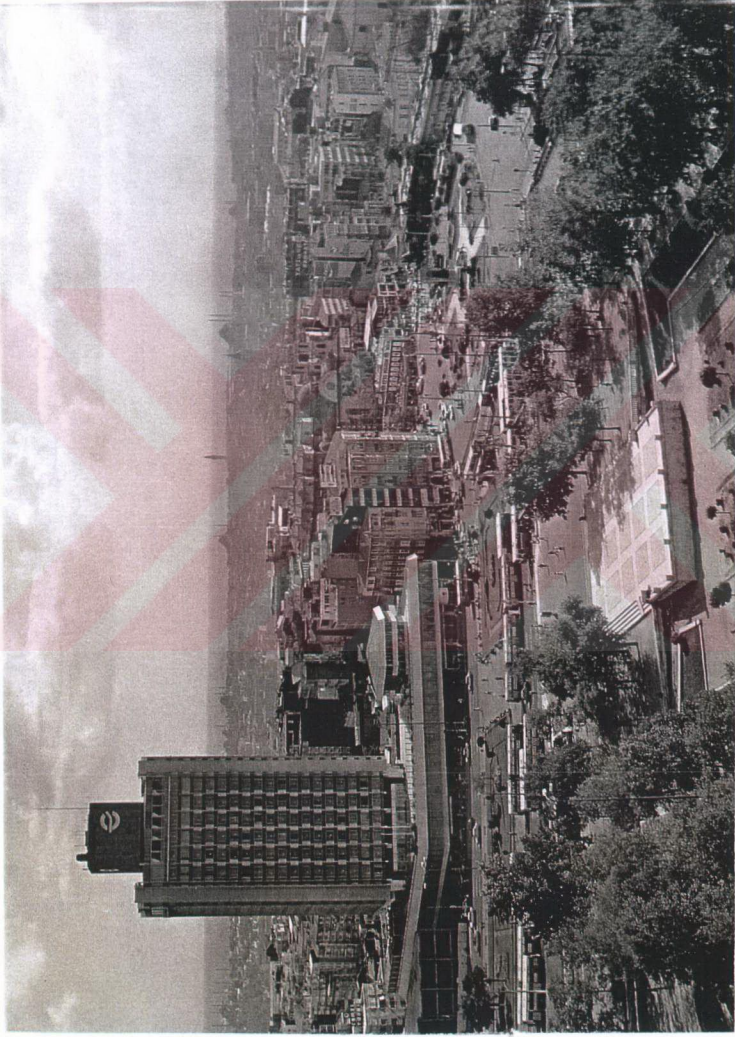
19- Osmanlı Bankası konağı ve Ayazağa köşesi. İstanbul.
(1940, Çelik Gülersoy.)



20- Eski Osmanlı Bankası'nın yerini The Marmara almıştır. İstanbul.
(1998, Abdullah Gündem.)

21- 18 nolu fotoğrafın 1998'de aynı yerden çekilmiş hali. İstanbul.
(1998, Abdullah Gündem.)





22- Taksim Meydanı otelle birlikte perspektifini kaybetmiştir. Bu yıllarda hala Beyoğlu ve Meydan trafiğe açıktır.
İstanbul. (1986)



23- Aynı yer 1998'de trafiğe kapalı ve daha kalabalık. İstanbul.
(1998, Abdullah Gündem.)

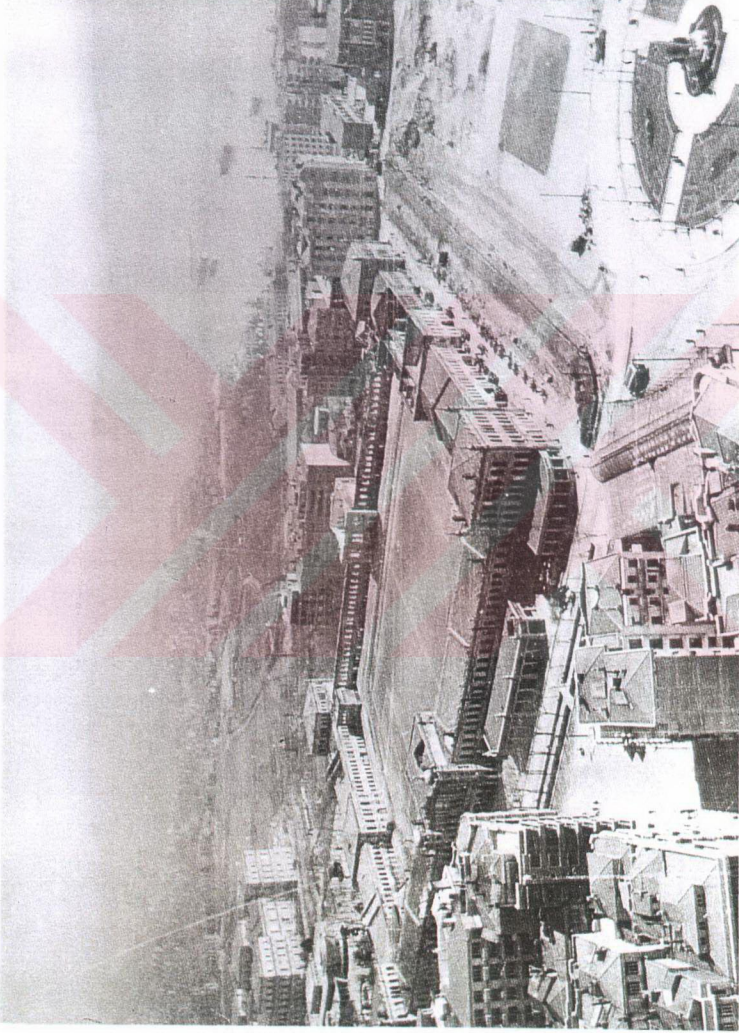
24- Su hazneleri ve Taksim Meydanı. Solda Fransız Elçiliği. İstanbul.
(1998, Abdullah Gündem.)





25- Eskiden Taksim Kışlası'nın bulunduğu bölüm. İstanbul. (1998, Abdullah Gündem.)
 26- Ahırların bulunduğu bölüm. İstanbul. (1998, Abdullah Gündem.)





27- Ahırlar ve önündeki teras kahveler yıkılmış, bugünkü yeşil alan açılmış. Kışla, anıtsal yapısı ile henüz duruyor.
İstanbul. (Çelik Gülersoy.)

KAYNAKLAR

Alpaslan, M., (1998), "Tarihsel Bir Mekanda Çağdaş Yaşama Geçiş Akaretler Sıraevleri.", Tasarım Dergisi, 85:106-111.

Alsayyad, N., (1994) "Cairo - Bayn al-Qasrayn.", Streets-Critical Perspectives on Public Space, University of California Press. California, 71-76.

Alus, S.M., (1995), İstanbul Kazan Ben Kepçe, İletişim Yayınları.

Arseven, C.E., (1937), Şehircilik, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, İstanbul.

Arslan, N., (1992), "Yaşamın Tanığı Meydanlar", Cumhuriyet 24490, Ekim 1992.

Aygün, T., (1990), Kent Merkezlerinin Yenilenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Yayınları.

Bastea, E., (1994), "Athens- Etching Images on the Street." Streets-Critical Perspectives on Public Space, University of California Press. California, 111.

Boyd, H. S., Freely, J., Strolling Through İstanbul A Guide to the City, Redhouse Press.

Bumin, K., (1990), Demokrasi Arayışında Kent, Ayrıntı Yayınevi.

Castillo, G., (1994), "Moscow Gorki Street and the Design of the Stalin Revolution.", Streets-Critical Perspectives on Public Space, University of California Press. California.

Cezar, M., (1991), XIX. Yüzyıl Beyoğlu'su, Akbank Yayınları, İstanbul.

Cezar, M., (1985), Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi, MSÜ yayınları, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.

Çelebi, R., (1994), Taksim Maksemi, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Kültür Bakanlığı ve Tarih Yayınları Ortak Yayını, 198.

Çelik, Z., (1996), 19. yy.'da Osmanlı Başkenti- Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Çıracı, H., (1995), "İstanbul'da Mekansal Yapı Değişimi.", Yapı Dergisi, 158: 51.

Çubuk, M., "Tarih Boyunca Çevre ve Toplumun Tasarlanmış Eylemi" Ders Notları, 36.

Dökmeci, V., (1989), "Batı Alman Şehirlerinde ve İstanbul'da Yaya Ticaret Aksları Planlaması", Yapı 94: 36-41.

Dökmeci, V. ve Çıracı, H., (1990), Tarihsel Gelişim Sürecinde Beyoğlu, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları.

Duhani, S.N., (1984), Eski insanlar, Eski Evler, "19. Yüzyıl sonunda Beyoğlu'nun sosyal topoğrafyası", (çeviren: Ahmet Paman), Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, İstanbul.

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994), Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını.

Freeman, M.,(1988), "Developers, Architect and Building Styles: Post-War Redevelopment in Two Centers", Trans. Inst. Br. Georg No:13., 139-140.

Gegener, B., (1995), İstanbul'un Kültür ve İmar Sorunları, Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi.

Gülersoy, Ç., (1986), Taksim, Bir Meydanın Hikayesi, İstanbul Kütüphanesi Yayınları.

Gülersoy Ç., (1994), Taksim Meydanı, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Kültür Bakanlığı ve Tarih Yayınları Ortak Yayını, 198-199.

Hasol, D., (1989), "Bir Çağdaş Mimarlık Öyküsü "Gar"dan "Müze"ye", Yapı Dergisi 94: 57-69.

Hızlan, U.S., (1994), Kentsel Mekan Karakterinin Yapısal Çevre-Meydan Etkileşimi açısından Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ yayınları.

İ.B.Ş.B., (1987), Taksim Meydanı Kentsel Proje Yarışması.

Jakson, S.B., (1962), "The Purpose of The City. Change in City Landscapes as Manifestations of Cultural Valves", ACSA Teacher Seminar, Grand Brook Academy of Art.

Kayra, C., (1990), İstanbul Haritaları, Türkiye Sanai Kalkınma Bankası Yayınları.

Keleş, R., (1993), 100 Soruda Türkiye'de Şehirleşme, Konut ve Gecekondu, Gerçek Yayınevi.

Kuban, D., (1975), Sanat Tarihimizin Sorunları, Çağdaş Yayınları, İstanbul.

Kuban, D., (1988), "İstanbul'un Batılılaşması ya da Batıllığı", Tarih ve Toplum, Kasım 1988, 59.

Moughtin, C., (1992), Urban Design Street and Square, Butterworth-Heinemann Ltd., Oxford, İngiltere.

Ortaylı, İ., (1995), İstanbul'dan Sayfalar, İletişim Yayınları, İstanbul.

Ortaylı, İ., (1996), "Sanayi Çağında İstanbul", Dünya Kenti İstanbul, Habitat II, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 54-58.

Özdamar, A., (1991), Beyoğlu "1930, Selahattin Giz'in fotoğraflarıyla 1930'larda Beyoğlu", Çağdaş Yayıncılık.

Özer, B., (1993), "Ne Mutlu İstanbullu Değilim Diyene!", Yapı Dergisi, 145: 25-39

Özer, D. N., (1998), "Renzo Piano", Çeviri, Yapı Dergisi 201: 95.

Özüekren, Y., (1997), "Cezaevi'nden Otel'e", Yapı Dergisi, 187: 93-105.

Pardorokes, V., (1992), Kentsel Mekan Tasarım ilkeleri ve Mimari oluşuma Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Yayınları.

Pekin, S. Z., (1988), "Eski Gümrük (Balık Hali) Binaları Restorasyon ve Yenileştirme Projesi- Konak Pier." Yapı Dergisi 196: 80-89.

Progress in Planning, City Center Redevelopment, 7.

Schlichtine, K., (1981), "Decentralization and The Decline of The Central City. A Case Study of Demographic and Economic Change in Bridgeport", Conn., American Journal of Economy Sociology Inc., Vol : 40, No : 4.

Sezgin, H., (1994), "Restorasyonda Özgünlüğün Sınırları", Yapı Dergisi; 153: 78.

Stewart, S.R., (1979), User Response to Pedestrianised Shopping Streets, University of Birmingham, C.U.R.S. Birmingham.

Tekeli, İ., (1982), Türkiye'de Kentleşme Yazıları, Erk Matbaası, Ankara.

Turalı, M., (1995), Kent ve Kent Mekanlarının Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü .

Uslu, İ. ve Büyükyılmaz, A., (1996), İstanbul Rehberi, İ.B.Ş.B Kültür İşleri Daire Başkanlığı, Yayın No:27, İstanbul.

Üze, T. K., Ertunç, K. ve Altınyıldız N., (1990), "La Defense", Tasarım Dergisi, 4: 39.

Whitehand, J.W.R ve Whitenand S.M., The Study of Physical Change in Town Centers. Research Producers and Types of Changes.

Wycherley, R.E., Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu, (Çeviri Nirver, N., Başgelen, N.)

Yerasimov, S., (1996), "Batılılaşma Sürecinde İstanbul", Dünya Kenti İstanbul, Habitat II., Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 48-53.

Yurt ansiklopedisi, (1983), Türkiye İl İl : Dünü, Bugünü, Yarını : Cilt 6, Anadolu Yayıncılık.

Yürekli, H., (1977), Çevre Görsel Değerlendirmesine ilişkin bir Yöntem Araştırması, Doktora Tezi, İTÜ Yayınları.

Zucker, P., (1959), Town and Square From Agora to the Village Green, Columbia University Press, Londra.

1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt bölge Nazım Plan Raporu, İ.B.Ş.B. Planlama ve İmar Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü, Mart 1995, İstanbul.

ÖZGEÇMİŞ

- Doğum tarihi : 25.01.1972
- Doğum Yeri : Konya/Seydişehir
- Lise : 1983-1984 Samsun Anadolu Lisesi
Konya Anadolu Lisesi
- Lisans : 1991-1995 Yıldız Teknik Üniversitesi
Mimarlık Fak. Mimarlık Bölümü
- Yüksek Lisans : 1995-Devam ediyor. Yıldız Teknik Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım
Programı
- Çalıştığı Kurumlar : 1995-1996 Atasoy Mimarlık Ltd. Şti.
1996-Devam ediyor. ÜÇEM AŞ.