

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

**ENDÜSTRİ MİRASININ DÖNÜŞÜMÜNÜN
“TÜKETİM VE MİMARLIK” ARAKESİTİNDE
DEĞERLENDİRİLMESİ: HALIÇ KIYI BÖLGESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimar Duygu ÇOBAN

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Sorunları Programı

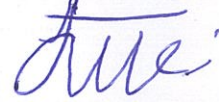
Tez Danışmanı: Doç. Dr. İmre ÖZBEK EREN

MAYIS 2015

Duygu ÇOBAN tarafından hazırlanan ENDÜSTRİ MİRASININ DÖNÜŞÜMÜNÜN
“TÜKETİM VE MİMARLIK” ARAKESİTİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ; HALIÇ
KIYI BÖLGESİ adlı bu tezin yüksek lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Doç. Dr. İmre Özbek EREN

Tez Yöneticisi

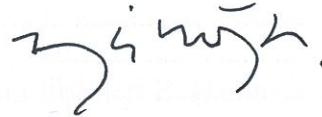


Bu çalışma, jürimiz tarafından Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen
Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Sorunları
Programında Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan: : Doç. Dr. İmre ÖZBEK EREN



Üye : Doç. Dr. Ayşen CİRAVOĞLU



Üye : Doç. Dr. Erbatur ÇAVUŞOĞLU



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

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iv
SUMMARY	v
ÖNSÖZ.....	vi
ÇİZELGE LİSTESİ.....	vii
ŞEKİL LİSTESİ.....	ix
KISALTMALAR LİSTESİ	xi
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı	4
1.2. Çalışmanın İçeriği ve Yöntemi	6
2. KÜLTÜREL MİRAS KAPSAMINDA ENDÜSTRİ MİRASI.....	11
2.1. Kültürel Miras ve Endüstri Mirası Kavramı	12
2.2. Endüstri Mirasının Korunması	17
2.2.1. Endüstri Mirasını Koruma Amacıyla Kurulan Örgütler ve Kurumsal Yaklaşımlar	18
2.2.2. Endüstri Mirasını Koruma Değeri ve Koruma Yöntemleri	21
2.3. Endüstri Mirasının Yeniden İşlevlendirilmesinde Farklı Yaklaşımlar	27
2.4. Bölüm Sonucu	30
3. “TÜKETİM” BAĞLAMININ KENT VE MİMARLIKTAKİ YANSIMALARI.....	32
3.1. Tüketim ve Tüketim Toplumu Kavramı	32
3.2. Tüketim Aracı Olarak Kent ve Mimarlık	37
3.2.1. 1980 Öncesi Kent Mekanının Üretim İlişkileri Bağlamında Dönüşümü; Fordist Dönem	38
3.2.2. 1980 Sonrası Post-fordist Dönem ve Neoliberal Politikaların Kent Mekanındaki İzleri	41
3.3. Bölüm Sonucu ve “Tüketim-Mimarlık” Arakesitinde Öne Çıkan Kavramlar	46
4. ENDÜSTRİYEL MİRAS ALANLARINA İLİŞKİN DÖNÜŞÜM PROJELERİ: AVRUPA’DAN ÜÇ ÖRNEK	52
4.1. “Tüketim Aracı” Olarak Endüstri Mirasının Dönüşümü ve Dönüşümün Mekansal İzdüşümleri	52
4.1.1. Meta Olarak Kent Mekanı.....	56
4.1.2. “Tüketim Nesnesi” Olarak Endüstri Mirası	60
4.1.3. Yeniden İnşa Edilen Kent Kimliği	65
4.1.4. Toplumsal ve Mekansal Yeniden Yapılanma; Soylulaştırma	67

4.2. Dönüşüm Uygulamaları; Avrupa'dan Üç Örnek	72
4.2.1. Ruhr Havzası ve IBA Emscher Parkı Projesi, Almanya	73
4.2.2. Londra Docklands Liman Bölgesi, İngiltere	83
4.2.3. Venedik Tersanesi, İtalya	92
4.3. Bölüm Sonucu ve Örneklerin “Tüketim-Mimarlık” Arakesitinde Değerlendirilmesi	96
5. TÜRKİYE’DE ENDÜSTRİ MİRASI KAVRAMI: İSTANBUL ÖRNEĞİ..	103
5.1. Tarihsel Süreç İçinde İstanbul’daki Endüstri Yapıları	104
5.2. Endüstri Yapılarının İşlevlerini Yitirmeleri	107
5.3. Koruma Olgusu İçinde “Endüstri Mirası”nın Yeri	109
5.4. Koruma ve Yeniden İşlevlendirme Yaklaşımları	111
5.5. “Tüketim Toplumu” Dinamiklerinin Endüstriyel Miras Alanlarına Yansımaları	116
5.6. Bölüm Sonucu	120
6. ÇALIŞMA ALANI: HALIÇ KIYI BÖLGESİ’NDEKİ ENDÜSTRİYEL ALANLARIN DÖNÜŞÜMÜ	123
6.1. Haliç Kıyı Bölgesi ve Kent İçindeki Tarihsel Gelişimi	124
6.1.1. 1980 Öncesi Haliç Kent Mekanında Dönüşüm Süreci	128
6.1.2. 1980 Sonrası Haliç Kent Mekanında Dönüşüm Süreci	134
6.2. 1990 Sonrası Haliç’teki Endüstri Yapılarının Yeniden İşlevlendirme Projeleri ve “Bütüncül Planlama Anlayışı” Çerçevesinde Değerlendirilmesi	139
6.3. Haliç Tersaneler Bölgesi Dönüşüm Projesi: HALIÇPORT	155
6.3.1. Osmanlıdan Günümüze Tersane-i Amire’nin Kent İçin Önemi	156
6.3.2. Önerilen Proje: Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi “HALIÇPORT”	166
6.3.3. Haliçport Projesine Karşı Yürütülen Süreç “Açılan Davalar ve Kurulan Dayanışma Örgütleri”	171
6.4. Haliçport Projesi’ne İlişkin Farklı Görüşler	173
6.5. Haliç Endüstri Mirasının “Tüketim-Mimarlık” Arakesitinde Değerlendirilmesi	180
6.6. Bölüm Sonucu	190
7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	193
KAYNAKLAR	197
ÖZGEÇMİŞ	206

ÖZET

Yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren üretimin kentlerden uzaklaşmasıyla eskiden kent içi sanayi alanları olarak adlandırılabilen endüstriyel alanlardan bazıları, endüstri mirası kapsamında koruma altına alınmış ve bu disiplin çerçevesinde yapılan çalışmalarla dönüştürülerek kullanıma sunulmuştur. Bazıları ise dönüşüm projeleri ile birlikte yarışan ve rekabet eden kentlerin küresel sisteme eklemlenmesinde özelleştirilerek, sermayeye devredilecek ya da gelire dönüştürülecek “potansiyel alanlar” olarak ele alınmaya başlamıştır.

Ancak dünyada hakim olan endüstri yapılarını koruma disiplini Türkiye özelinde yeteri kadar benimsenmediği için, zamanla kentlerin içinde kalan bu büyük alanların, “arsa değerlerinin” artması, tesislerin korunmasını imkansız kılmıştır. Öyle ki, 20.yy.ın başlarında Osmanlı İmparatorluğu topraklarındaki endüstri işletmelerinin, sayısı 256’yı bulan ve %55’lik bir dilimini barındıran İstanbul’da bugün (2007) sadece 43 endüstri tesisi mevcuttur. Bu yapılardan bazıları korunarak endüstri mirası bağlamında yeniden işlevlendirilmiş, bazıları yıkılmış, bazıları üretimine devam etmekte ve bazıları da dönüştürülmeyi beklemektedir.

Bu bağlamda Osmanlı Dönemi’nde endüstri girişiminin en yoğun olduğu İstanbul’da endüstri yapılarının en çok görüldüğü yer olan Haliç Kıyı Bölgesi’ndeki işlevini yitirmiş endüstriyel alanlar tez kapsamında çalışma alanı olarak belirlenmiştir. 1990 sonrası bu alanların kent içindeki değerli konumları ve sahip oldukları geniş araziler, su kaynaklarına yakın olmaları ve devlet mülkiyetinde olmaları gibi cazip nedenler, bu alanları tek yapı ölçeğinde yeniden işlevlendirme projeleri ile dönüşüm uygulamalarının hedefi haline getirmiştir. Günümüzde ise Haliç’teki bir başka endüstriyel alan; ‘Tersaneler Bölgesi’ büyük/hegemonik bir proje olan Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi “Haliçport” ile tekrardan dönüşüm kapsamına alınmaya çalışılmaktadır. Haliç Tersanesi’nde yaşanan bu süreç endüstriyel miras alanlarının dönüşümü konusunu tekrar gündeme getirmiştir.

Bu bağlamda tez kapsamında endüstriyel miras alanlarının dönüşümünde “tüketim” olgusu; neoliberal kentleşme süreçleri ve örgütlenme biçimleri ile ilişkilendirilerek, kent mekanına ve mimarlığa yansımaları ele alınarak, bu kavramın endüstriyel miras alanlarının mekansal örgütlenmesinde ne kadar etkili olduğu; ağırlıklı olarak Haliç Tersaneler Bölgesi üzerinden incelenmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda kentin endüstriyel alanlarına odaklanmış dönüşüm projeleri ile kamuya ait alanların sermayeye teslim edilerek, bu alanların sahip olmadıkları kimliklerin dikte edilmesi ile tüketim merkezlerine dönüştürülmeleri ve bu durumun “tüketim-mimarlık” arakesitindeki mekansal izdüşümleri *-meta olarak kent mekanı, tüketim nesnesi olarak endüstri mirası, yeniden inşa edilen kent kimliği ve toplumsal ve mekansal yeniden yapılanma; soylulaştırma-* başlıkları altında bir mimari tasarım sorunsalı olarak tartışılmıştır. Bu sorunun başarıya dönüşebilmesi adına da Avrupa’daki örnekler üzerinden yapılan incelemeler sonucunda “bütüncül planlama ve tasarım kriterleri” belirlenerek erk olarak görülen “tüketim toplumu” dinamiklerine rağmen “tüketim ve mimarlık” arakesitindeki dengenin kurulabilmesi için öneriler geliştirilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Bütüncül Planlama ve Tasarım Kriterleri, Endüstri Mirası, Endüstriyel Alanların Dönüşümü, Haliç Kıyı Bölgesi, Tüketim/Tüketim Toplumu Dinamikleri.

ABSTRACT

Since the second half of the twentieth century with some of the old industrial areas away from the city's manufacturing industry could be called urban areas, the scope of protected industrial heritage and are available by converting the work done in the framework of this discipline. Some of the transformation projects with competing and competing cities in the articulation of a global system privatized or will be transferred to the capital began to be considered as potential areas to be converted to revenue.

However, the industry protection structures prevailing in the world discipline Turkey in particular for not adopting enough, the time remaining in this great area of the city, "the land value of" increased, it became impossible for the protection of plants. Indeed, in the early 20th century industrial enterprises in the territory of the Ottoman Empire, the number 256 is found and a slice of the hosts in Istanbul today 55% (2007), only 43 industrial facilities are available. Some of these structures in the context of re-functionalized industrial heritage preservation, some destroyed, others are waiting to be converted in to continue production and some.

In this context, the construction industry, the industry initiative in Istanbul during the Ottoman period is the busiest industrial areas, where the most visible estuary has lost its function in the "Golden Horn Coastal Zone" of the study area has been identified as the thesis. 1990 after valuable locations in the city of these areas and large plots they own attractive reasons such as lack of water resources to the nature and state property, close to adaptive re in this area are only building scale projects and has become a target of the conversion application. Today, another industrial area in Haliç; 'Shipyard District' big / hegemonic project, "Haliçport" is attempted to be covered again with the conversion. Haliç Shipyard has brought this process of the transformation of its industrial heritage issues back on the agenda.

Within this context, the thesis for the conversion of industrial heritage "consumption" phenomenon; in association with the neoliberal urbanization process and forms of organization, by considering the implications of urban spaces and architecture, and how to be effective in the spatial organization of the industrial area of this concept; Haliç Shipyards mainly been studied over the region. In this context, the city was handed over to the capital of the area of the public with focused reconstruction projects in the industrial field, to be transformed into centers of consumption by dictating identity they do not have this field, and in this case "consumption-architecture" spatial projection of the intersection as *-commodity in urban space, urban space as an object of consumption, rebuilt urban identity, social and spatial restructuring; gentrification-* topics are discussed in an architectural design problematic . This is the name of the turn into the success of problems as a result of investigations carried out examples in Europe "integrated planning and design criteria" determined and thus seen as powers "consumer society" Despite the dynamic "consumer-architecture" in the balance at the interface of a solution for the establishment/suggestions have been suggested.

Keywords: Integrated Planning and Design Criteria, Industrial Heritage, Transformation of the Industrial Areas, Golden Horn Coastal Zone, Consumption/Consumption Dynamics Society.

ÖNSÖZ

Tez çalışmam boyunca bana desteğini esirgemeyen tez danışmanım; Sayın İmre ÖZBEK EREN'e, saygıdeğer hocalarım; Sayın Deniz İNCEDAYI'ya, Sayın Ayşen CİRAVOĞLU'na, Sayın Erbatur ÇAVUŞOĞLU'na ve Sayın Füsun SEÇER KARİPTAŞ'a, hayatımın her aşamasında bana her türlü desteği veren saygıdeğer annem ve babam; Emine ÇOBAN ve Celil ÇOBAN'a, saygıdeğer ablam ve abim; Burcu ÇOBAN TANER ve Çağlar TANER'e, sevgili arkadaşlarıma ve benim için çok özel bir yerde olan Fırat AĞIRBAŞ'a çok teşekkür ediyorum.

Tezimi, çalışmamın son zamanlarında güzel haberini aldığım doğacak olan biricik “yeğenime” ithaf ediyorum. Güzel başarılar hep seninle olsun...

İstanbul, Mayıs 2015

Duygu ÇOBAN

ÇİZELGE LİSTESİ

	Sayfa No
Çizelge 2.1. Endüstri mirası yeniden kullanım yaklaşımları	29
Çizelge 3.1. 1980 sonrası tüketim-mimarlık arakesitinde öne çıkan kavramlar	51
Çizelge 4.1. Bütüncül “Planlama ve Tasarım Kriterleri”	97
Çizelge 4.2. Almanya Ruhr Havzası Emscher Parkı Projesi’nin “Planlama Kriterlerine” Göre Değerlendirilmesi	98
Çizelge 4.3. Almanya Ruhr Havzası Emscher Parkı Projesi’nin “Tasarım Kriterlerine” Göre Değerlendirilmesi	98
Çizelge 4.4. Londra Docklands Liman Dönüşüm Projesi’nin “Planlama Kriterlerine” Göre Değerlendirilmesi	100
Çizelge 4.5. Londra Docklands Liman Dönüşüm Projesi’nin “Tasarım Kriterlerine” Göre Değerlendirilmesi	100
Çizelge 5.1. 1915’te Osmanlı Devleti’ndeki sanayi tesislerinin bölgelere göre Dağılımı	104
Çizelge 5.2. İstanbul’da yer alan endüstri yapılarının iş kollarına göre envanter Listesi	113
Çizelge 5.3. İşlevini Sürdürmeye Çalışan Endüstri Yapıları	113
Çizelge 5.4. Terk Edilen/Kullanılmayan Endüstri Yapıları	113
Çizelge 5.5. Yeniden İşlevlendirilen Endüstri Yapıları	114
Çizelge 5.6. Yıkılan Endüstri Yapıları	115
Çizelge 6.1. Haliç’in tarihsel süreç içinde kimlik oluşumu	127
Çizelge 6.2. Silahtarağa Elektrik Santrali’nin Santralİstanbul’a dönüşümünün planlama kriterlerine göre değerlendirilmesi	146
Çizelge 6.3. Silahtarağa Elektrik Santrali’nin Santralİstanbul’a dönüşümünün tasarım kriterlerine göre değerlendirilmesi	146
Çizelge 6.4. Söğütözü Mezbahası’nın Söğütözü Kongre ve Kültür Merkezi’ne dönüşümünün planlama kriterlerine göre değerlendirilmesi.....	147
Çizelge 6.5. Söğütözü Mezbahası’nın Söğütözü Kongre ve Kültür Merkezi’ne dönüşümünün tasarım kriterlerine göre değerlendirilmesi	147
Çizelge 6.6. Lengerhane Binası ve Hasköy Tersanesi’nin Rahmi Koç Müzesi’ne dönüşümünün planlama kriterlerine göre değerlendirilmesi	148
Çizelge 6.7. Lengerhane Binası ve Hasköy Tersanesi’nin Rahmi Koç Müzesi’ne dönüşümünün tasarım kriterlerine göre değerlendirilmesi	148
Çizelge 6.8. Feshane’nin Feshane Uluslararası Fuar ve Kongre Merkezi’ne dönüşümünün planlama kriterlerine göre değerlendirilmesi	149
Çizelge 6.9. Feshane’nin Feshane Uluslararası Fuar ve Kongre Merkezi’ne dönüşümünün tasarım kriterlerine göre değerlendirilmesi	149
Çizelge 6.10. Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası’nın Kadir Has Üniversitesi’ne dönüşümünün planlama kriterlerine göre değerlendirilmesi	150
Çizelge 6.11. Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası’nın Kadir Has Üniversitesi’ne dönüşümünün tasarım kriterlerine göre değerlendirilmesi	150

Çizelge 6.12. Haliç Endüstri Mirasının Kentsel Bellek Bağlamında Değerlendirilmesi	153
Çizelge 6.14. “Mimarlar” Haliçport Projesi Hakkında Neler Dedi?.....	175
Çizelge 6.15. “Akademisyenler” Haliçport Projesi Hakkında Neler Dedi?	176
Çizelge 6.16. “Siyasi Erk” Haliçport Projesi Hakkında Neler Dedi?	177
Çizelge 6.17. “Yerel Halk” Haliçport Projesi Hakkında Neler Dedi?	178
Çizelge 6.18. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi’nin (Haliçport) planlama kriterlerine göre değerlendirilmesi	181
Çizelge 6.19. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi’nin (Haliçport) tasarım kriterlerine göre değerlendirilmesi	181
Çizelge 6.20. Haliç’teki Endüstri Mirasının Dönüşümünün Tüketim-Mimarlık Arakesitinde Mekansal İzdüşümlerinin Değerlendirilmesi.....	183
Çizelge 6.21. Tarihsel Süreçte Haliç Kıyılarının Mekansal Dönüşümünde Kırılma Noktaları	192

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa No
Şekil 1.1. Çalışmanın Yöntemi	7
Şekil 1.2. Çalışmanın İçeriği	8
Şekil 2.1. Ironbridge Gorge Köprüsü	19
Şekil 3.1. Mekanın (yeniden) üretimi= Mekanın Metalaştırılması – Mekanın Tüketimi Diyagramı	49
Şekil 4.1. Endüstri Mirasının Tüketim Nesnesine Dönüşme Süreci	62
Şekil 4.2. Endüstri Mirasının Pazarlanma Yarışında Daha Kolay Tüketilebilir Bir İmaja Dönüşümü	66
Şekil 4.3. IBA Emscher Parkı	74
Şekil 4.4. Emscher Landschaftspark 2010 Projesi Açık Alanları	75
Şekil 4.5. Zollverein Turistik Tanıtım Rehberi	78
Şekil 4.6. Zollverein Kömür İşletmesi / Endüstri Müzesi	79
Şekil 4.7. Oberhausen Gazometresi	79
Şekil 4.8. Kuzey Duisburg Parkı Planı	80
Şekil 4.9. Kuzey Duisburg Parkı, genel görünüm	80
Şekil 4.10. Parkta çeşitli panayırlar, festivaller, performanslar yapılmaktadır	80
Şekil 4.11. Parkta bir dağcılık kulübü de sanatsal çalışmalar için etkin bir biçimde kullanılmaktadır	80
Şekil 4.12. Docklands bölgesinin Londra kenti içindeki yeri	83
Şekil 4.13. Docklands 1981 Terk edilmiş bölgeler	84
Şekil 4.14. Londra Liman Alanları: Docklands	85
Şekil 4.15. Docklands Koruma alanları	85
Şekil 4.16. London Bridge City Pier	86
Şekil 4.17. Wapping Kanalları	87
Şekil 4.18. Butlers Wharf–Shad Thames	87
Şekil 4.19. Alice Street, Bermondsey, 1928	87
Şekil 4.20. Isle of Dogs / Canary Wharf	88
Şekil 4.21. Surrey Docks	89
Şekil 4.22. Royal Docks	89
Şekil 4.23. Dockland Ulaşım şeması, 1980	90
Şekil 4.24. Dockland Ulaşım şeması, 2000	90
Şekil 4.25. Docklands 1997 Arazi kullanımları	91
Şekil 4.26. Venedik Tersanesi'nin görünüşü, 20. yüzyıl	92
Şekil 4.27. 2014 Venedik Mimarlık Bienali, Monditalia sergisi	94
Şekil 4.28. 1980 Venedik Bienali, Strada Novissima sergisi	94
Şekil 4.29. 2004 Venedik Mimarlık Bienali, Metamorph sergisi	94
Şekil 6.1. Üst Ölçekten Haliç Kıyılarına Bakış	125
Şekil 6.2. Günümüzde Haliç hava fotoğrafı	126
Şekil 6.3. 1521 Haliç- Piri Reis	128
Şekil 6.4. Henri Prost Planı	130
Şekil 6.5. 1980 Öncesi Haliç Kıyı Kesiminde Mevcut Arazi Kullanış Planı	133
Şekil 6.6. Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı	134

Şekil 6.7.	Haliç Kıyılarında 80 Sonrası Alınan Kararların Kent Mekanına Yansımaları	135
Şekil 6.8.	Tanımsız Yeşil Alanlar	136
Şekil 6.9.	Tarihsel süreç içerisinde Haliç kıyıları arazi kullanım paftası.....	137
Şekil 6.10.	İstanbul’da Kültür Üçgeni.....	140
Şekil 6.11.	2001 yılında Haliç Kıyı Alanı İçin Hazırlanan Projeler	141
Şekil 6.12.	1990 Sonrası Haliç Yerleşimi’ndeki İşlevini Yitirmiş Endüstriyel Miras Alanlarında Noktasal Dönüşüm Projeleri	142
Şekil 6.13.	Haliç-Camialtı-Taşkızak Tersaneleri	157
Şekil 6.14.	İlk çağlarda- 15 ve 16.yy.larda Haliçte Tersaneler	157
Şekil 6.15.	1. Haliç Tersanesi Kuruhavuz (1987), 2. Haliç Tersanesi Kuruhavuz (2003), 3. Haliç Tersanesi Kuruhavuz Duvarı (1996), 4. Haliç Tersanesi (2003)	158
Şekil 6.16.	1. Taşkızak Tersanesi (2003), 2. Taşkızak Tersanesi (2003), 3. Taşkızak Tersanesi (2003), 4. Camialtı Tersanesi (1998)	158
Şekil 6.17.	Haliçport ihalesi ile yapılaşmaya açılan Camialtı ve Taşkızak tersanelerini kapsayan 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı	163
Şekil 6.18.	Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı	165
Şekil 6.19.	Haliçport Proje Alanı	167
Şekil 6.20.	Haliçport Proje Alanı ve Silüet Çalışmaları	168
Şekil 6.21.	Taşkızak-Camialtı Tersaneleri Mevcut Durumu	169
Şekil 6.22.	Haliçport Projesi’nin hayata geçmesiyle birlikte doğrudan etkileşime gireceği koruma alanları.....	173
Şekil 6.23.	Meta Olarak Kent Mekanında Tüketim Nesnesi Olarak Endüstri Mirası.....	186
Şekil 6.24.	Yeniden İnşa Edilen Kent Kimliği.....	188

KISALTMALAR LİSTESİ

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
UNESCO	: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
ICOMOS	: International Council on Monuments and Sites
TICCIH	: The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage
DOCOMOMO	: Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighbourhoods of the Modern Movement
ERIH	: The European Route of Industrial Heritage
ICOHTEC	: International Committee for the History of Technology
SHOT	: Society for the History of Technology
NEKTAR	: Europäischen Netzwerk der Kultur der Arbeit
E-FAITH	: European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage
CILAC	: Comité d'Information et de Liaison pour l'Archéologie, l'Étude et la Mise en Valeur du Patrimoine Industriel
SIA	: Society for Industrial Archaeology
TMMOB	: Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
IBA	: Emscher Park International Building Exhibition Corporation
OMA	: Office for Metropolitan Architecture
LDDC	: London Docklands Development Corporation
MIPIM	: The World's Property Market
İETT	: İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri

TOKİ	: Toplu Konut İdaresi Başkanlığı
GYO	: Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
ŞPO	: Şehir Plancıları Odası
MİA	: Merkezi İş Alanı
TEK	: Türkiye Elektrik Kurumu
IMP	: İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi
NİP	: Nazım İmar Planı
BİMTAŞ	: Boğaziçi İnşaat Müşavirlik A.Ş
KTVKK	: Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanunu
BPC	: Battery Park City

1.GİRİŞ

1980 sonrasında tüm dünyada yaşanan değişimler, küreselleşme ve onun paralelinde neoliberal politikaların etkisi ile dünyanın politik ekonomisinde yaşanan yapısal dönüşümler kentlerdeki üretim işlevlerini etkilemiştir. Üretim biçimlerinin değişmesiyle birlikte ekonominin yeniden yapılanması, kentlerdeki sosyo-ekonomik yapıyı etkilemiş ve mekansal açıdan önemli değişimlere neden olmuştur.

Bilgi ve teknolojiye dayalı ekonomi dönemi mekansal anlamda yeni bir düzenlemeyi gerektirmiştir. Neredeyse tüm ülkelerde sanayi devriminden kalan ya da fordist üretim tarzına ait mekanlar artık emek pazarı ya da “kullanım değeri” odaklı değil, “değişim değeri” odaklı biçimde kullanılmaya başlamıştır. Böylece kentsel mekanlarda “tüketim” olgusunun giderek yayılmaya başlaması, mekanın bir sermaye birikim aracına dönüşmesine neden olmuş, bu bağlamda dönüşüm fikri mekanın yeniden üretiminde en etkili araç olarak ortaya çıkmıştır.

Öte yandan yeni ekonomik düzende hizmetler sektörünün ön plana çıkışı ve hızlı kentleşme süreci gibi gelişmelerle 1950’li yıllara kadar içinde bulundukları kentlerde kapital birikimin lokomotifi rolünü belirli düzeyde üstlenerek üretim faaliyetini sürdüren endüstri tesisleri; bu önemli dönemden sonra söz konusu işlevlerini yitirmeye başlayarak, 70’lerin sonlarına kadar atıl duruma düşmüşlerdir. Bu durum karşısında sanayinin desantralizasyonu ile kent içerisinde kullanım dışı kalmakta olan endüstri alanları da 80’lerden itibaren değişen ekonomi politikaları doğrultusunda dönüşüm kapsamına alınabilecek değerli alanlar olarak görülmeye başlamışlardır (Kaya, 2012). Dünya’da bu türden dönüşümlerin gündeme gelmesi ve tarihi kültürün korunması bilincinin oluşmasıyla beraber, kent merkezinde işlevsiz kalan endüstri tesis ve yapıları “endüstri mirası” kavramıyla beraber önemli kültürel miras olarak kabul görmüştür.

Endüstriyel miras alanlarının dönüşümü, özellikle Avrupa, ABD, Japonya ve sanayisizleşen diğer ülkelerde bu kültürel mirasların kentle bütünleştirilerek imaj ve turizm kentine katkıda bulunmasını sağlayan yeni kentsel mekanlar yaratma amaçlı

hazırlanan projeler ve uygulamalar olarak karşımıza çıkmaktadır. Tarihi kent dokusunu korumak, uluslararası ölçekte, spor, kültür, ticaret alanları inşa etmek, uluslararası kongre, konferans, kültür ve sanat mekanları yaratmak, turizmi canlandırmak, sanayiye tamamen kent dışına çıkarmak, kent merkezinde hizmet sektörünün gelişmesini sağlamak bu dönüşüm projelerinin temel hedefleri arasındadır (Alpan, 2012). Ayrıca bu hedeflerin yanı sıra eskiden kent içi sanayi alanları olarak adlandırılabilen endüstriyel alanlar, dönüşüm projeleri ile birlikte yarışan ve rekabet eden kentlerin küresel sisteme eklenmesinde, özelleştirilerek sermayeye devredilecek ve gelire dönüştürülecek potansiyel alanlar olarak da görülmeye başlamıştır.

İşte tam da bu noktada 1980’ler sonrası daha da belirginleşen “tüketim toplumu” dinamiklerinin etkisinde yeniden örgütlenmeye başlayan bu potansiyel endüstriyel alanlar örnekler bazında incelendiğinde, genelinin “tüketim” bağlamı ile kurduğu dengeli ilişkiyle birlikte ana amacın; endüstri mirasını korumak ve bu alanların sahip olduğu imajla birlikte kentsel yarışta doğru politikalarla pazarlanması olduğu görülmektedir. Ancak bu korumacı politikalar dışında “tüketim toplumu” dinamiklerinin erk olarak kabul gördüğü ve sermayenin tahakkümünde tamamen piyasa dinamikleri ile yeniden örgütlenen dönüşüm uygulamalarının gerçekleştirilmeye çalışıldığı örnekler de son zamanlarda artmaya başlamıştır.

Bu bağlamda bu tez diğer örneklerden bu noktada farkını ortaya koymakta, “koruma ve küreselleşme” arasındaki gerilimin en hissedilir olduğu mekanlardan birisi olan endüstriyel miras alanlarının dönüşümünü bu yönden incelemek istemektedir ki, Türkiye açısından değerlendirildiğinde de sanayileşmenin izlerinin en çok görüldüğü yer olan İstanbul’da da son zamanlarda bu türden örneklerle sık rastlanmaktadır.

Örneğin Türkiye’deki endüstri yapılarından yasal koruma altında olanların bir kısmı “endüstri mirası” kavramına yakışır biçimde işlev kazandırılarak kente yeniden sunulmakla beraber, bir kısmı için gerçekleştirilen dönüşüm uygulamaları içinde bazı sorunları barındırmaktadır. Bazıları için ise bilinçli bir şekilde işlevsiz hale gelmesi (getirilmesi) asıl sorun olarak görülmektedir. Bu açıdan İstanbul’da endüstri mirası yapılarının en çok görüldüğü yer olan “Haliç Kıyı Bölgesi” özel bir öneme sahiptir.

Haliç kıyılarında işlevini yitirmiş endüstriyel alanların yeniden işlevlendirilmesi kapsamında 1990’lardan sonra noktasal müdahalelerle ele alınan birçok endüstri

mirası yapısı vardır. Bunun yanı sıra gündemde olan İstanbul'daki büyük/hegemonik projelere bakıldığında, endüstriyel alanların hakim olduğu kıyı kullanımına yönelik kentsel ölçekteki projelerden Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi "Haliçport" Projesi de dikkat çekmektedir. Taşkızak ve Camialtı Tersanesi'nde yapılması düşünülen bu proje kamuoyuna duyurulduğundan bu yana tartışmalar devam etmektedir. Bu kapsamda dikkat çeken ilk nokta, kamuya ait bu alanın özelleştirme kapsamında sermayeye teslim edilmesi ile endüstriyel alanın sahip olmadığı bir kimliği dikte ederek bu üretim mekanını tüketime açma isteğidir.

Oysa kentteki bu alanlar, 19. yüzyılda tüm dünyada etkisi hızla yayılan sanayileşme sürecinin kayda değer tanıklarındır ve kent belleğinde vazgeçilmez yerlerdir. Ancak "küresel kent" olma yolunda İstanbul'daki bu alanların ekonomik cazibesini kavramakta gecikmeyen yatırımcılar, Haliç kıyı bölgesini kent merkezinde yatırım yapılabilecek potansiyel "yeni bir arsa alanı" olarak görmeye ve bu doğrultuda da "tüketim" odaklı politikalarını uygulamaya başlamışlardır.

Öte yandan bu türden dönüşüm uygulamaları içerisinde birçok sorunu barındırmaktadır ki; bu alanlar zamanla, yerden bağımsızlaşan, kültürel referanslarını zayıflatan, kimlik kavramını artı bir pazar değeri olarak algılayan, bu anlamda yapay kimlik üretimini destekleyen, bilinçli işlevsizleştirme yöntemiyle dönüşümleri planlanan tüketim odaklı bir model olma yolunda ilerleyeceklerdir.

Bu noktada da akla yanıtlanması gereken bazı sorular gelmektedir:

- Haliç Tersaneleri kentsel makraformda nerededir?
- Haliç Tersaneleri'nin dünya ve Türkiye-İstanbul için önemi nedir?
- Bu alanda tersane fonksiyonu devam ettirilmeli midir?
- Haliç Tersane bölgesi için en uygun proje, yat limanı, AVM, otel projesi midir?
- Buraya yapılacak yatırım, özelleştirme yoluyla mı belirlenmelidir?
- Yapılacak bir projenin tasarımını ve yönetimini, ihaleyi kazanacak şirketin yapması demokratik midir?
- Haliç'in ve İstanbul'un hangi ihtiyaçları sonucunda bu projeye karar verilmiştir?
- Planlanan projenin bulunduğu çevreye yapacağı toplumsal, ekonomik, kültürel ve mekansal etki değerlendirilmiş midir?

Bu bağlamda tez kapsamında genel olarak bu sorulara yanıtlar aranarak, Haliç Tersaneler Bölgesi adına yapılması düşünülen Haliport Projesi'nin kent ve mimarlığa etkileri sorgulanmaya çalışılacaktır.

1.1 ÇALIŞMANIN AMACI VE KAPSAMI

Endüstriyel alanların dönüşümü adı altında gerçekleştirilen projeler, hem Türkiye'de hem de dünyanın başka yerlerinde meşrulaştırıcı söylemlerle ortaya çıksa da, bu iddiaların arkasındaki amaç ve politikalar tez kapsamında farklı ele alınmıştır. Bunun başlıca nedeni de küreselleşme, neoliberal kentleşme süreçleri, “tüketim toplumu” kültürü, sermayenin esnek örgütlenmesi gibi belirleyici faktörlerin etkisi altında öne çıkan yeni dünya düzeni ve değerler sistemi, her şeyden çok tüketime bağlı bir çeşitlenmeyi ortaya koymaktadır. Bir anlamda endüstriyel alanların da bu dinamiklerden etkilenmemesi imkansız görünmektedir de denilebilir.

Bu kapsamda çalışmanın amacı; İstanbul'daki endüstriyel alanlarda yaşanan mekansal dönüşümün, planlama süreci içinde nasıl uygulamalar bulduğunun ve doğurduğu sonuçların “tüketim olgusu bileşenleri çerçevesinde ve mimarlık arakesitinde” incelenmesi olarak belirlenmiştir.

Tez kapsamında endüstriyel alanların seçilmesinin nedeni; yenileşme amaçlı dönüşüm projelerinin son yıllarda genellikle, kentlerde işlevini yitirmiş ve terk edilen eski sanayi, depolama veya liman alanlarını tercih etmesidir. Bu alanlar, sahip olduğu mevcut altyapı olanakları, kent içindeki konumları ve değerli arsalarla sahip olmaları nedeniyle dönüşüm projelerinde öncelikle değerlendirilen alanlar olmaktadır. İstanbul'da “Haliç Kıyı Bölgesi” de Türkiye için tarihsel bir değeri olan ve atıl durumdaki eski sanayi, depolama veya liman alanlarında yapılan yeniden işlevlendirme çalışmaları için projeler üretilen endüstri yapılarının yoğun olarak bulunduğu bir yerdir. Bu nedenle seçilen örnek çalışma alanı **Haliç Kıyı Bölgesi**'dir.

Tez çalışmasında “tüketim toplumu” dinamiklerinin bu alanlara etkileri daha çok Tersaneler bölgesinde dönüşümü gerçekleştirilecek “Haliçport Projesi” üzerinden sorgulanacaktır. Ancak Haliç kıyılarında 1990 sonrası dönüşümü gerçekleştirilen tek yapı ölçeğindeki uygulamalar da bu araştırma kapsamında ele alınacaktır.

Bu doğrultuda yapılacak çalışma; Haliç kıyı bölgesindeki işlevini yitirmiş endüstriyel alanlardaki dönüşüm projelerinin ortaya çıkış koşullarını, örnek olaydaki ve yakın çevresindeki süreçlerini, dinamiklerini, gelişimini, olayla etkileşim içindeki diğer süreçleri ve Haliç kıyılarındaki dönüşüm politikalarının değerlendirilmesinde rehber olacağının düşünüldüğü Avrupa'daki örneklerde sunulan olumlu/olumsuz yaklaşımları, ilkeleri ve uygulamaları kapsayacak şekilde gerçekleştirilecektir.

Bu saptamalardan hareketle araştırma sorusu;

“Haliç kıyı bölgesinde işlevini yitirmiş endüstriyel alanların dönüşüm sürecine; küreselleşmenin yeni sermaye yatırımları olarak gördüğü ve “tüketim toplumu” dinamiklerinin tartışıldığı bir perspektiften bakarak, noktasal müdahalelerle yeniden işlevlendirilmesi tamamlanan ve yapılması planlanan kentsel ölçekli dönüşüm projesi olan “Haliçport”un mimarlık ve kent ortamına etkisini araştırılması ve sonuçlarının/mekansal izdüşümlerinin tartışılması” olarak belirlenmiştir.

Dünya genelinde ve özellikle de İstanbul’daki endüstriyel alanlarda yaşanan dönüşüm projelerinin arkasında nasıl bir politika izlendiği, bu politikaların “tüketim” bağlamında değerlendirilmesi de çalışmanın genel problematiğini oluşturmaktadır.

Tez kapsamında problem olarak görülen başka bir durum ise, Türkiye’de endüstri mirası alanındaki mevcut çalışmaların büyük bölümünün yapı ölçeğinde incelemeler olmasıdır. Bu çalışmalar genellikle ele aldıkları yapının kuruluş ve gelişimini analiz edip, nihai olarak mimari restorasyon veya yapı özelinde işlevlendirme önerilerinde bulunmaktadır. Bu doğrultuda tez çalışmasının ele aldığı problemlerden birisi de; bu türlü tekil uygulamaların endüstri mirasının korunmasına tam ve gerçekçi bir katkı sağlamada yetersiz kalması ve bu nedenle de “tüketim toplumu” dinamiklerinin bu alanlarda hakimiyetini kolaylıkla sağlayabilecekleri düşüncesi üzerine kuruludur. Çünkü endüstri mirasının korunmasında mevcut koruma uygulamalarının konuyu fiziksel yapı ve hatta yalnızca kitlenin korunması anlamında yapının kabuğu düzeyine indirgeyen ve tek boyutlu niteliği, “tüketim toplumu” dinamiklerinin miras üzerindeki hakimiyetini arttıracaktır.

Dolayısıyla endüstri mirasının korunmasında farklı bir ele alma biçimi gereklidir. Endüstri mirasının yalnızca yapı ölçeğinde, emlak değerini artıran uygulamalar ile değil; yeni bir kamusal ve mekansal örgütlenmeyi öngören, endüstri mirasının kentsel bağlamdaki ilişkilerinin okunabildiği, endüstri peyzajı bilgisinin aktarıldığı, “bütüncül bir planlama yaklaşımı” ile korunması esastır.

Bu nedenle çalışmanın bir diğer amacı en genel anlamda; endüstri mirasının korunmasındaki yasal çerçevenin eksikliği ve uygulama alanında yaygın olarak öncelikle yapının ekonomik değerini, sonra da işlevi yoluyla sağlayacağı kullanım değerini arttırmaya yönelik tekil ve bağımsız uygulamaların karşısında “bütüncül ve kentsel kamusal dönüşüm dinamiklerine” bağlı bir planlama yaklaşımıyla geliştirilebilecek işlevlendirme ve koruma uygulamalarının gerekliliğini ortaya

koymaktır. Böylece erk olarak görülen “tüketim toplumu” dinamikleri bu alanlarda istediği gibi hakimiyet kuramayacak, hem de “tüketim ve mimarlık” arakesitindeki denge sağlanarak, bu alanlardaki neoliberal düzenin mekansal izleri daha az hissedilmiş olacaktır.

Ayrıca edinilecek bilgiler doğrultusunda bu çalışmanın; hem Avrupa’daki örnekler, hem de Haliç kıyı bölgesini kapsayan örnekler üzerinden yapılan belirlemeler ile Türkiye’deki benzeri diğer endüstriyel miras alanlarının dönüşümü için de başlangıç adımı oluşturacak bir model ortaya koyması ve daha sonraki çalışmalar için rehber oluşturabilmesi amaçlanmaktadır.

1.2 ÇALIŞMANIN İÇERİĞİ VE YÖNTEMİ

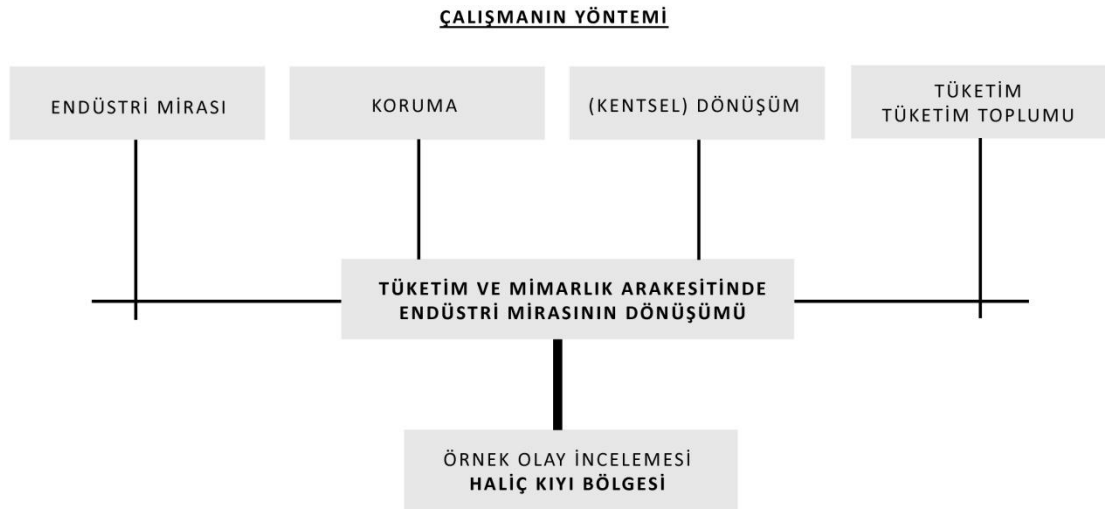
Öncelikle tez çalışmasına başlarken bir kuramsal çerçeve oluşturulmaya çalışılarak, yapılan çalışmada genelden özele bir yaklaşım izlenmiştir. Tez çalışmasının ilk aşamalarında literatürün ortaya koyduğu bilgiler ışığında; endüstri mirası teriminin ilk ortaya atıldığı dönemlerden bugünlere çok yol alarak günümüz kentleri için bu yapıların ayrıcalıklı bir önem kazandığı ve endüstriyel miras alanlarının dönüşümüne dair faaliyetlerin günümüzün yarışan kentlerinin küresel içindeki rekabet güçlerini artıran ve devlet politikalarıyla desteklenen unsurlar halini aldığına değinilmiştir. Bu bağlamda geçmişi ve geleceği temsil ettiği kabul edilen endüstri mirasının dönüşümü, “tüketim ve mimarlık” arakesitinde değerlendirilme altına alınmıştır.

Tez kapsamında çalışma alanı olarak Haliç Kıyı Bölgesi seçilmesi ile tezin genel kurgusu ‘örnek olay incelemesi’ (durum çalışması) modeli olma yönüyle nitel bir çalışmayı temsil etmektedir. Durum çalışması yöntemi; tek bir durum ya da olayın derinlemesine boylamsal olarak incelenmesini içerir.

Bu bağlamda çalışma alanı olarak seçilen ‘Haliç Kıyı Bölgesi’ ile ilgili bilgilere, literatür taramasının yanı sıra bizzat katılım sağlanan çeşitli panellerden ve seminerlerden ulaşılmıştır. Bu endüstriyel alanının kent içindeki konumunun ve kentle ilişkilerinin haritalar üzerinden tespiti, bölgedeki endüstri yapıların konum ve niteliklerinin çizim ve fotoğraflarla tespiti, alanın endüstri mirası bağlamında değerlendirilmesi gerekliliğinin tarihçe ve üretim şemaları ile anlatımı, bu alan üzerine kesin bir yargıya varmak için yapılacak analizlerin yöntemini oluşturmaktadır.

Ayrıca bu alanla ilgili çeşitli kurumlarla yapılan görüşmeler de bu aşamada yardımcı olmuştur. Çalışma kapsamında, yapılan literatür araştırması için, İstanbul'daki üniversite kütüphanelerinden, kitaplardan, süreli yayınlardan, tez çalışmalardan, çeşitli, kişisel kitap arşivlerinden ve internet araştırmasından faydalanılmıştır.

Tezin genel kurgusunda dört ana kavrama odaklanılmıştır. Bunlar; *endüstri mirası, koruma, (kentsel) dönüşüm, tüketim/“tüketim toplumu” dinamikleri*. Temas edilen bu dört ana kavramın odak noktasını ise -tüketim ve mimarlık arakesitinde endüstriyel miras alanların dönüşümü- oluşturmaktadır.

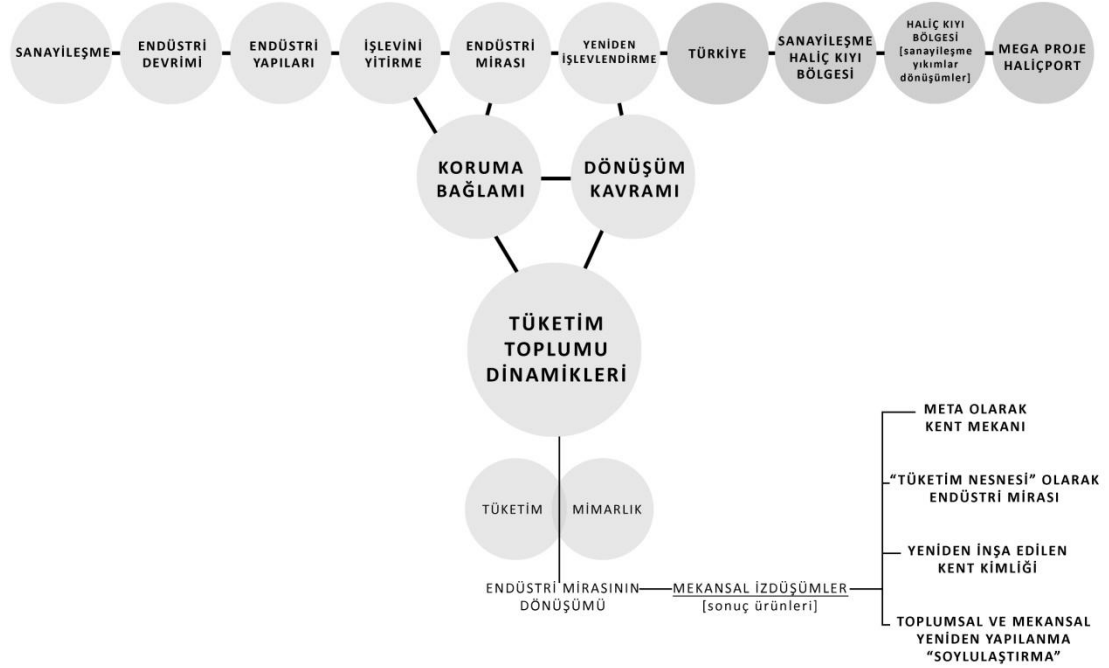


Şekil1.1: Çalışmanın Yöntemi (Kurgu Şeması)

Bu bağlamda da yazılı kaynaklar incelenirken, bu kaynaklar ışığında günümüzde endüstrileşme, küreselleşme ve teknolojik gelişmelerle birlikte işlevsiz hale gelen endüstriyel miras alanlarının koruma altına alınmaları ve kentsel dönüşüm politikaları çerçevesinde bu miras alanlarının mekansal örgütlenmelerinde “tüketim toplumu” dinamiklerinin etkisine yer verilmiştir.

Tüm bu analiz sürecinden sonra endüstriyel miras alanlarındaki dönüşümün mekansal izdüşümleri, tarihsel süreçte yaşanan olaylar karşısında kent mekanının dönüşümünde gelinen son noktayı özetlemektedir. Çünkü tarihsel bağlamda değişen üretim ve tüketim ilişkileriyle birlikte kapitalist toplumlarda yaşanan dönüşümle birlikte mekan artık eski kavramlar üstünden okunamayacak bir hale gelmiştir. Modern zamanlara ait yeni durumlar üstünden yeni mekansal tanımların geliştirilmesi gerekmektedir. Bu nedenle çalışma doğrultusunda küreselleşen ve hızı sürekli artan dünyanın endüstriyel miras alanlarındaki tüketim odaklı bu yeni mekansal oluşumuna yeni tanımlamalar;

- *Meta olarak kent mekanı,*
- *Tüketim nesnesi olarak “endüstri mirası”,*
- *Yeniden inşa edilen kent kimliği,*
- *Toplumsal ve mekansal yeniden yapılanma; “Soylulaştırma”* gibi başlıklar üzerinden tartışılmıştır.



Şekil 1.2: Çalışmanın İçeriği

Bu bağlamda tez çalışmasının birinci bölümünde; giriş, amaç, kapsam ve yöntemden bahsedilerek tezin sonuç kısmında cevaplanması beklenen bazı sorular belirlenmiş; ikinci bölüm; endüstri yapılarının teknolojik gelişmeler karşısında işlevlerini yitirmeleri sonucu bu yapıları koruma düşüncesi ile ortaya çıkan “endüstri mirası” kavramı, bir üst başlık olan ve dünya genelinde anıt eserler üzerine odaklanan bir tanım ve koruma anlayışının yanı sıra endüstri yapı ve alanlarını da içine alan “kültürel miras” bağlamı ile birlikte ele alınmıştır. Sonrasında endüstri yapılarının işlevlerini yitirme nedenlerinin açıklanması ve endüstriyel miras kapsamında değerlendirilmesi üzerinden, endüstri mirasının korunması ve bu bağlamda yapılan uluslararası çalışmalara yer verilmiştir. Koruma bağlamı, nedenleri ve yöntemleri ile incelendikten sonra endüstri mirasını koruma yöntemlerinden birisi olan yeniden işlevlendirme kavramının uygulamadaki karşılıkları aranarak bu bölüm sonlandırılmıştır.

Üçüncü bölümde; 1980 sonrası dönemde sermayenin yatırım alanı haline gelen kent mekanının, günümüzde erk olarak kabul edilen “tüketim toplumu” dinamikleri ile nasıl bir değişim/dönüşüm yaşadığı, bu değişim/dönüşümlerin kente ve mimarlığa etkileri ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda öncelikle tüketim ve “tüketim toplumu” kavramları açıklanmaya çalışılmış, daha sonra tüketim aracı olarak kent ve mimarlığın etkileşimi, tüketim olgusunun belirginleşmeye başladığı 1980’li yılların odak noktası alınmasıyla, “1980 öncesi ve sonrası” olmak üzere iki dönemde incelenmiştir. Bu gelişmeler ışığında neoliberal ekonomi politikalarının tüketime, kent mekanının ve mimarlığın da bu tüketime aracı olarak görülmesi ile “tüketim-mimarlık” arakesitinde öne çıkan kavramların belirlenmesi ile bu bölüm sonlandırılmıştır.

Dördüncü bölümde; kent içinde potansiyel alan olarak görülen bir dönemin üretim mekanları olan endüstriyel alanların dönüşüm sürecine girmesi ve mekansal izdüşümleri “kentsel dönüşüm” ve “tüketim” olguları ile birlikte ele alınmış ve bu bağlamda seçilen örnekler de Avrupa’da kentsel ölçekte uygulanma imkanı bulan; *Almanya Ruhr Havzası ve IBA Emscher Parkı Dönüşüm Projesi*, *Londra Docklands Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi* ve *Venedik Tersanesi Dönüşüm Projesi* olmuştur. Seçilen örneklerden Ruhr Havzası örneği başarılı bir dönüşüm uygulaması olmasına karşın, Docklands Liman Bölgesi dönüşüm projesi akademik çevrelerce ve medya tarafından çok eleştirilen bir uygulama örneği olmuştur. Venedik Tersanesi örneği ise diğer iki örnekten ayrılan ve Haliç Tersaneler Bölgesi dönüşümü adına rehber oluşturabilecek nitelikte bir uygulama örneğidir. Bu bağlamda seçilen örnekler hazırlanan tablolarla “planlama ve tasarım kriterleri” bağlamında değerlendirilmiş ve böylece başarılı bir dönüşüm için gerekli olan bütüncül planlama kriterleri belirlenerek, daha sonraki bölümlerde araştırılacak olan Haliç’teki dönüşüm uygulamalarını bu kriterler ışığında inceleme şansı tanınmıştır. Son olarak bu üç örneğin kent mekanında nasıl bir uygulama alanı buldukları da “tüketim-mimarlık” arakesitinde değerlendirilerek bu bölüm sonlandırılmıştır.

Beşinci bölümde; Türkiye’de özellikle de İstanbul özelinde bir araştırma yapılmak istenmektedir. Bunun için de öncelikle İstanbul’un Osmanlı’nın sanayileşme sürecindeki önemi üzerinden yazılı ve görsel kaynaklar incelenerek, İstanbul’da inşa edilen sanayi tesisleri ve bunlardan günümüze ulaşanlar belirlenmiştir. İstanbul’daki endüstri mirasının kapsamı, niteliği ve bugünkü durumu tablolar halinde verilmiştir.

Ardından tez kapsamında ele alınan “tüketim toplumu” dinamiklerinin endüstri mirası alanlarına yansımaları ve koruma bağlamı ile kurdukları ilişki incelenmeye çalışılmıştır. En son tüm bu incelemeler ışığında İstanbul’daki endüstri mirasının korunması ve yeniden işlevlendirilmesi üzerine yapılan çalışmalar değerlendirilmiş, Türkiye’deki koruma sorunlarına değinilmiştir.

Altıncı bölümde; İstanbul adına sanayileşme faaliyetlerinin en yoğun olarak gözlemlendiği Haliç Bölgesi tarihsel gelişimi iki dönemde incelenerek (1980 öncesi ve sonrası olmak üzere), en son günümüz dinamikleri kapsamında Haliç’in geldiği durum incelenmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda gündemde olan dönüşüm projeleri - 1990’lı yıllardan başlayarak Haliç adına ayakta kalmayı başarabilmiş endüstri mirasının noktasal müdahalelerle dönüştürüldüğü örnekler ve Haliç kıyı bölgesindeki önemli endüstriyel alanlardan birisi olan Haliç Tersaneler Bölgesi’nde yapılması planlanan mega-proje “Haliçport” - bu kapsamda değerlendirilmiş, gerekli kişilerle görüşmeler yapılmış, alan çalışması üzerine önemli belgelere ulaşılmış ve bu dönüşümlerin “tüketim toplumu” dinamikleri etkisinde kent mekanındaki mekansal izdüşümleri sorgulanmıştır.

Sonuç ve değerlendirmeden oluşan son bölüm ise; Türkiye açısından endüstri mirası kavramının günümüz neoliberal kentleşme politikaları ve onun yansıması olan “tüketim toplumu” dinamikleri etkisinde daha geniş platformlarda tartışılabilmesi için bir kapı aralarken; bir yandan da bu bölümde şu an gündemde olan ve Haliç endüstriyel kıyı bölgesi için tehdit oluşturan bir proje olan Haliçport’un uygulanması halinde olması muhtemel mekansal izdüşümler üzerinden mirasa sahip çıkmak için nelerin yapılabileceğine ilişkin öneriler geliştirilmeye çalışılmış, tezin giriş kısmında sorulan bazı sorular cevaplanmıştır.

2. KÜLTÜREL MİRAS KAPSAMINDA ENDÜSTRİ MİRASI

Kültürel miras, 20. yüzyıl boyunca tanımı, anlamı ve kapsamı itibariyle bir değişim geçirmiştir. Önceleri sadece anıtsal mimari eserler, tarihi ve sanatsal açıdan önemli yapılar ve arkeolojik alanlar ile sınırlı olan kültürel miras ve koruma anlayışının yerini zamanla, sıradan sivil yapıların da toplumsal belleğin önemli bir parçası olarak görüldüğü daha geniş bir anlayış almıştır (Aksoy ve Enlil, 2012).

Kültürel mirasa bakışta yaşanan bu dönüşümün nedenleri arasında; II. Dünya Savaşı'nın Avrupa kentlerinde yaşattığı büyük boyuttaki yıkımın ertesinde ortaya çıkan modern kentsel planlama pratiklerinin sivil mimari ve kentsel miras üzerinde yarattığı olumsuz etkinin görülmesi, kentlerin ve kırsal alanların dönüşümü, koruma teori ve uygulamalarında yaşanan tartışmalar, küreselleşme ve yerelleşme ilişkisi bağlamında kültürel mirasın bir ekonomik değer olarak yükselişi sayılabilir (Köksal, 2012). Bu nedenle de günümüzde kültürel mirasın içeriğine bakıldığında anıt eserler üzerine odaklanan bir tanım ve koruma anlayışından çok daha kapsayıcı ve insana ait tüm kültürel değerleri içeren bir “kültürel miras” anlayışına ulaşılmıştır.

Bu kültürel değer yansıtan mekanlar arasında “endüstri yapı ve alanları” da yer almaktadır. Bir endüstri yapı veya alanı da kültürel mirası pek çok yönden yansıtmakta, toplumsal bellekte yer edindiği gibi kent belleği ve kimliğinde de önemli öğeler olarak öne çıkmaktadır. Dolayısıyla, “endüstriyel miras” gibi bir kategori de günümüzde kültürel mirasın parçası olarak kabul edilmektedir.

Bu bağlamda bu bölümde öncelikle kültürel mirasın tanımı yapılmış ve endüstri yapılarının işlevlerini yitirmeleri sonucunda ortaya çıkan ve kültürel mirasın bir parçası olan endüstri mirası kavramına odaklanılmıştır. Daha sonra endüstri mirasının gelecek kuşaklara aktarılabilmesi, yapıları uygun bir işlevle kent hayatına kazandırmanın yanı sıra bu yapıları korumayla sağlanabileceği düşüncesi üzerinden endüstri mirasının korunması ve bu bağlamda yapılan uluslararası çalışmalara yer verilmiştir.

2.1 KÜLTÜREL MİRAS VE ENDÜSTRİ MİRASI KAVRAMI

Her toplum sahip olduğu kültür ve kültürel mirasla tanımlanır. Kültürel miras sosyal yaşamın, kültürel kimliğin ve toplumsal gururun bir parçasıdır. Kültürel miras, atalardan milletlere kalmış kültür içerikli maddi ve manevi (soyut ve somut) mirası ifade eden geniş bir anlama sahiptir. Aynı zamanda kültürel miras, içinde bulunduğu çevre için değerli olduğu kadar tüm dünya için de anlam taşımaktadır ve bu bağlamda önemi daha da artmaktadır. Kısacası kültürel miras, önemini bugüne kadar taşımış ve bu toplumun ya da belli bir sosyal grubun korumak ve gelecek kuşaklara aktarmak istediği tarihteki önemli soyut ve somut ifadeler olarak görülmektedir (LeBlanc, 1993; Elhan, 2009).

Dolayısıyla, kültürel miras geniş içeriğiyle geçmişin izlerini de barındıran pek çok unsuru kapsamakta ve ele alınırken kentteki somut ve soyut, topluma dair hemen hemen her değerın bir arada düşünülmesi gerekmektedir.

Geçmişin izleri diye düşündüğümüzde, aklımıza önce arkeoloji ve tarih ile ilgili kalıntılar gelse de, kültürel miras; kimliğimizle, kültürümüzle, tarihimizle ilgili somut ve somut olmayan varlıkların ve değerlerin tümüdür. Kültürel miras olgusu ulus devletin varoluşuyla yakından ilişkilidir. Dil ve tarih ile birlikte ortak ulus kimliğini oluşturan, ülke toprağına meşruiyet kazandıran temel öğelerden biri kültürel mirastır. Kültürel miras ulus devletin otoritesi altında tanımlanmış ve ulusun inşası sürecinde ortak bir “kimlik” yaratmak için başvurulmuş bir araç olmuştur (Ünsal ve Pulhan, 2012).

1950 sonrasında kültürel miras alanında yaşanan gelişmeler göz önüne alındığında, kültürel mirasın, taşıdığı sanatsal veya bilimsel değerin yanı sıra, “insanlığın ortak mirası” olmasından dolayı korunması gerektiği anlayışı ortaya konmuştur. Kültürel mirasın koruma kapsamına alınmasında sivil yapıların oluşturduğu tarihi kentsel çevre bakımından birçok örneğe sahip olan Avrupa kentlerinin II. Dünya Savaşı sırasında çok büyük ölçeklerde yıkımlara uğraması da etkilidir.

Bu bağlamda sivil yapıların da korunmaya değer kültürel varlıklar olduğu ilk kez 1964 tarihli “Venedik Tüzüğü (The Venice Charter)” ile dile getirilmiş ve taşınmaz kültür varlıklarının kapsamı genişlemiştir. 1964 tarihli Venedik Sözleşmesi “tarihi merkezlerin korunması ve rehabilitasyonu ile ilgili hareket”i tanımlayan, mirasın tahrip olmasını engelleyen bir tutumun yaygınlaşmasında aktif rol oynayan ve

önemini günümüzde de koruyan belge olma özelliği taşımaktadır (Aksoy ve Enlil, 2012). Dolayısıyla Venedik Tüzüğü, kültürel miras tanımının değişmesi ve geniş kentsel alanların da sit alanı ilan edilerek koruma altına alınması sürecinde önemli bir adım olmuştur denebilir.

“Kültürel miras” tanımına getirilen bir başka önemli değişiklik ise, 1972 yılında UNESCO’nun imzaya açtığı “Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunması Hakkında Sözleşme”(Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage)” dir. Dünya Miras Sözleşmesi’nin önsözünde (1972), *“kültürel ve doğal mirasın herhangi bir parçasının bozulmasının veya yok olmasının, bütün dünya milletlerinin mirası için zararlı bir yoksullaşma teşkil ettiği”, “kültürel ve doğal mirasın parçalarının istisnai bir öneme sahip olduğunu ve bu nedenle tüm insanlığın dünya mirasının bir parçası olarak muhafazasının gerektiği” ve “kültürel ve doğal mirasın korunmasına iştirakin, bütün milletlerarası camianın ödevi olduğu”* kabul edilmektedir. Bu sözleşmenin amaçları bakımından aşağıdakiler (somut) kültürel miras olarak belirlenmiştir (URL-1, 2014):

- *Anıtlar:* Tarih, sanat veya bilim açısından istisnai evrensel değerdeki mimari eserler, heykel ve resim alanındaki şaheserler, arkeolojik nitelikte eleman veya yapılar, kitabeler, mağaralar ve eleman birleşimleri.
- *Yapı toplulukları:* Mimarileri, uyumlulukları veya arazi üzerindeki yerleri nedeniyle tarih, sanat veya bilim açısından istisnai evrensel değere sahip ayrı veya birleşik yapı toplulukları.
- *Sitler:* Tarihsel, estetik, etnolojik veya antropolojik bakımlardan istisnai evrensel değeri olan insan ürünü eserler veya doğa ve insanın ortak eserleri ve arkeolojik siteleri kapsayan alanlar.

Ayrıca kültürel miras somut alanlar dışında soyut unsurları da ifade etmektedir. “Yaşayan miras” olarak da adlandırılan somut olmayan kültürel miras; toplumlar tarafından kuşaktan kuşağa aktarılan uygulamaları, temsilleri, ifadeleri, bilgiyi ve becerileri içermektedir (URL-2, 2015). Dolayısıyla, kentteki somut ve soyut, topluma dair hemen hemen her değer bir arada ele alındığı kültürel miras, geniş içeriğiyle pek çok unsuru kapsamakta ve pek çok gelişmeden de etkilenmektedir.

Bu bağlamda 1980’li yıllarla birlikte ortaya çıkan yeni ekonomik düzen, iletişim ve bilişim teknolojilerinin gelişmesi, kültürel mirasın, ekonomide bir yer edinmesinin önünü açmıştır. Örneğin, kültürel miras turizm bağlamında değerlendirilerek kendi ekonomisini yaratmaya başlamıştır. Kültürel miras ekonomisinin en önemli parametreleri ise “koruma, sürdürülebilirlik” gibi olgular olmuştur. Bu noktada kültürel mirasın turizm ile kuracağı dengeli ilişki, hem yerel kalkınma, hem kültürel değerlerin sürdürülebilirliği, hem de koruma pratikleri üzerine düşünmemizi sağlarken; tamamen ekonomi politikaları üzerinden kurulan ilişki ile kültürel mirasın zarar görmemesi de imkansızlaşmaktadır.

2000’li yıllara gelindiğinde ise, kültürel miras “kültürel çeşitliliğin artırılması ve kültürlerarası diyalogun yükseltilmesi için bir kaynak” olarak ön plana çıkmaktadır. Bu bağlamda 2005 yılında Avrupa Konseyi’nin mevzuatına eklediği Toplum İçin Kültürel Mirasın Değeri Çerçeve Sözleşmesi (Faro Sözleşmesi) kültürel mirası;

“hem insanın gelişimi, kültürel çeşitliliğin artırılması ve kültürlerarası diyalogun yükseltilmesi için bir kaynak, hem de kaynakların sürdürülebilir kullanımı ilkesine dayalı ekonomik gelişme modelinin bir parçası” olarak (URL-3, 2015);

Kısacası, bugünkü dünya dinamikleri bağlamında kültürel miras değerlendirildiğinde ise, kültürel mirasın etkisi farklı ortamlarda karşımıza çıkmaktadır. Kent planlaması, mimarlık ve turizm bunlardan bazılarıdır. Bu bize kültürel mirasın ekonomik boyutuyla ilgili ipuçları da vermektedir. Bir anlamda kültürel mirasın yönetilen, üzerinde politikalar geliştirilen ve gelir yaratan bir değer olduğunu doğrulamaktadır. Bu bağlamda kültürel miras, ekonomik değer üreten bir kültür hizmeti veya ürünü olarak da yorumlanabilmektedir.

Bu kültürel değer yansıtan mekanlar arasında “endüstri yapı ve alanları” da yer almaktadır. Bir endüstri yapı veya alanı da kültürel mirası pek çok yönden yansıtmakta, toplumsal bellekte yer edindiği gibi kent belleği ve kimliğinde de önemli öğeler olarak öne çıkmaktadır. Dolayısıyla, endüstri mirası insanlığın ortak mirasının bir parçası ve endüstrileşme sürecinde inşa edilmiş endüstriyel yapı ve tesisleri oluşturması sebebiyle, diğer kültür mirasları içerisinde önemli bir konumdadır.

“**Endüstri mirası**”, sanayi süreci ve bu süreçte yaşanan pek çok farklılığın göstergesi konumundadır. Sosyal, kültürel, ekonomik, çevresel, teknolojik ve mimari gibi çeşitli alanlarda etkili değişimler yaratmış bir sürecin kültürel mirasın parçası olarak değerlendirilmesi gerekli ve önemlidir (Elhan, 2009). Bu bağlamda 20. yy.ın ikinci yarısında tıpkı kültür mirası kavramının, evrensel değerlere sahip olduğuna inanılan eserlerin yok olma tehdidi ile karşılaşılması sonucunda ortaya çıkmış olması gibi; endüstri mirası kavramı da endüstri yapılarının yok olma tehdidi ile karşı karşıya kalması sonucunda ortaya çıkmıştır.

Endüstri mirası, 1960’lı yıllardan sonra başta İngiltere olmak üzere Avrupa ülkelerinde giderek ağırlık kazanarak, bilim dalı olarak algılanmaya başlamış ve bununla bağlantılı diğer çeşitli kavramlar gündeme gelmiştir. Bu kavramlar "*endüstri mirası* ", "*endüstri arkeolojisi* ", "*endüstri kültürü*", "*endüstriyel peyzaj*", "*endüstriyel alan*" olarak sayılabilir.

Avrupa’da 18.-19. yüzyıl evresinde ortaya çıkan teknolojik gelişmelerle şekillenen ve kültürel temelleri bu coğrafyada 15. yüzyıldan itibaren yaşanan düşünsel hareketlere yaslanan Endüstri Devrimi süreç içinde farklı coğrafyalara sıçrarken, sonradan birer miras nesnesi haline gelecek yerleşke, yapı, yapı elemanı, donanım, peyzaj ögesi vb. unsurların varlık bulmasına yol açmıştır. Modernleşme deneyiminin bir parçası olan ve 20. yüzyılın ortasından sonra “sanayi” kelimesinin yaygınlaşmasıyla çağrışım dizgesini kısmen farklılaştıran endüstri serüveni, “miras” unsurlar yaratmayı sürdürmüştür (Kayın, 2013). Günümüzde geçerli en net haliyle endüstri mirası kavramı ise; Temmuz 2003’te TICCIH tarafından hazırlanan Sanayi Mirası için “NİJNİ TAGİL” Tüzüğü’ne göre:

“Sanayi kültürünün tarihsel, teknolojik, sosyal, mimari ve bilimsel değere sahip kalıntılarından oluşur. Bu kalıntılar, binalar ve makineler, atölyeler, imalathaneler, fabrikalar, madenler ile işletme ve arıtma sahaları, ambarlar ve depolar, enerji üretilen, iletilen ve kullanılan yerler, ulaştırma ve tüm alt yapısı, ayrıca sanayi ile ilgili barınma, ibadet etme veya öğretim gibi sosyal faaliyetler için kullanılan yerler” olarak tanımlanmıştır” (URL-4, 2014).

Endüstri mirası; endüstri toplumunun geçmişine ait olguların bütünü olarak da tanımlanabilir ve bu bağlamda da önemi iki temel değer üzerine oturur:

- Birincisi, çalışma dünyasına ve insanlığı büyük bir değişimin içine sokmuş olduğu dönemde insanların günlük yaşantısına tanıklık ediyor olmasıdır.
- İkinci değeri ise, insanların bu dönemde nasıl yaşamış ve çalışmış olduklarını anlamamızı sağlayan bir belge olmasıdır. Bu mirasın değerli olmasının

nedeni bünyesinde barındırdığı tanıklıklar ve içerdiği bilgilerin tarafımızdan belge olarak elde edilebilir olmasıdır (URL-5, 2014).

Endüstri mirası, işlevsel kullanım için pratik bir şekilde inşa edildikleri için çoğu zaman sembolik olarak bir anlam taşımamalarına ve anıtsal veya sivil yapılar gibi gösterişli olmamalarına rağmen; tanıklık ettikleri döneme ait üretim süreçlerini, dönemin bilimsel, teknolojik, mimari ve estetik özelliklerini gösterdikleri için önemlidir ve korunmalıdır. Ayrıca endüstri mirası; döneminin fiziksel, sosyal, kültürel ve ekonomik yapısını yansıttığı için de korunması gereken bir kültür mirası olarak tanımlanabilir.

Diğer taraftan endüstriyel mirasını korumayı kendine konu alan, yerinde inceleyen, araştıran, belgeleyen çalışma disiplini ise “**endüstri arkeolojisi**” olarak adlandırılmaktadır. Endüstri arkeolojisine, endüstri mirasının korunması ihtiyacından doğan bir disiplin alanıdır da denebilir. Endüstri kültürünün somut veya soyut bütün kalıntılarını, belgelerini, her düzeydeki bölgesel etkileşimi ile birlikte inceleyen endüstri arkeolojisi, pek çok bilim dalının bir arada çalıştığı bir bilim alanıdır (Kaya, 2012).

Genel tanımıyla endüstri arkeolojisi, çeşitli nedenlerle işlevini yitirmiş olan endüstri binalarının, donanımın, üretim biçimlerinin ele alındığı bir disiplindir. Üretim biçiminin yanı sıra işçilerin yaşadığı konutlar ve sosyal tesisler gibi yerleşkenin bütün birimleri de endüstri arkeolojisi kapsamında değerlendirilir. Endüstri anıtlarının araştırılması, yerinde incelenmesi, kayda geçirilmesi ve bazı hallerde koruma altına alınmasıyla ilgili çalışma alanını tanımlayan bu kavramın hedefi, bu anıtların sosyal ve teknolojik tarih bağlamı içerisindeki önemini değerlendirmektir (Buchanan, 1981; Kazas, 2008).

Ülkeler bazında endüstri arkeolojisi konusunda inceleme yapıldığında ise, 18. yüzyılda sanayi devriminin başladığı ve sanayinin öncülüğünü yapan İngiltere’nin bu konuda da öncülük yaptığı görülmektedir. Sonrasında ABD ve Almanya gibi erken endüstrileşmiş ülkeler ve sonrasında da diğer batılı ülkeler bu konuda önemli yol almışlardır. Japonya gibi bir sanayi ülkesinin çok daha sonraları adım attığı bu konu, Türkiye için yeni sayılabilecek bir disiplindir. Ayrıca bu konu üzerine farklı ülkelerde farklı amaçların ve politikaların ön plana çıktığı da görülmektedir.

Örneğin İngiltere’de, teknolojik atılıma ilişkin rollerin, mühendislik ustalığının ya da mimarlık açısından üstünlükler gösteren önemli endüstri devrimi anıtlarının tespit ve korumasının ön plana çıktığını; İtalya’da endüstriyel anıtların uluslaşma sürecinin göstergesi olarak değerlendirildiğini; İskandinavya’da ise etnografik bir tutumun ön planda olduğundan teknolojik atılımlardan çok iş gücünün yaşamına odaklanıldığı ve dokunun bütüncül olarak değerlendirildiği için fabrikalar kadar işçi lojmanlarının da endüstri mirasının bir parçası olarak görüldüğünü söylemek mümkündür (Stratton, 2000). Bu bağlamda özellikle endüstri devrimi sonrasında çeşitli dönemlerde endüstriyel üretim faaliyetlerinin gerçekleştirildiği endüstriyel yapı ve tesisler; içinde bulundukları ve bizzat biçimlendirdikleri kentsel yapılaşmış çevre, yerleşim kimliği ve kamusal yaşamdan bağımsız tekil yapı ve tesisler olarak düşünülmemelidir.

Özetle, kentsel mekanın dönüşümünde potansiyel alan olarak dönüştürülmeye aday endüstri mirasının kapsamının belirlenmesinde mirası yakın çevresi ile birlikte ele almak önemlidir. Çünkü endüstri mirasını tekil olarak fiziksel yapı düzeyine indirgeyen tek boyutlu yaklaşımlar eksik bir perspektif sunmaktadır. Bu nedenle endüstri mirasına, endüstri yapı ve tesislerinin etkileşim alanlarında bulunan tüm yapılaşmış çevrenin dahil edilmesi gereği bulunmaktadır. Aksi taktirde endüstriyel peyzajın içeriklerinden arındırılmaları yönündeki uygulamalar, endüstri mirasının kapsamının yalnızca yapılaşma düzeyine indirgeyen yüzeysel ve tek boyutlu yaklaşımlar arasında yerini alacaktır.

2.2 ENDÜSTRİ MİRASININ KORUNMASI

Endüstri devrimiyle başlayan ve günümüzde de hızla devam eden teknolojik gelişmeler ve bu gelişmelerin etkilediği ekonomik ve sosyal koşullar endüstri yapılarını etkilemiş ve bu yapılar güncel koşullar altında yetersiz kalarak işlevini yitirmişlerdir.

Ancak işlevsiz kalan sanayi yapı ve yerleşkelerinin geleceği 20. yüzyılın ikinci yarısında bilimsel olarak tartışılmaya başlanmıştır. Çok sayıda örneği olan bu tesislerin bir kısmı yıkılırken, kalanı için koruma tartışmaları önce ulusal, ardından uluslararası boyuta geçmiş ve 1970’lerden sonra nitelikli koruma ve yeniden kullanım örneklerinin sayısı artmaya başlamıştır. Koruma bağlamında da bu yapıların yeniden işlevlendirilerek değerlendirilmeleri “endüstri mirası” kavramını gündeme getirmiştir.

Endüstri mirasının korunması ve yeniden kullanılması, hızla değişen yapısal çevrelerimizde önemli bir olgu olmaya devam etmektedir. Bu bağlamda pek çok yapı türünün, mimari sürekliliğin sağlanması ve çeşitliliğin devamı amacıyla korunması gündemdedir. Endüstriyel mirasın korunması, endüstri yapılarının yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kaldıklarında gerçekleşmektedir. Bu bağlamda “koruma”, bu yapıları yitirme tehlikesi karşısında, yapıları güvenceye alma yaklaşımı olarak da açıklanabilir.

Endüstri mirasının korunması ve yeniden işlevlendirilerek değerlendirilmesi, gerek Türkiye’de, gerekse dünyada, son dönemlerde giderek artan bir öneme sahiptir. Bu bağlamda diğer yapı türlerinde olduğu gibi, endüstri yapılarının korunması, bilimsel olarak ele alınması, geçmişten günümüze bir üretim tarzını yansıtan bu yapıların değerlendirilmesi için ciddi çalışmalar ve araştırmalar yapılmaktadır.

2.2.1 Endüstri Mirasını Koruma Amacıyla Kurulan Örgütler ve Kurumsal Yaklaşımlar

Avrupa’da kurumsal örgütlenmeler düzeyine erişen endüstri mirasının korunması yaklaşımı, yetersiz ve işlevsiz kalan endüstri yapılarının terk edilmeleri, birer birer yitirmeleri karşısında bu yapıların tarihsel ve kültürel kimlik alanında taşıdığı öneme dikkat çekilmesiyle ortaya çıkmıştır.

Endüstri mirasının koruma yaklaşımları adına ilk olarak İngiltere’de 1950’li yıllarda endüstri mirasının envanterlenmesi çalışmaları başlatılmış, 1960’lı yıllarda endüstri mirasının izlenmesine yönelik kurumsal girişimlerde bulunulmuş, 1970’li yıllarda ise nitelikli koruma ve yeniden kullanım örneklerinin sayısı artmaya başlamıştır (Köksal, 2012).

Günümüz itibariyle çok büyük bölümü Avrupa’da olmak üzere dünya çapında tanınmış pek çok sivil toplum örgütü ile kurum ve kuruluş endüstri mirasının korunmasına yönelik çalışmalar yürütmektedir. Bunlardan en önemlileri:

- TICCIH,
- ERIH,
- DOCOMOMO,
- ICOMOS’ dur.

Endüstri mirasının araştırılması ve belgelenmesi konusunda uluslararası kapsamda ilk adım, Birleşmiş Milletler bünyesinde sosyal ve kültürel alanda faaliyet gösteren, önemli kültürel ve çevresel bölgeleri dünya miras alanları olarak kabul eden ve bu alanda çalışmalar yürüten UNESCO 'nun; İngiltere'deki Ironbridge Gorge köprüsü, Bolivia'daki Kalay Madenleri ve Polonya'daki Tuz Madeni gibi birkaç endüstri bölgesini dünya mirası listesine almasıyla olmuştur (Kıraç, 2001), (Şekil 2.1).

Uluslararası ve hükümetler dışı bir organizasyon olan **ICOMOS** ise, 1965 yılında Varşova'da kurulmuştur. Başlıca amacı, tarihi anıtlar ve sitlerin korunması ve değerlendirilmesine yönelik ilkeler, teknikler ve siyasetler geliştirmek ve ilgili her türlü araştırmayı desteklemek ve yönlendirmektir. Günümüzde ICOMOS'un 110 ülkede kurulmuş ulusal komiteleri ve 7500'ü aşkın üyesi bulunmaktadır (URL-6, 2014).



Şekil 2.1: Ironbridge Gorge Köprüsü

Kaynak: http://en.wikipedia.org/wiki/Bridge#mediaviewer/File:Ironbridge_6.jpg

ICOMOS tarafından hazırlanan ve her yıl düzenli olarak üye ülkelerin risk altındaki yapılarına işaret edilen “ICOMOS Risk Altındaki Yapılar” isimli raporlardan 2001-2002 yılında hazırlanana göre, endüstri ve 20. yüzyıl yapıları en fazla tehlike altında olan gruptur (ICOMOS, 2001; Köksal, 2005). Bunun bir nedeni olarak da teknolojinin hızlı gelişimi karşısında, endüstri yapıları ve alanlarının değişiklikleri ve değer kayıpları görülmektedir.

Endüstri mirasının korunmasıyla ilgili uluslararası bir örgüt olan **TICCIH** çalışmalarını; endüstri arkeolojisi, endüstri mirasının korunması, belgelenmesi, tanıtılması ve yorumlanması konularında yoğunlaştırmış olup, bu alanda çalışmalar yapılmasını desteklemektedir. TICCIH, üç yılda bir önceden belirlenen bir konu üzerinde uluslararası toplantılar düzenlemekte ve üyesi olan ülkelerdeki endüstri anıtlarını, sorunlarını ve konuyla ilgili gelişmeleri izlemekte, yayınlar çıkarmaktadır. TICCIH, endüstri arkeolojisi alanındaki çalışmalarında endüstri mirasını, üretim türlerini göre belirli gruplara ayırma yoluna gitmiştir. Bu gruplar; tarım-gıda üretimi, hidro elektrik-elektrokimyasal sanayi, madencilik-kömür sanayi, kağıt sanayi, tekstil sanayi, metalurji, su, kutup bölgesindeki üretimler ile köprüler, iletişim yapıları, darphaneler ve demiryolları olarak belirlenmiştir (URL-7, 2014).

Endüstriyel mirasın korunması, belgelenmesi, araştırılması ve iletilmesi amacıyla kurulan TICCIH, ICOMOS'un endüstri mirasıyla ilgili soruları konusunda partneridir ve ICOMOS'a bu bağlamda bilirkişilik görevi yapmaktadır (URL-6, 2014).

Ayrıca 2005'te üye sayısı 56'ya çıkan TICCIH'in üyesi olan ülkeler arasında Türkiye'nin de adı geçmektedir. Ancak bugüne kadar yayınlarında Türkiye'den herhangi bir endüstri anıtı ya da siti hakkında bir bilgiye rastlanmamıştır (URL-7, 2014). Bu bağlamda Türkiye'de, üniversitelerde yapılan araştırmalar dışında konuyla ilgili herhangi bir kurumsal yapılanma mevcut olmayıp, sadece ICOMOS, TICCIH ve DOCOMOMO kuruluşlarının temsilcilikleri bulunmaktadır. Dünya endüstri mirası listesinde de ülkemizde bulunan herhangi bir yapı, tesis veya alan mevcut değildir. Dahası, ülkemizde endüstri mirası kapsamında değerlendirilebilecek kültür varlıklarının bu kapsamdaki tespiti dahi gerçekleştirilememiştir.

Endüstri mirasının korunmasını amaçlayan bir başka kuruluş ise, 1990 yılında kurulan **DOCOMOMO**'dur. DOCOMOMO, 20. yüzyılda inşa edilmiş modern mimarlık ürünleri ile ilgilenmekte ve bu kapsam dahilindeki modern endüstri yapılarını incelemektedir. DOCOMOMO'nun işleyişi TICCIH'den farklıdır. DOCOMOMO'ya üye olan ülkeler belirli ödevleri yapmakla yükümlüdür ve üyelik sistemi bu şekilde devam ettirilmektedir (URL-8, 2014).

Endüstri mirası hakkında çalışan uluslararası diğer bir kurum **ERIH**, 1999 yılında kurulmuştur. 1999 yılında eski endüstri bölgelerindeki değişimleri duyurmak ve turistik ilgi yaratmak amacıyla kurulan ERIH topluluğu, 2001 yılında Avrupa kapsamında endüstri mirası güzergahını ve bu güzergah üzerindeki durak noktalarını (anchor points) belirlemiştir. Buna göre Avrupa Endüstri Mirası Güzergahı rotası; Belçika, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Fransa, Almanya, İngiltere, Lüksemburg, Hollanda, Norveç, Polonya, İspanya ve İsveç'te yer alan 72 durak noktasından oluşmaktadır. Bu rotanın üzerindeki sanayi temaları madencilik, hizmet-eğlence, demir-çelik, tekstil, imalat - el üretimi, ulaşım-iletişim, su, enerji, mimari ve manzara olarak gruplara ayrılmıştır (URL-9, 2014).

Projenin turistik aktiviteleri içeren öncelikli çerçevesi doğrultusunda, durak noktalarına ve genel olarak rotaya dahil edilecek endüstri mirasının seçiminde, bu alanların turizm potansiyeli öne çıkmaktadır. Durak noktaları belirlenirken yapı için “Çekicilik değeri, tarihi değeri, sembolik değeri, özgünlük değeri, turistik altyapı, alanın kalitesi, yeni perspektifler sunma olanağı, toplu ulaşım ağı, yol, bisiklet ve deniz ulaşımı bağlantıları, özel ulaşım ağı; araba, tur otobüsleri için yol bağlantılarının varlığı” gibi ölçütler kullanılmaktadır (Köksal, 2005). TICCİH ve ERIH dışında endüstri mirası üzerine çalışan uluslararası ve ulusal diğer komite ve kuruluşlar şu şekilde sıralanabilir;

- ICOHTEC (International Committee for the History of Technology),
- SHOT (Society for the History of Technology),
- NEKTAR (Europäischen Netzwerk der Kultur der Arbeit)
- E-FAITH (European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage)
- Almanya'da; Industriedenkmal Stiftung
- Fransa'da ;CILAC (Comité d'Information et de Liaison pour l'Archéologie, l'Étude et la Mise en Valeur du Patrimoine Industriel)
- Amerika'da; SIA (American Society for Industrial Archaeology)
- Japonya'da; Japan Society for Industrial Archaeology (Özüdoğru, 2010).

2.2.2 Endüstri Mirasını Koruma Değeri ve Koruma Yöntemleri

“Endüstri mirasını koruma” kavramının ortaya çıkışının nedenleri kendi bağlamında değerlendirildiğinde birçok faktör dikkat çekmektedir. Bunlar arasında yüksek sıcaklık, zararlı gazlar, aşırı kirlilik gibi üretim sürecinin olumsuz etkileri, üretim teknolojilerinin değişmesiyle mekansal değişikliklere maruz kalma, donanım ve işletim sisteminin modern teknoloji ürünleriyle yer değiştirmesi sayılabilir.

Tüm bunlar sonucunda işlevini yitiren endüstri yapıları bakım ve onarımdan yoksun bırakılmış, terk edilmiş, hurda olarak satılmış, rant sağlamak amacıyla yıkılmıştır. Ancak işlevsiz kalan sanayi yapı ve yerleşkelerinin geleceği 20. yüzyılın ikinci yarısında bilimsel olarak tartışılmaya başlanmıştır. Çok sayıda örneği olan bu tesislerin bir kısmı yıkılırken, kalanı için koruma tartışmaları önce ulusal, ardından uluslararası boyuta taşınmış ve 1970'lerden sonra nitelikli koruma ve yeniden kullanım örneklerinin sayısı artmaya başlamıştır (Köksal, 2012).

Endüstri mirasın korunmasının nedenleri, kültür mirasının genel anlamdaki koruma nedenleri ile temelde aynıdır. Korumanın birbirini tamamlayan iki önemli işlevi vardır. Ana işlevi sosyal, toplumsal ve kültürel; ikincil işlevi ise ekonomiktir. Endüstri yapılarının kültürel önemi yeterince fark edilemediği takdirde, yapılara sadece mimari ağırlıklı bir kıymet yüklenir ve herhangi bir koruma hedefi söz konusu olamaz. Bu durum yapıların sadece ekonomik bir fayda ifade etmesine ve en iyi ihtimalle de endüstri mirasının yeni kullanımı yoluyla ve yapı kütlesi ölçeğinde korunmasına yol açmaktadır (Kıraç, 2001). Endüstriyel miras yapılarının korunması, sadece bir mimari mirası koruma işi olarak değil, kentin kültürel önemi ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi açısından da ele alınması gerekli bir konudur (Köksal ve Ahunbay, 2006). Bu yapıların korunması sayesinde endüstriyel miras düşüncesi gelişmekte ve kültürel değerlerin devamlılığı gündeme gelmektedir.

Endüstriyel mirası koruma yöntemi iki aşamadan oluşmaktadır. İlk olarak işlevsel süreklilik sağlanır, ardından yapısal koruma gerçekleşir. Yapıya sonraları yapılan ve özgün kimlikteki ekler koruma altına alınırken, uygunsuz ekler kaldırılır, yapının çevresi ile uyumu gerçekleştirilir (Eberhard ve Wagenbreth, 1975). Bu bağlamda endüstriyel mirası koruma yöntemi, yapıları özgün haliyle bütünsel korumadan, parçasal korumaya, yeniden inşa edilmeye ve yeni fonksiyonlar kazandırılmasına dek birçok farklı uygulamalardan oluşmaktadır.

Ancak farklılaşan hedefler de olsa koruma tutumları arasındaki ortak payda, değişen teknolojik, çevresel, ekonomik veya sosyal sebeplerle kullanımdan kalkan ve artan rant baskıları dolayısıyla yıkılması gündeme gelen endüstri yapılarını belgelemek ve korumaktır. Korunmaya değer kültür varlıkları için tanımlanan tüm koruma değerleri, belirgin biçimde endüstri mirası için de geçerli olup, endüstri mirasına ilişkin koruma değerlerinin saptanmasında bazı kategoriler tanımlanabilir (TMMOB MİM. OD., 2008):

- Tarihsel Değer (Endüstri mirasının tarihsel süreçteki konumu, rolü ve tanıklığından kaynaklanan değerdir.)
- İşlevsel Kullanılabilirlik Değeri (Yapı ya da tesisin işlevinin önemi yeni bir kullanıma uyarlanabilirlik potansiyeli, iç teknolojik donanımlar gibi özgün işlevinin izlerinden kaynaklanan değerdir.)
- Çevresel Değer (Endüstri mirasının çevresinden aldığı ya da çevresine kattığı değerler olup söz konusu yapı ve tesislerin bölgesel, kentsel, ulusal ve uluslararası ölçekteki önemini de yansıtır.)
- Teknik Değer (Yapı ya da tesisin dönemine özgü yapım teknolojilerinin, strüktürel kurguların ve malzeme kullanımının somut belgeleri olarak taşıdığı teknik ya da teknolojik değerdir. Endüstri mirası yapıları ve tesisleri bu bağlamda üst düzey teknik değere sahiptir çünkü bunlar belirli bir teknolojinin içinde yer aldığı yapılardır ve özellikle iç donanımlarıyla önem taşırlar.)
- Özgünlük Değeri (Yapı ya da tesisin fiziksel durumunu kapsayan bir değerdir. Tasarımındaki, malzemedeki, yapım tekniğindeki ve konumdaki özgünlük ayrı ayrı önem taşır.)
- Donanım ve İç Özellikler (Endüstri mirasının taşınır veya taşınmaz donanımlarda veya iç özelliklerde özgünlüğün korunmuş olmasından kaynaklanan değerdir.)
- Kültürel Değer (Endüstri mirasının ait olduğu çevrenin kültürel gelişiminde etkin bir rol oynamış olmasından kaynaklanan değerdir.)
- Simgesel Değer (Endüstri mirasının toplumun mekansal hafızasındaki yeri ile politik, sosyolojik, duygusal, açıdan öneminden kaynaklanan değerdir.)
- Mimari Sanatsal Değer (üstün sanat tarihi değeri taşımak; dönemin mimari üslubunun gelişimini sergilemek; türünün mimari gelişiminde tipolojik gelişim açısından önemli olmak; ünlü bir sanatçı veya mimarla ilişkili olmak; bir sanat üslubunun temsilcisi olmak; üstün nitelikli veya zengin bir cephe düzenine, bezemeye, iç düzene sahip olmak gibi mimari hususlardan oluşan değerdir.)
- Enderlik Değeri (Endüstri mirasının temsil ettiği teknolojinin az bulunur örneklerinden olması bu değeri yaratır.)
- Endüstri Arkeolojisi Açısından Önemi (Sosyal ve fiziksel tüm nitelikleriyle endüstri arkeolojisi açısından taşıdığı araştırma ve belgeleme değeridir.)

Ancak endüstri mirasının korunmasında **bütüncül olma değeri**, diğer tüm koruma değerlerini kapsayan en önemli değerdir. Çünkü endüstri mirasının bütüncül olma değeri, sahip olduğu estetik ve özgünlük değerlerinin önünde ele alınırsa, o mirasın varoluşu ve varlığını sürdürmesine ilişkin koşullardan kaynaklanan esas koruma değeri anlaşılabilir. “Bütüncül korumanın” önemli olduğu endüstriyel mirasta, korumanın amaçlanan hedefe ulaşabilmesi için, koruma kapsamındaki endüstriyel miras alanlarının tespit edilmesi, analizlerinin yapılması ve endüstri mirasını koruma bilinci kazandırılması gereklidir.

Endüstriyel mirasın korunması, “araştırma, belgeleme, restitüsyon”, “koruma kararlarının alınması”, “restorasyon”, “yeniden işlevlendirme”, “kullanım” olarak beş aşamada gerçekleşmektedir. Endüstriyel mirasın korumanın ilk adımı belgeleme yani envanter çalışmasının yapılmasıdır. Söz konusu envanterin, endüstri yapısının üretim süreci hakkında yeterli bilginin tanımlanması amacıyla, yazılı, görsel (resim, çizim, fotoğraf) ve duyuşal (ses kaydı) olarak yapılması faydalı olmaktadır. Görsel ve işitsel kaynakların birlikte sunumu, anlama ve yorumlamayı kolaylaştırmakta, diğer yandan, belgeleme sistemlerinin sayısal ortamda olması, bilgiye erişim ve arşivleme seçeneklerini artırmaktadır (Köksal, 2006).

Öte yandan Kıraç (2001)’a göre endüstri mirasının korunmasında zamana, tarih çalışmalarına ve çevreye ait deneyimlerimize bağlı olarak ortaya çıkan yeni değerler **dört grupta** ele alınabilir.

- Bunlardan ilki **simgesel değer**dir. Burada kültürel kaynaklar geçmişle şimdi arasında ölçülebilir bir bağ kurarlar. Bu bağlantı pratikte eskiden var olan eserden günümüze kalanlar üzerinde gerçekleşir.
- Bir başkası **enformatik-bilişimsel değer**dir. Burada sadece yapılar değil onlarla ilişkili mucitler ve mühendisler de göz önüne alınır, endüstriyel geçmiş bütün boyutlarıyla incelenir. Bu çalışma sırasında ne kadar çok materyal elde edilirse buradan çıkan bilgiye de o kadar çok güvenilebilir.
- Çevrenin dinamik yapısı göz önüne alındığında sözü edilen kültürel kaynaklar ekonomik değere de sahip olmalıdır. Maddi açıdan bakıldığında **ekonomik değer**, mirasın cazip gelmesi ya da binalar için yaşayabilir yeni kullanımların oluşmasıyla ortaya çıkar.
- Eski yapıların korunması konusunda gündeme gelen dördüncü değer **estetik değer**dir. Bu değer çoğu kez diğer üçüyle çatışır.

Çünkü bu yapılar genellikle pragmatik nedenlerle yani pratik ve işlevsel kullanım için inşa edilmişlerdir. Dolayısıyla çoğu zaman kent bağlamında ve yapısal olarak sembolik bir anlam taşımazlar. Fakat sanayi toplumlarının belleğinde, endüstriyel gelişmelerin kanıtı olarak dururlar.

Bu bağlamda da endüstri mirasının korunmasının paradoksal bir durum olduğunu vurgulayan Cengizkan, işlevsel-pratik kullanımlar için inşa edilen bu yapıların, bir bellek unsuru haline geldiklerinde içerdikleri sanatsal değerin farkına varıldığını ifade etmektedir. 19. yüzyıl sonlarında Avusturyalı sanat tarihçisi Alois Riegl tarafından ortaya konulan “gelişme değeri”, “göreceli sanat değeri”, “kullanım değeri” gibi kavramlar ile Banham’ın “fabrika estetiği” kavramına yaslanan bu görüş çerçevesinde, endüstri yapılaşmasını dönüştürme eyleminin yeni bir kodlamaya ve “yeniden mimari” kavramına karşılık geldiği belirtilmektedir (Cengizkan, 2002).

Alois Riegl’in “gelişme değeri” kavramı, tüm bu katmanlaşmış yaşama kalıplarının, yaşamın her alanındaki mekansal izlerle birlikte tümünden korunmasına yönelik bir değeri işaret eder. Endüstri mirasının kültürel miras olarak kabulündeki önemli nedenlerden biri de, onların “sanat değeri” nin farkına varılmasıdır; kişinin çevre algısı/ilişkisinde değişimlere yol açmalarıdır. Çünkü makineler ve makine benzeri form ve mekanlar, artık modern insana tanıdık gelmektedirler. Endüstriyel yapıların ve ürünlerin sanat değeri, daha çok Riegl’in ortaya attığı “göreceli sanat değeri” yoluyla anlaşılabilir: “Göreceli sanat değeri”, bu tür yapıların makine estetiği çerçevesindeki değerinden kaynaklanır (Ravara, 2006).

Bu doğrultuda bugünkü dünya dinamikleri bağlamında endüstri mirasının korunması Alois Riegl mantığında değerlendirilirse, kullanım değerinin yerine göreceli sanat değeri geçmiştir. Bu durum aslında bugün için koruma eylemlerinde farklı bir yönelim yaratabilecek bir konu olarak da değerlendirilebilir; ki bu konu tez kapsamında sonraki bölümlerde detaylı bir şekilde “**tüketim**” bağlamında ele alınacaktır. Riegl’in “kullanım değeri” yani bu yapıları yeniden işlevlendirerek kent yaşamına kazandırırken en önemli rol oynayan kavram, bugün kentin pazarlanma politikaları içerisinde “göreceli sanat değeri” nin farkına varılmasıyla değerini yitirmiştir. Çünkü günümüzde kentler arası yarışta korunan miras endüstrisi, sanat değerleri ile önemli imajlar yaratarak daha kolay pazarlanma imkanı bulmuştur.

Bir nesneyi korumak, korunan nesnenin mesajını ve görüntüsünü geleceğe taşımak olduğundan, her koruma eylemi ve korumanın yöntemi, korunanın mesajını etkileyecek olması nedeniyle koruma yöntemleri incelendiğinde de çeşitli yöntemler ortaya çıkmaktadır. Höhmann (1992) endüstri anıtlarını korumada uygulanan yöntemleri dört gruba ayırmıştır:

1. Herhangi bir müdahale yapmadan veya en az müdahale ile yeni bir işlev vermeksizin olduğu gibi korumadır.
2. Çok az bir değişimle ve eski işlevine yakın bir işlevle korumadır. Bu yöntem daha çok işlevini yitirmemiş teknik anıtlar için tercih edilmektedir.
3. Yapıya müze işlevi vererek korumadır. Ancak müze kullanımı her yapı için uygun değildir. Özgün donanımını yitirmemiş, çok fazla hasar görmemiş, müdahale görmemiş ve yeterli teknik bilgiyi sunacak nitelikteki bir yapının müze olarak işlevlendirilmesi daha başarılı sonuçlar vermektedir. Müze olarak kullanılan teknik anıtlara yapılan müdahalenin fazla ve eklerin tarihi yapıyı gölgede bırakacak şekilde olması durumunda koruma amacını yitirmekte, yeni amaçlar için araç haline gelmektedir. Bu nedenle müze kullanımlarında yerinde korumada endüstri yapısının ses, gürültü, koku gibi özgün ortamına ilişkin bilgileri aktarmak önem taşımaktadır.
4. Endüstri anıtlarını yeni bir işlevle yeniden kullanmaktır. İşlevini yitirmiş ve terkedilmiş bir yapının düzenli bakım ve onarımdan yoksun kalması, çok daha kısa sürede tahrip olmasına neden olmaktadır. Zaman, doğa koşulları, rant kaygısı, vandalizm ve daha birçok etmen yapıların bozulmasını hızlandırmaktadır. Bu koşullarda, korumanın bir boyutu olarak yapıları yeniden kullanmak bir çözüm olarak gözükmemektedir. Ancak yeniden kullanımının ilk hedefi ve temel amacı, yapıyı tekrar yaşama katarak, ömrünü uzatmak olmalıdır (Höhmann, 1992).

Görüldüğü üzere farklılaşan hedefler de olsa koruma yöntemleri arasındaki ortak amaç, kentlerin dışında olduğu kadar, kentlerin içinde ya da hemen çeperinde yer alan, değişen teknolojik, çevresel, ekonomik veya sosyal sebeplerle kullanımdan kalkan ve artan rant baskıları dolayısıyla yıkılması gündeme gelen endüstri yapılarını belgelemek ve korumaktır. Ayrıca eski bir fabrikanın ve sanayi tesisinin korunması, sadece mimari mirası koruma açısından değil, kentin kültürel önemi ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi için de ele alınması gerekli bir konudur.

2.3 ENDÜSTRİ MİRASININ YENİDEN İŞLEVLENDİRİLMESİNDE FARKLI YAKLAŞIMLAR

Endüstri devrimi ve sonrasında yaşanan endüstrileşme süreci günümüz Avrupa'sının başlıca varlık nedeni ve dolayısıyla temel kimliksel niteliklerinden biridir. Bu bağlamda Avrupa kültüründe bu kimliğe sahip çıkma çabasının bir yansıması olarak endüstri mirasına sahip çıkma ve koruma kriterlerinin geliştirilmesi girişimleri oldukça ileri düzeylere gelmiş durumdadır. Başlangıçta endüstri kültürünün birebir somut örneklerinin sergilenmesiyle başlayan endüstri mirasının değerlendirilmesi çabaları bugün artık tek tek yapı ve donanımların ele alınmasından çok, bölgesel ve toplumsal yaşamla bütünleşmiş boyutlara ulaşmıştır.

Bunun nedeni de, endüstri yapıları çoğunlukla anıtsal nitelikli olduklarından, işlev dönüşümü çalışmalarında, yapının mevcut doku içindeki yeri, ekonomik, sosyal ve çevresel etkiler, bir bütün olarak ele alınmalıdır.

Dünya genelinde endüstri yapılarında, bu yapıların geniş mekanlara sahip olmaları nedeniyle, bütüncül korumanın dışında, ekonomik olarak sürdürülebilirlik de önemsenmektedir. Genel olarak işlev seçiminde, yapının özgün kullanımı ile birlikte, bölgenin kimliğinin de değerlendirilme kapsamına alındığı çok boyutlu yaklaşımlar hedeflenmektedir. Ayrıca endüstri yapılarının yeniden işlevlendirilmesinde, yapının korunmasının ve ekonomik odaklı bir işlevle dönüştürülmesinin ötesinde, çevresel, ekonomik ve sosyal boyutta irdelenmesi, toplumsal katılımın hedeflenmesi, bölgesel yenileme ve dönüşüm anlayışları da bir o kadar önemlidir (Kaya, 2012).

Endüstri mirasının yeniden işlevlendirilmesinde yapıya özgü olan işlev dönüşümü türü seçimi de önemsenmesi gereken bir başka konudur. Endüstriyel miras yapılarının yeniden kullanımlarında, yapıya ilişkin özgün yapısal, teknolojik ve sosyal niteliklerin de korunması gerekliliktir ve işlevsel dönüşümde, disiplinler arası bilimsel bir çalışma hedeflenmelidir. Pek çok ülkenin ekonomisinde endüstriyel miras yatırımları, olağan bir durum haline dönüşmüş ve önem kazanmıştır. Bu yaklaşımlar “kültürel endüstriyi”, turizme ve eğlenceye, alışverişe ve ekonomik canlılığa bağlamayı hedeflemektedir. Genellikle endüstriyel miras dönüşüm projeleri bu tür sosyal ve ekonomik gelişmelerin öncüsüdür (Kazas, 2008).

Endüstri mirası anıt ve sitlerinin yeniden işlevlendirilmesi sırasında uygun işlevin seçimi hassas bir konudur. Endüstri yapılarının mekansal ve yapısal niteliklerinin doğru değerlendirilmesi, dikkatle yapılacak basit ve geri dönülebilir değişiklikler, teknik donatının yerinde sunulması, yapıların konumlandığı bölgenin ihtiyacı anket veya piyasa analizi yapılarak araştırılması başarılı uygulamalara olanak sağlayacaktır (Köksal, 2006).

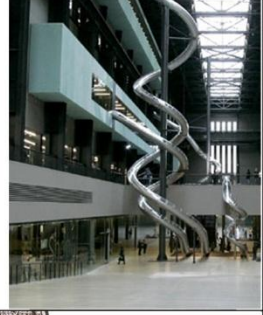
Fabrikaların koruma amaçlı yeniden kullanımlarında, yapının boş bir kutu gibi sadece cephelerinin dikkate alındığı, içinin tamamen boşaltıldığı durumlarla çok sık karşılaşmaktadır. Yeniden işlevlendirilen endüstri yapıları için en büyük riskin, hızla yapılan yeniden işlevlendirme uygulamaları olduğu görülmektedir (Föhl, 1995).

Burada korumacı bakış açısının ve yeniden kullanımın çıkış noktasının tanımlanması önem kazanmaktadır. Uygulama öncesinde yeterli araştırma yapılmalı ve bilimsel bir yol izlenmelidir. Uygulamalar konunun uzmanları tarafından yapılmalı, uygulama aşamaları düzenli olarak denetlenmelidir. Bu nedenle koruma ve yeniden işlevlendirme önerileri dikkatle ele alınmalı, uzun vadeli programlarla süreklilik sağlanmalıdır. Yeniden işlevlendirme sırasında, koruma ilkeleri çerçevesinde her aşamanın kamuya bilgi verecek şekilde yapılması ve belgelenmesi yararlı olacaktır ki, Türkiye’de sıklıkla karşılaşılan problemlerden birisi de budur (Köksal, 2012).

Yeniden işlevlendirme sırasındaki çok boyutlu süreçte kamu ve özel sektörün de farklı beklentileri olmaktadır. Endüstri yapılarında yaşanan işlev dönüşümünü, kamu sektörü kültürel amaçlı kullanımlar için desteklerken, ekonomik faydalarından dolayı ise özel sektör desteklemektedir. Böylece çok boyutlu bir süreç söz konusu olmaktadır (Hume, 1987). Bu noktada yapılması gereken; kamu-özel sektör birlikteliğinde dengeli bir yaklaşıma gitmek ve şeffaf bir dönüşüm sürecini gerçekleştirebilmektir.

Endüstri yapılarının yeniden kullanımları ile kente yeniden kazandırılmalarında diğer yapı tiplerinden farklı olanaklar sunmaktadır. Yeni işlev seçiminde ve uygulamada geniş bir seçim alanı bulunmaktadır (Çizelge 2.1). Ayrıca yeniden işlevlendirilen endüstri yapılarının genelde belirli bir kesime hitap eden ofis, konut, restoran ve bar gibi özel amaçlı kullanımlara dönüştürüldüğü de görülmektedir.

Çizelge 2.1: Endüstri mirası yeniden kullanım yaklaşımları

ANITSAL KULLANIM	Anıtsal yaklaşım: Enerji istasyonundan modern sanat eserleri müzesine dönüştürülen Tate Gallery, Londra.	 
TİCARİ KULLANIM	Konut kullanımı: Konut olarak işlevlendirilen Britannia Mill, Manchester.	 
	Ofis işlevi: Nestle Merkez Binasına dönüştürülen çikolata fabrikası, Paris.	 
	Karma kullanım: Konut ve eğlence merkezine dönüştürülen gaz depoları, Viyana.	 
	Kültürel kullanım: Sanat ve Medya Merkezi'ne dönüştürülen silah ve cephane fabrikası, Karlsruhe.	 

Örneğin Kingswood'da (İngiltere) bulunan New Mills dokuma fabrikası ve New Jersey'de (Amerika) bulunan depo alanları (Estee Candy Warehouse) bugün birer ofis yapısı olarak kullanılmakta, Denver, Colorado'da (Amerika) bulunan eski buz deposunda lüks konut üniteleri bulunmakta, Lowell, Massachusetts'de (Amerika) bulunan pamuklu dokuma fabrikası bugün ofis ve konut yapısı olarak işlev vermekte, Manchester'daki (İngiltere) eski ulaşım yapıları (The Bridgewater Transport Services) bugün başta konut, ofis ve eğlence amacıyla kullanılmakta, Londra'daki

(İngiltere) Hackney eski tren garı bugün bar olarak kullanılmakta, yine Londra'daki (İngiltere) Tobacco rıhtım alanındaki New Tobacco depo yapısı alışveriş merkezi olarak işlev vermekte, Kandalopa'daki (Sri Lanka) eski çay fabrikası butik-otel olarak kullanılmaktadır (Alpan, 2012). Tüm bu örnekler endüstri mirasının dönüşüm gündeminin küçük bir bölümüdür.

Ayrıca eski depoların Loft tarzı mekanlara dönüştürülmesi, bir gazometrenin bilişim laboratuvarına veya kültür merkezine dönüştürülmesi ve yarattığı çekim alanıyla bulunduğu bölgenin sosyal kültürel ve ekonomik gelişimine katkıda bulunması ya da bir endüstriyel kompleksin tüm bölgenin kimliğini, toplumsal yaşamını ve ekonomisini dönüştürecek yaşam alanları olarak yeniden yapılandırılması ve bölgenin soylulaştırılması (gentrification) gibi izdüşümleri de bulunmaktadır (Kazas, 2008).

Dolayısıyla yeniden değerlendirmede tüm dünyada dikkat çeken nokta, bireysel kullanım yerine, kamuya açık kültürel ve sanatsal kullanımın tercih edilmesidir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta da, yeniden işlevlendirme çalışmaları sonucunda bulunduğu topraktan soyutlanmayan, yerel kullanıcıyı dikkate alarak hem kültürel kalkınmaya katkı sağlayan, hem de tahribat ve bilinçsizliğin önüne geçilen çoğul katılımlar hedeflenmesidir (Köksal, 2012). Böylece endüstri anıtları bir yandan yeniden yaşama dönerken, diğer yandan kent kültürüne katkıda bulunmuş olacaktır.

2.5 BÖLÜM SONUCU

Kentlerin ekonomik gelişiminde önemli bir yer tutan endüstriyel miras yapıları, endüstriyel geçmişin kanıtları olarak, kenti ve toplumsal yapıyı geliştirmeleri dolayısıyla kültürel miras kapsamındaki önemli yapılardandır. 20. yüzyıla ait endüstri yapılarının orijinal işlevlerini kaybetmeleri ve önemleri doğrultusunda kullanılamamaları sonucu, miras yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kalmıştır.

Bu doğrultuda da endüstriyel miras kapsamındaki yapıların korunması ile yok olmalarının önlenmesi için çalışmalar başlatılmıştır. Endüstri mirasını koruma bağlamında yeniden işlevlendirme çalışmaları önemli bir konudur. Çünkü tasarlandıkları işlevlerinden dolayı büyük boyutlu mekanları olan bu yapılar, yeni işlevleriyle hem ekonomik, hem de sürdürülebilirlik kavramı bakımından bulundukları kentler için önemli kazanımlar yaratmaktadırlar.

Çünkü endüstri yapıları ve endüstri kompleksleri, işlevlerini yitirdikleri zaman kentsel açıdan kullanım için çok büyük fırsatlar sunmaktadırlar:

- Birincisi geniş arazilere sahiptirler. Bu yapıların bir kısmı kent merkezinde ya da kentin hemen yakın çevresinde konumlanmışlardır. Bu nedenle de üzerinde bulundukları araziler çok değerlidir ve bu endüstriyel alanı yeniden değerlendirmede çok ciddi bir arazi stoku sunmaktadırlar.
- İkincisi, tek tek yapı olarak bakıldığında da, özellikle üretim birimleri açısından dönemlerine göre geniş hacimli ve yüksek teknoloji yapılarıdır. Yüksek çatıları vardır, içeride geniş hacimlere sahiptirler. Dolayısıyla özellikle geniş alan gerektiren kullanımlar için kolay kolay sahip olunamayacak mekanlar sunmaktadırlar.
- Üçüncüsü, bu yapıların, dönemlerine ait bilim ve teknoloji düzeyiyle ilgili olarak da tartışılmaz bir temsiliyet ve gösterge özellikleri vardır. Yani dönemlerinin teknolojilerini çok iyi belgelerler.

Ayrıca doğal kaynakların giderek tükendiği dünyada, kaynakların doğru ve ekonomik kullanımı konusundaki bilincin yükselişi, sürdürülebilirlik, dönüşüm gibi kavramların ortaya çıkmaya başlamasıyla beraber endüstriyel alanların dönüştürülerek yeniden kullanımı fikri kentsel mekanın şekillenmesinde önemli rol oynamaktadır.

Ancak endüstri mirasının yeniden işlevlendirilmesinde, mirasın yalnızca maddi yapılardan oluşan bir mimari uygulama nesnesi olarak ele alınması, endüstri mirasının gerçek anlamda korunması ve değerlendirilmesi anlamı taşımamakta; aksine bu yapı ve tesislerin endüstri mirası kapsamında olmalarını sağlayan özelliklerinin yitirilmesine sebep olmaktadır. Çünkü planlamanın ve özelde koruma planlamasının gerek mesleki etik ilkeler çerçevesinde ve gerekse koruma kavramı temel alınarak gerçekleştirilmiş tanım ve kapsamı; her türlü müdahalenin toplumsal düzlemde olması yaklaşımını içermektedir.

Bu bağlamda kapsamlı ve bütünleşik planlama yaklaşımı, endüstri mirasının değerlendirilmesinde en uygun yöntem olarak görülmelidir. Çünkü endüstri mirasının bütünleşik bir planlama yaklaşımıyla ele alınması ve değerlendirilmesi yoluyla, klasik koruma ve işlevlendirme yaklaşımlarının ötesinde sadece fiziksel, ekonomik kapsamdaki uygulamalar yerine; bu yapı ve tesislerin içinde yükseldiği kentsel kamusal mekanın ortak ve sürekli biriken belleği üzerinden kültürel bir kamusal alan üretme etkinliği mümkün olabilecektir.

3. TÜKETİM BAĞLAMININ KENT VE MİMARLIKTAKİ YANSIMALARI

Dünyada Endüstri Devrimi ile birlikte başlayan hızlı değişim süreci, 1970’lerde gelen küresel kriz ile birlikte yön değiştirmiş, bilgi teknolojilerinin gelişimi ile birlikte kentlerde hizmet sektörleri ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu arada küreselleşme, tüketim toplumu kültürü, sermayenin esnek örgütlenmesi gibi belirleyici girdilerin etkisi altında öne çıkan yeni dünya düzeni ve değerler sistemi de her şeyden çok tüketime bağlı bir çeşitlenmeyi ortaya koymaya ve bunun sonucunda da tüketim dinamikleri “**erk**” olarak hakimiyetini her alanda hissettirmeye başlamıştır. Bu durumun mimarlıkla etkileşimi bağlamında düşünüldüğünde; yerden bağımsızlaşan, kültürel referanslarını zayıflatan, kimlik kavramını artı bir pazar değeri olarak algılayan, bu anlamda yapay kimlik üretimini destekleyen bir model giderek yaygınlık kazanmıştır.

Bu bağlamda bu bölümde öncelikle tüketim ve “tüketim toplumu” kavramları açıklanmaya çalışılmış, daha sonra tüketim ile kent ve mimarlığın etkileşimi, tüketim olgusunun belirginleşmeye başladığı 1980’li yılların odak noktası alınmasıyla, -1980 öncesi ve sonrası- olmak üzere iki dönemde incelenmiştir. Bu gelişmeler ışığında neoliberal ekonomi politikalarının tüketime, kent mekanının ve mimarlığın da bu tüketime aracı olarak görülmesi ile “tüketim-mimarlık” arakesitinde öne çıkan kavramların belirlenmesi ile bu bölüm sonlandırılmıştır.

3.1 TÜKETİM VE “TÜKETİM TOPLUMU” KAVRAMI

Sözlük tanımına bakıldığında, tüketim; “üretilen veya yapılan şeylerin kullanılıp harcanması, çoğaltım, istihlak, üretim karşıtı” olarak açıklanmaktadır (URL-10, 2015). Tüketim bu tanıma bakılarak, kısaca, harcamak, bitirmek olarak açıklansa da, kapital sistem içerisindeki tüketimin daha derin anlamları bulunmaktadır.

Ancak şunu da unutmamak gerekir ki, tüketim olgusu sadece kapitalist dönemle ortaya çıkmamış, insanoğlu toplumsal tarihin her aşamasında tüketim yapmıştır. Ancak geçmişteki geleneksel, modern ve sanayi toplumları birer “üretim” toplumu iken; aynı derin ve temel anlamda günümüz toplumu için bir “tüketim toplumu” dur tezi ortaya atılabilir.

Bu bağlamda endüstri öncesi dönemde üretici olarak nitelendirilen toplumun, endüstri sonrası dönemde tüketim toplumuna dönüşümü elbette belirli bir sürecin sonucudur. Bunun başlangıcı ise Baudrillard'a göre Endüstri Devrimi'dir.

Endüstri devrimi tüketim mallarının insanlık tarihinde daha önce görülmediği kadar çoğalmasını beraberinde getirmiştir. Aynı zamanda boş zaman artmış ve eskiye göre daha fazla insana verilen örtülü ödeneğin miktarı artmıştır. Bu tür değişimler tüketim mallarının algılanışını önemli ölçüde değiştirmiştir. Burada malların statü ve güç sembolleri olarak kitlesel kullanımını görebiliriz. Thorstein Veblen (1899) bu fenomeni gösterişçi tüketim olarak adlandırmıştır (Olgun, 2011).

İlk olarak “tüketim toplumu” kavramı ise, Keynesyen ekonomi politikalarının ve 1945 savaş sonrası Fordist kitle üretim tarzının ortaya çıkmasıyla adından söz ettiren bir kavram olarak ortaya çıkmıştır. Bu dönemlerde özellikle ABD’de gelişen toplumsal refahla birlikte doğan Amerikanizm hiç görülmemiş bir kolektif girişimle diğer batılı toplumlara tüketimin değer haline gelişini sağlamıştır (Harvey, 1999).

Tüketim dönemleri arasında birbirine geçiş de olsa, söz konusu periyotlarda büyük farklılıkların olduğu görülür. Örnek olarak, tüketim toplumunun öncelikli olarak geliştiği İngiltere ve diğer Avrupa toplumlarında genel nüfus içinde tüketimin yaygınlaşması, 1950’lerden önce söz konusu olmamış ve insanlar tüketim mallarını satın alabilmek için ücretli işlerde çalışmak zorunda kaldıklarından, bu dönemde gelişen toplu tüketim modelleri bir çalışmayan sınıf temeline dayanmamıştır (Bocock, 1997). Bu yıllar, tüketimin ilk olarak kitlesel olarak düşünüldüğü dönemi, modern kapitalizm dönemini ifade etmektedir.

1980’li yılların sonunda, 1990’ların başında ise, tüketimin sosyal kuram içinde önemli bir tartışma haline gelmesi, aslında onun postmodernizme dair kapsamlı bir tartışmanın parçası olmasından ileri gelmektedir. Bu açıdan bakıldığında, postmodernizm, küresel olarak insan yaşamında ve insan yaşamının önemli bir parçası olan tüketimde yeni bir başlangıç olmuştur. Bu bağlamda da tüketim toplumu olgusunun tarihsel gelişim süreci içinde, tüketim kavramı da ait olduğu temel kavramsal çerçeveye bağlı olarak farklı anlamlara sahip olmuştur.

Bu bağlamda yirminci yüzyıldan sonra tüketim olgusu sadece ekonomik açıdan kişiye yarar sağlayan bir olgu olmaktan çıkmış; onun yerine gösterge ve sembollerin de içinde olduğu bir sosyal ve kültürel süreç olmaya doğru yol almış ve bu kapsamda tüketim kavramına dair tanımlar da çeşitlilik kazanmıştır.

Modern toplumlarda tüketim, geçmiş dönemin insan ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik tanımlarının dışında sosyal statü ve kimlikleri belirleyen bir etkinlik alanı olarak ifade edilmektedir. Bu anlamda tüketim; *“İnsanların kendi kimliklerini göstermesi, sosyal gruplara katılmayı gösterme, kaynakları biriktirme, sosyal farkları gösterme, sosyal etkinliklere katılma ve bunlar gibi pek çok şeyi sağlayan bir dizi uygulamayı kapsamaktadır”* (Warde, 1991).

Tüketim olgusu sadece ekonomik anlamda ve yararcılık esprisi temelinde değil, aynı zamanda, gösterge, sembol ve işaretlerin de içinde olduğu sosyal ve kültürel bir olgu olarak görülmektedir (Bocock, 1997).

Baudrillard da bu konuda tüketimi tanımlarken onun bir gösterge, işaret olduğuna dikkati çeker: *“Tüketim ne bir maddi pratiktir ne de bir “bolluk” fenomenolojisi. Ne yediğimiz yiyeceklerle, ne giydiğimiz giysilerle, ne kullandığımız araba, ne de aldığımız ileti ve mesajların görsel ve sözlü yapısıyla tanımlanamaz. Daha çok tüm bu şeylerin bir göstergeler örgüsü olarak örgütlenmesidir. Tüketim, az ya da çok tutarlı bir söylem içinde bir araya gelen tüm ileti ve nesnelerin sanal toplamıdır. Bundan bir anlam çıkacaksa, o da, tüketimin işaretlerin sistematik manipülasyonundan meydana gelen bir etkinlik olduğudur”* (Baudrillard, 2002:68).

Marx’ın analizlerine göre ise tüketim, üretim tarzı olarak kapitalizmin tipik özelliği olduğunu öne sürdüğü şeyle, yani herşeyin ölçüsü olarak insanoğlunun gereksinimlerinin değil, yapılan işten elde edilecek karın (artı değer) kullanıldığı şeklindeki yaklaşımla uyumludur. Marx’a göre bir tüketim malı, doğrudan kullanım ve tüketim amacı ile değil, pazarda satış amacı ile üretilen bir üründür. Bu durum, malların tipik olarak pazarda satılıp kar elde edilmesi için değil, hemen tüketilmesi ya da kullanılması için üretildiği feodal tarz tarımsal üretimden farklıdır (Bocock, 1997). Dolayısıyla Marx’ın önerdiği kullanım değeri ve değişim değeri kendi aralarında değişmektedir.

Marx'ın kuramında önemli olan üretimdir, üretimi çoklaştırmak ve karı maksimize etmek, sistemin temel işleyiş felsefesidir. Oysa Baudrillard'a göre günümüzde önemli olan tüketimdir. Tüketim nesneleri üzerinden insanlara neyi, nasıl, nerede ve ne zaman tüketeceklerine ilişkin bir bilgi verilir. Dolayısı ile günümüzde ekonomi politikten uzaklaşmış, kültürel ve ideolojik boyut ön plana çıkmıştır (Baudrillard, 1997). Bu bağlamda modern kapitalist toplumlarda nesnelerin “değişim değeri”, “kullanım değeri”nin önüne geçerek, birer *meta* haline gelmiş ve nicelleşmişler, hatta malların değişim değeri yerine “gösterge değeri” önemli olmaya başlamıştır.

Bauman (1997) ise tüketim kültürünü, metaların mübadele değerinin ortadan kalkması, malların “yarar işlevi” yerine “gösterge işlevi”nin ön plana çıkması olarak tanımlar. O'na göre, alış-satış yapılan, imrenilen, tüketilen şey, göstergelerdir. Benzer şekilde Debord'da, Gösteri Toplumu (2012) adlı eserinde, metaların şenlikli bir gösterinin aksesuarları haline geldikleri ve yaşamlarımızı büsbütün işgal ettiklerini ileri sürer. O'na göre, görülen dünya metaların dünyasıdır. Böyle bir dünyada, metanın etrafı göstergeyle donatıldığı için mallar yalnızca “meta” olmakla kalmayıp, göstergeye dönüşmüş, hatta göstergeler de metalaşmıştır (Debord, 2012).

Tüketim ile metalaşma kavramı daha detaylı bir şekilde incelenecek olursa, tüketime yeni mal ve hizmetler sunmanın yolu o nesneyi metalaştırmayı gerektirmektedir. Metalaştırma, üretilen şeylerin satılabilir parçalara döndürme işlemidir. Sanayileşmede yeni ürünlerin satış için üretilmesi, malların tüketim malzemesi olarak yaratılmasıdır (Thorns, 2004). Dolayısıyla metalaşabilen herhangi bir nesne tüketime sunulabilmektedir.

Görüldüğü üzere tüm bu açıklamalarda tüketimin gereksinimlere bağlı olmadığı, basit maddi nesnelerin tüketiminin değil, gösterge ve sembollerin tüketiminin mümkün olabileceği vurgulanmaktadır ki; tüketim, hiç şüphesiz kapitalist dönemdeki en baskın unsurdur. İnsanlar yüzyıllardır ihtiyaçlarını karşılamak için tüketmektedirler. Bugünkü anlamıyla tüketim kavramının oluştuğu dönem ise 20. yüzyılın başlarına denk düşmektedir. Sonrasında da alt kavramlarıyla birlikte büyüyerek 21. yüzyılda halen yükseliş sergilemektedir.

Tüketim basitçe harcamak, bitirmek olarak açıklansa da, konunun daha derinine inildiğinde, günümüzün tüketim anlayışında kapitalist ekonominin planlı bir yönlendirilişinin söz konusu olduğu anlaşılmaktadır. Kapitalist üretim şekillerinin

piyasaya sürdüğü çok miktarda malın tüketilmesi gerekmektedir. Bu üretim biçimleri yoğun talep sonucu gelişmiş değildir, stratejiler söz konusudur. Dolayısıyla, insanlar artık ihtiyacı olduğu kadar almak yerine, alabildiği kadar almaya yönlendirilmektedir ve günümüze kadar hiçbir toplum, “*tüketim toplumu*” ifadesiyle adlandırılmamıştır.

“Tüketim toplumu” kısaca, tıpkı üretim sürecinde olduğu gibi tüketim alanının da meta mantığı ve araçsal rasyonelliğin etkisi altına girdiği toplumdur. Tüketim toplumu tüketimi öğrenme, tüketime toplumsal hazırlık toplumdur (Baudrillard, 1995).

Postmodernizmle birlikte ‘üretimden çok tüketimin ön planda olduğu, tüketici kültürü ve yaşam tarzını baskın kılan bir kültür söz konusu olduğu’ yaklaşımı önemlidir (Chaney, 1996). ‘Sanayi ötesi toplum’, ‘geç-kapitalist dönem’, ‘postmodern toplum’ ya da ‘çağdaş tüketici toplum’ kavramlarıyla da anılan 1980’ler ve 90’lar, daha önceki dönemlerden farklı olarak, postmodern toplumda her şey metalaştırılmıştır ve böyle bir anlayışı yansıtan değişken ve akışkan yaşam tarzı, reklamlar ve yaratılmış imajlarıyla bizi kuşatmıştır. Bu bağlamda, postmodern tüketici toplumu, ürünlerin her şeyi kapsadığı bir pazaryeridir (Jameson, 1994).

Baudrillard’a göre günümüz toplumları nesnelerin, hizmetlerin, maddi malların çoğaltılması ile oluşturulan ve insan türünün ekolojisinde bir dönüşüm yaratan çılgınlık ölçüsünde bir tüketim ve bolluk gerçeği ile karşı karşıya bulunmaktadır. Bu ifade günümüz insanının tüketim nesneleri tarafından çepeçevre kuşatıldığı anlamına gelmektedir. İnsanların gündelik alışverişlerini başka insanlarla yapmak yerine, daha çok istatistiksel olarak yükselen bir eğriye göre, örneğin gündemde olan ya da moda olan mal ve iletilerin edinilmesi, algılanması ve güdümlenmesi biçiminde yaptıkları gözlemlenmektedir. Bireyler günümüzde tüketim davranışları ile bir göstergeler nesnesini satın alırlar. Böylece tüketim, ‘bir var olma modu’ haline gelmektedir (Baudrillard, 1997).

Tüketim toplumu ise var olmak için nesnelere ihtiyaç duymaktadır. Aslında bu durum nesneleri yok etme ile aynı anlamı taşımaktadır. Çünkü nesnelerin kullanımı demek, nesnelerin yavaş yavaş kaybolması, tüketilmesi demektir. Baudrillard, bunun kapitalist sistemin kendini yeniden üretmesine dönük bir uygulaması olduğunu ifade etmektedir.

Baudrillard, kapitalist toplumda bir malın kullanım ve değişim değerinin bulunduğundan söz ederken, günümüz tüketim toplumunda bu değerlerin gösterge değere dönüştüğünü anlatır. Birey ne kadar çok tüketirse o kadar çok saygınlık kazanmakta ama diğer taraftan moda değeri olan ve hızla yinelenen malların tüketimini gerçekleştirdiğinde de prestiji artmaktadır. Böylece insanlar, tüketim çılgınlığı içinde bir toplumsal ayrıcalık yaşadıklarını zannetmektedirler (Baudrillard, 1997).

Kısaca özetlemek gerekirse, geleneksel toplum tarzı, bireyleri birincil olarak üretici olarak görmüştür. Ancak, günümüz toplumunun kitlesel işgücüne pek gereksinimi yoktur. Toplum, artık üyelerinin tüketici olarak kapasiteleriyle ilgilenme ihtiyacı hissetmektedir. Çünkü toplumun hedeflediğı ve üyelerine kazandırmaya çalıştığı nokta, tüketme eyleminde kilitlenmektedir.

Bu nedenledir ki, üretim ve tüketim her toplumsal aşamada bulunurken değişen; geçmişte üretime vurgu yapıp öncelenirken, günümüzde tüketime vurgu yapıp harcama öncelenmektedir (Bauman, 1999).

Bu kapsamda da “tüketim toplumu” bir göstergeler toplumu ve aynı zamanda da postmodern bir toplumdur denilebilir ve bu toplumda toplumsal ilişkiler dahil her şey daha çok ekonomik olgular tarafından organize edilmektedir. Ayrıca tüm bu açıklamalardan yola çıkarak günümüzde tüketimin sadece üretim ilişkileri ile ilişkili değil; statü, prestij, farklılık, ayrıcalık, kimlik inşası vs. ile de ilişkili hale geldiğı de söylenebilir.

3.2 TÜKETİM ARACI OLARAK KENT VE MİMARLIK

Kapitalizmin ulaştığı yeni aşamanın, üretim sistemlerindeki değişimlerin ve oluşmakta olan yeni küresel egemenlik biçiminin gündelik yaşamlarımıza etkileri, kendilerini en çok kentlerin ve mimarlığın bu süreç içerisinde dönüşümü aracılığıyla göstermektedir. Değişen üretim süreçlerindeki kapitalist örgütlenme biçimleri, tüketimin artık temel olgulardan biri haline gelmesi ve bütün bunlarla birlikte yaşanan teknolojik gelişmeler kaçınılmaz olarak mimarlık ve kentleri de etkilemiştir. Buna bağlı olarak da aynı zamanda kullanılan ve dolayısıyla tüketilen bir nesne haline dönüşen mekan, toplumsal, ekonomik ya da teknik yaşanan her değişimden etkilenir hale gelmiştir.

Bugünkü anlamıyla tüketim kavramının oluştuğu dönem 1980'lere denk gelmektedir. Bu dönemde sanayi kapitalizminin yerini finans ağırlıklı üretim ilişkileri almıştır. Kent, finans kapitalizmi ve onun üretim düzlemi olan hizmetler sektörü ekseninde yeniden örgütlenirken, artık eski toplumsal ilişkiler geçerliliklerini yitirmişlerdir. Bu bağlamda da yeni toplumsal katmanlaşma, varoluş mantığını, sanayi kapitalizminde olduğu gibi üretim olgusunda bulamamaya başlamıştır. Üretimin görünmezleştiği bu toplumsal ortamda tüketim ön plana çıkmıştır.

“Tüketim toplumu” olarak adlandırılan bu toplum, tüketimin küreselleşmesi ile çok daha akışkan, değişken, hızlı yapıpı bozulan, parçalı bir yapıya bürünmüş; bu toplumda süresiz, kısa vadeli, bağlamdışlaşmış yapılar ve üretim ilişkileri bütünü söz konusu olmaya başlamıştır. Bir başka anlatımla, günümüzün tüketim kültürü anlayışından kentsel mekanlar da payını almaya başlamış; barınma, dinlenme, eğlenme ve çalışma mekanları da giderek tüketim ile özdeşleştirilmiştir (Kiper a, 2004). Bu bağlamda kent, hiç olmadığı kadar hareketli, çeşitli, çok işlevli bir toplumsal mekan haline gelmiştir. Bu açıdan düşünüldüğünde tüm alanlarda olduğu gibi mimarlık disiplini ve kentler de, tüketimin yeni ve en önemli araçları olarak bu anlayış çerçevesinde yeniden biçimlendirilmişlerdir.

Tüm bu tartışma çerçevesinde 20. yüzyılın mimarlık ve kente bakışını üretim ilişkileri çerçevesinde kabaca iki döneme ayırmak mümkündür;

- 1980 öncesi fordist dönem
- 1980 sonrası post-fordist dönem

Bu ayrımın nedeni, gerek tüketim süreçlerinde, gerekse de tüketim olgusuna karşı alınan tavırda dikkate değer bir değişimin 1970'lerden başlayarak, ancak 1980'li yıllarda daha da hızlanarak ve belirginleşerek ortaya çıkmasıdır. Bu nedenle de tüketim olgusunda ortaya çıkan bu değişimin üretim süreçlerinde ortaya çıkan değişimlerle ilişkilendirilerek değerlendirilmesi daha yararlı olacaktır.

3.2.1 1980 Öncesi Kent Mekanının Üretim İlişkileri Bağlamında Dönüşümü; Fordist Dönem

1945-75 arası dönemde üretim organizasyonu ve pazar yapılanmasına bağlı olarak kentler ve yerel yönetimlerin örgüt yapıları fordizmle uyumlu olarak şekillenmiştir. Çünkü iktisadi faaliyetlerin mekana bağımlılığı, sermaye birikiminin yoğunlaşma biçimiyle etkileşimli halde ilerlemiştir.

Fordizm kavramı, Ford Motor şirketinin fabrikalarında geliştirdiği, işbölümü ve uzmanlaşmaya dayalı, yürüyen bant üzerinde işçilerin ürünün çok küçük bir kısmının üretimine dahil olabildikleri üretim biçimini ifade etmektedir. Bu bağlamda ‘ağır sanayi, fabrikalaşma, kitlesel üretim’ fordist dönemin sembolü olarak sayılabilir (Özkan ve Sıdal, 2010).

İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra güç kazanan Fordist üretim biçimi savaş sırasında çöken ekonomilerin yeniden yapılandırılması hususunda önemli rol oynamıştır. Bir yandan savaş öncesi tüm kapitalist düzeni sarsan ve serbest piyasaya duyulan güveni yerle bir eden 1929 ekonomik bunalımı, bir yandan da İkinci Dünya Savaşı’nın ağır etkileri savaş sonrasında yönetimlerin yeni bir arayışa girişmesine yol açmıştır. Bu süreçte sermayenin, toparlanmak için yardıma ihtiyaç duymuş olması emeğin ve emekçi sınıfının bir bütün olarak üretim sürecinde önem kazanmasına ve devletin ekonomiye, sosyal sorunlara da yönelik çözümler geliştirecek biçimde müdahale etmesine imkan sağlayan refah devletini ortaya çıkarmıştır. Bir yanıla refah devleti, emekçilerin hak mücadelesinde başarılı olduğu şeklinde yorumlanırken, bazıları bu uygulamaların var olan yapı içerisinde ciddi bir değişiklik yaratmadığı ve temelde kapitalist sistemin tıkanan damarlarını açmaya yönelik bir kurtarma operasyonu olarak yorumlanmıştır. Böylece refah devleti, bazı yorumculara göre ekonomik buhran ve savaş yılları sonrasında toplumsal hararetini düşürücü etki yaparak, yüksek ücretler ve geliştirilen sosyal haklar sayesinde sınıfsal hiyerarşinin ve var olan eşitsiz ilişki biçiminin bir şekilde devam etmesini sağlamıştır (Hardt ve Negri, 2003).

Bu gelişmeler sonucunda ise büyük sanayileşme hareketleri; modernleşme, gelişme ve refah devleti söylemleri eşliğinde kent merkezini giderek ele geçirmiş ve buraları, üretimin, birikimin merkezi haline getirdiği kadar emeğin, kitlesel tüketimin ve refahın da yoğunlaştığı alanlar haline gelmesine yol açmıştır. Dönemin asıl birikim kaynağı üretimdir ve emek-sermaye ilişki kent mekanlarında görünür biçimde örgütlenmeye başlamıştır.

Şöyle ki; erken modernite dönemi ve devamında son olarak kalkınma ekonomisi dönemine kadar kent, kapitalizm tarafından emeğin yeniden üretiminin mekanı olarak ele alınmıştır ve bu bağlamda bu dönem kenti sanayi faaliyetlerinin biçimlendirdiği ve sanayinin öncelikli yer seçimine göre şekillenen kentler olmuştur.

Bu dönemde sanayileşme, sermayenin doğrudan fiziksel anlamda yoğunlaşmasını sağlayarak birikimin mekana bağımlılığını mutlak kılmıştır. Sermaye; fabrikalarda, bankalarda, tarımsal arazilerde ve kiralanabilir yerleşim yerlerinde, yani fiziksel anlamda, elle tutulur bir şekilde ‘mekan üzerinde’ birikerek şekillenmektedir (Candan ve diğ., 2004). Bu bağlamda sermayenin mekansal bağımlılığı, sermaye kadar emek açısından da önemlidir. Çünkü mekana bağımlılık, sermayenin hareketliliğini sınırlayan bir unsur olduğu kadar emeğin de bu süreçte önemli bir aktör olarak sahneye çıkmasına imkan tanımaktadır. Yani emek ve sermaye, bu üretimi ve sonucunda ortaya çıkan tüketimi ortak şekilde sağlamak zorundadır ve üretim ve tüketim aynı oranda gerçekleşmektedir.

Zaten daha en başından Ford, kitle üretiminin beraberinde kitle tüketimini getireceğini, emek gücünün üretiminde ve denetiminde getirilen yeni sistemin yeni bir toplum psikolojisi doğuracağını öngörmüştür (Harvey, 1999). Buradan çıkarılacak en önemli sonuç, fordist dönemde toplam üretimin kitlesel anlamda tüketilmesinin hakim olmuş olmasıdır.

Dolayısıyla tüketim üretimle eş değer seviyededir. Bu amaçla ürünler genellikle tek seferlik kullanıma veya kısa süreli tüketime uygun şekilde üretilerek, tüketimin niteliği ve niceliği değiştirildiği gibi, süresi de oldukça kısa hale getirilmiştir. Ayrıca yapılan reklamlarla yenilikleri takip etme, lüks tüketim ve markalar sosyal statünün bir gereği olarak yansıtılmıştır. Böylece insanların arzularını tatmin dereceleri sürekli olarak daha yükseklerle çekilmiştir. Bu nedenle de tüketim kalıpları değişen, çeşitlenen ve kuşkusuz artan bir “*tüketim toplumu*” fordist dönemin sonunda ortaya çıkmıştır. Buna karşılık sistem, üretimin yapısı gereği önem kazanan “*emeği yeniden üretme*” amacına uygun olarak tasarlanmıştır (Özkan ve Sıdal, 2010).

Bu bağlamda genel olarak 1980 öncesi kent mekanının üretim ilişkileri bağlamında dönüşümü incelendiğinde, üretim tekniklerindeki değişikliklerde, Ford’un yeni üretim sistemi olarak seri üretimini başlatması önemli bir eşik oluşturmuştur. Üretim hız kazanmış ve üretilen ürünlerin tüketilmesi ile ilgili stratejiler planlanmıştır. Sermayenin mekanı keşfi ile yeni mekansal örgütlenmelere gereksinim duyulmuş, kent mekanında yeni mekansal planlamalar yapılmaya başlanmıştır.

“Mekansal planlama” denebilecek 1980 öncesi bu ilk dönemde kent mekanı, kapitalizmin ekonomik yapının nesnesi olarak, rasyonel bir işlevselcilik düşüncesi ile büyük planlama kararları temelinde dönüşen bir alandır (Yırtıcı, 2002). Fordist üretimin kitlesel pazarlar için üretimi kentin mekansal üretim alanında, büyük yatırım ve dönüşüm projeleriyle, mekanın işlevsel alanlara bölünmesi olarak yer bulmaktadır. Bu anlayışla birlikte, fordizmin seri üretim ve beraberinde getirmiş olduğu makineleşme ile kent mekanının da işlevsel parçalara ayrılmış bir makine olarak algılandığı görülür. Bu durumun da kent mekanında bir anlamda metalaşmanın önünü açtığı söylenebilir.

Bu bağlamda, tüketimin ilk tohumları 1980 öncesi dönemde fordizmle birlikte kentlerde atılmış ve sermayenin mekanı keşfetmesi ve kent mekanının işlevsel parçalara ayrılması bu dönemde olmuştur sonucu çıkarılabilir. Bunun yanı sıra mekansal örgütlenmelerde odak noktası, kullanım değerinin ön planda olduğu işlevselcilik anlayışıdır.

Mimarlık üretimi ise, kitlesel üretim taleplerine formun rasyonalitesi ve yapı elemanlarının standardizasyonu ile cevap vermiştir. Standardizasyon mantığıyla, prefabrike ve yerinde montaj yapı üretim sistemleri geliştirilmiştir. Üretimin rasyonalitesi geometrik basitlik ile kitlesel olarak üretilmiş ucuz elemanların tekrarını dikte etmiştir (Cankara, 2009).

Ancak 1970’lerden sonra Fordist sistemin katılıkları tepki almaya başlamıştır. Böylelikle, Fordist sistem yerini üretimde esnekliğe dayanan Post-Fordist sisteme bırakmıştır.

3.2.2 1980 Sonrası Post-fordist Dönem ve Neoliberal Politikaların Kent Mekanındaki İzleri

Sanayi sonrası ya da post-fordist dönem olarak adlandırılan 1980 sonrası dönemde yeni bir birikim rejimi oluşturulmaya çalışılmıştır. Sanayi ekonomisinin temel karakteri olarak, ulus-devlet düzlemine oturan birikim sürecinin mekana olan bağımlılığı, 1980’lerin başına kadar devam etmesine rağmen, bilgi ve iletişim teknolojilerinin temeli sayılan ilerlemeler sayesinde 1980’lerden sonra, yeni bir ekonominin (bilgi ekonomisinin) temelleri atılmıştır (Candan ve diğ., 2004).

Kentlerde yeni yükselen kavram sermaye olmuş ve kentler sermayenin merkezleri, bir anlamda sermayenin yeniden üretiminin mekanı haline gelmiştir. Bu şekilde gelişen küreselleşme sonrası ortaya çıkan algıda kentler, yeni işlevler yüklenmiş önemli bir aktör olarak sahneye çıkarak küresel ölçekte bir yarışa dahil olmuşlardır.

Bu bağlamda 1980’li yıllarda ekonominin merkezleri artık kentlerdir. Yaşanan, küresel yeniden yapılanmanın odağında kentler yer alır. Teknolojik değişim, üretim sisteminin dünyaya yayılarak parçalanması, finans-hizmet iletişim, ulaşım sektörlerinin parlaması, kentlerde köklü dönüşümlere neden olmuştur (Özdemir, 2010). Bu durum Lefebvre’nin (1976) belirttiği; kapitalizmin kentler üzerindeki krizlerini aşması tezini de doğrulayarak, kent mekanını kapitalizm ile birlikte ekonomik yarışta en önemli aktör haline getirmiş ve dolayısıyla post-fordist esnek üretim rejimiyle kent mekanı farklı biçimde yeniden örgütlenmeye başlamıştır.

Dönüşümün temel hedefi; 1980 öncesi emeğin yeniden üretimini merkeze alan bir modelden, 1980 sonrası sermayenin yeniden üretimine öncelik veren bir kent yönetimi modeline geçişin sağlanması olmuştur.

Fordist dönemin kent ile ilgili temel vurgusu, daha çok kentin “kullanım değeri” etrafında şekillenmesi iken; neo-liberal yapılanma ile birlikte bu vurgu daha çok “değişim değeri”ne kaymıştır. Bu kent modeline bir de kültürel olarak etki eden postmodernist kültür eklenince, günümüz kenti “tüketim odaklı önemli bir imaj ve gösteriş merkezi” haline gelmiştir. Kent mekanı ise, metanın ve diğer hizmet sektörlerinin birbiri ile en girift hale geldiği, alınıp-satılıp değerlendirildiği, bunların akabinde tüketici ile buluştuğu ve bunların tüketicilere sunulduğu tüketim cennetleri olarak yeniden ve yeniden dönüştürülerek yapılandığı mekanlar haline dönüşmüşlerdir (Görgülü ve Koca, 2009). Bu bağlamda mekan artık ekonomik olgular etrafında örgütlenen ve sermaye sahiplerinin erkliğinde biçimlenen bir “tüketim nesnesi”ne dönüşmüştür.

Mekanın tüketim merkezli örgütlenmesi, bu ilişkilerin tüketim temelinde ve tüketimi kurgulayan yapının karlılığını artıracak şekilde mekanın düzenlenmesini anlatmaktadır. Kapitalizm kendi karlılığını maksimize etmek amacıyla toplumu örgütlediği gibi, mekanı da bu düzenlemenin bir parçası haline getirmiştir (Şişen, 2009).

Dolayısıyla kullanım değerlerinin ön planda olduğu bir mimarlık ortamı yerini, küresel değerlerin yönlendirdiği piyasa mekanizmalarının kurallarına göre değişen değer sistemine bırakmıştır. Söz konusu üretim-tüketim ilişkilerinde her mimarlık ürünü, toplumsal prestij ve değerler sistemini belirleyen anlamlandırma düzeninin denetiminde kendi kendisinin reklamı haline gelmiştir. Böylece mimarlığın göstergelere ve imajlara dayalı kimlik değeri, kullanım değerinin önüne geçmiştir. Kentin kullanım değeri bağlamında kamu yararı yerine, kent değişim değeri ile öne çıkmış; kentsel rantı arttırıcı ve kenti sermayeye cazip kılan spekülative yatırımlar ve altyapı çalışmaları kentsel mekanı yaşam alanı olmaktan çıkartarak metalaştırmıştır (Harvey, 2008). Bu bağlamda kentsel arazilerin değerlerinin artması ile arazilerin kullanım değerlerinden çok değişim değerleri önem kazandığından, kent de, kent yaşamı da metalaşmış, kent mekanı bir dönüşüm sürecine girmiştir.

Bu yeni sürecin, mimari yapılanmadan kent planlamasına kadar birçok alanda etkisi olmuştur. Bu bağlamda da tüm Avrupa kentlerinde, Amerika'dan esinlenerek büyük iş ve alışveriş merkezleri, kongre merkezleri, spor tesisleri gibi emlak piyasalarını tetikleyecek, yatırımcı ve turistleri çekmeyi hedefleyen emlak eksenli büyük projeler uygulanmıştır (Özdemir, 2010). Ayrıca 1980 sonrası neoliberal ekonomi politikaları ve yaklaşımlarıyla kentlerde yatırım yapan çok uluslu şirketlerin gereksinimlerini karşılamak amacıyla "hizmet sektörü" kent merkezlerinde öne çıkmıştır.

Dönüşüm projeleriyle kentin merkezi alanları çok uluslu şirketlerde çalışan profesyonel kadroların, üst düzey yöneticilerin, mimarların, sanatçıların, vs. oluşturduğu yeni orta sınıfların zevk ve tercihlerine uygun mekanlar haline getirilmiştir. Sonuç olarak kentleşme süreçleri hızlanmış, hem kent merkezlerinde hem de çeperlerde konut yapımı, alt yapı yatırımları, iş merkezleri, AVM'ler, yeni ofis alanları vs. gerçekleştirilerek sermayenin bir bölümü doğrudan mekansal yatırımlarla değerlendirilmiştir (Harvey, 1981).

Bu aşamada özellikle 1980'lerden sonra yapılı çevre üzerinden değer elde etmenin farkına varan büyük ölçekli yapı şirketleri, mimarlığı bir araç olarak daha fazla kullanmaya başlamıştır. Bu gelişimle, mimarların kentsel mekanın şekillenmesindeki rolü artmış ve yapı sektörü her geçen gün büyüme olanağı bulmuştur. Dolayısıyla 1980 sonrası neoliberal politikalarla kentsel mekanın yeniden bir birikim aracı olarak önem kazanmasıyla, kent mekanındaki sosyal ölçek ve dokular hızla dönüşmeye başlamıştır (Şengül, 2009).

Bu bağlamda kentlerin sermaye birikimi içinde oynadığı bu rol:

- Sabit olan kent mekanının kendisinin kapitalizm için en önemli “meta” haline gelmesine,
- Kent mekanında yükselen yüksek yapıların mimarileri ve imaj çalışmaları ile tamamen bir “eser” değil “ticari bir ürün” olarak düşünölmeye başlanmasına,
- Kent kimliklerinin yok olmasına ya da yeniden bir kimlik inşasına neden olacaktır.

Ayrıca kapitalist toplumsal sistemin tüketim merkezli mekansal örgütlenmesinde problem olarak görölen bir başka nokta ise, bu türden bir örgütlenme ile kent mekanı; kültür, sanat, turizm ve eğlence açısından birer merkez olma iddiasını taşıyarak, yeni orta ve üst sınıflarının ihtiyaçlarını, yeniden kimliklendirerek, estetikleştirerek sunmaya çalışmakta ve bu süreçte kent; üretim, tüketim, yaşam, estetik, kültür, zevk açısından “üst sınıflara” ait özellik ve niteliklerle tanımlanmaktadır (Balıcadağ, 2006).

Örneğin yaklaşık yirmi yıl öncesine kadar özelleştirmeye ve işten atmalara karşı uzun soluklu bir grev sürdüren ve dünya genelinde dayanışma grevleriyle desteklenen, liman işçileri grevi ile anılan liman kenti Liverpool, limanın özelleştirilmesi ve pek çok bölümünün kapatılması ve işlevsizleştirilmesi ile işçi kenti ve liman kenti olma özelliğini yitirmiştir. Liverpool (İngiltere) kıyı alanlarının dönüşümü kapsamında 1970 sonrasında Liverpool kıyı şeridinin sosyo-mekansal görünümü tamamen değişmiş, varlıklı kesime hitap eden lüks alış-veriş alanları, ofis ve konut yapıları yapmak adına çevrede bulunan pek çok endüstriyel yapı yıkılmış, bu yıkımdan sağ kurtulan tek endüstriyel alan 11 km. uzunluğundaki Albert rıhtım alanı olmuştur (Pearce, 1989).

2008 Avrupa Kültür Başkenti olarak seçilen Liverpool, “Kültür başkenti” projesi ile tüketim odaklı yeniden yapılandırılmıştır. Liman bölgesi, hızla restoranlar, müzeler, alışveriş merkezleri ve otellerle doldurulmuştur. Liverpool, bu alandaki tek örnek değildir. Aynı süreç, pek çok liman kentinde de yaşanmıştır; Barselona (İspanya) ve Cardiff (İngiltere) bunlardan bazılarıdır. Bunun yanında, Avrupa’nın sanayi ve üretim merkezi olan pek çok kenti ve bölgesi, küreselleşme politikalarıyla, kentlerin üretim ve sanayiden, yani işçi sınıfından arındırılması ile sanayi, üretim kenti olma işlevlerini yitirmiş, tüketim odaklı neoliberal kent politikaları uygulanmaya başlanmıştır.

Görüldüğü üzere, 1980 sonrası neoliberal politikalarının kent mekanına yansması bağlamında “tüketimin” rolü büyüktür. 1980 sonrası esnek üretim biçimine geçilmesi ile yerler ve mekanlar da esnek üretime açık hale gelmişlerdir. Bu dönemde kapitalizmin tam merkezine yerleşerek sermaye olarak görülmeye başlanan mekanın, parçalanması ve gelip geçiciliği konuşulur olmuştur. Mekanların, başka mekanlara göre özel niteliklere sahip olmaları, diğerlerine göre farklı imajlarla ön plana çıkmaları istenmektedir. Bu imaj oluşumunda da mega-strüktürler kent mekanında hakim olmaya başlamışlardır. Tıpkı geçmiş dönem dinsel yapılarının kütleleri aracılığıyla yaşam üzerindeki egemen yapılarının simgesi olmaları gibi, artık mega-strüktürler de birer tüketim tapınakları olarak vardılar. Giderek büyüyen kütleleri, nasıl daha fazla tüketebileceğimiz konusunda yönlendirici olmaktadır ve tüketim toplumu artık “mega-strüktürlerin” oluşumu koşulunda yaşar kalacaklardır (Dündar ve Çilingir, 2002).

Bu bağlamda son dönemlerde dünya ölçeğinde kentsel mekanlara bakıldığında tüketim odaklı bazı politikaların üretildiği görülmektedir. Uluslararası ölçekte, spor, kültür, ticaret alanları inşa etmek, uluslararası kongre, konferans, kültür sanat mekanları yaratmak, turizmi canlandırmak, sanayiye tamamen kent dışına çıkarmak, boşalan bu alanlarda tüketimin yaslandığı mega-strüktürlerle tarihi kent dokusu arasında ilişki kurmak, kent merkezinde hizmet sektörünün gelişmesini sağlamak, bu politikaların temel hedefleri arasındadır. Ancak unutulmaması gereken noktalardan birisi, tüm bu gelişmeler en sonunda kent parçalarının rant tesislerine dönüştürülmesine neden olacak ve böylece kent mekanındaki hızlı mekansal dönüşüm, kent kimliğini etkileyecek; doğal güzellikler ve kentin özgünlüğü bozulacaktır (Hacısalıhoğlu, 1999).

Özetle, tüketim aracı olarak iki döneme ayrılarak incelenmek istenen kent mekanının dönüşüm sürecinde; İkinci Dünya Savaşı’ndan 1980’li yılların başına kadar süren birinci dönemde, kent mekanının geçirdiği dönüşümler açısından birincil olarak kent mekanında emeğin yeniden üretimi ön plana çıkarken ve üretim ön plandayken; 1980’li yıllarda başlayıp halen süren ikinci dönemde ise, değişen üretim-tüketim ilişkisi bağlamında sermayenin yeniden üretiminin ön plana çıkmış olduğu ve neoliberal politikaların kent mekanına yansmaları daha çok “tüketim” ekseninde olmaya başladığı söylenebilir.

Dikkat çeken diğer nokta ise, her iki görüş de mekanı kapitalist ekonominin koşulları içinde değerlendirmesine rağmen, birinci anlayış mekanın metalaşmasına zemin hazırlarken, ikinci görüş mekanı kendine ait farklılıkları içinden anlamaya çalışmakta ve tüketim kavramının devreye girmesiyle kent mekanının, daha en başından meta olarak üretilmesine neden olmaktadır.

Tüm bu biçimlenmeler de farklı bir yapıyı çevre oluşmasına ve mimari değerlerin yeniden yorumlanmasına yol açmıştır. Söz konusu yorumlar sonucunda ortaya çıkan mimari oluşumlar, bir “eser” niteliğinden çok bir “ürün” niteliği ortaya koymaya başlamıştır. Bu ürünler de kent mekanlarında birer tüketim nesnesi olarak algılanmaya ve mimarlık da bu yeni çağda yerinden, bağlamından ve zamanından kopmuş üretimler yapma yolunda ilerlemeye başlamıştır.

3.3 BÖLÜM SONUCU VE “TÜKETİM-MİMARLIK” ARAKESİTİNDE ÖNE ÇIKAN KAVRAMLAR

Her şeyin tüketim ilişkileri içinde belirlendiği ve “tüketim toplumu” dinamiklerinin erk olarak görüldüğü günümüzde, mimarlık da bir tüketim aracı olarak görülmeye başlamıştır. Bu bağlamda bugün mimarlık, çağdaş tüketim kalıpları içinde üretilen, toplumsal düşünceler içinde kullanılan ve tüketilen bir nesne olarak kabul edilebilir.

Burada önemli noktalardan birisi, mimarlığın toplumsal tüketim kalıplarının oluşturulması ve tüketimin mekan ile şekillendirilmesinde, onun sadece sermayenin karlılığını maksimize edecek bir araca indirgenmesidir.

Artık bu konu mimarlığın her alanında görülmeye ve tartışılmaya başlanmıştır. Alışveriş merkezleri başta olmak üzere projelendirilen diğer büyük ölçekli konut, otel, rezidans, alışveriş merkezi vb. tasarımlarda da sadece maksimum karlılık düşünerek ortaya çıkan ürünler mimarinin geleceği için düşündürücü bir hal almıştır.

Aslında tüketim dinamiklerinin erk olarak kabul edildiği bir ortamda, mimarlık üretiminin de erkin hizmetinde olması ve tüketim toplumunun dinamikleri bağlamında geliştirilen bir mimari duruş çok da şaşırtıcı bir gelişme değildir.

Urry, kitabına “Mekanları Tüketmek” başlığını vererek aşağıdaki dört savı ortaya koymayı amaçlamıştır:

- Birincisi, yerler artan bir biçimde, malların ve hizmetlerin karşılaştırıldığı, değerlendirildiği, satın alındığı ve kullanıldığı tüketim merkezleri olarak yeniden yapılandırılmaktadır.
- İkincisi, yerlerin kendileri bir anlamda, özellikle görsel açıdan tüketilmektedir. Burada önemli olan, hem ziyaretçiler hem de yerel insanlara yönelik çeşitli tüketici hizmetlerinin sağlanmasıdır.
- Üçüncüsü, yerler kelimenin gerçek anlamında tüketilebilmektedir; insanların bir yere ilişkin anlamlı buldukları şey (endüstri, tarih, binalar, yazın, çevre), zaman içinde kullanılarak azaltılmakta, bitirilmekte veya tüketilmektedir.
- Dördüncüsü, yerelliklerin bazı kimlikleri tüketmesi de olasıdır; sonuçta böylesi yerler, gerçekten de neredeyse her şeyin tüketildiği yerlere dönüşürler. Bu tüketim ziyaretçiler veya yerel insanlar ya da her ikisi açısından da geçerli olabilir (Urry, 1999).

Öte yandan eleştirel kuramın üç yol gösterici referansı, tüketim-mimarlık ilişkisi üzerine önemli görüşler sunmaktadır:

- Öncelikle Manfredo Tafuri (1976), tüketim dinamiklerinden kaçış olmadığı ve sürecin dinamiklerini anlamak ve yorumlamak için sürecin içinde bulunulması gerekliliğine dikkat çeker ve çalışmanın bir izleğini oluşturur.
- Henri Lefebvre'nin (1974) tüketim dinamiklerinin uzantısında ortaya çıkan mekan üretiminin bir parçası olarak mimarlık üretiminin ele alınması gerekliliği, çalışmanın eksenini oluşturan bir izlektir.
- Pierre Bourdieu'nün (1990), mekan üretim süreçleri içinde mimarlık üretiminin bir duruş geliştirebileceği önerisi bir diğer izlek olarak düşünülmüştür (Gegeoğlu ve Aydın, 2014).

Tafuri'ye (1976) göre, özellikle mimarlık üretimi bir 'iş'e dönüşmüş ve tüketim döngüsünün meşrulaştırıcı hatta tetikleyici bir parçası haline gelmiştir. Alternatif ya da karşı duruşlar bile tüketim dinamiklerinin işleyişine hizmet eden hatta meşrulaştıran bir konuma düşmektedir. Bu noktada Tafuri, tüketim toplumunun dinamiklerini inkar etmeyen aksine kabullenen, mekan üretim sürecinde yer alan diğer aktör ve çalışma alanlarını benimseyen, anlayan bir duruş geliştirilmesi gerektiğini savunmaktadır.

Lefebvre ise, günümüzdeki mimarlık üretimini, tüketim olgusunun bir uzantısı olarak değerlendirmekte ve “mekan üretimi” tanımı ve kavramlarını, “*mekanın üretimi, metalaştırılması, tüketimi*” sonunda ortaya çıktığını öne sürdüğü “soyut mekan” gibi kavramlarla desteklemektedir. O’na göre “tüketim toplumu dinamikleri” günümüzde erk olarak kabul edildiğinde, mekan üretiminin stratejileri erk tarafından belirlenmekte ve bu bağlamda mimarlık üretimi, stratejileri gerçekleştirmek üzere devreye girmektedir (Lefebvre, 1974). Mekan da üretim, metalaştırılma ve sonunda da tüketim süreçlerinden geçmiş olmaktadır.

Bu bağlamda mekan temsilleri aracılığı ile erkin stratejileri (tüketim toplumu dinamikleri) doğrultusunda mekanın (yeniden) üretimi; mekanın metalaştırılması ve mekanın tüketilmesi ilişkisi üzerinden okunacak olunursa:

1. Mekanın Metalaşması:

Mekan, bir hammadde olarak keşfedilip, ayrıştırılıp, tektipleştirilerek, değişim değeri kullanım değerinin önüne geçerek birer meta haline gelir ve nicelleşir. Mekan nicel verilere dönüştürülür. Mekan niteliklerinden arındırılmış, niceliklere indirgenmiştir. Lefebvre’nin tanımlarıyla, “algılanan” ve “kavramsallaştırılan” bir mekan olmakla beraber, “yaşanmış” sosyal mekan olmaktan çıkmaktadır (Lefebvre, 1974). Mekan niteliklerinden arındırılmış olarak “soyut mekan” olma yolunda ilerlemektedir.

Bu aşamada mekan, *yeni yaşam tarzını* ortaya koyduğu, kullanıcıya bir *kimlik* yüklediği ve onu bir *statü grubuna* dahil edebildiği ölçüde metalaşmaktadır. *Mimar* bu kullanıcıya hizmet ederek, ona istediği sahneyi yaratırken, kullanıcı da mimar kullanıyor olma vasfını da kimliğine bir ek değer olarak katar. Mimar da bir *marka imajı* ve *reklam* unsuru taşımaya başlamaktadır. Sonrasında *pazarlama* ve reklamcılığın ürettiği yeni mekan temsilleri üzerinden mekan pazarlanır. Bu durum da özellikle mimari kimlik üzerinden gerçekleşmekte ve nihayetinde mimari ürünlerle birlikte *kimlik* ve kavramların da içinin boşaltılarak *tüketilmesine* neden olmaktadır (Gegeoğlu ve Aydın, 2014).

2. Mekan Kullanılır-Deneyimlenir ve Tüketilir:

Bu aşamada da mekan kavramı, yalnızca toplumun dinamikleriyle biçimlenen bir ürün olarak değil; aynı zamanda toplumu ve dinamiklerini biçimlendiren, üretim, tüketim ve yeniden üretim süreçlerini barındıran bir ‘hazne’ olarak da

değerlendirilmelidir. Mekan üretimi yalnızca bir ürün ortaya koymamakta, hazneyi de biçimlendirmektedir. Bir anlamda erkin stratejileri doğrultusunda biçimlenmiş erkin stratejilerini yansıtan bir temsiliyet yüklenmiştir. Üretilen mekan “hakim tavır ve çıkarları” bir anlamda süreçte öngörülen mekan üretim stratejilerini yansıtan bir mekan ortaya çıkartmaktadır (Lefebvre,1974).

Sonuçta mekan; bir hammadde olarak keşfedilip, ayrıştırılıp, tektipleştirilerek, değişim değeri kazanarak bir meta haline getirildiği ve pazarlanıp satılarak, tüketildiği bir süreçten geçmektedir. Bu durumu özetle şekil 3.1’de görmek mümkündür.

Bu gelişmeler kapsamında bugün kullanım değerlerinin ön planda olduğu bir mimarlık ortamı yerini, küresel değerlerin yönlendirdiği piyasa mekanizmalarının kurallarına göre değişen değer sistemine bırakmıştır. Söz konusu üretim-tüketim ilişkilerinde her mimarlık ürünü, toplumsal prestij ve değerler sistemini belirleyen anlamlandırma düzeninin denetiminde kendi kendisinin reklamı haline gelmiştir. Bu bağlamda da bugün küresel değerler, piyasa mekanizmaları ve değerler sistemi dahilinde gelişen toplumsal yapı, tüketim odaklı mekansal organizasyonlara yönelmiştir denebilir.



Şekil 3.1: Mekanın (yeniden) üretimi= Mekanın Metalaştırılması – Mekanın Tüketimi Diyagramı

Bu bağlamda tüketim-mimarlık ilişkisine iki açıdan yaklaşılabılır (Balıcaadağ, 2006):

- Bunlardan biri, mimarlığın alışveriş merkezleri gibi tamamen tüketim aktivitesiyle ilişkili mimarlık ürünlerini tasarlamasıdır ki, tüketim kültürünün giderek yaygınlaştığı günümüz ortamında her mekan bir alışveriş unsuru içermeye başlamıştır.
- Diğeri ise, mimarlığın kendisinin işlevsel veya göstergesel olarak tüketilebilir bir nesneye dönüşmesidir. Tüketim kültürü, iki yönlü olarak, hem mimarlığı etkilemesi nedeniyle kent oluşumunu etkiler, hem de kentsel bağlamı oluşturarak mimari ürünün tasarımında girdi teşkil etmektedir.

Dolayısıyla mimarlık artık tüketim kültürü içinde göstergelere ve imajlara dayalı kimlik değeri ile kullanım değerinin önüne geçmiştir denebilir. Bu bağlamda da kitlesel üretim-tüketim örüntüleri değişim değerini, kullanım değerinden daha ön plana alırken, mimarlık konusunda işlevden ziyade yeni bir kimlik oluşturma ön plana çıkmaktadır. Bir anlamda, mimarlık artık yalnızca tüketime yönelik mekanlar üreten bir sistemin içinde bulunmamakta; tüketim toplumunun içinden çıkan her türlü kavram, kimlik arayışı mimarlık üretiminde etkin rol oynamaktadır.

Bu süreçte mimarlar ise, sermayenin rant baskısı karşısında yapı sektöründe egemen olan genel tüketim alışkanlıklarını yükseltmeye yönelik taleplere göre mekan üretmek, bir anlamda mimarlığın anlamını yeniden tanımlamakla uğraşmaktadırlar. Böylece mimarlık da neoliberal kentleşme sürecinde metalaşarak pazarlama stratejileri ile bir “tüketim aracına” dönüşmektedir.

İşte tez kapsamında üzerinde durulan “tüketim toplumu” dinamiklerinin erk olarak kabul edildiği ortamda mimarlığın hammaddesi olan mekanlar da bu bağlamda tasarlanmakta ve üretilmektedir. Günümüzde gündelik yaşamın örüntüsünü oluşturan havaalanları, oteller, müzeler, alışveriş merkezleri ve hatta konut, tüketimin kendine özel mantığı içinde oluşturulmakta; bu mekanları kullanan insanlar ile mekan arasındaki ilişki de artık kullanıcı ve fayda ilişkisi temelinde değil, tüketici kavramı üzerinden oluşmaktadır.

Bu bağlamda bu durum 1980 sonrası küresel neoliberal politikalar ekseninde, “tüketim-mimarlık” arakesitinde öne çıkan kavramlarla birlikte açıklanmaya çalışılırsa çizelge 3.1’deki gibi bir sonuca ulaşılabilir.

Çizelge 3.1: 1980 sonrası tüketim-mimarlık arakesitinde öne çıkan kavramlar

META OLARAK KENT MEKANI	SERMAYENİN YENİDEN ÜRETİMİ YENİ ORTA-ÜST SINIF	TÜKETİM NESNESİ OLARAK MİMARLIK
KÜRESEL KENT	KENTİN PAZARLANMASI	İMAJ VE GÖSTERİŞ MERKEZİ
YENİDEN İNŞA EDİLEN KENT KİMLİĞİ	KENT KİMLİKLERİNİN TÜKETİLMESİ	MEGA-STRÜKTÜRLER
DEĞİŞİM DEĞERİ	MEKANIN TÜKETİM MERKEZLİ ÖRGÜTLENMESİ	HETEROJEN VE ÇOK MERKEZLİ HALE GELEN KENT MEKANI
MEKANSAL AYNILAŞMA	HİZMET SEKTÖRÜ	TOPLUMSAL VE MEKANSAL YENİDEN YAPILANMA (SOYLULAŞTIRMA)

Tüm bu kavramsal çerçeveden bir kez daha bakıldığında; 20. yüzyılda en çok öne çıkan kavramlardan biri olan “tüketim” olgusu, 1980 sonrasında çok baskın bir kavram olarak toplum hayatının, mimarlığın ve kentlerin sosyal ve fiziksel yapılarını dönüştürmüş olduğu gözlemlenebilmektedir.

Ama bir süre sonra bu dönüşümler, küreselleşme sürecini yaşayan diğer kentlerle benzerlikler taşıyarak, kent mekanlarında aynılaşmaya neden olmuş ve mekansal yenileme, kentler arasında rekabette avantaj olmaktan çıkmıştır. Bu noktada da tarihi ve kültürel miras ile ekonomik gelişme arasındaki bağın önemi anlaşılmıştır.

Dolayısıyla 1980 sonrası erk olarak görülmeye başlayan “tüketim toplumu” dinamikleri ile ortaya çıkan bu yeni mekansal düzenler endüstriyel alanları çok etkili bir dönüşüm baskısı ile karşı karşıya getirmiştir. Bu bağlamda küresel neoliberal ekonomi politikaları ve yaklaşımlarıyla kentlerin dönüşümü, kar üretme potansiyeli olan tarihi ve dolayısıyla yılların etkisi ile yıpranmış kent içi merkez alanlarındaki endüstriyel miras alanları üzerinden yapılmaya başlanılmıştır.

4. ENDÜSTRİYEL MİRAS ALANLARINA İLİŞKİN DÖNÜŞÜM PROJELERİ: AVRUPA'DAN ÜÇ ÖRNEK

Günümüzde mekanın tüketim merkezleri olarak yeniden örgütlenmesindeki amaç, tüketicinin rasyonalize edilerek yeni mekansal örgütlenmeler aracılığı ile hızlandırılmasıdır denebilir. Bu bağlamda üretimin kentlerden uzaklaşmasıyla kent içinde kalan endüstriyel miras alanları da, bulundukları kentsel konumların değerli olması ve ortaya çıkan yeni kentsel mekan ihtiyaçları için elverişli olmaları gibi nedenlerden dolayı kentlerin yeniden yapılanma sürecinde tüketim ilişkilerinin ve sermayenin akışkanlığının kolaylaştığı alanlar olarak önemli bir rol üstlenmişlerdir.

Bu bağlamda bu bölümde Avrupa'dan üç örnek seçilmiştir. Bu örnekler tek yapı ölçeğinde ele alınmış değil, “kentsel dönüşüm” stratejileri kapsamında bölgesel ölçekte ele alınmış örneklerdir. Dolayısıyla bu kapsamda sorgulanacak noktalardan birisi, yukarıda açıklanan “tüketim toplumu” dinamiklerinin bu endüstriyel alanlara yansımalarının/mekansal izdüşümlerinin belirlenmesi; diğeri ise, tüketim-mimarlık arakesitinde bu dengenin kurulduğu örneklerde benimsenen “bütüncül planlama ve örgütlenme modelinin” ortaya koyduğu “ilkelerin” ortaya çıkarılmasıdır.

4.1 “TÜKETİM ARACI” OLARAK ENDÜSTRİ MİRASININ DÖNÜŞÜMÜ VE DÖNÜŞÜMÜN MEKANSAL İZDÜŞÜMLERİ

Yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren kent planlama süreçlerinde yaşanan gelişmeler, üretimin azalması veya tamamen kalkmasıyla birlikte endüstri alanlarının bulundukları kentsel konumların değerli olması ve ortaya çıkan yeni kentsel mekan ihtiyaçları için elverişli olmaları, bu alanların yeniden programlanarak kullanılmasını gerekli kılmıştır (Koçan, 2011). Bu bağlamda İngiltere başta olmak üzere, diğer Avrupa ve Amerika kentlerinin merkezlerinde boşalan endüstri tesisleri, liman ve tersaneler gibi endüstri mekanlarında yeni bir mekansal yapılanma başlamıştır.

Genel olarak 1980 öncesi dönemde endüstri alanları yenilenirken genel amaçlar:

- Verimliliğin artırılması, yatırımların büyütülmesi, istihdam yaratılması
- Sanayinin kentte yaptığı tahribatın ortadan kaldırılması
- Üretim sürecinde kentten uzak kalan bölgenin kentle bütünleştirilmesi
- İşlevini yitirmiş endüstri mirasının korunması

- Hem kentler için artık önem kazanan imaj, hem de azalan çevre kaynaklarının daha dengeli kullanılması gibi “kentın üst ölçek plan ve vizyonuyla” uyumlu ekonomik ve çevreci bir politikanın benimsenmesi
- Alanın canlılığının sağlanması amacıyla iş yeri, konut, kültür-sanat merkezleri rekreasyonel alanlar vb. fonksiyonların bir arada planlanması (karma kullanım)
- Kent silüetinin önemsenmesi
- Yeşil alanları geliştirilmesi, yeşil alanlar arası bağlantılar kurulması
- Getirilen fonksiyonlara halkın rahatça ulaşabileceği yaya ulaşım aksları, üst geçitler köprüler vb. bağlantıların yapılması şeklinde sıralanabilir (Torlak, 2012).

Bu bağlamda 1980 öncesi endüstriyel alanların dönüşüm sürecinde daha çok; refahı artırmak, eşitsizliği azaltmak, sosyal adalet sağlamak, sınıfsal ayrımları azaltılmak, şehircilik ve yerleşim kalitesinin artırmak gibi “**Bütüncül Planlama ve Tasarım İlkesi ve Kriterleri**” nin benimsenmiş olduğu gözlemlenmiştir.

Ancak 1980’li yılların ortalarından sonra kent merkezinde işlevini yitiren endüstriyel miras alanlarının kent ekonomisine kazandırılmasını hedefleyen daha kapsamlı bir ekonomik yenilenme yaklaşımı başlamıştır. Avrupa kentlerinde küresel ölçekteki ekonomik yeniden yapılanma dinamiklerinin tetiklediği rekabet ortamında geliştirilen kentsel stratejiler, küresel sermayeyi, yatırımları, uzmanlaşmış işgücünü, zengin turistleri çekmeye yönelik olarak kurgulanmış; gayrimenkul eksenli bir yaklaşımla büyük ölçekli projeler üzerinde odaklanmaya başlamıştır. Bu ortamda endüstriyel miras alanlarının da bu türden bir mekansal örgütlenmeden etkilenmemesi imkansız bir duruma gelmiştir.

Çünkü 1980’ler sonrası kentlerin yeniden yapılanma sürecinde kentler, üretim alanları olmaktan çok, insan ve sermaye akımlarını çekmek için tüketim alanları olarak düzenlenmiş, kent mekanı metalaşarak tüketimin öznesi haline gelmiş, sermayenin tek tipleşirmesine tepki olarak farklılıklarını vurgulamada kültürel kimliklerini ön plana çıkaran ve bunun için birbirleriyle yarışan ambalajlar haline dönüşmüşlerdir (Kurtuluş ve diğ., 2012). Bu bağlamda endüstriyel miras alanları da kentsel dönüşüm stratejileri ile kentlerin kültürel kimliğini ön plana çıkaracak potansiyel alanlar olarak görülerek, tüketim kültürünün mantığına uygun olarak yeniden tasarlanmaya başlamışlardır.

Bu bağlamda, kentlerin endüstrilerden arındırılıp birer tüketim merkezine dönüştüğü 70’li ve 80’li yıllardan itibaren ve özellikle 90’lı yıllardan sonra, endüstriyel miras alanlarının iç ve dış mekanın mimari düzenlemelerinde tüketim etkinlikleri derin etkiler bırakmıştır (Featherstone, 2005).

Diğer bir ifadeyle, özellikle 1990’lar sonrasında daha da belirginleşen kent kültürünün ve kent tasarımının tüketim kültürü ile olan ilişkisi ön plana çıkmıştır. Bununla ilişkili olarak kent mekanında potansiyel tüketim aracı olarak endüstriyel miras alanlarının dönüşümüne tekrar bakıldığında; tüketim olgusu etrafında şekillenen bu kent içi eski dokularda;

- Gösterişli, gündelik tüketim kültürünü yansıtan,
- Gündelik hayat ve serbest zaman etkinliklerin öneminin vurgulandığı,
- Hizmet sektörünün ön plana çıktığı bir mekansal örgütlenmenin yaratılmaya çalışıldığı görülmektedir.

1980 sonrası kent mekanında daha önce de değinildiği gibi hizmet sektörünün ağırlık kazanmasıyla, kentler turizm alanları olarak düzenlenmiş; kentlerin bütün olanakları, bu arada geçmişleri de devreye sokularak pazarlanabilir ve yarıştırılabilir metalar haline gelmişlerdir (Fainstain ve diğ., 2003). Bu anlayışın endüstri miras alanlarına yansımaları ile bu alanlar yeni işlevler yüklenmiş önemli bir aktör olarak sahneye çıkmışlardır. Çünkü endüstri mirasına atfedilen değer artık sadece tarihsel nitelikleri ile sınırlı değildir. Kentler arasında rekabet artmış, yerellikler önem kazanmış, bu yarışta endüstri mirası da pazarlanma stratejisinde önemli bir potansiyel yaratmıştır.

Pazarlanma yarışında endüstriyel miras alanları, “turizm ve kültür” politikaları ile yeniden yapılandırılmaya başlamıştır. Bu durumda da devreye giren ve tez kapsamında bölüm 4.1.2’de daha kapsamlı incelenecek olan “kültür endüstrisi” politikaları ile endüstriyel miras alanları üzerinden önemli bir ekonomik değer sağlanmaya çalışıldığı gözlemlenebilmektedir.

Bir başka değer konusu ise, endüstri miras alanlarının ve varlıklarının bulundukları yerlere sağladıkları imajdır. Markalaşarak küresel rekabette kendilerine yer edinmeye çalışan kentler için imaj önemli bir yatırım alanıdır. Bu açıdan endüstri mirası öğeleri artı değer kazanarak; bugün sadece alışveriş merkezleri, pazarlar, hipermarketler değil, gündelik yaşamın tüm mekansal görünümünün tüketim ilişkileri çerçevesinde yeniden yapılandığı bir ortamda tüketime hazır hale gelmektedirler (Bıyık, 2008).

Bu bağlamda Koolhaas'ın belirttiği gibi, müzelerin satış yapılan bölümleri toplam müze alanı içindeki sürekli artmakta, hava alanları birer alışveriş merkezi görünümü kazanmakta, eski kentsel dokular varlıklarını sürdürebilmek için turistik tüketim alanlarına dönüşmekte ve en genel şekli ile insan yaşama kültürünün son noktası olan “metropol kent” tüketim ilişkilerinin ve sermayenin akışkanlığının kolaylaştığı alanlar olarak biçimlenmektedir (Yırtıcı, 2002).

Özetle, kent mekanı artık üretim-tüketim eylemlerine göre ayrıştırılarak, gündelik yaşamın tüketim üzerinden denetlendiği ve örgütlendiği bir tasarıma dönüşmüştür. Tüketim her yerdedir. Dolayısıyla bir dönemin üretim mekanları olan endüstriyel alanlardaki dönüşüm politikaları da bu durumdan etkilenmiş; bu alanların dönüştürülmesindeki temel stratejiler başta; sanayinin kentte yaptığı tahribatın ortadan kaldırılmasını sağlamak, üretim sürecinde kentten uzak kalan bölgeyi kentle bütünleştirmek, bunları sağlarken de işlevini yitirmiş sanayi mirasını koruyarak gelecek nesillere görsel ve deneysel olarak doğru aktarılmasını sağlamak, dönüşüm alanlarının kentler arası rekabette kentin tanıtımına ve sosyal çevreye katkıda bulunması gibi hedefler iken; “tüketim toplumu” dinamikleri ile arasındaki o ince çizgi kaçırıldığı takdirde bu dönüşüm bambaşka bir amaca bürünebilmektedir.

Daha açık bir şekilde ifade edilirse; eğer dönüşümdeki amaç, kent ekonomisini canlandırıp, istihdam alanı oluşturmak, yaşam kalitesini artırmak ve bu alanların sürdürülebilir kent kavramı ile yeniden programlanarak kullanılması olmaz; bu alanlar tüketim bağlamında rant paylaşım aracı olarak görülürse, miras alanlarının tarihi-kültürel değerinden çok, kentsel toprakların değişim değeri öne çıkacak ve bu durum da endüstriyel alanların “tüketim toplumu” dinamikleri bağlamında yeniden örgütlenmesine neden olacaktır. Bu nedenle bu bölümde “tüketim ve mimarlık” arakesitinde oluşan endüstri mirasının dönüşümü kavramı ve bu kesişimin mekansal izdüşümleri:

- Meta Olarak Kent Mekanı
- “Tüketim Nesnesi” Olarak Endüstri Mirası
- Yeniden İnşa Edilen Kent Kimliği
- Toplumsal ve Mekansal Yeniden Yapılanma; Soylulaştırma bağlamında incelenmek istenmiştir.

Bu alt başlıkların tamamı, tez kapsamında başından bu yana küresel neoliberal ekonomi politikaları sonucu oluşan tüketim ve “tüketim toplumu” dinamiklerinin dünya genelinde kent ve mimarlığa yansımalarının araştırılması ile elde edilen sonuç ürünlerini/ortaya çıkan kavramsal çerçeveyi temsil etmektedirler.

Bir başka anlatımla bu alt başlıklar, 1980 sonrası erk olarak görülmeye başlayan “tüketim toplumu” dinamiklerinin etkisinde kent mekanı ve mimari bağlamda öne çıkan yeniden örgütlenme modellerini temsil eden kavramlardır.

4.1.1 Meta Olarak Kent Mekanı

1980 sonrası dönemde “tüketim toplumu” dinamikleri ile mimarlık arakesitinde endüstriyel alanların dönüşümü bağlamında ortaya çıkan mekansal izdüşümlerden ilki metalaşan kent mekanıdır.

1980 öncesi emeğin kentleşmesinde kent bir anlamda yeniden üretimin mekanıydı. Bir yerde üretim yapıyorsunuz, iş gücü yığılıyor ve orada kendisini üretiyordu. 80 sonrası dönemin kentleşme mantığında ise bizzat kent mekanının kendisinin metalaştığı yeni bir anlayışa yönelme gösterildi. Metalaşan mekan ile artık önemli olan yeniden üretim değil, mekanın bir an önce tüketilmesi idi. Kent mekanı, yeni yapıların bile kısa sürede elden çıkartıldığı, bir anlamda tüketilen bir metaya dönüşmeye başlamıştı. Dolayısıyla bu bakış açısı sonucunda kent artık başta emek gücü olmak üzere metaların üretildiği yer değil, bizzat metanın kendisi olmuştur.

Ancak kent mekanı yalnızca 1980 sonrası dönemde neoliberal politikalar, küreselleşme ya da kültürel tüketim alışkanlıklarının yaygınlaşması sonucunda metalaştırılmamıştır. Tarım toplumlarından bu yana, artan bir eşitsizlik ile toprağın bir üretim biçimi olması ve daha sonra da her türlü üretim ve tüketim biçimlerinin mekanı haline gelmesi ile metalaşma olgusunun giderek derinleştiğinden bahsetmek mümkündür. Özellikle “tüketim toplumu” dinamiklerinin oluşmaya başladığı, bir anlamda daha da belirginleştiği 80 sonrası dönemde sermayenin kentleşme süreci ile kent mekanının metalaşma sürecinin daha da hızlandığı söylenebilir. Bunun sonucunda da kentin bir bütün olarak planlanması ya da kamu yararına planlaması yerine, kent merkezlerinin küresel sermaye açısından cazip kılmaya yönelik planlanması, diğer yerlerin ise kaderine terk edilmesiyle sonuçlanan bir plansızlık düşüncesi yerleşmiştir. Bu durum kısaca “metacı planlama anlayışı” olarak kavramsallaştırılabilmektedir (Bıyık, 2008).

Metacı planlama anlayışına geçmeden önce “*meta*”, “*metalaşma*”, “*kent mekanının metalaşması*” kavramları kısaca hatırlatılacak olunursa meta “mal”, “ticaret malı” anlamına gelmektedir. Bir şeyin metalaşması ile anlatılmak istenen de onun artık bir ticari öge olduğu anlamıdır. Tüm metaların ortak yanı ise, insan emeği tarafından üretiliyor olmalarıdır. Yani insan emeği tarafından yaratılan metanın hem *kullanım* hem de *değişim değeri* vardır. (Schellenberg, 1999).

Meta, değişim ilişkisinin nesnesidir. Bu nedenle kapitalist üretim ilişkileri içinde etrafımızı saran her şey meta olma potansiyelini taşımaktadır. Bu potansiyelin gerçekleşme sürecine “metalaşma” denilmektedir. Kent ise bir mekandır ve kent mekanının metalaşması da çok yönlü bir süreç gerektirir. Kent farklı dönemlerde farklı metalaşma hallerine maruz kalır. Bu metalaşma halleri kentin kullanım ve değişim değeri arasındaki ilişkiye bakarak anlaşılabilir. Yalnızca kullanım amacıyla üretilen nesneler ya da kullanım değerinden ibaret olan maddeler meta değildirler; ancak başka bir ürünle değiştirmek ya da satmak için bir şey yapılırsa, yani nesnede bir değişim değeri söz konusu ise, o nesne bir metadır (Güneş, 2011).

Marx’ın Kapital’inin ilgili bölümleri metanın bu niteliklerini çözümler. Marx, kapitalist üretim biçimini meta bağlamında değerlendirdiğinde şu açıklamayı yapar: “*Kapitalizm, diğer üretim biçimlerinden farklı olarak kendine özgü özel meta üretiminin en yüksek olduğu bir sistemdir.*” Diğer bir deyişle, her şeyin alınıp satıldığı ve her şeyin fiyatının olduğu bir sistemdir. Özel meta üretim sistemi olarak kapitalizmin özünü ise artı-değer (kar) yaratma ve bu yaratılan artı-değeri sürekli çoğaltmak oluşturmaktadır (Güneş, 2011).

Görüldüğü üzere kapitalizm bir meta üretimi sistemidir, bu yapısı gereği her şeyi metalaştırır, her şey para aracılığıyla kullanım değerinin ötesinde değişim değeri amacıyla üretilir. Marx, bu noktada metanın değişim amacıyla üretilen bir şey olduğunu söyler. Dolayısıyla kapitalist toplumlarda nesnelerin değişim değeri, kullanım değerinin önüne geçerek, birer meta haline gelmiş ve nicelleşmişlerdir. Bu durumun mimarlık ve kent mekanına yansması bağlamında değerlendirildiğinde Balıcaadağ’a (2006) göre mimarlığın ve mekanın metalaşması, kapitalizm ve tüketim kültürünün mimarlığın dayandığı değerleri yok etmesi/sayması ile gerçekleşmiştir.

Bu kapsamda, Henri Lefebvre'nin mekan üzerine geliştirdiği kavramlar yol gösterici olabilmektedir. Lefebvre (1976), kapitalizmin ayakta kalmasını yeni üretim tarzının gerektirdiği toplumsal üretim biçimlerinin kökten yeniden inşa edilebilmiş olmasına bağlamaktadır. Kapitalizm bunu, bunca yıldır kent mekanını kullanarak başarmıştır.

Bu değerlendirme Marksist kuramcılarının (Lefebvre, Castells, Harvey vb.) kent mekanına bakış açısında önemli bir kırılma yaratmıştır. Çünkü Lefebvre'nin dediği gibi günümüzde üretim analizleri göstermiştir ki; şeylerin (metaların) mekanda üretiminden, mekanın kendisinin meta olarak üretimine geçilmiştir. Marksist araştırmacıların çoğu, kent mekanını metanın üretiminin yapıldığı yer olarak kabul etmiştir. Ancak geçtiğimiz yüzyıl boyunca kapitalizm, mekanın bizzat kendisini keşfetmiş ve metalaştırmıştır (şengül, 2001).

Bu gelişmelerin endüstriyel miras alanlarına yansıması incelendiğinde bu sonucun göz ardı edilemez maliyetleri vardır. Her şeyden önce kapitalizmin mekanı 'soyut mekan'dır. Çünkü kapitalizm için önemli olan mekanın somut kullanım değerı değil, soyut değerışim değeridir. Bu yüzden de endüstriyel miras alanlarında kapitalizm için mekanın tarihsel kullanımı, birikimi veya temsil ettiği sosyal değerin bir önemi yoktur. Bunlar, sadece mekanın değerışim değerine katkıda bulunabildikleri ölçüde önemlidir.

Başka bir anlatımla çok farklı tarihsel arka plana sahip iki mekan, kapitalizm için soyut birer parselden daha fazlası değeridir de denebilir. Yani endüstriyel miras alanları, metalaşma mantığı ile üzerinde bulunduğu birçok toplumsal, sosyolojik, ekonomik olguları yok ederek/tketererek, sadece kent için yatırım yapılacak tanımsız bir alana indirgenmiş olur. Bunun en önemli araçlarından birisi de son zamanlarda dönüşüm politikalarına yön veren *metacı planlama anlayışı*'dır.

80 sonrası dönemde metacı planlama anlayışında artık sanayiye yatırım yapmayan bir sermaye yapısı ile büyük sermaye gruplarının dikkatlerini devletle birlikte kentlerin barındırdığı tarihsel ve kültürel değerlere yönelttikleri ve kendi düşünce yapılarını bu alanlara yansıtmaya başladıkları görülmektedir. Bu bağlamda bu alanlar artık sermaye odaklarının istekleri doğrultusunda metacı planlama anlayışı ile yeniden yapılandırılmaya başlamışlardır.

Fransız düşünür Guy Debord’a göre ise kapitalist üretim, soyut pazar yaratımının en etkili biçimidir. Şehircilik disiplini de, kapitalizmin doğayı ve insani çevreyi ele geçirmesinde en etkili araçtır. Bu araç ile de kapitalizm, uzamın tamamını kendi dekoruymuş gibi yaratabilmektedir (Debord, 2012). Bu bakış açısı ile kent içinde değerli konumda bulunan bir dönemin “endüstriyel miras alanları” da kapitalist düşüncenin yeni kent dekorları olarak görülmeye başlamıştır. Bunun sonucunda da Debord’un dediği gibi soyut pazar için seri olarak üretilen metaların birikimi, kent arazisini ele geçirerek yani metalaştırarak endüstriyel alanlardaki mekanların özerkliğini ve niteliğini yok edecek konuma gelmiştir.

Özetle endüstriyel miras alanlarındaki metalaşma mantığı;

- Kent mekanlarının kamu elinden çıkarılarak sürekli devam eden bir sirkülasyon ile alınıp-satılmasına,
- Değerinin piyasa koşullarına göre değişmesine,
- Mekansal yönelimlerden/trendlerden en üst düzeyde etkilenmesine neden olabilecektir.

Örneğin, sermayenin gözünü bu alanlara dikmesi sonucunda, büyük ölçekli yatırımlar, büyük konut alanları, alışveriş merkezleri, beş yıldızlı oteller, rezidanslar ve plazalarla kent mekanı, geçmişten çok farklı bir nitelikte, ekonominin bir parçası haline gelecektir.

Meta olarak endüstriyel miras alanlarının özelleştirilmesi durumunda da; koruma ve yeniden işlevlendirme süreçlerinde genelde bireylerin gelişimine ve sosyalleşmesine olanak sağlayacak tavırlardan ziyade; temelde turizm ve tüketime yönelik yaklaşımlar da ağırlık kazanacaktır. Hatta bu tavır, kimi durumlarda mirasın kendisine de zarar verecek ve ayrıca, sosyalleşmeyi teşvik edebileceği düşünülen bu tür sosyal alanların özel mülkiyette bulunması, mekan sahiplerine istedikleri kitleleri dışlama, bu alanları istedikleri zaman kapatıp açma ve bu alanlarda yapılabilecekleri kısıtlama gibi haklar da verecektir. Tüm bunlar metacı planlama anlayışı içerisinde gerçekleşmesi olağan durumlardır (Bıyık, 2008).

Tüm bu sorunlara rağmen birçok uzman, özelleştirme politikalarını endüstri mirasının gelecek kuşaklara aktarılması için bir gereklilik olduğunu savunmaktadır (Hewison, 1987).

Ancak “tüketim toplumu” dinamiklerinin erk olarak kabul edildiği günümüzde endüstri mirasının korunması söz konusu olduğunda, sosyal veya çevresel bir sürdürülebilirlikten ziyade finansal bir sürdürülebilirlikten bahsedilmektedir. Ayrıca geçmişten çıkarılan dersler özelleştirme politikalarının bir yandan bu yapıları yaşatmak için kullanılabilecek bir strateji, diğer taraftan ise endüstriyel-tarihi değerlerimize, kolektif belleğimizin oluşumuna ve kamusal ihtiyaçlarımızı gidermemize tehdit oluşturan bir yöntem olduğu yönündedir.

4.1.2 “Tüketim Nesnesi” Olarak Endüstri Mirası

Tez kapsamında bir önceki bölümde kent mekanının metalaştırılması bağlamında üst ölçekte ele alınan Haliç kıyı bölgesindeki endüstriyel alanlar, bu bölümde daha alt ölçekte ele alınmıştır. Böylece bir anlamda metalaşan endüstriyel miras alanlarındaki endüstri yapılarının tek yapı ölçeğinde “tüketim nesnesine” dönüşümü incelenmek istenmektedir. Bunun için de yardımcı kavram olarak *yeniden üretim* kavramı kullanılmıştır.

“*Yeniden üretim*” kavramı hızla değişen dünyada yer ile mevcut ilişkiselliği koparan endüstriyel üretim karşısında değişmez bir değer ve kimlik arayışının yerelliklere önemi artırması sonucunda ortaya çıkmıştır (Koçyiğit, 2007). Bu bağlamda da son zamanlarda sermayenin farklılığa olan duyarlılığı gözleri kent merkezinde, değerli konumlarda bulunan endüstriyel miras alanlarına çevirmiştir.

Serbest birikim rejiminin mekansal farklılıklara artan duyarlılığı ve toplumsal iktidarın üretildiği süreçler sonucunda yer’i temsil ettiği kabul edilen endüstriyel alanlar, derinlikten yoksun bir tavırla dönüştürülmeye başlanmış, bir anlamda bu alanlar *yeniden üretim* politikaları ile pazarlanmaya çalışılmıştır. Tüm bu gelişmeler içerisinde de yer’i temsil ettiği kabul edilen endüstri mirası, o yer’in dünya pazarındaki başarısı uğruna tüketim nesnesine dönüşmüştür.

Bu bakış açısının nedeni, yerlerin giderek artan oranda tüketim nesneleri haline geldikleri ve yeniden üretimde bu yönde bir yapılanmanın etkili olduğu biçiminde bir tespitten kaynaklanmaktadır. Yerler kendilerini var eden niteliklerini algılanabilir imajlara dönüştürerek, görsel açıdan tüketime hazır hale gelmektedirler.

Bu kapsamda mekan ve zamanın görsel tüketimi endüstriyel üretim mantığından hem hız kazanmış hem de ondan soyutlanmıştır. Bu durum kentin postmodern tüketim merkezi olarak yeniden yapılanmasına yol açmıştır. Kent bir gösteriye, “görsel tüketimin bir düşsel peyzajı”na dönüşmüştür (Zukin,1992).

Zukin, müteahhitlerin, tüketimin içine yerleştirildiği sahne dekorları olan bu yeni iktidar peyzajlarını bilinçli olarak nasıl kurmaya çalıştıklarını göstermektedir. Bu düşsel peyzajlar, tarihsel olarak yer üzerine kurulmuş olan kimliğe ilişkin önemli sorunlar ortaya çıkarmaktadır. Sonuçta, modern öznenin tarihin hiçbir döneminde görülmemiş derecede hızlı ve sarsıntılı dönüşümü onun yer algısını da etkilemekte ve dönüştürmektedir (Koçyiğit, 2007). Bu bağlamda da gündelik hayatın her alanında yaşanan zamansal ve mekansal parçalanma yerlerin yeniden üretilmelerinde süreklilik duygusunu ortadan kaldırmakta ya da bu duyguyu belli sınırlar içerisinde ve bağlamından kopararak onları imajlara dönüştürmektedir.

Tarihsel yer’lerin tüketimi bu imaj ekonomisi’nin gelişimiyle bağlantılıdır. İmaj endüstrisinde geçmişe ait nesne ve imajlar, “potansiyel zihinsel haritalar”, kamera malzemeleri, hatırlanacak “görüntüler” olarak, anlaşılmakta ve görülmekte ve görsel tüketim için yeniden yapılandırılan çevrelerin dönüştürülmesine etki etmektedir (Smith, 2005). Dolayısıyla yerlerin maksimum kar esasına bağlı olarak daha hızlı tüketilebilmeleri için çeşitli dönüşüm politikaları aracılığıyla yere ait imajın yeniden üretimine odaklanılmaktadır. Böylece yere ait mimari ürünler, bağlamından kopararak seyirlik ya da belgesel bir nesne olarak yeniden ele alınırlar ki; dönüşüm politikalarıyla tekrar ele alınan ve müzeleştirilen endüstriyel miras alanları imaj ekonomisinin yeni pazar alanları ve o kent mekanında bulunan tescilli yapılar (endüstri mirası) da metalaşan kent arazisinde imajlara dönüştürülen tüketim nesneleri olarak yorumlanabilir (Şekil 4.1)

Böylece endüstriyel alanlardaki dönüşüm projeleri *kentlerin imajı* açısından da büyük katkı sağlamakta, projelerin tanıtımıyla kentin tanıtımının yapılması sağlanmakta; “tüketim nesnesine” dönüşen endüstri mirası sayesinde de kentin pazarlanması kolaylaşmaktadır. Sanayi sonrası toplumlardaki kent mekanlarında üretim ve tüketimin dönüşümüne bağlı olarak gelişen bu estetikleştirme hali, yalnızca fiziksel bir çevre olarak nitelendiremeyeceğimiz kent mekanının üretiminde de önemli bir yerde durmaktadır.



Şekil 4.1: Endüstri Mirasının Tüketim Nesnesine Dönüşme Süreci

Bu estetikleştirme hali, göstergelerin aşırı üretimi ve imajların yeniden üretimi, istikrarlı bir anlam yitişine ve izleyiciyi istikrar duygusunun ötesine taşıyan çarpıcı kolajların sonsuz akışından kitlelerin büyülenmesiyle gerçekliğin estetikleştirilmesine yol açar. Gerçeğin estetikleştirilmesi ile onu yalnızca tüketilmeye hazır ve sıradan bir hale getirmiş oluruz. Ortada duran gerçek ne olursa olsun, onu tek bir kültürel durum altında ve bir camının arkasından seyrederek gibi seyretmeye başlarız (Featherstone, 2005).

Featherstone'un (1996) gündelik hayatın estetikleştirilmesi olarak kavramsallaştırdığı ve birkaç yönüyle incelediği bu durum, Adorno ve Baudrillard'ın teorilerine dayanmaktadır. Meta, kullanım değeri yerini mübadele değerine bırakmakla kalmamış, ikinci anlamı ile 'gösterge değeri' (sign value) edinmiştir. Böylelikle, imajlarla körüklenen arzular, kitle iletişim araçlarıyla estetik bir hal almıştır. Sanat ve gündelik yaşamın ayrımı neredeyse ortadan kalkmıştır. Modernist işlevcilik yerini postmodernin karmaşasına ve 'yüzgezer'liğine terk etmiştir (Esmer, 2012). Bu durumun kente ve mimarlığa yansımaları da, "bağlamından kopartılmış/estetikleştirilmiş endüstri mirasının metalaşan kent mekanında tüketim nesnesine dönüşen bir imaj ögesi olması hali" olarak yorumlanabilir.

Bu bağlamda neoliberal ekonominin küresel-yerel dengesinde öne çıkarmak ve pazara dahil etmek istedikleri, kentlerin belirli imajlarla sunulması ve kentin yalnızca bir yönünü öne çıkarmaktadır. Çünkü bu durum, tüketim kültürünün mekanı metalaştıran, kısa ömürlü yapısına da uygundur. Böylelikle, mekanın öne çıkan imgesi, gösterge halini alarak ikinci anlamıyla mekanı tüketime açık hale getirmektedir.

Öte yandan tüketim etkinliklerinin sentezi olarak görülen bu yapılarda kültür ve sanat etkinlikleri endüstri mirasının tüketim nesnesi olarak yeniden üretiminde tamamlayıcı bir parça olarak kabul edilmektedir. Şöyle ki, her şeyi denetimi altına alarak “tüketim nesnesi” haline getiren küresel sermaye, kentsel mekanlar başta olmak üzere kültür, sanat, hava, toprak su gibi doğal kaynakları, kısaca yaşama dair her alanı pazarlanabilir nesnelere dönüştürmekle meşguldür ve bu yolla kültürün kendisi ile birlikte endüstri mirası da tüketim nesnesine dönüşmektedir. Böylece kapitalizmin küreselleştirdiği ve her şeyi bir tüketim nesnesine dönüştürdüğü günümüz dünyasında, tarihsel ve yerel unsurlar metalaştırılıp popüler kültüre hizmet eder hale getirilmek istenmektedir (Aytaç, 2006).

Bu tavır bugün kentlerin küresel ölçekte içerisinde yer aldığı ya da almak istediği kıyasıya yarışın, beraberinde kentler için farklı pazarlama mekanizmalarının devreye girdiği bir gelecek kurgusunu içermektedir. Üstelik bu yarış öyle bir hal almış durumdadır ki, kimi kentlerin planlaması artık neredeyse “kentsel pazarlama stratejileri” üzerinden kurgulanmaktadır. Kaldı ki, bu stratejiler kentlerin çekicilik düzeylerini de artırmakta ve kentlerin ekonomisinde gözle görülür bir iyileşme yaratmaktadırlar.

Sözü edilen pazarlama stratejileri bağlamında son dönemlerde tartışılan kavramlar arasında da “kültür” bağlamının giderek farklı bir araç olarak devreye girdiği gözlenmektedir. Kültür politikaları daha çok 1980 sonrasında ekonomik yeniden yapılanma süreçlerinin getirdiği dönüşümlerle birlikte anılmaya başlamıştır. Kültür odaklı gelişim stratejileri yoluyla kentsel yaşam kalitesini artırma, yeni istihdam olanakları sunma, sosyal ve kültürel bütünleşme koşulları yaratma gibi hedefler belirlenmiştir. Bir “üretim, tüketim ve imaj stratejisi” olarak kültürün yeni rolü, artık olumlu kentsel imajlar yaratma, turizm endüstrisini canlandırma, yatırımları çekme ve kentin rekabet koşulları içerisindeki yerini güçlendirme gibi sonuçlar üzerinden kentsel mekanda gözle görülür olmaya başlamıştır (Dündar, 2010).

Bu bağlamda son zamanlarda endüstriyel miras yapı ve alanlarının **kültür endüstrisi** ile yeniden işlevlendirilmesi/dönüştürülmesi de önemli konulardan birini oluşturmaktadır. Örneğin sanayi devrimini ve desentralizasyonunu yaşamış ülkelerdeki ‘Tate Modern(Londra), Battery Park (Newyork), Ruhr Havzası (Essen)’ gibi örnekler bu alanların kullanımlarında kültür ve yaratıcı endüstrilerin öne çıktığını göstermektedir.

Ancak Frankfurt Okulu olarak adlandırılan bilimsel topluluğun önde gelen üyelerinden biri olan Adorno'nun kavramsallaştırdığı “kültür endüstrisi” kavramı O'na göre, “modern sanayi toplumunun homojenleşmiş ve rasyonelleşmiş dünyasının düzgün işlemesine yardımcı olma işlevine sahipti ve bu nedenle vardı. Bu amaçla, kültür endüstrisi, “vaat ettiğini yerine getiremeyen sahte tatminler dağıtmakta” insanları kandırmaktadır (Lunn, 1995:201).

Adorno'ya göre kültür, insanın kendine yaraşır bir toplumda yaşadığı sanısının uyanmasına yardımcı olmakta, insanı rahatlatıp uyuşturmaktadır. Bu da “varoluşun kötü ekonomik belirlenimi”nin sürmesine yardımcı olmaktadır (Adorno, 1998:166). İşte bu nedenle Adorno, bu kültüre karşı çıkmakta, onu kültür endüstrisi olarak tanımlayarak, bu kefeye koyduğu ürünleri küçümsemektedir. Adorno, kültür endüstrisinin, kitlelerin kendiliğinden çıkan bir kültür sorunu ya da popüler sanatın çağdaş bir formu olmadığına altını çizer. Kültürel varlıkların kar dürtüsüyle üretilen standartlaştırılmış mallara dönüştüğünü vurgular (Adorno, 2003).

Bu durum endüstri mirası yapılarının kendilerini doğrudan kültür endüstrilerinin yeni metaları haline dönüştürmektedir. Burada endüstri mirası, kültür ve sanat çatısı altında metalaşarak, sistemin öngördüğü alana itilmektedirler. Böylece kültür ve sanat metalaşırken, endüstri mirasının tüketim nesnesi haline gelmesi de kolaylaşmaktadır. Bir anlamda endüstri mirasının sahip olduğu imge, gösterge halini alarak, kültür ve sanat odaklı projeler aracılığıyla mekanı tüketime açmaktadır da denebilir.

Dolayısıyla kültürün endüstrileştiği, imajın gücünün hakim olduğu ve yaratılan sözde olayların bu gücü kullanarak pazarlandığı endüstriyel miras alanlarında, kentsel veya tarihsel hafızaya sahip imajların gücü kullanılarak, kendi zamansal ve mekansal bağlamından kopartılmış imajlar (endüstri mirası), neoliberal kentleşme politikaları doğrultusunda tüketim odaklı yeni imajlarla bir araya getirilerek yeni bir çevre yaratılmaktadır. Böylece bir dönemin üretim alanlarından yeni tüketim mekanları üretilmektedir. Bu üretim sürecinde endüstri mirası, kendi hafızasını kaybetmekte, ilişkileri kurgulanmadan bir araya getirilen parçalar sonucunda ortaya çıkan ürün de anlamlı bir bütün oluşturamamaktadır. Sonuçta da gücüne inanılan endüstri mirası, kentsel dönüşüm projeleri ile üretilen, metalaştırılıp pazarlanan bir “tüketim nesnesine” dönüşmektedir. Bu bağlamda da bu dönüşüm, hem etik hem de estetik açıdan birçok sorunsal yaratmaktadır.

4.1.3 Yeniden İnşa Edilen Kent Kimliği

Kent kimliğinin oluşumunda kentin tarihi yapısı önemli bir faktördür. Bunun yanı sıra sosyal ve ekonomik koşullar da bu gelişime yardımcı olmakta, sosyo-ekonomik koşullar altında zamanla kent kimliğinde değişimler görülebilmektedir. Örneğin yeni tüketim biçimleri ve kültürel alandaki değişimler, kentsel çevrelerin yeniden yapılanmasını gerektirmektedir ki, bu durum da kısa sürede kentlerin bilinen kültürel kimliklerinin yitirilmesine ya da yeniden inşa edilmesine neden olabilmektedir.

Ancak bu eğilimlerin dışında; gelişmiş batı kentlerinin üretim mekanı olmaktan çıkıp tüketim mekanı olmaya yaklaşılarak, hizmet sektörünün kazanç aracı olmaları da kent kimliği üzerinde etkili olmaktadır (Fainstein ve diğ., 1999). Bu bağlamda öne çıkan bir dönemin üretim mekanı olan endüstri mirası yapıları artık “tüketim toplumu” dinamiklerinin erk olarak kabul edildiği günümüzde araçsallaştırılarak tüketime hizmet edecek şekilde kurgulanmaktadır. Bu tavır karşısında sahip olunan kimlik de değişmeye uğrayarak, içerik boşaltılmakta ve pazarlanma yarışına girmektedir.

Bu durumun postmodern tüketim kültürü ile yaygınlaşmaya başlamış olduğu da söylenebilir. Postmodern dönemle birlikte mekan olgusu gelişerek, farklı mimari yaklaşımlar ve mekan denemeleri öne çıkmış, kentler turist taleplerine göre yönlendirilmeye başlanmıştır. Böylece kentsel mekanda farklı kullanımların bir arada yer alması, farklı dönemlere ait mimari tarzların birlikte kullanımı görülmüştür (Jameson ve Dtephanson, 1999). Çünkü Jacobs (1961), modernizme getirdiği eleştirisinde, modern mimarinin kentlerde yaşam canlılığını yitirmesine ve tüm kentlerde benzer mekanlara neden olduğuna değinmektedir. Bu durum da yeni kentlerde var olan tarihi mekanların kimliklerinin ön plana çıkarılması talebine yol açmaktadır.

Ancak günümüzde “yerel kimlik” olgusu da, tarihsel sürecin kullanılması, zaman içerisinde tüketim olgusunun tırmanışı ile birlikte meta oluşturma ve meta pazarlama olarak popüler kültüre hizmet eder duruma gelmiştir. Böyle durumlarda tarihsel süreçlere ilişkin gerçek bir bilinçten bahsetmek çok da mümkün olamamaktadır. Dolayısıyla da bu türden bir yaklaşımla endüstri yapılarının sahip olduğu kimlik değişebilmekte ve bu kimlik bir anlamda imaj inşasının aracı haline gelebilmektedir. Bu durumda da geçmişin değerlerinin içi boşaltılmış olmaktadır.

Bu yönelimle birlikte endüstri mirası yapılarının sahip olduğu sanayi/yerel kimliği de dönüşüm sonucunda en kolay meşrulaştırma araçlarından biri olan “kültür” ile yeni bir kimlik edinerek; pazarlanma yarışında endüstri mirası da daha kolay tüketilebilir bir imaja indirgenebilmektedir.



Şekil 4.2: Endüstri Mirasının Pazarlanma Yarışında Daha Kolay Tüketilebilir Bir İmaja Dönüşümü

Burada dikkat edilmesi gereken noktalardan birisi, modern mimarlığın evrensel tavrına karşı kurulan bu yerel odaklı bu çalışmalar, yerel duyarlılık ile yerele özgü olanın simgeselleşmesi arasındaki ince çizgiyi kaçırdığı taktirde tüketim kültürüne hizmet eder hale geleceği ve bağlamından koparılarak simgeselleştirilmeleri şeklinde ortaya konan tarihin yeni temsilleri oldukları için kent belleğinin yok olmasına neden olacak olmalarıdır. Görüldüğü üzere yeni tüketim biçimleri ve kültürel alandaki değişimler, kentsel çevrelerin yeniden yapılanmasını gerektirmektedir ki, bu da kısa sürede kentlerin bilinen yerel kimliklerinin yitirilmesine neden olabilmektedir.

Endüstriyel miras alanlarındaki dönüşüm mantığı irdelendiğinde ise, yeniden işlevlendirilen endüstri yapıları ya da başka bir anlatımla bu alanlarda üretilen mimarlık, tüketim toplumunun kültür nesnesine mi?; yoksa toplum için içerikli, yerinden ve bağlamından ve tarihi sürekliliğinden kopmamış kolektif bilincin oluşumuna hizmet eden mimarlık ürününe mi? karşılık geleceği gibi ikilemler oluşmaktadır.

Burada tartışılması gereken noktalardan birisi de, üretim kimliğine sahip olan endüstriyel alanlarda inşa edilecek yerinden ve bağlamından koparılmış mimarlığın, kurmaca yaşamları beraberinde getirmesi ve bu kurmaca yaşantıların kolektif bilinci

yok edeceği endişesidir. Çünkü endüstriyel miras alanını tanımlayan kültürel ve coğrafi öğeler yerini, küreselleşmenin sembolleri olan yeni imajlara bırakacak ve böylece bu alanlar bellek kaybına uğrayarak, bir anlamda bölgenin sahip olduğu üretim kimliği parçalanarak tüketilecektir. Böyle bir planlama süreci içerisinde planlamanın bir parçası olan tarihsel öğeler (tescilli endüstri yapıları) de üretim kimliği devam etmeyecek bir alanda, bağlamından kopararak simgeselleştirilmeleri şeklinde ortaya konan tarihin yeni temsilleri/yeniden yaratılan imaj öğeleri olacaktır.

Tüm bu gelişmeler sonucunda da; endüstriyel miras alanlarının belleği yerle bir edilerek, dönüşüm sonucunda inşa edilecek “yeni imaj öğeleri ile tüketim nesnesine dönüşen endüstri miras yapıları arakesitinde”, günümüz tüketim toplumu için gösterinin bir parçası olan ve kentsel yenileme olgusundaki yapılaşma biçimini değiştirerek, yenilemeyi amaçları doğrultusunda rant ekonomisine dönüştüren yeni bir kimlik inşa edilmiş olacaktır.

4.1.4 Toplumsal ve Mekansal Yeniden Yapılanma; Soylulaştırma

1980’lerden itibaren küreselleşme söyleminin gitgide güç kazanması ile birlikte fordist üretim biçimi yerini esnek üretime bırakmış, iş gücü ve mesleki yapı değişmiştir. Bu yapılanma yeni bir üretim örgütlenmesinin yanında tüketim araçlarını da geliştirmiştir. Post-fordizmle doğrudan ya da dolaylı olarak bağ kurabileceğimiz bir yapıyla kendini gösteren küreselleşme, emek ağlarında hizmet sektörünün yükselişini, sınıfsal düzeyde de orta sınıfın yükselişini beraberinde getirmiştir (Semercioglu, 2014). Değişen bu mekansal örgütlenme aynı zamanda sosyal ve ekonomik olarak da değişime yol açmış, “soylulaştırma” da bu süreçlerin sonucu olarak kent merkezlerinde ortaya çıkmıştır.

İlk kez 1963 yılında Ruth Glass tarafından kavramsallaştırılan soylulaştırma, 1980’li yıllara kadar işçi sınıflarının ya da dar gelirliilerin yaşamakta olduğu şehir merkezindeki tarihi binalara, orta ve üst sınıfların bu grupları yerlerinden ederek yerleşmesi ve buradaki yapıları rehabilite etmesi sürecini ifade etmek için kullanılmıştır (İslam, 2003).

1980’li yıllarla birlikte ise sürecin anlamı ve kapsamı önemli ölçüde değişmiştir. Özellikle 1980’lerden sonra Glass’ın yaptığı soylulaştırma tanımı yetersiz kalmış, soylulaştırma ve sürecine ait çok yönlü araştırmalar yapılmaya başlanmıştır. Sürecin

ekonomik yapısını ön plana çıkaran Neil Smith soylulaştırmayı; “Orta sınıf emlak alıcıları, emlak sahipleri ve profesyonel yatırımcılar tarafından, işçi sınıfı konut bölgelerinin rehabilite edilmesi” olarak tanımlamıştır (Smith, 1996).

Dolayısıyla “soylulaştırma” kavramının 1980’li yıllarda olduğundan farklı bir anlam ve içerik kazanmış olduğu görülebilmektedir. Artık, “soylulaştırmaya” salt konut alanlarının rehabilitasyonunun neden olduğu bir nüfus değişimi olarak bakmamak gerekir.

Önceleri değer kaybına uğramış tarihi yapıların üst-orta sınıflarca ele geçirilip rehabilite edilmesi ve sakinlerinin bu alanları terk etmesi söz konusuysa; günümüzde yüksek gelir gruplarının yoksul/marjinal kesimleri yerlerinden etme özelliğini korumakla birlikte yapıların değer kaybı ve restorasyonundan öte, rant aracı olarak görülen tüm yerleşmelerin (gecekondu bölgeleri, sosyal konutlar vb.) yıkılarak yerlerine lüks konut ve tüketim alanlarının inşa edilmesi şeklinde yaşanmaktadır (İslam, 2003).

Daha kapsamlı bir ifadeyle günümüzde “soylulaştırma” eski kent merkezleri ile tarihi kent içindeki alanların toplumsal ve mekansal bir dönüşüm sürecine işaret etmektedir. Şöyle ki, kentsel alanların çeşitli müdahale biçimleriyle gerek işlevini koruyarak, gerekse yeniden işlevlendirilerek kente yeniden kazandırılmaları sürecinde çoğu kez düşük gelirli eski kullanıcıların dışlanmaları, söz konusu alanları her iki durumda da terk etmek zorunda kalmaları deneyimlenmektedir. Böyle bir pencereden bakıldığında, küresel yeniden yapılanmanın kentlerdeki en görünür mekansal izdüşümlerinden biri olan “soylulaştırma”, bir bakıma kent merkezlerinin yeniden ele geçirilmesi anlamına gelen bir sınıfsal proje olarak kavranabilir (Smith, 1996).

Öte yandan sermayenin mekan üzerindeki düzensiz hareketinin kutuplaştırıcı etkisi, kimi yerlerde geniş yoksulluk bölgelerinin oluşmasına yol açarken, kimi yerlerde de aşırı lüks yaşam alanları örgütlemektedir. Ekonomik hareketlilik kentler üzerinde değişken bir bölgelenme biçimine neden olmaktadır. Artık kentlerde insanlar, toplumsal gruplar olarak farklı yerleşim alanları arasında hareket halindedir. Bu hareketliliğin önemli unsurlarından biri de “soylulaştırma” olarak açıklanabilir (Özkan, 2011).

Ayrıca devlet tarafından yapılan kimi uygulamalar da zaman zaman dolaylı ya da doğrudan soylulaşmaya neden olabilmektedir. Devlet soylulaştırma sürecini, dolaylı yollardan, yapılara getirdiği kısıtlamalarla, kent merkezlerinde oluşturduğu istihdam yapısı ve kültür ve sanat sektörüne verdiği desteklerle etkileyebilmektedir. Kent içindeki fonksiyonların yer seçim kararları, yenileme projeleri ve dönüşüm projeleri gibi uygulamalar ise süreci doğrudan etkilemektedirler. Dolayısıyla, soylulaştırmayı konut talebi ve sermaye hareketlerine bağlayan üretim-eksenli modeller ile; soylulaştırmayı orta-sınıflar ve sanatçılar gibi toplulukların tercihleri, sosyo-kültürel ve demografik yapı etkenlerine bağlayan tüketim-eksenli modeller olmak üzere iki temel grupta toplamak mümkündür (Kızıldere, 2010).

Böylece 80’li yıllardan sonra devletin kent merkezlerinde sanayiden arındırılmış endüstriyel alanlarda ve yakın çevrelerinde genellikle turizm, kültür ve sanat politikalarıyla oluşturmaya çalıştığı tüketim odaklı dönüşümün sonucunda soylulaştırma süreci kaçınılmaz görünmektedir.

Dünya’daki örneklerle bakıldığında ise, 1980’li yıllarda küreselleşmenin yarattığı ekonomik sıkıntılarla beraber, kamu kaynakları azalmış, serbest piyasa ekonomisine geçilip, özel sektörün de sürece dahil olmasıyla kentsel dönüşüm projeleri eski uygulamalardan daha farklı bir yöne kaymıştır. Savaş sonrası inşa edilen büyük sosyal konut alanları, sanayinin desantralizasyonu sonucu atıl durumda kalmış, işlevsiz rıhtımların ve dokların bulunduğu kıyı alanları üzerine projeler üretilmeye başlanmıştır.

Kamu sektörü de özel sektör ile ortaklıklar kurarak ve büyük mali riskler alarak gerçekleştirdiği konut, ticaret gibi karma kullanımlı projelerde, alanın sosyal ve fiziksel kalitesini yükselteceği ve yeni yatırımları alana çekeceği gerekçesi ile bu projeleri desteklemiştir; ancak parçacıl projeler, parçacıl sonuçlar doğurmuş ve kamu kaynaklarının eşitsiz kullanıldığı ve sosyal adaletsizlik olduğu yönünde eleştirilere hedef olmuştur (Özdemir, 2003). Bu bağlamda bu dönemde üretilen büyük ölçekli projelerin sorunu, kar amaçlı olmaları ve kent mekanında mekansal ve toplumsal ayrışmaya neden olmaları olmuştur.

Endüstri mirası bağlamında konuya yaklaşırsa; bu alanlarda 1990’lara gelindiğinde kamu-özel sektör birlikteliğinde bir dönüşüm süreci yaşanmaya başlamıştır. Sadece ekonomik ve fiziksel iyileşme amaçlı projeler yerine, sosyal ve kültürel hedefleri

daha yüksek olan projeler üretilmeye başlanmıştır. Bu projelerde, yaratıcı endüstriler olarak da adlandırılan kültür endüstrilerine ait sektörlerdeki üretim ve istihdam desteklenmiştir. Dolayısıyla bu projelerde ilk bakışta tüketim değil, kültürel üretim yoluyla kent ve bölge ekonomisine katkıda bulunulması hedeflendiği izlenimi vardır.

Ancak soylulaştırma ile ortaya çıkan dönüşüm sadece fiziksel mekanı etkilemez; mekan ile birlikte kullanıcısı ve ait olduğu sosyal sınıf da değişir. Kültür endüstrileri de bu süreçte önemli bir rol oynamaktadır. Şöyle ki, kültürel üretimin arttığı bu çevreler zamanla içerdikleri kültürel-sembolik değerler sayesinde kültürel tüketimin odağı olmaya başlamaktadırlar. Dolayısıyla kültür odaklı projelerde “kültür” soylulaştırma sürecinde aracı konumundadır denebilir. Kültür araçları, mekanda ağırlık kazanmaya başlayan sanata dair veya tüketimini besleyen meslek gruplarındaki emlakçı, turizmci, gastronomi ile ilgili çevreden aldıkları mahalle hakkındaki bilgileri, kaynakları ve ritüelleri öğrenip, kendi çevreleri ile paylaştıkça, mekanın soylulaştırılması sürecini daha da kolaylaştırmaktadırlar (İnce, 2007).

Ayrıca dünyadaki farklı kentler incelendiğinde, kültür ve sanat odaklı yaklaşımların yanında kentsel turizmin, kent toprağında ciddi bir rant artışına yol açtığı ve inşaat sektöründe yeni yatırımları başlattığı rahatlıkla söylenebilmektedir. Ancak bu gelir ve rant artışlarından farklı ekonomik ve politik ilişkiler sonucunda toplumun belirli kesimleri yararlanmakta ve toplumun dar gelirli kesimleri, turizm odaklı yatırımların başlatıldığı mekanlardan farklı mekanizmalarla dışlanmaktadır. Bu prestijli projelerin inşa edildiği alanlar da bir süre sonra, soylulaştırılmış, orta ve üst gelir grubuna hitap eden alanlar haline dönüşebilmektedir.

Öte yandan kamu sermayesi ile gerçekleştirilen kamu yatırımlarının, özellikle belli bir kesime hitap ediyor olmasından hareketle, bu dönüşümlerden yararlanamayan ve pay alamayan kent sakinlerinin yaşam kalitelerini artıracak yatırımlar pahasına yapıldığı eleştirileri de bu prestijli projelere en sık yöneltilen eleştirilerden biridir. Bu bağlamda pek çok batı kentinde merkezi ve yerel yönetimlerin kentsel turizme yönelik yatırımları önemli bir toplumsal muhalefete maruz kalmaktadır. Ancak yerel yönetimler tarafından, bu önceliğin meşruiyeti de uzun vadede herkesin yararına olduğu iddia edilen kentsel kazançla açıklanmaktadır. Ancak Türkün’ ün de belirttiği gibi, rantın doğrudan ya da dolaylı olarak belirli kesimlere aktarılması ve kamuya dönmemesi sonucunda, elde edilen kazancın ne kadarının toplumun ihtiyaçlarına döndüğü de kuşkuludur (Türkün ve Ulusoy, 2004).

Bu bağlamda endüstriyel miras alanlarının sunduğu olanakların yeniden keşfedilmesiyle sermayeyi, zengin turistleri, kısacası kent ekonomilerini canlandıracak her şeyi çekme çabası içinde geliştirilen bir stratejinin gelişimine tanık olunmaktadır. Bu alanın farklılığı, *tarihsel ve kültürel kimliği* kullanılarak ön plana çıkarılmaya çalışılmaktadır.

Bu kapsamda endüstriyel alanlardaki tarihi yapılar rehabilite edilerek ya da yeni kullanımlara uyarlanarak yaşatılmaya çalışılacaktır. Ama kent metalaştıkça, kent mekanının formunu, kimliğini belirlemede ekonomik ve siyasi erk egemen olacak; kent sakinlerinin gereksinimleri, istekleri geri planda kalacaktır. Bu aşamada yerel yönetimler ve özel sektör, turizmi geliştirme adına konan hedeflere bir an önce ulaşmaya çalışacaklardır. Bu süreçte kamu kaynakları, tüm kentlilerin gereksinimi olan kentsel hizmetlerin, donatı alanlarının sağlanması, teknik altyapının iyileştirilmesi, kentlerin yaşam kalitesinin yükseltilmesi için harcanmak yerine, uluslararası piyasalarda pazarlama kampanyalarına seferber edilecektir (Holcomb, 1999).

Bu aşamada özel sektör, korunaklı bu alanda yarattığı kültür bölgeleri ile diğer alanlar arasında oluşan fiziksel ve sosyal ayrışma sonucunda çoğunlukla endüstriyel miras alanlarının asıl sahipleri olan grupların alandan dışlanmasına sebep olabilecek ve artık istediği kesime kapılarını açabilecektir. Böylece turizmin ne faydaları, ne de maliyetleri kent içinde adaletli bir biçimde dağılmış olacaktır. Gösterişçi tüketim kalıplarını benimseyen kent mekanının yeni sahipleri orta-üst sınıf kullanıcılar da tarihin tüketimine ve yeniden üretimine de bir “sosyal ayrıcalık” olarak bakmaya, tarihi kentsel mekanlarda yaşamayı ve vakit geçirmeyi kendilerini toplumun diğer kesimlerinden ayıran sermayelerinin bir parçası olarak görmeye başlayacaklardır.

Bu açıdan, endüstriyel alanların turizme veya diğer işlevlere uyarlanması; aslında yeni orta sınıfların favori konut biçimleri arasında yer alan modern konut kulelerinin yapımından, yerel ya da yerel olmayan turistleri çekebilmek için yapılan yatırımlardan ve içinde yeni yaşam biçimlerine uygun mekanlar talep eden binlerce kişinin çalıştığı çok katlı büro binalarının yapımından ayrı değerlendirilebilecek bir olgu değildir. Böyle bir bakış açısıyla, “soylulaştırma” salt konut piyasasında gözlenen dar kapsamlı, romantik veya nostaljik eğilimlerin bir sonucu olmaktan çok, daha geniş kapsamlı bir olgunun yani kent mekanının sınıfsal anlamda yeniden yapılanmasının bir boyutudur sonucuna ulaşılabilir.

4.2 DÖNÜŞÜM PROJELERİ; AVRUPA’DAN ÜÇ ÖRNEK

Endüstri devrimi ve sonrasında yaşanan endüstrileşme süreci günümüz Avrupa’sının başlıca varlık nedeni ve dolayısıyla temel kimliksel niteliklerinden birisi olduğu için Avrupa kültüründe bu kimliğe sahip çıkma çabasının bir yansıması olarak endüstri mirasına sahip çıkma ve koruma kriterlerinin geliştirilmesi girişimleri oldukça ileri düzeylere gelmiş durumdadır. Başlangıçta endüstri kültürünün birebir somut örneklerinin sergilenmesiyle başlayan endüstri mirasının değerlendirilmesi çabaları bugün artık tek yapı ölçeğinin yanı sıra daha çok bölgesel/kentsel ölçekte ve toplumsal yaşamla bütünleşmiş boyutlara ulaşmıştır.

Dünyada tek yapı ölçeğinde bilinen ve çok başarılı koruma uygulamaları bulunmasına karşın; bu bölümde kentsel ölçekte uygulama örnekleri incelenecektir. Bunun nedeni de, yeni bir mekansal örgütlenmeyi öngören bütüncül planlama yaklaşımının ve bunun için gerekli olan kriterlerin, kentsel ölçekteki uygulama örneklerinde daha çok benimsenmiş olunmasıdır.

Ayrıca bu tez çalışmasının kapsamı, tarihsel ve kamusal bir dönüşüm sürecinde ortaya çıkmış olan endüstri mirasını; yalnızca yapı ölçeğinde emlak değerini artıran uygulamalar ile değil, yeni bir mekansal örgütlenmeyi öngören bütüncül planlama yaklaşımı ile incelemektir.

Bu bağlamda işlevini yitiren endüstri yapı ve yerleşkelerinin yeni bir kullanım ile dönüşümü üzerine kuramsal bir çerçeve çizmeye çalışılan bu bölümde birçok incelenen örnekten sonra (Barcelona Port Vell Projesi, Hamburg HafenCity Kentsel Dönüşüm Projesi, Amsterdam, Bilbao ve Cape Town Örneği vb.) Avrupa’dan **üç** örnek seçilmiştir:

- Almanya Ruhr Havzası ve IBA Emscher Parkı Dönüşüm Projesi,
- Londra Docklands Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi,
- Venedik Tersanesi Dönüşüm Projesi’dir.

Bu üç örneğin seçilme nedenleri incelenirse:

Almanya Ruhr Havzası Örneği; dönüşümün anahtarı olarak “kültürü” odak noktası alması ile kültür vadisi ilan edilen Haliç kıyı bölgesi için önemli bir rehber oluşturacaktır. Ayrıca tez kapsamında tüketim aracı olarak görülen endüstriyel alanlardaki dönüşüm uygulamaları, küreselleşme ve neoliberalizm bağlamında

metalaştırılan kentin sermayenin ihtiyaçlarına göre yeniden değerlendirilmesine tabi tutulup piyasaya açılması olarak ele alınsa da; dünyada “tüketim toplumu” dinamiklerinin etkisi altında bile toplumsal refahı artırmaya yönelik başarılı dönüşüm örneklerine rastlanmaktadır ki, Almanya’daki “Ruhr Havzası” dönüşüm örneği de *bütüncül planlama anlayışı* çerçevesinde bu başarıyı elde edebilmiş örneklerden birisidir denilebilir ve bu açıdan Haliç kıyı bölgesi için önemini korumaktadır.

Londra Docklands Liman Bölgesi Dönüşüm Örneği; küresel ve neoliberal dönüşüm politikalarına yakın olan tavrıyla akademik çevrelerce ve medya tarafından çok eleştirilen bir uygulama örneği olmuştur. Bu nedenle de bu örnekle “tüketim toplumu” dinamiklerinin endüstriyel alanlardaki mekansal izdüşümleri rahatlıkla uygulanma imkanı bulabilmiştir. Bu bağlamda bu örnek, son yıllarda Haliç kıyı bölgesinde yapılması düşünülen tüketim odaklı mekansal dönüşümde ortaya çıkabilecek sonuçları önceden analiz ederek birtakım önlemler alınması açısından da Haliç kıyı bölgesi adına önemli bir dönüşüm örneğidir denebilir.

Venedik Tersanesi Örneği ise; bu bölüm kapsamında ele alınan diğer iki örnekten daha farklı bir örnektir. Bu bölüm kapsamında incelenmesinin bir nedeni, tarihsel-teknolojik gelişim süreci ve bugünkü durumu açısından, İstanbul’daki Haliç Tersaneleri ile karşılaştırma yapılabilecek nitelikteki dünyadaki tek tersane olmasıdır. Diğer neden ise, Tersane’nin özgün niteliklerinin korunmuş olması ve en az müdahale ile kent yaşamına katılarak yeniden hayat bulmasıdır.

4.2.1 Ruhr Havzası ve IBA Emscher Parkı Projesi, Almanya

Ruhr bölgesi Almanya’nın Kuzey Ren-Vestfalya eyaletinde bulunan, 5.3 milyonluk nüfusu ve 4.435 km²’lik alanıyla Almanya’nın en büyük metropolitan yerleşim merkezidir. Duisburg, Mülheim, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Oberhausen, Bottrop ve Dortmund bu bölgenin belli başlı kentleridir. Ruhr bölgesi halk arasında Pott veya Kohlenpott olarak da anılır (URL-11, 2015).

Bölgenin kısaca tarihçesine bakıldığında, Ruhr bölgesi geçmişte Almanya ve Avrupa için çok önemli bir sanayi merkezi olmuştur. Bölgede yer alan nitelikli kömür havzaları bu gelişimde en önemli etkidir. Kömür dışında demir, kurşun, çinko vb. madenler çıkartılmış ve işlenmiştir. Bu nedenle zengin taş kömürü yatakları ve çelikhaneleri nedeniyle 19. yy.ın başlarından itibaren Ruhr, dünyanın dört bir yanından işçileri kendine çeken önemli bir sanayi bölgesi olmuştur (Reicher, 2005).

Ancak 1960'lerden itibaren üretim yöntemlerinin ve kamusal tercihlerin değişmesiyle birlikte Ruhr Havzası'ndaki sanayi altyapısı önemini kaybetmeye başlamış, birçok fabrika zaman içerisinde kapanırken geriye geniş bir bölgeyi içine alan terkedilmiş bir sanayi alanı kalmıştır. Bu değişimi yaratan başta 1958'de çıkan kömür krizi olmak üzere ekonomik içerikli bir dizi krizdir (URL-12, 2012).

Bu ekonomik değişimin yanında Sovyetlerin yıkılmasıyla Avrupa siyasi haritasının değişimi de Almanya'yı etkilemiştir. Doğu ve Batı Almanya'nın birleşmesi bu dönemde Almanya'yı ekonomik, sosyal ve siyasi açılardan en çok etkileyen olay olmuştur. Almanya'nın birleşmesi Almanya'da birçok sorunla birlikte büyük bir ülke içi göç ve göçlere dayalı kentsel sorunlara da yol açmıştır. Bunun yanında kentlerde yeni çöküntü alanlarının da ortaya çıkması Almanya'da kentlerin yeni baştan ve köklü bir şekilde ele alınmasını zorunlu hale getirmiştir. Sanayileşmenin hız kesmesi ve kır hayatının son yıllarda öne çıkması kır yaşamına doğru bir tersine göçe yol açarken kentlerde önemli ölçüde mekansal boşluklar doğmuştur. Bu ve benzeri gelişmeler geçmişten beri uygulanan mekansal planlama yönelimlerinde değişikliğe gidilmesine yol açmıştır (Reicher, 2005).

Bu bağlamda havzayı yeniden canlandırıp ayakta tutabilmek için harekete geçen Kuzey Rhine Westphalia eyaleti yetkilileri, bölgede ciddi bir dönüşüm başlatmışlar; terkedilen maden ocaklarını, kapanan kömür işletmelerini, devasa gaz depolarını, yüksek fırınları ve hatta bira fabrikalarını endüstriyel anıtlara, müzelere, tiyatrolara, kültür-sanat merkezlerine dönüştürmüşlerdir. IBA (Emscher Park International Building Exhibition Corp. - Emscher Parkı Uluslararası Bina Sergi İşbirliği) tarafından Ren nehrinin kollarının biri olan, bölgeden geçen Emscher'den adını alan park projesi, 1989-1999 yılları arasında ele alınmıştır (Şimşek, 2006).

1960'lar



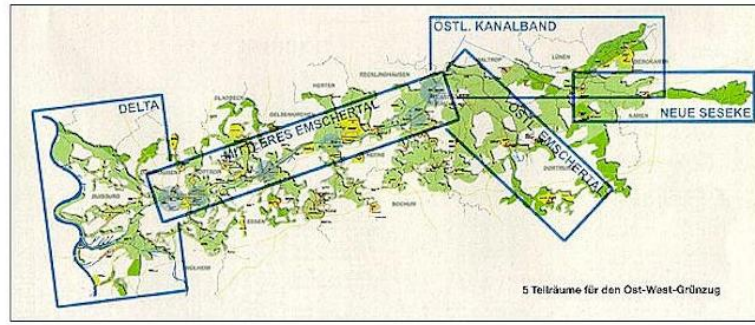
2000'ler



Şekil 4.3: IBA Emscher Park

Kaynak: <http://en.landschaftspark.de/the-park/evolution>

Projenin ilk aşamasında kanalizasyon olarak kullanılan nehrin temizlenmesi, ekolojik alanların niteliklerinin geri kazandırılması, rekreasyon alanlarının oluşturulması yer almaktadır. Bu bağlamda proje, birbirinden kopuk izole olmuş açık alanları yeşil bir omurgayla birleştirip varolan bitki örtüsünü zenginleştirerek kırsal alanın estetik ve ekolojik niteliklerini yükseltmeyi amaçlamaktadır (Şekil 4.4). Bununla tüm orta Avrupa'nın ekolojisini etkileyecek bir atılım hedeflenmiştir. Emscher nehri boyunca bölgeyi batıdan doğuya doğru kateden omurga, içindeki eski endüstri tesisleriyle, doğal eşikleriyle, florasıyla ve su yollarıyla bölgenin kesintisiz yerleşme örüntüsünün içinde bir gezinti ve doğal deneyim alanı oluşturmayı planlamaktadır (Tolga, 2006).



Emscher Landschaftspark 2010 Projesi Masterplanı



Emscher Landschaftspark 2010 Projesi Masterplanı

Şekil 4.4: Emscher Landschaftspark 2010 Projesi açık alanları

Kaynak: <http://www.arkitera.com/haber/5160/komur-ve-celikten-kultur-endustrisine-bir-donusum-hikayesi--ruhr-bolgesi>

Emscher Park Projesi ile Almanya, hem yeni bir kültür ve turizm alanını, hem sanayi tarafından yok edilen doğayı, hem de sanayinin yerine temiz bir istihdam alanı yakalayarak ekonomiyi geri kazanmıştır. Bu projede *ekonomik, sosyal, ekolojik, mekansal ve fiziksel sürdürülebilirlik* başlıklarının tamamı sağlanabilmiş konumdadır. Sanayinin bile mekansal bellek adına sürdürülebilmesi önemli bir bakış açısını göstermektedir (Görgülü, 2009).

Bu proje ile birbirinden uzak sanayi alanları bir rotayla birleştirilip, bölgenin bir bütün olarak algılanması sağlanmıştır. Bu rota Avrupa Endüstriyel Miras Rotasında (ERIH) da yerini almıştır. Ayrıca bölgede bulunan ve artık kullanılmayan endüstri kompleksleri Emscher Park Projesi kapsamında yaratılan yeşil omurganın dışında bağımsız olarak projelendirilerek “endüstri kültürü ve anıtları” başlığı altında sergilenmişlerdir. Toplam 17 şehirde yer alan 100 farklı yapıyı kapsayan proje kapsamında endüstri mirasının restorasyonu ve canlandırılması çalışmalarının tamamlanmasının ardından ulusal ve uluslararası ölçekte bu çalışmanın tanıtımı yapılarak endüstri yapılarının yakınına inşa edilen eğlence ve kültür merkezlerinin de dahil edildiği turizm faaliyetleri yürütölmeye başlanmıştır. Geçmişte Avrupa’nın başlıca endüstri merkezi olan Ruhr havzası bugün, teknolojik, bilimsel, ekonomik ve kültürel bir merkez haline gelmiştir (Reicher, 2005).

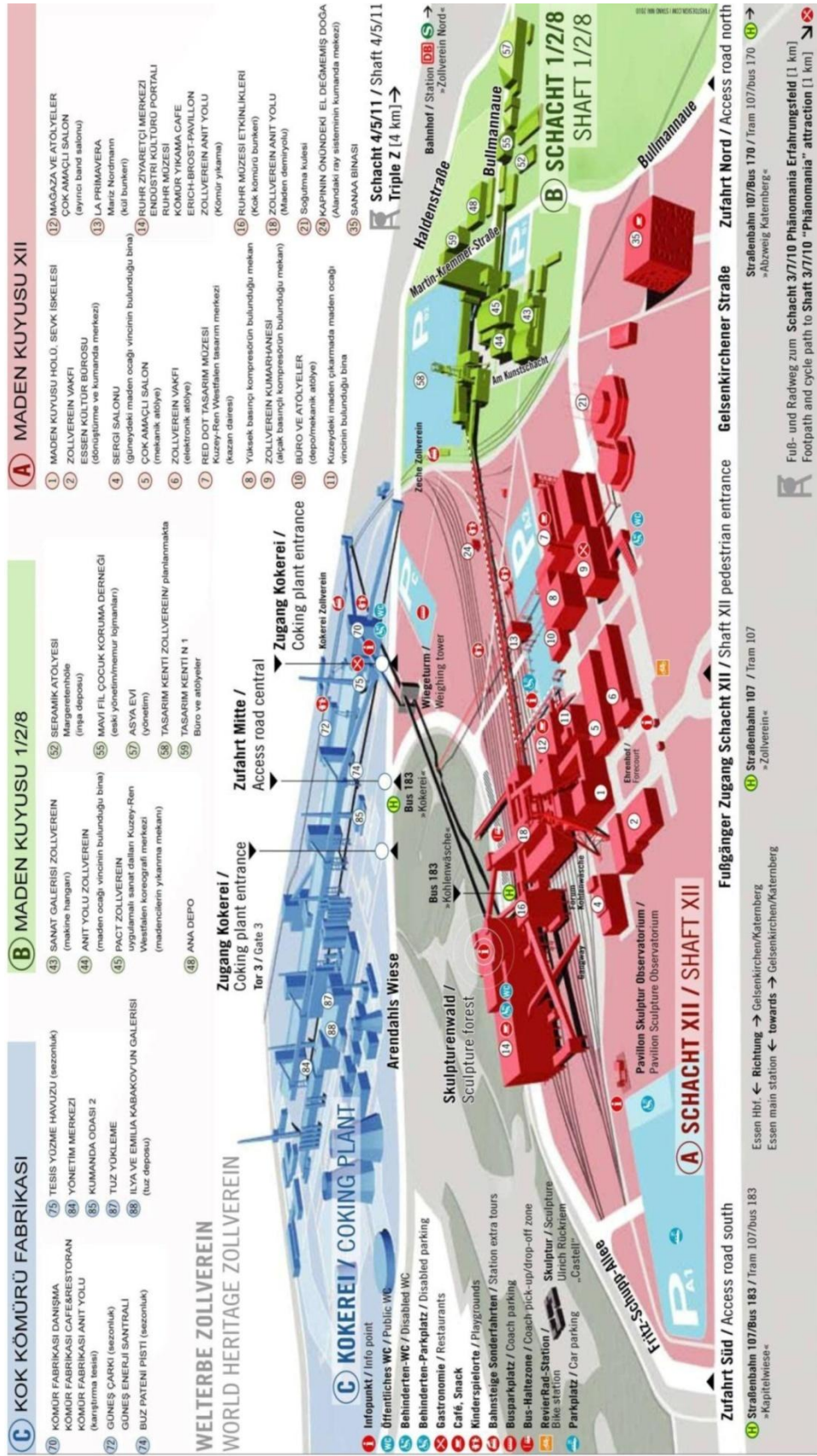
Bölge içinde en çok tanınan ve Avrupa’nın endüstri kültürünün simgesi haline gelmiş bulunan endüstriyel tesisler **Zollverein maden ocağındadır**. Çok iyi korunmuş ve nitelikli koruma ve kullanma projeleriyle yeniden işlevlendirilmiş bu yapılar, Avrupa’da ağır endüstrinin gelişiminin temel örneklerinden birini oluşturmakta ve Ruhr bölgesinin önemli bir ikonu olarak pek çok yeni işlevi içinde barındırmaktadır. 100 hektarlık bir alan üzerine kurulu tesisler madencilik tarihi, endüstri mimarlığı ve mühendislik harikası olarak hem geçen yüzyıla ait belge niteliğini korumakta, hem de güncel ekonomik, teknolojik yenilikleri taşıyarak, yeni fonksiyonları ile kültürel, turistik bir nirengi oluşturmaktadır (Kurtay ve Sağlam, 2011).

Zollverein maden ocağındaki yapılar grubunun tamamı 2001 yılından beri Unesco’nun dünya mirası listesinde yer almaktadır. Proje Kapsamında yapılan 1. etap uygulamalardan bazıları, Duisburg iç limanı, Oberhausen merkezi, Essen’deki Zollverein maden ocağı tesisleri, Herten’deki Ewald kömür madeni alanı ve Dortmund’daki Phöenix projesi; 2. etap uygulamalardan bazıları ise, Mulheim’deki Ruhrbania, Oberhausen’daki spor parkı, Essen’deki The Thyssen Krupp açık alan düzenlemesi, Bottrop’taki hidrojen park, Gelsenkirchen’deki Arena park, Bergkamen’deki Aden gelişim bölgesi ve Recklinghausen bölgesindeki yeni park alanıdır.

Ayrıca, 200 hektarlık alan üzerinde bulunan Landschafts park alanı endüstri tarihi, ekoloji, rekreatif faaliyetler ve kültür alanlarında işlevler sunmaktadır. Buradaki eski kömür depolama alanlarında serbest tırmanma, su doldurulmuş olan eski gazometrede sualtı dalış aktiviteleri gerçekleştirilmektedir (Kurtay ve Sağlam, 2011).

Zollverein Kömür İşletmesi / Endüstri Müzesi: 2001’de UNESCO Dünya Kültür Mirası listesine eklenen Essen’deki “Zollverein Kömür İşletmesi” aynı zamanda Ruhr 2010 Kültür Başkenti’nin de simgesidir. Zollverein Kömür İşletmesi zamanla çürümeye ve eskimeye başladığından dolayı Aralık 2001’de UNESCO tarafından yapılan oturumlar sonucunda Shaft 12, Shaft 1 ve 2 binalarının Dünya Kültür Mirası listesine alınmasına karar verilmiştir. UNESCO’nun bu kararından sonra, bölgeyi tamamen korumayı amaçlayan “master plan” çalışmalarına başlanılmıştır. OMA tarafından yapılan master plan, korumacılar ve dünya mirası uzmanları ile yakın bir işbirliği çerçevesinde geliştirilmiştir (URL-13, 2015). Zeche Zollverein kompleksi bugün Rem Koolhaas’ın master planı çerçevesinde Schupp ve Kremmer’in imzasını taşıyan dönüşüm projesiyle fabrika yapısının dışında yeni yapılar da kurgulanarak eğitim işlevinin de projeye dahil edilmesi sağlanmıştır.

Zollverein endüstri alanına Alman Hükümeti ve Avrupa Topluluğu tarafından desteklenen koruma ve yeniden değerlendirme projesi sonucunda, endüstri müzesi, endüstri kültürü rotasının tanıtım bürosu, sergi alanı, bürolar, toplantı odaları, çok amaçlı salonlar, tasarım okulu ve sergi yeri gibi karma işlevlerle yeniden kullanılmaya başlanmıştır. Birçok ünlü mimar Zollverein endüstri alanına modern ama geçmişle güçlü bağlara sahip ve oranın ruhunu yansıtan projeler tasarlamıştır. En güzel örneklerden biri, eski kazan dairesine yerleşmiş olan Design Zentrum Nordrhein Westfalen’dir. Burası Norman Foster tarafından revize edilerek 1997’de açılmıştır. Ayrıca Rem Koolhaas OMA tarafından dönüştürülen yeni Ziyaretçi Merkezi ile eski kömür yıkama fabrikası da tamamlanmıştır. Rem Koolhaas OMA tarafından tasarlanan “Kömür Yıkama Fabrikası” yenileme projesi, hem mimari, hem iklimsel özellik, hem de güvenlik gereklilikleri gibi etkenler göz önünde bulundurularak oluşturulmuştur (URL-14, 2015).



Şekil 4.5: Zollverein Turistik Tanıtım Rehberi

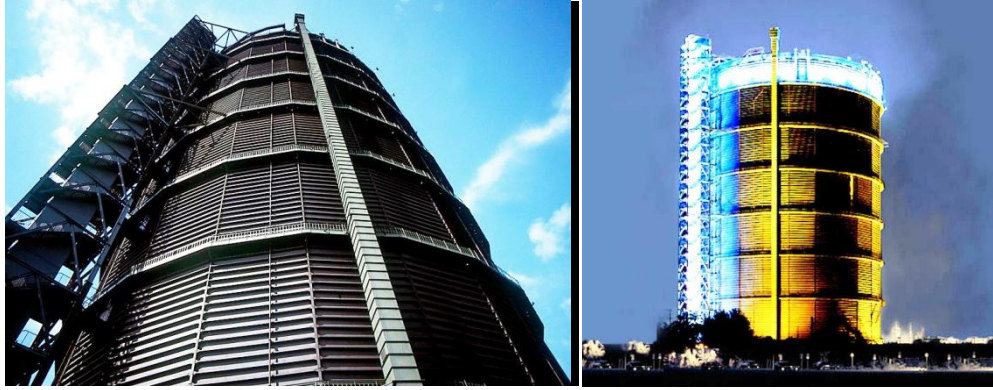
Kaynak: <http://www.zollverein.de>



Şekil 4.6: Zollverein Kömür İşletmesi / Endüstri Müzesi

Kaynak: www.erih.net

Oberhausen Gaz Deposu / Uzay Müzesi: 1929’da Emscher Nehri’nin Ren- Herne Kanalı ile buluştuğu noktada kurulduğunda Avrupa’nın en büyük gaz sağlayıcısı olan yapı 1989’da kapanan Thyssen Çelik’in yakınındaki Gutehoffnungshütte Fabrikasına yakıt sağlamıştır. Eskiden gaz deposu olarak kullanılan 117 metre yüksekliğinde ve 68 m çapındaki yapı, kapandığından beri sergi ve multimedya gösteri alanı olarak kullanılınca bölgenin simgelerinden biri haline gelmiştir.



Şekil 4.7: Oberhausen Gazometresi

Kaynak: <http://www.arkitera.com/galeri/detay/19159/14/haber/5160>

Kuzey Duisburg Parkı: Diğer dönüşümlerden daha geniş bir alana yayılmış bir örnektir. Burada patlama ocakları, soğutma kuleleri, maden ambarları ve makine daireleri son kullanıldıkları halleri hiç değiştirilmeden bir endüstriyel tema ve eğlence parkına dönüştürülmüştür.



Şekil 4.8: Kuzey Duisburg Parkı Plan

Kaynak: <http://rmitallchange.weebly.com/north-duisburg-landscape-park.html>



Şekil 4.9: Kuzey Duisburg Parkı, genel görünüm

Kaynak: <http://www.arkitera.com/haber/4907/ruhr-bolgesi-ni-basariyla-donusturen-projenin-sirlari>



Şekil 4.10: Parkta çeşitli panayırılar, festivaller, performanslar yapılmaktadır.

Şekil 4.11: Parkta bir dağcılık kulübü de sanatsal çalışmalar için etkin bir biçimde kullanılmaktadır.

Kaynak: www.erih.net

Ruhr Bölgesi’ndeki Dönüşüm Projesinin Değerlendirilmesi:

Ruhr Bölgesi’ndeki kentsel dönüşüm günümüze kadar uygulanmış bütün yöntemlerden önemli farklılıklar göstermektedir. Bunun en başta gelen özelliği için, dönüşümün kentsel bir ölçekte olmayıp, yaşamın bütün mekansal alanlarını (kent-kır ikisi bir arada) kapsayacak şekilde bölgenin tamamını içerecek şekilde yapılmasıdır denebilir.

Ruhr Bölgesi’ndeki dönüşüm uygulamalarında eskiyen ve boşalan endüstri alanları çeşitli dönüşüm projeleri ile yeni bir “yaşam alanı” olarak tasarlanmıştır. Dönüşüm projelerinde, depo türü düz binalar yıkılırken, tarihi ve endüstriyel özellikleri olan binalar birer tarihi miras olarak kabul edilip bu binalar yeni işlevlerle tekrar hizmete açılmıştır. Uygulamalarda kentsel mimari değeri yüksek yapılarla niteliksiz binaların birbirinden ayrı kategoride ele alınması uygulamaların belirgin bir özelliği olarak öne çıkmaktadır (Reicher, 2005).

Bölgedeki dönüşümde, neoliberal politikaların piyasa temelli anlayışının izleri görülmemektedir. Bu bağlamda birçok örnekte görüldüğü gibi çöküntü haline gelen bölgeler piyasa amaçlarına yönelik iş merkezleriyle doldurulurken, Ruhr Bölgesi’ndeki dönüşümde bu yöntem yerine, “insan yaşamı odaklı bir dönüşüm” tercih edilmiştir. Bölge genelinde bir yandan eski sanayi tesisleri yeni tasarımlarıyla bir kültür ve sanat eseri ile öne çıkarken, diğer yandan bölgedeki üniversitelerin laboratuvarlarının ar-ge odaklı çalışmalarıyla bölge yeni sanayi anlayışının da önemli bir temsilcisi durumundadır (Kurtay ve Sağlam, 2011).

Öte yandan Ruhr Havzası’nda sanayi devrinden gelen miras yok edilmemiş, “katılımcı” bir işbirliği ile korunmuştur. Bu bağlamda projeler bazında bölge kendi içinde alt bölgelere ayrılmış ve bütün projeler; sivil toplum, yerel yönetimler ve merkezi idare iş birliği ile ve bir üst koordinasyon kuruluşunun denetiminde gerçekleştirilmiştir (Reicher, 2005).

Ruhr’daki yapısal ve çevresel dönüşüm, sanayi doğası ve kültürüne dayalı bir dönüşümdür. Dönüşümün merkezinde geçmişin sanayi kültürü ve buna ait fiziksel mirasın yeni işlevlerle yaşama kazandırılması vardır (URL-12, 2012). Bu nedenle Ruhr Havzası’nın bölgesel dönüşümünde maden ve sanayi merkezlerinin bilim, sanat ve rekreasyon merkezlerine dönüşümü bir vizyon olarak benimsenmiştir.

Bölgede değişim sağlanırken bir yandan dünyadaki küresel dönüşüm ve geleceğin ne gibi önceliklerinin olacağı göz önüne alınmış, diğer yandan geçmişin mirası korunmaya çalışılmıştır. Bu aşamada da bölgenin geçmişten beri simgesi olan sanayi dönemine ait yapılar farklı işlevlerle simgesel özelliklerini sürdürmüşlerdir. Böylece endüstriyel tarihin geleceğe taşınan mirası bu şekilde hem bölgenin geçmişini yeni fonksiyonlarla yaşatırken, hem de bölgeye yeni bir çekicilik kazandırmıştır.

Tüm bu gelişmeler ışığında bölgedeki dönüşüm maddeler halinde aşağıdaki şekilde özetlenebilir (Reicher, 2005):

- Bölgedeki sanayi mirası kendi doğası ve kültürüne uygun bir şekilde korunarak dönüştürülmüştür.
- Gerçekleştirilen dönüşüm tamamen endüstri mirası üzerine inşa edilmiştir. Bu miras yeni işlevlerle yaşam alanına dahil edilmiştir.
- Bölgedeki eski sanayi tesisleri bölgenin ihtiyacına göre; müze, park alanı, tiyatro, opera, bale, jimnastik, spor, bilim tesislerine dönüştürülmüştür.
- Sanayi ihtiyacını gidermek için açılmış olan su kanalları yeni gezi alanları olarak dönüştürülürken yüksek çelik fabrikaları, ısı fırınları, maden ocakları ise durumlarına göre yeşil alan, su altı dalış merkezi, endüstri müzeleri gibi alanlara dönüştürülmüştür.

Bölgedeki bu dönüşüm tesadüfi ya da plansız çabalar sonucunda olmayıp, uzun yıllar süren bir sürecin yarattığı birikimdir. Bugün bu birikim ve dönüşümün bir sonucu olarak bölge Avrupa’da uluslararası tanınırlığı ve cazibesi en yüksek bölgelerden bir tanesidir. Neoliberal anlayışla kentlere kazandırılmaya çalışılan cazibe merkezi imajı bölgenin tamamına çok farklı uygulamalarla -hem de insanı dışlamadan- fazlasıyla kazandırılmış durumdadır.

Bölgenin dönüşümü tamamen “kültür” kavramı üzerinden gerçekleştirilmiş olup, günümüzde bölge Avrupa’nın en önemli kültür merkezlerinden birisine dönüştürülmüştür. Bu başarının bir sonucu olarak yüzlerce müze, tiyatro, konser alanı, sanayi anıtı ile her sene yaklaşık 10 milyon turiste ev sahipliği yapan Ruhr Bölgesi'nin hedeflediği vizyon doğrultusunda ilk kazanımı ise “Kültür ile Değişim - Değişim ile Kültür” sloganıyla Essen Ruhr Metropolü'nü temsilen 2010 Kültür Başkenti olarak seçilmesi olmuştur (Saygı, 2008).

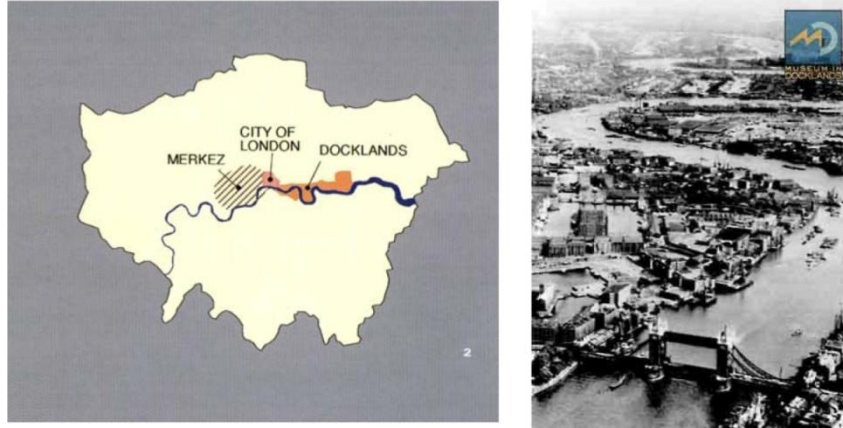
Özetle, Ruhr Bölgesi adına Almanlar, önceleri önemsiz bir toprak parçası görülen bu havzayı en güçlü sanayi merkezine dönüştürmüştür. Şimdi de ağır sanayiden miras kalan çok sayıda devasa binaları kültür yapılarına çevirmişlerdir.

Bu kısa bilgilerden açık bir şekilde görüleceği gibi kentsel dönüşüm; dünya genelinde bir kent merkezindeki çöküntü alanlarının kimi zaman sosyal ihtiyaçlara, kimi zaman piyasa ihtiyaçlarına göre yeniden ele alınıp dönüştürülmesi iken, Ruhr Havzası örneği kentsel dönüşümden öte bir niteliğe sahip olmuştur. Özellikleri bakımından Ruhr'daki dönüşüm bir “kültürel dönüşüm” olarak adlandırılabilir.

Ruhr örneğinin kent yönetimcilerine verdiği en önemli mesajı ise; kentsel dönüşümün yıkmaktan daha farklı bir şey olduğunu göstermesi ve yıkmadan da bir kentsel dönüşümün sağlanabileceğini göstermesidir. Diğer yandan günümüz kentlerinin aradığı modern kent imajının, çok katlı binalara ihtiyaç olmadan, yerel değerlere yani endüstri mirasına ve insana sahip çıkarak da olabileceği ve küresel rekabette öne geçilebileceği de ayrı bir mesajdır.

4.2.2 Londra Docklands Liman Bölgesi, İngiltere

Thames Nehri kenarında bulunan Docklands Bölgesi, Doğu ve Güney Doğu Londra'da birkaç semtin bölümlerinden oluşan bölgedir. Bu bölge sanayi devrimiyle beraber gelişmiş ve 1970'li yıllara kadar bünyesindeki imalathane, depo, tersane, tamirhane gibi birimlerle çok önemli bir liman bölgesi olmuştur. Bugün ise liman, ticaret ve konut kullanımı için tekrar düzenlenmiş durumdadır.



Şekil 4.12: Docklands bölgesinin Londra kenti içindeki yeri

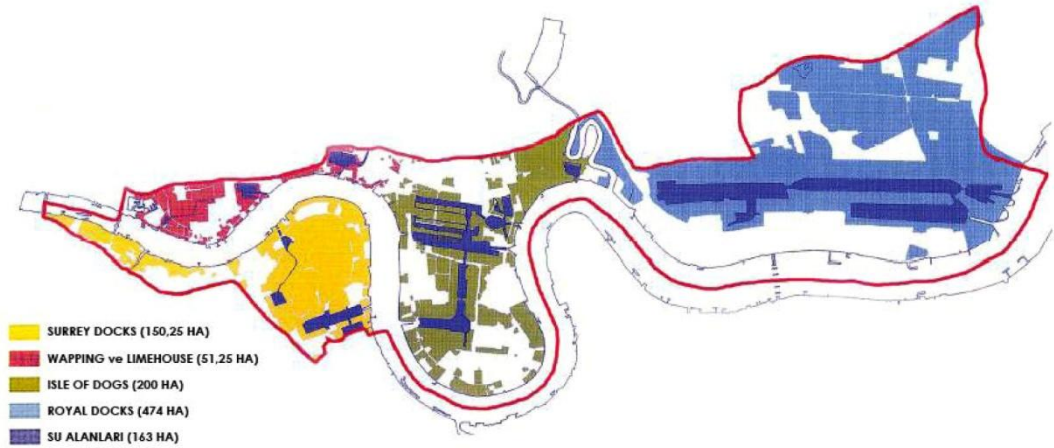
Kaynak: XXI, no: 7 (2001), s.147-161

Öncelikle alanın işlev kaybının nedenleri tarihsel süreçte incelenirse, özel şirketler tarafından kurulan ve Londra Liman İşletmesi tarafından yönetilen doklar, II. Dünya Savaşı sırasında Alman bombardımanına maruz kalarak büyük hasar görmüş ve liman faaliyetleri bu dönemde duraksamıştır. Bölge 1950'lerde hasar gören

kısımlarının yeniden inşası ile canlanmaya başlamış olsa da, 1960-1970 yılları arasında konteynırlı yük taşımacılığıyla beraber büyük gemilerin kullanılmaya başlaması, gemi endüstrisini derin limanlara taşımıştır. Bu bağlamda 1960-1980 yılları arasında Londra'nın tüm limanları kapatılmış; bölgede işsizlik, yoksulluk ve diğer sosyal problemler yaşanmıştır (Yılmaz, 2009).

İşlev kaybı sonucunda Docklands bölgesinde oluşan fiziki ve sosyal hayattaki çöküntünün ortadan kaldırılarak bölgenin yenilenmesi için araştırmalar ve planlama önerileri oluşturulmuştur. 1977'de İşçi Partisi hükümeti tarafından geliştirilen stratejik plan uygulamaya koyulmuş, 1979'da Muhafazakar Parti'nin başa gelişine kadar bu süreç devam etmiştir. Planda, kentsel yenileme çalışmalarının yerel belediyelerce yürütülmesi, öncelikle altyapı çalışmalarının tamamlanması ve önemli ulaşım yatırımlarının yapılması öngörülmüştür (Tolga, 2006).

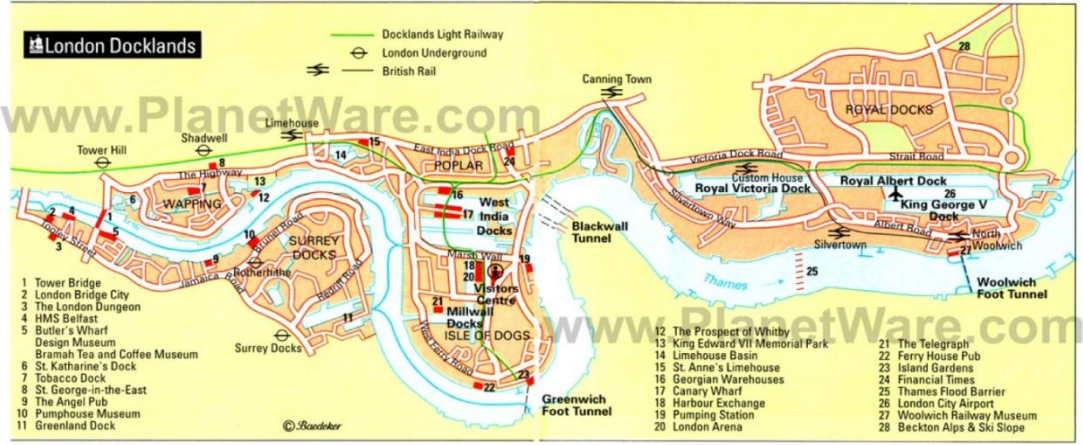
Ayrıca o dönemde bölgedeki alanların %80'i kamu kuruluşlarına aittir ve terkedilmiş alanların büyüklüğü (Şekil 4.13), bu alanların ıslah edilerek altyapısının tamamlanabilmesi ve temel konfor koşullarının sağlanabilmesi için ciddi bir merkezi yönetim finansman desteği gerektiriyordur (Yılmaz, 2009).



Şekil 4.13: Docklands 1981 Terk edilmiş bölgeler

Kaynak: www.lddc-history.org.uk

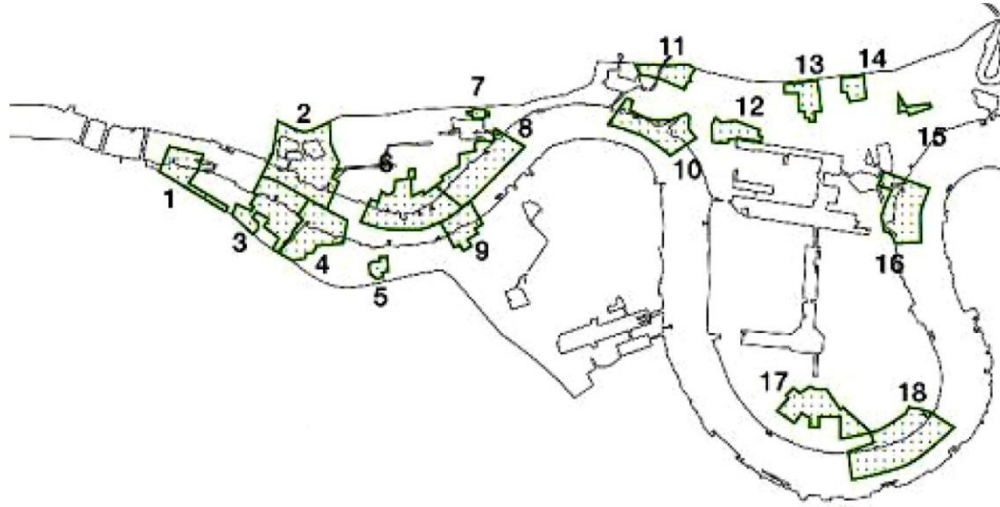
Bu bağlamda ilk olarak 1981'de Londra Docklands Geliştirme Kurumu (London Docklands Development Corporation – LDDC) kurulmuştur. LDDC'nin amacı, bölgenin gelişim ve planlaması dahilinde özel sektörü Docklands'ta yatırım yapmaları için teşvik etmek ve bölgede girişim bölgeleri belirleyerek, hafif raylı, tren yolu ve havalimanı gibi özel sektör için önemli şartlar hazırlayarak alanı cazip hale getirmeye çalışmaktır (Basatemür, 2001).



Şekil 4.14: Londra Liman Alanları: Docklands

Kaynak: http://www.planetware.com/map/london-docklands-map-eng-Indock_e.htm

LDDC'nin bölge adına çalışmaları değerlendirilirse; öncelikle alanda bulunan eski yapıların korunmasına ve bölgenin dörde bölünüp (Şekil 4.15) -Doğu India Dokları, Millwall Dokları, Surrey Dokları ve Royal Dokları- işyeri, sanayi, havalimanı, kültürel tesis gibi işlevler verilerek yeniden yapılandırılmasına karar verilmiştir.



Şekil 4.15: Docklands Koruma alanları

Kaynak: www.lddc-history.org.uk

1-Tooley Cad.; 2-Tower; 3-Tower Köprüsü; 4-St. Saviours Dock; 5-Wilson Koruluğu; 6-Wapping Pierhead; 7-St. Paul Kilisesi; 8-Wapping Duvarı; 9-St. Mary's; 10-Narrow Caddesi; 11-St. Anne Kilisesi; 12-West India Dock; 13-St. Matthias; 14-All Saints; 15-Naval Row; 16-Coldharbour; 17-Chapel Evi; 18-Island Bahçeleri

Koruma bağlamında oluşturulan 8 koruma bölgesinde 116 eski yapı korunacak tescilli yapılar listesine alınmıştır. Bölgenin tarihi karakterinin ve kamusal belleğin kaybolmaması için planlamada bu bölgelere müdahalede bulunulmamıştır.

Görüldüğü üzere bölgede eski endüstri yapılarının bir kısmı korunmuştur. Ancak bir kısmı da yıkılmıştır. Korunarak yeniden işlevlendirilen yapılar arasında Bermondsey Limanında St. Saviour's Tersane'sinde konumlanan eski depo binaları en önemli örneklerdendir. St. Saviour Tersanesi 1960'larda işlevini yitirmiş, 1982'de yasal koruma altına alınmıştır. 1880'lerde inşa edilen depo binası ise, 1980'de konut olarak kullanılmak üzere satın alınmıştır. Konut ana işlevi etrafında atölye, stüdyo, büro, restoran işlevleri verilen binanın yapı strüktürü ve cephesi aynen korunmuş ve bu işlevlerin geniş mekanlara ihtiyaç duyması sebebiyle yapının iç hacmine müdahale edilmemiştir (Pearce, 1989). Özel konut olarak restore edilen bu yapılar nehrin hemen yanında konumlanmış olmaları nedeniyle kıyı boyunca yürüyüş yolları oluşturulamamıştır. Ancak arka yoldan küçük yeşil aralık veya nehre uzanan iskelelerle nehirle ilişki sağlanmaktadır (Basatemür, 2001).

1980 - 1990 yılları arasında Docklands bölgesinin büyük kısmının konut, ticari ve hafif endüstri alanına dönüşmesi sağlanmıştır. Bu bağlamda Şimşek'in (2006) aktardığı biçimiyle Docklands kapsamında yürütülen yenileme çalışmaları bölümleri farklı kullanımların yoğunlaştığı alanlar üzerinden şu şekilde özetlenmektedir:

London Bridge City: Depo yapılarının bazıları tamir edilmiş, aralarına yeni depo alanları, dükkanlar, ofisler, konutlar inşa edilmiş. Yaya yolu kıyı boyunca Tower Bridge'e kadar uzatılmıştır.



Şekil 4.16: London Bridge City Pier

Kaynak: <http://www.snipview.com/q/London%20Bridge%20City%20Pier>

Wapping: Fildişi depoları gibi yapılar konut, ofis ve alışveriş kullanımı için restore edilmiş, eski liman havuzunda bir marina kurulmuş, West Dock denen büyük liman havuzu kısmen doldurularak kanallar ve bunların kıyısında ön cepheleri kalkan duvarlı evler yapılmış, Nehir boyunca uzanan eski depo yapıları özel konutlar olarak restore edilmiştir (Şekil 4.17).



Şekil 4.17: Wapping Kanalları

Kaynak: <http://www.lourdes-estates.com/Content/Properties-to-rent-in-Wapping.aspx>



Şekil 4.18: Butlers Wharf–Shad Thames

Kaynak: http://en.wikipedia.org/wiki/Butler's_Wharf



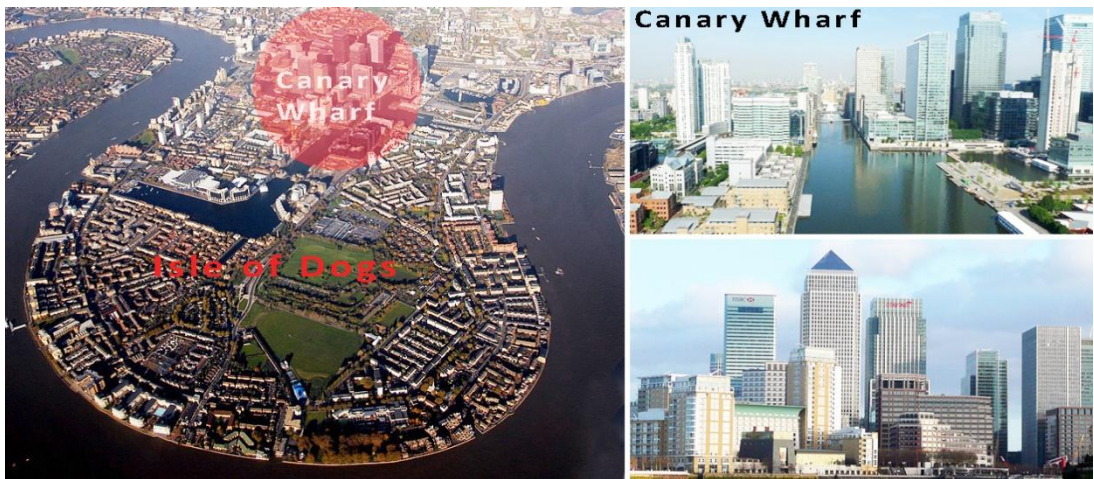
Şekil 4.19: Alice Street, Bermondsey, 1928

Kaynak: <http://www.ideal-homes.org.uk/southwark/assets/galleries/bermondsey/alice-street>

Butlers Wharf–Shad Thames: Eski tahıl depoları otoparklı, yüzme havuzlu lüks daireler ve ofisler olarak restore edilmiş, 4,5 hektarlık bir alanda dar sokakları, yapılar ve ara mekanların yenilenmesine ilişkin bir master plan geliştirmiştir. Çeşitli konut, iş ve rekreasyon alanlarından oluşan bölgenin bir bölümü de endüstriyel üretime ayrılmıştır. İç içe girmiş eski ve yeni yapılarda pahalı apartman daireleri, üniversite yurtları, müzeler; ofisler, tasarım, grafik, sanat stüdyoları, restoran ve kafeler mevcuttur (Şekil 4.18).

Bermondsey: Kıyıya yakın yenilenmiş yapıların oluşturduğu pahalı şeridin arkasında 1960’larda yapılmış sosyal konut blokları ile çevre farklılaşmaktadır. Koruma alanında olan 1928’de bahçe–şehir prensipleriyle yapılmış konutlar genel olarak sağlıklılaştırılmıştır (Şekil 4.19).

Isle of Dogs: Canary Wharf girişim bölgesinin bulunduğu bu kesim yoğunluk ve yüksekliğiyle göze çarpmaktadır. Canary Wharf, İngiltere’nin en yüksek binasını oluşturan ve Londra’da ikinci en önemli finansal merkezi oluşturan dönemde Avrupa’nın en yüksek yapısını içeren bir projedir. Canary Wharf Projesi bina ölçeğinde değil, daha büyük ölçekte yapılan bir projedir. Proje kapsamında özel yasal düzenlemeler ile alan bir finans merkezi haline getirilmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda planlama kapsamında ofis ve ticaret fonksiyonlarına yer verilmiştir. Çevre tasarımında da meydan, bulvar gibi alanların pahalı, kalıcı malzemelerle döşenmesi, yeşillik ve su elemanlarıyla bezenmesi sağlanmıştır. Isle Dok’ta ticaret ve ofis binalarının yoğunlaştığı görülmektedir (Şekil 4.20).



Şekil 4.20: Isle of Dogs / Canary Wharf

Kaynak: <http://londonewcastle.com/developments/recently-completed/dollar-bay-canary-wharf-e14>

Surrey Docks: İlk olarak yeşil alanlar yaratmak planlansa da LDDC kurumu, suya bakan konumlara özel konutlar yapımını düşünmüştür. Çoğu konut olan yapılardan oluşan alan bir kent meydanı gibi ele alınmış, havuzun nehir girişinde ve bir havuzdan ötekine geçişlerde köşelerdeki bloklar yapılmış, ana havuzun güneyinde bir marina, kuzeyinde ise su üzerinde konut yerleşmesi tasarlanmıştır.



Şekil 4.21: Surrey Docks

Kaynak: <http://deptforddame.blogspot.com/2009/08/surrey-docks-and-surrounds.html>

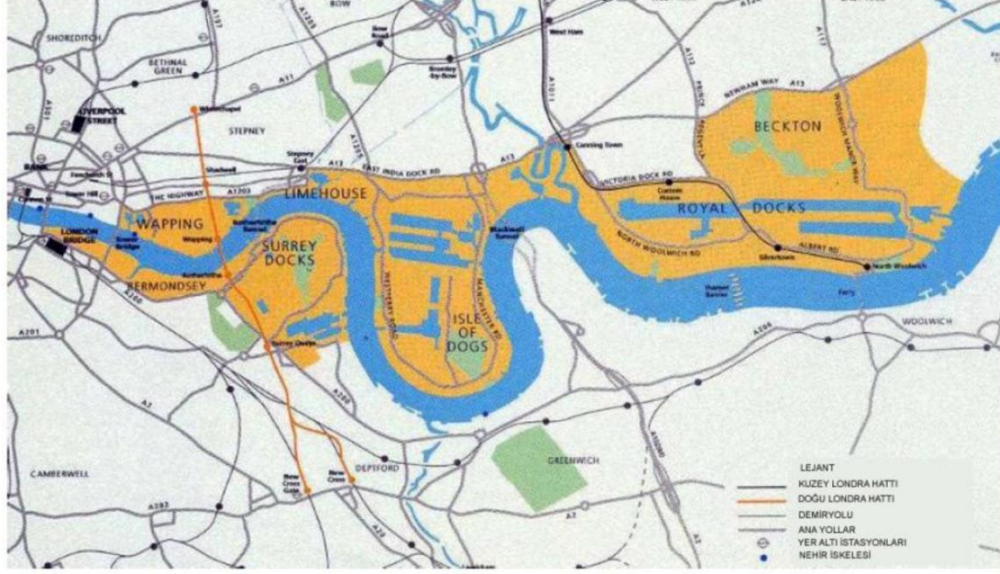
Royal Docks: Docklands bölgelerinin en büyüğü olan Royal Docks kapsamlı bir master planına sahiptir ve yol, tren, havalimanı gibi ulaşım projelerine büyük yatırım yapılmıştır. Tek mekanlı bir endüstri sergi salonu, üniversite kampüsü, Avrupalı büyük bir firmanın merkez binası, LDDC döneminde geliştirilen konut alanları gibi bütünlükten uzak bir plan şeması mevcuttur. “Urban village” yerleşmesinde olan hidrolik vinçlerin bir kısmı yeni çevrenin sert peyzaj dokusu içinde endüstri anıtları olarak korunmaktadır. Thames Barrier Park ise sadece yeşil alan değil, aynı zamanda çevresinde gelişen mahalleleri birbirine bağlayan bir ara mekandır. Kent merkezine en uzak bölge olan Royal Dok içerisinde daha çok açık alan ve kamusal mekan tasarımına yer verilmiştir.



Şekil 4.22: Royal Docks

Kaynak: <http://www.snipview.com/q/Royal%20Docks>

Tüm bu gelişmelerin yanı sıra LDDC, alanda yer alan ulaşım olanaklarının iyileştirilmesi için de çalışmalar yapmıştır. 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 (Innes, 2009).



Şekil 4.23: Dockland Ulaşım şeması, 1980

Kaynak: <http://www.lddc-history.org.uk>



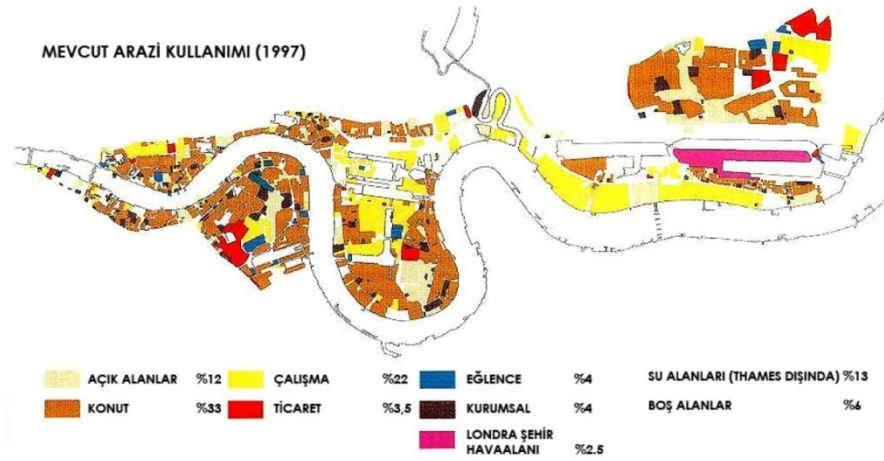
Şekil 4.24: Dockland Ulaşım şeması, 2000

Kaynak: <http://www.lddc-history.org.uk>

Londra Docklands'daki Dönüşüm Projesinin Değerlendirilmesi:

Docklands Projesi temel ilkelerine baktığımızda, 3 temel stratejili uzun vadeli bir planlama görülmektedir:

- Ulaşım sorununu çözmek / yeniden düzenlemek,
- Yatırım yapılarak bölgesel gelişmeyi sağlamak,
- Mevcut arazi kullanımında büyük kısmının konut, ticari ve hafif endüstri alanına dönüştürüldüğü yeni kentsel mekanlar oluşturmaktır (Şekil 4.25).



Şekil 4.25: Docklands 1997 Arazi kullanımları

Kaynak: www.lddc-history.org.uk

Ancak Dockland Liman Bölgesi kentsel yenileme projesi tamamlandıktan sonra akademik çevrelerce ve medya tarafından çok eleştirilen bir uygulama örneği olmuştur. Çünkü kapanan liman ve tersane tesisleri geride, yoğunlukla kamu mülkiyetinde ve işlevini tamamen kaybetmiş bir liman bölgesi ile işlerini kaybetmiş binlerce ailenin yaşadığı sosyal konut alanları bırakmıştır. Dolayısıyla böyle bir alanda yapılan kentsel yenilemenin, planlamanın fiziksel, sosyal, ekonomik ve yasal boyutlarını bütünüyle içermesi halinde başarılı bir proje olması beklenmektedir.

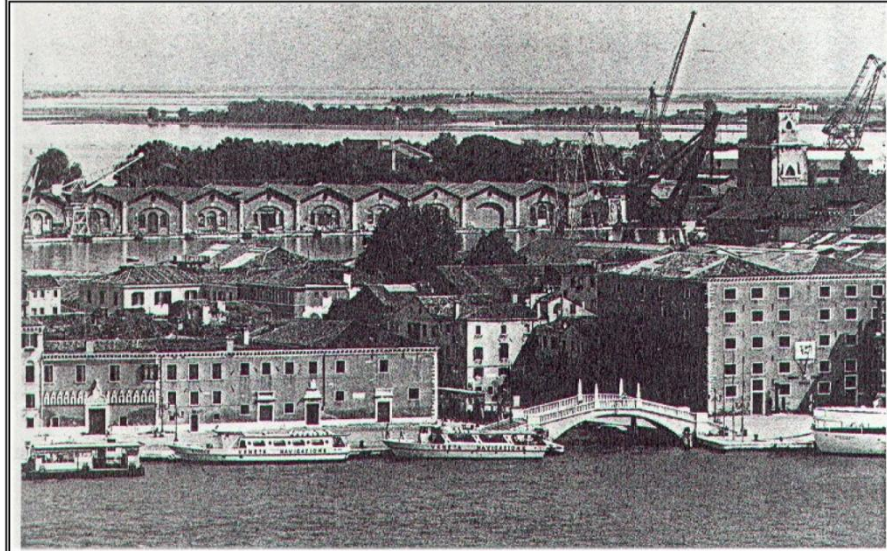
Özetle; proje genelinde çoğunluğu kamuya ait araziler üzerinde özel girişimcilerin yatırıma teşvik edilmesi ekonomik açıdan fayda sağlasa da, bu durum kamusal alanların özel sektöre devredilmesine, plan kararlarında özel sektörün öncü olmasına, planlama sürecine halkın katılımının sağlanmamasına ve böylece de planlamada kamu yararı ilkesine aykırı bir durum yaratılmasına neden olmuştur.

Ayrıca LDDC'nin bölgenin dönüşüm finansmanı için özel sektörü bölgeye çekmek üzere gerekli düzenlemeleri yapması eleştirilere neden olmuştur. Metalaşan kent arazisinde endüstri mekanları içinde yaratılan yüksek standartlı konutlar, orta ve üst gelir grubunun ihtiyaç ve beğenileri doğrultusunda tasarlanmışlardır. Bu bağlamda da LDDC, tartışmalara neden olmuş, şirket erişilebilirlik yerine lüks yatırımlara yer vermesi ve yerel halkın ihtiyaçlarını karşılamaması nedeniyle eleştirilmiştir.

Tüm bu gelişmelerden sonra 1998 yılında, Docklands bölgesinin kontrolü, ilgili yerel otoritelere geri verilerek LDDC tasfiye edilmiştir. Bu aşamadan sonra da yerel idareler tarafından geliştirilen imar planları, kamu alanlarını korumaya ve özel yapılaşmadan kamuya pay aktarmaya çalıştığı için bu kez de yatırımcılar tarafından eleştiriler almıştır.

4.2.3 Venedik Tersanesi, İtalya

Venedik Tersanesi (İtalyanca: Arsenale di Venezia, İngilizce: Venetian Arsenal); savaş gemilerine ait bir toplanma yeri olup, Venedik İmparatorluğu'nda yönlendirme rolü oynamıştır. Burası Venedik'in en önemli alanlarından biridir (URL-15, 2015). Venedik Tersanesi gemi inşa etmek, bakımını sağlamak ve korumak amacıyla iki kuruhavuz ve gözler ile 12. yüzyılda kurulmuştur (Concina, 1984; Köksal, 2005).



Şekil 4.26: Venedik Tersanesi'nin görünüşü, 20. yüzyıl (Concina, 1984; Köksal, 2005)

Başlangıçta devlet tersanesi olan Venedik Tersanesi sadece özel olarak inşa edilmiş savaş gemilerini muhafaza etmek için çalışmıştır. Ancak 1320 yılında Yeni Tersane (Arsenal Nuovo) inşa edilmiştir. Bu tersane öncekinden oldukça geniş olduğundan

tüm devlet savaş gemilerini ve ticari gemileri üretebilecek ve onları bir yerde muhafaza edebilecek kapasiteye sahip olmuştur. 1460 yılında tersanenin girişine anıtsal bir kapı inşa edilmiştir (Concina, 1984; Köksal, 2005).

16. yüzyılda 30 hektar alana yayılan tersanede 16.000 kişi çalışmaktaydı. Gemi yapımının yanı sıra, tersanede devlet için silah imal ediliyordu. Tersane gözlerinin genişliği 5.5, derinliği 40 m'dir. I. Dünya Savaşı'na kadar genişleyen ve gelişen Venedik Tersanesi, bugün kentin yüzölçümünün yüzde 5'ine karşılık gelen 46 hektarlık alan üzerine oturmaktadır (Mancuso, 1993; Köksal, 2005). Etrafı duvarlarla çevrili olan Tersane'nin bünyesinde, tersanede çalışan kişiler için inşa edilmiş olan konutlar da yer almaktadır.

1957 yılında tersanenin bir bölümü sivil kullanıma açılmıştır (Rossetto, 1993; Köksal, 2005). Bugün Tersane bazı küçük etkinlikler dışında kullanılmamaktadır ve henüz tam olarak yeniden işlevlendirilmemiştir. Buna karşın "Venedik Bienali" gibi etkinlikler sırasında yapıların bir kısmı sergi mekanı olarak kullanılmaktadır. Örneğin 1304-1307 yılları arasında inşa edilen "Corderie-Halat Fabrikası ve Artiglierie-Tophane" sergi alanı olarak kullanılmaya başlanmıştır (Vassallo, 1987; Köksal, 2005).

Bu şekilde tersane kısmen de olsa kent kültürüne katkı yapmaktadır. Mimari, teknolojik ve kültürel çok büyük önemi olan tersanenin geleceği, kentin geleceğini de belirleyecektir. Bu nedenle alınacak kararlar için acele edilmemekte ve özen gösterilmektedir. Bu konudaki çalışmalar sürdürülmektedir (Rossetto, 1993; Köksal, 2005). Bu bağlamda Venedik kent yönetimi, "restorasyon" adı altında kentin yüzyıllardır süren eskime sürecinde bir kopuş yaratmayı hedeflememektedir. Bir bakıma kenti gözlem altına alan, gözlemleyen bir yaklaşım söz konusudur.

Kentin en önemli endüstriyel alanı tersaneler tıpkı Haliç'te olduğu gibi "bomboş" durmaktadır. Kent yöneticileri büyük bölümü işlevsiz bu devasa alanı beş yıldızlı otellere, kongre merkezlerine, lüks restoranlara dönüştürmemiştir. Bu alanı "yap işlet devre" diyerek bir yatırımcıya ya da özel bir kuruluşa vermemiştir. Ya da tersaneyi onlarca sene terkedip, bir tanımsız alan haline getirmemiştir. Ayrıca yöneticilerin aklına kente müdahale edip küçük üreticileri tarihi merkezden sürmek, bu mekanları restore edilmiş konutlar, oteller, turizm ile steril hale getirmek gibi bir fikir de gelmemiştir (Gümüş a, 2006).

Kentin hayatını bu müdahaleler ile değiştirmek yerine yönetim başka bir şey yapmıştır. Tersaneler enerji yaratacak esnek bir kullanıma açılmıştır. Tersaneler herhangi bir yatırımcıya, bir kuruluşa verilmemiştir. Kentin geleceğini planlayan, bu küçük kentin küresel bir merkez olmasını sağlayan ortak bir kuruluşa tahsis edilmiştir. İçinde bir taraftan üretim, tamirat işleri devam ederken, bir taraftan dünyanın bütün güncel kültür kurumları, bağımsız sanat kuruluşları burada dünyaya açılan projeler gerçekleştirmektedirler. Üstelik bu projelerin bir bölümü kamu fonları ile desteklenmektedir (Gümüş a, 2006).



Şekil 4.27: 2014 Venedik Mimarlık Bienali, Monditalia sergisi

Kaynak: İdil Akay arşivi



Şekil 4.28: 1980 Venedik Bienali, Strada Novissima sergisi (Kaynak: Domus dergisi)

Şekil 4.29: 2004 Venedik Mimarlık Bienali, Metamorph sergisi (Kaynak: www.architoscana.org)

Venedik Bienali kapsamında değerlendirilen tersaneler, kentin tarihini, hafızasını özgürleştirerek, güncel sanat için küresel çekim alanına dönüştürülmek için kullanılmaktadır.

Bu bağlamda bienal mekanı olarak Venedik Tersanesi, tersaneyi yerinde görüp, inceleme şansı bulan Mimar Korhan Gümüş'ün izlenimleri ile birlikte okunacak olunursa:

“Bu etkinliklerin ana mekanı haline gelmiş bulunan tersane tamamen esnek ve farklı etkinliklere açık bir kullanıma tahsis edilmiş. 'Avrupa Birliği Kültürel Mirası Koruma Ödülü' alan yapıların bir bölümünde bir taraftan üretim hala devam ederken, bir bölümü ise herhangi sabit bir işleve veya bir kuruma, ya da bir kuruluşun özel kullanım amacına bağlı olmaksızın, kentin kültürel bir merkez haline gelmesine adanmış bir etkinlikler mekanı haline getirilmiş. Tersane binalarının dışında veya içinde, alışık olunan restorasyon çalışmalarının izine dahi rastlanmıyor. Örneğin bütün eski duvarların renkli sıvaları yer yer dökülmüş ve öyle bırakılmış. Görünüşten anlaşılan restorasyon çalışmalarının, tarihi yapılarda yüzyıllardır süren eskime sürecinde bir kopukluk yaratmaması, ama mimari uygulamaların bu süreci gözlemleyen, sürdürülebilir kılan ve ondan ayrıışan bir faaliyet olarak gerçekleştirilmesi. Tersanenin korunmasının maliyetinin yüzde 40'ını AB fonları, bir o kadarını sponsorlar ve kalanını da kent yönetimi sağlamış. Haliç''tekine benzer kuru havuzlarında bir taraftan üretim devam ederken, birçok kapalı ve açık mekanda bienal gerçekleştiriliyor.

Bu alanın bugünkü mekansal kurgusu ve tarih içindeki katmanlarından, bizdeki (Türkiye) “koruma” çalışmaları sonucunda olduğu gibi restorasyonun tarihi ortadan kaldıran ve tek seferlik homojen bir bütüne dönüştüren değil, modern bir şey olduğu anlaşıyor. Diğer tarafta içinde bienale özgü, geçiciliği tanımlı sergileme, dinlence, kitap satış, servis alanları ile tersane, gerçekleştirilen etkinlikleri kucaklayan bir işlev kazanıyor. Yani “restorasyon” bir bakıma yapılar bütünüünün belge niteliğini ortadan kaldırmayan, gözlem altına alan bir uygulama. Yapılar hiçbir değişim geçirmeden duruyor, yalnızca döşemelerdeki delikler kapatılmış, toprak zeminlere stabilize malzemeler serilmiş, yürüyüş platformları yapılmış. Böylece tarihi mirasın korunmasının süslü malzemelerle yapılan farklı bir mimarlık kategorisi oluşturmadığını, güncel mimarlıkla ilgili bir sorunsal olduğunu görüyorsunuz. O kadar ki, İstanbul'daki Kızkulesi'nde bir zamanlar yapıldığı gibi, tersanenin tahmini olarak 1930'larda betonarme kolon, kiriş ve döşemelerle kısmen yenilenen ahşap strüktürleri dahi aynen korunmuş. Demirlerin paslanması ile çatlayan kirişlere bile dokunulmamış, yalnızca bir çökme olmaması için altlarına destekler konmuş”(Gümüş b, 2006).

Özetle; bu türden bir dönüşümle geçmişte Osmanlı ile Akdeniz'deki hakimiyet yarışının en önemli unsuru “tersaneler” şu anda da kentin hayat kaynağı olarak varlıklarını sürdürmektedirler. Tersaneler bugün kent için kayıp mekan olarak değil, modern bir küresel merkez olmasını sağlayan hafıza mekanı durumundadır. Ayrıca bu dönüşüm örneği; yatırımcı eksenli bir uygulama örneği olmaması, kamu fikrini benimsemesi ile özellikle “Haliçport, Haydarpaşa Port, Galataport” gibi projelerin gündeme geldiği İstanbul kenti için örnek teşkil edecek bir potansiyele sahip olması nedeniyle de tez kapsamında önemini korumaktadır.

4.3 BÖLÜM SONUCU VE ÖRNEKLERİN “TÜKETİM-MİMARLIK” ARAKESİTİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu bölümde konu özelinde; sanayileşme, sanayinin yer seçimi, kıyıda yer alan sanayi alanları ve sanayisizleşmeyle birlikte bu alanların terk edilmesi ve bu alanların yeniden ele alınması gibi birbirini takip eden süreçler çalışmayı eski sanayi alanlarının, günümüz “tüketim toplumu” dinamikleri ile yeniden nasıl ele alındıkları noktasına getirmiştir. Bu noktada önemli bir planlama aracı olarak ön plana çıkan Avrupa’daki endüstriyel alanlarda gerçekleştirilen önemli dönüşüm projelerinin irdelenmesi; teori ile pratik arasındaki ilişkinin kurulması ve konunun somutlaştırılması açısından önem taşımaktadır.

Tez çalışmasının kapsamı doğrultusunda bu alt bölümde, farklı coğrafyalarda konumlanan işlevini tamamen ya da kısmen yitirmiş sanayi, liman, tersane vb. fonksiyonlara sahip kentsel alanlarda uygulanmış bazı dönüşüm örnekleri irdelenmiştir.

Çalışma alanı olarak seçilen Haliç kıyısında bulunan endüstri mirası ve alanlarıyla paralellik kurma amacı ile irdelenen bu dönüşüm alanlarının konumları ve geçirmiş oldukları dönüşüm nedenlerini oluşturan süreç ortaya konmuş ve izlenen dönüşüm stratejilerine yönelik bilgiler sunulmuştur.

Endüstri alanlarının işlevsizleşmesi ile birlikte endüstri mirası yapı ve alanlarının değerlendirilmesi ile ilgili koruma ve yeniden işlevlendirme yönteminin uygulandığı üç proje örneği incelendiğinde; temel fark, tez kapsamında da üzerinde durulan “tüketim toplumu” dinamiklerinin yansımaları olan neoliberal politikaların izlerinin bu alanlarda ne kadar belirgin olup/olmaması üzerine kuruludur. Çünkü bu mekanlar günümüzde küresel ekonomiden pay edinebilmek için birbirleriyle yarışan kentlerin kentsel kimlik ve imajlarını geliştirebilmeleri açısından önemli bir potansiyel olarak görülmekte ve yükselişe geçen hizmetler sektörünün mekansal taleplerinin karşılanması için de önemli avantajlar sunmaktadırlar.

Bu noktada “tüketim-mimarlık” arakesitinde endüstriyel alanlardaki dönüşümün değerlendirilmesinde bütüncül planlama stratejilerinden yararlanılacaktır. Böylece bu uygulama; örneklerin olumlu ve olumsuz taraflarını karşılaştırma fırsatı yakalama ve bu karşılaştırma sonucunda “tüketim toplumu” dinamiklerinin egemenliğinde başarılı bir dönüşüm için gerekli olan kriterleri belirleme şansı sağlayacaktır (Çizelge 4.1).

Ayrıca bu analiz, daha sonraki bölümlerde araştırılacak olan Haliç kıyı bölgesindeki dönüşüm uygulamalarının da bu kriterler ışığında incelemesine yardımcı olacaktır. Bu bağlamda Almanya Ruhr Bölgesi bütüncül planlama anlayışı çerçevesinde “*planlama ve tasarım kriterleri*” olarak iki bölümde inceleme altına alınmıştır (Çizelge 4.2 - 4.3).

Çizelge 4.1: Bütüncül “Planlama ve Tasarım Kriterleri”

PLANLAMA KRİTERLERİ	TASARIM KRİTERLERİ
1.Kentin Stratejisi ile Entegrasyonu	1. Bütünlük İlkesi
2. Kent Ekonomisine Hizmeti	2. Koruma İlkesi
3. Kent Turizmini Geliştirici Etkisi	3. Kamusal Alan Kullanımı
4. Sürece Katılımın Sağlanması	4. Yerleşimin Sosyal ve Kültürel Yapısına Etkisi
5. Kentin Açık Yeşil Alanlarıyla İlişkisi	5. Kent Belleğine Etkisi
6. Kentin Ulaşım Sistemleriyle İlişkisi	6. Silüet Etkisi
7. Karma Kullanım	7. Kentsel Morfolojiye Etkisi

Bu kriterler, Avrupa’daki bu örneklerin incelenmesi sırasında “öne çıkan” ilkelerden ve ağırlıklı olarak 1980 öncesi endüstriyel alanların dönüşümünde benimsenen genel amaçlardan yola çıkılarak belirlenmiş ve değerlendirilme kapsamındaki bilgilere literatür taraması sonucunda ulaşılmıştır.

İnceleme sonucunda bütüncül planlama ve tasarım kriterleri bağlamında Almanya Ruhr Bölgesi dönüşüm projesinin olumlu bir örnek olduğu görülmektedir. Dönüşüm stratejisinde; temelde endüstrileşmenin yaşanmışlığını ve o dönemin izlerini yansıtması açısından ele alındıklarını ve alandaki mevcut fiziki dokunun büyük oranda korunarak uygun yeni işlevlerle birleştirilerek yeniden hayata kazandırılması ilkesinin benimsendiği görülmektedir.

Ruhr Havzası bu dönüşümle kentsel bellekteki yerini koruyarak yeni bir kimlik kazanmıştır. Bir zamanlar kömür ve maden üretimine sahip olan alan bugün “kültür üretimine” ev sahipliği yapmaktadır. Bunun yanı sıra basit eklemelerle fonksiyon değiştiren bölge artık bir turizm ve çekim merkezidir.

Çizelge 4.2: Almanya Ruhr Havzası Emscher Parkı Projesi'nin "Planlama Kriterlerine" Göre Değerlendirilmesi (Hazırlayan: Duygu Çoban)

A. PLANLAMA KRİTERLERİ	
1. Kentin Stratejisi İle Entegrasyonu Sahip olduğu kömür yatakları nedeniyle Endüstri Devrimi'nden 1990'lara kadar bir sanayi bölgesi olarak öne çıkan Ruhr, son 10 yıl içerisinde kentsel vizyonunu hizmet ve kültür odaklı bir metropol olarak kurgulamış ve Ruhr Bölgesi'nin hedeflediği vizyon doğrultusunda ilk kazanımı ise "Kültür ile Değişim - Değişim ile Kültür" sloganıyla Essen Ruhr Metropolü'nü temsilen 2010 Kültür Başkenti olarak seçilmesi olmuştur.	2. Kent Ekonomisine Hizmeti Son 10 yıl içerisinde uygulanan politikalar neticesinde yerli ve yabancı turistler için bir cazibe merkezi olmuştur. İş parkları, ticaret merkezleri, araştırma merkezleri vb. kurulmasıyla istihdam yaratılmıştır.
3. Kent Turizmini Geliştirici Etkisi Yüzlerce müze, tiyatro, konser alanı, sanayi anıtına dönüştürülen Ruhr Bölgesi her sene yaklaşık 10 milyon turiste ev sahipliği yapmaktadır.	4. Sürece Katılımın Sağlanması Proje süresince yerel yönetimlerin, halkın, sosyal derneklerin, öğrencilerin projeye dahil olması için çaba gösterilmiştir. Bunu sağlamak için ulusal ve uluslararası yarışmalar hazırlanmış ve düzenli olarak bildiriler yayımlanmıştır.
5. Kentin Açık Yeşil Alanıyla İlişkisi Açık yeşil alanlar bölgesel ölçekte, 300 km ² 'lik bir alanda bölgenin başından sonuna kadar yeşil bir koridor içinde planlanmıştır.	6. Kentin Ulaşım Sistemleriyle İlişkisi Tüm bölge ölçeğinde 230 km'lik bisiklet ve 131 km'lik yaya yolu ilave edilmiştir. Ayrıca bölgenin tüm şehirleri arasında demiryolu ve karayolu bağlantıları mevcuttur.
7. Karma Kullanım Yeni konut alanları, iş parkları, araştırma merkezleri, ticari ve eğitim birimlerinin yapılandırılması, rekreasyon alanlarının, kültür ve sanat merkezlerinin oluşturulmasıyla karma bir kullanım yaratılarak bölgenin canlılığı sağlanmıştır.	SONUÇ 1. KRİTER: + 2. KRİTER: + 3. KRİTER: + 4. KRİTER: + 5. KRİTER: + 6. KRİTER: + 7. KRİTER: +

Çizelge 4.3: Almanya Ruhr Havzası Emscher Parkı Projesi'nin "Tasarım Kriterlerine" Göre Değerlendirilmesi (Hazırlayan: Duygu Çoban)

B. TASARIM KRİTERLERİ	
1. Bütünlük İlkesi Toplam 17 şehirde yer alan 100 farklı yapıyı kapsayan proje kapsamında endüstri mirasının restorasyonu ve canlandırılması çalışmaları bütüncül bir koruma anlayışı ile gerçekleştirilmiştir.	2. Koruma İlkesi Proje genelinde noktasal yeniden işlevlendirme projeleri üretilmiştir. Essen maden ocaklarının kültür- sanat ve spor merkezine dönüştürülmesi başarılı bir örnektir.
3. Kamusal Alan Kullanımı Açık yeşil alanlar bölgesel ölçekte, 300km ² 'lik bir alanda bölgenin başından sonuna kadar yeşil bir koridor içinde planlanmıştır. Ayrıca bisiklet ve yaya yollarını içeren ulaşım sistemi de kurulmuştur.	4. Yerleşimin Sosyal ve Kültürel Yapısına Etkisi Eski maden ocaklarının golf sahalarına, sanat galerilerine, oyun alanlarına, kültür parklarına, müzelere vb. dönüştürülmesi ile sosyal ve kültürel yaşamı destekleyerek bölgeyi olumlu yönde etkilemiştir.
5. Kent Belleğine Etkisi Emscher Park Uluslararası Yapı Sergisi'nde olduğu gibi, Avrupa Kültür Başkenti Ruhr 2010 programının amacı, değişimin yönlendiricileri olan "kent belleğini ve kültürü" güçlendirmektir.	6. Silüet Etkisi 19. yüzyılın ortalarında kömür madenleri ve demir-çelik fabrikalarının etrafında kurulan, birçok küçük yerleşimden oluşan ve canlı bir endüstriyel bölge olan Ruhr, eski fabrika binaları ve korunan mimarileri ile Ruhr bölgesinin silüetinde önemli bir noktayı teşkil etmektedir.
7. Kentsel Morfolojiye Etkisi Kentsel morfolojinin biçimlendirici faktörleri olan "kömür madenleri", Ruhr Bölgesi dönüşüm projesi ile sosyal, kültürel, peyzaj ve endüstriyel mirası geliştirme projelerine odaklandığı için kentsel morfolojide odak noktası olma özelliklerini sürdürmektedirler.	SONUÇ 1. KRİTER: + 2. KRİTER: + 3. KRİTER: + 4. KRİTER: + 5. KRİTER: + 6. KRİTER: + 7. KRİTER: +

Londra Docklands Liman Bölgesi Projesi kısaca özetlenecek olunursa; bu uygulama, Londra’da büyük bir çoğunluğu kamu arazisi olan limanlar bölgesinde 1980’li yıllarda kamu-özel sektör işbirliği ile başlatılan en büyük dönüşüm projesi olmuştur. Proje, etaplar halinde, ticaret, ofis alanları, konut ve kamu yatırımları içeren uluslararası yatırımcıları da kapsayan bir projedir. Merkezi yönetim, yerel yönetim ve özel sektör işbirliği ile gerçekleştirilmiştir. Proje bütününde bir ticaret bölgesi olarak düşünülen endüstriyel alan, uluslararası yatırımcıların da içinde bulunduğu büyük ölçekli bir proje olarak kurgulanmıştır.

Bu bağlamda Londra Docklands Liman Dönüşüm Projesi bütüncül planlama ve tasarım anlayışı çerçevesinde “*planlama ve tasarım kriterleri*” olarak iki bölümde inceleme altına alınmıştır (Çizelge 4.4 - Çizelge 4.5)

İnceleme sonucunda öne çıkan kavramlar bağlamında Londra Docklands Liman Bölgesi Dönüşüm Projesi’nin olumsuz bir örnek olduğu görülmüştür. Çünkü Ruhr Bölgesi Dönüşüm Projesi’ni olumluya çeviren kriterlerin çoğu bu projede olumsuz bir yönelim göstermiştir:

- Alan bütüncül olarak planlanamamış,
- Süreçte halk katılımı sağlanamamış,
- Genel olarak orta ve üst sınıflara yönelik yapılan dönüşüm uygulamaları alanda soylulaştırmanın izlerini bırakmış,
- Korunan endüstri mirası yeniden işlevlendirmelerle lüks konut, ofis ya da alışveriş gibi fonksiyonlara dönüştürülmüştür.

Böylece erişilebilirlik yerine lüks yatırımlara yer verilmiş olması ile bölge tüketime açılmış ve yerel halkın ihtiyaçları göz ardı edilmiş; bu nedenle bu dönüşüm tartışmalara neden olmuştur.

Çizelge 4.4: Londra Docklands Liman Dönüşüm Projesi'nin "Planlama Kriterlerine" Göre Değerlendirilmesi
(Hazırlayan: Duygu Çoban)

A. PLANLAMA KRİTERLERİ	
1. Kentin Stratejisi İle Entegrasyonu Londra kent merkezinin mali merkez olarak yetersiz kalması, yeni ofis alanlarına gereksinim duyulması ve uluslararası kuruluşların, banka ve sigorta şirketlerinin yatırımlarına merkez olabilecek yer bulmakta güçlük çekmeleri sonucunda Docklands'ın dönüşümü ticaret ve konut kullanım stratejileri üzerine gerçekleşmiştir.	2. Kent Ekonomisine Hizmeti Ayakta kalmayı başarmış az sayıda hafif sanayi alanlarının bölgeden çıkarılmayarak yine bölgede altyapısı uygun sitelerde varlıklarını sürdürmesi ve yeni oluşturulan ticaret ve sanayi yatırımları ile istihdam sağlamıştır.
3. Kent Turizmini Geliştirici Etkisi Proje genelinde bölgede yaşamayı ve çalışmayı cazip kılacak konut ve sosyal servislerin sağlanması ile turizm açısından kent adına çekim merkezi yaratılmıştır.	4. Sürece Katılımın Sağlanması Karar alma ve uygulama sürecinde yerel halkın talepleri dikkate alınmamış, merkezi hükümet tarafından kurulan LDDC, yerel yönetim temsilcileri için sadece bilgilendirme toplantıları düzenlemiştir.
5. Kentin Açık Yeşil Alanıyla İlişkisi Proje 4 farklı bölgenin ayrı ayrı ele alınması yönünde geliştirilmiş olup, bu alanların birbirleri ile ve kentin açık alanları ile entegrasyonu sağlanmamıştır.	6. Kentin Ulaşım Sistemleriyle İlişkisi Bölge içinde hizmet verecek hafif raylı bir toplu taşıma sistemi inşa edilmiş; karayolu düzenlemesinde ana yolların otoban sistemi ile entegrasyonu amaçlanmış, kısa mesafeli uçuşlar için bir hava alanı yapılmış ve Thames nehrinin bir yol gibi doğu-batı doğrultusunda kullanılması planlanmıştır.
7. Karma Kullanım Royal Dok içerisinde daha çok açık alan ve kamusal mekan tasarımı, Isle Dok'ta ticaret ve ofis binaları yoğunlaşmıştır. Bu durum, Royal Dok gibi ticari, rekreasyonel ve konut işlevlerini, kamu alanları ile birlikte bir arada bulunduran bölgelerde gece gündüz yaşayan kentsel mekanlar yaratırken; yoğun ticaret kullanımı olan Isle Dok'ta sadece gündüzleri yaşanan mekanlar ortaya çıkarmıştır.	SONUÇ 1. KRİTER: + 2. KRİTER: + 3. KRİTER: + 4. KRİTER: - 5. KRİTER: - 6. KRİTER: + 7. KRİTER: +/-

Çizelge 4.5: Londra Docklands Liman Dönüşüm Projesi'nin "Tasarım Kriterlerine" Göre Değerlendirilmesi
(Hazırlayan: Duygu Çoban)

B. TASARIM KRİTERLERİ	
1. Bütünlük İlkesi Ölçeğinden dolayı bölgeyi bir bütün olarak algılama şansı yok gibidir. Çeşitli bölgelerde farklı kentsel tasarım yöntemleri ve farklı fonksiyonlar uygulanan projede, kamusal ve özel yatırımlar bir arada değerlendirilerek yüksek standartlarda yaşamsal bir çevre oluşturulması sağlanmıştır. Bu nedenle de yapılan uygulamalar parçacıl olarak ele alınmıştır.	2. Koruma İlkesi 8 koruma bölgesi oluşturulmuş, bu bölgelerde 116 eski yapı korunarak tescilli yapılar listesine alınmıştır. Bazı depo binaları konut kullanımına dönüştürülmüş, bölgenin tarihi karakterinin ve kamusal belleğinin kaybolmaması için planlamada koruma bölgelerine müdahalede bulunulmamıştır.
3. Kamusal Alan Kullanımı Kamusal alanların özel sektöre devredilmesi ile alan genelinde yoğun bir yapılaşma hakim olmuş, kıyı sürekliliği sağlanamamış ve kıyılarda kamusal alanlar bu nedenle çok yaratılamamıştır.	4. Yerleşimin Sosyal ve Kültürel Yapısına Etkisi Sosyal konutlarda yaşayan düşük gelirli halk, yoğun nüfusu kaldıramayan altyapı olanakları ve artan kira bedelleri nedeniyle mağdur edilmiştir.
5. Kent Belleğine Etkisi Londra'da büyük bir çoğunluğu kamu arazisi olan limanlar bölgesinde 1980'li yıllarda kamu özel sektör işbirliği ile başlatılan dönüşüm projesi ile bu alan bir ticaret merkezine dönüştürülmek istenmiştir.	6. Silüet Etkisi Londra Docklands dönüşüm projesi ile kent silüetinde öne çıkan yapılar; ticaret, ofis alanları, konut yapılarını içeren yüksek katlı yapılar olmuştur. Örneğin, İngiltere'nin en yüksek binasını oluşturan ve Londra'da ikinci en önemli finansal merkezi oluşturan Canary Wharf Projesi kent silüetinin en belirgin sembolüdür.
7. Kentsel Morfolojiye Etkisi Londra ritim alanlarında bulunan pek çok endüstri yapısı 1970'ler sonrasındaki kentsel dönüşüm projesi ile birlikte yıkılmış, sağ kalanlar ise lüks konut, iş ve özel eğlence mekanı olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Bu durum da kentsel morfolojinin değişmesine ve karma kullanımın hakim olmasına neden olmuştur.	SONUÇ 1. KRİTER: - 2. KRİTER: +/- 3. KRİTER: - 4. KRİTER: - 5. KRİTER: - 6. KRİTER: - 7. KRİTER: -

Venedik Tersanesi dönüşüm uygulaması ise bu bölüm kapsamında ele alınan diğer iki örnekten daha farklı bir örnektir. Venedik Tersanesi, şu an büyük bir çekim gücüne sahiptir. Tersane alanı tamamen kimliğine zarar verilmeden kültürel faaliyetlerin yapıldığı, sergilerin düzenlendiği alanlara dönüştürülmüştür. Kentsel morfolojide büyük değişiklikler yapılmamış, yer'in potansiyelinden yararlanılarak bambaşka bir üretim için kullanıma açılmıştır.

Bu bağlamda bütüncül planlama ve tasarım anlayışının her aşaması burada gözlemlenebilmektedir ve bu nedenle de diğer iki örnekte olduğu gibi tablolar halinde incelenme gereksinimi duyulmamıştır.

Özetle; Ruhr Havzası örneğinde alandaki yapı bütünlüğünün korunduğu, yapıların mekandaki etkilerinin, mimari özelliklerinin ve sembolik öğelerinin sürdürülmeye çalışıldığı gözlemlenmektedir. Ayrıca kentsel bellekte sanayi mirasını yaşatacak izlerin devamlılığı gözetilerek dokunun korunması hedeflenmiş, yapılacak olan eklemelerin de mekanın belleğine uygun bir şekilde yapılması yaklaşımı benimsenmiştir.

Bütüncül planlama anlayışı ile; endüstri mirasının korunması, şeffaf süreç, halkın bu sürece dahil olması gibi kriterler ışığında uzun süren bir analiz sonucu, neoliberal kentleşme politikaları ile alanın tüketime açılmasının önüne geçilmiştir. Tüm bu açıklamalar sonucunda bu alanın dönüştürülmesinde “tüketim-mimarlık” arakesitinde başarılı bir dönüşüm sonucuna ulaşıldığı açık ve net bir şekilde söylenebilir.

Londra Docklands Liman Bölgesi örneğinde ise, bütüncül planlama yaklaşımları görülmemekle birlikte bu bağlamda daha çok “tüketim toplumu” dinamiklerinin mekansal izdüşümleri belirgin bir şekilde hissedilmiştir. Yapılan dönüşüm, kenti aynı zamanda bir ayrışmaya götürmüş ve sonuçta kamu kullanımına aykırı bir uygulama sonucu ortaya çıkmıştır.

Proje genelinde çoğunluğu kamuya ait araziler üzerinde özel girişimcilerin yatırıma teşvik edilmesi ekonomik açıdan fayda sağlasa da, plan kararlarında özel sektörün öncü olması, halkın katılımının sağlanmaması vb. durumlar, planlamanın “kamu yararı ilkesine aykırı” bir durum yaratmıştır.

Venedik Tersanesi örneği ise yöneticilerin aklına kente müdahale edip, örneğin küçük üreticileri tarihi merkezden sürmek, bu mekanları restore edilmiş konutlar, oteller, turizm ile steril hale getirmek gibi tüketim odaklı fikirler de gelmediği için endüstriyel alanlardaki dönüşüm projeleri adına koruma ve küreselleşme arasındaki dengeyi sağlayabilmiş nadir örneklerden birisidir. Bu kent mekanı belki de “tüketim toplumu” dinamiklerinin hakimiyet kuramadığı nadir alanlardan birisi durumundadır.

Ayrıca Venedik Tersanesi örneği, kamu yararı gözetilen mekan planlaması, koruma anlayışı, katılımcı, eşitlikçi mekan kurgusu ile koruma-planlama tarihi değer bilinci ve duyarlılığı olgularıyla biçimlenmiştir.

Elbette günümüzde “tüketim toplumu” dinamiklerinin erk olarak kabul edildiği bir ortamda mekansal örgütlenmelerin de bundan etkilenmemesi imkansızdır. Ancak uzun süren analizler sonucunda endüstri mirasına ve o yer’in ruhuna sahip çıkan dönüşüm stratejileri ile bu durumu olumluya çevirmek imkansız değildir; ki Ruhr Havzası örneğindeki gibi özel sektörün kamu ile birlikte hareket ettiği ve sonunda da kamusal alan kullanımını önemseyen ve yerel halkın da o yer adına söz sahibi olduğu uygulamalarda sonucun olumlu olmama ihtimali düşüktür.

Bu bağlamda sonuç olarak “tüketim toplumu” dinamiklerine rağmen dönüşümde başarıyı elde etmenin nedenleri maddeler halinde özetlenecek olunursa:

- Bu alanlarda kamusal alan kullanımının önemsenmesi ve insan odaklı tasarımın önerilmesi,
- Kentsel örgüde eğlence, kongre, sanat, dinlenme türü kültürel etkinlik alanlarının geliştirilmesinin hedeflenmesi,
- Tarihi yapıların dönüştürülerek sürekli koruma altına alınması,
- Doğru stratejilerle planlama ve tasarım kriterlerinin amaç ve hedefleri doğrultusunda bu alanların pazarlanma yarışında yer almasını sağlamak ve piyasa dinamiklerinin değil, kamusal faydanın ve geniş kapsamlı aktif bir katılımı halkın söz sahibi olduğu, kent bağlamıyla uyumlu bütüncül planlama uygulamalarını benimsemek.

Tüm bu çıkarımlar, Haliç Kıyı Bölgesi’nde yeniden işlevlendirilen endüstri miras yapıları ve Haliç Tersaneler Bölgesi’nde uygulanması düşünülen dönüşüm projesi için iyi bir değerlendirme kriteri oluşturacak; Avrupa’daki endüstriyel alanlardaki dönüşüm stratejilerini ve süreçlerini tez kapsamındaki çalışma alanı ile karşılaştırmalı olarak ele alma şansı tanıyacaktır.

5. TÜRKİYE’DE ENDÜSTRİ MİRASI KAVRAMI: İSTANBUL ÖRNEĞİ

Endüstri Devrimi’nin Avrupa’da ortaya çıkmasının ardından tüm dünyayı dönüştürme süreci içinde önce Osmanlı İmparatorluğu’nun, daha sonra Türkiye Cumhuriyeti’nin toplumsal yapısında ve mekansal organizasyonunda önemli değişiklikler görülmüştür.

Endüstri Devrimi’nin ardından, özellikle 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda devlet eliyle ve özel teşebbüs tarafından hemen her iş kolunda endüstri tesisi kurulmuştur. 20. yüzyılın başlarında Osmanlı İmparatorluğu’nun topraklarında bulunan sanayi işletmelerinin % 55’i İstanbul’da yer almıştır (Köksal ve Ahunbay, 2006). Bu nedenle İstanbul, Osmanlı İmparatorluğu’nun sanayileşme girişimlerini en iyi yansıtan kent olmakla birlikte; İstanbul’un sanayileşme sürecini izlemek, Osmanlı Devleti’nin sanayileşme süreci hakkında da bilgi edinmeyi sağlayacaktır.

Bu bölümde öncelikle İstanbul’un, Osmanlı’nın sanayileşme sürecindeki önemi üzerinden yazılı ve görsel kaynaklar incelenerek, İstanbul’da inşa edilen sanayi tesisleri ve bunlardan günümüze ulaşanlar belirlenmiştir. İstanbul’daki endüstri mirasının kapsamı, niteliği ve bugünkü durumu tablolar halinde verilmiştir. Türkiye’de planlama ve koruma süreçlerinin geçirdiği değişiklikler içerisinde endüstri mirasının yeri tartışıldıktan sonra, koruma ve kent arasındaki ilişki, 1980 yılı sonrası “tüketim toplumu” dinamiklerinin etkisinde incelenmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda öncelikle “tüketim toplumu” dinamiklerinin kent ve mimarlık üzerindeki ekonomik ve sosyo-kültürel etkilerine yer verilmiştir. Bu aşamada; İstanbul özelinde bir araştırma yapıldığı için, “tüketim toplumu” dinamiklerine zemin hazırlayan küreselleşmenin kentler üzerindeki en önemli etkisi olan “küresel kent” kavramı bu değerlendirmede yardımcı olmuştur. Tüm bu değerlendirmelerin ardından son olarak da koruma ve “tüketim toplumu” dinamikleri arasındaki ilişkinin endüstriyel miras alanlarına yansımalarına ve bu alandaki endüstri yapılarının yeniden işlevlendirilmesi çalışmalarına değinilerek bu bölüm sonlandırılmıştır.

5.1 TARİHSEL SÜREÇ İÇİNDE İSTANBUL'DAKİ ENDÜSTRİ YAPILARI

Osmanlı Devleti'nde sanayileşme girişimlerinin en yoğun yaşandığı yer başkent İstanbul ve yakın çevresi olmuştur. Devlet gücü ve kontrolünün merkezinde, deniz-kara bağlantıları ve sanayi için uygun koşulları olan toprakları ile İstanbul kısa süre içinde sanayi yapılarına mekan olmuştur. Öyle ki, 20. yüzyılın başlarında Osmanlı İmparatorluğu'nun topraklarındaki işletmelerin % 55'i İstanbul'da yer almaktaydı (Ökçün, 1997), (Çizelge 5.1).

Çizelge 5.1: 1915'te Osmanlı Devleti'ndeki sanayi tesislerinin bölgelere göre dağılımı (Ökçün, 1997)

Sanayi Türü	İstanbul ve çevresi	İzmir	Diğer kentler	Toplam
Gıda üretimi	45	23	10	78
Toprak işleme	20	1	---	21
Deri üretimi	11	2	---	13
Ağaç işleme	15	9	---	24
Dokuma üretimi	15	8	55	78
Kırtasiye üretimi	44	11	---	55
Kimyevi madde işleme	5	8	---	13
Toplam	155	62	65	282

İstanbul, deri-ayakkabı (Beykoz), dokuma (Haliç), tuğla (Haliç, Büyükdere/Sarıyer), cam (Yedikule), kağıt (Kağıthane), silah (Dolmabahçe), elektrik (Silahtarağa), un (Paşalimanı/Üsküdar, Hasköy, Unkapanı, Kasımpaşa, Göksu, Büyükada) fabrikaları, demir dökümhaneleri (Haliç-Tophane) ile 15. yüzyıldan 19. yüzyıla kadar önemli yapılara ev sahipliği yapmıştır (Köksal, 2012).

Osmanlı İmparatorluğu'nun sanayileşme süreci içinde ve öncesinde İstanbul'da inşa edilen yapılar, “yapım dönemlerine” göre gruplandırılarak incelenmeye çalışılırsa:

•15.-17. yüzyıllar arasında İstanbul'daki endüstri yapıları

İstanbul'da 17. yüzyıla kadar devlet ve kamunun ihtiyaç duyduğu maddelerin üretimi ağırlıklı olarak zanaatkarlar ve loncalar çevresinde şekillenen küçük işletmeler tarafından sağlanmaktaydı. “Karhane” olarak adlandırılan bu işletmelerde üretim, çoğunlukla el ile ya da basit aletlerle gerçekleştirilmekteydi (Mantran,1990; Köksal, 2012). Bu dönemde İstanbul'daki en önemli sanayi tesisleri, temelleri 15. yüzyılda atılan Tersane-i Amire ile 16. yüzyılda atılan Tophane-i Amire'ydi.

• 18.- 19. Yüzyıllar arasında İstanbul'daki endüstri yapıları

18. yüzyılın ilk on yılında İstanbul'da makinelerle donatılmış bir yün imalathanesi, ardından bir ipek imalathanesi, 1718'de bir porselen imalathanesi, 1720'lerde bir kumaş basmahanesi ile bir boyahane, 1744'te Yalova'da bir kağıt fabrikası kurulmuştur. Bunlardan kağıt fabrikası ile yün fabrikası birkaç yıl içinde kapanmış, diğerleri faaliyete devam etmişlerdir. Ayrıca kesin olmamakla birlikte, 1719'da Tekfur Sarayı içinde bir çini imalathanesi ve Kağıthane'ye adını veren bir kağıt fabrikasından söz edilmektedir. Bu kuruluşların ardından ağırlıklı olarak askeri amaçlı işletmeler açılmıştır. Diğer bir askeri tesis ise, Bakırköy ile Yeşilköy arasında, 1785 veya 1789'da kurulan ve 1793 yılında faaliyette olduğu bilinen baruthanedir. 1794'ten önce ise, Azadlı'da büyük bir baruthane inşa edilmiştir (Müller-Wiener, 1992).

Kentte 18. yüzyılda inşa edilen Azadlı Baruthanesi gibi birkaç sanayi tesisini, 19. yüzyılda iki ayrı aşamada kurulan fabrikalar izlemiştir (Pamuk, 1997). Bunların ilki 1830-40'larda devlet tarafından, ordu ve sarayın gereksinimlerini karşılamak amacıyla en son teknolojiyi kullanan makineleri ithal ederek kurulan fabrikalardır. Çoğunluğu İstanbul ve çevresinde yer alan bu işletmeler içinde en önemlileri, Yedikule'den Küçükçekmece'ye kadar uzanan alanda kurulu yünlü, pamuklu dokuma fabrikaları ile Feshane-i Amire ve demir dökümhaneleridir (Clark, 1992).

İkinci aşama ise, 1880'lerden sonra gerçekleşmiştir. Osmanlı ekonomisinin serbest ticaret antlaşmasını kabul ettiği yıllarda kurulan fabrikalar, kısmen yerli, kısmen de yabancı sermaye ile desteklenmişlerdi (Pamuk, 1997). Osmanlı fabrikalarının dörtte üçü gibi büyük bir kısmı bu dönemde kurulmuştur (Ökçün, 1997).

19. yüzyılda İstanbul'da kurulan ilk tesis, 1805'te Beykoz'da kurulan Kağıthane ve 1813'te Beykoz'da açılan ve kısa bir süre sonra ayakkabı fabrikasına dönüştürülen tabakhanedir (Müller-Wiener, 1992). 18. yüzyıl sonu, 19. yüzyıl başında Topkapı Sarayı'nın dış avlusundaki eski darphanenin yerine, modern İngiliz makineleri ile yeni bir "Darphane-i Amire" kurulmuştur. 1826-1827'de ise, Eyüp'te orduya ait "Riştahane-i Amire" de denilen iplikhane kurulmuştur. Devlete ait bir bina olarak, ilk önce Kadirga'da kurulan, kısa bir süre sonra Haliç'te Hatice Sultan'a ait bir yalıya taşınan ve son olarak Eyüp'te bugünkü yerine nakledilen Feshane-i Amire kurulmuştur (MacFarlane, 1850; Köksal, 2005). Ayrıca 1840'lardan itibaren,

İstanbul'un batısında Yedikule Surları'ndan Küçükçekmece'ye doğru uzanan yaklaşık 15 km'lik kıyı şeridinde çok sayıda sanayi tesisi inşa edilmiştir. Bu dönemde Bakırköy'de, içinde bir demir imalathanesi, bir makine atölyesi, bir de tersane olan pamuk eğirme, dokuma ve basma fabrikası kurulmuştur (Clark, 1992).

19. yüzyılın ikinci yarısında, 1846'da Büyükdada'da kurulan un fabrikası dışında, buhar enerjisiyle işleyen altı adet un fabrikası daha bulunmaktaydı. Bu fabrikalar, 1858'de Paşa Limanı ve Cibali'de kurulan yapılar ile Unkapanı, Kasımpaşa, Hasköy ve sonuncusu da Göksu'da yer alan fabrikalardı. İstanbul'da, un fabrikaları dışında, 1884'te Paşabahçe'de cam fabrikası ve Cibali'de tütün fabrikası, 1886'da Beykoz'da Hamidiye Kağıt Fabrikası ve Yedikule'de özel teşebbüse ait tekstil fabrikası, 1891'de Feriköy'de Bomonti Bira Fabrikası, 1894'te Yıldız'da Çini Fabrika-i Hümayunu ve aynı yıl Beykoz'da bir mum fabrikası, 1897'de Küçükçekmece'de kibrit fabrikası kurulmuştur. Kentteki dört havagazı fabrikasından ilki 1854'te Dolmabahçe'de, diğeri 1887'de Yedikule'de, Anadolu yakasındaki son ikisi ise, 1864'te Kuzguncuk'ta ve 1891'de Kurbağalıdere'de kurulmuştur (Müller-Wiener, 1992).

- 20. yüzyılın başından, Cumhuriyet'in kuruluşuna kadar İstanbul'daki endüstri yapıları

Bu dönemdeki sanayi girişimleri, 1914'te ortaya çıkan I. Dünya Savaşı nedeniyle olumsuz yönde etkilenmiştir. Savaş, sanayi kuruluşlarının uzun süre sınırlı faaliyette bulunmalarına, imalatlarını azaltmalarına veya tamamen işletilememelerine neden olmuştur. Hatta o dönemde birçok fabrika, sonradan açılmamak üzere tamamen kapatılmıştır. Savaşın diğeri bir etkisi ise, o dönemde yapımına başlanan sanayi tesislerinin tamamlanamaması veya işletmeye açılmaması olmuştur (Ökçün, 1997).

Bu dönemde Silahtarağa'da, Zeytinburnu'ndan Haliç'in iki yakasına ve oradan da Boğaziçi'ndeki yerleşimlere elektrik sağlayan Elektrik Fabrikası kurulmuştur. Halkın sağlıklı ve temiz et tüketimi için 1923'te Söğütözü'de bir mezbaha, Haznedar'da Tuğla Fabrikası ve Göksu'da testi fabrikaları inşa edilmiştir (Müller-Wiener, 1992).

1914-1918'deki savaş yıllarının ardından, ülke ile birlikte sanayi kuruluşları da karşılaşılan sorunları aşmaya çalışmıştır. 1921 tarihli bir sanayi sayımında bu kez, İstanbul, İzmir, Adana ve Bursa dışında kalan tüm kentler ele alınmıştır. Böylece Anadolu'nun sanayi durumu ortaya konulmuştur (Kepenek, 1983; Köksal, 2005).

Cumhuriyet'in kurulması ile birlikte, Osmanlı Devleti'ne ait olan işletmeler, 1925'te kurulan Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası'nın malvarlığına dönüşmüştür (Toprak, 1985; Köksal, 2005). Özel işletmeler ise, üretimlerini aynı şekilde sürdürmüşlerdir.

Özetle, İstanbul'daki endüstriyel yapılar “*enerji, gıda, giyim ve dokuma, deri ve kimya üretimi ile maden, toprak ve ağaç işleyen fabrikalar*” olmak üzere sekiz grupta incelenebilir. Bu başlıklardan neredeyse her biri için ev sahibi olan İstanbul, sakin ve korunaklı bir liman olan Haliç'e sahip olduğu, Marmara Denizi ve oradan diğer denizlere ulaşım olanağı sağladığı için endüstri yapı inşasında önemli bir kent olmuştur.

Görüldüğü üzere fabrikaların kent içindeki dağılımları, ağırlıklı olarak Haliç, Boğaz ve Marmara kıyılarında olmuştur. Özellikle korunaklı bir liman olan Haliç çok sayıda endüstri yapısını barındırmaktadır. Haliç'in kuzey kıyısına ağırlıklı olarak gemicilik faaliyetleri (Haliç Tersaneleri, Lengerhane, Şirket-i Hayriye gibi), tuğla üretim yerleri (Sütlüce ve Kağıthane), güney kıyısına gıda ve giyim sektörüne hizmet eden büyük fabrikalar kurulmuştur (Köksal ve Ahunbay, 2006). İstanbul'da 19. yüzyıl ve 20. yüzyılın başlarında varlığını sürdüren 256 endüstri yapısı saptanmış, ancak bunlardan sadece 43'ünün günümüzde (2007) mevcut olduğu tespit edilmiştir (Köksal, 2012).

5.2 ENDÜSTRİ YAPILARININ İŞLEVLERİNİ YİTİRMELERİ

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de yeni teknolojik gelişmelerle birlikte endüstri yapılarının verimliliklerini yitirmeleri, üretim biçimlerinin değişimi sonunda fonksiyonlarını başka tesislere devretmeleri ve içinde bulundukları kentin büyümesi sonucu giderek kent içinde kalmaları nedeniyle kirlenici faaliyetlerinin kent üzerinde çok daha etkili olması gibi sebeplerle boşaltılmaları veya işlevlerini yitirmeleri gündeme gelmiştir.

Tüm bu gelişmeler yanında genel toplum algısında özellikle de estetik bağlamda korunmaya değer görülmemeleri ve yasal düzenlemelerdeki boşluk ve yetersizlikler de bu yapı ve tesislerin büyük ölçüde yitirilmesine neden olmuştur.

Ancak Avrupa'da sanayi yapılarının inşa edildiği zamandaki dinamikler, daha sonra işlevlerini yitirme ve yeniden kullanım süreçlerindeki değişimler Türkiye'dekilerle aynı şekilde ele alınamayacak önemli farklar içermektedir. Örneğin İstanbul'da

Osmanlı döneminde sanayi yapılarının kurulumu için kent kıyılarının tercih edilmesi ve devamında yaşanan plansız sanayileşmeyle bir yandan çevre kirliliği sorunu ortaya çıkmış; diğer yandan da söz konusu tesislerin, gelişen kent merkezlerinde kalmaları, rant değeri yüksek yerlerde olmaları gibi nedenler ileri sürülerek, kent dışına taşınmaları, ya da tamamen kapatılmaları, yıkılmaları gündeme gelmiştir (Köksal, 2012).

Öte yandan devletin hammadde üretimini desteklememesi, üretimin az çeşitle ve yetersiz düzeyde yapılması veya düşük kalitede olması, yerli mal kullanımını teşvik eden girişimlerde bulunulmaması, yabancı ürün düşkünlüğü gibi nedenler, kamuya ait sanayi yapılarının terk edilmelerinde etken olmuştur. Bu bağlamda kentteki işletmelerin önemli bir kısmının 1980'lere dek tam kapasiteyle işletildikleri, bu tarihten sonra yavaş yavaş kapatıldıkları, bir kısmının da 1990'larda işlevini yitirdiği ve çeşitli nedenlerle yıkıldığı gözlemlenmektedir (Özdemir, 2009).

Bu kapsamda Haliç Tersaneleri'nin bir kısmı taşınmış, bir kısmı da aktif olarak kullanımını yitirmiştir. Eminönü ve Üsküdar kıyısındaki depolar yıktırılmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan döneminde Haliç'in temizlenmesi adı altında, herhangi bir belgeleme ve değerlendirme çalışması yapılmadan, sahil kenarındaki sanayi yapılarının neredeyse hepsi yıktırılmış ve yerlerine park düzenlemeleri yapılmıştır.

Görüldüğü üzere İstanbul'da bu örnekler incelendiğinde ağırlıklı olarak ekonomik ve politik eğilimlerin geçerli olduğu dikkat çekmektedir. Örneğin, bu süreçte Beykoz'daki Deri ve Kundura Fabrikası'nın "ham deri işleme ünitesi" herhangi bir neden gösterilmeksizin mühürlenmiştir. İstinye Tersanesi, Bakırköy Bez Fabrikası, Cibali Tütün Fabrikası gibi, devlete ait çoğu fabrika aynı süreci yaşamıştır. Ülke geneline yayılan Tekel tesisleri de benzer süreçler yaşamaktadır. Kentteki fabrikaların bir kısmı da, 1990'larda işlevini yitirmiştir. Örneğin İstanbul'un 4 gazhanesi de 1993'te kapatılmıştır (Köksal, 1996).

Aynı şekilde 1993'te Haliç Tersaneleri'ni özelleştirme girişimi ile kapatma ve yerinden kaldırma girişiminde bulunulmuştur. Tersanelerin zarar ettiği ve Haliç'i kirlettiği gerekçeleri ile gündeme getirilen bu talebe karşılık, Haliç Tersaneleri'nin bugün tam kapasiteyle kullanılmamasının nedeni de, garip bir biçimde geleceğinin belirsizliği gerekçesiyle büyük kapasiteli yeni iş taleplerinin geri çevrilmesi, nitelikli

ve eğitimli personelin emekli edilmesi, tersane geleneğinde olan çıraklık okulu vb. eğitim ortamlarının devam ettirilmemesidir. Oysa, Haliç Tersaneleri'nin Avrupa'daki tersanelerin yaşadığı gibi, konumunun uygun olmaması, hammadde yetersizliği, üretim sisteminin değişmesi, Uzak Doğu ülkelerinden daha ekonomik ürün temini gibi sorunları yoktur. Üstelik tersanelerin kaldırılmasının ardından, rant değeri bu kadar yüksek bir alanın nasıl değerlendirileceğine dair net bir açıklama yapılmaması da oldukça düşündürücüdür (Köksal, 2012). Diğer yandan, Silahtarağa Elektrik Santrali'nde olduğu gibi, Haliç'in doğasındaki değişimler sonucunda hammaddenin getirilememesi ya da Yıldız Çini Fabrikası'ndaki gibi üretim sisteminin pahalı olması, tesislerin kapatılmasına veya yeni teknolojiler ile çalıştırılmasına neden olmuştur (Köksal, 2005).

Sonuç olarak, 1980'lerden başlayarak Türkiye'de hakim olan iktisadi söylem, tüm ülkede ve yaşamın her alanında olduğu gibi, İstanbul'daki endüstri tesislerinde de etkisini göstermiştir. Osmanlı Dönemi'nde plansız olarak ihtiyaç doğrultusunda kurulan sanayi tesisleri, 1980'lerde aynı plansızlık ile birer birer elden çıkarılmaya başlanmış, Cumhuriyet ile ülke geneline yayılan fabrikalar da benzer yaklaşım nedeniyle ortadan kaldırılmışlardır.

5.3 KORUMA OLGUSU İÇİNDE “ENDÜSTRİ MİRASI” NIN YERİ

Endüstri arkeolojisi ve endüstri mirası kavramları, Türkiye'de yaklaşık son yirmi yıldır bilinmekte ve giderek artan sıklıkta gündeme gelmektedir. Kavramların Türkiye'de ilk gündeme gelişi 1990'ların başına rastlamaktadır. Bu dönemde, doğrudan “endüstri mirası” ya da “endüstri arkeolojisi” terimleri dile getirilmeden de olsa, eski endüstri yapılarına ilişkin koruma yaklaşımları şekillenmeye başlamış, daha sonra endüstri mirası çatısı altında toplanacak koruma bilinci, yaklaşık eşzamanlı olarak ortaya çıkan bu yaklaşımlardan beslenmiştir (Saner, 2012).

Ancak Türkiye özelinde endüstri mirası kavramının koruma bağlamı içerisine henüz tam yerleşmemiş olması, bu yapıların yeniden değerlendirmesini zorlaştırmıştır. Koruma ve yeniden kullanım uygulamalarının yüksek maliyetini karşılayacak ödenekler olmaması ve korumayı teşvik eden yasal düzenlemelerin olmamasının yanı sıra (Köksal, 2005), koruma anlayışının özellikle yüzyıl öncesine ve antik yapılara yoğunlaşmış olması nedeniyle de endüstri yapıları henüz diğer tarihi yapılar kadar ilgi görememiştir.

Örneğin geçmişten bu yana endüstri mirasımızı oluşturan yapı ve tesislerin diğer kültür varlıklarına kıyasla en az düzeyde korunabilmiş ve koruma değeri en düşük düzeyde algılanmış kültür mirası türünü oluşturduğu net bir şekilde görülebilmektedir. Bu bağlamda kültür mirası denilince akla ilk gelen seçilme kriterleri olan; geleneksel, eski, nadir, güzel ve doğal olma niteliklerini çoğu kez taşımayan bu yapıların bulunduğu endüstri bölgeleri terk edilince sosyal çöküntü alanı haline gelmiş ve bu durum koruma çabalarını engelleyici bir unsur olarak karşımıza çıkmıştır (Şimşek, 2006).

Türkiye’de endüstri tarihi söz konusu olduğunda bu alanın önemli ismi *Wolfgang Müller-Wiener*, teknik nitelikli yapıların Osmanlı mimarisinin uygulamalarında hep önemli bir yer tutmasına karşın, incelemelerde anıtların yanında “üvey evlat” muamelesi gördüğüne işaret eder. Yazar, yapıldıkları dönemlerde de bu tip yapıların, Osmanlı’ya bakıştaki oryantalizmin de etkisiyle olsa gerek, kitaplarda ve seyahatnamelerde hep geri planda kaldığını ifade eder. Bir başka neden de, bu dönemin yapıları göreceli olarak belki sayıca daha fazla oldukları için ya da “nostalji” duygularını besleyecek mimari öğelere sahip olmadıklarından benimsenmeye değer görülmemiş ve üzerinde yer aldıkları değerli arsalar nedeniyle yok edilmesi gereken birer hurda olarak değerlendirilmişlerdir (Zelef, 2006).

Öyle ki, bu endüstri miras yapılarının envanter çalışmalarının günümüzde dahi tam anlamıyla yapıldığı söylenememektedir ve bu yapılar bilinçsizlik sonucunda hızla tahrip edilmektedirler. Çünkü Türkiye genelinde korunmaya değer olanın “sanatsal ve mimari değer” taşıdığına inanılan yapılarla sınırlı olduğu düşünülmektedir (Tanyeli, 1998). Bu bağlamda Türkiye’deki endüstri yapılarının korunamaması ve hızla yok olmalarının nedenlerini Köksal (2005);

- Koruma kararları ve korumaya bakış,
- Ekonomik nedenler,
- Bilimsel çalışmaların yetersizliği,
- Yeniden işlevlendirme ve uygulama sırasında karşılaşılan sorunlar olarak gruplandırmıştır.

Bu sorunlar endüstri anıtlarının dünya genelinde karşılaştığı sorunlar olmakla birlikte, Türkiye ve yurt dışı arasındaki en önemli fark, 1980’lerin sonunda hemen hemen her Avrupa ülkesinde endüstri mirasının tanımı ve çerçevesinin yapılmış olmasıdır. Buna karşılık Türkiye’de genel olarak endüstri mirasının envanteri dahi

çıkarılmamıştır. Bu nedenle de az sayıda kalan yapı ve tesislerimiz mimari, tarihi ve teknolojik miras olarak hala koruma altına alınmayı beklemektedir. Öte yandan konunun “koruma” kavramı içerisine henüz tam yerleşmemiş olmasının yanı sıra, yapısal sorunlar da bu yapıların yeniden değerlendirmesini zorlaştırmıştır. Fabrikaların mekansal özelliklerinden dolayı yeniden değerlendirme olanakları kısıtlanmıştır. Çoğu zaman mimari açıdan anıtsal yapılar ve sivil mimarlık örnekleri kadar estetik bulunmayan bu yapıların büyük hacimlere sahip olması, verilecek işlev kararını önemli ölçüde etkilemiştir.

Ancak endüstri mirasının Türkiye genelinde korun(a)mamasının belki de en önemli nedeni, yapıldıkları dönemde kentin çeperlerinde yer alan endüstri yapılarının, günümüzde hızla gelişen kent dokusu içerisinde kalmalarıdır. Bu nedenle, karakteri gereği büyük metrekarelere sahip olan bu arazilerin değeri yükselmekte ve sanayi yerleşkesi olarak korunması zorlaşmaktadır (Kıraç, 2001). Bu konu, Türkiye özelinde endüstri mirasına bakış açısını çok net bir şekilde göstermekte ve koruma bağlamı ile günümüz neoliberal kentleşme politikaları ve “tüketim toplumu” dinamikleri arasındaki gerilimi açık bir şekilde gözler önüne sermektedir. Bu bağlamda bu uygulamalarda temelde rant kaygısının ön planda olduğu ve özellikle de 2000 sonrası “dönüşüm politikaları” ile koruma bağlamının bambaşka bir tanıma oturmaya başladığı –amaç yerine bir araca doğru yönelendi(ril)ği- söylenebilir.

5.4 KORUMA VE YENİDEN İŞLEVLEVLENDİRME YAKLAŞIMLARI

Yasal koruma altında olan endüstri yapılarının bir kısmı için gerçekleştirilen yeniden işlevlendirme uygulamalarına bakıldığında, bu kapsamda Türkiye’de tek yapı ölçeğinde endüstri mirasının korunması ve yeniden işlevlendirilmesi ile ilgili çalışmaların genelinin İstanbul ve çevresinde yoğunlaşmış olduğu görülmektedir. Bunun nedeni ise bu kentin sanayi faaliyetleri geçmişinin çok eskilere dayanması ve kentte eski tarihlerden kalma endüstri tesisleri bulunmasıdır. İstanbul genelinde endüstri yapılarının en çok yoğunlaştığı alan olarak görülen Haliç kıyılarının temizlenmesi ve rehabilitasyonu projeleri eski endüstri yapılarının hem korunması sorununda hem de yeniden kullanımında önemli örneklerdir.

1980’lerin sonunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan projeler, Haliç’te yer alan bazı eski üretim yapılarının yıkılmasını öngörmüştür. Yıkılması düşünülen bu yapılardan bazılarının tescillenmesiyle, yıkım yerine yeniden

işlevlendirme projeleri hazırlanmaya başlamıştır. Haliç'te endüstri mirasını koruma kapsamında gerçekleştirilen ilk yeniden işlevlendirme projelerinden biri “Sütlüce Mezbahası”nın kültür merkezi haline getirilmesi projesidir (İncirlioğlu, 1991).

Haliç kıyılarındaki bir başka örnek ise, eski fes atölyelerinin, el sanatları sergileri amacıyla yeniden kullanımı amacıyla projelendirildiği “Feshane-i Amire” projesidir. Çelik konstrüksiyonu ve buharlı dokuma makineleriyle aslında Osmanlı'nın ilk tekstil endüstrisi yapısı olarak tanımlanan ve 1986 yılında tahliye edilen Feshane, günümüzde uluslararası fuar, kongre ve kültür merkezi olarak hizmet vermektedir. Haliç çevresinde benzer kapsamda gerçekleştirilen diğer yeniden işlevlendirme projeleri arasında; “Hasköy Lengerhane ve Şirket-i Hayriye Tersanesi'nin Rahmi Koç Müzesi'ne, Cibali Tütün Fabrikası'nın Kadir Has Üniversitesi'ne, Silahtarağa Elektrik Santrali'nin Santralİstanbul” a dönüştürülmesi bulunmaktadır (Saner, 2012).

Dolayısıyla endüstri mirası sıfatı sonradan verilmiş olan bu yapıların yeniden işlevlendirilmesi, Türkiye'nin, eski endüstri yapılarını korumayla tanışmasının önemli bir kanalını oluşturmaktadır denebilir.

Ayrıca, Haliç kıyısında yer almamakla birlikte; “Darphane-i Amire'nin İstanbul Müzesi'ne, Tophane-i Amire'nin Mimar Sinan Üniversitesi Kültür ve Sanat Merkezi'ne, Bakırköy Baruthane-i Amire'nin Yunus Emre Kültür Merkezi'ne, Bakırköy İspirtohanesi'nin İstanbul Teknik Üniversitesi İspirtohane Konservatuvarı ve Kültür Merkezi” ne dönüştürülmesi de, konumları, ait oldukları tarihsel dönem ve ölçekleri açısından az sayıda korunabilmiş diğer örneklerle eklenebilir (Saner, 2012).

Tüm bu örnekler kapsamında yeniden işlevlendirme kararlarında, yapıların anıtsal ve ticari yeni kullanımı olmak üzere iki yaklaşım söz konusudur.

1. Aktif korumacılığın söz konusu olduğu anıtsal yaklaşımda, tesis olduğu gibi muhafaza edilir. Mümkünse tesis sergileme ve eğitim amaçlı işler hale getirilir.

2. Ticari yaklaşımda ise, yapının orijinal kullanımıyla ilgili olmayan ancak yapı için en uygun işlev belirlenerek yeni kullanımlar önerilir (Kıraç, 2001).

Bu yaklaşımlar bağlamında İstanbul'da az sayıdaki endüstri yapılarının korunması ve yeniden işlevlendirilmesi üzerine yoğunlaşan çalışmaların çoğunlukla yapıların eğitim, müze ve kültür-sanat etkinliklerine hizmet etmesi üzerine yapılan yeniden işlevlendirme uygulamaları olduğu görülmektedir (Çizelge 5.5).

Ayrıca yeniden işlevlendirilen endüstri mirası örnekleri ile birlikte İstanbul'daki endüstri yapılarını koruma bağlamında tescil durumları da göz önüne alınarak;

- İşlevini sürdüren,
- Terk edilen/ kullanılmayan,
- Yeniden işlevlendirilen
- Yıkılan endüstri yapıları olmak üzere dört grupta incelemek mümkündür (Çizelge 5.3-5.6).

Öncelikle İstanbul’da yer alan endüstri yapılarının iş kollarına göre envanter listesi incelenerek olunursa (Köksal, 2005):

Çizelge 5.2: İstanbul’da yer alan endüstri yapılarının iş kollarına göre envanter listesi

A / 1-6	Enerji üreten sanayi yapı ve tesisleri
B/ 1-10	Gıda üreten sanayi yapı ve tesisleri
C/ 1-3	Giyim ve dokuma üreten sanayi yapıları ve tesisleri
D/ 1	Deri üreten sanayi yapıları ve tesisleri
E/ 1-5	Kimyevi madde üreten sanayi yapıları ve tesisleri
F/ 1-6	Maden işleyen sanayi yapıları ve tesisleri
G/ 1-7	Toprak işleyen sanayi yapıları ve tesisleri

Çizelge 5.3: İŞLEVİNİ SÜRDÜRMEYE ÇALIŞAN ENDÜSTRİ YAPILARI

Envanter No	Endüstri Yapısının İsmi	Tescil Durumu
C2	Bakırköy Bez Fabrikası	-
C3	Korse Fabrikası	-
E4	Sabuncuzade Şakir ve Mahdumları Sabun Fabrikası	-
G5	Haznedar Tuğla Fabrikası	-

Çizelge 5.4: TERK EDİLEN/KULLANILMAYAN ENDÜSTRİ YAPILARI

Envanter No	Endüstri Yapısının İsmi	Tescil Durumu
A1	Dolmabahçe Gazhanesi	+
A3	Yedikule Gazhanesi	+
B1	Paşalimanı Un Fabrikası	+
B2	Unkapanı Un Fabrikası	+
B5	Kasımpaşa Un Fabrikası	+

B7	Cendere Su Pompa İstasyonu	+
E2	Azadlı Baruthanesi	+
E5	Büyükdere Tekel Kibrit Fabrikası	+
F1	Tersane-i Amire	+
F5	Zeytinburnu Makine Fabrikası	+
G1	Şahbaz Agiya Mahdumları Tuğla Fabrikası	-
G3	Paşabahçe Tuğla ve Kiremit Fabrikası	-
G6	Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası	-

Çizelge 5.5: YENİDEN İŞLEVLENDİRİLEN ENDÜSTRİ YAPILARI			
<i>Envanter</i>	<i>No</i>	Endüstri Yapısının İsmi	Tescil Durumu
	A2	Nakkaştepe-Kuzguncuk Gazhanesi	+
	A4	Hasanpaşa Gazhanesi	+
	A6	Üsküdar Elektrik Fabrikası	-
	B6	Bomonti Bira Fabrikası	+
	B10	Sütlüce Mezbahası	+
	C1	Feshane-i Amire	+
	E1	Bakırköy Baruthanesi	+
	F2	Tophane-i Amire	+
	F3	Lengerhane	+
	F4	Darphane-i Amire	+
	F6	Şirket-i Hayriye Tersanesi	+
	G2	Yıldız Çini Fabrikası	+
12 ADET		Kültür ve Sanat Odaklı İşlevlendirilenler	
	A5	Silahtarağa Elektrik Santrali	+
	B4	Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası	+
2 ADET		Eğitim Odaklı İşlevlendirilenler	
D1		Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası	+
E3		Küçükçekmece Kibrit Fabrikası	+
2 ADET		Dizi Seti Olarak İşlevlendirilenler	

Çizelge 5.6: YIKILAN ENDÜSTRİ YAPILARI		
Envanter No	Endüstri Yapısının İsmi	Tescil Durumu
B8	Paşabahçe İspirto ve İçki Fabrikası	-
B9	Mecidiyeköy Likör Fabrikası	-

Yukarıdaki tüm bu analizler sonucunda görüldüğü üzere, Haliç ve Boğaz'ın iki yakası veya Marmara kıyısı gibi, kentin önemli bölgelerinde konumlanan ve işlevini yitiren bu endüstri yapılarının tescil edilerek koruma altına alınması durumunda en uygun yöntem olarak görülen yeniden işlevlendirme çalışmalarında, çoğunlukla kültür ve sanat odaklı yaklaşımların tercih edildiği ortadadır. Bazılarının da kentte terk edilen fabrikalar sınıfında kabul edilerek ihmal ve bilinçsiz onarımlarla her geçen gün daha fazla tahrip olmakta olduğu görülmektedir. Tüm bu örnekler adına ise en ağır sonucun endüstri yapı ve alanlarının kullanım değerinden çok ekonomik değerinin/değişim değerinin yani rant değerlerinin ön plana çıkarıldığı, endüstri mirasının yıkıldığı yani yok edildiği örneklerin olduğu anlaşılmaktadır.

Yeniden işlevlendirme uygulamalarına bakıldığında ise, bazıları içinde bir dizi sorunu barındırmaktadır. Lengerhane ile Şirket-i Hayriye'nin birleştirilip dönüştürülmesiyle oluşan İstanbul Rahmi Koç Sanayi Müzesi ve geçmişe dair izlerin neredeyse hiç kalmadığı Tophane-i Amire binası tamamlanmış ve çok ciddi tartışmalı yeniden kullanım örnekleri olmakla birlikte; Bomonti Bira Fabrikası, Likör Kanyak Fabrikası, Beykoz Deri Kundura Fabrikası, Kasımpaşa Un Fabrikası, Yedikule Gazhanesi'nin yeniden kullanımı üzerine de bir dizi faaliyet sürüp gitmektedir. Ayrıca bu tür ciddi kentsel girişimlere dair bilgilenme sadece duyumlarla sınırlı kalmaktadır. (Arıkanlı, 2010). Bu gelişmeler aslında bu alanların neoliberal ekonomi politikalarından ayrı değerlendirilmemesi gereken bir süreci de ortaya koymaktadır. Çünkü Türkiye'de de küreselleşme ve neoliberal ekonomi politikaların etkileri ile kentler, sanayi kenti işlevinden uzaklaşarak yeni bir yapılanma sürecine girmişler; buna yönelik olarak yerel yönetimler, kentin küreselleşme doğrultusunda dünya kenti olması için küresel sermayenin önündeki engellerin kaldırılarak korumacılığın azaltıldığı yeni politikalar, yeni projeler üreterek; sermaye ve güç odaklarını kente özellikle de son yıllarda kent içerisinde kalmış endüstriyel alanlara çekmeye başlamışlardır.

5.5 “TÜKETİM TOPLUMU” DİNAMİKLERİNİN ENDÜSTRİYEL MİRAS ALANLARINA YANSIMALARI

1950’li yıllara kadar kentin farklı ihtiyaçlarını belli ölçüde sağlayan İstanbul’un endüstri tesisleri bu tarihsel eşikten sonra kentin hızlı büyüme sürecinde yetersiz kalarak işlevlerini yitirmiştir. Bu alanlar işlevlerini yitirdikten sonra uzun süre buralara müdahale edilmeyerek bir anlamda çökmeye terk edilmiştir.

1950’lerden 1970’lerin sonlarına kadar ise, kırsal alandan kitlesel göçler alarak büyüyen kentin arazi ihtiyacı Hazine’ye devrolmuş geniş arazi stoku ve düşük yoğunluklu eski konut alanlarının yapsatçılık yoluyla dönüşümü ile karşılaşmış ve böylelikle çoğu çöküntü alanı halindeki bu eski endüstri yapıları o dönemde kentsel arazi olarak dikkati çekmemiştir. Bu sayede bu alanların bir kısmı günümüze kadar gelebilmiştir. 1980’lerden itibaren değişen ekonomi politikalarıyla birlikte başlayan “kentsel dönüşüm” sürecinde, kentin merkezi alanlarındaki araziler hızla değer kazanmaya başlamıştır. Bu bölgelerde yer alan ve hemen hepsinin içlerindeki yapı stoku yağmalanmış, harap edilmiş olan İstanbul’un ilk modern endüstri yapıları kentsel arazi üretiminin yeni hedefleri haline gelmiştir (Arıkanlı, 2010).

Bu durumun oluşmasında, dünyada kentsel miras alanlarına olan ilginin artmasının yanı sıra, özellikle kent çeperine doğru yayılmanın artan maliyetinin de rolünü kabul etmek gerekmektedir. Bu bağlamda da bugünün endüstri mirası; tarihsel dönüşüm süreçlerinde ve ortaya çıkan yeni endüstriyel üretim biçimlerinin mekanı olan; içinde bulunduğu çevrenin ve sermaye birikiminin organizasyonu ile yeni kentsel-sosyal ilişkiler bütünüünün tamamını biçimlendiren; bu anlamda yeni kentsel mekanın nirengileri olarak yükselen tesis ve yapılar (Kaya, 2012) olarak algılanmaya başlamıştır.

Bu tanımlama aslında endüstri mirasının günümüzde kent mekanında ne anlama geldiği, hangi politikalara maruz kaldığı/kalabileceği üzerine bazı ipuçları vermektedir. Bir anlamda bu tanımlama kapitalist dünya piyasasının ruhunu yansıtmaktadır da denebilir.

Daha açık bir ifadeyle; ekonomistlerin esnek birikim rejimi dedikleri politika çerçevesinde, sabit değil devingen yatırımların tercih edildiği, sadece birkaç büyük ticari merkezin değil, büyük küçük birçok yerin dünya pazarındaki yarışa dahil olduğu bir dünyada; bu yer’ler (endüstriyel alanların) de pazardaki konumlarının

sağlamlaştırılması ve “kimlik” ve “imaj” üretimi için bir araç olma konumuna indirgenmişlerdir (Akcan, 1995). Başka bir ifadeyle bu durum kültürel alanda üretilen imajın sınır tanımaksızın, mekansal ayrıma gitmeksizin küreselleşmesine işaret etmektedir.

Bu bağlamda Türkiye genelinde yeniden işlevlendirme projelerindeki ana motivasyonun, en baştan itibaren, endüstri mirasını korumak olduğunu söylemek güçtür. Kuşkusuz, bu tarihi yapılara dair bir koruma kaygısı vardır; ancak bu kaygı, genel olarak “tüketim toplumu” dinamiklerinin etkisinde ekonomik kaygılar temelinde ilerlemektedir. Kent mekanında bir tüketim nesnesi olarak algılanan bu yapıların yeniden işlevlendirilmelerindeki işlev seçimleri de daha çok ekonomik temelli kaygılar etrafında şekillenmektedir.

Bu tür ekonomik kaygılar sonucunda üzerinde bulunduğu kentsel arsanın yeniden rant değeri üretemediği durumlarda ise eski endüstri bölgeleri, sosyal ve mekansal çöküntü alanlarına dönüşmektedir. Böylece bu tür yapı ve tesislerin gerek bir sosyal çöküntü alanında ve gerekse mekansal olarak herhangi bir rant değeri üretemeyen konumda bulunması, endüstri mirasının tümünden gözden çıkarılmasına ve korunamamasına yol açmaktadır. Bu türden bir tavır, sermayenin endüstri mirası üzerindeki hakimiyetinin en hissedilir olduğu noktalardan birisini oluşturmaktadır ve Türkiye’deki endüstriyel alanların en çok maruz kaldığı durumun da bu olduğu söylenebilir.

Hatta bu yöndeki ilk uygulamaları, İstanbul’da Haliç kıyılarının temizlenmesi ve rehabilitasyonu projeleriyle ilişkilendirmek yanlış olmaz. 1980’lerin sonunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan bu projeler, Haliç’te yer alan bazı eski üretim yapılarının yıkılmasını da öngörmüştür. Yıkılması düşünülen bu yapılardan bazılarının tescillenmesiyle, yıkım yerine yeniden işlevlendirme projeleri hazırlanmaya başlamıştır.

Ancak yeniden işlevlendirme projeleri dışında, Türkiye’de endüstri mirası üzerindeki müdahalelerin farklı eksenlerde de gelişmekte olduğu gözlemlenmektedir. Bunlardan birincisi, endüstri yerleşke ve yapılarının “miras” olmasını sağlayan değerlerin görmezden gelinerek yıkım ve yenilemeye tabi tutulması ile gerçekleşmektedir.

Yıkımı ile tartışma yaratan İstanbul'daki örnekler dışında “Ankara Havagazı Fabrikası” ile bazı üniteleri yıkıldıktan sonra bahçesine rasyonel karakteristiği ile uyumsuz postmodern yapılar inşa edilen “İzmir Sümerbank Basma Sanayi Yerleşkesi” ve “Zonguldak Lavuarları” bu kapsamdaki örnekler arasındadır (Kayın, 2013).

İstanbul'daki örnekler incelendiğinde ise, bugün küreselleşme dinamikleri ve koruma bağlamı arasında kalan ve ekonomik temelli kaygılara yenik düşen; Kağıthane’de ve Haliç kıyılarında bulunan birçok sanayi yapısının üzerinden bugün otoyolların, alışveriş merkezlerinin ve iş kulelerinin yükselmesi örneği ile birebir örtüşen ve endüstri mirasının korunamayıp tümünden gözden çıkarılması ve yıkılmasıyla sonuçlanan örneklerden birisi olan Mecidiyeköy Likör Fabrikası da İstanbul adına yakın tarihte sermayeye teslim edilen bir endüstriyel miras alanıdır.

Türkiye’de endüstri mirası üzerindeki müdahalelerden ikinci tür müdahale ise, onarımın gerçekleştirildiği, ancak endüstri mirasının karakteristiklerinin gereğince vurgulanamadığı durumları içerir. Bu durum “özgün endüstriyel üretim şemasının dolaşım sistemi ile bütünleşmemesi / özgün mekansal hiyerarşilerin dikkate alınmaması” gibi temsil sorunlarını ortaya çıkarmaktadır. Üçüncü tür müdahale ise, endüstri yerleşkesinin yeni tasarımlarla bütünleştirilerek yeniden işlevlendirildiği uygulamaları kapsamaktadır (Kayın, 2013).

Ancak Türkiye’deki endüstri mirasının yeniden işlevlendirilmesinde, söz konusu yapı ve tesislerin korunması hedefinden çok, ihtiyaç duyulan herhangi bir işlevin konumlandırılması veya bu yapı ve tesislerin konumlarından kaynaklanan “toprak rantının” değerlendirilmesi hedefinin ön plana çıkartıldığı örnekler her geçen gün artmaktadır. Bu durumda da kentsel mekana ilişkin değişen ekonomi politikalarıyla kent merkezlerindeki eskimeye terk edilen endüstri yapı ve tesisleri, kent merkezinin yeniden değer kazandığı süreçte ekonomik bir değer kazanarak, kentsel arazi üretiminin yeni hedefleri haline gelmektedirler. Böylece bu yapı ve tesislerin yeniden işlevlendirilmesinde, konumlarının ekonomik değeri, söz konusu kültür varlıklarının koruma değerini aşmaya başlamaktadır.

Dolayısıyla endüstri mirasının yeniden işlevlendirilmesinde uygulama alanında yaygın olarak gerçekleştirilen eylem, öncelikle yapının ekonomik değerini, sonra da işlevi yoluyla sağlayacağı kullanım değerini artırmaya yönelik tekil ve bağımsız

uygulamaların hayata geçirilmesinden öteye geçememeye başlamaktadır. Bu tavır endüstri mirası kavramını ve buna bağlı olarak koruma bilincini henüz oturtamamış, bu konuda geniş çaplı bir araştırma-belgeleme yapamamış ya da bu tür yapılara anıtsal nitelikli yapılar yanında daha az değer atfeden bir ülke için şaşırtıcı olmayabilir.

Koruma yaklaşımlarına engel teşkil eden unsurlardan bir diğeri de, Türkiye’de de son yıllarda kamu kaynaklarının yetersiz olduğu ileri sürülerek, daha önceleri kamusal hizmet alanı olarak değerlendirilen, anıtsal nitelikteki kültürel mirasın korunması ve restorasyon işleri, “yap-işlet-devret” ya da “yap-işlet” türü modellerle özel sektöre devirlerinin söz konusu olmalarıdır. Özel sektör özelleştirme politikaları ve daha fazla kazanç eğilimi ile bu tür olumsuzlukları göz ardı edebileceğini söylemektedir ki, son yıllarda bu tür anıtsal nitelikteki kültürel mirasın, kamusal değerinden çok ekonomik değeri ön plana çıkartılarak mülkiyetlerinin devri hatta satışı bile gündeme getirilmiştir (Kiper b, 2004).

Örneğin yakın dönemde bazı endüstri alanları “kentsel dönüşüm projeleri” olarak adlandırılan ihaleler yoluyla özelleştirilerek yeniden işlevlendirilmek istenmektedir. Ancak bu tür projelerin doğru programlanmadığı takdirde koruma amacını yitirmiş, sadece rant değeri büyük alanların kullanıldığı projeler olma ihtimali yüksektir. Bu bağlamda günümüzde endüstriyel alanlara yönelik yapılması gündemde olan iki mega-proje dikkatleri çekmektedir. Bunlardan birisi Haliç Tersaneler Bölgesi, diğeri de Haydarpaşa Garı ve Liman Çevresi.

Tez kapsamında ayrıntılı bir şekilde incelenecek olan Haliç Tersaneler Bölgesi’nden önce Haydarpaşa Garı ve Liman Çevresi’ne kısaca değinmek gerekirse; 2004 ile 2015 yılları arasında geçen sürede Haydarpaşa adına kısa aralıklarla geliştirilen yeni projeler ve yaratılan gündemlerle bu endüstriyel alan yıpratılmaya çalışılmıştır.

İstanbul’un simgesel değerlerinden biri ve kent içi ulaşımın önemli bir unsuru olan ve Anadolu’nun batıya açılan kapısı konumuyla toplumsal belleğimizde çok özel bir yer edinmiş olan Haydarpaşa Garı bu geçen süre zarfında otel, avm, müze, kültür ve sanat merkezi gibi çeşitli işlevlerle anılmıştır. Son olarak Ulaştırma Bakanı tarafından yapılan açıklamada yapının otel olmayacağı dile getirilmişse de, hangi işlevle kullanılacağı henüz netleştirilememiştir.

Bu bağlamda Haydarpaşa Garı ve Liman Çevresi de şu an belirsiz bir dönemden geçmekte, kapalı kapılar ardında bu alan için dönüşüm projeleri hazırlanmakta ve en önemlisi de kent belleğinde unutulmaz yeri olan bu alan her geçen gün tüketime açılmaya bir adım daha yaklaşmaktadır. Çünkü bu ihaleleri alanlar, ayrıntılı belgeleme yapmaz, yeni işlevi yapıya uygun hale getirmek yerine, yapıları işleve uydurmaya çalışırsa, donanım ve işletim sistemi bileşenleri açıkça görünür biçimde sergilemez, uzman desteği aramaz, aynı zamanda toplumun ilgili kesimleriyle şeffaf bir şekilde paylaşılmazsa ve yapıların mimari-teknik niteliklerini göz ardı ederse, söz konusu yapıların tarihi-teknolojik-mimari değerinin yok olma ihtimali yüksektir.

Özetle, Türkiye’de koruma yaklaşımlarına engel teşkil eden ve “tüketim toplumu” dinamiklerinin endüstriyel miras alanları üzerindeki hakimiyetini arttıran unsurlar aşağıdaki gibi sıralanabilir:

1. Endüstri arkeolojisi disiplininin henüz yeterince gelişmemiş olması,
2. Endüstri mirası kavramına ilişkin sorunların devam etmesi,
3. Toplumun büyük bir kesimi tarafından bu tür yapıların estetik ve ekonomik değerlerinin tarihsel ve anısal değerlerinin önünde tutulması (Tağmat, 2003),
4. Kent merkezlerinin soylulaşması sonucunda endüstri yapıların çevresinde mantarlanan spekülasyon gelişimlerin çevrelerinde oluşturduğu dönüşüme ilişkin baskı
5. Sanayileşme sürecini deneyimlememiş olan Türkiye’deki genel bakışın bu tür yapıları, tarihlerinin ve kimliklerinin bir parçası olarak görmeye başlamaması (Alpan, 2012).

5.6 BÖLÜM SONUCU

Bu bölümde Türkiye özelindeki inceleme; daha önceki bölümlerde ele alınan Avrupa’daki endüstriyel alanlara yaklaşımdaki uygulamaların, ele alınma biçimlerinin ve dolayısıyla da sonuçlarının Türkiye ile farklılıklarını görmeyi sağlamıştır.

Osmanlı Devleti’nde sanayileşme girişimlerinin en yoğun yaşandığı yer, başkent İstanbul ve yakın çevresi olmuştur. İstanbul’daki endüstri alanlarının yer seçimini etkileyen faktörler de, her dönemde farklı dinamiklere göre önem dereceleri de değişen çeşitli faktörler doğrultusunda (doğal kaynaklara yakınlık, ulaşım, hammadde, işgücü) değişmiş ve buna bağlı olarak kent mekanında sanayinin mekansal örüntüsü de farklılaşmıştır.

Endüstri arkeolojisi ve endüstri mirası kavramlarının, Türkiye’de gündeme gelişi ise 1990’lı yılların başında olmuştur. Bu dönemde, doğrudan “endüstri mirası” ya da “endüstri arkeolojisi” terimleri dile getirilmeden de olsa, eski endüstri yapılarına ilişkin koruma yaklaşımları şekillenmeye başlamış; daha sonra endüstri mirası çatısı altında toplanacak koruma bilinci, yaklaşık eşzamanlı olarak ortaya çıkan bu yaklaşımlardan beslenmiştir. Ancak Avrupa’daki koruma bilinci Türkiye’de henüz yerleşememiştir ki, bu bağlamda endüstri yapıları adına bir belgeleme çalışması dahi yapılmamıştır. Bu nedenle de terk edilen fabrikalar ihmal ve bilinçsiz onarımlarla her geçen gün daha fazla tahrip olmaktadır. İstanbul’da 19. yüzyılda sayısı 256’yı bulan ve bugün (2007) 43’e düşen endüstri yapılarından 16’sı, eğitim, müze ve kültür-sanat etkinliklerine hizmet etmesi yönünde dönüştürülen yeniden işlevlendirme uygulamalarıdır.

Tüm bu gelişmeler devam ederken aynı zamanda 1980 sonrası tüm dünyada hakim olmaya başlayan küreselleşme ve neoliberal ekonomi politikaları sonucu kent mekanının “tüketim toplumu” dinamikleriyle yeniden şekillenmeye başladığı bir süreçte Türkiye’de kent ve mimarlık alanlarında da önemli yansımalar olmuştur. İstanbul artık küresel ağda yerini almaya çalışan, gelişmekte olan bir dünya kentidir. Kentin bu noktada öne çıkan özelliği, taşıdığı kültürel ve tarihi mirasın değeridir ve endüstriyel miras alanları da bu anlamda potansiyel alanlar olarak kent mekanında öne çıkmaktadır.

Ancak bu süreçte İstanbul bir yandan küreselleşme etkileri, bir yandan da kentsel koruma ile ilgili sorunlar yaşamaya başlamıştır. Dolayısıyla “tüketim toplumu” dinamikleri ve bunun kent mekanına yansıyan izdüşümleri İstanbul’daki tarihi endüstriyel alanlarda;

- Değişen kullanıcı profili,
- Metalaşan kent arazisi,
- Kent aktörlerinin prestijlerini arttırmak amacıyla önceliklerini tarihi değerler dışında “tüketim odaklı” stratejilere kaydırması,
- Değişen kent imajı gibi olumsuz etkiler yaratmaktadır.

Bu durum her ne kadar dünya genelinde baskın bir güç olan küreselleşme sürecinin yansımaları olsa da, bu olumsuzlukların oluşmasında Türkiye’nin koruma bilincini henüz yerleştirememiş olması ve endüstri mirasını diğer kültür miraslarından geride görmesi de önemli bir faktördür.

Örneğin bu bağlamda, Haliç ve Boğaz'ın iki yakası veya Marmara kıyısı gibi, kentin önemli bölgelerinde konumlanan ve işlevini yitiren sanayi yapılarının yeniden işlevlendirme çalışmalarında, genel bir yöntem belirlemeden gelişigüzel kararlarla hareket edilmekte ve rant değerlerinin ön plana çıktığı gözlemlenmektedir.

Tüm bu uygulama örnekleri ışığında yine de endüstri mirası kavramının Türkiye için henüz yeni olduğu ve uygulama olanaklarının da sınırlı sayıda olduğu gerçektir. Bu nedenle, endüstri mirasına ilişkin kuramsal bilginin pratikten önde gitmesi yadırganmaması gereken bir durum olarak düşünülebilir. Bu aşamada yapılması gereken endüstri mirasını korumanın dünyadaki kurumlaşmasına bakarak, öncelikle endüstri mirası örneklerini tespit etmek, bunların bir envanterini çıkartmak, daha sonra, bu varlıkların korunması ve yeniden işlevlendirilerek kullanılması yönünde, yapma bilgi ve becerisini ortaya çıkarabilecek alternatifler geliştirmek olduğu öne sürülebilir.

Eğer şu anki uygulamalar gibi bütün bunlar yapılmadan gelişigüzel kararlarla uygulamaya girilirse, Türkiye endüstri mirası adına kayıplarına devam edecek, yeniden işlevlendirilen endüstri mirasları da koruma amacına ulaşmadan hatta koruma adı altında “tüketim toplumu” dinamiklerinin etkisinde sermayenin yeni odakları olmaya devam edecektir.

6. ÇALIŞMA ALANI: HALIÇ KIYI BÖLGESİ'NDEKİ ENDÜSTRİYEL ALANLARIN DÖNÜŞÜMÜ

Haliç kıyı yerleşimi, tarihi süreç içinde birçok işlevi ve sosyal yapıyı kendi içinde barındıran, kendine özgü bir gelişme göstermiştir. Haliç'in kentle ilişkisi sonucunda Haliç kıyılarında bir takım işlevler ortaya çıkmıştır. Bu işlevler 19. yüzyıla kadar gelişmiş, Haliç yaşamına yeni unsurlar eklenmiştir. 19. yüzyıldan itibaren kentin su ile olan ilişkisi, farklı bir gelişme göstermiştir. Sanayileşme ve modern bir anlayışla yapılan kent planları, kıyıdaki işlevlerin değişimine sebep olmuştur.

Haliç yerleşiminde özellikle 19. yüzyıldan itibaren endüstriyel tesislerin sayısı artmış, üretim çeşitliliği başlamıştır. Bu dönemde endüstrileşme hareketleri ile Haliç, fiziksel ve sosyal açıdan dönüşüme uğramış ve zaman içerisinde sahip olduğu kimliğini hızla kaybetmeye başlamıştır. 19. yüzyıl boyunca saray mensuplarının köşkleri, yalıları ve bahçeleri terk edilmiş, buralara fabrikalar, atölyeler yapılmıştır. Endüstriyel tesislerin denetimsiz ve plansız büyümeleri sonucu yerleşik halkın yaşamları etkilenmiş ve prestij konut alanları Haliç'ten Beyoğlu, Boğaziçi ve Kadıköy'e kaymıştır (Kılıç ve Yenen, 2001).

Görüldüğü üzere verilen kararlar, bölgeyi tümüyle değiştirmiş ve bir mesire, kültür aksı olan Haliç'in tüm özelliğini yitirmesine neden olmuştur. 1950'lerde su kıyılarının çeşitli kollardaki sanayiye dönüşmesi, bu bölgeyi bir sanayi alanı haline getirmiştir. Sanayileşme bağlamında ele alındığında ise, Haliç kıyıları sağladığı ekonomik katkı ile ön plana çıkmaktadır. Sanayi öncesinde ticaret açısından büyük önem taşıyan kıyı (liman) kentleri, sanayileşme sürecinde daha çok önem kazanarak daha büyük alanlara yayılmışlardır. Bununla birlikte Haliç kıyı alanları, önemli bir ulaşım odağına yakın olma, potansiyel işgücünün üretim alanına yakın olması gibi nedenlerle sanayinin yer seçimi konusunda önemli avantajlar sağlamışlardır.

Ancak zamanla Haliç'te yoğunlaşan sanayi alanlarına bağlı olarak Haliç ve çevresinde gecekondu ve plansız yapılaşma ile birlikte tarihi alanlar çöküntü mekanlarına dönüşmeye başlamış ve Haliç çeşitli sanayi kuruluşlarının bıraktığı atıklar ile kirlenmeye başlamıştır. Bu kapsamda da faaliyetlerine 20. yüzyılın ortalarına kadar devam eden sanayi tesislerinin çoğu, 1980'lerde çevreyi kirletmeleri nedeni ile yıktırılmıştır. Yıkımlar sırasında nitelikleri ve belgeleme işlemleri yapılmadan çok sayıda yapı yok edilmiştir. Haliç'in kuzey kıyısında yer alan Haliç

Tersaneleri, Lengerhane, Silahtarağa Elektrik Fabrikası; güney kıyısında yer alan Cıbalı Tütün Fabrikası, Feshane-i Amire gibi yapılar günümüze ulaşan sanayi tesislerinden bazılarıdır. Söz konusu fabrikaların bir kısmı özgün işlevini devam ettirmekte, bir kısmı yeniden işlevlendirilmiş, bir kısmı da terk edilmiş durumdadır.

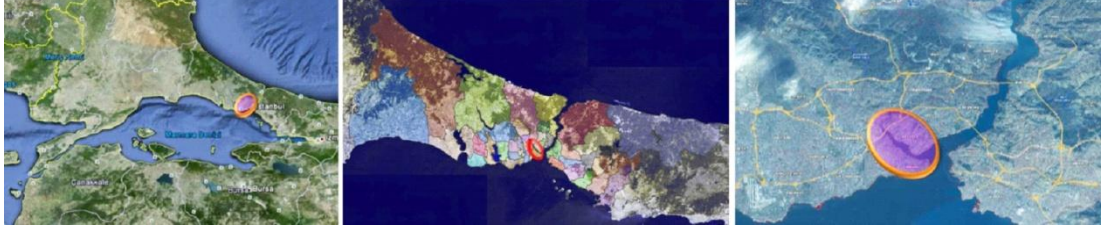
Bu bağlamda Haliç geçmişten bu yana birçok dönüşüm geçirmiş, kimi zaman bunda etkili olan topografya, coğrafi konum gibi doğal sebepler iken, kimi zaman da döneminin önemli isimleri tarafından tasarlanan planlamalar Haliç'in geleceğinde etkili olmuştur. Bu durum da doğal olarak zaman içerisinde Haliç'in mekansal örüntüsüne yansımıştır. 1980'den sonra ise Haliç bambaşka bir döngüye girmiş, bambaşka dinamiklerden beslenmeye başlamıştır. Aslında bu durum Haliç özelinde değil, dünya genelindeki bir değişim ve dönüşümün Haliç'e yansımış halidir denilebilir. Haliç bir yandan ayakta kalan az sayıda endüstri mirasına sahip çıkmaya çalışmakta, bir yandan da 80'lerden sonra ortaya çıkan neoliberal kentleşme politikaları ve bunun doğrultusunda tüketim eksenli mekansal kurgular için İstanbul genelinde dikkat çeken alanlardan birisi olduğu için, tüm bunlarla diyalog halinde bir gelişim sürdürmeye çalışmaktadır.

Bu nedenle tez çalışmasının bu bölümünde Haliç tarihsel gelişimi iki dönemde ele alınarak (1980 öncesi ve sonrası olmak üzere), en son günümüz dinamikleriyle Haliç'in geldiği durum incelenmeye çalışılacak ve gündemde olan dönüşüm projeleri, - *1990'lı yıllardan başlayarak Haliç adına ayakta kalmayı başaramamış endüstri mirasının noktasal müdahalelerle dönüştürüldüğü örnekler ve Haliç kıyı bölgesindeki önemli endüstriyel alanlardan birisi olan Haliç Tersaneler Bölgesi'nde yapılması planlanan mega-proje "Haliçport" - bu kapsamda değerlendirilecek ve bu dönüşümlerin "tüketim toplumu" dinamikleri etkisinde kent mekanındaki mekansal izdüşümlerine değinilecektir.*

6.1 HALİÇ KIYI BÖLGESİ VE KENT İÇİNDEKİ TARİHSEL GELİŞİMİ

İstanbul'u, dünyadaki diğer kıyı kentlerinden ayıran en önemli şey, içinden geçen deniz ve ona açılan körfezin etrafında kentleşmesidir. İstanbul'da her şeyin başlangıcı, bu körfezde, Haliç'te yaşanmıştır. Haliç, kent belleğinin tutunduğu yerdir. Yüzyıllar boyunca bu coğrafyada yerleşen uygarlıklar, Haliç'in doğal yapısının gücünden yararlanmıştır. Haliç, eşsiz bir korunaklı liman, güvenliği yüksek stratejik bir konum, gemiler için derinliği yeterli ve durgun bir su, Boğaz'a, Marmara

Denizi'ne ve Akdeniz'e açılabilmek demektir. Bu nedenle Haliç en eski dönemlerden beri gemi üretiminin ve ticaret limanının konumlandığı bir deniz üssü olarak işlevlendirilmiş, kültürel yapısında ve kent imajında bu özellikler vurgulanmıştır (Köksal, 2013).



Şekil 6.1: Üst Ölçekten Haliç Kıyılarına Bakış (Google Earth)

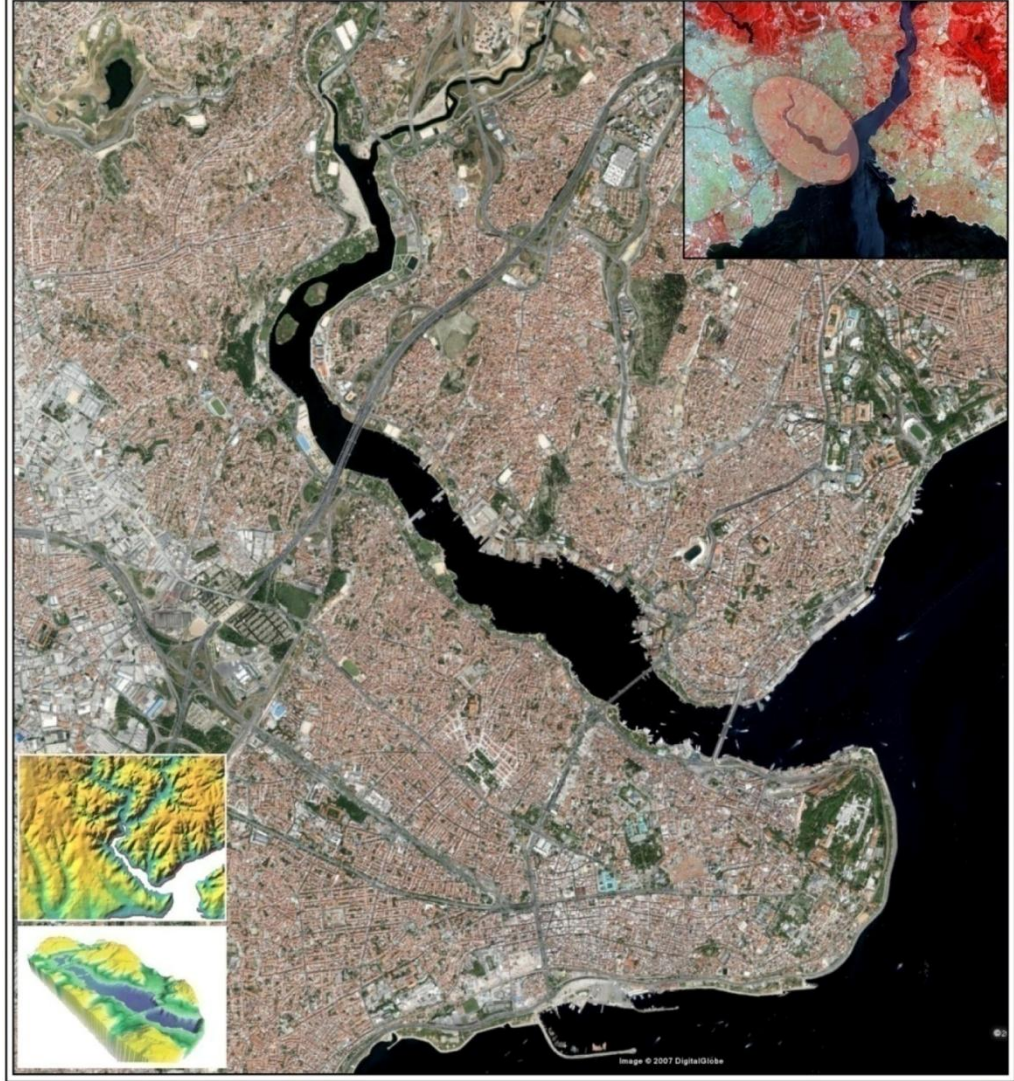
Öte yandan İstanbul tarihinde ve fiziksel yapısında özel yeri olan bir kent parçası olan Haliç; İstanbul üst kimliği içinde özgün, doğal ve beşeri çevresi ve onlara bağlı olarak oluşmuş çevre verileri ile çok zengin kimlik elemanlarına sahiptir. “Tarihi Yarımada ile Beyoğlu (Pera) yakasını birbirinden ayıran Haliç, Boğaz’ın güneyinden batısına doğru uzanan boynuz şeklindeki yapısıyla “Golden Horn” olarak bilinir ve İstanbul’un kültür turizminin temel taşlarından biridir.” (İstanbul Ansiklopedisi, 1994).

Haliç Yerleşimi günümüzden yaklaşık 7000 yıl önce Kağıthane ve Alibeyköy Dereleri’nin birleştiği bölgelerin İstanbul Boğazı’nın suları ile bütünleşmesi neticesinde oluşmuş tabii bir liman bölgesidir. Toplam uzunluğu 7,5 km.’ye yakın olan Haliç, Kağıthane’den kuzeydoğu-güneybatı yönünde uzanarak Sarayburnu-Tophane kıyılarına ulaşmaktadır (Eroğlu ve diğ., 2003).

Haliç’in oluşumunda fiziksel yapısının etkisi büyüktür. Haliç’in topografik yapısını; kıyı şeridi, tepeler ve sırtlar, yamaçlar ve teraslar oluşturmaktadır. Haliç’in fiziksel yapısının en belirgin ve özellikle biçimleniş ve silüet açısından en önemli öğeleri tepeleridir (Önem ve Kılıçarslan, 2005).

Ayrıca birçok dönemin izlerini taşıyan Haliç, coğrafi konumu, korunaklı bir liman oluşuyla ve Galata ile Tarihi Yarımada gibi iki önemli tarihi merkezi birbirine bağlayan konumunun getirdiği stratejik önemiyle; İstanbul’un mekansal, sosyal ve ekonomik değişimi içinde Bizans’tan bugüne dek her dönemde yönetimlerin ilgi odağı ve cazibe merkezi olmuştur.

Haliç, UNESCO Dünya Miras Listesi'nde yer alan İstanbul'un tarihi alanları ile organik bir bağ içerisinde. Bu nedenle de sözü edilen dünya miras alanının “üstün evrensel değeri” nin korunması için Haliç bölgesi hassas bir konumdadır (Erkan, 2013). Haliç Yerleşimi'nin günümüzde çekilen hava fotoğrafı Şekil 6.2 'de yer almaktadır.



Şekil 6.2: Günümüzde Haliç hava fotoğrafı (Google Earth).

Tarihsel süreç içinde Haliç'in değişim ve dönüşümünde, 18. yüzyıl öncesinde bölgenin doğal yapısı nedeni ile liman fonksiyonuna uygun oluşu, mekanın bu yönde gelişmesine ve ticaretin bu noktada aktif hale gelmesine yardımcı olmuştur. 18. yüzyılda kent kimliğini etkileyen en önemli gelişim, Boğaziçi ve Haliç'in kent merkezi ile bütünleşmesi olmuştur. 19. yüzyıl sonlarına doğru geleneksel toplum yapısı, sanayi devrimi ile ortaya çıkan dinamizmden büyük ölçüde etkilenmiştir. İstanbul'un ekonomik yönetiminin Tarihi Yarımada'da olduğu bu dönemde

ekonomik girişimlerin mekansal olarak etkileşimi Haliç'te de görülmüş ve sanayi devriminin etkileri günümüze kadar taşınmıştır. Haliç'in konumu itibariyle doğal bir liman olması ve kentin yönetim birimlerine yakınlığı, bölgenin sanayide gelişmesine olanak tanımıştır. (MSGSÜ, 2006-07).

Sanayinin gelişimi dışında Haliç'in tarihine bakıldığında ise üç dönem görülmektedir; Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemleri (Çizelge 6.1). Haliç Bizans döneminde denizcilik merkezidir. Osmanlı döneminde şehrin Fatih Sultan Mehmet'e tesliminden sonra gayrimüslimler Haliç boyunca Fener ve Balat bölgesinde yaşamaya başlamışlardır. Bu bağlamda Haliç çevresinde çok zengin bir kültürel ve tarihi dokunun izlerine rastlanır. Çoğu günümüze kadar ulaşan bu eserler, Haliç çevresinde görülen tarihi ve kültürel mirasın da kanıtlarıdır. Cumhuriyet döneminde ise batılılaşma faaliyetleri ile birlikte Haliç'in geçmişteki görkemli yaşamının değişimi yaklaşmaktadır. Özellikle 1940'larda Henri Prost tarafından hazırlanan planlarla Haliç kıyıları sanayiye açılınca doğal ve kültürel yaşam büyük tahribata uğramış ve bölge sanayi atıklarıyla yok olmaya başlamıştır.

Çizelge 6.1: Haliç'in tarihsel süreç içinde kimlik oluşumu (Önem, Kılıçarslan, 2005)

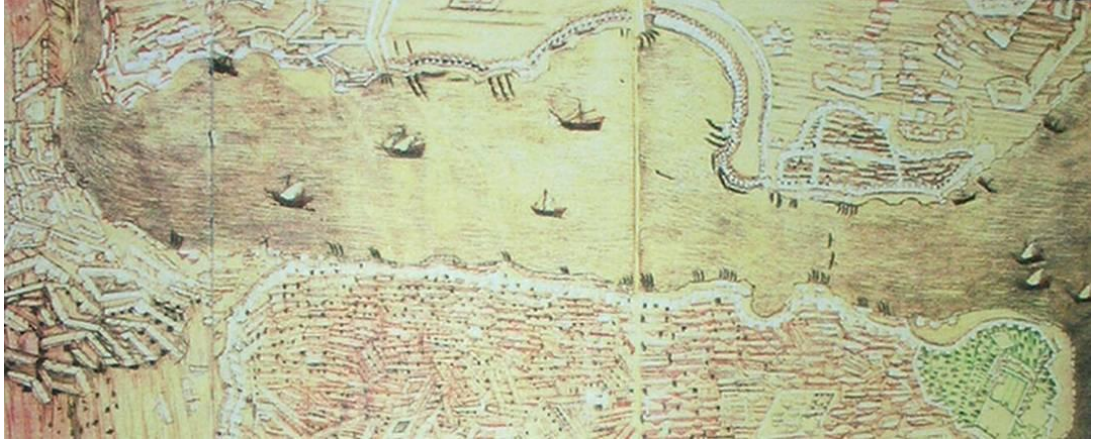
Bizans Dönemi	Osmanlı Dönemi	Cumhuriyet Dönemi
Doğa Doğal Bir Liman Surlar Yerleşim Bölgesi Kilise ve Sinagoglar	Camiler Silüet Etkisi Sadabad-Mesire Alanı Farklı Kültür Grupları	Sanayi Gecekondular Kirlilik Kentleşme

Görüldüğü üzere Haliç, tarihsel süreci içerisinde birçok medeniyeti ve kültürü beraberinde barındırmasına rağmen yakın geçmiş analiz edildiğinde maalesef yapılan tüm değişimler, özellikle bölgenin sanayiye açılması gibi değişimler bölgenin dokusunu ciddi oranda etkilemiştir. Bu nedenle Haliç'te sanayinin gelişmesi 8 Mayıs 1984 yılında sona erdirilmiştir. Bu tarihten itibaren "Haliç ve Çevresini Kurtarma Projesi" ile birlikte bölge sanayiye kapatılmıştır. Fabrikalar şehir dışına, şehir içindeki yakın yerlere veya şehrin çevresine taşınmak zorunda kalmışlardır (Us ve Kariptaş, 2009). Bu olay Haliç özelinde önemli bir tarihsel eşiktir.

Bu doğrultuda 1980 sonrası Haliç'te yeni bir kimlik kazanımı ve bu bağlamda da mekansal dönüşümler başlamıştır. Bu bakımdan Haliç'in geçmişten günümüze tarihsel gelişimini iki döneme ayırmak mümkündür; 80 öncesi ve 80 sonrası mekansal dönüşüm süreci.

6.1.1 1980 Öncesi Haliç Kent Mekanında Dönüşüm Süreci

İlkçağ başlarında Haliç çevresi tamamen yerleşime açık bir alan olmamakla birlikte, bazı koylarının liman olarak kullanıldığı ve 4. yüzyılda bu kıyı şeridinde gemi tezgahları, tamir ve kalafat yerleri bulunduğu bilinmektedir. 6. yüzyılda Haliç, Akdeniz ve yakın doğunun en önemli ve hareketli ticaret merkezi haline gelmiştir (Eyice, 2001).



Şekil 6.3: 1521 Haliç- Piri Reis (Kayra, 1990; Elhan, 2009)

Osmanlı Dönemi'nde deniz tesisleri Galata surlarının dibindeki Azapkapı dışından Haliç'in yukarılarına doğru genişlemiştir. Haliç'in kuzey kıyısında Galata'dan Hasköy'e kadar sıralanan denizcilik tesisleri Osmanlı donanmasının ikmal, bakım ve bir ölçüde de yapım merkezi olmuştur. Devlet donanma tesislerinin Bizans döneminde genellikle Haliç'in boş olan yukarı kıyısında imkan sağlanmasına karşılık, ticaret merkezleriyle sivil gemicilik Haliç'in güney kıyısında gelişmiştir. Kuzey kıyıda gelişen denizcilikle ilgili kuruluşlardan biri de Sanayi Müzesi'ne dönüştürülen Lengerhane'dir (Eyice, 2001).

Osmanlı dönemine gelindiğinde Haliç'in kuzey kıyısında Galata ve Hasköy arasında bulunan denizcilik tesisleri, Osmanlı donanmasının ikmal, bakım ve yapım merkezi olmuştur. Bu dönemde liman, ticaret bölgesi, ticaret ve savaş gemilerinin demirleme yeri olan Haliç, aynı zamanda, özellikle üst kesimlerinde, şehir halkının açık hava, yeşil alan ihtiyacını da karşılayan bir bölge niteliğindedir. Kağıthane deresinin

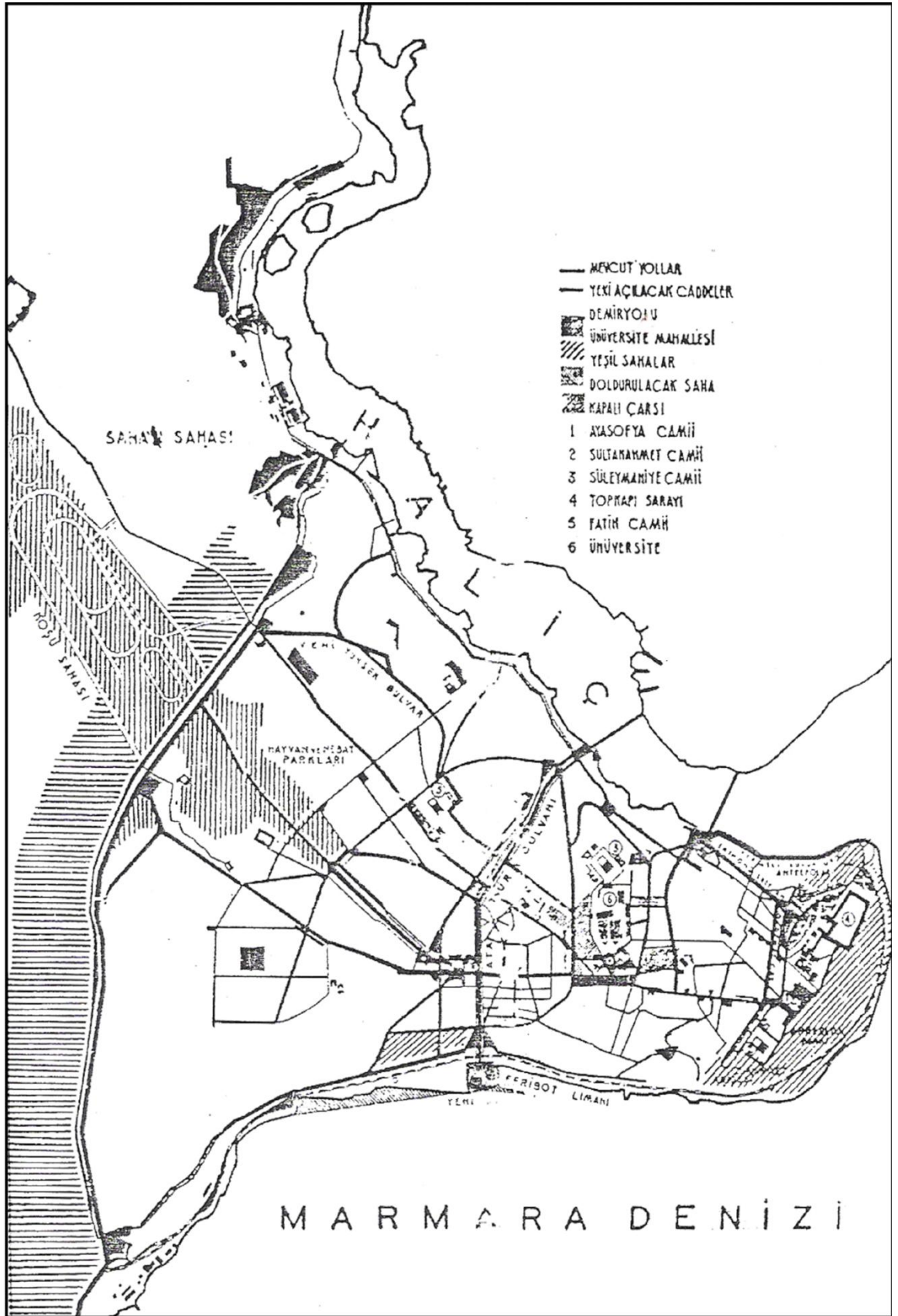
uzantısında ve Alibeyköy deresi kıyılarında birçok köşk, saray, yalı ve koru bulunmaktadır. Kağıthane deresinde Sadabad eğlenceleri yapılmaktadır. Kısacası, Haliç'in aşağı bölümü ticaret ve gemicilik merkezi, yukarı kesimleri ise sayfiye yeri (yazlık ev) olmuştur (Eyice, 2001).

Cumhuriyet döneminde ise batılılaşma faaliyetleri ile birlikte Haliç'in geçmişteki görkemli yaşamı değişmeye başlamıştır. 19. yüzyılın sonuna gelindiğinde ise hem sanayileşme ve reform kararları, hem de kentsel mekanları modernleştirme çabaları Haliç'in kentsel dokusunu değiştirmiştir. Daha önceleri sayfiye bölgesi olarak işlevlendirilen Haliç kıyıları yapısal olarak değişime uğramış, zamanla endüstri tesislerinin kurulmasıyla kıyılar endüstriyel bir alana dönüşmüştür (Eyice, 2001).

İlber Ortaylı (1977) “19. yy sonu ve 20. yy başındaki Haliç fotoğraflarına baktığınızda, minarelerle yarışan fabrika bacaları görürsünüz” diyerek, Haliç'in 19. yy ikinci yarısından itibaren bir sanayi bölgesi haline geldiğini ve İstanbul'da ciddi bir sanayi birikiminin olduğunu belirtmiştir.

Böylece endüstrileşme hareketleri ile Haliç fiziksel ve sosyal açıdan dönüşüme uğramış ve zaman içerisinde sahip olduğu kimliğini hızla kaybetmeye başlamıştır. 19.yy boyunca saray mensuplarının köşkleri, yalıları ve bahçeler terk edilmiş, buralara fabrikalar, atölyeler yapılmıştır. Endüstriyel tesislerin denetimsiz ve plansız büyümeleri sonucu yerleşik halkın yaşamları etkilenmiş ve prestij konut alanları Haliç'ten Beyoğlu, Boğaziçi ve Kadıköy'e kaymıştır (Eyice, 2001).

Özellikle 1940'larda Henri Prost tarafından hazırlanan planlarla Haliç kıyıları sanayiye açılınca doğal ve kültürel yaşam büyük tahribata uğramış ve bölge sanayi atıklarıyla yok olmaya başlamıştır. Prost planı, Haliç'teki sanayinin geliştirilmesi ve kontrolsüz gelişen yapılaşmayı kontrol etmek için yapılmıştır. Plan ile sanayinin Haliç'te toplanmasına karar verilmiştir. Önceki dönemlerde başlamış olan Atatürk Köprüsü'nün tamamlanmasıyla Haliç'in Suriçi ve Beyoğlu bağlantısının güçlenmesi sağlanmıştır (Köseoglu, 2010), (Şekil 6.4).



Şekil 6.4: Henri Prost Planı, (Duranay, Gürsel, Ural, 1972; Elhan, 2009)

Prost planının önemli diğ er kararı ise, İstanbul’un silüetini koruyabilmek için getirmiş olduğı, denizden 40 m yükseklikte ve daha yüksek alanlara 9,5 metreyi geçmeyen en çok 3 katlı binaların yapılabileceğı ilkesidir. Prost, bu bakış açısıyla burada yapı yüksekliğini sınırlamış ve kent silüetinin yataylığı günümüze kadar bu sayede korunabilmiştir. Prost, eski mahallelerin korunmasına fazla ilgi duymamış, fakat tarihsel silüetin bozulmaması için Marmara ve Haliç yamaçlarını konut alanı olarak belirlemiştir (Kuban, 1996).

Ancak planın olumlu yanlarına karşı yine de Prost planı ile Haliç’in mekansal gelişimini etkileyen en önemli kararlar, kuşkusuz sanayiye yönelik kararlar olmuştur. Çünkü Haliç kıyısında konumlanan endüstri alanları zamanla Haliç’in adının kirlilikle anılan bir bölge olmasına neden olmuştur. Haliç adına bir diğ er plan “1949 yılında Prof. Gerhard Kessler” tarafından getirilen önerilerden oluşmaktadır. Kessler’in önerileri arasında Haliç tersanelerinin Tuzla-Pendik arasına taşınması da yer almaktadır.

Haliç adına önemli bir diğ er kırılma noktası, 1950’li yıllarda çok partili hayata geçiş ile birlikte özellikle İstanbul’un ulaşımı ile önerilerin getirildiğı “Menderes Operasyonları” dır. 1950’lerde Menderes Operasyonları ile Haliç’in iki yakasındaki ulaşım kara yolu ağırlıklı olarak ç öz lmeye çalışılmış, yeni yollar, bulvarlar ve kavşaklarla bu oluşum desteklenmeye çalışılmıştır. Dolayısıyla bu oluşum ile modern bir kentin kurulmak istendiğı, bu arada da geleneksel yapının göz ardı edildiğı ve yıkıldığı gör lmektedir. Ayrıca 1950’lerdeki hızlı kentleşme ve beraberinde getirdiğı hızlanan sanayileşme hareketleri büyük göç dalgaları ile İstanbul’u etkilemiş ve bu durum Haliç’in dokusunu bozmaya devam etmiştir. İlk göç dalgasıyla gelenler, Haliç çevresiyle sur dışındaki sanayi kuruluşlarının çevresine yerleşmişler ve böylece sanayi yapılarının çevresi gecekondu mahalleleri ile dolmaya başlamıştır. Bunun önemli nedeni bölgenin temel ihtiyaçlarının, sorunlarının devletin ve kullanıcıların ortak katılımıyla değil, tamamen iktidarların inisiyatifi ile belirlenmesidir (Yerliyurt, 2008).

Menderes Operasyonları’nın çok eleştiri alması üzerine İstanbul nazım planı için, 1958 yılında İller Bankası ve İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü’nce yapılan ayrıntı çalışmaları ile İstanbul çevresini de içeren “Prof. Luigi Piccinato” nun önerisi gündeme gelmiştir.

Piccinato planının Haliç’le ilgili önerileri şöyledir: Haliç kıyılarında sanayinin temizlenmesi, Haliç’e üçüncü köprü, Haliç ve Boğaziçi sahillerine ana arterler açılmasının önlenmesi, kıyılardaki yolların gezi yolu olarak düzenlenmesidir. Bu bağlamda 20.yüzyılın ikinci yarısına kadar Haliç yerleşiminin gelişimi hakkında dünyanın önemli şehircilik uzmanları bazı öneriler ve planlar geliştirmişlerdir. 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 önlenememiştir (Us ve Kariptaş, 2009). Hatta bu durum silüete de yansımış, Cumhuriyet döneminde şehrin Haliç’ten silüetinde, odak yapılar yerine çok sayıda iş merkezleri, birbirinin benzeri betonarme apartmanlar, gecekondular silüette yerlerini almışlardır.

1970’lerle beraber ise Haliç’teki sanayinin desantralizasyonu gündeme gelmiştir. 1975 sonrası kalkınma planları ile sanayinin planlı desantralizasyonu ile birlikte kıyıların potansiyelinden yararlanmak amacı ile kıyı yerleşmelerinde turizmin özendirilmesi öne çıkarılmıştır. 1980 sonrasında gerçekleşen düzenleme çalışmaları ile Haliç’teki sanayinin desantralizasyonu sağlanmış, kıyı alanları; kamusal açık alan ve park alanları olarak düzenlenmiştir.

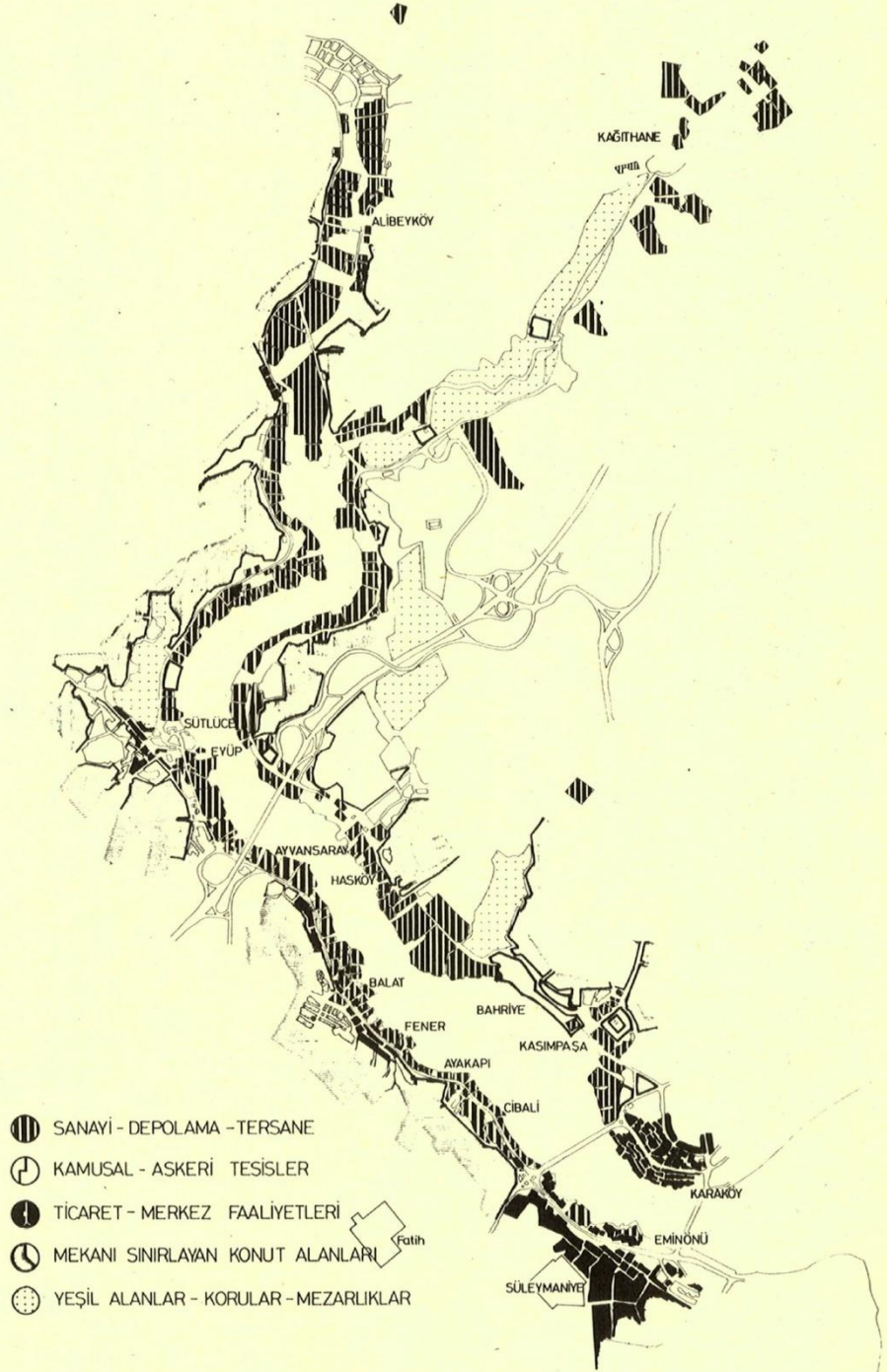
Özetle; 80 öncesi döneme kadar Haliç adına yapılan tüm planlar bütüncül olarak değerlendirildiğinde, Prost planı ile başlayan süreçle birlikte sanayi Haliç’te toplanmaya başlamıştır. Sonrasında da bu durum, bölgeyi tümüyle değiştirmiş, Haliç bölgesinde o zamana kadar oluşmuş gayrimüslim yerleşmeleri ve sayfiye işlevi yok olmuş, bu bölgeler yerlerini sanayiye ve sanayi çalışanlarına bırakmış ve bir mesire, kültür aksı olan Haliç’in tüm özelliğini yitirmesine neden olmuştur (Şekil 6.5).

Böylece Haliç çeşitli sanayi kuruluşlarının bıraktığı atıklar ile kirlenmeye başlamış, bu endüstriyel tesisler Haliç’in ekolojik dengesini bozmuş, bu tehditleri ortadan kaldıracak hiçbir önlemin alınmaması nedeniyle 1980 sonrası dönemde Haliç’te yıkım süreci başlamıştır.

HALIÇ KIYI KESİMİ

MEVCUT ARAZI KULLANIŞ PLANI

0 250 500 750 1000



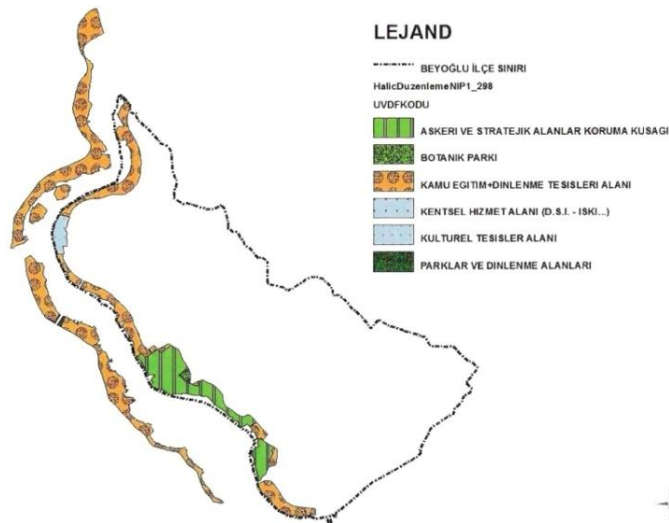
Şekil 6.5: 1980 Öncesi Haliç Kıyısı Kesiminde Mevcut Arazi Kullanış Planı (Mimarlık/78/4 Sayı: 157)

6.1.2 1980 Sonrası Haliç Kent Mekanında Dönüşüm Süreci

1980 sonrası dönem Türkiye’de her alanda köklü değişimlerin yaşandığı bir dönemdir. Ekonomi anlamında serbest piyasa ekonomisine geçiş, devletin enerji, ulaşım gibi altyapı yatırımlarına yönelmesi, yabancı sermayeyi teşvik etmesi gibi gelişmeler hayatın her alanını etkilemiştir. Haliç bölgesi de bu değişimden etkilenmiş ve bu dönemde gerçekleştirilen müdahaleler Haliç’in kent mekanında önemli etkiler yaratmıştır.

1980 sonrasında Haliç’te yapılan düzenlemeler, Haliç’teki sanayinin desantralizasyonuna ve Haliç kıyısını yeşillendirmeye yönelik çalışmalar olmuştur. Ancak Haliç kıyılarının yeşillendirilmesi sınırlı bir alanda kalmış, tarihi dokunun korunmasına katkıda bulunmamış, hatta yıkımlar sırasında bazı tarihi yapıların yitirilmesine sebep olmuştur. Bu tür imar çalışmaları sonucu Haliç kıyısının arkasında oluşan yoğun betonarme, çok katlı ve kimliksiz binalardan oluşan doku ve özellikle tepelerde oluşan gecekondu, önlenemez duruma gelmiştir. Ayrıca 1980’li yıllar Bedrettin Dalan’ın Büyükşehir Belediye Başkanı olduğu dönem ve sanayi tesislerinin kirlilik yarattığı gerekçesiyle, Haliç’te yıkımların gerçekleşmeye başladığı dönemdir.

1980 sonrası süreçte Haliç’te uygulanan planlara bakıldığında ise “1985 Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı” dikkat çekmektedir. Bu planlama doğrultusunda Haliç kıyılarında sanayinin kaldırılarak bu alanların kamuya açılması ve yeşil alan olarak düzenlenmesi öngörülmüştür (Şekil 6.6).



Şekil 6.6: Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı (IMP, Kasım 2007)

1985 yılı Haliç adına mekansal anlamda önemli dönüşümlerin yaşandığı yıllardan birisidir. 1985 yılında Bedrettin Dalan'ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olmasıyla başlayan, Haliç ve çevresini de derinden etkileyen sanayi ile birlikte merkezi iş alanının (MİA) desantralizasyonu sürecinde gerçekleşen yıkımlar, önemli tartışmalara yol açmıştır. Bu operasyonların bir plana dayandırılmaması ve Haliç'in kimliği ile özdeşleşen bazı binaların yıkılması en çok tartışılan konular olmuştur. Sanayinin desantralizasyonu ile başlayan süreç ile özellikle kentin çeperinde yer alan nitelikli tarımsal alanlar, orman alanları ve giderek su havzaları da olumsuz biçimde etkilenirken, altyapıdan yoksun, nitelsiz, kaçak konut alanları ve çalışma alanlarını içeren yerleşmeler de hızla gelişmeye başlamıştır (Kılıç ve Yenen, 2001).

Bu olumsuz gelişmelerin en önemli nedenlerinden biri, 30 yıl öncesinde Menderes Operasyonu sırasında düşülen yanlışın tekrarlanmasıdır. Bu uygulama sırasında ortaya çıkan olumsuzlukların nedeni, üst ölçekte İstanbul Metropoliten alanıyla ilişkilerin kurulduğu, mülkiyet, uygulama, mevzuat yönünden hazırlıkların yapıldığı, yöre sakinlerinin katılımının sağlandığı bütünsel bir planlama yaklaşımının olmamasıdır (Haliç Kıyıları Master Plan Raporu, 2001).

Bu dönemin en temel amacı, sanayinin ve ona bağlı kirletici tüm unsurların Haliç'ten çıkarılması ve fiziksel açıdan çöküntü süreci içine girmiş olan yapıların yıkılarak bölgenin temizlenmesi, böylece Haliç'in yeşil bir kuşakla çevrili temiz bir koya dönüştürülmesiydi. Ancak bu operasyonlarla Haliç bir yönü ile kirlilikten ve kaçak yapılardan kurtulmuş; ama diğer yönü ile kentin tarihi, belleği olan ve belli bir mimari karaktere sahip hal binası, fener evleri ve benzeri pek çok bina yıkılarak tarihsel ve kültürel süreklilik kesintiye uğramıştır (Elhan, 2009).



Şekil 6.7: Haliç Kıyılarında 80 Sonrası Alınan Kararların Kent Mekanına Yansımaları

Kaynak: Transformation Of The Goldenhorn & Its Surroundings

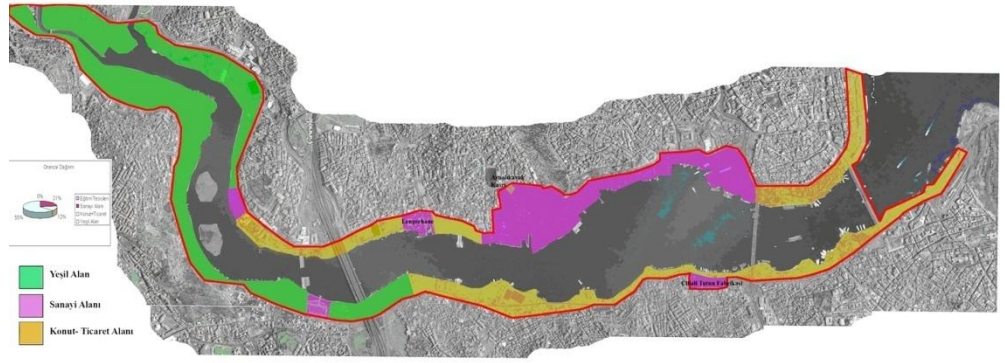
Haliç'i temizleme adı altında gerçekleştirilen müdahaleler ile; 4000'in üzerinde yapı istismak edilmiş, 696 fabrika ve 2020 işyeri yıkılmış, işyerleri şehir dışındaki yeni merkezlere nakledilmiştir. Dönemin eleştirilmesinin altında yatan sebep de; yerel yönetimin demokratik süreçlerine uymayan, merkezi kararlarla oluşturulan operasyonlar ile bölge'nin tarihsel süreçte sahip olduğu ve artık kimliğiyle özdeşleşmiş olan kültürel miras ögesi yapıların da yıkımlarla yok olup gitmiş olmasıdır (Köseoğlu, 2010). Bunun nedeni de Haliç'teki endüstriyi desantralize etmeye karar verdiğinde Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan'ın, tarihi binaları yıkmak ve yerlerine yeşil alan yapmak dışında bildiği bir yöntem olmamasıdır. Bunun sonucunda da binlerce yıldır doğal bir liman olarak kente hayat veren Haliç bir anda tanımsız bir rekreasyon alanına dönüşmüştür (Şekil 6.8).



Şekil 6.8: Tanımsız Yeşil Alanlar

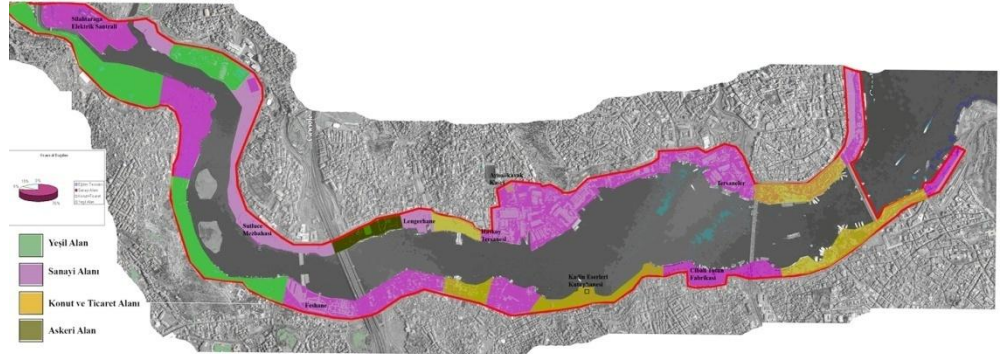
Kaynak: Transformation Of The Goldenhorn & Its Surroundings

Tüm bu gelişmeler ışığında Osmanlı dönemi 15.yy. dan - günümüze (2015) kadar olan süreçte Haliç kıyılarındaki mekansal dönüşümlerin kent mekanına yansıması değerlendirildiğinde mevcut arazi kullanımlarındaki değişiklikler Şekil 6.9'daki gibi özetlenebilir.



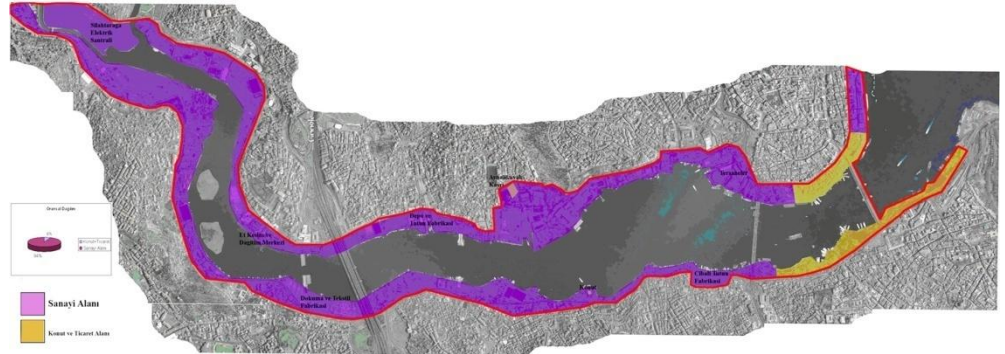
OSMANLI DÖNEMİ (15.-18.Y.Y.)

Osmanlı Dönemi (15.-18.y.y.) Haliç kıyıları kullanımı



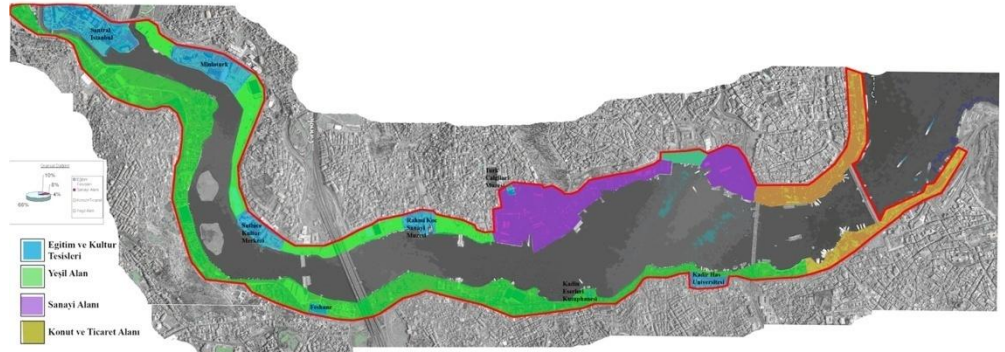
OSMANLI DÖNEMİ (18.Y.Y. Sonu-1923)

Osmanlı Dönemi (18.y.y. sonu -1923) Haliç kıyıları kullanımı



CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1980)

Cumhuriyet Dönemi (1923-1980) Haliç kıyıları kullanımı



1980-2015 YILLARI ARASI DÖNEM

Cumhuriyet Dönemi (1980-2015) Haliç kıyıları kullanımı

Şekil 6.9: Tarihsel süreç içerisinde Haliç kıyıları arazi kullanım paftası (Gören, B., 2011. Kıyı Alanlarının ve Kıyı Alanlarındaki Endüstri Alanlarının Kültür ve Eğitim Odaklı Dönüşümü: Haliç Kıyı Alanı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ FBE, s: 129-132, İstanbul.)

Arazi kullanım paftalarında da görüldüğü üzere, Haliç'i sanayiden arındırma çalışmalarının, Haliç kıyısı kullanım desenine önemli etkileri olmuştur. 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 ve kent içindeki merkezi konumuyla; Haliç'in adı yeni ve büyük ölçekli projelerle anılmaya başlamıştır (Köseoğlu, 2010).

Bu bağlamda 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. Uygulamalar tamamlandığında İstanbul'un coğrafyasında ve toplumsal tarihinde önemli yeri olan Haliç'in İstanbul'un kültür turizmine hizmet edecek en önemli bölgelerden biri olacağı öngörülmektedir. Çünkü Haliç'in tarihten günümüze taşınan ve güçlendirilerek korunmaya çalışılan en önemli imajı ve kimliği kültür mekanı olmasıdır.

Ancak Haliç kimliğinin, kent bütünü içindeki rolünün tarihsel süreç içinde değiştiği görülmektedir. Eskiden bir mesire, kültür aksı olan Haliç sahip olduğu tarihi ve estetik değerler açısından çok şey kaybetmiştir. Bu nedenle de kaybettiği kimliği kazandırmak adına bazı çalışmalar yapılmaya başlanmıştır.

Haliç, 1990'lardan sonra İstanbul metropolitan kentinin bir dünya kenti ve sonrasında da Avrupa kültür başkenti olma yolundaki çabasında stratejik anlamda en çok öne çıkan mekanlarından biri haline gelmiştir. İstanbul'un gelişimini yönlendirecek kararları içeren 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı da tüm bu gelişimleri destekleyen, kültür endüstrileri vizyonu ve kavramlarının devamını öngören kararlar getirmektedir. Bu projeler arasında; Haliç'teki yıkımlardan kurtulan "**Feshane, Silahtarağa, Sötlüce Mezbahası, Cibali Tütün Fabrikası, Lengerhane ve Hasköy Tersanesi**" gibi 1990'dan sonra tek tek ele alınan endüstriyel miras alanları bulunmaktadır.

6.2 1990 SONRASI HALIÇ YERLEŞİMİNDEKİ İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ ENDÜSTRİYEL MİRAS ALANLARINDA NOKTASAL YENİDEN İŞLEVLENDİRME PROJELERİ

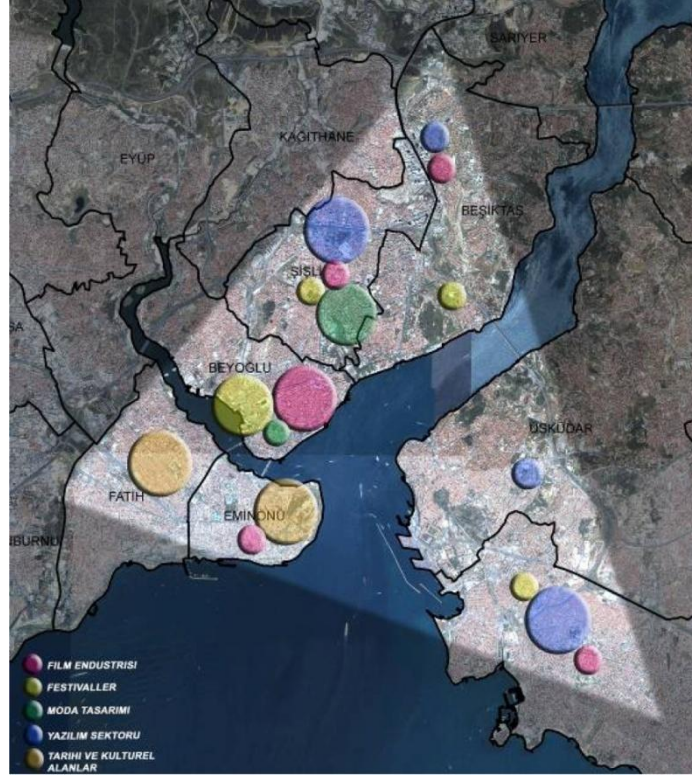
1990 sonrası küresel dinamiklerin etkisi altında, kent yönetimlerinin, dünya kentleri içinde bir yer edinmek ve kente yeni bir imaj kazandırmak için kendine yeni kentsel mekanlar yaratması sürecinde Haliç, sahip olduğu tarihsel kimlik ve gelişme potansiyelleri nedeni ile bir çok projenin hedefi haline gelmiştir.

Haliç için “kültür koyu” üst kimliğini tanımlayan İstanbul Büyükşehir Belediyesi, bu bölgeyi kültür ve sanat vadisi olarak tanımlayarak Haliç’in bütünüyle korunması ve geçmişteki kimliğini yeniden kazanması için eski sanayi yapılarının kongre ve kültür merkezi amaçlı dönüşüm projelerinin üretilmesinde önemli bir rol üstlenmektedir. 2009 yılı 1/100.000 ölçekli “Çevre Düzeni Planı” da bu bağlamda yine getirdiği kararlarla Haliç’in bir kültür koyu ve kültür endüstrilerine hizmet eden bir alan olması konusundaki kararı destekler kararlar üretmiştir.

1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu’nda “kültür endüstrilerinin mekansal eğilimleri” bölümünde İstanbul’da kendiliğinden oluşan bir *kültür üçgeninden* bahsedilmektedir. Kültür üçgeni, kentin çekirdeğindeki Eminönü, Beyoğlu, Beşiktaş, Şişli ve Kadıköy ilçelerini kapsayan geniş bir alanı ifade etmektedir (Şekil 6.10). Bu bağlamda Haliç kıyı bölgesi de bu kültür üçgeninin bir ayağını oluşturma potansiyeline sahip bir alandır.

Plan’a göre tarihi ve kültürel değerlerin yoğun olarak yer aldığı ve turizm potansiyelinin yüksek olduğu, Tarihi Yarımada, Haliç, Beyoğlu, Kadıköy, Üsküdar bölgesi için “kültür odaklı turizm alanı” kararı verilmiştir. İstanbul’un küresel düzlemde tanınırlığını ve çekiciliğini arttırmak açısından kültürel mirasın sürdürülebilir bir biçimde değerlendirilmesi için;

- Tarihsel mirasın bakım ve onarımının yaygınlaştırılması, restorasyon projelerinin desteklenmesi,
- Endüstri mirası yapıların kültürel amaçlı kullanımının desteklenmesi, bu bağlamda Haliç’in kültür aksı olarak değerlendirilmesi,
- Tematik müzelerin kurulması,
- Tematik kültür gezi güzergahlarının oluşturulması,
- İstanbul’un tarihsel geçmişinin tanıtılması ve markalaştırılması öngörülmektedir (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu)

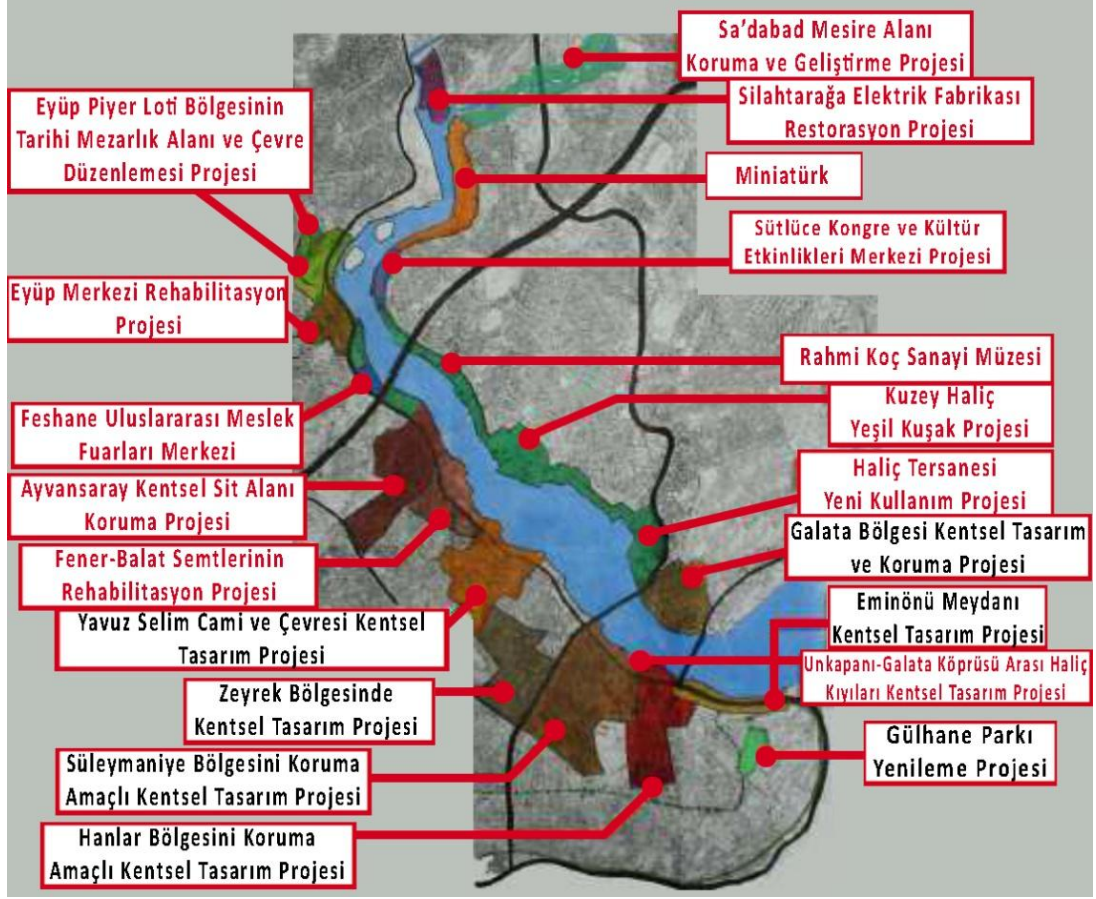


Şekil 6.10: İstanbul'da Kültür Üçgeni (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu)

1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Tarihi Yarımada ve Beyoğlu'ndaki kültür turizmini desteklemek üzere, bu alanlarla bütünleşecek şekilde İstanbul'un önemli bir kimliği olan Haliç bölgesinin tarihi kültürel dokusu, peyzajı ve silüetinin korunması ve "Haliç Kültür Aksı" olarak ön plana çıkartılması öngörülmüştür.

Bu kapsamda; kentin yeşil aksı olarak tanımlanan Haliç kıyısı boyunca yaya ve yeşil alan sürekliliğinin sağlanması ve kıyı kullanımı olarak kamuya açık park ve rekreasyon alanları, müzeler, kongre alanları oluşturulması amaçlanmıştır. Böylece Haliç'in 'kültür aksı' haline getirilmesiyle, Haliç İstanbul'un kültür turizmine hizmet edebilecek en önemli bölgelerinden birisi olacaktır.

Zaten 2001 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Haliç kıyı alanı için hazırlanan projeler, bir bütün olarak İstanbul kentinin üst ölçek vizyon ve hedefleri ile entegrasyonu, daha alt ölçekte de Haliç'in kültür havzası olma vizyonu ile uygunluğu bağlamında ele alınmıştır. Bu bağlamda Haliç'in bir kültür adasına dönüşümü, bölgede yaşanan kentsel yenileme süreci ve bunu izleyen endüstri yapılarının fonksiyonel dönüşüm süreci incelendiğinde, kültür eksenli olarak yeniden ele alınmaya başlayan belli başlı projeler öne çıkmaktadır (Şekil 6.11).



Şekil 6.11: 2001 yılında Haliç Kıyı Alanı İçin Hazırlanan Projeler (Hazırlayan: Duygu Çoban)

Ayrıca proje kapsamında Haliç Master Plan Raporu'nda “*Endüstri Arkeolojisi Nesnesi*” olarak nitelendirilip yeniden işlevlendirilmesi önerilen endüstriyel miras yapıları da bulunmaktadır. Bu bağlamda da endüstri mirası olarak nitelendirilen alanlar için noktasal olarak üretilen projelerden;

- Silahtarağa Elektrik Fabrikası Restorasyon Projeleri,
- Sötlüce Kongre ve Kültür Merkezi,
- Rahmi M. Koç Sanayi Müzesi,
- Feshane Uluslararası Fuar ve Kongre Merkezi,
- Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası,

çalışma kapsamında incelenecektir (Şekil 6.12).



Şekil 6.12: 1990 Sonrası Haliç Yerleşimi'ndeki İşlevini Yitirmiş Endüstriyel Miras Alanlarında Noktasal Dönüşüm Projeleri (Hazırlayan: Duygu Çoban)

- **Silahtarağa Elektrik Fabrikası – Santralİstanbul**

Haliç'teki dönüşüm projelerinden bir diğeri Kağıthane ve Alibeyköy derelerinin birleştiği noktada yer alan Silahtarağa Elektrik Santrali'nin dönüşüm projesidir. Osmanlı Devleti'nin kent ölçekli ilk elektrik santrali olan Silahtarağa Elektrik Santrali 1914-1952 yılları arasında İstanbul'a elektrik sağlamıştır. Yıllar içerisinde üretim kapasitesi azalan santralde 1983 yılında elektrik üretimine son verilmiştir. Boşaltılan tesis 20 yıl boyunca atıl durumda kalmış 2004 yılında Bilgi Üniversitesi'ne tahsis edilmiştir. Santral İstanbul adıyla kültür, sanat ve eğitim amaçlı olarak yeniden işlevlendirilen kompleks 2007 yılından beri ulusal ve uluslararası etkinliklere ev sahipliği yapmaktadır.

- **Sütlüce Mezbahası - Sütlüce Kongre ve Kültür Merkezi**

Bir diğeri dönüşüm projesi ise Sütlüce Kültür ve Sanat Merkezi projesidir. Sütlüce Mezbahası'nın bulunduğu alan içindeki mezbahalar yıkılmış, yerine aynı yapısal karakterde başka bir kompleks inşa edilmiştir. Merkez 1923 yılında inşa edilen Sütlüce Mezbahası'nın arazisinde yer almaktadır. Mezbaha 1998 yılında tamamen yıkılmış ve yerine Sütlüce Kültür ve Sanat Merkezi yapılmıştır. Amaç Sütlüce Mezbahası'nı içinde sinema, tiyatro, konser, kongre ve sergi gibi salonların bir arada bulunduğu Avrupa'nın en büyük kültür ve sanat merkezi haline dönüştürmektir. 19 Ocak 2008 Cumartesi günü kapılarını ziyaretçilerine açmıştır.

- **Lengerhane Binası ve Hasköy Tersanesi - Rahmi Koç Sanayi Müzesi**

Haliç bölgesindeki dönüşümü tamamlanan önemli endüstriyel yapılardan biri de Hasköy semtindeki Lengerhane'dir. Lengerhane 1991 yılında Rahmi Koç Vakfı tarafından satın alınmış ve 1994 yılında dönüşümü tamamlanarak Rahmi Koç Sanayi Müzesi olarak hizmete açılmıştır. 1996 yılında Lengerhane'nin karşısında atıl halde bulunan Hasköy Tersanesi de alınarak restore edilmiş ve 2001 yılında sanayi müzesinin devamı olarak işlevlendirilmiştir. Böylece biri lenger yapımı diğeri gemi yapımı için tasarlanmış olan iki endüstri yapısı bir sanayi müzesi olarak yeniden değerlendirilmiştir.

- **Feshane - Feshane Uluslararası Fuar ve Kongre Merkezi**

Osmanlı ordusunun fes ve kıyafet gereksinimlerini karşılamak amacıyla hizmet vermiş olan Feshane'nin dönüşümü tamamlanan bir diğer projedir. En eski tekstil fabrikalarımızdan biri olan Feshane 1986 yılında Haliç Çevre Düzenleme Çalışmaları kapsamında boşaltılmış fabrika büyük dokuma salonu dışında yıkılmıştır. 1992 yılında bir süre çağdaş el sanatları müzesi olarak kullanılan yapı su alarak kullanılamaz hale gelmiştir. 1998 yılında restorasyon çalışmalarına başlanmış, 2000 yılında çeşitli kültür ve eğlence etkinliklerinin düzenlendiği Feshane Festival Sarayı adıyla hizmete açılmıştır.

- **Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası - Kadir Has Üniversitesi**

Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası'nın üniversite kampüsüne dönüşümü projesi, uygulaması tamamlanan projelerden biridir. 1884 yılında kurulmuş olan Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası Tekel Genel Müdürlüğü'ne bağlı Maltepe Sigara Fabrikası'nın ileri üretim teknolojisi ile hizmete girmesi sonucunda işlevini yitirmiş, 1995 yılında tamamen boşaltılmış ve 1997 yılında eğitim kurumu olarak değerlendirilmek üzere, yap-işlet-devret modeli ile Kadir Has Üniversitesi'ne verilmiştir. Kadir Has Üniversitesi restore edilen bu endüstri yapısında 30 Ocak 2002 tarihinde resmi olarak eğitime başlamıştır.

Yeniden İşlevlendirme Projelerinin “Bütüncül Planlama Anlayışı” Çerçevesinde Değerlendirilmesi:

İncelemeler sonunda Haliç'in dönüşümünü hedefleyen bütün bu projeler, bölgeyi gelecekte kıyı boyunca yan yana dizilen kültür yapıları ve kültür alanlarıyla tarif ediyor gibi görünmektedir. Ancak endüstri mirasını oluşturan yapı ve alanların tarihsel, kentsel ve mekansal etkileşimleri ve taşıdıkları referanslar tartışmasız kapsamlı bir mekansal okumayı gerekli kılmaktadır. Planlama eyleminin de ilkesel doğası gereği kentsel mekana getirilecek her yeni işlev ve kullanımı çevresel etkileşime ilişkin analiz süreçlerini de kapsayan bir yaklaşımla ele alınmalıdır.

Bu bağlamda daha önce beşinci bölümde ele alınan “kapsamlı ve bütüncül planlama yaklaşımı”, Haliç kıyılarındaki işlevini yitirmiş endüstriyel miras alanlarının değerlendirilmesinde en uygun yöntem olarak belirlenerek, bu yapılar

Planlama kriterleri bağlamında;

- Kentin stratejisi ile entegrasyonu,
- Kent ekonomisine hizmeti,
- Kent turizmini geliştirici etkisi,
- Sürece katılımın sağlanması,
- Kentin açık yeşil alanıyla ilişkisi,
- Kentin ulaşım sistemleriyle ilişkisi,
- Karma kullanım.

Tasarım kriterleri bağlamında ise;

- Bütünlük ilkesi,
- Koruma ilkesi,
- Kamusal alan kullanımı,
- Yerleşimin sosyal ve kültürel yapısına etkisi,
- Kent belleğine etkisi,
- Silüet etkisi,
- Kentsel morfolojiye etkisi

gibi belirlenen kriterlerle ele alınarak, hazırlanan çizelgelerle (6.2-6.11) değerlendirilmiştir. Tüm bu değerlendirmelerle Haliç kıyı bölgesi (Haliç Tersaneler Bölgesi dışında), kentsel ölçekte bir endüstriyel alan olarak bütüncül bir anlayışla ele alınmak istenmektedir.

Öte yandan tüm bu yapılar bütüncül planlama yaklaşımı ile değerlendirilirken, bu yapıların koruma bağlamında aslına sadık kalınarak korunmaya çalışılmalarına rağmen; bölgeler arasındaki eşitsizliklerin bu kadar okunaklı olduğu İstanbul’da, bir anlamda alt kesimden insanların yaşadığı mekanların ortasında, bu kadar büyük çapta projelerin yapılmış olmasının da küresel süreçlerin bir sonucu olduğu unutulmamalıdır. Bu nedenle erk olarak görülen “tüketim toplumu” dinamikleriyle kurulan ilişkide bu noktasal müdahalelerin nasıl bir tavır sergiledikleri de merak edilmektedir. Böylece incelenen Avrupa’daki dönüşüm projelerinde öne çıkan kavramlar, Haliç’teki dönüşüm projelerine yansıtılarak, hem bu uygulamaların bütüncül planlama anlayışı çerçevesinde ne kadar başarılı olup/olamadıkları, hem de “tüketim toplumu” dinamiklerinin bu dönüşüm uygulamaları üzerindeki etkisi araştırılmak istenmektedir.

Çizelge 6-2: Silahtarağa Elektrik Fabrikası'nın Santralİstanbul'a Dönüşümünün "Planlama Kriterlerine" Göre Değerlendirilmesi

A.PLANLAMA KRİTERLERİ		SANTRALİSTANBUL
1.Kent'in Stratejisi İle Entegrasyonu	Haliç yerleşiminin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından "Kültür Vadisi" haline getirilmesi planlanmaktadır. Bu alanın sahip olduğu kültür ve eğitim fonksiyonu da bu stratejiyi desteklemektedir.	2.Kent Ekonomisine Hizmeti Sosyal ve kültürel aktivitelerin düzenlenmesi uluslar arası katılımcıları alana çekecektir. Ancak yeni istihdam alanları yaratılmamıştır.
3.Kent Turizmini Geliştirici Etkisi	Yapı gerek müze özelliği ile gerekse mimarisi nedeniyle turizmde cazibe noktası teşkil etmektedir.	4.Sürece Katılımın Sağlanması Uluslararası çapta üne sahip bir grup mimar ve akademisyenin ortak çalışması olarak ortaya çıkan projede mimarlar, yalnızca projeyi tasarlamakla kalmamış, aynı zamanda projeyi mimarlık medyasında ve popüler medyada yayınlamış, atölye çalışmaları organize ederek, uluslararası bağlantılar sağlayarak ve öğrencileri projenin oluşum sürecine dahil edecek dersler açarak projenin daha fazla tanınmasını sağlamışlardır. Ancak yerel halkın proje sürecine katılımı sağlanmamıştır.
5.Kent'in Açık Yeşil Alanıyla İlişkisi	Santralİstanbul kampüsü, müze, kütüphane ve sergi fonksiyonları arasında mevcut yeşil dokusunu kısmen korumuş ancak kent içindeki diğer açık yeşil alanlarla bağlantısı öngörülmemiştir.	6.Kent'in Ulaşım Sistemleriyle İlişkisi Proje alanı kendi içinde işlevlendirilerek çözümlenmeye çalışılmış, ancak Haliç boyunca buraya ulaşımı kolaylaştıracak alternatif ulaşım sistemleri düşünülmemiştir.
7.Karma Kullanım	Proje kültür ve eğitim fonksiyonlarıyla yeniden işlevlendirilmiştir. Haliç'in tümünü kapsayan bir projede gerçekleştirilecek karma kullanım stratejisinde bu fonksiyonlarla Santral, Haliç'in odak noktalarından birini teşkil edecektir.	SONUÇ 1.KRİTER: + 2.KRİTER: +/- 3.KRİTER: + 4.KRİTER: +/- 5.KRİTER: - 6.KRİTER: +/- 7.KRİTER: +

Çizelge 6.3: Silahtarağa Elektrik Fabrikası'nın Santralİstanbul'a Dönüşümünün "Tasarım Kriterlerine" Göre Değerlendirilmesi

B.TASARIM KRİTERLERİ		SANTRALİSTANBUL
1.Bütünlük İlkesi	Haliç yerleşimindeki tüm işlevini yitirmiş endüstriyel alanlar ile ilgili bugüne kadar yapılmış kapsamlı bir proje bulunmamaktadır.	2.Koruma İlkesi Tarihi endüstri yapıları restore edilmiş, müze, kütüphane, sergi alanları gibi fonksiyonlara yer verilmiştir, ancak döneminin izlerini taşıyan birçok yapının da yıkıldığı bilinmektedir.
3. Kamusal Alan Kullanımı	Silahtarağa Elektrik Santrali, üniversite kampüsünün yanı sıra enerji müzesi ve çağdaş sanatlar müzesi olarak yeniden işlevlendirilerek kamunun kullanımına kazandırılmıştır.	4.Yerleşimin Sosyal ve Kültürel Yapısına Etkisi İşlevsiz ve atıl bir bölgeyi eğitim ve kültür alanında dönüştürerek bölgenin bilinen olumsuz imajı yıkılmaya çalışılmıştır. Ancak faaliyet gösterdiği dönemin sosyal ve kültürel yapısının izleri tamamen silinerek yeni bir kültürel ortam yaratılmaya çalışılmıştır.
5. Kent Belleğine Etkisi	Alandaki yapılar bütünü korunmuş, çağdaş tasarımlarla belli ek düzenlemeler yapılmıştır. Fakat bunlar alanda eski dokuyu ve izlerini silecek nitelikte değil, daha çok bu eski dokuya saygılı ve onunla uyumlu şekilde tasarlanmıştır. Bu sayede alandaki fiziki yapı ve mimari doku oldukça olumlu görünüm sergilemekte ve yapının ve aynı zamanda alanın eski bir sanayi tesisi olduğu bilgisini görsel olarak sunmaktadır. Bu anlamda, sanayi mirası olan bu alanın, kentsel kimlik ve bellekte yaşaması sağlanabilmiştir.	7. Kentsel Morfolojiye Etkisi Haliç kıyılarında kentsel morfolojinin en önemli biçimlendirici faktörleri olan endüstri yapılarından Silahtarağa Fabrikası, kentsel morfolojide odak noktası olma özelliğini hala sürdürmektedir.
6. Silüet Etkisi	Eski elektrik fabrikasının mimarisi ve yapılan eklerle Haliç bölgesinin silüetinde önemli bir noktayı teşkil etmektedir.	SONUÇ 1.KRİTER: - 2.KRİTER: +/- 3.KRİTER: + 4.KRİTER: - 5.KRİTER: + 6.KRİTER: + 7.KRİTER: +

Çizelge 6.4: Sütluce Mezbahası'nın Sütluce Kongre ve Kültür Merkezi'ne Dönüşümünün "Planlama Kriterlerine" Göre Değerlendirilmesi

A. PLANLAMA KRİTERLERİ		S Ü T L Ü C E M E Z B A H A S I	
1. Kentin Stratejisi İle Entegrasyonu	Haliç yerleşiminin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından "Kültür Vadisi" haline getirilmesi planlanmaktadır. Bu alanın sahip olduğu kültür ve sanat fonksiyonu da bu stratejiyi desteklemektedir.	2. Kent Ekonomisine Hizmeti	Sosyal ve kültürel aktivitelerin düzenlenmesi uluslararası katılımcıları alana çekecektir. Ancak yeni istihdam alanları yaratılmamıştır.
3. Kent Turizmini Geliştirici Etkisi	Dönüşüm sonucunda kültür ve sanat fonksiyonlarını birlikte barındıran endüstri yapıları, halka açık kullanımları ve mimarileri ile görülebilecek tarihi endüstriyel eser kapsamında turizmde cazibe noktası teşkil etmektedir.	4. Sürece Katılımın Sağlanması	Karar alma ve uygulama sürecinde yerel halkın görüşlerine başvurulmamış, ihale yoluyla Avrupa'nın en büyük kültür ve sanat merkezi haline dönüştürülmek istenmiştir.
5. Kentin Açık Yeşil Alanıyla İlişkisi	Mevcut arazi kullanım planına göre sahil bandı dışındaki açık yeşil alan sistemiyle ilişkisi zayıftır.	7. Karma Kullanım	Proje kültür ve sanat fonksiyonları ile yeniden işlevlendirilmiştir. Haliç'in tümünü kapsayan bir projede gerçekleştirilecek karma kullanım stratejisinde bu fonksiyonları ile Sütluce Mezbahası, Haliç'in odak noktalarından birini teşkil edecektir.
6. Kentin Ulaşım Sistemleriyle İlişkisi	Ana ulaşım aksları özellikle Haliç Köprüsü ve Haliç sahil yolu ile doğrudan ilişkilidir.	SONUÇ	
		1. KRİTER: + 2. KRİTER: +/- 3. KRİTER: + 4. KRİTER: - 5. KRİTER: - 6. KRİTER: + 7. KRİTER: +	

Çizelge 6.5: Sütluce Mezbahası'nın Sütluce Kongre ve Kültür Merkezi'ne Dönüşümünün "Tasarım Kriterlerine" Göre Değerlendirilmesi

B.TASARIM KRİTERLERİ		SÜTLÜCE MEZBAHASI
1.Bütünlük İlkesi Haliç yerleşimindeki tüm işlevini yitirmiş endüstriyel alanlar ile ilgili bugüne kadar yapılmış kapsamlı bir proje bulunmamaktadır.	2.Koruma İlkesi Sütlüce Mezbahası tamamen yıkılarak replikası tekrar yapılmıştır. Kuşkusuz, bu tarihi yapıya dair bir koruma kaygısı vardır; ancak bu kaygı, endüstri mirası ya da endüstri arkeolojisi ile ilişkilendirilmeden önce, “Haliç’in silüetinin ve kültürel tabakalarının korunması” gibi daha genel koruma nedenleriyle ilişkilendirilmiştir.	4.Yerleşimin Sosyal ve Kültürel Yapısına Etkisi Kültür ve sanat fonksiyonu ile sosyal ve kültürel açıdan yerleşimi olumlu yönde etkilediğini söylemek mümkündür.
3. Kamusal Alan Kullanımı Sütlüce Mezbahası içerisinde eğlence ve kültür tesisi olması nedeniyle alan içinde kamusal alan potansiyeli bulunmaktadır.	5. Kent Belleğine Etkisi Kentsel ölçekte gerek kütle olarak boyutlarıyla, gerekse de farklı mimari karakteristiği ile öne çıkan bir yapıdır. Bu özelliklerinin yanı sıra sembolik olarak belirgin olan kulelerinin de sürdürüldüğü ve bu anlamda yapının yeniden inşası sonrasında eski öğelerini koruduğu söylenebilir. Bu durum, gerek Haliç silüetinde, gerekse de kentsel kimlikte olumlu katkılar sağlamaktadır.	
6. Silüet Etkisi Yıkılıp aynı şekilde yeniden inşa edilen yapı mimarisi ile Haliç bölgesinin silüetinde önemli bir noktayı teşkil etmektedir.	7. Kentsel Morfolojiye Etkisi Haliç kıyılarında kentsel morfolojinin biçimlendirici bir faktörü olan endüstri yapılarından Sütlüce Mezbahası kentsel morfolojide odak noktası olma özelliğini hala sürdürmektedir.	
SÜTLÜCE KONGRE VE KÜLTÜR MERKEZİ		
SONUÇ 1.KRİTER: - 2.KRİTER: +/- 3.KRİTER: + 4.KRİTER: + 5.KRİTER: + 6.KRİTER: + 7.KRİTER: +		

Çizelge 6.6: Hasköy Tersanesi ve Lengerhane Binası'nın Rahmi Koç Sanayi Müzesi'ne Dönüşümünün "Planlama Kriterlerine" Göre Değerlendirilmesi

A. PLANLAMA KRİTERLERİ	
1. Kentin Stratejisi İle Entegrasyonu Haliç yerleşiminin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından "Kültür Vadisi" haline getirilmesi planlanmaktadır. Bu alanın sahip olduğu müze fonksiyonu da bu stratejiyi desteklemektedir.	RAHMI KOÇ SANAYİ MÜZESİ 2. Kent Ekonomisine Hizmeti Temel fonksiyonu sanayi müzesi olması nedeniyle bünyesinde yarattığı istihdam olanağı ile ekonomiye az da olsa katkısı vardır. Ayrıca turist çekim potansiyeliyle kentin ekonomisine katkısı olduğunu söylemek mümkündür. Kültür ve sanat fonksiyonu ile de sosyal ve kültürel açıdan yerleşimi olumlu yönde etkilemiştir.
3. Kent Turizmini Geliştirici Etkisi Gerek müze özelliği ile gerekse mimarisi nedeniyle turizmde cazibe noktası teşkil etmektedir.	LENGERHANE 4. Sürece Katılımın Sağlanması Karar alma ve uygulama sürecinde yerel halkın görüşüne başvurulmamış, 1991 yılında Rahmi Koç Vakfı tarafından satın alınarak sanayi müzesine dönüştürülmüştür.
HASKÖY TERSANESİ 5. Kentin Açık Yeşil Alanıyla İlişkisi Mevcut arazi kullanımı planına göre sahil yolu yeşil alanları dışında kentin açık yeşil alan sistemiyle ilişkisi zayıftır.	6. Kentin Ulaşım Sistemleriyle İlişkisi Ana ulaşım aksları özellikle Haliç Köprüsü ve Haliç sahil yolu ile doğrudan ilişkilidir.
7. Karma Kullanım Proje müze olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Haliç'in tümünü kapsayan bir projede gerçekleştirilecek karma kullanım stratejisinde müze fonksiyonuna sahip odak noktalarından birini teşkil edecektir.	LENGERHANE SONUÇ 1. KRİTER: + 2. KRİTER: + 3. KRİTER: + 4. KRİTER: - 5. KRİTER: - 6. KRİTER: + 7. KRİTER: +

Çizelge 6.7: Hasköy Tersanesi ve Lengerhane Binası'nın Rahmi Koç Sanayi Müzesi'ne Dönüşümünün "Tasarım Kriterlerine" Göre Değerlendirilmesi

B. TASARIM KRİTERLERİ	
1. Bütünlük İlkesi Haliç yerleşimindeki tüm işlevini yitirmiş endüstriyel alanlar ile ilgili bugüne kadar yapılmış kapsamlı bir proje bulunmamaktadır.	RAHMI KOÇ SANAYİ MÜZESİ 2. Koruma İlkesi Şu anda ikinci sınıf tarihi eser kapsamında olan Lengerhane binası restore edilerek yeniden işlevlendirilmiştir. Terane binaları ve tarihi kızak da aslına sadık kalarak restore edilmiş ve müze olarak hizmete açılmıştır.
LENGERHANE 3. Kamusal Alan Kullanımı Devlet ve belediyelere ait endüstriyel sitlerin özel şirketler tarafından kurulan vakıflara satışıyla ortaya çıkan "Lengerhane Binası ve Hasköy Tersanesi" gibi uygulamalar mekanları yeni işlevleri gereği biletli giriş sağlayan yarı-kamusal alanlara dönüştürmektedir.	HASKÖY TERSANESİ 4. Yerleşimin Sosyal ve Kültürel Yapısına Etkisi Müze karakteri ile sosyal ve kültürel açıdan yerleşimi olumlu yönde etkilediğini söylemek mümkündür.
5. Kent Belleğine Etkisi Lengerhane ve Hasköy Tersanesi'nin kentsel ölçekte eski işleviyle ilgili bilgi aktarımı yapı formu açısından sınırlı kalmaktadır. Fakat sanayi müzesi olarak isimlendirilmiş ve işlevlendirilmiş olması, bu anlamda bir işlevi daha önceden barındırdığı ile ilgili bir ipucu özelliği taşıdığı için yapının kentsel bellekte yerini canlı tutmaktadır.	LENGERHANE 7. Kentsel Morfolojiye Etkisi Haliç kıyılarında kentsel morfolojinin biçimlendirici faktörü olan endüstri yapılarından Lengerhane ve Hasköy Tersanesi kentsel morfolojide odak noktası olma özelliğini bugün de sürdürmektedir.
HASKÖY TERSANESİ 6. Silüet Etkisi Eski lengerhane ve tersanenin mimarisi ile Haliç bölgesinin silüetinde önemli bir noktayı teşkil etmektedir.	SONUÇ 1. KRİTER: - 2. KRİTER: + 3. KRİTER: +/- 4. KRİTER: + 5. KRİTER: +/- 6. KRİTER: + 7. KRİTER: +

Çizelge 6.8: Feshane-i Amire'nin Feshane Fuar Kongre ve Kültür Merkezi'ne Dönüşümünün "Planlama Kriterlerine" Göre Değerlendirilmesi

A.PLANLAMA KRİTERLERİ	
1.Kentin Stratejisi İle Entegrasyonu Haliç yerleşiminin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından "Kültür Vadisi" haline getirilmesi planlanmaktadır. Bu alanın sahip olduğu kültür ve eğlence fonksiyonu da bu stratejiyi desteklemektedir.	2.Kent Ekonomisine Hizmeti Yapının temel fonksiyonu kültür ve eğlence tesisi olması nedeniyle, bünyesinde yarattığı istihdam olanağı ve çekim merkezi oluşturarak turizmi desteklemesi açısından ekonomiye katkısı vardır.
3.Kent Turizmini Geliştirici Etkisi Yapı gerek kültür ve eğlence tesisi olması, gerekse de mimarisi nedeniyle turizmde cazibe noktası teşkil edebilecek potansiyele sahiptir. Ancak yapı yalnızca ramazan ayı etkinlikleri kapsamında yoğun şekilde kullanılmaktadır.	4.Sürece Katılımın Sağlanması Karar alma ve uygulama sürecinde yerel yönetim tarafından anketler yapılarak en çok tercih edilen işlevin ne olduğuna karar verilmeye çalışılmıştır. Fakat çeşitli finansal ve fiziki koşullar sebebi ile başka bir kullanım tercih edilmiştir.
5.Kentin Açık Yeşil Alanıyla İlişkisi Mevcut arazi kullanımı planına göre açık yeşil alan sistemiyle ilişkisi vardır.	7.Karma Kullanım Proje sadece yapı ölçeğinde kültür ve eğlence tesisi olarak yeniden kullanıma açılmıştır. Haliç'in tümünü kapsayan bir projede gerçekleştirilecek karma kullanım stratejisinde kültür ve eğlence fonksiyonuna sahip odak noktalarından birini teşkil edecektir.
6.Kentin Ulaşım Sistemleriyle İlişkisi Ana ulaşım aksları özellikle Haliç Köprüsü ve Haliç sahil yolu ile doğrudan ilişkilidir.	SONUÇ 1.KRİTER: + 2.KRİTER: + 3.KRİTER: +/- 4.KRİTER: +/- 5.KRİTER: + 6.KRİTER: + 7.KRİTER: +

Çizelge 6.9: Feshane-i Amire'nin Feshane Fuar Kongre ve Kültür Merkezi'ne Dönüşümünün "Tasarım Kriterlerine" Göre Değerlendirilmesi

B.TASARIM KRİTERLERİ	
1.Bütünlük İlkesi Haliç yerleşimindeki tüm işlevini yitirmiş endüstriyel alanlar ile ilgili bugüne kadar yapılmış kapsamlı bir proje bulunmamaktadır.	2.Koruma İlkesi Yapının büyük bir kısmı yıkılmış. Sadece bugün kullanılan kısım korunmuş ve yeniden işlevlendirilmiştir.
3. Kamusal Alan Kullanımı Feshane içerisinde eğlence ve kültür tesisi olması nedeniyle alan içinde kamusal alan potansiyeli bulunmaktadır.	4.Yerleşimin Sosyal ve Kültürel Yapısına Etkisi Yapılan etkinliklerin sosyal ve kültürel açıdan yerleşimi olumlu yönde etkilediğini söylemek mümkündür. Ancak bu yapının daha verimli hale getirilerek daha yoğun kullanılması ile daha fazla fayda sağlanması da mümkündür.
5. Kent Belleğine Etkisi Yapının kütsel formu ve büyük oranda mimari özellikleri, pencere, çatı ve kapı detayları korunmuştur. Ancak özellikle, eski fotoğraflarında da en belirgin özelliği olarak öne çıkan sembolik öğeleri olarak <u>bacalarının</u> günümüzde var olmaması, yapının kentsel kimlikteki yerini ve bellekte canlı kalmasını son derece olumsuz şekilde etkilemiştir.	7. Kentsel Morfolojiye Etkisi Haliç kıyılarında kentsel morfolojinin en önemli biçimlendirici faktörleri olan endüstri yapılarından Feshane-i Amire, kentsel morfolojide odak noktası olma özelliğini bugün de sürdürmektedir.
6. Silüet Etkisi Eski fabrika binasının korunan mimarisi ile Haliç bölgesinin silüetinde önemli bir noktayı teşkil etmektedir.	SONUÇ 1.KRİTER: - 2.KRİTER: +/- 3.KRİTER: + 4.KRİTER: +/- 5.KRİTER: +/- 6.KRİTER: + 7.KRİTER: +

Çizelge 6.10: Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası'nın Kadir Has Üniversitesi'ne Dönüşümünün "Planlama Kriterlerine" Göre Değerlendirilmesi

A.PLANLAMA KRİTERLERİ		KADIR HAS ÜNİVERSİTESİ
1.Kent'in Stratejisi İle Entegrasyonu Haliç yerleşiminin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından "Kültür Vadisi" haline getirilmesi planlanmaktadır. Bu alanın sahip olduğu kültür ve eğlence fonksiyonu da bu stratejiyi desteklemektedir.	2.Kent Ekonomisine Hizmeti Temel fonksiyonu eğitim tesisi olmasına rağmen bünyesinde yarattığı istihdam olanağı ve öğrenci potansiyeli ile ekonomiyi olumlu yönde desteklemektedir. Ayrıca tarihi kimliği ile cazibe noktası olup turizmi destekleyerek ekonomiye katkı sağlamaktadır.	SONUÇ 1.KRİTER: + 2.KRİTER: + 3.KRİTER: + 4.KRİTER: - 5.KRİTER: - 6.KRİTER: + 7.KRİTER: +
3.Kent Turizmini Geliştirici Etkisi Temel fonksiyonu eğitim tesisidir. Ancak mimarisi nedeniyle görülebilecek tarihi endüstriyel eser kapsamında turizmde cazibe noktası teşkil etmektedir.	4.Sürece Katılımın Sağlanması Karar alma ve uygulama sürecinde yerel halkın görüşlerine başvurulmamış, merkezi hükümet tarafından yap-işlet-devret modeli ile dönüşüm yoluna gidilmiştir.	
5.Kent'in Açık Yeşil Alanıyla İlişkisi Mevcut arazi kullanımı planına göre sahil bandı dışında açık yeşil alan sistemiyle ilişkisi zayıftır.	6.Kent'in Ulaşım Sistemleriyle İlişkisi Ana ulaşım aksları özellikle Unkapanı Köprüsü ve Haliç sahil yolu ile doğrudan ilişkilidir.	
7.Karma Kullanım Proje yapı ölçeğinde eğitim tesisi olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Haliç'in tümünü kapsayan bir projede gerçekleştirilecek karma kullanım stratejisinde eğitim fonksiyonuna sahip odak noktalarından birini teşkil edecektir.		

Çizelge 6.11: Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası'nın Kadir Has Üniversitesi'ne Dönüşümünün "Tasarım Kriterlerine" Göre Değerlendirilmesi

B.TASARIM KRİTERLERİ		KADIR HAS ÜNİVERSİTESİ
1.Bütünlük İlkesi Haliç yerleşimindeki tüm işlevini yitirmiş endüstriyel alanlar ile ilgili bugüne kadar yapılmış kapsamlı bir proje bulunmamaktadır.	2.Koruma İlkesi Yapı genel olarak orijinaline sadık kalınarak korunmuş ve Kadir Has Üniversitesi Merkez Kampüsü olarak hizmete açılmıştır.	SONUÇ 1.KRİTER: - 2.KRİTER: + 3.KRİTER: +/- 4.KRİTER: + 5.KRİTER: +/- 6.KRİTER: + 7.KRİTER: +
3. Kamusal Alan Kullanımı Devlet ve belediyelere ait endüstriyel sitlerin özel şirketler tarafından kurulan vakıflara satışıyla ortaya çıkan Kadir Has Üniversitesi gibi uygulamalar, mekanları, yeni işlevleri gereği girişinde kimlik sorgulan <u>yarı-kamusal</u> alanlara dönüştürmektedir.	4.Yerleşimin Sosyal ve Kültürel Yapısına Etkisi Üniversite kampüsü olması ve yapının tarihi, mimari değeri nedeniyle sosyal ve kültürel açıdan yerleşimi olumlu yönde etkilediğini söylemek mümkündür.	
5. Kent Belleğine Etkisi Eğitim işlevi verilerek projelendirilmiş ve yapı bütüncül olarak korunarak, mimari özelliklerine, kütleli formuna özen gösterilmiş ve orijinalindeki gibi korunmuştur. Bu noktalarda olumlu olan proje, yine de kentli tarafından tamamen algılanabilir değildir. Bu açıdan bakıldığında, kentsel kimlik ve bellekte sanayi mirasının canlı tutulmasının sadece yapının korunması ile mümkün olmadığı ortaya çıkmaktadır.	7. Kentsel Morfolojiye Etkisi Haliç kıyılarında kentsel morfolojinin biçimlendirici faktörleri olan endüstri yapılarından Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası, bugün de kentsel morfolojide odak noktası olma özelliğini devam ettirmektedir.	
6. Silüet Etkisi Eski fabrika binasının korunan mimarisi ile Haliç bölgesinin silüetinde önemli bir noktayı teşkil etmektedir.		

Tüm bu incelemeler sonucunda ilk olarak projelerin İstanbul kentinin bütünüyle ve projelerin yakın çevreleriyle ya da projelerin birbirleriyle olan ilişkilerinin çok da fazla düşünülmediği, bu ilişkilerin zayıf olduğu göze çarpmaktadır. Ekonomik ya da sosyal bağlamdaki bu ilişki eksikliği bir “bütünleşme” sorununun olduğunu göstermektedir.

Ayrıca Haliç kıyı bölgesi örneği Avrupa’daki örneklerle karşılaştırıldığında, özellikle başarılı bir örnek olan Ruhr Bölgesi örneğini başarıya götüren kavramlardan; bütünsellik ilkesi, kamu yararı, halkın katılımı/şeffaf süreç, uzun vadeli ve kapsamlı planlama anlayışı gibi ilkelerin Haliç’teki endüstri yapılarının dönüşümü adına yerine getirilmediği de görülmüştür.

Haliç, sahip olduğu endüstriyel miras alanları ile birlikte değerlendirildiğinde, bölgenin dönüşüm ve yeniden kullanım gibi konularda oldukça heyecan verici bir potansiyele sahip olduğu görülmektedir. Ancak tüm bu analizler sonucunda Haliç Tersaneleri dışında Feshane, Silahtarağa, Sütlüce Mezbahası, Cibali Tütün Fabrikası, Lengerhane ve Hasköy Tersanesi gibi yapıların aynı coğrafyada tarihsel ve teknolojik süreklilikleri açısından birbiriyle etkileşimli olmaları, hatta aynı kıyıdan, aynı sudan yararlanmalarına karşın, işlev, konu ve kıyı sürekliliği açısından birbirleriyle ilişkilerinin olmadığı ve bu yapılara tekil olarak yaklaşıldığı için, dönüşüm çalışmalarında “bütünsellik ilkesi”nin göz ardı edildiği görülmüştür.

Bu nedenle de piyasa dinamiklerine daha yakın duran bu endüstri miras yapılarının “tüketim toplumu” dinamikleri ile kurdukları ilişkide şu an için o ince çizgide durmakta oldukları yorumu yapılabilir. Bu bağlamda kesin bir yorum yapmak için ise bu dönüşüm projeleri üzerinden epey bir zaman geçmelidir. Ancak bu dinamiklerin Haliç kıyı bölgesi için baskın olan yönleri ortadadır ve kent ölçeğinde bütünlük içermeyen ve tek yapı ölçeğinde ele alınan bu yaklaşımlarla Haliç kıyı bölgesi bir süre sonra “kent mekanında kültür odaklı metalara dönüşmüş alanlar” olmaya daha yakın durmaktadırlar.

Tüm bu değerlendirmelerin ardından buraya kadarki dönüşüm uygulamaları bütüncül anlamda ele alınarak analiz edilmeye çalışılmış, Haliç kıyıları kent içerisinde bir kültür aksı olarak değerlendirilmiştir. Ancak sonucun böyle olmadığı ve bu yapılara, Türkiye’de endüstri mirasının dönüşümünde en sık rastlanan bir yöntem olarak “tek yapı ölçeğinde” yaklaşıldığı tespit edilmiştir.

Bu noktada endüstri yapılarının mevcuttaki durumları ve bulundukları çevre ile ilişkileri de araştırılması gereken bir başka önemli konu olarak ortaya çıkmaktadır. Çünkü kentsel bellekte sanayi mirasını yaşatacak izlerin devamlılığı gözetilerek dokunun korunması ve yapılacak olan eklemelerin de mekanın belleğine uygun bir şekilde yapılması kent mekanı adına kentsel belleğin sürdürülmesinde önemlidir.

Bu nedenle bu yapıların tek tek ele alınarak detaylı bir şekilde değerlendirilmesi, yakın çevreleri ile kurdukları ilişki ve sonuçlar çerçevesinde ortaya çıkan bilgilerin yorumlanması, bu alan ve yapılar üzerinden “Haliç kent belleğinin sürdürülüp/sürdürülmediğinin” yeniden düşünülmesi açısından faydalı olacaktır. Ayrıca tasarım kriterleri bağlamında “*kentsel belleğe etkisi*” kriteri için de yapısal ölçekte daha detaylı bir bilgiye ulaşılmış olacaktır.

Bu bağlamda çalışma kapsamında Haliç’teki yeniden işlevlendirilen endüstri mirası, her proje için oluşturulan bir tabloda değerlendirilmeye çalışılmıştır. Bu tablo için oluşturulan kriterler de kentsel mekanda yapının kente ve mimarlığa etkisinde “*yapılaşmış çevre ile kurduğu ilişkinin önemi*” bağlamında ele alınmıştır.

Bu kapsamda “çevreyle etkileşim, kütleli etki, yapının özgün niteliklerinin korunup/korunamaması” gibi belli alt başlıklar/kriterler belirlenmiştir. Böylece tablolara bakıldığında; incelemede belirlenen başlıklar altında eski ve yeni durumunun ne kadar değiştiği ve/veya ne kadar korunduğu esas alınarak değerlendirme ve çıkarımlar yapılmakta ve böylece uygulanan projeler sonrasında ele alınan yapıların kent belleğine etkisinde yapılaşmış çevre ile kurduğu ilişkiyi ne derece korudukları sorgulanmaya çalışılmaktadır.

Çevreyle etkileşim kriterinde, yapının hem doğal çevresindeki (deniz ile olan ilişkisi, topografik özellikleri vb.) özellikler gözlemlenerek, proje kapsamında veya başka projelere bağlı olarak eski durumuna göre herhangi bir değişikliğin gerçekleşip gerçekleşmediği belirlenmektedir. *Kütleli etki kriteri* kapsamında, yapıların ebatları, yüksekliği ve şekli ele alınarak, bu etkinin sürdürülüp sürdürülmediği incelenecektir. *Yapının özgün niteliklerinin korunup/korunamaması kriterinde* de, hem sembolik öğelerde, yapının sahip olduğu sembol değeri taşıyan ve öne çıkan özelliklerinin korunmuş olup olmadığı incelenmekte, hem de yapı elemanlarında örneğin pencere, kapı, silme, söve, saçak vb. öğeler ele alınarak değişikliklerin olup olmadığı değerlendirilmektedir (Elhan, 2009), (Çizelge 6.12).

Çizelge 6.12: Haliç Endüstri Mirasının “Kentsel Bellek” Bağlamında Değerlendirilmesi

HALİÇ ENDÜSTRİ MİRASININ KENTSEL BELLEK BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ			
Yapılaşmış Çevre Kriteri	Çevreyle Etkileşim	Kütlesel Etki	Yapının Özgün Niteliklerinin Korunup/Korunmaması
SİLAHTARAĞA ELEKTRİK FABRİKASI SANTRALİSTANBUL	•Dönüşüm çevredeki rantsal değeri arttırmış, yapımından sonraki yıllarda çevresindeki yapılaşma artmıştır. •Yapılar bütünü geniş bir alana yayılmış, hem eski işlevi hem de konumu itibarı ile kendi içinde bir bütün olmasına rağmen çevreden ayrı bir görünüm sergilemektedir.	•Yapı kütlesel olarak korunmuştur. •Yapının orjinal yüksekliği korunmuştur. •Yapının yatay etkisi korunmuştur. •Yapılar bütünü geniş bir alana yayılmış ve ek yapılar alanda yoğunluk yaratmıştır.	•Yeni önerilerdeki geçirgen malzeme kullanımı ile mekansal bütünlük korunmuştur. •Cephedeki doluluk-boşluk oranları korunmuştur. •Özellikli cephe öğeleri ve sembolik öğeler korunmuştur. •Orjinal bacalar korunmuştur. •Tesisin üretime dair alandaki bazı izleri dikkate alınmamıştır.
SÜTLÜCE MEZBAHASI SÜTLÜCE KONGRE VE KÜLTÜR MERKEZİ	•Dönüşüm çevredeki rantsal değeri arttırmış, yapımından sonraki yıllarda çevresindeki yapılaşma artmıştır. •Sonradan yapılan yol düzenlemeleri ile yakın çevresiyle olan ilişkisi olumsuz yönde etkilenmiştir. •Yapı bulunduğu çevrede hala landmark olma özelliğini sürdürmektedir.	•Mezbaha binaları tamamen yıkılmış ve bu alanda mezbaha binaları yerine aynı yapısal karakterde başka bir kompleks inşa edilmiştir. •Yapının yeniden inşasında genel olarak kütlesel forma ve yüksekliğe dikkat edilmiştir. •Yapının yatay etkisi korunmuştur.	•Orjinaline göre kuleler yeniden yapılmıştır. •Cephedeki doluluk-boşluk oranları korunmuştur. •Pencere-kapı tip ve boyutları, saçaklar, kemerler ve motifler gibi cephe öğeleri aslına uygun olarak yeniden yapılmıştır. •Sembolik öğelere yeniden inşada önem verilmiştir. •Kuşkusuz, bu tarihi yapıya dair bir koruma kaygısı vardır; ancak bu kaygı, Sütlüce Mezbahası örneğinde, endüstri mirası ya da endüstri arkeolojisi ile ilişkilendirilmeden önce, “Haliç’in silüetinin ve kültürel tabakalarının korunması” gibi daha genel koruma nedenleriyle ilişkilendirilmiştir.
CİBALİ TÜTÜN VE SİGARA FABRİKASI KADİR HAS ÜNİVERSİTESİ	•Eskiden yapı ile deniz arasında bulunan yapılar yıkılarak yerine araç yolu ve yeşil alan düzenlemeleri yapılmıştır. •Yapının arka tarafında bulunan yapılaşma eskiye göre daha yoğunlaşmıştır. •Yapı bulunduğu çevrede hala landmark olma özelliğini sürdürmektedir.	•Yapı kütlesel olarak korunmuştur. •Yapının orjinal yüksekliği korunmuştur. •Yapının yatay etkisi korunmuştur.	•Alınli beşik çatı orjinaline uygun olarak yeniden yapılmıştır. •Cephedeki doluluk-boşluk oranları korunmuştur. •Pencere-kapı tip ve boyutları, saçaklar ve söveler gibi cephe elemanları korunmuştur. •Ancak Cibali Tütün Fabrikası'nda giriş holündeki bodrum kata inen merdivenin kaldırılması, avlu cephelerindeki önemli değişiklikler veya yeni açılan avlu, avlu içine eklenen büyük hacimli ek merdiven gibi, yeni olduğu güçlüğüle anlaşılan ağır ekler yapılmıştır.
FESHANE-İ AMİRE FESHANE ULUSLARARASI FUAR KONGRE VE KÜLTÜR MERKEZİ	•Eski durumdaki yapı stoğundan günümüze sadece dokuma salonunun bir kısmı ile sütunları ulaşmıştır. •Yıkılan yapıların yerine yeşil alan düzenlemeleri yapılmıştır. •Yapının arka dokuyla olan çevresel etkileşimi sonradan yapılan araç yolu ile olumsuz yönde etkilenmiştir. •Yapı bulunduğu çevrede hala landmark olma özelliğini sürdürmektedir.	•Yapı kütlesel olarak korunmuştur. •Yapının orjinal yüksekliği korunmuştur. •Yapının yatay etkisi korunmuştur.	•Orjinaline uygun ana giriş kapısı yeniden yapılmıştır. •Bacaları korunmamıştır. •Cephedeki doluluk-boşluk oranları korunmuştur. •Pencere-kapı tip ve boyutları, saçaklar ve söveler gibi cephe elemanları korunmuştur.
LENGERHANE BİNASI VE HASKÖY TERSANESİ RAHMİ KOÇ SANAYİ MÜZESİ	•Yapılan yol düzenlenmesi hem Lengerhane'nin denizle olan ilişkisini, hem de Lengerhane ve Tersanenin birbiri ile olan ilişkisini koparmıştır. •Lengerhanenin ana girişinin yol kotunun altına kalması nedeniyle müze girişi değiştirilmiştir.	•Yapı kütlesel olarak korunmuştur. •Yapının orjinal yüksekliği korunmuştur. •Tersane yapılarının yatay etkisi korunmuştur. •Lengerhane binası bütüncül olarak korunmuştur.	•Cephedeki doluluk-boşluk oranları korunmuştur. •Pencere-kapı tip ve boyutları, tonozlar, kemerler gibi cephe öğeleri korunmuştur. •Cephede olumsuz etki yaratan eklentiler temizlenerek mimari bütünlük oluşturulmuştur. •Lengerhane'nin restorasyon ve yeniden işlevlendirme uygulamalarında yapıya ait özgün ayrıntılar dikkatsizce ve yeterince araştırılmadan geri dönüşü olmayacak biçimde ortadan kaldırılmıştır. Örneğin, reverber (yansımali) tuğ doküm fırını ve özgün dövme demir gergilerin bir kısmı kaldırılmış, bir kısmı da kesilerek yenileri ile tamamlanmış, bu arada kubbe feneri gündeme hiç getirilmemiştir. Bu uygulama, aslında bir sanayi müzesi için büyük avantaj ve kazanç olan verilerin kaybedilmesi anlamına gelmektedir.

Not: Çizelgede “koyu ve altı çizgili” yazılmış satırlar yeniden işlevlendirme uygulamaları adına *olumlu yönleri* ortaya koymaktadır.

“Kentsel bellek” bağlamında ele alınan alt başlıklar olarak *kütlesel etki ve yapının özgün niteliklerinin korunup/korunmaması* kriteri çerçevesinde genel olarak değerlendirme yapıldığında, başarılı bir sonuç elde edildiği ve yapıların bu özelliklerini sürdürdükleri görülmektedir. Fakat diğer bir alt başlık olan *çevreyle etkileşimin* ise yapıların hepsinde değişmiş olduğu ortaya çıkmaktadır.

Çevreyle etkileşimde ele alınan diğer yapı çevre elemanlarıyla olan ilişkiler değerlendirildiğinde, zamanla kentte değişen koşulların bu ilişkileri de değiştirmesinin doğal olduğu anlaşılmıştır. Fakat burada önemli olan, yeniden işlevlendirme ve restorasyon sürecinde yapının, çevresiyle olan ilişkilerinin eskisinden referansla ele alınması gerekliliğidir. Özellikle kentsel ölçekte öncelikli öne çıkan ve görselde ilk algılanan öğeler olarak yapının kütlesi, sembolik öğeleri ve yapı elemanlarının kimlik ve belleğin sürdürülmesi bağlamında devamlılığının sağlanması oldukça önemlidir. Haliç’teki yapılarda bu özelliklerde kayıplar olmakla birlikte genel anlamda korunduğu görülmektedir.

Ancak değerlendirme sonucunda; yapıların yine de eski işlevleriyle ilgili net bilgiler vermedikleri, yeniden işlevlendirme sürecinde bu yeni ve ekonomik kaygılara dayalı işlev seçimleri genellikle endüstri mirasının niteliği ile uyuşmadıklarından, bu yeni kullanımların gerektirdiği fiziksel müdahaleler esnasında söz konusu yapı ve tesislerin bütünlüğü ve özgünlük değerinin ortadan kaldırılmakta olduğu gözlemlenmiştir. Ayrıca sadece kütlesel etkiyi korumakla başarıya ulaşamayacağı da ortadadır.

Şimdilerde ise Haliç’teki canlılığı, gerçekliği ve Haliç’in bütün unsurları arasındaki ilişkiyi sağlayacak tek endüstriyel miras alanı olarak kalan Haliç Tersaneler Bölgesi için de diğerlerinin akıbetine benzer birçok proje söylentisi vardır. Burada önemli noktalardan birisi, eğer Tersane bölgesi de diğer örneklerdeki gibi bir bakış açısı ile bir dönüşüm sürecine girerse, Haliç tamamen birbirinden kopuk uygulamalardan oluşacaktır. Bu bağlamda kentsel ölçekte bakıldığında; bu bölgenin endüstriyel tipolojilerini ve kent dokusunu algılayarak bütüncül bir planlama çalışmasının kesinlikle gerekli olduğu ortadadır.

6.3 HALIÇ TERSANELER BÖLGESİ DÖNÜŞÜM PROJESİ: HALIÇPORT

Haliç, topografyasının getirdiği olanaklar nedeniyle liman, ticaret, endüstri ve gemi üretimi konusuna açık bir su alanıdır. Tarihi Yarımada'ya yakınlığı ve su ile ilişkisi nedeniyle bu alanda birçok sanayi yatırımı gerçekleşmiştir ki, fetihle birlikte ilk endüstri alanı olan Haliç Tersaneleri burada kurulmuştur. Haliç Tersaneleri, Haliç'in kuzey kıyısının ucundan, bugünkü Kasımpaşa'dan başlayarak, Hasköy yönüne doğru neredeyse iki kilometre boyunca uzanan, pek çok gemi üretim altyapısını barındıran tersanelerden oluşmaktadır. Bunlar; "Haliç, Camialtı ve Taşkızak" Tersaneleri'dir.

Fatih Sultan Mehmet tarafından 1455 yılında kurulan "*Tersane-i Amire*" günümüzde "*Haliç Tersaneleri*" adıyla anılmaktadır. Bugün Haliç, Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri'nde hali hazırda farklı kurum mülkiyetleri söz konusu olsa da, tersaneler yüzyıllardır hep aynı yaşamak-çalışmak bütünlüğünden doğmuş ve onunla beslenmişlerdir. Haliç Tersaneleri'nin (Tersane-i Amire'nin) varlığı, Osmanlı'ya hatta Bizans'a dayanmaktadır. Türkiye'nin, hatta bazı referanslara göre ise dünyanın ilk endüstriyel tesisleri burasıdır. Konu sadece tersanelerin kendisi de değildir. Bu tersanelere bağlı olarak çevresinde gelişen yaşam ve bu yaşamın getirdiği yapılaşma, bölgeye kendine özgü bir kimlik vermektedir. Burası aynı zamanda bir endüstri merkezi olunca, eğitim de önem kazanarak 1773'te İstanbul Teknik Üniversitesi'nin temeli, "Mühendishane-i Bahrii Hümayın" adı altında burada atılmıştır. 1873'te, bazı kaynaklara göre dünyadaki ilk buharlı gemi burada inşa edilmiştir. Cumhuriyet döneminde çok sayıda çıkarma gemisi, yolcu vapuru, araba vapuru inşa edilmiştir. Kısacası Haliç Tersaneleri, Bizans'tan bugüne İstanbul'un denizle olan yoğun ilişkisinin en temel yansıması olarak kentin kimliğinde yer edinmiştir (Gürsel, 2013).

Ancak Haliç Tersaneleri şu anda İstanbul'da yapılması düşünülen mega projelerden birisi ile anılmaktadır; Haliçport "Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi". Bu tavır, neoliberal kent politikalarının İstanbul'u *küresel kent* yapma adına kent içinde kalmış değerli endüstriyel miras alanını, işlevi hala devam etmesine rağmen sermayenin eline teslim ederek, bu alanı ticaret ve turizme açma girişimi olarak da yorumlanabilir. Bu doğrultuda İstanbul'da yapılması planlanan diğer mega projelerdeki gibi Haliç Tersaneleri de Temmuz ayında "yap-işlet-devret" modeliyle ve açık artırma ile yapılan ihalede özel sektöre devredilmiştir.

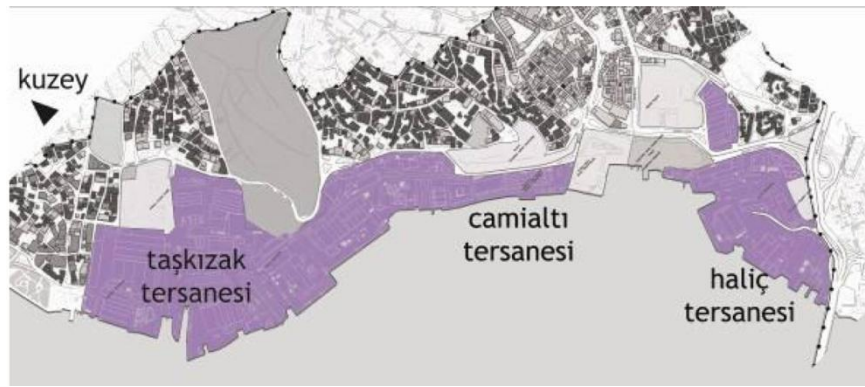
Projede; yat limanı, otel, dükkanlar, restoranlar, kongre ve kültür merkezleri, sinema ve eğlence tesisleri, cami ve otopark gibi işlevlerin yer alacağı belirtilmiştir. Ancak buradaki önemli noktalardan birisi, Tersane alanının ticari amaçlı farklı işlevli ve de yüksek yapı yoğunluklu binalarla doldurulmasının Haliç'i simgeleyen kültür varlığının tamamının kaybolması tehlikesini yaratacak olmasıdır. Ayrıca bu alan için hazırlanmış bir Koruma Amaçlı Nazım ya da İmar Planı dahi bulunmamaktadır. Zaten Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi de, aynen bu gerekçeyle ve ayrıca bu alanın endüstriyel sit olması ve de İstanbul Büyükşehir Belediye'sine üçüncü kişilere devredilmemesi koşuluyla verildiği gerekçesiyle ihalenin iptaline yönelik dava açmıştır.

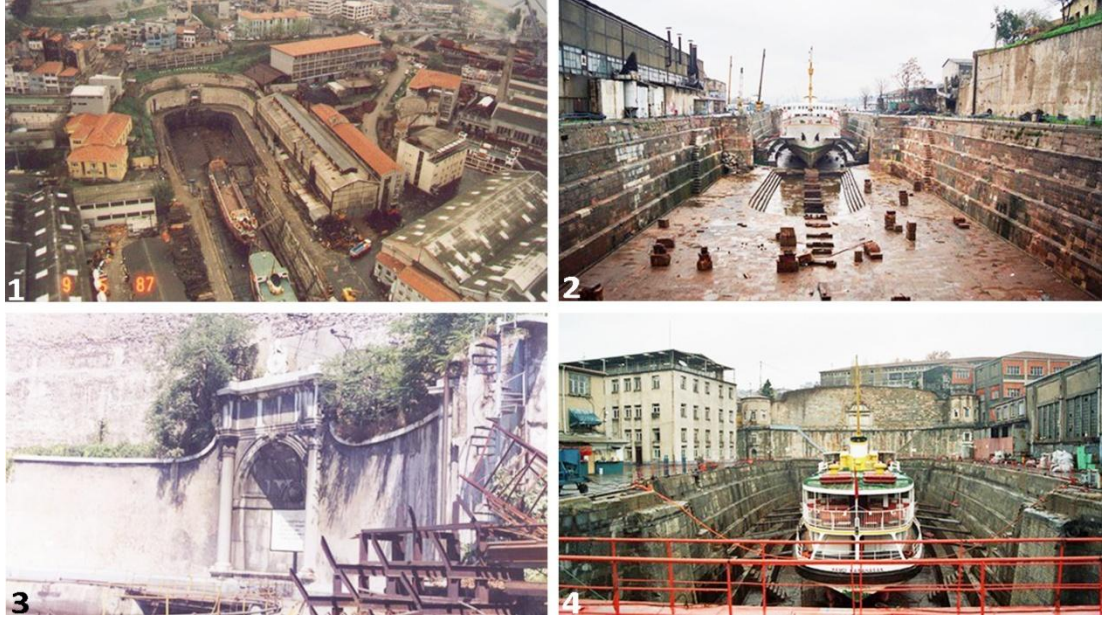
İlerleyen bölümlerde daha detaylı işlenecek olan bu konuda özetle şöyle denilebilir ki; siyasi irade Tersane-i Amire Projesi'ni Metropoliten Planlama kararlarının dışında, bağımsız ekonomik değeri yüksek stratejik bir proje olarak değerlendirmektedir. Haliçport Projesi'nin rantını, bir anlamda ekonomik cazibesini kavramakta gecikmeyen yatırımcılar, bölgenin endüstri mirası geçmişinin dışında bölgeyi kent merkezinde yeni bir “arsa” alanı olarak görmeye başlamışlar ve tüketime açmışlardır. İşte sorgulanması gereken ve tez kapsamında da üzerinde durulacak temel noktalardan birisi de budur.

6.3.1 Osmanlıdan Günümüze Tersane-i Amire'nin Kent İçin Önemi

Kasımpaşa Deresi ile Atatürk Köprüsü arasında bulunan 69 bin 810 metrekaarelik bir alana yayılmış olan, 475 metre uzunluğunda bir rıhtımı bulunan ve 1455'te kurulan bugün Haliç Tersaneleri olarak bilinen Tersane-i Amire, günümüzde hala işlevini koruyan, dünyanın yaşayan en eski tersanesidir ve Haliç, Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri'nden oluşmaktadır. Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri, 1455 yılında kurulmaya başlanan tersanenin diğer bölümlerini oluşturmaktadır. Bu tersanelerde yüzyıllar boyunca donanmanın ihtiyacı olan ahşap, yelkenli gemiler inşa edilmiştir (Irmak, 2013).

Tersane-i Amire Osmanlı tarihi boyunca çok önemli hizmetler görmüştür. Ayrıca Haliç, İstanbul'un kuruluşundan itibaren stratejik konumu ve Bizans donanmasının inşası ve barındırılması için en uygun yer olmuştur. Bizans'tan itibaren tersanenin merkezi olan Haliç, Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethinden sonra da Osmanlı tersanesinin diğer adıyla Tersane-i Amire'nin merkezi olmuştur.





Şekil 6.15: 1. Haliç Tersanesi Kuruhavuz (1987), 2. Haliç Tersanesi Kuruhavuz (2003), 3. Haliç Tersanesi Kuruhavuz Duvarı (1996), 4. Haliç Tersanesi (2003) / Fotoğraflar: Gül Köksal Arşivi



Şekil 6.16: 1. Taşkızak Tersanesi (2003), 2. Taşkızak Tersanesi (2003), 3. Taşkızak Tersanesi (2003), 4. Camialtı Tersanesi (1998) / Fotoğraflar: Gül Köksal Arşivi

II. Abdülhamit Dönemi'nde tersanede sadece gemi onarım işleri yapıldığı için tersane gelişimi yaşanmamış, mevcut birimler kullanılamaz hale gelmiştir. Tersane-i Amire en durgun zamanını yaşamıştır. Ardından 18.yy. ve 19.yy.larda gelişen teknolojik gelişmelerle tersane tekrar eski günlerine dönmüş, tersanedeki yapı sayısı ve kapasitesi artmış, böylelikle çevresindeki yaşayan nüfus da buna bağlı olarak artmıştır. Bu bağlamda Tersaneler kendi gelişimleri ile eş zamanda hem

konumlandıkları semtin gelişimine katkıda ve etkide bulunmuşlar, hem de yeni yapılanmalara neden olmuşlardır. Kasımpaşa'dan Hasköy'e kadar uzanan şeridin tarihçesi ve yerleşkesi tersanelerden bağımsız düşünülemez. Örneğin İstanbul'un fethinden sonra kurulan ilk mahalle olan Bedrettin Mahallesi de, tersane çalışanlarının konut alanı olması ve tersane bölgesinin lojistiğini sağlamasıyla, Tersane-i Amire'nin bir diğer parçası kabul edilebilir (Köksal, 1996).

Tersanede gemi işleri dışında bahriye askerlerinin eğitimi ve denizcilik işleri de yapılmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun önemli bir teknoloji-sanayi tesisi olan İstanbul Tersanesi, donanmanın savaş gemilerinin yapım, bakım ve onarımının gerçekleştirildiği yerd. Ayrıca 18.yüzyıl ve sonrasında inşa edilen okul ve hastane yapılarıyla tersane bünyesinde, donanmada görev alan kişilerin eğitim ve sağlık ihtiyaçlarıyla da ilgilenilmiştir. Ancak tersanenin görevleri sadece bunlar değildir; şehir içinde ve kıyısında yapılan inşaatlarda yardımcı olmanın yanı sıra; cami, külliye gibi büyük programlı yapılara malzeme iletimi ve taşıma işinde, kale çizimi gibi teknik konularda, kazıklı teme, batarda, köprü ve duba yapımında da önemli bir rol üstlenmekteydi. 18. yüzyılda tersanede Osmanlı teknik elemanları dışında, Levanten ve yabancı mimar ve mühendisler de yer almaktaydı (Köksal, 2001).

Bu bağlamda Tersane-i Amire, tarih boyunca bir endüstri merkezi olma özelliği göstermiş, hem Osmanlı hem de Cumhuriyet Dönemleri için gemicilik tarihi ve teknolojik gelişimin önemli bir belgesi olmuştur. Gemi tasarım ve üretimin yapıldığı bir yer olmasının yanı sıra, gemi inşa ve bakımı konusunda da teknik bilgilerin biriktiği, devletin diğer tersanelerindeki idareciler, mühendis ve teknikerlerin buradan yetiştirildiği bir okul olma özelliği de göstermiştir. Osmanlı'nın ordusunu modernize etme hamlelerinden biri olarak ilk modern üniversite denebilecek "Mühendishane-i Bahri Hümayun" bu bölgede kurulmuştur (Köseoğlu, 2010).

Hem üretim hem de eğitim kimliğini bünyesinde barındıran Haliç Tersaneleri, bugüne kadar aynı yerde yenilenerek, gelişerek üretimini sürdürmesi ile yaşayan bir endüstri mirası özelliğine sahiptir. Bu nedenle Tersane-i Amire, sahip olduğu özel yapılar, tarih donanımı ve dünyada altı asırdır faaliyette olan tek örnek olması nedeniyle dünya miras listesine aday bir alandır da denilebilir (Köksal, 2013).

Ancak, Haliç adına önemli eşiklerden biri olan 1980’li yıllar, tersane alanı için de bazı değişimlere neden olmuştur. 1980’li yıllarda Haliç’ten sanayinin tasfiye edilmesi alanın gelişimini doğrudan etkilemiş, özellikle tersanelerin işlevlerini yitirmeye başlaması ticari dokuda değişimlere neden olmuştur. Tersanelerin günümüzde işlevsizleşmesi ile birlikte dönüşüm gereksinimi ortaya çıkmıştır. Haliç’teki kamu tersanelerinin işlevsizleş(tiril)me süreci 1993’te başlayıp, 2000’de nihayete erdirilen atıllaştırılma, emekçisini kaybetme, tüm kaynaklarının kamu’dan özele transferi ile başlamıştır.

1993 yılında Haliç Tersanesi’nin 130.000 TL, Camialtı Tersanesi’nin 65.000 TL zarar ettiğini ileri süren devlet, önce tersanelerin kapatılmasına sonra satışlarına ve/veya işletme haklarının devredilmesine karar vermiştir. Ardından özelleştirme kapsamına almıştır. Bir müddet ayrı tersaneler olarak faaliyet gösteren Haliç ve Camialtı tersaneleri 1994’te Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.’nin bünyesine alınmıştır. Taşkızak tersanesi ise Deniz Kuvvetleri komutanlığına devredilmiştir. Bunun üzerine Haliç Tersanesi’nde gemi inşa edilmeyerek bazı birimlerde çalışmalar durdurularak sadece gemilerin bakım onarım işlemlerinin yapılmaya başlamıştır. Böylece kullanılmayan birimler bakımsızlık yüzünden bozulma yaşamaya başlamıştır (Köksal ve Kargın, 2003).

Tersaneler kullanıcı müdahaleleri, kontrolsüz değişiklikler ve hızlı bir bozulma sürecine rağmen 20. yüzyılın sonlarına kadar genel karakterini yitirmeden işlevini sürdürmüştür. Ancak 1993’te başlayan kapatma, özel sektöre devretme gibi politikalarla karşı karşıya kalması sonucu, 6 asırlık sürekliliği tehlikeye girmiştir. 1995 yılı mart ayında tersane bölgesi, İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından sit alanı ilan edilmiştir (Köksal, 2001).

1996-1998 yılları arasında ise gemi inşası ve tamiri küçük ve küçülen çapta devam etmiştir. 1998’den itibaren üç sene boyunca “teknik nedenler” öne sürülerek Galata Köprüsü açılmamıştır. Aynı dönemde basında sık sık “tersaneler Haliç’i kirletiyor; tersaneler devlet bütçesine yük oluyor” haberlerine rastlanılmaktadır (URL-16, 2010).

18 Nisan 2000 tarihinde Özelleştirme Kurulu kararı ile tamamen kapatılan ve devir kararları alınan tersanelerden; 69.000 m2’lik Haliç Tersanesi İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü’nün kullanımına tahsis edilmiş, 72.000

m2'lik Camialtı Tersanesi İstanbul Valiliği İl Özel Müdürlüğü'ne polis okulu olarak kullanılması için bedelsiz olarak verilmiş, askeri tersane olan Taşkızak ise Pendik'e taşınmıştır (Irmak, 2013).

Bu kararların alınmasında tersanenin zarar etmesi, denizi ve çevreyi kirletmesi, 17 Ağustos 1999 depreminde zarar görmesi gibi nedenler öne sürülmüştür. Ancak sosyal boyutlarda karşılaşılan güçlükler nedeni ile kuruluşların normal faaliyetlerinin devamına karar verilmiştir. Hatta son senelerde tersanede yolcu gemileri, araba vapurları ve feribotlar yeniden inşa edilmeye başlamıştır. Uzun zaman sonra ilk defa yeni gemi siparişi alan tersaneler biraz canlanma yaşamışlardır. 2010 yılında ise Haliç Tersanesi Büyükşehir Belediyesi bünyesinde kurulan İstanbul Şehir Hatları Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş.,'ye devredilmiştir (URL-16, 2010).

Görüldüğü üzere Haliç tersaneleri için üretim konusu çok önemlidir. Çünkü İstanbul'da gemi üretiminin ve şehir hatları vapurlarının sağlıklı ve güvenli bir şekilde düzenli bakım ve onarımının yapıldığı tek yer Haliç Tersaneleridir. Ayrıca burası tarihi ve tescilli bir alandır. Haliç Tersanesi 1993'te kentsel sit, 1995'te tarihi sit olarak tescil edilmiştir. 1995'den 2009 yılına dek alanda çok sayıda yapı da tescil edilmiştir. Kararlardan bir tanesi de, alanın işlevi ile birlikte korunması yönündedir. Bu nedenle gemi üretimi ile ilgili işlevin kaldırılması yeni bir kurul kararı olmazsa mümkün görünmemektedir. Dolayısıyla endüstri arkeolojisi sitesi olarak Haliç Tersaneleri'nin kentsel hafızadaki yeri, sadece geçmiş ile sınırlı değil, yeni kuşaklara da bellek oluşturacak denli sürekli ve güçlüdür (Köksal, 2013).

Ayrıca Tersane alanı, Haliç'in iki kıyısında bugüne dek gerçekleştirilen dönüşüm çalışmalarından yani bir anlamda “tabula rasa” girişimlerinden kendini korumuş tek “bakir” alandır (Köksal, 2013).

Bu bağlamda Kültür Vadisi Projesi ile Haliç kıyılarında dönüşümü halen gerçekleşmemiş olan Haliç Tersaneleri için son dönem üst ölçek planlarda verilen kararlar ve İMP'nin 2010 Avrupa Kültür Başkenti kapsamında geliştirdiği senaryoları incelemek yararlı olacaktır.

Haliç tersaneler bölgesi ile ilgili 1/100.000 ve 1/25.000 plan kararlarının, alanı nasıl şekillendireceği, bunun yanında bu bölgeye yüklenen fonksiyonların ne olacağı konusu ve bu konuyla ilgili değerlendirmeler şu şekildedir:

2007 tarihli 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı'nda ise Kültür ve Turizm Bakanlığı, İstanbul 2 numaralı Koruma Kurulu'nun 13.12.2006 tarih ve 720 sayılı kararlarıyla Haliç Tersanesi, tersane amaçlı kullanılmak üzere İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na devredildiğinden, planda tersane olarak belirlenmiştir. Ayrıca Haliç Tersanesi; Kültür tesisi ve uygulamalı eğitim alanı olup, bu alanda tarihten günümüze gemi yapım tekniklerinin uygulamalı olarak öğretildiği ve sergilendiği, turizme açık müzecilikle ilgili fonksiyonlar yer alacaktır.

1/25.000 Ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı Uygulama Adımları; Projelendirilmeleri
1. Etapta gerçekleştirilecek, uygulamaları 1. Etapta başlayıp 2. Etapta bitecek olan kültür, rekreasyon ve turizm alanları (2008-2013) – Haliç Kültür Aksı ve Silüet Alanı, Perşembe Pazarı, Taşkızak ve Aynalıkavak Tersaneleri (1/25.000 N.İ.P, 2007). Burada; turizm amaçlı sosyal ve kültürel aktiviteleri sağlayacak, gemi yapım tekniklerinin uygulamalı olarak sergilendiği, açık hava sergileri, kapalı sergi salonları, tanıtım seminerlerinin yapılabileceği konferans salonları, kütüphane, kitap ve turizme yönelik satış yerleri ile kafeterya ve lokanta gibi yeme içme tesisleri yer alabilir. Yine bu plana göre; Haliç sahilinin bütüncül bir planlama yaklaşımı benimsenerek; kültür aksı olarak tanımlanması gerekli olduğundan; Haliç Sahili-Tersaneler Bölgesi'ni kapsayan 15.01.1986 tasdik tarihli 1/5.000 ölçekli Haliç Düzenleme Uygulama İmar Planı geçerliliğini korumalıdır.

2009 tarihli 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Haliç ve yakın çevresini kapsayan kararlara göre; tarihi ve mimari işleve sahip olan Haliç Tersanesi, tersane işlevini sürdürecektir olup, bu alanda tarihten günümüze gemi yapım tekniklerinin uygulamalı olarak öğretildiği ve sergilendiği turizme açık müzecilikle ilgili fonksiyonlar yer alabilecektir.

2010 Beyoğlu Aynalıkavak ve Haliç Sahili Tersaneler Bölgesi 1/5.000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nda verilen fonksiyonlara göre; 15,2 ha büyüklüğündeki Taşkızak ve Aynalıkavak Tersaneleri'nde kültür tesisi alanları oluşturularak, müzecilikle ilgili fonksiyonlar ile sergi ve kafeterya gibi kullanımlara yer verilecektir. 2,1 ha büyüklüğündeki Camialtı Tersanesi; kamuya açık park, yeşil alan ve su sporları alanı olarak düzenlenecektir. Haliç Tersanesi'nde ise; gemi yapım tekniklerinin uygulamalı olarak öğretildiği ve sergilendiği, turizme açık ve müzecilikle ilgili fonksiyonlar yer alacaktır (Şekil 6.17).

BEYOĞLU AYNALIKAVAK KASRI VE HALIÇ SAHİLİ TERSANELER BÖLGESİ 1/5000 ÖLÇEKLİ KORUMA AMAÇLI NAZIM İMAR PLANI

PLAN GENEL HÜKÜMLERİ

1. Bu Plan; Plan Fırfırları, Plan Açıklama Raporu, Plan Hükümleri ve Kültür ve Tabiat Varlıkları Yaratıl-Yerleştirilme Emlakları ile beraber yürürlükte bir bütündür.
2. Planlama alanında yapılaşma şartları; yakın çevresindeki K.ve T.V.Yeraltı ve Yerüstü Envanterleri ve geleneksel mimari ve kentsel doku göz önünde bulundurularak Haliç sahili alanı oluşturulacak şekilde belirlenecektir.
3. 2863/3366/225 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanunu ve "Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulanması, Denetimi ve Müdirliliğine İlişkin Usul ve Esaslar Ait Yönetmelik" gereği koruma amaçlı imar planı kapsamında belirlenen diğer hususlarla birlikte ele alınarak planın uygulama etap ve programları belirlenecektir.
4. Planlama alanında; Haliç sahili alanı-dokusuyla uyumlu büyük ölçekli yapılar yerine bulunduğu bölgenin geleneksel mimari karakterine uyumlu kontur-gabari-çephe özelliklerinde yapılar düzenlenecektir. Planlama alanında K.ve T.V.Yeraltı ve Yerüstü Envanterinde yer alan kültür varlıkları orijinal kontur ve gabari ile korumaya değer olmayan eksikliklerinden arındırılarak ilgili K.ve T.V.Y.Bölge Kurulu karar ile onaylı projelendirilmesinde restorasyon ve rekonstrüksiyon yapılarak korunacak kayıp eserler özgün yerinde ihya edilecektir.
5. Plan üzerinden kesin ölçü alınmaz. Ölçek nedeni ile planı aktarılmayan ek donatı alanları ve donatı alanı sınırları mülkiyet-kadastral doku hasaslığında 1/1000 ölçekli planlarda kesinleştirilecektir.
6. Taşıt yolları genel ulaşım sistemini ve ortalama yol genişliklerini tanımlamak, genel ulaşım şemasını göstermek için, K.ve T.V.Yeraltı ve Yerüstü Envanter'in koruması doğrultusunda yol genişlikleri, imar istikametleri ve tünel güzergahı ve bağlantıları ile kavşaklar 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarında kesinleştirilecektir. Planda belirtilen yol genişliklerinden farklı olarak, kısmi daralma ve genişlemeler yapılabilir.

7. Planlama Alanında, merkezi özellik gösteren, yakın çevresinde sağlık, itfaiye, ilköğretim-ortaöğretim vb. tesislerin bulunduğu ve ulaşım alanları içindeki açık alan, meydan, yeşil alanların uygun noktalarında, kamu binalarının bahçe ve çatılarında K.ve T.V.Yeraltı ve Yerüstü Envanter korumak amacıyla, İBB Ulaşım Daire Başkanlığı görüşü, ilgili K.ve T.V.Y.Bölge Kurulu uygun karar alınmak koşulu ile Haliçport Yönetmeliğine aykırı şekilde yapılaşma yapılmaması korumaya ait "Haliçport İmar Yönetmeliği"ne (Haliçport Alanı) düzenlenebilir.
8. Planlama alanının tamamı 1.Derece Deprem Bölgesidir. Parçele ölçüleri yapılacak Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporlarında gerekli görülen önlemler alınarak Deprem Yönetmeliği şartlarına göre uygulama yapılacaktır. Zemin Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporları istenilen İmar Yönetmeliği'ne ilgili maddelerinde belirlenen esaslarla uygun hazırlanacaktır.
9. Planlama alanında tehlikeli madde içeren, yamca, parfüm, tıbbi ve kimyasal maddelerle ilgili altyapı ve LPG istasyonu tesislerine izin verilmez.
10. Planlama alanı içinde her türlü hafriyat ilgili Müze denetiminde yapılmaktadır. İlgili Müze izni olmadan kazı yapılmaz. Kazı esnasında tarihi ve kültürel değer olan eski eserlerin tesadüf halinde bu eserler gerekli belgileme çalışmaları yapılarak, eski eser envanter çalışmasına eklenecek, eserin ve parçelerin kullanımı hakkında ilgili K.ve T.V.Y.Bölge Kurulu'nca alınacak karar doğrultusunda uygulama yapılacaktır.
11. Planlama alanı tamamında tesadüf eski eserler dışında Haliç sahili alanı, bina çephe kontur ve gabari itibarıyla, tarihi ve kentsel sit karakterine uymayan; 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarında fonksiyon verilmemiş binalar ilgili kuralı ve müze denetiminde kaldırılacaktır.
12. Planlama alanı içindeki kesimlerde, sahil tarafının entegrasyonunun sağlanması ve kara tarafından Haliç'in görsel algılanmasını arttırmak amacıyla sahil çevre duvar yüksekliği keskin tasarımı projelendirilerek belirlenecektir.
13. Planlama alanı içindeki; 1045 ada 1 parselde Askeri Alanlara tahsisli bölgelerde, 2865 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu hükümleri geçerli olup, 2865 sayılı yasa uyarınca, Genelkurmay Başkanlığı'ndan gerekli uygun görüş ve izin alınmadıkça, planda verilen fonksiyonların uygulanmasına geçilemez. Planlama alanı içindeki askeri alanın kısmen veya tamamen boğaltılması halinde, planda belirtilen diğer fonksiyonlar uygulanacaktır.
14. Planlama alanında sahil boyunca gezinti alanının bütünlüğü sağlanacaktır.
15. Planlama alanı kıyısında dolgu ve moloz ile deniz doldurularak yeni alan oluşturulamaz.
16. Kıyı kenar çizgisi 1/5000 ölçek hasaslığında çizilmiş olup 1/1000 ölçekli koruma amaçlı uygulama imar planlarında kesinleştirilecektir.
17. Meydan, yol, yeşil vb. alanların 2.00 kotu altında K.ve T.V.Yeraltı ve Yerüstü Envanterinde yer alan eserler korunmak amacıyla, ilgili kurum ve kuruluş görüşleri alınmak ve ilgili K.ve T.V.Y.Bölge Kurulu uygun karar alınmak koşulu ile, kamuya ait yeraltı otaparkı yapılabilir.
18. 1045-ada 1 parselde; plan özel hükümlerinde belirtilen fonksiyonlara göre 1/1.000 ölçekli planlarda kesinleştirilecek eski eser alanı olarak ihya yapılacaktır. Ancak ihya uygulaması için ilgili K.ve T.V.Y.Bölge Kurulu karar esas alınacaktır.
19. Planda ve Plan Notlarında belirtilmeyen konularda İstanbul İl İmar Yönetmeliği, Otupark Yönetmeliği şartları geçerlidir.

PLAN ÖZEL HÜKÜMLERİ

1-TAŞKIZAK TERSANESİ

1. K.ve T.V.Yeraltı ve Yerüstü Envanterinde yer alan tesadüf eski eserler orijinal kontur ve gabari ile korumaya değer olmayan eksikliklerinden arındırılarak restorasyonu ve restorasyonu yapılarak korunacaktır.
2. Taşkızak Tersanesi Kültürel Tesis Alanı ve Uygulamalı Denizcilik Eğitim Alanı olup bu alanda; tarihten günümüze, geleneksel tekne yapımı ve yapımların tekniklerinin uygulanması olarak yapımlar, eğitimi, sergilenmesi ve kullanıma dönük turizme açık, tarihten günümüze bilimsel müzeleştirilme ilgili fonksiyonlar ile deniz sporlarının gelişimine dönük eğitim birimleri-amatör spor kulüpleri, lokaller yer alır. Alanda turizm ve rekreasyon amaçlı sosyal-kültürel aktiviteleri sağlayacak; Türk Askeri Denizcilik Tarih'i de anlatan tekneler ve tekne yapım tekniklerinin uygulamalı olarak sergilendiği açık hava sergileri, bilim ve sanat müzeleri, kapalı sergi salonları, tanıtım-eğitim seminerleri ve gösterimlerinin yapılacağı konferans salonları, kütüphane, sanat atölyeleri, kitap ve turizme yönelik satış yerleri ile sosyal tesis ve misafirhaneler, kafeterya, lokanta, çayevi gibi yeme-içme yerleri ile yönetim birimleri ve orijinal tersane fonksiyonu yer alabilir.

2-AYNALIKAVAK KASRI

1. Bu alanda Kültürel Tesisler Alanı fonksiyonu içinde müze, sergi, kafeterya gibi kullanımlara yer verilebilir.
2. Mevcut tesadüf eski eserler ayın korunması, yeni ilave bina yapılmaz.
3. Aynalılıkavak Kasrı bahçesindeki doğal bitki örtüsü ve ağaçlar korunacaktır.

3-İDARİ TESIS ALANI

1. Bu alanda polis ve emniyet hizmetleri fonksiyonu yer alır.
2. Mevcut bina kontur ve gabariyi aynı kalmak koşuluyla çephe mimari Aynalılıkavak Kasrı ve dönemin dışkısı yapılarak şekilde düzenlenecektir.

4-KÜLTÜREL TESIS ALANI

1. Bu alanda deniz sporlarının gelişimine dönük eğitim birimleri-amatör spor kulüpleri, karek sporu ile diğer su sporu aktivitelerine ait sosyal ve kültürel tesisler yer alır.

5-CAMİALTI TERSANESİ

1. K.ve T.V.Yeraltı ve Yerüstü Envanterinde yer alan tesadüf eski eserler orijinal kontur ve gabari ile korumaya değer olmayan eksikliklerinden arındırılarak restorasyonu ve restorasyonu yapılarak korunacaktır.
2. Camialtı Tersanesi Kültürel Tesis Alanı ve Uygulamalı Denizcilik Eğitim Alanı olup bu alanda; tarihten günümüze, geleneksel tekne yapımı ve yapımların tekniklerinin uygulanması olarak yapımlar, eğitimi, sergilenmesi ve kullanıma dönük turizme açık, tarihten günümüze bilimsel müzeleştirilme ilgili fonksiyonlar ile deniz sporlarının gelişimine dönük eğitim birimleri-amatör spor kulüpleri, lokaller yer alır. Alanda turizm ve rekreasyon amaçlı sosyal-kültürel aktiviteleri sağlayacak; Türk Askeri Denizcilik Tarih'i de anlatan tekneler ve tekne yapım tekniklerinin uygulamalı olarak sergilendiği açık hava sergileri, bilim ve sanat müzeleri, kapalı sergi salonları, tanıtım-eğitim seminerleri ve gösterimlerinin yapılacağı konferans salonları, kütüphane, sanat atölyeleri, kitap ve turizme yönelik satış yerleri ile sosyal tesis ve misafirhaneler, kafeterya, lokanta, çayevi gibi yeme-içme yerleri ile yönetim birimleri ve orijinal tersane fonksiyonu yer alabilir.

6-SOSYAL KÜLTÜREL TESIS ALANI

1. Bu alanlar, Milli Savunma Bakanlığı Adına Deniz Kurvetleri Komutanlığı ile İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı arasında 20.04.2008 tarihinde imzalanan "Kasmpaga Takas Protokolü" kapsamında olup, tarihi dokuya uygun sosyal ve kültürel tesisler yer alır.
2. Sosyal Kültürel Tesis Alanlarında İstanbul Büyükşehir ve İlçe Belediyelerince kültür merkezleri, kütüphane, müze, sergi-konser-konferans salonları gibi kültürel yapılar, teknik eğitim merkezleri, yönetsel yapılar, sosyal yardım birimleri vb. gibi işlevler yer alabilir.
3. Mevcut tesadüf eski eserler orijinal kontur ve gabari ile korumaya değer olmayan eksikliklerinden arındırılarak korunacaktır.
4. Çorulu Ali Paşa Hamamı orijinal haliyle restore edilerek, hamam veya sosyal ve kültürel amaçlı kullanılacaktır.

7-ÇORULU ALİ PAŞA CAMİ

1. Çorulu Ali Paşa Camii ve sadırları orijinal haliyle korunacak, cami alanı içindeki korumaya değer olmayan yapılar kaldırılarak, etrafındaki park ve yeşil alanlar ile bütünlüğe kavuşturulacaktır.

8-HAKKİ ALAN

1. Hakkı Alan olarak kullanılacak olup bu alanda, 2865 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu hükümleri geçerlidir.
2. Mevcut tesadüf eski eserler, çevresindeki doğal bitki dokusu ile beraber korunacaktır.

9-HANDAN AĞA (KUBKONMAZ) CAMİ

1. Handan Ağa Camii orijinal haliyle korunacak, cami alanı içindeki korumaya değer olmayan yapılar kaldırılarak, etrafındaki park ve yeşil alanlar ile bütünlüğe kavuşturulacaktır.

LEJAND

NAZIM PLAN ONAMA SINIRI

TARİHİ SİT ALANI SINIRI
22.03.1965 GÜN VE 6482 SAYILI İSTANBUL İL NOLU KTKVY KARARI

KIYI KENAR ÇİZGİSİ

TESCİLLİ KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARI

ASKERİ ALAN

İDARİ TESIS ALANI

KÜLTÜREL TESIS ALANI

SOSYAL KÜLTÜREL TESIS ALANI

İBADETHANE TESİSLERİ ALANI (CAMİ)

PARK VE YEŞİL ALANLAR

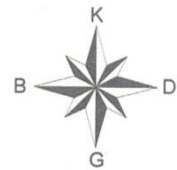
MEZARLIK ALANI

KENT İÇİ YOLLAR

YERLEŞİME UYGUNLUK DEĞERLENDİRMESİ

AYRINTILI JEOLÖJİK VE JEOTEKNİK ETÜT GEREKTİREN ALANLAR

YERLEŞİME UYGUN ALANLAR



ÖLÇEK: 1/5000

Şekil 6.17: Haliçport ihalesi ile yapılaşmaya açılan Camialtı ve Taşkızak tersanelerini kapsayan 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı (Mimar.ist 2013/2)

Ancak 2011’de İBB’nin hazırladığı 1/5000 ve 1/1000 ölçekli koruma amaçlı imar planları (Şekil 6.18) semt dernekleri tarafından dava edilmiştir. Dernekler, dava gerekçelerinde şu sebepleri belirtmişlerdir:

“Planın hazırlık aşamasında gerekli katılım sağlanmadı ve duyuru araçları kullanılmadı. Tarlabası, Perşembe Pazarı ve Haliç tersaneleri gibi korunması gerekli en önemli alanlar 'özelleştirme' 'kentsel yenileme' veya 'turizm alanı' ilan edilerek koruma planı kapsamı dışında bırakıldı. Beyoğlu - İstiklal Caddesi'ndeki yapılar 'kültürel kullanımla' sınırlandırılması gerekirken, turizm-ticaret-hizmet alanı ilan edildi” (İnce, 2013).

İMP (İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi)’nin 2010 Avrupa Kültür Başkenti kapsamında Haliç Tersaneleri için geliştirdiği senaryo ise şu şekildedir:

Haliç, Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri Haliç’in Beyoğlu yakasında kıyıya yaya erişimini büyük oranda engellemekte ve yaklaşık 2 km’lik bir bandı bloke etmektedir. Bugün oldukça dar kesitlerden kıyıya erişim mümkün olmaktadır. Bu alanın kamuya açılarak ve tescilli yapıların işlevlendirilerek, alanın bir cazibe merkezi olarak değerlendirilmesi ve kıyıya erişimin ilke olarak konması ve kentsel tasarım projesinin bu paralelde üretilmesi öngörülmektedir. Bu projenin iki kıyıya ait olacak şekilde düşünülmesi, bu bağlamda da karşı kıyıyı da içine alan bir kültürel, sosyal, rekreatif bir açık alan sürekliliğinin sağlanması, hem gündelik hem de turistik gezinti rotaları oluşturulması amaçlanmaktadır. Böyle bir dönüşüm senaryosunun diğer projeler ile bütünlüğünün sağlanabilmesi için raylı toplu ulaşım ve deniz ulaşım sistemleriyle desteklenmesi gerekmektedir (Kiraz, 2010).

Öte yandan Haliç Tersaneleri için son dönem üst ölçek planlarda verilen kararlar ve İMP’nin 2010 Avrupa Kültür Başkenti kapsamında geliştirdiği senaryoları dışında, Tersanelerin 1995 yılında SİT alanı ilan edilmesinden sonra müze haline getirilmesi gibi günümüze kadar pek çok proje söylentisi yayılmıştır. Ancak Haliç’i İstanbul’un ilk endüstri havzası olarak algılayabilen, buradaki endüstriyel alanları ise bütüncül bir anlayış içinde aralarında, mahalleleriyle ve su ile ilişkileri dahilinde ele alan ve kamu yararını gözetten bir proje yerine, daha çok tekil çıkarları yansıtan projeler gündeme gelmiştir.

Şimdilerde ise Camialtı Tersanesi ve Taşkızak Tersanesi için başka bir dönüşüm senaryosu gündemdedir ki, bu proje “HALİÇPORT” adıyla kamuoyuna duyurulan Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi’dir.

6.3.2 Önerilen Proje: Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi “HALİÇPORT”

İstanbul’da her geçen gün yenisi açıklanan büyük kentsel dönüşüm projelerinin biri de bu kez Haliç kıyılarını hedef almakta olan Haliçport Projesi’dir. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü’nün 13.05.2013 tarihli Resmi Gazete’de yer alan haberi 3396 Sayılı Kanun “Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun” kapsamında Haliç Tersaneleri’nin Camialtı-Taşkızak Tersaneleri kısımlarının “İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi” adı altında yap-işlet-devret modeliyle ihale edileceği bilgisini vermiştir (URL-17, 2013).

Haliçport proje alanı Şekil 6.19’da gösterilen ve İstanbul 1 no’lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu 22.03.1995 gün ve 6482 sayılı kararı ile ilan edilen Tarihi Sit Alanı içerisinde kalan 1045. Ada, en güneyde kalan ve Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Binası olarak hizmet etmeye devam edecek Divanhane Binası hariç tutularak Kasımpaşa Takas Protokolü ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ne devredilen, Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri’ni içeren alandır. 1455 yılında Fatih Sultan Mehmet döneminde yapılan Haliç Tersanesi ‘Haliçport Projesi’ içinde yer almamaktadır. Bölgedeki tescilli kültür ve tabiat varlıkları haritada işaretlenmiştir. Tarihi Sit Alanı içerisinde yer alan alandaki 39 yapının da tek tek tescili yapılmıştır (Haliç Tersanesi dahil toplam 52 yapı tescil edilmiştir). Özetle 2863 sayılı Koruma Kanunu uyarınca Tersanelerde yapılacak her türlü uygulama için ilgili koruma kurul görüşü alınmalıdır (Köksal, 2013).

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’yla 2005 yılında imzalanan Kasımpaşa Takas Protokolü’nün devir şartlarından en önemlisi ise, takas yoluyla devredilen bölgenin “*Mülkiyeti üçüncü taraflara devredilmemek, tarihsel dokunun bozulmaması ve sosyal amaçlı, toplumsal kullanıma yönelik tesislerin yapımı amacı ile kullanılması*”dır (URL-18, 2013). Ancak bu gelişmelere rağmen, Haliçport Projesi kapsamında uzun zamandır atıl durumda olan Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri’nde (Şekil 6.21) bu proje ile yat limanı, otel ve AVM tesislerinin yapılmasına yönelik bir ihale sürecine girilmiştir. 02/07/2013 tarihinde yapılan ilk değerlendirmenin ardından, 24/07/2013 tarihinde söz konusu alanın ihalesi için bir açık artırma yapılmış; açık artırma sonucunda, ihaleyi 1 milyar 346 milyon dolar bedel öneren Sembol Uluslararası Yatırım, Ekopark Turizm ve Fine Otelcilik kazanmıştır. İhale edilen tarihi tersane alanı için önerilen program; “*her biri 70 yat kapasiteli iki yat limanı, her biri 400*

oda kapasiteli 5 yıldızlı iki otel, dükkanlar, restoranlar, kongre ve kültür merkezleri, sinema ve eğlence tesisleri, 1000 kişilik cami ve otopark” olarak belirtilmiştir (URL-19, 2013).



Şekil 6.19: Haliç Tersaneleri Koruma Alanı ve Tescilli Yapıları
24.Çorlulu Ali Paşa Camii; 26. Atölyeler; 32. Gemi İnşa Kızağı; 34. Valide Kızağı ve Taşkızak; 37. Gözetleme Kulesi; 46. Tarihi Sarnıç

Harita Hazırlayanlar: Gül Köksal, Pelin Kaydan,;mimar.ist 2013/2
Fotoğraflar: <http://www.tayproject.org/haberarsiv20141.html>

2



Şekil 2: Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Binası - Camialtı Tersaneleri Arası Silüet Çalışması (2015) / Fotoğraf: Duygu Çoban



HALIÇ YAT LIMANI VE KOMPLEKSİ PROJESİ'NİN YAPILACAĞI 1045 ADA
TAŞKIZAK VE CAMIALTI TERSANELERİ

4



Şekil 4: Taşkızak Tersanesi (2015) / Fotoğraf: Duygu Çoban

1



Şekil 1: Halic Tersanesi - Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Binası Arası (2015) / Fotoğraf: Duygu Çoban

5



Şekil 5: Taşkızak Tersanesi (2015) / Fotoğraf: Duygu Çoban

3



Şekil 3: Camialtı Tersanesi (2015) / Fotoğraf: Duygu Çoban

Şekil 6.20: Halicport Proje Alanı ve Silüet Çalışmaları

Söz konusu işlevler neo-liberal mekanlar yaratmak üzere yerden/bağlamdan bağımsız olarak birçok projede karşımıza çıkan alışveriş merkezi / rezidans / cami / otel dörtlüsüdür. Burada belirtilen formül, İstanbul’da gündemde olan büyük/hegemonik projelerin tümünde uygulanmaktadır.



Şekil 6.21: Taşkızak-Camialtı Tersaneleri Mevcut Durumu - 2015 (Fotoğraflar: Duygu Çoban)

Süreçe İlişkin Tespitler:

1. Proje alanı ‘Tarihi Sit Alanı’ içerisinde olduğu için yapılabilecek her türlü yapılaşma için Koruma Bölge Kurulu’nun izni gerekmektedir. İşte böyle bir durumda, ihale kapsamında yer alan yat limanları, oteller, AVM ve cami gibi yapıların nasıl yapılacağı önem kazanmaktadır.
2. Proje alanına ait 2010 yılında ilgili koruma kurulundan onay almış bir Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı bulunması rağmen, bu plan kamuoyu bilgisine sunulmak üzere henüz askıya alınmış durumda değildir.
3. Süreç ihale yoluyla kapalı kapılar ardında ilerlemektedir.

4. Projenin yapılacağı alanı Deniz Kuvvetleri'nin elinden çıkaran Kasımpaşa Takas Protokolü, ihaleye çıkılan kapsamda bir inşaatın yapılmasına engeldir. Çünkü Deniz Kuvvetleri, protokol şartı olarak açıkça bölgenin sosyal amaçlı ve toplumsal kullanıma yönelik olmasını koymuştur. Yat limanı, AVM, otel gibi tesislerin bu kapsama giriyor olması ise zordur.
5. Haliçport Projesi'nin rantını, bir anlamda ekonomik cazibesini kavramakta gecikmeyen yatırımcılar, bölgenin endüstri mirası geçmişinin dışında bölgeyi kent merkezinde yeni bir “arsa” alanı olarak görmektedirler.
6. Haliç'i İstanbul'un ilk endüstri havzası olarak algılayabilen, buradaki endüstri mirası alanlarını ise bütüncül bir planlama anlayışı içerisinde aralarında, mahalleleriyle ve su ile ilişkileri dahilinde ele alan ve kamu yararını gözetten bir proje yerine, daha çok tekil çıkarları yansıtan projeler gündeme gelmiştir.
7. Tersane alanının ticari amaçlı farklı işlevli ve de yüksek yoğunluklu binalar ile doldurulması Haliç'i simgeleyen kültür varlığının tamamının kaybolması tehlikesini yaratacaktır.

Dikkat Edilmesi Gereken Noktalar:

1. ICOMOS'un “Endüstriyel Miras Alanları, Yapıları ve Peyzajları için Koruma Ortak İlkeleri” doğrultusunda korumaya konu olan endüstriyel alan, yapılar ve onu çevreleyen peyzaj alanları, üretim sürecinin geçmişte ya da günümüzde devam ettiğini kanıtlar nitelikteki taşınabilir ya da taşınmaz makine, techizat, endüstriyel alanla ilişkili olan toplumların yaşamını biçimlendiren sosyal ve kültürel miras, bir bütün olarak “endüstriyel miras” tanımına girmektedir. Bu durumda Tersane-i Amire'de, tek tek tescilli yapılar üzerinde tasarruf geliştirilemez ya da bu bölge sit alanı içerisinde bağlamla ilişki kurmayan bir değerlendirmeye ele alınamaz; bu nedenle de geniş bir etkileşim alanında kapsamlı bir değerlendirmeye planlanma yapılmalıdır.
2. Tersane-i Amire'nin içerisindeki Haliç, Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri dışında, Kasımpaşa Vapur İskelesi, eski Kalyoncu Kışlası, Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Binası, Çorlulu Ali Paşa Camii, Aynalıkavak Sarayı da bu büyük kompleksin birer parçasıdır (Köksal, 1996). İşlev bütünlüğü ve bağlam açısından bu tesisler birbirinden bağımsız değerlendirilmemeli, bu bölgede yapılacak herhangi bir müdahale, mevcut SİT sınırları ve onun etkileşim içerisinde olduğu çeper alanlarıyla birlikte ele alınmalıdır.

3. Evrensel ilkelere göre bir koruma alanı için proje hazırlanmadan önce, üst ölçekte üretilmiş olan karar ve vizyonlara göre ön etütlerin yapılması gerektiği bilinmektedir. Bu etütlerin, alanın özgün değerlerinin neler olduğu, bu değerlere yönelik gelecekte ne şekilde önlemler alınması gerektiği, korumaya değer niteliklerinin ne şekilde/nasıl sürdürülebileceği, hangi alanlara nasıl müdahale edilebileceği ya da edilmemesi gerektiği, alanın kamu yararına göre ne şekilde düzenlenebileceği gibi çok sayıda sorunsal kapsamı gerektiği de açıktır. Aynı zamanda bu sürecin ilgili uzmanların katkısı ile geliştirilmesi, kentli ile şeffaf bir şekilde paylaşımına açılması da dünyada uygulanan bir yöntemdir. Ancak ne yazık ki Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri'nin işaret eden bu ihale kapsamında yukarıda sayılan hazırlıkların bir tanesi dahi yapılmamıştır (Köksal, 2013).

Özetle; Haliçport Projesi belirsizliğini hala korurken, süreç kapalı kapılar ardında ilerlemekte, bu alan için alınan kararlar siyasi erk - ekonomik erk birlikteliğinde halka sorulmadan/danışılmadan devam ettirilmek istenmektedir.

6.3.3 Haliçport Projesi'ne Karşı Yürütülen Süreç “Açılan Davalar ve Kurulan Dayanışma Örgütleri”

“Haliç Yat Limanı ve Kompleksi” adı altında 49 yıllığına ihale edilen tarihi Camialtı ve Taşkızak tersanelerinin yat limanına dönüştürülme projesine tepkiler bir yandan sürmektedir. İhale sonrası TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Şubesi ihalenin yürütmesinin durdurulması ve iptali için Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na dava açmıştır. Dava dilekçesinde;

“Artık işlevini yitirmiş Venedik Tersanesi dışında dünyanın hiçbir yerinde Osmanlı gibi büyük bir imparatorluğun başta denizcilik olmak üzere teknoloji tarihinin 6 asırlık bir bölümünü çalışır biçimde yerinde izleme ve tanıma olanağı yoktur.” ifadelerine yer verilmiştir. Haliç tarihinin anlatıldığı, ihale yapılan alanın endüstriyel sit alanı olduğu ve İBB'ye 3. kişilere yaptırılmaması şartıyla devredildiğinin vurgulandığı başvuruda, “Kamu yararına ve hukuka açıkça aykırı” olduğu öne sürülen ihalenin iptali istenmiştir. Oda, kentsel sit alanı olan tersanelerde kanuna aykırı olarak Koruma Kurulu kararı olmadan ve Koruma Amaçlı İmar Planı bulunmaksızın ihaleye çıkılmasına da itiraz etmiştir (İnce, 2013).

Mimarlar Odası İstanbul Şubesi konuyla ilgili yaptığı bir başka açıklamada projenin, Okmeydanı kentsel dönüşüm projesinin denize açılan kapısı olduğunu ve zamanla Kasımpaşa'yı da içine alarak Galataport ile bütünleştirilmesinin amaçlandığını belirtmiştir.

Öte yandan “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi”nin yürütmesinin durması ve iptali ile açılan dava karara bağlanmadan proje alanı, Nisan 2015'te Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından “özel proje alanı” ilan edilmiştir. Bu karar üzerine Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi “*Tarihi tersanelerin bulunduğu alanın rant odaklı yenilenmesini ve mevcut geleneğini kaybetmesini kabul etmiyoruz*” ifadelerini kullanarak karara dava açacaklarını belirtmiştir (URL-20, 2015).

Ayrıca bu süreçte Haliçport Projesi'ne karşı bir araya gelen tersane emektarları, sendikalar, meslek kuruluşları, tersanelerle iç içe yaşam sürdüren mahalle sakinleri ve dernekleri, Temmuz 2013'te Haliç Dayanışması'nı oluşturmuşlardır. Haliç Dayanışması; Haliç'in peyzaj değerlerinin, Tersane alanındaki arkeolojik varlıkların, tarihi yapıların ve çevresindeki kentsel dokunun, Tersane alanındaki kamu mülkiyetinin ancak kamu yararı yaklaşımıyla korunabileceğine olan inançla; tehdit altındaki kamusal mirasın doğru değerlendirilmesini ve Tersane-i Amire'nin teknolojisi yenilenerek ve üretim/istihdam potansiyeli geliştirilerek geleceğe taşınmasını savunmaktadır. Dayanışma bileşenleri söz konusu alandaki arkeolojik, tarihi varlıkların ve kentsel dokunun kamu yararı yaklaşımıyla korunabileceği fikriyle bir araya gelmişlerdir (URL-21, 2013).

Haliç Dayanışması; Haliçport Projesi'ni, Haliç peyzajını ve en az 558 yıllık geçmişi olan Tersane-i Amire'yi parçalayacak, kimliğini yok edecek büyük bir tehdit olarak görmekte ve kamuya ait ve özgün değerlerini koruyan bir sit alanın imara açılması anlamına gelen bu projenin bitişiğindeki yenileme alanı kapsamına alınmış Okmeydanı, Kasımpaşa ve Galata üzerinde ve çevresindeki koruma alanları (Şekil 6.22) üzerinde yapacağı etkilerle çok büyük çaplı rantsal dönüşümün de önünü açacağını belirtmektedir.



Şekil 6.22: Haliçport Projesi'nin hayata geçmesiyle birlikte doğrudan etkileşime gireceği koruma alanları: Beyoğlu İlçesi Kentsel SİT Bölgesi, Dolapdere-Piyalepaşa Bulvarı ve Çevresi, Okmeydanı Tarihi SİT Alanı, Haliçioğlu-Sütlüce Haliç Kıyıları (Bayrakçı, 2013)

Kısacası, Haliçport Projesi'ne karşı geliştirilen dinamiklerde ortak kaygılar;

- Üretim kimliğinin devam etmesi
- Kamu yararının ön planda tutulması
- Çevreyle etkileşimin önemsinmesi olarak özetlenebilir.

6.4. HALIÇPORT PROJESİ'NE İLİŞKİN FARKLI GÖRÜŞLER

Haliç Tersaneleri'ne ilişkin yapılması düşünülen Haliçport Projesi'nin geleceği hala belirsizliğini korurken, bu konu üzerine düşünce üreten değerli “mimarların, şehir plancılarının, akademisyenlerin, siyasi erkin, yerel halkın” projeye ve kente ilişkin görüşleri de bu aşamada bir o kadar önemli olmaktadır.

Bu bölümdeki bilgilere; konu üzerine fikir üreten yetkili kişiler ve olayın bizzat içinde olan kişilerle (yerel halk) yapılan görüşmelerden ve bizzat katılım sağlanan (2014) “Haliç Tersanesi'nde Neler Oluyor? Panel/Forum'undaki görüşlerden

ulaşılmıştır. “Siyasi erk” bölümünün hazırlanmasında ise çeşitli medya kaynaklarından yararlanılmıştır. Bunun nedeni ise siyasi erk’in bu konu üzerinde bilgi paylaşımına kapalı olmalarıdır. Örneğin Proje ile ilgili bilgi almak ve görüşlerini öğrenmek için Beyoğlu Belediyesi’ne gidildiğinde bu istek geri çevrilmiştir.

Edinilen görüşler dört kategoride gruplandırılmıştır.

1. Mimarlar:

Nevzat Sayın

Boran Ekinci

Niyazi Duranay

Korhan Gümüş

2. Akademisyenler:

Doç.Dr. Gül Köksal, Kocaeli Üniversitesi, Mimar

Doç. Dr. Tansel Bilgin Korkmaz, İstanbul Bilgi Üniversitesi, Mimar

Doç Dr. Mehmet Rifat Akbulut, MSGSÜ, Şehir Plancısı

Öğ. Gör. Erhan Demirdizen, Yıldız Teknik Üniversitesi, Şehir Plancısı

3. Siyasi Erk:

Fettah Tamince, Rixos Otelleri ve Sembol İnşaat Yönetim Kurulu Başkanı

Binali Yıldırım, Eski Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı

İsmet Yılmaz, Milli Savunma Bakanı

Melda Onur, CHP İstanbul Milletvekili

Ahmet Misbah Demircan, Beyoğlu Belediye Başkanı

Mehmet Culfik, Haliçport Proje Sorumlusu

4. Yerel Halk:

Süleyman Güvenç, Hasköy Keçeci Piri Mahallesi Muhtarı

Yahya Sarıyıldız, Kasımpaşa Bedrettin Mahallesi Muhtarı

Necati Bereket, Taşkızak Tersanesi Eski Çalışanı

Süleyman Songur, Bedrettin Mahallesi Dernek Başkanı

Bu araştırma ile amaçlanan ise kimseye danışılmadan siyasi erkin ihale süreciyle ürettiği bu projenin kamuoyunda yaratmış olduğu etkiyi sorgulamaktır. Çünkü Tersaneler Bölgesi’ndeki dönüşüm, yalnız Haliç ve civarında oturanların meselesi olarak değil, İstanbul’da yaşayan herkesin ve hatta Türkiye’nin bir meselesi olarak görülmelidir. Bu nedenle tez kapsamında yer verilen bu değerli görüşlerle; “**ortak akıl üzerine üretilen dönüşüm projelerinin kent adına, endüstri mirasının gelecek nesillere aktarılması adına daha kalıcı ve daha doğru bir yöntem olduğu**” vurgulanmaya çalışılmaktadır.

Çizelge 6.14. “Mimarlar” Haliçport Projesi Hakkında Neler Dedi?

NEVZAT SAYIN / MİMAR Kesinleşmiş bir şey olmamakla birlikte burada çalışılması düşünülen mimarlardan birisi de benim. Tabiki de öncelikle bu bölgenin bir master planının hazırlanması ve bu bölge üzerine şehrin ortak aklının üretilmesi ve bu üretilmiş ortak aklın doğrultusunda çok katımlı birtakım projelerle bu şehrin neye benzeyeceğinin modellenmesi gerekiyor. Ama burada her şey bir “arsa” olarak görüldüğü için böyle bir işleyiş yok. Onun da temel nedeni, bence bizim sayıp sıraladığımız ve çok kıymetli olduğuna söylediğimiz değerlerle, yöneticiler arasında gerçekten genetik bir bağın olmaması. Yani beceriksizliklerinden değil, bunların önemli olduğunu düşünmedikleri için bunları yapıyorlar. O zaman şöyle bir durumda kalıyor mimarlar; böyle bir projeyi nasıl olması gerekiyorsa öyle mi yapmalı?, yoksa bütün bu saçma sapan işleyiş içerisinde kendine bir yol mu bulmalı? Ben bu projenin nasıl olması gerektiği konusunda herhangi biri kadar fikri olan birisiyim, artı mimarım, artı bu proje için belki de çalışılacak olan insanlardan birisiyim. Bu bağlamda sonuçta hepsi arkadaşımız olan birtakım insanların fikirlerinin ne olduğunu bilmenize rağmen, bu konuda riski de göze alarak fikrinizi tartışa/tartışa konuşturma geliştirmekten başka bir yolunuzun olmadığını kabul ediyorsunuz. Bölgeyi çok eskiden bu yana biliyorum. Benim bilmem fotoğraf çekiyor olmamla ilgili. Mesela bu bölgeyi en açık tanımlıya Kuzey Deniz Sahası Komutanlığı’ndan Aynalıkavak’a kadar olan alan olarak kabul edersek, buranın çok ilginç bir pozisyonu var. <i>Burası bir eşik</i>. Yani denizden karaya doğru şöyle bir gözünüzün önünden geçirin; deniz, tersane bölgesi, yukarıya doğru giderek yükselen tersane bölgesi, sonra bir duvar, sonra bir yol, sonra çok yüksek bir duvar, sonra onun üzerinde Askeri Hastane ve arkasındaki yerleşme. Bu nedenle burası İstanbul kıyılarında enterasan profillerden bir tanesine sahip. Şimdi böyle bakınca burası zaten girilemeyen bir alan, burası zaten geçilemeyen bir alan diye düşünülebilir. Bu durumda tersane dediğimiz bölgede; buranın geçirimli bir yer olduğu, bütün zemin kat kullanıcının herkese açık olduğu ve buranın gerçekten de içinde barındırdığı çok kıymetli değerleri ile bütün bu zamanı bütün boyutlarıyla hissettirebileceğimiz bir yaklaşıma gidilebilir. İllaki de 5 yıldızlı bir otel yapmak zorunda değilsiniz. Çünkü her ne kadar elinize bir program geçse de, Türkiye’de biliyorsunuz ki hiçbir mimar eline gelen program dosyasıyla işe başlamıyor. Tam tersi program dosyası geliştiriyor. Bunu geliştirirken de buranın herkesin olduğu unutulmazsa, bence hala iyi bir şey yapma şansı var. Buranın programında burada tersane olurdu/olmazdı meselesi başlı başına bir tartışma konusu. Ama ben bile biliyorum ki, mesela Ayvansaray Kayıkları diye enterasan bir teknesi var İstanbul’un ve sadece burada yapılan çok ilginç bir tekne. Yani bir tür tekne yapımının burada sürüyor olması, tasarım ile teknik adamlarının varlığı ile ve <i>o bilgi birikiminin sürdürülebilir bir şey olması</i> bence azımsanmayacak kadar kıymetli bir şey. Yani şöyle bir yere gelmek istiyorum; mimar bir yapıyı yaparken, mevcut verilerden bir tasarım yoluna gidiyorsa, buradaki duruma da iki türlü bakılabilir; yani aynı konu hem sorun olabilir, hem girdi olabilir. Dolayısıyla burada her hal ve şartta ve her ne olursa olsun bu projeyi yapmak gibi bir fikrimiz yoksa, ki öyle olmadığını kabul ediyoruz ve bunun üzerinden konuşuyorum; biz hem yetkilerimizi hem de sorumluluklarımızı kullanarak pekala bütün sayıp sıralanan şeyleri birer veri olarak kabul ederek, bütün bu veriler üzerine oturan adam gibi projeler üretebiliriz. Bunlar yapılabilir, imkansız değil. Tabiki de Haliçport Projesi’nin savunulacak bir tarafı yok ama işleyişinin içerisinde bu proje savunulacak taraflara kadar çekilebilir diye düşünüyorum.	BORAN EKİNCİ / MİMAR Ben konuya şöyle bir bakış açısı ile bakıyorum. Öncelikle Haliç Tersaneleri’ni kente en iyi şekilde kazandırabilmek için pembe bir tablo çizelim. Yani devlet yönetimi, mimarlar odası, sivil toplum örgütleri, mimarlar, yatırımcılar, tüccarlar hepimiz bir araya geldik ve hepimiz çok memnunuz, büyük bir anlayış, işbirliği içerisinde çalışıyoruz diyelim. Acaba biz bu Haliç Bölgesi’ni en iyi şekilde kente kazandırabilir miyiz? En iyi çözümümüz bulabilir miyiz? Haliç bölgesini gezdiğimde baya bir çok geçirdim. Kentin bu kadar içerisinde, bu kadar güçlü ve bir o kadar da hem tarihi hem de büyüklüğü olan enterasan bir alan. Burası için aslında şu yapılır ya da şu yapılmaz demek aslında büyük bir cesaret işi ve şu anda ben kimsenin bunu diyebileceğine inanmıyorum. Yani bu bilgi birikimi toplamı hangimizde var? Acaba burası tekrar tersane mi olmalı, yoksa oteller bölgesi mi olmalı? Bazı şeyleri tabii ki de öngörebiliyoruz, “talan” edilmesin diyoruz. Şu an burası <i>ihale süreci gibi yanlış bir adımla uygulamaya</i> açıldı. Ama hala sivil toplum örgütleri, tasarımcılar, yatırımcılar, yerel idare ile <i>birlikte ele alarak</i> burası için iyi bir şey yapma ihtimalimiz var. Hiçbir şey için geç değil. NIYAZİ DURANAY / MİMAR Bir mimar ve şehirci olarak şehrin en güzel yerinde <i>gemi üretmeyi yanlış buluyorum</i>. Çünkü oranın kültürel değeri var, tarihi değeri var, sanayi değeri var, çevresinde yerleşimler var, korunması gereken yerler var. Bugünkü gelişmeler bağlamında da buranın alacağı şeklin bir müteahhite ihale edilerek, istediğini yap şeklindeki bir yöntemin de <i>iktidarın yanlış</i> olarak görüyorum. Buranın nasıl planlanacağına hem tersaneciler, hem mimarlar, hem şehirciler, hem kültür adamları, hem de sanayiciler birlikte oturup karar vermeliler. Buna iktidar tek başına karar vermemeli. Bana göre Haliç Tersaneleri’nde; “<i>bir müze, bir eğitim merkezi ya da bir kültür merkezi</i>” gibi arkasındaki yerleşim alanlarını da içine alarak, onlarla kucaklaşarak, aşırı yapılaşmaya engel olacak bir planlama anlayışına gidilebilir diye düşünüyorum.	KORHAN GÜMÜŞ / MİMAR Öncelikle bu alan yerel yönetime devredileceği zaman, bunu yönetecek bir kurumsal yapının olmadığı karşımıza çıktı. Bence asıl sorun o zaman belirgin bir şekilde karşımıza çıktı. Çünkü hem istihdam yapısı açısından, hem kültürel miras boyutu açısından, hem ürün geliştirme açısından yerel yönetimin bu konuda politika geliştirecek bir öngörüsü yoktu. Burası kolaylıkla şehir hatları vapurlarının gelip ürünlerini burada geliştirdiği, bakımlarının burada yapıldığı alana dönüşebilirdi. Çünkü tersaneler güncellenmiş bir altyapıya sahipler. Buradaki teknolojik altyapı o kadar gelişmiş ki, dünyanın en iyi makinaları burada vardı. Özellikle boşaltıldığında TDL’ye ait olan kısımda makinalar daha yeni yenilenmişti. Dolayısıyla burada bir yönetim planının olmaması, bunun bir organının olmaması, çok katmanlı ve çok aktörlü bir örgütün olmaması, böyle sudan gerekçelerle “.....köprünün ayakları açılmıyor. O yüzden tersaneyi kaldırmamız gerekiyor....” gibi talihsiz bir süreç yaşandı. Bunun en temel nedeni de bu şehrin aslında böyle bir deneyimi yönetecek bir yerel organının olmamasıydı. Buradaki müdahaleler merkezi yönetimin semantiği içerisinde oluştu, hep öyle algılandı. O yüzden özelleştirme dışında hiçbir çözüm karşımıza çıkmadı. O yüzden bugün geç de olsa 80’li yıllardan beri yaşanan bu sürecin adını koymak ve şehir ölçeğinde piyasaya teslim olmadan bir şeyler yapmak gerekiyor. Çünkü piyasa ile karar verildiği anda her şey bitmiş oluyor. Oysa ki şehrin düşünceye ihtiyacı var. Yani bu süreci merkezi yönetim ve bürokratik yapıyla yönetmek mümkün değil. Bu şehir için özelleştirme intihar etmek gibi bir şey. Dolayısıyla başka bir alternatif bulmak gerekiyor. Bu yerel ve kamusal mekanizmayı üretmeden bizim bu süreci tanımlamamız imkansız gibi görünüyor. Ayrıca içeriği belli olmayan bir şeyi ihale edemezsiniz. Araştırma işidir bir yerin nasıl kullanılacağı. Kamusallığın yeniden inşa edilmesi için fikir sabit olmadan, bu birinci düzlemdeki sabit fikirlerden kurtulup, kamuyu yeniden canlandırabilmek için olaylara “deneysellikle” bakmak zorundayız. Bu deneyellik piyasa aktörü ile olmaz. Kereste mi satın alıyoruz, çimento mu satın alıyoruz, miktarı belli değil. Dolayısıyla ben bu deneyellik kısmının meslek odasının bu kamusal alanı canlandırmasının tek çözümü olduğunu düşünüyorum. Çünkü ihale ile fikir üretimi olmaz. Bu durum Dünyanın her yerinde yolsuzluktur, ki Avrupa Birliği’nde de yasaklanmıştır. Yani deneyellik alanını geliştirmek meslek insanlarının sorumluluğudur. Bizim yapabileceğimiz tek şey bu şiddeti engellemektir. Yönteme isyan etmeliyiz. Biz bunu istemiyoruz demek çok komik oluyor. Bunu uzmanlar demez, halk der. Uzmanlar çözüm üretmek zorunda, siyaset üretmek zorunda. Yöntemi değiştirmek zorundayız.
--	--	---

Çizelge 6.14 / Hazırlayan: Duygu Çoban
“MİMARLAR” HALIÇPORT PROJESİ HAKKINDA NELER DEDİ?

Çizelge 6.15. “Akademisyenler” Haliçport Projesi Hakkında Neler Dedi?

Doç. Dr. Gül Köksal / Mimar - Koruma Uzmanı Kocaeli Üniversitesi Restorasyon Bölümü Haliç'in kuzey kıyısında el değmemiş tek arazi parçasının da kamu alanı olmaktan çıkarılması anlamına gelen bu projeye konu olan Tersane-i Amire, yüzyıllar süren ard arda yapımlar sonucunda, güncel üretim tesislerini içeren teknolojik altyapının yanı sıra, Bizans ve Osmanlı klasik dönemlerinden kalan tarihsel belge niteliğindeki çok önemli kalıntıları ve aynı zamanda Türkiye Cumhuriyeti'nin denizcilik ve gemi yapım teknolojisini de bünyesinde barındırmaktadır. Kasımpaşa'dan Hasköy'e kadar uzanan alanın yerleşim ve mimari tarihi, tersanelerden bağımsız düşünülemez. Tarihsel öneminin yanında bugüne kadar kendisini yenileyerek gelebilmesi tersaneye süreklilik taşıyan bir endüstri mirası özelliği kazandırmaktadır. Tersaneler gemicilik tarihi ve teknolojik gelişimin en önemli belgesi olmanın yanı sıra, gemi inşa ve bakımı konusunda da teknik bilgilerin biriktiği ve güncellendiği, hat analizine bağlı gemi üretiminin yapıldığı çok önemli bir kaynak olup, Dünyada neredeyse 6 asırdır gemi üretiminin yapıldığı ve halen sürdürülmekte olduğu tek örnek olması nedeniyle Dünya Mirası listesine aday bir alandır. Haliç Tersaneleri Türkiye'nin gemi sanayisi için çok önemli bir ekonomik kaynaktır. Bugün toplu taşımaya en uygun ulaşım aracı olan şehir hatları vapurlarının bakım-onarım ve imalatının gerçekleştirildiği en yetkin ve ekonomik tek kuruluş Haliç Tersaneleri'dir. Kentte ulaşım biçimi olarak kullanım oranı sadece %3'ü bulan deniz ulaşımını arttırmanın, geliştirmenin ve yetkinleştirmenin yolu tersanelerin kapatılmasından değil, daha etkin kullanılmasından geçmektedir. Üstelik Tersane alanı geçmiş tüm depremlerde dayanıklılığını ispatlamıştır ve olası bir depremde lojistik destek de bu alandan sağlanabilecektir. 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 rantı 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 ivedilikle başlanması gerekmektedir. Üyesi olduğum Haliç Dayanışması da bu değerlere sahip çıkmak ve 558 yıllık endüstri mirasının, Haliç kıyılarındaki tarihi, arkeolojik ve güncel yerleşim dokusunun ve kamusal alanlarda kamu mülkiyetinin korunmasını sağlamak, söz konusu kamusal mirasın ve üretim-istihdam potansiyelinin iyileştirilerek ve geliştirilerek geleceğe taşınmasını savunmak amacıyla yola çıkmıştır.	Doç. Dr. Tansel Bilgin Korkmaz / Mimar İstanbul Bilgi Üniversitesi Mimarlık Bölümü Öncelikle bir büyük tehlike bu tersanelere bir “<i>parçale</i>” gibi bakmak olur. Yani onu ne kadar iyi tahlil etsek de, ne kadar gözlemlese de, onu iyi anlamış olmayız. <i>Tersaneleri tüm İstanbul makraformu içinde iyi pozisyonlandırmamız, Haliç'le ilişkisini çözmemiz, arkasındaki konutlarla, mahallelerle ilişkisini iyi anlamamız gerekiyor.</i> Ancak o zaman tersaneyi iyi anlamış oluruz. Bir de iyi anladığımız zaman da bu işin 5 yıldızlı otel yapmaktansa butik otel yapmak kadar kolay olmayacağını öğrenebiliriz. Mimarlar ne kadar iyi olurlarsa olsunlar, tabii ki de öyle bir iymiserlik çerçevesinde iyi bir yapı yapılsa, orası daha güzel olursa işler daha iyi olurmuş gibi geliyor. Ancak son zamanlarda sadece Türkiye'de yaşanan deneyimler değil, bütün Dünyada yaşanan deneyimler bize gösterdi ki, bu iş o kadar da kolay değil. Onun için de o kadar kolay değil, ama şöyle bir reçete de ne yazık ki üretimledi galiba. Onun için bunun <i>stratejisini</i> bulmamız lazım. Program bir kere çok önemli. Sonrasında da bunun nasıl stratejilerle yapılacağı, farklı güç odakları ile nasıl uzlaşmalar sağlanacağı, nasıl mimar kendi olarak işverenle baş başa kalmayarak arkasında nasıl bir güç toplayacağı da bir o kadar önemli konulardan. Bütün bunların bir yolunu bulmamız gerekiyor. Yoksa hepimiz işverenle baş başa kaldığımızda tatminkar sonuçlar alınamayacağımı biliyoruz. Doç. Dr. Mehmet Rifat Akbulut / Şehir Plancısı MSGSÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Bu alanlar, boş bir arsa ele alınır gibi müdahale edilmemesi gereken alanlardır ve bu mekanın kültürü, tarihsel anlamı ve belleği, her zaman için birinci derece önemlidir. Bütün bu tarihsel birikimler, bir anlamda şehrin bütününe de anlam zenginliği, tarihsel zenginliğini kazandıran öğelerden bazılardır. Sonuç olarak “İstanbul'un zengin tarihi, zengin mirası” dediğimiz şey, bu parçalardan oluşuyor. Biz bu parçaları yavaş yavaş ortadan kaldırdığımız zaman, şehrin tarihi de yok olmuş oluyor. Hep göz ardı ediyoruz; ama bu mekana tarihsel anlamını ve değerini kazandıran o tarihsel işlev. Haliçport Projesi'nde niyet tahrir etmek ve yok etmek olmasa bile, o faaliyetler kaçınılmaz olarak böyle bir sonuca yol açacaktır. Proje, tarihsel anlamın paçasına yapıyor; yani ondan bir şeyler umuyor. O tarihsel anlamın, projenin değerini arttıracakı beklentisi var. Oysa aynı zamanda onu <i>önemli ölçüde tahrir edip, yok edecek bir girişim</i>. Bunlar, mekanın ve kent bütününe değerini artıran tarihsel birikimler ve mutlaka bir şekilde korunması ve sürdürülmesi gerekir. Bir sanayi tesisi işlevini yitirmiştir, burada hep aynı şeyi üretmek artık anlamsız olabilir. Ekonominin kendi kuralları gereği, o üretimi daha başka yerlere almak ya da artık iktisadi açıdan ihtiyaç kalmadıysa o üretimi yapmamak daha anlamlı, daha faydalı olabilir; ama böyle bir kararda bile tarihsel birikimin mutlaka korunması ve sürdürülmesi gerekir. Bu yapılmadığı zaman, çok sık dile getirmeye çalıştığımız ama şu ana kadar söylenelerin karar vericiler tarafından çok da dikkate alınmadığını gördüğümüz bir “<i>kimliksizleşme</i>” ortaya çıkmaya başlar. İstanbul'un içinde yaşadığı felaketi böyle adlandırmak da hiç abartılı olmaz. Giderek kimliğini kaybeden, yalnızca günceli yakalamaya çalışan bir sinema dekoru... Son dönemlerde kentsel anlamda üretilenlere baktığımızda, bunların çok azının geleceğe kalıcı olacağını görüyoruz. Bu anlamda yapılanların birçoğunu boşa çabalar olarak görüyorum.	Öğr. Gör. Erhan Demirdizen / Şehir Plancısı YTÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Haliç'teki tersanelerin 600 yılı yakın bir geçmişinin olması bize bugün bazı mesajlar veriyor. Her şeyden önce, İstanbul kentinin ve Osmanlı'nın yaklaşık 600 yıl önceki koşullarında tersanelerin Haliç kıyısında inşa edildiğini, bunun koşullardan bağımsız, kadim bir yer seçimi olarak anlaşılması gerektiğini söylüyor. Demiryolu ve karayolu ulaşımının söz konusu olmadığı bir dönemde, Osmanlı tarafından yeni fethedilmiş olan İstanbul'da, donanmaya gemi üretimi için en güvenli ve erişilebilir yerin Haliç olduğuna kuşku yok. Nitekim ulaşım alternatifsizliği nedeniyle 1950'li yıllara kadar Haliç'in pek çok sanayi kolu için cazip bir yer olduğu da biliniyor. Yani Haliç'in tersaneler ile birlikte yoğun bir endüstri bölgesi olarak gelişmesinde hayli kuvvetli tarihsel nedenler var. Ancak bugün rasyonel yer seçim kriterleri açısından Haliç'in uygun bir endüstriyel üretim alanı olduğunu ileri sürmek mümkün değil. Aynı şekilde, tersaneler için yapılacak hiçbir rasyonel yer seçim etüdünde Haliç'in akla gelmesi beklenemez. O bakımdan, Haliç'e yapılan köprü'nün açılmıyor olmasının tersanelerin faaliyetini durdurmasına gerekçe olarak göstermek ve bütün faturayı köprüdeki teknik sorunlara kesmek çare değil. Belli ki, <i>Haliç Tersaneleri artık tersane işleviyle yoluna devam edemeyecek, yeniden işlevlendirilmesi gerekecek.</i> Yeniden işlevlendirmenin şifreleri de aslında belli. 600 yıllık tarihe kök salan bir endüstri mirası nasıl bir güncel işlev kazanmalı sorusunun cevabı aranınca bu şifrelere de ulaşılmış oluyor. <i>Hem tarihi sit alanı hem de nitelikli bir endüstri mirası söz konusu olunca, bu alan ve üzerindeki yapı gruplarının kamusal kullanımının amaçlanması, böylelikle genel erişime açık tutulması gerektiğinden hiç kuşku yok.</i> Başka bir deyişle, bu nitelikteki kültürel miras alanlarında “konut dokunulmazlığı” yönü güçlü olan özel kullanımlar yerine, genel kullanıma açık kamusal işlevlerin baskın olması beklenir. Buradaki “kamusal” vurgusu, mülkiyetin ille de kamu kurumları elinde olması gerektiğini ifade etmez. Kullanım şekli toplumun yararlanmasını güvence altına aldığı sürece, her türlü yeniden işlevlendirme ve mülkiyet biçimi kabul edilebilir. Ancak bu tür kamusal kullanım alanlarında mülkiyetin de kamuda olması kuşkusuz ki daha anlamlı olur. <i>Burada kültürel ağırlıklı bir kullanım şeklinin, tarihi sit alanındaki endüstri mirasına kamusal erişim için en uygun çözüm olacağı açık.</i> Yani böyle bir işlevlendirme, hem endüstri mirasının korunması için gerekli ekonomik altyapıyı oluşturabilir, hem de toplumun yararlanmasına açık kamusal kullanımı mümkün kılabilir.
--	--	--

Çizelge 6.16. “Siyasi Erk” Haliçport Projesi Hakkında Neler Dedi?

Fettah Tamince / Rixos Otelleri ve Sembol İnşaat Yönetim Kurulu Başkanı Haliçport Projesi'ne dair tüm duyarlılıkları dikkate aldıklarını ve toplumun farklı kesimleri ile projenin detaylarını görüşerek ilerleyeceklerini belirten Rixos Otelleri Yönetim Kurulu Başkanı “Fettah Tamince”, sözlerini şöyle sürdürdü: <i>“Kamuoyu var, Türkiye'nin hassasiyetleri var, sivil toplum kuruluşları, koruma kurulları, çevre kurulları var. Bu vizyon bir proje olacak. Bir konsensüs bulmak istiyoruz. Biz buraya bir değer kazandırmak istiyoruz. Projenin bütün aşamaları büyük bir özenle yönetilecek. Biz buranın önemini biliyoruz. Ne yapmayacağımızı çok iyi biliyoruz. Bize yakışmayacak, İstanbul'a, tarihine, kültürüne yakışmayacak bir şey imza atmamız.”</i> Tamince, amaçlarının Türkiye'ye bir değer kazandırmak olduğunu belirterek, <i>“Biliyorsunuz ki dünyanın birçok gelişmiş ülkesine seyahat edildiğinde önemli projeleri size gitmeden anlatırlar. Biz de İstanbul'a böyle bir şey kazandırmak istiyoruz”</i> dedi. Turizmde önemli işler ortaya koyduklarına dikkati çeken Tamince, <i>“Dünyanın değişik bölgelerinde yaptığımız eserler herkes tarafından biliniyor. Dünyanın en önemli şehri İstanbul'un tarihi yarımadası ile karşı karşıya belki de tarihin en değerli ticaret alanı içerisinde yer alan Golden Horn da denilen Haliç'te yapacağımız projeyi çok önemli bir vizyonla ülkeye kazandıracağız. Bölge tarihin adeta göbeğinde bir mekan. İstiyoruz ki, insanlar çocuklarına da torunlarına da helal olsun, böyle güzel bir şey kazandırıldı İstanbul'a desinler”</i> diye konuştu. [Kaynak: http://www.habervaktim.com/haber/336296/halice-tamince-imzasi.html, Erişim tarihi: 28.07.13]	İsmet Yılmaz / Milli Savunma Bakanı Milli Savunma Bakanı İsmet Yılmaz, Haliçport projesinin yapılacağı alanda bulunan tescilli yapılar ile kazı esnasında çıkacak tarihi eserlerin korunacağını söyledi. Bakan İsmet Yılmaz, Haliçport adıyla bilinen Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi'yle bölgenin denizcilik faaliyetlerinden uzaklaşacağını savunanlara da, “Yapılacak yat limanlarıyla denizcilik faaliyetlerine devam edilecek” sözleriyle cevap verdi. “SOSYAL ALANLAR OLUŞTURULMASI HEDEFLENİYOR” 1455 yılı Fatih Sultan Mehmet döneminde yapılan Haliç Tersanesi halen faal olduğunu ve İstanbul Deniz Otobüsleri tarafından kullanıldığını belirten Yılmaz, “Bu tersane Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın ‘Haliçport Projesi’ içinde yer almıyor. Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri uzun zamandır atıl durumda. Mevcut projeye bu alanda hem denizcilik faaliyetlerine devam edilmesi hem de geri sahasında sosyal ve kültürel alanların oluşturulması hedefleniyor” dedi. Milli Savunma Bakanı İsmet Yılmaz, sözlerine şöyle devam etti: “Atıl durumdaki bu alanın canlandırılarak ekonomiye ve istihdama fayda sağlaması amacıyla Maliye Bakanlığı tarafından Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na tahsis edildi. Yüksek Planlama Kurulu da Haliçport'un Yap-İşlet-Devret modeli ile ihale edilmesi için bakanlığa yetki verildi. İhaleyi yaptı ve sözleşmesi imzalanarak yer teslimi gerçekleştirildi. Sözleşme hükümlerine göre bu alanda bulunan hiçbir tescilli yapıya kesinlikle dokunulmayacak ve bu tescilli yapılar onarılarak koruma altına alınacaktır. Proje alanı olan ve atıl durumdaki Taşkızak ve Camialtı Tersaneler bölgesinin, Haliç Tersane Bölgesi ile hiçbir ilgisi bulunmadığı gibi proje alanında hiçbir gemi üretimi ve bakımı da yapılmıyor” “YENİDEN TERSANE OLAMAZ” Yılmaz, şu bilgileri verdi: “Bu proje ile söz konusu alanın denizcilik faaliyetlerinden uzaklaşacağı iddiası doğru olmayıp, yapılacak yat limanları ile bu alanda denizcilik faaliyetlerine devam edilecektir. Haliç üzerine önceki yıllarda yapılan köprüler ve deniz derinliğinden dolayı söz konusu alan, sadece küçük ve orta çaplı deniz taşıtlarının bakım ve onarımına imkan vermektedir. Bu nedenle bu alanın tersane gibi çok ciddi ve büyük bir hizmeti yapabilmesi mümkün değildir.” [Kaynak: http://www.milliyet.com.tr/tescilli-yapilara-dokunulmayacak-ekonomi-detay/1907145/default.htm Erişim Tarihi: 5 Temmuz 2014]	Binali Yıldırım Eski Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Eski Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım, projenin kentsel dönüşüm kapsamında da düşünülebileceğini belirterek, Hürriyet'e şunları söyledi: <i>“Taşkızak ve Camialtı tersaneleri Osmanlı'dan beri Türk denizciliğine hizmet etti. Tersanelerin şehir dışına taşınması projesiyle birlikte bu alan atıl kaldı. Bu alanın halka açılması ve bir yaşam alanı haline dönüştürülmesi için bu çalışmaya başlattık. Bu projeye birlikte Haliç'te içinde marina, apart otel, restoran, dükkanlar, kültür ve eğlence mekanlarının bulunacağı bir yaşam alanı haline dönüşecek.”</i> YILDIRIM: “METRUK GÖRÜNTÜ YERINE YELKENLİLER” <i>“Bu projeye Kuzey Deniz Saha Komutanlığı'ndan başlayan bu alanda Haliç Kongre Merkezi ve Sabancı Müzesi ile birlikte bir bütünlük oluşturacak ve İstanbul'un turizm potansiyeline katkı sağlayacak bir kompleks ortaya çıkacak. Ayrıca tarihi bina özelliği taşıyan yapılar da restore edilerek İstanbul'un tarihi dokusuna kazandırılacak. Proje, aynı zamanda kentsel dönüşüm çerçevesinde de düşünülebilir. Haliç'e yapılacak bu kompleks sayesinde Haliç'teki o metruk görüntü yerine yelkenliler, irili ufaklı teknelerin ortaya çıkaracağı yeni bir Haliç, İstanbul silüetinin bir parçası haline gelecek. Her yıl 10 milyona yakın turist çeken İstanbul'un bu potansiyelini de yukarıya çekecek bir proje olacak.”</i> [Kaynak: http://www.hurriyet.com.tr/gundem/23607977.asp, Erişim Tarihi: 28 Haziran 2013] Ahmet Misbah Demircan Beyoğlu Belediye Başkanı Beyoğlu Belediye Başkanı Demircan: “Haliçport Projesini Yakından Takibe Aldım. Bize muhalefet edenler, aslında millete muhalefet edenler, burada çözüm olmasın isteyenler, planları iptal etmek için mahkeme de yatıp kalkıyorlar. İlk defa buradan bir şey söylemek istiyorum. Haliçport projesini de yakından takibe aldım. Haliçport içerisinde, 400 bin metrekaarelik inşaat alanı var. Bin dairelik, 100 bin metrekaarelik konut yapma imkanı var. Eğer becerilebilirse, ‘Dönüşümü hızlı yapabiliriz’ diye aklımızdan geçiriyoruz.” dedi. [Kaynak: http://www.haberler.com/beyoglu-belediye-baskani-demircan-halicport-7075976-haber/ Erişim Tarihi: 14 Mart 2015]
Mehmet Culfik / Haliçport Proje Yetkilisi Bölgenin tarihsel gelişimini büyük bir önem ve hassasiyetle inceliyoruz. Dünya mirası olan bölgemizde Rönesans duygularını yansıtan, gerek İstanbul ve İstanbul'u yaşayanlara, gerekse dünyadan İstanbul'un zenginliğini ziyaret edenlere bölgenin dününü, bugünü ve yarınını bir bütün olarak hissettirecek, mimari esintileri bir arada bulunduran bir İstanbul köşesini oluşturmaya çalışıyoruz. [Kaynak: http://www.yapi.com.tr/haberler/tescilli-yapilara-deprem-sinavi_115662.html, Erişim Tarihi: 8 Ocak 2014]	Melda Onur / CHP İstanbul Milletvekili Buranın ne kadar tarihi, kültürel bir alan olduğunu sadece tarihçileri bırakın bir kenara zaten tersane işçilerinin tanıklıkları nasıl bir tarihin olduğunu, önemli bir tarihi miras barındırdığına kanıt. 40 tane tescillenmiş bina var. Bununla ilgili Kültür Bakanlığının ciddi anlamda muhalif olması gerekiyor. Yani burası Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın aslında koruması gereken bir alan. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Milli Savunma Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı bu konuyla ilgili bakanlıklar. Bir projenin yapılmadan, bir avan proje yapılmadan, bir proje yapılmadan buranın ihaleye bu şekilde verilmesi zaten olacak bir şey değil. Bu da hukuksuz. Önce satalım, sonra projeyi yapalım gibi bir şehircilik anlayışı ne geçmiş de ne günümüzde olacak gibi bir şey değil. [Kaynak: http://www.radikal.com.tr/turkiye/halic_dayanismasi_halicport_projesini_protesto_etti-1147455 Erişim Tarihi: 28 Ağustos 2013]	Beyoğlu Belediye Başkanı Ahmet Misbah Demircan, Haliçport ve Galataport projelerinin 2023 vizyonunda olduğunu söyledi. Haliçport ve Galataport projelerinin 2023 yılında kadar realize olacağını belirten Demircan ‘Bu projeler 40 milyar liralık büyüklükte. Okmeydanı da yenilendiğinde çok özel bir bölge olacak. Biz, Beyoğlu Belediyesi olarak yatırımcılarımızı destekliyoruz. Bu da şehre destek anlamına geliyor’ ifadelerini kullandı. Okmeydanı, Haliçport ve Galataport gibi yeni projelerle aktif yatırım değerinin 40.8 milyar TL’yi bulacağını öngördüklerini sözlerine ekleyen Ahmet Misbah Demircan, “Burada gördüğümüz yoğun ilgi ile Beyoğlu'nun dünya markası bölgelerden biri olacağı konusunda hiç şüphemiz yok” ifadelerini kullandı. [Kaynak: http://www.emlaktasondakika.com/haber/genel/halicport-ve-galataport-icin-tarih-2023/101092, Erişim Tarihi: 6 Mart 2015]

Çizelge 6.17. “Yerel Halk” Haliçport Projesi Hakkında Neler Dedi?

Süleyman Güvenç Keçeci Piri Mahallesi Muhtarı - Hasköy	Yahya Sarıyıldız Bedrettin Mahallesi Muhtarı - Kasımpaşa	Süleyman Songur Bedrettin Mahallesi Dernek Başkanı
Eğer bu proje yapılırsa yüzlerce insandan hangi biri o alanı kullanabilecek merak ediyorum. Halktan biri olarak benim görüşüm, bu alanın kamuya açık olması yönünde. Deniz kıyıları ile ilgili yasanın Haliç kıyılarına entegre edilmesini isterdim. Bu proje halka yönelik değil. Şimdilerde Hasköy’de tünel çalışması yapılıyor. Bu çalışma Haliçport için mi ya da başka bir şey için mi bir bilğimiz yok. Ancak ne hikmetse tünelin başladığı alan Haliçport Projesi’nin başlangıç noktası, tünelin bittiği yer ise Proje’nin bitiş noktasını oluşturuyor. Bu proje, semtinin insanına göre değil. Marina yapıldı diyelim. Kaç kişi gidebilecek. Çalışma gücü yaratılacak diyorlar. Kaç kişi gidip turizme açılan bu alanda iş bulabilecek? Turizm getirisi olacak diyorlar. Bana bir faydası yokki. Semt adına da bir istihdam yaratacağını düşünmüyorum. Burası buram buram rant kokuyor. Şimdilik yerel halkın süreçten pek haberi yok. Ama ilk temel atılmaya başladığında çok da hoşlarına gidecek bir tablo ile karşılaşacaklarını düşünmüyorum. Çünkü ranta yönelik her türlü girişim insanları rahatsız ediyor. Aslında bu alanda kamu yararına neler neler yapılır? Orada gizli bir tarih var. Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri’ni gidip görme şansım oldu. O kuru havuzlara ne olacak, tescilli yapılar nasıl değerlendirilecek? O tarihi doku ne olacak? Bilmiyorum. Eskiye dönüş olmaz. Tersane işlevi devam etsin demiyorum. Ancak bir tabiat parkı yapılabilir. İçinde halka yönelik çeşitli aktiviteler yapılabilir. Yürüyüş parkurları düzenlenebilir. 5 km’lik Haliç kuzey kıyı bandında yeşil alan sayısı yok denecek kadar az. Koskoca Beyoğlu’nda biri Sütluçe’de, biri de Okmeydanı’nda olmak üzere iki tane yerde spor yapılabilir alan var. Bir yandan Rahmi Koç Müzesi bir tarafı; diğer yandan Haliçport bu alanı parselledi. Peki halkın yeşil alan ihtiyacı ne olacak? Bu kıyırı tamamen kapatan projeler yüzünden sahilde yürüyemez olduk. Rahmi Koç Müzesi iyi, güzel proje. Ona bir şey demiyorum. Ama böyle projelerle kıyıları halka kapanmasın. Ayrıca koca İstanbul’da kaç tane deprem için yeşil alan kaldı ki? Kimsenin düşmanı değilim. Bırakın halk özgür yaşasın. Herşey yasa-kanun değil. Burası için ihale tamamlandı. Artık ne olur bilemiyorum. Ama ben belirli bir kesimin değil, çoğunluğun faydalanabileceği bir dönüşüm istiyorum ve bu nedenle de Haliçport’a karşıyım.	Haliçport ile ilgili bir toplantıya bizi de çağırdılar. Yapıların maketlerini yaptılar. AVM, otel, restoran, kültür merkezi gibi yapılar vardı. Bunun yanında yürüyüş yolları da düzenlemişler. Toplantı çok yüksek yapı yapmayacaklarını söylediler. Tamam güzel güzel konuşuyorlar da benim halkım bundan faydalanabilecek mi? <i>Ben tersanelerin korunarak halka açılmasından yanayım.</i> Bu anlattıklarının hepsi ranta yönelik, hiçbir burda yaşayanlar için değil. Bir Bedrettin Mahallesi yaşıyanı şimdi oraya nasıl gitsin? Bu tescilli alanı nasıl ihaleye çıkardılar bilemiyorum. Ama eğer dedikleri gibi yaparlarsa yıllardır halka kapalı olan bu alanlar, tekrardan belli bir kesimin faydalanabileceği ama çoğu insanın içeri dahi giremediği bir alana dönüşecek. Haliçport’un yapılması biz çevre semtleri de elbet etkileyecek. Zaten Bedrettin Mahallesi olarak kentsel dönüşüm sürecindeyiz. Şimdilerde bizi sıraya aldılar. Öncelikleri Okmeydanı ve Tarlabası. Elbet sıra bize de gelecek. 5 yıl önce zaten burası kentsel yenileme alanı olarak ilan edilmişti. Mahalleli kentsel dönüşüme çok da tepkili değil. Yerinde dönüşümden yanalar. Ama bir Sulukule de olmak istemiyorlar. Kısacası kentsel dönüşüm bütünlüklü bir süreç. Okmeydanı, Tersaneler Bölgesi, Kasımpaşa, Hasköy hepsi bu dönüşümden etkilenecek. Hepsini aynı düşünce yapıyla dönüşüme girecek. Buralar rantla teslim edilecek. Necati Bereket / Taşkızak Tersanesi Eski Çalışanı Haliç Dayanışması Üyesi Öncelikle Tersane bölgesinde yapılması düşünülen projeye baktarsak, orada 5 yıldızlı otel yapılırsa, yat limanı yapılırsa kimler yatıyla gelip de o 5 yıldızlı otelde kalacak merak ediyorum. Hiçbirimiz kalamayacağız. 5 yıldızlı otele yatıyla gelen insan, otelin penceresinden baktığı gibi Cibali, Fener, Balat, Fatih, Eyüp, Alibeyköy, Kağıthane, Okmeydanı, Hasköy, Haliçioğlu, Kasımpaşa.. hepsi yıkıma gidecek. Eğer Okmeydanı kurtulmak istiyorsa, Haliç Tersanesi kurtulmalı ya da Okmeydanı kurtulamazsa Haliç Tersanesi de kurtulamayacak. Proje bir bütün ve yıkım projesi. Öneri olarak şunu diyebilirim ki: <i>tersaneler kapatılmasın. Bir yandan eğitim devam ederken, diğer yandan da üretim yapılсын. Üretim yapılırken de devlete yük olunmasın, döner sermaye ile siparişler alınsın.</i> Böylece hem eğitim, hem üretim, hem de istihdam sağlanmış olacak. Bunun dışında oraya ne yapılırsa yapılsın bana faydası yok. O yüzden bu projede çalışacak mimarlara, buraya yatırım yapmak isteyen vatandaşa önerim bizi yok saymayın. Burası satmak isteyenin malı değil, hepimizin.	Haliç Tersanesi/leri aslında tarimizde bir onurdur. Türk Denizcilik Tarihine başarıları altın harflerle kazanmıştır. Ama evet ama burası da artık kapitalizmin rantına kurban edilmektedir. 2000 kriziyle çöken ülke ekonomisini kurtarma adına yapılan çalışmalar adı altında kamu malları ve kamusal alanlar yandaş adeta hibe edilircesine satılırken, “kentsel dönüşüm” süreci başladı. İşte Haliç Tersaneleri de Haliçport kapsamında yenileme adı altında yandaşlara 02 temmuz 2013 de satıldı. Daha önce kentsel dönüşüm adı altında Tarlabası ve Sulukule’de başlatılan dönüşüm rüzgarları Balat-Fener-Ayvansaray’ı vururken, İstanbul da en büyük darbeden Beyoğlu, Beyoğlu’ndaki en büyük darbeden de Tersaneler ve Bedrettin Mahallesi etkilennmiştir. Böyle mi olmalıydı kentsel dönüşüm? Bu coğrafya böyle mi korunmalıydı? Dünya tarihinde 3 devlete yar olan bu beldeyi kazmaya başladığınızda 2 metrede Osmanlı’ya, 4 metrede Bizans’a, 6 metrede neolitik çağ bulgularına rastlarsınız. Buralarda kentsel dönüşümü bir plan olmadan nasıl yapacaksınız? İtalya, Fransa, İspanya, İngiltere, Almanya, Hollanda ve daha nice ülkeler de bu böyle mi yapıyor? Daha da önemlisi İstanbul’un bir şehir planı var mı? Bu belde yandşa rant planı ile mi yapılacak? Kültür Başkenti olan İstanbul’da Tarlabası’nı, Sulukule’yi, Fener- Balat’ı, Yedikule Bostanlarını, Haydarpaşa’yı, Galata’yı, Haliç Tersanelerini yıkmak ve dönüştürmekle “kültür” adına ne kalacak geriye? Bunun adı “yaşam alanı” üretmek değil, insanların geleceğini yok eden rant değil midir? İşte bu coğrafya, birilerine rant değil, Unesco’nun şemsiyesi altında “Tarihi Kültür ve Endüstriyel Miras” olarak korunmalı ve gelecek kuşaklara taşınmalıdır. Çünkü biz tarihimizden utanmıyoruz. Ama şunu da eklemek istiyorum: <i>“Ben toplumun uzmanı değilim. Ama benim düşüncem Haliç Tersaneleri için önemli olan konu, yalnız tersaneleri değil civarındaki morfolojiyi, demografyayı ve kent belleğini de korumaktır.”</i>

Çizelge 6.17 / Hazırlayan: Duygu Çoban
“YEREL HALK” HALIÇPORT PROJESİ HAKKINDA NELER DEDİ?

Dört kategoride ele alınan bu değerlendirme sonucunda bazı önemli başlıklara/ anahtar kelimelere ulaşılmıştır: Bunlar:

1.Endüstri Mirasının Kentsel Bağlamdaki İlişkilerinin Okunabilmesi: Öncelikle toplumun kültürel kimliğinin sürekliliğinin sağlanmasında önemli bir rolü olan endüstri mirası yapı ve alanları hem üzerlerine yüklenen sembolik anlamlar hem de işlev özellikleriyle, değişim içindeki kentsel mekanın yeniden tasarlanmasında, önemli girdiler sağlayan ve mekanı özgün kılan kaynaklar olarak algılanmalıdır.

2.Sürece Katılımın Sağlanması: Haliç için belediyelerin, üniversitelerin, halkın ve dönüşümde yer alan aktörlerin biraraya gelmeleri ve buradaki çok kültürlülüğü, çok katmanlılığı anlayan ve yansıtan paydalarda buluşmaları gereklidir. Bu nedenle de kentin en değerli alanlarından biri, ne çevrede yaşayanlara, ne kültür mirası uzmanlarına, ne de İstanbullulara sormadan, kamusal tartışmalar yapmadan ihale yoluyla özelleştirilmemelidir.

3.Endüstri Mirasına Özgü Karakteristiklerin Korunması ve Vurgulanması: Bölgenin tarihi ve sosyal yapısı korunmalı, bu kültür mirası geleceğe taşınmalıdır. Bölge, asırlardır denizcilikle anılmaktadır, üretim kimliğini devam ettiren dünyadaki tek tersanedir.

4.Endüstri Mirasının İçinde Yer Aldığı Doğal Çevre Bağlamındaki İlişkilerinin Okunabilmesi: Haliç için asıl olan; kesintisiz kıyı erişiminin sağlanması, civarındaki mahallelerin ve İstanbulluların nitelikli kamusal mekan kullanımıdır. Bunu yaparken de Haliç Tersaneleri gibi çok özel mekanların karakterlerine uygun hareket etmek ve kentin ortak aklından yararlanmak gerekir. Tersaneler bölgesi kamusal mekan ihtiyacına cevap verebilecek çok önemli bir endüstriyel miras alanıdır.

5.Endüstri Peyzajının Bilgisinin Aktarılması: Haliç Tersanesi'nin tarihsel ve mimari karakteri korunmalıdır. Böyle bir endüstriyel alanının çok boyutlu değerini vurgularken halkı, işçi sınıfını, emek ilişkileri gözden geçirilmelidir. Çünkü sınıfsal açıdan önemli bir miras alanından bahsedilmektedir. Haliç kıyı bölgesindeki dönüşüm bölgenin hafızasıyla bütünleşmesi gereken bir uygulama olmalıdır.

6.Endüstri Yerleşkesine Müdahale Sürecinde İşlev Seçimi: Bu tarihi merkeze yat limanı, 5 yıldızlı otel gibi projelerle soylulaştırmaya imkan vermemek, gerçek anlamda mirasa sahip çıkmak gerekmektedir. Ancak Haliç özelinde, Tersane 'AVM değil müze, kültür, kongre merkezi olsun' demek de yeterli bir davranış değildir.

Bu değerlendirme adına önemli bir başka detay ise; “Siyasi Erk”in görüşlerinin daha çok, yapılması düşünölen Haliçport Projesi’nin kent imajına sağlayacağı fayda, getireceği rant, bu tarihin pazarlanma stratejileri ve projenin meşrulaştırılma söylemleri üzerine odaklanmasıdır.

6.5 HALİÇ ENDÜSTRİ MİRASININ “TÜKETİM-MİMARLIK” ARAKESİTİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ

İstanbul’un endüstri mirasının ve kent belleğinin önemli bileşeni Haliç Tersaneleri, yerine yapılması düşünölen yat limanı, otel, alışveriş merkezi, lüks konut ve cami gibi işlevleri içeren *Haliçport Projesi* ile yeniden gündeme gelmiştir.

Ama bilinen bir gerçek vardır ki, koruma altındaki bir alan için program belirlemeden önce, üst ölçekteki karar ve vizyonlara göre ön etütlerin yapılması gerekmektedir. Bu etütlerin, alanın özgün değerlerinin neler olduğunu, bu değerlerin korunması ve geliştirilmesine yönelik gelecekte hangi önlemlerin alınması gerektiğini göstermesi önemlidir.

Ayrıca, hangi alanlara nasıl müdahale edilebileceği ya da edilmemesi gerektiği, koruma altına alınmak yoluyla artık ulusal bir değer kazanan alanın, kamu yararına göre ne şekilde düzenlenebileceği gibi çok sayıda sorunsal kapsaması gerektiği de açıktır. Aynı zamanda bu sürecin ilgili uzmanların katkısı ile geliştirilmesi, kentli ile şeffaf bir şekilde paylaşıma açılması da dünyada uygulanan bir yöntemdir ki, daha önceki bölümlerde hem Avrupa’daki örnekler, hem de Haliç’teki tek yapı ölçeğinde ele alınan yeniden işlevlendirme uygulamaları bütüncül planlama ve tasarım yaklaşımı kapsamında değerlendirilmiştir.

Bu bağlamda Haliçport Projesi de diğer örneklerde olduğu gibi bütüncül planlama ve tasarım anlayışı kapsamında planlama ve tasarım kriterleri ile incelenmeye alınmıştır (Çizelge 6.18 - 6.19).

Ancak değerlendirme sonucunda görölen o ki, maalesef Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri’ni işaret eden bu ihale kapsamında yukarıda sayılan hazırlıkların bir tanesi dahi yapılmamaktadır.

Çizelge 6.18: Haliçport Projesi'nin "Planlama Kriterlerine" Göre Değerlendirilmesi

A. PLANLAMA KRİTERLERİ		HALIÇPORT PROJESİ	
A L I Ç Y A T L İ M A N I V E K O M P L E K S İ P R O J E S İ	1. Kentin Stratejisi İle Entegrasyonu Haliç Tersaneleri'ni de içine alan bölge günümüzde bir kültür havzası olarak şekillenmiştir. Kadir Has Üniversitesi, Koç Müzesi, Bilgi Üniversitesi, Haliç Kongre Merkezi, Santralİstanbul gibi kültür ve eğitim işlevli yapılar bölgenin kimliğini tanımlamaktadır. Haliçport projesi alana sahip olmadığı bir kimliği dikte edecektir.	2. Kent Ekonomisine Hizmeti Temel fonksiyonu kültür ve eğlence tesisi olması nedeniyle bünyesinde yarattığı istihdam olanağı ve çekim merkezi oluşturarak turizmi desteklemesi açısından ekonomiye katkısı olacaktır.	L İ M A N I V E K O M P L E K S İ P R O J E S İ
	HALIÇPORT PROJESİ		
	3. Kent Turizmini Geliştirici Etkisi Haliç bölgesi adına Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri'nin bulunduğu alan önemli bir kentsel turizm kaynağı olarak görülerek, buradaki tersane alanı günümüze; müze, alışveriş merkezi, kültür merkezi ve otel gibi kullanımlarla kazandırılması düşünülmektedir.	4. Sürece Katılımın Sağlanması Proje halktan ve kamuoyundan gizlenmekte, kapalı kapılar arkasında alınan kararlarla Haliç Tersanesi'nin yağmalanması niteliğinde bir proje yapılmaya çalışılmaktadır. Projeye ilgili bilgi edinebilmek için de Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na göre ihaleye katılmak ve 50 bin lira yatırmak gerekmektedir.	
	HALIÇPORT		
	5. Kentin Açık Yeşil Alanıyla İlişkisi Tersaneler bölgesinde yeni işlevi gereği daha içe dönük bir mekansal kurgu yaratılacağı için, bu alanın kentin açık yeşil alanlarıyla ilişkisi zayıf olacaktır.	7. Karma Kullanım İhalede tarihi tersane alanı için önerilen program, basına yansıyan haberlere göre "her biri 70 yat kapasiteli iki yat limanı, her biri 400 oda kapasiteli 5 yıldızlı iki otel, dükkânlar, restoranlar, kongre ve kültür merkezleri, sinema ve eğlence tesisleri, 1000 kişilik cami ve otopark" olarak geçmektedir.	
	SONUÇ		
	1. KRİTER: - 2. KRİTER: + 3. KRİTER: + 4. KRİTER: - 5. KRİTER: - 6. KRİTER: + 7. KRİTER: +		
	6. Kentin Ulaşım Sistemleriyle İlişkisi Bu alanın ana ulaşım aksları özellikle Haliç Köprüsü ve Haliç sahil yolu ile doğrudan ilişkilidir.		

Çizelge 6.19: Haliçport Projesi'nin "Tasarım Kriterlerine" Göre Değerlendirilmesi

B.TASARIM KRİTERLERİ		HALIÇPORT PROJESİ	
1.Bütünlük İlkesi Haliç yerleşimindeki tüm işlevini yitirmiş endüstriyel alanlar ile ilgili bugüne kadar yapılmış kapsamlı bir proje bulunmamaktadır.	HALIÇYAT	2.Koruma İlkesi Tersane alanı içerisindeki tescilli yapılara dokunulmayacağı, yeniden işlevlendirilerek koruma altına alınacağı söylenmektedir.	LİMANI
3. Kamusal Alan Kullanımı Kıyı alanlarının birer kamusal alan olması ve bu bağlamda herkesin erişimine uygun olacak şekilde yeniden planlanması gerekirken, bir kıyı alanı olan tersane bölgesinin Haliçport Projesi kapsamında özelleştirilerek projelendirilmesi düşünülmektedir.		4.Yerleşimin Sosyal ve Kültürel Yapısına Etkisi Tersane-i Amire'yi yok edecek bu Proje'nin, Okmeydanı, Kasımpaşa ve Galata ile etkileşimi göz önüne alındığında daha büyük çaplı bir rantsal dönüşümün önünü açacağı düşünülmektedir.	
5. Kent Belleğine Etkisi Bu Proje'nin uygulanmasıyla o bölgeyi tanımlayan kültürel ve coğrafi öğeler yerini, küreselleşmenin sembolleri olan yeni imajlara bırakacak ve böylece tersaneler bölgesi bellek kaybına uğrayarak, bir anlamda bölgenin sahip olduğu üretim kimliği parçalanarak tüketilecektir.		6. Silüet Etkisi Bu bölge adına yapılması planlanan kentsel imajlar ile Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri'nde yükselen otel yapıları, avm'ler, kongre ve kültür merkezleri, Haliç Tersaneleri ve bölgede bulunan tescilli yapılar ile aynı perspektif içerisinde Haliç kıyılarının silüetini olumsuz yönde etkileyecektir.	
HALIÇPORT PROJESİ		HALIÇPORT	
7. Kentsel Morfolojiye Etkisi Haliç tersaneler bölgesinde kentsel morfolojinin biçimlendirici faktörleri tersaneler iken, Haliçport Proje'sinin yapımı tamamlandıktan sonra yeni kentsel imaj öğeleri küresel ikon yapılar olacaktır.	PROJE Sİ	SONUÇ	
		1.KRİTER: -	
		2.KRİTER: +/-	
		3.KRİTER: -	
		4.KRİTER: -	
		5.KRİTER: -	
		6.KRİTER: -	
		7.KRİTER: -	

Bu analiz sadece Haliçport Projesi adına bir ön izlenim elde edilmesine yardımcı olmuştur. Ancak daha derinlere inildiğinde tez kapsamında aslında başından bu yana tartışılmak istenen esas nokta bundan sonra irdelenecektir. Bir anlamda tez genelinde yapılan analiz sürecinden sonra bu bölüm bir sentezi, bir sonucu temsil edecektir denilebilir. Sanayileşme, endüstri devrimi, endüstri yapıları, bu yapıların işlevlerini yitirmesi ve koruma bağlamı, yeniden işlevlendirme çalışmaları, Türkiye özelinde konuya yaklaşım ve Türkiye’de sanayileşme adına en önemli bölgelerden biri Haliç; Haliç kıyı bölgesi sanayileşme süreci, yıkımlar, değişim ve dönüşümler ve bu bölge adına yapılması planlanan mega-proje “Haliçport”. Tüm bunlar teker teker analiz edildiğinde aslında en başından bu yana tez genelinde tek bir şeyle bağlantısı merak edilmektedir; bu dönüşümün arka planındaki güç/erk yani “TÜKETİM TOPLUMU DİNAMİKLERİ”.

Bu bağlamda bu iki kavramın “koruma ve tüketim” kavramı arasındaki gerilimin en hissedilir olduğu mekanlardan birisi de Haliç kıyılarındaki “Haliç Tersaneler Bölgesi”dir. Şu an bu değerli endüstriyel alan daha çok “tüketim toplumu” dinamiklerinin erk olarak kabul edildiği bir süreçten geçmektedir. Bunun da elbette geri dönülemez sonuçları ve mekansal izdüşümleri olacaktır. Bu nedenle bu bölümde mimarlık ve tüketim arakesitinde oluşan “endüstri mirasının dönüşümü” kavramı ve bu kesişimin mekansal izdüşümleri daha önce dördüncü bölümde detaylı bir şekilde incelenen;

- *Meta Olarak Kent Mekanı*
- *Tüketim Nesnesi Olarak Endüstri Mirası*
- *Yeniden İnşa Edilen Kent Kimliği*
- *Toplumsal ve Mekansal Yeniden Yapılanma; Soylulaştırma* gibi başlıklar bağlamında incelenmek istenmiştir.

Ayrıca bir başka önemli detay ise, bu alt başlıklar kapsamındaki değerlendirme ağırlıklı olarak Haliçport Projesi’ni kapsamaktayken, henüz “tüketim toplumu” dinamikleri ile kurulan ilişkide o ince çizgide yer alan Haliç kıyılarındaki noktasal müdahalelerle ele alınan endüstri yapı ve alanları da bu kapsamda değerlendirilme altına alınacaktır.

Çizelge 6.20: Haliç'teki Endüstri Mirasının Dönüşümünün Tüketim-Mimarlık Arakesitinde Mekansal İzdüşümlerinin Değerlendirilmesi

MEKANSAL İZDÜŞÜMLER	Yeniden İşlevlendirilen Endüstri Yapıları	HALIÇPORT
Meta Olarak Kent Mekanı	+	+
Tüketim Nesnesi Olarak Endüstri Mirası	-/+	+
Yeniden İnşa Edilen Kent Kimliği	+	+
Soylulaştırma	-/+	+

Meta Olarak Kent Mekanı:

Dördüncü bölümde kapsamlı bir şekilde ele alınan endüstriyel alanların “tüketim-mimarlık” arakesitindeki mekansal izdüşümlerinden ilki olan meta olarak kent mekanı başlığı doğrultusunda ortaya atılan “metacı planlama anlayışı” ile yeniden yapılandırılmaya çalışılan kent mekanının Haliç kıyıları özelindeki uygulanma alanına bakıldığında; Haliç'te koruma yaklaşımlarının mimari yaratıcılığa, yaşam kalitesine ve ekonomik büyümeye engel oluşturduğunun düşünüldüğü 80’li yıllarda, genel anlamda koruma politikalarının, fakat daha özelde endüstriyel yapıların yasal çerçevede birer “miras” olarak tanımlanmaması sebebiyle, Haliç kıyılarında konumlanmış pek çok eski endüstri yapısı yıkılmıştır.

Bu bağlamda Haliç kıyı bölgesindeki endüstri mirası alanları 1980 sonrası dönemde metacı planlama anlayışı ile büyük ölçüde sermayenin mantığına uyarlanmış; ya yerine başka bir şeyler yapılmış ya da özelleştirmelerle yeniden işlevlendirilmişlerdir. Haliç kıyıları adına yıkımdan kurtulan endüstri yapıları da özelleştirme politikaları ile parçalı olarak ele alınarak dönüştürülmeye çalışılmıştır. Ancak her bir endüstri yapısı bugün aynı kıyıda yararlanmalarına, bir bütünün parçaları olmalarına rağmen birbirleriyle ilişkileri düşünülmeyle tek yapı ölçeğinde ele alınmışlardır. Bu nedenle de şu an her biri bir sermaye odağı tarafından yeniden işlevlendirilerek, metacı planlama anlayışının noktasal müdahaleleri olarak çevreleri ile sınırlı ilişkilerine devam etmektedirler.

Benzer biçimde Haliç'teki emek gücünün mekanları gecekondualarda da aynı durum gözlemlenmiştir. Fener-Balat, Ayazma, hepsi emek gücünün kendisini yeniden ürettiği alanlarken, bugün hızla dönüşüme uğramaktadırlar. Yerlerine şimdiki yeni sermayenin kentleşmesinin mantığına uyacak, orta veya üst sınıflara hitap eden yeni mekanlar yapılacaktır. Bu durum da, kent mekanının metalar üretilen bir yer değil, bizzat kendisinin meta haline geldiği bir dönemi işaret etmektedir.

Haliç Tersaneler Bölgesi özelinde inceleme yapıldığında ise, bir zamanlar üretim mekanı olan bu endüstriyel miras alanının son zamanlarda gündeme gelen “Haliçport Projesi” ile metalaştırılmaya çalışıldığı açıkça görülmektedir. Bu kapsamda metacı planlama anlayışı ile artık sanayiye yatırım yapmayan bir sermaye yapısı ile büyük sermaye grupları, gözlerini devletle birlikte bu alana yöneltmişlerdir.

İhalesi yapılan alan yap-işlet-devret modeliyle 49 yıllığına özelleştirilmiştir. Böylece bu endüstriyel miras alanındaki metalaşma mantığı;

- Kent mekanlarının kamu elinden çıkarılarak sürekli devam eden bir sirkülasyon ile alınıp-satılmasına,
- Değerinin piyasa koşullarına göre değişmesine ve mekansal trendlerden en üst düzeyde etkilenmesine,
- Sermayenin gözünü bu alana dikmesi sonucunda, endüstriyel miras alanında büyük ölçekli yatırımların, büyük konut alanlarının, alışveriş merkezlerinin, beş yıldızlı otellerin, rezidansların artmasına neden olacaktır.

Özetle, Haliç Tersaneler Bölgesi'nde; koruma ve yeniden işlevlendirme süreçlerinde genelde bireylerin gelişimine ve sosyalleşmesine olanak sağlayacak tavırlardan ziyade; temelde turizm ve tüketime yönelik yaklaşımlar ağırlık kazanacaktır. Hatta bu tavır, kimi durumlarda mirasın kendisine de zarar verecek ve ayrıca, sosyalleşmeyi teşvik edebileceği düşünülen bu tür sosyal alanların özel mülkiyette bulunması, mekan sahiplerine istedikleri kitleleri dışlama, bu alanları istedikleri zaman kapatıp açma ve bu alanlarda yapılabilecekleri kısıtlama gibi haklar da verecektir. Tüm bunlar metacı planlama anlayışı içerisinde gerçekleşmesi olağan durumlar olarak yorumlanabilir.

“Tüketim Nesnesi” Olarak Endüstri Mirası:

Haliç kıyı bölgesi adına 1980'lerden sonra farklı bir yapılanma ortaya çıkmıştır. Gücünü iyiden iyiye yitirmeye başlayan sanayi yerine başka bir yıldızı koymalıydı.

Sanayi bölgeleri kendini var eden neden ile yok olmaya başlamıştı. Çıkış yolu bulmaları şarttı. Bu nedenle yıkımdan kurtarılan endüstri yapılarının dönüşümünde tüm problemlerden potansiyel yaratmak için “Kültür” anahtar kelime olarak belirlenmiştir. Buradaki amaçlardan bir diğeri de, hem ekonomik gelişim için yeniden yapılanma, hem de vizyon ve imaj değişimi için kültürü bir araç olarak kabul etmektedir.

Bu bağlamda Haliç’teki noktasal dönüşüm projeleri genel olarak analiz edildiğinde, çoğu kesim tarafından projeler olumlu yönleri ile değerlendirilmektedir. Ancak buradaki amaç, tüketim kültürü bağlamında kültür endüstrisi mekanlarının meşrulaştırılma durumlarının yaratabileceği çelişkili kent yaşamına dikkat çekmektir.

Öncelikle, bölgeler arasındaki eşitsizliklerin bu kadar okunaklı olduğu bir kentte, alt kesimden insanların yaşadığı mekanların ortasında, bu kadar büyük çapta projelerin yapılmış olmasının, küresel süreçlerin bir sonucu olmadığını söylemek imkansızdır. Bu durum, Türkiye açısından da artık kültür yatırımlarının bu küresel ortamda önemli hale geldiğinin bir göstergesidir.

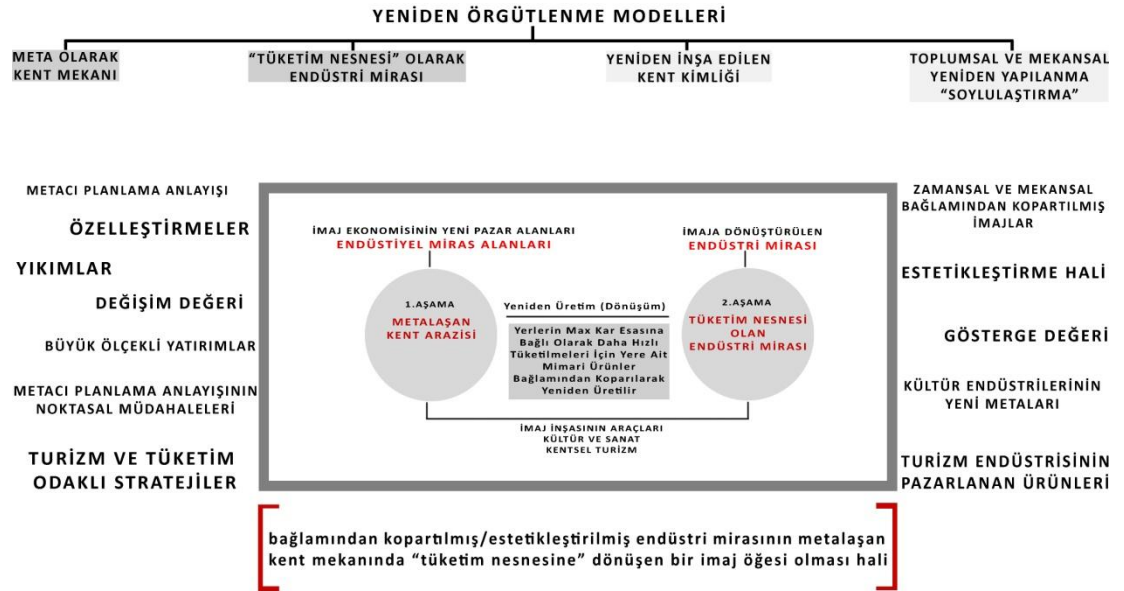
Ayrıca, Haliç’teki bu projelerin kar amaçlı olmamasının yanı sıra, birçok büyük proje ortağı bulunması ve bunların yatırıma büyük meblağlarla destek sağlamış olması, kültürel alandaki potansiyelin, iş çevrelerince keşfedildiğini de düşündürmektedir. Böylece ulusal veya uluslararası firmalar tarafından desteklenen ve oldukça karlı yatırımlar olarak görülen bu projeler küresel sahnede yerlerini alacaklardır. Özellikle günümüzde yaşanmaya başlanan, kültürel ve sanatsal sektörler üzerinden kazanılan büyük rakamlardaki kazançlar bunun bir göstergesidir.

Bu durum endüstri mirası yapılarının kendilerini doğrudan kültür endüstrilerinin yeni metaları haline dönüştürmektedir. Burada endüstri mirası, kültür ve sanat çatısı altında metalaşarak, sistemin öngördüğü alana itilmektedir. Böylece kültür ve sanat metalaşırken, endüstri mirasının “tüketim nesnesi” haline gelmesi de kolaylaşmaktadır. Bir anlamda endüstri mirasının sahip olduğu imge, gösterge halini alarak, kültür ve sanat odaklı projeler aracılığıyla mekanı tüketime açmaktadır.

Haliç adına noktasal müdahalelerle ele alınan miras alanları dışında, Haliç Kültür Havzası için dönüşümü gerçekleştirilecek olan Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri için öngörülen projelerde de “kültür endüstrilerinin” ateşleyici rolü dikkat çekmektedir. Haliçport Projesi’nde alandaki koruma altındaki tescilli yapıların kültür ve sanat

mekanlarına dönüştürülecekleri söylenmektedir. Ancak, tersane alanında yapılacak olan mega-strüktürlerin Haliç üzerinde yaratacağı olumsuz etkiden hiç bahsedilmemektedir. Haliç Tersaneleri alanındaki tescilli yapıların yıkılmaması ve bunun yerine otel veya avm değil; sergi salonu, kültür merkezine dönüştürülmesi ile toplumun gözünde Haliçport Projesi'nin meşrulaştırılmaya çalışıldığı gözlemlenmektedir. Tüm bu tavırlarda dikkat çeken temel nokta ise; kültür merkezlerinin bu alanda yapılacak olan yapılanmanın tamamlayıcı bir parçası olarak görülmesidir. Çünkü bu yolla kültürün kendisi ile birlikte endüstri yapıları da metalaşacak ve tüketime açık hale gelecektir.

Ayrıca bu endüstriyel alan için bölgede bulunan tescilli yapılar, tüketime hazır bir imaj olarak algılanmakta ve tersaneler bölgesinin (yerin) yeniden üretiminde alanın pazarlanması için birer “tüketim nesnesi” olarak görülmektedirler.



Şekil 6.23: Meta Olarak Kent Mekanında Tüketim Nesnesi Olarak Endüstri Mirası

Yeniden İnşa Edilen Kent Kimliği :

Haliç kıyı bölgesi sahip olduğu potansiyeller nedeniyle her dönem önemini korumuş ve alınan kararların da merkezinde yer almıştır. Ancak yanlış strateji ve politikalar, bu doğal ve tarihi dokunun zamanla yıpranmasına neden olmuştur. Hataları telafi etmek için yapılan bazı girişimler de büyük hataların tekrarlanmasına neden olmuştur. Dolayısıyla Haliç özelinde her dönem bir kimlik değişimi görülmüştür. Bir dönem mesire yeri olan Haliç, Prost planı ile sanayi kimliğine bürünmüş, 1980’lerden sonra sanayinin bölgeden desantralizasyonu ile bölgenin tekrar kültür

kimliğine dönmesi için çalışmalara başlanmıştır. Bu bağlamda yakın zamanda tekrar gündeme gelen dönüşüm projeleri ile Haliç “kültür ve sanat vadisi” ilan edilerek, tescil edilmiş endüstri yapıları üzerinden bölgenin doğal ve tarihi güzelliğini öne çıkarmaya ve bölgenin çekiciliğini tekrar kazandırmaya yönelik girişimler yapılmaya çalışılmıştır.

1990 sonrası noktasal müdahalelerle ele alınan ve yıkımdan kurtulan bu endüstri mirası yapılarının yeniden işlevlendirilmelerindeki amaçlardan birisi ise; ekonomik tabanını kaybetmiş olan bu yapıların yerel kimliklerini gün yüzüne çıkartarak, endüstri mirasını farklılaşma yarışına sokmak ve “kentsel turizm” aracılığıyla bu yapıların ulusal ve uluslararası turizme açılmasını sağlamaktır.

Ancak günümüzde “yerel kimlik” olgusu da, tarihsel sürecin kullanılması, zaman içerisinde tüketim olgusunun tırmanışı ile birlikte meta oluşturma ve meta pazarlama olarak popüler kültüre hizmet eder duruma gelmiştir. Böyle durumlarda tarihsel süreçlere ilişkin gerçek bir bilinçten bahsetmek çok da mümkün olamamaktadır. Dolayısıyla da bu türden bir yaklaşımla endüstri yapılarının sahip olduğu kimlik değişebilmekte ve bu kimlik bir anlamda imaj inşasının aracı haline gelebilmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken noktalardan birisi, modern mimarlığın evrensel tavrına karşı kurulan Haliç’teki yerel odaklı bu çalışmalar, yerel duyarlılık ile yerele özgü olanın simgeselleşmesi arasındaki ince çizgiyi kaçırdığı taktirde tüketim kültürüne hizmet eder hale geleceği ve bağlamından koparılarak simgeselleştirilmeleri şeklinde ortaya konan tarihin yeni temsilleri oldukları için kent belleğinin yok olmasına neden olacak olmalarıdır.

Haliç kıyı bölgesinde yapılması gündemde olan Haliçport Projesi de bu durum için örnek gösterilebilecek önemli endüstriyel miras alanlarından birisidir. Bu proje üretim kimliği hala devam etmekte olan Tersaneler bölgesinde yapılacaktır. Basına yansıyan bilgilere göre böylesine önemli bir yere neredeyse aynısını bir başka kentte bulabileceğimiz, yerin üretim kimliği ile yakından uzaktan ilişkisi olmayan, birçok kentte bir diğerini anımsatan görüntüler ve imajların inşa edileceği belirtilmektedir. Eğer bu türden bir proje Tersane bölgesinde inşa edilirse, alanın sahip olduğu üretim kimliği yerine, gelişime uyum sağlayacak ve farklılığıyla da kendisini öne çıkaracak yeni bir kimlik yaratılmaya çalışılacaktır. Bu tarz bir yönelimdeki kimlik inşası, -alanın tarihi bir geçmişi ve iddialı bir geleceği yansıtan imajlar- arasında kurulan bir ilişkiden oluşturulacaktır.

Öte yandan kentlerin işlevsel özellikleriyle birlikte oluşan gelişim süreçlerinin gelişen ekonomik dinamiklere ve güçlü aktörlere bağlı olması ve bu mantığa göre gelişim göstermesi, ‘kentsel imajları’ da büyük ölçüde farklılaştıracak ve değiştirecektir. Bu bağlamda, Haliçport Projesi’nin yapılması düşünülen alanda öncesinde kentsel imaj öğeleri tersaneler iken, projenin yapımı tamamlandıktan sonra yeni kentsel imaj öğeleri küresel ikon yapılar olacaktır (Şekil 6.24).



Şekil 6.24: Yeniden İnşa Edilen Kent Kimliği

Tersaneler, Haliç dokusunu uzun yıllar etkilemesine rağmen, günümüzde bu bölge adına yapılması planlanan kentsel imajlar ile Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri’nde yükselen otel yapıları, avm’ler, kongre ve kültür merkezleri; Haliç Tersaneleri ve bölgede bulunan tescilli yapılar ile aynı perspektif içerisinde yarışacak ve ekonominin kent üzerindeki gücünü simgeler hale geleceklerdir.

Burada tartışılması gereken noktalardan birisi de, kimliğini devam ettirmekte olan ve Haliç adına kent belleğinde geçmişten bu yana önemli olan bir yerde inşa edilecek, yerinden ve bağlamından koparılmış mimarlığın, kurmaca yaşamları beraberinde getirmesi ve bu kurmaca yaşantıların kolektif bilinci yok edeceği endişesidir.

Çünkü o bölgeyi tanımlayan kültürel ve coğrafi öğeler yerini, küreselleşmenin sembolleri olan yeni imajlara bırakacak ve böylece tersaneler bölgesi bellek kaybına uğrayarak, bir anlamda bölgenin sahip olduğu üretim kimliği parçalanarak tüketilecektir.

Böyle bir planlama süreci içerisinde planlamanın bir parçası olan tarihsel öğeler (tescilli endüstri yapıları) de üretim kimliği devam etmeyecek tersane alanında, bağlamından kopararak simgeselleştirilmeleri şeklinde ortaya konan tarihin yeni temsilleri/yeniden yaratılan imaj öğeleri olacaktırdır. Tüm bu gelişmeler sonucunda da; Tersaneler bölgesinin belleği yerle bir edilerek, dönüşümle birlikte inşa edilecek “yeni imaj öğeleri ile tüketim nesnesine dönüşen endüstri mirası yapıları arakesitinde”, günümüz tüketim toplumu için gösterinin bir parçası olan ve kentsel yenileme olgusundaki yapılaşma biçimini değiştirerek, yenilemeyi amaçları doğrultusunda rant ekonomisine dönüştüren yeni bir kimlik inşa edilmiş olacaktır.

Toplumsal ve Mekansal Yeniden Yapılanma; Soylulaştırma:

“Haliç Tersaneler Bölgesi”nde kentsel mekanın sunduğu olanakların yeniden keşfedilmesiyle sermayeyi, zengin turistleri, kısacası kent ekonomilerini canlandıracak her şeyi çekme çabası içinde geliştirilen bir stratejinin gelişimine tanık olunmaktadır. Bu alanın farklılığı, *tarihsel ve kültürel kimliği* kullanılarak ön plana çıkarılmaya çalışılmaktadır. Turizm açısından önemli potansiyeller taşıdığıının farkına varılmasıyla alandaki endüstri yapılarının bilinçli işlevsizleştirme politikalarıyla üretimi durdurulmuştur. Bu bakış açısıyla tersane bölgesi bir yandan, “yer-pazarlama” gibi bir sektör içinde yer alırken; diğer yandan bu kentsel mekan, turistler için çekici bir “ürün” olarak yeni bir imaj ile uluslararası turizm pazarına sunulmaya çalışılmaktadır.

Bu açıdan, tersaneler bölgesinin turizme veya diğer işlevlere uyarlanması; aslında yeni orta sınıfların favori konut biçimleri arasında yer alan modern konut kulelerinin yapımından, yerel ya da yerel olmayan turistleri çekebilmek için yapılan yatırımlardan ve içinde yeni yaşam biçimlerine uygun mekanlar talep eden binlerce kişinin çalıştığı çok katlı büro binalarının yapımından ayrı değerlendirilebilecek bir olgu değildir.

Aynı durum Haliç kıyı bölgesindeki noktasal müdahalelerde de görülmektedir. Sadece somut olarak soylulaştırma adımları ve net bir şekilde sınıf ayrımının yapıldığı gözlemlenmemektedir. Şu sıralar, belki de daha henüz tetikleyemediği çevre yerleşimlerin dönüşümü ve mevcut sosyal yapının yerinden edilmesi durumlarının, önümüzdeki senelerde daha çok tartışma yaratacak sonuçlar oluşturması olasıdır. Çünkü bu türden dönüşümlerde böyle bir kanıya varmak için

uzun bir zaman dilimi gerekmektedir. Ancak şu an için, semt ölçeğinde bu endüstri miras yapılarının dönüşümü ile çevresindeki yerleşimlerde konut ve arsa fiyatlarındaki artışın oluşması kaçınılmaz görülmektedir.

Haliçport Projesi adına ise sınıfsal ayrımın belirginleşeceği daha en başından bellidir. Yeni orta-üst sınıfa hitap edecek yeni işlevlendirme ve yapım süreciyle, kent mekanının eski sahipleri dışlanarak, yeni bir sınıf inşasına gidilmeye çalışıldığı ve böylece kent mekanında toplumsal ve mekansal bir ayrışmanın oluşabileceği daha şimdiden tahmin edilebilmektedir.

6.6 BÖLÜM SONUCU

Genel olarak tez kapsamında Haliç kıyı bölgesi adına yapılan incelemeler sonucunda tarihsel süreklilik içerisinde Haliç kentsel mekanının dönüşümünde kırılma noktaları yaratan gelişmeler bir tabloda incelenmeye çalışılırsa Çizelge 6.21’deki gibi bir sonuca ulaşılmıştır. Bu tabloda dikkat çeken kırılma noktalarından ilki sanayiye açılan Haliç kıyıları ve inşa edilen endüstri yapılarının işlevlerini yitirmeleri sonucu yeniden ele alınma biçimleridir.

Bu bağlamda odak noktası olarak belirlenen Haliç Kıyı Bölgesi’nde yıkımdan kurtulan eski endüstri yapıları 20. yy.ın sonlarında küresel neoliberal ekonomi politikaları ekseninde yeniden değerlendirilme kapsamına alınmış ve bölgeye kültürel/işlevsel canlılık kazandırmak için endüstri yapıları kültürel tesislere dönüştürülmeye başlanmıştır. Endüstri alanlarının kültürel tesislere dönüşmesiyle tarihi koruyan kültürel kimlik imajı oluşturulması amaçlanmıştır. Kültürel fonksiyonların, bulunduğu çevreye gerek sosyal, gerek kültürel, gerekse ekonomik anlamda katkı sağlayarak dönüşüm sürecini etkilediği; “kültür” fonksiyonunun, kentsel yenileşmeyi itici bir güç olarak hareket ettiği söylenebilir.

Buna karşın tüm bu müdahalelerin kent bütününden bağımsız, parçacıl girişimlerle, tek yapı ölçeğinde ele alınmış olduğu gözlemlenmiştir. Bu durumun Haliç için üst ölçekli bir parçalanmanın noktasal ifadeleri olduğu söylenebilir.

Ayrıca bu yapılar, tez kapsamında bütüncül planlama anlayışı çerçevesinde “planlama ve tasarım kriterleri” bağlamında ele alındığında ortaya çıkan tablonun çok da iç açıcı olmadığı görülmüştür. Siyasi erkin özelleştirmelerle bu alanları istediği gibi kültür vadisi vizyonuyla dönüşüm kapsamına aldığı, yapıların dış

kabuğunun korunduğu ancak iç mekanda yeni işlevler gereği istenildiği gibi müdahalelerin yapıldığı bazı örnekler tespit edilmiştir. Bu yapılar Haliç kıyılarında varlıklarını çeşitli etkinlikler dahilinde sürdürmektedirler. Bu nedenle şu an için tek yapı ölçeğinde ele alınan endüstri yapıları için kesin ve net bir yorum yapmak imkansız görünmektedir. Ancak bu yerel odaklı çalışmalar, bütüncül bir anlayış çerçevesinde ele alınmadıkları için yerel duyarlılık ile yerele özgü olanın simgeselleşmesi arasındaki ince çizgiyi kaçırdığı takdirde, *tüketim kültürüne hizmet eder hale gelecekleri* de unutulmamalıdır.

Bugüne gelindiğinde ise, üst ölçekte küreselleşme etkileri ile birlikte kentlerin küresel arenada yer edinebilmek için birbirleri arasındaki rekabetin giderek keskinleştiği bir ortamda Haliç adına “kent merkezinde yeni bir odak yaratma” arayışı bu alan için yeni bir mega-projeyi gündeme getirmiştir; Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi “HALIÇPORT”.

2 Temmuz 2013 Salı günü, Fatih Sultan Mehmet tarafından 1455 yılında yaptırılan ve kullanımda olan en eski tersane olma, konum bazında tarihi yarımadaya komşu olma gibi nedenlerle kent belleğinde önemli bir yerde olan Haliç Tersaneleri’nin bulunduğu bölgenin özelleştirme ihalesi ile başlayan süreçle İstanbul’un en önemli endüstriyel miras alanı “AVM, otel, yat limanı, cami” gibi işlevlerin bulunduğu tüketim odaklı bir rant projesi için dönüştürülmeye hazırlanmaktadır.

Bu bağlamda Haliçport Projesi adına gelecekte ne olur bilinmez, ancak kamuoyuna yansıyan otel, avm, cami, yat limanı projeleri gibi yerden/bağlamdan bağımsız ve genel olarak tüketim eksenli projeler yapılırsa, bu alan için günümüzdeki “tüketim toplumu” dinamiklerinin erk olarak kabul edildiği bir ortamda mekansal izdüşümler de; “*metalaşan kent mekanı, tüketim nesnesine dönüşen endüstri mirası, tüketilen bir kimlik ve yeni dinamiklerle inşa edilecek yeni bir kentsel imaj ve soylulaştırılan bir endüstriyel alan*” gibi sonuçlardan farklı olmayacaktır. Bu kavramların birçoğuna İstanbul’daki ya da Türkiye’de herhangi bir yerdeki dönüşüm kapsamına alınacak endüstriyel alanlarda da rastlanılacaktır. Çünkü dönüşümde kullanılan yöntem yani bilinç aynı olduğu sürece sonuç ürünü de çok farklı olmayacak, ranta yönelik dönüşümün endüstriyel miras alanlarında egemen olması bölgede ciddi problemlerin de sinyallerini gözler önüne serecektir.

Çizelge 6.21. Tarihsel Süreçte Haliç Kıyılarının Mekansal Dönüşümünde Kırılma Noktaları

Tarihsel Süreçte Haliç Kıyılarının Mekansal Dönüşümünde Kırılma Noktaları

	19. yy. İmalathanelerin kurulması Haliç'in suriçi yerleşmesinin batısındaki sahilinde, bir sanayi bölgesi ortaya çıkmıştır.		Prost Planı (1937) Haliç kıyıları sanayiye açılmıştır. Haliç'te ilk köprü Unkapanı Köprüsü (1836) Silahıtağa Elektrik Fabrikası'nın Açılışı (1914) Santral, kentsel mekânı şekillendiren bir unsur olmasının yanı sıra, modern yaşama biçiminin gelişmesi açısından da çok şey ifade etmektedir. Santral için 1910'lar ile 1950'ler arasında oluşmuş bir modern sanayi yerleşmesidir de denilebilir.		Piccinato Planı (1958) -Haliç kıyılarında sanayinin temizlenmesi -Haliç'e üçüncü köprü -Haliç ve Boğaziçi sahillerine ana arterler açılmasının önlenmesi, -Kıyılardaki yolların gezi yolu olarak düzenlenmesi		Dalan Dönemi (84-99) MIA desantralizasyonu nedeniyle yıkımlar ile Haliç kimlik değerleri olan yapıları yitirmiştir.		Haliç'te sanayinin gelişmesi 8 Mayıs 1984 yılında sona erdirilmiştir. Bu tarihten itibaren "Haliç ve Çevresini Kurtarma Projesi" ile birlikte bölge sanayiye kapatılmıştır. (1973) Haliç'te üçüncü köprü		Haliç Tersanesi Bölgesi 1.3 milyar dolara ihale edilerek özelleştirildi. Netleşmemekle birlikte proje kapsamında "yat limanı, otel, cami, AVM ve otapark" gibi işlevler yer almaktadır.		Haliçport (2013) Haliç Tersanesinde üretimin durması (1993)	tersane-i amire(1455)	Menderes Operasyonları (1950-1960) Haliç'in iki yakasındaki ulaşım kara yolu ağırlıklı olarak çözülmeye çalışılmış, yeni yollar, bulvarlar ve kavşaklarla bu oluşum desteklenmeye çalışılmıştır. Ayrıca bu oluşum ile modern bir kentin kurulmak istendiği, bu arada da geleneksel yapının göz ardı edildiği ve yıkıldığı görülmektedir.	Haliç Tersanesi Denizcilik Bankasına bağlandı. (1953) Kızaklar, marangazhane, elektrik atölyesi ve dökümhane yapıldı.	Haliç Tersanesinde 1990 sonrası endüstri yapılarının yeniden işlevlendirilmesi (Feshane, Cibali Sigara ve Tütün Fabrikası, Silahıtağa Elektrik Santrali, Sülüce Mezbahası, Lengerhane ve Hasköy Tersanesi)	Haliç Tersanesinde 1990 sonrası endüstri yapılarının yeniden işlevlendirilmesi (Feshane, Cibali Sigara ve Tütün Fabrikası, Silahıtağa Elektrik Santrali, Sülüce Mezbahası, Lengerhane ve Hasköy Tersanesi)	Haliç Tersanesinde 1990 sonrası endüstri yapılarının yeniden işlevlendirilmesi (Feshane, Cibali Sigara ve Tütün Fabrikası, Silahıtağa Elektrik Santrali, Sülüce Mezbahası, Lengerhane ve Hasköy Tersanesi)
---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	---	---	---	---	-------------------------------------	--	---	--	--	--

7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Avrupa kıtasında konumlanmış olan İstanbul tarihi kent merkezini ikiye ayıran bir jeolojik oluşum olarak Haliç, 20. yüzyıla gelene kadar tarih boyunca önemini korumuştur. Bir yanda imparatorlukları tüm Haliç boyunca sergileyen sur içi yerleşimi bulunmakta; karşı kıyıda ise, imparatorlukların merkezine yönelmiş bir kentsel yapı vardır. Her ikisi de mimarlık aracılığı ile yaratılan bu tarihsel alanının güçlü ve vazgeçilmez aktörleridir.

Ancak Haliç, topografik özelliklerinin de belirlediği bu temsil alanı olma özelliğini sanayileşme süreciyle birlikte yitirmeye başlamıştır. 1950’lerde Prost’un Haliç’i sanayi alanı olarak planlaması ile Haliç bir mesire ve kültür alanı olmaktan uzaklaştırılarak, sanayi için gerekli materyale, su ve konuma sahip bir alana indirgenmiştir. 1980’lerde ise Haliç kıyıları sanayiden arındırılmaya çalışılmış; birçok yıkım çalışmasının ardından elde kalan az sayıdaki değerli endüstri yapıları dönüşüm kapsamına alınmıştır. Bu müdahaleler ile Haliç eski günlerine döndürülmek istenmiştir. Ancak yapılan çalışmalar, bilinçsiz ya da farklı bilinçle yapılan uygulamalar olunca ortaya bambaşka bir tablo çıkmıştır. Örneğin Haliç’i eskiden olduğu gibi bir mesire yerine döndürmeye çalışmak için, kıyılarda tanımsız geniş, kullanılmayan boşluklar yaratılmıştır.

Günümüzde Haliç’te var olan ve sürmesi planlanan dönüşüm sürecinde kıyılarda varlığını sürdüren ve endüstriyel miras olarak tanımlanarak yeni işlevlerle kent mimarlığına zenginlik katan yapılar, 1990’lı yıllardan sonra Haliç’i yeni bir gösteri alanı haline getirmeye başlamıştır. Ancak Haliç kıyılarının Karaköy’den Silahtar’a kadar olan her iki yakasında bütünlüklü bir dönüşüm süreci dikkatlice ele alınmamış, noktasal müdahalelerle, birbirleriyle ilişkilendirilmeden bu süreç devam ettirilmeye çalışılmıştır.

Aynı durum Haliç Tersaneleri için de gözlemlenebilmektedir. Atatürk Köprüsü’nden Hasköy’e kadar olan kıyı şeridi bir bütünden; bugün tersaneler Haliç, Camialtı ve Taşkızak olarak parçalanmış ve mülkiyet konusunda da daha da karışık bir parçalanmaya gidilmiştir. Bu parçacıl karar üretme biçimlerinin tüm planlama sürecinde olduğu gibi tarihi ve kültürel çevrenin korunması ve geliştirilmesi yönünde çözüm sağlamaktan öte, kent bütününde uyumsuz ve ayrıcalıklı uygulamalara yol açması da muhtemel gözükmemektedir.

Öte yandan kent mekanına bakış açısındaki bu parçacıl tavır karşısında bugünkü merkezi ve yerel idare ise, yarattığı çıkar ve “tüketim” eksenli örgütlenmenin bütün gereklerini yerine getirmek için yeniden Haliç kıyılarını seçmiştir. Şimdiki hedef alan ise tarihi Taşkızak ve Camialtı tersanelerinin bulunduğu alandır. Özelleştirilme süreci tamamlanan alan içinde yapılması planlanan Haliçport “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi” ile bir kez daha tarihin bütün değerleri bu süreçte birer “malzeme, meta, mal” haline getirilmeye çalışılmaktadır.

İhalesi gerçekleştirilen ve 49 yıllığına kiralanın bu alan “hukuka ve kamu yararına aykırı olduğu” gerekçesiyle mimarlar odası tarafından dava edilmiştir. Ancak basına yansıyan bilgilerden, bu direnişin aktörü olabilecek kişi ve kurumların birçoğunun ne yazık ki sermayenin bu büyük baskısına direnemeyip, bir şekilde sessiz kalmak durumunda kaldıkları görölmektedir. Bu nedenle de her ne kadar açılan davalar, kurulan gönüllü örgütler olsa da, dönüşümün uzman kadrolarla, üniversitelerin ilgili bölümleriyle, meslek odalarıyla ve halkın da katılımıyla geliştirilmesi gerekse de, kapalı kapılar ardında proje yapım süreci devam ettirilmeye çalışılmaktadır.

Bu aşamada da bir kez daha Bütüncül Planlama Anlayışı’nın önemi ortaya çıkmaktadır. Çünkü Haliç özelinde konuya yaklaşıldığında, Haliç kıyıları adına bütüncül bir bakış açısının olmaması nedeniyle:

- Karar aşamaları ekonomik/siyasi erk tarafından uygulanmakta,
- Parça”lar ekonomik çıkar gruplarının elinde kentleri yönlendirmekte,
- Bir dönemin üretim mekanları rahatlıkla tüketim mekanlarına dönüşebilmekte,
- Tüketim ve mimarlık arakesitinde oluşan mekansal izdüşümler görülebilmektedir.

Üstelik bütüncül bir tasarım süreci işlememesi kaynaklı olarak, bu tür fonksiyon yüklemelerinin kent içinde neden olabileceği olası değişimler karşısında nasıl bir strateji belirlenebileceği de hiç düşünülmemekte, endüstriyel miras alanlarında da planlama, karar süreci ardından gelebilmektedir. Bu bağlamda Haliç sözü edilen bu parçalanma ile giderek “kamusal” içeriğinden uzaklaşmakta ve salt “ekonomik” olan üzerine odaklanan bir kurguya doğru yönelmektedir.

Bu noktada **“Haliç Tersaneleri’nde tüketim toplumu dinamiklerine rağmen nasıl bir dönüşüm sürecine gidilmeli?”** sorusu tez kapsamında yapılan araştırmalar, tespitler üzerinden cevaplanmaya çalışılırsa:

Tersane alanındaki dönüşüm, kentsel dönüşüm denen yıkımın ya da rant ekonomisinin baskısıyla olmamalıdır. Haliç Tersaneleri'nde ne yapılmalı sorusunun birinci cevabı öncelikle bu olmalıdır.

İkinci olarak Haliç Tersanelerinin kentsel makraformda nerede olduğu ve olacağı iyi tespit edilmelidir. Bu nedenle bu endüstriyel alanda öncelik neo-liberal kentleşme politikaları doğrultusunda alanı tüketime açmak ya da kentsel dönüşüm politikalarının çıkarlarıyla bir dönüşüm gerçekleştirmek değil; birebir Haliç Tersanesi ve bulunduğu bölge mimarisi, tarihi, çevresi, İstanbul'un ihtiyaçları ve İstanbulluların öncelikleriyle bir dönüşüm gerçekleştirmek olmalıdır. Bu nedenle de Haliç için en önemli konu kent mekanının bütüncül bir yaklaşım ile ele alınması yani bir anlamda tersanelerin Haliç'le ilişkisinin çözülmesi, arkasındaki konutlarla, mahallelerle ilişkisinin iyi anlaşılması gerekmektedir.

Üçüncü olarak bu alan ihale yoluyla özelleştirilmemelidir. Tersaneler bölgesinde yapılacak her proje için bütüncül planlama anlayışıyla birtakım öneriler geliştirilmelidir. Bu aşamada da bölge adına fikir üreten mimarlar, şehir plancıları, koruma uzmanları, siyasi erk, sivil toplum örgütleri, Haliç halkı ile fikir birlikteliğine gidilebilir/gidilmelidir. Bu bağlamda Haliç kültür havzasını su ögesi ile bütünleştirerek İstanbul'un su ilişkisini öne çıkartacak, Marmara ve Boğaz'la birleştiren master projesi düşüncesi demokratik bir platformda tüm sivil toplum ve kent yöneticileri ile hazırlanmalıdır.

Dördüncü olarak en az 600 yıldır üretimin devam ettiği bir alanda burayı dünya çapında değerli kılan şeyin bu “üretim” fonksiyonunun devam ediyor olmasını biliyor olmamız nedeniyle bu fonksiyonun burada muhafaza edilmesi, mekanın ve kent bütününe değerini artıran tarihsel birikimlerin mutlaka bir şekilde korunması ve sürdürülmesi gerekmektedir. Bu yapılmadığı zaman, bir kimliksizleşme ortaya çıkmaya başlayacaktır.

Beşinci olarak nasıl Venedik tersanesi, tersane dokusu bozulmadan şu an büyük bir çekim gücüne sahipse, İstanbul için tersaneler de tersane dokusu korunarak en belli başlı kültür projesi olabilme potansiyeline sahiptir. Bu nedenle Haliç kıyı bölgesindeki diğer endüstri mirası yapıları ile bağlamsal ilişki kurulmalı, kültür endüstrisi odaklı değişim ve dönüşüm bu alanda da devam ettirilmelidir. Ancak tersanelere yalnızca müze, kültür merkezi gibi fonksiyonların yüklenmesi bu değerli

endüstriyel arkeolojik sit alanının “kültür” adına kaybedilmesine de neden olabilir. Bu nedenle üretim kimliğinin sürekliliği Haliç Tersaneleri adına birincil derecede önemli olmalıdır.

Altıncı olarak ticari kullanımlarla desteklenen kamusal/kültürel ağırlıklı bir kullanım şeklinin, tarihi sit alanındaki endüstri mirasına kamusal erişim için en uygun çözüm olacağı açıktır. Yani böyle bir işlevlendirme, hem endüstri mirasının korunması için gerekli ekonomik altyapıyı oluşturabilir, hem de toplumun yararlanmasına açık kamusal kullanımı mümkün kılabilir. Bu bağlamda Haliç Tersaneleri’nde bir müze, bir eğitim merkezi ya da bir kültür merkezi gibi her kesimden insanın kullanımında kamusal kullanımın ön plana çıkartıldığı; aynı zamanda da küçük çapta üretim ve eğitimin de devam ettirildiği, örneğin çeşitli gemi üretimi ile ilgili işlevin sürdürüldüğü, bu konu ile ilgili eğitimlerin verildiği ve aynı zamanda arkasındaki yerleşim alanlarını da içine alarak, aşırı yapılaşmaya engel olacak bir planlama anlayışına gidilebilir.

Bu aşamada en önemli olan nokta ise;

“Bu alanlarda üretilen mimarlık, tüketim toplumunun kültür nesnesine mi; yoksa toplum için içerikli, yerinden ve bağlamından ve tarihi sürekliliğinden kopmamış kolektif bilincin oluşumuna hizmet eden mimarlık ürününe mi karşılık geleceğine karar vermektir.”

Bu bağlamda tez çalışmasının asıl vurgusu; tüm dünyayı içine alan bu süreçleri doğru tanımlayıp, günümüzde erk olarak görülen “tüketim toplumu” dinamiklerine rağmen, bu dinamiklerin kentsel kimliklerimizi yok etmesine seyirci kalmayarak, bütüncül planlama stratejilerine doğru içerik ve anlamlar kazandırarak, endüstri mirası yapı ve alanlarının kent için öneminin ön plana çıkartılmasını sağlamaktır.

Eğer yer (endüstriyel miras alanı), sermaye odaklarının amaçlarını gerçekleştirecek bir araç haline gelirse ve yer’le kurulan ilişkiyi tüketim üzerine kurgulanırsa, oradaki tarihsellik de amaç doğrultusunda bir takım dekorlara dönüşmüş olacak; mekansal izdüşümler de “metalaşan kent mekanı, tüketim nesnesi olarak endüstri mirası, yeniden inşa edilen kent kimliği ve soylulaştırma”dan farklı olmayacaktır. Bu nedenle bu alanlara müdahale edilmeden önce çok detaylı bir araştırma süreci gerekmektedir.

Hele ki bu mekan; yüzlerce yıllık bir birikimi, bir kültürü barındıran ve kentin belleğinde önemli bir yer tutmuş bir mekan ise mekanı tarihinden kopartan ve anlamından soyutlayan; salt rant ve ticari getiriye yönelik tüm projelerin, İstanbul’un kent belleğinde hafıza kaybına neden olacağı unutulmamalıdır.

KAYNAKLAR

- Adorno, W.**, 1998. *Minima Moralia*, Çev. Orhan Koçak-Ahmet Doğukan, Metis Yayınları, İstanbul.
- Adorno, W.**, 2003. “Kültür Endüstrisini Yeniden Düşünürken” Çev. Bülent O. Doğan, *Cogito*, **36**, Yaz-2003.
- Akbelege, C.**, 2004. Haliç ve Çevresinde Yeniden İşlevlendirilen Sanayi Yapılarının Çevre Halkla Etkileşimi Bağlamında İncelenmesi ve Silahtarağa Elektrik Santrali İçin Öneriler, *Yüksek Lisans Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Ana Bilim Dalı, İstanbul.
- Akcan, E.**, 1995. İmgenin İki Yüzü, *Arredamento Dekorasyon*, **72**, 73-76.
- Aksoy, A. ve Enlil, Z.**, 2012. Kültürel Miras Yönetiminde Çağdaş Yaklaşımlar, Kültürel Miras Yönetimi, Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayını, s. 2-30, Eskişehir.
- Alpan, A.**, 2012. Elektrik Üretiminden Arkeoloji Ev Sahipliğine: Centrale Montemartini Müzesi, Roma, *Planlama*, **2012/1-2**, 47-53.
- Arıkanlı, M.**, 2010. Endüstri Sitleri Dönüşürken, *Birgün*, <http://www.planlama.org/index.php/duyurular/1594-enduestri-sitleri-doenuerkeren-maya-arikanli>, 29 Ocak 2010.
- Aytaç, Ö.**, 2006. Tüketimcilik ve Metalaşma Kıskaçında Boş Zaman, *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, **2006 / 1**, 27-53.
- Balıcadağ, Ö.**, 2006. Mimarlık ve Tüketim İlişkisine Kent Bağlamında Bir Bakış: İstanbul Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.
- Basatemür, B.S.**, 2001. Londra’nın Eski Liman Alanları: Docklands, *XXI Dergisi*, **7**, 147-161.
- Baudrillard, J.**, 1995. Bir Tüketim Kuramı Üzerine, Çev. Olcay Kunal, *Cogito*, **5**, 98.
- Baudrillard, J.**, 1997. Tüketim Toplumu, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Baudrillard, J.**, 2002. Tüketimin Tanımına Doğru, *Mimarlık ve Tüketim*, Boyut Yayın Grubu, İstanbul.
- Bauman, Z.**, 1997. Özgürlük, Çev. V. Erenus, Sarmal Yayınları, İstanbul.
- Bauman, Z.**, 1999. Küreselleşme Toplumsal Sonuçları, Çev. Abdullah Yılmaz, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Bayrakçı, B.**, 2013. Haliç’te Batan Bir Gemi : Yaşayan Miras Tersane-i Amire, <http://toplumcumeclis.org/index.php/yazilar>, 2 Aralık 2013.
- Bıyık, Z.**, 2008. Kültür Endüstrileri ve Endüstri Mirası Arasında Bir Mekan: Santral İstanbul, *Lisans Bitirme Ödevi*, MSGSÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Bocock, R.**, 1997. Tüketim, Dost Yayınları, Ankara.

- Candan, E , Akbey, F ve Başer, N.E.,** 2004. Bilgi Ekonomisi ve Birikim Sürecinin Mekandan Kopması, *3.Ulusal Bilgi, Ekonomi ve Yönetim Kongresi*, Eskişehir, 25-26 Kasım 2004, s. 341-350, <http://iibf.ogu.edu.tr/kongre/bildiriler/08-03.pdf>.
- Cankara, M.,** 2009. Tüketicinin Değişen İdeolojisinin Mimarlık Üretimine Yansıması: Yeni Standardizasyon, https://yildiz.academia.edu/Departments/History_and_Theory_of_Architecture/Documents, 8 Haziran 2010.
- Cengizkan, M.** 2002. Endüstri Arkeolojisinde Mimarlığın Yeri: Sanayinin Terkettiği Alanlarda Yeniden Mimari, *Mimarlık*, **308**, 40-41.
- Chaney, D.,** 1996. Yaşam Tarzları, Çev. İrem Kutluk, Dost Yayınları, Ankara.
- Clark, E.,** 1992. Osmanlı Sanayi Devrimi, Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, *Yeni Araştırmalar, Yeni Görüşler*, İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yayını, İstanbul, s. 37-52.
- Debord, G.,** 2012. Gösteri Toplumu, Çev. Ayşen Ekmekçi, Okşan Taşkent, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Dündar, S.G. ve Çilingir, T.,** 2002. Planlama Sürecine Bir Müdahale “Kamusal” Tüketim Alanları, *Ege Mimarlık*, **40-41**, 37-40.
- Dündar, G.Ş.,** 2010. UNVAN PEŞİNDEKİ KENTLER: “Mega” Projeler ve “Mega Etkinlikler” Üzerinden Bir Bakış, *Mimarlık*, **353**, Mayıs-Haziran. <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi>.
- Eberhard, W. ve Wagenbreth, O.,** 1975. Aims and methods of the care of technological monuments in the G.D.R, *First International Congress On The Conservation Of Industrial Monuments, Ironbridge*, 29 May-5 June, England.
- Elhan, S.,** 2009. Kentsel Bellek Bağlamında Sanayi Mirasının Değerlendirilmesi: İstanbul Haliç Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Tasarım Programı, İstanbul.
- Erkan, K.Y.,** 2013. Tarihi Kentsel Peyzaj Yaklaşımı ve Haliç Tersaneleri, *Mimarlık Dergisi*, **374**, <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&Dergi>, Kasım-Aralık.
- Eroğlu V., Sarıkaya H., Öztürk İ., Yüksel E., Eryılmaz G.,** 2003. Haliç’in dünü bugünü ve yeniden doğuşu, *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyum Bildirileri*, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul, 22-23 Mayıs, s. 15-32.
- Esmer, G.,** 2012. Tüketim Kültürünün Mekansallaşması, Bodrum Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı, İstanbul.
- Eyice, S.,** 2001. Haliç ve Tarihçesi, *Haliç 2001 Sempozyumu*, İSKİ, İstanbul, 3-4 Mayıs, s. 104-130.
- Fainstain, S.S., Hoffman, L.M. and Judd, D.R.,** 2003. Making Theoretical Sence of Tourism, *Cities and Visitors*, der: L .M. Hoffman, S. S. Fainstain, D. R. Judd, Blackwell.
- Featherstone, M.,** 2005. Postmodernizm ve Tüketim Kültürü, Çev. Mehmet Küçük, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Föhl, A.,** 1995. Bauten der Industrie und Technik, *Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz*, **47**, Bonn.

- Gegeoğlu, A.F., ve Aydın, S.,** 2014. Mimarlık Üretimi Üzerine Bir İç Hesaplaşma: Tüketim Dinamiklerinin Uzantısında Mimari Bir Duruş, *Tasarım+Kuram Dergisi*, 17, 54-74.
- Görgülü, T. ve Koca, S.,** 2009. Küresel Akışlar, İstanbul ve İstanbul’da Küresel Mimarlık, *MEGARON*, cilt. 4 (2), 101-109.
- Görgülü, Z.,** 2009. Kentsel Dönüşüm ve Ülkemiz, *Türkiye Mimarlar ve Mühendisler Odası İzmir Kent Sempozyumu*, 8-10 Ocak, s.767-780.
- Güneş, F.,** 2011. Klasik Sosyolojide Temel Yaklaşımlar - Karl Marx, *Klasik Sosyoloji Tarihi*, Açıköğretim Fakültesi Dizgi Ekibi, 1.Baskı, Eskişehir.
- Gümüş a, K.,** 2006. Venedik Bienali, Tersaneler ve Kent, *Birgün Gazetesi*, <http://v3.arkitera.com/h12582-venedik-bienali-tersaneler-ve-kent.html>, 13 Kasım.
- Gümüş b, K.,** 2006. Kentleri Masaya Yatırmak, *Radikal Gazetesi*, http://www.radikal.com.tr/ek_haber.php?ek=r2&haberno=6299, 1 Ekim 2010.
- Gürsel, E.,** 2013. Tersane-i Amire’den Haliçport’a, <http://ismd.org.tr/author/ersen-gursel/>, 6 Kasım 2013.
- Hacısalıhoğlu, İ.Y.,** 1999. Küreselleşme, Mekansal Etkileri ve İstanbul, *Yüksek Lisans Tezi*, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Haliç Kıyıları Master Plan Raporu,** 2001. Haliç ve Çevresi Düzenleme Çalışması, Turizm Kıyı Yapıları Plan Çalışması, <http://dergi.mo.org.tr/dergiler/4/352/5091.pdf>, Temmuz 2001.
- Hardt, M. ve Negri, A.,** 2003. Keynes ve Kapitalist Devlet Teorisi, *Dionysos’un Emeği*, Çev. Ertuğrul Başer, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Harvey, D.,** 1981. The Urban Process Under Capitalism: A Framework for Analysis, *Urbanisation and Urban Planning In Capitalist Society*, der. Michael D., Scott A.S., Methuen Co & Ltd., London.
- Harvey, D.,** 1999. Postmodernliğin Durumu, Çev. Sungur Savran, Metis Yayınları, 2. Baskı, İstanbul.
- Harvey, D.,** 2008. Umut Mekanları, Metis Yayınları, İstanbul.
- Hewison, R.,** 1987. The Heritage Industry: Britain in a Climate of Decline, Methuen Publishing, London.
- Holcomb, B.,** 1999. Marketing Cities for Tourism, D.R. Judd ve S.S. Fainstein (der.) *The Tourist City* içinde, New Haven and London: Yale University Press.
- Höhmnn, R.,** 1992. Denkmale der Industrie - Museen der Industrie?, *Museum und Denkmalpflege*, Bericht über ein Internationales.
- Hume, J.,** 1987. Industrial Architecture and Structures: Their Retention and Adaptive Re- Uses the Scotticsh Case, *The Industrial Heritage: What Policies?*, 6, Report of the Lyons Colloquy, Architectural Heritage Reports and Studies, Strasbourg, pp. 41.
- Innes, S.,** 2009. The changing fortunes of Docklands, Birmingham, www.dddchistory.org.uk/other/dddcpresent09conf.pdf, 29 Mart 2010.
- Irmak, H.,** 2013. Bir ağır sanayi tesis : TERSANE-İ AMİRE, <http://www.sanayicidergisi.com>, 15 Ocak 2013.

- İnce, A.**, 2007. (Soylulaştırma Kavramı Aracılığıyla) Soysuzlaştırma:, <http://v3.arkitera.com/k164-soylulastirma-kavrami-araciligiyla-soysuzlastirma.html>, 12 Nisan 2007.
- İnce, E.**, 2013. Beyoğlu: Bu değil, bu hiç değil, <http://www.mimarist.org/gundem>, 26 Aralık 2013.
- İncirlioğlu, G.**, 1991. Sötlüce Mezbahası, *Arkitekt*, 3, 68-72.
- İslam, T.**, 2003. İstanbul'da Soylulaştırma Galata Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- İstanbul Ansiklopedisi**, 1994. Haliç, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, cilt. 3, İstanbul, 501-507.
- Jameson, F.**, 1994. Postmodernizm: "Ya da Geç Kapitalizmin Mantığı", Çev. Nuri Plümer, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Jameson, F. ve Dtephanson A.**, 1999. Postmodernizm Üzerine Bir Konuşma, Metis Yayınları, İstanbul.
- Kaya, B.**, 2012. Endüstri Mirasımızın Korunmasında Planlama Yaklaşımı, *Uzmanlık Tezi*, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı İzmir II Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü, İzmir.
- Kayın, E.**, 2013. Endüstri Mirasına Yönelik Koruma Müdahalelerini Değerlendirme Ölçütleri ve Terkos Pompa İstasyonu, *Mimarlık*, 370, Mart-Nisan 2013, <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi>.
- Kazas, J.**, 2008. Endüstriyel Miras Kapsamındaki Alanların Kentsel Yenilemeyi Oluşturmadaki Rolünün İrdelenmesi 'Ödemiş Örneği', *Doktora Tezi*, YTÜ FBE, Mimarlık Anabilim Dalı Bina Araştırma ve Planlama Programı, İstanbul.
- Kılıç, A. ve Yenen, Z.**, 2001. Haliç İçin Bir Planlama Modeli Önerisi, *2001 Haliç Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 64-77.
- Kıraç, B.**, 2001. Türkiye'deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması, *Doktora Tezi*, MSGSÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Restorasyon Anabilim Dalı, İstanbul.
- Kıraç, B.**, 2010. Endüstri Mirasının Korunması ve Yeniden Değerlendirilmesi, Özasan, N. & Özkut, D. (Ed), *Mimari Korumada Güncel Konular*, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, s. 116-133.
- Kızıldere, D.**, 2010. 1980 Sonrası İstanbul'un Tarihi Kent Merkezinde Sosyo-Ekonomik ve Mekansal Dönüşüm: Talimhane, Beyoğlu Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, Yeditepe Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Kiper a, P.**, 2004. Küreselleşme Sürecinde Kentlerimize Giren Yeni Tüketim Mekanları ve Yitirilen Kent Kimlikleri, *Planlama*, 2004/4, 14-19.
- Kiper b, P.**, 2004. Küreselleşme Sürecinde Kentlerin Tarihsel-Kültürel Değerlerinin Korunması -Türkiye Bodrum Örneği-, *Doktora Tezi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi Anabilim Dalı, Ankara.
- Kiraz, Ö.**, 2010. Kentsel Dönüşüm Sürecinde Haliç Tersaneler Bölgesi ve Yaratıcı Endüstriler, *Lisans Bitirme Ödevi*, MSGSÜ, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.

- Koçan, N.**, 2011. Sanayi Alanlarının Dönüşümü: Uşak Eski Tabakhane Deri Sanayi Bölgesi, *Karadeniz Fen Bilimleri Dergisi*, cilt. **1(3)**, 124-138.
- Koçyiğit, R. G.**, 2007. Mimarlıkta Yersizleşme ve Yerin-Yeniden-Üretimi, *Doktora Tezi*, MSGSÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.
- Köksal, G.**, 1996, Haliç Tersaneleri'nin Tarihsel Teknolojik Gelişim Süreci ve Koruma Önerileri, *Yüksek Lisans Tezi (yayımlanmamış)*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Köksal, G.**, 2001. Haliç Tersaneleri'nin Tarihsel-Teknolojik Gelişim Süreci ve Geleceği, *Haliç 2001 Sempozyumu*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi, İstanbul, s. 411-415.
- Köksal, G.**, 2005. İstanbul'daki Endüstri Mirası için Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri, *Doktora Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Köksal, G.**, 2006. Kentsel Dönüşüm Projeleri Karşısında Endüstri Mirasının Geleceği, *Mimarlık*, **331**, Eylül-Ekim 2006, <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=48&RecID=1175>.
- Köksal, G.**, 2012. Kültürel Miras ve Endüstri Mirası Yönetimi, *Kültürel Miras Yönetimi*, Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayını, Eskişehir, s. 144-169.
- Köksal, G. ve Ahunbay, Z.**, 2006. İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri, *İTÜ Dergisi/a*, cilt. **5 (2)**, 125-136, İTÜ Yayını.
- Köksal, G. ve Kargın, H.**, 2003, Haliç'teki Endüstri Mirasının Geçmişi ve Geleceği, *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyum Bildirileri*, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul, 22-23 Mayıs, s. 431-443.
- Köksal, G.**, 2013. Kent Yağmasının Yeni Hedefi: Haliç Tersaneleri, *Mimarist*, **48**, 97-106.
- Köseoğlu, G.**, 2010. Haliç'te; Kültür Endüstrilerinin Yer Seçimi, Kümelenme Eğilimi ve Kentsel Yenileşme İle Kültür Endüstrileri Arasındaki Etkileşim, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlaması Anabilim Dalı, Bölge Planlama Programı, İstanbul.
- Kuban, D.**, 1996. İstanbul-Bir Kent Tarihi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Kurtay, C. ve Sağlam, H.**, 2011. Ruhr Metropolitan Bölgesi Gelişim Projesi; Almanya, *Serbest Mimar*, **6-7**, 71-76.
- Kurtuluş, H., Purkis, S. ve Alada, A.**, 2012. İstanbul'da Yeni Konut Sunum Biçimleri ve Orta Sınıfların Sosyo-Mekansal Yeniden İnşası, Tübitak Projesi, Proje No:110K061, Ankara.
- Kurtuluş, H.**, 2006. Kentsel Dönüşüme Modern Kent Mitinin Çöküşü Çerçevesinden Bakmak, *Planlama*, **2006/2**, 7-13.
- Lefebvre, H.**, 1974. Production of Space, Trans. Nicholson-Smith, D. Massachusetts: Blackwell Publishers.
- Lefebvre, H.**, 1976. The Survival of Capitalism, Trans. Frank Bryant, St Martin's Press, New York, https://radgeo.files.wordpress.com/2013/03/henri_lefebvre-survival_of_capitalism-schocken_books1981.pdf.

- Lunn, E.**, 1995. Marksizm ve Modernizm, Çev. Yavuz Alogan, Alan Yayınları, İstanbul.
- MSGSÜ; 2006-07**, 2006-07. Bahar Dönemi Haliç Bölgesi Raporu, Planlama Atölyesi Raporu, *Kentsel Planlama Yüksek Lisans Programı (yayınlanmamış)*, İstanbul.
- Müller-Wiener, W.**, 1992. 15-19. Yüzyıllar arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar, Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, Yeni Araştırmalar, Yeni Görüşler, ed. E. İhsanoğlu, İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yayını, İstanbul, s.53-120.
- Olgun, K.**, 2011. Tüketim Toplumu, Simülasyon/Simülakrlar ve Sessiz Çoğunluk: Jean Baudrillard, *Çağdaş Sosyoloji Kuramları*, Açıköğretim Fakültesi Yayını, No:1305, Eskişehir.
- Ortaylı, İ.**, 1977. "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine Bakış", *Amme İdaresi Dergisi*, **10 (2)**, 77-98.
- Ökçün, G.**, 1997. Osmanlı Sanayii 1913, 1915 Yılları Sanayi İstatistiki; Tarihi İstatistikler Dizisi, Cilt. **4**, Ankara.
- Önem, B. ve Kılınçaslan, İ.**, 2005. Haliç Bölgesinde Çevre Algılama Ve Kentsel Kimlik, *İTÜ Dergisi/a*, Cilt. **4 (1)**, 115-125, İTÜ Yayını, İstanbul.
- Özdemir, D.**, 2003. Yeniden Canlandırma Projelerinde Kültür, Turizm ve Emlak Piyasaları Üzerine Kurulu Stratejilerin Başarı(sızlık) Koşullarının İncelenmesi, *Kentsel Dönüşüm, Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, s. 384-397.
- Özdemir, D.**, 2010. Kentsel Dönüşüm Olgusunun Süreç İçinde Değişen Anlamları, *Kentsel Dönüşümde Politika, Mevzuat, Uygulama: Avrupa Deneyimleri, İstanbul Uygulamaları*, Nobel Yayınevi, Ankara, s. 1-35.
- Özdemir, N.**, 2009. Kültür Ekonomisi ve Endüstrileri ile Kültürel Miras Yönetimi İlişkisi, *Milli Folklor*, **84**, 73-86.
- Özkan, Y.E. ve Sıdal, S.**, 2010. Kentin Dönüşümü ve Yoksulluk, *Eğitim-Bilim-Toplum*, **24**, 22-49.
- Özkan, M.**, 2011. İstanbul'da Kültür ve Sanat İçerikli Kent Politikaları, *e-skopdergi*, **1**, <http://www.e-skop.com/skopdergi/istanbulda-kultur-ve-sanat-icerikli-kent-politikalari/402>, 1 Ekim 2011.
- Özüdoğru, A.A.**, 2010. Adana'da Dokuma Sanayi Yapılarının Endüstri Mirası Kapsamında İncelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Çukurova Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Adana.
- Pamuk, Ş.**, 1997. 100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Pearce, D.**, 1989. Conservation Today, Londra and New York: Routledge.
- Ravara, P.**, 2006. Öteki Modernizm Olarak Erken Dönem Fabrika Tasarımı, *Dosya* **3**, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Bülten **45**, 68-75, Kasım, Ankara.
- Reicher, C.**, 2005. Almanya'da Kentsel Planlama: Şehri ve Çevresini Yeniden Dönüştürmek!, *Planlama*, **2005/3**, Çev. Hasan Sinemillioğlu, 56-65.
- Saner, M.**, 2012. Endüstri Mirası: Kavramlar, Kurumlar ve Türkiye'deki Yaklaşımlar, *Planlama*, **2012/1-2**, 53-67.

- Saygi, H.**, 2008. Kent İçi Endüstri Alanlarının Dönüşümüne Bir Model: İzmit Sekapark, *Yüksek Lisans Tezi*, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Ankara.
- Schellenberg, W.**, 1999. Kapital Üzerine Temel Kurslar, Çev. Ş. Bakırsan, Sosyal Yayınları, İstanbul.
- Semerçioğlu, C.**, 2014. Küresel Kent Olma Sürecinde İstanbul'da Mekansal Ayrışma ve Soylulaştırma: AVM ve Rezidanslar Düzeyinde Merkezden Çevreye Doğru Çekilme, İstanbul Bilgi Üniversitesi, Kültürel Çalışmalar, <https://bilgi.academia.edu/CanSemercioglu/Papers>, 1 Ocak 2014.
- Smith, N.**, 1996. The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City, London and New York: Routledge.
- Smith, G.**, 2005. Tourism Economy: The Global Landscape, *Seductions of Place Geographical Perspectives on Globalization and Touristed Landscapes*, pp.72-88, Eds. C.Cartier and A.A.Lew, Routledge, New York.
- Stratton, M.**, 2000. Reviving Industrial Buildings: An Overview of Conservation and Commercial Interests, *Industrial Buildings Conservation and Regeneration*, eds. Michael Stratton, 22, 8-29, London.
- Süer, D. ve Sayar, Y.Y.**, 2002. Küresel Sermayenin Yeni Tüketim Mekanları Lüks Konut Siteleri, *Mimarlık ve Tüketim*, Boyut Yayın Grubu, İstanbul, s. 39-66.
- Şengül, T.**, 2001. Sınıf Mücadelesi ve Kent Mekanı, *Praksis*, 2, s: 9-31.
- Şengül, T.**, 2009. Kentsel Çelişki ve Siyaset: Kapitalist Kentleşme Süreçlerinin Eleştirisi, İmge Kitabevi, Ankara.
- Şimşek, E.**, 2006. Endüstri Yapılarının Kültürel Miras Olarak İrdelenmesi ve Değerlendirilmesi: İzmir Liman Arkası Bölgesi Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Şişen, O.**, 2009. Mimarlık ve Tüketim, <http://www.mimdap.org>, 27 Ocak 2009.
- Tafari, M.**, 1976. Architecture and Utopia: Design and Capitalist Development, Cambridge: MIT Press.
- Tağmat, T. S.**, 2003. Modern Mimarlık Ürünlerinin Korunması, *Mimarlık*, 312, 17-19.
- Tanyeli, G.**, 1998. Endüstri Arkeolojisi, *Arredamento Mimarlık*, 04/1998, 103-107.
- Thorns, D.**, 2004. Kentlerin Dönüşümü, Çev. Nal, E. ve Nal, H., Soyak Yayınları, İstanbul, s. 72-133.
- Tolga, H.B.**, 2006. Endüstriyel Alanların Dönüşümü, Kentsel Mekana Etkileri: Beykoz Kundura ve Deri Fabrikası İçin Bir Dönüşüm Senaryosu, *Yüksek Lisans Tezi*, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.
- Torlak, E.S.**, 2012. Endüstri Mirasının Ekonomiye Kazandırılması: Toronto Distillery District Dönüşüm Örneği, *SESSION 4C: Turizm I*, 705-710.
- TMMOB MİMARLAR ODASI**, 2008. Korumada Yeni Tanımlar Yeni Kavramlar: Endüstri Mirası, Ankara.
- Türkün, A. ve Ulusoy, Z.**, 2004. İronik Karşılaşmalar: Kale' nin Kentle ve Kentin Kale' yle İki Karşılaşması, *Şehrin Zulası: Ankara Kalesi*, İletişim, s.221-286.

Urry, J., 1999. Mekanları Tüketmek, Çev. R.G. Ögdül, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.

Us, F. ve Kariptaş, S.F., 2009, Transformation Of Haliç And Re-Institution Of Buildings As A University, LIVENARCH IV “(RE/DE) Construction in Architecture”, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon, 9-11 Temmuz.

Ünsal, D., ve Pulhan, G., 2012. Türkiye’de Kültürel Mirasın Anlamı ve Yönetimi, *Kültürel Miras Yönetimi*, Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayını, Eskişehir, s. 30-66.

Yapıcı, M., 2009. Tüketim Nesnesi Olarak Mimarlık: Artı Ürün ve Pazaryeri, *Tüketim Kültürü ve Mimarlık, Mimarist*, **33**, 46-53.

Yerliyurt, B., 2008. Kentsel Kıyı Alanlarında Yer Alan Sanayi Bölgelerinde Dönüşüm Stratejilerinin Değerlendirilmesi; Haliç-Tersaneler Bölgesi, *Doktora Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Şehir Planlama Programı, İstanbul.

Yılmaz, E.M., 2009. Fonksiyon Dönüşümü, <http://www.arkitera.com/g162-fonksiyon-donusumu.html>, 9 Nisan 2010.

Yırtıcı, H., 2002. Tüketimin Mekansal Örgütlenmesinin İdeolojisi, *Mimarlık ve Tüketim*, Boyut Yayın Grubu, İstanbul.

Yırtıcı, H., 2003. Mekanın Altyapısal Dönüşümünün Ekonomi Politikası, *Arredamento Mimarlık Dergisi*, **6**, 73-76.

Zelef, H., 2006. Endüstri Mirası, *Dosya 3*, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Bülten **45**, 3-5, Kasım, Ankara.

Zukin, S., 1992. Landscapes of Power: From Detroit to Disney World, Berkeley: University of California Press, s. 221.

Warde, A., 1991. Gentrification and Consumption: Issues of Class and Gender, *Environment and Planning D: Society and Spaces*, s. 223-232.

İNTERNET KAYNAKLARI

URL-1, <http://teftis.kulturturizm.gov.tr/TR,14269/dunya-kulturel-ve-dogal-mirasin-korunmasisozlesmesi.html>, Erişim Tarihi: 15.10.2014.

URL-2, <http://www.unesco.org.tr/?page=11:129:5:turkce>, Somut Olmayan Miras Hakkında, Erişim Tarihi: 12.04.2015.

URL-3, <http://en.unesco.org/themes/intangible-cultural-heritage#sthash.Td2b9YoH.dpuf>, Intangible Cultural Heritage, Erişim Tarihi: Mart, 2015.

URL-4, http://www.mnactec.cat/ticcih/industrial_heritage.html, Industrial Heritage for Nijni Tagil, Erişim Tarihi: Mart, 2014.

URL-5, <http://www.international.icomos.org/18april2006htm>, Industrial Heritage Erişim Tarihi: Mart, 2014.

URL-6, <http://www.icomos.org.tr/?Sayfa=Icerik&ayrinti=Icomos&dil=tr>, ICOMOS Hakkında, Erişim Tarihi: Nisan, 2014.

URL-7, <http://www.mnactec.com/ticcih>, Erişim Tarihi: Nisan, 2014.

URL-8, <http://www.docomomo.com>, About Docomomo International, Erişim Tarihi: Nisan, 2014.

- URL-9, <http://www.erih.net>, About ERIH, Erişim Tarihi: Nisan, 2014.
- URL-10, www.tdk.gov.tr, Erişim Tarihi: şubat, 2015.
- URL-11, http://tr.wikipedia.org/wiki/Ruhr_b%C3%B6lgesi, Ruhr Bölgesi Erişim Tarihi: Ocak, 2015.
- URL-12, www.metropoleruhr.de, Regionalverband Ruhr, Erişim Tarihi: Nisan, 2012.
- URL-13, <http://www.zollverein.de>, History Tours, Erişim Tarihi: Ocak, 2015.
- URL-14, www.route-industriekultur.de, Was ist de “Route der Industriekultur”?, Erişim Tarihi: Ocak, 2015.
- URL-15, <http://tr.wikipedia.org>, Venedik Tersanesi, Erişim Tarihi: şubat, 2015.
- URL-16, <http://www.bianet.org/bianet/print/120564>, Haliç Tersanelerine Bakıp Tuzla’yı Anlamak İçin, Erişim Tarihi: 10 Mart, 2010.
- URL-17, www.resmigazete.gov.tr, İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi Erişim Tarihi: 13 Mayıs, 2013.
- URL-18, <https://cenkakdenizli.wordpress.com/tag/kasimpasa/>, Haliç Neden Önemli?, Erişim Tarihi: 5 Temmuz 2013.
- URL-19, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/23639818.asp>, Haliç’e iki teklif, bir teşekkür, Erişim Tarihi: 3 Temmuz 2013.
- URL-20, http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/turkiye/242589/Halic_Port_ozel_proje.html, Haliçport Özel Proje Alanı, Erişim Tarihi: 3 Nisan 2015.
- URL-21, <http://www.radikal.com.tr/turkiye/>, Haliç Dayanışması Haliçport Projesini Protesto Etti, Erişim Tarihi: 23 Ağustos, 2013.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : Çoban, Duygu
Doğum tarihi : 22.07.1988
e-mail : duygucoban07@gmail.com

Eğitim

Lise : 2002-2006 Antalya Lisesi [YDA] / Antalya
Lisans : 2006-2011 Anadolu Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Fakültesi,
Mimarlık Bölümü / Eskişehir
Yüksek Lisans : 2012-2015 Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri
Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Sorunları
Programı / İstanbul

Çalıştığı Kurumlar

2011-2012: Engiz Mimarlık Mühendislik / Antalya
2013-2015: M-Ofis Mimarlık / İstanbul