

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

**LİMAN KENTLERİNDE KORUMA ve YAŞATMA PRENSİPLERİYLE DEĞERLENDİRİLEN
GEMİ İNŞA ENDÜSTRİSİ YAPILARI: TERSANE-İ AMİRE ÜZERİNE
YENİ BİR SENARYO “HALIÇ TERSANESİ BİLİNÇ PLATFORMU“**

DOKTORA TEZİ

Y. Mimar ESİN SARIMAN ÖZEN

İç Mimarlık Anabilim Dalı

İç Mimarlık Programı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Saadet AYTIS

MAYIS 2014

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

**LİMAN KENTLERİNDE KORUMA ve YAŞATMA PRENSİPLERİYLE DEĞERLENDİRİLEN
GEMİ İNŞA ENDÜSTRİSİ YAPILARI: TERSANE-İ AMİRE ÜZERİNE
YENİ BİR SENARYO “HALIÇ TERSANESİ BİLİNÇ PLATFORMU“**

DOKTORA TEZİ

Y. Mimar ESİN SARIMAN ÖZEN

İç Mimarlık Anabilim Dalı

İç Mimarlık Programı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Saadet AYTIS

MAYIS 2014

Esin SARIMAN ÖZEN tarafından hazırlanan 'LİMAN KENTLERİNDE KORUMA ve YAŞATMA PRENSİPLERİYLE DEĞERLENDİRİLEN HARAP GEMİ İNŞA ENDÜSTRİSİ YAPILARI: TERSANE-İ AMİRE ÜZERİNE YENİ BİR SENARYO "HALİÇ TERSANESİ BİLİNÇ PLATFORMU" ' adlı bu tezin DOKTORA tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.



Yrd. Doç. Dr. Saadet AYTIS

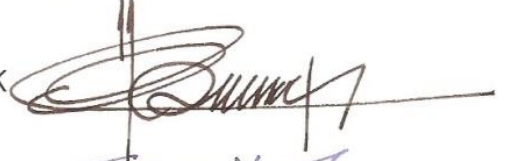
Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından İç Mimarlık Anabilim Dalında **Doktora Tezi** olarak kabul edilmiştir.

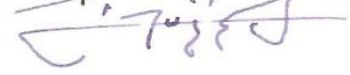
Başkan : Yrd. Doç. Dr. Saadet AYTIS



Üye : Yrd. Doç. Özkal Barış ÖZTÜRK



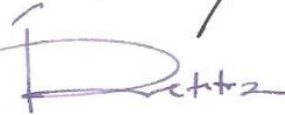
Üye : Yrd. Doç. Umut TUĞLU KARSLI



Üye : Prof. Dr. Nuran YENER



Üye : Doç. Dr. İpek FİTOZ



Üye : Yrd. Doç. Didem TUNCEL (Y)



Üye : Yrd. Doç. Aslı AKYILDIZ HATIRNAZ (Y)

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

ÖNSÖZ

Bu çalışma uzun bir süreç ve büyük emekler içeriyor... Sürece yayılan birçok kişiye ait bu emek ağı ayrılmaz bir bütünün parçaları adeta. Bu yolculuk süresince kah heyecanlandığım, kah yüreklendiğim, kah umutlandığım, kah tükendiğim, kah pes ettiğim anlar oldu. Ancak tüm bu keskin virajlarda öyle güzel yürekli insanlarla yolum keşişti ki, çalışmanın bu sonuca varmasında katkıları çok büyük, tarifi imkansız. Kalemim döndüğünce ifade edebilecek olursam eğer; en başta lisansüstü çalışmalarımın ilk aşaması yüksek lisans döneminden bugüne dek her konuda desteğini hissettiğim, gerek meslek yaşantımda benim gelişmem; gerek ise bu çalışmanın gelişmesi safhalarındaki yol haritası, kurgu, planlama ve kaleme alma aşamalarındaki titiz katkılarından ötürü değerli hocam, danışmanım Yrd. Doç. Dr. Saadet AYTIS' a, bugüne kadar birlikte yapmış olduğumuz her çalışmada desteğini benden esirgemeyen ve beni her zaman yüreklendiren, güç veren değerli hocam Yrd. Doç. Özkal Barış ÖZTÜRK' e, çalışmam en çıkmaza girdiği anda bana bol ışıklı bir kapı açtığı ve eşsiz bir huzur yaşattığı için Sevgili hocam Yrd. Doç. Umut Tuğlu KARSLI' ya, aramızdaki bağın çok tarifsiz olduğuna inandığım, birlikte geçirdiğim tüm zamanların bana çok artıları olduğunu bildiğim, sevgili hocam, manevi ablam Yrd. Doç. Şenay BODUROĞLU' na, bu uzun süreçte çalışmanın bugüne ulaşmasında bana en büyük desteği veren, tüm bilgi birikimini tereddütsüz benimle paylaşan, can yoldaşım, eşim Ali ÖZEN' e, eğitim hayatımın ilk gününden beri bana göstermiş oldukları doğrular ışığında kendi yolumu bulmama vesile olan, bu yol uğrunda kendimi geliştirebilmem adına bana sınırsız kapılar açan değerli anne ve babama, varlığı bir mükafat olan canım kardeşim Begüm SARIMAN'a, bu süreçte göstermiş olduğu sınırsız destek için diğer kardeşim Aslıhan ÖZEN'e, çalışmanın altlığını oluşturan tersaneye ait dijital verileri ve bizzat kendi modellediği tersanenin 3D çizimini benimle paylaşan Mimar Ali ÖZSOBACI' ya, tersane verilerine ulaşmamda yardımcı olmaktan çekinmeyen başta Mimar Serkan AKIN olmak üzere Konak Mimarlık ve Sanat Hizmetleri çalışanlarına, tersaneye ait envantere ulaşım aşamasında sağladığı tüm katkılar için meslektaşım, arkadaşım Mimar İrem USLU'ya, Haliç Tersanelerinin kapatılma sürecinde hazırlanan raporların paylaşımı için Gemi Mühendisleri Odası Eski Başkanı R. Tansel TİMUR'a, tez kapsamında tasarlanan bilinç platformuna ait tüm modelleme çalışmaları için canım kardeşlerim Mimar Özge KAYA ve Mimar Gözde KAYA'ya özverili çalışmaları, göstermiş oldukları anlayış ve sonsuz destek için teşekkür ederim. Ve canım anneannem... Ömrü yetip çalışmanın sonuçlanmasını göremediye de bu mutluluğu, gururu ve heyecanı benimle paylaştığına eminim. Biliyorum ki O hep bizimle ve her anımızı paylaşıyor.

Esin SARIMAN ÖZEN

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	ii
İÇİNDEKİLER.....	iii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	vii
ŞEKİL LİSTESİ	viii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xiii
ÖZET	xiv
ABSTRACT	xvii
BÖLÜM 1. GİRİŞ	1
1.1. ÇALIŞMANIN AMACI.....	1
1.2. ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ.....	2
BÖLÜM 2. TANIM VE KAVRAMLAR.....	4
2.1. ENDÜSTRİ DEVRİMİ VE ENDÜSTRİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ	4
2.1.1. Endüstri Mirası Kavramı.....	7
2.2. KORUMA KAVRAMI, ÖNEMİ VE KORUMA BİLİNCİ	12
2.2.1. “Koruma ve Yaşatma” Amacı Kapsamında Restorasyon Kavramı, Hedef ve Yöntemleri.....	16
2.2.1.1. Temizleme	19
2.2.1.2. Sağlamlılaştırma (Konsolidasyon)	20
2.2.1.3. Bütünleme (Re-entegrasyon)	21
2.2.1.4. Yeniden Yapma (Rekonstrüksiyon)	22
2.2.1.5. Çağdaş Ek Yapma	23
2.2.1.6. Yenileme (Renovasyon), Yeni İşleve Uyarlama (Rehabilitasyon) ve Yeniden İşlevlendirme Kavramı	24
2.3. KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMI	25
2.3.1. Dünyada Kentsel Dönüşümün Gelişimi	27
2.3.1.1. 1. Dönem: Şehirlerin Yeniden Yapımı Ve Endüstrileşme (1850-1940)	27
2.3.1.2. 2.Dönem: Şehirlerin Savaş Sonrası Yeniden İnşası ve Sanayinin Desantralizasyonu (1940-1960)	28

2.3.1.3. 3. Dönem: Sanayinin Desantralizasyonu ve Fiziki Müdahaleler (1960-1980)	29
2.3.1.4. 4. Dönem: Şehirlerin Yeniden Yapılandırılması (1980 - Bugün).....	30
2.3.2. Kentsel Dönüşümün Uygulanmasına Araç Kavramlar	33
2.3.2.1. Kentsel Koruma (Conservation)	34
2.3.2.2. Kentsel İyileştirme (Rehabilitation)	34
2.3.2.3. Kentsel Yenilenme- Yenilenme (Renewal-Renovation)	35
2.3.2.4. Yeniden Canlandırma-Canlandırma (Revitalization)	35
2.3.2.5. Yeniden Geliştirme (Redevelopment) ve Yeniden Oluşum, Yenileşme (Regeneration)	36
2.3.2.6. Soylulaştırma (Gentrification)	37
2.3.3. Farklı Amaçlara Göre Kentsel Dönüşümün Uygulama Alanları: Sanayi Alanlarının Kent Merkezlerini Terk Etmesi Sonunda Oluşan Fonksiyonel Dönüşüm.....	44
2.4. BİR YAPININ “KORUMA VE YAŞATMA” PRENSİPLERİYLE ELE ALINMASINI GEREKTİREN NEDENLER	46
2.4.1. Tarihsel / Ekonomik / Çevresel ve Kültür Eksenli Gelişimler	47
2.4.2. “Koruma ve Yaşatma” Prensipleriyle Yapıya Uygun Model Seçilmesini Etkileyen Faktörler	48
2.5. BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ.....	51

BÖLÜM 3. LİMAN KENTLERİ, GEMİ İNŞA SANAYİ VE TERSANELERE GENEL BİR BAKIŞ	53
3.1. LİMAN KENTİ KAVRAMI	53
3.2. ENDÜSTRİ DEVRİMİ SONRASINDA LİMAN KENTLERİNİN GELİŞİMİ	55
3.3. LİMAN BÖLGELERİNDE YAŞANAN DÖNÜŞÜMLERE TURİZM, KÜLTÜR VE EKONOMİNİN ETKİSİ.....	59
3.3.1. Liman Kentlerinde Uygulanan Dönüşüm Projeleri	60
3.3.1.1. Duisburg Kentsel Dönüşüm Projesi, Almanya	60
3.3.1.2. Londra Docklands Dönüşüm Projesi, İngiltere.....	67
3.3.1.3. Venedik İç Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, İtalya	74
3.3.1.4. Ferrol İç Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, İspanya	86
3.3.1.5. Hasköy Tersanesi Dönüşüm Projesi, İstanbul	93
3.4. BİR LİMAN KENTİ İSTANBUL	101
3.4.1. Haliç ve Çevresinin Düünden Bugüne Gelişimi	101
3.4.1.1. Haliç’te ilkçağlar, ilk yerleşimler ve Roma dönemi (M.Ö.7 - M.S.395)	103
3.4.1.2. Bizans Dönemi (395-1453).....	104
3.4.1.3. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi (1299-1923)	107
3.4.1.4. Cumhuriyet Dönemi (1923 - Bugün).....	109

3.4.2. Gemi Sanayisinin Yapısı, Gelişimi Ve Tersanelerin Sektördeki Yeri.....	115
3.4.3. Tersane-i Amire (Devlet Tersanesi) Tarihsel Gelişimi	117
3.5. BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ.....	126

BÖLÜM 4. LİMAN KENTLERİNDE “KORUMA ve YAŞATMA PRENSİPLERİYLE” DEĞERLENDİRİLEN ESKİ ENDÜSTRİ YAPILARINDA TASARIMA YÖN VEREN FAKTÖRLER 128

4.1. YAPIYA UYGUN İŞLEV SEÇİMİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER AÇISINDAN DEĞERLENDİRME.....	129
4.1.1. Yapının Konumu ve Çevresiyle Etkileşimi	131
4.1.2. Yapının İşlevsel Kurgusunun Değişimine Etki Edecek Faktörler.....	132
4.1.3. Yapının Mekansal Kurgusu	134
4.2. SEÇİLMİŞ OLAN KORUMA VE YAŞATMA PRENSİPLERİNİN MEVCUT BİNAYA UYARLANMASI SÜRECİNDE İZLENECEK ADIMLAR	136
4.2.1. Yapıya Ait Tüm Bilgilerin ve Gerekli Dökümantasyonun Sağlanması	137
4.2.2. Yeni İşlev Verilmesi Durumunda Yeni Kurgunun Oluşturulması	138
4.2.3. Yapısal Elemanların Durumlarının Değerlendirilmesi	140
4.2.4. Verilmiş Olan Karar Doğrultusunda Yapının Mekansal Kurgusu.....	142
4.2.5. İç Mekan Atmosferi	143
4.3. BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ.....	145

BÖLÜM 5. TERSANE-İ AMİRE ÜZERİNE YENİ BİR SENARYO: HALIÇ TERSANESİ BİLİNÇ PLATFORMU 147

5.1. ALANIN HALİ HAZIR DURUMU, GELİŞEN POLİTİK SENARYOLAR ve ALAN ÜZERİNE YAPILAN AKADEMİK ÇALIŞMALAR	147
5.1.1. Kapatma Kararı Gerekçelerinin Değerlendirilmesi	160
5.1.2. Tersanelere Yapılan Müdahale Sonucu Oluşturulan Dayanışma Grupları	166
5.1.3. Alana Dair Yapılan Akademik Çalışmalar.....	170
5.2. TERSANE-İ AMİRE'Yİ KORUMAK ADINA YENİ BİR SENARYO: HALIÇ TERSANESİ BİLİNÇ PLATFORMU	180
5.2.1. Haliç Tersanesi'nin Mevcut Durumu ve Çevresiyle İlişkisi	181
5.2.1.1. Arsa İçindeki Mevcut Yapılar ve Durumları.....	185
5.2.2. Haliç Tersanesi'nin İşlevsel ve Mekansal Kurgu Bütünlüğünde “Haliç Tersanesi Bilinç Platformu” Tasarım Yaklaşımı	186
5.2.2.1. Yapısal Açısından Değerlendirme	193
5.2.2.2. Malzeme Açısından Değerlendirme.....	195
5.2.2.3. Özgün İşlev ve Ek İşlev Bütünlüğü Açısından Değerlendirme	197
5.3. BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ	198

BÖLÜM 6. SONUÇ ve ÖNERİLER	201
BİBLİYOGRAFYA	204
EKLER	213
ÖZGEÇMİŞ	246

ÇİZELGE LİSTESİ

	Sayfa No
Çizelge 1.1. Yeniden İşlevlendirme ve Sosyokültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki Tablosu	48
Çizelge 3.1. Venedik Arsenal Dönüşüm Projesi İştirakçi Kurumlar	82
Çizelge 3.2. Tersaneler ve Değerleri.....	123
Çizelge. 5.1. Haliç ve Camialtı Tersaneleri'nde İşçilerinin Azaltılmasına Gidilen Yıllar.....	165

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 2.1. Sanayi Devrimi'nin Ardından Faaliyete Giren Fabrikalar.....	7
Şekil 2.2. TICCIH'ın Avustralya'da Koruma Altına Aldığı Broken Mill Fabrikası	10
Şekil 2.3. 15. Yüzyıla Ait Bir Tarihi Eserin Restorasyon Öncesi Ve Restorasyonu Sırasında Yapılan Temizleme İşlemi Sonrası	20
Şekil 2.4. Van Akdamar Kilisesi Koruma Çalışmaları Öncesi Ve Sonrası	22
Şekil 2.5. Ankara Cer Atölyeleri Restorasyon Öncesi Ve Sonrası Ankara Çağdaş Sanatlar Müzesi	22
Şekil 2.6. Royal Castle Savaş Sonrası Zarar Görmüş Halde.....	23
Şekil 2.7. Rekonstrüksiyon İşlemi Tamamlanan Royal Castle Ve Çevresinin Panoramik Görünüşü	23
Şekil 2.8. Tarihi Yapıya Eklenen Çağdaş Ek Örnekleri, Bugün Konut İşleviyle Kullanılan Londra Su Kulesi Ve Tate Modern Müzesi	24
Şekil 2.9. Güney Londra'dan Yıkım Görüntüsü	29
Şekil 2.10. Soho'da Boş Buldukları Bir Depo Yapısına Ait Yenileme Yapan Sanatçılar	40
Şekil 2.11. Sulukule'de Yaşanan Kentsel Dönüşümün İzleri	42
Şekil 2.12. Cankurtaran Bölgesi Konumu Ve Günümüzdeki Durumu	44
Şekil 3.1. Aynı Miktar Enerji İle Ulaşım Mesafeleri	55
Şekil 3.2. İstanbul Limanı Kıyı Ve Kent İlişkisi.....	58
Şekil 3.3. Hamburg Port'u 823.Sene Kutlamaları Hamburgport Festival Alanı	61
Şekil 3.4. Duisburg Kenti Haritası	62
Şekil 3.5. Küppersmühle Un Fabrikası Dönüşümden Önce ve Sonrasında Yıkım Süreci, 1994.....	63
Şekil 3.6. Küppersmühle Çağdaş Sanatlar Müzesi Sonradan Eklenen Merdiven	64
Şekil 3.7. Duisburg İç Liman Dönüşüm Projesi Yerleşim Planı.....	66
Şekil 3.8. Duisburg Port Projesi İçin Foster Ve Ortakları Proje Önerisi.....	67
Şekil 3.9. Fosters&Partners Duisburg İç Liman Dönüşüm Projesi Master Planı ve Eskizleri.....	68
Şekil 3.10. Londra Dokları Yerleşim Planı	70
Şekil 3.11. LDCC Komite Organizasyon Şeması.....	71

Şekil 3.12. Londra Doklarının Konut Alanı Olarak Düzenlenmesi	72
Şekil 3.12. Wapping'de Bulunan Ve 1862 Yılında İnşa Edilen 5 Büyük Depo Binasından Oluşan Metropolitan Wharf.....	74
Şekil 3.13. Surrey Docks Konumu Ve Ticari Alan Giriş Kapısı	74
Şekil 3.14. Royal Dock Alanlarının Geçmişine Ait Görseller Ve Günümüzde Kentsel Dönüşüm Yapılması Planlanan Royal Dock Üzerindeki Alanlar.....	75
Şekil 3.15. İtalyan Ressam Jacopo De' Barbari'nin Kuşbakışı 16.Yüzyılda Yaptığı Kuşbakışı Arsenal Yerleşimini Gösteren Bir Gravür	77
Şekil 3.16. Venedik Tersane Bölgesinin 13 .Yüzyıldan Günümüze Gelişimi.....	78
Şekil 3.17. Venedik Tersanesinde Koruma Altına Alınan Mekanik Endüstri Mirası	79
Şekil 3.18. Arsenalin Genel Olarak Hangi Amaçlarla Kullanıldığını Belirten Renkli Bir Lejand	80
Şekil 3.19. Cesarmette İşçi Konutları Dönüşümden Öncesi Sonrası Ve Konumu...	83
Şekil 3.20. Arsenal İçinde Thesis Şirketine Ait Ofis Tesa Del Novissima.....	84
Şekil 3.21. 16.yy.a Ait Corderie Arsenal / Halat Fabrikasının Dönüşüm Öncesine Ait Görselleri Ve Mimarlık Bienali Kapsamında Yeni İşleviyle Kullanımı	85
Şekil 3.22. Tesa Della Novissima Depo Alanlarına Yapılan Ofis Alanları	84
Şekil 3.23. Tesa Della Novissima Depo Alanlarının Dönüşüm Sonrası DurumlarıVe İç Mekan Tasarımları.....	87
Şekil 3.24. 1859 Yılı Ferrol Şehir Haritası	89
Şekil 3.25. Espana Meydanı'ndaki General Franco Heykeli	90
Şekil 3.26. Ferrol Şehrine Ait Görsel	91
Şekil 3.27. 1772'de İnşa Edilen En Son San Carlos Koruma Üssünün 2004 Yılındaki Görünümü.....	91
Şekil 3.28. Google Maps Sokak Görüntüsü Tersane Yönetim Binası	92
Şekil 3.29. 1903 Yılına Ait Bir Kartpostalda Tersane Yönetim Binası	92
Şekil 3.30. Tersane Kapısı, Google Maps Sokak Görüntüsü Ve 1900 Yılından Bir Kare.....	92
Şekil 3.31. Ferrol Deniz Müzesi'nden Görüntüler	93
Şekil 3.32. Dolores Kışlası 1914 Ve Günümüz.....	93
Şekil 3.33. Tersanedeki Tarihi Kuru Havuz Ve Tersanenin Günümüzdeki Durumu	94
Şekil 3.34. Hasköy Tersanesi'nde Gemi İnşa Edilirken	95
Şekil 3.35. Hasköy Tersanesi Yerleşim Planı	95
Şekil 3.36. Rahmi Koç Müzesi Kuşbakışı Görünüm	96
Şekil 3.37. Koç Müzesi Sergi Salonlarındaki Asma Katlara Ait Görseller	98
Şekil 3.38. Lengerhane Giriş Kat Sergi Salonundan Panoramik Görüntü	99
Şekil 3.39. Rahmi Koç Sanayi Müzesi Yerleşim Planı	100

Şekil 3.40. Tersane Kızağından Genel Görünüş Ve Lengerhane Binasına Sonradan Eklenen Giriş Birimi.....	101
Şekil 3.41. Rahmi Koç Sanayi Müzesi Çocuk Atölyesinden Görünüm.....	102
Şekil 3.42. Rahmi Koç Sanayi Müzesi Çocuk Atölyesinden Genel Görünüşler.....	102
Şekil 3.43. Bizans İmparatorluğu'na Ait Önemli Yapılar	105
Şekil 3.44. Bizans İmparatorluğu Dönemi Yapıları Ve Haliç	108
Şekil 3.45. 15-16 Yüzyıllarda Haliç Bölgesindeki Arazi Dağılımı	109
Şekil 3.46. 19. Yüzyıla Ait Yangın Geçirmiş Bir Tuğla Yapı Ve Haliç Panoraması.....	111
Şekil 3.47. İstanbul Belediyesi Şehircilik Mütahassısı Henri Prost Haliç Çalışmasını Anlatıyor	113
Şekil 3.48. Haliç'in 1970'lerdeki Yerleşim Durumu Ve Haliç Çevre Düzenlemesi Önerisi	115
Şekil 3.49. Camialtı Tersanesi Vinçleri Ve Tersanenin Haliç'ten Görünümü.....	124
Şekil 3.50. Haliç Tersanesi 1 No'lu Havuz.....	127
Şekil 4.1. Beykoz Tekel Fabrikası Sahil Bandından ve Yıkımından Görüntüler	130
Şekil 4.2. Alanların Sınıflandırma ve Hiyerarşi Çalışması, Dolaşım Alanı Analizi, Arazi Yapılar Ve Uygun Dolaşım Akslarının Belirlenmesi	131
Şekil 4.3. Silahtarağa Elektrik Santrali'nin Dönüşüm Sonrası Santralistanbul Genel Görünüm	131
Şekil 4.4. Haliç Tersanesi Konumlanışı Ve Çevresiyle İlişkisi.....	134
Şekil 4.5. Haliç Tersanesi'ne Ait Zaman İçinde Çevresindeki Yapılaşmalar Sonucu Kullanılamaz Hale Gelmiş Kısımlar	134
Şekil 4.6. Taşkızak Tersanesi	134
Şekil 4.7. Kasımpaşa Tuz Ambarı Vaziyet Planı ve İç Mekan Görünüşleri	135
Şekil 4.8. Jackson's Warehouse Yapısı	137
Şekil 4.9. Yapının İlk İşlevinde Yükleme-Boşaltma Olarak Kullanılan Kapılar.....	138
Şekil 4.10. Kasımpaşa Tuz Ambarı Rölöve Çalışmaları	140
Şekil 4.11. Rainer Cold Depo Binasına Ait Servis Merdiveni.....	141
Şekil 4.12. Haliç Tersanesi 'Yat Fabrikası'nın Bugünkü Durumu.....	143
Şekil 4.13. Haliç Tersanesi 'Yat Fabrikası' Cephesi	145
Şekil 4.14. Koç Müzesi Dönüşüm Sonrası İç Mekan Atmosferi	146
Şekil 4.15. Koç Müzesi Dönüşüm Sonrası Yapıya Eklenen Takılar	146
Şekil 4.16. Tate Modern Müzesi Dış Görünüş ve İç Mekana Dair Görsel	147
Şekil 5.1. İTÜ Denizcilik Fakültesi'ne Ait Akdeniz Gemisi.....	153
Şekil 5.2. 2010 Yılında Haliç Tersanesinde Yapılan Hasköy Gemisi	156
Şekil 5.3. Yıkımı Söz Konusu Binanın Haliç Tersanesi Yerleşim Planındaki Konumu	157
Şekil 5.4. Yıkımı Gerçekleştirilen Yapının Bugünkü Durumu.....	158

Şekil 5.5. Haliç Tersanesi'nde Yapılan Usulsüz Yıkımın Öncesi Sonrası ve Yıkım Aşaması	158
Şekil 5.6. Camialtı Tersanesi'nin Haliç Kıyısından Görünümü.....	160
Şekil 5.7. Kırmızı Hat İçinde Haliç Dayanışmasının Hazırladığı Haliçport Proje Alanı ve Tersanelerin Konumlarını Gösteren Hava Fotoğrafı	161
Şekil 5.8. ABD Washington Askeri Tersanesi.....	163
Şekil 5.9. HaliçTersanesi Atölyelerinde Bulunan Teknik Aksam	164
Şekil 5.10. Camialtı Tersanesi Haliç Kıyısından Görünüm	168
Şekil 5.11. Haliç Dayanışmasının Haliç Tersaneleriyle İlgili Alan Çalışması	171
Şekil 5.12. Bilgi Üniversitesi Öğrencilerinden Doğanca Demir ve Merve Ballı'ya Ait Çalışma	174
Şekil 5.13. Kocaeli Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Diploma Jürisinden Görüntüler Ve Ezgi Ordu'ya Ait Proje Görseli	175
Şekil 5.14. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü Öğrencisi Gonca Çetinkaya'ya Ait Proje Görseli	176
Şekil 5.15. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü Öğrencisi Gonca Çetinkaya'ya Ait Proje Görseli	177
Şekil 5.16. Waf2012 Öğrenci Yarışmasını Kazanan Haliç Shipyard Konulu Projeye Ait Görseller	178
Şekil 5.17. Geçici Kentler Projesi Kapsamında Yapılan Atölye Çalışmasında Birincilik Alan Proje Ve Ödül Törenine Ait Görseller	180
Şekil 5.18. Haliç Tersanesi Sakinleri Sergisinden Görüntü.....	181
Şekil 5.19. Haliç'te Konumlanan Sanayi Yapıları ve Günümüzdeki İşlevlerine Ait Şemaları ile Haliç Tersanesi Konumu.....	183
Şekil 5.20. Kasımpaşa Sementi Bağlantı Yolları	184
Şekil 5.21. Haliç Tersanesine komşu Cezayirli Hasan Paşa Parkı ve Kasımpaşa Sahil Bandı.....	184
Şekil 5.22. Üstteki Resimler Karaköy Sahil Bandı Boyunca Yürüyerek Gelindiğinde Karşılaşılan Atatürk Köprüsünün Oturduğu Alan ve Sağ Altta Tasarlanan Haliç Tersanesi Bilinç Platformu Proje Alanına Atatürk Köprüsü'nün Altından Bağlanan Sahil Bandı	185
Şekil 5.23. Haliç Tersanesi Bünyesinde Bulunan Koruma Altındaki Yapılar	186
Şekil 5.24. Bilinç Platformu Köprü (Eklemlenen Strüktür) Detayı.....	187
Şekil 5.25. Haliç Hattından Algılanan Haliç Tersanesi Bilinç Platformu	188
Şekil 5.26. Tersaneye Ait Mevcut Sistem Biçimlerinin Referansıya Oluşturulan Yeni Sistem Önerisi.....	189
Şekil 5.27. Haliç Siluetinden Algılanan Haliç Tersanesi Bilinç Platformu	190
Şekil 5.28. Haliç Tersanesi Bilinç Platformu Atatürk Köprüsü Altından Alana Ulaşan Ziyaretçi Karşılama Alanı	191
Şekil 5.29. Haliç Tersanesi Bilinç Platformu Seyir Terasları	192
Şekil 5.30. Haliç Tersanesi Bilinç Platformu Vaziyet Planında Sosyal Mekan	193
Şekil 5.31. Haliç Siluetinden Algılanan Sosyal Mekan ve Yüzer Bant İlişkisi	193

Şekil 5.32. Tersanenin Azapkapı Camisi Yönünde Konumlanan Tarihi Kapısı ve Bağlantılı Olduğu Akslar	194
Şekil 5.33. Haliç Tersanesi Yat Fabrikası Mevcut Arka Cephe.....	195
Şekil 5.34. Haliç Tersanesi Bilinç Platformu Kapsamında Mevcut Koruma Altındaki Yat Fabrikası Binasına Eklemlenen Strüktür İlişkisi	195
Şekil 5.35. Haliç Tersanesi Yat Fabrikası İç Mekan	195
Şekil 5.36. Köprü Strüktürü Döşeme Kaplaması ve Saydam Yanal Yüzeyleri	196
Şekil 5.37. Haliç Tersanesi Bilinç Platformu Kapsamında Eğitim Bloğu Olarak Nitelendirilen Yapı	197
Şekil 5.38. Haliç Tersanesi'ne Bağlı Faaliyet Gösteren Haliç Tersanesi Bilinç Platformuna Ait Görsel.....	198

KISALTMALAR LİSTESİ

ÖİB	: Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
TGSAŞ	: Türk Gemi Sanayii A.Ş.
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
KİT	:
YİD	: Yap-İşlet-Devret
ICOMOS	: International Council on Monuments and Sites
GEEAYK	: Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu
DOCOMOMO	: Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighborhoods of the Modern Movement / Modern Akım Binalarının, Site ve Mahallelerinin Korunması ve Dokümantasyonu
TICCIH	: The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage / Endüstriyel Mirasın Korunması Uluslararası Komitesi

ÖZET

Sosyo-ekonomik gelişme sürecinde endüstrileşmenin en önemli etkisi çevre üzerinde görülmüştür. Toplumun sürekli etkileşim içinde bulunduğu çevre ve kentlerdeki büyük değişimlere neden olması, endüstri devriminin kentleşme devrimi olarak nitelendirilmesini sağlamıştır. 19. yüzyılda yaşanan Endüstri Devrimi sonrasında tüm dünyada etkisini göstermiş olan sanayileşme süreciyle birlikte gelişen dünya ekonomisi, endüstriyel alanda yaşanan büyümeler, üretimde uluslararası sirkülasyonun sağlanması (özellikle deniz ve demiryolu taşımacılığı) sonucu kentler kaçınılmaz olarak hızlı bir büyümenin içine girmişlerdir. Bu hızlı büyümenin sonucu olarak bir zamanlar kent dışında konumlanmış olan endüstri yapıları, bu yapılara bağlı depolar, hangarlar, tersaneler, vb. günümüze gelindiğinde kentin çekirdeğinde konumlanır hale gelmiş, kent merkezinde konumlanmalarından ötürü artan arsa değerleri tüm dikkatleri bu mirasın üzerine çekmek yerine arsalarına çekmiş bu yapıların yalnızca arsaları bazında değerlendirilmişlerdir. Uzun yıllar farklı amaçlar uğrunda buldukları bölgeye hizmet vermiş bu endüstri yapılarının yıllarca kaderine mahkum edilmesi yerine toplum genelinde *koruma bilincinin* oluşturulması, “gerekliyorsa” bu yapıların günümüz koşullarında değerlendirilerek yeni kimlik ve fonksiyonlar ile nesilden nesile bir kültür mirası olarak yaşatılması hedeflenmelidir. Endüstri mirasının korunması yapıların doğru karar ve yöntemlerle yaşatılması kararıyla mümkün olacaktır.

Günümüzde sürdürülebilirlik hedefi ile bağlantılı olarak, kentlerde daha önce kullanılmış ve atıl olan alanların tekrar kullanımını sağlayan ve kentsel büyümenin ve yayılmanın sınırlandırılmasına yönelik kentsel dönüşüm projelerinin geliştirilmesi adına kentsel alanların en etkin biçimde kullanımına ve gereksiz kentsel yayılmadan kaçınmaya yönelik stratejiler belirlenmesi amaçlanmaktadır. Kentsel büyümenin, uluslararası ve yerel boyutta ekonomik etkilerin, sosyal durumun, yeni teknolojik buluşların ve geleneksel yapılardaki bu liman bölgelerinin farkına varılması sonucunda kent tasarımında yeni düzenlemelere gidilmektedir. Sanayisizleştirme süreci sanayinin kent merkezlerinden desantralizasyonu, kentlerde yer alan işlevini yitirmiş tarihi alanların değerlendirilerek kente kazandırılmaları gereğini

doğurmuştur. Önceden endüstri tesisi olan binaların şimdi endüstri dışı kullanımlara adapte edilmesi, özellikle kent merkezlerindeki işlevini yitiren eski sanayi ve liman alanlarının, projelerle kent yönetimlerinin prestij mekanı olarak yeniden işlevlendirme süreçleri gündeme gelmiştir. Tez çalışması kapsamında dünya çapında İngiltere, Almanya, İtalya, İspanya gibi liman şehri olarak bilinen ve hala da liman işlevini faal olarak sürdüren kentler üzerinden dönüşüm okumaları yapılmış ve bu kentlerin kimisinde halen devam eden dönüşüm süreçlerinin dikkat çeken örnekleri incelenmiştir. Bu örneklere ek olarak geçmişten günümüze gelişim süreci incelendiğinde bir iç liman olarak faaliyet göstermesi özelliği nedeniyle Haliç kıyısında faaliyet göstermiş Hasköy Tersanesi örneği seçilmiştir. Günümüzde özgün işlevini sürdürmek yerine, geçirdiği bakım onarım çalışmalarıyla özgün işlevine referansla 'sanayi müzesi' olarak hizmet vermektedir.

Haliç, Roma Dönemi'nden Bizans'a, Bizans Dönemi'nden Osmanlı Dönemi'ne ve hatta günümüze dek liman işlevi görmüştür. Eski kaynaklardan yerlerine ve isimlerine erişilen Bizans dönemindeki bu limanlar, kentin askeri ve ticari yönden gelişmesine paralel olarak Marmara ve Haliç kıyılarında sıralanmışlardır. En sert havalarda bile gemiler için korunaklı olan Haliç'in ağzındaki kıyı şeridindeki girinti ve çıkıntılar küçük limanların yapımı için son derece elverişli bölgede konumlanmışlardır. 1453 senesinde İstanbul'un fethinden hemen sonra kent bakım onarımına alınmış, savaşın tüm izleri silinmiş, kent tam manasıyla yeniden yapılanma sürecine girmiştir. Fatih döneminde Haliç'in kimliğinde önemli bir yer tutan tersanenin kurulması ve bazı atölyelerin yerleşmesiyle bölgede sanayi işlevleri kendini göstermeye başlamıştır. Şirket-i Hayriye'nin kıyılar arasında seferlere başlaması ve 1838'de ilk köprünün yapılması sonucu; bölge zamanla kentin en canlı yaşam alanlarından biri olmuştur. 19. yüzyılda Osmanlı'da ilk sanayileşme hareketleri başlamış, tersanelerinin yanı sıra çeşitli sektörlere ait üretim tesislerinin ilk konumlandığı bölgelerden biri de Haliç çevresi olmuştur. 20. yüzyılın başlarında Cumhuriyet'in ilanından sonraki süreçte Haliç'te mevcut olan liman, sanayi hammaddelerinin taşınması ve sonuç ürünlerin pazarlanması için büyük bir avantaj sağlamaktadır. Bu sebepten dolayı 1950'lere kadar bölge büyük ve plansız bir sanayi atılımına girilmiştir. Bu plansız sanayileşme beraberinde plansız konut alanlarını getirmiş, bu düzensiz yapılaşma için gerekli çevresel önlemler alınmamış, Haliç büyük bir kirlilikle karşı karşıya kalmıştır. Haliç Bölgesi'nde Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde başlayan ve yakın bir geçmişe kadar varlığını sürdüren sanayi yer seçimini etkileyen birçok planlama çalışması ve de plansız

müdahaleler yapılmıştır. Bu çalışmaların amaçları birbirleriyle tutarlı olmasa da, hepsinin Haliç Bölgesi'nin bugünkü konumuna farklı etkileri olmuştur.

Haliç kıyısında konumlanmış, denizcilik sektörüne hizmet veren sanayi yapılarından en köklüsü olan, Bizans Dönemi'nden bu yana yalnızca biçimsel olarak farklılık göstermiş; aynı işlevsellikle günümüze dek varlığını sürdürmüş Tersane-i Amire yapısı konumu itibarıyla bulunduğu bölgeye hem sosyal hem ekonomik hem de kültürel girdiler sağlaması sebebiyle önemli bir yere sahiptir. Osmanlılardan günümüze ise ilk başta askeri manada üretim yapan Cumhuriyet sonrası ticari gemi inşasına yönelik tersane sahip olduğu ekipman ve donanım açısından da kamu tersanesi olarak uzun yıllar çalışmıştır. Büyüyen kentlerin hepsinde görülen ortak durum sonucu Haliç Tersaneleri de şehrin odağında sanayi faaliyetini sürdüren yapılar haline gelmişler ve dönem dönem Haliç kıyısında süregelen faaliyetlerinden ötürü eritme politikasıyla randımanları azaltılmış uzun bir süreç içerisinde de çalışan personel sayısı büyük ölçüde azalmıştır. Tersane, Bizans döneminden kalıntılar taşıyor olmasının yanı sıra tersanede bulunan 2 adet kızak, 3 adet kuru havuz Osmanlı Dönemi gemi inşasına ait en canlı veri olarak, halen hiç kusursuz varlıklarını sürdürmektedir. Göz göre göre bu endüstri ve kültür mirasına yalnızca arsa muamelesi yapmak, yaşanmışlığı, öğretilerini, tüm verilerini görmezden gelmek, alanı kamudan kopararak konuyla ilgili bir bilinç oluşturulmasının önüne geçmek söz konusu tarihi miras adına biçilen en kötü senaryodur.

Söz konusu Tersane-i Amire'ye bağlı 3 tersaneden (Haliç, Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri) maalesef ikisi kentsel dönüşüm uğruna salt arsa muamelesi sonucunda yitirilmiş, içindeki tüm ekipman satılmış durumdadır. Arda kalan Haliç Tersanesi tez çalışmasının ana konusunu oluşturmakta, tez kapsamında ele alınan tüm veriler ışığında kaybolan ya da hiç var olmamış bu 'endüstri mirası bilinci'nin oluşturulabilmesi adına, yitirmek üzere olan Haliç Tersanesi'nin özgün işlevini sürdürmesine karar verilmiştir. Bu karara ek olarak alanda bir "bilinç platformu" oluşturulması, Haliç kıyısında ikamet eden ancak hiç suyla ilişki kuramamış hep yüksek duvarlar ardında ne yapıldığını merak eden semt, kent, ülke ve hatta bu mirasa ilgi duyan tüm dünya vatandaşlarına açılması, endüstri mirası turizmine hizmet edecek bir kompleks tasarlanması kararına varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sanayi Devrimi, Endüstri Mirası, Gemi-İnşa Sanayi, Haliç, Tersane-i Amire

ABSTRACT

The most significant impact of industrialization in the process of socio-economic development has been observed on the environment. The fact that the society causes the major changes on the cities and the environment that the society is in continuous interaction, has led the industrial revolution to be nominated as a revolution of urbanization. Cities have inevitably ran inside a rapid growth as a result of global economics developed through industrialization, growth in the industrial areas and international circulation in production (specifically via sea and railway transportation), which have evolved after the Industrial Revolution in 19th century. As a result of this rapid growth, those industrial buildings and all their related warehouses, hangars, shipyards etc., which were once located outside the city, became nowadays located in the core of the city and their land values, which increased due to their location in the city center and have taken all the attention to the piece of land instead of the heritage they actually are. Instead of leaving those industrial buildings, who served their surroundings for various aspects for many years, to be convicted to their fate, it should be aimed to create an awareness of preservation among the society and "if required" those buildings should be evaluated under the present circumstances and kept alive from generation to generation with new identities and functions. Protecting the industrial heritage will be possible by the actions of treating those buildings with the right decisions and methods.

Nowadays in conjunction with the sustainability objectives, it is aimed to determine strategies to avoid unnecessary urban sprawl and support the usage of urban areas in the most efficient way, which will lead to the development of urban transformation projects, that provide the usage of discarded areas in town and limit the urban growth. Urban growth, economic effects in international and domestic aspects, social status, new technological innovations and the recognition of those traditionally constructed port areas lead to new regulations in the urban design. The process of unindustrialization has procured the need of decentralization of industry from city centers and adding the values of historical places to the city, which have lost their original function. Adaptaion of the buildings which were formerly used as industrial

facilities to the nowadays non-industrial usage, specifically the old industry and port areas in the town centers which lost their functions, have emerged via projects of refunctioning processes by city administrations as prestige venues for those cities. In the scope of this thesis, readings of conservation on well known harbor cities worldwide in Great Britain, Germany , Italy, Spain, which still preserve their actual function have been done and within some of those the significant examples of on-going transformation processes have been examined. In addition to these examples, taking into account the development process from past to today, due to its operating as an inland port, the example of the Haskoy Shipyard, which served on the shores of the Golden Horn, has been chosen. Nowadays, instead of preserving its original function, referring the this function and due to the repair and maintenance works carried out, the shipyard is serving as an 'industrial museum'.

Golden Horn has been used as a port from Roman to the Byzantine Empire, from Byzantine to the Ottoman Empire and even until today. Those ports in the Byzantine era, whose locations and names can be obtained from ancient sources, parallel to the military and commercial development, were founded on the shores of Marmara and the Golden Horn. Those recesses and protrusions along the coast at the mouth of the estuary, which shelter the ships even in rough weather, are located extremely favorable for the construction of small harbours. Immediately after the conquest of Istanbul in the year 1453, the city has been put into maintenance, all the traces of war have been deleted and the city has entered literally a restructuring process. With the establishment of the shipyard, which holds an important place in the identity of the Golden Horn and settlement of some workshops during Fatih's reign, functions of industry in the area have developed. Commencement of coastal voyages of Şirket-i Hayriye and the construction of the first bridge in 1838 resulted in the area to become one of the most vivid habitats in the city. First industrialization movements in the Ottoman Empire started in the 19th century and the surroundings of the estuary became one of the regions, where the in addition to the shipyards, production facilities serving various sectors have been located. Harbour present in the Golden Horn shore is providing a great advantage for the transportation of the industrial raw materials and marketing of the final products during the process after proclamation of the Republic in early 20th century. For this reason until the 1950's, the region entered a large and unplanned industrial development. This unplanned industrialization brought with it unplanned residential areas, environmental precautions against this irregular structuring have not been taken and the estuary faced a large pollution. In the estuary region, many planning studies and unplanned

interventions have been conducted which, started in the last period of the Ottoman Empire, survived until recent days and affected the site selection of industry. Although the purpose of these studies were inconsistent with each other, all have different effect on formation of current position of the estuary region.

Tersane-i Amire, having an important place due to its providing the region social, economic and cultural inputs with its location, is placed inside the estuary, being one of the most established industrial buildings serving the maritime industry and having only formational differences since the Byzantine era. Through Ottoman era to the present days, having in advance production for the military and leaning to commercial ship building after Republic proclamation, the shipyard has worked for many years as a state-owned shipyard in terms of the equipment and outfitting facilities owned. As observed in all growing cities, shipyards in the estuary area have become buildings operating in the focus of the city and time to time have been subjected to melting policies to reduce their performance and over this long period lost a great amount of working personnel. The shipyard, in addition to carrying the remains of the Byzantie Empire, is sustaining its perfect existence by being the most vivid data to the Ottoman era ship building, with its two newbuilding slipways and three drydocks. Obviously, treating this industrial and cultural heritage on as piece of land, ignoring all that lived inside, its lectures and data and breaking the area from the public to avoid creating of an awareness related to the subject, would be the worst scenario foreseen for the said historical heritage.

Unfortunately two of the three shipyards (Haliç, Camialtı ve Taşkızak) connected to the Tersane-i Amire in subject, have been lost being treated as pieces of land in the scope of the urban transformation applied and all the equipment inside has been sold. The remaining Haliç Shipyard forming the main theme of this thesis study, has been decided that it will maintain its original function which is about to get lost, in the light of all data examined in the scope of the thesis and in the name of creating an 'industrial heritage awareness' which has been lost or maybe never existed. In addition to this decision, it is furtherly decided to build an "awareness platform" in the area, to open up the shipyard to the persons who always wondered what is going on behind those high walls living in the neighborhood however never had a relationship with the sea or living in the city or in the country or even to any citizen of the world who has an interest in this heritage and finally to design a complex which will serve to industrial heritage tourism.

BÖLÜM 1. GİRİŞ

1.1. ÇALIŞMANIN AMACI

Yapılan akademik çalışmaların tümüne yakın bir bölümünde endüstri mirası yapılar, analiz ve restorasyon kararları, yapı ve bina bilgisi disiplinleri ölçeğinde ele alınmış, bu yapılara verilen yeni işlevlerin binaların asıl kimlikleri ile örtüşüp örtüşmediği fazlaca tartışılmıştır. Mevcut yeniden işlevlendirme ve entegrasyon çalışmalarının genelinde iç mekan kurgusu / tasarımı üzerine değinilmemiş olup, bu kısımda büyük bir açık görülmektedir.

19. yüzyılda yaşanan Endüstri Devrimi sonrasında tüm dünyada etkisini göstermiş olan sanayileşme süreciyle birlikte gelişen dünya ekonomisi, endüstriyel alanda yaşanan büyümeler, üretimde uluslararası sirkülasyonun sağlanması (özellikle deniz ve demiryolu taşımacılığı) sonucu kentler kaçınılmaz olarak hızlı bir büyümenin içine girmişlerdir. Bu hızlı büyümenin sonucu olarak bir zamanlar kent dışında konumlanmış olan endüstri yapıları, bu yapılara bağlı depolar, hangarlar, tersaneler, vb. kentin çekirdeğinde konumlanır hale gelmişlerdir. Gün geçtikçe yayılan kentlerin almış olduğu yoğun iş göçü ve kent merkezlerinde arsa fiyatlarının artış göstermesi sonucu dünün şehir dışında bulunan endüstri yapıları yerlerini yeni oluşumlara bırakarak şehir dışı endüstri alanlarına taşımak zorunda kalmışlardır. Bu durum kent dışına taşınan endüstri yapılarının uzun yıllar atıl ve harap durumda varlıklarını sürdürmeleri gerçeğini beraberinde getirmiştir. Tüm bu gelişmelere rağmen kent merkezlerinde kalmış ancak işlevini eskisi gibi devam ettirmekte olan yapılar da bulunmaktadır. Bu yapılar her iktidar döneminde dikkatleri üzerine çeken, üzerine türlü eylemler ve söylemler yapılmak istenen bir kültür ve endüstri mirası olarak değil, yalnızca içinde buldukları arsa bazında sığ bir değerlendirmeden geçen stratejik hamlelerin ucunda yer almışlardır.

Uzun yıllar buldukları bölgeye hizmet vermiş bu endüstri yapılarının yıllarca kaderine mahkum edilmesi yerine toplum genelinde koruma bilincinin oluşturulması, "gerekliyse" bu yapıların günümüz koşullarında değerlendirilerek yeni kimlik ve fonksiyonlar ile nesilden nesile bir kültür mirası olarak yaşatılması hedeflenmelidir. Endüstri mirasının korunması yapıların doğru karar ve yöntemlerle yaşatılması

kararıyla mümkün olacaktır. Bu amaç doğrultusunda hazırlanmış olan bu tez çalışmasında, konuyla uzaktan yakından alakalı olabilecek, kentsel ölçekten mekânsal ölçeğe kadar geniş bir skala içerisinde, bugüne kadar yapılmış tüm akademik çalışmalar, kanunlar ve dünya çapında yapılmış olan uygulamalar incelenerek 2. ve 3. bölümlerde bahsedilen bilgiler ışığında, 4. bölümde ele alınan kriterler doğrultusunda Osmanlı Dönemi'nin donanmasına ve sanayisine dair en büyük ve en önemli laboratuvar niteliğinde bir yapı olan Tersane-i Amire'nin 3 tersanesinden en eskisi ve işlevi halen devam etmekte olan bir endüstri mirası niteliğindeki Haliç Tersanesi'nde bir bilinç platformu oluşturmaya yönelik yeni bir tasarım önerisi sunulacaktır.

1.2. ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ

Bu çalışma süresince tez çalışmasının içeriğini oluşturan tüm bölümlere ait literatür araştırması yapılmış, yazılı ve görsel pek çok kaynağa ulaşılmış, araştırma kapsamında kitaplar, tezler, bildiriler ve örnek projeler incelenmiş, konuyla ilgili olarak ikili görüşmeler yapılmış, çalışmanın ana kısmının kurgulandığı Haliç Tersanesi ve çevresinde saha çalışması yapılmıştır.

Araştırma belli bir sistem çerçevesinde yapılmış, öncelikle çalışmanın içeriği ve kurgusu oluşturulmuş, çalışmanın amacına istinaden ortaya konması hedeflenen projenin temelini oluşturan tüm araştırma ile bir yol haritası belirlenmiş, bu haritanın ışığında bilinç platformu tasarlanmıştır.

Tezde öncelikle ikinci bölüm genelinde çalışmayla ilgili kavramsal bir bilgilendirme yapılarak, olası kavram kargaşalarının önüne geçmek amaçlanmıştır. Çalışma konusunun temelini oluşturan koruma, kentsel dönüşüm, yeniden işlevlendirme; endüstri devrimi, endüstri mirası gibi ana başlıkların tanımlarına değinilecek; her birinin tarihsel gelişimi, oluşumları, nedenleri ve birbirleriyle ilişkilendirilişleri üzerinde durulacaktır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde ise, liman kentlerine değinilerek konumları, bu kentlerin endüstri devrimi sonrası gelişimi ve bu kentlerin liman alanları çevrelerinde yapılan dönüşüm ve soylulaştırma (gentrification) projeleri incelenecektir.

Tez kapsamında liman kentlerinde bulunan tersaneler gibi üst düzey endüstri yapıları ile bunlara bağlı atölyeler, depolar, hangarlar, vb. yapıları da kapsayarak yapılan dönüşüm ve işlev değişikliği gibi girişimlerin hangi kararlara bağlı olarak yapıldığı, alan ve yapı bazında nasıl şekil aldığı, tasarım sürecinde nelerle

karşılaşılacağı gibi konulara dördüncü bölümde belli başlı bazı ana başlıklar altında değinilecektir.

Tezin beşinci bölümünde ise, daha önceki bölümlerde ele alınan tüm kavramsal veri birikimine bağlı kalarak; İstanbul Haliç kıyısında 558 yıldır aktif varlığını sürdüren Haliç Tersanesi ele alınarak çevresel, mekansal, yapısal ve işlevsel olarak değerlendirilecek, alanla ilgili geçmişten günümüze dek alınan tüm siyasi kararlar, bu kararların sonucunda gelişen yeni oluşumlar ve akademik anlamda Tersane-i Amire için atılan adımlar ele alınacaktır. Öte yandan yine bu bölümün alt başlığı olan ancak tezin bel kemiği olarak nitelendirilen yeni bir tanım önerisi mevcut Tersane-i Amire için tasarlanarak yeni bir koruma modeli oluşturulacaktır. Alanın tersane işlevine paralel olarak eklenecek “bilinç platformu” kimliği için bir tasarım kararına varılacak, bundan sonraki aşamalarda ise alana yüklenecek yeni tanım ve kimliğe yönelik yapılan tüm çalışmaların değerlendirmesi yapılacaktır.

Sonuç kısmında ise, çalışma süresince hangi aşamalardan geçildiği ve yeni oluşturulan “bilinç platformu” önerisinin şekillenmesinde rol oynayan tüm faktörlerin ve bu oluşumun artıları ve eksileri üzerinde durulup genel bir irdeleme yapılacaktır.

BÖLÜM 2. TANIM VE KAVRAMLAR

2.1. ENDÜSTRİ DEVRİMİ VE ENDÜSTRİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

İnsanlık tarihinde ekonomik yapıyı kökünde değiştiren ve toplumsal yaşamın her alanını etkileyen iki olgudan söz edilmektedir. Bunlardan birincisi ilk olarak Mezopotamya'da olmak üzere farklı tarihlerde, farklı yerlerde gerçekleşen tarım devrimi, ikincisi ise 18. yüzyılın sonuna doğru kendini belli eden endüstri devrimidir. Endüstri devrimi, mevcut iletişim olanaklarının değerlendirilmesiyle tarım devrimine göre çok hızlı bir yayılma göstermiştir¹. 1769 yılında patenti alınan Watt'ın buhar makinesini buluşu, 16. ve 18. yüzyıllarda süren bu hazırlık evresinin sonu ve endüstri devriminin başlangıcı olarak kabul edilmektedir. İlk olarak dokuma endüstrisinde üretime giren makineler ve makinelerin yapımı için demir endüstrisinin gelişimi endüstri devriminin çekirdeğini oluşturmuştur.

Endüstri kelimesi köken olarak Fransızca bir kelime olup Türkçe'ye yerleşmiş durumdadır. Endüstri kelimesi yerine, aynı anlamda olan ve dilimize Arapça'dan gelen "sanayi" kelimesi de kullanılmaktadır. Türk Dil Kurumu sözlük anlamıyla endüstri; "ham maddeleri işlemek, enerji kaynaklarını yaratmak için kullanılan yöntemlerin ve araçların bütünü, işleyim" şeklinde tanımlanmaktadır. Ayrıca BSTS / İktisat Terimleri Sözlüğü'nde ise; " yeni teknolojileri uygulamadaki tavırları ve yasal durumları ne olursa olsun büyük, küçük ve orta ölçekli işletmelerin gerçekleştirdikleri her türlü iktisadi etkinlik" tanımı ile yer almaktadır.

Emek, üretim sürecinin en önemli faktörüdür. Diğer tüm üretim faktörleri emeğin etrafında oluşmaktadır. Doğal kaynakları kullanacak ve üretken kılacak, sermaye birikimini sağlayacak unsurları bir araya getirecek ve teknolojinin üretimini sağlayacak olan tek faktör, özü itibarıyla insanı ifade eden emek faktörüdür. Emek özellikle 1700'lü yıllarda yaşanan sanayi devrimi ile bir dönüşüm yaşamaya başlamıştır. Sadece kas gücüne dayalı çalışmanın yeterli kabul edildiği yılları geride bırakan bu gelişme ile emeğin niteliklerinde bir artış yaşanmaya başlamış ve

¹ Şimşek, E., "Endüstri Yapılarının Kültürel Miras Olarak İrdelenmesi Ve Değerlendirilmesi: İzmir Liman Arkası Bölgesi Örneği", Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Bölümü Restorasyon Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İzmir, Temmuz, s.9, 2006.

endüstri toplumuna geçiş ile kas gücüne zihinsel gücün eşlik etmeye başlaması söz konusu olmuştur.²

Sanayi Devrimi'ne kadar el emeği ile ev ölçeğinde üretim yapılırken ve daha öncelerde tarıma dayalı ekonomi söz konusuyken, fabrikaların kentlere girmesi ve üretim biçiminin değişmesiyle yaşam biçimleri de tümüyle değişim göstermiştir. Makineli üretime geçişle birlikte, endüstri terimi tarihsel süreçte kültürel ve antropolojik kapsamından sıyrılıp günümüzdeki anlamını ve kapsamını edinmiştir³. Endüstri, doğa-insan-ürün arasındaki ilişkiler biçimini içeren ve buna bağlı olarak çeşitlenen tarihsel ve toplumsal bir olay ve üretim tekniği olgusudur.

Sosyo-ekonomik gelişme sürecinde endüstrileşmenin en önemli etkisi çevre üzerinde görülmüştür. Toplumun sürekli etkileşim içinde bulunduğu çevre ve kentlerdeki büyük değişimlere neden olması, endüstri devriminin kentleşme devrimi olarak nitelendirilmesini sağlamıştır. Başlangıçta su ve rüzgar, sonrasında odun kömürü gibi enerji kaynağına bağlı olarak kurulan endüstri alanları, maden ocaklarından çıkarılan taş kömürünün kullanılmaya başlanması; akarsu ve kanal ağlarının taşıma amaçlı kullanımları ve sonrasında demiryollarının yapılmasıyla farklı yerlerde kurulmaya başlamıştır. Tüm endüstri dalları eski kentlerin dışında veya çeperlerinde, enerji kaynakları, ulaşım araçları, hammadde kaynakları ve insan gücü arzının ucuz ve kolay temin edildiği yerlerde yerleşmeyi tercih etmiştir. Bunun sonucunda tümüyle siyasal ve kültürel işlevlerin egemen olduğu Ortaçağ kentlerinden farklı olarak endüstrileşme, teknoloji, ulaşım ve yönetim olanaklarının ürünü olan çok işlevli kentler oluşmuştur. Oluşturulan endüstri tesislerinin yanında da işçi kentleri doğmuştur.⁴

Endüstri devrimi öncesinde Rönesansla gelişen akılcı düşünce sistemi ve endüstrileşme ile gelen teknik, sosyal ve kültürel değişimler, modernleşmeyi ortaya çıkarmıştır. Bu bağlamda endüstrileşme etkileri ile birlikte modern mimarlığın gelişimini, inşaat alanındaki teknik gelişmelerden gözlemlemek mümkündür. İnşaat tekniklerindeki yenilikler, 18. yüzyıl sonlarında endüstri devrimi sonucu oluşan yeni yapı türleri olarak karşımıza çıkan fabrika yapılarında uygulama alanı bulmuştur. O

² Tiryakioğlu, M., 2008, "Emeğin Bilgi ile Dönüşümü", İktisat Dergisi, 494-495, 2008

³ Batur, A. S., 1970, " Sanayi, Sanayi Toplumu ve Sanayi Yapısının Evrimi Üzerine Bazı Düşünceler", Mimarlık, sayı:80, s.26-41., 1970.

⁴ Şimşek, E., 2006, "Endüstri Yapılarının Kültürel Miras Olarak İrdelenmesi Ve Değerlendirilmesi: İzmir Liman Arkası Bölgesi Örneği", Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Bölümü Restorasyon Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İzmir, Temmuz, s.9-10.

dönemde inşa edilen fabrikalarda kullanılan yapı elemanları günümüz bilimsel verileriyle bağdaşan bir sistemde oluşturulmuştur.⁵

Osmanlı Devleti'nde endüstri, Avrupa'nın hızlı gelişen endüstrileşmesine ayak uyduramamış; halkın, kırsal kesimin ve ordunun ihtiyaçlarını karşılamak üzere faaliyetlerini sürdürmüştür. Tarım üretimi için araç gereçler, tezgahlar, değirmencilik gereçleri üretilmekte ve öncelik dokuma, giyim, gıda, madeni ev eşyası ve yapı gereçleri alanlarına verilmiştir. Üretimde gerekli hammadde gereksinimlerinin yöresel kaynaklardan, yakın mesafelerden karşılanma yolu tercih edilmiştir.

Büyük sanayi devriminin gerçekleşmesinden sonra dünya üzerinde yer alan her ülke hammaddeyi kendi işleyebilecek düzeye gelmek için çaba sarf etmiştir. Batı ülkelerinin büyük kısmı sanayileşme sürecini tamamlamış ve ekonomik bakımdan gelişmiş ülkeler durumuna gelmiştir. Türkiye gibi bazı ülkeler ise henüz sanayileşme sürecinde olup ekonomik bakımdan kalkınmakta olan ülkeler grubunda yer almaktadır. Ülkemizin son yıllarda ihraç ettiği ürünlerin %80'inin sanayi ürünlerinden oluşması, besin ve dokuma sanayisinden, çeşitli makinelerden uçağa kadar birçok ürünler üretmesi Türkiye'nin sanayileşme sürecinde önemli bir mesafe aldığını göstermektedir.⁶

Sanayi Devrimi sonucunda;

- Tüketim malları artarak çeşitlenmiş,
- İş kollarında uzmanlaşma, iş bölümü kavramları gelişmiş,
- Kentlere yeni mekansal hizmet ve işlevler yüklenmiş,
- İşlev yoğunluğu kentlerde yapısal değişim ve sorunları doğmuştur,
- Fiziki mekandaki değişimler; kat adetlerinin artırılması, boş alanların yapılaşması, arsa değerlerinin artması ve parsellerin küçülmesine sebep olmuştur.
- Toplumsal yapıda ise; nüfus yığılmaları, halk arasında mavi/beyaz yakalılar gibi toplumsal sınıf ayrımları yaşanmış⁷ ve şehirli/kırsal kesim kültür farklılıkları ortaya çıkmıştır,
- Üst gelir düzeyinde olanların kötüleşen koşulları nedeniyle alanı terk etmesi, boşalan konutlara göçlerle gelenlerin kalabalık bir biçimde yerleşmesi sonucunu doğurmuştur.

⁵ Şimşek, E., 2006, "Endüstri Yapılarının Kültürel Miras Olarak İrdelenmesi Ve Değerlendirilmesi: İzmir Liman Arkası Bölgesi Örneği", Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Bölümü Restorasyon Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İzmir, s.11.

⁶ Ertin, G., "Türkiye'de Sanayi", <http://w2.anadolu.edu.tr/aos/kitap/IOLTP/2291/unite10.pdf>, Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Dijital Dergi Ünite 10, sf.165-180. Görüntüleme Tarihi: 20.01.2013

⁷ Enlil, Z., "Modernleşmenin 1. Kusağı: Sanayi Devrimi Ve Kentler", YTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ders Notları

- İşçiler örgütlenerek ağırlıklarını hissettirmeye başlamışlardır.
- Oluşturulan endüstri tesislerinin yanında işçi kentleri de doğmuştur. Bu bölgeler zamanla yoğun göç almışlardır.
- Göç sonucu kente gelenlerin kent kültürüne geçişte çatışma yaşamaları sonucu farklı bir kültürel sentez oluşmuştur,



Şekil 2.1. Sanayi Devrimi'nin Ardından Faaliyete Giren Fabrikalar

2.1.1. Endüstri Mirası / Kültürel Miras Kavramları

“Endüstriyel miras”, 20. yüzyılın ikinci yarısında endüstri yapılarının yok olma tehdidi ve endüstri devrimi sonrasında yaşanan kentsel dönüşümlerin kent kimliğini yok etmesi ile ilk olarak Endüstri Devriminin ve endüstrileşmenin etkin olarak yaşandığı İngiltere’de ortaya çıkmıştır. Zamanla kültürel mirasın sınırları genişlemiş, Avrupa’da “endüstriyel kültür mirası” kavramının ortaya çıkışında öncülük etmiştir. Bu kavramın doğuşuyla birlikte sanayi yapılarının kültürel kimlik açısından taşıdığı öneme dikkat çekilmiştir. Teknolojinin gelişmesiyle her geçen gün yetersiz kalan üretim teknikleri nedeniyle, sanayi yapılarının terk edilmeleri karşısında gösterilen tepkiler bu alandaki koruma çalışmalarını tetiklemiştir⁸.

“Endüstriyel miras” genel olarak “mekanik araçlarla ve düzeneklerle mal ve/veya hizmet üretme etkinliğinin gerçekleştiği özgül mimariden” oluşan kültürel miras olarak tanımlanmaktadır.⁹ Endüstriyel miras konusunda uluslararası kapsamda ilk adım, Birleşmiş Milletler bünyesinde sosyal ve kültürel alanda faaliyet gösteren, UNESCO tarafından birkaç endüstri bölgesinin dünya mirası listesine alınmasıyla gerçekleşmiştir. İngiltere’deki Ironbridge Gorge Köprüsü, Bolivia’daki Kalay

⁸ Kariptaş Seçer, F., 2009, “Re-Evaluation Of Industrial Buildings Within The Scope Of Industrial Archeology Under Present-Day Conditions ” LIVENARCH IV “(RE/DE) Construction in Architecture”, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon.

⁹ Tanyeli, G. “Endüstri Arkeolojisi Yapılarının Korunması ve Yeniden İşlevlendirilmesi”, Domus m, sayı:8, s.50-51, 2000.

Madenleri, 2001 yılında Zollverein Madeni dünya mirası listesine alınmıştır. Ayrıca Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi ICOMOS'un 2001 yılında hazırlanan "Tehlikedeki Miras ICOMOS Dünya Raporu"nda 20.yüzyıl eserlerinin en çok risk altında olan yapı grupları içinde olduğu belirtilmiş ve tehlikeler aşağıdaki şekliyle açıklanmıştır:

- 20. yüzyıl yapılarının kültürel miras olarak değerleri konusunda bilinçsizlik;
- Özel malzemelerin onarımı için gerekli uzmanların bulunamaması;
- Kentsel gelişme ve yenilenme baskıları;
- Tekdüze yönetmeliklerin uygulanmasından gelen baskılar,¹⁰

Endüstriyel miras olarak yapılar tek başlarına ele alındıklarında ait olduğu çağın sosyal ve kültürel boyutunu tam olarak yansıtamayabilmektedirler. Bu nedenle yapılara ilave olarak arazi, peyzaj ve arkeolojik alanlar gibi öğeler bütüncül bir bakış açısıyla ele alınmalıdır. Bu öğeler ve kullanım amaçları tespit edildiğinde yeniden işlev kazandırıldıkları takdirde kültürel kaynak olarak önem kazanmakta ve değerlendirilmektedir. Başlıca endüstriyel miras kaynakları olan endüstriyel yapılar ve peyzajın incelenmesi ve araştırılması ile sahip olunan mirasın değeri anlaşılmakta ve bunun neticesinde bu mirastan koruma ve değerlendirme yoluyla istifade edilmektedir¹¹. Endüstriyel miras kavramı geliştikçe konuya ilgi duyan kişilerin bir araya geldikleri çeşitli kurumlar ortaya çıkmıştır. Bu kurumlardan **DOCOMOMO**, (Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighborhoods of the Modern Movement / *Modern Akım Binalarının, Site ve Mahallelerinin Korunması ve Dokümantasyonu*) aldığı ismin açılımından da anlaşılacağı gibi modern harekete ait olan tüm yapıların belgelenmesi ve korunmasıyla ilgilenmektedir. **TICCIH** (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage / Endüstriyel Mirasın Korunması Uluslararası Komitesi) ise dönem ayrımı yapmaksızın endüstriyel mirasın korunması amacıyla kurulmuş bir kurumdur.

DOCOMOMO, Hollanda'da bulunan Eindhoven Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'ne mensup profesör mimar Hubert-Jan Henket ve araştırmacı mimar Wessel de Jonge tarafından 1988 yılında kurulan kar amacı gütmeyen uluslararası bir organizasyondur.¹² Modern akımın mimari mirası diğer dönemlere göre daha fazla risk ortaya çıkmasıyla 1980'lerin sonunda, birçok modern yapıyı zaten yıkılmış veya tanınmayacak hale gelmişti. Bu çürümeye dur demek adına

¹⁰Ahunbay, Z., 2007, "Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon", YEM Yayın, İstanbul, Ocak 2007, s.8-42, s.89.

¹¹Kıraç, B., 2001, "Türkiye'deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmesinde Bir Yöntem Araştırması", Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s.125.

¹²<http://www.docomomo.com/history.php>

DOCOMOMO örgütü faaliyetlerine başlamıştır. DOCOMOMO'nun uluslararası misyonları şunlardır;

- Modern döneme ait önemli binalar her nerede tehdit altında olursa olsun koruma altına almak,
- Koruma teknolojisi, tarih ve eğitimle ilgili fikir alışverişinde bulunmak,
- Modern hareketin fikir ve mirasına ilgi göstermek,
- Mimari mirasa karşı sorumluluk ortaya koymak,
- Bilgi ve deneyim aktarımını sağlamak, 20. yüzyılın kültür tarihinin bu zengin dönemine kamuoyu ilgisini yoğunlaştırmak ve önemli modern mimarlık ürünlerinin envanterini oluşturmak.

DOCOMOMO'nun Türkiye'deki çalışmaları 2001 yılında başlamış ve Türkiye Çalışma Grubu, ilk olarak 2002 yılında Fransa'da gerçekleştirilen DOCOMOMO 2002 konferansına katılmıştır. Bu konferansta Docomomo Türkiye Çalışma Grubu iki yıllık eylem planı önerisi sunmuştur. Söz konusu eylem planında; Türkiye'deki 20. yüzyıl mimarisinin bazı zamanlarda Batı Avrupa ile paralellik taşımasının yanında kendi yerel özelliklerince beliren bir yolu izlediği vurgulanmıştır. Türkiye'de resmi veya özel mimarlıkla ilgili belgeleme, çalışma ve korumaya yönelik bir kuruluşun olmadığı ve değerli mimari belgelerin hızla kaybolduğunun üzerinde durularak bir dökümantasyon merkezi oluşturulmasının gerekliliğine değinilmiştir. Bu nedenle mevcut belgeleri bir araya getirerek kaynağı şekillendirecek ulusal envanterin ivedilikle hazırlanması hedeflenmiştir¹³.

TICCIH'ın (Endüstriyel Mirasın Korunması Uluslararası Komitesi) amacı ise endüstriyel mirasın korunması, muhafaza edilmesi, çalışmalar yapılması ve açıklanmasıdır. Ayrıca, uluslararası bu organizasyon endüstriyel mirasın korunmasını, üzerinde araştırma yapılmasını, endüstriyel mirasın belgelenmesini ve bunların çeşitli ortamlarda sunulmasını teşvik etmektedir. 2003 yılına kadar organizasyon niteliği taşıyan TICCIH'in Rusya'da yapılan konferansında tüzüğü açıklanmış ve örgüt kurumsal nitelik kazanmıştır. Bu kurum UNESCO'ya bağlı **ICOMOS** (International Council On Monuments and Sites)'a endüstriyel miras alanında özel danışmanlık yapmaktadır. TICCIH üyeleri dünyanın her ülkesinden tarihçiler, korumacılar, müze kuratörleri, araştırmacılar, öğrenciler, öğretmenler, miras uzmanları ve endüstri tarihi veya endüstriyel çevre ile ilgilenenlerden oluşmaktadır.¹⁴

¹³ DOCOMOMO Türkiye Çalışma Grubu Sekreteryası (2002), 'Modern Mimarlık Ürünlerinin Korunması Amaçlı Yeni Örgüt: docomomo.tr', Mimarlık, sayı:307,s.12-13.

¹⁴ www.ticcih.org



THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE
CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE

TICCIH

Şekil 2.2. TICCIH'in Avustralya'da Koruma Altına Aldığı Broken Mill Fabrikası
(<http://www.flickr.com/photos/gervo1865/4548741367/>)

Uluslararası ve hükümetler dışı bir organizasyon olan ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) 1965 yılında Varşova'da kurulmuştur. Başlıca amacı, tarihi anıtlar ve sitlerin korunması ve değerlendirilmesine yönelik ilkeler, teknikler ve siyasetler geliştirmek, ilgili her türlü araştırmayı desteklemek ve yönlendirmektir. ICOMOS'un kuruluşunun arka planında 1964'de Venedik'te yapılan 2.Uluslararası Tarihi Anıtlar Mimar ve Teknisyenleri Kongresi'nin sonuç bildirgesi olan "Venedik Tüzüğü" nün, anıt ve yerleşmelerin korunması konusunda çalışacak uluslararası bir konseyin kurulmasını önermesi yatmaktadır¹⁵.

Bu kongreyi izleyen 1965 yılında, Varşova'da toplanan ICOMOS'un birinci genel kurulu niteliğindeki kongre hem Venedik Tüzüğü'nü uluslararası düzeyde kabul etmiş, hem de ICOMOS'un kuruluş kararını vermiştir. ICOMOS'un günümüzde de geçerli olan uluslararası tüzüğü ise 22 Mayıs 1978'de Moskova'da yapılan beşinci genel kurulda son biçimini almış ve yürürlüğe girmiştir.

Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi ICOMOS'un amaçları;

- Dünyadaki koruma uzmanlarını bir araya getirerek, bir mesleki diyalog ve fikir alışverişisi forumu oluşturmak,

¹⁵ ICOMOS Türkiye URL: <http://www.icomos.org.tr/?Sayfa=Icerik&ayrinti=Icomos&dil=tr>

- Koruma ilke, teknik ve siyasetleri üzerine bilgi toplamak, değerlendirmek ve yaymak,
- Koruma alanında uzmanlaşmış belgeleme merkezlerinin kurulması için ulusal ve uluslararası otoritelerle işbirliği yapmak,
- Mimarlık mirasının korunmasını ve geliştirilmesini amaçlayan uluslararası sözleşmelerin kabulü ve yürürlüğe sokulması için çalışmak,
- Tüm dünyada koruma uzmanları için eğitim programlarının düzenlenmesine katkıda bulunmak,
- Yüksek düzeyde meslek insanlarının ve uzmanların bilgi ve birikimini, uluslararası topluluğun hizmetine sunmaktır.

Bu amaca Türkiye Milli Komitesi tüzüğünde, Türkiye'deki taşınmaz kültür varlıklarının uluslararası düzeyde tanıtılmasını sağlamak ve kültür kanalıyla uluslararası ilişkilerin gelişmesine yardımcı olmak şeklinde iki madde daha eklenmiştir. ICOMOS bu amacını yerine getirebilmek için, ICOMOS Ulusal komitelerinin kurulmasını ve geliştirilmesini özendirerek, varlığını tüm dünyada güçlendirmeye çalışmasının yanı sıra mimarlık mirasının özel konuları için metinler oluşturarak Venedik Tüzüğü'nün etkisini yaymaya katkıda bulunmakta; kültür varlıkları için uyarlanabilir yönetim tekniklerini tanımlamaktadır. Ulusal ve uluslararası komitelerin işbirliğini sağlayan çok taraflı eğitim programları geliştirmekle yükümlüdür. Özel bir koruma sorunu için bir danışmanın müdahalesi gerektiğinde uzman gruplarının oluşturulmasını sağlar, Dünya Mirası Listesi'ne alınacak yeni kültür varlıklarının seçiminde ve bu listede yer alan varlıkların "korunmuşluk" durumunu saptamada UNESCO'ya danışmanlık yapmak ICOMOS'un görev tanımlarındandır¹⁶.

Bunun yanı sıra yılda 4 kez yayımlanan ICOMOS News'un, Scientific Journal'ın, "Monuments and Sites" dizisinin ve konferans bildirilerinin yayınları yaygın dağıtım yoluyla, uzmanlara ulaşır. Her yıl 18 Nisan'da Uluslararası Anıtlar ve Sitler Günü'nün kutlanmasını özendirerek ve basının düzenlenen etkinliklere ilgisini sağlayarak kamuoyunun koruma konusunda bilinçlendirilmesine katkıda bulunur. Paris'te bulunan ICOMOS Uluslararası Belgeleme Merkezi'ni zenginleştirerek mimarlık mirasıyla ilgili video ve slayt arşivleri oluşturur¹⁷.

Mimari koruma ve restorasyon alanında kuruluşundan günümüze çeşitli ülkelerde gerçekleştirdiği veya destek verdiği etkinlikleri ile bu alana önemli katkılarda bulunan ICOMOS'un uluslararası bir yarı sivil toplum kuruluşu olarak akademik düzeyi ağır

¹⁶ ICOMOS Türkiye URL: <http://www.icomos.org.tr/?Sayfa=Icerik&ayrinti=Icomos&dil=tr>

¹⁷ ICOMOS Türkiye URL: <http://www.icomos.org.tr/?Sayfa=Icerik&ayrinti=Icomos&dil=tr>

basan bir yapıya sahip olduğu görülmektedir. ICOMOS ülkemizde yasal olarak 1974 yılında yayımlanan bir yönetmelikle Kültür Bakanlığı'na bağlı, yarı resmi bir konsey olarak kurulmuştur. Daha sonra bu yönetmelik değişikliklere uğramış ve sonunda 1992 yılında kesinleşen ve halen yürürlükte olan yönetmelik oluşmuştur. 1964 Venedik Kongresi ve 1965 yılında Uluslararası ICOMOS'un kurulmasının hemen sonrasında ülkemizde GEEAYK (Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu) bir kararla Venedik Tüzüğü'nü kabul etmiş ve tüzük metni 1968 yılında ilk defa Vakıflar Dergisi'nde yayımlanmıştır¹⁸.

2.2. KORUMA KAVRAMI, ÖNEMİ VE KORUMA BİLİNCİ

Tarihi mekanlar, birçok medeniyete ev sahipliği yapmış ve zamanla çöküntü sürecine girmişlerdir. Günümüzde bu tarihi mekanlarda nasıl geri kazanım sağlanacağı konusunda çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. Bu süreçte, kentlerin geniş bölümünde dönüşüm eylemleri uygulanmaktadır. Tarihi mekanlarda uygulanan kentsel dönüşüm eylemlerinde, kentlerin sağlıklı gelişebilmesini ön koşul kabul eden ve fiziksel, sosyal ve ekonomik yönlerden çağdaş yaşam koşulları doğrultusunda geliştirilen uygulamaların önemi ortaya çıkmaktadır. Oluşturulacak olan bu yeni mekanlar; geçmişin belleğini günümüze taşıyan ve günümüz değerleri ile yorumlanması sonucu, toplumsal, sosyal ve zaman boyutlarında kültürün devamlılığını sağlayacak olan fiziksel yaşam alanlarıdır.¹⁹

Tanım olarak *koruma*, Doğan Hasol'un Mimarlık Sözlüğü'nde "*Tarih ya da sanat değeri taşıyan yapıların, doğal değerlerin ya da kent parçalarının yaşamlarını sürdürebilmeleri için gerekli önlemleri alma*" olarak tanımlanmıştır²⁰. Korunacak değerlerin neler olduğunu ve bu değerlerin neden korunması gerektiğini ise Cengiz Bektaş "Koruma Onarım" adlı eserinde şöyle açıklamaktadır:

*"Bizim için değerli olanı, anıları olanı, tarihsel olanı... Bize dek yaşayarak gelebilmiş olanı, ön açmış, ön açan geleneği... Böyle bir şeyin bozulmamasını, niteliklerini yitirmemesini, yıpranmamasını, yok olmasını isteriz. Giderek bütün bu özellikleriyle bizden sonra da sürsün, yaşasın isteriz... Çocuklarımıza, torunlarımıza da aktarmak isteriz onu... Onlar da değerini bilsinler isteriz... Böylece onlar da kültür kişiliklerini, geleceklerini daha sağlıklı, daha insana yakışacak biçimde kurabileceklerdir."*²¹

Geçmişte dini, ulusal, ideolojik bir simge olan ve yaygın beğeni kazanan yapıtlar toplumun iradesiyle ya da yaptırın kişinin geleceği düşünerek hazırladığı maddi

¹⁸ ICOMOS Türkiye URL: <http://www.icomos.org.tr/?Sayfa=Icerik&ayrinti=Icomos&dil=tr>

¹⁹ Koçan, N., 2011, "Tarihi Mekanlarda Kültürel Dönüşüm: Uşak Tarihi Tren Garı Örneği", Kastamonu Üniversitesi, Orman Fakültesi Dergisi, 2011, 11 (2): 130 – 137.

²⁰ Hasol, D., 1998, "Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü", Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, 500s. İstanbul.

²¹ Bektaş, C., 1992, "Koruma Onarım.", Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, No:1, 205s. İstanbul.

kaynaklarla örneğin vakıflarla yaşatılmışlardır. Bugün ise korumanın kapsamı anıtsal tek yapı çerçevesini aşmış, tarihi kent dokusunu oluşturan mütevazı yapılar da koruma kapsamına alınmışlardır. Günümüzde bir tarihi sokak, mahalle veya kent korunacak bir değer olarak benimsenmekte ve korunması kamu fonlarıyla desteklenmektedir.²²

Ülkemizde eski eserlere karşı ilk ilgi, XIX. yüzyıl ortalarına doğru başlamıştır. Avrupa'da doğan ve gelişen modernite projesi, sanayi devrimini takiben 1840'lı yıllardan itibaren Osmanlıları da etkilemiştir. Dinçer ve Akın'ın da belirttiği gibi (1994) Devlet işlerini yönlendirecek batılılaşma ürünü kamu binalarının yapımının ön plana çıkmasıyla sadece taşınır kültür varlığının korunması için çıkarılan Asar-ı Atika Nizamnameleri ile koruma yasal tabana oturtulmuştur. "Muhafaza-i Asar-ı Atika Encümeni" bu yasayı uygulayacak kurum olmuştur²³. Asar-ı Atika Nizamnameleri kapsamında olmayan sivil mimarlık örnekleri de yok olmuştur. Kent planlaması Türkiye'ye öncelikle İstanbul'dan başlayan uygulamalarla girmiştir. İstanbul'un ilk planlama çalışması 1836-1837 arasında Von Moltke tarafından yapılmıştır. Bu çalışmaların paralelinde de ilk imar talimatnamesi niteliğindeki 1839 tarihli "İlmühaber" yayımlanmıştır. Bunu 1848 tarihli Ebniye Nizamnamesi izlemiştir.

XIX. yüzyılın ikinci yarısından sonra Klasik Osmanlı Dönemi'nde kadının yönlendiriciliğinde, mimarbaşı ve muhtesibin denetiminde ve vakıfların sağladığı hizmetlerle düzenlenen bir kentsel yaşam, yeni dönemin gereksinmelerini karşılayamazken, bunun yerini "Şehremaneti" yani Belediye yönetimi almış ve ilk olarak İstanbul'da 1855'te kurulmuştur²⁴. Tanzimat'la birlikte başlayan koruma düşüncesi ilk başlarda salt "taşınır eser"i kapsamış; bunu daha sonraları anıtsal yapı koruması izlemiştir. Bunun nedeni, Osmanlı Dönemi'ndeki taşınır eski eser kaçakçılığı nedeniyle taşınmaz kültür varlığının yok sayılması, Nizamnamede korunması gerekli eser olarak taşınır eski eser kastedilmesidir. Avrupa'da yaşanan kapitalist gelişme sonucu doğan sanayi kentini yadsıma ve onun özellikle sağlık sorunlarına çözüm bulma kaygısından kaynaklanan modern kent planlamasına karşı²⁵ Türkiye'de bu dönemlerde, kentsel ölçekli bir koruma düşüncesi henüz oluşmamıştır ve buna bağlı olarak da kentsel dokular korunamamış ve tahrip olmuştur. Genel olarak batıda modern kent planlaması çalışmaları, Osmanlı kentlerinde yangınların önlenmesi, yolların genişletilmesi ve kent çevresinde yeni

²² Ahunbay, Z., 2007, "Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon", YEM Yayın, İstanbul, Ocak 2007, s.8-42, s.89.

²³ Dinçer, İ. ve Akın, O., 1994, "Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kapsamında Koruma Planı ve İdari Yapısı", 2. Kentsel Koruma Yenileme ve Uygulama Kollokyumu, İstanbul, s.127-131.

²⁴ Tekeli, İlhan, 1985, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm", Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, İstanbul: İletişim Yayınları, 1985, c. IV, s. 878-90

²⁵ Tekeli, İlhan, 1985, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm", Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, İstanbul: İletişim Yayınları, 1985, c. IV, s. 878-90

mahalleler kurulması şeklinde yansımasını bulmuş ve Cumhuriyet Türkiye'sine aktarılan kavramların temelini oluşturmuştur. 29 Ekim 1923'te cumhuriyetin kurulması ile birlikte, koruma konusunda yeni ve çağdaş ilkelerin ortaya çıkma süreci başlamıştır.

Cumhuriyetin ilanından sonra Türkiye'de gelişen ve Ankara'nın başkent olmasıyla başlayan modernleşme hareketi ile 1923 ile 1933 yılları arasındaki on yıl içinde başkent planlı olarak yeniden yaratmak için günümüzde de önemini koruyan çok değerli ve özgün yasal yönetsel düzenlemeler yapılmış, özellikle 1929 yılından sonra gelişen devletçilik politikası sonucu uygulanmaya başlayan sanayi planlarında yapılması öngörülen fabrikaların yerleri için, demiryolu güzergahı üzerindeki küçük Anadolu kentleri seçilmiştir²⁶.

İlk aşamada Cumhuriyet yönetimi 1930 ile 1935 yılları arasında çıkardığı yasalar ile, Osmanlı'dan kalan 1580 sayılı Belediye Kanunu, 1593 sayılı "Umumi Hıfzıssıhha Kanunu" ve 2033 sayılı "Belediye Bankası Kuruluş Kanunu" 1930 yılında değiştirilmiş ve yeni bir kurumsal düzenlemeye gidilmiştir. Bu kanunların kabulü Ankara'da geliştirilmekte olan model baz alınarak, Anadolu'da devlet işletmelerinin kurulduğu kentlerin ve diğer önemli yerleşmelerin çağdaşlaşması sağlanması açısından önemli bir hamledir²⁷. Bu yeni çağdaşlaştırma hareketinin ürünü olarak, kentlerin tarihi çekirdeği üzerinde açılan ana arter ve bu arterin sonuçlandığı Cumhuriyet Meydanları, Hükümet Konağı ve Resmi Kurum binaları ile tarihi eserlerin bulunduğu bölgelerin etraflarının açılarak, herkese gösterilerek korunması düşüncesi ile 1/500 ölçekli uygulama planları yapılmıştır.²⁸ 10.06.1933 yılında kabul edilen ve 21.06.1933 yılında yayınlanan 2290 sayılı "Belediye Yapı ve Yollar Kanunu" ile, yapıların çevreleri ile birlikte bir bütün olarak korunması gerektiğine değinilmiş²⁹; doğurduğu nüfus projeksiyonu kavramı ile planlamaya kent bütününde bakışı oluşturulmuş, eski eserlerin yoğun olduğu alanlarda özel bir planlama metodu olması gereği vurgulanmış, ayrıca, anıtsal nitelikli eski eserlerin her yönünde 10 metre açıklık bırakılarak "*yapı yaklaşma sınırı*" oluşturulması öngörülmüştür.

Geçmişte onarımın amacı yapıyı ayakta tutmak, yıkılan kısımları yeniden yaparak biçimsel bütünlüğü korumak, değişen isteklere göre yeni eklerle işlevini sağlamak iken, bugün anıtlar ve tarihi çevre belirli bir dönemin kentsel ve mimari düzenini, yapım tekniklerini, sosyal yaşamını açıklayan bir belge olarak da

²⁶ Kejanlı, T., Akın, T. Ve Yılmaz, A., 2007, Türkiye'de Koruma Yasalarının Tarihsel Gelişimi Üzerine bir inceleme, Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, www.e-sosder.com, ISSN:1304-0278, Kıs -2007, Sf.179-196

²⁷ Kejanlı, T., Akın, T. Ve Yılmaz, A., 2007, Türkiye'de Koruma Yasalarının Tarihsel Gelişimi Üzerine bir inceleme, Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, www.e-sosder.com, ISSN:1304-0278, Kıs -2007, Sf.179-196

²⁸ Dinçer, İ. ve Akın, O., 1994, "Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kapsamında Koruma Planı ve İdari Yapısı", 2. Kentsel Koruma Yenileme ve Uygulama Kollokyumu, İstanbul, 127-131

²⁹ Akozan, F., 1977, "Türkiye'de Tarihi Anıtları Koruma Teşkilatı Ve Kanunlar", İstanbul.

değerlendirilmektedir. Tarihi anıt ve çevrelerin yaşaması rastlantılara bırakılmamakta, ulusal ve evrensel kültürün bir bileşeni sıfatıyla uygarlık belgesi olarak korunmaları amaçlanmaktadır.³⁰

Ünlü İtalyan koruma uzmanlarından Piero Gazzola konu hakkında düşüncelerini şöyle dile getirmektedir:

“Bir mimari anıt artık yapıldığı amaca hizmet edemiyorsa korunması pratik bir gereklilik olmaktan çıkar, kültürel bir görev haline gelir. Bu konuya verilen önem gelecek kuşakların kültürel olgunluğuna ve kültür miraslarını koruma konusunda uyacakları ivediliğe dayanacaktır.”

Ünlü İngiliz Yazar John Ruskin The Seven Lamps of Architecture (1849) adlı yapıtında; *“Anıtlarınıza iyi bakınız; o zaman restorasyona gerek kalmayacaktır.”* diyor. Gelişigüzel yapılan onarımlar nedeniyle "restorasyon" sözcüğünü anmak bile istemeyen Ruskin aynı kitabında bu konudaki görüşlerini şöyle açıklamıştır:

“Restorasyon bir yapının başına gelebilecek büyük felakettir. Öyle bir felaket ki ondan hiçbir şey kurtulamaz ve yok olanın yerine sahte benzeri getirilir. Bu önemli konuda kendimizi hiç aldatmayalım; nasıl ölüleri diriltmek mümkün değilse, mimarlıkta da bir zamanlar muhteşem ve güzel olanı restore etmek olası değildir. Öyleyse restorasyondan söz etmeyelim. O baştan sona bir yalandır.”

Ruskin' e göre anıt zamanın etkilerine dayanabildiği sürece ayakta tutulmalı, fakat *“onursuz sahte bir kopya”*nın onun yerini almasına izin verilmemelidir.

Günümüzde bir yapıyı geçmişindeki en iyi duruma getirmeyi öne sürerek "restorasyon" adı altında değişiklik yapanların neyin takdire değer, neyin uygunsuz olduğu konusunda kendi kişisel yargılarından başka bir yol göstericileri bulunmamaktadır. Dahası bu yok etme ve yeni ek yapma işlemleri sırasında yapının tüm yüzeyi ile oynanmakta, eski doku silinmekte ve yapıya bakan kişide nelerin yok edildiği konusundaki kuşku yatıştırılamamakta; kısacası harcanan tüm çabanın sonunda ortaya çıkan zayıf ve cansız bir taklit olmaktadır. Bu yüzden bütün dönemlerin ve üslupların yapıları için gerekli özen gösterilmeli, onlarla uğraşanlardan *“restorasyon”*un yerine *“koruma”*yı koymaları istenmeli, sürekli bakımla hasarları uzak tutmalarını, tehlikeli bir duvar veya akan bir çatıyı, başka bir hüner gösterisine girişmeden uygun usullerle onarılmalı, yapının dokusu ve bezemesi ile oynamaktan kesinlikle çekinilmeli; eğer yapı kullanılır olmaktan çıkmışsa, eskisini değiştirmek veya büyütme tenses, yerine yenisinin yapılması gündeme getirilmelidir.

³⁰ Ahunbay, Z., “Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon”, YEM Yayın, 4.Baskı, İstanbul, Ocak 2007, s.8

Hem kentsel hem de bina ölçeğinde koruma, toplumun geçmişteki sosyal ve ekonomik koşullarını ve kültürel değerlerini yansıtan fiziksel yapısının günümüzün değişen sosyal ve ekonomik koşulları altında yok olmasına engel olmak ve çağdaş toplumla, çağdaş gelişmelerle bütünleşerek yaşamını sağlamak olarak tanımlanabilir.³¹ Tarihi süreç içerisinde işlevini ve önemini yitiren kültür öğelerinin korunarak ve yeniden işlevlendirilerek gelecek nesillere aktarılmasını hedefleyen koruma, kentsel mekanlardaki mevcut doğal, kültürel ve tarihsel değerleri sürdürülebilirlik çerçevesinde, bugünün ve yarının kullanım eğilimlerini değerlendirerek yeni çözümler arayan dönüşüm stratejilerinden birisidir.³²

Sonuç olarak, tarihi binalara geçmiş bir sanatın yok olan usulleriyle yaratılan ve çağdaş sanatın zedelemekten katılamayacağı anıtlar olarak bakmalı ve davranılmalıdır. Ancak böylece sahip olunan eski yapıları koruyabilir ve sonraki nesillere öğretici ve saygıdeğer bir şekilde bırakılabilir.

2.2.1. “Koruma ve Yaşatma” Amacı Kapsamında Restorasyon Kavramı, Hedef ve Yöntemleri

2863 Sayılı “Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu”nda belirtilen korunması gerekli tabiat varlıkları arasında endüstri yapılarından sadece tersane, rıhtımlar ve darphane yer almaktadır. Koruma kavramı, beraberinde kültürel mirasın mevcut durumunun gerekliliklerine bağlı olarak türlü restorasyon yöntemleri getirmektedir. Geçmişten bugüne yapısal olarak iyi korunmuş bir yapının sadece cephe temizliğinden, tamamen yok olmuş bir tarihi yapının tarihi belgelere dayanarak yeniden inşa edilmesine kadar çeşitli koruma ve restorasyon yöntemleri adapte edilmiş, uygulanmıştır. Koruma ve restorasyon çalışmaları en temelinde iki aşamadan oluşmaktadır ve bu süreç her şeyden önce değerlendirme ile başlamaktadır. Tarihi yapının mevcut durumunun çok yönlü ele alınıp, nasıl bir uygulama yapılması gerektiğine karar verildiği aşamadır. 2863 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu’na göre “Değerlendirme”; kültür ve tabiat varlıklarının teşhiri, tanzimi, kullanılması ve bilimsel yöntemlerle tanıtılmasıdır³³.

Yapının tarihi anlamdaki izafi önemi, fiziki koşulları, kullanım amacı ve yürürlükteki kanun ve diğer mevzuat en temel belirleyicilerdir³⁴. Bunları biraz açmak gerekirse, tescil edilmiş bir korunması gerekli taşınmaz yapıda temizleme, sağlama, tamamlama veya yeniden yapma gibi yöntemlerle mevcut tarihi yapının mümkün

³¹ Engin, F., 1997, “Kentsel Korumaya İlişkin Model Araştırması, Balat Örneği”, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, s.129.

³² Demirsoy, M.S., 2006, “Kentsel Dönüşüm Projelerinin Kent Kimliği Üzerindeki Etkisi Lübnan- Beyrut-Solidere Kentsel Dönüşüm Projesi Örnek Alan İncelemesi”, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

³³ 2863 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2863.pdf>

³⁴ http://www.cr.nps.gov/hps/tps/standguide/overview/choose_treat.htm

mertebe değişikliğe uğratılmaması hedeflenirken, tarihi bir coğrafya içerisinde olup ancak kendi başına izafi olarak milli veya tarihi büyük önem arz etmeyen binalarda yenileme, yeniden kullanım, yeni işleve uyarılma ve çağdaş eklerin uygulanmasının önü daha açıktır. Yapının tarihten bugüne ne şekilde geldiği, tarihi önemini vurgulayan parçalarının sağlamlığını koruyup koruyamadığı, geçmişteki faaliyetini devam ettirmeye ihtiyaç olup olmadığı veya her şeyden önce buna müsait olup olmadığı dikkate alınır. Uygulanacak koruma ve restorasyon yönteminin sonucunda yapı eğer faal olarak kullanılacaksa, kullanıldığı hizmetin gerektirdiği kanuni gereksinimleri de eksiksiz tamamlamalıdır. Bu durumda, özellikle yeniden işlevlendirme gibi yöntemlerle yapıya yeni faaliyet alanları tahsis edildiğinde, mevcut tarihi yapıda bulunmayan gereksinimlerin çağdaş ekler yoluyla giderilmesi gerekecektir. Tüm değerlendirmeler yapıldıktan sonra, ikinci aşama olan uygulama aşamasına geçilebilecektir.

Türkiye'deki restorasyon ve uygulama faaliyetlerini, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı'na bağlı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü yürütmekte olup, Müdürlük faaliyetlerini; anıtsal yapılar ve sivil mimarlık örneklerinin onarımları, kale ve sur onarımları, çeşitli illerde sokak sıhhileştirme ve çevre düzenleme uygulamaları ve müzelerin bakım, onarım ve tanzimleri olarak sıralamaktadır³⁵.

2863 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, korunması gerekli taşınır ve taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ile ilgili tanımları belirleyen, yapılacak işlem ve faaliyetleri düzenleyen, ilgili konuda gerekli ilke ve uygulama kararlarını alacak teşkilatın kuruluş ve görevlerini tespit eden kanundur. Bu kanunun 6. maddesi "korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları"nı aşağıdaki gibi listelenmektedir;

Bu kanuna göre "gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları" genel kriterler;

- a) Korunması gerekli tabiat varlıkları ile 19. yüzyıl sonuna kadar yapılmış taşınmazlar,
- b) Belirlenen tarihten sonra yapılmış olup önem ve özellikleri bakımından Kültür ve Turizm Bakanlığınca korunmalarında gerek görülen taşınmazlar,
- c) Sit alanı içinde bulunan taşınmaz kültür varlıkları,
- d) Milli tarihimizdeki önemleri sebebiyle zaman kavramı ve tescil söz konusu olmaksızın Milli Mücadele ve Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşunda büyük tarihi olaylara sahne olmuş binalar ve tespit edilecek alanlar ile Mustafa Kemal ATATÜRK tarafından kullanılmış evler.³⁶

³⁵ <http://www.kulturvarliklari.gov.tr/TR,44251/restorasyon-ve-uygulama-faaliyetleri.html>

³⁶ 2863 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu

Yapı Ölçeğindeki Kriterler: "Taşınmazın sanat, mimari, tarihi, estetik, mahalli, arkeolojik değerler kapsamı içinde; strüktürel, dekoratif, yapısal durum, malzeme, yapım teknolojisi ve şekil bakımından özellikler sunması" olarak vurgulanabilir. Korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ile ilgili yapılan tespitler koruma bölge kurulu kararı ile tescil olunur³⁷.

I. Koruma profesyoneli, koruma işinin en azından önleyici koruma, inceleme, belgelendirme, onarım, araştırma ve eğitimden oluşan ama bunlarla sınırlı kalmayacak tüm alanlarında mümkün merteye en yüksek standartları yakalamak için çaba göstermelidir.

II. Koruma profesyonelinin tüm faaliyeti, kültür varlığına, onun özgün karakterine ve önemine ve üreticisi olan şahsa bir saygı çerçevesinde yönetilmelidir.

III. Koruma profesyoneli, kültür varlığının toplumca uygun ve saygılı bir biçimde kullanımına yönelik haklarını kabul ederken, bir yandan kültür varlığının korunması için de savunuculuk görevini üstlenmelidir.

IV. Koruma profesyoneli, kişisel yeterliliği ve eğitiminin limitleriyle beraber mevcut tesislerin uygunluğu kadar uygulama yapmalıdır.

V. Koşullar bazı kaynakları zaman zaman sınırlandırırsa da, koruma profesyoneli işinin kalitesinden ödün vermemelidir.

VI. Koruma profesyoneli, kültür varlığını yahut gelecekteki incelemelerini, bilimsel araştırmalarını, iyileştirmelerini veya işlevini ters yönden etkilemeyecek yöntem ve malzemeler seçmek için çaba göstermelidir.

VII. Koruma profesyoneli, inceleme, bilimsel araştırma ve iyileştirme çalışmalarını kalıcı kayıt ve raporlar vasıtasıyla belgelendirmelidir.

VIII. Koruma profesyoneli, önleyici korumayı hedefleyen bir sorumluluğu kabul ederek, kültür varlığına hasar ve bozulmaların sınırlandırılmasına gayret etmeli, kullanımı ve bakımı için gerekli yönergeler sağlamalı, saklanması ve teşhir edilmesi için gerekli çevresel koşulları tavsiye etmeli

³⁷ Taşınmaz Kültürel Mirasın Korunması, İlkeler, Mevzuat, Yöntem ve Uygulamalar, TMMOB Mimarlar Odası Sürekli Mesleki Gelişim Yayınları, İstanbul, 2007.

ve elleçlenmesi, paketlenmesi ve taşınması için uygun prosedürleri teşvik etmelidir.

IX. Koruma profesyoneli, tüm profesyonel ilişkilerinde dürüstlük ve saygı ile hareket etmeli, meslekteki tüm bireylerin hak ve fırsatlarının güvencesi için çaba göstermeli ve diğer profesyonellerin uzmanlık bilgilerini tanımalıdır.

X. Koruma profesyoneli, bu liberal sanatlar ile doğa bilimlerini bir araya getiren çalışma alanına sahip mesleğin gelişimi ve büyümesi için katkıda bulunmalıdır. Bu katkılar, kişisel bilgi ve becerinin sürekli geliştirilmesi, bilgi ve tecrübenin meslektaşlarla paylaşımı, mesleğin yazılı bilgi birikimine eklemek ve konuyla alakalı eğitimsel fırsatların sağlanması ve teşvik edilmesi gibi yollarla olacaktır.

XI. Koruma profesyoneli, halk ile profesyonellerin bir araya geleceği açık iletişim vasıtasıyla, koruma bilinci ve farkındalığını teşvik etmelidir.

XII. Koruma personeli, şahsına, beraber çalıştıklarına, halka veya çevreye en az zarar verecek şekilde çalışmalarını sürdürmelidir.

XIII. Her koruma profesyonelinin, bu Etik Kodu'n anlayışını ve bağlılığını teşvik etmek gibi bir yükümlülüğü bulunmaktadır³⁸.

Başlıca Restorasyon yöntemlerine aşağıdaki başlıklarda değinilmiştir.

2.2.1.1. Temizleme

Restorasyon yöntemlerinin en temeli ve hemen hemen tüm restorasyon projelerinde diğer tekniklerle birlikte de uygulanan temizleme faaliyeti, bir tarihi yapının cephe, zemin ve diğer öğelerinin yapı malzemesi dikkate alınarak, dikkatli bir biçimde temizlenmesidir. Bu faaliyetin gerçekleştirilmesinde en önemli konu, kullanılacak temizleme malzemeleridir. Tarihi yapıların üzerinde bulunan son katman üzeri renklendirmeler gibi aşınma ile kalıcı olarak yok olacak son kalıntıların korunması çok önemlidir. Bu sebeple; en yaygın raspa temizliği malzemesi olan kuma alternatif olarak sunulan ve aşındırıcı olarak tasnif edilmiş volkanik kül, parçalanmış ceviz veya badem kabuğu gibi malzemelerin kullanımına özellikle dikkat etmek gerekir³⁹.

³⁸ <http://www.conservation-us.org/about-us/core-documents/code-of-ethics#.Us8OIPRdXX4>

³⁹ <http://www.oldhousejournal.com/npsbriefs2/brief06.shtml>



Şekil 2.3. 15. Yüzyıla Ait Bir Tarihi Eserin Restorasyon Öncesi Ve Restorasyonu Sırasında Yapılan Temizleme İşlemi Sonrası

2.2.1.2. Sağlamaştırma (Konsolidasyon)

Açık havada bulunan bir yapı suya, rüzgara ve atmosfer gazlarına maruz kalmakta ve dış yüzeylerinde doğal parçalanmalar veya kimyasal, mekanik, fiziksel yahut biyolojik aşınmalar görülebilir. Doğal kaynaklı aşınmaların yanı sıra, kentsel-endüstriyel etmenler veya temelinde yanlış seçilmiş veya uygulanmış malzemeler de, yapı elemanının üzerinde farklı şekillerde çürümeler veya aşınmalara sebep olur⁴⁰. Çürüme ve aşınma gibi hasarların giderilmesi için, tarihi bir yapının bütününe veya bir parçasının yeniden inşasını içermeyen, ancak mevcut parçaların daha dayanıklı hale getirilmesini hedefleyen uygulamalara sağlamaştırma adı verilir⁴¹.

Kısaca sağlamaştırma işlemi;

- Strüktürde oluşmuş bozulmalar, duvar çatlakları, döşeme duvar bağlantılarının açılması,
- Var olanın çıkartılıp yerine yenisinin koyulması,
- Var olanın onarılarak sağlamaştırılması,
- Kiriş ve destek takviyesi / kesit büyötmek olarak tanımlanabilir⁴².

⁴⁰ Öztürk, I., 1992, "Alkoxysilanes consolidation of stone and earthen building materials", M.S. in Historic Preservation, Graduate School of Arts and Sciences, University of Pennsylvania, USA

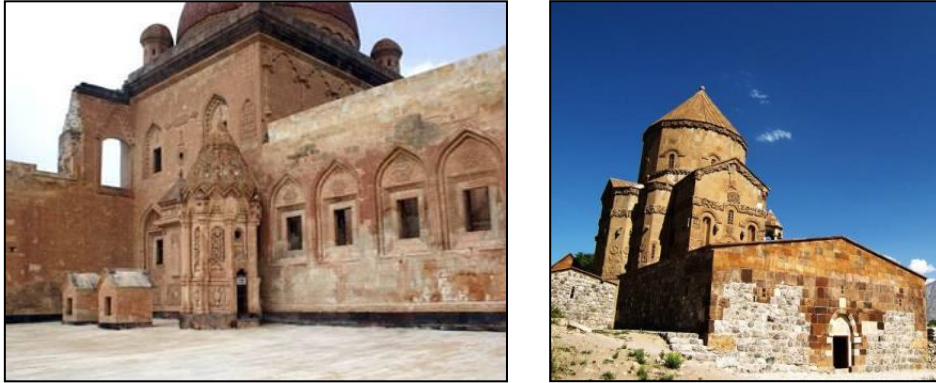
⁴¹ Ahunbay, Z., "Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon" ,YEM Yayın, İstanbul, Ocak 2007, s.89

⁴² Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü Şehir Yenileme Koruma Dersi Notları, http://www.yildiz.edu.tr/~diclal/2009_ANLATI/090302_INA_KORUMA_KAVRAM.pdf

2.2.1.3. Bütünleme (Re-entegrasyon)

Tarihi yapı ve eserlere nasıl müdahale edilmesi gerektiğinden önce, bu varlıkların çok iyi korunarak gelecek nesillere aktarılmasının planlanması esastır. Ancak tarihi yapılarda bu denli bir koruma yapılamamış olduğu gözlemlenmekte ve dahası bazı yapıların malzemelerinde doğal parçalanmalar ve yok olmalar bulunmaktadır. Bu durumda türlü kaygılarla bu yapıların eksik kısımlarının yeni malzemelerin kullanımıyla bütünlenmesi gerekebilir.

Günümüzde Ankara Çağdaş Sanatlar Müzesi olarak kullanılan tarihi yapıda yapılan reentegrasyon çalışmasının başlıca sebebi, restorasyon faaliyeti tamamlandıktan sonra bu yapının kullanıma açılacak olmasından kaynaklanan yapısal kaygılardır. Yapısal kaygılar, bir yapının eklemeye yapılmadan sadece konservasyon ile sağlıklı bir şekilde ileri nesile taşınamayacağına kani olduğunda var olur. Van Akdamar Kilisesi projesi örneğinde ise başlıca gereksinim yapısal kaygıların yanı sıra estetik kaygılardır.



Şekil 2.4. Van Akdamar Kilisesi Koruma Çalışmaları Öncesi ve Sonrası
http://yerelce.files.wordpress.com/2012/07/p_2490_o.jpg



Şekil 2.5. Ankara Cer Atölyeleri Restorasyon Öncesi ve Sonrası Ankara Çağdaş Sanatlar Müzesi
<http://www.emesltd.com/referans/referans.htm>

2.2.1.4. Yeniden Yapma (Rekonstrüksiyon)

Bazı yapılar maalesef temizleme, sağlamlaştırma veya tamamlama yöntemleriyle düzeltilebilecek durumdan çok daha fazla zarar almış, tamamen harap olmuş durumda olabilir. Özellikle bir sit alanının içerisindeki bütünlüğü sağlamak amacıyla yok olmuş tekil bir tarihi yapının bir replikasının yeni malzemeden inşa edilmesi düşünülebilir. Ancak bu durumun gerçekleşebilmesi için, “değerlendirme” aşamasında eldeki belgeler ve fotoğraflarda yeterli bilginin olup olmadığı büyük önem arz eder. Tarihin karanlık örneklerinin başında İkinci Dünya Savaşı sırasında Varşova'nın Alman Nazi Yönetimi tarafından planlı yıkımı gelmektedir. Bu yıkımın sonucunda, savaş sonrası çok sayıda kütüphane, kilise ve sarayın içinde bulunduğu tarihi yapı büyük zarar görmüş ve yeniden yapımı söz konusu olmuştur. Şehrin yeniden inşası; 18. yüzyılda hükümetin görevlendirmesiyle İtalyan sanatçılar Marcello Bacciarelli ve Bernardo Bellotto'nun şehri tamamen resmettiği eserlerin yardımıyla gerçekleştirilmiştir⁴³.



Şekil 2.6. Royal Castle Savaş sonrası Zarar Görmüş Halde, 1945
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Burned-out_Royal_Castle_in_Warsaw_1940.jpg

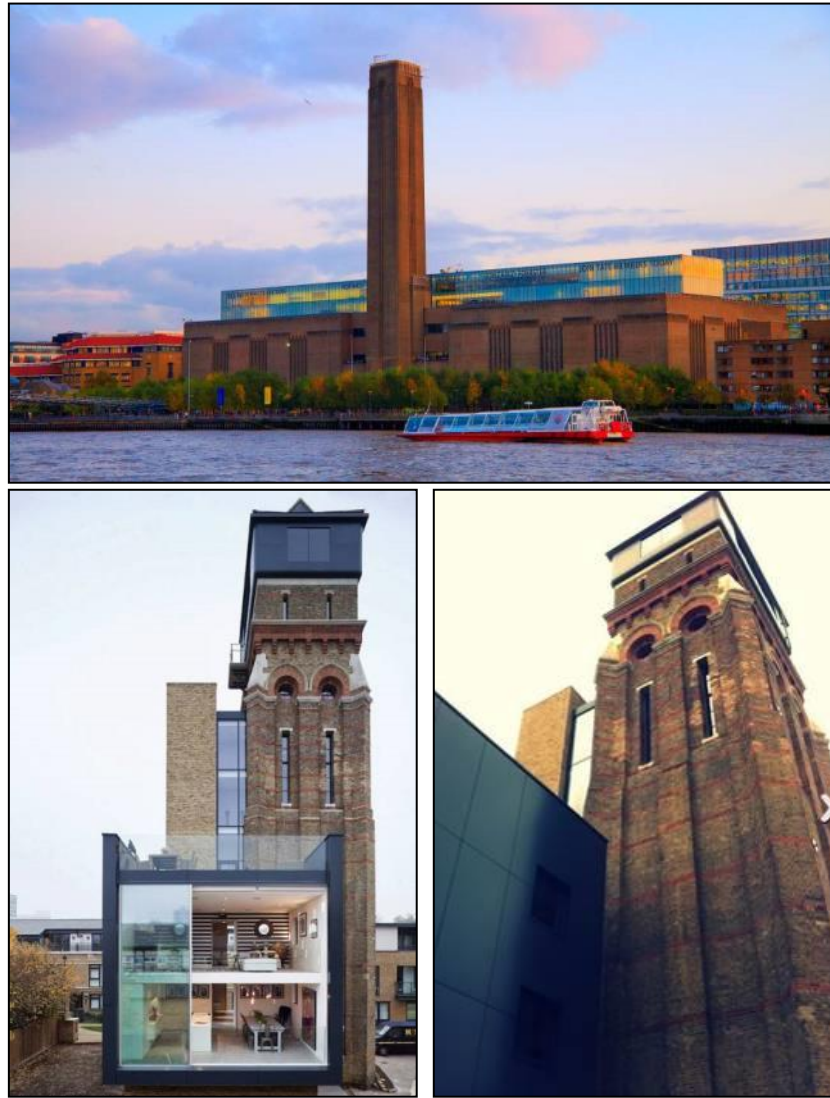


Şekil 2.7. Rekonstrüksiyon İşlemi Tamamlanan Royal Castle ve Çevresinin Panoramik Görünüşü
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Burned-out_Royal_Castle_in_Warsaw_1940.jpg

⁴³ http://en.wikipedia.org/wiki/Planned_destruction_of_Warsaw

2.2.1.5. Çağdaş Ek Yapma

Tarihi yapıların yeniden kullanılmaları, çağdaş yaşam içinde etkin olarak yer almaları amacıyla yapılan projelerin başarılı olabilmesi bazı eklerle birlikte düşünülmesini gerektirmektedir. Fakat çağdaş ekin bir yapı için yapılabilecek en ağır müdahale olduğu unutulmamalıdır. Bu nedenle çağdaş eklerin minimum boyutlarda ve tarihi yapıyla rengi, dokusu ve malzemesiyle uyumlu olması istenmekte, tarihi yapının bütünlüğünü bozmaması ve ileride herhangi bir zarar vermeden yapıdan temizlenebilir nitelikte olması önerilmektedir⁴⁴.



Şekil 2.8. Tarihi Yapıya Eklenen Çağdaş Ek Örnekleri, Bugün Konut İşleviyle Kullanılan Londra Su Kulesi Ve Tate Modern Müzesi

(<http://www.mimdap.org/?p=50145>, <http://www.messynessyhc.com/2012/11/29/derelict-to-divine-charlie-chaplins-london-water-tower/>, <http://www.royalgardenhotelblog.com/index.php/tag/tate-modern/>)

⁴⁴ Engin, E., 2009, "Tarihi Yapıların Yeniden Kullanımında İç Mekâna Etkilerin İncelenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi; İstanbul Endüstri Yapıları Örneği", Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı Doktora Tezi, Trabzon

2.2.1.6. Yenileme (Renovasyon), Yeni İşleve Uyarlama (Rehabilitasyon) ve Yeniden İşlevlendirme Kavramı

Çağımızda hızla değişen yaşam tarzına bağlı olarak, hamam, tekke gibi bazı tarihi yapıların özgün işlevini korumak mümkün olmamakta, ya da özgün işlevleri süren bazı anıtlar günümüzün konfor koşullarını sağlayamamakta, bir başka deyişle işlevleri eskimektedir. Böyle durumlarda bu yapıların analiz ve araştırmalarının yapılmasından sonra, özelliklerine uygun işlevler ile değerlendirme işlemleri sıhhileştirme ve yenileme çalışmaları olarak adlandırılmaktadır⁴⁵. Toplumsal gelişmenin bir sonucu olarak değişen çevreye yapının uyum sağlaması amacıyla gerçekleştirilen yenileme çalışmaları, işlev değişikliği, ya da mevcut işlev alanlarının artırılması, iç mekanlardaki değişiklikler ve ek yapı vb. gibi eylemlerle yapının değişikliklere uğramasını gerektirmektedir. Bu durumda yapılan bu değişikliklerin yapının etkisini bozmayacak şekilde olması gereklidir. Yoksa korumaya, yaşatmaya çalışılan yapının (tek yapıya da kentsel çevre) kimliğine ilişkin özellikleri yok olabilmektedir.

“Yeniden işlevlendirme” denildiğinde, konuyu temel iki kavram yönlendirmektedir; “Yeniden Programlama” ve “Yeniden Mimari”⁴⁶. *Yeniden Programlama*, var olan mekanların yeni kullanımları, içindeki etkinlikleri, olayları içermesi için yeniden düzenlenmesine işaret etmektedir. Mevcut yapının bize sunduğu mekansal olanakların, yeni işlevin mekansal gerekliliklerine uygun olarak üst üste çakıştırılması, ya da eldeki verilere göre yeni gerekliliklerin tekrar gözden geçirilmesi sürecidir. *Yeniden Mimari* ise, mimari dilin potansiyelini, yapının inşa tekniğinin ve yapısal özelliklerinin verdiği olanakları, yeni programların uygulanması için yapıya yapılabilecek müdahalelerin çerçevesini tanımlamaktadır. Yeni işlev gereği olması gereken ama binanın yapısal özellikleri sebebiyle oluşturulamayan mekanlar, yeni pencerelerin açılması ya da mevcut pencerelerin kapatılması, duvarların kaldırılması ya da ilavesi, kat döşemelerinin kaldırılması ya da yeni kat döşemesi ilavesi, yapıya ek bina yapılabilmesi ve bu bağlantının kurulabilmesi gibi müdahaleler sonucunda oluşturulabilmektedir. Her iki kavramı da endüstri mirasının yaşatılması, nesilden nesile aktarılması “Yeniden Değerlendirme” ortak paydasında ele almak gerekmektedir.

⁴⁵ Yüksel, İ., 2009, Eski Türk Evi'nin Butik Otele Dönüşümünde Karşılaşılan Problemler (Safranbolu Evleri Ve Soğukçeşme Sokağı Karşılaştırmalar Dahilinde), MSGSU FBE İç Mimarlık Bölümü Sanatta Yeterlik Tezi, İstanbul, s.16.

⁴⁶ Moravanzky, A., 2001, “Modernin Mirasını Korumak”, Arredamento Dekorasyon, Sayı 9, s.90-93

Günümüzde artık kullanılmayan depo-antrepo yapılarının atölye ve konutlara dönüştürülmesi, günümüzde kullanılmayan bir gazhanenin kültür-sanat merkezine dönüştürülmesi ve yarattığı çekim odağıyla bulunduğu semtin rehabilitasyonuna katkıda bulunması ya da gündün güne şehirlerin gelişmesiyle şehrin çekirdeğinde kalmış bir endüstri kompleksinin bulunduğu bölgenin çehresini, toplumsal yaşamını ve ekonomisini dönüştürecek yeni işlevlerle yeniden canlandırılması yeniden işlendirme kavramının örneklerini oluşturmaktadır.

2.3. KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMI

Kentsel mekandaki değişim ve dönüşümler, kimi zaman mekan ve yaşam kalitesini arttırıcı yönde olurken; kimi zaman ise, mekanın ekonomik, toplumsal, çevresel ve fiziksel çökme ve bozulması olarak kendini göstermektedir⁴⁷. Kentsel yerleşmeler doğalarının bir gereği olarak değişerek dönüşerek yaşamlarını sürdüren organizmalara benzetilebilir. Bu değişimi ve dönüşümü denetlemek, yönlendirmek, gerektiğinde sınırlamak ise başta planlama olmak üzere çeşitli bilim dallarının yerel ve merkezi düzeyde örgütleyecekleri bir iş birliği, göreve sorumluluk paylaşımı ilişkisi içerisinde gerçekleşmelidir⁴⁸.

Kentsel dönüşüm fiziksel, sosyal ve ekonomik faktörlerden dolayı kullanıcıların ihtiyaçlarına cevap verememeye başlamış, ekonomik sosyal ve fiziksel yönden sorunlar yaşayan sağlıklı kent parçalarının yeniden yapılanmasının sağlanıp kentte kazandırılması olarak düşünülebilir. Türk Dil Kurumu sözlüğünde yer alan "*olduğundan başka bir biçime girme, başka bir hal alma*" anlamına gelen *dönüşüm*den hareketle ele alınacak olursa Kentsel Dönüşüm; kentsel alanların var olan durumundan başka bir biçime girmesi, başka bir durum alması olarak tanımlanabilir. Konuyla ilgili çalışmalar yapan kuramcıların kentsel dönüşümle ilgili olarak yaptıkları açıklamalarda ise; Linchfield; kentsel dönüşümü, "*kentsel bozulma süreçlerini daha iyi anlama ihtiyacından doğan ve gerçekleştirilecek dönüşümde elde edilen sonuçların üzerinde uzlaşma*" olarak, Dannison; "*kentsel çöküntü alanlarında yoğunlaşan sorunların eşgüdümlü bir biçimde çözümlenmek için ortaya konulan yöntem*" olarak, Roberts ise; "*kapsamlı ve bütünleşik bir vizyon ve eylem olarak, bir alanın ekonomik, fiziksel, toplumsal ve çevresel koşulların sürekli iyileştirilmesini sağlamaya çalışmak*" olarak, Thomas ise, "*kentsel sorunların çözümlenmesini sağlayan ve değişime uğrayan bir bölgenin ekonomik, fiziksel,*

⁴⁷ İlkme, M.,2008, "Kentsel Dönüşüm Ve Bursa Raporu", TMMOB ŞBPO Raporu Bursa Şubesi, Bursa.

⁴⁸ Öztaş, N. 2005, "Türkiye'de Kentsel Dönüşüm Ve Haliç Örnekleme", MSGSU FBE ŞBP Anabilim Dalı, Kentsel Koruma Yüksek Lisans Tezi, sf.4-11, İstanbul

sosyal ve çevresel sorunlarına kalıcı bir çözüm sağlamayı amaçlayan geniş kapsamlı bir vizyon ve eylem⁴⁹” olarak tanımlamışlardır.

Tüm bu tanımlardan yola çıkarak kentsel dönüşüm kavramını; “ Çökme ve bozulma olan kentsel mekanın ekonomik, toplumsal, fiziksel ve çevresel koşullarını kapsamlı ve bütünleşik yaklaşımlarla iyileştirmeye yönelik uygulanan strateji ve eylemlerin bütünü” olarak tanımlanabilir⁵⁰. Bu nedenle kentsel dönüşüm, yeni kentsel alanların planlanması ve geliştirilmesinden çok var olan kentsel alanların planlanması ve yönetimi ile ilgilidir.

Diğer yandan yukarıda detaylı açıklamaları yapılan değişim ve dönüşümü tek bir yöntemle hayata geçirmenin mümkün olmadığını da belirtmek gerekmektedir. Her kentsel alt bölgenin kendi özellikleri ve gereksinimleri uygulanacak yöntemi belirlemede yol gösterici olmalıdır. Söz konusu yöntemler kentlerin mevcut mekan ve yapı potansiyelini, özgün kimliğini yaşayan nüfusu ile birlikte değerlendirilmek ilkesinden hareketle bir düşünüş süreci yaşamakta olan kentler ve/veya kentsel alanların başarıyla geri kazanılmasını sağlamaya yardımcı olmaktadır.

Kentsel Dönüşümün ortaya çıkmasına sebep olan amaçlara değinmek gerekirse⁵¹;

- *Temelde toplumsal bozulmanın nedenlerinin araştırılarak, kentsel alanların çöküntü hale gelmesini önlemek:* Kentsel dönüşüm projeleri, kentsel alanların çökmesine sebep olan toplumsal bozulmanın nedenlerini araştırır; ve bu bozulmayı önleyecek önerilerde bulunarak, kentsel çöküntü ve bozulma problemlerine çözüm bulmayı amaçlar.
- *Kent dokusunu oluşturan birçok öğenin fiziksel olarak sürekli değişim ihtiyacına cevap vermek:* Bir başka deyişle, kentsel dönüşüm projeleri kentin hızla büyüyen, değişen ve bozulan dokusunda ortaya çıkan yeni fiziksel, toplumsal, ekonomik, çevresel ve altyapısal ihtiyaçlarına göre, kent parçalarının yeniden geliştirilmesi amacını taşır.
- *Kentsel refah ve yaşam kalitesini arttırıcı başarılı bir ekonomik kalkınma modeli ortaya koymak:* Üst başlıklarda ele alınan nedenlerin yanı sıra kentsel alanların çöküntü bölgeleri haline gelmelerinin en önemli nedenlerinden birisi, bu alanların ekonomik canlılıklarını yitirmesidir. Kentsel dönüşüm projeleri fiziksel ve toplumsal çöküntü alanları haline gelen kent parçalarında

⁴⁹ Güzel, N. , 2010, Kentsel Yenileme Bağlamında Endüstri Alanlarının Dönüşümü Ve Tarihi Seka Fabrikası Örneği, Kocaeli Üniversitesi FBE Mimarlık Anabilim Dalı, Kocaeli

⁵⁰ İlkme, M.,2008, “Kentsel Dönüşüm Ve Bursa Raporu”, TMMOB ŞBPO Raporu Bursa Şubesi, Bursa.

⁵¹ İlkme, M.,2008, “Kentsel Dönüşüm Ve Bursa Raporu”, TMMOB ŞBPO Raporu Bursa Şubesi, Bursa.

ekonomik canlılığı yeniden getirecek stratejileri geliştirmeyi amaçlar ve böylece kentsel refah ve yaşam kalitesini arttırmada büyük rol oynar.

- *Kentsel alanların en etkin biçimde kullanımına ve gereksiz kentsel yayılmadan kaçınmaya yönelik stratejiler belirlemek:* Günümüzde sürdürülebilirlik hedefi ile bağlantılı olarak, kentlerde daha önce kullanılmış ve atıl olan alanların tekrar kullanımını sağlayan ve kentsel büyümenin ve yayılmanın sınırlandırılmasına yönelik kentsel dönüşüm projelerinin geliştirilmesi amaçlanmaktadır.
- *Toplumsal koşullar ve politik güçlerin ürünü olarak kentsel politikaların şekillendirmeye ihtiyacını karşılamak üzere sivil toplum örgütleri ve toplum farklı kesimlerinin planlamaya katılımını sağlamak:* Günümüzde kentsel alanların üretilmesi ya da yeniden geliştirilmesi çok paydaşlı bir planlama ve tasarım süreciyle mümkün olmaktadır.

2.3.1. Dünyada ve Türkiye Ölçeğinde Kentsel Dönüşümün Gelişimi

Kavram olarak Kentsel Dönüşümün ortaya çıkışı 20. yüzyılın başlarına rastlamaktadır. Dünyadaki kentsel dönüşüm yaklaşımlarını birbirini takip eden dört farklı döneme ayırmak mümkündür.

2.3.1.1. 1. Dönem: Şehirlerin Yeniden Yapımı Ve Endüstrileşme (1850-1940)

Sanayi devrimi sonrasında iyice hızlanan kentleşme süreci, Avrupa'nın büyük kentlerinde işçi sınıfının içinde bulunduğu zor koşullar nedeniyle bir çok düşünür ve mimarı etkilemiş, kentin daha iyiye, daha yaşanabilir bir hale dönüştürülmesi için ne gibi iyileştirmelerin yapılması gerekliliği üzerinde tartışmalara başlanmıştır. Yaşanan konut sıkıntısı nedeniyle oluşan sağlıksız yaşam çevreleri, kentleri sıklıkla kasıp kavuran salgın hastalıklar nedeniyle konut standartlarının yükseltilmesi ve tüm bunlara sebep olarak görülen çöküntü alanı haline gelmiş konut alanlarının yıkılarak temizlenmesi (slum clearance) birincil kentsel politika haline gelmiştir.

Bu sorunlara çözüm olarak sunulan, devlet bünyesinde gerçekleşmiş önem teşkil eden iki olay bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, İngiltere'de 1851 yılında gündeme gelen kentsel politikalar üreten Konut Kanunu'dur. Bu kanun içerik olarak, sosyal konut programları ve sıhhileştirme projeleri şeklinde kentsel dönüşüm stratejilerine sahiptir. İkincisi ise, Fransa'da 1851-1873 yılları arasında gelişim müdahaleleri gerçekleştiren Haussman operasyonlarıdır. Bu operasyonlar da büyük çapta

kamulaştırma, yıkarak geniş alanlar açma ve yeniden yapma şeklindeki kentsel dönüşüm stratejisine sahiptir⁵².



Şekil 2.9. Güney Londra'dan yıkım görüntüsü, 1920
<http://www.theguardian.com/books/booksblog/2011/apr/18/poem-of-the-week-john-davidson>

2.3.1.2. 2.Dönem: Şehirlerin Savaş Sonrası Yeniden İnşası ve Sanayinin Desantralizasyonu (1940-1960)

II. Dünya Savaşı sonrasında harabe haline gelen şehirlerde, 1950'li yıllarda savaşın tahripleri giderilmeye çalışılmıştır. Uzun yıllardır ayakta duran tüm tarihi yapılar, hastane, okul, vb. kamu yapılar ve ulaşım ağlarının zarar görmesi sonucunda hepsi birer çöküntü haline gelmiştir. Tüm bu yaşananlar sonucunda zarar görmüş alanın yıkılıp yerine yeni bir şehir dokusu inşa edilmesi, yeni yollar, güzergahlar, caddeler oluşturularak trafik sisteminin yeniden yapılandırılması gibi eylemleri içeren bu politika 1960'larda tarihi yapıların korunması düşüncesinin yerleşmesiyle terk edilmiştir⁵³.

⁵² Gürler, E.,2003, "Kentsel Yeniden Üretim Süreci Üzerine Karşılaştırmalı Çalışma: İstanbul Örneği", Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, TMMOB Şehir Plancıları Odası, İstanbul, 11-13 Haziran

⁵³ Gümüüşboğa, B., 2009, "Katılım Ekseninde Kentsel Dönüşüm: Altındağ Aktaş Mahallesi Örneği" Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Çevre Bölümleri Anabilim Dalı, Ankara

Ayrıca bu dönemde, savaş öncesi hızlı sanayileşme sonucu düzensiz gelişen ve bu gelişme sonucunda oluşan kent merkezindeki “slum” adı verilen, fiziksel ve sosyal açıdan köhnemiş alanların tamamen yıkılarak yenilenmesi yönünde bir eğilim sergilenmiştir. Bu dönem Buldozer Dönemi olarak adlandırılabilir Avrupa’da 1950’lerde 2. Dünya savaşında yıkılan konut alanlarından sonra ikinci yıkım dönemi “Buldozer Operasyonları”dır. Bir dönem işçilerin barınması için inşa edilen alanlar sorun haline gelmiş hükümetler bu alanların yeniden sağlıklı hale getirileceği vaadiyle yıkımlara başlamıştır. Bu alanların tamamen temizlenmesini öngören bu uygulamaların sosyal ve ekonomik ihtiyaçlara cevap vermediği, ayrıca bir alanın yıkılıp yeniden yapılmasının ekonomik, özellikle sosyal maliyetinin, alanın iyileştirilmesine göre çok daha ağır yükler getirdiği görülmüştür. Bu nedenle özellikle kent merkezleri gibi toprak değerleri yüksek, büyük çıkar çatışmalarının bulunduğu alanlarda rehabilitasyon uygulamaları tercih edilmiştir⁵⁴.

2.3.1.3. 3. Dönem: Sanayinin Desantralizasyonu ve Fiziki Müdahaleler (1960-1980)

1950’lerdeki buldozer yöntemi ile temizleme operasyonları ve büyük ölçekli yeniden geliştirme projeleri, sosyal ve ekonomik ihtiyaçları karşılamakta yetersiz kalmış tüm karı yüksek gelir grubuna transfer ederek toplumda rahatsızlık yaratmıştır. 1960’larda, yerel yönetimler ve merkezi idareler daha yumuşak politikalara ve idarelere yönelmişlerdir. Ayrıca bir alanın yıkılıp yeniden yapılmasının ekonomik özellikle sosyal maliyetinin, alanın iyileştirilmesine göre çok daha ağır yükler getirdiği görülmüştür. Bu nedenlerden dolayı özellikle kent merkezleri gibi büyük çıkar çatışmalarının bulunduğu alanlarda iyileştirme (rehabilitasyon) uygulamalarına gidilmesi tercih edilmiştir. Bu dönem konut ve merkezi iş alanlarında iyileştirme uygulamalarının yaygın olarak kullanıldığı bir dönem olmuştur.

Bu dönemde politik ortam içinde bireylerin eşitliğine dayanan ve bireylerin bir şekilde kararlara katılımı hakkının olması gerektiğini savunan görüşler ağırlık kazanmaya başlanmıştır. Geleneksel plancılar kendi değerlerini tüm topluma dayatmakla suçlanmıştır. Bunun sonucunda kentsel alanların yenilenmesi ve korunmasının yöre sakinleriyle birlikte sağlanması tutumuna sahip çıkmış, tepeden inme bir planlama değil, aşağıdan yukarıya bir planlama talebi ortaya çıkmıştır.

1980 yıllara gelindiğinde küreselleşmenin sebep olduğu dinamikler sonucu kentsel dönüşüm; atıl kalmış ve köhnemiş kente dair birimlerin tamamen yıkılıp yeniden inşa

⁵⁴ Öztaş, N., 2005, “Türkiye’de Kentsel Dönüşüm ve Haliç Örnekleme”, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s: 11-16.

edilmesine odaklanan bir tasarım yaklaşımı olmaktan çıkmış ve yerini, kent merkezinde ya da merkezin yakın çevresindeki yüksek rantların konuşulduğu topraklarda yer alan işlevini yitirmiş eski fabrika alanları, liman bölgeleri, antrepo ve depo alanları gibi alanların yeniden işlevlendirilerek kent ekonomisine kazandırılmasını hedefleyen bir yaklaşım olarak ele alınmaya başlanmıştır. Bu dönemde konut alanlarındaki iyileştirme hareketlerinin yanı sıra uluslararası ölçekte kentlerin ve kültür varlıklarının korunması ile ilgili ortak politikalar benimsenmesi yolları araştırılmış ve kültür varlıklarının insanlık mirası olduğu ve bu bilincin geliştirilip yaygınlaştırılmasının gerekliliği ortaya çıkmıştır⁵⁵.

2.3.1.4. 4. Dönem: Şehirlerin Yeniden Yapılandırılması (1980 - Bugün)

Bu dönemde kentsel dönüşüm için politikaların üretildiği, yenileme yaklaşımlarının sadece ekonomik ve mekan açısından değerlendirilmeyip sosyal boyutun da içine katıldığı bir dönem olmuştur. 1980'lerde savaş sonrası büyük sosyal konut alanlarında yeni ve umulmadık bir şehir yenileme konusu ortaya çıkmıştır. Bu alanlarda artan sorunlar teknik kusurlara yol açmış, toplumsal kargaşa kamu otoritelerinin müdahalesini zorunlu kılmıştır. Bu deneyim, birçok ülkede şehir yenilemenin içeriğinde yenilemeyi sona ulaştıran bir görev olarak algılama yerine sürdürürlüğü olan ve yerleşmelerdeki sosyal ve fiziksel sorunları birlikte çözmeyi hedefleyen bir anlayışla değişiklik yapılmasını gerektirmiştir. 1981 yılında Avrupa Konseyi "Urban Renawal" adlı bir kampanya başlatmıştır. Ancak bu ifadenin yıkıp yeniden yapma anlamı içermesinden duyulan endişe ile kampanyanın adı "Urban Renaissance" olarak değiştirilmiştir. Kampanyanın amaçları dört ana başlıkta ifade edilmektedir;

- Şehirlerde yaşam koşullarının geliştirilmesi,
- Şehirlerin şimdiki ve gelecekteki rollerinin tanımlanması ve ne olacağına tartışılması,
- Şehirsel yaşamın geliştirilmesi için mevcut yasaların uygulanması ve yeni yasal dayanaklar elde edilmesi,
- Şehirsel sorunlarla ilgili idari ve teknik yöntemlerin geliştirilmesi.

1990'larda kent planlamada kavramsal olarak en çok tartışılan planlama yaklaşımlarından biri stratejik planlamadır. Stratejik planlama kentsel ve bölgesel ölçekte ulaşım, sağlık, çevre gibi konulara bütüncül bir bakış açısıyla ortaya çıkmıştır. Kent merkezlerindeki yenileme 1990'larda da devam ederken yeni

⁵⁵ Güzel, N. , 2010, Kentsel Yenileme Bağlamında Endüstri Alanlarının Dönüşümü Ve Tarihi Seka Fabrikası Örneği, Kocaeli Üniversitesi FBE Mimarlık anabilim Dalı, Kocaeli

müdahale biçimleri de ortaya çıkmıştır. 1980'lerde sanayinin kent dışına çıkması ile boşalan ve "prestij mekânları" haline gelen sanayi alanları kent ekonomisine katkı sağlanması hedeflenerek ve yeni işlevler kazandırılarak dönüşürken, merkezdeki çöküntü alanları da hem bireysel girişimlerle, hem de yerel yönetimler eliyle yenilenmeye başlamıştır⁵⁶.

Kentsel dönüşümün diğer dünya ülkelerinde nasıl ele alındığıyla ilgili bir değerlendirme yapılacak olursa, 1990 yılların başından itibaren batıda uygulanan kentsel dönüşüm projelerinde bazı ortak özelliklerin ön plana çıktığı görülmektedir⁵⁷. Kısaca bu özelliklere değinmek gerekirse;

- Yapılan projelerin stratejik planlama yaklaşımı ile geliştirilmiş olması: Bu projeler, belirgin bir vizyon doğrultusunda tasarlanan stratejileri izlemektedir. Esnek bir planlama anlayışına bağlı olarak geliştirilen bu projelerin dönüşüm strateji ve politikaları, zaman içinde değişen ekonomik, toplumsal, fiziksel ve çevresel koşullara göre tekrar gözden geçirilmektedir.
- İş birlikçi ve katılımlı planlama yaklaşımıyla geliştirilmiş olmaları: Kentsel dönüşüm politikalarının başarıyla hayata geçirilmesindeki en önemli etkenlerden birisi, özel sektör, kamu sektörü, gönüllü kuruluşlar ve toplumun farklı kesimlerinin ortaklıkları ve uzlaşmaları üzerinde gelişmiş olmalarıdır. Bu nedenle, batıda başarılı olarak tanımlanan kentsel dönüşüm projeleri müzakereci yöntemlerle geliştirilmiştir. Bir başka deyişle, projelerin araştırma, geliştirme, uygulama, izleme ve öz değerlendirme süreçlerinde müzakereci ve katılımlı yöntemler uygulanmaktadır. Bunun için kentsel dönüşüm projelerinde iş adamları ve esnaf forumu, mahalle veya bölge sakinleri forumu, kentsel tasarım paneli gibi çeşitli aktörlerin katılımına yönelik platformlar oluşturulmaktadır.
- Çok aktörlü ve çok sektörlü koalisyonlara bağlı olarak kurulmuş olmaları: Çok aktörlü ve çok sektörlü koalisyonların varlığı, kentsel dönüşüm projelerinin başarılarının sürdürülebilirliği açısından önemlidir.
- Kapsamlı ve bütünlük bir yaklaşıma sahip olmaları: Kentsel dönüşüm projelerinin başka bir özelliği ise, kentsel dönüşüm probleminin fiziksel mekan yanında ekonomik, toplumsal ve çevresel boyutları da ele alan kapsamlı ve bütünlük bir yaklaşıma sahip olmasıdır. Bu projelerde, aynı

⁵⁶ Güzel, N. , 2010, Kentsel Yenileme Bağlamında Endüstri Alanlarının Dönüşümü Ve Tarihi Seka Fabrikası Örneği, Kocaeli Üniversitesi FBE Mimarlık Anabilim Dalı, Kocaeli

⁵⁷ İlkme, M., 2008, "Kentsel Dönüşüm Ve Bursa Raporu", TMMOB ŞBPO Raporu Bursa Şubesi, Bursa.

zamanda yasal, kurumsal, örgütlenme yönlerinin yanı sıra, projenin izleme ve değerlendirme, geri bildirim süreçleri de önceden kurgulanmaktadır. Uygulama süreçlerinde, belirli aralıklarla projelerin başarılı yürütülüp yürütülmediğine dair incelemeler yapılmakta, geri bildirimler aracılığıyla, kentsel dönüşüm strateji ve alt politikaları gözden geçirilmektedir.

- Batıdaki kentsel dönüşüm deneyimi, başarılı projelerin **“yerel bağlamlı”** olduklarını göstermiştir. Batıda kentsel dönüşüm modellerinin geliştirilmesinde ideal çözüm modelleri önerilmemektedir. Yerelin koşullarının, sorun ve ihtiyaçlarının incelenmesi ve araştırılması ve ona göre çözümler önerilmesi gerektiği vurgulanmaktadır.
- Kentsel dönüşüm politika ve stratejilerine uygun bir kurumsal örgütlenmenin oluşturulmaları: Başarılı olarak saptanan kentsel dönüşüm projelerinin bazılarında var olan kurumsal yapıda uyum çalışmaları yapılmış, hatta yeni kurumsal yapılanma ve örgütlenmeler hayata geçirilmiştir.
- Kolektif çabayı harekete geçiren projeler olmaları: Bu projelere yukarıda bahsedilen müzakereci yöntemlerle özel ve kamu sektörünün, gönüllü kuruluşların ve toplumun farklı kesimlerinin desteğinin ve katılımının sağlanması şarttır. Kentsel dönüşüm politikalarının başarılarının sürekliliği, ancak yukarıda bahsedilen paydaşların projeleri sahiplenmesi ile sağlanabilmiştir⁵⁸.

Türkiye ölçeğinde ise, kolektif çabanın dönüşüme doğru kat edilen süreçte göz ardı edildiğini, ancak yapılması planlanan/yapımı süren-tamamlanan kentsel dönüşüm projelerine karşı tepki koymanın, süreci durdurmak adına söz almaya çalıştığı gözlemlenmektedir. Ne Sulukule Bölgesi'nde yapılan dönüşüm sürecinde, ne Tarlaşu Bölgesi ne de tersanelerle ilgili yapılan dönüşüm çalışmaları sürecinde kolektiflerin fikir ve görüşlerine başvurulduğu, aksine yapılan tüm çalışmaların oldu bitti mantığıyla işlediği, olası artı ve eksilerle ele alınmamasından ötürü kolektiflere pek bir söz hakkı kalmadığı gerçeği apaçıktır.

Türkiye ölçeğine gelindiğinde ise genel olarak göç, hızlı ve plansız kentleşme, buna bağlı olarak gecekondulaşma ve yasa dışı yapılaşma, tarihi ve kültür varlıklarının korunamaması, ve 1999 depremi sonrasında kentlerdeki yapı stokunun depreme dayanıklılığının araştırılması gibi farklı nedenlere dayalı olarak kentsel dönüşüm olgusunun ortaya çıktığı ve bu nedenlere aranılan çözümlerin Türkiye'de kentsel

⁵⁸ İlkme, M.,2008, “Kentsel Dönüşüm Ve Bursa Raporu”, TMMOB ŞBPO Raporu Bursa Şubesi, Bursa.

dönüşümü gündeme getirdiği görülmektedir. Kentsel dönüşüm sürecinin anlaşılabilmesi için sosyo- ekonomik ve siyasi yapının etkisiyle oluşan kentleşme sürecinin, yanı sıra yenileme ve dönüşüme ilişkin yasal sürecin arka planının da bilinmesi gerekmektedir. 1950'lerde başlayan ve 1980'li yıllara kadar devam eden ekonomik büyüme ve sanayileşme politikası kırdan kente göçe ve büyük kentlerin sanayi kenti olarak gelişmelerine, plansız büyümelerine sebep vermiştir. Bu göçle birlikte oluşan konut sıkıntısını çözmek adına, göç eden kitle hazine arazisi veya özel mülkler üzerine kaçak inşaatlar yapmaya başlamış, kendi ihtiyacını bu yönde gidermeye çalışmış, bu sayede gecekondulaşmada ilk adımlar atılmıştır.

Kentsel dönüşümün Türkiye pratiğindeki işlerliğine göz atıldığında ise birincil amacın “yaşanabilir sağlıklı kentlerin yaratılması” olarak belirlenmesiyle birlikte⁵⁹;

- Kaçak yapılaşmış alanların dönüştürülmesi,
- Doğal afetlerle doğrudan etkilenecek olan sakıncalı alanlarda yer seçmiş konut veya başka kullanım alanlarının dönüştürülmesi,
- Kent içinde kalan kullanımı sakıncalı çalışma alanlarının dönüştürülmesi,
- Kent içinde niteliksiz, sağlıksız alanların ve yaşanabilir kent standartları dışında kalan alanların dönüştürülmesi,
- İşlevini yitirmiş tarihi mekanların, koruma alanlarının dönüştürülmesi amaçlarıyla kullanılan ve belirli aktörler tarafından uygulamaya geçirilen bir planlama aracı olduğu görülür.

2.3.2. Kentsel Dönüşümün Uygulamasında Kullanılan Yöntemler

Kentsel dönüşüm yöntemleri ulaşılmak istenen amaca, uygulamanın gerçekleştirileceği alanın büyüklüğüne ve farklı gereksinimlere göre çeşitlilik arz etmektedir. Kentsel dönüşümün uygulanmasında bir araç olarak kullanılan kentsel koruma, kentsel yenileme/yenilenme (rehabilitasyon), kentsel yeniden canlandırma, kentsel yeniden geliştirme, kentsel yenileşme, kentsel yeniden oluşum, soylulaştırma gibi kavramlarının tanımlanmasının kentsel dönüşüm kavramının açıklamasında önemli rolü olacaktır.

2.3.2.1. Kentsel Koruma (Conservation)

Koruma, eylem alanı olarak gerek kent ölçeğinde gerekse bina ölçeğinde karşılaşılan çok geniş kapsamlı bir kavramdır. En geniş bakış açısıyla “mevcut olanı elde tutma, sürdürülebilirliğini sağlama, gelecek nesillere aktarılması için ona sahip

⁵⁹ İlkme, M.,2008, “Kentsel Dönüşüm Ve Bursa Raporu”, TMMOB ŞBPO Raporu Bursa Şubesi, Bursa.

çıkma” gibi bir anlamı vardır. Kentsel koruma ise, toplumun geçmişteki sosyal, ekonomik koşullarını, kültür değerlerini yansıtan fiziksel yapının veya kentsel mekânın günümüzün değişen sosyo-ekonomik koşulları altında yok olmasına engel olma ve çağdaş gelişmelerle bütünleştirilerek yaşamasını sağlama yöntemidir⁶⁰.

Her korumanın temel bütünleşmesinden, yeniden kullanım için değiştirilmesine, arkeolojik korumadan, kentsel yenilemeye, peyzaj düzenlemeden, doğal çevrenin korunmasına, kadar birçok konuyla dolaylı ya da dolaysız ilişkisi bulunmaktadır. Genel olarak koruma bir varlığı tehlike ve dış etkilere karşı güvence altına almak olarak tanımlanabilir. Farklı tarihi dönemlerin ve sosyal, kültürel, antropolojik, coğrafi ve ekonomik ilişkilerin oluşturduğu bir bütün olarak kentsel alanların korunması, yalnızca kültürel ve tarihi değerlerin değil, ekonomik ve sosyal niteliklerin de korunmasını gerektirir. Bu nedenle korunacak alanlar güncel kent dinamikleri ile birlikte ele alınmalıdır. “Bütünleşik koruma” olarak tanımlanan bu yaklaşımla, koruma gereklilikleri ile kent planlama hedeflerinin, mevcut dokunun önemi ve değerini dikkate alarak, genel planlama süreci içerisindeki diğer faktörlerle birlikte uzlaştırılması hedeflenmektedir⁶¹. Multi disiplinler bir çalışma alanı olan kentsel koruma sürecinde en sağlıklı sonuçlara farklı disiplinlere mensup uzmanlar arası bir çalışma ağıyla ulaşılması çok doğru bir yaklaşım olacaktır.

2.3.2.2. Kentsel İyileştirme (Rehabilitation)

Sözlük anlamı esenleştirme, ıslah etme, iyileştirme, sıhhileştirme olarak tanımlanmaktadır. Rehabilitasyon zamanla yıpranmış, çeşitli eklemeler ve değişikliklerle yoğunlukları artmış ancak özgün niteliğini henüz kaybetmemiş yapı ve bina gruplarının yeniden bir düzenleme ile sağlıklı bir hale getirilmesi eylemidir. Rehabilitasyonla binaların çağdaş teknik imkanlara kavuşturulması tamir ve bakım ile yenilemelerinin sağlanması gibi çevre şartlarının da iyileştirilmesi amaçlanmaktadır. Rehabilitasyondaki amaç bozulan mesken içi ve mesken dışı çevre koşullarının iyileştirilmesidir. Kentsel mekandaki binalara yapılan müdahale bina strüktürüne dokunmadan binanın yeniden organizasyonu şeklinde olmaktadır. Bu yöntem, planlı olarak gelişmiş ancak zamanla yıpranmış, yoğunluğu artmış ve işlevini yerine getiremeyen bölgelerin tekrar değerli hale getirilmesini amaçlamaktadır. Mevcut bölgenin yapısı korunarak, koruma, tamir ve restorasyon adımlarını içermektedir.

⁶⁰ Engin, F.,1997, “Kentsel Korumaya İlişkin Model Araştırması/Balat Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s: 13-19.

⁶¹ Yücel, C.,2005, “Korunacak Kentsel Alanların Planlanmasında Güncel Yaklaşımlar”, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, sayı:18, 223-235.

Rehabilitasyonun bütün aşamalarında halkın katılımı esastır. Bu yöntemin sosyal yapıya etkisi iki farklı şekilde gelişmektedir. Kentsel dönüşüm sürecine giren bölgenin halkı buradan uzaklaştırılıp, yerine üst ve orta sınıf alıcıların yerleştirilmesi yöntemine soylulaştırma, bölge halkının burada konut edinmeye devam etmesi haline zorunlu iyileştirme denilmektedir.

2.3.2.3. Kentsel Yenileme- Yenilenme (Renewal-Renovation)

Kentsel alanın yenilenmesi, konu olan bu eylem türü içinde yıkıp yeniden yapma anlamını da barındırmaktadır. Kentsel yenileme eylemi kentsel fonksiyonların ve sosyal ekonomik yapılanmanın gelişimi ve değişimine bağlı olarak eskime ve köhneme sürecine girmiş olan kentsel mekanların gereksinimleri sonucunda oluşmaktadır. Bu nedenle kentsel yenileme sadece tarihi kent merkezlerinde değil farklı bölgelerdeki eskimiş dokularda da uygulanmaktadır. Kentsel yenileme kentsel strüktür içinde eskimiş bölgelerin veya mekanların yıkılarak yeniden yapılanmaları şeklinde tanımlanabilirken, köhneme ve eskimenin giderilmesi olarak da düşünülmelidir. Yani yenileme eskimeye karşı gelişen bir reaksiyondur. Yenileme sürecinde eskime yaşanan kentsel bölgelerin yıkılmaları ve daha sonraki aşamalarda fiziksel çevre ve altyapı projeleri düzenlemeleri ile yeniden gelişmesinin sağlanmasını amaçlayan bir eylem türüdür.

2.3.2.4. Yeniden Canlandırma-Canlandırma (Revitalization)

Sosyo-kültürel, ekonomik ya da fiziksel açılardan bir çöküntü süreci yaşamakta olan kentsel alan parçalarının, çöküntüye neden olan faktörlerin ortadan kaldırılması ya da değiştirilmesi sonucu, o alanın tekrar hayata döndürülmesi, canlandırılmasıdır⁶².

Kentlerde yaşanan hızlı nüfus değişimleri ve göç hareketleri, ekonomik yapıdaki değişiklikler ve planlama sürecindeki aksamalardan doğan problemler tarihi kent merkezlerindeki sosyal, ekonomik, ve fiziki yapıya zarar vermekte ve bu alanlarda bir çöküntüye neden olmaktadır. Yeniden canlandırma bu alanlardaki köhneme ve gerilemenin durdurulması ve temizlenerek gelişmesini sağlamak için yapılmaktadır⁶³.

⁶² Özden, P.P., 2001, "Kentsel Yenileme Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü Üzerine Düşünceler ve İstanbul Örneği", İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, No: 23-24 Ekim 2000-Mart 2001.

⁶³ Öztaş, N.,2005, "Türkiye'de Kentsel Dönüşüm ve Haliç Örnekleme", Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s: 11-16.

2.3.2.5. Yeniden Geliştirme (Redevelopment) ve Yeniden Oluşum, Yenileşme (Regeneration)

Yeniden geliştirme koruma ve rehabilitasyonun ihtiyaçlara cevap veremeyeceği durumlarda yapılan çalışmalardır. Yeniden geliştirme şehir yenileme planının yapımından sonra kamu araştırmasının yapılması, ilgili kurullardan öneriler alınması ve ekonomik canlılık sağlayacak şekilde gelişmenin sağlanmasıdır.

Yeniden oluşum ise, yerel ekonomiye ait dinamikleri harekete geçirmek yoluyla fiziksel ve sosyal açıdan çöküntü sürecine girmiş kentsel alanları yeniden yaşanabilir, canlı alanlar haline getirmeyi ve kentte yeniden kazandırmayı hedefleyen kapsamlı ve entegre bir vizyon ve eylem bütünüdür.

Kentsel problemlere yeniden çözüm oluşturabilecek kapsamlı entegre izlenim ve hareketin yanı sıra değişim gösteren alan hakkında ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarla ilgili düzeltme ve gelişmenin tümü olarak tanımlanmaktadır. Yenileşme 1990'lı yıllarla birlikte yenileme kavramının gelişmesiyle ortaya çıkmıştır. Yenileme fiziksel boyutu ele alırken yenileşme fiziksel boyutla birlikte ekonomik ve sosyal boyutu da içeriğine almaktadır.

Yenileşme kentlerde yaşanan problemlerin çözülmesi ve bir alanın ekonomik fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarının iyileştirilmesine yönelik çözüm sağlayan kapsamlı entegre olmuş vizyon ve eylem bütünüdür. Kentsel yenilemeyi sosyo-ekonomik ve fiziksel yapının yeniden yapılandırılması olarak da eşleştirmek mümkündür. Yenileşme kentsel yenilemenin istek başarı ve amaçlarından yola çıkar, kentsel genel misyonunu taşır ve rehabilitasyonun eylemci yaklaşımını metot edinir. Yenileşme kamuyu, özel sektörü ve katılımcı olarak halkı bir araya getiren müdahaleci bir yaklaşımdır. Kentsel mekanların gelişmesi için değişen sosyal ekonomik çevresel ve politik durumlara karşı örgütlenmeyi politika ve eylemlerin belirlenmesini sağlar⁶⁴.

Kentsel yenileşmenin kent planlama ve kentsel korumanın ortak bir buluşma noktası olduğu görüşünün yanı sıra kamu ve özel sektör içinde ortaklıklar yolu ile oluşan bir buluşma noktası olduğu görüşü de vardır. Kentsel yenileşme kentsel gelişimin amaçlarını içeren ve bununla birlikte iyileştirme (rehabilitasyon) ve yeniden canlandırmanın sürekliliğini savunan korumacı yaklaşımları olan bir planlama yaklaşımıdır. Kentsel yenileşmenin iyileştirme, yeniden geliştirme yeniden

⁶⁴ Erden Erbey, D., 2004, "Kentsel Koruma ve Yenileşmede Dönüşüm Projeleri – Eyüp Rehabilitasyon Projeleri", Planlama Dergisi, 2004/4, Sf.79-80.

canlandırma ve yenileme gibi metotlardan farkı daha uzun dönemli daha stratejik ve kararlı bir tutum göstermesidir.

2.3.2.6. Soylulaştırma (Gentrification)

İngilizce "gentrification" kelimesinin karşılığı olan ve Türkçe'de mutenalaştırma, seçkinleştirme, burjuvalaştırma, nezihleştirme, kibarlaştırma, centrikasyon, jantileşme vb. kullanımları da olan "soylulaştırma", kısaca en basit ve sınırlı tanımıyla; orta ve üst sınıfların, dar gelirli olanların yaşadığı kent merkezlerindeki ve köhneleşmekte olan konut alanlarına, semtlere yerleşme süreci olarak tanımlanmaktadır. Bu süreç ile birlikte kentsel fiziki alt yapı ne kadar sabit kalırsa kalsın el, işlev ve tip değiştirilmiş olmakta, "soylulaştırma" ile ilgili semtlerde var olan mahalle kültürü farklı grupların varlığıyla giderek değişime uğratılmaktadır⁶⁵. Soylulaştırma, eski kent merkezlerindeki yenilenme sürecinde ortaya çıkan ve bu alanlarda yaşayan düşük gelir grubunun yerine daha yüksek gelir grubuna mensup kişilerin yerleşmeleriyle oluşan sosyal ve fiziksel yenileme ve değişim olarak da tanımlanabilir.

Umran Dergisi'nde yayınlanan "Kentsel dönüşüm, Gentrification ve İstanbul" başlıklı yazısında Cemil Öğmen bu kavrama yukarıda da bahsi geçen "mutenalaştırma", "nezihleştirme", "kibarlaştırma", "burjuvalaştırma" gibi benzeştirilmeye çalışılan karşılıklara da sıcak bakmaksızın "gentrification" kavramı üzerinden Türkiye'deki kentsel dönüşüm telaşını ele almaktadır. Öğmen'in söylemine göre,

*"... gentrification ve daha arkasından yerleştirilmeye çalışılan söylemin farklı sosyal kültüre mensup ya da farklı aidiyetleri olan insanlar için farklı retoriklerle kendisini doğallaştırmıştır. Kentsel dönüşüm bu anlamda elden ayaktan düşürmeyi değil, buna değeceği muhakkak olan yapı ve dokuya kan vermeyi amaçlıyor olsa gerek. Oysa kavramlar ne kadar görkemli ve geniş kapsamlı olurlarsa olsunlar, önemli olan pratiğe nasıl indirgendikleri."*⁶⁶

Burada önemli olan mekanın fiziksel olarak değişiminden çok mekanda yaşayan toplum sınıfının değişmesidir. Bu değişimin gerçekleştiği mahallelerde, bir taraftan eski ve bakımsız kalmış konutların yenilenmesiyle gözle görülür fiziksel iyileşmeler yaşanırken; diğer taraftan eski sakinlerin, yerlerini biraz da gönülsüz olarak sonradan gelenlere bıraktığı, literatürde yerinden edilme (displacement) olarak adlandırılan bir süreç yaşanmaktadır. "Soylulaştırma" ile ilgili semtlerde var olan mahalle kültürü farklı grupların varlığıyla giderek değişime uğramakta, böylece semt ve kültür dokusu büyük zedelenmeler yaşamaktadır.

⁶⁵ <http://tr.wikipedia.org/wiki/Soylula%C5%9Ft%C4%B1rma>

⁶⁶ Gürsel, D., 2012, 'Gentrification' ve Haydarpaşa, <http://www.arkitera.com/haber/index/detay/gentrification-ve-haydarpaasa/7254>, 15 Mart 2012

Kent merkezleri küresel ekonominin değişen üretim süreçlerinin neden olduğu kentsel yeniden yapılanmanın odağında olmalarından ötürü gelişmiş kapitalist toplumların son 25 yılda geçirmiş olduğu dönüşümlerin kent mekanında bir dizi önemli etkisi olmuştur. Bu yeniden yapılanma sürecinde eski kent merkezlerinde ve yakın çevresinde yer alan konut alanları güçlü bir fiziksel ve/veya işlevsel yenileme işleminden geçseler de, bunun sonucunda da zoraki bir sosyal yenilenmeye maruz kalmışlardır. Bir başka deyişle “soylulaştırma” (*gentrification*) bu kentsel yeniden yapılanmanın en önemli boyutlarından birini oluşturmuştur. Enlil'e göre;

“Soylulaştırma” kavramının 1970’li yıllarda olduğundan farklı bir anlam ve içerik kazanmış olduğunu belirtmekte yarar var. Artık, “soylulaştırmaya” salt konut alanlarının rehabilitasyonunun neden olduğu bir nüfus değişimi olarak bakmamak gerekir. Günümüzde “soylulaştırma” daha geniş kapsamlı bir toplumsal dönüşüm sürecine işaret etmektedir⁶⁷”.

İlk dalga soylulaştırma eylemleri, 1950’li ve 1960’lı yıllarda Londra ve New York gibi şehirlerde görülüyor. 1950’lerde Amerika’nın New York Soho semtindeki boş depoların sanatçılar tarafından düşük aylık maliyetlerle kiralanmaları hamlesiyle başlayan, bunun akabinde devlet tarafından değiştirilen konut politikalarıyla konut ve atölye alanlarına dönüştürülmesi uygun görülen⁶⁸, kent merkezinde konumlanmaları itibariyle kültürel yaşam için avantajlar sunan bu bölgenin yeniden elden geçirilmesi ve 1973 yılında Soho’nun bir kültür merkezi etiketi ile sunulmaya ve pazarlanmaya başlanmasıyla start aldığını söylemek yanlış olmayacaktır.

Soylulaştırmanın akabinde ilk olarak eski sakinlerin, güvendikleri "erk sahibi, varlıklı" komşularının dahil oluşuyla yaşam alanlarına olan sahiplenme duyguları güçlenmiştir. Ancak zamanla bölgenin asıl sahiplerinin eski semtlerinin makyajlanmış ve kimliksizleşen halinin üst gelir gruplarının tercih ettiği bölgeler haline gelmesi ve dolayısıyla emlak yatırımcılarının ilgisini çekiyor olması çoğunlukla spekülatif bir biçimde bu semtlerdeki emlak fiyatları artırmıştır. Bu evreden sonra mahallenin dokusunda yaşanan ciddi değişimler sonucunda, genellikle kiracılardan oluşan eski sakinler gönülsüz de olsa yaşam alanlarını terk etmek zorunda kalmışlar; soylulaştırılan bölgelerde yaşanan sosyolojik trajedi ve sınıfsal ayırım bu bölgelerde boy göstermeye başlamıştır.

⁶⁷ Enlil, Z.M., 2000, “Yeniden İşlevlendirme ve Soylulaştırma: Bir Sınıfsal Proje Olarak Eski Kent Merkezlerinin ve Tarihi Konut Dokusunun Yeniden Ele Geçirilmesi”, *domus m*, Aralık, no: 8, ss. 46-49.

⁶⁸ Zukin&Sharon ,1982, “Loft Living: Culture and Capital in Urban Change”, New Brunswick, N. J., Rutgers University Yayınevi, s.3.



Şekil 2.10. SoHo'da Boş Buldukları Bir Depo Yapısına Ait Yenileme Yapan Sanatçılar
<http://sohomemory.com/tag/new-york-1970s/>

Dünya genelinde 20. Yüzyılın 3. çeyreğinin başlarından itibaren görülmeye başlanan bu kavramla İstanbul 1970'li yılların sonlarına doğru tanışmıştır. Bu da İstanbul'un 25-30 sene öncesinden bu sürece dahil edildiğini göstermiştir. Soylulaştırma Projeleri İstanbul sınırlarında on senelik aralıklarla yeni bölgelere sıçrayarak ilerleme kaydetmiş ve gelişimini

- 1980'lerde Boğaziçi (Arnavutköy, Ortaköy ve Kuzguncuk),
- 1990'larda Beyoğlu (Cihangir, Galata ve Asmalı Mescit) ve
- 2000'lerde Haliç (Fener ve Balat) bölgesinde sürdürmüştür⁶⁹.

Yakın zaman öncesine kadar gerçekleşen Sulukule, Tarlabası bölgeleri gibi Süleymaniye, Tophane ve Haliç kıyısında yer alan gemi inşa sanayi alanlarının da kentsel dönüşüm projeleri ile gündeme gelen soylulaştırma tartışmalarına konu olduğunu gözlemlenmektedir.

Böyle bir dönüşüm sürecinden en fazla etkilenen konut alanlarından biri Beyoğlu'nun deniz gören eteklerine konumlanan Cihangir olmuştur. Semtin konumu itibarıyla Boğaz ve Tarihi Yarımada manzarasına hakim olması, kent merkezine yakınlığı gibi faktörlerin yanında, Beyoğlu'nun sanat merkezleri, reklam ajansları, fotoğraf stüdyoları gibi kuruluşları bünyesinde toplamaya başlaması da süreci tetiklemiş ve bu semtin soylulaştırılmasında önemli rol oynamıştır. Önceleri, İstanbul'da yaşayan yabancılar ve Ley'in tanımladığı, "sanat-kültür ve toplumsal bilimlerle ilgili

⁶⁹ Tekeli, İ., 2012, Türkiye Yürürlüğe Konulan Kentsel Dönüşüm Üzerinde Konuşmayı Sürdürebilmelidir, URL: <http://t24.com.tr/media/editorials/files/IhanTekeli.doc>, Yayınlama tarihi: 19.12.2012, sf.1-46.

meslekler” grubuna giren yazarlar, mimarlar, sanatçılar ve öğretim üyeleri gibi “öncülerin” talep göstermesiyle başlayan bir süreçte nüfus yapısı değişen Cihangir çöküntü alanı olmaktan çıkmış; günümüzde m² birim fiyatlarının eskiye nazaran büyük artış gösterdiği İstanbul’un revaçta konut alanlarından biri olmuştur.

Cihangir’e komşu Çukurcuma-Firuzaga ve Galata bölgesinde de benzer bir dönüşümün başladığı gözlenmektedir. Kimi yüzyıl sonu konut yapıları onarılıp, gerekli tadilatlardan geçirilmekte; antikacı dükkanları, sanat galerileri, kafeler, özel ürünler satan ticari birimler (organik gıda maddeleri) gibi “soylulaşmanın” klasik göstergeleri de devreye girmeye başladığı görülmektedir. Daha 1990’lı yılların başında doğudan göç almış bu bölgedeki konutlar şimdi çok farklı bir nüfus grubunu bünyesinde barındırmaktadır. Bu yapıların yeni sakinleri arasında yine Cihangir bölgesinin yeni kitleleri olduğu belirtilen “sanat öncüleri”nin yanı sıra yabancı gazeteciler, konsolosluklardan emekli yabancıların yer aldığı gözlemlenmektedir. Dikkat çeken bir olgu ise bu yeni sakinler arasında bankacılar gibi “yükselen” mesleklere mensup “yeni orta sınıfların” da bölgeye girmiş olmasıdır.

Soylulaştırmanın aniden gelişen bir süreç olmadığı ve kendi içerisinde belli evrelerle ele alınabileceğini belirten Zukin’e göre bu modelde;

“...“soylulaştırma” sürekliliği olan ve kent merkezinde yüksek gelirli servis çalışanlarının, bir diğer deyişle, yeni orta sınıfların yoğunlaşması ile sonuçlanan bir süreç olduğundan bu süreçte sanat-kültür ve bilim ile ilintili meslek sahibi “öncüler” bir tür katalizör görevi görüyorlar. Yani, “öncüler” düşük gelirli çalışan sınıfları; yüksek gelirli servis çalışanları ise “öncüleri” saf dışı ediyor; ödedikleri daha yüksek fiyatlarla alanı terk etmek zorunda bırakıyorlar”.

Soylulaştırma, çok sayıda farklı faktörü ve süreci tek bir çatıda toplamaktadır. Bu durumda, sürecin genel işleyişi hakkında fikir sahibi olabilmek için izlenebilecek yollardan birisi, soylulaştırmayı farklı bileşenlerine ayırıp bunları kendi içerisinde değerlendirmektir. Bu noktada Çağlar Keyder’in devlet, müteahhit ve birey merkezli gerçekleşen iç içe geçmiş üç farklı süreci birbirinden ayırarak yaptığı sınıflandırma literatüre önemli katkılar sağlıyor⁷⁰.

⁷⁰ Civaroğlu, A. Ve İslam, T., “Soylulaştırma” ve İstanbul Dosyası, Mimar-ist, sayı 21, Güz, 2006.



Şekil 2.11. Sulukule'de Yaşanan Kentsel Dönüşümün İzleri
(<http://vagus.tv/2013/11/11/sulukule-kentsel-donusum-projesinde-neler-oldu/>, <http://gundem.milliyet.com.tr/iste-yeni-sulukule-gundem/gundemdetay/21.02.2013/1671398/default.htm>, <http://www.fatihhaber.com/sulukule-balatfener.htm>)

Doğan Kuban ise,

“... içinde bulunduğumuz dönemde yerel yönetimler tarafından İstanbul’da Süleymaniye ve benzeri bölgelerde gerçekleştirilmesi düşünölen dönüşüm projelerinin, tahmin edilen aksine, üst sınıfların ilgisini bölgeye çekmeye yetmeyeceğine, belli bir tarihsel ve kültürel bilinçe ulaşmadan, sadece “fiziksel kılıflar” üreterek soylulaştırmanın tetiklenemeyeceğine” işaret ediyor.

Bir diğer yaklaşımla bölgedeki dönüşüm hareketliliği irdelenecek olursa; Tarihi Yarımada’da Eminönü 1980’li yıllarla değişen kent ekonomisinin “yükselen” sektörlerini bünyesinde barındırmamakta, geleneksel ticari döngüsüne devam etmektedir. Dolayısıyla, “yükselen” merkez niteliği taşımamaktadır. Bu nedenle, 1980 sonrası küreselleşme etkileriyle yeni gelişmekte olan orta sınıfların taleplerine uygun bir dönüşüm sürecine girmesi nedeniyle, hem konut alanları hem de alışveriş mekanlarının yoğunlaştığı bir bölge olarak görünmemektedir. Ancak şüphesiz ki çevresinde bulunan anıtsal yapıların olması nedeniyle yerli ve yabancı turistler için bir çekim merkezi olmaya devam edecektir. Turizmin bu bölgeyi bir çekim merkezi haline getirmesinin dönüşüm üzerindeki etkilerini Topkapı Sarayı, Ayasofya ve Sultanahmet Caminin ağırlık merkezini oluşturduğu bölgenin hemen yakınında, Tarihi Yarımada’nın Marmara Denizi’ne bakan güney yamaçlarında konumlanmış Cankurtaran Bölgesi’nde rastlanmaktadır. Bu semtte tarihi ahşap konut yapılarının ağırlıklı olarak turizme hizmet veren konaklama tesislerine dönüştüröldüğu gözlemlenmektedir. Çoğu göçle gelen nüfustan oluşan semt sakinleri ise bundan rahatsızlıklarını *“...is yerleri çoğaldı, ...aile kalmadı; ...eski insanlar burayı terk ediyor; ...eskiler taşındı, ...komşuluk kalmıyor”* gibi ifadelerle dile getirmektedirler⁷¹. Süleymaniye, Zeyrek ve Fener, Balat semtleri ise bu sektörden ivme alabilecek kadar turizmin etki alanı içinde bulunmadıklarından dolayı, konum olarak anıtsal yapıların yoğunluk teşkil ettiği bölgelerin uzağında yer almaktadırlar. Ne Süleymaniye Camii, Kariye Camii gibi anıtların ne de Patrikhane’nin çevrelerini dönüştürmede yeterli etkileri olmadığı gözlemlenmektedir.

⁷¹ Enlil, Z.M., 2000, “Yeniden İşlevlendirme ve Soylulaştırma: Bir Sınıfsal Proje Olarak Eski Kent Merkezlerinin ve Tarihi Konut Dokusunun Yeniden Ele Geçirilmesi”, *domus m*, Aralık, no: 8, ss. 46-49.



Şekil 2.12. Cankurtaran Bölgesi Konumu ve Günümüzdeki Durumu
(<https://maps.google.com>)

Soylulaştırma, büyük oranda içerdiği yerinden edilme boyutu nedeniyle 1980'li ve 1990'lı yıllar boyunca yurtdışındaki akademik çevrelerde yoğun tartışmalara konu olmuştur. Türkiye'de ise, yaklaşık son on yıldır ortaya çıkan ve sayıları giderek artmakta olan konuya ilişkin araştırmalar ve yayınlarla, soylulaştırma kavramı akademik çevreler tarafından ele alınmaya başlanmıştır.

2.3.3. Farklı Amaçlara Göre Kentsel Dönüşümün Uygulama Alanları: Sanayi Alanlarının Kent Merkezlerini Terk Etmesi Sonunda Oluşan Fonksiyonel Dönüşüm

Eski kent merkezleri, fonksiyonunu yitiren sanayi alanları, afet riski taşıyan yerleşim bölgeleri, gecekondular, tarihi konut alanları vb. köhneleşen, sağlıksızlaşan, işlevini yitiren ve çeşitli sorunların yaşandığı kent parçaları kentsel dönüşüm olgusunun uygulama alanları olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde; kentsel dönüşüm uygulamalarının yapıldığı farklı alanlar arasından tez çalışması kapsamında incelenen endüstri yapılarıyla doğrudan ilintili olduğundan ötürü "sanayi alanlarının kent merkezlerini terk etmesi sonucunda oluşan fonksiyonel dönüşüm" konusu ele alınmıştır.

Sanayi şehirlerinin üstlendiği sanayi işlevinin zaman içerisinde öneminin azalması ve değerini kaybetmesine bağlı olarak çöküntüye uğramaları ciddi boyutlarda sosyal ve ekonomik sorunları da beraberinde getirmektedir. Genellikle 19. yüzyılın Sanayi Devrimi ürünleri olarak ortaya çıkan bu şehirlerin bir kısmı, teknolojiye hızlı gelişme ve dönüşüm nedeniyle yüzyılın ortalarına gelindiğinde eski işlevlerini büyük ölçüde kaybetmişlerdir.

Türkiye’de de sanayinin yoğun olarak bulunduğu büyük kentlerde hazırlanan imar planlarına göre sanayi bölgeleri kentleri diğer kentlere bağlayan ve beslenen ana ulaşım arterleri üzerinde gelişmiştir. Amaç, üretilen malların en kestirme biçimde dağıtımlarının yapılması, kenti sanayi pisliğinden ve dağınıklığından koruyabilmek olmuştur. Ancak süreç içerisinde sanayi kentlerinde yaşanan ve bu denli hızlı olacağı umulmayan büyüme ve gelişmeler sanayi bölgelerini kent girişlerini oluşturur hale getirmiş, hatta bu alanlar kentin merkezi ticaret ve iş alanlarında kalmıştır. Sanayi sektöründeki büyüme ve bunun paralelindeki organize olma eğilimleri giderek üretim yapılarını buldukları bu olumsuz konumdan kurtarma yoluna girmiştir. Kentin merkezi alanlarda kalan küçük ve orta ölçekli sanayi kuruluşları ya imar planları kararları sonucunda ya da verimliliğin giderek düşmesi paralelinde kent dışında oluşturulan yeni sanayi alanlarına taşınmaktadır⁷².

Kent merkezlerinde arazi değerlerinin çok yüksek olması sanayinin terk ettiği alanların yeniden kullanılmasını gündeme getirmektedir. Bu durumda kentin o parçalarında bir dönüşüm yaşanmakta, fonksiyon değişmektedir. Bu noktada dönüşüm içine giren bölgelerde burayı terk eden sanayi faaliyetlerinin yerine hangi faaliyetin getirileceği sorusu önem kazanmaktadır. Dünya üzerinde endüstri dönemi yapılarının hemen hepsi yeniden ele alınarak değiştirilmiş ve fonksiyon dönüşümü yaşamışlardır. Bu bir anlamda yapıların var oluş sürelerini uzatmakta, bir dönemin belgesi niteliğinde kent içindeki yaşamlarını kente uygun farklı bir fonksiyonla sürdürmeleri sağlanmaktadır.

Endüstriyel miras kavramı da tüm kültürel miraslarda olduğu gibi endüstri uygarlığına ait olan değerler yok olma tehdidi altında iken doğmuştur. 19. yüzyılda Avrupa’da gelişen sanayi, geleneksel doku için bir tehdit oluşturduğu zaman dokunun korunması için gereken eylemler başlatılmıştır. Sanayisizleştirme süreci sanayinin kent merkezlerinden desantralizasyonu, kentlerde yer alan işlevini yitirmiş tarihi alanların değerlendirilerek kente kazandırılmaları gereğini doğurmuştur.

⁷² İlkme, M.,2008, “Kentsel Dönüşüm Ve Bursa Raporu”, TMMOB ŞBPO Raporu Bursa Şubesi, Bursa.

Önceden endüstri tesisi olan binaların şimdi endüstri dışı kullanımlara adapte edilmesi, özellikle kent merkezlerindeki işlevini yitiren eski sanayi ve liman alanlarının, projelerle kent yönetimlerinin prestij mekanı olarak yeniden işlevlendirme süreçleri gündeme gelmiştir⁷³.

Kentlerde terk edilen ya da işlevini yitiren genellikle eski liman, sanayi ve depolama alanları, askeri alanlar kentsel dönüşüm girişimlerinin hedef alanı olmaktadır.

• Mevcut Altyapı Olanakları: Bu alanlar mevcut altyapı olanaklarına sahip alanlardır. Yeni geliştirilecek olan projeler bu altyapı olanaklarını kullanacağı için projelerin maliyeti düşer ve uygulanabilirliği kolaylaşır. Altyapının varlığı hem yerel yönetim hem de girişimci açısından önemli bir potansiyeldir.

• Mülkiyet: Kent merkezlerinde yapılan dönüşüm projeleri için en önemli sorunlardan biri karmaşık mülkiyet yapısıdır. İşlevini yitiren büyük kamusal alanlar mülkiyet sorunu taşımadığı için dönüşüm projelerinin hedef alanları haline gelmektedir.

• Büyük Alan: Büyük projeler büyük alanlara ihtiyaç duyar. İşlevini yitirmiş liman, sanayi alanları gibi bölgeler bu tür projelerin alan ihtiyacını karşılamada yeteri büyüklüğe sahiptir⁷⁴.

• Erişebilirlik: Eski sanayi ya da liman alanları genellikle kent merkezinde ya da kent merkezinin yakın çevresinde yer alırlar. Yeni işlevler genellikle kent merkezinde ya da kent merkezine yakın olmayı gerektiren kültür, sergi, rekreasyon gibi işlevler oldukları için erişilebilir olmaları önemlidir. Dolayısıyla terk edilen alanlar bu tür projeler için önemli bir potansiyel sunarlar. Toplumsal, kültürel ve ekonomik fayda düşünülerek kentsel dönüşüm yöntemleriyle terk edilen bu sanayi alanlarının kente geri kazandırılması gereklidir.

2.4. BİR YAPININ “KORUMA VE YAŞATMA” PRENSİPLERİYLE ELE ALINMASINI GEREKTİREN NEDENLER

İşlevsel ömürlerini tamamlamış, fakat yapısal ömürlerini tamamlamamış yapılardan, tarihsel değeri olanlar tescilli olmaları sebebiyle iyileştirilerek, restore edilerek ya da daha kapsamlı müdahaleler sonucunda yıkılmadan korunabilmektedir. Atıl birer anıta dönüşen bu yapılar sürekli kullanıcıları olmadığı için bakımları yapılamamakta, bunun sonucu olarak dış etkiler sebebiyle gerçekleşen yıpranmaları hızlanmaktadır. Tarihsel olmayan ya da tescilsiz, yapı stoğu olarak değerlendirilebilecek yapılar ise yeni ihtiyaçlara göre, yeni bir yapı yapılmak üzere yıkılmakta, bunun sonucu olarak

⁷³ İlkme, M., 2008, “Kentsel Dönüşüm Ve Bursa Raporu”, Tmmob Şehir Plancıları Odası Bursa Şubesi.

⁷⁴ İlkme, M., 2008, “Kentsel Dönüşüm Ve Bursa Raporu”, TMMOB ŞBPO Raporu Bursa Şubesi, Bursa.

da maddesel anlamda değer taşıyan bir kaynağın yeterince kullanılmaması ortaya çıkmaktadır. Yeniden işlevlendirme kavramı yeniden değerlendirmenin de ötesinde özellikle tescilli yapılar için yapıyı tekrar hayata döndüren bir dönüşüm sürecidir.⁷⁵

Endüstriyel mirasın değerlendirilmesinde kültürel sürdürülebilirliğin sağlanması amacının yanında, kentlerdeki yoğun nüfus nedeniyle kentsel alanların en verimli şekilde kullanılma zorunluluğu yani diğer bir deyişle kentsel ekonomik nedenler geniş yer tutmaktadır. İşlevini yitirmiş bir endüstriyel alanın dönüşümünde anıtsal ve ticari olmak üzere iki tür yaklaşım söz konusudur. Anıtsal yaklaşımda endüstriyel tesis mümkün olduğunca özgün işlevini sürdürmekte, işler hale getirilmekte ve buralarda üretim değil sergileme ve eğitim amaçlamaktadır. Ticari yaklaşımda ise tesisin çevre ile etkileşimi doğrultusunda en uygun işlev belirlenerek tesise özgün işlevinin dışında yeni işlevler kazandırılmaktadır⁷⁶.

Endüstriyel alanların yeni işlev ile yaşatılır duruma dönüştürülmesinde, daha çok sosyokültürel sürdürülebilirlik ön plandadır. Bunun dışında ekonomik ve çevresel anlamda sürdürülebilirlik de söz konusudur. (Çizelge1) Kültürel anlamda bir birikimin gelecek kuşaklara aktarılması toplumsal sorumluluk ve ilerleme açısından önemlidir. Endüstri yapılarının bakımsızlık, ihtiyacı karşılamama, bilinçsizlik ve koruma eksikliği nedeniyle kaybolmaları, kültürel sürdürülebilirliğin tehdit altında olması anlamına gelmektedir.

⁷⁵ Selçuk, M., 2006, "Binaların Yeniden İşlevlendirilmesinde Mekansal Kurgunun Değerlendirilmesi", Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı , Yüksek Lisans, s.167.

⁷⁶ Kıracı, A. B. 2001, "Türkiye'deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması", Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul, 2001.

Çizelge 1. Yeniden İşlevlendirme ve Sosyokültürel Sürdürülebilirlik Arasındaki İlişki Tablosu⁷⁷

SOSYAL VE KÜLTÜREL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK	
SOSYAL, KÜLTÜREL VE TOPLUMSAL BİLEŞENLER	BİNA VE YENİ İŞLEVE ADAPTASYONA İLİŞKİN BİLEŞENLER
<ul style="list-style-type: none">• Özgün işlevin unutulmaması,• Yeni işlevin bilinir olması,• Çevre ile uyum,• Bulunduğu dokuda dikkat çekme,• Sembol ve referans noktası olma,• Kentin tanıtımına katkı sağlama,• Çevreye canlılık verme• Kentin gereksinimini karşılama,• Kullanıcılara sağladığı sosyal, kültürel ve ekonomik yararlar	<ul style="list-style-type: none">• Çevre ile görsel bütünlük,• Binaya erişim kolaylığı,• Mekansal ilişkiler kurgusu,• Gereksinimlere cevap verme,• Mekanların eylemler için yeterliliği

2.4.1. Tarihsel / Ekonomik / Çevresel ve Kültür Eksenli Gelişimler

Yapılar yapıldıkları dönemdeki toplumun sosyal, kültürel, ekonomik özelliklerine, yaşam biçimlerine ve dönemin mimari ve teknik konulardaki yetisine ilişkin pek çok veriyi taşırlar. Bu nedenle, yapılar toplumun manevi değerlerini yansıtan toplumsal belleğinin aynası durumundadırlar.

Yapıların sahip olduğu işlevler, toplumun sosyal, kültürel, ekonomik özellikleriyle etkileşim içindedir. Bu özellikler değiştikçe yapıdaki işlev de etkilenir. Fakat daha önceden de belirtildiği gibi önemli olan nokta, bu işlev etkileşimi sırasında tarih belleğini simgeleyen kavramların sürekliliğinin sağlanmasıdır.⁷⁸ Korunmaya değer nitelikte bir yapının özgün nitelikleri yok edilip yerine farklı niteliklere sahip başka bir yapı konulduğunda, yapının özgün işlevinin ve tarihteki yerinin toplumsal bellekte oluşturduğu yer silinmiş, yerine yeni bir veri girilerek belleğe, dolayısıyla toplumsal kimliğe zarar verilmiş olur. Tüm bu nedenlere rağmen, tarihsel ve kültürel değerler taşıyan yapılar, arazi ve rant için yok edilip yerlerine ekonomik açıdan daha çok gelir getireceği düşünülen ve kısa vadede getirisi yüksek ekonomik koşullara uygun yapıların yapılabileceği konusu gündemdedir.

⁷⁷ Aydın, D., Okuyucu, E., 2009, "Yeniden Kullanıma Adaptasyon ve Sosyokültürel Sürdürülebilirlik Bağlamında Afyonkarahisar Millet Hamamın Değerlendirilmesi", Megaron YTÜ Mim. Fak. Dergisi, Cilt 4, Sayı 1, s.35-44.

⁷⁸ Kaşlı, B., 2009, "İstanbul'da yeniden İşlevlendirilen Korunmaya Değer Endüstri Yapıları Ve İç Mekan Müdahaleleri: Santralistanbul Örneği", İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, s.13.

Ekonomik değerlerin git gide daha önemli hale geldiği günümüz koşullarında, yapıların yeniden işlevlendirilmesi ile birlikte gelen ekonomik yarar ve zararlar göz ardı edilemez. Fiziksel ömrü devam eden fakat işlevsel olarak eskiyen yapının yeniden değerlendirilerek kullanılıyor olması, aynı işleve sahip yeni bir yapının inşasından daha ekonomik olabilir. Mevcut yapının korunması için sarfedilecek emek ve buna bağlı olarak maliyet çok fazla ise, yeni bir yapının inşasından daha maliyetli olması durumunda; söz konusu yapı kültürel değerler taşıyan korumaya değer bir yapı olması şartıyla, yapının korunmasının gelecekte uzun vadede sağlayacağı maddi ve manevi getiriler göz önüne alınmalı, inandırıcı ve tutarlı maliyet hesaplarıyla müşteri, yapının yeniden kullanımına ikna edilmelidir.⁷⁹

Yeniden işlevlendirmeyi gerektiren çevresel etkenler ele alındığında yapının bulunduğu konumun ihtiyaçlarındaki değişimlerin, yapıdaki işlev değişimini de beraberinde getirdiği görülür. Bu nedenle, yapının çevresi ile etkileşimi, yapının yeniden kullanımını gerektiren nedenlerin başında gelir. Bina ile çevresinin sahip olduğu ortak tarih ve birbirleriyle etkileşimleri, değişen çevre koşullarında, ihtiyaç duyulan işlev doğrultusunda yeniden ele alınmalı, yeni bir işlev yüklenen yapının anlamı, değişen çevre içerisinde tekrar yorumlanmalı, birbirine bağlı bu zincir halkaları birbirlerinden koparılmamalıdır.

Korumaya değer bir yapının, çevresindeki yerel halkla etkileşim içinde ve orada yaşayan insanların ihtiyaçları göz önünde bulundurularak yeniden işlevlendirilmesi, yapının bulunduğu çevre içinde önemini kaybetmeden, çevre halkının yapıyı sahiplenerek varlığını devam ettirmesi şeklinde olmalıdır. Korumaya değer yapılara bulunduğu bölgenin ihtiyaçları doğrultusunda yapılacak müdahale, yapının yakın çevresine kültürel katkıda bulunacaktır. Yapının yeni işlevi ve programı dahilinde çevrede yaşayan insanlara iş imkanı sağlaması ve yakın çevre sakinlerine spor, kültür, eğitim aktiviteleri gibi imkanlar sağlanması, yapı aracılığıyla toplumsal bütünleşmeyi gerçekleştirirken, çevrenin yapıyı kabullenmesi ve sahiplenmesi sürecini hızlandıracaktır⁸⁰.

2.4.2. “Koruma ve Yaşatma” Prensipleriyle Yapıya Uygun Model Seçilmesini Etkileyen Faktörler

Yeniden işlevlendirme ilkeleri yapı ölçeğinde ve alan ölçeğinde değişiklik göstermektedir. Yapı ölçeğinde ele alınacak kriterler tek bir yapıya odaklı kriterler

⁷⁹ Highfield, D., 1987. Rehabilitation and re-use of old buildings, E&FN Spon Press, New York.

⁸⁰ Kaşlı, B., “İstanbul’da yeniden İşlevlendirilen Korumaya Değer Endüstri Yapıları Ve İç Mekan Müdahaleleri: Santralistanbul Örneği”, İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ocak, 2009, İstanbul, s. 13

olup, alınacak kararlar bu doğrultuda olacaktır. Alan ölçeğinde ise izlenecek süreç ve yöntem, alanın büyüklüğü, konumu, nitelikleri, fiziki durumu gibi çok sayıda verinin bir arada olduğu bir aşama olup, yine bu anlamda izlenecek ilkeler değişiklikler göstermektedir.⁸¹

Yapının bulunduğu konum, yapının işlevi ile doğrudan bağlantılıdır. Hacmi, mekânsal oluşumu ve işlevsel ilişkiler kurgusu ne kadar uygun olursa olsun, seçilen işlev için uygun olmayan bir çevrede yer alan bir yapının tam olarak yeniden kullanımı sağlanamaz. Örneğin gelir seviyesi düşük bir çevrede açılacak olan lüks alışveriş merkezi kendisinden beklenen işlevsel performansı gösteremeyecektir. İşleve karar verilirken konumsal durumun yani yapının bulunduğu çevrenin fiziki ve coğrafi özellikleri ve o çevrede yaşayan insanların ihtiyaçları göz ardı edilemez.⁸²

Fonksiyonu değiştirilen ya da rehabilitasyonu gerçekleştirilen bir bina ya da çevrede, fiziki mekânda yapılan değişikliklere ek olarak sosyal yapıda da değişiklik olur. Bu açıdan yapı ölçeğinde yeniden işlevlendirmede üç boyut söz konusudur. Bunlar 'Fiziksel – Mekânsal boyut' ile 'Mekan Organizasyonu' ve 'Sosyo-Kültürel boyut' olarak ifade edilebilir.

Yapının *Fiziksel - Mekânsal* boyutu ele alındığında dikkat edilmesi gereken noktalar;

- Mevcut mekânlarda yeni kullanımların birbiri ile uyumu,
- Toplam alan ile bina programının ihtiyaç duyduğu alanın belirlenmesi,
- Çağdaş fonksiyon vermeye bağlı olarak günümüz teknolojisini en iyi şekilde uygulanabilmesi, vurgulanması gereken elemanların gösterilmesi veya saklanması gereken elemanların gizlenebilmesi sağlanmalıdır.
- Yapıdaki mevcut işlevden kaynaklanan elemanların değiştirilememesinden kaynaklanan zorluklar giderilmelidir,
- Gereksinim duyulan doğal ışık ve havalandırmanın yeni işlevin gerektirdiği kadar sunulabilme olanağı olmalıdır.

Yapının işlevsel kurgusu, yapının yalnızca kendi içerisindeki işlevsel kurgusunu değil, aynı zamanda çevredeki yapılarla olan, esasında konumsal durumundan kaynaklanan işlevsel ilişkisini de tanımlar. Yapının çevre ile işlevsel ilişkisi de uygun işlevin seçilmesinde önemli bir etken olabilir. Yapının konumsal durumuyla ilintili olarak, ticari alanların ortasında kalmış korumaya değer bir yapıya kütüphane işlevi

⁸¹ Highfield, D., 1987. Rehabilitation and re-use of old buildings, E&FN Spon Press, New York.

⁸² Kaşlı, B., "İstanbul'da yeniden İşlevlendirilen Korumaya Değer Endüstri Yapıları Ve İç Mekan Müdahaleleri: Santralistanbul Örneği", İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ocak, 2009, İstanbul, s. 15

yerine, banka işlevini uygun görmek, yapıların işlevsel etkileşimleri bakımından uygun seçim dikkate alınabilmeli, yapılabilmelidir.

Yeni işlev getirilecek yapıda *Mekan Organizasyonu* sırasında göz önünde bulundurulması gereken noktalar ise;

- Yapının daha önceki görünümü ile imajı korunmalıdır,
- Binanın yapım şekli ve formu getirilecek aktiviteyi sınırlamamalıdır,
- Servis mekânları ile kullanım mekânları arasındaki sıkı ilişkiye bağlı olarak, yeni getirilen işlevin yeni servis mekânları ihtiyacı doğurup doğurmayacağı incelenmelidir,
- Getirilen tasarımın çok amaçlılığı yerine getiriyor olması dikkate alınmalıdır.

Sosyo-Kültürel boyut açısından irdelenmek gerekirse ;

- Zaman her şeyi değiştirdiği için, verilen işlevin de bir süre sonra değişebileceği göz önünde bulundurulmalıdır,
- Sosyal dokudaki ve kültürel boyuttaki değişimlerin önceden kestirilebilmesi gerekmektedir.
- Ayrıca her tip mekan organizasyonu için uygun kullanımlar saptanabilir. Yapıların taban alanları, plandaki emsal değeri, servisler ve tavan yüksekliklerine dair özel taleplere bağlı olarak daha belirli kullanımlar önerilebilir.

Binaların yeniden işlevlendirmesinde olduğu gibi alan ölçeğinde de yeniden işlevlendirme yapılırken *'programlama + tasarım + uygulama + kullanım'* aşamalarını kapsayan bir planlama sürecinin yaşatılması gereği vardır; fakat burada yeniden işlevlendirilecek alan için uygulanacak planlama süreci ile mevcut alanın yeniden kullanımlar amacına yönelik planlama süreci ayrı ayrı değerlendirilemez. Çünkü bu süreçlerin bazı bölümlerinde zaman zaman çakışma olabileceği gibi paralellik gösteren alanlar da olabilir. Planlama sürecinin yaşatılabilmesi için her şeyden önce, 1/5000 ölçekten 1/100'e doğru giden bir yelpaze içerisinde o konu üzerine bütün ayrıntıların hazırlanması gereklidir.⁸³

⁸³ Kul, B., "Tarihi Kentsel Alanda Yeniden Yapım (Rekonstrüksiyon) ve İşlevlendirme ile Kullanışsızlığın Önlenmesi: Kayseri Tavukçu Mahallesi Örneği", Erciyes Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Kayseri, Aralık 2009

2.5. BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ

Sanayi Devrimi'nin hemen ardından gelişim göstermeye başlayan sanayileşme sonucu olarak sanayi ülkelerinde sanayi yapıları artmış, zamanla gelişen ve kendiliğinden büyüyen kentlerde bu yapılanmalar şehir merkezlerinde geniş alanları işgal eder ve şehir yaşantısının gerekliliklerine cevap veremez, şehir içinde barındırılmayacak duruma gelmiştir. Her ne kadar günümüz koşullarına cevap veremeyecek teknolojik niteliklerde de olsa; yapıldığı o dönemden bugüne dek geçirdiği tüm aşamalarla birlikte döneme işaret eden nitelikler barındırmaktadır. Hem kültürel hem sosyolojik hem de tarihi miras olma özellikleri açısından oldukça önem taşıyan bu yapılar, toplumun geçmişine ve bugüne dek birikimlerini gün yüzüne çıkarmaktadır. Bu nedenle bu amaca hizmet edebilmek ve bu kültür mirasının tüm dünyanın yararlanacağı insanlığın geçirmiş olduğu evreleri keşfedebilmek adına bu kültürel sürekliliğin sağlanabilmesi için koruma kavramının ve bilincinin geliştirilmesine imkan tanınmalıdır. Hem yapısal, hem teknolojik hem de ekonomik ömrünü tamamlamış yapıların, bu çalışma kapsamında "koruma ve yaşatma" başlığı altında toparlanan yeniden işlevlendirme, sağlamaştırma, yenileme ve çağdaş ek yapma, vb. prensiplerle ele alınarak tekrar gündelik yaşamın içine katılması ve yaşatılır hale getirilmesine olanak verilir.

Şehirlerin zamanla büyümesi, aldıkları yoğun göç sonucu yaşanan konut sorunu gibi nedenlerle kent içinde geniş hacimler kaplayan ve tam randımanla çalışmayan endüstri yapılarının kent dışına taşınmaya çalışılması (desantralizasyon) sonucu, kentsel mekandaki değişim ve dönüşümlerin fiziksel, sosyal ve ekonomik faktörlerden ötürü kullanıcıların ihtiyaçlarına cevap vermesi önemsenmektedir. Dolayısıyla kentsel dönüşüm; çökme ve bozulma olan kentsel mekânın ekonomik, toplumsal, fiziksel ve çevresel koşullarını kapsamlı ve bütünlük yaklaşımıyla iyileştirmeye yönelik uygulanan strateji ve eylemlerin bütünü" olarak tanımlanabilir. Bu yaklaşımla kentsel dönüşüm, yeni kentsel alan planlaması yöntemi ile ilgilidir. Kentsel dönüşüm gelişimine bakıldığında 1850'lerden başlayıp bugüne kadar sürekli gereklilikler dahilinde yapılan büyük ölçekli çalışmalarla karşılaşmaktadır. Tüm bu kentsel müdahaleler yapılırken Bölüm 2.3.2. kapsamında değinildiği üzere kentsel koruma, kentsel iyileştirme, yeniden canlandırma ve soylulaştırma gibi kavramlarla karşılaşmakta, bu kavramlar doğrultusunda bir yol haritası çizilmektedir. Özellikle yoğun nüfuslu şehirlerde arsa m² fiyatlarının yüksek olması nedeniyle kentsel rant elde edilecek önemli odak noktaları olarak belirlenen kent birimleri soylulaştırma eksenli çalışmalar nedeniyle geçmişten bugüne o bölgede yaşayan halkın sahip

olduğu kültürel dokularla biçimlenen yapısı hasar görmekte ve söz konusu bölgelerde bilinçli olarak sınıfsal farklılaşmaların yaşanması kaçınılmaz olmaktadır. Bu bölümde, tez çalışmasının alt başlıklarını oluşturan kavramlar ve değerlendirmeleri ve çeşitli örnekler üzerinden anlatımları yapılmıştır. Tez çalışmasının ana başlığı olan Haliç Tersanesi'ne yeni bir model nerisi getirilmeden önce nasıl bir yapı kompleksiyle karşı karşıya olunduğunun, koruma ve endüstri mirası bilincinin ve bu mirasa yönelik atılacak hamlelerin neler olabileceğinin altını çizmek –bu konuda da bilinç uyandırmak- , endüstri mirası ve kentsel dönüşüm kavramlarının birbiriyle ilişkisinin ve bu ilişkinin neden olabileceği neden-sonuçlara dair fikir oluşturulması hedeflenmiştir.

BÖLÜM 3. LİMAN KENTLERİ, GEMİ İNŞA SANAYİ VE TERSANELERE GENEL BİR BAKIŞ

3.1. LİMAN KENTİ KAVRAMI

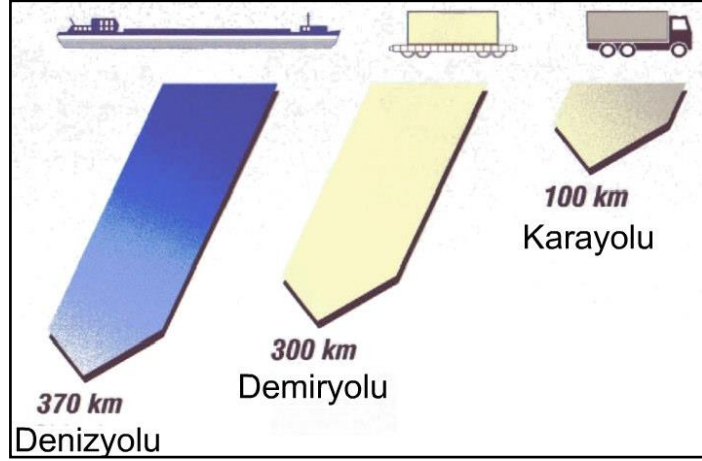
İnsanlık tarihi kadar eski olan ticarete, deniz yollarının düzenli kullanımı 3300 yıllık bir geçmişe sahiptir. Limansız bir deniz ticareti düşünülemediğinden dolayı limanlar, deniz ticaretinin en önemli alt yapısı olma özelliğini günümüzde de korumaktadırlar. Dünya ticaretinin yüksek oranlarda denizyoluyla gerçekleşmesi bir rastlantı değildir. Limanlar ise yüklerin taşıma sistemlerinin değiştirildiği alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Başka bir deyişle limanlar, ülkelerin denizlere açılan kapılarıdır. Dünyada ve Türkiye’de ticaret hacmi sürekli gelişirken limanların da bu gelişime ayak uydurması zorunludur⁸⁴.

Dünya ticaretinde deniz yoluyla yapılan taşımanın diğer sistemlere göre oranının çok yüksek seviyelerde olduğu göz önüne alındığında deniz taşımacılığının çok avantajlı bir sistem olduğu görülecektir; çünkü deniz taşımacılığı yüksek taşıma kapasitesine ve güvenliğe sahiptir. Hız düşüklüğü ve yüksek ilk yatırım maliyetleri gerektirmesi her ne kadar dezavantaj olarak görülse de taşımanın birim maliyetinin taşıma kapasitesinin yüksekliği nedeniyle düşük olması denizyolu taşımacılığı için büyük bir avantaj olarak karşımıza çıkmaktadır.

Uluslararası verilere göre, aynı miktarda enerji ile 370 km su yolunda, 300 km demiryolunda ve 100 km’de kara yolunda mesafe alınabilmekte, denizyolu taşımacılığının enerji tüketimindeki avantajı bu noktada ortaya çıkmaktadır. Bu durum Şekil 3.1’de incelenmiştir.⁸⁵

⁸⁴ Esmer, S., 2003, “Ege Ve Marmara Bölgesi Limanları Arz-Talep Projeksiyonu “, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi

⁸⁵ Esmer, S., “Ege Ve Marmara Bölgesi Limanları Arz-Talep Projeksiyonu”, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2003



Şekil 3.1. Aynı Miktar Enerji ile Ulaşım Mesafeleri⁸⁶

Gemilerin olumsuz deniz ortamında sığınabilecekleri, yaşayabilecekleri, yükler için yükleme-boşaltma, yolcular için indirme-bindirme yapabilecekleri fiziksel ortamı sağlayan ve bunlara ilişkin alt yapılar, açık kapalı mekanlar ve tesisler ile gemi, yük ve yolculara yönelik hizmetleri veren, kontrol ve güvenlik işlemleri için gereken yerleşik birim ve örgütleri içeren, ülkenin belli bölgesi üzerinde ekonomik faktör teşkil eden, taşıma sistemleri arasında dönüşüm noktası olan yerler liman olarak tanımlanmaktadır.

Korunmuş bölgelerde eğer gemilerin çeşitli ihtiyaçları karşılanıyorsa, bakım ve onarım yapılıyor ve inşa edilebiliyorsa, yükleme ve boşaltma hizmetleri veriliyor ve depolama imkanları mevcutsa buralara *liman* denilebilir⁸⁷ ve yine bu tanıma ek olarak liman, içinde yüklerin gemilere yüklendiği ve/veya gemilerden boşaltıldığı, gemilerin sıralarını beklediği ya da beklemelerinin istendiği veya beklemek zorunda bırakıldığı yerleri de içine alan bir terminal ya da saha olarak da tanımlanabilmekte ve diğer ulaştırma biçimlerine yönelik olanaklara da sahip olup, bu özelliği ile ulaştırma modları arasında bütünlemeyi de sağlamaktadır.⁸⁸

Liman kentleri, on dokuzuncu yüzyılda, değişen üretim biçim ve ilişkileri ile yeni ticaret kültürünün hızla nüfuz ettiği kentler olmuştur. Dönemin ulaşım olanakları ve ham madde-pazar ilişkileri göz önünde bulundurulduğunda, liman kentlerinin bu dönemdeki hızlı gelişimi anlaşılır hale gelmektedir. Liman kentinin ortaya çıkmasında ve ticaretin gelişmesinde coğrafi konum çok önemli bir etkindir. Yapılan ticaretin büyüklüğü, kentin büyümesiyle doğru orantılıdır. Buna bağlı olarak kıyı kentlerinin gelişen limanla birlikte daha hızlı gelişen kentler oldukları görülebilmektedir. Genel olarak kıyı kentlerinin gelişmesi incelenecek olursa,

⁸⁶ A.g.e.,2003

⁸⁷ Agerschou, H., "Planning, Design of Ports and Marine Terminals", John Wiley and Sons Ltd: London, 1985

⁸⁸ Branch, Alan E., "Elements of Port Operation and Management", Chapman and Hall, Ltd: London, 1986

zenginliklerinin liman fonksiyonlarından kaynaklandığı görülmektedir. Liman fonksiyonlarıyla kent ekonomisinin büyümesi arasındaki denge çeşitli bölgelerde zamana bağlı olarak değişmiştir. Bu yüzden, her dönemde liman ile kent arasındaki ilişkiler ekonomik ve politik önem taşımaktadır.⁸⁹ Su ile ilişkili olarak gelişen liman kentleri, tarihsel süreçte sosyo-ekonomik faaliyetlerin odak noktası olmuştur.

3.2. ENDÜSTRİ DEVRİMİ SONRASINDA LİMAN KENTLERİNİN GELİŞİMİ

Daha önceki bölümlerde de değinildiği üzere, 18. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere’de başlayan ve giderek Avrupa ve Amerika’ya yayılan Endüstri Devrimi adını verilen olgu, tüm dünya için olduğu kadar 19. yüzyıla gelindiğinde de Osmanlı İmparatorluğu için de büyük değişimlerin etkeni olmuştur. Bu uzun yüzyılda, imparatorluk genelinde yaşanan değişim ve dönüşümlerin belki de en somut göstergeleri kırsal bölgelerden kentlere göç nedeniyle kentler ve kentsel yaşamda izlenmiştir. Çünkü bu dönem, temelde ekonomik alanda köklü değişimleri beraberinde getirmiş, bu da 19. yüzyıla dek kapalı bir mali yapıya sahip imparatorlukta, üretim biçim ve ilişkilerini önemli ölçüde dönüştürmüştür. Bu dönüşüm ise imparatorlukta kırdan kopuş ve kente hareketin başlaması, kapitalist üretim biçimleri ve tüketim alışkanlıklarının kendini göstermesi ile kentsel gelişimde ve mekanda çeşitli değişimleri beraberinde getirmiştir.⁹⁰ Liman kentleri ise yeni ticaret kültürünün en hızlı nüfuz ettiği kentler olarak, bu değişim ve dönüşümün mekanı olmuştur.

Bu bağlamda, Marmara Bölgesi’nde İstanbul, Ege’de İzmir ve Doğu Akdeniz’de bir liman kenti olarak Mersin’in kentsel gelişimini başlatan süreçte, üst ölçekten alt ölçeğe doğru, imparatorluk dışındaki ve içindeki gelişmeler olmak üzere farklı bileşenler söz konusudur. Kentlerin özellikle on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından sonraki dönemde kazandığı ticaret ve liman kenti kimliği, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinden çok, imparatorluk sınırları dışındaki gelişmelerden aldığı ivmeyle gelişmiş görünmektedir. Kentlerin kaderini etkileyecek en önemli değişim, artan ulaşım olanakları ve farklılaşan ulaşım ağı olmuştur. Söz konusu değişimler, ticari fonksiyonları güçlendiren, iskeleler, demiryolu, karayolu gibi kentsel altyapı yatırımları ile yepyeni ve kendine özgü bir kentsel dokunun gelişimine zemin hazırlamıştır.⁹¹

⁸⁹ Selvi Ünlü, T., 2010, “Bir İskeleden Liman Kentine Doğu Akdeniz’in Önemli Bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin’de Mekansal Gelişim”, PLANLAMA 2009/3-4, Sayı: 47, s.6.

⁹⁰ A.g.e., 2010.

⁹¹ Selvi Ünlü, T., “Bir İskeleden Liman Kentine Doğu Akdeniz’in Önemli Bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin’de Mekansal Gelişim”, PLANLAMA 2009/3-4, Sayı: 47, Şubat, 2010, s.6

Türkiye’de sanayi bölgeleri genellikle su kenarlarında bulunmaktadır. İstanbul liman bölgesi dönüşüm için önemli bir potansiyele sahiptir, ancak dünya örneklerinden farklı bir dönüşüm periyodu vardır. Genellikle liman bölgeleriyle şehir merkezi arasında aktif bir kullanım vardır. Türkiye’de liman bölgelerinde kentleri terk etme süreci yaşanmamıştır⁹².

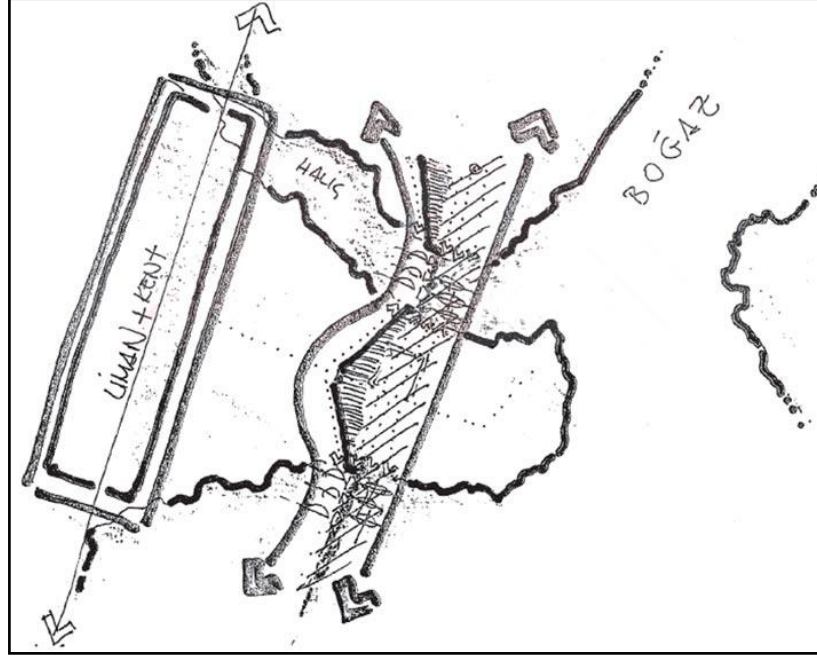
İstanbul limanlarının diğer liman kentleriyle ortak yönü 19.yüzyıl ortalarında hinterlandında sanayi yapılarının oluşumudur. 20. yüzyıl başlarında Haliç fabrika ve antrepolarla dolmaya başlamıştır. Haliç’te köprülerin yapılması ve ahşap gemilerin yerini sac tekneli buharlı gemilerin alması ile birlikte bölgenin sayfiye yeri görünümü değişmiş; kıyılarda fabrikalar, atölyeler ve küçük endüstriyel tesisler kurulmuştur. Şehircilik uzmanı olarak 1930’larda İstanbul’a getirilen Henri Prost’un Kağıthane vadisini sanayi bölgesi olarak tavsiye etmesiyle birlikte başlayan bu süreçte, Prost döneminde getirilen sanayi ile Haliç bölgesinde hızlanan plansız gelişmeyi önlemek amacıyla 1963 yılında çalışmalarına başlanan ve 1966 yılında uygulanan Sanayi Alanları Planı pek etkili olmamış, bu plansız gelişme önlenememiştir⁹³. Haliç’te ortaya çıkan değişimin nedenleri, bir anlamda İstanbul’da yaşanan değişimle paralel gitmektedir. Buna mevcut yapıların ömürlerini dolduruyor olması, nüfus artışı ve beraberinde gelen kaçak yapılaşma ve ulaşım gibi sorunlar neden gösterilebilir.

20. yüzyılın ikinci yarısına kadar Haliç yerleşiminin gelişimi hakkında dünyanın önemli şehircilik uzmanları bazı öneriler ve planlar geliştirmişlerdir. Haliç yerleşiminde Planlı Kalkınma Dönemi 1966 yılında Büyük İstanbul Nazım Planı Bürosu’nun kurulmasıyla başlamıştır. 1980 yılında yapılan İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı ile Haliç’in Tarihi Yarımada olması ve Galata-Beyoğlu bölgelerinde kültürel yapının korunması üzerinde durulmuştur. 1985’te Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı yapılmış ve bu planda Haliç kıyılarındaki kamusal yeşil alanlar ile ilgili önemli kararlar alınmıştır. 1990 yılında Prof. Dr. Gündüz Özdeş tarafından yapılan İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı ile bölgenin tarihi, kültürel ve doğal mirasının korunarak gelişiminin sağlanması amaçlanmıştır. Son olarak 1995 İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı hazırlanmış ve bu plan ile Haliç Yerleşiminin tarihi ve doğal yapısı, prestij alanları vb. pek çok konuda önemli kararlar alınmıştır. Ancak günümüzde bu plan geçerliliğini kaybetmiş, 1980 İstanbul

⁹² Bütüner, B., 2006, “ Waterfront Revitalization as a Challenging Urban Issue in İstanbul”, 42. Isocarp Congress. İstanbul.

⁹³ Kariptaş Seçer, F., Us, F., Yararel, B., 2009,“Transformation Of Haliç And Re-Institution Of Buildings As A University”, LIVENARCH IV “(RE/DE) Construction in Architecture”, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon.

Metropolitan Alan Nazım Planı ve Haliç yerleşimi için alınan kararlar geçerli olmuştur⁹⁴.



Şekil 3.2. İstanbul limanı kıyı ve kent ilişkisi (Türkantoz, 2000)

19. yüzyıla kadar liman kentleri hızla gelişmiştir. Liman kentlerinin gelişimini yönlendiren faktörler; Limanın konumu, fiziksel şartları, denizcilik teknolojisindeki ilerlemeler, çevresel etkilerin önemi ve ticaretin gelişmesiyle ortaya çıkan olayların etkileri olarak sıralanabilir. Ancak liman işlevi 19. yüzyılda geçerliliğini yitirmeye başlamış ve bunun sonucunda liman ve kent, coğrafi ve ekonomik olarak birbirinden ayrılmaya başlamıştır.

Denizcilik teknolojisindeki gelişmeler ve sanayinin gelişimi ile modern sanayileşmiş liman kentlerinde geniş alana ihtiyaç duyan; demir, çelik ve petrol rafinerileri gibi limana bağlı sanayilerin kurulması sonucu büyük ve modern limanlara ihtiyaç duyulması, limana bağlı iş gücünün azalması, büyüyen limanla ilişkili aktivitelerden kaynaklanan olası baskı ve aşırı kalabalıktan kurtulma ihtiyacı, limanın şehirden uzaklaşmasının başlıca nedenlerindedir.

Limanlar üç ana nesil gruplandırmasıyla incelenebilir;

- Liman gelişim politikası, stratejisi ve tutumu,
- Liman aktivitelerinin faaliyet alanı ve genişletilmesi,
- Liman aktivitelerinin ve organizasyonun entegrasyonu.

⁹⁴ Us, F., Kariptaş Seçer, F., Yararel, B., 2009, "Transformation Of Haliç And Re-Institution Of Buildings As A University", LIVENARCH IV "(RE/DE) Construction in Architecture", Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon.

Birinci nesil limanlar, ilkel olanlardır ve kendi içinde 3 ayrı dönem içinde irdelenirler. Bu limanlar henüz dünya pazarı ölçeğinde bir ticari aktiviteyi destekleyebilecek altyapı oluşturamamıştır. Yerel yönetimle liman yönetimi arasında bir ilişki kurulmamış, liman-kent birbirinden bağımsız olarak gelişmesini sürdürmüştür. İkel limanların ilk dönemine örnek olarak 19. yüzyılın ilk yarısında Cenova, Napoli, Venedik gibi büyük liman kentleri gelir. Kent yaşamının gerektirdiği ihtiyaç ve lüksleri uzak ülkelerden temin edebilen ticari bir sistem geliştirmişlerdir.

Liman bölgelerinin büyümeye başladığı 19. yüzyılın ikinci yarısı ve 20. yüzyılın başlarına denk gelen birinci nesil limanların ikinci döneminde, hızlı bir şekilde gerçekleşen ticari ve endüstriyel gelişmeler, geleneksel sınırların değişmesine, kentin limandan uzaklaşmasına sebep olmuştur. Ticari faaliyetler limanı ve kenti birbirine sıkı bir ilişki içinde bağlamıştır. Liman, kent gelişiminin ana faktörü haline gelmiştir. Yerel yönetimle liman yönetiminin birlikte çalışmasının önemi görülmüştür.

1900'lerin ilk yarısını işaret eden ilkel neslin üçüncü döneminde, gemi boyutlarının büyümesiyle sağlanan endüstriyel büyüme liman-kent ilişkisini ve fonksiyonları ikiye bölmüştür. Kargonun değişime uğramasıyla ham petrol ve madenlerin depolanması için büyük tankerler ve kargo terminalleri ortaya çıkmıştır⁹⁵.

İkinci nesil limanlar, 20. yüzyılın ikinci yarısında kentin liman bölgesinden geri çekilmesiyle başlar. Geleneksel kıyı alanlarından geri çekilme, denizcilikle ilgili teknolojik faktörlere bağlı olarak gerçekleşmektedir. Modern liman tesisleri, gemi tasarımcıları ve gemi operatörlerinin istekleri doğrultusunda şekillenmektedir. Bu sebeple kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesi ve yerel-bölgesel, sosyo ekonomik planlama açısından, kentlerin, doğrudan etkisi ya da kontrollü olmadan teknolojik değişimlerini gerektirmektedir. En önemli faktör, endüstrisiyle ilgili birimlerin yerinin belirlenmesi çalışmalarında ve özellikle ekolojik çalışmalarda insanların liman-kent gelişimine dahil edilmeleridir⁹⁶.

Üçüncü nesil limanlar, uluslararası ticaretin büyüyen ihtiyaçları ile birlikte dünya çapında büyük ölçekli paketleme karşısında 1980'lerde ortaya çıkmıştır. Üçüncü nesil limanlar; artık liman yükleme boşaltma faaliyetlerinin, her türlü endüstriyel faaliyetlerin ve altyapı zincirinin oluşturulmasının yanı sıra bunların belli bir organizasyon ve iletişim içinde düzenlenmesini gerekli kılmaktadır (Eşkar, 1997). Liman bölgeleri kentten, geleneksel liman-şehir merkezinden açık denizler ve daha

⁹⁵ Agerschou, H., 1985, "Planning, Design of Ports and Marine Terminals", John Wiley and Sons Ltd: London.

⁹⁶ Durmuş, S., 2009, "Liman Kentlerinin Dönüşümünde Turizm Ve Kültür Aktivitelerinin İncelenmesi; Haydarpaşa ve Galata Limanı Örneği", Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, FBE Mimarlık Anabilim Dalı Bina Araştırma ve Planlama Programı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

geniş kapasiteli sahil şeridi lehine ayrılmaktadır. Bununla birlikte liman tabanlı sanayi, gemi ikmal işlemlerine veya emek yoğunluğuna bağlı olmadan, diğer kentsel alanlara veya yeşil alanlara dağılabilmektedir.

Günümüzde iyileştirme çalışmaları için, geçmişten daha çok veri elde etme, planlama ve yeni liman sahaları gelişimi gerekmektedir. Kentsel alanlar için, şehrin ana merkezine yakın kıyı alanları rekabetsiz olanakları getirmesinin yanında büyük sorunları da getirebilmektedir. Nitekim bu tip kıyı alanlarının varlığı kusursuz iyileştirme işlemleri gerektirecektir.

Liman-şehir ilişkileri ekonomik ve siyasi konularda önemli yer tutmaktadır. Kıyı alanlarından vazgeçme yeni tanımlanmış bir anlayış olmuştur: bazı sonuçları kabul edilemez durumdadır, fakat bazı bileşenleri, çok faydalı atılım sağlamıştır. Bu durumun bir sonucu olarak, şu an için yaygın bir şekilde kıyı alanlarına dönüş söz konusudur. Örneğin, Fisherman örneğinde büyük depo alanları, büyük alışveriş merkezlerine dönüştürülmüş ve insanlar kıyı alanlarıyla tekrar buluşmuştur.

3.3. LİMAN BÖLGELERİNDE YAŞANAN DÖNÜŞÜMLERE TURİZM, KÜLTÜR VE EKONOMİNİN ETKİSİ

Limanlar, tarihi süreç boyunca teknolojik, coğrafi ve sosyo-ekonomik birçok değişime uğramışlardır. Liman şehrinin merkezindeki büyük alanları işgal eden terk edilmiş mekânlara nasıl davranılacağı sorunu nedeniyle kıyı alanlarında dönüşüme gidilmiştir. Ashworth ve Tunbridge kıyı cephesini tekrar canlandırılması amacıyla kültürel mirası kullanarak turistik tarihi kent modelini ortaya koymuş, kıyı kentlerin dönüşümünde turizmi kullanmıştır. Kıyı alanlarının canlandırılmasında ve gelişmesinde en çok gelecek vaat eden gelişim stratejilerinden, en önemli bileşen; geçmişi “kültürel miras” olarak ele almaktır. Kültürel mirasa sahip çıkmak adına yapılan bu liman dönüşümleriyle esasında kent gelişimine sosyal, kültürel ve ekonomik açıdan katkısı olan, kent içinde yeni bir kent merkezi olabilmesi hedef alınmaktadır. Kentsel büyümenin, uluslararası ve yerel boyutta ekonomik etkilerin, sosyal durumun, yeni teknolojik buluşların ve geleneksel yapılardaki bu liman bölgelerinin farkına varılması sonucunda kent tasarımında yeni düzenlemelere gidilmektedir⁹⁷.

⁹⁷ Aydınalp, M., 2001, www.turizmforumu.net/makale/m-aydinalp.doc. 2009 tarihinde www.turizmforumu.net adresinden alındı.



Şekil 3.3. Hamburg Port'u 823.Sene Kutlamaları HamburgPort Festival Alanı
(<http://www.hamburg-tourism.de/en/veranstaltungen/port-birthday-hamburg/>)

3.3.1. Liman Kentlerinde Uygulanan Dönüşüm Projeleri

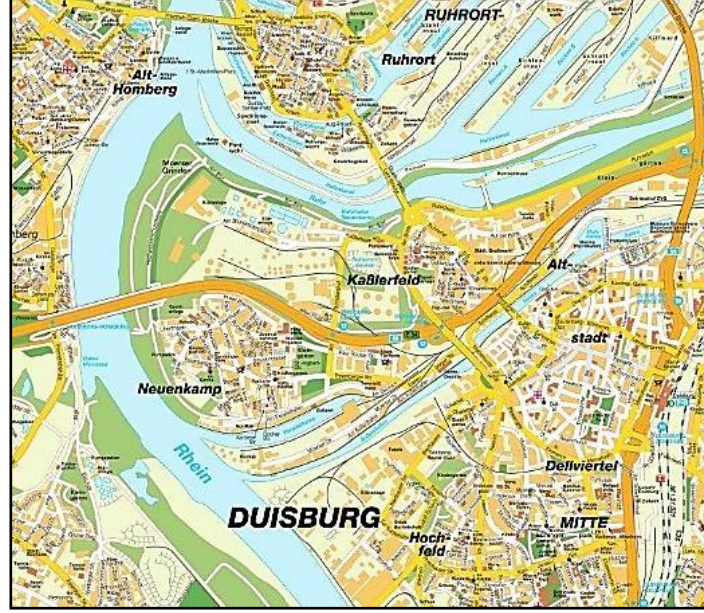
Bu bölümde konumları itibariyle birbiriyle benzerlik gösteren liman kentlerinin liman bölgelerinde ele alınan kentsel dönüşüm projeleri farklı ölçeklerle irdelenmiş, bu alanların Haliç bölgesiyle olan benzerliği bölüm sonunda ele alınmış, detaylıca incelenmiştir.

3.3.1.1. Duisburg Kentsel Dönüşüm Projesi, Almanya:

Duisburg yerleşimi Ren nehri kenarına kurulmuş M.S. 4. yüzyıldan beri varlığını sürdüren bir yerleşim yeridir. Yaklaşık 1000 yıl önce Ren nehri yatağı değişmiş ve mevcut yerleşim nehir kenarında iken yer değiştiren ana akıntıdan dolayı ufak ve ana akıntı ile bağlantılı olmayan bir su kolunun kenarında kalmıştır. 19.yüzyıla kadar bu alan kendi halinde gelişirken kapalı suyollarının kanallar kazarak Ren ile birleştirilmesine karar verilmiştir. Böylelikle büyük iç liman alanları oluşmuştur. 19 yüzyılın devam eden yıllarında iç limanın kıyılarında büyüyen nüfusu besleyecek un fabrikaları ve depoları kurulmaya başlamıştır.⁹⁸ Bölgede kömürün çıkması ile kömürden yararlanacak çelik endüstrisi de liman bölgesine kurulmuştur. Böylelikle bu alan hem sanayinin kalbi hem de un ve tahıl üretimi ile Ruhr Bölgesinin “ekmek teknesi” haline gelmiştir. Bölge ve Almanya'nın en önemli endüstri merkezlerinden

⁹⁸ Şatıroğlu, A., “Duisburg İç Liman Bölgesi Kentsel Dönüşüm Projesi”, MITADEMO, http://mitademo.com/mimarlik/kentsel_donusum_duisburg-1/

biri olan kent, büyüyen nüfus ve ekonomisi ile gelişmiş bir şehir olmuştur. 20. yüzyılın ortalarında un fabrikaları ve depoları sanayi tipinin değişimi ile bölgeden çekilmiş, çelik endüstrisi de kömüre bağlı olmadığından başka alanlara kaymıştır. İç liman bölgesinin boşalması ve çöküntü alanı haline gelmesi 1960'larda hissedilir olmuştur.



Şekil 3.4. Duisburg Kenti Haritası
(<http://www.hot-map.com/duisburg>)



Şekil 3.5. Küppersmühle Un Fabrikası Dönüşümden Önce ve Sonrasında Yıkım Süreci, 1994
(<http://es.detail-online.com/arquitectura/temas/navegando-entre-el-pasado-y-el-futuro-la-reutilizacion-de-edificios-industriales-020502.html>, <http://mitademo.com/wp-content/uploads/2011/10/1994yikimlar.jpg>)

Duisburg şehrinin endüstri odaklarından biri olan iç liman bölgesi (Innenhafen) 1960'lardan itibaren endüstri yapılarının (özellikle un fabrikaları) şekil değiştirmesi ile önemini yitirmeye yüz tutmuş ve 20 yıl boyunca daha az kullanılan ama şehir merkezine yakın konumu ile kentsel yaşam içinde boşluğu hissedilen bir yer haline gelmeye başlamıştır. 1980'lere gelindiğinde kentin bu bölgesinde dönüşümlerin başlaması kararı alınmış ve bölge değişime yönelmiştir. 1989'dan 1999 yılına kadar devam etmiş olan Uluslararası Emscher Yapı ve Bina Teknolojileri Fuarı bu dönüşümün tetikleyicisi ve yönlendiricisi olmuştur⁹⁹.

İç liman Bölgesinin kültürel ve sosyal hayatını canlandıracak aynı zamanda kentin diğer yerlerinden de çekim yaratacak bir proje de eski un fabrikası olan Küppersmühle Çağdaş Sanatlar Müzesine dönüştürülmesidir. Eski bir endüstri yapısını başarılı bir şekilde müzeye dönüştürmesi ile ünlü olan Herzog de Meuron (Londra'da Tate Modern'in başarısından dolayı) mimarlık bürosu seçilmiştir. 1909 yılında yığma yapı olarak inşa edilen bir un fabrikası olan Küppersmühle, yüksek büyük kütleli ve bölgenin tarihi açısından en önemli bir endüstri yapısıdır. Binaya yeni merdiven ve asansörleri içeren bir düşey sirkülasyon yapısı eklenmiş ve bahçesi ile birlikte yeniden düzenlenmiştir¹⁰⁰.



Şekil 3.6. Küppersmühle Çağdaş Sanatlar Müzesi Sonradan Eklenen Merdiven
(<http://mitademo.com/wp-content/uploads/2011/10/kppers3.png>)

İç liman bölgesinin dönüşümü için 1991 yılında uluslararası bir kentsel tasarım yarışması açılmış ve sonunda iş Norman Foster grubuna verilmiştir. İlk plan Foster ve ortakları tarafından 1994 yılında yapılmıştır. İç liman bölgesi 89 hektarlık alanı ile kentin hem tarihi kısmına hem de gelişim bölgesine olan nüfuzu nedeni ile kentsel

⁹⁹ Şatiroğlu, A., "Duisburg İç Liman Bölgesi Kentsel Dönüşüm Projesi", MİTADEMO, http://mitademo.com/mimarlik/kentsel_donusum_duisburg-1/

¹⁰⁰ Şatiroğlu, A., "Duisburg İç Liman Bölgesi Kentsel Dönüşüm Projesi", MİTADEMO, http://mitademo.com/mimarlik/kentsel_donusum_duisburg-1/

dinamikler açısından önemli bir bölgedir. Bu nedenle de burasının dönüşümü ve kentsel yaşama kazandırılması 1980'lerden itibaren istenen bir atılım olmuştur. Duisburg çevresinin gelişimi çevre kentleri de tetiklemiş ve projenin hayata geçirilmesinden 10 yıl sonra ikinci etap planlamalarla alan büyütülmüştür.

Norman Foster Grubu tarafından yapılan Duisburg İç Liman bölgesi planında su ile ilişkili yapıların olduğu karma fonksiyonlu bir kentsel merkez yaratma amacı görülmüştür. Eski endüstri yapılarının bir kısmı dönüştürülüp bir kısmı yıkılırken, yerlerine yeni konutlar ve büro yapıları inşa edilmiştir. Yıkılması karar verilen binaların çoğunluğunu depolar oluşturuyor. Devrim sanayi teknolojisini yansıtan fabrika gibi yapılar yeni işlevlerle canlandırılıp dönüştürülmüştür. Bu alan eski bir endüstri bölgesinin dönüşümü üzerine odaklanıyor da olsa, boş alanların farklı fonksiyondaki binalarla doldurulması ve tüm planlamanın bir senaryo ve yeni bir yaşam merkezi oluşturması bağlamında kurgulanmasından dolayı bu alan için ele alınan projeye "kentsel tasarım projesi" demek daha uygun olacaktır.

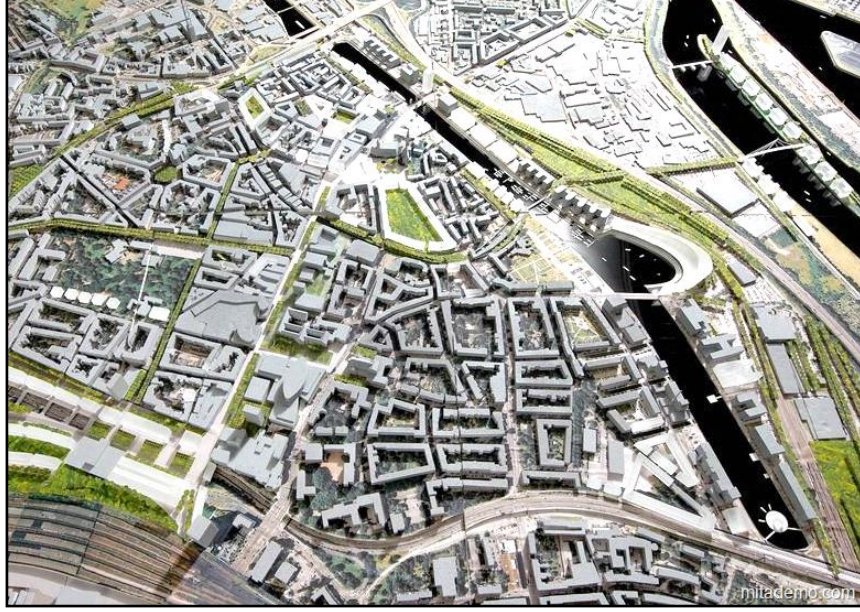
Planlamanın kentsel kurgu içinde bir senaryo dahilinde ele alınması gibi, bu yerleşimin de bir giriş-gelişme ve sonucu bulunmaktadır. Yerleşimin güneybatı ucunda su kenarı yaya parkları ve kamu binaları ile açılırken, devamında bir yakada konutlar bir yakada ise büro yapıları ve iş merkezleri ile devam ediyor. Orta kısımda bir koy oluşuyor (Koy kenarındaki bölgenin adı Euro Kapısı- Şekil 3.7'de 7 numara ile gösterilmiştir) ve ondan sonraki kültür yapıları ve sosyal merkezlerle yeni kentsel odaklar ve çekim merkezleri oluşturuluyor¹⁰¹.

Bu alanın gelişimini kolaylaştıran etkenlerden biri de eski bir sanayi alanı olduğu için karayolu ve denizyolu bağlantıları ile kolay erişimin sağlanması olmuştur. Buradan hareketle yerleşimin otoyola daha yakın olan kuzey yakasında büro yapıları yoğunluklu bir planlamaya gidilirken, güney yakada konut ağırlıklı bir yerleşim planlanmıştır. Şekil 3.7'deki plan irdelenecek olursa, bölgenin alt ucunda polis merkezine ait teknik hizmet binaları bulunuyor. Buradan başlayan hat boyunca su hattının üstü ticaret-büro ağırlıklı bir bölge ve bu hattaki eski depoların büyük bir kısmı yıkılmış ve araziler açık ihale usulü ile etap etap yeni binalara dönüştürülüyorlar. Polis merkez ofislerinin karşısındaki kıyıda kentin diğer bölgeleri ile su yolu ile ulaşımı sağlayan iskeleler ve açık alanlar bulunuyor.

¹⁰¹ URL: http://mitademo.com/mimarlik/kentsel_donusum_duisburg-1/



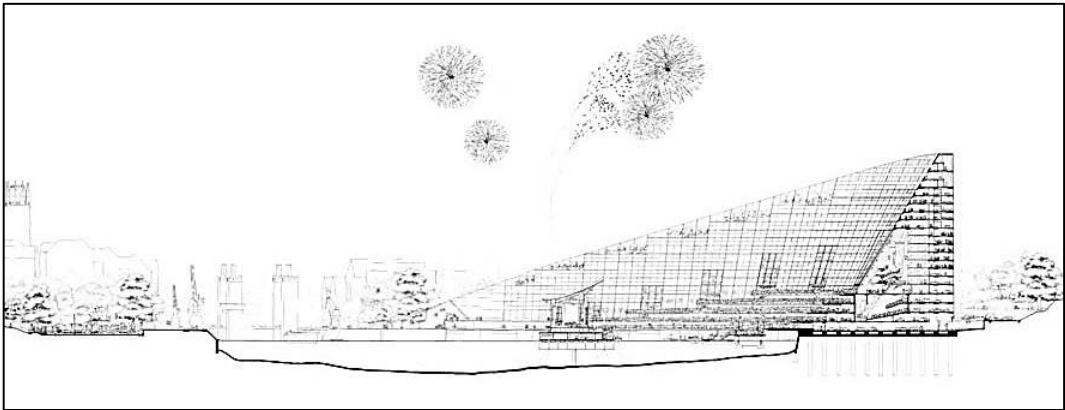
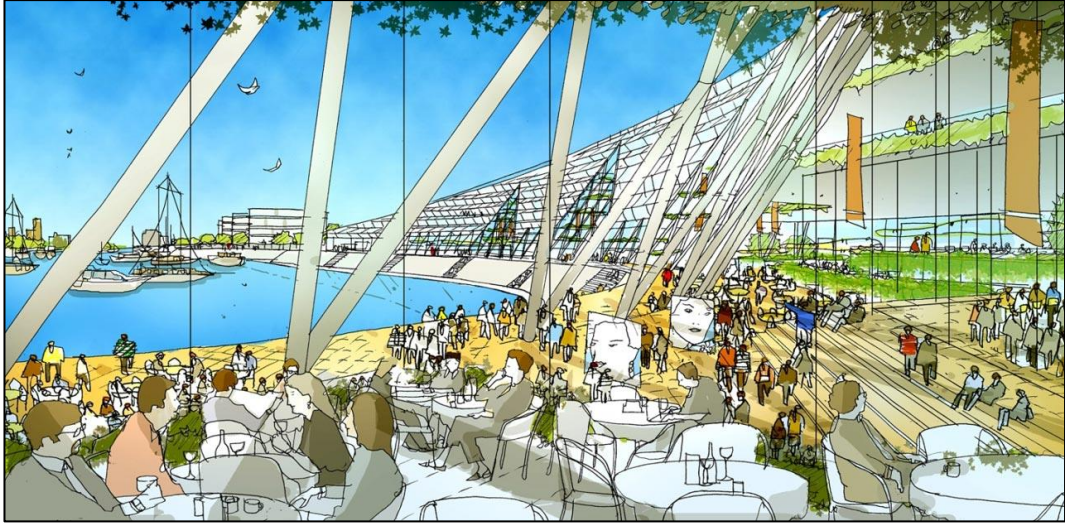
Şekil 3.7. Duisburg İç Liman Dönüşüm Projesi Yerleşim planı
 (http://en.wikipedia.org/wiki/Duisburg_Inner_Harbour)



Şekil 3.8. Duisburg Port Projesi için Foster ve Ortakları Proje Önerisi
(http://mitademo.com/wp-content/uploads/2011/10/foster_plan_2.jpg)

Şekil 3.7’de yeşille gösterilen alanlar bir sonraki aşamalarda gelişimleri tamamlanacak olan kısımları göstermektedir. Schwanentor’dan sonra limanın iki yakasını birbirine bağlayan iki köprü daha bulunuyor. Bunlardan ilki 4 numara ile gösterilen yaya köprüsü iken, 8 numara ile gösterilen köprü ise araç geçişini de sağlayan ve suların yükselmesine göre gerektiğinde set görevi üstlenen bir köprüdür. Bunlar dışında konutların olduğu alanda, aralarda küçük yaya köprüleri ile birbirlerine bağlanan su ögesi ve yeşilin karıştığı yaşam alanları, peyzaj alanları haline getirilmiştir¹⁰².

¹⁰² Şatiroğlu, A., “Duisburg İç Liman Bölgesi Kentsel Dönüşüm Projesi”, MİTADEMO, http://mitademo.com/mimarlik/kentsel_donusum_duisburg-1/



Şekil 3.9. FostersPsrtners Duisburg İç Liman Dönüşüm Projesi Master Planı ve Eskizleri
(<http://www.fosterandpartners.com/Projects/0576/Default.aspx?lc=/Projects/Alphabetical/A.aspx>
http://www.e-architect.co.uk/images/jpgs/cologne/duisburg_masterplan_f060408_ns.jpg)

3.3.1.2. Londra Docklands Dönüşüm Projesi, İngiltere

Endüstri Devrimi'nin ardından 19. yüzyılın başlarından itibaren bu devrimi ilk yaşayan ülke olan İngiltere, tüm dünyadaki endüstriyel gücün ve uluslararası ticaretin önde gelen merkezi olmuştur. Başkent olan Londra ise konumu itibarıyla, dünyanın en büyük liman bölgesine sahip olması nedeniyle hem dünya ticaretinde hem de denizcilik sektöründe büyük önem taşımıştır. Londra Limanı 1800-1925 yılları arasında yapılmış, 1960'lı yıllara kadar da önemini ve gelişimini sürdürmüştür.

Türkçe karşılığı iskele, tersane, rıhtım, gemi havuzu anlamlarına gelen Dock (dok) kelimesinin sözlük anlamından da anlaşılacağı üzere 'Docklands' tüm bu birim ve faaliyetleri bünyesinde barındıran deniz kenarında konumlanan endüstri alanlarına verilen isimdir. Londra Limanı'nın önemli bir parçası olan özel şirketler tarafından kurulan ve Londra Liman İşletmesi tarafından yönetilen *Londra Doklarında*; 19. yüzyılın hemen başında Batı India doklarıyla başlayan yapılaşma, Doğu India, Millwall, Surrey ve Royal Dokları'nın da eklenmesiyle beraber uluslararası ticarete, depolama alanlarıyla beraber iş olanakları ciddi bir oranda artış göstermiştir.

Üretimin devam ettiği süreç boyunca; geniş kömür ve petrol işleme tesisleri ve depoları, fabrikalar ve diğer işyerleri Docklands bölgesine taşınarak üretim endüstrisinin de merkezi olmasını sağlamıştır. 2. Dünya Savaşı boyunca İngiliz ekonomisine zarar verebilmek için ciddi bombardımanlara tabi tutulan alanlarda altyapı sistemi ve tarihi niteliği olan pek çok bina da yok olmuştur¹⁰³. Savaş sonrası 1950'lerde hasar gören kısımlarının yeniden inşası ile canlanmaya başlamış olsa da eski haline dönebilmesi için uzun dönemli plan ve yatırımlar yeterli ilgiyi görmemiş, bu çalışmalar başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Doklar Bölgesi başta olmak üzere işçi kenti olarak bilinen Liverpool, Manchester gibi pek çok kentte, endüstriyel alanların büyük bir kısmının işlevini yitirmesi, küreselleşmenin etkileri doğrultusunda yapılan yeni çalışmalarla beraber uluslararası sermayenin de dâhil olmasıyla ciddi değişimlere neden olmuştur¹⁰⁴. Bu sürecin akabinde 1980'lere gelindiğinde kurulan özel bir kentsel gelişim kurumu olan ("Urban Development Corporations"- (UDCs)) (Local Government, Planning and Land Act" -) Yerel Yönetim Planlama ve Arazi Kanunu¹⁰⁵ yaptığı hamleler sonucunda boşaltılan bu alanlar hakkında öncelikle, ülkenin bilindik mimarlarının katkılarıyla ulusal politikalar geliştirmiş ve bu politikalar sonucunda alınan kararlarla

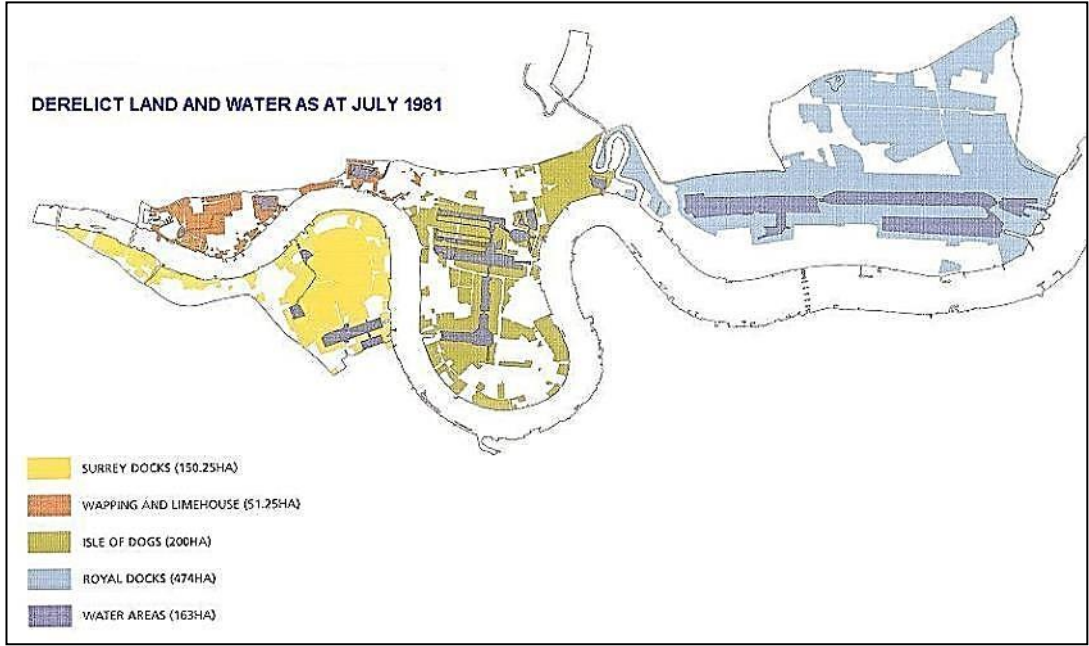
¹⁰³ Haznedar, B., 2008, "Yenilenen Kentsel Kullanımlar Doğrultusunda Kent İçindeki Endüstri Alanlarının Dönüşüm Süreci - Ruhr Bölgesi Ve Hafencity Hamburg Örnekleri", Yıldız Teknik Üniversitesi FBE Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı, İstanbul, sf.40.

¹⁰⁴ A.g.e., 2008, sf.40-43.

¹⁰⁵ Köksal, G., 2005, "İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma Ve Yeniden Kullanım Önerileri", *Doktora Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık anabilim Dalı Restorasyon Programı, İstanbul, sf.134.

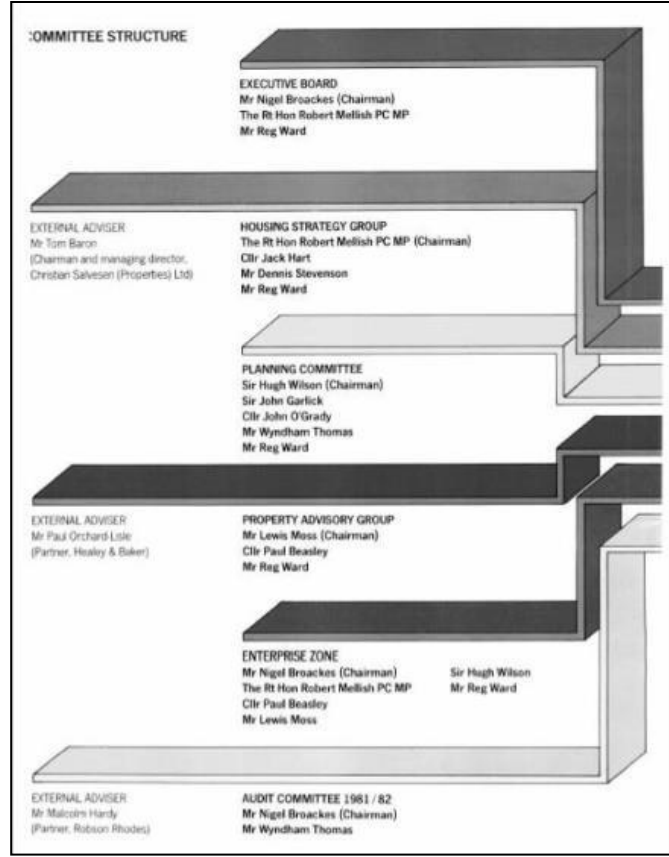
mahalle yenileme çalışmaları uygulanmaya başlanmıştır. Yerleşim alanlarında yapılan çalışmalara dönüşüm geçiren kentlerde, desantralizasyon çalışmaları ve endüstriyel arkeolojik alanların kültürel amaçlı kullanılıp yerleşim alanlarına entegre edilmeleriyle başlanmıştır.

1981 yılında Yerel Yönetim, Planlama ve Arazi Kanunu adlı kuruluş, Çevre Bakanlığı'nca atanan konusunda önde gelen kişilerce Londra Dokları Geliştirme Ortaklığı (London Docklands Development Corporation-LDDC) adını almış, çalışmalarına devam etmiştir. LDDC bölgeyle ilgili nihai şemayı oluşturan, bölgeyle ilgili çalışmalar yapmak üzere kurulan ilk iki kentsel gelişim kurumundan birisidir. Bu kurumların toplam sayısı 16 olmakla birlikte, bunların 3 tanesi halen aktif görev yapmakta; diğer 13 tanesi ise 1990'ların sonunda işlevlerini bitirmişlerdir. Tüm bu kentsel gelişim kurumları genellikle ilgili Bakanlığa bağlı çalışmalarını sürdürmektedirler¹⁰⁶.



Şekil 3.10. Londra Dokları Yerleşim Planı
(<http://www.lddc-history.org.uk/planning/2plan1.jpg>)

¹⁰⁶ Urkun Bowe, İ., 2008, "Comparative Analysis Of Post Industrial Dockland Transformation Initiatives: Guidance For Policy For The Haydarpaşa Port And Surroundings", Middle East Technical University, Social Sciences Institute Urban Policy Planning And Local Governments Programme, Ankara, pg.21.



Şekil 3.11. LDCC Komite Organizasyon Şeması
<http://www.lddc-history.org.uk/reports/index.html>

LDCC' nin amaçları¹⁰⁷;

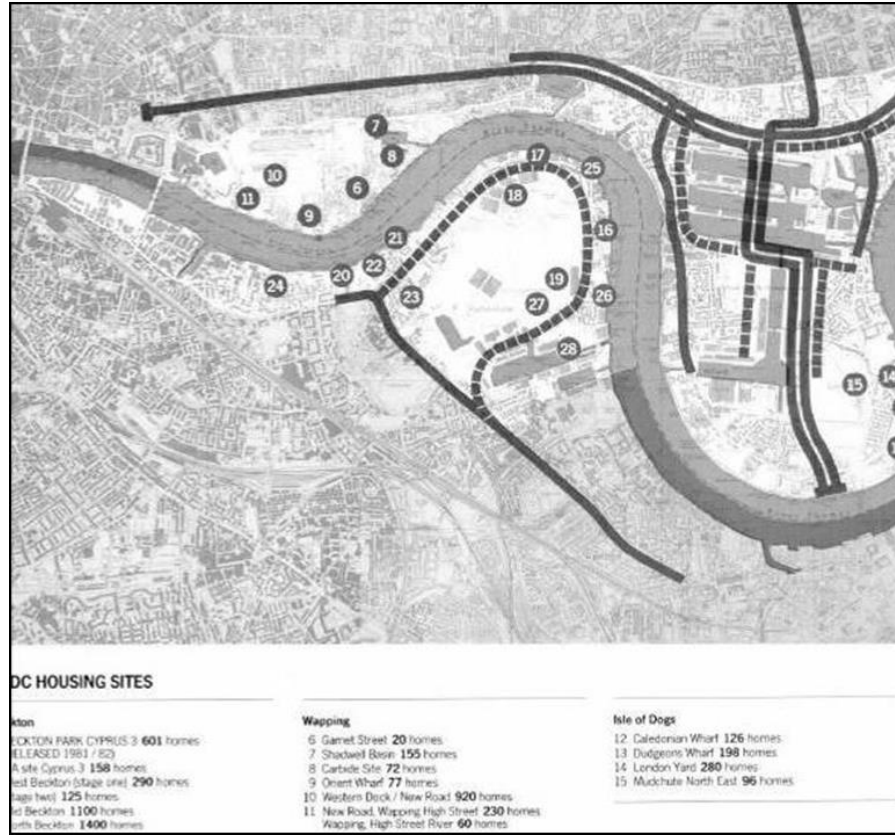
- bölgedeki yapıların tekrar kullanılmasını sağlamak,
- mevcut ve yeni sanayi - ticaret alanlarının gelişimini desteklemek,
- bölgenin yeniden düzenlenerek canlanmasını ve çekici bir çevre yaratılmasını sağlamak,
- bölgede yaşamayı ve çalışmayı cazip kılacak konut ve sosyal servisleri sağlamak suretiyle bölgenin yeniden canlandırılması olarak tanımlanabilir.

Yapılan çalışmalar sonucunda LDDC'nin 1982 senesinde yayınlanan yıllık raporunda bölgenin gelişimi adına ele alınan anahtar konuların eski yapıların korunması, bölgede bulunan sanayi kollarının işlevsizleşmesi sonucunda yıllardır burada yaşayan bölge halkının karşılaştığı işsizlik sorunu ve ekoloji olduğu dikkat çekmektedir¹⁰⁸. Bu rapor kapsamında 13 km.lik kıyı şeridine yayılan 3 belediye alanı içinde kalan bu bölgenin dörde bölünüp farklı işlevler verilerek yeniden yapılandırılmasına, Surrey Dokları, Isle Dok, Wapping ve Limehouse ile Royal Dok

¹⁰⁷ LDDC (1982) London Docklands Development Corporation Annual Report and Accounts 1981/82,
<http://www.lddc-history.org.uk/reports/index.html>

¹⁰⁸ A.g.e, 1982.

alanlarına konut, işyeri, sanayi, havalimanı, kültürel tesis gibi işlevlerin verilmesinin uygun olduğu kararlaştırılmıştır. LCDD bir planlama kuruluşu olmasına rağmen kendisi yapı inşa etmemiş, buna karşılık bölgede inşa edilecek yeni binalar için tasarım ilkeleri belirlemiştir. Bölgede sekiz adet koruma alanı tasarlanmış ve bu bölgelerin herbirinin *birbirleri ve kentle* olan bağlantısını sağlamak, kolay ulaşılabilirlik sağlamak hedeflenmiştir¹⁰⁹. Alanda yer alan ulaşım olanaklarının iyileştirilmesine önem verilmiş olup, bu doğrultuda Dockland Hafif Raylı Sistemi kurulmuş, Thames Nehri üzerinde işleyen “riverbus” adı verilen büyük kapasiteli ve hızlı su taşımacılığı sağlayan ulaşım sistemi geliştirilmiş, küçük bir havaalanı inşa edilmiş ve karayolu ulaşımı iyileştirilmiştir. Ulaşımın ele alındığı çalışmalarla beraber sürdürülebilirlik ve ekolojik yaklaşım odaklı, enerji tasarrufunun etkin şekilde dâhil edileceği projeleri gerçekleştirebilmek ve süregelen hizmet politikasını bir üst noktaya çıkarmak adına mevcut altyapı sistemleri geliştirilmiştir. Özel teşebbüsün bölgeye olan ilgisinin artmasını sağlamak adına da vergi kolaylıkları sağlanmış, yatırımı teşvik edici kararlar alınmıştır¹¹⁰.



Şekil 3.12. Londra Doklarının Konut Alanı Olarak Düzenlenmesi, LDCC 1982
<http://www.lddc-history.org.uk/reports/index.html>

¹⁰⁹ Gülersoy, N. Z., 1995. Çevre Kalitesini Yükseltme Çalışmalarından Bir Örnek: Londra Docklands, Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu, 5-7 Haziran 1995, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul, 1995, s. 53-65.

¹¹⁰ Urkun Bowe, İ., 2008, "Comparative Analysis Of Post Industrial Dockland Transformation Initiatives: Guidance For Policy For The Haydarpaşa Port And Surroundings", Middle East Technical University, Social Sciences Institute Urban Policy Planning And Local Governments Programme, Ankara, pg.21.

LDDC'nin çalışmaları, 1987 yılına kadar kendi bünyesinde gerçekleştirilmiş ve bu durum bölge halkı tarafından tepkiyle karşılanmıştır¹¹¹. Endüstri alanlarının yeniden işlevlendirilmesi sonucunda oluşan yeni konut alanları bölge halkına hitap etmemiş, üst düzey kullanıcı kitlesi hedeflediği için bölge halkı hem yapılan çalışmaları uygun bulmamış; hem de gelişmelerin kamu yararına olmadığı yönünde görüş bildirmiştir. Bunun üzerine LDDC daha fazla kamu yararını gözeten politikalar geliştirmeye yönelmiştir. Özellikle uygun fiyatlı sosyal konut ihtiyacının karşılanması üzerinde durulmuştur¹¹².

Dönüşüm çalışmalarında ele alınan bölgelerden Isle of Dogs bölgesinde ise yoğun olarak medya - bilişim teknolojileri üzerinde çalışan ofislerin ve ofis işlevinin ön planda tutulduğu görülmüştür. Aynı zamanda bu yapılara hizmet verecek ticaret işlevi ve kamusal alanlar da projelere dâhil edilerek sosyal mekân kalitesinin artırılması hedeflenmiştir. Etkileyici yapılarıyla son dönemin ilgi odağı olan Canary Wharf başta olmak üzere Heron Quays, Harbour Exchange gibi iş merkezlerini barındıran Isle of Dogs bölgesinin yeni Docklands planlamasının finans merkezi olarak gelişimi için konulan hedefler doğrultusunda bir takım yasalar çıkartılmış ve yatırımcılara bazı kolaylıklar sağlanmaya çalışılmıştır.

Şehir merkezine en yakın konumda bulunan Wapping'de ise birçok eski yapı restore edilerek farklı işlevlerle yeniden kullanılabilir hale getirilmiş, bölge hafif sanayi yapıları ve otel, yatçılık gibi işlevlerle beraber tekrar kurgulanmış; konut yerleşimlerinin yoğunluğuyla birlikte, farklılaşan ticaret ve eğlence işlevleri bölgenin genel yapısını oluşturmuştur. Yeni yapılar arasında kültürel ve rekreasyon işlevlerin yüklendiği binalar öne çıkmıştır. Genel olarak lüks konutun ve loftların tercih edildiği Surrey Docks bölgesi Wapping'le benzer bir şekilde yapılandırılmıştır. Böylece bu bölgedeki dönüşüm süreci de ekonomik kaynakların daha etkin kullanılmasıyla hızlı bir şekilde gerçekleştirilmiştir.

¹¹¹ Gülersoy, N. Z., 1995, "Çevre Kalitesini Yükseltme Çalışmalarından Bir Örnek: Londra Docklands", Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu, 5-7 Haziran 1995, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul, 1995, s. 53-65.

¹¹² Köksal, G., 2005, "İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma Ve Yeniden Kullanım Önerileri", *Doktora Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık anabilim Dalı Restorasyon Programı, İstanbul, sf.135.



Şekil 3.12. Wapping'de bulunan ve 1862 yılında inşa edilen 5 büyük depo binasından oluşan Metropolitan Wharf



Şekil 3.13. Surrey Docks Konumu ve Ticari Alan Giriş Kapısı 1930
(<http://www.greatmirror.com/index.cfm?countryid=143&chapterid=1564&picturesize=medium>)

Royal Docks bölgesi ise dönüşüm çalışmaları yapılan bölgelerden Londra kent merkezine en uzak olanıdır. Yeşil dokunun projelere yoğun bir şekilde dâhil edildiği bölgede yaklaşık 270 hektarlık bir alanda yapılan kentsel dönüşüm çalışmasında anayolların yeraltına alınarak izole edilmesi ve alanda kısa mesafeli uçuşlar için bir havaalanının yapılması da önerilmiştir. Konut, ofis ve ticari işlevleri de barındıran bölge oldukça fazla sayıda yeni oluşturulan rekreasyon alanına da sahiptir.

Günümüzde dönüşüm projeleri kapsamında Royal Albert Dock üzerine konumlandırılmış Londra Havaalanının hemen yanında, Excel London Sergi Salonunun da karşı kıyısında bulunan ve 20. yüzyılın hemen başlarında döneminin en büyük un değirmenlerinin konumlandığı alanda yapılmasına karar verilen ve döneminin dünya çapında nam salmış firmalarından olan Vernon&Sons firmasına ait Millenium Mill değirmeninin de içinde bulunduğu bu atıl alan için halen kentsel dönüşüm projeleri üretilmektedir¹¹³.



Şekil 3.14. Royal Dock Alanlarının Geçmişine Ait Görseller Ve Günümüzde Kentsel Dönüşüm Yapılması Planlanan Royal Dock Üzerindeki Alanlar

(<http://www.becktonparkside.co.uk/photos.html>, <http://londonist.com/2013/06/royal-docks-get-new-boost-as-mayor-announces-silvertown-quays-plan.php>, www.mapsgoogle.com/london, <http://www.standard.co.uk/news/london/1bn-minicity-at-royal-albert-docks-will-be-gateway-for-tiger-businesses-from-asia-8636021.html>)

¹¹³ <http://www.standard.co.uk/news/london/1bn-minicity-at-royal-albert-docks-will-be-gateway-for-tiger-businesses-from-asia-8636021.html>

3.3.1.3. Venedik İç Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, İtalya

Kuzey İtalya'da bulunan uzun yıllardır tarihi tüm yapıların akıbeti hakkında ciddi bir sorun haline gelen, ancak son yıllarda yapılan yoğun ve ciddi çalışmalar neticesinde kontrol altında tutulan lagün ve kanalların, sağlıklı ve temiz olarak devamları sağlanan Venedik kenti 118 küçük adacıktan oluşur. Bu adacıkları birbirinden ayıran 170 kanal ve bunları birbirine bağlayan 400 köprü bulunur. Kent, 19. Yüzyılda karaya köprüler vasıtasıyla bağlanmış, özellikle tersaneleri ve sanayi yapılarıyla önceki dönemlerde savunma sanayinde de önemli bir yere sahip olmuştur¹¹⁴.

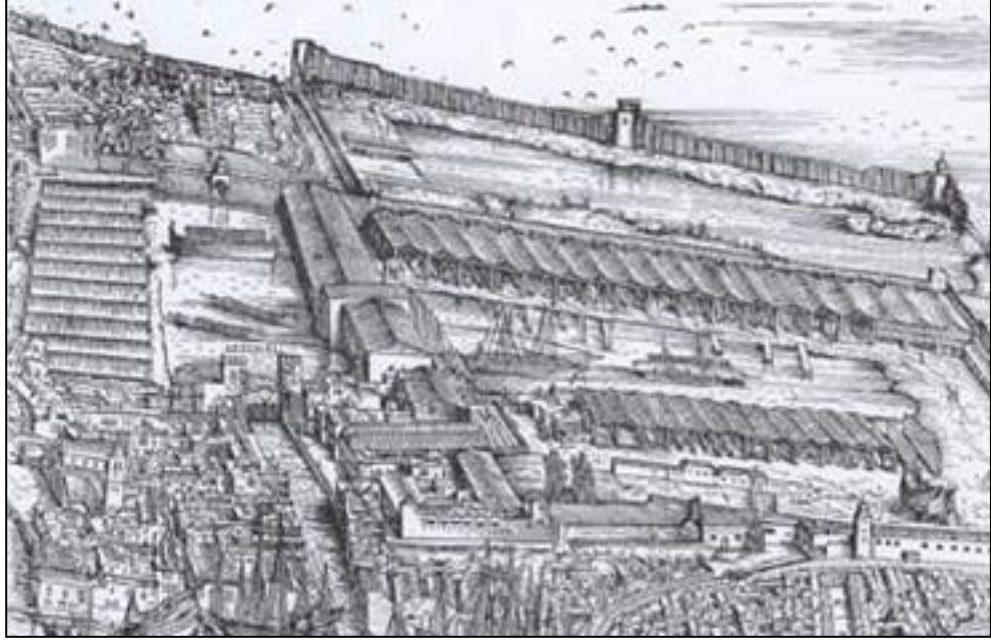
Kenti iki ana karaya bölen Grand Kanal (*Canal Grande*) yaklaşık 4 km uzunluğunda, yer yer 30 ile 70 m genişliğinde, derinliği 5 metreye varan Venedik'teki en büyük kanaldır. Kanal S şeklinde aktığı için "volta die canal" olarak adlandırılmıştır. Grand Kanal'a yaklaşık 45 adet küçük kanal bağlanmaktadır. Dolayısıyla kentin ulaşımı bu kanallar ve üzerine konumlanmış köprülerle sağlanmaktadır. 19. yüzyılda kente gelen demiryoluyla Santa Lucia tren istasyonunun inşasının özellikle lagünün kuzey cephesinde büyük değişikliklere sebep olduğu görülmüştür. Bu değişimlerle beraber yoğun olarak konut dokusunun görüldüğü alanlarda ticaret ve zanaat işlevlerinin ön plana çıktığı görülmüştür. Bugün eğitim yapısı olarak işlevlendirilen ve üniversitenin bir parçası olan San Giobbe mezbahasının da yapılmasıyla kentte halen devam eden altyapı problemleri o dönemde daha, vahim bir durum olarak ortaya çıkmış, bu problemi çözme amaçlı olarak da Arsenalin arka tarafına gaz üretim alanları ve depoları yapılmıştır. Kentin gelişim sürecinde yeni liman bölgesinin kentin batısında oluşturulmasıyla beraber liman işlevinin de bu bölgeye doğru kaydığı görülmüştür¹¹⁵.

Arsenal, dünyanın en büyük sanayi öncesi üretim merkezlerinden birisi olarak 46 hektar alana yayılmış ve çok kısa bir geçmişe kadar 2.000 çalışanıyla tam kapasite hizmet veren bir endüstri alanıdır. Bu yapı kompleksinin içinde, farklı alanlarda her tür mühimmat, halat ve silahlanma gibi uygulamalar ile bir gün gibi kısa bir sürede gemiye monte edilebilir prefabrik gemi bölüm veya diğer uygulama aparatların üretildiği bir hale gelmiştir. Takip eden zaman içinde deniz kuvvetleri ve askeri ihtiyaçlar nedeniyle Arsendale birçok dönüşüme uğradı. Zaman geçtikçe Arsendale askeri önemini kaybetti ve ticaret bölgesi olma yolunda ilerledi. 1797 yılında Napolyon Bonapart Venedik'i işgaline kadar kentin ekonomik güç kaynağı konumunda olan bu tersaneler Venedik'in deniz ticaret gemilerinin

¹¹⁴ <http://tr.wikipedia.org/wiki/Venedik>

¹¹⁵ Haznedar, B., 2008, "Yenilenen Kentsel Kullanımlar Doğrultusunda Kent İçindeki Endüstri Alanlarının Dönüşüm Süreci - Ruhr Bölgesi Ve Hafencity Hamburg Örnekleri", Yıldız Teknik Üniversitesi FBE Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı, İstanbul, sf.34-36.

çoğunluğu kompleksinde üretildi. 1876 ve 1909 yılları arasında Darsena Nuova ve Nuovissima arasında yeni yapıların oluşturulmasıyla son alanda can alıcı büyüme girişimi gerçekleşti¹¹⁶.

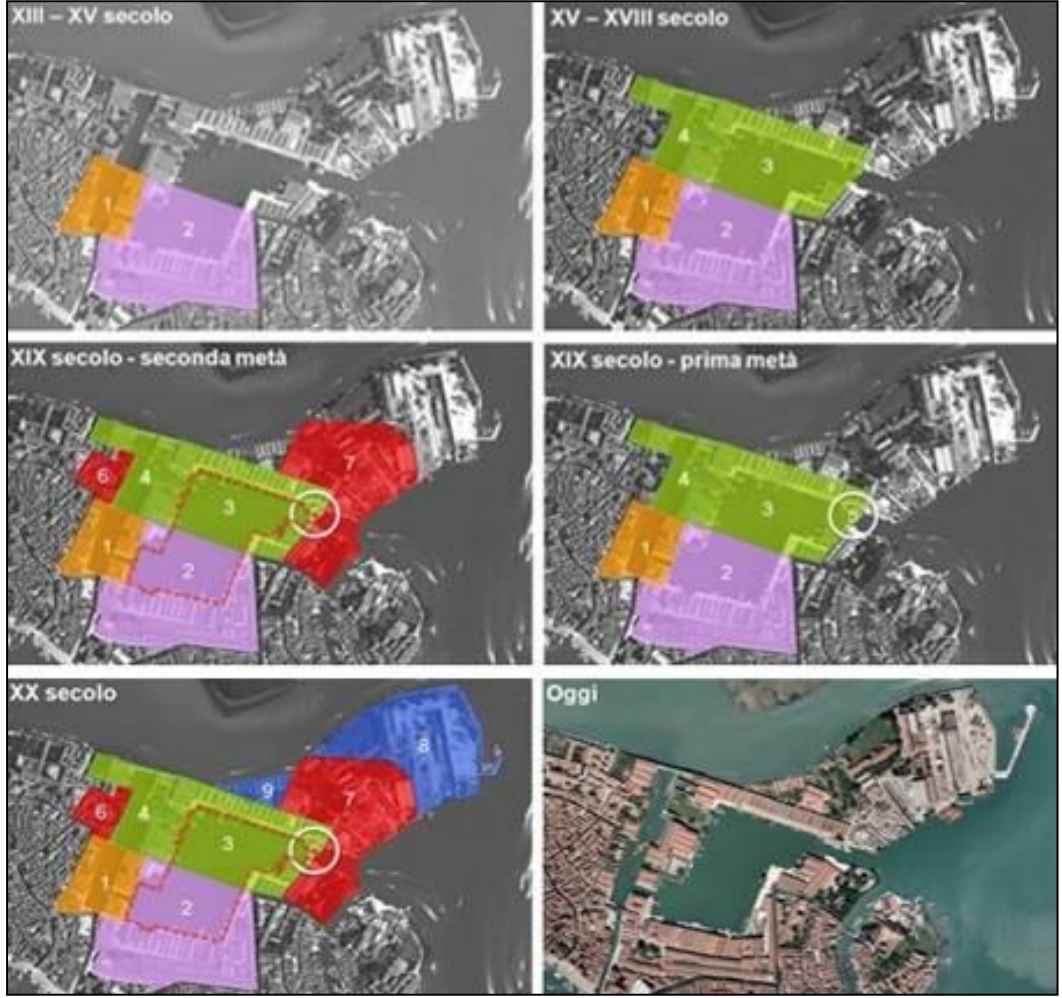


Şekil 3.15. İtalyan Ressam Jacopo de' Barbari'nin Kuşbakışı 16.Yüzyılda Yaptığı Kuşbakışı Arsenal Yerleşimini Gösteren Bir Gravür (http://www.secondchanceproject.eu/wp/?page_id=12)

Arsenal bugünkü haline en yakın işleyişle, 10. yüzyılın başından bu yana yüzyıllar boyunca modern bir fabrika gibi çalışmaya devam etti. Gemi inşa tekniklerinin sürekli gelişmesi nedeniyle, tersane ilk konumlandığı haliyle kalmamış, bünyesindeki binalar ve üretim alanlarına yapılan fiziksel ve işlevsel uyarlamalarla organik gelişimini hızla sürdürerek I. Dünya Savaşı'nın başlangıcına kadar orijinal işlevini muhafaza etmiştir.

M.S.200 yılının başlangıcında kurulma amacı depolama ve ticari filo yönelik malzemelerin korunması için bir belediye tesisi olan Arsenal (Arzana), 1473 itibaren genişlemiş, hem herhangi bir tehlikeli olasılıkla karşı karşıya olan gemilerin (50-100 kadar) korunaklı bir yerde saklanması için, hem de filo üretimi ve silah rezervi oluşturmak adına bugünkü haline dek organize bir işleyişle gelmiştir.

¹¹⁶ Aras,G., "12. Venedik Mimarlık Bienali", Etkinlik Dosyası, Arkitera.com, Ağustos 2010, URL: <http://v3.arkitera.com/eventfile.php?action=displayEventFile&ID=179&year=&aID=3133&o=3131> ,Tarih: 04.02.2014



Şekil 3.16. Venedik Tersane Bölgesinin 13 .yüzyıldan Günümüze Gelişimi
(<http://www.salve.it/it/soluzioni/speciali/arsenale/arsenale2.htm>)

20. yüzyılın Arsenalinde bulunan bazı örgütsel kısımlar¹¹⁷;

- Bileşenlerin depolanması;
- Hat (hidrolik) montaj;
- Büyük bir fabrikada işçilerin konsantrasyonu;
- İş bölümü;
- Fonksiyonların uzmanlaşma;
- Mikro-profesyonellik maksimum kullanımı.

Sanayi Devrimi'nin ardından on dokuzuncu yüzyılda gemi gövdelerinin ve rüzgar tahrik yapımı için demirin ahşabın yerine gelen iyi bir alternatif olduğu gerçeğinin ortaya çıkmasıyla birlikte inşaat teknikleri de kısa sürede değişim göstermiş, tersanede inşa edilen botların karakterlerinde değişiklikler gözlemlenmiştir. Üretim yerleri, barınak ve gemilerin bakımı doğal olarak bu değişikliklere uyum sağlamak

¹¹⁷ The Arsenal of Venice web sayfası, "From Craft Production To Industrial Production" Görüntüleme Tarihi: 04.02.2014, URL <http://arsenalofvenice.weebly.com/from-craft-production-to-industrial-production.html>

zorunda kalmıştır. 1866'da Venedik'in İtalya hakimiyetine geçmesiyle birlikte Venedik için büyük önem taşıyan deniz askeri garnizonun rolünü korumak zorunda olduğuna karar verilmiştir. Venedik'in doğal bir lagün olması, kentin topoğrafik ve morfolojik açıdan yerleşimi nedeniyle konum olarak güvenli bir şehirdir. On dokuzuncu yüzyılda Arsenale genelinde yapılan müdahaleler yalnızca fonksiyonel açıdan değil, aynı zamanda kompleksin görünümü açısından da derin bir değişikliğe neden olmuştur¹¹⁸. Arsenali genişletme ve uyarlama projesi, mekanlara giriş, tamamen yeni bina, ekipman ve modern bir tersane yaratmak bağlamında önemlidir. Tersane kompleksi içindeki alanların, mekanların ve binaların düzenlenmesine ek olarak tersanede bulunan makine ve ekipmanların güncellenmesine gidilmiştir. Bu güncelleme sürecinin en önemli delili fabrikalar, depolar ve rıhtım üzerinde çeşitli boyutlarda ağır tonajlı yükleri kaldırmak için kullanılan vinçlerdir¹¹⁹.



Şekil 3.17. Venedik Tersanesi'nde Koruma Altına Alınan Mekanik Endüstri Mirası
(<http://www.salve.it/it/soluzioni/speciali/arsenale/arsenale3.htm>)

Projenin amacı; alanın özgün modelinden uzaklaşmamak, sürekli bir yol boyunca tüm alanın yaşanabilirliğini sağlamak; engelliler için ulaşılabilir alanlar sağlamak, dışarıdan artan geçirgenliği ile alana erişim imkanı vermek, alanın özellikleri ve projenin hedefleri ile uyumlu işlevleri ve faaliyetleri sağlamaktır¹²⁰.

Arsenalin bazı bölgelerinde, çalışan partiler farklı etkinlikler, organizasyonlar ve çeşitli operasyonel girişimler yoluyla katılan kurumlarda ya da önerileri dile

¹¹⁸ The Arsenal of Venice web sayfası, "From Craft Production To Industrial Production" Görünüleme Tarihi: 04.02.2014, URL <http://arsenalofvenice.weebly.com/from-craft-production-to-industrial-production.html>

¹¹⁹ A.g.e., 2014

¹²⁰ <http://www.arsenaledivenezia.it/main/default.aspx?page=113>


getirmektedirler. Arsenal bünyesinde barınan fonksiyonlar Şekil 3.18'de gösterilmiş ve açıklanmıştır.





Şekil 3.18. Arsenalin Genel Olarak Hangi Amaçlarla Kullanıldığını Belirten Renkli Bir Lejand
(<http://www.arsenaledivenezia.it/main/default.aspx?page=115>)

Askeri ve Denizcilik Alanları: Rio della Tana ve bulunduğu havzanın güney tarafı boyunca uzanan kısım, son yıllarda Askeri Denizcilik Araştırmaları Enstitüsü'nde bir dönüşüm olmuştur. Ayrıca Rio della boyunca sıralanan Tana binaları ofisler, konut ve revir için kullanılmaktadır. Şehir surları dışında ve Deniz Müzesi dışından erişilebilir. Havza boyunca hala bazı atölye ve depolar çalışmakta; ancak binaların çoğu onarım gerektirmektedir. Deniz Kuvvetleri ile ilgili faaliyetler için ayrılmış alan Venediklilerin varlığını karakterize eder nitelikte bir kütüphane ve Askeri Denizcilik Araştırmaları Okulu gibi önemli kurumları kapsamaktadır.

Üretim Tesisleri: Gemi ve havzalarında inşaat ve sistemin "MUSA" Lagün sisteminin bakımıyla ilgili olarak Consorzio Venezia Nuova, Venedik Arsenal Tersanesi, Venedik Belediye Nakliyat Şirketi bölgeye yerleşmiştir. Novissima mücavir alanın doğu ucunda iskele, onarım için bekleyen gemilerin demirlemesi amacıyla rıhtım olarak kullanılır. Son zamanlarda bölgeyle ilgili yaptığı çalışmalarla da bilinen Ulusal Araştırma Konseyi Thetis'in ofislerinin bulunduğu ve ofislerle birlikte sergi alanlarının, laboratuvarlarının bulunduğu bu üretim tesisinin restorasyonu uzun sürmüştür.

 Kültür / Sergi Alanları: Çağdaş sanat ve mimarlık alanında sergileri gibi kültür sanat fonksiyonları güneyde yürütülmektedir. Yapılan bu organizasyonlar ile kent kullanıcılarını alana çekerek yapılan bu dönüşümün operasyonun ekonomik sürdürülebilirliğine katkıda bulunmaktadır. 1980 yılından bu yana Venedik Bienali arsenele ait mekanlarda gerçekleştirilmektedir.

 Konut Alanları: Tersanenin kuzeyine konumlanmış olan "Casermette" adlı kısım, Birinci Dünya Savaşı sırasında, denizaltı inşa eden personel için bir destek yapısı olarak yapılmış ve daha sonra denizciler için özel konutlara uyarlanmıştır. Binalar eskisine nazaran büyük ölçüde iyileştirilmiş olup, liman personeli tarafından konaklama alanı olarak kullanılmaktadır.

 Yaygın destek ve Araştırma faaliyetleri: Yukarıda bahsi geçen basitleştirilmiş tematik alanlara ek olarak, ziyaretçiler, işçiler, araştırmacılar ve gelecekteki kullanıcıların hizmet faaliyetleri tespit edilmiştir. Konumu itibarıyla Tesa della Novissima sıra atölyeleri Arsenal girişinde konumlandığından dolayı şehir ve tersane arasında bir geçiş alanı oluşturmaktadır. Deniz teknolojisi ve çevre alanında, ulusal ve uluslararası platformda faaliyet gösteren Thetis Şirketi de hem alanın dönüşümünde uzun yıllardır Venedik için büyük sorun teşkil eden su yükselmesine çözüm olarak geliştirilen lagün projesine destek vermiş, hem de dönüşüm sonrası sanat, tersane ve sanatsever üçgeninde hem tersane içinde bulunan çeşitli mekanlarıyla bu alanın yeni üstlenmiş olduğu işlevde ön plana çıkmasını ve daha önceleri güvenlik açısından korunaklı, erişilemez olan Arsenal alanlarının dışa açılımlarında aktif rol almaya devam eden firmalardan birisidir. Thesis şirketinin kuruluş amacı, kültürel mirasın ve bu mirasın çevresiyle iletişiminin kurulmasını, mirasın korunmasını ve geliştirilmesini sağlamaktır.

Son on yıldır, dönüşüme kent konseyi ve farklı aktörlerin katılımı ile alan yönetimi, anlaşmaları ve uygulama planlarının imzalanması ve uygulanmakta olan bir Master Planı'nın hazırlanması ile tüm alanı kapsayan dönüşüm için bir projeler geliştirilmiştir¹²¹.

¹²¹ <http://www.arsenaledivenezia.it/main/gallery.aspx?gallery=21-corderie%20artiglierie%20ex%20fonderie>

Çizelge 3.1. Venedik Arsenal Dönüşüm Projesi İştirakçi Kurumlar

	Venedik Lagünü'nü korumak amacıyla, Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı'nca kurulmuş olan konsorsiyum, bu amaca hizmet eden inşaat firmaları ve sendikaların ruhsatlarını düzenleyen bir devlet kurumudur.
Yeni Venedik Konsorsiyumu	
	Arsenal içindeki tarihi kuru havuzun bakım ve onarımlarının yapılabilmesi için kurulan Belediye Ulaşım Şirketi'dir.
Actv	
	1997 yılından bu yana faaliyet gösteren şirket, inşaat ve çevre mühendisliği hizmeti vermektedir. Dönüşüm projeleri üzerinde uzmanlaşmıştır.
Thetis	
	İtalyan Ulusal Araştırma Konseyi ve Deniz Bilimleri Enstitüsü, 1966 Kasım ayında sel sonrası Venedik'in kurtarılması ve korunması hedefiyle kurulmuştur.
ISMAR - CNR	
	Denizcilik Kütüphanesi, Askeri Araştırmalar ve Denizcilik Okulu gibi önemli kurumların yer aldığı, Arsenal'in toplam alanının %62'sine hakim kurumdur.
RN	
	1981'den bu yana Arsenal içinde faaliyet gösteren, 15,000 m ² sergi alanı ve tiyatro alanı, ofisler ve diğer hizmetler için ek 300 m ² alana yayılan bienaldir.
Venedik Bienali	

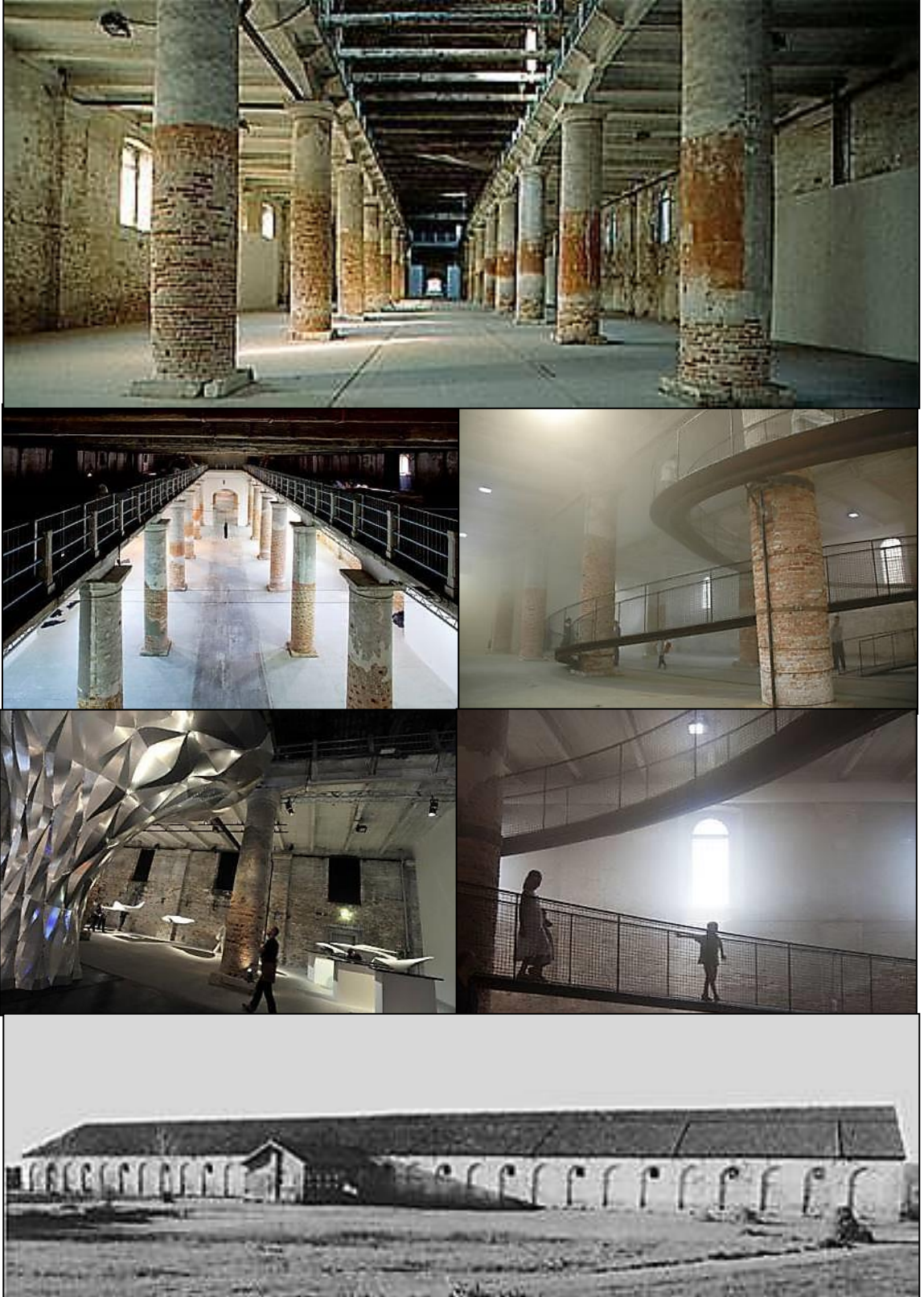


Şekil 3.19. Casarmette İşçi Konutları Dönüşümünün Öncesi Sonrası Ve Konumu
(<http://www.arsenaledivenezia.it/main/gallery.aspx?gallery=19-casarmette>)

Arsenale hizmet veren ve 1500 yılının ikinci yarısında inşa edilen (Corderie dell'Arsenale) eski *Halat fabrikası* en büyük kamu binası kabul edilmiştir. Yapımı sırasında 112 bin adet tuğla kullanıldığı bilinen bina 1807 yılında Napolyon tarafından bir envanter olarak koruma altına alınmıştır. Bu tarihi yapının geniş odaları günümüzde Venedik Mimarlık Bienali mekânlarından biri olarak kullanılmasının yanı sıra tekne yapımı için de kullanılmaktadır.



Şekil 3.20. Arsenal içinde Thesis Şirketine ait Ofis Tesa Del Novissima No.106
(<http://www.spaziothesis.com/2011/12/location.html>)



Şekil 3.21. 16.yüzyıla ait Cordierie Arsenal / Halat Fabrikasının Dönüşüm Öncesine Ait Görselleri ve Mimarlık Bienali Kapsamında Yeni İşleviyle Kullanımı

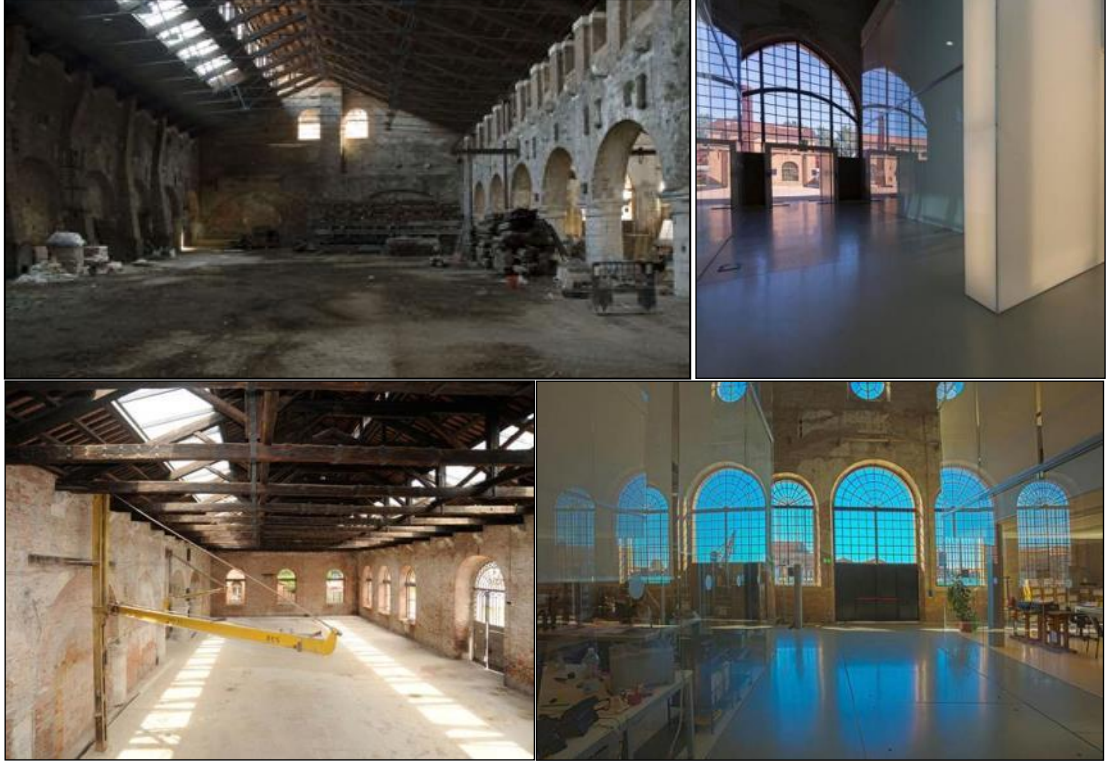
(<http://www.theguardian.com/artanddesign/2010/aug/31/venice-architecture-biennale>, <http://www.lifestyle43.com/culture/8298/venice-common-ground-for-today-architecture/>, <http://www.royalacademy.org.uk/ra-magazine/blog/ra-magazine-blog-biennale-diary,21,BAR.html>, <http://www.archeove.com/public/mattoni/mattoni.htm>)

Dört tarafı suyuyla çevrelenen ve 46 hektarlık geniş bir alana yayılan Arsenal alanının yalnızca bir kısmını etkisine alan yenileme ve dönüşüm sürecinin öncesinde ve sonrasında da özellikle bünyesinde barındırdığı 16. Yüzyılın Rönesans ve Barok dönemlerinin izlerini taşıyan yapılarda görülebilen etkileyici işçiliklerle ve kentin tarihsel gücüyle hala ayakta durmaktadır.

Arsenal alanlarının dönüşüm süreci Venedik kent dokusu, suyun kentle bütünleşmiş hali, vb. bütün özellikleriyle beraber ele alınıp kente yeni bir kültürel nirengi noktası olarak kazandırılması ise oldukça zorlu süreçleri barındırmış olan bir projedir. 13. Yüzyıldan itibaren kentle yoğun bir ilişki kurmuş olan bu yapı kompleksi, kolay erişilebilir konumda olması ve yapı ömrünü henüz doldurmamış ancak günümüzde atıl kalmak durumunda olan mekan ve alanların uluslararası bienalin dikkatleri bu yönüyle de üzerine çekmesi sebebiyle, ana mekân olarak kullanılmaya başlanmıştır. Sivil kullanıma açılması ve sonrasında da kültürel amaçlı kullanımı doğrultusunda her yıl çok sayıda ziyaretçiyle sanatseverin yoğun ilgisini çeken yapılarda ciddi restorasyonlar yapılmıştır, fakat yapılan tüm bu çalışmalar ve tüm yeni kullanımlar bütün alanın çok küçük bir kısmında gerçekleştirilebilmiştir. Arsenalin yine küçük bir bölümünde ise halen tersane işlevi sürdürülmektedir. Önceki dönemlerdeki etkileyici yapısıyla karşılaştırıldığında simgesel denilebilecek bu faaliyet aynı zamanda bu bölgenin tarihsel kimliğinin tümüyle kaybolmasının da önüne geçmiştir¹²².

Genel olarak dönüşüm kapsamında ele alınan binalara yapılan müdahalelere bakıldığında endüstri mirası niteliğindeki tüm bu yapılara bir kabuk mantığıyla yaklaşım, bu kabuğa çok ilişmeyen ve istenildiğinde tekrar eski haline dönüştürebilecek nitelikte "takı"lar ile yeni mekan oluşumları yapılmasına özen gösterildiği dikkati çekmektedir. Yapılan tüm bu takısal / eklentisel müdahalelerde kullanılan malzemelerin biçim ve form ilişkisinin geçmişi referans almasından kaçınılmış aksine çağdaş malzemenin sunduğu imkanlarla mekan içinde bazı illüzyonlar uygulanmış, kabuk yapının ritmi ve sürekliliği mekanın içinde de algılatılmaya özen gösterilmiştir. Bu yapılar atıl kaldığı dönemin köhneliğinden uzaklaşmış, bugün kendilerine yüklenen yeni manalarla geçmişin bugüne hala aynı güçlü bir şekilde yansıdığını göstermektedir.

¹²² Haznedar, B., 2008, "Yenilenen Kentsel Kullanımlar Doğrultusunda Kent İçindeki Endüstri Alanlarının Dönüşüm Süreci - Ruhr Bölgesi Ve Hafencity Hamburg Örnekleri", Yıldız Teknik Üniversitesi FBE Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı, İstanbul, sf.34-36.



Şekil 3.22. Tesa Della Novissima Depo Alanlarına Yapılan Ofis Alanları
<http://www.mosevenezia.eu/?gallery=infrastrutturazione-e-nuove-funzioni>



Şekil 3.23. Tesa Della Novissima Depo Alanlarının Dönüşüm Sonrası Durumları
 ve İç Mekan Tasarımları, (<http://www.studioglass.it/?p=95>)

3.3.1.4. Ferrol İç Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi, İspanya

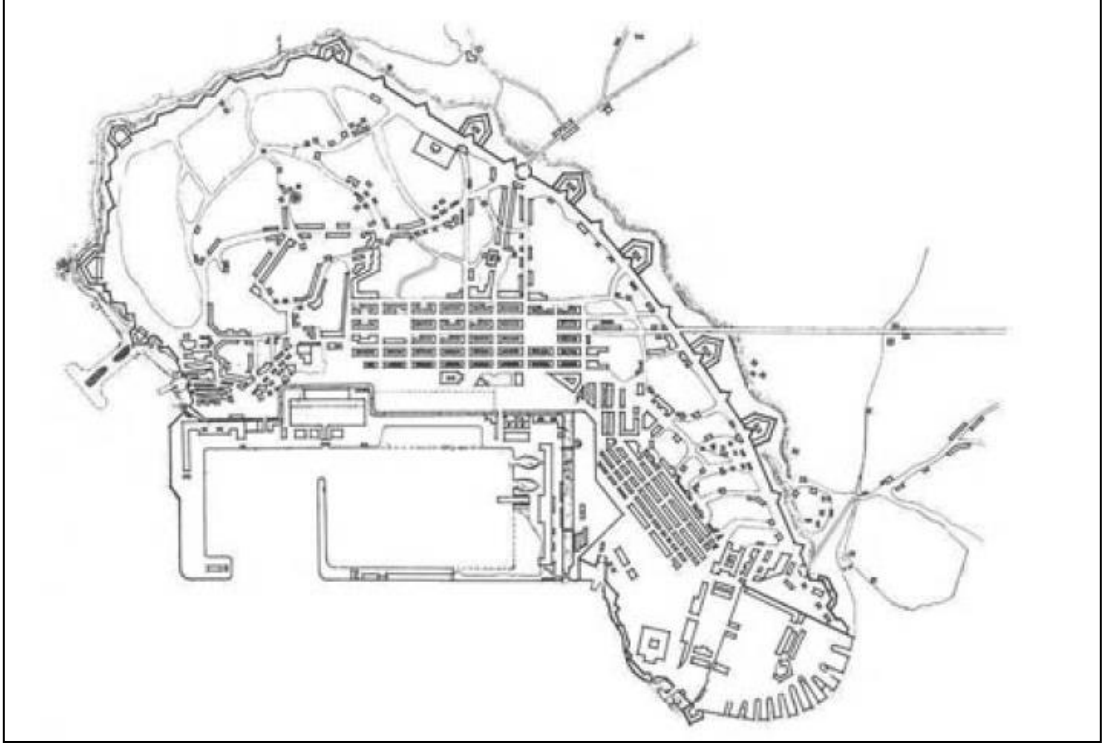
İspanya'nın Galiçya Bölgesi'ndeki A Coruña eyaletine bağlı Ferrol şehri, ülkenin kuzey batı köşesinde konumlanmış tarihi bir tersane şehri olup, işçi sınıfı ve yönetim diyalektiği içerisinde yüzyıllar geçirmiş bir kültür mirası kentidir. Doğal bir korunaklı liman coğrafi özelliğine sahip olması sayesinde, İspanya'nın 18. Yüzyılın başlarından itibaren önemli bir denizcilik, gemi inşa ve onarım merkezi ve İspanya ordusunun Kuzey Deniz Kuvvetleri departmanının başkenti olmuş, çevre ülkelerin işgal etmek için türlü girişimlerine maruz kalmıştır¹²³.

Şehrin tarihi gelişimi, Utrecht barış ve dostluk paktının, 1713 Nisan ayında imzalanmasının ardından; İspanya'nın, kendi sahillerini ve deniz ticaretini güvence altına almak için ordusunu yeniden şekillendirme ihtiyacı oluşmasıyla başlar. O dönem egemen olan Bourbon Hanedanı, özellikle İngiltere'nin, güneye ve batıda Amerika'ya açılan deniz yoluna tehdit oluşturabilmesi açısından, ülkenin en kuzey batı köşesinde konumlu, ayrıca dağlarla etrafı çevrili bir boğaz coğrafyası sayesinde korunaklı olan Ferrol şehrini, 1726 yılında bölgenin başkenti ve denizcilik üssü olarak belirlemiştir. Bu kapsamda *Ferrol Viejo* (Eski Ferrol) adlı küçük kasabanın etrafında aynı isimli şehir kurulmuştur. Sahil şeridinde, şehri korumak üzere iki kalenin ve yedi koruma üssünün inşa edilmesinin ardından, geçici olarak çevre illere konumlanan ofisler, ambarlar ve atelyeler bugünkü konumlarına taşındı. Bu yeni şehrin kurulmasındaki önemli faktörlerden bir tanesi, faal olarak hizmet vermeye başlayan tersanenin de etkisiyle nüfusun artmış olması ve eski kasabanın yetersiz kalmış olmasıdır.

Kronolojik süreci dört erada incelenebilecek olan Ferrol şehri, askerler ve işçilerin birbirinden ayrı yaşaması için öngörülen *Esteiro* ve *La Magdalena* bölgelerinin kurulmasıyla, sosyal segregasyonun ve orduya bağımlılığın hüküm sürdüğü birinci eraya 1750'li yıllarda giriş yapmıştır. Esteiro bölgesi tersane ayaklarına kurulu, o dönem "Maestranza" olarak adlandırılan tersane ve doklarda çalışan işçilerin ve ailelerinin yaşadığı bölge iken, La Magdalena bölgesi Deniz Kuvvetleri personeline ev sahipliği etmek üzere inşa edilmiştir. Tersane alanının bitişiğinde kurulan, dikdörtgen şeklindeki "Esteiro Meydanı"nda askerlerin kullanımı için tasarlanmış ofisler, askeri kilise, hastane ve barakalar inşa edilmiştir. Kesin çizgilerle birbirinden ayrılan iki sosyal sınıf, şehrin ekonomik kaynağının ordu olması sebebiyle, mensuplarının imtiyazlı oldukları bir ayrıma sebebiyet vermiş, işçilerin kurallara uymadığı taktirde cezalandırıldıkları, bir iş kazası olmadığı sürece meydan

¹²³ http://en.wikipedia.org/wiki/Ferrol,_Galicia

hastanesini kullanmalarının yasaklandığı bir yaşam şekli oluşmuştur. Şehrin inşasından sorumlu, ordu mühendisleri son olarak 9 dik ve 6 paralelden yoldan oluşan, iki ayrı köşede ana yolların çıkışına iki meydanın kurulu olduğu bir şehir planlamıştır¹²⁴.



Şekil 3.24. 1859 Yılı Ferrol Şehir Haritası
(http://journals.cambridge.org/fulltext_content/supplementary/UHY/supp1/Files/tale.pdf)

1809 yılında Fransız ordusunu, İngiliz ordusu ile karşı karşıya getiren Corunna savaşı'nda, şehir İngiliz ordusunun işgaline karşı başarıyla savunulmuş olmasına rağmen, Fransız ordusunun arsenal ve kaleleri ele geçirmesine engel olamamıştır. Dönemin İspanya kralı Ferdinand VII, Napolyon tarafından 1813 yılına kadar alıkonulmuş olup, İspanyol ordusunun kendisini Bailén savaşında kanıtlamasıyla İngiliz yönetimi 1809 Ağustos ayında Ferdinand VII'nin kraliyetini tanıdığını kabul etmiş ancak Fransız yönetiminin Valençay paktını yapıp, kralı İspanya'ya iade etmesi dört yıl sürmüştür¹²⁵. Böylelikle 19. yy.'da ekonomik krizin etkisiyle ve ordu mensuplarının nüfusunun azalmasıyla sosyal ayrımın azaldığı yeni bir era başlamıştır. 1898 yılında Amerikan savaşında, İspanya ordusunun yok edilmesi sonucu, artan gemi talebini karşılamak üzere, teknik bilgi alışverişinin de önünü

¹²⁴ Cardesín, J.M., 2004, "A Tale of Two Cities". The Memory Of Ferrol, Between The Navy And The Working Class", Ferrol Urban History, Cambridge University Press, s.1-30,
http://journals.cambridge.org/fulltext_content/supplementary/UHY/supp1/Files/tale.pdf Görüntülenme Tarihi: 12.12.2013

¹²⁵ http://en.wikipedia.org/wiki/Ferdinand_VII

açacak sıradışı bir hamle ile, İngilizlerin de pay sahibi olduğu İspanyol Gemi İnşa Topluluğu (Sociedad Española De Construcción Naval) kurulmuştur. Bu kurumun yönetiminde Ferrol tersanelerinde 1913 ila 1947 yılları arasında kruvaziyer, mayın gemisi, yük mavnası gibi türlü amaçlara hizmet eden toplamda elliden fazla gemi inşa edilmiştir¹²⁶.

Diktatör Franco'nun yönetime geçmesiyle ordu güdümlü yönetim yeniden başa geçmiş, Franco doğum yeri olan Ferrol şehrinde yeniden birçok değişikliğe sebep olmuştur. Başta kendi heykeli olmak üzere, meydanlara önemli askerleri çağrıştıran eserler inşa edilmiş, sokak isimleri değiştirilmiş, hatta şehrin ismi 'El Ferrol del Caudillo' olarak belirlenmiştir. Caudillo, İspanyolca'da lider anlamına gelen, hispanik ülkelerde karizmatik popülist diktatörleri tanımlamak için kullanılan bir betimlemedir¹²⁷.



Şekil 3.25. Espana Meydanı'ndaki General Franco Heykeli
(http://journals.cambridge.org/fulltext_content/supplementary/UHY/supp1/Files/tale.pdf)

Diktatörün 1975 yılında ölümünü takip eden dördüncü erada, ülke yönetiminin çok partili koalisyon olduğu ve yerel yönetimin her seçimde farklı bir parti olduğu stabil olmayan bir yirmi yılın sonunda, Sosyalist Parti'nin de desteğini alan Galiçya Milliyetçi Partisi 1999 yılında yönetime geçerek, Ferrol için yapıcı bir şehir planı stratejisi geliştirmiştir. Dört ayaktan oluşan bu strateji, öncelikle gemi inşa sanayinin tekrardan hayata döndürülmesi, Ferrol bölgesini İber yarımadasına bağlayacak bir

¹²⁶ <http://funkoffizier.com/2008/02/19/historia-de-los-astilleros-bazan-ferrol-y-lista-de-buques-construidos/>

¹²⁷ <http://en.wikipedia.org/wiki/Caudillo>

otobanın inşası, şehir düzenlenmesi ve yaşamsal fonksiyonlarının iyileştirilmesi ve son olarak şehirdeki tarihi kale, arsenal ve özellikle Aydınlanma Çağı örnek bir şehri olarak La Magdalena'nın restore edilerek, turizme açılmasından ibaret olacak şekilde planlanmıştır¹²⁸. Stratejik iyileştirme ve restorasyon faaliyetlerinin sonucunda, Ferrol şehri çok önemli bir kültür mirası turizmi durağı haline gelmiştir. Ferrol şehrinde 18.yy.'da Avrupa'daki Aydınlanma çağının örnekleri olarak inşa edilen yapılar, özellikle şehrin tarihi gelişiminin üçüncü erasında, devletin de yönlendirmesiyle günümüze kadar korunmuş olup, bugüne çok önemli kültür ve endüstri mirasları olarak gelmişlerdir. 2007 yılında UNESCO'nun kültür mirası listesine, Aydınlanma çağını temsilen, resmen girmiştir¹²⁹.

1) Eski şehir ve doğal Curuxeiras rıhtımı, günümüzde aktif olarak tekne marinası olarak kullanılıyor olup, çevresindeki tarihi koruma üsleri kültürel mirasın örnekleridir.



Şekil 3.26. Ferrol Şehrine Ait Görsel

<http://caminodesantiago.lavozdegalicia.com/en/camino/english/in-stage-1-en/in-etp-1-lcl-1-en/>



Şekil 3.27. 1772'de inşa edilen en son San Carlos koruma üssünün 2004 yılındaki görünümü
(http://journals.cambridge.org/fulltext_content/supplementary/UHY/supp1/Images/PI/Etapa1/ic1-7.jpg)

¹²⁸ Cardesín, J.M., 2004, "A Tale of Two Cities". The Memory Of Ferrol, Between The Navy And The Working Class", Ferrol Urban History, Cambridge University Press, s.1-30,
http://journals.cambridge.org/fulltext_content/supplementary/UHY/supp1/Files/tale.pdf Görüntülenme Tarihi: 12.12.2013

¹²⁹ <http://whc.unesco.org/en/tentativelists/5138/>

2) 1759 yılında silah ambarı olarak inşa edilen "Instruction Headquarters" binası 740 metrekare alana kurulu Fransız çatılı, dikdörtgen bir yapı olup, günümüzde Ferrol'e hizmet eden lojistik denizadamı konaklama yeri olarak faaliyet göstermektedir.



Şekil 3.28. Google Maps sokak görüntüsü Tersane Yönetim Binası (www.mapsgoogle.com)



Şekil 3.29. 1903 yılına ait bir kartpostalda tersane yönetim binası
(http://journals.cambridge.org/fulltext_content/supplementary/UHY/supp1/Files/tale.pdf)

3) Dok Kapısı, günümüze kadar korunmuş önemli bir tarihi yapı olup, bu yapının içerisinde, Ferrol tarihinin ilk erasında, kurallara uymayan işçilerin, ellerinin ve ayaklarının kelepçelenerek hapis tutulduğu hücreler bulunmaktadır.



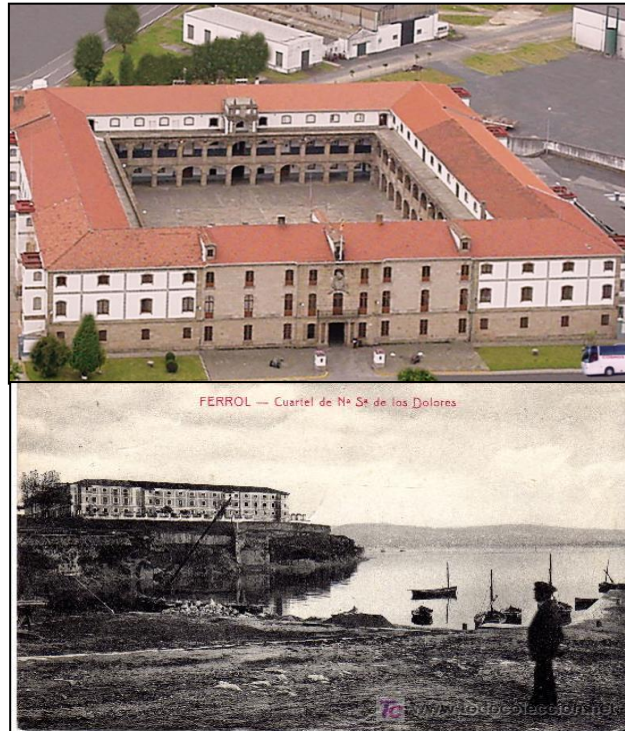
Şekil 3.30. Tersane Kapısı, Google Maps Sokak Görüntüsü ve 1900 yılından bir kare
(http://journals.cambridge.org/fulltext_content/supplementary/UHY/supp1/Files/tale.pdf)

4) Müze ve sergi alanı olarak kullanılan Deniz Müzesi ve Exponav binaları, tarihi Herrerias binası ve onun önündeki tarihte hapisane olarak kullanılan bir binanın yeniden işlevlendirilmesi ile günümüzdeki fonksiyonlarını almışlardır. Binaların dış kabuklarının ve strüktür yapılarının korunduğu, yeni işlevinin gerektirdiği parçaların ise istendiğinde geri alınabilecek şekilde ek olduğu gözlemlenebilmektedir.



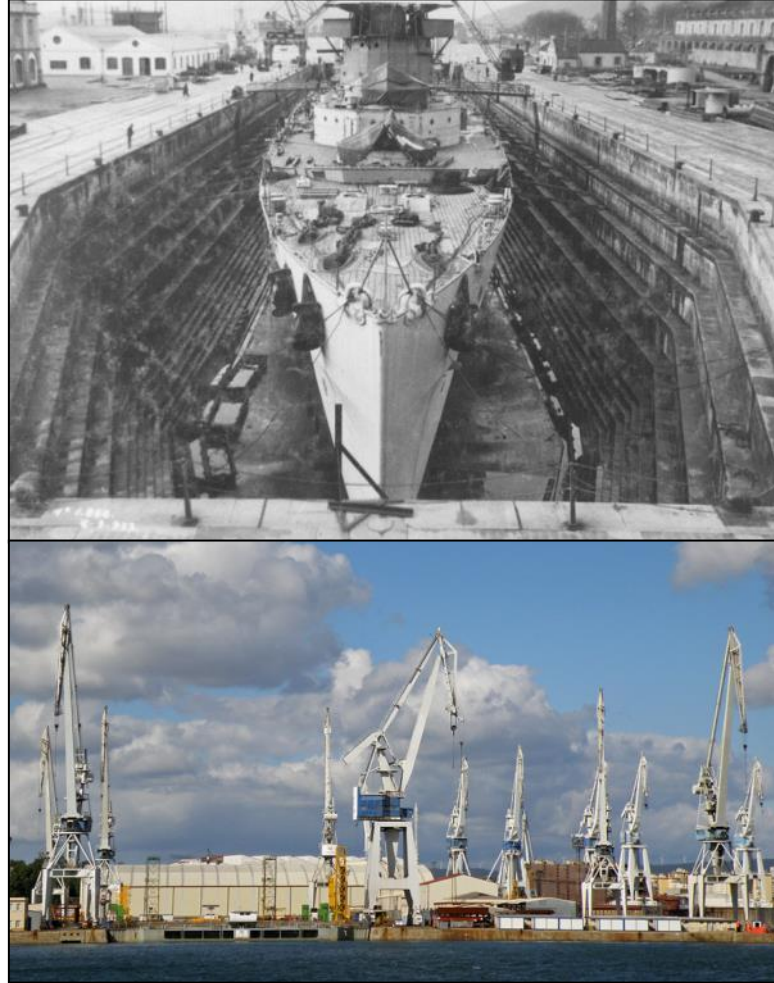
Şekil 3.31. Ferrol Deniz Müzesi'nden Görüntüler, ("10 Good Reasons To Visit Ferrol, Tourist Booklet", Sociedade Mixta de Turismo de Ferrol, S.A., C 67-2011)

5) Dolores Kışlası, inşası 1751 ile 1771 arasında süren İspanya ordusunun ilk kışlasıdır. Günümüzde askeri bir faaliyeti olmayıp, turistik olarak kullanılmaktadır.



Şekil 3.32. Dolores Kışlası 1914 ve Günümüz
<http://www.todocoleccion.net/ferrol-cuartel-n-s-dolores~x23751927>

6) Ferrol şehrinin en önemli kültür mirası, günümüzde halen faaliyetini sürdürmekte olan arsenaldir. Şehrin tarihsel gelişimi esnasında, 18.yy.'da inşa edilen ve sonrasında sırasıyla SECN yönetimi altında 53 gemi inşası ve Bazan yönetimi altında 152 gemi inşasına imza atan bu İspanya'nın en önemli gemi ve türbin imalatı sahası, günümüzde Navantia firması tarafından işletilmektedir. 5 adet yeni gemi kızağı, 4 adet kuru bakım havuzu ve türlü ihtiyaçlar için farklı ölçü ve kapasitelerde kreynlere sahip, tam teşekküllü bir tersanedir ve günümüzde gemi inşası ve onarımı faaliyeti gösteren bir tersane olarak tarihteki fonksiyonunu aynen devam ettirmektedir¹³⁰.



Şekil 3.33. Tersanedeki Tarihi Kuru Havuz ve Tersanenin Günümüzdeki Durumu

(<http://funkoffizier.com/2008/02/19/historia-de-los-astilleros-bazan-ferrol-y-lista-de-buques-construidos/>,<http://www.flickr.com/photos/sacre59/5007173771/sizes/o/in/photostream/>)

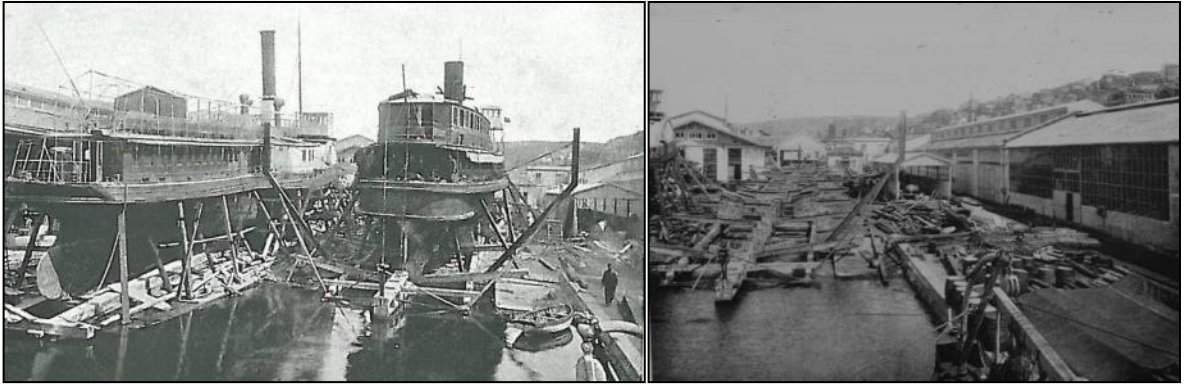
Ferrol şehrindeki koruma ve restorasyon faaliyetlerinin, yapıların ilk inşa edildiklerindeki fonksiyonlarını korumaya yönelik olduğu yahut müze, gösteri alanı ve turistik amaçlı olarak yeniden işlevlendirildiği dikkat çekmektedir. Yapıların orijinal yapıları korunmuş olup, mevcut fonksiyonlarının gereklilikleri, tarihi mirasa zarar

¹³⁰ <http://www.navantia.es/eng/instalaciones/ferrol.php>

vermeyecek ekler olarak tamamlanmıştır. Endüstriyel faaliyetlerinin yanı sıra önemli bir tarihi eser olmasından ötürü turistik açıdan da dikkat çeken tersane yapısı, kente ziyarete gelen yerli-yabancı turistlere kentte bulunan turizm ofislerince bilgi edinme amaçlı turlar düzenlemektedir¹³¹.

3.3.1.5. Hasköy Tersanesi Dönüşüm Projesi, İstanbul

Hasköy tersanesi Haliç kıyısından Beyoğlu'na bağlı Hasköy Piri Mehmet Paşa Mahallesi'nde, 277 pafta, 247 ada ve 13 parsel üzerinde yaklaşık 11 bin m2 arsa üzerinde konumlanmış bir sanayi bloğudur. Osmanlı Dönemi'nde 1854'ten 1945'e kadar Boğaziçi'nde yolcu ve yük taşımacılığı yapmak üzere kurulan vapurculuk anonim şirketi "*Şirket-i Hayriye*" tarafından, kendi bünyesinde bulunan vapur filosunun bakım onarımlarını yapmak üzere sıralı atölye biçiminde, birkaç küçük binada hizmet vermek üzere kurulmuştur. Sene 1884'e geldiğinde zamanla elindeki imkanları güçlendiren Şirketi Hayriye tersaneye 45 m. uzunluğunda bir kızak yaptırmış, vapurların bu kızağa çekilmesini sağlayabilmek amacıyla da kızağa bir ırgat konumlandırılmıştır. Bunun yanı sıra tersaneye torna tezgahı, inşaat atölyesi ve marangozhane kurulmuştur¹³². Bu eklemelerle tersane bakım onarımın yanı sıra küçük ölçekli teknelerin de yapılabildiği bir alan haline gelmiştir. Tersane bünyesinde ilk olarak arabalı vapur, elektrikli vapur ve yolcu vapuru da yapıldığı bilinmektedir¹³³.



Şekil 3.34. Hasköy Tersanesi'nde Gemi İnşa Edilirken
<http://wownturkey.com/forum/viewtopic.php?t=14376&start=710>

Şirket-i Hayriye 1945'te dönemin Ulaştırma Bakanlığı (Münakalat Vekaleti) tarafından satın alınmasının üzerine, sahibi olduğu Hasköy Tersanesi de Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. Söz konusu tersane 1950'lerde ise Denizcilik Bankası'na devredilmiştir. Bu devir işleminden önce Haliç Tersane'sine bağlı bir başmühendislik olarak çalışan yapı, devir işleminden sonra da Gemi İnşa ve Tamir İşletme Müdürlüğü adını alarak bağımsız bir kurum olarak

¹³¹ <http://www.minube.co.uk/place/ferrol-military-arsenal--a66811>

¹³² Tütel, E., 1994, "Hasköy Tersanesi", Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul.

¹³³ A.g.e, 1994

çalışmaya devam etmiştir. 1980'lere gelindiğinde tekrar el değiştiren tersane birçok şehir hattı vapurunun ve küçük teknelerin bakım-onarımını almıştır¹³⁴.

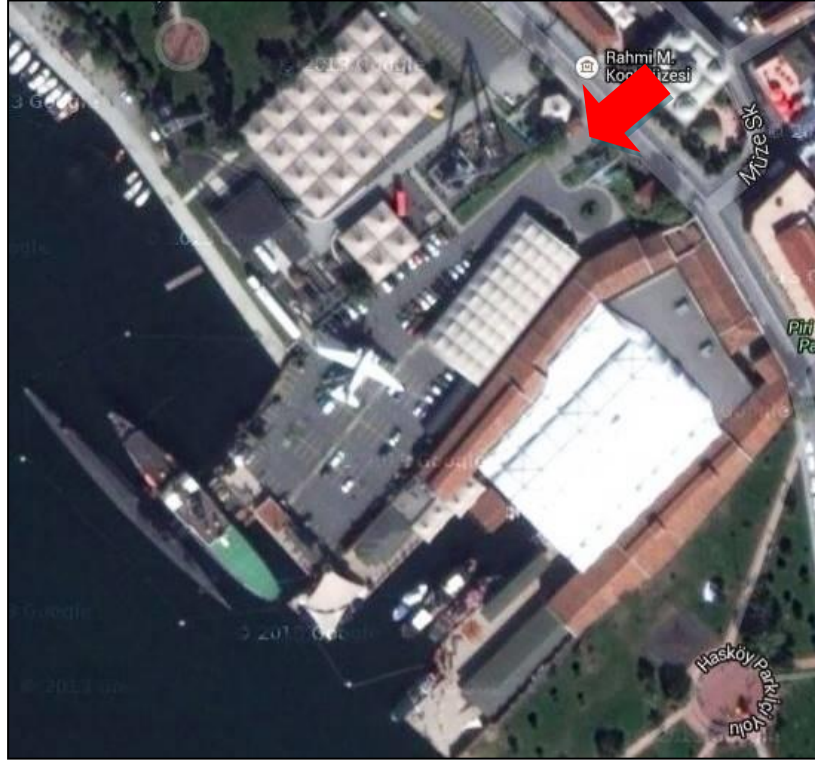


Şekil 3.35. Hasköy Tersanesi Yerleşim Planı
TMMOB, Gemi Mühendisleri Odası 50.Yıl Andacı, İstanbul, 2005, sf. 48

Hasköy Tersanesi, İstanbul 1 Numaralı kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu tarafından 15 Mart 1995 gün, 6464 sayılı karar ile tescil edilmiş,1996 senesinde işlevine son verildikten sonra ise Rahmi Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı'na satılmıştır. Dr. Bülent Bulgurlu, Neşe Ergin ve Erkan Bıçak tarafından hazırlanan restorasyon projesiyle birlikte, daha öncesinde tersanenin hemen karşısında bulunan, büyük lengerlerin ve diğer gemi-inşa sanayisinde kullanılan eşyaların yapımı için inşa edilen Lengerhane binasında ilk adımı atılan Rahmi Koç Müzesi'nin devamı niteliğinde işlevlendirilmesi düşünülerek 2001 senesinde hizmete açılmıştır.

¹³⁴ Rahmi M. Koç Müzesi, Hasköy, İstanbul, Tasarım, 117, 12 (2001) 49-62.

Türkiye'de ulaşım, endüstri ve iletişim tarihine adanmış ilk müze olan Koç Sanayi Müzesi'nde; Karayolu ulaşımı, demiryolu ulaşımı, denizcilik, havacılık, mühendislik, bilimsel aletler, iletişim, modeller, oyuncaklar ve eğitim bölümlerinde konu başlıkları ile ilgili çeşitli objeler sergilenmektedir¹³⁵. Yeni işlevin yoğunluğunun, anıt yapıya yüklenmeyerek yanına çağdaş malzemelerle yapılan ek binalara aktarılmasına özen gösterilmiştir. Lengerhane'ye ait avlunun altında inşa edilmiş olan ek yapı ile anıtın bağlantısı, anıtın zemin katında bulunan kapıdan inilen merdiven ile sağlanmıştır. Ek yapı, mevcut yapının mimari karakteristiğinden tamamen uzak, bugünü adresleyen, ancak yeni bir tasarım anlayışını ifade eder bir şekilde tasarlanmıştır.



Şekil 3.36. Rahmi Koç Müzesi Kuşbakışı Görünüm
<https://maps.google.com/>

Dönüşüm sonrası vaziyet planından görülebileceği gibi, müzeye, açık teşhir alanı ve otoparkın yer aldığı tersanenin batısındaki arsa tarafından girilmektedir. Genelde tek katlı yüksek taş binalar zeminde toplam 4300m² alana dağılmıştır. Bina müze olarak yeniden işlevlendirilirken; sanayi yapılarının tipik özelliklerinden olan sade plan şemaları ve büyük açıklıklara sahip mekanlar olmalarının avantajlarından faydalanılmış, bu tasarım sürecinde kolaylıklar sağlamıştır. Yüksek tavanlara sahip olan yapının işlevi müzeye dönüştürüldükten sonra yüksek tavanlara ihtiyaç duyulmamıştır. Bunun yanı sıra, yapıya yüklenen yeni işlevin ihtiyacı olan sergileme

¹³⁵ Bulgurlu, B. 2001. Rahmi M. Koç Müzesi, Tasarım Dergisi, Sayı 117, s. 49-62, İstanbul

alanları için anıtın özgün kapalı mekanları yetersiz kalmış, tüm koleksiyon ihtiyacının karşılanabilmesi için bu sorun yeni yapılan asma kat ile çözülmüştür¹³⁶.



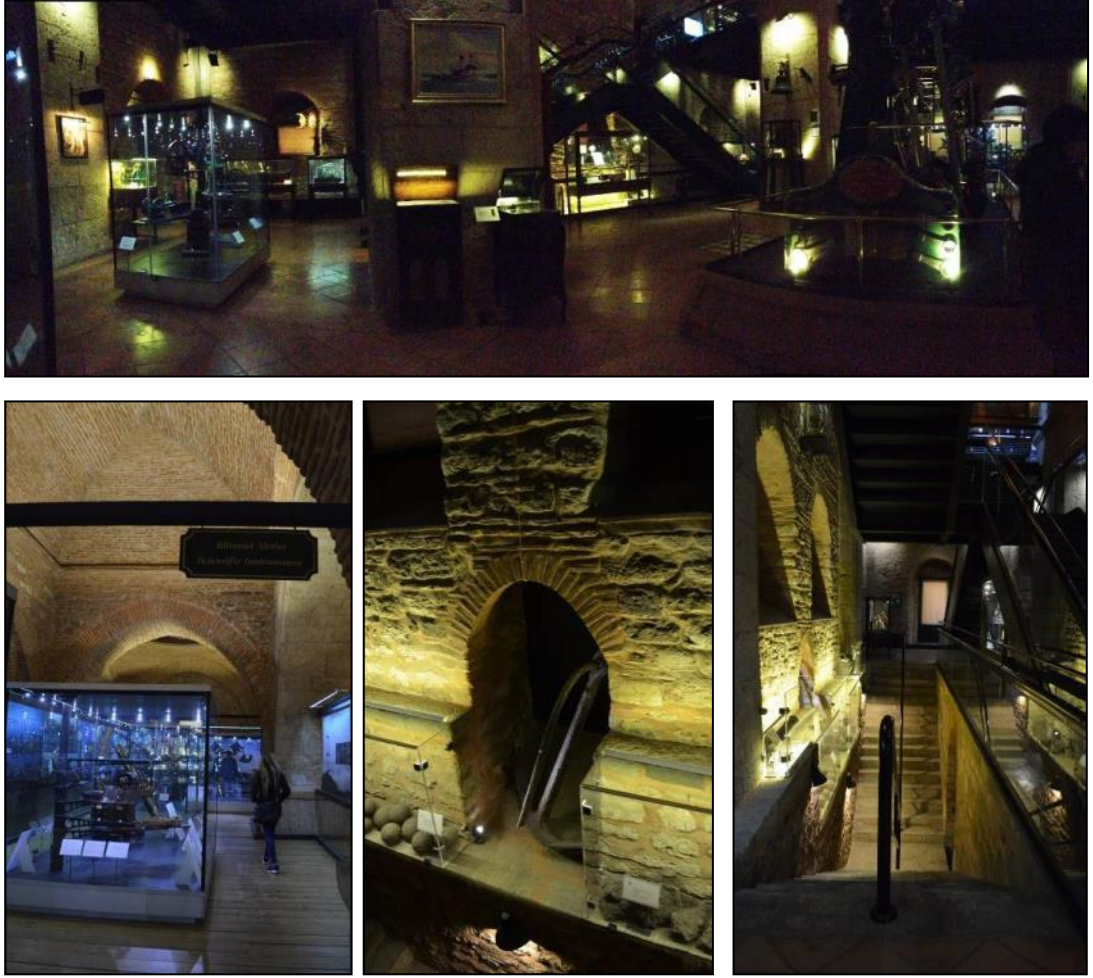
Şekil 3.37. Koç Müzesi Sergi Salonlarındaki Asma Katlara ait Görseller
(Esin Sarıman Özen Fotoğraf Arşivi)

2. derece tarihi eser olarak nitelendirilen Lengerhane Binası kare planlıdır ve tam ortada dört kalın ayak üstünde yüksek kaideli ana kubbe, köşelerde küçük kubbeler arasındaki tonozlardan oluşmaktadır. Yapı kompleksine ait ilk ana giriş, Lengerhane ile restoran olarak kullanılan küçük bina arasından sağlanmaktadır. Giriş koridorundan geçilerek, sonradan oluşturulan sol taraftaki merdivenlerden inilerek avlu altına eklenen yeni sergileme alanına ve sağ tarafa geçilerek ise ana sergileme salonuna oradan da yine sonradan eklenen merdivenlerle 1. kata ulaşılmaktadır. Bodrum kat seviyesinde oluşturulan yeni sergileme alanı, avludan da girişi olan şeffaf bir galeri merdivenle ana binaya bağlanmıştır. Ayrıca Lengerhane binasına taş duvarlara yaslanmadan yüzer kat olarak ilave edilen ve hafif görsel etkisi olan çelik konstrüksiyonlu asma kat ilave edilmiştir¹³⁷. Gerekli kullanım alanını sağlayabilmek adına binaya sonradan eklenen bu çelik strüktürlü, şeffaf korkuluklarla donatılmış

¹³⁶ Engin, E., 2009, "Tarihi Yapıların Yeniden Kullanımında İç Mekâna Etkilerin İncelenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi; İstanbul Endüstri Yapıları Örneği", Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı Doktora Tezi, Trabzon

¹³⁷ Selçuk, M., 2006, "Binaların Yeniden İşlevlendirilmesinde Mekânsal Kurgunun Değerlendirilmesi", Selçuk Üniversitesi, FBE, Yüksek Lisans Tezi, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.

yarım asma katlar, yapının mekan hacminin algılanmasında engel teşkil etmemektedir¹³⁸.



Şekil 3.38. Lengerhane Giriş Kat Sergi Salonundan Panoramik Görüntü
(Esin Sarıman Özen Fotoğraf Arşivi)

Bir endüstri yapısı olarak tasarlanan ve o günkü teknik imkanlar doğrultusunda strüktürü şekillenen tersane mekanları, günümüzdeki yeni kullanımın ihtiyaçları doğrultusunda strüktürel olarak yapılan müdahaleler açısından; görsel olarak eski yeni uyumunu teknik olarak da dünden bugüne gelişimini yansıtmaktadır. Yapı elemanlarındaki detaylar incelendiğinde; tüm pencere doğramaları restorasyon sonrası bölüntüsüz şeffaf bir görünüm sergileyecek şekilde yapıldığı, doğrama ve panjurların Osmanlı yeşili olarak tabir edilen bir renkle boyandığı görünmektedir. U şeklinde sıralanan tersane yapılarının ortasında bulunan kuru havuz üzerine yapılan üst örtü sisteminin günümüz teknolojisiyle yapıldığı fazlasıyla vurgulanmıştır. Tüm bu yapılan restorasyon çalışmaları sonucu tersaneye ait yapıların orijinal cephe elemanlarına ve oranlarına hiç müdahalede bulunulmamıştır. Binanın yakın çevresi;

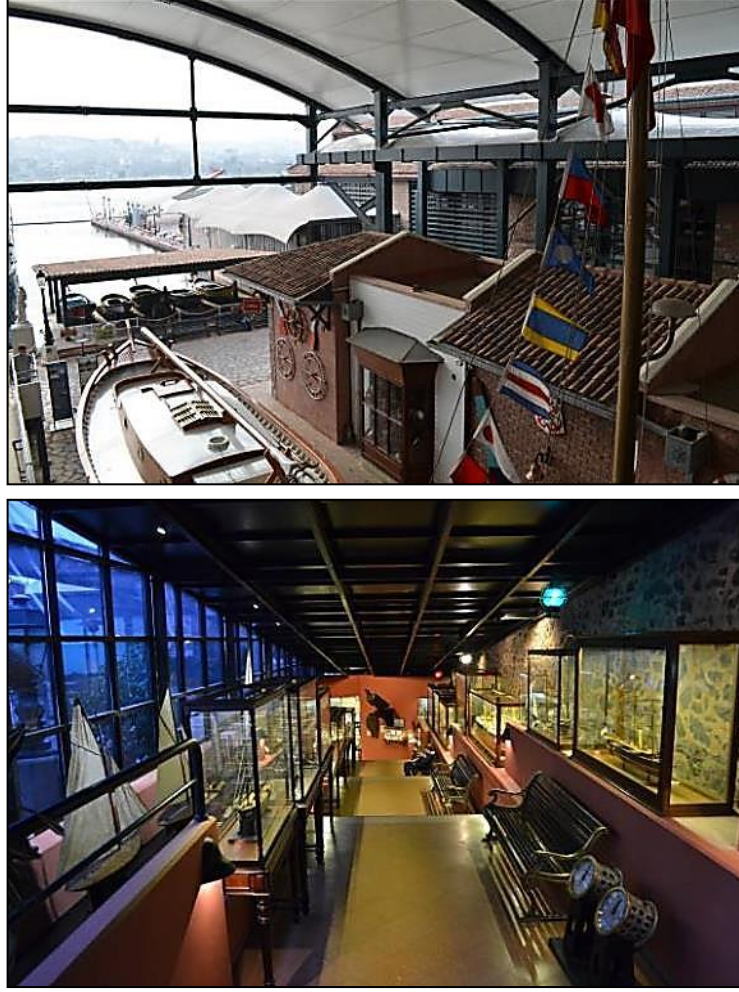
¹³⁸ Özel, B., 2006, "Eski Yapıların Yeni İşlevle Değerlendirilmesi", YTÜ FBE Mimari Tasarım Programı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

açık sergileme ve dinlenme alanları olarak düzenlenmiştir. Müzenin tersane girişinin hemen karşısında bulunan ek sergileme yapısı ve atölye binalarının hem kütleli hem de biçimsel farklılığı, yeni kütleli eziciliği dikkat çekici unsurlar olmuştur. Genel olarak yapıların her birine sonradan eklenen kısımlarda kullanılan malzeme ve yapısal uygulamalar yer yer birbirinden farklılık göstermiş, mimari dil birliğinde yer yer zedelenmelere sebebiyet vermiştir.



Şekil 3.39. Rahmi Koç Sanayi Müzesi Yerleşim Planı
http://www.rmkm-museum.org.tr/images/muze_plani.jpg

Ayrıca tersane tarafında bulunan kısımdaki müze avlusuna, küçük obje koleksiyonlarının sergilendiği Haliç'e dik konumlanan, eski bir Türk sokağı izlenimi verilmeye çalışılan tek katlı sıra binalar eklenmiştir. (Şekil 3.40) Müzede çeşitli organizasyonlara hizmet verebilecek konferans salonu da yer almaktadır. Konferans salonunun eski pencerelerinin yerine ahşap görünümlü PVC pencere sistemiyle yenilenen pencereleri yapıların restorasyon çalışmaları bütününde hissedilen naif kaygıyı yansıtmaması açısından dikkat çekmektedir.



Şekil 3.40. Tersane Kızağından Genel Görünüş ve Lengerhane Binasına Sonradan Eklenen Giriş Birimi (Esin Sarıman Özen Fotoğraf Arşivi)

Dünya genelinden birçok ülkeye ve geçmişten günümüze tüm dönemlere ait, endüstri ve mühendislikle ilgili objelerin ve belgelerinin toplanması, ev sahipliği yapılması, araştırılması, korunması ve sergilenmesine adanmış bu müze, koleksiyonlarını ve kaynaklarını, halkı bilgilendirmek, onları etkilemek; Türkiye genelinde müze ziyaretlerini yaygınlaştırmak ve endüstri tarihinin araştırılmasını desteklemek için kullanılmaktadır. Bu yapı kompleksi, çevresini canlandırmak ve ilgiyi bu bölgeye çekmek adına hayata geçirilmiş ilk proje olma özelliğini taşımaktadır. Bu proje hem unutulmaya yüz tutmuş ve gözden çıkarılıp atıl bir halde çürümeye bırakılarak göz ardı edilen endüstri mirası kavramının yeniden hayati fonksiyonlar yüklenerek kazanılması konusunda dikkatleri çekmiş, hem de bu alanda yaşanan kültürel eksikliğin farkına varılmasını sağlamıştır.

Bünyesinde bulunan eğitim faaliyetleri ile çağdaş eğitime katkıda bulunmayı hedefleyen müze; öğrencilerin yaparak-yaşayarak öğrenebilme, sebep-sonuç ilişkisi kurabilme, yorumlama, analiz ve sentez yapabilme gibi bilimsel yöntemlere

yönlendirilmesini hedefleyen pek çok proje geliştirilmiştir¹³⁹.Gelişim ve öğrenim çok yönlü sosyal ve kültürel çevreler içinde, onlardan etkilenecek olmaktadır. Bu nedenle sosyal ve kültürel gelişimin bir parçası olan müzeler de yaptıkları faaliyetlerle çocukların sosyal, duygusal, zihinsel, bedensel, dil gelişim ve becerilerine katkıda bulunmayı, hayal güçlerini ve yaratıcılıklarını geliştirmeyi hedeflemektedir.



Şekil 3.41. Rahmi Koç Sanayi Müzesi Çocuk Atölyesinden Görünüm
(Esin Sarıman Özen Fotoğraf Arşivi)

Müze, bu hedefleri gerçekleştirebilmek için 2002 yılından itibaren Müze Eğitimi Projeleri hazırlayıp uygulamaktadır. 2009 yılında bunlara “Hafta Sonu Eğitim Atölyesi Projesi” dâhil edilmiştir. Etkinlikler Fenerbahçe Vapuru’ndaki Eğitim Atölyesinde yapılmaktadır¹⁴⁰.



Şekil 3.42. Çocuk Atölyesinden Genel Görünüşler
(Esin Sarıman Özen Fotoğraf Arşivi)

Tersane bünyesinde bulunan Bakım-Onarım Atölyelerinde gerçekleştirilen Bakım-Onarım Atölyeleri Eğitim Projesi 2006-2007 Eğitim ve Öğretim yılında müzenin perde arkasını lise ve meslek lisesi öğrencilerine gösterebilmek için hazırlanmıştır.

¹³⁹ http://www.rmk-museum.org.tr/rmk_muzede_egitim.htm

¹⁴⁰ http://www.rmk-museum.org.tr/rmk_muzede_egitim.htm

Bu proje ile amaçlanan öğrencilere gerçek bir çalışma ortamı gösterebilmek, atölyelerin görevini ve bu atölyelerde neler yapıldığını kavratmak, müzeciliği benimsetmek, eski eserlere değer verme ve onları koruma bilinci kazandırmaktır.

3.4. BİR LİMAN KENTİ İSTANBUL

İstanbul bulunduğu konum itibarıyla Avrupa'dan Asya'ya giden karayolu güzergâhında bulunan ve kolay kontrol edebilirliğin kesiştiği noktada bulunan bir şehirdir. Aynı zamanda, Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan suyunun da kesiştiği önemli bir noktadır. M.Ö. 2. Yüzyılda Bizans döneminde İstanbul (Constantinopolis) önemli bir liman ve yük aktarma yeriydi ve o zamandan günümüze kadar çağlar boyu bu konumunu sürdürmüştür. Coğrafi konumu itibarıyla deniz ulaşımında meydana gelen değişikliklere rağmen, liman faaliyeti açısından önemini korumuş, M.Ö. 4. yüzyılda Pontus topraklarından getirilen tahılın depolama ve aktarma yeri olması sayesinde, liman ücretleri dışında aktarılan tahıldan gelir sağlanmaya başlanmıştır. Tahıl aktarımına ilave olarak daha sonraları köle ticareti ve Boğazdan geçen balık sürüleri sayesinde iyi gelir getiren balıkçılık ve balık ticareti de önem kazanmıştır. Bizantion (Antik Yunan'da İstanbul), M.Ö. 6.yüzyıldan itibaren Boğazın çıkışını kontrol altına almak suretiyle, Karadeniz ile Akdeniz arasındaki bağlantı yoluna hâkim olmuştur.

3.4.1. Haliç ve Çevresinin Geçmişten Bugüne Gelişimi

Haliç, İstanbul'un Avrupa yakasında, Boğaziçi'nin güney girişinde yer alan ve Sarayburnu ile Kağıthane ve Alibeyköy derelerine kadar uzanan, yaklaşık 8 km uzunluğunda 2.632.000 m² deniz sahası olan bir iç limandır. Haliç, buzul çağın sonlarına doğru, Kağıthane ve Alibeyköy Dereleri'nin deniz istilasına uğraması ile oluşmuş ve adını da bu istila sonucu ortaya çıkan yapının jeomorfolojik adı olan Arapça "Haliç" sözcüğünden almıştır. Haliç'in eski adı Osmanlı öncesinde, Yunan mitolojisine dayanan "Keras"tır. Haliç'in "Keras" ismi eski yazarlarca "boynuz" olarak tanımlanmış. Bizanslılar bunu "Chrysokers" (altın boynuz) çevirmiş, İngilizler Golden Horn, Fransızlar Gorne d'Or, Osmanlı'da ise Halic-i Konstantiniye olarak adlandırılmıştır. Haliç'in en geniş yeri Cibali ile Kasımpaşa (yaklaşık 700 m) arasındadır. Eyüp hizasında ise mesafe 200 metredir. Derinliği, Unkapanı- Azapkapı arasında 40 metre, Eminönü- Karaköy arasında 60 metreyi bulmakta ve alüvyon birikmesi ve kent atıkları nedeniyle Halicioğlu-Eyüp arasında ise 3 metreye kadar sığlaşmaktadır. Haliç'in topografik yapısını Haliç kıyı şeridi, tepeler ve sırtlar, yamaçlar ve teraslar oluşturmaktadır. Haliç'in her iki yakasında kıyı

çizgisinden itibaren deniz seviyesinden birkaç metre yükseklikte ve 150'şer metreye varan düz bir sahil şeridi yer almaktadır. Haliç'in fiziksel yapısının en belirgin ve özellikle biçimleniş, siluet açısından en önemli öğeleri tepeleridir. Yükseklikleri 50 ile 130 metre arasında değişen tepe ve uzantılar her iki yamaçta yer almaktadır. Haliç'in, üç bin yıldan beri kurulan koloniler, yerleşme yerleri, şehirler, imparatorlukların merkezi, ticaret, sanayi ve her türlü medeniyet gelişmelerinin toplandığı bir mekan olarak İstanbul tarihinde çok özel bir yeri vardır. Haliç gerek fiziksel özellikleri gerekse de barındırdığı farklı kültürel ve sosyal yapılarla kent bütünü içinde doğal ve tarihi zenginliklerin ana mekanı olarak İstanbul genelinde önemli bir alt bölge özelliğindedir.

Haliç'in tarihsel gelişimine bakıldığında kuruluşundan itibaren her dönem farklı işlevlerle ön plana çıktığı ve kent için büyük önem taşıyan kimliğinin de farklılaştığı görülmektedir¹⁴¹. Stratejik konumundan ötürü önce Roma İmparatorluğu'nun, daha sonra Bizans İmparatorluğu son olarak da Osmanlı İmparatorluğu'nun yerleşim mekanı olmuştur. Bizans döneminde kıyıları çevreleyen tepeler üzerinde inşa edilen forumlar ve çevredeki anıtsal yapılar Haliç'in bugünkü silüetinin oluşumunda çok önemli etmenler olarak dönemin izlerini taşımaktadır¹⁴². Günümüzde bu silüetin yapı yoğunluğundaki artış ve betonlaşma nedeniyle değiştiği görülmektedir. Bu fiziksel değişimlerin en büyük nedenlerinden biri son yüzyılda İstanbul'un yaşadığı sosyal, fiziksel ve ekonomik değişimlerdir. Bu değişimlere bağlı olarak bölgede nüfus hareketleri yaşanmış, yerleşik halkın büyük bir kısmı tarihi yarımadadan ayrılmıştır. 2006 verilerine göre günümüzde tarihi yarımadada yaşayanların sadece %7'si yüz yıl önce de bölgede mülk sahibi olanlardan oluşmaktadır. Yerel halkın bölgeden uzaklaşması, dışarıdan göçle gelen halkın çoğunlukla geçici olarak bölgeye yerleşmesi ve yaşadığı mekânlar ile entegre olamaması gibi sebeplerle tarihi yarımadada çöküntü sürecine girilmiştir¹⁴³.

Haliç, burada yaşamış tüm imparatorlukların siyasi, beşeri ve ekonomik, özellikle, denizcilik ve kültürel hayatlarında birinci derecede rol oynamıştır. Zamanla sanayileşme ile birlikte değişen ekonomik ve sosyal yapı, Haliç'i olumsuz bir şekilde etkilemiş ve bir takım yanlış uygulamalarla biçimlendirmiştir. Haliç ilkçağlardan

¹⁴¹ Köseoglu, F.G., 2010. Haliç'te kültür endüstrilerinin yer seçimi, kümelenme eğilimi ve kentsel yenileşme ile kültür endüstrileri arasındaki etkileşim, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

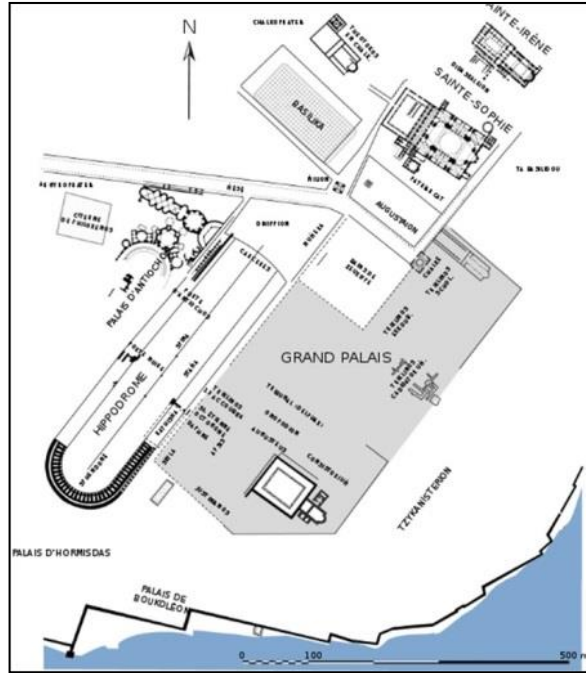
¹⁴² Enginöz, H., 2008, İstanbul Avrupa Kültür Başkentliği Bağlamında Haliç Kültür Havzasının Kamusal Mekan Olarak Geri Kazanımı, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

¹⁴³ Gigi, Y., 2009, Tarihi Mekanların Mekan Dizim Yöntemiyle Okunması, Güney Haliç Bölgesi Örneği", Yıldız Teknik Üniversitesi, FBE, İstanbul

bugüne kadar geçen süreçte her kültürün izini taşımaktadır. Tarih boyunca güvenli bir liman ve ticaret merkezi olma özelliğini sürdürmüştür.

3.4.1.1. Haliç'te ilkçağlar, ilk yerleşimler ve Roma dönemi (M.Ö. 7 - M.S.395)

Birçok kaynakta farklı bilgiler olmasına karşın Haliç'teki ilk yerleşim hareketlerinin İ.Ö. 3. bin yılda ya da 2. bin yılın başlarında olduğu tespit edilmiştir¹⁴⁴. İlk düzenli yerleşimin ise M.Ö. 7. yüzyılda bir Grek kolonisinin Sarayburnu'nda Haliç'le Marmara'ya egemen bir tepede oluşturduğu Byzantion¹⁴⁵ adlı yerleşmesi olduğu kabul edilmektedir. Kentin ilk surları bu yerleşme çevresinde inşa edilmiştir. 1871 yılında yapılan demiryolu kazılarında bu surlara ait kalıntılar bulunmuştur. MS 323-324 yıllarında şehir Kral Maximilus tarafından zapt edilmiş, iki yıl sonra Kral Konstantin şehre hakim olarak, şehri Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti haline getirmiştir¹⁴⁶. Bu şekilde Konstantinopolis adını alan kent, artık ticaret gelirleri ile yaşayan koloni kenti olmaktan çıkmış, yeniden inşa edilmeye başlanmış ve ticari, kültürel, sosyal açılarından hızlı bir gelişim sürecine girmiştir.



Şekil 3.43. Bizans İmparatorluğu'na Ait Önemli Yapılar
<http://ercaninal.blogspot.com/2012/12/istanbul-konstantinopolis-dersaadet.html>

Kentin yeni yönetim merkezi ilan edilmesiyle görkemli yapılaşma faaliyetleri başlamıştır. Constantinus'un kurduğu kentin planı yelpaze şeklinde ayrılan ana

¹⁴⁴ Çelik, Z., 1996, "19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul", Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1996.

¹⁴⁵ <http://tr.wikipedia.org/wiki/Byzantion>

¹⁴⁶ Tayyare, E., 2007, "Kentsel İmaj Öğeleri Bağlamında Haliç Bölgesi'nin İncelenmesi", Yıldız Teknik Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, FBE Şehir Ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Kentsel Mekan Organizasyonu Ve Tasarım Programı

cadde ve bunları kesen büyük caddelerden oluşmuştur¹⁴⁷. Roma Dönemi'nde, Haliç kentin limanı ve en önemli kıyıları haline gelmiş, Haliç'ten yüzyıllar boyunca bir iç liman olarak faydalanılmıştır. Kent su ile ilişkisini kurarak, denize eğimli tepelerden yararlanarak, ekonomik ve savunma amaçlı doğal liman ve iskeleleri kullanarak büyümüştür¹⁴⁸.

Doğu Roma İmparatorluğu'nun son yüz yılında imparatorluk toprakları giderek küçülmüştür. İç savaşlar, şiddetli depremler ve veba salgınları nedeniyle, kent artık küçük bir devletin olağanüstü büyümüş bir nüvesi gibidir ve imparatorluk, ne askeri ne de ekonomik açıdan, eskiden parlak bir geçmişi olan bu kentin taleplerini yerine getirebilecek durumdadır. Sonuçta kent 1453 yılında Osmanlı'nın eline geçmiştir.

3.4.1.2. Bizans Dönemi (395-1453)

Bizans devrindeki limanlardan günümüze bazı duvar kalıntılarında başka bir şey kalmadığı görülmektedir. Eski kaynaklardan yerlerine ve isimlerine erişilen bu limanlar, kentin askeri ve ticari yönden gelişmesine paralel olarak Marmara ve Haliç kıyılarında sıralanmışlardı. En sert havalarda bile gemiler için korunaklı olan Haliç'in ağzındaki kıyı şeridindeki girinti ve çıkıntılar küçük limanların yapımı için son derece elverişliydi. Bu limanlar, arkalarındaki sur ve önlerindeki mendirekler sayesinde korunaklı limanlar olmuşlardır¹⁴⁹.

İstanbul'da kendini oldukça şiddetli hissettiren lodos, devrin küçük deniz vasıtalarını çok güç durumda bırakıyordu. Bu yüzden Marmara sahillerinde, surların içerisine toprak kazmak suretiyle birçok liman yapıldı. Fırtınalardan dolayı bu küçük limanlara sığınan gemiler bu sayede kıyılara kadar yaklaşma cesaretini bulan korsan gemilerinden de korunmuş oluyorlardı. Ticari ulaşımda da kullanılan bu limanların yanlarına Bizans'ın kuvvetli çağında İmparatorların kullanımına mahsus iskeleler ve tersaneler kuruldu. Bizans döneminde askeri ve ticari amacın dışında sarayların da özel limanları bulunmaktaydı ancak Osmanlı döneminde bu limanların büyük bir kısmı terk edilmiş ve unutulmuştur. Bunun yanında, Galata yöresindeki limanlar önemini korumaya devam etmiştir¹⁵⁰. Denizle iç içe olmanın getirdiği avantajları her dönem iyi değerlendiren dönemin İstanbul'u (Konstantinopolis), Venedik limanlarıyla yarışabilecek büyük limanlarla donatılmıştı. Neorion Limanı, Prosforion Limanı,

¹⁴⁷ Müller-Wiener, W., 1998, 'İstanbul Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı', Çev. Erol Özbek Tarih Vakfı Yurt Yayınları İstanbul, 1998, s.1.

¹⁴⁸ Yenen ve Kılıç, 2001, 'Haliç İçin Bir Planlama Önerisi', Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü (İSKİ) Yayınları, İstanbul.

¹⁴⁹ Duman, R., 2012, "Osmanlı Dönemi Liman Kentleri: İstanbul", Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Aylık Yazı Dizileri, <http://www.vda.org.tr/Yazidizileri/osmanli-donemi-liman-kentleri-4/72/3>
<http://www.vda.org.tr/Yazidizileri/osmanli-donemi-liman-kentleri-4/72/3>

¹⁵⁰ A.g.e., 2012.

Sarayın iskelesi olarak düşünölen Bukoleon Limanı, Iulianus (Sofia-Kadırga) Limanı, Kontoskalion Limanı, Theodosius Limanı, Eleutherius (Vlanga) Limanı, Altınkapı Limanı, Haliç ve Galata limanları kentin önemli limanları arasında yer almaktadır. Bu limanlardan Neorion Limanı günümüzde Bahçekapı mevki olarak geöen, Prosforion Limanı'nın batısının hemen bitişinde Yeni Cami Külliyesi ile Sirkeci arasında, bulunan bir Bizans Limanıdır. Burada bulunan bir tersaneden (neorion) ötürü "Neorion Limanı" olarak adlandırılmıştır ve bu limanın 2. ve 3. yüzyıllardan itibaren var olduğu çeşitli kaynaklardan anlaşılmaktadır. 461 yılında çıkan büyük yangında, şehirle birlikte liman da büyük zarar gördü. II. Iustinus döneminde (565-578) Sofia limanı inşa edilene kadar Konstantinopolis'in en önemli ticaret limanı olma özelliğini korudu. Zaman içinde liman, dipte toplanan birikintiler yüzünden kullanılamaz hale geldi ve son kez 698'de temizlendi. Sonraki yıllarda Neorion Limanı fonksiyonunu yitirdi. Buna karşılık adı "Neorion Kapısı" olarak yaşatıldı. Neorion Kapısı, 1300'lerde hala vardı. Osmanlı döneminde aldığı "Bahçekapı" isminden anlaşıldığına göre, limanı dolduran alüvyonlu toprak oluşumu fethin ilk yıllarında da devam etmektedir¹⁵¹.

Prosforion Limanı, günümüzde Sarayburnu'na denk gelecek bir yerde konumlanmakta ve bir ticaret limanı olarak kullanılmaktadır. Bu limandan yapılan tahıl ticareti her dönem önemli bir gelir kaynağı olmuştur. Bu nedenle limanda yeni ambarlar inşa edilmiş, içinde hücrelerin bulunduğu çok yüksek dikdörtgen yapıları olan ambarlar yapılmıştır. 1390-1447 yılları arasında Venediklilerle imzalanan anlaşma ile Venediklilerin, Prosforion meydanında tahıl ticareti yapmasına izin verilmiştir. Iulianus (Sofia-Kadırga) Limanı, kent nüfusunun hızlı artışından dolayı mevcut limanların kapasitesinin zamanla yetersiz kalması nedeniyle İmparator Iulianus (361-363) tarafından kentin Marmara Denizine bakan Ayasofya ve Hipodrom'dan denize inen güney kıyısındaki bir koyda yaptırılmıştır. Burası, derin girintisi olan bir koydu ve Hormisdas Sarayı'nın yanında bulunan daha eski bir iskeleye göre seçilmişti¹⁵². Neorion Limanı'nda yürütölen ticaretin bir kısmı da buraya kaydırılmıştır. 561'de bir yangın geöiren liman, II. Iustinus (565-578) tarafından yeniden inşa ettirilmiştir. Bu yenilenmenin ardından da dönemin imparatoriöesinin adıyla, "Sofia Limanı" olarak anılmaya başlanmıştır. Kumkapı'da bulunan tersane ile birlikte bu liman, Bizans'ın son günlerine kadar kullanıldı. II.

¹⁵¹ Duman, R., 2012, "Osmanlı Dönemi Liman Kentleri: İstanbul", Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Aylık Yazı Dizileri, <http://www.vda.org.tr/Yazidizileri/osmanli-donemi-liman-kentleri-4/72/3>
<http://www.vda.org.tr/Yazidizileri/osmanli-donemi-liman-kentleri-4/72/3>

¹⁵² A.g.e.,2012.

Mehmed'in İstanbul'u fethinden sonra ise, Kadırga Limanı adını almış ve bir süre daha tersane ve liman kompleksi olarak kullanılmaya devam etmiştir¹⁵³.

Haliç limanları, uzak bölgelerle yapılan ticarete gelen malların ve kentin iaşesi için gelen buğday ve zahirenin, haliç kıyısında bulunan Prosforion ve Neorion limanları ile batıdaki Zeugma (*Unkapanı*) arasındaki kıyı kesimde yoğunlaşmıştır. Kentin ekonomik hayatının merkezleri de bu kıyıda idi. Zeugma'da varlığı 14. yüzyıla kadar belgelenen Heptaskalon Limanı'nda (*Unkapanı-Cibali arası olan semt*) gemilerin yanaşacağı birkaç iskeleli yanaşma yerleri vardır. Böylece Haliç, kentin korunaklı asıl limanı haline gelmiştir. Her semtin, ticari faaliyette kullandığı iskeleleri vardı ve bu iskelelerin bir kısmı yabancıların kontrolünde bulunmaktadır. Venediklilerin dört, Pisalıların üç, Cenevizlilerin de iki iskelesi vardı ve bazı iskelelerin uzunluğu yaklaşık 15-30 metreyi bulmaktaydı. Bu iskeleler, surların önünde sağlamlaştırılmış kıyı şeritleri ve bunların önünde denize doğru uzanan ahşap iskelelerdi¹⁵⁴.



Şekil 3.44. Bizans İmparatorluğu dönemi Yapıları ve Haliç
http://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Bizansist_touchup.jpg

Galata'yı çevreleyen tüm kıyı, liman olmaya elverişliydi ve gemilerin kıyıya degecek kadar yaklaşmalarına izin veren su derinliğine sahip koyları bulunmaktaydı. Surlar ile koy arasında, içinde tacirlere ait kulübeler, dükkanlar ve meyhanelerin dışında gemileri boşaltmak için gerekli boş alanların bulunduğu bir mesafe bırakılmıştı. 12. yüzyıl sonlarına doğru Bizans idaresiyle yapılmış anlaşmalar uyarınca bir kısmı tüccarların idaresinde bulunan, bir kısmı ise kiliselere ait olan iskeleler, bir tür serbest liman bölgesi sayılıyordu. Galata Limanı bölgesinde çeşitli malların üretilmesiyle geniş yelpazede alışveriş yapılmıyordu. Kentte ve Pera'da yerleşik

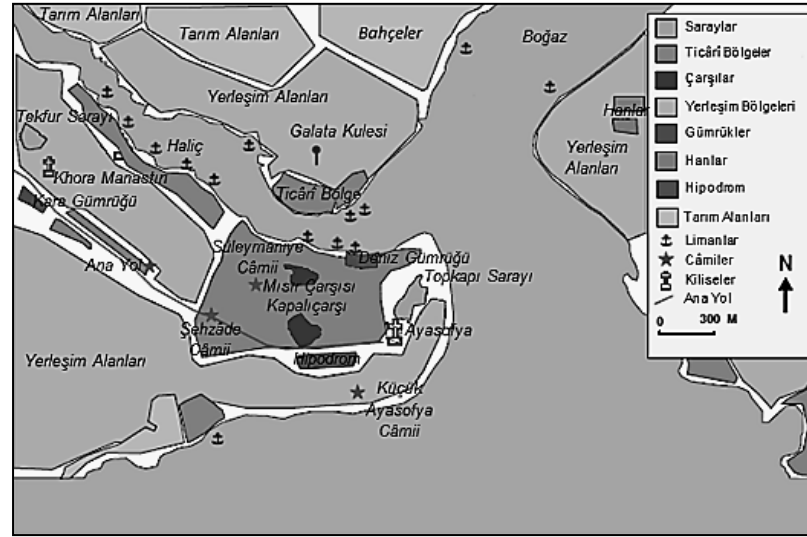
¹⁵³ Duman, R., 2012, "Osmanlı Dönemi Liman Kentleri: İstanbul", Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Aylık Yazı Dizileri, <http://www.vda.org.tr/Yazidizileri/osmanli-donemi-liman-kentleri-4/72/3>, 14 Nisan 2012

¹⁵⁴ A.g.e.,2012.

tüccarlar arasındaki ticari trafikte burada gerçekleşiyordu. Konstantinopolis, canlı transit ticareti ve önemli yerel pazarıyla Akdeniz'in, "dünyanın her yerinden" gelen ürünlerin bulunabildiği önemli bir ticaret merkezi durumundaydı¹⁵⁵.

3.4.1.3. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi (1299-1923)

İstanbul Osmanlılar tarafından alındıktan hemen sonra başkent yapılmamıştır. Çünkü şehir bir İmparatorluğa başkent olamayacak kadar nüfusu azalmış ve harap durumdadır. Bu dönemde Teodosius forumunun Haliç'e bakan yönünde bir saray ve Eski Altın Kapı'nın olduğu yerde bir iç kale inşa edilmiştir. Yerleşme ancak 1457 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olmuştur. Osmanlılar da Bizanslılar gibi Haliç'in güney yakasındaki yarımadaı kendilerine merkez seçmişler, surların içine yerleşmişlerdir. Bu dönemde kentin gelişimi genelde sur içindedir¹⁵⁶. Osmanlı'da da Haliç'e bakan yamaçlarda kent kimliğini vurgulayan binalar inşa edilmiştir. Bu dönemde Haliç sırtlarında dini yapılarla birlikte inşa edilen medrese, hamam gibi vakıf yapıları Haliç'e yeni bir silüet kazandırmıştır.



Şekil 3.45. 15-16 yüzyıllarda Haliç Bölgesindeki Arazi Dağılımı
<http://ercaninal.blogspot.com/2012/12/istanbul-konstantinopolis-dersaadet.html>

Ayasofya'nın camiye dönüştürülmesi, limanların Sirkeci'den Unkapanı'na kadar genişletilmesi, Sultanahmet, Beyazıt, Süleymaniye, Fatih ve Eyüp Sultan camileri gibi bugün halen bölge kimliğinin çok önemli öğeleri olan yapılar inşa edilmiştir¹⁵⁷.

17.yy.da kentin nüfusu artmaya devam etmiş, yerleşme sınırları genişlemiştir. Nüfusun yerleşim alanları etnik yapıya göre düzenlenmiştir. Örneğin; Ermeniler

¹⁵⁵ Duman, R., 2012, "Osmanlı Dönemi Liman Kentleri: İstanbul", Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Aylık Yazı Dizileri, <http://www.vda.org.tr/Yazidizileri/osmanli-donemi-liman-kentleri-4/72/3>, 14 Nisan 2012

¹⁵⁶ Karaman, A., 1991, Kentsel Tasarımda Çevresel Bütünlük ve Süreklilik, 1.Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu,23-34 Mayıs 1991, MSGSÜ, İstanbul

¹⁵⁷ Öztaş, N.,2005, "Türkiye'de Kentsel Dönüşüm ve Haliç Örnekleme", Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s: 11-16.

Samatya'ya, Rumlar Marmara kıyıları ile Galata'ya Türkler ise Eyüp, Tophane ve Üsküdar'a yerleşmişlerdir. Zamanla yarımada dışına doğru Eyüp, Kasımpaşa, Hasköy, Piripaşa, Sütlüce'ye doğru yerleşim alanları yayılmıştır. Latin'ler Sirkeci ve Haliç kıyılarından Galatasaray ve Beyoğlu'na, Rumlar Galata, Kasımpaşa, Tophane ve Patrikhane'nin bulunduğu Fener civarına, Ermeniler Samatya ve Kumkapı sahilleri arasında kalan kısımlara, Yahudiler ise Bahçekapı ve Balat bölgelerine yerleşmeye devam etmişlerdir¹⁵⁸.

Fatih döneminde Haliç'in kimliğinde önemli bir yer tutan tersanenin kurulması ve bazı atölyelerin yerleşmesiyle bölgede sanayi işlevleri kendini göstermeye başlamıştır. Şirket-i Hayriye'nin kıyıları arasında seferlere başlaması ve 1838'de ilk köprü'nün yapılması sonucu; bölge zamanla kentin en canlı yaşam alanlarından biri olmuştur¹⁵⁹. 19. yy'da genel makro form içinde; İstanbul yönetim ve kültür merkezi ile geleneksel ticaret merkezini oluştururken, Galata dış ticaret merkezi olma özelliği ile ön plana çıkmıştır. Üsküdar ise kendi kendine yeten bir çevre yerleşimi konumuna gelmiştir. Bu üçlü yapı, İstanbul'un çekirdeğini oluşturmuştur¹⁶⁰. Bu dönemde modern Osmanlı Sanayini kurmaya yönelik iddialı projeler ile 1840'ların başında imalathaneler kurulmuştur. Böylece Haliç'in sur içi yerleşmesinin batısındaki sahilinde, Teodosios Surları dışında, bir sanayi bölgesi ortaya çıkmıştır¹⁶¹. Diğer yandan da Eyüp, Kasımpaşa, Hasköy ve Sütlüce çevrelerinde konut alanları baş göstermiştir. Tüm bu işlevlerin yanında, Osmanlı döneminden kuzeyinde yer alan yeşil alanlar ile bir mesire yeri haline gelen ve Kağıthane deresi ile Alibeyköy Deresi boyunca; yazlık evlerin, yalıların, köşklerin inşa edilmesiyle bir sayfiye semtine dönüşen bölge; bu özelliğini 20. yüzyıl başlarına gelinceye kadar korumuştur. 19. yüzyılda Osmanlı'da ilk sanayileşme hareketleri başlamış ve bu sanayi tesislerinin ilk konumlandığı bölgelerden biri de Haliç çevresi olmuştur. Unkapını, Yağkapını, Odun Pazarı, Yemişkapını, Balat ve Fener iskeleleri ticarete uzmanlaşmış bölgeler olarak ön plana çıkmıştır. Eyüp'te sanayi tesisi olarak İplikhane-i Amire adı verilen halat fabrikası ve Feshane kurulmuştur. Bu yüzyılda kara ulaşımı da gelişme göstermiştir¹⁶². Bu dönemde kentin fiziksel yapısında önemli bir değişim de yangınlar sonucunda gerçekleşmiştir. 19. yy boyunca çıkan yangınlar, kentin ahşap mimarisini yok etmeye başlamış ve yerlerini kâgir binalara bırakmıştır. Zamanla,

¹⁵⁸ Yüceltürk E, 2001, Haliç Silüetinin Oluşum-Değişim Süreci, Haliç Belediyeler Birliği Yayınları, İstanbul.

¹⁵⁹ Köseoglu, F.G., 2010. Haliç'te kültür endüstrilerinin yer seçimi, kümelenme eğilimi ve kentsel yenileşme ile kültür endüstrileri arasındaki etkileşim, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

¹⁶⁰ Yüceltürk E, 2001, Haliç Silüetinin Oluşum-Değişim Süreci, Haliç Belediyeler Birliği Yayınları, İstanbul.

¹⁶¹ Tayyare, E., 2007, "Kentsel İmaj Ögeleri Bağlamında Haliç Bölgesi'nin İncelenmesi", Yıldız Teknik Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, FBE Şehir Ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Kentsel Mekan Organizasyonu Ve Tasarım Programı

¹⁶² Köseoglu, F.G., 2010, "Haliç'te Kültür Endüstrilerinin Yer Seçimi, Kümelenme Eğilimi Ve Kentsel Yenileşme İle Kültür Endüstrileri Arasındaki Etkileşim", *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2010.

çıkan yangınlar yol dokusunu da değiştirmiş, Aksaray, Kumkapı, Unkapanı, Fener, Balat, Samatya semtlerindeki geleneksel yol dokusu yerini, batı özentisiyle yapılan dik kavşaklı izgara yol sistemine bırakmış, yeşil alanlar azalmış, konut alanları artan yerleşme yoğunluğu ile küçük parçalara ayrılmıştır. Sultanahmet ve Beyazıt çevresinde yeni yönetim binaları ve meydanlar ortaya çıkmıştır¹⁶³. Bu dönemde birçok nizamname çıkarılmıştır. Kent planlaması ve inşaat faaliyetlerini düzenleyen ilk nizamname 1848’te hazırlanmıştır. 1848’teki Ebniye Nizamnamesi’nin ardından 1858 Sokaklara Dair Nizamname, 1863 Türük ve Ebniye Nizamnamesi, 1875 İstanbul ve Belde-i Selasede Yapılacak Ebniyenin Suret-i İnşaiyesine Dair Nizamname, 1877 Dersaadet Belediye Kanunu ve 1882 Ebniye Kanunu çıkarılmıştır. Bu nizamnamelerin genel amacı, sokakların düzenlenmesi, düz ve geniş caddelerin belirlediği kare ve dikdörtgen biçimli adalarda, yangına karşı dayanıklı taş ve tuğla yapılardan oluşan bir kent kurmaktır¹⁶⁴.



Şekil 3.46. 19. yüzyıla ait yangın geçirmiş bir tuğla yapı ve Haliç panoraması
<http://www.yapi.com.tr/Yazdir/turkiyede-kent-planlamasi-dusuncesinin-gelisimi-61110>

3.4.1.4. Cumhuriyet Dönemi (1923 - Bugün)

Cumhuriyet dönemi ile birlikte İstanbul siyasi, ticari ve nüfus bakımından bir değişimin içerisine girmiştir. Çünkü genç Türkiye Cumhuriyeti’nin başkenti artık Ankara’dır. İstanbul yüzlerce yıllık başkentlik misyonunu kaybetmiştir. Savaştan yeni çıkıldığı için ve Anadolu’ya doğru olan göçler nedeniyle nüfusu neredeyse yarı yarıya düşmüştür. Ayrıca ekonomik olarak da yeni arayışlar içindedir. Çünkü bir yanda yüzyılların getirdiği alışkanlıklar, diğer yanda işe genç ülkenin dinamizmi ile dünyadaki sanayileşmenin getirdiği baskılar vardır¹⁶⁵.

¹⁶³ Tayyare, E., 2007, “Kentsel İmaj Ögeleri Bağlamında Haliç Bölgesi’nin İncelenmesi”, Yıldız Teknik Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, FBE Şehir Ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Kentsel Mekan Organizasyonu Ve Tasarım Programı,2007.

¹⁶⁴ Çelik, Z., 1996, “19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul”, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul,1996.

¹⁶⁵ Gigi, Y., 2009, Tarihi mekanların mekan dizim yöntemiyle okunması, güney haliç bölgesi örneği, Yıldız Teknik Üniversitesi, FBE, İstanbul

Haliç'te mevcut olan liman, sanayi hammaddelerinin taşınması ve sonuç ürünlerin pazarlanması için büyük bir avantaj sağlamaktadır. Bu sebepten dolayı 1950'lere kadar bölge büyük ve plansız bir sanayi atılımına girmiştir. Bu plansız sanayileşme beraberinde plansız konut alanlarını getirmiştir. Bu düzensiz yapılaşma için gerekli çevresel önlemler alınmamış, Haliç büyük bir kirlilikle karşı karşıya kalmıştır. Bu düzensiz yapılaşma ve kirliliğin sonucunda İstanbul için planlama yapma zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Yapılan bu planlar ve müdahaleler sırasıyla;

- H. Elgötz Planı -1933
- Prost Planı – 1936
- Menderes operasyonu – 1956
- Piccinato Dönemi – 1958
- İstanbul Suriçi İmar Planı -1964
- Planlı kalkınma dönemi – 1975
- Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı -Dalan operasyonu – 1985
- İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı – 1990¹⁶⁶
- Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı – 2005 şeklinde olmuştur.

Haliç Bölgesi'nde Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde başlayan ve yakın bir geçmişe kadar varlığını sürdüren sanayi yer seçimini etkileyen birçok planlama çalışması ve plansız müdahaleler yapılmıştır. Bu çalışmaların amaçları birbirleriyle tutarlı olmasa da, hepsinin Haliç Bölgesi'nin bugünkü konumuna farklı etkileri olmuştur¹⁶⁷.

Cumhuriyetin ilanıyla Avrupalı planlama uzmanlarının yaptıkları planlarla Haliç'in çehresi değişmeye başlamıştır. Kentte planlı dönem başlamış olup, bu dönemde yapılan Prost planı kararları, Haliç'in bir sanayi alanı haline gelmesini sağlayan koşulları hazırlamış ve böylece bölgede sanayi alanlarının konumu pekiştirilmiştir. Zaman içinde bölge kent içinde kalmış bir sanayi alanı kimliğine bürünmüştür. Sanayileşme olgusunun getirdiği işgücü talebi, kentsel mekana gecekondulaşma olarak yansımış ve buradan başlayıp kent geneline yayılmıştır. Planlı dönemde yapılan imar çalışmaları da önemli ölçüde tarihi eserin kaybına yol açmıştır. Osmanlı dönemindeki sanayileşme hareketleriyle Haliç'te başlayıp, Prost Planı ile Haliç'in iç

¹⁶⁶ Köseoglu, F.G., 2010. Haliç'te kültür endüstrilerinin yer seçimi, kümelenme eğilimi ve kentsel yenileşme ile kültür endüstrileri arasındaki etkileşim, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

¹⁶⁷ Enginöz, H., 2008, "İstanbul Avrupa Kültür Başkentliği Bağlamında Haliç Kültür Havzasının Kamusal Mekan Olarak Geri Kazanımı", *Yüksek Lisans Tezi*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

kesimlerine doğru ilerleyen sanayi yer seçimi; prestijli konut alanları ve prestijli ticaret alanlarının Haliç ve Tarihi Yarımada'dan ayrılmasına sebep olmuş ve böylece Haliç bölgesindeki köhneme ilk sinyallerini vermeye başlamıştır.



Şekil 3.47. İstanbul Belediyesi Şehircilik Mühürsası Henri Prost Haliç Çalışmasını Anlatıyor (<http://www.yapi.com.tr/Yazdir/istanbulun-kentsel-degisimi-81822>)

Prost Planı ile; merkezi iş alanında bazı düzenlemeler yapılması; iş alanlarının Haliç kıyılarında, Galata ve Unkapanı Köprüleri arasında, gıda satış alanları, haller ve balıkhanenin bulunduğu alanda yer seçmesi, Tarihi Yarımada'da yüksekliğin sınırlandırılması, İstanbul'un silüetinin bozulmaması için Marmara ve Haliç yamaçlarının konut alanı olarak belirlenmesi ve içlerinde en önemlisi olan sanayinin Haliç'te toplanması öngörülmüştür. Plan ile sanayinin yer seçimine yönelik kararlar da getirilmiş ve sanayi alanlarının Haliç'te toplanmasına karar verilmiştir. Bu şekilde Boğaziçi'ndeki sanayi ve depolama alanlarının kaldırılıp, Haliç ve Yenikapı Limanı çevresine kaydırılması kararı ile; Haliç'in geleceğini belirleyecek bir karar alınmıştır¹⁶⁸.

Menderes Dönemi olarak bilinen 1950-1960 dönemine damgasını vuran; sanayileşmeyle kendini gösteren ve kentin kaderini belirleyen göç, daha önce görülmemiş bir kentleşme hızı, bunlara bağlı gecekondulaşma ve hızlı kentleşmenin getirdiği kentsel sorunlar olmuştur. Özellikle birinci göç dalgasıyla gelen göçmenler Haliç ve sur dışındaki sanayi alanlarının etrafına yerleşmiştir. Böylelikle bölgede, daha çok Alibeyköy ve Kağıthane'de oluşturulan mahallelerin meydana getirdiği

¹⁶⁸ Erden, Y.D., 2009, "Haliç'te Dönüşüm ve Tarihsel Süreklilik", Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi', URL: http://www.obarsiv.com/pdf/dilek_erden.pdf, Erişim Tarihi: 05 Mayıs 2012.

gecekondu alanları belirmeye başlamıştır. Dönemin öne çıkan diğer bir özelliği ise, bu önemdeki müdahalelerin ulaşım ağırlıklı olmasıdır¹⁶⁹.

6830 sayılı ve 1956 tarihli İstimlak Kanunu ile bu dönemde yol açma ve genişletme yönündeki girişimlerle Kasımpaşa ve Kağıthane aksındaki sanayi korunmuş, yeni sanayi faaliyetler Haliç'in kuzeyine, başka bir deyişle yeşil alanlara doğru kaydırılmıştır. Galata'daki liman Perşembe Pazarı'ndaki toptan ticareti destekleyecek şekilde ticaret limanına dönüştürülmüş, Prost Planı'nın aksine bir uygulamayla Haydarpaşa Limanı genişletilmiştir. Bu operasyonlar bir yandan Haliç'teki sanayi yerleşimlerini pekiştirmiş, bir yandan da bölgede sanayi alanlarının yoğunlaşmasının bir sonucu olarak gecekondulaşma ve plansız yapılaşmayı beraberinde getirmiştir. Tüm bu gelişmeler tarihi alanların ve Haliç'in terkedilmiş, köhneleşmekte olan bir çöküntü alanına dönüşmesine giden yolu açmıştır.

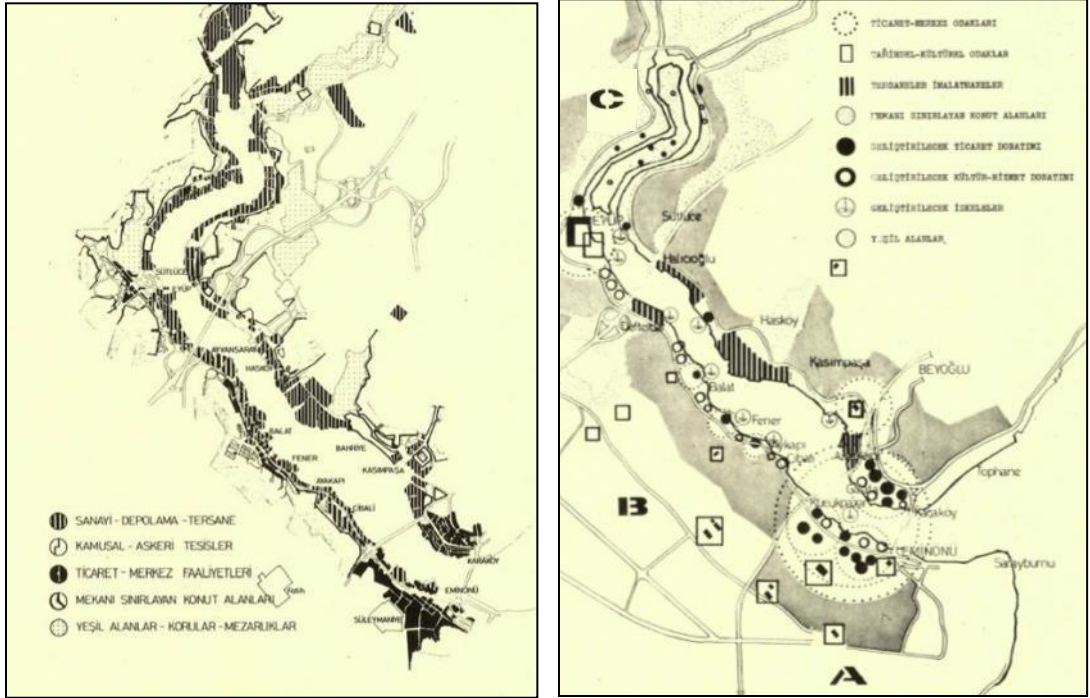
Önceki dönemdeki uygulamalara getirilen eleştiriler kent için yeni bir planlama çalışmasını gerekli kılmış ve Piccinato 1958 yılında bu yöndeki çalışmalarına başlamıştır. Kasımpaşa ve Kağıthane Vadileri'nin İstanbul'un turizm kaynakları olmalarından dolayı, bu alanlarda sanayi faaliyetlerinin dondurulması gerektiğini savunan Piccinato Planı'nın Haliç üzerine getirdiği kararlara yönelik başlıca maddeler şöyledir¹⁷⁰;

- İstanbul'un bir üretim kenti değil, ticaret ve yönetim merkezi olması,
- Bu doğrultuda sanayinin ülkenin iç pazarı yönünde İstanbul'un doğusuna doğru kaydırılması; İzmit, Gemlik ve Bandırma'nın yeni sanayi kentleri olması,
- Haliç kıyılarındaki sanayinin temizlenmesi, Topkapı ve Rami'de kurulan sanayiye hizmet edecek bir limanın Kazlıçeşme-Bakırköy arasında kurulması,
- Önerilen kent şemasını desteklemek üzere bir ulaşım sistemi kurulması, bu doğrultuda Haliç'e üçüncü bir köprü, Boğazda Ortaköy-Beylerbeyi arasına bir köprü yapılması, köprülerin mevcut doku ile bağlantılı ve çevre yolların gezi yolu olarak düzenlenmesi,
- İstanbul'un turizm potansiyelinin korunması ve özendirilmesi, bölgede bulunan tarihi eserlerin korunması, sahillerin yanlış kullanımının önlenmesi

¹⁶⁹ Köseoglu, F.G., 2010. Haliç'te kültür endüstrilerinin yer seçimi, kümelenme eğilimi ve kentsel yenileşme ile kültür endüstrileri arasındaki etkileşim, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

¹⁷⁰ Öztaş, N.,2005, "Türkiye'de Kentsel Dönüşüm ve Haliç Örnekleme", *Yüksek Lisans Tezi*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s: 50-72.

1975 sonrasında; 27 Mayıs hareketiyle birlikte planlı kalkınmayla sanayinin desantralizasyonu hedeflenmiş, Haliç'te ve kentin diğer kıyı bölgelerinde turizmin özendirilmesiyle kıyıların o güne dek gizli saklı kalmış potansiyellerini ortaya çıkarmak amaçlanmıştır. Osmanlı Dönemi'ndeki sanayileşme hareketleri ile 20. yüzyılın başında kendini Haliç'te göstermeye başlayan ve sonraki dönemlerde giderek büyüyüp genişleyen sanayi alanlarının desantralizasyonu için çözüm alternatifleri aranmış, ancak bu arayış Haliç Bölgesi'ndeki sanayi yoğunluğuna çare olamadığı gibi; Haliç dışında Alibeyköy, Rami-Topçular, Topkapı-Sağmalcılar, Sefaköy, Kazlıçesme-Zeytinburnu yakasında kontrolsüz artan sanayi yoğunlukları yaratmıştır. Kağıthane-Bomonti-Levent-Esentepe aksı da kentte bu dönemde beliren başka bir sanayi aksı olmuştur¹⁷¹. Bu gelişimler bölgede kendiliğinden, organik bir biçimde oluşan mahallelerin meydana getirdiği gecekondular alanları belirlemeye başlamıştır.



Şekil 3.48. Haliç'in 1970lerdeki Yerleşim Durumu ve Haliç Çevre Düzenleme Önerisi
Tezcan, S.,1977, 'Haliç Master Planı ve Uygulama Kesin Raporu', Mimarlık 78/4,
<http://dergi.mo.org.tr/dergiler/4/352/5091.pdf>

1980'li yıllara gelindiğinde İstanbul; ekonomik, siyasal ve toplumsal birçok dönüşüm yaşamaktaydı. Bu dönemde gerçekleştirilen müdahaleler Haliç'in günümüzdeki kimliğini oldukça fazla etkilemiştir. 1985 senesinde Bedrettin Dalan'ın Büyükşehir Belediye Başkanı seçilmesiyle ve Haliç Nazım Planı'nın oluşturulmasıyla, "Dalan Operasyonları" diye adlandırılan müdahaleler başlamıştır. Haliç Nazım Planı ile,

¹⁷¹ Öztaş, N.,2005, "Türkiye'de Kentsel Dönüşüm ve Haliç Örnekleme", Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s.49.

Haliç kıyılarında sanayi alanlarının kaldırılıp, yeşil alana dönüştürülerek kamuya açılması öngörülmüştür. Ancak sanayinin ve Merkezi iş alanının desantralizasyonu adına, plana dayanmayan müdahaleler ile, Haliç'in kimliğine zarar veren yıkımlar yapılmıştır. Haliç'i temizleme adı altında gerçekleştirilen ve "Dalan Operasyonları" diye adlandırılan müdahaleler ile; 4000'in üzerinde yapı istimlak edilmiş, 696 fabrika ve 2020 iş yeri yıkılmış, iş yerleri şehir dışındaki yeni merkezlere nakledilmiştir. Dönemin eleştirilmesinin altında yatan sebep de; yerel yönetimin demokratik süreçlerine uymayan, merkezi kararlarla oluşturulan operasyonlar ile, bölgenin tarihsel süreçte sahip olduğu ve artık kimliğiyle özdeşleşmiş olan kültürel miras ögesi yapıların da yıkımlarla yok olup gitmiş olmasıdır.

Temelde sanayinin ve sanayiye bağlı kirletici unsurların Haliç'ten çıkarılmasını, fiziksel olarak yıpranmış binaların temizlenmesini ve yeşil kuşakla çevrilmiş bir koy yaratmayı amaçlayan çalışmalarla; kıyılar park ve bahçelere dönüştürülmüştür. Haliç boyunca yaklaşık 1 milyon kilometrekarelik bir alan açılmıştır. Ayrıca Bedrettin Dalan'ın "*Haliç gözlerim kadar mavi olacak*" sloganıyla akıllarda yer eden temizleme çalışmalarında kullanılan kanal sistemi ve kollektörler ile Haliç suları temizlenmeye başlamıştır¹⁷². Dalan operasyonları Haliç'in bugünkü kimliğini oluşturan süreçte önemli bir yer tutar; çünkü bölgenin kimliğine verdiği zararın yanında, aynı zamanda kıyı alanları ve bölgenin işlevsel olarak kullanımındaki değişiklik; Haliç'in sanayi alanından rekreasyon ve konut alanına evrimleşmesini sağlamış ve bölgeyi kamu kullanımına açmıştır¹⁷³.

1990'lı yıllara gelindiğinde Haliç kıyıları yaz ayları boyunca piknik ve spor amaçlı kullanılmasına karşın kış aylarında boş ve ıssız kalan büyük yeşil alanlara dönüşmüştür. Bölgedeki işlevini kaybetmiş ve boş kalmış eski sanayi yapılarının dikkat çekmeye başlamasıyla, ayrıca kent içindeki merkezi konumuyla; Haliç'in adı yeni ve büyük ölçekli projelerle anılmaya başlamıştır. Bölgenin bir kültür merkezine ve kültür endüstrilerine hizmet eden bir alana dönüştürülmesi fikriyle eski yapıların fonksiyonlarında dönüşüm süreci başlamış, daha önce yıkılması düşünülmüş birçok eski yapıya yeni fonksiyonlar kazandırılmıştır.

Yaşanan tüm bu neredeyse bir asıra uzanan gelişmelerden sonra sanayinin getirdiği çevre kirliliği uzun bir süre sonra çözülmüş ve Haliç yeniden eski doğal güzelliğine kavuşmuştur. Haliç'in tarihsel gelişimi içinde birçok medeniyeti, kültürü ve farklı dinamikleri barındıran bir sürece tanıklık etmiş olması ve bu sürecin yapılacak uygulamalarda göz önüne alınması tarihsel değeri koruma ve kimlikli bir çevre

¹⁷² Erden, Y.D.,2003, " Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri", MSGSU,FBE Doktora Tezi, İstanbul.

¹⁷³ A.g.e., 2003

yaratma konusunda büyük ölçüde önemlidir¹⁷⁴. Tarihsel süreç içinde Haliç, her dönem farklı bir kimlikle ön plana çıkmış ama her dönem sahip olduğu kimlikle kent için yadsınamaz önemini korumuştur. Geçmişe bakıldığında, bu sanayi yapılarının tarihin tüm izlerini barındıran Haliç'te fiziksel kirlilik yaratmasına rağmen aynı zamanda kendi dönemlerine tanıklık etme özellikleriyle Haliç'in kimliğine zenginlik kattıkları da ortadadır¹⁷⁵.

3.4.2. Gemi Sanayisinin Yapısı, Gelişimi ve Tersanelerin Sektördeki Yeri

Gemi yapımının çok eski çağlara uzandığı bilinmektedir. Başlangıçta insanlar çok basit tekne ve salları yolculuk yapma ve yük taşımada kullanmışlardır. Tahminlere göre basit deniz araçlarının kullanımı, tekerleğin icadından çok öncedir. Gemiciliğin gelişme ve ilerlemesine katkıda bulunmuş ülkelerin en eskileri olarak Fenikeliler ve Mısırlılar görünmektedir. Fenikelilerin M.Ö. 1000-600 yılları arasında güçlü filolara sahip oldukları biliniyor, Akdeniz'de denizci ülkeler olarak daha sonra Yunanlılar, Kartaca ve Romalılar ile orta çağın sonu ile yeniçağın başlarında Venedik ve Cenovalılar görülmektedir. Akdeniz'deki bu erken gelişmeye karşın, Kuzey Avrupa ve İskandinavya'da ancak orta çağın sonlarına doğru bir ilerleme görülmektedir. 15. ve 16. yüzyıllarda Osmanlıların yanı sıra Portekiz ve İspanya güçlü donanmalara sahip olmuşlar, daha sonra Hollanda, Fransa ve İngiltere ortaya çıkmıştır.

Tarihsel gelişimi ile incelendiğinde malzeme, sevk sistemleri, haberleşme ve seyir sistemleri ile diğer alanlarda teknolojinin gelişmesi ve gemi inşaatında uygulanması ile gemi yapım sanayii belirli dönüm noktalarını içeren safhalardan geçmiştir. Modern anlamda gemi yapımının demirin 1777 yılında, çeliğin ise 1862 yılında gemi yapımında kullanılması ve buhar makinalarının 1821 yılında gemilerde tahrik sistemi olarak uygulanmasıyla başladığı söylenebilir. Buhar gücünün gemiye uygulanmasından önce de gemi yapımının ve gemilerin gerek dünya ticaretinin gelişmesinde, gerekse bugünkü dünya düzeninin oluşmasında önemli bir yere sahip oldukları açıktır. 14. yüzyıldan itibaren Avrupa ülkelerinin başlattıkları keşiflerin ve bunun sonucunda Uzakdoğu Asya, Amerika ve Afrika'da kurulan kolonilerin temelinde, bu ülkelerin gemi yapımcılığı ve denizcilikte gelişmiş oldukları gerçeği yatmaktadır. İstanbul'un fethinde deniz filosunun etkin rolü, körfez krizinde deniz gücünün önemi kaçınılmaz bir gerçek olmuştur.

¹⁷⁴ Enginöz, H., 2008, İstanbul Avrupa Kültür Başkentliği Bağlamında Haliç Kültür Havzasının Kamusal Mekan Olarak Geri Kazanımı, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

¹⁷⁵ Köseoglu, F.G., 2010. Haliç'te Kültür Endüstrilerinin Yer Seçimi, Kümelenme Eğilimi Ve Kentsel Yenileşme İle Kültür Endüstrileri Arasındaki Etkileşim, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Bugünün gelişmiş devletleri, özellikle 17. yüzyıldan itibaren deniz ticaret filolarının etkinliklerinden ve bunu destekleyen gemi yapım-onarım sanayilerinin ekonomiye yaptığı önemli katkılardan yararlanmışlardır. Gelişmiş ülkelerin kalkınmada izledikleri yol incelendiğinde, bunların önemli gemi yapımcısı ülkeler oldukları ve geleneksel denizci ülkeler olarak adlandırıldıkları görülmektedir. ABD'nin kurulmasından bu yana, gemiler ve gemi sanayii bu ülkenin kalkınmasında önemli temel taşlarını oluşturmuş; tersaneler teknoloji üssü görevi görmüşlerdir.

Gemi yapım sanayiinin ürünü olan *gemi*, demir-çelik, makina imalat, ahşap, boya-kimya, elektrik-elektronik, tekstil ve lastik-plastik gibi birçok sanayi dalının ürünlerinin bilimsel ve teknolojik temellere dayalı olarak belirli bir sistematik ve disiplin içinde tersanelerde birleştirilmesi sonucunda ortaya çıkmaktadır. Bu açıdan gemi yapım sanayi, "montaj sanayi" olarak görülse de bu tanım, sektörün özelliklerini yeteri ölçüde tanımlamamaktadır. Bunun sonucunda birçok sanayi kolunun ürünlerinin tersanelerde birleştirilmesiyle ortaya çıkan bir ürün olması nedeniyle de gemi sanayi stratejik öneme sahip temel sanayi dalları başta olmak üzere birçok sanayi dalının nicel ve nitel anlamda gelişmesini sağlamaktadır¹⁷⁶.

Gemiler, kullanım amaçlarına, çalışma prensiplerine, sevk sistemlerine ve yapımlarında kullanılan malzemeye göre çeşitli tip ve tonajda, farklı teknolojik olanaklara sahip olarak inşa edilirler. Bu nedenle tersaneler de farklı olanak ve teknolojik kabiliyetlere sahip olabilmektedirler. Basit bir ticaret gemisinin yapımını gerçekleştiren nispeten dar olanaklara sahip bir tersaneden, süper tankerlerin, modern savaş gemilerinin inşaatını gerçekleştirebilecek teknolojik olanaklara sahip olanlarına kadar geniş bir yelpaze mevcuttur. Bu açıdan gemi sanayii her zaman için "emek-yoğun" bir sanayi dalı olurken; tersanelerin olanak ve kabiliyetlerine bağlı olarak "teknoloji ve sermaye-yoğun" bir sanayi dalı da olabilmektedir.

Dörtte üçünü denizlerin oluşturduğu dünyada, uluslararası ticarete yüklerin % 95'lere ulaşan bölümünün denizyolu ile taşınıyor olması, bu taşımanın aracı olan gemiye ve –zaman içinde ekonomik ve teknolojik eskimenin yanı sıra fiziksel olarak da yıpranan gemilerin "yenilenme" faaliyetlerinin tümünü kapsayan- gemi sanayisine önem kazandırmaktadır. Gemi sanayi, deniz ticaretinin uluslararası niteliğinin doğrudan gemiye yansımalarının doğal sonucu olarak, teknolojik gelişme ve yenilenmeye en duyarlı sanayi dallarından biridir. Denizde can ve mal güvenliğinin yanı sıra deniz ve çevre güvenliği konularındaki uluslararası kural ve konvansiyonlar, artan duyarlılık ve gelişen teknolojiye de bağlı olarak hızla ve sık sık

¹⁷⁶ TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 2001. "Haliç-Camialtı Tersanesi Bilirkişi Raporu", İstanbul, Türkiye

yenilenirken; geminin ve gemi sanayiinin buna ayak uydurmak zorunda olması; teknolojik gelişmelerin yakından izlenmesini zorunlu kılmaktadır.

Gemi sanayiinin “emek-yoğun” niteliğine ek olarak diğer sanayi dalları ile olan bu ilişkisi, sektöre istihdam açısından da önem kazandırmaktadır. Dünyadaki öneminin yanı sıra gemi sanayisine üç tarafı denizlerle çevrili ve dış ticaret yüklerinin yaklaşık % 90’ını denizden taşıyan Türkiye açısından önem kazandıran diğer bir husus da ulusal deniz ticaret filosunu ve savunma sanayiini destekleme özelliğidir. Özetlemek gerekirse;

Gemi Yapım-Onarım Sanayii Türkiye açısından;

- Ulusal deniz ticaret filosunu ve savunma sanayiini destekleme ve dışa bağımlılığı azaltma,
- Yan sanayii geliştirme,
- İstihdam artırma,
- Döviz sağlama ve/veya ikame etme,
- Teknolojik gelişme ve birikim yaratma özellikleri nedeniyle, sanayileşme açısından stratejik önem taşıyan temel sanayi dallarından biridir.

3.4.3. Tersane-i Amire’nin (Devlet Tersanesi) Tarihsel Gelişimi

Anadolu’da gemi yapım faaliyetlerinin başlangıcı Selçuk Türkleri zamanına kadar uzanmaktadır. Bilinen ilk tersaneler, Gemlik, Sinop ve Alanya’da idi. Bunlar o dönemin önemli tekneleri olan 100 tonluk gemileri imal edebilmekteydiler. Daha sonraları ise Karesi, Saruhan, Aydın ve Menteşe Beyliklerinin tersaneleri ile Karadeniz kıyısında Candaroğulları’nın tersanesi görülmektedir. İzmit’in Bizanslılardan alınması ile buradaki eski tersane yenilenmiştir.

Osmanlı Devleti kuzeybatı Anadolu’da küçük bir beylik olarak kurulmuş, topraklarını kuzey ve batı yönünde genişleterek kısa sürede deniz kıyılarına kadar ulaşmıştır. Osmanlı Devleti kökeninde Anadolu Selçuklu Devleti, Karesioğulları, Candaroğulları, Aydınoğulları ve Menderesoğulları gibi Anadolu beyliklerinin teknik bilgi, gelenek ve deneyimini barındıran yapıya sahiptir. Bu denizcilik geleneğinde Aydınoğulları’nın açık etkisi görülmekle beraber, donanmanın tesisinde Karesioğulları’nın daha etkin olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır¹⁷⁷. Bunun yanı sıra, Osmanlı denizciliğine yön verilirken Bizans İmparatorluğu’ndan ele geçirilen İzmit, Karamürsel, Gemlik ve Edincik gibi deniz üslerinden de istifade etmiştir. Gelibolu’nun (Gallipoli) 1390 yılında

¹⁷⁷ Mutlu, S., 2008, “XVII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Denizciliği Açısından Samsun Tersanesi Ve Ekonomik Fonksiyonu”, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Yıldırım Beyazıd döneminde Osmanlı egemenliği altına girmesiyle Osmanlı Devleti burada bir tersane kurarak denizcilik yolunda ilk adım atılmıştır. Ayrıca denizde kıyısı olup donanması bulunan ve Osmanlı idaresine alınan Türk beyliklerinin, mesela Saruhan, Aydın, Menteşe Beylikleri'nin tersanelerinden yararlanmış, böylece ilk dönemlerden itibaren, ileride kurulacak büyük imparatorluğun donanmasının temelleri atılmıştır.

Arşiv belgelerinden, devlete ait 86 adet tersane olduğu tespit edilmiştir. Bu tersaneler arasında önemli rol alan Tersane-i Amire'yi incelemeye başlamadan önce "tersane" kelimesinin etimolojik olarak gelişiminden bahsetmek yerinde olacaktır. Tersane terimi dilimize Arapça "dar al-Sina" (darüssina) kelimesinin yüzyıllar boyunca çeşitli Akdeniz ülkelerinin kullanımından sonra girmiştir¹⁷⁸. İspanyolca "ataruzana", "arsenal", "darsena", Portekizce'de "darsenale", "drasena", İtalyanca'da "Arsenal", "darsane" ve Malta dilinde de "tarzna", "tarznar" şeklinde kullanılmıştır. Osmanlı'da daha önceleri tersane yerine "liman" sözcüğü kullanılıyordu. Ancak 16.yüzyılın başlarından itibaren, İtalyanca'da da kullanılan "darsane" sözcüğüne benzerlik gösteren "tershane" / "tersane" kelimesi olarak dilimize geçmiştir. Tersane, gemilerin yapıldığı yer, gemi tezgahı demektir¹⁷⁹. Tersanelerin yapıldığı ilk dönemlerdeki envantere bakıldığında ise gemilerin inşa edildiği gözler manasında da kullanıldığı görülmektedir¹⁸⁰.

Osmanlı tersaneleri arasında en önemlileri İstanbul Tersanesi (Tersâne-i Âmire), Gelibolu Tersanesi, İzmit (İznikmid) Tersanesi, Sinop Tersanesi, Samsun Tersanesi, Süveyş Tersanesi, Rusçuk Tersanesi, Basra Tersanesi ve Birecik Tersanesi'dir. Tez çalışması kapsamında İstanbul Haliç kıyılarında konumlanmış 550'yi aşkın süre faaliyetini sürdüren kültür / endüstri mirası Tersane-i Amire ele alınmaktadır.

- *Tersane-i Âmire (İstanbul Tersanesi)*

Fatih Sultan Mehmet tarafından İstanbul'un fethinin hemen ardından, 1455 yılında, güçlü bir donanma kurabilmek için Haliç'in kuzey kıyılarında birkaç göz inşa kızıağı ile faaliyete geçirilen ve dünyanın yaşayan en eski tersanesi olan "Tersane-i Amire" - bugün **Haliç**, **Camialtı** ve **Taşkızak** Tersanelerinin yer aldığı bölgede- "İstanbul Tersanesi" adıyla 558 yıldır faaliyetini sürdürmektedir¹⁸¹.

¹⁷⁸ Bostan, İ, 2003, "Osmanlı Bahriye Teşkilatı: 17. Yüzyılda Tersane-i Amire", Türk Tarih Kurumu Yayınları 2.Baskı, Ankara.

¹⁷⁹ A.g.e, 2003.

¹⁸⁰ Mutlu, S., 2008, "XVII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Denizciliği Açısından Samsun Tersanesi Ve Ekonomik Fonksiyonu", Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara

¹⁸¹ TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 2001. "Haliç-Camialtı Tersanesi Bilirkişi Raporu", İstanbul, Türkiye

Yavuz Sultan Selim'in saltanat yıllarında büyük bir atılım yapan tersane, Hasköy'e doğru genişleyerek gemi inşa edilen kapalı gözlerinin sayısı 100'ü bulmuştur. İstanbul Tersanesi'nin asıl gelişimi 16. yüzyılda Kanuni Sultan Süleyman ve Sokulu Mehmet Paşa zamanında olmuş, yapılan yeni ilavelerle gemi inşa edilen gözlerin sayısı 200'ü aşmış ve zamanın en büyük gemi inşa tersanelerinden biri haline gelmiştir. Öyle ki tersane, zamanla Haliç'teki inşa tezgahları, donanım ve malzeme depoları, havuzları, kışlaları, yelken dikim yerleri, hatta zindanlarıyla dünyanın sayılı büyük denizcilik merkezlerinden biri haline gelmiştir¹⁸².

Tersane-i Amire, Osmanlı Devleti'nde, batı tekniği ve modern bilimin ilk kez uygulandığı bir endüstri merkezi olarak her dönemde büyük önem taşımış, burada aralıksız olarak sürdürülen gemi inşa ve onarım faaliyetlerini sürekli izleyebilmek için zamanın batı devletleri Galata ve Pera'daki Venediklileri casus olarak kullanmışlardır. Tersanedeki her türlü gelişmeyi, İtalya'daki ilgililere düzenli olarak bildiren casusları engellemek için 1557 yılında Sokullu Mehmet Paşa'nın emri ile tersane çevresi, altı yerinde kapı bulunan yüksek bir duvarla çevrilmiştir. Tersaneyi kara tarafından çepçevre kuşatan duvarın Galata'ya açılan kapısına Azaplar Kapısı, Kasımpaşa Deresi'ne açılan kapısına Kasımpaşa kapısı, kara tarafına açılan kapılarına Nakkaşhane Kapısı, Zindan kapısı, Şahkulu Kapısı, Hasköy'e açılan kapısına da Hasköy Kapısı adı verilmiştir. Haliç Tersanesi'nin Galata tarafındaki kapısı Cumhuriyet devrinden itibaren ana kapı olarak kullanılmıştır¹⁸³.

Kıbrıs'ın 1571 senesinde fethedilmesinden sonra İstanbul'a dönen Osmanlı Donanması İnebahtı Savaşı'nda Haçlı Donanması tarafından bozguna uğratılıp yakılınca, İstanbul Tersanesi'nde (Tersane-i Amire) yaklaşık 5 ay gibi bir sürede üretilen 150'den fazla Kadırga ile Osmanlı Donanması artık Akdeniz'de bütün heybetiyle yeniden boy gösterme fırsatı elde etmiştir¹⁸⁴. Kısa süre içinde Osmanlı Donanması'nın yaralarını sarması, eskisine kıyasla çok daha donanımlı bir şekilde tüm gemilerinin yeniden inşa edilebilmesi o dönemde Tersane'nin çok iyi işleyişe ve lojistik desteğe sahip olduğunu göstermektedir. Bu dönemde tersaneye gemi inşası için gerekli olan kereste Bolu'dan, halat yapımında kullanılan kendir Kastamonu ve Samsun'dan, katran ve zift Biga ve Bayramiç'ten, yelken bezi de Çanakkale ve Aydın'dan gelmektedir.

¹⁸² Can, A.,2002, "Bir Tersane Bir Hayat", Üstün Eserler, İstanbul

¹⁸³ Tersane Dergisi, 2011, "Tersane-i Amire", Temmuz/ Ağustos 2011, Sayı 21, <http://www.tersanedergisi.info/?pid=25137>, 25 Kasım 2013

¹⁸⁴ Can, A.,2002, "Bir Tersane Bir Hayat", Üstün Eserler, İstanbul

III. Selim'in tahta çıktığı tarihe kadar dünyanın en güçlü ve donanımlı gemilerinden meydana gelen Osmanlı Donanması'nın tüm gemilerinin Fransız mühendisler tarafından dizayn edilmesi ve tüm inşa sürecinin yabancı mühendisler tarafından takip ediliyor olması, dönemin gemi inşa eğitiminde Batılı ülkelere kıyasla ne denli geri kaldığının göstergesi niteliğindedir. Bu gerçeğe yüzleşen Osmanlı hükümdarlarından III. Mustafa saltanatının son dönemlerinde bu açığın üzerine gitmiş, kendi devletinin subay ve mühendislerini yetiştirmek üzere, tersane içinde 1773 senesinde Mühendishane adlı okul öğretime başlamıştır. Bu okul ülkenin gemi mühendisliği dalında eğitim veren ilk kurumu olmuştur. 1789'da Mühendishane-i Bahri-i Hümayun adını alan okul, bugünün İstanbul Teknik Üniversitesi'nin temelini oluşturmaktadır.

Cumhuriyet döneminde, başlangıçta 1928'den itibaren Gölcük Tersanesi'nin kurulmasına başlanmış; tersane 1934'de yeniden projelendirilmiş; İkinci Dünya Savaşı nedeniyle kesintiye uğrayan çalışmalar 1942'den sonra yeniden başlatılmıştır. Eski İstanbul Tersanesi'nin yerini alan Haliç ve Camialtı Tersaneleri Denizcilik Bankası T.A.O.'na Taşkızak Tersanesi de Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı olarak bu dönemde faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Öte yandan 1912'de Fransızlar tarafından İstanbul Boğazi'nda kurulmuş ve daha çok gemi bakım ve onarımı faaliyetlerine ayrılmış olan İstinye Tersanesi de Denizcilik Bankası T.A.O. kuruluşu olarak faaliyet göstermiştir. Bugün ülkemizin en büyük ve modern tersanesi olan Pendik Tersanesi'nin kuruluş çalışmaları 1939'da başlatılmış; 1969 yılında temeli atılan tersane 1982 yılında işletmeye alınmıştır¹⁸⁵.

- Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri

Camialtı Tersanesi 1455 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından kurulan ve Kasımpaşa'dan Hasköy'e kadar uzanan büyük İstanbul Tersanesi'nin (Tersane-i Amire) bir parçasıdır. İstanbul Tersanesi'nin Haliç ve Taşkızak Tersanesi olarak ikiye ayrılmasının ardından Camialtı Tersanesi de Haliç Tersanesi'ne bağlanmış, Taşkızak Tersanesi de Deniz Kuvvetleri'ne devredilmiştir. 1953 yılına kadar Haliç Tersanesi'ne bağlı çalışan bir atölye olan Camialtı, Denizcilik Bankası'nın kurulması ile bağımsız bir tersane haline gelmiş ve özellikle de yeni inşaat yapmakla görevlendirilmiş ve tersane irili ufaklı pek çok gemi inşa edebilecek düzeye gelmiştir¹⁸⁶.

¹⁸⁵ Kamu İşletmeciliğini Geliştirme Merkezi Vakfı (KİGEM),1999. "Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. Tersaneler Raporu", İstanbul, Türkiye

¹⁸⁶ TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 2005. "50. Yıl Andacı", İstanbul, Türkiye

Bu tersanenin de kuruluşu İstanbul Tersanesi'ne kadar uzanmakla birlikte, şu anda tersanede Osmanlı döneminden kalma bir tesis bulunmamaktadır. 72.000 m2 alan içinde birçok atölye ve idari binanın yanı sıra; 2 adet yeni gemi 21 inşa kızağı, 400 metrelik donatım rıhtımı, günde 400 m2 kapasiteli shot-blasting, shop-priming ve transport ünitesine sahiptir. Tersanede çeşitli tip ve kapasitede kızak, rıhtım ve saha kreyni bulunmaktadır. Tersane, 5.934 ton/yıl çelik işleme ve 20.800 DWT/yıl yeni gemi inşa kapasitesine sahiptir. Kızak büyüklükleri 6.000 ve gemi tipine bağlı olarak 15.000-20.000 DWT'a kadar gemilerin inşaatına yeterlidir.

Pendik Tersanesi'nin faaliyete geçtiği döneme kadar ülkenin en büyük ve modern tersanesi olan Camialtı Tersanesi'nin en önemli özelliği, kamu ve özel tersaneler içinde iç ve dış piyasada talebin -dolayısıyla pazarlama şansının- en yüksek olduğu 18.000 - 20.000 DWT'luk gemilerin üretiminin yanı sıra, yolcu gemisi ve feribot gibi katma değeri en yüksek olan gemi tiplerinin de üretilebildiği uzmanlaşmış iş gücüne ve diğer olanaklara sahip tersane olmasıdır¹⁸⁷. Kapatılmaları söz konusu edilen üç tersanenin arsa değerleri dışında sahip oldukları tesis, teçhizat, araç ve gereçlerin ikinci el piyasa değerlerinden oluşan yaklaşık cari değerleri ile bugünkü şartlar altında yeniden kurulmaları söz konusu olduğunda gereken finansmandan oluşan yaklaşık ikame değerleri, Çizelge 3.2'de belirtilmiştir.

¹⁸⁷ Kamu İşletmeciliğini Geliştirme Merkezi Vakfı (KİGEM),1999. "Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. Tersaneler Raporu", İstanbul, Türkiye



Şekil 3.49. Camialtı Tersanesi Vinçleri ve Tersanenin Haliç'ten Görünümü
(www.wowturkey.com)

Camialtı Tersanesi iç ve dış piyasada talebin en yüksek olduğu 18.000-20.000 DWT büyüklükte gemileri yapabilecek kızak ve imkanlara sahip bir kaç tersane arasında en büyük ve en gelişmişidir. Ayrıca, yolcu gemisi ve feribot gibi katma değeri en yüksek olan gemi tiplerinde uzmanlaşmış işgücü ve teknik olanaklara sahip tek tersaneydi¹⁸⁸. Bunlara ek olarak, Haliç ya da Camialtı Tersaneleri'nden yalnızca birinin sahip olduğu tesis, teçhizat ve olanakların -özel sektöre ait büyük bir tersane olan Sedef Tersanesi'nin kreynleri hariç tutulduğunda- mevcut tüm özel sektör tersanelerinin toplamından fazla olduğunun; üstelik bunların büyük çoğunluğunun

¹⁸⁸ TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 1999. "TGSAŞ Tersaneler Raporu", Mart, İstanbul, Türkiye, s.20-21

taşınması mümkün olmadığı için kapatma durumunda ayrıca değerlendirilemeyecek nitelik taşıdığıının bilinmesi gerekmektedir.

Çizelge 3.2. Tersaneler ve Değerleri¹⁸⁹

Tersane Adı	Cari Değeri	İkame Değeri
Haliç Tersanesi	80 milyon dolar	235 milyon dolar
Camialtı Tersanesi	65 milyon dolar	190 milyon dolar
Taşkızak Tersanesi	25 milyon dolar	75 milyon dolar
TOPLAM	170 milyon dolar	500 milyon dolar

- Haliç Tersanesi

İstanbul'un 1453'de fethinden sonra Fatih Sultan Mehmet tarafından 1455 yılında kurulan İstanbul Tersanesi'nin günümüzdeki devamıdır. 69.810 m2 alan içinde birçok atölye ve idari binanın yanı sıra bünyesinde 18. ve 19. yüzyıl Osmanlı döneminden kalma 3 adet kuru havuz, 2 adet yeni gemi inşa kazağı, 475 metrelik onarım-donatım rıhtımı, 1 adet dökümhane, tarihi kapıları ve çeşmesiyle asırlardır işlevini sürdüren sanayi mirası niteliği taşıyan Haliç Tersanesi, İstanbul 1 No'lu Kültür ve Tabiat Kurulu tarafından 7.7.1993'te "kentsel sit alanı", 22.03.1995 tarihinde ise "tarihi sit alanı" içine alınmıştır. Tersanede yeterli miktarda kızak ve rıhtım kreyini ile muhtelif mobil kreyne ek olarak 1 adet 100 tonluk yüzer vinç de bulunmaktadır.

III. Selim'in tahta geçmesinden (1789) itibaren devlet idaresi ve askeri alanlarda yaptığı yeniliklerin yanı sıra İstanbul Tersanesi'nin de zamanın ihtiyaçlarına cevap verebilmesi adına geliştirilmesine başlanmıştır. Osmanlı Donanması'nın gelişmesi ve Akdeniz'e hakim olunması sebebiyle büyüyen gemi boyları ile bu gemilerin bakım onarımları sırasında karşılaşılabilecek sorunları en aza indirmek için tersaneye uygun ebatlarda bir taş havuz inşaatına karar verilmiş ancak bu havuz inşaatı

¹⁸⁹ TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 1999, "TGSAŞ Tersaneler Raporu", Mart, İstanbul, Türkiye, s.10.

hayata geçirebilmek adına önceden bu konuda deneyimli olan İsveçli ve Fransız mühendislere danışılmış, mühendislerin verdiği proje teklileri incelenmiş ve sonuç olarak İsveçli mühendislerin verdiği teklif uygun görülerek taş havuzun inşaatı İsveçlilere verilmiştir. Yapılan uzun araştırmalar ve çalışmalardan sonra İsveçli mühendis Rhode taş havuzun nereye, ne yöntemle yapılacağını belirleyip havuzun – Haliç Tersanesi bugünkü 3 No’lu Havuz- yapımına 1795 senesinde başlamıştır. O dönemde taş havuz yapımında kullanılan tekniğe ışık tutabilmek adına Ali Can’ın “Bir Tersane Bir Yaşam” adlı eserinde yapılan işlem şöyle ele alınmaktadır;

“...havuzun lokasyonunu belirlemek için zemine muayane kuyuları açılmış, daha sonrasında bu alanın önü tarakla temizlenmiş, denizin inşaat alanına dolmasını engellemek adına birbirine geçme tahtalardan sağlam bir perde çekilmiş sonra da havuzun toprağı kazılmaya başlamıştır. Tahta perdeden sızan sular sürekli olarak boşaltıldığından, havuz taşlarını döşeyen işçiler kuru zeminde rahatlıkla çalışabilmekteydiler. Havuzun yapımında İstanbul Limanı rıhtımlarında da kullanılan kalker taşı tercih edilmiş, taş bloklar birbirine geçme yöntemiyle kenetlenecek biçimde şekillendirilmiş ve yerleştirilmiştir. Havuzun tabanı 75 cm kalınlığında taşlarla kaplanmış, havuzun yan duvarlarına havuz tabanına inmeyi sağlamak için basamaklar yapılmıştır.”

Tüm araştırma ve projelendirme süreçlerinin ardından 1796’da yapımına başlanan taş havuzun inşaatı işçilerin gece-gündüz çalışmasıyla yaklaşık üç sene sürmüş ve 1799 yılında törenle hizmete açılmıştır¹⁹⁰. II. Mahmut (1825) ve Sultan Abdülmecid (1857) dönemlerinde de -19. yüzyılın ilk ve ikinci yarısında- bugün Haliç Tersanesi içinde yer alan taş havuzlar ile Taşkızak Tersanesi’nin Valide Kızağı inşa edilmiştir. II. Mahmut zamanında mevcut taş havuzun tersanenin ihtiyacını karşılamaması üzerine yeni bir taş havuz yapılmasını istemiştir. Bu havuzun Azapkapı ile Kasımpaşa Deresi arasına yapılması uygun görülmüş ve 1821 yılında Başmühendis Ali Bey ve Manol Kalfa denetiminde yapımına başlanmıştır. Havuzun inşaatı 1825 senesinde tamamlanmış, havuz çalışmaya başlamıştır. Bu havuz bugün Haliç Tersanesi’ndeki 2 No.’lu havuzdur. Diğer havuz ise Sultan Abdülmecid zamanında yapımına karar verilmiş, önceki havuzlara göre daha büyük ölçülerdedir. İkinci havuz ile Azapkapı arasında kalan geniş sahada yer alan havuzun yapımında Vasil Kalfa bulunmaktaydı. Yapımı sırasında bazı duraklamalar olduğu için havuzun inşaatı 13 yıl sürmüş ve Sultan Abdülaziz (1870) döneminde tamamlanabilmiştir. Bu havuz Haliç Tersanesi’nin 1 No’lu havuzudur ve Atatürk Köprüsü’ne en yakın konumdadır.

¹⁹⁰ Can, A.,2002, “Bir Tersane Bir Hayat”, Üstün Eserler, İstanbul.



Şekil 3.50. Haliç Tersanesi 1 No'lu Havuz (Esin Sarıman Özen Arşivi)

Teknolojinin gelişmesi ve buhar makinasının bulunmasıyla gemi inşa sanayinde gelişmeler gözlemlenmekte, bu gelişmelere bağlı olarak gövdesi ahşap olarak inşa edilen, tüm teçhizatları yurtdışından getirilerek tersanede monte edilen bu gemilerin ardından ahşap teknelerin yerini tamamen çelik teknelere bırakması üzerine, 19. yüzyılın sonlarından itibaren çeliğin ve buhar makinalarının gemi yapımında kullanılmaya başlaması sonucu olarak malzeme temininde ortaya çıkan dışa bağımlılık o güne kadar donanmanın tüm ihtiyaçlarını karşılayabilen İstanbul Tersanesi'nin bu özelliğini giderek yitirmesine yol açmıştır. İhtiyaca cevap vermekte zorlanan İstanbul Tersanesi'ne yeni tesisler ilave edilmeye başlanmıştır. Tersanenin bugünkü Taşkızak ve Valide kızaklarına ek olarak 19.yüzyılın sonlarına doğru Haddehane, Demirhane, Dökümhane, Kazanhane ve Çelikfırını gibi yeni ve modern tesisler yapılmıştır.

2001 verilerine göre, Haliç Tersanesi'nde son dönemde Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) adına 2 adet 1.500 kişilik Marmara Hattı Yolcu Gemisi ve Almanya'ya ihraç edilen 6.750 DWT'lik dökme yük gemisi inşa edilmiştir. Bölgede önemli havuzlama ve tamir imkanına sahip olan tersanede çok sayıda gemi tamiri gerçekleştirilmiştir¹⁹¹.

İDO'nun özelleştirilmesi sonrası Şehir Hatları A.Ş.'ye tahsis edilen tersanede, Şehir Hatları gemilerinin ve bazı kamu kurumlarının deniz araçlarının bakım-onarımı yapılmaktadır. Yakın geçmişte Haliç- Üsküdar Hattı seyir gemilerinin inşasıyla, Haliç

¹⁹¹ Kamu İşletmeciliğini Geliştirme Merkezi Vakfı (KİGEM), 1999, "Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. Tersaneler Raporu", İstanbul, Türkiye

Tersanesi'nde 19 yıl aradan sonra yeni gemi inşası da gerçekleştirilmiştir¹⁹². Haliç Tersanesi sahip olduğu atölye, teçhizat ve diğer olanaklarla ülkemizin en büyük ve en gelişmiş bakım-onarım tersanesi olması önemini vurgulamaktadır.

3.5. BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ

Doğal ve suni limanların kullanımı gemicilik tarihi ile başlamakta, limanlar deniz ticaretinin en önemli altyapısını oluşturmaktadır. Gelişen ekonomilerin ticaret hacmi devamlı büyüme gösterirken limanların ve liman kentlerinin de gelişim göstermesi kaçınılmazdır. Gemilerin bakım-onarım gibi gerekli ihtiyaçlarını karşılayacakları, yük-yolcu aktarımlarının yapıldığı liman bölgeleri, geçmişten bugüne dek ulaşım olanakları ve hammadde-pazar ilişkileri ele alındığında hızlı bir gelişim göstermiştir. Bu gelişim sürecinin ivmesinin yüksek olmasında limanın bulunduğu coğrafi konumun etkileri büyük önem taşımaktadır. Liman olarak gelişim gösteren şehirlerin çevrelerinde sanayi kuruluşları yer almaktadır. Haliç örneğinde olduğu gibi zamanla liman kenarlarında yer bulmuş sanayi yapıları önceki bölümde de değinildiği üzere çevre kirliliği, kent içi kaos yaratmaları, vb. nedenlerle desantralizasyon uygulamasıyla atıl kalmalarına neden olunmuştur. Bu kentsel dönüşüm uygulamaları birbirleriyle benzer özelliklere sahip sözkonusu liman kentlerinin birçoğunda farklı yaklaşımlarla ele alınmıştır. Önemli birer sanayi ülkesi olan Almanya'nın ve İngiltere'nin birbirine benzer topoğrafik özellikler gösteren iki kenti Duisburg ve Londra Docklands'da yapılan dönüşüm uygulamalarına yer verilmiştir. Özellikle Londra örneğinde olduğu gibi yoğunluklu olarak gemi inşa sanayisine hizmet veren tersanelerin ve diğer sanayi kuruluşlarını barındıran bir bölge olmasından ötürü Türkiye ölçeğinde Haliç kıyılarına konumlanan ve bu manada uygulanmış, sonucu görülebilen önemli bir örnek olmasından ötürü Hasköy Tersanesi – Rahmi Koç Sanayi Müzesi ele alınmıştır. Bölgede bulunan Camialtı ve Taşkızak tersanelerinin de Temmuz 2013'de ihaleye verilmesi sonucunda, desantralizasyon sürecinin hız kesmeden bugüne vuran bir yansıması olarak değerlendirilecek bir örnek olması kaçınılmazdır. Söz konusu bölgeye yapılması planlanan projeye dair herhangi bir veriye ulaşılamadığından ötürü Camialtı ve Taşkızak Tersanelerine dair olumlu-olumsuz değerlendirme yapılamamıştır. Bölüm kapsamında ele alınan diğer iki örnekte de yine aynı benzer özelliklere sahip iki Akdeniz ülkesi ele alınmıştır. İtalya ve İspanya'da yüzyıllardır özgün işleviyle faaliyetini sürdüren ancak yaklaşık son on yıldan bu yana bu özgün işlevlerine ek olarak; endüstri ve kültür mirası

¹⁹² Tersane Dergisi, 2011, "Tersane-i Amire", Temmuz/ Ağustos 2011, Sayı 21, <http://www.tersanedergisi.info/?pid=25137>, 25 Kasım 2013

kavramlarının altını çizmek, önemin vurgulamak ve sürekliliğinin sağlanabilmesi için yerli-yabancı herkesin ilgisini çekmek adına, buldukları tersane alanı bünyesinde gerek müze gerek çeşitli sanat etkinliklerinin yapıldığı bir hizmet anlayışıyla tersanenin ve çevresinin sergilenen bir endüstri kompleksi haline gelmesine olanak vermiştir. Venedik Tersanesi 1980'lerden bu yana Mimarlık Bienali'ne ev sahipliği yapmakta, İspanya Ferrol Tersanesi Denizcilik Müzesi de yerli-yabancı pek çok turiste belirli günlerde hizmet vermektedir.

Bu ülkelere kıyasla Türkiye'de İstanbul ölçeğinde limanların geçmişten bugüne uzanan süreci ele alınmıştır. İstanbul ve liman denildiğinde ilk olarak dünden bugüne gemi sanayisi, gelişimi ve bu gelişim sürecinde gemi üretiminin yapıldığı tersaneler akla gelmekte; bu amaca hizmetle yaklaşık 600 yıldır gemi inşaatının sürdürüldüğü Tersane-i Amire çatısı altında toplanan *Camialtı*, *Taşkızak* ve tez çalışmasının ana konusu ve Tersane-i Amire'nin en köklüsü olarak bilinen *Haliç Tersanesi* detaylı olarak ele alınmaktadır.

BÖLÜM 4. LİMAN KENTLERİNDE “KORUMA YAŞATMA PRENSİPLERİ”YLE DEĞERLENDİRİLEN ESKİ ENDÜSTRİ YAPILARINDA TASARIMA YÖN VEREN FAKTÖRLER

Önceleri özgün fonksiyonlarıyla işletilmiş endüstri yapıları yaşanan sosyo-ekonomik gelişmeler sonucunda sanayi akslarının yer değiştirmesi sonucu, bu yapılara ait kabuklar kimi zaman atıl kalarak yıllar içinde birer harabe haline gelmiş, kimisi ise hiç beklemeden doğrudan yıkılarak yerlerine dönemin yaşam tarzına ve ihtiyaçlarına uygun yeni fonksiyonlarla işletilecek binalar tasarlanmıştır. Atıl durumdaki bir yapı içine yeni bir program yüklemek şeklinde değerlendirildiğinde; mevcut kabuğun, yıkılmadan korunarak, ya koruma amaçlı özgün fonksiyon ve bu fonksiyonu besleyen yan fonksiyonlar ya da yeniden işlevlendirilmesi gerekebilir. Bu nedenle yeniden işlevlendirme kamusal bellek oluşturması nedeniyle, enerji yönetimi ve tarihsel özelliği olan tescilli yapıların kendisini finanse edebilmesi gibi yönleriyle alternatif bir yapı üretim tekniği olarak ele alınmaktadır¹⁹³. Bu yapıların değerlendirilme sürecinde önerilen tasarım safhalarında karşılaşılabilecek noktalara aşağıda değinilmiştir.

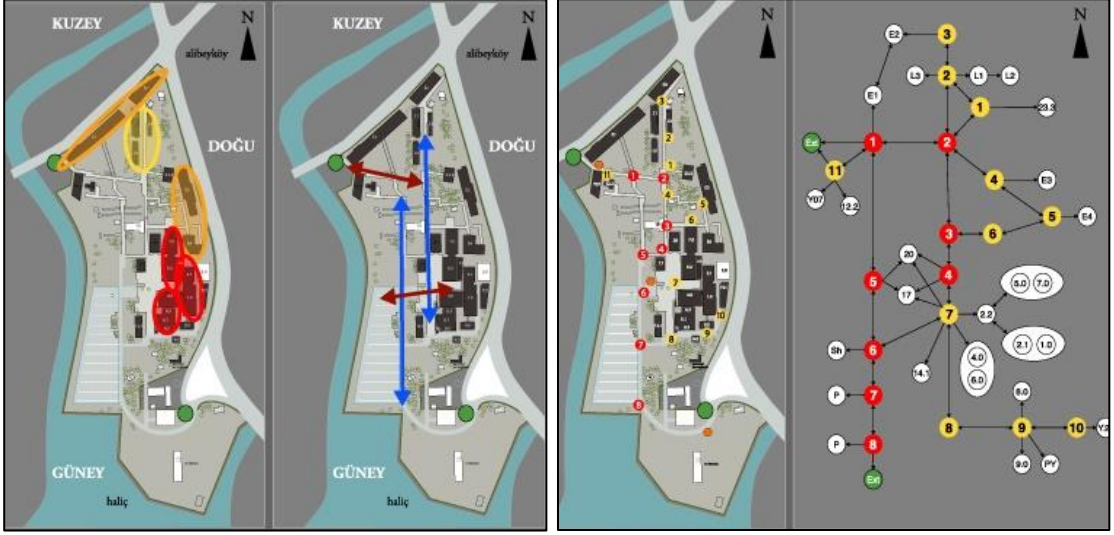


Şekil 4.1. Beykoz Tekel Fabrikası Sahil Bandından ve Yıkımından Görüntüler
<http://beykozdanizler.blogspot.com.tr/p/bir-zamanlar-pasabahce-tek-el-raki.html>

Mevcut bir yapının gerek görülüp yeni bir işlevle yaşatılmasına karar verildiğinde mevcut yapının karakterinin, mekan özelliklerinin, yapısal özelliklerinin, çevresiyle kurduğu ilişkinin ve yapının çevresinde yaşayan insanların yapıyı algılama şeklinin ortaya konması tüm bunlardan sonra tasarım sürecine başlamak ve çalışmaya yön

¹⁹³ Selçuk, M., 2006, “Binaların Yeniden İşlevlendirilmesinde Mekansal Kurgunun Değerlendirilmesi”, Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı , Yüksek Lisans, İstanbul.

vermek gerekmektedir. Yapı çevresiyle bir bütün olarak algılandıktan, olumlu olumsuz yanları ortaya konduktan sonra, yeni işlevin adaptasyon sürecinde, yapıya mekânsal ve strüktürel olarak çeşitli müdahaleler yapılabilmektedir. Şekil 4.2’de yer alan görsellerde Santral İstanbul örneğinin tasarım sürecinde yapılan alan sınıflandırma ve hiyerarşi çalışması, dolaşım alanı analizi ve dolaşım akslarının belirlenmesi gibi etüt çalışmalarına yer verilmiştir.



Şekil 4.2. Alanların Sınıflandırma ve Hiyerarşi Çalışması, Dolaşım Alanı Analizi, Arazi Yapılar Ve Uygun Dolaşım Akslarının Belirlenmesi (Özgen Design Studio Arşivi <http://ozgen.fr/2008/santral-istanbul/>)



Şekil 4.3. Silahtarağa Elektrik Santrali'nin Dönüşüm Sonrası Santralistanbul Genel Görünüm
Özgen Design Studio Arşivi <http://ozgen.fr/2008/santral-istanbul/>)

4.1. YAPIYA UYGUN İŞLEV SEÇİMİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER AÇISINDAN DEĞERLENDİRME

Önceki bölümlerde üzerinde sıklıkla durulan koruma kavramı sonucu ortaya konan koruma ve yaşatma prensipleri olarak bir çatı altında toplanan; restorasyon, entegrasyon, yeniden işlevlendirme, vb. kavramların ışığında değerlendirmeye tabi tutulan endüstri yapılarının verilen kararlar doğrultusunda olası yeni kullanımlar için ne kadar yorumlanabilir olduğu, yeni kullanım türlerinin belirlenmesinde etkin olan

yapının ve bulunduğu çevrenin özelliği, bu bölgenin tarihi, mimari analizi ve önemi, yapının ve bulunduğu bölgenin korunmuşluk durumu gibi etkenlere göre şekillendiğini göz önünde bulundurmak gerekmektedir.¹⁹⁴ Bu yapıların salt kendilerinin ele alınmasının yanı sıra; söz konusu yapıların çevreleri ile birlikte, sahip oldukları tarihi verilerin de ele alınmaları önem derecelerini ortaya koymaktadır ve bu doğru değerlendirme yapabilmek adına çok önemli bir yaklaşımdır.

Korunması gereken, ancak özgün işlevini kaybetmiş yapılara binanın içinde bulunduğu yakın ve uzak çevrenin gereksinimleri ve diğer koşullar göz önüne alınarak bir metod çerçevesinde yeni bir senaryo belirlenmelidir. Bu işlem esnasında binanın ait olduğu türün tipolojisi incelenecek, yapısal ve mekansal özellikleri analiz edilecek, ayrıca bina bünyesinde restorasyon ilkeleri, teknik ve yasal veriler doğrultusunda yapılabilecek değişikliklerin saptanması hedeflenecektir. Özgün işlevini kaybetmiş yapılara güncel işlev verilmesi; binanın yapısal ve mekansal özelliklerinin analiz edilmesi gerekmektedir. Tarihi bir bölgede bulunan eski bir fabrika yapısı konumu ile mekansal ve hacimsel kurgusu arasında bir ilişki bulunmaktadır. Bu yapının müze alanı olarak ya da kültür merkezi olarak kullanımına karar vermeden önce, mekanın bulunduğu konumun ve çevresinin ihtiyacı ile yapının mekansal düzeninin hangi işleve daha uygun olduğu araştırılmalıdır¹⁹⁵. Bu araştırma yapılırken yapının bulunduğu konum itibarıyla semt kullanıcısıyla nasıl bir alışveriş içinde olduğu, semt sakinlerinin günümüze dair ihtiyaçları değerlendirilmelidir. Söz konusu yapı oldukça fazla yoğunluklu bir lokasyonda konumlanır hale gelmişse, yapıya yüklenecek yeni fonksiyona özellikle dikkat edilmeli, yeni yüklenecek fonksiyonun yoğunluğuyla birlikte işler hale geldiğinde semt kullanıcısı için elverişsiz bir yaşam alanı ortaya çıkmaması adına gerekli altyapı etüdüleri yapılmalıdır.

Endüstri yapılarının türlü yöntemlerle koruma altına alınması ya da yeniden işlevlendirilmelerinde, tarihi kimliklerinden izlerin gelecek nesillere taşınması, mirasın korunması adına büyük önem teşkil etmektedir. Ancak bu yapıların korunma ve yenilenmelerindeki amaç tarihin yeniden canlandırılması değil, yapının tarihi izlerine ve taşıdığı kimliğe saygılı olarak yeni yapılanma ile eski arasında doğru bir entegrasyon sağlayabilmektir.

¹⁹⁴ Kırac, A. B., 2001, "Türkiye'deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması", Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul, s.125.

¹⁹⁵ Kaşlı, B., "İstanbul'da Yeniden İşlevlendirilen Korumaya Değer Endüstri Yapıları Ve İç Mekan Müdahaleleri: Santralistanbul Örneği", İTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ocak 2009

4.1.1. Yapının Konumu ve Çevresiyle Etkileşimi

Yapının bulunduğu konum, yapının işlevi ile doğrudan bağlantılıdır. Yapının hacmi, mekansal oluşumu ve işlevsel ilişkilerin kurgusu ne kadar uygun olursa olsun, seçilen işlev için uygun olmayan bir çevrede yer alan bir yapının tam olarak yeniden kullanımı sağlanamaz. İşleve karar verilirken konumsal durumun yani yapının bulunduğu çevrenin fiziki ve coğrafi özellikleri ya da o çevrede yaşayan insanların ihtiyaçları göz ardı edilmemelidir. Çevrenin gereksinimleri, kültürel yapısı, bölgedeki planlama kararları yeni işlevin belirlenmesinde rol oynamalı; çevrenin ıslahına yönelik işlev verilmelidir.¹⁹⁶

Endüstri yapılarının değişen ve gelişen teknoloji karşısında işlevlerini yitirmelerinden, ya da artan kentleşme sonucunda yerleşim bölgeleri içinde kalmalarından dolayı korunabilmeleri için yeniden işlevlendirilmeleri kaçınılmazdır. Haliç kıyıları örneği ele alınacak olursa, zamanla şehrin içinde kalan endüstri yapıları, Haliç'in doğal bir liman olma pozitif özelliğini gölgede bırakacak şekilde Haliç'i ve kenti yarattıkları çevre kirliliği ile negatif etkilemeye başlamıştır. Dolayısıyla, Haliç çevresindeki fabrikaların şehir dışına taşınarak konumsal değişim yaşadıklarını söylemek mümkündür. Boşalan endüstri yapıları için uygun işlev belirlenirken de konumun sahip olduğu su kenarında olma özelliği değerlendirilerek, rekreasyon alanı olarak yeniden kullanım potansiyeli göz önünde bulundurulmuştur. Ancak bu faaliyetin dahi günün 24 saatlik kısmı dikkate alındığında günün kaç saatinde, ne kadar etkin olarak kullanıldığı ayrı bir tartışma konusudur. Bu bölgelerde oluşacak güvenlik açığının önüne geçebilmek adına tek tip işlev adaptasyonundan çok, karma işlevli farklı kullanım alanlarının yaratılması, gece-gündüz saatleri arasında oluşacak sirkülasyon farkından ötürü meydana gelebilecek sorunların üzerinde durulmalıdır.



Şekil 4.4. Haliç Tersanesi Konumlanışı Ve Çevresiyle İlişkisi
(www.halicdayanismasi.blogspot.com)

¹⁹⁶ Kırac, A. B., 2001, "Türkiye'deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması", Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.



Şekil 4.5. Haliç Tersanesi'ne Ait Zaman İçinde Çevresindeki Yapılaşmalar Sonucu Kullanılamaz Hale Gelmiş Kısımlar (www.halicdayanismasi.blogspot.com)



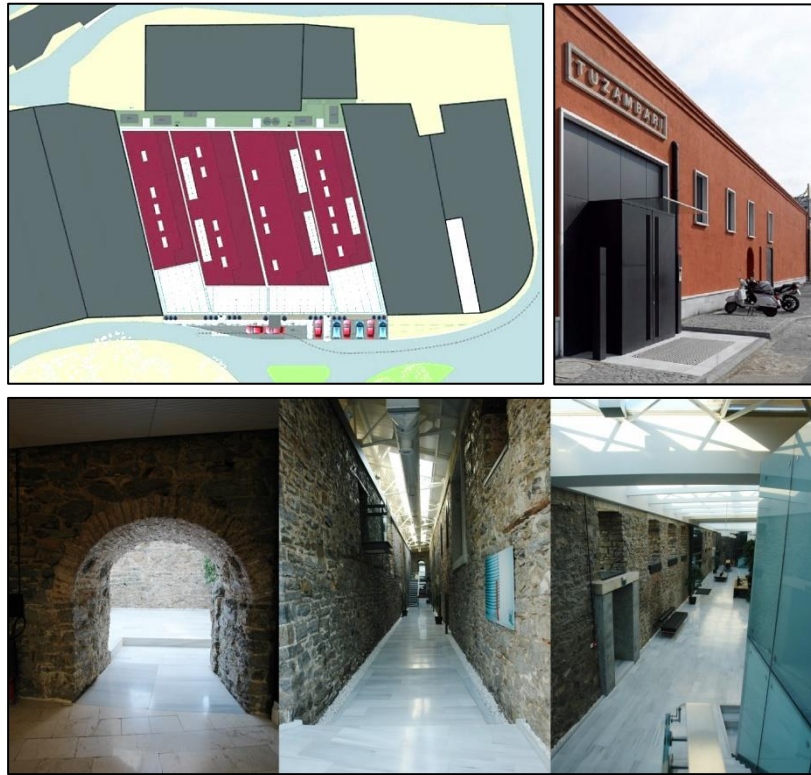
Şekil 4.6. Taşkızak Tersanesi
(<http://emlakkulisi.com/halic-yat-limani-kompleksi-icin-tarihi-tersane-zarar-gormeyecek/176710>)

4.1.2. Yapının İşlevsel Kurgusunun Değişimine Etki Edecek Faktörler

Endüstri yapısının işlevsel kurgusu, yalnızca kendi içerisindeki işlevsel kurgusunu değil, aynı zamanda çevredeki yapılarla olan konumsal durumundan kaynaklanan işlevsel ilişkisini de tanımlar. Yapının kendi içerisindeki işlevsel kurgusu, yapı içinde gerçekleşecek aktivitelerin ilişkilerine göre şekillenir. Örnek olarak kibrit imalatı yapan bir fabrika binası ele alındığında, depolamadan nakliye safhasına kadar tüm bu süreçteki işlemlere göre fabrikanın mekan organizasyonu şekillenecek, hammadde giriş alanı ve depo, hammaddenin işlenip paketlenmesine dek ayrı ayrı hacimlenen atölyeler, biten ürünün deposu ve çıkış alanı sırayla birbirini takip edecektir. Belli bir dönemin mimari kimliğini refere eden her korunmaya değer yapının işlevsel kurguları söz konusu olduğunda orijinal işlev ile yeni işlevin birbiriyle örtüşmesi beklenir. “Örneğin bir şehiriçi hanı konaklama tesisi olarak yeniden işlevlendirilecekse, dolaşımda sorunlar ortaya çıkabilir. Odasından çıkan kişi danışmaya gidebilmek için avludan geçmek durumundadır ya da oluşturulacak yapay dolaşımı izleyecektir.”¹⁹⁷

¹⁹⁷ Altınoluk, Ü., 1998, “ Binaların Yeniden Kullanımı : Program-Tasarım-Uygulama Kullanım”, Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul.

Şekil 4.7.'de gösterilen 170 yıllık Tuz Ambarı binası, geçmişte şehrin endüstri merkezinde önemli bir yer tutarken, günümüzde özgün yapısını kaybetmiş durumdadır. Önceden Tekel'e ait olan Tuz Ambarı'nın "Medina - Turgul DDB" tarafından kiralanmasıyla birlikte, bina reklam ajansına dönüştürülmüş, bu dönüşüm sürecinde binanın kapsamlı restorasyon ve dönüşüm projeleri Erginoğlu&Çalışlar Mimarlık tarafından hazırlanmıştır. Yapı strüktürel vurgusu gereği, 10 metre yüksekliği aşan dört ayrı galerisiyle ve kalın taş duvarlarıyla son derece güçlü bir mekan algısı yaratmakta, ihtiyaca yönelik olarak planlanan asma katlar ve çalışma hacimleri birbirine bu yolla bağlanmaktadır. Mevcut dolu - boş ilişkilerine uyularak, taş duvarlar korunmuş, ikinci bir strüktür çelik - cam olarak tasarlanmıştır¹⁹⁸.



Şekil 4.7. Kasımpaşa Tuz Ambarı Vaziyet Planı ve İç Mekan Görünüşleri
(Karıptaş, F., "Endüstri Mirası Kapsamındaki Yapıların Günümüz Şartlarında Değerlendirilmesi Ve Kasımpaşa Tuz Ambarı Örneği" Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, 2010, İstanbul)

Yapının orijinal dokusunun korunabilmesi için tüm taş duvar derzleri yıkanmış ve kimyasal analizler sonucu karar verilen solüsyonlarla kuvvetlendirilmiştir. Bu aşamada yıkılmış ve zarar görmüş bazı taşlar yeniden örülerek restore edilmiştir. Tüm elektromekanik tesisat, güçlendirilen çatı makasları arasından, açıktan götürülmüştür. Yapının özgün işlevi dolayısıyla da hacimsel bölüntülü olan yapısı, bu yapının yeniden işlev kazanması sürecinde tasarım ve mekânsal organizasyon sürecini hızlandırmış, ortaya çıkan sonuç, yaratıcı bir iş sahasına uygun,

¹⁹⁸ URL: <http://v3.arkitera.com/p373-ddb-tuz-ambari.html?year=&alD=2580>

çalışanlarına bireysel çalışma alanları yaratan, modern, ama korumacı bir anlayışa sahip mimari çözüm olmuştur.

4.1.3. Yapının Mekansal Kurgusu

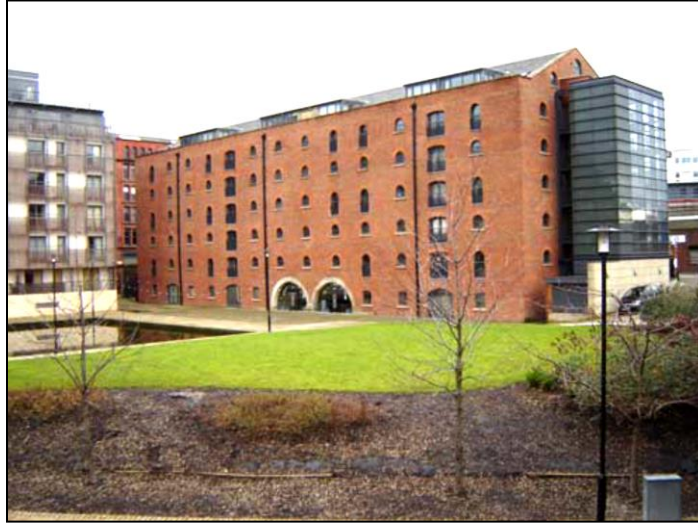
Yapılar, işlevleri doğrultusunda hacimsel ve mekansal olarak şekillenirler. Yapının mekansal kurgusuna bağlı olarak sahip olduğu algılanma biçimi, mekanın kimliğinin yansımalarından birisidir. Yapılar sahip oldukları işlevler doğrultusunda, tek bir hacimden veya tekrarlanan hacimlerden oluşabilir, karmaşık bir plan şeması gösterebilir.¹⁹⁹ Örneğin, tek hacimden oluşan korumaya değer bir fabrika bölünerek okul haline getirildiğinde değişen fiziksel yapısı sonucu sahip olduğu kimliğe uygun algısal özelliklerini yitirir. Fakat bir han yapısı otel olarak kullanılmaya karar verildiğinde, mevcut bölüntüler kullanılabilir, zaten bölüntülü bir yapısı olan han yapısı kimliğini kaybetmemiş olur. Bir önceki işlevsel kurgu kısmında da ele alınan Tuz Ambarı binasının dönüşüm sürecinde de görüldüğü gibi işlevsel ve mekânsal kurgunun birbirinden koparılamayacak ilişkisi önem taşımaktadır.

Tek mekanlı bir yapıyla, birbirini tekrarlayan mekanlardan oluşan bir yapı için belirlenecek işlevler, birbirinden farklı olacaktır. Tek mekanlı bir yapı için belirlenecek ihtiyaçlar, ana eylemin yine tek mekanda gerçekleştirilebileceği mekanlar olmalıdır. Özellikle mevcut yapının tescilli olması durumunda, yapının içine ilave bölücü duvar eklemek yapının bütünlüğünü bozacağından, kültür merkezi, sergi salonu, tiyatro, konser salonu gibi yeni işlevler bu tip yapılar için çok daha uygun kullanımlardır. Bunun tersine tekrarlayan mekanlardan oluşan bir yapının, tek mekan gerektiren bir işlevle değerlendirilmeye çalışılmasında, yapının strüktürel sistemine kadar çeşitli müdahaleleri gerektiren bir dizi operasyon gerekecektir. Çeşitli birimlerden oluşan yeni bir işlev yüklenirken, öncelikle verilecek olan fonksiyonun esas biriminin analiz edilip, o birime ait eleman etütlerinin yapılması gerekmektedir. Analiz ve etütler sonunda eldeki mevcut bulunan mekanın yeterli olup olmayacağı tespit edilmelidir. Mekan boyutları yeni fonksiyon için yeterli olmadığı durumlarda, yatayda ve düşeyde çeşitli duvarların ve bölücü elemanların kaldırılarak mekan oluşturma yoluna gidilebilir. Bu çözüm tescilli yapıların mekansal özelliklerini olumsuz etkileyeceği için bu tür yapılarda uygulanmaması daha doğru olacaktır²⁰⁰.

¹⁹⁹ Altınoluk, Ü., 1998, "Binaların Yeniden Kullanımı : Program-Tasarım-Uygulama Kullanım", Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul.

²⁰⁰ Altınoluk, Ü., 1998, "Binaların Yeniden Kullanımı : Program-Tasarım-Uygulama Kullanım", Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul.

Örnelemek gerekirse, yeniden işlevlendirilerek konuta dönüşümü yapılan tarihi endüstri yapılarından da Jackson's Warehouse, 1836 yılında yapımı tamamlanan kentte ayakta kalmayı başarmış az sayıdaki kanal depolarından birisidir. Tariff Street üzerinde olan bu yapının dönüşüm projesi, Manchester mimarlarından olan Michael Hyde isimli mimar tarafından hazırlanmıştır. Yapının yeni kullanımında eski işlevini simgeleyen tüm endüstriyel öğeler korunarak yapı kabuğu içinde 36'sı dubleks daire olmak üzere toplam 42 adet konut birimi yaratılmıştır. Yapının orijinal işlevinde, yük taşıyan botların içeri alınarak boşaltma/yükleme yapması esasında tasarlanmış, yapının zemin katındaki iki tane kemerli giriş mekanı Richard Drinkwater isimli başka bir mimar tarafından 2004 yılında bar mekanına dönüştürülmüştür²⁰¹.



Şekil 4.8. Jackson's Warehouse Yapısı
(Mengüşoğlu, N. , " Manchester Örneğinde Endüstri Dönemi Yapı Mirasının Konut İşlevi Verilerek Yeniden Kullanımı", Gazi Üniversitesi FBE Yüksek Lisans Tezi, Nisan 2007, Ankara)

Tasarım prensibi ve yaklaşım olarak ele alınabilecek bir diğer örnek yine İngiltere'de Murray Mill kompleksini oluşturan yapılardan biri olan Old Mill'dir. Genel tasarım yaklaşımının konut birimlerine girişi sağlayacak, yapının dışında - yapının avluya bakan cephesinde- çözülmüş bir düşey sirkülasyon üzerine olduğunu görülür. Mevcut merdiven kovası, buna eklenmiş iki tane yeni çelik merdiven ve cam giydirme asansörden oluşan bu sirkülasyon ağı, yapı dışında çözülmüştür.

²⁰¹ <http://corporateinternational.colliers-uk.com/Modules/Shared/OpenDocument.aspx?F=eafa1f3b-220c-447b-b8e7-d70cbace2adc.pdf&p=documents&HID=20149&PID=-1&departmentID=17>



Şekil 4.9. Yapının İlık İşlevinde Yükleme-Boşaltma Olarak Kullanılan Kapılar
(Mengüşoğlu, N. ,” Manchester Örneğinde Endüstri Dönemi Yapı Mirasının Konut İşlevi Verilerek Yeniden Kullanımı”, Gazi Üniversitesi FBE Yüksek Lisans Tezi, Nisan 2007, Ankara)

Konut birimlerine girişi sağlayan hafif ve saydam görünümüyle yapının tarihi ve mimari karakterini görünür kılan bu sirkülasyon ağı, ayrıca tasarım konseptinde vurgulanmaya çalışılan eski / yeni farkının daha kolay okunmasını sağlamaktadır.

4.2. SEÇİLMİŞ OLAN KORUMA VE YAŞATMA PRENSİPLERİNİN MEVCUT BİNAYA UYARLANMASI SÜRECİNDE İZLENECEK ADIMLAR

Korumaya değer yapılar da gerek yeniden işlevlendirme gerekse entegrasyon gibi “koruma ve yaşatma prensipleri”yle ele alınan mekan müdahaleleri esnasında yapının hangi bölümlerinin korunup hangilerinin korunmayacağı sorusunun cevabı “siyah” ve “beyaz” ayrımı kadar net olmamakla birlikte, bu soru çoğu zaman tartışma yaratan cevaplara sahiptir. Bir endüstri mirası niteliğindeki yapının veya donatının anıt değeri taşıyıp taşımadığı neye göre belirlendiği Avusturyalı sanat tarihçisi Alois Riegl tarafından tariflenmiştir. Türkiye’deki koruma söylemi, Riegl’in çizdiği bu çerçeveye dayandırılır. Endüstri yapılarının yeniden işlevlendirilmesinde, Riegl’in anıtlar için ortaya koyduğu değerler arasından “*gelişme değer*”, “*göreceli sanat değer*” ve “*kullanım değer*” öne çıkmaktadır. Endüstri mirası, basit mekanik aletlerden, geniş endüstriyel bölgelere uzanan ölçekteki fiziksel bütün elemanları kapsayan genel bir kavramdır. Endüstri yapıları sanayi toplumlarının genel belleğinde, endüstriyel gelişmelerin kanıtı olarak dururlar ve Riegl’in ortaya koyduğu “gelişme değer” kavramı, tüm bu katmanlaşmış yaşama kalıplarının, yaşamın her alanındaki mekânsal izlerle birlikte tüm den korunmasına yönelik bir değer işaret ederler.²⁰²

Korumaya değer mimari müdahalelerde, yapının belge özelliklerini korumak ne kadar önemliyse, bir diğer yandan yapılan müdahalenin yapıyla uyumu da en az o kadar önemlidir. Uyum kavramı, iki türlü değerlendirilebilir. Mevcut yapının ya da

²⁰² Cengizkan, N. M., 2006, “Endüstri Yapılarında Yeniden İşlevlendirme: “İş”i Biten Endüstri Yapıları Ne “İş”e Yarar?”, TMMOB Ankara Mimarlar Odası Ankara Şubesi, dosya3, bülten 45, Kasım 2006, Ankara.

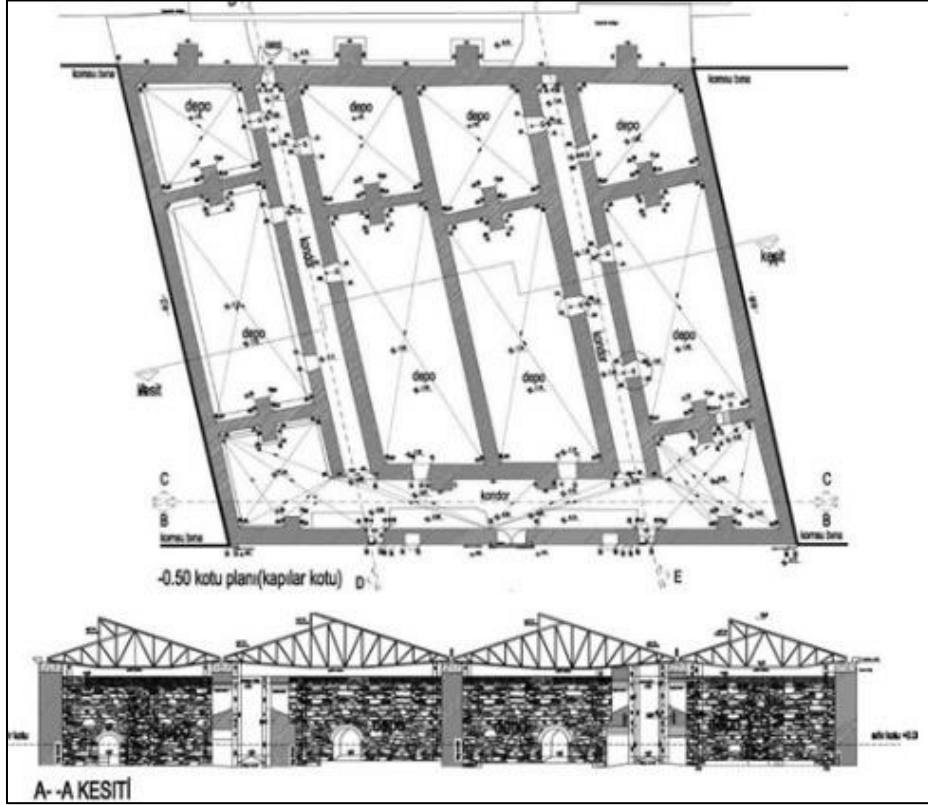
çevredeki diğer yapıların sahip olduğu tüm özelliklerin birebir korumaya değer yapıya aktarılması da; mevcut yapının ve çevre özelliklerinin benimsenerek günümüz koşullarındaki yorumuyla yapıya aktarılması, bu şekilde taklitten uzak durulması da uyum olarak değerlendirilebilir. Bu noktada önemli olan, yapının kimliğini belirleyen, zaman içinde kazandığı ve korumaya değer olduğunu gösteren niteliklerin kaybedilmemesi ve günümüzde de yapının ömrünü sürdürmesidir.

Yapıya müdahale öncesi yapılacak olan mekan analizleri, korumaya değer yapının dönüşüm sürecini etkileyecek olan zayıf ve güçlü noktalarının bulunması, müdahale sırasında yapının korumaya değer özellikleri bağlamında doğabilecek potansiyel sorunlara çözümler geliştirilmesi ve müdahale kararlarının verilmesi için izlenebilecek bir yöntem önerisidir. Aşağıda, seçilmiş olan koruma ve yaşatma prensiplerinin mevcut binaya uyarlanması sürecinde karşılaşılabilecek adımlara değinilmiştir.

4.2.1. Yapıya Ait Tüm Bilgilerin ve Gerekli Dökümantasyonun Sağlanması

Korumaya değer yapılarda, yapı hakkında doğru bilgilere sahip olmak ve mekan analizini yaparak müdahale şekline karar vermek için öncelikle yapının genel tarihi araştırmalıdır. Yapının kim tarafından yapıldığı, yapıldığı dönemde orijinal işlevinin ne olduğu, zaman içinde kullanımında geçirdiği değişiklikler gibi tarihiyle ilgili elde edilecek temel bilgiler, müdahaledeki temel kararların verilmesine yardımcı olur.

Yapıyı yeni işleve uygun hale getirirken yapılacak olan müdahalenin biçimi ve derecesine, hangi kısımların korunup, hangi kısımların yenilenip, hangilerinin kaldırılacağına ilişkin alınan kararlar, yapının belge niteliğinin korunması ve geleceğe aktarılması açısından önem taşır. Bu nedenle, yeni işleve göre uygulanacak olan fiziki müdahale öncesinde yapılacak olan rölöve ve detaylı bir restitüsyon çalışması ile yapıdaki yıkımlar, ekler ve dolgular saptanarak yapının fiziki geçmişi hakkında bilgi sahibi olunmalıdır. Restitüsyon çalışmalarında bina belirlenecek olan tarihsel dönemleri doğrultusunda incelendiğinde, zaman içerisinde değişikliğe uğrayan özellikleri ile tarih içinde oluşan katmanlarının dökümü yapılmış olur. Ancak bundan sonra müdahalenin niteliği ve düzeyi belirlenebilir. Genel tarih, rölöve ve restitüsyonla ilgili olarak yapılan bu çalışmalar, yapının analiz edilecek olan diğer özelliklerine de temel oluşturacaktır.



Şekil 4.10. Kasımpaşa Tuz Ambarı Rölöve Çalışmaları²⁰³

4.2.2. Yeni İşlev Verilmesi Durumunda Yeni Kurgunun Oluşturulması

Endüstri ve teknolojinin hızlı gelişimiyle beraber birbiri ardına inşa edilen fabrikalar, üretim amaçlarına göre mümkün olduğu kadar çok makineyi barındırması esasıyla tasarlanmış oldukça fonksiyonel binalardır. Kullanılan makinenin türüne, sayısına ve boyutlarına ve üretim işlemindeki aşamalara göre yapının kütleli biçimleri ve iç mekan düzenlemesi şekillenmiştir.²⁰⁴ Korunması amaçlanan şey, yapısal ve biçimsel özelliklerin çok ötesinde yapının ilk kullanımına ait izlerde gizli olan endüstri kültürüdür. Bu kültürün tanımı ise fonksiyon ve teknolojik gelişime bağlı olarak biçimlenen endüstri yapılarında saklıdır. Üretim çeşidine bağlı olarak ortaya çıkan endüstri yapı tiplerinde fonksiyon-mekan-biçim ilişkisi dikkatle ele alınmalı ve bulgular doğrultusunda yapı orijinal kullanımına uygun bir değerlendirme kapsamına alınmalıdır.²⁰⁵

²⁰³ Kariptaş, F., ““Endüstri Mirası Kapsamındaki Yapıların Günümüz Şartlarında Değerlendirilmesi Ve Kasımpaşa Tuz Ambarı Örneği” Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, 2010, İstanbul

²⁰⁴ Mengüşoğlu, N., 2007, “Manchester Örneğinde Endüstri Dönemi Yapı Mirasının Konut İşlevi Verilerek Yeniden Kullanımı”, Gazi Üniversitesi FBE Yüksek Lisans Tezi, Nisan 2007, Ankara

²⁰⁵ Kırac, A. B., 2001, “Türkiye’deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması”, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.



Şekil 4.11. Rainer Cold Depo Binasına Ait Servis Merdiveni
(http://www.vintageseattle.org/wp-content/uploads/2007/08/int_rainier_03.jpg)

Yapılar çevreleriyle etkileşim halinde, konumsal durumları sabit olmak üzere, işlevsel olarak değişebilirler. Konumsal sabitlik, yapının dünya üzerinde aynı nokta üzerinde uzun yıllar kalabilmesini anlatsa da, yapının konumunun sahip olduğu özellikler, çevresiyle birlikte zaman içerisinde değişir. Bu değişim Aydınlı²⁰⁶ tarafından şu şekilde aktarılır;

“Çevre, zaman ve mekan boyutları içinde insanın yer aldığı ilişkiler, etkileşimler ve ortamlar bütünü olarak açıklanabilir. Winston Churchill, “Biz çevremizi, yapılarımızı biçimlendiririz; daha sonra onlar bizi biçimlendirir” şeklinde bir özdeyişle, yapma çevrenin insanı etkileyen, davranışlarını biçimlendiren bir olgu olduğunu kısaca açıklamaktadır. İnsan çevreyi algılar, bilgi alır, analiz yapar; soyutlama-yorumlama ve yaratma süreciyle bilgiyi düşünceye, düşünceyi de eyleme dönüştürür. Ortaya çıkan yapıt da diğer insanları benzer bir süreçle etkiler.”

Bu çerçevede, yapı ve konumun çevreyle etkileşimi ile değişen çevrede, belirli bir süre sonucunda farklı ihtiyaçlar ortaya çıkabilir. Bu ihtiyaçların saptanmasının ardından ihtiyaca yönelik yapılacak olan mekansal müdahaleler, işleve bağlı olarak konumsal kurguyu değiştirir nitelikte olabilir. Korumaya değer yapıda, yeni konumsal ve işlevsel kurgular belirlenirken, çevrenin insan davranışları üzerindeki etkinliği göz önüne alınmalı, çevresel psikoloji ve çevresel davranış alanlarında yapılan çalışmalar çerçevesinde değerlendirme yapılmalıdır. Aydınlı'ya göre;

²⁰⁶ Aydınlı, S.,1992, "Mimarlıkta Görsel Analiz, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul, 1992.

“Mevcut bir çevrenin psikolojik ve sosyal etkilerinin değerlendirilmesi ve elde edilen verilerin yeni çevrelerin tasarım sürecinde kullanılması, değerlendirmenin devam eden dairesel bir sürecin bütünleyici bir parçası olduğunu göstermektedir.”²⁰⁷

Korumaya değer yapıya mekansal müdahalelerde bulunmadan önce yapılacak olan konumsal ve işlevsel değerlendirmeler, yapının tarihte konumsal ve işlevsel bakımdan çevre ile etkileşimi ve insanlar üzerindeki davranışsal etkileri hakkında bilgi sağlayacak, yeni müdahalenin de bu bağlamda zamansal süreklilik içinde bütün olarak, bağlarını koparmadan yer almasını sağlayacaktır. Sınırlandırılmış bu boşluk parçası mekan olarak değerlendirilirse, hacmin kendisinin yapının temel amacı olduğu söylenebilir. Bu şekilde, yapılar tasarlanırken yapının amacı doğrultusunda mekan kavramı yapı kimliğine etki etmektedir. Yeniden işlevlendirilecek bir yapıda ise, yeni işlev tespit edilirken, işlev doğrultusunda şekillenecek mekansal düzenin, yapının mevcut mekansal düzen ile aynı iz düşümde olması, mekanın karakterinin daha verimli olarak bugüne yansıtılmasında önemli bir noktadır.

4.2.3. Yapısal Elemanların Durumlarının Değerlendirilmesi

Mekanı oluşturan döşeme, çatı, duvar elemanları ile taşıyıcı sistemi mekanın yapısal elemanları olarak değerlendirilir. Yapının ayakta durmasını sağlayan taşıyıcı sistem ve taşıyıcı sistemle birlikte mekanı tamamlayan döşeme, çatı, duvar yüzeyleri, mekanı oluşturan temel birimler oldukları için, mekanın kendine has özelliklerinin oluşmasında önemli bir göreve sahiptirler. Çoğu korumaya değer yapıda, yapısal elemanlarda zamanla bozulma ya da çürüme oluşur. Yapısal elemanların, mekanın kimliğinin belirlenmesinde oynadıkları rol göz önüne alındığında, bu elemanların herhangi birine uygulanacak müdahale ile, yapının sahip olduğu karakteristik özellik bozulabilir. Bu nedenle, korumaya değer bir yapıda mevcut döşeme, duvar, çatı ve taşıyıcı sistem, rölöve ve restitüsyon çalışmalarında detaylı olarak incelenmeli, bu elemanların yapıda oluşturduğu, güçlü ve zayıf noktalar müdahale öncesinde tespit edilmelidir.

²⁰⁷ Aydınlı, S., “Mimarlıkta Estetik Değerler”, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul, 1993.



Şekil 4.12. Haliç Tersanesi 'Yat Fabrikası'nın Bugünkü Durumu
(Esin Sarıman Özen Fotoğraf Arşivi)

Koruma prensipleriyle ele alınan yapıların strüktürel olarak güçlendirilmesi, mevcut durumun güncel yönetmeliklere uygun hale getirilmesi, yapının strüktürel elamanları olan kolonlar, taşıyıcı duvarlar, kirişler ve gergi elemanlar, kat plakları gibi öğelerine de müdahale edilebilmektedir²⁰⁸. Mevcut yapısal elemanlar, alt taşıyıcı sistemle desteklenebilir, duvar ve çatıda onarım yapılması, düşey sirkülasyon elemanlarının ilavesi ya da daha kapsamlı, yeni kat ve veya binalar eklenmesi şeklindeki değişiklikler gerekebilir. Bu tip müdahalelerde önemli olan nokta, mekanın kimliğine uygun, mekana saygı gösteren bir müdahale yoluna gidilmesidir. Yeni işlevden doğan zorunlulukla mekan içinde asma kat oluşturulması ya da bölücü duvar gibi elemanlarla bölüntü yapılması durumunda, müdahalelerin yapının orijinal durumunun taşıdığı kimlik özelliklerini geri dönüşü mümkün olmayacak bir şekilde ortadan kaldırmıyor olmasına dikkat edilmelidir.

Korumaya değer bir endüstri yapısında, dış duvarlarda genellikle el yapımı tuğla kullanılmış olup daha sonraki örneklerde taşın kullanıldığı örnekler de göze çarpmaktadır. Oldukça sade cephelere sahip olan bu yapılarda, pencere başlıkları ve giriş kapılarındaki kemerlerdeki taş işçiliğinden başka herhangi bir süsleme

²⁰⁸ Selçuk, M., 2006, "Binaların Yeniden İşlevlendirilmesinde Mekansal Kurgunun Değerlendirilmesi", Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı , Yüksek Lisans, İstanbul.

kaygısı güdülmemiştir.²⁰⁹ Mekanın sahip olduğu hacimsel düzen, yeni işlevin mekana uygunluğu incelenirken dikkate alınması gereken bir kriterdir²¹⁰.



Şekil 4.13. Halic Tersanesi 'Yat Fabrikası' Cephesi
(Esin Sarıman Özen Fotoğraf Arşivi)

4.2.4. Verilmiş Olan Karar Doğrultusunda Yapının Mekansal Kurgusu

Mekanın sahip olduğu hacimsel düzen, yeni işlevin mekana uygunluğu incelenirken dikkate alınması gereken bir kriterdir. Özel bir kavram olarak kullanıldığı anlamda mekan, canlıyı içine alan ve evrensel boşluktan ayıran bir boşluk parçası olarak tanımlanabilir²¹¹. Sınırlandırılmış bu boşluk parçası mekansal hacim olarak değerlendirilirse, hacmin kendisinin yapının temel amacı olduğu söylenebilir. Hacmin ilk ve en basit amacı canlıya "sığınma" ve "koruma" sağlamak olsa da "hacim", mekanı oluşturan algısal özellikleri, yarattığı mekansal psikoloji vb. parametrelerin eşliğinde, temelde yapının işlevine bağlı olan, insan yaşamına ilişkin özellikleri de içermektedir. Bu şekilde, yapılar tasarlanırken yapının amacı doğrultusunda hacim kavramı yapı kimliğine etki etmektedir. Yeniden işlevlendirilecek bir yapıda ise, yeni işlev tespit edilirken, işlev doğrultusunda şekillenecek mekansal düzenin, yapının mevcut mekansal düzen ile aynı izdüşümde olması, mekanın karakterinin daha verimli olarak bugüne yansıtılmasında önemli bir noktadır.

Mekanın bölüntülü hacimlerden oluşması, tek bir hacimden oluşması, hacmi sınırlayan elemanların geçirgenliği, opaklığı gibi özellikleri sonucunda algılanan

²⁰⁹ Mengüşoğlu, N. 2007, "Manchester Örneğinde Endüstri Dönemi Yapı Mirasının Konut İşlevi Verilerek Yeniden Kullanımı", Gazi Üniversitesi FBE Yüksek Lisans Tezi, Nisan 2007, Ankara

²¹⁰ Kuban, D., 1998, "Mimarlık Kavramları Tarihsel Perspektif İçinde Mimarlığın Kuramsal Sözlüğüne Giriş", Yem Yayınları, İstanbul, 1998.

²¹¹ A.g.e, 1998.

hacim düzeni, insan üzerinde yarattığı psikolojik etkiyle mekanın kimliğinin desteklenmesine yardımcı olur. Bu bağlamda, mekandaki hacimsel düzeni ve algıyı korumak, yapıyı korumanın bir parçasıdır. Bu bakımdan iki farklı hacmi birleştirmek ya da var olan hacmi bölmek gibi işlev zorunluluğunun yarattığı mekansal oluşumlarda, geri dönüşümü mümkün müdahalelerle yapının orijinal hacim şeması korunmalıdır.

4.2.5. İç Mekan Atmosferi

Korumaya değer yapının mimari müdahale öncesinde incelenmesi gereken niteliklerinden birisi de yapılırken taşıdığı mimari dildir. Yapılar, çoğu zaman taşıdıkları teknik ve mimari özellikleri nedeniyle korumaya değer bulunurlar. Mimari akımlar, bu özelliklerin yapı üzerinde uygulanmış halleriyle yansımalarıdır. Yapının yapıldığı dönemdeki mimari dilinin bilinmesi, bugünün mimari dili ile oluşturulacak olan üst dilin temeli olarak değerlendirilebilir. Mevcut yapının sahip olduğu mimari dili tekrarlamak veya dönüştürmek, iki farklı yaklaşıma sahip müdahale çeşitleridir. Müdahale tekrarlama şeklinde olursa, yapıdaki değişiklikler binanın orijinal haline görünüşte benzetilerek yapılmaya çalışılacak, bu da zaman kavramı bağlamında karışıklık yaratacaktır. Çünkü bu şekilde hangi işlemin ne zaman yapıldığı anlaşılamayacak, bugün yapılmış bir şey, geçmişte yapılmış izlenimi verebilecektir.²¹² Dönüştürme şeklinde yapılan müdahalelerde ise, yaygın olan eğilim karşıt dil kullanarak bilinçli bir zıtlık yaratmaktır. Zamanın katmanlarının okunması, geçmişin mimari dili ile şimdiki mimari dilin birbirlerinden bağımsız karakterleriyle, birbirlerine olan saygılarını ortaya koymalarıyla mümkündür.

Söz konusu mekanı deneyimlemek, mimarlık bilgisinden çok, o kültüre ne kadar ait olunulduğuyla ilintilidir. Bu anıtlar, ortak yaşanmışlığın mekansal izleridir. Belleğimizdeki fiziksel çevre ile ilgili bilgilerin nesnelleşmiş halidir. Anıt üzerinde saklananlar, o toplumun kurumsal yapısını oluşturan ana değerler, kimliğin özleridir. Özetle anıtlar, duvarları ardında sadece yaşamak için oluşturulmuş bir boşluktan öte, geleneklerin, alışkanlıkların; toplum bilgisinin ve deneyiminin sıkıştırıldığı mekanlardır²¹³.

²¹² Öter, A.H., "Kullanımdışı Kalmış Binaların Dönüştürülmesi Sorununa İlişkin Bir Deneme", Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 1996.

²¹³ Asiliskender, B. 2005, "Koruma-Yaşatma Anıt Kavramı, Kimliğin Sürekliliği ve Değişim: Gevher Nesibe Medresesi Deneyimi" Mimarlık Dergisi 322, İstanbul.



Şekil 4.14. Koç Müzesi Dönüşüm Sonrası İç Mekan Atmosferi
(Esin Sarıman Özen Fotoğraf Arşivi)



Şekil 4.15. Koç Müzesi Dönüşüm Sonrası Yapıya Eklenen Takılar
(Esin Sarıman Özen Fotoğraf Arşivi)

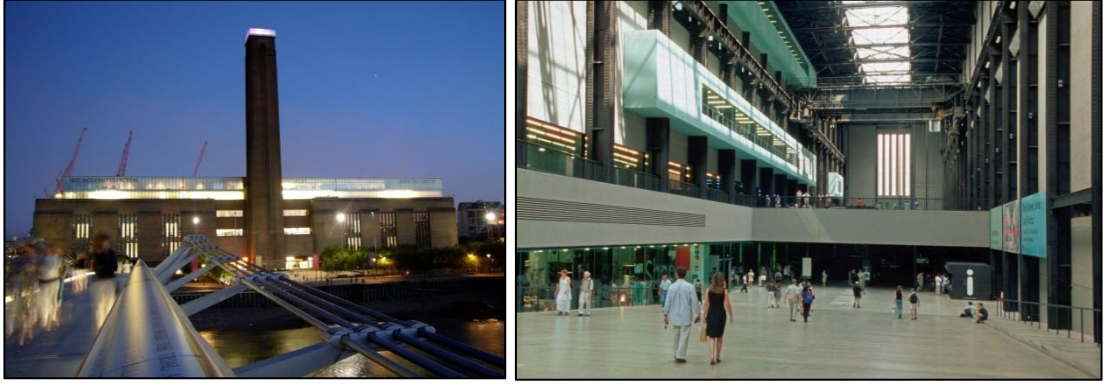
Korumaya değer yapıda, yeni işlev ihtiyaçları ile yeni eklenen kısımlar, yapının orijinal elemanlarına kalıcı zarar vermeyen, geri dönüşü mümkün bir şekilde yapılmalıdır. “Yapılan değişiklik, orijinal bina üzerinde en az kalıcı müdahale ile gerçekleştirilmelidir. Yapının orijinal hali korunup, bir başka döneme adapte edilebilmesi için uygulanacak dönüşüm tekniği ve eklerin, yapının işlevleriyle uygun olması gerekmektedir”.²¹⁴

Yapı yeniden işlevlendirilirken, yeni işlevin gerektirdiği şekilde yapının orijinal işlevine has kimi izleri örtecek müdahalede bulunulması gerekli ise, söz konusu müdahalenin geri dönüşünün mümkün olması durumu sağlanmalıdır. Böylelikle yapı başka bir yeniden işlevlendirilme sürecine girdiğinde, yapının özgünlüğünde oluşabilecek kayıp önlenmiş olur. Böylece yapıların zaman içindeki

²¹⁴ Akbelege, C., 2004, “Haliç ve Çevresinde Yeniden İşlevlendirilen Sanayi Yapılarının Çevre Halkla Etkileşimi Bağlamında İncelenmesi ve Silahtarağa Elektrik Santrali İçin Öneriler”, Yüksek Lisans Tezi, Y.T.U Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2004.

sürdürülebilirlikleri ve belge niteliklerinin en az kayıpla gelecek kuşaklara aktarılması sağlanmış, zaman karmaşası önlenmiş olacaktır.

Londra'da bulunan Tate enerji santralinin yeniden işlevlendirilmesi örneği, büyük ölçekli mekanların insan ölçeğine indirgenmesi ve plan kurgusundaki akıcılığın sağlanması bakımından başarılı bir dönüşüm projesidir. Yapı enerji santrali olarak kullanılırken, dev alternatörlerin olduğu yüksek hacim, büyük objelerin sergilenmesinin yanında, yapının iç atriumu gibi bir görev yüklenmiştir. Modern sanatlar müzesi için gerekli olan geniş açıklı büyük alanların mevcut yapıya fazla müdahale etmeden elde edilmiştir.



Şekil 4.16. Tate Modern Müzesi Dış Görünüş ve İç Mekana Dair Görsel
<http://jacobogordon.com/tate-modern-museum-the-xxi-century-london/jacobo?lang=en>,http://en.wikipedia.org/wiki/Tate_Modern

4.3. BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ

Bu bölüm kapsamında ele alınan atıl endüstri yapıları öncelikle bulunduğu konum itibariyle incelenmiş, genel alan taraması yapıldıktan sonra bu yapıların algılanış biçimine göre hem koruma kararı açısından özgün işlevinin **yeniden yapılandırılarak** devam ettirilmesine, hem de yeniden işlevlendirilmesi durumunda yeni eylemin adaptasyon sürecinde çevre kullanıcılarının da katılım paylarının büyük önem taşıdığına dikkat edilmesi gerekliliği anlatılmıştır. Koruma ve yaşatma prensipleri dikkate alındığında uygun olanın mevcut yapıya adaptasyonu sırasında hem yapısal hem mekânsal planlama-tasarım ve uygulama süreçlerinden geçilmesi gerektiğine değinilmiş, tüm bu süreçte gerekli olan dokümantasyona ulaşmak yeni kurgu ve bu kurgunun işleyişini tasarlamak yapısal elemanların durum değerlendirmesini yapmak ve o anki durumlarına göre karar vermek gerekli görülmüştür. Yapının ayakta durmasını sağlayan taşıyıcı sistem ve taşıyıcı sistemle birlikte mekanı tamamlayan döşeme, çatı, duvar yüzeyleri mekanın özgün planlama sürecine ait izler taşıyor olması ve mekanın kimliğini belirleyen unsurlar taşınması açısından büyük önem taşımaktadır. Yapıyı koruma amacıyla atılacak hamle ne olursa olsun bu izlerin silinmemesi, özgün dokuya tahribat verilmemesi endüstri

mirası niteliğindeki bu izlerin kamusal bellekteki yerlerinin zedelenmemesi adına son derece önemlidir.

Çalışmayı oluşturan diğer bölümlerde olduğu gibi bu bölümün de tez çalışmasının ana konusu Haliç Tersanesi'nde oluşturulan yeni tasarım modeli önerisinde karşılaşılabilecek olası sorunlar ile tasarıma yön verecek, üzerinde durulması gereken önemli noktaları belirlemek adına bütüncül bir tasarım ve planlama sürecinin altyapısını oluşturması amaçlanmıştır.

BÖLÜM 5. GEMİ İNŞA SANAYİ VE TERSANELER, TERSANE-İ AMİRE ÜZERİNE YENİ BİR SENARYO: HALIÇ TERSANESİ BİLİNÇ PLATFORMU

Bu bölüm kapsamında öncelikle; tersane alanının bugünkü durumu ve bu duruma geliş sürecinde tersaneyle ilgili yapılan politik hamleler ile bu hamlelerin neden olduğu sonuçlara değinilmiştir. Denizcilik geçmişimizin en canlı göstergesi niteliğindeki bu endüstri mirasının gelecek nesillere ulaşmasına karşılıklı *mekan-kullanıcı etkileşimi* ile; hem bulunduğu konum dolayısıyla çevresine, semt/kent halkının da yaşamsal kaderine yön verecek olan bu miras hem de bu mirasın gelecekteki akıbetini belirleyecek, şekillenişine yön verecek bireyler olarak semt/kent halkının alanla ilgili yapılması planlanan olası projenin paydaşlarından biri olmasına olanak veren bir tasarım önerisi ve bu öneriye ait detaylar gerekçeleriyle birlikte ele alınmıştır.

5.1. ALANIN HALİ HAZIR DURUMU, GELİŞEN POLİTİK SENARYOLAR ve ALAN ÜZERİNE YAPILAN AKADEMİK ÇALIŞMALAR

20. yüzyılın belirli dönemlerinde Haliç Tersanesi üzerine türlü kapatma kararları alınmış, bunların kimisinde bu kararın kıyısından dönülmüş, kimisinde ise ciddi yaptırımlarla tersanenin işleyişi sekteye uğratılarak tam anlamıyla iş yükü eritmeye çalışılmıştır. Kamu tersanelerinin gelişmesi ve özel sektör tersanelerinin ahşap tekne yerine çelik gemi yapımına geçiş dönemi olmasından ötürü 1950-1963 dönemi önemli bir yer tutmaktadır. 1963 yılından itibaren denizcilik sektörü için planlı kalkınma dönemi başlamış olmakla birlikte, gerekli tedbirler alınmamış ve kaynaklar sağlanamadığından sektör kararlı bir gelişme gösterememiştir. 1975 yılında “Türk Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşa Sanayiini Teşvik ve Geliştirme Politika Esasları” kararnamesi çıkarılmış, bu kararnameye göre de filonun ülke içinde yapılacak gemilerle geliştirilmesi esas alınmış ve kredi olanakları geliştirilmiştir. 1980

yılından itibaren de özel sektör tersanelerinin Tuzla'da kendilerine ayrılan bölgeye taşınmaları başlamıştır²¹⁵.

1975 yılında bahsi geçen kararnamenin çıkmasının ardından 1974-1983 dönemi gemi yapım sanayii için altın yılları oluşturmuştur. 1951 yılında Denizcilik Bankası T.A.Ş. kurularak, Türkiye'de, iç ve dış sularda ulaşım hizmetleri ve devletin tersane, havuz ve benzeri kuruluşların İşletmesi hep bu kuruluşa bağlanmış²¹⁶, Denizcilik Bankası'nın sektörü kredilendirmesi sonucunda seri halde yeni gemiler yapılmıştır. 1983'den sonra sektörde görülen kriz, kredilerin kaldırılması ile tersaneleri zor durumda bırakınca; dış piyasaya açılma yolları aranmış; kamu tersaneleri Polonya'dan büyük tonajlı gemi siparişleri almaya başlamış, bazı özel tersaneler de yat yapımı ya da gemi ambar kapakları gibi yan sanayi siparişleri almışlardır.

Haliç Tersanesi bünyesinde bulunan, kırk dört sene boyunca binlerce teknisyen gemi inşa işçisi yetiştiren Gemi Yapı Meslek Lisesi, 12 Eylül askeri idaresi tarafından 1982'de kapatılmıştır. Okulun kapatılmasıyla birlikte, Gemi Sanayinde eğitilmiş, kalifiye işçi, teknisyen yetiştiren verimli kaynağın önüne geçilmiştir. Açıldığı 1938 yılından kapatıldığı 1983'e kadar geçen yaklaşık 45 yıllık süre zarfında 2000'e yakın mezun vermiş, gemi inşa sanayisine çok değerli elemanlar yetiştirmiş bu okulun öğrencileri, hem teknik lise bünyesinde okuyup hem de aynı zamanda tersanede işçilik yapmış, uygulamalı olarak mesleklerini öğrenme fırsatı bulmuşlardır. Okuldan mezun olan öğrencilerinin bir kısmı da Camialtı, Hasköy ve İstinye Tersaneleri'nde görev almışlardır. Bu lisenin Mezunları görev aldıkları tersanelerde çok faydalı hizmetler vermişler, mecburi hizmetlerini tamamlayanların bir kısmı da özel sektör tersanelerine geçmişlerdir²¹⁷.

Gemi Yapı Meslek Lisesi kapatıldığı sırada Pendik Tersanesi ve Pendik-Sulzer Motor Fabrikası devreye girmek üzereydi. Tersanelerin Haliç kıyılarından Tuzla'ya taşınmasının ilk adımı olan Pendik Tersanesi'nin gerek kuruluş aşamasında, gerekse gemi inşaatına geçişte, Sulzer Motor Fabrikası'nın kurulmasında ve dizel motor üretimi aşamalarında bu okulun verdiği mezunlar göreve gelmişlerdir. 80'li yılların sonuna gelindiğinde Haliç'teki ve Boğaz'daki küçük tersaneler peş peşe yeni kurulmakta olan Tuzla Tersaneler Bölgesi'ne taşınıyor, bu dönemde gemi inşa sektöründe ciddi bir gelişme yaşanıyordu. Bir yandan Tuzla tersanelerine yurt içinden, yurt dışından her yıl artan gemi siparişleri gelmekte ve bu durum yoğun ve sürekli çalışma koşullarının oluşmasına sebep olmaktaydı. Diğer yandan ise; bu

²¹⁵ Kamu İşletmeciliğini Geliştirme Merkezi Vakfı (KİGEM), 1999, "Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. Tersaneler Raporu", İstanbul, Türkiye

²¹⁶ <http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=hagbst&id=92>

²¹⁷ Can, A.,2002, "Bir Tersane Bir Hayat", Üstün Eserler, İstanbul

yoğun tempoda elverişsiz çalışma koşullarıyla saatlerce çalışan işçilere, tersane yönetimlerince gerekli iş emniyeti tedbirlerinin alınamaması işçilerin büyük kısmının eğitimsiz ve tecrübesiz oluşları sebepleriyle, tersanelerde sık sık büyük iş kazalarının meydana gelmesine sebep olmuş, ülke gündemi Tuzla tersanelerinden gelen işçi ölümü haberleri ile sarsılır hale gelmiştir²¹⁸. Geriye dönüp bakıldığında, Gemi Yapı Meslek Lisesi'nin kapatılması, tersanecilikte ölçek büyümesi, kamudan özele kaynak transferi, işçiliğin vasıfsızlaşması ve taşeronlaşması sürecinin 'engellenemez bir sonucu' olarak gözükmektedir. Bu lisenin kapatılması ile iş güvenliğine dair birikimler özel tersaneciliğe, Tuzla'ya, aktarmadan kaybolup gitmiştir²¹⁹. Bunca yoğun çalışmaya nazaran 1990'daki Körfez Krizinin de etkileri nedeniyle gemi yapım sanayisi, 1988-1990 dönemindeki gemi sipariş talebinin artışından yeterli pay alamamıştır. Krizin atlatılması ve dünyada ortaya çıkan sipariş patlamasıyla özel sektör tersanelerinde çok sayıda yeni gemi inşaatı başlamıştır. Bunun diğer sebepleri, sipariş hacmini oluşturan gemi tip ve tonajlarının tersanelerinin kapasitelerinin üzerinde olması, uygulanan tedbir ve politikaların süreksiz ve güvensiz olması ile Merkez Bankası'nca uygulanan kur politikası olduğu düşünülmektedir²²⁰.

1994'de DYP-SHP Hükümeti döneminde, "5 Nisan Kararları" kapsamında Türkiye Gemi Sanayii A.Ş.'ye ait Camialtı, Haliç ve Alaybey Tersaneleri'nin kapatılması gündeme gelmiştir. "5 Nisan Kararları" arasında yer alan tüm "kapatma" kararları, daha sonra oluşturulan "İnceleme Kurulları"na yeniden değerlendirilmiştir. Alınan kapatma kararlarına istinaden Gemi İnşa Mühendisleri Odası, Genelkurmay Başkanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Hazine Müsteşarlığı, Devlet Planlama Teşkilatı, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi, Türk Loydu, Deniz Ticaret Odası, Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, Deniz Nakliyatı A.Ş., Türkiye Denizcilik İşletmeleri gibi konu ve sektörle ilgili kuruluşların uzman temsilcilerinin yer aldığı kurulun Kasım 1994'de tamamladığı rapor sonucunda, 5 Nisan 1994'de alınan "kapatma" kararından vazgeçilmiştir. Adı geçen tersaneler de aynı şekilde Devlet Bakanlığı ve Başbakan Yardımcılığı'nın 15 Haziran 1994 gün ve 1789 sayılı yazısı ile oluşturulan İnceleme Kurulu tarafından kapsamlı bir değerlendirmeye tabi tutulmuşlardır²²¹.

²¹⁸ Can, A., 2010, "Haliç Tersanesi ve Gemi Yapım Lisesi", Köşe Yazısı
URL:http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=36&yazi_id=100547

²¹⁹ Odman, A., 2010, "Haliç Tersaneleri'ne Bakıp Tuzla'yı Anlamak İçin", <http://bianet.org/bianet/toplum/120564-halic-tersaneleri-ne-bakip-tuzla-yi-anlamak-icin>, 10 Mart 2010.

²²⁰ Kamu İşletmeciliğini Geliştirme Merkezi Vakfı (KİGEM), 1999. "Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. Tersaneler Raporu", İstanbul, Türkiye

²²¹ TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 1999. "Tersaneler Raporu", İstanbul, Türkiye

Kasım 1994 tarihli Haliç-Camialtı-Alaybey Tersaneleri için hazırlanan bu İnceleme Kurulu Raporu incelenmesi / irdelenmesi istenen ÖİB (Özelleştirme İdaresi Başkanlığı) raporunda yer alan hemen hemen tüm tespit ve iddialar açısından ayrıntılı değerlendirme ve görüşleri (borç yükü, aşırı istihdam, üretim ve teknolojik gerilik v.b.) içermekte olması nedeniyle, daha sonraki senelerde sunulacak olan kapatma kararlarına yönelik de kuvvetli bir değerlendirme raporu olması açısından oldukça büyük önem taşımaktadır.²²²

ÖİB'nin raporunda, TGSAŞ ve tersaneleri için;

“Haliç ve Camialtı Tersaneleri için daha çok kamu kullanımını ve istihdamı dikkate alan proje (“Bakım ve Onarım” tersanesi, kültür ve kongre merkezi, park ve yeşil alan, yaşayan müze gibi) önerilerin değerlendirmeye alınarak Türkiye Gemi Sanayii A.Ş.'nin varlıklarının atıl kalmasının önlenmesi ve tüzel kişiliğinin ortadan kaldırılmasında yarar görüldüğü” ifade edilmektedir²²³.

ÖİB'nin hazırlamış olduğu rapor kapsamında varılan sonuç, ağırlıklı olarak tersanelerin kapatılması gerektiği sonucudur. Bu sonuca varılırken de, gerek tersaneler, gerekse bağlı oldukları TGSAŞ için;

- Yerleşim yeri ve imar durumuna ilişkin sorunları bulunduğu,
- Teknolojik sorunlar nedeni ile verimli işletmecilik yapılmasının mümkün olmadığı,
- Kapasite kullanım oranı düşüklüğü ve işçi sayısı yüksekliği nedeniyle işgücünün verimli kullanılmadığı, işlerin önemli ölçüde dışarıdan hizmet alınarak taşeron yoluyla gerçekleştirilmesi yüzünden maliyetlerin yükseldiği,
- Gemi inşa siparişi alınması konusunda sorunlar yaşandığı,
- Alınan siparişlerin zamanında bitirilemediği,
- Tersanelerin çevre ve deniz kirliliği açısından olumsuzluklar yarattıkları²²⁴, gibi tespit ve iddialar ortaya konmaktadır.

Bu gerekçeler sebebiyle kapatma kararı alınmasının ardından birçok kurum ve kuruluş gözlerini tersaneler bölgesine çevirmişlerdir. Bu kurumlardan biri olan İstanbul Üniversitesi Rektörlüğü Haliç Tersanesi'ne talip olmakla birlikte, ağırlıklı olarak ilgili üniversitenin Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü'nün bu alanda **yer alması talebini** dile getirmektedir²²⁵. Üniversite bünyesinde Haliç Tersanesi için

²²² TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 2001. “Haliç-Camialtı Tersanesi Bilirkişi Raporu”, İstanbul, Türkiye

²²³ TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 2001. “Haliç-Camialtı Tersanesi Bilirkişi Raporu”, İstanbul, Türkiye

²²⁴ TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 2001. “Haliç-Camialtı Tersanesi Bilirkişi Raporu”, İstanbul, Türkiye, s.4.

²²⁵ TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 2001. “Haliç-Camialtı Tersanesi Bilirkişi Raporu”, İstanbul, Türkiye, s.5.

gerek mevcut yapı ve tesislerinin ne kadarının, hangi amaçla ve nasıl kullanılacağına; gerekse de ilgili Enstitü'nün bu yapı ve tesislerin kullanımı için gerekli giderler (bakım-onarım, ısınma, aydınlatma, güvenlik vb.) konusunda ne büyüklükte bir bütçeye sahip olduğuna ilişkin bilgilere erişilememektedir²²⁶. Bu giderler belirlenmediği müddetçe üniversite bünyesine aktarılan Haliç Tersanesi ve bulunduğu alanının, İTÜ Denizcilik Fakültesi'ne devredilen "Akdeniz" isimli geminin ilgili fakültenin bütçesinin geminin masraflarını karşılayamayacak kadar kısıtlı olması nedeniyle çürümeye bırakılmış olması gerçeği, Tuzla kıyısında fakülte yönetimi tarafından İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin de katkısıyla yaptırılan mendirek ve iskelenin tamamlanmasıyla geminin fakülteye bağlı bu iskeleye demirlenmesi, geminin çürüyüşünü gözler önüne seriyor olması açısından önemli bir emsal teşkil etmektedir²²⁷.



Şekil 5.1. İTÜ Denizcilik Fakültesi'ne Ait Akdeniz gemisi
<http://www.kaptanhaber.com/gUNCEL/815-.html>

Gemi inşa sanayi 1990'larda ölçek değiştirirken yalnızca Tuzla'ya kaymakla kalmamış hem özel sermayeye yönelmiş, hem de çoğunlukla armatör kökenli ailelerin tekeline geçerek el değiştirmeye başlamıştır. Bunun yanı sıra gemi üretim sürecinde işçi yetiştirme sürecinin ne aşamalardan geçtiğini ve bu aşamalar sonucunda işçilerin vasıflaştığına ve üretimin taşeronlaştığına değinilmiştir. Bugün Tuzla'nın en büyük tersaneci aileleri 1990'larda sektöre yeni girmiş, girer girmez işlerini taşeronlara devretmiş armatörlerden oluşmaktadır.

1996-1998 arasında gemi inşası ve tamiri küçük ve küçüklen çapta devam etmiştir. 1998'dan itibaren üç sene boyunca '*teknik nedenler*' öne sürülerek Galata Köprüsü açılmamış, aynı dönemde basında sık sık 'tersanelerin Haliç'i kirlettiğine ve devlete bağlı tersanelerin devlet bütçesine yük olduğu haberlerine sık yer verilmeye

²²⁶ Odman, A., 2010, "Haliç Tersaneleri'ne Bakıp Tuzla'yı Anlamak İçin", <http://bianet.org/bianet/toplum/120564-halic-tersaneleri-ne-bakip-tuzla-yi-anlamak-icin>, 10 Mart 2010.

²²⁷ http://www.radikal.com.tr/turkiye/akdeniz_demir_atmis_beklemede-880668

başlanmıştır. 1999 senesinde meydana gelen Marmara Depreminde Gölcük Askeri Tersanesi'nin ciddi hasar görmüş olması da tersanelerin mülkiyet yapısında önemli bir değişiklik getirmektedir²²⁸.

Haliç'deki kamu tersanelerinin 1993'de başlayıp 2000'de nihayete erdirilen atıllaştırılma, emekçisini kaybetme, tüm kaynaklarının kamudan özele transferi ve işlevsizleştirilme süreci TEKEL vb. kamu sermayeli fabrikalarının geçirdiği süreçle paralellik göstermektedir. 1980'lerden 2000'lere gelirken TEKEL'de çalışan toplam işçi sayısı 70binlerden 20binlere, Haliç Tersanesi'nde çalışan toplam işçi sayısı ise 7000'lerden 500'lere kadar gerilemiştir. Mülkiyet açısından olmasa da, konumlandırma açısından Haliç Tersanesi'nin en batıdaki parçası olan askeri Taşkızak Tersanesi'ndeki üretim de Pendik'e taşınmıştır.

Yukarıda da değinildiği gibi Haliç Tersanesi'nin İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü'ne devredilmesi, Camialtı Tersanesi'nin ise 'Polis Okulu' olarak kullanılması düşüncesi üzerine tersanenin İstanbul Valiliği'ne bağlı İl Özel İdaresi'ne devrolunması gündeme gelmiştir. Tersane, sırasıyla Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ)'ne; TDİ ise, Türkiye'nin en büyük şirketlerini bünyesinde barındıran İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı İDO'ya devrolmuştur. Bugünlerde ise Haliç Tersanesi bünyesinde İstanbul Şehir Hatları Genel Müdürlüğü'nün faaliyetini sürdürdüğü ve filosuna bağlı vapurların bakım onarım çalışmalarının devam ettiği görülmektedir²²⁹.

Zamanla tüm işlevleri dondurulan Haliç Tersanesi'nin 1995 yılında SİT alanı ilan edilmesinden sonra müze haline getirilmesine dair şu ana kadar pek çok proje söylentisi yayılmıştır. Haliç'i İstanbul'un ilk endüstri havzası olarak algılayabilen, buradaki endüstriyel alanları ise bütüncül bir anlayış içinde, mahalleleriyle ve su ile ilişkileri dahilinde ele alan ve kamu yararını gözetten bir proje yerine, tekil çıkarları yansıtan bir proje çeşitliliği gözlemlenmektedir. Kimisine göre tersane alanı “yaşayan bir müze” olmalı, kimisine göre ise tersane var olan işlevine kaldığı yerden devam etmelidir. Osmanlı Denizcilik Tarihçisi Prof. Dr. İdris Bostan'ın ifadesi ile; '*... denizlere egemen olmuş Akdeniz Coğrafyası merkezli dünyanın en etkin... devletinin ve milletinin kendi geçmiş düzeyini temsil eden iyi planlanmış, müzecilik kriterlerine uygun atalarının geçmişte nasıl denizci millet olduğunu gösteren...*' bir 'Denizcilik Müzesi' projesi fikriyle bu platformda yer bulmuştur. Bu öneri projenin ön çalışmaları içerisinde Kültür ve Turizm Bakanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İBB, İDO ve

²²⁸ Odman, A., 2010, “Haliç Tersaneleri'ne Bakıp Tuzla'yı Anlamak İçin”, <http://bianet.org/bianet/toplum/120564-halic-tersaneleri-ne-bakip-tuzla-yi-anlamak-icin>, 10 Mart 2010.

²²⁹ A.g.e., 2010.

Denizcilik Müsteşarlığı bulunmaktadır. Projedeki tüm kurumlar, aynı 'devlet-millet' ve 'dün-bugün bütünlüğü' varsayımından, aynı tarih anlayışından yola çıkmaktadır.

Tersaneye yönelik bir diğer kullanım alternatifi, Haliç'in 'kültür endüstrisi eksenli' soylulaştırılması sürecini açık bir şekilde ortaya koymuştur. Yönetmen Sinan Çetin'in 'Haliç'te farelerin dolaştığı alanın serbest sinema bölgesi olmasını ve buraya gelecek yabancı sinemacılardan vergi alınmaması'²³⁰ önerisi karşısında Mühendisleri Odası, en azından altı asırdır kesintisiz gemi yapım faaliyeti yürütülen tek endüstriyel arkeolojik SİT olan Haliç Tersanesi'ne, sadece 51 hektarlık *merkezi kent arsası* gibi değerlendirilmesine tepki koymuştur. Haliç Tersanesi'ne ait yeni bir projelendirme fikri devlet ve/veya özel kurumların girişimiyle ya da artık genel olarak olduğu gibi yap-işlet-devret modeliyle devlet-özel sermaye işbirliğiyle 'müzeleştirilirse', yaşanabilecek en büyük kayıplardan biri, buranın içinde olduğu ve oluşturduğu mahallenin organik gelişiminden ve yeniden üretiminden koparılması olacaktır. Haliç'in kuzey ucundan, bugünkü Kasımpaşa'dan başlayarak, yaklaşık iki kilometre boyunca uzanan, pek çok gemi üretim altyapısını barındıran tersanelerden oluşan bir 'denizcilik kompleksi' olan Haliç Tersanesi, içinde ve çeperinde bulundurduğu cami, atölyeler, teknik lise, vb. ile tersane halkını barındıran başlı başına bir şehir gibi hareket etmektedir²³¹. Aynı Haliç, Camialtı ve Taşkızak diye 3 tersaneye ayırabileceğimiz *Tersâne-i Âmire* (Devlet Tersanesi) için hâli hazırda farklı kurum mülkiyetleri söz konusu olsa da, bu yapılar yüzyıllardır hep aynı amaç uğrunda, aynı ana ilkeyle, bu ilkeyi günden güne geliştirmiş ve günümüze dek aktarımında büyük rol oynamıştır.

1988 senesinde üretilen Bahçekapı ve Fahri Korutürk vapurlarının inşasının ardından girilen uzun duraklatma döneminden sonra ilk defa 2010 yılında Haliç Tersanesi'nde tekrar şehir hatları vapuru üretilmiştir. Üsküdar-Haliç hattında çalışacak olan bu üç vapur; *Sütlüce*, *Hasköy* ve *Kasımpaşa* Haliç Tersanesi'nde inşa edilmiş, her biri 600 yolcu kapasiteli 3 yeni gemi, Venedik, Amsterdam, Budapeşte'deki gibi Avrupa'daki kanallarda çalışan tekneler gibi tamamen turistik amaçlı hizmet vermektedirler²³². Bu gemilerin yapım sürecinin ardından uzun zaman sonra ilk defa yeni gemi siparişi alan tersaneler bir nebze canlanmış oldular. Oysa 1980'lerin sonuna kadar Boğaz'da ve Haliç'de sefer yapan tüm vapurlar Haliç Tersanesi'nde üretilmekteydi. 2005'de şehir hatları vapurlarını Norveç menşeli katamaran cinsi deniz otobüsleri ile Boğaz'daki deniz ulaşımını sağlamaya

²³⁰ Odman, A., 2010, "Haliç Tersaneleri'ne Bakıp Tuzla'yı Anlamak İçin", <http://bianet.org/bianet/toplum/120564-halic-tersaneleri-ne-bakip-tuzla-yi-anlamak-icin>, Görüntüleme Tarihi: 10 Mart 2010.

²³¹ A.g.e., 2010.

²³² <http://www.istanbulhaber.com.tr/haber/haskoy-gemisi-torenle-hizmete-alindi-36061.htm>

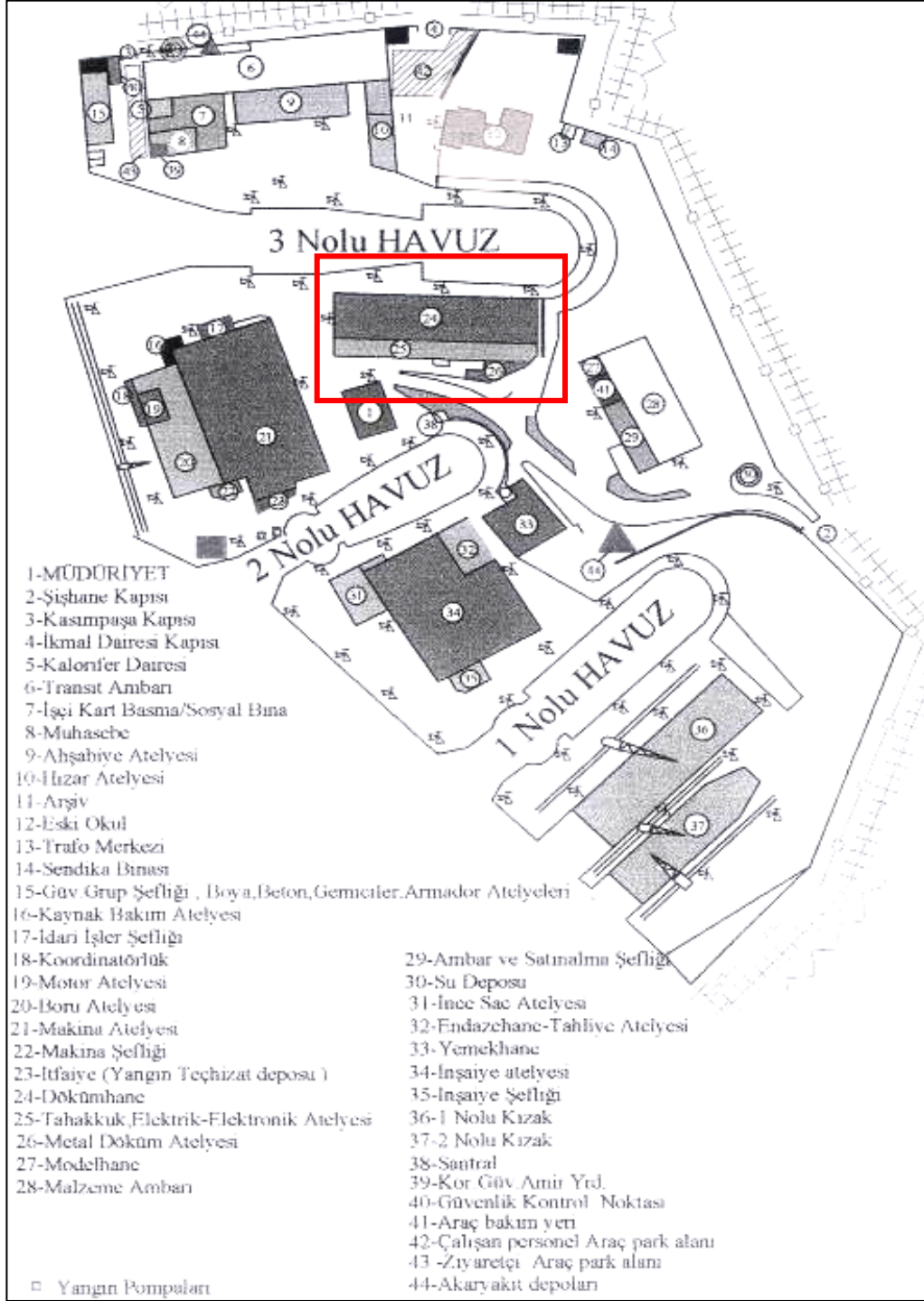
alışılmasına kamuoyundan tepki gelince, İBB Şehir hatları filosunu yenileme kararı aldı. Bunun için 2007 senesinde açılan yirmi vapurluk ihalenin beş vapurluk kısmını Tuzla Tersaneler Bölgesi'ndeki elik Trans Tersanesi kazanmış ve bu gemiler ilk defa Haliç dışında üretilmişlerdir.



Şekil 5.2. 2010 Yılında Haliç Tersanesinde Yapılan Hasköy Gemisi
<http://www.istanbul.gov.tr/Default.aspx?pid=11336&hbid=3192>

Haliç Tersanesi'nde 2007 senesinde “*yıkılma tehlikesi arz eden fen ve insan sağlığı Şartları açısından*” tehdit oluşturması sebebiyle gerçekleştirilen yıkım, dikkatlerin alan üzerine çekilmesine neden olmuştur. Fatih Sultan Mehmet tarafından 11 Aralık 1455'te kurulan tersanenin tarihi doku bütünlüğü dikkate alınmadan, zaman içinde beliren ihtiyaçlar gereği sonradan eklenen yüksek katlı betonarme binaların ekonomik ömrünü doldurması nedeniyle²³³ gerçekleştirilen binaya ait görsel Şekil 5.3.'te gösterilmiştir.

²³³ URL: <http://ekonomi.milliyet.com.tr/fatih-in-tersanesi-turizme-ekonomi/detay/1726518/default.htm?VID=204049>



Şekil 5.3. Yıkımı Söz Konusu Bina'nın Halic Tersanesi Yerleşim Planındaki Konumu
(Konak Mimarlık Arşivi)



Şekil 5.4. Yıkımı Gerçekleştirilen Yapının Bugünkü Durumu
(Esin Sarıman Özen Arşivi)



Şekil 5.5. Haliç Tersanesi'nde Yapılan Usulsüz Yıkımın Öncesi Ve Yıkım Aşaması
(<http://gundem.milliyet.com.tr/izinsiz-yikima-kamu-hizmeti-gerekcesi/gundem/gundemdetay/21.02.2012/879526/default.htm>, , www.wow.turkey.com)

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı BİMTAŞ ve İMP (Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi) tarafından 2012 yılında tamamlanan ve 2 No.lu Koruma Kurulu'na sunulan 'Taşkızak, Haliç ve Camialtı Tersaneleri Sosyal ve Kültürel Amaçlı Yeni Kullanım Ön Etüt Projesi'ne ait raporda üç alternatif proje bulunuyor. Yap-İşlet-Devret Modelli Haliç Yat Limanı ve Kompleksi ihalesi yalnızca Taşkızak ve Camialtı tersanelerini kapsarken İBB'nin 'ön çalışması'nda Haliç Tersanesi de projelendirilmiş, proje içeriklerinde ise dönmedolap, saltanat kayığı üretimi, yat fuarı, akvaryum, olimpik yüzme havuzu ve dalış merkezi, müzik müzesi, hatta 'kızak

temalı' restoran bulunmaktadır²³⁴. Ön etüt projesine göre tersanelerdeki tescilli olmayan bütün yapıların yıkılması -ki bu toplam bina alanının yaklaşık yarısı anlamına gelmekte- ve bazılarının yerlerine de otopark yapılması öngörülmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce 6 Aralık 2010 tarihinde ihale edilen 'Taşkızak, Haliç ve Camialtı Tersaneleri Sosyal ve Kültürel Amaçlı Yeni Kullanım Ön Etüd Projesi'ne ilişkin duyuruda ise; *"Beyoğlu İlçesi, Camiikebir Mahallesi, 166 Pafta, 1045 Ada, 1-6-7-8 parsellerde bulunan Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri ile 118 Pafta, 916 Ada, 1 parselde bulunan Haliç Tersanesi'nin Sosyal ve Kültürel Amaçlı Yeniden Kullanımına Yönelik Ön Etüd Projesi kapsamında 81.300 m²'lik inşaat alanı ve 161.600 m²'lik peyzaj alanı projelendirilmektedir"*²³⁵ ifadelerine yer verilmektedir.

2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, Haziran 2012'de İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin ön etüt projelerini incelediğini belirterek; tümü tarihi ve kentsel sit alanı olan, içinde 30'un üzerinde tescilli yapı ve kalıntı bulunan Haliç tersaneler bölgesine yapılacak herhangi bir projeyi değerlendirmeden önce 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planları'nın hazırlanmasını talep etmiştir. Kurul, kararında Haliç Tersanesi'nin *'Dünyanın en eski tersanesi olarak kullanılmaya devam ettiğini'* kaydederek "İstanbul'un deniz kültürünü öne çıkaracak sergilemelerin (tarihi gemiler, saltanat kayıkları, kahraman gemiler) yapılabileceği, 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı'nın hazırlanarak iletilmesi, uygulamalarla ilgili taleplerin 1/1000 ölçekli plandan sonra değerlendirilebileceği" kararını vermiştir. Kurulun vermiş olduğu bu kararının üzerinden bir yıla yakın bir zaman geçmesine rağmen planlar hazırlanmamış ve doğrudan ihaleye çıkmıştır. Haliç Yat Limanı Projesiyle ilgili elde edinilen bilgilere göre; projenin, 4 yılı inşaat, 45 yılı işletme süresi olmak üzere 49 yıllığına Yap-İşlet-Devret (YİD) modeliyle gerçekleştirilmesi planlanmaktadır. Söz konusu proje kapsamında herbiri 70 yat kapasiteli iki yat limanı, her biri 400 oda kapasiteli 5 yıldızlı iki otel, ticari alanlar, restoranlar, kongre ve kültür merkezleri, sinema ve eğlence tesisleri, bin kişilik cami ve otopark bulunacağı öngörülmektedir.

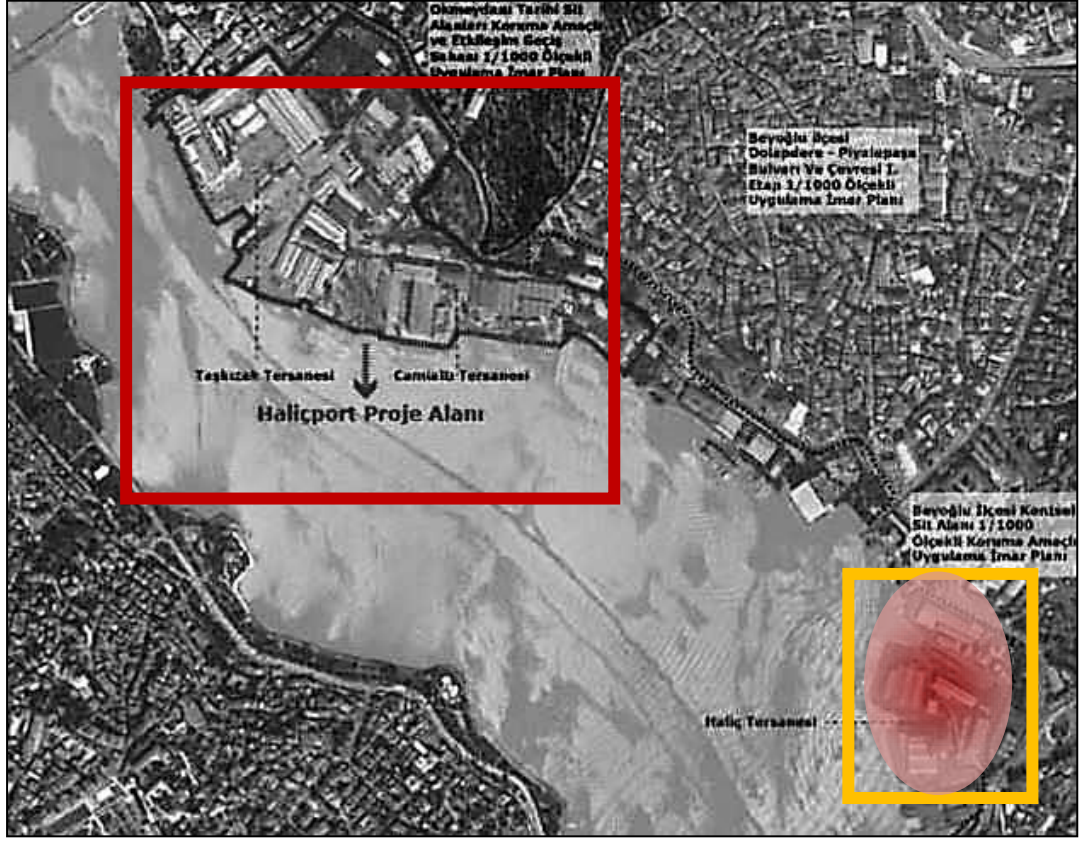
²³⁴ URL: http://www.radikal.com.tr/turkiye/donmedolapli_halicport-1140631

²³⁵ URL: <https://groups.google.com/forum/#!topic/aydinlik-gelecek-hareketi/Ap4dglUtYXM>



Şekil 5.6. Camialtı Tersanesinin Haliç Kıyısından Görünümü
www.wowturkey.com

Son 10 yıldır İstanbul'un belirli çevrelerinde geliştirilen kentsel dönüşüm projeleri gibi bu proje bitişiğindeki Okmeydanı, Kasımpaşa ve Galata üzerinde yapacağı etkilerle çok büyük çaplı rantsal dönüşümün de önünü açacağı benzetilmektedir. Mart 2014 yerel seçimlerinden hemen sonra başlaması planlanan Okmeydanı kentsel dönüşüm projesinin denize açılan kapısı olduğu ve zaman içinde Kasımpaşa'yı da içine alarak Galataport ile bütünleştirilmesinin amaçlandığı açık olan bu proje beraberinde dünyanın en eski ikinci tersanesi olan 558 yıllık Haliç Tersanesinin, dünya üzerinde başka örneği bulunmayan şekilde ve yaklaşık 6 asırdır gemi yapım işlevini sürdüren tek endüstriyel arkeolojik SİT'in ortadan kaldırılması gibi bir sonuç da doğurmaktadır.



Şekil 5.7. Kırmızı Hat İçinde Haliç Dayanışmasının Hazırladığı Halicport Proje Alanı ve Tersanelerin Konumlarını Gösteren Hava Fotoğrafı

Konunun sadece gelecek kuşaklara aktarılması ile yükümlü olunan kültürel, tarihi ve endüstriyel arkeolojik mirasın korunması açısından değil; kentin ve geleceğinin şekillendirilmesi açısından da bütünlüklü olarak ele alınması gerekmektedir. Oysa ihale, sadece Tersane-i Amire'yi oluşturan alanın bütünlüğünü bozmakla kalmamakta, 2863 sayılı Koruma Mevzuatı, Koruma Kurulu kararları, planlama ve şehircilik ilkeleri, imar mevzuatı vb. uyulması zorunlu mevcut bütün yasal düzenlemeleri de yok saymaktadır²³⁶.

Her türlü yatırım imar planlarına dayanmak zorundadır. Bilinen 8500 yıllık tarihi ile İstanbul kentinin tarih boyunca ve bugün dünyaca tanınmasında simgesel öneme sahip "altın boynuz" olarak da bilinen Haliç ve kıyıların bu özelliği dikkate alarak ve tarihi özellikleri itibarı ile bir dünya mirası olduğu özelliğini unutmadan bütüncül olarak ele alan bir planlama süreci ile dünya mirası olarak korunarak ve geliştirilerek gelecek kuşaklara aktarılması yerel ve merkezi yönetimlerin asli sorumluluğu ve görevidir.

²³⁶ http://www.radikal.com.tr/turkiye/mimarlar_odasindan_halicporta_dava-1143352

5.1.1. Kapatma Kararı Gerekçelerinin Değerlendirilmesi

Haliç ve Camialtı Tersanelerinin kapatılması gerektiğini sonucuna varan ÖİB raporunun buna ilişkin gerekçelere daha önceki bölümde değinilmişti. Bu gerekçelerin tek tek değerlendirmesine geçmeden önce, tersanenin sürüklenmek istediği atıl durumunu muhafaza ederek onu etkisiz hale getirmek ve bu endüstri kültür havzasının geçmişten geleceğe yönelik vaatlerini aktarımının, tüm sektörel birikimlerinin görmezden gelindiğinin altının çizilmesi gerekmektedir. 1980'lere dek eğitim kurumları, sağlık hizmetleri, sosyal tesisleri ve teknolojik altyapısı ile önemli bir üretim ve istihdam potansiyeli ve çağdaş bir üretim modeli olan Haliç Tersaneleri'ne sadece herhangi bir faaliyetin yapılacağı "bir arsa" olarak bakmak ve tersaneleri toplum yararına kullanmak yerine ranta feda etmek kabul edilecek bir tutum değildir. Aksine Haliç Tersaneleri'nin bir bütün olarak ülkenin ve İstanbul'un ihtiyacı olan gemilerin yapımı, bakım ve onarımını gerçekleştirmek üzere yeniden yapılandırılması çalışmalarına başlanması gerekmektedir²³⁷.

- Yerleşim Yeri ve İmar Durumuna İlişkin Sorunlar

Tersanelerin yerleşim yerleri, konumlanışları itibariyle olumsuzluklar taşıdıkları, tersanelerin "Haliç'e sıkışmış" oldukları ve "özel sektörün Tuzla'ya kaydırılması sonucu tecrübeli kadroların bu bölgeye taşınmış oldukları", bu nedenle de "taşıma ücretleri ve birim maliyetlerin yüksek olduğu yönündedir"²³⁸. 5 Nisan 1994 kararı gerekçeleri arasında da "kent içinde buldukları konum itibariyle şehircilik kurallarına aykırı yerleşime sahip oldukları" biçiminde yer alan 'yerleşim yeri sorunu' ile ilgili bir inceleme yapmak yerinde olacaktır. Çünkü tersaneler, deniz kenarında bulunmaları zorunluluğunun doğal bir sonucu olarak başlangıçta uygun planlansalar da zaman içinde etkiledikleri yan sanayi ile birlikte yarattıkları yüksek istihdam potansiyelinin doğurduğu barınma ihtiyacı nedeni ile yerleşim alanları tarafından çevrilirler. Açık denize kurulmaları mümkün olmayan tersanelerin korunaklı bir körfeze ya da nehir ağzına kurulmaları son derece normal olup; bunun "sıkışma" olarak nitelendirilmemesi gerekmektedir. Kaldı ki bugün gelişmiş ülkeler başta olmak üzere dünyanın belli başlı tüm limanlarının içinde ya da yakınında en az bir tersane mevcuttur. Bu durum, ÖİB raporunda bir sorun olarak belirtilmekle birlikte, aslında raporun aynı sayfasında yer aldığı gibi "kamuya ait tersane olarak faaliyet gösterdikleri sürece" Haliç ve Camialtı tersanelerinin imar açısından da herhangi bir sorunları mevcut değildir. Nitekim dünyanın çeşitli merkezlerine bakıldığında liman, tersane ve kent üçgeninin iç içe geçtiği Almanya'da Hamburg ve Bremen, Norveç'te

²³⁷ <http://politeknik.org.tr/sitew/yrd-doc-dr-gul-koksal-ile-halicteki-rantsal-donusum-uzerine-roportaj-politeknik/>

²³⁸ TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 1999. "Tersaneler Raporu", İstanbul, Türkiye

Oslo, Japonya'da Osaka, Kobe ve Yokohoma gibi birçok sanayi ülkesinin örnek şehirleri bulunmaktadır. Etrafı suyla çevrili tüm şehirler için bu kaçınılmaz bir durumdur.



Şekil 5.8. ABD Washington Askeri Tersanesi
http://en.wikipedia.org/wiki/File:Washington_Navy_Yard_aerial_view_1985.jpg

- Teknolojik Sorunlar

Haliç Tersanesi'nin kapatılmasıyla ilgili olarak gösterilen gerekçelerden biri 'teknolojik sorun' olarak öne sürülen durumdur. Oysa, Haliç Tersanesi sahip olduğu havuz, atölye, teçhizat ve diğer olanaklarla ülkemizin en büyük ve en gelişmiş bakım onarım tersanesidir. Bu tersane ayrıca gerek kendi ihtiyaçları için, gerekse piyasada gemi yan sanayii ve diğer sanayi ihtiyaçları için kullanılabilecek modern bir dökümhaneye ve dökümhane ürünlerinin işlenebileceği makina atölyesine sahiptir. Bunun yanı sıra bölgede aynı kıyı şeridinde bulunan ve kapatma kararı alınan diğer bir tersane olan Camialtı Tersanesi ise iç ve dış piyasada talebin en yüksek olduğu 18.000-20.000 DWT büyüklükte gemileri yapabilecek kızak ve imkanlara sahip bir kaç tersane arasında en büyük ve en gelişmişidir. Ayrıca, yolcu gemisi ve feribot gibi katma değeri en yüksek olan gemi tiplerinde uzmanlaşmış işgücü ve teknik olanaklara sahip tek kamu tersanesidir²³⁹. Her iki tersanenin sahip oldukları atölye, tezgah, araç-gereç v.b. teknik olanaklar yeterli çaba ile verimli işletmecilik yapılabilecek düzeydedir.

²³⁹ TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 1999. "TGSAŞ Tersaneler Raporu", Mart, İstanbul, Türkiye



Şekil 5.9. Haliç Tersanesi Atölyelerinde Bulunan Teknik Aksam
(Esin Sarıman Özen Arşivi)

- **Kapasite Kullanımının Düşüklüğü ve İşgücü Verimsizliği**

Özel sektör tersanelerinin de kapasite kullanım oranlarının düşük olduğu, ÖİB raporunda nedenleri ile yer almaktadır²⁴⁰ Haliç ve Camialtı tersaneleri için bu nedenlerin yanı sıra, sorunun temel nedeni, sipariş alamamış ya da aldırılmamış olmalarıdır. Bu noktada her iki tersanenin de başlıca müşterileri arasında bulunan Denizyolları İşletmesi ile Şehir Hatları İşletmesinin benzer şekilde 1993’den bu yana ÖİB’na bağlı olduklarını, Galata Köprüsünün türlü sebeplerle açılmamasının öne sürülmesinin yanı sıra, söz konusu işletmelerin de ÖİB politikası gereği hemen hiç yatırım yapamamakta olmaları tersanelerin pasifize edilmesinde önemli rol oynamıştır.

Devletin tersanecilik anlayışı gereği “pazar arayışıyla sipariş sağlama”, “verimli işletme”, “yeniden yapılandırma” gibi bir çalışma anlayışıyla bünyesinde bulunan bu tersanelerin geleceğine yön verilmesi gerekirken aksine, Haliç, Camialtı ve Taşkızak Tersanelerinden özel tersanelerin kurulup, 1993 senesinde Özelleştirme İdaresi’ne bağlanmasıyla birlikte, Tuzla’ya taşınan tecrübeli kadrolar kendilerine dayatılan “zorunlu emeklilik” ve “personel azaltma” politikaları sonucu işlerinden ayrılmak zorunda kalmışlardır. Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. ve bağlı birimlerinin personel durumları Çizelge 5.1.’de gösterilmektedir. Bu değerlere bakıldığında, tersanenin personel azaltma politikası sonucunda 1993’de 3606 olan personel sayısının

²⁴⁰ TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 1999. “Tersaneler Raporu”, İstanbul, Türkiye

1997’de % 33 azalma ile 2429’a düşmüş olduğu görülmektedir. Günümüze gelindiğinde ise bu tersanelerle ilgili en kötü tabloyla karşı karşıya kalınmıştır.

İki tersanenin yanı başında tersane çevresine konumlanmış Hasköy ve Dolapdere bölgesindeki küçük ölçekli atölyelerde basit bir torna tezgahının 5 kişiye iş imkanı sağladığı gerçeği göz önünde bulundurulduğunda²⁴¹, özelleştirme idaresine bağlandıkları 1993 yılından bu yana özellikle herhangi bir yenileme ve yatırım yapılmamış olmasına rağmen yine de bu tersaneler için “teknolojik sorun”dan söz edilmesi doğru değildir. Sahip oldukları teknolojik düzey itibariyle ülke ve bölge için yeterli olan tersanelerde “teknoloji” ile ilgili esas sorun, teknolojinin kullanılmaması ya da kullanılmaması sorunudur. Günümüzde kamu tersanelerinin eğik bir düzlemde aşağıya kayması sürmektedir²⁴².

Çizelge 5.1. Haliç ve Camialtı Tersaneleri’nde İşçilerinin Azaltılmasına Gidilen Yıllar²⁴³

YILLAR	TOPLAM PERSONEL	MÜSTAHSİL İŞÇİ		GAYRI-MÜSTAHSİL İŞÇİ		KAPSAM DIŞI PERSONEL		
		Adet	%	adet	%	adet	%	
HALİÇ TERSANESİ	1991	1216	849	70	302	25	65	5
	1992	1129	783	69	281	25	65	6
	1993	1033	638	62	321	31	74	7
	1994	807	513	63	224	28	70	9
	1995	703	454	64	188	27	61	9
	1996	605	390	65	158	26	57	9
	1997	561	324	58	186	33	51	9
	1998	520	328	63	137	26	55	11
	1999	546	318	58	142	26	86	16
CAMİALTI TERSANESİ	1991	850	558	66	232	27	60	7
	1992	771	467	60	245	32	59	8
	1993	675	359	53	252	37	64	10
	1994	555	299	54	199	36	57	10
	1995	487	268	55	166	34	53	11
	1996	421	228	54	146	35	47	11
	1997	369	188	51	143	39	38	10
	1998	321	164	51	101	31	56	18
	1999	329	162	49	96	29	71	22

²⁴¹ TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 1999. “Tersaneler Raporu”, İstanbul, Türkiye

²⁴² TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 1999. “Tersaneler Raporu”, İstanbul, Türkiye

²⁴³ TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 2001. “Haliç-Camialtı Tersanesi Bilirkişi Raporu”, İstanbul, Türkiye

- Çevre ve Deniz Kirliliği

“Teknolojik sorunlar” konusunda olduğu gibi, ÖİB’nin tersanelerin kapatma gerekçelerini içeren raporunda *çevre ve deniz kirliliğinden* söz edilmiştir. Ancak ne bu sorunun niteliğine ilişkin bilgi verilmekte; ne de bu konuda bir sorun bulunduğuna ilişkin kanının; hangi bilimsel araştırmaya, bilgi, bulgu ya da tespite dayandığı belirtilmektedir. Gerek bu bölgede, gerekse Tuzla bölgesinde gemi sökümü yasaktır. Bu nedenle de, kamuoyunda yerleştirilmeye çalışılan kanının aksine tersaneler, çevre ve deniz kirliliğine neden olan sanayi kuruluşları olarak nitelendirilemezler. Üstelik iddianın tam aksine, Haliç Tersanesi, kuru havuzlarına aldığı deniz suyunun denize basılması sonrasında havuz tabanında kalan tonlarca çamur ve artığı kamyonlarla çöp alanlarına taşımak suretiyle denizin temizlenmesine katkıda bulunmaktadır. Bir dönem Haliç Tersanesi’nin müdürlüğünü yapan Müh. Ali CAN meslek hayatını ve tersaneleri ele aldığı “*Bir Hayat Bir Tersane*” adlı kitabında tersanelerin çevre kirliliğine sebep olup olmadığıyla ilgili olarak konuya şöyle değinmiştir;

“Biz tersanede çalışırken her yıl tamir ettiğimiz bayındırlık bakanlığına ait tarak gemilerinin tamirleri bittikten sonra son deneme çalışmalarını yaptırarak gemilerinin dipten çıkardığı çamurları dubalara doldurur sonra da bu dubaları römorkörlerle açık denize çeker orada boşaltırdık. Böylece koyu hem temiz tutar hem de tersane havuzlarının daha rahat çalışmalarını sağlardık.”

Bu satırlardan anlaşıldığı üzere İstinye Tersanesi’nin kapatılması ile faaliyetin sona ermiş olmasının bölgede yarattığı ve giderek önemli bir sorun olmaya başlayan kirlenmenin çevre halkına verdiği rahatsızlığı görmezden gelmemek gerekmektedir. Her iki tersanenin de İstanbul’un fethinin ardından 1455 yılında Fatih tarafından kurulmuş olan İstanbul Tersanesi’nin günümüzdeki devamı oldukları, başta kuru havuzları ve bazı kızakları olmak üzere korunması zorunlu tarihi eserlere sahip buldukları düşünüldüğünde, *görüntü kirliliğinden* söz etmenin uygun olmadığını söylemek yersiz olmayacaktır.²⁴⁴ Bu koşullar altında çalışan bir kuruluştan, günümüz dünyasında ve serbest piyasa koşullarında, ticari anlamda kar beklenemeyeceğini; üstelik bu kuruluşların çalıştıkları olumsuz koşullardan birinci derecede sorumlu olanların böyle bir beklentiye hiç hakları olmadığını belirtmek gerekmektedir.

²⁴⁴ TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 2001. “Haliç-Camialtı Tersanesi Bilirkişi Raporu”, İstanbul, Türkiye



Şekil 5.10. Camialtı Tersanesi Haliç Kıyısından Görünüm
(http://wowturkey.com/t.php?p=/tr527/MENDERES_NAC_CAMIALTI_T.jpg)

Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. 1993-1997 yıllarını kapsayan 5 yıllık dönemde ortalama 35 milyon USD/yıl zarar etmiştir. Bu zararın esas nedenleri; özel sektör de dahil ülkemiz gemi yapım sanayiinin bir süredir içinde bulunduğu krizin, -kamu tersanelerinde “işgücü veriminin düşüklüğü” olarak nitelenen- ama aslında sipariş hacminin daralmasına bağlı olarak “boş işçilik artışı” ya da “atıl kapasite fazlalığı” olarak nitelemenin daha doğru olacağı belirtilebilir.

Son 5 yılın zarar nedenleri, Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. Faaliyet Raporları'nda aşağıdaki şekilde açıklanmaktadır:

- Maliyetin yüksekliğine rağmen, özel sektörle rekabet edebilecek fiyatlarla, kapasite kullanımı yaratmak hedefi ile fiyat indirimleri uygulanması,
- Diğer kamu kuruluşlarına yapılan işlerde, TL bazında ve sabit bedelle yapılan sözleşmelerin getirdiği ilave maliyetler,
- Finansman sıkışıklığı nedeniyle zamanında ödenemeyen Japon kredisinin gecikme faizleri,
- Emeklilik ve personel azaltılması hedefi doğrultusunda işten çıkarılan işçilere ödenen yasal tazminatlar (1994'de 523 kişi, 1995'de 315 kişi, 1996'da 293 kişi ve 1997'de 209 kişi),
- Finansman sıkışıklığı nedeniyle vergi ve SSK ödemelerinde oluşan gecikme faizleri,

Atıl kapasiteden kaynaklanan zarar ise 1990-1992 arasında artan bir seyir izleyerek % 76'ya çıkmış; 1993'de % 56'ya, Temmuz-1994 sonuçlarına göre ise % 9'a inmiştir. Bu kalemden görülen dalgalanma, artışın olduğu dönemde yeni Galata Köprüsü inşaatı nedeniyle havuzlama ve bakım-onarım için gelecek gemilerin giriş ve çıkışlarının aksamasından ve TDİ adına inşa edilen 2 adet yolcu gemisine ait

ithal malzemelerin söz konusu kuruluşun finansman sıkıntısı nedeniyle zamanında tersaneye teslim edilmemiş olmasından kaynaklanmaktadır. Bu etkilerin ortadan kalkmasıyla söz konusu zararın da hızla azalma eğilimine girdiği görülmektedir. Sonuç olarak, gerekli yatırımlar yapılmadığı için teknolojik gelişmesini gerçekleştiremeyen Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. yurtiçinde ve yurtdışında rekabet edemeyecek durumda bırakılıp zayıflatılma politikası izlenmiştir.

Herhangi bir ülke açısından “tersane kapatma” gibi gerçekten son derece önemli bir konuda karar verilirken mutlaka bilinmesi, göz önüne alınması gereken gemi sanayisinin genel yapısı, Türkiye açısından önemi, başta deniz ulaşım sektörü olmak üzere diğer sektörlerle ilişkisi gibi hususlar göz önünde bulundurulmalıdır. TGSAŞ tersaneleri; yönetimleri siyasal iktidar tarafından atanan ve baskı altında tutulan, bunun sonucu olarak da yatırım, istihdam ve ücret politikaları dışarıdan belirlenen ve tüm faaliyetlerinde pek çok bürokratik engelleri aşmak zorunda olan birer kamu kuruluşu olarak; yasa, tüzük ve yönetmeliklerin öngördüğü tüm koşulları eksiksiz yerine getirmek ve bu arada özel sektör için söz konusu olmayan ödemeleri -sosyal yardım zammı örneğindeki gibi- yapmakla yükümlüdürler.

5.1.2. Tersanelere Yapılan Müdahale Sonucu Oluşturulan Dayanışma Grupları

Tersanelerin karşı karşıya olduğu haksız müdahaleyi göz önünde tutan Tersane emektarları, sendikalar, meslek kuruluşları ve üyeleri ile yüzyıllardır komşusu olarak söz konusu tersanelerle iç içe yaşam sürdüren mahalle sakinleri ve dernekleri bir araya gelerek; 558 yıllık endüstri mirasımızın, Haliç’in peyzaj değerlerinin, Tersane alanındaki arkeolojik varlıkların, tarihi yapıların ve çevresindeki kentsel dokunun, tersane alanındaki kamu mülkiyetinin ancak kamu yararı yaklaşımıyla korunabileceğine olan inançlarını belirtmişler, tehdit altındaki kamusal mirasın doğru değerlendirilmesi ve tersanelerin üretim-istihdam potansiyeli geliştirilerek geleceğe taşınmasını savunmak üzere, rantsal dönüşümüne karşı Haliç Dayanışması’nı oluşturmuşlardır²⁴⁵. Haliç tersanelerini özelleştirerek rantta açacak olan Haliçport projesini durdurmak amacıyla kurulan Haliç Dayanışması, 23 Ağustos 2013 tarihinde Camialtı Tersanesi’nde yapılan basın açıklamasıyla kuruluşunu deklare etmiştir. Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri yat limanı, otel ve rezidansa dönüştürecek olan proje 13 Mayıs 2013’te ihaleye çıkmış, önceki bölümlerde de ele alındığı üzere 24 Temmuz 2013 tarihinde ise ihale sonuçlanmıştır. Mimarlar

²⁴⁵ Haliç Dayanışması Basın Duyurusu, URL http://www.toplumunsehircilikhareketi.org/index.php?option=com_content&view=article&id=282:haliç-tersanelerinin-satılmasına-kar-haliç-dayanmas-kuruldu&catid=1:haberler&Itemid=27

Odası, ihalenin yürütmesinin durdurularak iptal edilmesi istemiyle dava açmıştır. Kamuoyu tarafından HALIÇPORT olarak bilinen “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi”, Haliç peyzajını ve 558 yıllık geçmişi olan Tersane-i Amire’yi (Haliç Tersaneleri) parçalayacak, kimliğini yok edecek büyük bir tehdit oluşturan, kamuya ait ve özgün değerlerini koruyan bir sit alanının imara açılması anlamına gelmekte ve bitişiğindeki Okmeydanı, Kasımpaşa ve Galata üzerine yapacağı etkilerle, çok büyük çaplı bir rantsal dönüşümün önünü açmayı amaçlamaktadır²⁴⁶. Bu tersaneler gemicilik tarihi ve teknolojik gelişimin önemli bir belgesi olmanın yanı sıra, gemi inşa ve bakımı konusunda da teknik bilgilerin biriktiği ve güncellendiği, hat analizine bağlı gemi üretiminin yapıldığı çok önemli kaynaklardır. İstanbul’un gemiler için uygun bir sığınak sunan doğal limanı olan Haliç’in kuzey kıyısı Osmanlı döneminde tersaneler bölgesi olarak değerlendirilmiştir. Tersane-i Amire beş yüz yılı aşkın kullanımı sırasında sürekli gelişmiştir; içinde yakın tarihli üretim tesislerini içeren teknolojik altyapının yanı sıra, Bizans ve Osmanlı dönemine ait, tarihsel belge niteliğinde çok önemli kalıntılar barındırmaktadır²⁴⁷. Burada yer alan Tersane Sarayı, Osmanlı sultanlarının Tersane ile yakın ilişkisini; Haliç’te yaşanan şenlik ve törenleri; Haliç mekanıyla tersanenin organik ilişkilerini anlatmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti de bu sanayi kuruluşunun değerini bilmiş; 20. yüzyıl denizcilik teknolojisini de içerecek biçimde gelişmesini sağlamıştır. Bugüne kadar aynı yerde, yenilenerek, gelişerek üretimini sürdürmesi, Haliç Tersanesine yaşayan bir endüstri mirası özelliği kazandırmaktadır.

Haliç Dayanışması’nın tersanelere yapılan müdahalelerle ilgili olarak yayınladığı basın açıklamasına göre;

- Haliç Tersaneleri Türkiye sanayii için çok önemli bir ekonomik kaynaktır. Halen İstanbul şehir hatları vapurlarının üretim, bakım ve onarımları Haliç Tersaneleri’nde yapılmaktadır. Boğaz ve Marmara kıyılarında gelişen İstanbul megapolünde, kullanım oranı sadece %3 olan deniz ulaşımını arttırmanın ve etkinleştirmenin yolu Tersanelerin kullanılmasından geçmektedir.
- Tersane alanı afetler sırasında da yaşamsal bir öneme sahiptir. Geçmiş depremlerde bu doğal afete dayanıklılığını ispatlamıştır; olası bir depremde kentin gerek duyacağı lojistik destek buradan sağlanabilecektir.

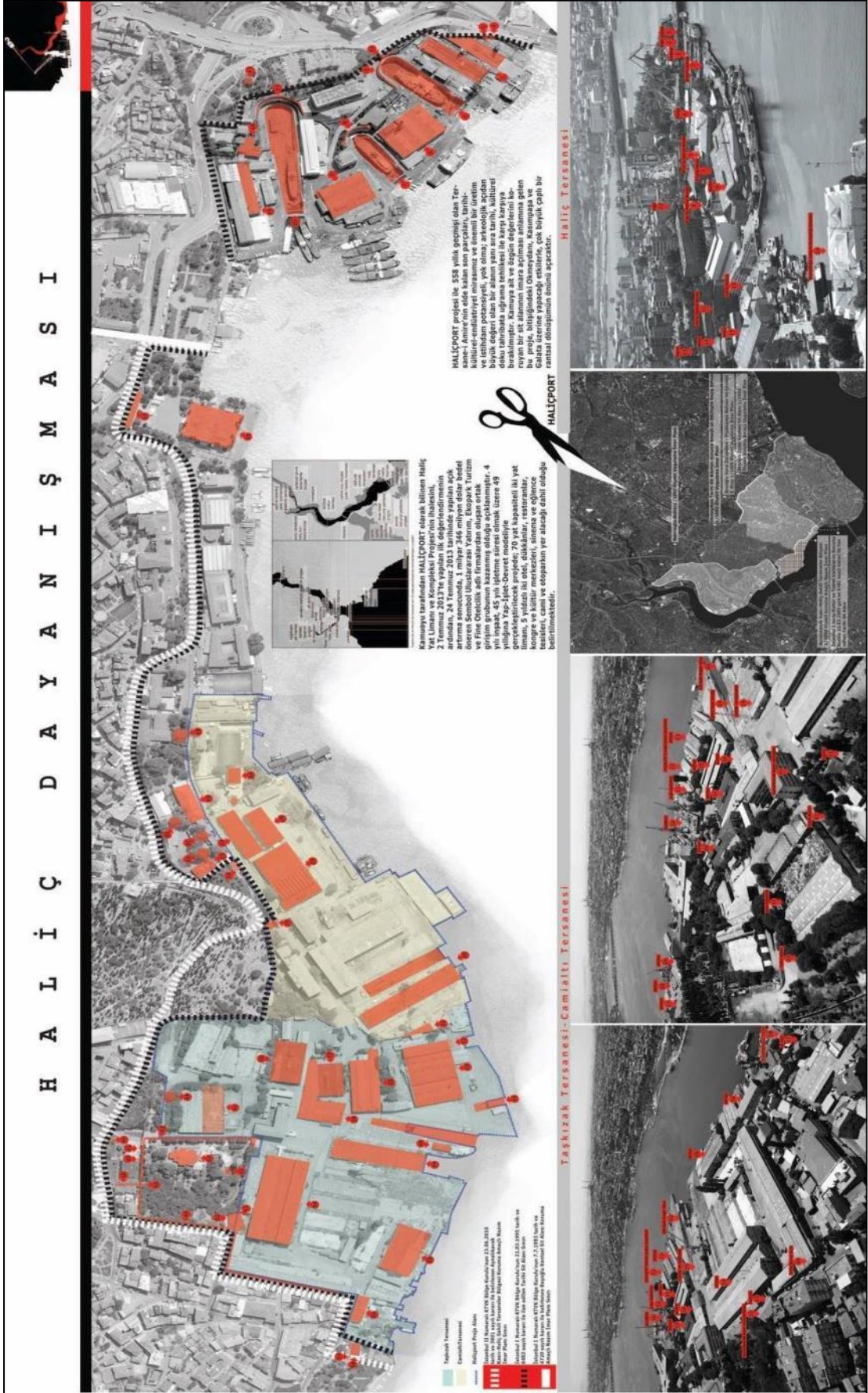
²⁴⁶ Haliç Dayanışması Basın Duyurusu, URL http://www.toplumunsehircilikhareketi.org/index.php?option=com_content&view=article&id=282:halic-tersanelerinin-satilmasna-kar-halic-dayanmas-kuruldu&catid=1:haberler&Itemid=27

²⁴⁷ Haliç Dayanışması Basın Duyurusu, URL http://www.toplumunsehircilikhareketi.org/index.php?option=com_content&view=article&id=282:halic-tersanelerinin-satilmasna-kar-halic-dayanmas-kuruldu&catid=1:haberler&Itemid=27

- Haliç Tersaneleri 1980'lere dek eğitim kurumları, sağlık hizmetleri, sosyal tesisleri ve teknolojik altyapısı ile önemli bir üretim ve istihdam potansiyeline sahip, çağdaş bir üretim kompleksiydi. Bu kurumun dağıtılması, üzerinde yüzyıllar boyu geliştiği alanın sahip olduğu tarihi, arkeolojik, kültürel, peyzaj ve estetik değerler unutulurken, turistik ve ticari faaliyetlerin yapılacağı "bir arsa" olarak nitelendirilmesi, İstanbul'a, kültür değerlerine, sanayi mirasına büyük bir haksızlıktır. Alanın arsa gibi değerlendirilmesi bir kenara bırakılarak, ulusal ve uluslararası koruma ilkelerine göre hareket edilmeli, Haliç Tersaneleri bir bütün olarak ele alınmalı ve barındırdığı değerlere saygılı bir yaklaşımla değerlendirilmesi gerekliliğini savunmaktadır.
- Konumu ve sahip olduğu potansiyel gözetilerek, Tersane'nin etkinliğini sürdürmesine destek verilmeli, ülkemizin ve İstanbul'un ihtiyacı olan gemilerin yapımı, bakım ve onarımını gerçekleştirmek üzere, yeniden yapılandırılma çalışmalarına ivedilikle başlanmalıdır²⁴⁸.

²⁴⁸ Haliç Dayanışması Basın Duyurusu, URL
http://www.toplumunsehircilikhareketi.org/index.php?option=com_content&view=article&id=282:halic-tersanelerinin-satilmasna-kar-halic-dayanmas-kuruldu&catid=1:haberler&Itemid=27

H A L İ Ç D A Y A N I Ş M A S I



Şekil 5.11. Halic Dayanışmasının Halic Tersaneleriyle İlgili Alan Çalışması
www.halicdayanismasi.blogspot.com, Görüntülenme Tarihi 14.12.2013

5.1.3. Haliç Tersaneleriyle İlgili Yapılan Akademik Çalışmalar

Çalışmanın önceki bölümlerinde de detaylarıyla ele alınan, dönemler boyunca kapatılma ve itibarsızlaştırılma süreçlerinden sıklıkla geçen, ülkenin en eski ve en köklü kamu tersaneleri olan Haliç Tersanelerinin akıbeti hakkında net bir sonuca varılamaması, alan üzerine çeşitli işlev adaptasyonları yapılması, tersaneyi çevreleyen yüksek duvarlar nedeniyle kıyı ve kent bağlantılarının zayıflamasının sonucu olarak bu mirasa dair bir bilinç ve bir duyarlılık eksikliği yaşanmış, bu eksik kalmış bilincin oluşturulması görevi yine benzer her durumda olduğu gibi akademik platformlara taşınmıştır.

Çeşitli üniversitenin mimarlık fakültelerine bağlı yürütülen proje disiplini atölye çalışması olarak Haliç Tersaneler Bölgesi verilmiş, öğrencilerden bu bölgeyi doğrudan içine alan hem kentsel dönüşüm projeleri hem de tersaneyi canlandırmayı ve dışa dönük bir yüz oluşturmayı amaçlayan projeler geliştirmeleri beklenmiştir. Bu çalışmalara verilebilecek örneklerden biri Bilgi Üniversitesi 2010-2011 Güz Döneminde Cem Çelik - Tansel Korkmaz Grubunun yürütücülüğünde²⁴⁹ yapılan çalışmadır. Bu atölyede Haliç Tersanesi konu edilmiş, tersane bölgesi ve yakın çevresi için dönüşüm projeleri hazırlanmıştır. Öğrencilerin genel olarak bu süreç içinde tersane bölgesine yaklaşımlarının, dünden bugüne gizli saklı kapalı kapılar ardında kalmış bu endüstri mirasının ön plana çıkarılması birincil maksadına paralel olarak, tersane alanı bünyesinde bulunan tescilli ya da tescilsiz -ancak koruma kaygısı güdülen- yapıların durumlarının iyileştirilerek korunması, bu eski endüstri alanına yüklenecek ek/yeni fonksiyonlar bağlamında takılacak yeni yapılar tasarlama ve alan içerisinde yeni sosyalleşme ve buluşma meydanları oluşturma yönünde olduğu görülmektedir. Aslında hem coğrafi olarak hem de kültürel anlamda bir süreklilik bütünü oluşturması beklenen bu alanın çevresiyle ve bugüne kadar çeşitli nedenlerle kıyı ve su ilişkisinden uzak kalmış semt ve kent sakinlerinin de suyla buluşabilmesi adına ek platformlar düşündükleri ve erişilemeyen kıyıyı erişilebilir kılmaya çalıştıkları görülmektedir.

Kocaeli Üniversitesi Mimarlık Fakültesi de 2012-2013 Bahar Dönemi Diploma Projesi Konusunu Haliç Tersanesinin (Tersane-i Amire) 20. yüzyılın ortalarında koparılan ilişkilerini dikkate alarak Haliç'in iki kıyı ve kentle ilişkisini geliştirmek, özgün işlevini sürdürmeye devam eden Haliç Tersanesi'nde gerekli olan mimari iyileştirmeleri yapmak ve tüm bunları programına alan, Haliç'teki gemicilik faaliyetleri ve Haliç deniz kültürünü araştıran kamuya açık bir denizcilik enstitüsü tasarımı

²⁴⁹ <http://mimarlik.bilgi.edu.tr/pages/student.asp?id=40&r=16.03.2012+04:45:28&typ=1>, Görüntüleme Tarihi: 15.11.2013

olarak belirlemiştir. Atölyeler, toplantı odaları, enstitü araştırma birimi, kütüphane-arşiv, konferans salonları, sergi alanları, yönetim ve servisler, kitabevi, yeme içme mekanları ve satış birimlerinden oluşması beklenen Haliç Tersanesi Denizcilik Enstitüsü diploma çalışması kapsamında ortaya konan amaç, öğrencilerin Mimarlık Bölümü'nde tüm disiplinleri kapsayan eğitim öğretim süreçlerinin gerektirdiği kazanımlar doğrultusunda teknik, tasarımsal birikimini, yeteneğini ve insiyatifini verilen süre içerisinde üst düzeyde ortaya koyan bir proje çalışması yapmaları ve bu çalışmalarını, mimarlık kimliği altında farklı disiplinlerden uzmanlıklara sahip jüri üyelerinin bakış açıları, eleştirileri doğrultusunda geliştirmeleri olarak belirlenmiştir. Önerilecek kurgunun hedefleri,

- Haliç bölgesinde konumlanacak bir yapı olarak kentsel bağlam ile ilişki kurmak ve Tersanelerinin mevcut değerlerini açığa çıkarmak,
- Tersane ile etrafındaki kentsel alanın kopan ilişkilerini yeniden ele almak,
- Tersanelerdeki gemicilik faaliyetleri ve üretim ile kamu arasında ara yüz oluşturmak ve gerek programı, gerekse fiziksel kurgusu ile bölgenin canlı bir odak oluşturabilmek,
- Kamuya açık olanaklarıyla gemicilik, denizcilik faaliyetlerine yönelik örgün eğitim ve araştırma olanakları sağlamak olarak belirlenmiştir.

Çalışmanın temel amacı genel hatlarıyla “*Haliç'teki katmanlaşmanın / üst üste çakışmaların / melezleşmelerin, yani farklılıkların zenginliğini, bunların sürekliliğini tartışmak, Haliç Tersanelerinin kesintisiz 6 asra dayanan gemi üretim teknolojisinin sürdürülebilirliğine yönelik bir ortam yaratmak, kent ile tersane arasında geçirgen bir eğitim-araştırma-üretim ilişkisi kurmak, tersanenin profesyonel kadrosu, uzman kişiler ve denizcilik üzerine amatör meraklıları karşılaştırabilecek bir alan oluşturmak, tersane alanının kıyı ve kara arasındaki kapalı mekânını denizcilik enstitüsü aracılığı ile aralamak*“ olarak belirtilmiştir.²⁵⁰

Kocaeli Üniversitesi Mimarlık Bölümü öğrencilerinin genel olarak ortak çıkış noktası, korunması gerekli yapıları korumak ve tasarlanan yeni projenin işleyen birer parçası haline getirmek olduğu görülür. Genel eğilim, tersane bölgesinde bulunan niteliksiz yapılar yerine tersane alanındaki genel yapılaşmaya uyum sağlaması istenen yeni yapılar tasarlanmıştır. Tarihi ahşap marangozhanesi korunarak enstitü için atölye olarak kullanımına karar verilmiştir. Yeni yapılar mevcut yapı karakterine uygun

²⁵⁰ Kocaeli Üniversitesi Mimarlık Fakültesi 2012-2013 Bahar Dönemi Diploma Projesi Tanıtım Föyü

tasarlanırken bazı farklılaştırmalar yapılmıştır. Amaç üretilen yapıların mevcut tersane yapılarına uyum sağlarken aynı zamanda bugünü adreslemesinin özellikle vurgulanmasıdır.



Şekil 5.12. Bilgi üniversitesi Öğrencilerinden Doğanca Demir ve Merve Ballı'ya Ait Çalışma <http://mimarlik.bilgi.edu.tr/pages/student.asp?id=40&r=16.03.2012+04%3A45%3A28&typ=1>

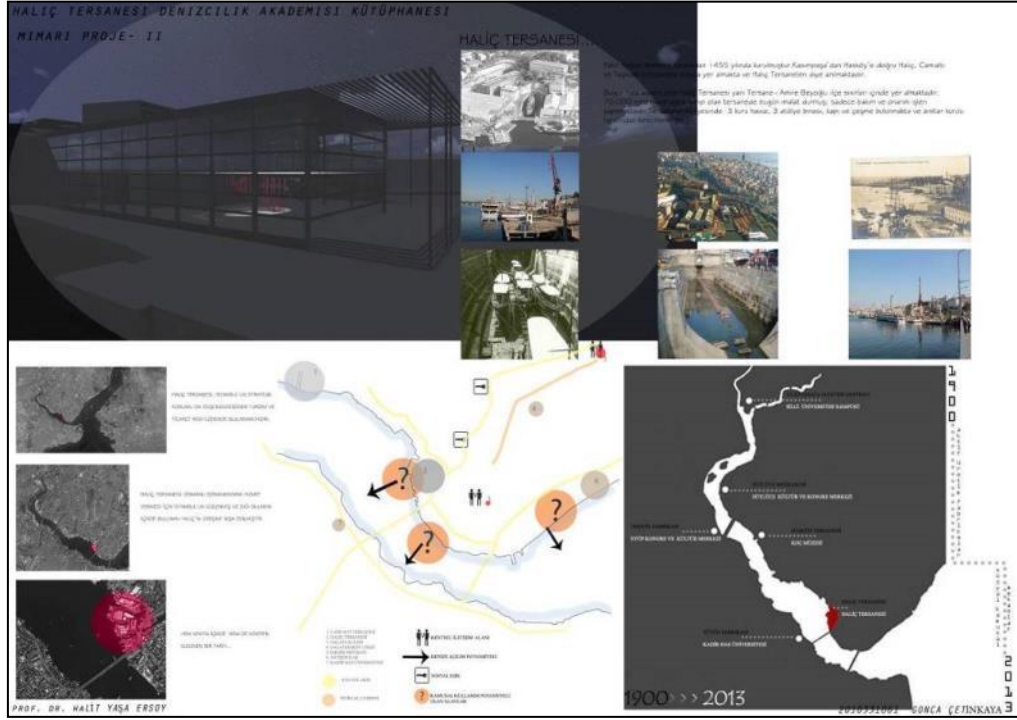
Tersanede ilk göze çarpan tersaneyi yüzyıllardır aynı amaç ile çevreleyen etrafındaki yüksek duvarların bölge ve tersane arasında bir soyut düzlem yarattığıdır. Bu sınır tersanenin şu anki işlevi için bir sorun teşkil etmese de yeni kurgulanması beklenen ve bölgeyi canlandıracağına ve özellikle Bedrettin Mahallesi'nin eğitimine katkıda bulunacağı düşünülen Enstitü Binası için iletişim kopukluğu yaratacağından ötürü başlı başına bir engel oluşturmaktadır.



Şekil 5.13. Kocaeli Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Diploma Jürisinden Görüntüler ve Ezgi Ordu'ya ait Proje Görseli (Esin Sarıman Özen Fotoğraf Arşivi)

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü'nde öğrenim gören ve 2013-2014 Güz Yarıyılında Prof. Dr. Halit Yaşa Ersoy yürütücülüğündeki proje grubu öğrencilerden biri olan Gonca Çetinkaya 3. Projesini Haliç Tersanesinde yapmaya karar verdi. Haliç Tersanesinin konumu gereği çok büyük önem taşıyan tarihi endüstri merkezlerinden biri olması, bunun dışında hala dünyada işlev gören tarihi tersanelerden biri olması da önemini arttırmakta

olduğunun bilinciyle yola çıkarak tersaneyle ilgili tarihsel ve mimari bir araştırma yapıldı. Yeni tasarlanacak “Haliç Tersanesi Denizcilik Akademisi Kütüphane Binası” için tescilli yapıları korumaya karar verip, prefabrik tüm yapılar kaldırılmıştır. Tersanenin tarihsel bir kimlik oluşturmasının yanı sıra kendi içinde ve kent içinde bazı sorunsallıkları olduğunu fark eden öğrenci, bu sorunların başında kıyı-kent ilişkisinin sağlanamaması olduğunu belirtmektedir. Karaköy'den hatta Kabataş'tan başlayan bu süreksizlik halkın kıyıyla olan bağını koparmakta ve kıyı şeridinin akışkanlığı felsefesini bozmaktadır. Tasarıma başlamadan önce alınan kararların başında kıyı-kent ilişkisini kurmak büyük önem taşımaktadır ki bunu sağlamanın tüm kıyı boyunca devam etmesi gereken yürüme yolu oluşturmak olduğu kanısına varılmıştır.



Şekil 5.14. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü Öğrencisi Gonca Çetinkaya'ya ait Proje Görseli (Gonca Çetinkaya Arşivi)

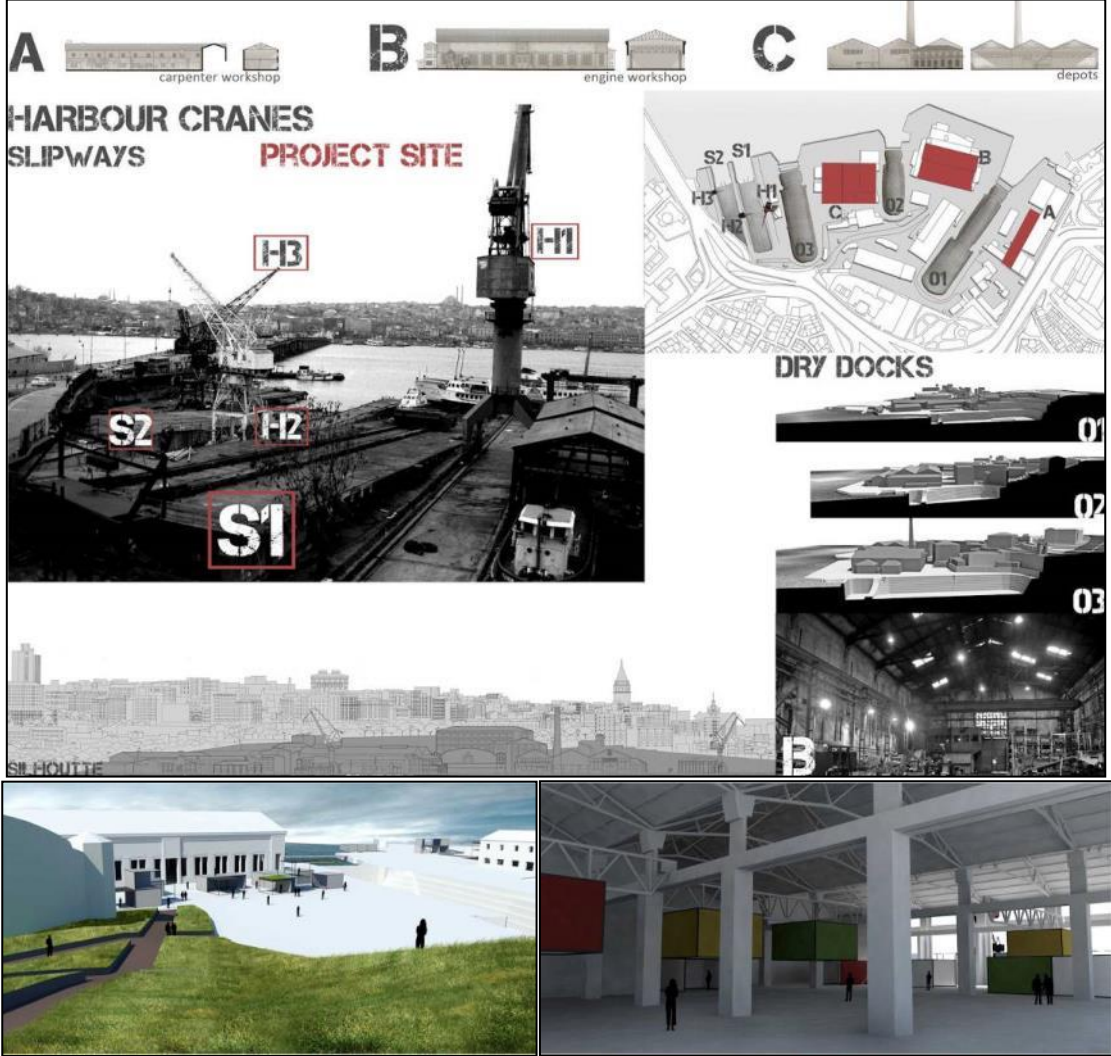
Tersanede asıl çalışma amaçlarından biri de alanı kentten koparan yüksek duvarların ardındaki hayatı kente entegre etmek ve kamusallığını arttırmak olduğu ve bunun için tasarlanacak yeni yapının buna uygun ancak tersanenin işleyişini bozmayacak şekil ve biçimde konumlanması gerekmektedir. En büyük havuzun yanındaki prefabrik yapıyı kaldırarak onun yerine daha modern ancak tersane içinde kütleli ve dönemsel farklılığıyla algılanacak bir yapı tasarlanması tercih edilmiştir. Projenin en önemli bağlamı duvarların sürekliliği, perspektif algısı ve sadelik çerçevesinde kütüphane binasına bu vurguları işlemek olmuştur.



Şekil 5.15. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü Öğrencisi Gonca Çetinkaya'ya ait Proje Görseli (Gonca Çetinkaya Arşivi)

Haliç Tersanesi'nde yapılan çalışmalar arasında dikkat çeken örneklerden biri de World Architecture Forum 2012 kapsamında düzenlenen '*Rethink and Renew*' başlıklı öğrenci yarışmasıdır. Farklı ülkelerden farklı proje alternatifleriyle yarışmaya katılan öğrenciler arasında Haliç Tersanesi üzerine hazırlanan konsept projede ödül Bahçeşehir Üniversitesi öğrencilerinin yapmış olduğu çalışmaya verilmiştir. Yarışmada finale kalan 11 projeden biri olan '*Haliç Shipyard*', jüri tarafından 'Yüksek Övgü' ödülüne layık görüldü. Atatürk ve Galata köprüleri arasında ulaşım ağının merkezinde konumlanan ancak hem kıydan hem de karadan ulaşım imkanının kısıtlı ve son derece bağlantısız ulaşım olanakları oluşması gelecekte metro köprüsünün de devreye girmesiyle şehrin diğer noktalarından kentin bu bölümüne insanların kolaylıkla ulaşabilecek olmalarından dolayı bugüne kıyasla tersane alanına ulaşım imkanının artması planlanmaktadır. Haliç kıyısının desantralizasyondan önce sanayi alanlarıyla çevrili olmasının ve haliç

ve çevresinin “kültür vadisi” olarak planlanmasının sonucu olarak tersane alanı yakın çevrelerinde üniversiteler ve kültür alanlarıyla donatılmıştır. Bu çevrelerin yanı sıra tersane önündeki parkın da canlandırılmasıyla haliç kıyıları hem gündüz hem gece yaşanabilir, aktif alanlar haline getirilmiştir.



Şekil 5.16. WAF2012 Öğrenci Yarışmasını Kazanan Haliç Shipyard Konulu Projeye Ait Görseller
(<http://www.yarismaylayap.com/proje/index/halic-shipyar-waf-2012-rethink-and-renew-ogrenci-yarismasi-projesi/1257>, Görüntüleme Tarihi: 04.09.2013)

Tersaneyi çevreleyen hat boyunca devam eden duvarların alan çevresinde ikamet eden halkın kıyıya ulaşmasını tamamen engellemesi nedeniyle, alanın tasarlanan yeni haliyle çevresiyle ilişki kurabilen, tüm haliç kıyısında işlev değişikliğine uğrayan tüm yapılar gibi özgün işlevinin yerine halkın kullanımına açılan konser, tiyatro, sergi, eğitim, fuar, vb. kültürel organizasyonların aynı odak noktası altında toplandığı yeni bir cazibe merkezi yaratmaktır. Tersane alanını çevreleyen düşük gelirli Kasımpaşa ve Tarlabası halkının da hem sosyal hem kültürel anlamda beslenmesini sağlamayı amaçlamaktadır.

Haliç Tersanesi'nde yapılan diğer bir proje ise İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Ajansı'nın, İstanbul gibi 2010 yılının Avrupa Kültür Başkentleri seçilen Pécs ve Ruhr kentleriyle de işbirliği içinde 2008 yılından bu yana sürdürdüğü "Geçici Kentler/Temporary Cities" projesi Avrupa Kültür Başkentlerinde yaşayan öğrencilerin, o kentlere ait kamusal alanlarda gerçekleştirdiği "yeniden keşfetme" konseptiyle düzenlenen atölye çalışmalarından oluşmaktadır. "Geçici Kentler / Temporary Cities" projesi kapsamında düzenlenen uluslararası atölye çalışmaları ile üç kentin öğrencilerini bir araya geldi. Almanya'dan Dortmund Teknik Üniversitesi, RWTH Aachen Üniversitesi ve Siegen Üniversitesi; Macaristan'dan Pécs Üniversitesi, Türkiye'den ise İstanbul Bilgi Üniversitesi ve Yıldız Teknik Üniversitesi olmak üzere toplam 6 üniversite ve çeşitli enstitülerin katılımıyla gerçekleşen proje, atölyeler, proje yarışmaları, sempozyumlar, vb. etkinlikleri içeren 3 yıllık bir proje sürecini kapsamaktadır²⁵¹. Bu atölye çalışmalarına farklı mimari disiplinlere mensup öğrenciler ve öğretim üyeleri birlikte kentlere geçici dokunuşlar yapmışlardır. Böylece mekanların potansiyelleri, imkanları kalıcı uygulamalara sahne olmadan deneysel mimari çalışmalarla keşfedilmeye çalışılmıştır. Burada asıl amaçlanan ve vurgulanmak istenen ise mimarlığın yalnızca bir inşaat uygulaması olmadığı, kentlerin "muhakeme" yeteneğini geliştirme meselesi olduğudur²⁵². Farklı okullardan gelen öğrenciler ortaklaşa çalışmalarla bölgeyi analiz ederek, bölgenin içinde taşıdığı potansiyelleri ortaya çıkaran ve 2010 Avrupa Kültür Başkenti İstanbul'a geri kazandırılmasını hedefleyen projeler üretmişlerdir.

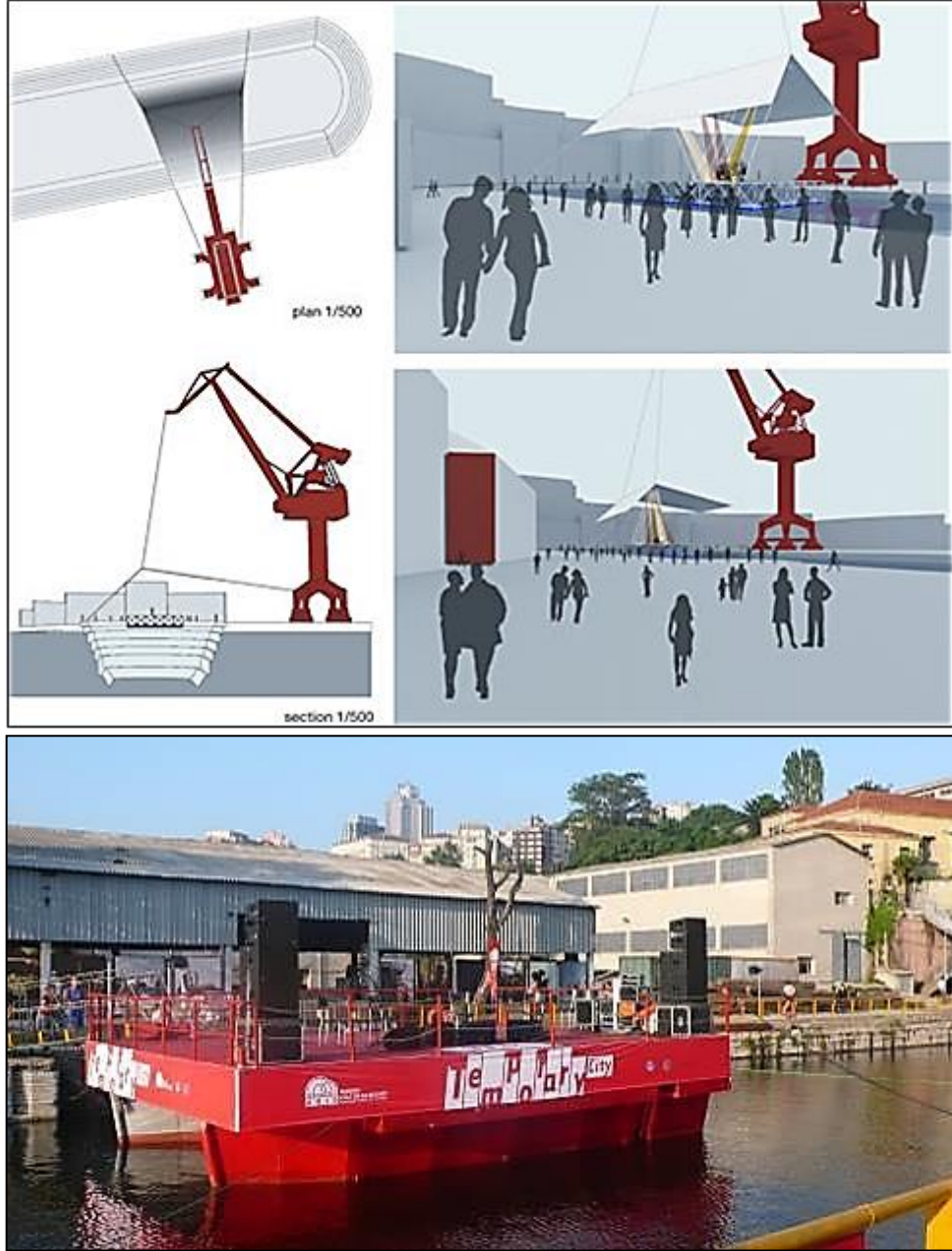
Proje yürütücülerinden Doç.Dr. Zeynep Enlil,

"proje amaç ve kapsamını aktardığı konuşmasında Haliç'in kültür havzasına dönüşümüne katkı sağlayan bu projenin, tersanelerde gerçekleşebilecek kültür etkinliklerini gösteren iyi bir örnek olduğunu" belirtmiştir. "Projenin başlangıç aşamasında birinci seçilecek olan projenin uygulanması hedefi ile gerçekleşen süreçte, tam anlamıyla seçilen proje kararlarını gerçekleştiremediklerini" vurgulamaktadır.

Yapılan atölye çalışmaları arasından birincilik ödülü almaya hak kazanan projenin ana teması kapsamında, Haliç Tersanesi'nin kuru havuzlarından biri içinde yüzer bir platform yer almakta ve böylece kısa sürede pompalarla suyu dolan ve boşalan bir mekanın, nasıl bir gemi gibi yüzer platform ile geçici bir sanat etkinliğine, bir konser platformuna dönüşebileceği gösterilmiş olmaktadır.

²⁵¹ <http://v3.arkitera.com/h54576-yuzer-sahnedede-gecici-kentler-projesi-odulleri-sahiplerini-buldu.html>

²⁵² <http://sanatkop.com/index.php/halic-tersanesi-nde-deneysel-bir-kent-etkinligi/>



Şekil 5.17. Geçici Kentler Projesi Kapsamında Yapılan Atölye Çalışmasında 1.lık Alan Proje ve Ödül Törenine Ait Görseller (<http://v3.arkitera.com/news.php?action=displayNewsItem&ID=50888>)

Geçici Kentler atölye çalışmasının ödülleri veriliyorken tersanede yer alan bir diğer etkinlik ise fotoğraf sanatçısı Nihal Gündüz'ün Haliç Tersanesi çalışanlarının fotoğraflarından oluşan ve yaklaşık 70.000 m²'ye yayılan "Haliç Tersanesi Sakinleri" isimli sergisidir. Kent tarihinde önemli bir yere sahip olan Haliç Tersanesi, geçmişi, içinde barındırdığı katmanları ve potansiyelleri ile sanatçıya büyük ışık tutmuştur. Haliç Tersanesi'nde gerçekleşen bu sergide 2x2 metre'den 7x6 metre'ye değişen, birbirinden farklı boyutlarda 55 eser sergilenmiştir. Tersane dış cephelerinde sergilenen çalışmalarda, toplam 822 m²'lik baskı alanı

bulunmaktadır. Sergi, Haliç Tersanesi'nde emek veren ustaların, işçilerin ve mühendislerin deneyimleri ve zorlu tersane şartları altında gerçekleşen işlerin ve yaşantının görsel olarak izleyicisine sunmuştur. Fakat serginin en önemli özelliği fotoğrafların hem çekildiği hem de sergilendiği mekanın Haliç Tersanesi olmasıdır. Böylelikle, sergilenen bu fotoğraflar eşliğinde Haliç Tersanesi'nin havasını solumak, halka her zaman kapıları kapalı olan bu endüstri alanının katılığını yumuşatmak, merak unsuru olan kıyı bandını çevreye açmak, 'gerçek ve fotoğraf' arasında güzel bir köprü kurulmasını sağlamak adına büyük önem taşımaktadır²⁵³.



Şekil 5.18. Haliç Tersanesi Sakinleri Sergisinden Görüntü
(http://wowturkey.com/t.php?p=/tr395/simon_genel_7.jpg, http://wowturkey.com/t.php?p=/tr395/simon_genel_8.jpg,
Görüntüleme Tarihi: 15.11.2013)

²⁵³ <http://v3.arkitera.com/h54435-halic-tersanesi-sakinleri-.html>

5.2. TERSANE-İ AMİRE'Yİ KORUMAK ADINA YENİ BİR SENARYO: HALIÇ TERSANESİ BİLİNÇ PLATFORMU

Tez çalışması kapsamında endüstri mirası, koruma bilinci, liman kentleri ve limanlara hizmet eden endüstri birimleri olan tersaneler ve bu tersaneler içinde dünya genelinde önemli bir yer teşkil eden Tersane-i Amire'nin kurulması, gelişimi, bu süreç içerisinde ne tür işlemlere ev sahipliği yaptığı, yükselişi / düşüşü, kent içinde bulunduğu konum itibarıyla kazanmış olduğu önem dolayısıyla üzerine yapılan tüm planlar, eylemler çalışmanın önceki bölümlerinde detaylıca ele alınmıştır. Yaklaşık altı asırdır ilk gün üstlendiği işlevi hiç aksatmaksızın günümüze dek sürdüren dünyadaki örnekleri arasından bu özelliği sayesinde sıyrılan bu endüstri mirası tersanenin işlevini sürdürmesi amaçlanmıştır. Bu işlev sürdürülürken bir yandan bugüne kadar stratejik konumu ve işleyiş biçimi itibarıyla zorunlu içe dönük yapılaşmasının sebep olduğu 'halk/kültür', 'halk/tarihi değerler', 'halk/endüstri mirası bilinci' üçgeninin köşeleri birleştirilememiş; bu ucu açıklık nedeniyle de maalesef alanla ilgili gerekli özen, önem ve bilincin oluşturulamadığı gerçeğiyle karşılaşmaktadır.

Tezin bu bölümünde, geç de olsa bu üçgeni oluşturabilmek adına günümüze dek ulaştırılabilmiş bu gemi inşa endüstrisi kompleksini korumak amacıyla tersane ve kentlinin buluşabildiği bir 'bilinç platformu' tasarlanması ve bu yeni tasarımın detaylarıyla ele alınması amaçlanmaktadır. Çalışmanın temelini oluşturan verilerin ışığında bölge ile ilgili alınan karar doğrultusunda uzun yıllardan bu yana özgün işlevini sürdüren tersanenin köhneleşmeye yüz tutan tüm kısımlarının -olası güvenlik açığının önüne geçilebilmiş olması adına- sağlıklı hale getirilmesi, özgün işlev sürekliliğinin sağlanıyor olmasının da endüstri kültür mirasının sürdürülebilirliği adına doğru bir adım olacağı düşüncesiyle; tersanenin önceki gibi tersane işleviyle çalışmaya devam etmesi, ancak yeni inşa tersanesi randımanı ile çalışmak yerine hali hazırda Haliç Kıyılarında ve Boğaz hattında çalışan Şehir Hatları vapurlarının bakım-onarım işlerinin yapıldığı (bir süredir tersanede bu işlerin -iş gücü kapasitesi düşürülmesi sonucu yavaşlatılarak- yapıldığı gibi) bir işletme olarak yeniden yapılandırılarak işletilmesi ve tersane çevresinde uzun yıllardan bu yana tersaneyi beslemiş ancak son zamanlarda yaşanan olumsuz gelişmelerden dolayı kepenk kapatmak zorunda kalmış esnafın da ekonomisinin yeniden canlandırılmasına olanak tanınmış olacaktır.

Tersanenin yaklaşık 600 senedir sürdürdüğü **“özgün işlevine devamlılığının sağlanmasının”** yanı sıra; semt hatta kent halkının (kullanıcının) Haliç Tersanesi ve çevresinin, Haliç kıyılarına açılan yüzü olması ve yitirilen / açığa çıkamayan bilincin -tekrar- oluşturulması adına; kent kullanıcısının tersane alanına alınması ve bu alanın ‘ikincil kullanıcıları’ haline getirilmeleri esasına dayandırılarak; ‘tersane nedir, bahsi geçen bu tersanenin kullanıcının kendi tarihindeki izi nedir, ne zaman ve nasıl ne amaçla kurulmuştur, kuruluşundan bugüne dek nasıl bir gelişim göstermiştir, Haliç Tersanesi ve diğer Tersane-i Amire’ye mensup tersanelerin önemi nedir’ gibi belki de ikincil kullanıcının bugüne dek henüz hiç sormadığı ya da cevabını aramadığı sorular ve cevaplarla karşılaşmasının, tarihiyle yüzleşmesinin, bunun üzerine düşünmesini sağlamanın tersane alanında bir **“bilinç platformu”** oluşturulmakla sağlanabileceği kanısına varılmıştır.

5.2.1. Tersanenin Mevcut Durumu ve Çevresiyle İlişkisi

Marmara Denizi’nin Haliç’le birleştiği kolun hemen girişine yakın konumlanan Haliç Tersanesi bulunduğu Kasımpaşa semti için büyük önem teşkil etmektedir. Geçmişten günümüze dek semtin yapılaşmasına şekil vermiş, Şişhane üzerinden bölgeye hemen girişte karşılaşılan, başta tersaneye ve çevrede bulunan diğer sanayi yapılarına hizmet amacıyla inşa edilen pek çok tarihi yapıyla çevrelenmiştir. Tersane konumlandığı yer gereği hem Haliç kıyılarına; hem de Okmeydanı, Şişhane gibi daha iç kesimlere de kolay ulaşılabilirliğin sağlanması açısından stratejik bir noktada konumlanmaktadır. Tersanenin bulunduğu arsa ana yollara, yeni yapılan Metro Köprüsü ile Haliç’in her iki yakasına da erişim kolaylığı sağlamasından ve önemli kavşaklara yakınlığından dolayı büyük ulaşım kolaylığına sahiptir.

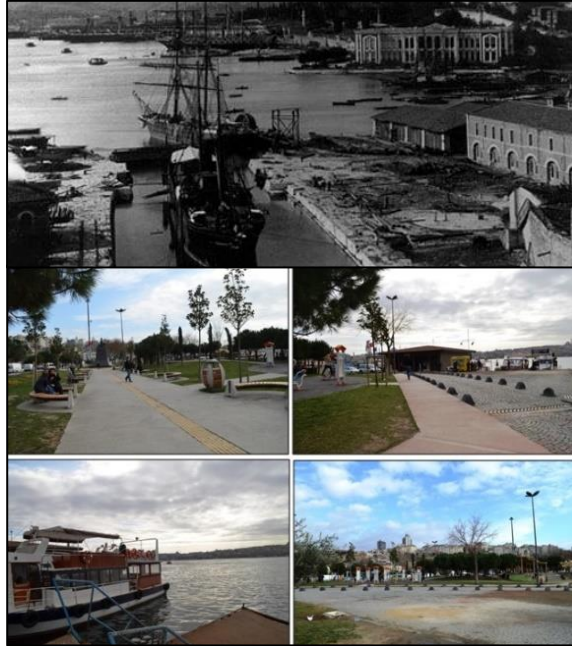


Şekil 5.19. Haliç’te Konumlanan Sanayi Yapıları ve Günümüzdeki İşlevlerine Ait Şemaları ile Haliç Tersanesi Konumu (Esin Sarıman Özen Arşivi)



Şekil 5.20. Kasımpaşa Seme Bağlantı Yolları
(Esin Sarıman Özen Arşivi)

Haliç Tersanesi'nin bulunduğu alan ve çevresi tasarlama eyleminden önce detaylıca irdelenmiş, hem gündün güne beslenen ulaşım imkanları, tersanenin kentin suyla bütünleşmiş odaklarından birinde yer alıyor olması, aslında başlı başına Haliç ve çevresinin suyla iç içe geçmiş ancak fark edilemeyen ilişkisi hem de Haliç kıyılarının desantralizasyon işlemiyle boşalan yapılarına yüklenen yeni fonksiyonlarla Haliç'i kültür havzasına dönüştürülme hayalinin çevrede yaratmış olduğu canlılık dikkat çekmiştir. Tersanenin hemen yanında Kuzey Deniz Saha Komutanlığı'na bağlı halen restorasyonu devam etmekte olan Divanhane Binası bulunmaktadır. Bu bölgenin askeri zone olmasından ötürü, tıpkı tersane örneğinde olduğu gibi, bölge kıyı ve kent arasında bariyer görevi görmektedir. Tersanenin giriş kapısının hemen önünde bulunan Cezayirli Hasan Paşa Parkı, belediyeye ait sosyal tesis, Eminönü'ne kalkan vapurların uğradığı iskele ve yanındaki kısa kıyı bandı çevre sakinlerinin suya yaklaşabildiği, temas etmeye çalıştığı belli başlı alanlardan birkaçıdır.



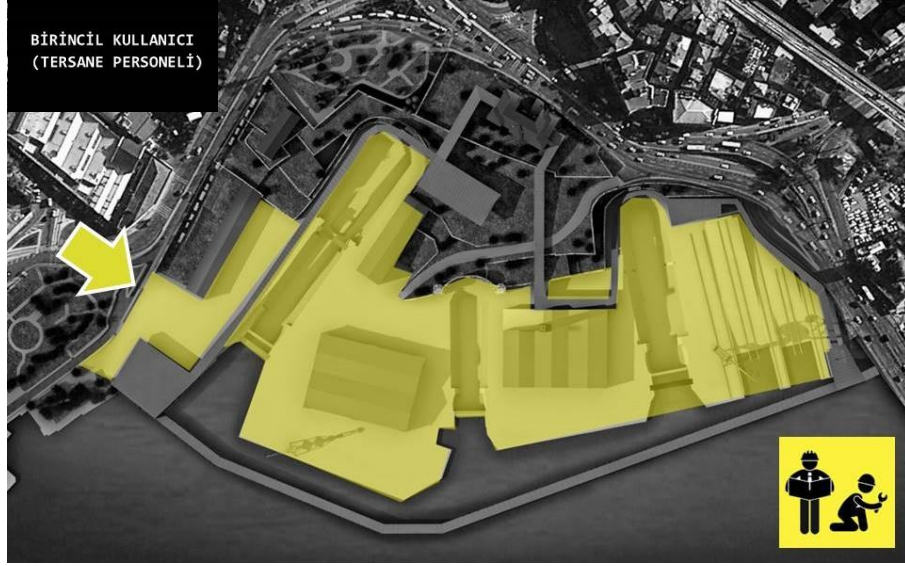
Şekil 5.21. Haliç Tersanesine komşu Cezayirli Hasan Paşa Parkı ve Kasımpaşa Sahil Bandı
(Esin Sarıman Özen Arşivi)

Haliç kıyısında bulunan köprüler aslında buldukları bölgeleri alanlara bölmekte; bu alanlar birbirlerine araç trafiği ile bağlanmakta ancak kıyı şeridinde yayalara ayrılan bant bu köprülerin ayaklarının bastığı noktalarda kesintiye uğramakta ve sahil bandının sürekliliği sağlanamamaktadır. Tez kapsamında model önerisi olarak ele alınacak “bilinç platformu”nun çevresiyle bağlantılarının sağlanabilmesi için Karaköy-Azapkapı bandından itibaren devam eden sahil bandı Atatürk Köprüsü’nün altından Haliç Tersanesi’ne 1 No’lu havuzun bulunduğu kısımdan bir bağlantı noktası açılacaktır. Bu bağlantı tersane alanını ziyarete gelen ikincil kullanıcıyı (ziyaretçiyi) karşılayarak, model önerisi kapsamında kurgulanan yapay alana, ait olduğu segmente yönlendirecektir.



Şekil 5.22. Üstteki Resimler Karaköy Sahil Bandı Boyunca Yürüyerek Gelindiğinde Karşılaşılan Atatürk Köprüsünün Oturduğu Alan (Gonca Çetinkaya Fotoğraf Arşivi) ve Sağ Altta Tasarlanan Haliç Tersanesi Bilinç Platformu Proje Alanına Atatürk Köprüsü’nün Altından Bağlanan Sahil Bandı

Şişhane ve Azapkapı kapılarından gelen ikincil kullanıcılar tasarımın bir parçası olan “bağ”lar vesilesiyle geçmişten geleceğe bağlanmasını sağlayan köprü’nün en temel birimi olarak ikincil kullanıcı yeniden yapılandırılan eğitim birimine yönlendirilmekte ve geçmişten günümüze dek yaşatılan, sergilenen endüstri mirasını deneyimlemeye çıkmaktadır.



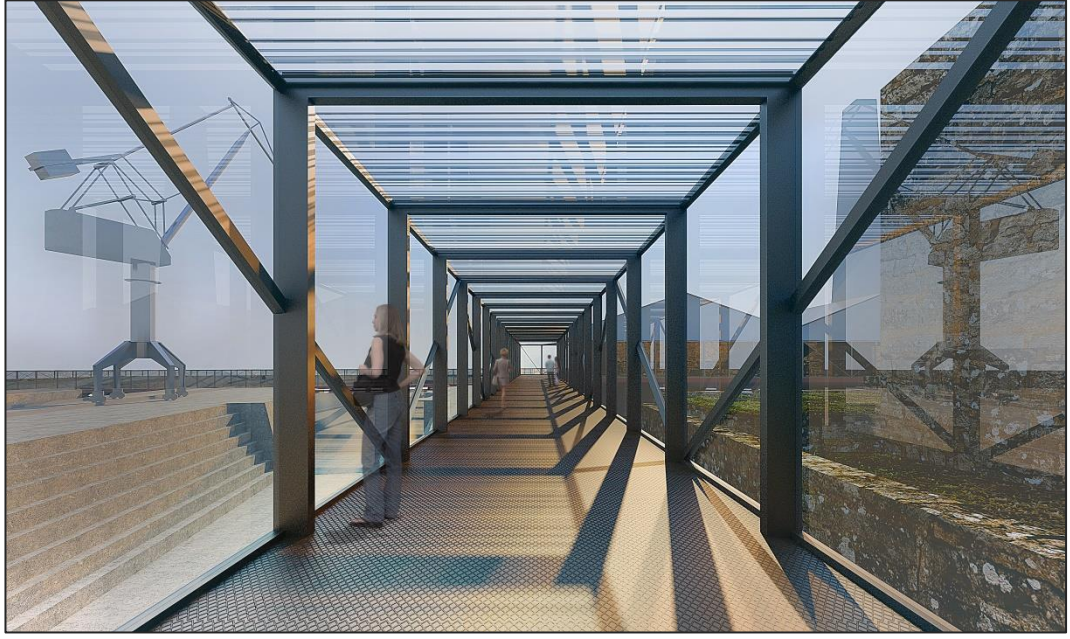
Şekil 5.23. Haliç Tersanesi Bilinç Platformu Kullanıcı Lejandı ve Yerleşim Planları

5.2.1.1. Arsa İçindeki Mevcut Yapılar ve Durumları

Tersane sınırları içinde bulunan ve koruma altında olan yapılar aşağıdaki şekilde koyu renkle belirtilerek gösterilmiştir. Çalışmanın önceki bölümlerinde de belirtildiği üzere 3 farklı boyuttan oluşan taş havuzlar, ahşabiye atölyesi, makine ve inşaiye atölyeleri ile tahliye atölyesinin olduğu yapılar ile tersanenin Azapkapı girişinde konumlanan 2 kızak ile adeta Haliç'in simgesi haline gelen vinçler koruma altındadır. Şekil üzerinde kırmızı çerçeve içinde belirtilen malzeme ambarı olarak kullanılan betonarme karkas yapı, günümüzde betonarme ömrünü tamamladığı gerekçesiyle kullanılmamaktadır. Çalışma kapsamında tasarlanan projede ömrünü tamamladığı gerekçesiyle hem bu yapı hem de 2 No'lu havuzun hemen sağ yanında bulunan betonarme karkas bina göz ardı edilmiş, yapı adası bu ve bu yapıya benzer nitelikteki diğer prefabrik yapılardan arındırılmıştır. Malzeme ambarı olarak kullanılan yapının yerine, ikincil kullanıcıya hizmet eden strüktür boyunca tersane sahasını daha iyi algılanmasını sağlamak amacıyla yer yer gözlem terasları yapılmıştır.



Şekil 5.24. Haliç Tersanesi Bünyesinde Bulunan Koruma Altındaki Yapılar
(Gonca Çetinkaya ve Esin Sarıman Özen Arşivi)



Şekil 5.25. Haliç Tersanesi Bilinç Platformu Köprü (Eklemlenen Strüktür) Detayı

5.2.2. Haliç Tersanesi'nin İşlevsel ve Mekansal Kurgu Bütünlüğünde “Haliç Tersanesi Bilinç Platformu” Tasarım Yaklaşımı

Haliç Tersanesi, Türk Denizciliği adına taşıdığı anlam, İstanbul'un fethi ve sonrasında başarılarla adından sıkça söz ettirmiş ve bu tarihe ayna tutan bir yapı bütünü olmasından ötürü korunarak bu mirasın gelecek nesillere aktarımı konusunda çok hassas davranılması gereken bir endüstri mirasıdır. Yapılan bu tez çalışmasında Haliç Tersanesi'nin özgün işlevine yeniden yapılandırılarak devam etmesi, ancak bu işleve ek olarak yapı adasına eklenecek bir diğer kullanıcı kitlesiyle de yüzyıllardır kesintisiz sürdürdüğü görevin sergilendiği bir alan haline getirilmesi amaçlanmaktadır.

Tez kapsamında ele alınan model önerisi kapsamında, geçmişten bugüne dek sağlam bir şekilde aktarılmış kuru havuzları, vinçleri, birkaç asırlık atölye binaları ve kızaklarıyla Haliç Tersanesi ve çalışanları (birincil kullanıcılar) başlı başına sergilenen bir sistemin parçaları olacaklar, tasarlanması planlanan tüm kurgu bu düşünce üzerinden işlenecektir. Oluşturulmak istenen bu sistemde amaç; hiçbir abartısı eklentisi, takısı, bezemesi olmadan yüzyıllardır icra olunan eylemin, apaçık bir şekilde 'sergilenen' haline gelmesini sağlamak, klasik müze anlayışından farklı olarak, tersane alanının içinde süregelen aktif eylemlerin neticesi olarak koku, ambians ve aidiyetlik hissi aracılığıyla '**sergilenen eser (tersane / kültür / miras) ve ziyaretçi ilişkisi**'nin iki boyuttan, üç hatta dördüncü boyuta dek taşıyabilmektir.

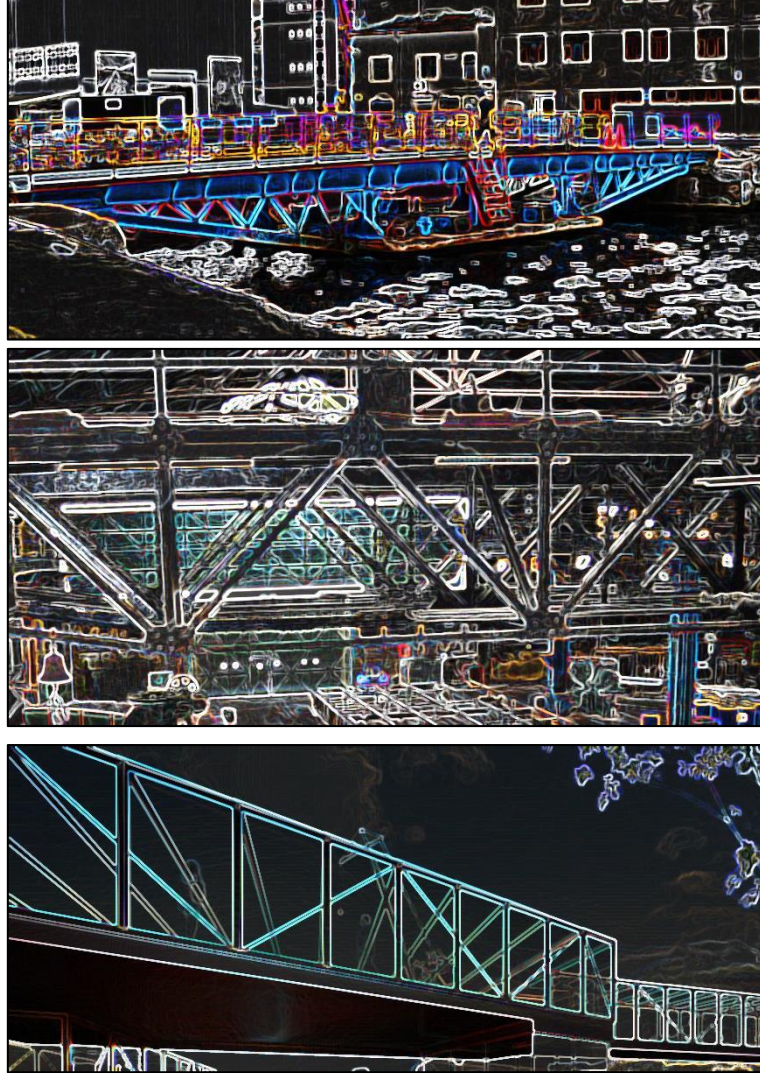
Birincil ve ikincil kullanıcı sonradan alana eklenen bu 'yapay alan', 'segment' ayrımı ile birbiriyle hiç ilişki kurmadan aynı alanın farklı paydaşları olarak alanda varlıklarını sürdürmektedirler. Hem soyut, hem somut anlamda "sürekliliğin" vurgulandığı bu model önerisinde ele alınacak yapay segment; sergilenecek, deneyimletilecek tüm alan boyunca devam edecek, yer yer tersanede zaten koruma altında bulunan kütlelere tak-sök özellikli bir takı gibi eklenecek, bu kütlelerin içinde süregelen eylemler ikincil kullanıcıya aleni olarak "sergilenecektir". Burada amaç, yüzyıllardır bir rutin olarak devam eden tersane işleyişinin kapalı kapılar, sınırlayıcı duvarlar ardında sürdürülmesinin önüne geçerek, işleyen bu rutini "sergilenen", rutinin devamlılığının sağlandığı tersane alanı ise hem kültürü, hem tarihi hem endüstri mirası, hem konumu itibarıyla hakim olduğu manzarası açısından sergi alanı olarak "muamele gören" olmasıdır.



Şekil 5.26. Halic Hattından Algılanan Halic Tersanesi Bilinç Platformu

Tez çalışması kapsamında ele alınan "strüktürel bir takı" niteliğindeki bilinç platformu taşıdığı iz ve biçimlenişler itibarıyla, tersane iş sahasında sıkça rastlanan strüktürel biçim referans alınarak bu sistem önerisinde kullanılmıştır. Çalışma, bu ölçekte ve bu nitelikleri taşıyan atılasmaya yüz tutmuş bir endüstri yapısının nasıl bir tasarım yaklaşımıyla yeniden hayata geçirilebilir sorusuna yanıt bulmak üzere tasarlanmıştır. Dolayısıyla söz konusu bu tasarım anlayışı kapsamında yapı adasına sonradan eklenen ikincil kullanıcıya ait segmentin tasarımı çok daha irrasyonel, çok daha rasyonel biçimde de ele alınabilirdi. Her iki yaklaşımda da üzerinde durulması gereken asıl amaç koruma kapsamında ele alınan bu yapı adasına yapılan hamlelerin kolayca okunabilmesi, "mevcut olan" ile "sonradan takılan"ın birbirinden kolayca ayırt edilebilmesinin sağlanması, yeni olanın özellikle "kendi çağını adreslemesi"dir. Bu amacı desteklemek adına bu öneride; mevcut koruma altındaki yapılara eklenen strüktürün dikkat çekmesi ve Halic silüetinden bakıldığında da

“eski ve yeninin ayrışması” adına kırmızı şeritlerle çevrilmiş bir saydam bir band gibi tüm adayı sarması ve olabildiğince hafif, demonte edilebilir nitelikte olması düşünülmüştür. (Şekil 5.26) Şekil 5.27.’de ise; üst iki görsel tersane alanına yapılan analiz amaçlı saha ziyareti sırasında havuz önlerinde bulunan köprü strüktürüne ve yat ve makin atölyelerinin iç mekandan algılanan üst örtü strüktürüne ait görsellerken, en alttaki görsel ise öneri projeye ait ikincil kullanıcının kullanımına sunulan köprünün strüktürel izlerini belirtmektedir.



Şekil 5.27. Tersaneye Ait Mevcut Sistem Biçimlerinin Referansıyla Oluşturulan Yeni Sistem Önerisi (Esin Sarıman Özen Arşivi)

Bu tasarımda iş güvenliğini sağlamak adına birbiriyle hiçbir temasta bulunmamasına özellikle dikkat edilmiş, ikincil kullanıcıya hitaben yapılan yeni eklenen strüktür tersane alanı içinde bulunan tüm yapılardan farklı biçimlenerek, biçimsel ve strüktürel olarak bugünü adreslemekte, hiçbir şekilde alanı ziyarete gelen ikincil kullanıcıyı yanıltmamaktadır. Tersane alanı kapsamında ele alınan koruma

modelinde amaçlanan, yeni strüktür ve eski yapılar arasındaki farkın ve bağlantının dikkatlice vurgulanması ve birbirine entegre olmasıdır.



Şekil 5.28. Haliç Silüetinden Algılanan Kırmızı Bant: Haliç Tersanesi Bilinç Platformu

İkincil kullanıcıya sunulan deneyim segmenti, tersaneyi deneyimleyerek bilinç oluşturma eyleminin gerçekleşebilmesine olanak tanıyacak biçimde tasarlanmıştır. Karaköy-Azapkapı sahil yönünden gelen ikincil kullanıcı, öneri proje kapsamında dahil edilen sahil bandı ile, Atatürk Köprüsü'nün altından tersaneye bağlantı yapmaktadır. Bu bağlantı Haliç'in adeta yıllardır simgesi haline gelen ve koruma altında bulunan vincin hemen yanında bulunan iki kızağın yanında bulunan boş alanda karşılama alanı olarak düşünülmüştür. (Bknz. Şekil 5.29) Yalnızca ikincil kullanıcıların erişimine imkan tanınan bu karşılama alanına giriş yapan ziyaretçi, asansörler yardımıyla tüm tersaneyi dört bir tarafından çevreleyen, "bilinç platformu" olarak hizmet verecek kendi segmentine ulaşmasını sağlamaktadır. Bu uzun bant boyunca özellikle bu segmentin giriş kısmında oluşturulan seyir terası ile Haliç bir üst kottan ziyaretçiye (ikincil kullanıcı) algılatılacak ve buradan sonra bir rehber eşliğinde gruplar halinde deneyimleme başlatılacaktır. Bilinç Platformu tüm tersaneyi çevreleyen uzun bir bant olduğundan ötürü, özellikle tarihi önemi yüksek olan taş havuzların ve teknik ekipmanların (vinç ve kreyinler gibi) bulunduğu alanlarda da yine seyir ve dinlenme (gerekirse yaşlılar ve çocukların katılım gösterdiği turlar için) terasları (4 adet) oluşturulmuştur.

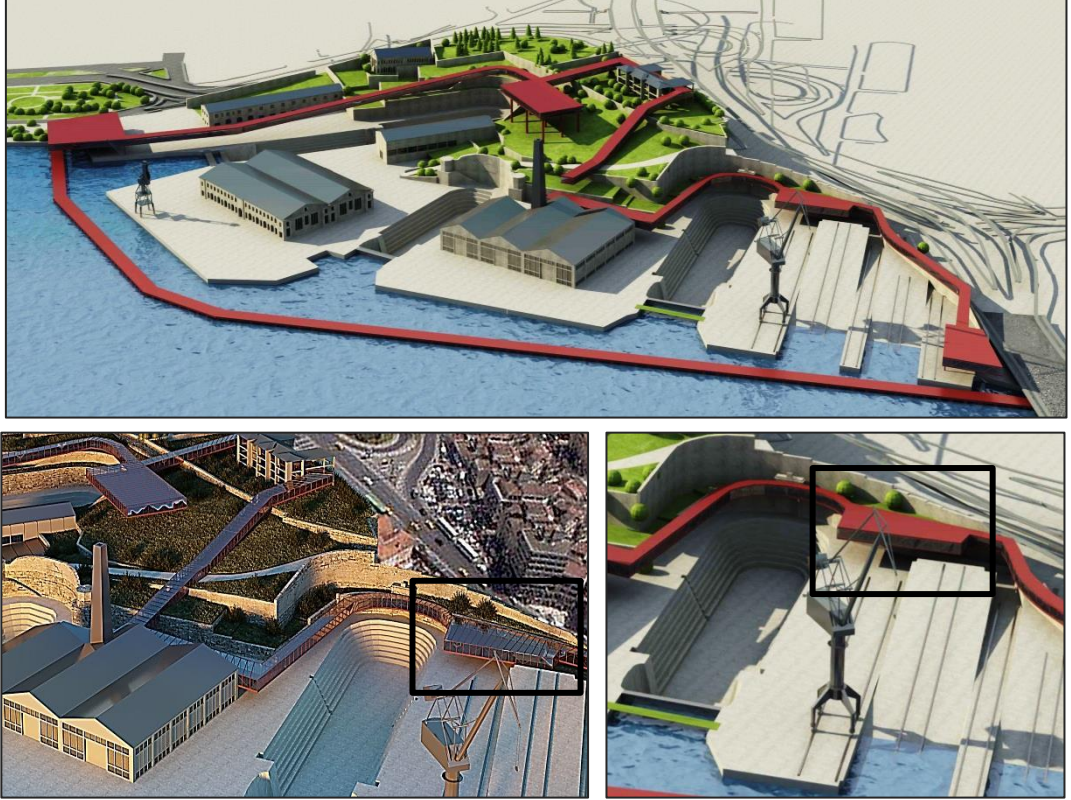
Şekil 5.30'da görüldüğü üzere, tüm tersane çevresince devam eden bu bant, tersane ve topoğrafik verilere referansla konumlandırılan sergileme teraslarına dönüşmektedir. Tarihi kuru havuzların üzerinden de devam eden bantta ziyaretçi tüm çalışma alanını deneyimledikten sonra satış birimine, buradan da tur sonunda tüm ziyaretçilerin uğrak noktası haline gelen Haliç hakim manzara yönüne ilerlemektedir. Güzergah, yaratılan yeni segmentin Haliç'e doğru yönlendiği, buluştuğu uç kısımda yer alan sosyalleşme mekanı ile devam etmektedir. Alan kendine özgü karakteriyle kurallarını belirlerken, yaratılan senaryo gereği ziyaretçiye alanın bir parçasıymış hissini vurgulatması adına ilk segmente giriş kısmında yer alacak ziyaretçilerin hazırlanmalarını sağlayacak bir hazırlık alanı ve depo yer almaktadır.



Şekil 5.29. Haliç Tersanesi Bilinç Platformu Atatürk Köprüsü Altından Alana Ulaşan Ziyaretçi Karşılama Alanı

Tersanenin ikincil kullanıcıları olan ziyaretçiler kendilerine ait segmente geçmeden önce karşılama alanında konumlanan hazırlık odasında her bir ziyaretçinin ayrı ayrı temin edebileceği fosforlu şantiye yeleği, toz maskesi ve baretle artık alanın bir parçasıymış gibi davranmaya hazır olacaktır. Burada bu ait olma mevzuuyla ilgili olarak aslında vurgulanmak istenen her ne kadar ziyaretçi adı üstünde ziyaret ve bilgi edinmek adına alana giriş yapmış olsa da, aslında geçmişten günümüze dek ulaşan bu tarih, kültür ve endüstri mirasının sahipleri olmasından ötürü tersanenin gerçek sahipleri, benimseyeni, aidiyeti olduğudur.

Tersanenin günümüzde giriş-çıkışlar için kullanılan Kasımpaşa Tuz Ambarı ve Cezayirli Hasan Paşa Kışlası'na cephe kapısı, öneri proje kapsamında da yine birincil kullanıcıların (tersane işçileri, yönetim kısmında çalışanlar) kullanımına ayrılmış, alana ziyarete gelen ikincil kullanıcıların ise hem geldikleri alan ile ilgili en belirgin veri olması özelliğinden ötürü, hem de Karaköy-Azapkapı-Taksim ve Beyoğlu akslarının uzandığı noktada bulunmasından ötürü tarihi tersane kapısından girişlerinin sağlanması düşünülmüştür. Şişhane ve Azapkapı kapılarından gelen



Şekil 5.30. Haliç Tersanesi Bilinç Platformu Seyir Terasları

ikincil kullanıcılar tasarımın bir parçası olan “bağ”lar vesilesiyle geçmişten geleceğe bağlanmasını sağlayan köprünün en temel birimi olarak, ikincil kullanıcı tüm tersane alanı boyunca dolanım sağlayacak, en sonunda Şekil 5.31 ve Şekil 5.32’de görüldüğü üzere su seviyesine inip suyla buluşarak -bir ring yapar gibi- Haliç kıyısından da Tersane-i Amire’yi keşfetme deneyimini tamamlayacaktır. Bu strüktürün suyla buluştuğu kısımda (Şekil 5.31’de belirtilen görselde) - vaziyet planı üzerinde Divanhaneye yakın konumlanan, tersane çalışanlarının (birincil kullanıcılar) ana giriş olarak kullandıkları alana komşu hat üzerinde- ikincil kullanıcının bu uzun keşif sırasında soluklanmasını, bu platformda bulunuşunu sorgulamasını, bulunduğu noktadan çevresini algılamasını, yıllarca “*hep bir o kadar içinde, ancak bir o kadar da uzak kalmanın*” sebep olduğu boşluğu doldurmak maksadıyla Haliç’i kucaklayan

yarı açık, yarı kapalı bir nefes alanı (kafe, hediyelik eşya satış birimi, vb. nitelikli sosyal tesis) olarak işlevlendirilmesi düşünülmüştür.



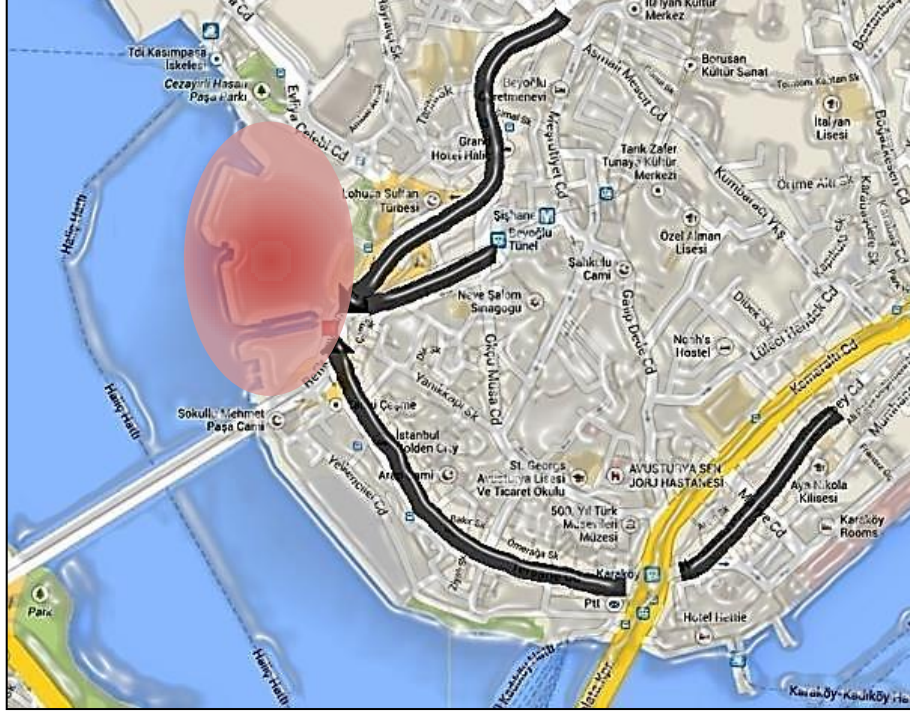
Şekil 5.31. Haliç Tersanesi Bilinç Platformu Vaziyet Planında Sosyal Mekan



Şekil 5.32. Haliç Siluetinden Algılanan Sosyal Mekan ve Yüzer Bant İlişkisi

Şekil 5.31’de görülen Haliç Tersanesi Bilinç Platformu Projesi’nin suyla buluştuğu bu sahil bandı için bir yüzer bir sistem kullanılması düşünülmüştür. Tersane havuzuna bakım-onarım için bir gemi yanaştığında bu strüktür parça parça tüp halinde yerinden çekip çıkarılacak, gemi yanaştıktan sonra tekrar eski haline getirilebilmesi için demonte edilebilir şekilde tasarlanmıştır.

Gelen ziyaretçilerin araçlarını park etmeleri için hemen tersanenin karşısında bulunan katlı otoparkı kullanmaları düşünülmüştür. Tersanenin bulunduğu alan, 1994 yılından beri koruma altında bir sit alanı olduğundan ötürü otoparkın tersane alanı içinde çözümlenmesi fikrine gidilmemiştir.



Şekil 5.33. Tersanenin Azapkapı Camisi Yönünde Konumlanan Tarihi Kapısı ve Bağlantılı Olduğu Akşlar (<https://maps.google.com/>)

5.2.2.1. Yapısal Açısından Değerlendirme

Mevcut tersane yapılarından nitelikli olanlar korunmuş ve bu alan, zamanla duyulan ihtiyaçlara göre yapılan eklemelerle cevap bulunmaya çalışılmış tüm yapılardan arındırılmıştır. Koruma altındaki tüm bu yapılar önerilen tasarım yaklaşımı kapsamında hiç zarar görmeden, gerekli güçlendirme ve ıslah çalışmaları yapılarak, kolay sökülüp takılabilir bir strüktür ile desteklenmesine özen gösterilmiştir. Koruma altındaki yapıların bu gibi ek işlevler sırasında yapılan müdahalelerden zarar görmemesi, zarar gören kısımlar var ise de yapıya ait tüm verilerin ışığında hasarının minimum belirginlikle tamamlanması ve özgünlüğüne herhangi bir kusur getirilmemesi hedeflenmelidir.

Şekil 5.35'de tez çalışması kapsamında önerilen proje kapsamında mevcut yat fabrikasının arka cephesinden yapıya eklenen strüktür görülmektedir. Alanı bu çelik kırmızı bant üzerinde deneyimleyen ikincil kullanıcı bu kısımda yat fabrikasının içine asma kat hizasından giriş yapabilmekte ve burada sürdürülen işleri atölye ölçeğinde de görebilme imkanı elde edecektir.



Şekil 5.34. Haliç Tersanesi Yat Fabrikası Mevcut Arka Cephe (Esin Sarıman Özen Arşivi)



Şekil 5.35. Haliç Tersanesi Bilinç Platformu Kapsamında Mevcut Koruma Altındaki Yat Fabrikası Binasına Eklemlenen Strüktür İlişkisi



Şekil 5.36. Haliç Tersanesi Yat Fabrikası İç Mekan (Esin Sarıman Özen Arşivi)

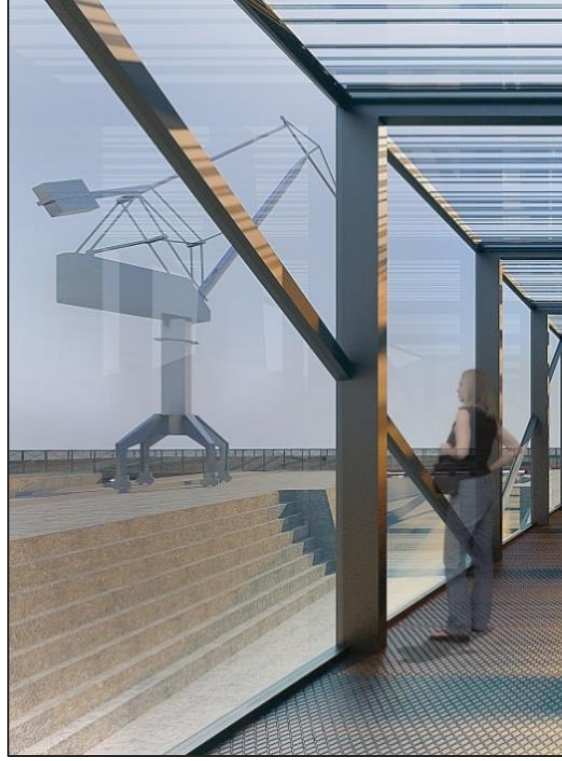


Şekil 5.37. Haliç Tersanesi Bilinç Platformu'nun Yat Fabrikası İç Mekanına Eklelenişi

5.2.2.2. Malzeme Açısından Değerlendirme

Çalışma kapsamında yapılan tasarımın parçası olan tüm malzemeler zamanla maruz kalacakları malzeme aşınma ve yıpranma paylarıyla tersaneninin zaten bir parçasıymış gibi hareket edecek, geçmiş- bugün ve geleceğin zamanla birbirleriyle iç içe geçmiş kavramlar olması, bu entegrasyonun sağlanması amaçlanmıştır. Bu

nedenle, mevcut yapılara eklenecek strüktürün döşemesinin metal sac kaplamasına karar verilmiş, yanal ve üst yüzeyleri camla çevrelenmiş bir tüp yapı içinde metal malzeme kullanımından meydana gelebilecek olası gürültünün önüne geçmek amacıyla zemin kaplama malzemesinin altına izole kauçuk mantarlı halı konarak yürüme kaynaklı ayak sesini önlemek amaçlanmaktadır.



Şekil 5.38. Köprü Strüktürü Döşeme Kaplaması ve Saydam Yanal Yüzeyleri

Tersane vaziyet planında da görüldüğü gibi günümüzde Cami olarak kullanılan ancak 1982 yılına dek Yapı Meslek Lisesi olarak işlev görmüş yapı kısa zaman önce restorasyon görmüştür. Tersaneye göre üst kotta konumlanmış bu yapının faal olarak kullanılan işlevine sadık kalınarak devam etmesine karar verilmiştir. Ancak geçmişte olduğu gibi tersanelerin güvenli birer iş sahası olarak işleyişine devam etmeleri ve gemi inşa sanayinin geleceği adına kalifiye eleman yetiştirebilmenin öncelikli bir gereklilik olduğu kanısıyla Haliç tersanesi bünyesinde bulunan Yapı Meslek Lisesi'nin yeniden canlandırılmasına, burada okuyacak öğrencilerin hem eğitim gördükleri hem de çalışma hayatına atıldıkları, staj gördükleri bu alanın doğru ve yeniden yapılandırma sonucu tam randımanla kullanılmasında büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle tersanenin üst sırtlarında bulunan ve günümüzde de teknik lise olarak hizmet veren eğitim yapısı da tersaneye hizmet eden bir yapı birimi gibi düşünülerek, ikincil kullanıcıya ait olan bu platformlarla çevrelenmiştir. Hem bulunduğu konum itibarıyla Haliç'i kucaklayan, tepeden bakan yapısı ve tersaneyle

hem iç içe ama sürdürüle gelen işlevi sebebiyle de kendine ait ön ve arka alanlarıyla öğrenim görecek öğrencilere ait tanımlı, ayrılmış bir mekan sunuyor olmasından ötürü eğitim bloğu olarak işlevine devam edecek ve bu bilinç platformunun altının desteklenmesi, daha üst seviyelere çıkarılmasını sağlayacaktır.

Bu yapı bloğu, tersanenin bir bilinç platformu olarak hizmet vermesi manasında eğitim faaliyetlerinin sürdürüleceği, hem burada öğrenim gören öğrenciler için hem de dışarıdan denizcilikle ilgili geniş perspektifte bilgi birikimine ulaşabilecekleri atölyeleri, kütüphanesi, sosyal alanlarıyla deniz ve denizcilik kültürüne hizmet eden ya da bu uğurda çalışan, geçmişini geleceğini merak eden, içinde bu heyecanı barından her kesimden araştırmacı, mühendis, akademisyen, öğrenci, vb. her ziyaretçisine eşit hizmet verecek bu yapı birimi mevcut betonarme karkas sistemi ve sunduğu oranlar korunarak yeniden yorumlanmıştır.



Şekil 5.39. Haliç Tersanesi Bilinç Platformu Kapsamında Eğitim Bloğu Olarak Nitelendirilen Yapı

5.2.2.3. Özgün İşlev ve Ek İşlev Bütünlüğü Açısından Değerlendirme

Cezayirli Hasan Paşa Kışlası, Tuz Ambarı, Divanhane Binası, Kadir Has Üniversitesi, Bilgi Üniversitesi gibi Haliç kıyısı boyunca dizili tüm eski sanayi yapıları bölgenin bir bütün olarak ele alınarak oluşturulacak kurgusundaki endüstri ve kültür kavramların iç içe geçmişliğinin başlıca öğeleri olarak kabul edilebilir. Kurgulanacak mekanlar ve öngörülen fonksiyonlar, atıl olmayan, etkileşimli, tüm kent kullanıcılarının ilgisinin odaklanmasını sağlayacak biçimde çok katmanlı olmalıdır. Bölgenin sürekli kullanımını sağlayacak fonksiyonlar, aynı zamanda bölgenin suyla ilişkisini kurarak bir su kenti olmanın gereği kentin suyla bütünleşmesini

sağlamalıdır. Uzun yıllardır kıyı bandında konumlanan endüstri yapılarının işlevleri gereği suyla ilişki kurulamamış, bu denli suyla iç içe olup bir o kadar da sudan kopuk yaşam biçimlerinin oluşmasına sebebiyet vermiştir. Alanın mevcut işlevi zaten suyla bütünleşik eylem dizilerinden oluştuğundan ötürü, yıllarca bu eylemlerin dışında kalmış sonradan alana dahil edilen ikincil kullanıcının da suyla temas kurmasına özellikle dikkat çekilmiş, yapılan yeni adaptasyonla özgün işlevin sebep olduğu bu kamusal bellek ve yaşam kültürü gibi esaslara dayanan açığın kapanmasına olanak tanınmış, “özgün ve ek” olarak ayrıışan bu iki eylem dizisi birbiriyle iç içe geçmiş, birbirini tamamlayan bir bütünlük oluşturmuştur.



Şekil 5.40. Haliç Tersanesi'ne Bağlı Faaliyet Gösteren Haliç Tersanesi Bilinç Platformuna Ait GörSEL

5.3. BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ

Bu bölüm kapsamında, Tersane-i Amire ile ilgili geçmişten günümüze dek olumlu olumsuz atılan adımlarla birlikte alanla ilgili olarak alınan kararlar, İstanbul'un fethinden sonra askeri anlamda yükselen denizcilik ve donanma faaliyetleri, Cumhuriyet'in kuruluşundan sonra yaşanan gelişmelerle birlikte tersanelerin yalnızca askeri anlamda hizmet veren endüstri alanları olmaktan çıkıp, ticari ve kargo taşımacılığının da önem kazanması ve Türk kamu tersanelerinin yükselen bir grafik göstermesi nedeniyle farklı manalar kazanmaya başlamasıyla geçirdiği süreçler ele alınmıştır.

Şehrin büyümesi ve Haliç kıyısında dizilmiş olan endüstri yapılarından Haliç'in arındırılmasından sonra Haliç tersanelerinin faaliyet gösterdiği yüzü Haliç'e dönük

geniş alanlar ilgi çeker hale gelmiştir. Çeşitli devlet politikalarıyla bu tersanelere iş aktarımının durdurulup taşeron destekli özel tersanelere yönlendirilmesi, işçi haklarının sağlanmaması sonucu işçi tasviyelerinin artması ve iş gücünün düşük gösterilmesi gibi planlı eylemler sonucunda kamu tersaneleri faaliyetlerinin eritilmesi söz konusu olmuştur. Türk denizcilik sanayisine katkılarının yanı sıra hatırı sayılır bir geçmişe sahip olan Tersane-i Amire ana başlığı altında hizmet veren tersanelerden en eskisi olma özelliğine sahip Haliç Tersanesi'ne yalnızca bir arsa gözüyle bakılması, yapısal özellikleri, teknik donanımı, 15. yüzyıl imkan ve işçiliği ile inşa edilmiş havuzlarıyla bir bütün olarak değerlendirilmiyor olması dikkat çekmiştir. Bugün Şehir Hatları Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak çalışan tersane, Şehir Hatları filosunda bulunan vapurların bakım-onarımlarının yapımı için kullanılmakta ve tersanenin tam verimle çalışıldığı ne yazık ki söylenememektedir.

Dünya genelinde bilinçsizlik ve yanlış koruma çalışmaları nedeniyle, tarihi endüstri yapılarının yok olmalarına yönelik büyük bir tehdit söz konusudur. Ülkelerin ekonomik gelişimine katkı sağlayan endüstri tesisleri, sanayi geçmişinin izleri olarak, kent ve kamu yararına kullanılmak üzere yeniden değerlendirilebilir. Bu konuda Avrupa ülkelerinde önemli çalışmalar yapılmakta ve endüstri mirasını koruma çalışmalarında, teknik anıtlar sosyal çevreleri ile birlikte ele alınmaktadır.

Tüm bu tez çalışması kapsamında;

- İşlevini yitirmiş ya da atıllaştırma sürecine girmiş endüstriyel alanlardaki tarihi, kültürel, mimari değeri olan yapıların envanterinin çıkarılması,
- Alanın diğer çevresel değerlerinin tespit edilerek iyileştirilmesi, işlevini yitirmiş endüstriyel alanlar ve kentin diğer alanları arasındaki ilişkilerin kurulması ve geliştirilmesi,
- Haliç Tersanesi'nin özgün işlevine sadık kalarak Şehir Hatları (vb. bir denizcilik kurumuna) devredilmesi, işletmesinin yeniden yapılandırılarak tersanede yüzer araçların bakım-onarımlarının yapılması,
- Bir süre önce tersane dışına itilmiş "Eğitim" faaliyetlerinin tekrar tersane alanına eklenmesi ve "Haliç Tersanesi Bilinç Platformu" kapsamında "Eğitim Bloğu" oluşturulması,
- Klasik müzecilik anlayışına kıyasla tersanenin özgün işlevinin bizzat "sergilenen" haline getirilmesi,
- Yeni başlayacak sanayi ve ticari faaliyetlerin eski sanayi alanları üzerindeki etkilerinin sağlıklı bir şekilde projekte edilmesi ve gerekirse yer seçimi ilke kararları ile sınırlanması,

- Şehir merkezi ile eski sanayi alanlarını ilişkilendirebilmek için yaya ve araç trafiğine imkan verecek yolların planlanması,
- Ulaşım türleri için donatıların sağlanması, yaya ve araçların bu alanlara kolay erişebilecekleri şekilde ulaşım ağının tasarlanması,

gibi önemli değerlendirme ve tasarım kriterlerinin üzerinde durulmuştur. Tüm bunların yanısıra koruma altına alınacak yapıya ait envanterlere ulaşıldıktan sonra genel bir yapısal, mekânsal, işlevsel değerlendirme yapıp binanın özgün işlevi doğrultusunda okuması yapılmalı, gerek görüldüğünde yapılacak yeni işlev adaptasyonu için tüm bu mekânsal izler ve veriler ışığında tasarım kararları alınmalıdır.

Tez çalışması kapsamında tasarlanan modelde birincil amaç; bir o kadar içimizde ancak unutulmuş, neredeyse üzeri kapatılmakta olan bir dönemin, bir kültürün yok sayılmasına göz yuman zihniyete karşılık bu mirasın asıl sahiplerinin bu mirasla ilgili farkındalıklarını artırmak olmuştur. Yıllardır tersanenin gerek konumu gerekse stratejik kaygılar nedeniyle kapalı, yüksek duvarlar ardında ne yapıldığının zihinlerde oluşturulamayan resminin, Haliç Tersanesi'nin özgün işlevinin yeniden yapılandırılarak Şehir Hatları, İDO, vb. kurum himayesinde devamı sağlanırken, özgün tersane işlevine eklemlenen, farklı bir kotta yapılan müdahale ile semt, kent, ülke ve dünya insanına bu mirası deneyimleme imkanı yaratan ek strüktür ile zihinlerde canlanmasını sağlamaya katkıda bulunacak bir bilinç platformu tasarlanmıştır. Bu ek strüktür takıldığında bu mirası "*sergilenen*" haline getirdiği gibi, tamamen bu uygulamadan vazgeçilip söküldüğünde artık dünya mirası olarak bakılan bu endüstri kompleksine hiç zarar vermeden mevcut işleyişin aksamadan devam etmesine imkan verecektir. Bu projenin hayata geçmesinin ardından şehrin odak noktasında bulunan bu kompleksin endüstri mirası turizmi kapsamında yoğun ilgi görerek, şehrin ekonomik anlamda kalkınmasına ve İstanbul turizmi anlayışına farklı bir anlayış kazandıracığı ve bu anlayışın şehirdeki atıl kalmış diğer tüm yapılar için de aynı bilinci oluşturacağı düşünülmektedir. Bu gibi binaların yaşatılmasında amaç, kültür varlığının eski değerinin canlandırılarak tarihin ortaya çıkarılması, okunabilir, görülebilir ve algılanabilir hale gelmesi olmalıdır.

BÖLÜM 6. SONUÇ ve ÖNERİLER

Tez kapsamında önceki bölümlerde endüstri devrimi, koruma, endüstri mirası ve kentsel dönüşüm kavramları ile atıl kalmış bir endüstri yapısının koruma yaşatma prensipleriyle ele alınmasını gerektiren faktörler detaylıca ele alınmış, tezin ana kısmını oluşturan Haliç Tersanesi Bilinç Platformu tasarım yaklaşımı önerisinin altlığını oluşturacak tüm veriler gerek endüstri mirası ile ilgili çalışmalar yapan uluslararası komitelerin çalışmalarının takip edilmesiyle, literatür araştırmasıyla, gerek alan taramasıyla gerçekleştirilmiştir.

İstanbul'un coğrafi konumu nedeniyle denizlerle kuşatılmış yapısından ötürü kentin Roma Dönemi'nden bu yana denizcilik faaliyetlerinin içinde olması, özellikle Haliç Bölgesi'nin korunaklı bir doğal liman özelliği göstererek, liman ve çevresinde barınan faaliyetleri destekler nitelikte olması açısından da büyük önem taşımaktadır. Bizans'tan Osmanlı'ya hatta cumhuriyetin ilanından bu zamana dek denizcilik ve gemi inşa işlevini geliştirerek sürdürmüştür. Bu nedenle tezin 3. Bölümü liman kentlerine genel bir bakış başlığı altında liman kenti kavramı, liman kentlerinin gelişimi, turizm/kültür/ekonomi ekseninde dünya çapında liman bölgelerinde rastlanan dönüşüm projelerine değinilmiş, örnekler üzerinden anlatımları yapılmıştır. Bu örnekler ışığında İstanbul ölçeğinde halen özgün işlevini sürdürmekte olan Tersane-i Amire'ye yönelinmiş, neredeyse atıllaştırılmak üzere olan bu kıymetli denizcilik endüstrisi yapı kompleksinin geçmişten bugüne gelişimi mercek altına alınmıştır.

Tez kapsamında ortaya konan "bilinç platformu tasarım yaklaşımı"nın şekillenmesinde, alınacak ilke kararlarının doğruluğu yönünde bir yol haritası olarak kurgulanan 4. Bölüm'de, yukarıda değinilen 3. Bölüm kapsamında ele alınan liman kentlerindeki desantralize edilen endüstri bölgelerinde uygulanan dönüşüm projelerinde de gözlemlendiği gibi bu tasarım sürecine yön veren faktörlere değinilmiş, koruma ve yaşatma prensiplerinin bu yapılara uyarlanması sürecinde karşılaşılabilecek adımlar üzerinde durulmuştur. Mevcut yapının konumu, çevresiyle etkileşimi, semt halkı, halkın ihtiyaçları, yapının özgün işlevi doğrultusunda oluşan eylem alanları, mekan kurgusu, koruma prensibi kapsamında yeniden işlevlendirme sürecine dahil olan atıl endüstri yapısının yeni mekânsal kurgusunun ve akışının

sağlanması, yapısal elemanlarının durumu ve bunlar hakkında alınması gereken tedbirler, yapının üstleneceği yeni kimlik ve özgün kimliği arasında nasıl bir bağ kurulacağı, özgün kimliğe has kodların yeni işlevle örüntülenen kimlikle nasıl yorumlanacağı gibi pek çok unsura bu tasarım sürecinde cevap aranmıştır. Bu yapıların “özgünlük” ilkesi gereği; kültürel mirasın niteliğine ve kültürel çerçevesine bağlı olarak, özgünlük kararı “biçim ve tasarım”, “malzeme ve doku”, “kullanım ve işlev”, “gelenekler ve teknikler”, “yer ve konum”, “ruh ve duygu” ile ilişkilendirilebilir. Bu kaynakların kullanımını incelenen kültür mirasının özel sanatsal, tarihi, sosyal ve bilimsel boyutlarının ayrıntılandırılmasını sağlamaktadır.

Halkın kültürel miras konusunda bilinçlendirilmesi, bu konuda ilgi uyandırılması, anıtlara giriş olanağı sağlanması, maddi destek bulunması, bilinçli tartışma ortamı ve eğitim programları oluşturulması ile uluslararası bilgi değişimi konularında katkı sağlamak, koruma felsefesinin, standart ve yöntemlerinin daha geniş kitlelerce kavranmasına yardımcı olacak iyi uygulamalarla asıl amaç endüstri tesislerinin kendilerine özgü niteliklerini korumak olmalıdır. Kültürel anlamda bir birikimin gelecek kuşaklara aktarılması toplumsal sorumluluk ve ilerleme açısından önemlidir. Endüstri yapılarının bakımsızlık, ihtiyacı karşılamama, bilinçsizlik ve koruma eksikliği nedeniyle kaybolmaları, kültürel sürdürülebilirliğin tehdit altında olması anlamına gelmektedir. “Kültürel önem”; geçmiş, şimdiki ve gelecek kuşaklar için estetik, tarihi, bilimsel veya sosyal değer anlamına gelmektedir. Kültürel önem yerin, sitin veya anıtın kendisinde somutlaşabilir, dokusunda, konumunda, kullanımıyla ilgili çağrışımlarda, anlamında, geçmişiyle ilgili kayıtlarda, özel bölümlerinde ve eşyalarında bulunabilir.

Tüm bu değerlendirmeler sonucunda tez çalışmasının ana başlığını oluşturan 5.Bölüm kapsamında Haliç Tersanesi'nin bugünkü durumu, bu gemi inşa endüstri kompleksi üzerine gelişen politik senaryolar, kapatma ve atıllaştırma kararlarının hemen ardından dikkatlerin bu alan üzerine çevrilmesiyle birlikte akademik çevrelerce yapılan koruma çalışmalarına değinilmiş, özellikle Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri'nin Temmuz 2013'te ihaleye çıkarılmasının ardından oluşturulan dayanışma gruplarının amaç, yorum ve yaptırımlarına yer verilmiştir. Tüm bu süreçlerin irdelenmesinin ardından tez çalışması kapsamında söz konusu endüstri mirası için bir tasarım yaklaşımı oluşturulmasına karar verilmiştir. Bu tasarım yaklaşımında alan kullanıcıları tanımlanmış, tersanenin 600 yıla yakın zamandır sürdürdüğü özgün işlevine bağlı kalınarak alanda yalnızca korunması gereken yapılar ve sıhhileştirilmesi gereken yapılar tesbit edilmiş, tersaneye sonradan eklenen barakaların tamamı yok edilmiştir. Tüm bu ıslah ve yeniden yapılandırma

çalışmaları sonrasında özgün işlevine devam eden tersane yapısı, tez çalışması kapsamında geliştirilen tasarım yaklaşımı ile hem “*sergilenen*”, hem “*korunan*”, hem bugün Türkiye ölçeğinde geliştirilememiş bilincin sağlanması adına “bilinç oluşturan”, hem de yüzyıllardır sahip olduğu işlevi aksatmadan sürdürür hale gelmiştir. Ayrıca, tasarım yaklaşımında tersane içinde 1982’ye kadar hizmet veren Gemi Yapı Meslek Lisesi ölçeğinde yeni bir “eğitim birimi” tersane içinde konumlanması düşünülmüştür. İkincil kullanıcı olarak tanımlanan kitlenin kullandığı mevcut yapılara eklenen strüktür, bu eğitim bloğuna saplanıp, her iki yandan sararak “eğitimin”, tersanenin geçmişini, bugününü ve geleceğini birincil ve ikincil kullanıcılarının harmanıyla birleştiriyor olduğu ve bu bilincin “eğitimle” oluşturulduğu vurgusu yapılmaktadır.

Tez çalışmasına konu olan Haliç Endüstri Bölgesi, gerek coğrafi konumu gerekse sahip olduğu tarihi ve endüstriyel mirası itibarıyla Türkiye’de turizm potansiyeline sahip önemli bölgelerden biri olduğu kaçınılmazdır. Haliç kıyılarında işlevini yitirmiş endüstriyel alanların kentsel hayata kazandırılması amacıyla son yıllarda birçok dönüşüm projesi gerçekleştirilmiş, ancak bu dönüşüm projeleri noktasal restorasyon projeleri şeklinde gelişmekte bütüncül yaklaşım stratejisi doğrultusunda ele alınmamaktadır. Haliç’in planlı dönüşümü ile sosyal ve kültürel yapı canlanacak, bölge turizm yönünden cazip bir merkez haline gelecek, endüstriyel yapılar korunarak ve yenilenecek bölgenin kültürel mirası bugünlere taşınacaktır. Bu amaç doğrultusunda başarıya ulaşabilmesi için bölgenin dönüşümü kentsel ölçekte bütüncül bir yaklaşımda ele alınmalıdır. Başarılı bir koruma uygulaması ve yapılan bu uygulamanın sürekliliğini sağlayıp hayatta kalabilmesi için halkın, üniversitelerin, yetkili yerel ve merkezi kurumların, ilgili kişi ve kuruluşların ortak çalışması sağlanmalı, güç birliği oluşturulmalıdır. Bu gibi çalışmaların hem Türkiye hem de dünya ölçeğinde endüstri mirası kavramının anlaşılması, endüstri yapılarına bakış açısının değişmesi, değerlendirme kapsamına alınması ve hem endüstri hem de kültür mirası kapsamında değerlendirilecek bu gibi yapıların korunması bilincini nesilden nesile taşımak adına olumlu bir adım olacağı düşünülmektedir.

BİBLİYOGRAFYA

Agerschou, H.,1985, "Planning, Design of Ports and Marine Terminals", John Wiley and Sons Ltd: London.

Ahunbay, Z., 2007, "Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon" ,YEM Yayın, İstanbul, Ocak 2007, s.8-42, s.89.

Akbelege, C., 2004, "Haliç Ve Çevresinde Yeniden İşlevlendirilen Sanayi Yapılarının Çevre Halkla Etkileşimi Bağlamında İncelenmesi Ve Silahtarağa Elektrik Santrali İçin Öneriler", Yüksek Lisans Tezi, Y.T.U Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Akozan, F., 1977, "Türkiye'de Tarihi Anıtları Koruma Teşkilatı Ve Kanunlar", İstanbul.

Altınoluk, Ü., 1998, "Binaların Yeniden Kullanımı : Program-Tasarım-Uygulama Kullanım", Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul.

Asiliskender, B. 2005, "Koruma-Yaşatma Anıt Kavramı, Kimliğin Sürekliliği ve Değişim: Gevher Nesibe Medresesi Deneyimi" Mimarlık Dergisi 322, İstanbul.

Aydın, D., Okuyucu, E., 2009, "Yeniden Kullanıma Adaptasyon ve Sosyokültürel Sürdürülebilirlik Bağlamında Afyonkarahisar Millet Hamamın Değerlendirilmesi", Megaron YTÜ Mim. Fak. Dergisi, Cilt 4, Sayı 1, s.35-44.

Aydinalp, M., 2001, www.turizmforumu.net/makale/m-aydinalp.doc. 2009 tarihinde www.turizmforumu.net. adresinden alındı

Aydınlı, S., "Mimarlıkta Estetik Değerler", İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul, 1993.

Aydınlı, S.,1992, "Mimarlıkta Görsel Analiz, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul, 1992.

Başatemür, B. ve S. (2001), 'Kıyı Şeridi: Docklands: Londra'nın Eski Liman Alanları', *XXI Mimarlık Kültürü Dergisi*, sayı:7, s.146-161.

Batur, A. & S., 1970, " Sanayi, Sanayi Toplumu ve Sanayi Yapısının Evrimi Üzerine Bazı Düşünceler", Mimarlık, sayı:80, s.26-41.

Bektaş, C., 1992, "Koruma Onarım.", Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, No:1, 205s. İstanbul.

Bostan, İ, 2003, "Osmanlı Bahriye Teşkilatı: 17. Yüzyılda Tersane-i Amire", Türk Tarih Kurumu Yayınları 2.Baskı, Ankara.

Branch, Alan E., 1986, "Elements of Port Operation and Management", Chapman and Hall, Ltd: London.

Bulgurlu, B. 2001. Rahmi M. Koç Müzesi, Tasarım Dergisi, Sayı 117, s. 49-62, İstanbul

Bütüner, B., 2006, " Waterfront Revitalization as a Challenging Urban Issue in İstanbul", 42. Isocarp Congress. İstanbul.

- Can, A.,2002, "Bir Tersane Bir Hayat", Üstün Eserler, İstanbul
- Can, A., 2010, "Haliç Tersanesi ve Gemi Yapım Lisesi", Köşe Yazısı
http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=36&yazi_id=100547
- Cardesín, J.M., 2004, "A Tale of Two Cities'. The Memory Of Ferrol, Between The Navy And The Working Class", Ferrol Urban History, Cambridge University Press, s.1-30,
- Cengizkan, N. M., 2006, "Endüstri Yapılarında Yeniden İşlevlendirme: "İş"İ Biten Endüstri Yapıları Ne "İş"e Yarar?", TMMOB Ankara Mimarlar Odası Ankara Şubesi, dosya3, bülten 45, Kasım 2006,Ankara
- Çelik, Z., 1996, "19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul", Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul,1996.
- Civaroğlu, A. Ve İslam, T., "Soylulaştırma" ve İstanbul Dosyası, Mimar-ist, sayı 21, Güz, 2006.
- Demirsoy, M.S., 2006, "Kentsel Dönüşüm Projelerinin Kent Kimliği Üzerindeki Etkisi Lübnan- Beyrut-Solidere Kentsel Dönüşüm Projesi Örnek Alan İncelemesi", Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Dinçer, İ. ve Akın, O., 1994, "Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kapsamında Koruma Planı ve İdari Yapısı", 2. Kentsel Koruma Yenileme ve Uygulama Kollokyumu, İstanbul, s.127-131.
- DOCOMOMO Türkiye Çalışma Grubu Sekreteryası (2002), 'Modern Mimarlık Ürünlerinin Korunması Amaçlı Yeni Örgüt: docomomo.tr', Mimarlık, sayı:307.
- Duman, R., 2012, "Osmanlı Dönemi Liman Kentleri: İstanbul", Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Aylık Yazı Dizileri, <http://www.vda.org.tr/Yazidizileri/osmanli-donemi-liman-kentleri-4/72/3>
- Durmuş, S., 2009, "Liman Kentlerinin Dönüşümünde Turizm Ve Kültür Aktivitelerinin İncelenmesi; Haydarpaşa ve Galata Limanı Örneği", Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, FBE Mimarlık Anabilim Dalı Bina Araştırma ve Planlama Programı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Engin, E., 2009, "Tarihi Yapıların Yeniden Kullanımında İç Mekâna Etkilerin İncelenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi; İstanbul Endüstri Yapıları Örneği", Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı Doktora Tezi, Trabzon
- Engin, F., 1997, "Kentsel Korumaya İlişkin Model Araştırması, Balat Örneği", Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, s: 13-19., s.129.
- Enginöz, H., 2008, İstanbul Avrupa Kültür Başkentliği Bağlamında Haliç Kültür Havzasının Kamusal Mekan Olarak Geri Kazanımı, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Enlil, Z.,” Modernlesmenin 1. Kusağı: Sanayi Devrimi Ve Kentler”, YTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ders Notları
Enlil, Z.M., 2000, “Yeniden İşlevlendirme ve Soylulaştırma: Bir Sınıfsal Proje Olarak Eski Kent Merkezlerinin ve Tarihi Konut Dokusunun Yeniden Ele Geçirilmesi”, *domus m*, Aralık, no: 8, sf. 46-49.

Erden, Y.D., 2003, “ Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri”, MSGSU,FBE Doktora Tezi, İstanbul.

Erden Erbey, D., 2004, “Kentsel Koruma ve Yenileşmede Dönüşüm Projeleri – Eyüp Rehabilitasyon Projeleri”, *Planlama Dergisi*, 2004/4, Sf.79-80.

Erden, Y.D., 2009, “Haliç'te Dönüşüm ve Tarihsel Süreklilik”, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi', URL: http://www.obarsiv.com/pdf/dilek_erden.pdf, Erişim Tarihi: 05 Mayıs 2012.

Ertin,G.,“Türkiye’deSanayi”,<http://w2.anadolu.edu.tr/aos/kitap/IOLTP/2291/unite10.pdf>, Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Dijital Dergi Ünite 10, sf.165-180. Görüntüleme Tarihi: 20.01.2013

Esmer, S., 2003, “Ege Ve Marmara Bölgesi Limanları Arz-Talep Projeksiyonu”, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

Hasol, D.,1998, “Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü”, Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.

Haznedar, B., 2008, “Yenilenen Kentsel Kullanımlar Doğrultusunda Kent İçindeki Endüstri Alanlarının Dönüşüm Süreci - Ruhr Bölgesi Ve Hafencity Hamburg Örnekleri”, Yıldız Teknik Üniversitesi FBE Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı, İstanbul,s.34-36, sf.40-43.

Highfield, D., 1987. *Rehabilitation and re-use of old buildings*, E&FN Spon Press, New York.

Gigi, Y., 2009, “Tarihi Mekanların Mekan Dizim Yöntemiyle Okunması, Güney Haliç Bölgesi Örneği”, Yıldız Teknik Üniversitesi, FBE, İstanbul

Gülersoy, N. Z., 1995. Çevre Kalitesini Yükseltme Çalışmalarından Bir Örnek: Londra Docklands, Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu, 5-7 Haziran 1995, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul, s. 53-65.

Gümüşboğa, B., 2009, “Katılım Ekseninde Kentsel Dönüşüm: Altındağ Aktaş Mahallesi Örneği” Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Çevre Bölümleri Anabilim Dalı, Ankara.

Gürler, E.,2003, “Kentsel Yeniden Üretim Süreci Üzerine Karşılaştırmalı Çalışma: İstanbul Örneği”, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, TMMOB Şehir Plancıları Odası, İstanbul, 11-13 Haziran

Gürsel, D., 2012, 'Gentrification' ve Haydarpaşa, <http://www.arkitera.com/haber/index/detay/gentrification-ve-haydarpasa/7254>, 15 Mart 2012

Güzel, D., 2010, "Kentsel Yenileme Bağlamında Endüstri Alanlarının Dönüşümü Ve Tarihi Seka Fabrikası Örneği", Kocaeli Üniversitesi FBE Mimarlık Anabilim Dalı, Kocaeli

İlkme, M., 2008, "Kentsel Dönüşüm Ve Bursa Raporu", TMMOB Şehir Plancıları Odası Raporu Bursa Şubesi, Bursa

Kamu İşletmeciliğini Geliştirme Merkezi Vakfı (KİGEM),1999. "Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. Tersaneler Raporu", İstanbul, Türkiye

Karaman, A., 1991, Kentsel Tasarımda Çevresel Bütünlük ve Süreklilik, 1.Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu,23-34 Mayıs 1991, MSGSÜ, İstanbul

Karıptaş Seçer, F., 2009, "Re-Evaluation Of Industrial Buildings Within The Scope Of Industrial Archeology Under Present-Day Conditions " LIVENARCH IV "(RE/DE) Construction in Architecture", Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon.

Kaşlı, B., 2009, "İstanbul'da Yeniden İşlevlendirilen Korumaya Değer Endüstri Yapıları Ve İç Mekan Müdahaleleri: Santral İstanbul Örneği", İTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Kejanlı, T., Akın, T. Ve Yılmaz, A., 2007, Türkiye'de Koruma Yasalarının Tarihsel Gelişimi Üzerine bir inceleme, Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, www.e-sosder.com, ISSN:1304-0278, Kıs -2007, Sf.179-196

Kıraç, A. B., 2001, "Türkiye'deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması", Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.

Kocabaş, O.,2014, İstanbul'da Jean Valjean: Galata Tersane Zindanı, Ekonomik Ve Sosyal Düşünce Platformu, Www.Esdplatform.Org Görüntüleme Tarihi: 03.01.2014

Kocaeli Üniversitesi Mimarlık Fakültesi 2012-2013 Bahar Dönemi Diploma Projesi Tanıtım Föyü

Koçan, N., "Tarihi Mekanlarda Kültürel Dönüşüm: Usak Tarihi Tren Garı Örneği", Kastamonu Üni., Orman Fakültesi Dergisi, 2011, 11 (2): 130 – 137.

Köksal, T. G., 1996, "Haliç Tersanelerinin Tarihsel Teknolojik Gelişim Süreci ve Koruma Önerileri", İTÜ FBE Yüksek Lisans Tezi; İstanbul.

Köksal, T.G., 2005, "İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma Ve Yeniden Kullanım Önerileri", *Doktora Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık anabilim Dalı Restorasyon Programı, İstanbul, sf.133-135.

Köseoğlu, F.G., 2010, "Haliç'te Kültür Endüstrilerinin Yer Seçimi, Kümelenme Eğilimi Ve Kentsel Yenileşme İle Kültür Endüstrileri Arasındaki Etkileşim", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Kuban, D., 1998, "Mimarlık Kavramları. Tarihsel Perspektif İçinde Mimarlığın Kuramsal Sözlüğüne Giriş", Yem Yayınları, İstanbul.

Kul, B., 2009, "Tarihi Kentsel Alanda Yeniden Yapım (Rekonstrüksiyon) ve İşlevlendirme ile Kullanırsızlığın Önlenmesi: Kayseri Tavukçu Mahallesi Örneği", Erciyes Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Kayseri.

LDDC: London Docklands Development Corporation Annual Report and Accounts 1981/82, <http://www.lddc-history.org.uk/reports/index.html>

Moravanzky, A., 2001, "Modernin Mirasını Korumak", Arredamento Dekorasyon, Sayı 9, s.90-93

Mengüşoğlu, N., 2007, "Manchester Örneğinde Endüstri Dönemi Yapı Mirasının Konut İşlevi Verilerek Yeniden Kullanımı", Gazi Üniversitesi FBE Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Mutlu, S., 2008, "XVII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Denizciliği Açısından Samsun Tersanesi Ve Ekonomik Fonksiyonu", Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Müller-Wiener, W., 1998, İstanbul'un Tarihsel Topografyası 17. Yüzyıl Başlarına Kadar Byzantion-Constantinopolis-İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul

Odman, A., 2010, "Haliç Tersaneleri'ne Bakıp Tuzla'yı Anlamak İçin", <http://bianet.org/bianet/toplum/120564-halic-tersaneleri-ne-bakip-tuzla-yi-anlamak-icin>, 10 Mart 2010.

Öter, A.H., 1996, "Kullanımdışı Kalmış Binaların Dönüştürülmesi Sorununa İlişkin Bir Deneme", Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Özden, P.P., 2001, "Kentsel Yenileme Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü Üzerine Düşünceler ve İstanbul Örneği", İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, No: 23-24 Ekim 2000-Mart 2001

Özel, B., 2006, "Eski Yapıların Yeni İşlevle Değerlendirilmesi", YTÜ FBE Mimari Tasarım Programı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Öztaş, N., 2005, "Türkiye'de Kentsel Dönüşüm ve Haliç Örnekleme", Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s: 11-16.

Öztürk, I., 1992, "Alkoxysilanes consolidation of stone and earthen building materials", M.S. in Historic Preservation, Graduate School of Arts and Sciences, University of Pennsylvania, USA

Rahmi M. Koç Müzesi, 2001, Hasköy, İstanbul, Tasarım, 117, 12 (2001), s.49-62.

Selçuk, M., 2006, "Binaların Yeniden İşlevlendirilmesinde Mekansal Kurgunun Değerlendirilmesi", Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans, İstanbul.

Selvi Ünlü, T., 2010, "Bir İskeleyden Liman Kentine Doğu Akdeniz'in Önemli Bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin'de Mekansal Gelişim", PLANLAMA 2009/3-4, Sayı: 47, s.6.

Şimşek, E., 2006, "Endüstri Yapılarının Kültürel Miras Olarak İrdelenmesi Ve Değerlendirilmesi: İzmir Liman Arkası Bölgesi Örneği", Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Bölümü Restorasyon Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İzmir, Temmuz, s.9-10.

Tanyeli, G., 2000, "Endüstri Arkeolojisi Yapılarının Korunması ve Yeniden İşlevlendirilmesi", Domus m, sayı:8, s.50-51.

Taşınmaz Kültürel Mirasın Korunması, İlkeler, Mevzuat, Yöntem ve Uygulamalar, TMMOB Mimarlar Odası Sürekli Mesleki Gelişim Yayınları, İstanbul, 2007.

Tayyare, E., 2007, "Kentsel İmaj Ögeleri Bağlamında Haliç Bölgesi'nin İncelenmesi", Yıldız Teknik Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, FBE Şehir Ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Kentsel Mekan Organizasyonu Ve Tasarım Programı

Tekeli, İlhan, 1985, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm", Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, İstanbul: İletişim Yayınları, 1985 s. 878-900.

Tekeli, İ., 2012, Türkiye Yürürlüğe Konulan Kentsel Dönüşüm Üzerinde Konuşmayı Sürdürebilmelidir, URL: <http://t24.com.tr/media/editorials/files/İlhanTekeli.doc>, Yayınlama tarihi: 19.12.2012,sf.1-46.

Tersane Dergisi, 2011, "Tersane-i Amire", Temmuz/ Ağustos 2011, Sayı 21, <http://www.tersanedergisi.info/?pid=25137>, 25 Kasım 2013

Tiryakioğlu, M., 2008, "Emeğin Bilgi ile Dönüşümü", İktisat Dergisi, 494-495.

TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 2005, "50. Yıl Andacı", İstanbul, Türkiye.

TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 2001, "Haliç-Camialtı Tersanesi Birlikli Raporu", İstanbul, Türkiye

TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 1999, "TGSAŞ Tersaneler Raporu", Mart, İstanbul, Türkiye

Tütel, E., 1994," Hasköy Tersanesi", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul.

Urkun Bowe, İ., 2008, "Comparative Analysis Of Post Industrial Dockland Transformation Initiatives: Guidance For Policy For The Haydarpaşa Port And Surroundings", Middle East Technical University, Social Sciences Institute Urban Policy Planning And Local Governments Programme, Ankara,s.21.

Us, F., Kariptaş Seçer, F., Yararel, B., 2009,"Transformation Of Haliç And Re-Institution Of Buildings As A University", LIVENARCH IV "(RE/DE) Construction in Architecture", Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon.

Womack, P,J., Geçmişe Yalın Bir Yolculuk, Yalın Enstitü Derneği, Makaleler, URL <http://www.lean.org.tr/>

Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü Şehir Yenileme Koruma Dersi Notları, http://www.yildiz.edu.tr/~diclal/2009_ANLATI/090302_INA_KORUMA_KAVRAM.pdf

Yenen ve Kılıç, 2001, 'Haliç İçin Bir Planlama Önerisi', Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü (İSKİ) Yayınları, İstanbul.

Yücetürk, E., 2001, Haliç Silüetinin Oluşum-Değişim Süreci (Haliç Belediyeler Birliği Yayınları, İstanbul)

Yücel, C., 2005, "Korunacak Kentsel Alanların Planlanmasında Güncel Yaklaşımlar", Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, sayı:18

Yüksel, İ., 2009, Eski Türk Evi'nin Butik Otele Dönüşümünde Karşılaşılan Problemler (Safranbolu Evleri ve Soğukçeşme Sokağı Karşılaştırmalar Dahilinde), MSGSU FBE İç Mimarlık Bölümü Sanatta Yeterlik Tezi, İstanbul,s.16.

Zukin&Sharon, R.,1982, "Loft Living: Culture and Capital in Urban Change, New Brunswick, N. J., Rutgers University Yayınevi, s.3.

2863 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu

İNTERNET KAYNAKLARI

<http://www.docomomo.com/history.php>

www.ticcih.org

<http://www.icomos.org.tr/?Sayfa=Icerik&ayrinti=Icomos&dil=tr>

http://www.cr.nps.gov/hps/tps/standguide/overview/choose_treat.htm

<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2863.pdf>

<http://www.kulturvarliklari.gov.tr/TR,44251/restorasyon-ve-uygulama-faaliyetleri.html>

<http://www.conservation-us.org/about-us/core-documents/code-of-ethics#.Us8OIPRdXX4>

<http://www.oldhousejournal.com/npsbriefs2/brief06.shtml>

http://en.wikipedia.org/wiki/Planned_destruction_of_Warsaw

http://mitademo.com/mimarlik/kentsel_donusum_duisburg-1/ Şatiroğlu, A., "Duirsburg İç Liman Bölgesi Kentsel Dönüşüm Projesi", MİTADEMO.

<http://www.lddc-history.org.uk/reports/index.html> LDDC (1982) London Docklands Development Corporation Annual Report and Accounts 1981/82.

<http://www.standard.co.uk/news/london/1bn-minicity-at-royal-albert-docks-will-be-gateway-for-tiger-businesses-from-asia-8636021.html>

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Venedik>

<http://v3.arkitera.com/eventfile.php?action=displayEventFile&ID=179&year=&aID=3133&o=3131> Aras,G., "12. Venedik Mimarlık Bienali", Etkinlik Dosyası, Arkitera.com, Ağustos 2010, Tarih: 04.02.2014

<http://arsenalofvenice.weebly.com/from-craft-production-to-industrial-production.html> The Arsenal of Venice web sayfası, "From Craft Production To Industrial Production" Görünüleme Tarihi: 04.02.2014.

<http://www.arsenaledivenezia.it/main/default.aspx?page=113>

<http://www.arsenaledivenezia.it/main/gallery.aspx?gallery=21-corderie%20artiglierie%20ex%20fonderie>

http://en.wikipedia.org/wiki/Ferrol,_Galicia

http://en.wikipedia.org/wiki/Ferdinand_VII

<http://funkoffizier.com/2008/02/19/historia-de-los-astilleros-bazan-ferrol-y-lista-de-buques-construidos/>

<http://en.wikipedia.org/wiki/Caudillo>

<http://whc.unesco.org/en/tentativelists/5138/>

10 Good Reasons To Visit Ferrol, Tourist Booklet”, Sociedade Mixta de Turismo de Ferrol, S.A., C 67-2011)

<http://www.navantia.es/eng/instalaciones/ferrol.php>

<http://www.minube.co.uk/place/ferrol-military-arsenal--a66811>

http://www.rmkmuseum.org.tr/rmk_muzede_egitim.htm

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Byzantion>

http://www.radikal.com.tr/turkiye/akdeniz_demir_atmis_beklemede-880668

<http://politeknik.org.tr/sitew/yardoc-dr-gul-koksal-ile-halicteki-rantsal-donusum-uzerine-roportaj-politeknik/>

http://www.toplumunsehircilikhareketi.org/index.php?option=com_content&view=article&id=282:halic-tersanelerinin-satilmasna-kar-halic-dayanmas-kuruldu&catid=1:haberler&Itemid=27 Haliç Dayanışması Basın Duyurusu

<http://v3.arkitera.com/h54576-yuzer-sahnedegecici-kentler-projesi-odulleri-sahiplerini-buldu.html>

<http://sanatkop.com/index.php/halic-tersanesi-nde-deneysel-bir-kent-etkinligi/>

<http://v3.arkitera.com/h54435-halic-tersanesi-sakinleri-.html>

<http://v3.arkitera.com/p373-ddb-tuz-ambari.html?year=&aID=2580>

<http://dergi.mo.org.tr/dergiler/4/352/5091.pdf>, Haliç 1977 Tarihli Master Raporu.

<http://corporateinternational.co.uk/Modules/Shared/OpenDocument.aspx?F=eafa1f3b-220c-447b-b8e7-d70cbace2adc.pdf&p=documents&HID=20149&PID=-1&departmentID=17>

<http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=habgst&id=92>

<http://www.istanbulhaber.com.tr/haber/haskoy-gemisi-torenle-hizmete-alindi-36061.htm>

<http://ekonomi.milliyet.com.tr/fatih-in-tersanesi-turizme-ekonomi/detay/1726518/default.htm?VID=204049>

http://www.radikal.com.tr/turkiye/donmedolapli_halicport-1140631
<https://groups.google.com/forum/#!topic/aydinlik-gelecek-hareketi/Ap4dgIUtYXM>

http://www.toplumunsehircilikhareketi.org/index.php?option=com_content&view=article&id=282:halic-tersanelerinin-satlmasna-kar-halic-dayanmas-kuruldu&catid=1:haberler&Itemid=27

http://journals.cambridge.org/fulltext_content/supplementary/UHY/supp1/Files/tale.pdf
Görüntülenme Tarihi: 12.12.2013

http://www.toplumunsehircilikhareketi.org/index.php?option=com_content&view=article&id=282:halic-tersanelerinin-satlmasna-kar-halic-dayanmas-kuruldu&catid=1:haberler&Itemid=27, Haliç Dayanışması Basın Duyurusu

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Soylula%C5%9Ft%C4%B1rma>

<http://archive.today/wrexg>

EKLER

EK A.1. AMSTERDAM BİLDİRGESİ

EK A.2. VENEDİK TÜZÜĞÜ

EK A.3. CARTA DEL RESTAURO (1931)

**EK B. BEYOĞLU İLÇESİ KORUMA AMAÇLI UYGULAMA İMAR PLANI
1/5000**

EK C. HALIÇ TERSANESİ BİLİNÇ PLATFORMU PROJESİ GÖRSELLERİ

EK A.1. AMSTERDAM BİLDİRGESİ (1975)

1975 Avrupa Mimarlık Mirası yılını taçlandıran ve Avrupa'nın tüm ülkelerinin delegelerinden oluşan Amsterdam Kongresi, Avrupa'nın benzersiz mimarlığının tüm halklarının ortak mirası olduğunun bilincini taşıyan ve korunması için üye devletlerin aralarında ve diğer Avrupa hükümetleriyle birlikte çalışma isteklerini bildiren Avrupa Konseyi Bakanlar Komitesi'nce yürürlüğe konulan Karta'yı sevinçle karşılamaktadır.

Kongre, Avrupa mimarlık mirasının tüm dünyanın kültürel mirasının bütünleyici bir parçası olduğunu onaylamaktadır ve bu yılın Temmuz ayında Helsinki'de benimsenen Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Kongresi Sonuç Yasası'nca öngörülen kültürel alanda işbirliği ve alışverişi teşvik amacıyla karşılıklı yüklenilen sorumluluğu büyük bir memnuniyetle izlemiştir.

Bu şekilde, Kongre aşağıdaki temel düşünceleri vurgulamaktadır:

- a. Avrupa'nın mimarlık mirası, paha biçilmez kültürel değerinin yanı sıra, halklarına ortak tarihlerinin ve geleceklerinin bilincini aşılacaktır. Bu nedenle yaşatılması çok önemlidir.
- b. Mimarlık mirası yalnız üstün nitelikli tek yapılan ve çevrelerini değil, tarihsel ve kültürel özelliği olan tüm kentsel ve kırsal alanları içerir.
- c. Bu hazineler tüm Avrupa halklarının ortak varlığı olduğundan, bu halklar ihmal, kasıtlı yıkım, düzensiz yeni yapılaşma ve aşırı trafik gibi gittikçe artan tehlikelere karşı, onları korumak için ortak bir sorumluluğa sahiptirler.
- d. Mimarlık ürünlerinin korunması marjinal bir sorun olarak değil, kent ve ülke planlamasının ana hedefi olarak ele alınmalıdır.
- e. En önemli planlama kararlarını alan yerel yetkililerin mimarlık mirasının korunmasında özel bir sorumluluğu vardır ve fikir ve bilgi alışverişi yaparak birbirlerine yardımcı olmalıdırlar.
- f. Eski alanların sağlıklılaştırılması olanak ölçüsünde, bölge sakinlerinin toplumsal kompozisyonunda köklü bir değişiklik gerektirmeyecek şekilde tasarlanmalı ve uygulanmalıdır. Kamu kaynaklarınca gerçekleştirilen

restorasyon çalışmalarının sağladığı yararlardan tüm toplum kesimleri pay almalıdır.

g. Gerekli yasal ve yönetsel önlemler tüm ülkelerde güçlendirilmeli ve daha etkin kılınmalıdır.

h. Mimarlık veya tarih açısından önemli binaların ve yörelerin restorasyon, uygulama ve bakım giderlerinin karşılanmasına katkıda bulunmak için yerel yönetimlere parasal yardım sağlanmalı, aynı biçimde özel mülk sahiplerine de parasal destek ve devletten yardım sunulmalıdır.

i. Mimarlık mirası ancak, halk ve özellikle de genç kuşak onun değerini bilirse yaşayacaktır. Bu nedenle her düzeydeki eğitim programları bu konuya artan bir ilgi göstermek zorundadır.

j. Kamunun ilgisini uyandırmaya yardımcı olacak uluslararası, ulusal ve yerel bağımsız örgütler yöreklendirilmelidir.

k. Bugünün yeni yapıları yarının mirası olacağından, çağdaş mimarlığa yüksek kaliteli olması için her türlü çaba gösterilmelidir.

Avrupa Mimarlık Mirası Kartası'nda Bakanlar Komitesi'nin belirttiği gibi, üye devletlerin dayanışma ruhu içinde birbirini tutan politikalar izleyeceğini garanti altına almak Avrupa Konseyi'nin sorumluluğundadır. Bu nedenle tüm Avrupa ülkelerinde mimarlık ürünlerinin korunması için gösterilen aşamalar deneyim alışverişini özendirerek biçimde periyodik raporlar halinde sunulmalıdır.

Kongre hükümetleri, parlamentoları, ruhani ve kültürel kuruluşları, profesyonel enstitüleri, ticari, endüstriyel ve bağımsız birlikleri ve tüm vatandaşları bu bildirin hedeflerini tüm güçleriyle desteklemeye ve bunların uygulanmasını sağlamak için her türlü çabayı göstermeye çağırılmaktadır.

Avrupa'nın yeri doldurulmaz mimarlık mirası, şimdi ve gelecekte tüm halklarının yaşamlarının zenginleştirilmesi için ancak bu yolla yaşatılabilir.

Kongre tartışmalar sonucu ortaya çıkan sonuç ve önerilerini aşağıda sunmaktadır.

Yeni bir koruma politikası ve bütünleşik koruma uygulanmazsa, toplumumuz çok yakında geleneksel çevresini oluşturan yapı ve sit mirasının çoğunu yitirmiş olduğunu görecektir. Koruma bugün tarihi park ve bahçelerin yanı sıra, tarihi kentler, kentlerin eski mahalleleri ve geleneksel karakteri olan kent ve köyler için de gereklidir. Bu mimarlık ürünlerinin korunması en büyüğünden en alçak gönüllülerine kadar, günümüz yapılarını da unutmadan, kültürel değer taşıyan tüm yapıları çevreleriyle birlikte kapsayan geniş bir perspektif içinde görülebilir.

Mimarlık mirasının önemi ve onu koruma tartışmaları artık çok daha açıklıkla biliniyor. Ani toplumsal değişikliklere karşı bireylerin kimliklerini bulmalarına olanak veren çevreleri korumak, ya da yaşatmak zorundaysak, tarihsel sürekliliği korumamızın gerektiği kabul edilmelidir.

Çağdaş kent planlamasında eski kentlerin kentsel dokusunu karakterize eden insan ölçeğini, kapalı mekânları, işlevlerin etkileşimini ve toplumsal ve kültürel değişkenliği geri getirmek için bir çaba vardır. Fakat aynı zamanda eski yapıların korunmasının günümüz toplumunun ana ilgilerinden biri olarak kaynak tasarrufu ve israfın önlenmesine de katkıda bulunduğu farkına varılmıştır. Tarihi yapılara çağdaş yaşamın gerekleriyle ilişkili yeni işlevler verilebileceği gösterilmiştir. Dahası, koruma, yetenek ve becerilerini yaşatıp geleceğe aktarmak zorunda olan sanatçı ve yüksek nitelikli zanaatçılara da gereksinme yaratmaktadır. Mevcut yerleşmelerin iyileştirilmesi aynı zamanda, tarımsal alanlara daha az el uzatılmasına ve koruma politikasının çok önemli bir üstünlüğü olarak, nüfus hareketlerini önlemeye, ya da büyük ölçüde azaltmaya da yardımcı olur.

Tüm bu nedenlerle, mimarlık mirasının korunması için yapılan tartışmalar bugün her zamankinden daha güçlüdür. Bununla beraber sağlam ve kalıcı bir temele oturtulmalı ve böylece esaslı bir araştırma konusu haline getirilerek tüm eğitimsel ve kültürel gelişim programlarının parçası olmalıdır.

Mimarlık mirasının korunması kentsel ve bölgesel planlamanın baş hedeflerinden biridir. Mimarlık mirasının korunması, yakın geçmişte sık sık olduğu gibi, ikincil bir kaygı, ya da anlık eylemler gerektiren bir çalışma gibi ele alınmak yerine, kentsel ve bölgesel planlamanın bütünleyici bir parçası haline gelmelidir. Yani korumacılarla planlama sorumluları arasında sürekli bir diyalog kaçınılmazdır.

Plancılar tüm alanların aynı olmadığını ve bu nedenle de kendi özel niteliklerine göre ele alınmak zorunda olduklarının bilincinde olmalıdırlar. Mimarlık mirasının estetik ve kültürel değerlerinin gerektirdiklerinin bilinmesi eski mimarlık kompleksleri için özel hedef ve planlama kurallarının benimsenmesine yol açmalıdır.

Sıradan planlama yönetmeliklerini ve tarihsel yapıları koruma amaçlı özel kuralları, birbirine uyarlamaksızın, yalnızca birlikte uygulamak yeterli değildir. Gereken bütünleşmeyi olası kılmak için, çevrelerindeki koruma bölgelerini de belirleyerek, yapıların, mimarlık komplekslerinin ve sitlerin envanterlerini hazırlamak şarttır. Bu envanter, koruma değeri taşıyan yapı ve bölgelere kişilerin dikkatini çekmek amacıyla, özellikle de kent ve ülke planlamasından sorumlu bölgesel ve yerel yetkili

ve görevlilere ulaştırılmalıdır. Böyle bir envanter, mekân yönetimindeki esaslı bir niteliksel öge olarak koruma için gerçekçi bir temel oluşturacaktır.

Bölgesel planlama politikası, mimarlık mirasının korunmasını hesaba katmalı ve ona katkıda bulunmalıdır. Bu, özellikle nüfus azalmasını denetlemek ve dolayısıyla eski yapıların bozulmasını önlemek amacıyla, yeni etkinliklerin ekonomik çöküntü içinde bulunan bölgelerde yerleşmesini teşvik edebilir. Buna ek olarak, kent çevresindeki alanların gelişim kararları eski mahallelerin üzerindeki baskıyı hafifletecek bir biçimde yönlendirilebilir; burada ulaşım ve çalışma politikaları, birde kentsel etkinliklerin odak noktalarının daha iyi bir dağılımının sağlanması, mimarlık mirasının korunması üzerinde önemli bir etki oluşturabilir.

Kalıcı bir koruma politikasının eksiksiz gelişmesi yerel kültürlerin dikkate alınmasının yanısıra, geniş çaplı bir merkezden uzaklaştırma önlemi de gerektirir. Bu planlama kararının alındığı tüm düzeylerde (merkezi, bölgesel, yerel) koruma çalışmalarından sorumlu kişiler bulunması gerektiği anlamına gelir. Bununla birlikte, mimarlık mirasının korunması sadece uzmanlara ait bir konu olmamalıdır. Kamuoyu desteği şarttır. Halk eksiksiz ve yansız bilgi olarak, envanterlerin oluşturulmasından kararların hazırlanmasına kadar, işin her aşamasında gerçekten de rol almalıdır.

Son olarak, mimarlık mirasının korunması, niteliksel ölçütlere ve doğru oranlara hak ettiği önemi veren ve çok sık olarak kısa vadeli kaygılar, teknolojiye dar görüşlü bir yaklaşım, yani kısaca modası geçmiş bir bakışın hakim olduğu seçenek ve hedefleri bundan sonra reddedebilme olanağı sağlayacak olan yeni, uzun vadeli bir yaklaşım özelliği taşımak zorundadır.

Bütünleşik koruma yerel yetkililerin sorumluluğunu da kapsar ve yurttaşların katılımını gerektirir.

Yerel yetkililerin mimarlık mirasının korunmasında özel ve yaygın sorumlulukları olmalıdır. Bütünleşik koruma ilkelerini uygularken, kentsel ve kırsal topluluklardaki mevcut toplumsal ve fiziksel gerçeklerin sürekliliğini de hesaba katmak zorundadırlar. Gelecek geçmişin pahasına kurulamaz ve kurulmamalıdır.

İnsan yapısı çevreye akıllı, duyarlı ve ekonomik bir saygıyla yaklaşan böyle bir politikayı uygulamak için yerel yetkililer;

- kentsel ve kırsal dokuyu, onların yapısını, karmaşık işlevlerini, inşa edilmiş ve açık mekanların mimarlık ve mekânsal özelliklerini konu alan bir çalışmayı temel olarak kullanmalı;

- yapılara, onların karakterine, saygı göstermeyi ihmal etmeden çağdaş yaşamın gereklerine uyan işlevler vermeli; böylece yaşatılmalarını garanti altına almalı;
- (eğitimsel, yönetsel ve tıbbi) kamu hizmetlerinin gelişimi üzerinde yapılan uzun vadeli incelemelerin, aşırı boyutların bunların nitelik ve etkinliklerini zedelediğini gösterdiğini bilmeli;
- böyle bir politika için bütçelerin uygun bir bölümünü ayırmalıdır. Bu bağlamda, hükümetlerden özellikle bu cins amaçlar için ayrılmış kaynakların yaratılmasını istemelidirler. Bireylere ve çeşitli kuruluşlara yerel yönetimlerce verilen karşılıklı ve karşılıksız krediler onların katılımını ve parasal bağlantılarını canlandırmayı hedef almalıdır;
- mimarlık mirasını ilgilendiren her türlü konu ile uğraşmak üzere temsilciler atmalı;
- yapıların o sıradaki kullanıcılarıyla esas sahiplen arasında doğrudan doğruya bağlar kurulmasını sağlayacak özel, ticari olmayan acenteler kurmalı;
- restorasyon ve iyileştirme çalışmaları için gönüllü kuruluşların oluşumunu ve etkin işleyişini kolaylaştırmalıdır.

Yerel yönetimler, koruma planları ile ilgilenen grupların görüşlerini araştırmak için kullandıkları danışma tekniklerini geliştirmeli ve planlamanın ilk aşamalarından itibaren bu görüşleri hesaba katmalıdırlar. Halkı bilgilendirme çabalarının bir bölümü olarak, yerel yetkililerin kararlarını açıkça anlaşılır bir dil kullanarak halka sunmalı ve böylece yörede yaşayanlar bu kararların nedenlerini öğrenip, tartışıp değerlendirebilmelidirler. Halkın konuları birlikte inceleyebilmesine olanak veren toplantı yerleri sağlanmalıdır.

Bu politikanın bir parçası olarak, halk toplantıları, sergiler, halk oylamaları, iletişim araçlarının kullanımı gibi yöntemler ve tüm diğer uygun yöntemlerin uygulanması her zaman başvuru uygulamalar haline gelmelidir.

Gençlerin çevre sorunlarında eğitilmeleri ve koruma görevlerine katılmaları en önemli toplumsal gerekliliklerden biridir.

Gruplar ya da bireylerce ileriye sürülen tamamlayıcı öneri veya seçenekler, planlamacıya önemli bir katkı olarak düşünölmelidir. Yerel yönetimler birbirlerinin deneyimlerinden yararlanabilirler. Bu nedenle tüm kullanıma açık kurallardan yararlanarak sürekli bir bilgi alışverişi oluşturmalıdırlar.

Herhangi bir bütünlük koruma politikasının başarıya ulaşması toplumsal etkenlerin göz önüne alınmasına bağlıdır.

Bir koruma politikası aynı zamanda mimarlık mirasının toplumsal yaşamla bütünlüğü anlamına da gelir.

Gösterilecek koruma çabası, yalnızca yapıların kültürel değeriyle değil, onların kullanım değeriyle de ölçülmelidir. Bütünlük korumanın toplumsal sorunları ancak bu iki değerler grubu eş zamanlı olarak ele alınırsa halledilebilir.

Mimarlık mirasının bir bölümünü oluşturan bir yapı kompleksinin iyileştirilmesi, mevcut alt yapı üzerine yeni yapılaşmadan, ya da daha önce gelişmemiş bir alanda yeni bir kompleks yapılmasından daha ucuza gelebilir. Toplumsal sonuçları oldukça farklı olan bu üç çözümün maliyetleri karşılaştırıldığında, toplumsal maliyetleri gözden kaçırmamak önemlidir. Bunlar yalnızca mal sahipleri ve kiracıları değil, o bölgede canlılığı sağlayan ve koruyan zanaatkar, tüccar ve yüklenicileri de ilgilendirir.

Kamu yetkilileri restore edilmiş ve iyileştirilmiş bölgelerdeki sakinlerin artan kiralari ödeyememeleri, orayı terk etmek zorunda bırakılmaları gibi sonuçlar veren serbest piyasa yasalarını önlemek için, düşük maliyetli yerleşmelerde zaten yaptıkları gibi, ekonomik etkenlerin etkisini azaltmak üzere araya girmelidirler. Parasal müdahaleler, kira üst sınırlarının sabitleştirilmesiyle bağlantılı olarak mal sahiplerine yapılacak restorasyon giderleri yardımı ile, eski ve yeni kiralari arasındaki farkı tümüyle, ya da kısmen karşılayacak biçimde kiracılara yapılacak para yardımı arasında bir denge oluşturmayı hedef almalıdır.

Halkın programların hazırlanmasına katılmasına olanak tanımak için, onlara bir yandan korunacak yapıların tarihsel ve mimari değerini anlatarak, diğer yandan da sürekli ve geçici yeniden yerleşme konusunda tüm ayrıntıları vererek durumu anlamaları için gerekli gerçekler ortaya konmalıdır.

Bu katılım en önemlisidir çünkü iş artık birkaç öncelikli yapının restore edilmesi değil bölgelerin tümüyle iyileştirilmesi olayıdır. İnsanların kültürle ilgilenmesini sağlamaya yönelik bu pratik yöntem, hatırı sayılır bir toplumsal yarar getirecektir.

Bütünlük koruma yasal ve yönetimsel önlemler alınmasını gerektirir.

Mimari miras kavramı yavaş yavaş tarihsel tek yapıdan kentsel ve kırsal mimarlık komplekslerine ve daha yakın tarihi mimarlık eserlerine doğru genişletildiği için, yönetimsel kaynaklarda bir artışla bağlantılı olarak geniş kapsamlı bir yasal reform yapılması etkili eylemin ön koşulu olmuştur.

Bu reform, bölgesel planlama yasalarını mimarlık mirasının korunması ile ilgili yasalarla birlikte uygulama gerekliliği ile yönlendirilmelidir. Bu sonucusu (koruma yasaları), mimarlık mirasının ve bütünlük koruma hedeflerinin yeni bir tanımını getirmelidir.

Bunlara ek olarak, aşağıdaki konulara ilişkin özel işlemler tasarlamak zorundadır:

- Mimari komplekslerin saptanıp, çizimlerinin yapılması;
- koruyucu dış bölgelerin ve bunların içinde geçerli olan ve halkı ilgilendiren kısıtlamaların belirlenmesi;
- bütünlük koruma şemalarının hazırlanması ve bunların gerektirdiklerinin planlama politikaları içine alınması;
- projelerin onaylanması ve işi yürütmek için yetki alınması.

Bunlara ek olarak, gerekli yasal hazırlıklar yapılarak aşağıdaki maddeler gerçekleştirilmelidir:

- kentsel planlama için sağlanan bütçe kaynaklarının iyileştirme ve yeni gelişme arasında dengeli olarak paylaşılacağını garantilemek;
- eski bir yapıyı iyileştirmeye karar veren yurttaşlara en azından yeni yapılaşma için yararlandıkları kadar parasal destek vermek;
- devlet ve kamu yetkililerinin parasal destek sistemini yeni bütünlük koruma politikasının ışığında yeniden gözden geçirmek.

Yapı yasa, yönetmelik ve kurallarının uygulaması, olabildiğince bütünlük koruma gerekliliklerini karşılayacak şekilde gevşetilmelidir.

Yetkililerin çalışma kapasitesini arttırmak için yönetimin yapısını yeniden gözden geçirerek kültür mirasından sorumlu departmanların uygun düzeylerde örgütlendiğini ve yeterli sayıda nitelikli personelle gerekli bilimsel, teknik ve parasal kaynakların onların emrine verildiğini garanti altına almak şarttır.

Bu departmanlar yerel yetkililere yardım etmeli, bölge planlama bürolarıyla işbirliği yapmalı ve kamu özel kuruluşlarıyla sürekli ilişki içinde olmalıdırlar.

Bütünlük koruma uygun parasal araçların varlığını gerektirir.

Tüm ülkelerde uygulanabilecek bir parasal politikayı tanımlamak ya da planlama sürecindeki farklı önlemlerin sonuçlarını değerlendirmek, bunların karşılıklı yankıları nedeniyle zordur.

Dahası, bu sürecin kendisine toplumun güncel yapısından doğan dış etkenler hakimdir.

Her devletin kendi parasal yöntem ve araçlarını gözden geçirmesi uygundur. Yine de Avrupa'da korumaya ayrılmış parasal kaynakları yeterli olan çok az ülke olduğu kesinlikle söylenebilir. Hiçbir Avrupa ülkesinin bir bütünleşik koruma politikasının ekonomik gereklerini yerine getirecek ideal yönetsel işleyişe henüz sahip olmadığı da açıkça ortadadır.

Bütünleşik korumanın ekonomik sorunlarını çözebilmek için şu etken önemlidir: yeni yapıların çevreleriyle uyum içinde olmalarını sağlayacak bazı hacimsel ve boyutsal (yükseklik, arazi kullanım katsayısı vb.) kısıtlamalar getirecek bir yasa hazırlamak.

Planlama yönetmelikleri, artan yoğunlukları caydırıcı rol oynamalı ve yeni gelişme yerine iyileştirme çalışmalarını özendirmelidir.

Koruma programlarının baskılarından kaynaklanan fazla maliyeti belirleyecek yöntemler gözden geçirilmelidir. Olanak olduğunca, bu restorasyon çalışmasını yürütmek zorunda olan mal sahiplerinin fazla maliyeti (ne fazlasını, ne eksikliğini) karşılayabilmelerine yardım etmek için yeterli kaynaklar bulunmalıdır.

Eğer fazla maliyeti karşılayacak böyle bir yardım sistemi kabul edilirse, tabii ki, bu yararın vergilendirilmeyle azaltılmasına da özen göstermek gerekecektir. Aynı ilke, tarihsel ve mimari önem taşıyan yıpranmış yapı topluluklarına da uygulanmalıdır. Bu toplumsal dengenin yeniden kurulmasını sağlayacaktır.

Yeni yapılara sağlanan para ve vergi kolaylıkları, aynı oranda eski yapıların bakım ve korunumu için de sağlanmalıdır. Daha önce fazla maliyet karşılığında ödenmiş bir yardım varsa tabii ki gösterilecek kolaylık daha az olacaktır.

Yetkililer, yerel yetkililere, ya da kâr amacı gütmeyen kuruluşlara gerekli parayı sağlayarak döner sermayeler kurmalı ve onları özendirmelidir. Bu özellikle, bu cins programların böyle çekici bir mal varlığı karşısındaki yüksek talepten doğan değer artışları yoluyla kısa, ya da uzun vadede kendini finanse edebilir hale gelebileceği bölgelerde uygulanabilir.

Yine de, tüm özel parasal kaynakları özellikle de endüstriden gelenleri teşvik etmek çok önemlidir. Sayısız özel girişim, ulusal ya da yerel düzeydeki yetkililerle birlikte oynayabilecekleri yararlı rolü ortaya koymuştur.

Bütünleşik koruma restorasyon ve iyileştirme yöntem ve teknikleri daha iyi araştırılmalı ve kapsamı genişletilmelidir.

Önemli tarihi kompleksler için geliştirilmiş olan özel teknikler bundan böyle daha az sanatsal üstünlüğe sahip olan birçok yapı ve komplekste de uygulanmalıdır.

Geleneksel yapı malzemelerinin bulunabilmesi ve geleneksel zanaat ve tekniklerin kullanımının sürdürülmesini garanti altına alacak adımlar atılmalıdır.

Mimarlık mirasının sürekli bakımının yapılması, uzun vadede masraflı iyileştirme işlemlerini önleyecektir.

Her iyileştirme şeması uygulanmaya başlanmadan önce iyice incelenmelidir. Aynı zamanda malzeme ve tekniklerle ilgili kapsamlı bir belge toplama çalışması ve giderlerin bir analizi yapılmalıdır. Bu belgeler toplanıp uygun merkezlerde bulundurulmalıdır.

Koruma için kullanılan yöntem ve tekniklerin bir katalogunu derlemek için araştırmaya girilmeli, bu amaçla bilimsel kurumlar oluşturulmalı ve bunlar aralarında yakın bir işbirliği içinde bulunmalıdır. Bu katalog hazır bulundurulmalı ve restorasyon ve iyileştirme uygulamalarının düzeyini yükseltmek isteyenlere dağıtılmalıdır.

Nitelikli personel üretmek için daha iyi eğitim programlarına esaslı bir gereksinme vardır. Bu programlar, esnek, çok disiplini kapsayan nitelikte olmalı ve yerinde uygulamaya yönelik deneyim kazanılabilecek kursları da içermelidir.

Bilgi, deneyim ve eğitilen elemanların uluslararası değişimi, tüm ilgili personelin eğitimi için gerekli bir öğedir.

Bu, koruma programları hazırlamak için gerekli planıcı, mimar, teknisyen ve zanaatçı birikimini yaratmaya ve yok olma tehlikesi içinde olan restorasyon çalışmalarına özgü zanaatçıların yaşatılacağını garanti altına almaya yardımcı olmalıdır.

Nitelik kazanma, çalışma koşulları, ücret, iş güvenliği ve toplumsal statü fırsatları, gençlerin restorasyon ve iyileştirme çalışmalarıyla bağlantılı disiplinleri seçip sürdürmelerini sağlayacak kadar çekici olmalıdır.

Bunun yanısıra, tüm düzeylerdeki eğitim programlarından sorumlu olan yetkililer, gençlerin ilgisini koruma disiplinlerine çekmek için çaba göstermelidirler.

Mimarlar Odası 1989 yıllığından alınmıştır.

EK A.2. VENEDİK TÜZÜĞÜ (1964)

Tanımlar:

Madde 1- Tarihi anıt kavramı sadece bir mimari eseri içine almaz, bunun yanında belli bir uygarlığın, önemli bir gelişmenin, tarihi bir olayın tanıklığını yapan kentsel ya da kırsal bir yerleşmeyi de kapsar. Bu kavram yalnız büyük sanat eserlerini değil, ayrıca zamanla kültürel anlam kazanmış daha basit eserleri de kapsar.

Madde 2- Anıtların korunması ve onarımı için, mimari mirasın incelenmesine ve korunmasına yardımcı olabilecek bütün bilim ve tekniklerden yararlanılmalıdır.

Amaç:

Madde 3- Anıtların korunmasında ve onarılmasındaki amaç, onları bir sanat eseri olduğu kadar, bir tarihi belge olarak da korumaktır.

Koruma:

Madde 4- Anıtların korunmasındaki temel tutum korumanın kalıcı olması, sürekliliğinin sağlanmasıdır.

Madde 5- Anıtların korunması, her zaman onları herhangi bir yararlı toplumsal amaç için kullanmakla kolaylaştırılabilir. Bunun için bu tür bir kullanma arzu edilir, fakat bu nedenle yapının planı, ya da bezemeleri değiştirilmemelidir. Ancak bu sınırlar içinde yeni işlevin gerektirdiği değişiklikler tasarlanabilir ve buna izin verilebilir.

Madde 6- Anıtların korunması, ölçeği dışına taşmamak koşuluyla çevresinin de bakımını içine almalıdır. Eğer geleneksel ortam varsa, olduğu gibi bırakılmalıdır. Kütle ve renk ilişkilerini değiştirecek hiçbir yeni eklentiye, yok etmeye ya da değiştirmeye izin verilmemelidir.

Madde 7- Bir anıtın tanıklık ettiği tarihin ve içinde bulunduğu ortamın ayrılmaz bir parçasıdır. Kültür varlığının tümünün, ya da bir parçasının başka bir yere taşınmasına - anıtın korunması bunu gerektirdiği, ya da çok önemli ulusal veya uluslararası çıkarların bulunduğu durumlar dışında - izin verilmemelidir.

Madde 8- Anıtın tamamlayıcı öğeleri sayılan heykel, resim gibi süslemeler, ancak bunları korumanın başka çaresi yoksa yerlerinden kaldırılabilir.

Onarım:

Madde 9- Onarım uzmanlık gerektiren bir iştir. Amacı, anıtın estetik ve tarihi değerini korumak ve ortaya çıkarmaktır. Onarım kendine temel olarak aldığı özgün malzeme ile güvenilir belgelere saygıyla bağlıdır. Faraziyenin başladığı yerde onarım durmalıdır; yapılması gerekli herhangi bir eklemenin mimari kompozisyondan farkı anlaşılabilir ve gününün damgasını taşımalıdır. Herhangi bir onarım işine başlamadan önce ve bittikten sonra, anıtın arkeolojik ve tarihi bir incelemesi yapılmalıdır.

Madde 10- Geleneksel tekniklerin yetersiz kaldığı yerlerde, koruma ve inşaa için bilimsel verilerle ve deneylerle geçerliliği saptanmış herhangi çağdaş bir teknik kullanılarak anıt sağlanabilir.

Madde 11- Anıta mal edilmiş farklı dönemlerin geçerli katkıları saygı görmelidir; zira onarımın amacı üslup birliği değildir. Bir anıt üst üste çeşitli dönemlerin izlerini taşıyorsa, alttaki dönemleri açığa çıkarmak ancak bazı özel durumlarda yok edilen malzemenin önemi azsa, açığa çıkarılan malzeme büyük tarihi, arkeolojik ya da estetik değer taşıyorsa ve korunma durumu böyle bir davranışı gerekli gösterecek kadar iyi ise haklı çıkarılabilir. İlgili unsurların öneminin değerlendirilmesi ile ilgili yargıyı ve neyin yok edileceği üzerinde kararı vermek, sadece bu işi üzerine almış kimseye bırakılamaz.

Madde 12- Eksik kısımlar tamamlanırken, bütünle uyumlu bir şekilde bağdaştırılmalıdır; fakat bu onarımın, aynı zamanda sanatsal ve tarihi tanıklığı yanlış bir biçimde yansıtmaması için, özgünden ayırt edilebilecek bir şekilde yapılması gereklidir.

Madde 13- Eklemelere, ancak yapının ilgi çekici bölümlerine, geleneksel konumuna, kompozisyonuna, dengesine ve çevresiyle olan bağıntısına zarar gelmediği durumlarda izin verilebilir.

Tarihi Yerler:

Madde 14- Anıtın buldukları yerler, bütünlüğün korunması, sağlıklı kılınıp, yaşanır şekilde ortaya konması için özel bir dikkat gerektirir. Böyle yerlerde yapılacak koruma ve onarım çalışmalarında, daha önceki maddelerde açıklanan ilkelerden esinlenmelidir.

Kazılar:

Madde 15- Kazılar 1956 yılında UNESCO tarafından kabul edilmiş arkeolojik kazılarda uygulanması istenilen uluslararası ilkelerle tanımlanan kararlara ve bilimsel standartlara uygun olarak yapılmalıdır.

Yıkıntılar korunmalı, mimari unsurların ve buluntuların sürekli olarak korunması için gerekli önlemler alınmalıdır. Bundan başka, kültür varlığının anlaşılmasını kolaylaştıracak ve anlamını hiç bozmadan açığa çıkartacak her çareye başvurulmalıdır.

Bütün yeniden inşa işlemlerinden peşinen (a priori) vazgeçilmelidir. Yalnız *anastylosis*'e, yani mevcut fakat birbirinden ayrılmış parçaların bir araya getirilmesine izin verilebilir. Birleştirmede kullanılan madde her zaman ayırt edilebilecek bir nitelikte olmalı ve bu, anıtın korunmasını sağlamak ve eski haline getirmek için mümkün olduğunca az kullanılmalıdır.

Yayın:

Madde 16- Bütün koruma, onarım ve kazı işlerinde her zaman çizim ve fotoğraflarla açıklık kazanmış çözüm getirici ve eleştirici raporlar halinde kesin belgeler hazırlanmalıdır.

Temizlemenin, sağlamlaştırmanın, yeniden düzenlemenin ve birleştirmenin her safhası -çalışma sırasında ortaya çıkan, tanımlanmış biçimsel ve teknik özellikler göz önünde tutularak- raporda gösterilmelidir. Bu belgeler bir resmi kurumun arşivine konmalı ve araştırmacılar bundan yararlanabilmelidir. Bu raporların yayınlanması tavsiye edilir.

Prof. Dr. Cevat Erder'in çeviri metni alınmıştır.

EK A.3. CARTA DEL RESTAURO (1931)

İtalya'da ulusal bir sorun derecesine yükselen anıt restorasyonu konusunda uyulması zorunlu kurallar üzerine eğilen Eski Eserler ve Güzel Sanatlar Yüksek Kurulu, bilim, sanat ve tekniği birleştiren bu tür çalışmalarda ülkenin tartışılmaz üstünlüğünü korumak ve mükemmelleştirmek gereğinin bilincinde olarak;

Kazıyla birlikte yürütülsün, yürütülmesin her restorasyon işleminin hasarlı parçaları sağlamaştırmak; müzelerde ve arşivlerde korunanlardan daha az değerli olmayan, taşa işlenmiş sanat ve tarih belgelerinin tümünü incelemek, sonuçları sanat ve yapım tarihine yeni, beklenmedik bulgular kazandırabilecek titiz araştırmalara olanak sağlamak gibi çok yönlü ve ciddi sorumlulukları içerdiğine; v bu nedenle acelecilik, uygulama kolaylığı ve duygusallık nedenlerinden hiçbirinin, eksikleri olan, sürekli ve yeterli denetimi yapılmayan, belirlenen ölçütlere uymayan uygulamalara yol açmamasına ve bu ilkelerin başta anıtların incelenmesi ve korunmasıyla görevli genel müdürlük (Soprintendenza) olmak üzere hem özel sektör, hem kamu kuruluşlarınca uygulanması gereğine inanmaktadır.

Restorasyon işleminde, farklı kurumların görüşleri, kısmen de olsa, birleştirilmeli, bir görüş diğerini etkisiz kılmamalıdır. Başka bir deyişle, tarihçinin anıtı oluşturan farklı dönemlerin hiçbirinin yok edilmemesi, bilim adamlarını yanıltacak eklemelerin yapılmaması ve analitik araştırmalar sırasında günüşiğine çıkan malzemenin dağıtılmaması istekleri, mimari anıtı bir sanatsal işlemlerle ilişkilendirmek ve mümkün olduğunda (bu üslup işbirliğiyle karıştırılmamalıdır) bir anlatım birliğine getirme yaklaşımı, kentlilerin kendi görüş, anı ve özelemleriyle kent ruhundan kaynaklanan arzuları ve son olarak yönetim kuralları ile kullanıma ilişkin kaçınılmaz taleplerin dikkate alınması gerekir.

Bu alandaki otuz seneye aşkın bir süredir yapılan çalışmaları başarılı sonuçlarında bir restorasyon kuramını geçerli kılacak ve netleştirecek somut

öğretiler bütününün çıkarılabileceğini ve bundan böyle bu kuramın Yüksek Kurul'un görüşmelerinde ve antikite-ortaçağ-çağdaş sanat yapıtlarından sorumlu yetkililerin(Soprintendenze) çoğunluğunun kararlarında esas alınması gerektiğini ortaya çıkarmıştır. Uygulamalarla onaylan bu kuramın temel kuralları şöyle sıralanabilir:

Madde 1- Herşeyden önce, anıta, çökme ve aşınmalardan ötürü kaybettiği dayanıklılığı ve zamana karşı direnme gücünü yeniden kazandırmaya yönelik sürekli bakım ve sağlamlaştırma çabalarına önem verilmesi gerekir.

Madde 2- Sanatsal nedenler veya mimari bütünlük sağlama kaygısından kaynaklanan restorasyon sorunları tarihi ilke ve ölçütlerle sıkı sıkıya bağlıdır; bir anıtın bütünlenmesi birtakım varsayımlara değil, anıtın sağladığı kesin verilere ve büyük ölçüde anıtın özgün öğelerine dayandığı takdirde gündeme gelebilir.

Madde 3- Artık kullanılmayan ve geçmiş uygarlıklara ait anıtlarda, örneğin antik dönem eserlerinde, her tür bütünlemeden kaçınılmalıdır. Böyle yapılarda ancak anastilosis, yani kalıntının genel çizgilerini ortaya çıkarmak ve korunmasını sağlamak amacıyla, mümkün olan en az ek ve nötr malzeme ile dağılmış parçaların birleştirilmesi işlemi söz konusu olabilir.

Madde 4- Yaşayan, yani ayakta duran anıtlara, yalnızca özgün işlevinden çok uzak olmayan ve binada gerekli uyarlamaların önemli hasara neden olmayacak şekilde yapılabileceği yeni kullanır verilmesi kabul edilebilir.

Madde 5- Hangi döneme ait olursa olsun, sanat değeri ve tarihi anısı olan tüm öğeler korunmalıdır, üslup birliği veya yapıyı ilk tasarımına döndürme kaygılarıyla bu öğelerden bazılarının dışlanmasına yönelik bir tutum kabul edilemez. Ancak pencere ve kolonatlara sonradan yapılmış dolgular gibi, önemsiz ve anlamı olmayan, gereksiz değişikliklere neden olan kısımlar ortadan kaldırılabilir. Bunlarla ilgili değerlendirme ve ortadan kaldırma kararları sağlıklı temellere dayanmalı; yalnız restorasyon projesi müellifinin kişisel görüşüne bırakılmamalıdır.

Madde 6- Anıta ve geçirdiği dönemlere olduğu kadar çevresine de saygılı olunmalıdır. Anıtın çevresindeki yapılar yıkılarak uygunsuz bir biçimde yalnız

bırakılmasına veya çevresinin niteliği, kütlesi, rengi, üslubu ile rahatsız edici yapılarla sarılmasına engel olunmalıdır.

Madde 7- Eğer bir anıtı sağlamlaştırmak, kısmi veya tam olarak bütünlemek amacıyla, ya da yeniden kullanım nedeniyle ekler yapılması gerekirse, uyulması gereken temel koşul yeni öğelerin en azda tutulmaları, yalın ve yapısal düzeni yansıtır karakterde olmalarıdır benzer üslupta bir ek ancak yapının mevcut çizgilerini devam ettirmek ve bezemeden arınmış geometrik anlatımlar söz konusu olduğunda kabul edilebilir.

Madde 8- Ekler kesin ve açık olmalı ve özgünden farklı malzeme kullanılarak veya bezemesiz bir çerçeveye sınırlandırılarak, ya da damga veya yazıtla belirtilmelidir. Bir restorasyon asla onu inceleyenleri yanıltacak veya tarihi bir belgeyi değiştirecek şekilde yapılmamalıdır.

Madde 9- Bir anıtın taşıyıcı sistemini güçlendirmek veya kütlesini bütünlemek için eski yapım yöntemleriyle amaca ulaşılmazsa, çağdaş tekniklerin kullanılması uygun olabilir. Aynı biçimde, basit ya da karmaşık tüm yıpranmış strüktürleri ayakta tutabilmek için çeşitli bilimlerin katkıda bulunmaya çağırılması gerekir. Böylece bilime dayanmayan yöntemler yerlerini bilimsel olanlara bırakmak zorundadır.

Madde 10- Antik eserlerin gün ışığına çıkarıldığı kazı ve araştırmalarda, topraktan çıkan kalıntıların düzenlenmesi ve in-situ bırakılacak olan sanat eserlerinin sürekli olarak korunması çabalarını kapsayan “kurtarma” çalışması derhal ve sistemli bir şekilde gerçekleştirilmelidir.

Madde 11- Kazılarda olduğu gibi, anıtların restorasyonunda da önemli koşullardan biri, çalışmalar sırasında bir günlük tutularak çizim ve fotoğraflarla sağlıklı bir belgeleme yapılmasıdır. Böylece anıtın biçim ve strüktürüne ilişkin bütün ayrıntılar, bütünleme, temizleme ve yenilemenin bütün aşamaları kalıcı ve güvenli olarak kaydedilmiş olur.

Eski Eserler ve Güzel Sanatlar Yüksek Kurulu her anın ve her restorasyonun aşamalarının kendine özgü sorunlar ortaya koyduğu çok güç ve karmaşık durumlarda, genel kuralların gözden geçirilip, tartışılarak tamamlanmasını ve zenginleştirilmesini gerekli görmekte, bu nedenle aşağıdaki istekleri dile getirmektedir:

- a. İster özel kişiler, ister resmi makamlar, ister Soprintendenza tarafından yürütülüyor olsun, sıradan onarım işlerinin dışında kalan tüm restorasyon çalışmalarından önce, ilke olarak Yüksek Kurul'un görüşü alınmalıdır.
- b. Her yıl Roma'da yetkililerin karşılaştıkları sorunları meslektaşlarının ilgisine sunmalarına ve çözüm önerilerini açıklamalarına olanak veren dostça bir toplantı düzenlenmelidir (Bu toplantıların tutanakları Milli Eğitim Bakanlığı'nın Bolletino d'Arte dergisinde yayınlanabilir).
- c. Yukarıda sözü edildiği gibi, restorasyon sırasında düzenli olarak günlük tutulması ve bunların korunması zorunlu olmalı ve mümkün olursa bunlardan elde edilecek analitik veri ve bilgilerin tıpkı kazılar için yapıldığı gibi bilimsel yayına dönüştürülmesine özen gösterilmelidir.

İtalyanca metnin çevirisi Doç. Dr. Aygül Ağır tarafından yapılmıştır.

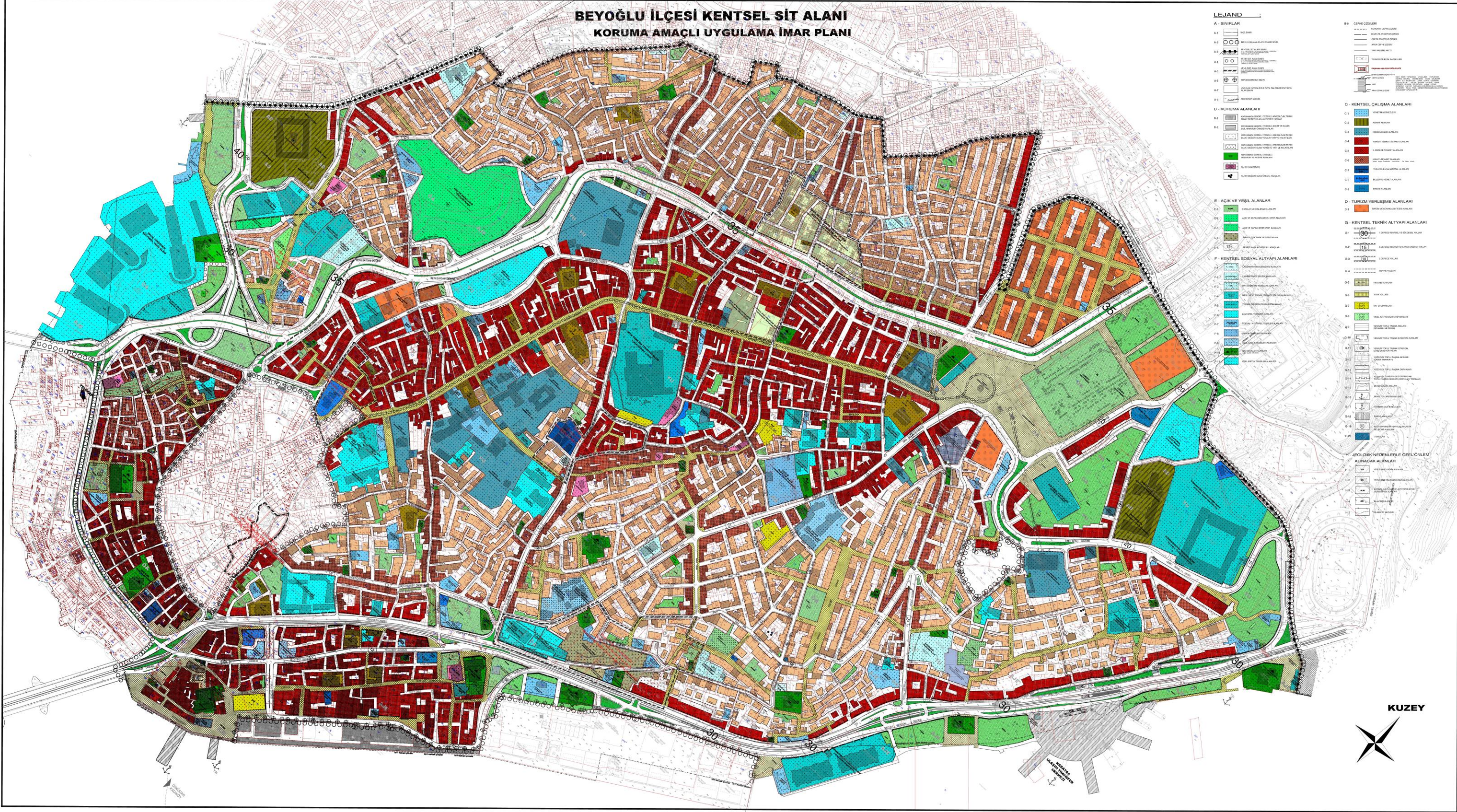
EK B. BEYOĞLU İLÇESİ KORUMA AMAÇLI UYGULAMA İMAR PLANI
1/5000

BEYOĞLU İLÇESİ KENTSEL SİT ALANI
KORUMA AMAÇLI UYGULAMA İMAR PLANI

LEJAND

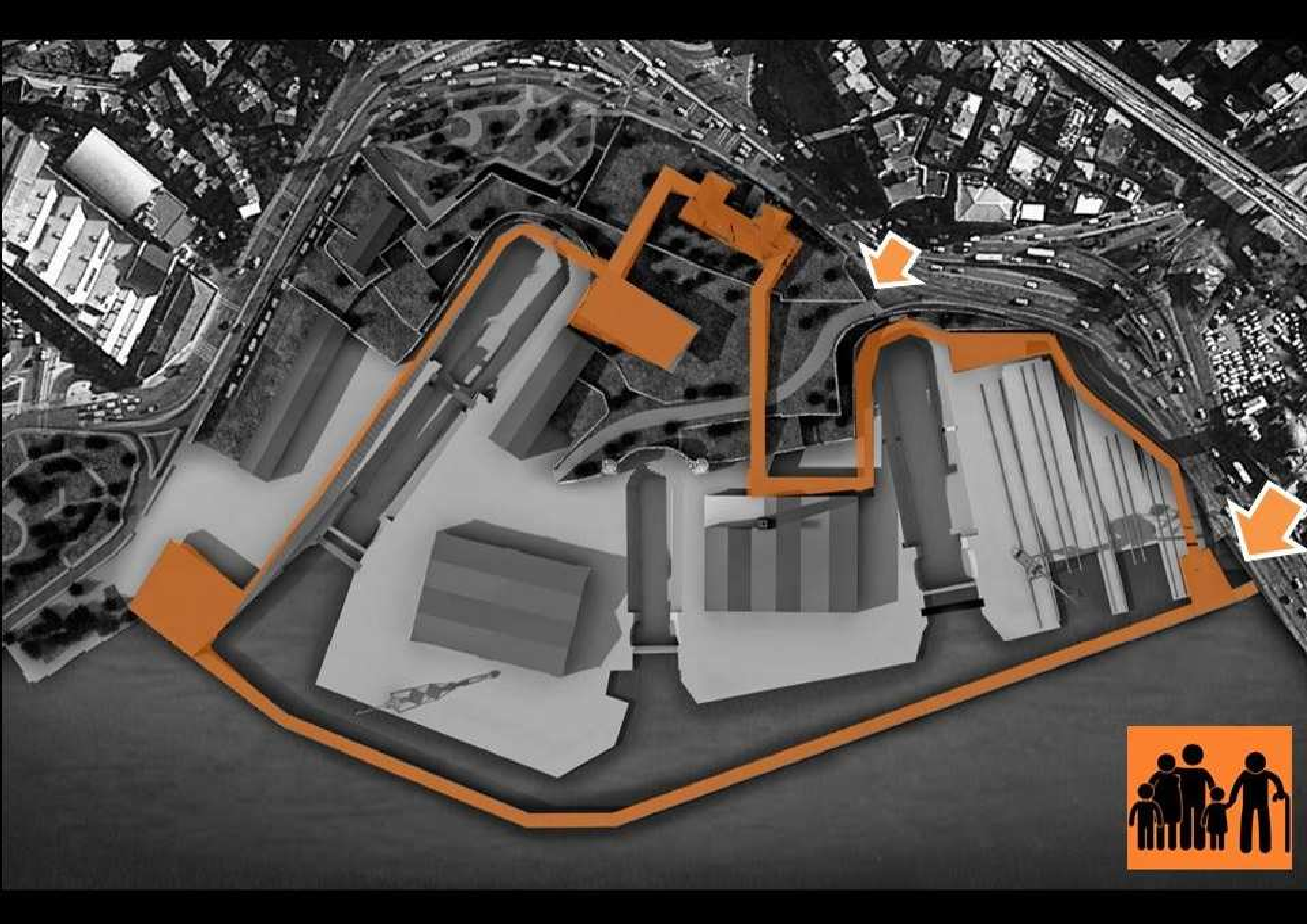
A - SINIRLAR	B - KORUMA ALANLARI	E - AKIK VE YEŞİL ALANLAR	F - KENTSEL SOSYAL ALTYAPI ALANLARI	G - KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H - ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.1. KENTSEL SINIR	B.1. KENTSEL SİT ALANI	E.1. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.1. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.1. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.1. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.2. KENTSEL SINIR	B.2. KENTSEL SİT ALANI	E.2. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.2. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.2. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.2. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.3. KENTSEL SINIR	B.3. KENTSEL SİT ALANI	E.3. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.3. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.3. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.3. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.4. KENTSEL SINIR	B.4. KENTSEL SİT ALANI	E.4. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.4. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.4. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.4. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.5. KENTSEL SINIR	B.5. KENTSEL SİT ALANI	E.5. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.5. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.5. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.5. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.6. KENTSEL SINIR	B.6. KENTSEL SİT ALANI	E.6. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.6. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.6. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.6. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.7. KENTSEL SINIR	B.7. KENTSEL SİT ALANI	E.7. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.7. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.7. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.7. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.8. KENTSEL SINIR	B.8. KENTSEL SİT ALANI	E.8. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.8. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.8. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.8. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.9. KENTSEL SINIR	B.9. KENTSEL SİT ALANI	E.9. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.9. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.9. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.9. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.10. KENTSEL SINIR	B.10. KENTSEL SİT ALANI	E.10. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.10. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.10. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.10. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.11. KENTSEL SINIR	B.11. KENTSEL SİT ALANI	E.11. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.11. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.11. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.11. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.12. KENTSEL SINIR	B.12. KENTSEL SİT ALANI	E.12. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.12. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.12. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.12. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.13. KENTSEL SINIR	B.13. KENTSEL SİT ALANI	E.13. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.13. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.13. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.13. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.14. KENTSEL SINIR	B.14. KENTSEL SİT ALANI	E.14. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.14. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.14. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.14. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.15. KENTSEL SINIR	B.15. KENTSEL SİT ALANI	E.15. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.15. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.15. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.15. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.16. KENTSEL SINIR	B.16. KENTSEL SİT ALANI	E.16. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.16. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.16. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.16. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.17. KENTSEL SINIR	B.17. KENTSEL SİT ALANI	E.17. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.17. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.17. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.17. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.18. KENTSEL SINIR	B.18. KENTSEL SİT ALANI	E.18. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.18. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.18. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.18. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.19. KENTSEL SINIR	B.19. KENTSEL SİT ALANI	E.19. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.19. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.19. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.19. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR
A.20. KENTSEL SINIR	B.20. KENTSEL SİT ALANI	E.20. ÖZEL YEŞİL ALAN	F.20. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	G.20. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI	H.20. ÇOCUK NERVALETLİK ÖZEL ÖLÇÜM ALINACAK ALANLAR

KUZEY



EK C. HALIÇ TERSANESİ BİLİNÇ PLATFORMU PROJESİ GÖRSELLERİ



























ÖZGEÇMİŞ

Esin SARIMAN ÖZEN, 04.06.1984'de İstanbul'da doğdu. Lise eğitimini Beşiktaş Atatürk Anadolu Lisesi'nde tamamladı ve 2002 senesinde Haliç Üniversitesi Mimarlık Bölümü'ne girdi, 2006 yılında mezun oldu. Mezun olduktan sonra özel bir tasarım ofisinde 10 ay süreyle görev aldı. Diğer yandan lisansüstü çalışmalarına 2007 senesinde Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi İç Mimarlık Bölümü'nde başladı. Lisansüstü çalışmalarını belli bir seviyeye ilerlettikten sonra profesyonel yaşamına farklı bir yön vererek Haliç Üniversitesi Mimarlık Bölümü'nde araştırma görevlisi olarak göreve başladı. Bu üniversitedeki görevini 2008 yılının sonuna dek sürdürdü ve sene sonunda lisansüstü öğrenimine devam ettiği Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi İç Mimarlık Bölümü'nde araştırma görevlisi olarak çalışmaya başladı. Lisans eğitimine başladığı 2002 yılından 2014 yılına dek lisans ve lisansüstü çalışmalarında çeşitli ulusal ve uluslararası pek çok çalıştay ve sempozyuma katıldı, düzenleme kurulunda görev aldı. Haziran 2010'da yüksek lisans öğrenimini tamamladıktan sonra hemen akabindeki dönemde doktora çalışmasına aynı anabilim dalında başladı. Halen aynı kurumda araştırma görevlisi olarak çalışmalarına devam etmektedir.