



T.C.
KONYA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

BİR KAMUSAL MEKÂN OLARAK CİBUTİ
MAHAMOUD HARBİ MEYDANININ
TASARIM İLKELERİ ÇERÇEVESİNDE
DEĞERLENDİRİLMESİ

ABDOULMAGİD IDRİSS ABDİLLAHİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimarlık Anabilim Dalı

Temmuz-2023
KONYA
Her Hakkı Saklıdır

TEZ KABUL VE ONAYI

ABDOULMAGID IDRİSS ABDİLLAHİ tarafından hazırlanan ‘‘Bir Kamusal Mekân Olarak Cibuti Mahamoud Harbi Meydanının Tasarım İlkeleri Çerçevesinde Değerlendirilmesi’’ adlı tez çalışması 04/07/2023 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği ile Konya Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı’nda YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

Başkan

Dr. Öğr. Üyesi Bilge ÇAKIR

Danışman

Prof. Dr. Mehmet Çağlar MEŞHUR

Üye

Dr. Öğr. Üyesi Sami KALFAOĞLU

İmza

.....

.....

.....

Yukarıdaki sonucu onaylım.

Prof. Dr. Mevlüt UYAN
Enstitü Müdürü

TEZ BİLDİRİMİ

Bu tezdeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini ve tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

DECLARATION PAGE

I hereby declare that all information in this document has been obtained and presented in accordance with academic rules and ethical conduct. I also declare that, as required by these rules and conduct, I have fully cited and referenced all material and results that are not original to this work.

ABDOULMAGID IDRİSS ABDİLLAHI

Tarih: 04/07/2023

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

BİR KAMUSAL MEKÂN OLARAK CİBUTİ MAHAMOUD HARBİ MEYDANININ TASARIM İLKELERİ ÇERÇEVESİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ

ABDOULMAGİD IDRİSS ABDİLLAHI

**Konya Teknik Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı**

Danışman: Prof. Dr. Mehmet Çağlar MEŞHUR

2023, 89 Sayfa

Jüri

Prof. Dr. Mehmet Çağlar MEŞHUR

Dr. Öğr. Üyesi Bilge ÇAKIR

Dr. Öğr. Üyesi Sami KALFAOĞLU

Meydan, halkın bir araya gelerek toplandığı, farklı aktivitelerin düzenlendiği, açık-kamusal mekânların başında gelir. Toplumun sosyal, kültürel, ekonomik ve politik yaşam merkezi olarak bilinen meydan bir yandan da halkın buluşup siyasi tartışmalar yapabildiği, ticaret döngüsünün revaçta olduğu eğlenceli bir mekân olarak görevini icra eder. Meydanlar tarihsel süreç içerisinde farklı dönemlerin gelişim ve değişimine tanıklık etmiş ve varlığını sürdürmüş en önemli kamusal mekânlardan biri olarak kabul edilir.

Sanayi devriminin ardından motorlu taşıtların üretilmesi ve nüfusun kentlere göç etmesi sonucunda meydanlar yeniden şekillenmiştir. Kimi meydanlara taşıt girişi yasaklanmış kimine ise izin verilmiştir. Bu nedenle bazı meydanlar zaman içerisinde geçirdikleri işlevsel değişim ile eski meydan niteliklerini kaybetmişler ve taşıt merkezli meydan tipleri ortaya çıkmaya başlamıştır. Yaşamın ve ticaretin merkezi olan meydanlarda sosyal etkileşim kolaylaşır ve meydanın kalitesi yüksek olur. 20. Yüzyılın sonlarına doğru farklı dalların araştırma konusu olarak meydanlar yeniden yorumlanmıştır. Her ülkenin sosyal yapısı, kültürü, inancı, ekonomik düzeyi ve tarihinin farklı olması sebebiyle evrensel ortak meydan tasarım ölçütlerinin belirlenmesi zordur. Fakat farklı araştırmacıların belirlediği meydan tasarım ilkeleriyle ortak ve benzer bir anlayışın belirlenmesi mümkündür.

Bu tezin çalışma alanı olarak seçilen Cibuti Mahamoud Harbi Meydanı, Cibuti'nin tarihsel, sosyal, kültürel, ekonomik ve politik simgelerinden biridir. Cibuti kentinin en önemli meydanı olarak bilinen Mahamoud Harbi Meydanı, 1977 yılında kazanılan bağımsızlık öncesinde Rimbaud meydanı olarak adlandırılmıştı. 1980'lerden sonra ciddi bir taşıt yoğunluğu altında kalan meydan, motorlu taşıtların ve özellikle Cibuti kentinin farklı mahallelerine gidecek halk otobüslerinin kalkış noktası haline gelmiştir. Zaman içerisinde Mahamoud Harbi meydanında yapılan düzenlemelerle taşıtlara merkezi bir rol verilerek çözümler üretilmeye çalışılmıştır. Bugün gelinen noktaya bakıldığında, Mahamoud Harbi meydanında, farklı zamanlarda yapılan düzenlemelerin, meydan tasarım ilkelerine uygun şekilde yapılmaması sebebiyle meydan niteliğinin giderek azaldığı ve insan merkezilik yerine taşıt ve araçları merkeze koyan bir anlayışla dönüştürüldüğü görülmektedir. Bu sorun bağlamında çalışmanın temel amacı kuramsal araştırmalara göre belirlenen meydan tasarım ilkeleri çerçevesinde Mahamoud Harbi Meydanının incelenmesi, bu incelemenin, önemli bir kamusal alan olması nedeniyle kullanıcı anketleriyle desteklenmesi ve meydanın zayıf-güçlü yönlerinin ortaya konmasıdır. Çalışmanın ikincil amacı ise arşiv bilgisi ve yetişmiş insan gücü açısından olanakların son derece kısıtlı olduğu Cibuti kentinde, meydana gelecekte yapılacak düzenlemelere/uygulamalara yol gösterebilecek önerilerin geliştirilmesidir.

Anahtar Kelimeler: Cibuti Mahamoud Harbi Meydanı, Meydan, Tasarım İlkeleri.

MS THESIS

EVALUATION OF DJIBOUTI MAHAMOUD HARBI SQUARE AS A PUBLIC SPACE WITHIN THE FRAMEWORK OF SQUARE DESIGN PRINCIPLES

ABDOULMAGID IDRIS ABDILLAHI

Konya Technical University
Institute of Graduate Studies
Department of Architecture

Advisor: Prof. Dr. Mehmet Çağlar MEŞHUR

2023, 89 Pages

Jury

Prof. Dr. Mehmet Çağlar MEŞHUR
Asst. Prof. Dr. Bilge ÇAKIR
Asst. Prof. Dr. Sami KALFAOĞLU

The square is one of the most important public spaces where people gather and organize various activities. The square, known as the social, cultural, economic and political life center of society, also serves as an entertaining place where people can meet and hold political discussions and where the commercial cycle is popular. Squares are considered one of the most important public spaces that have witnessed and survived the development and change of different eras in the historical process.

After the industrial revolution, squares were transformed by the invention of motor vehicles and the migration of the population to the cities. In some squares it is forbidden to drive vehicles, while in others it is allowed. For this reason, some squares have lost their old square qualities with the change in function they have undergone over time, and vehicle-centered square types have emerged. In squares, which are the center of life and commerce, social interaction is facilitated, and the quality of the square is high. Towards the end of the 20th century, squares were reinterpreted as a research subject of various disciplines. It is difficult to establish universal criteria for the design of squares because the social structure, culture, beliefs, economic level and history of each country are different. However, it is possible to determine a common and similar understanding with the design principles of the square identified by different researchers.

Mahamoud Harbi Square in Djibouti, which was selected as the study area for this thesis, is one of the historical, social, cultural, economic, and political symbols of Djibouti. Mahamoud Harbi Square, known as the most important square in the city of Djibouti, was called Rimbaud Square before the attainment of independence in 1977. After the 1980s, the square, which suffered from high traffic congestion, became the starting point for motor vehicles and, in particular, public transport busses traveling to different neighborhoods of Djibouti. Over time, attempts were made to find solutions with the arrangements made in Mahamoud Harbi Square by giving vehicles a central role. From today's perspective, it can be seen that the quality of the square has gradually declined because the arrangements made at different times in Mahamoud Harbi Square are not consistent with the principles of square design and the square has been redesigned with an understanding that places vehicles at the center, rather than people at the center. In the context of this problem, the main purpose of the study is to examine Mahamoud Harbi Square within the framework of the square design principles identified after the theoretical research, to support this study with participant, as it is an important public space, and to highlight the strengths and weakness points of the square. The secondary goal of the study is to develop suggestions that may be useful for the future design/application of the square in the city of Djibouti, where opportunities are extremely limited in terms of archival information and skilled personnel.

Keywords: Djibouti Mahamoud Harbi Square, Square, Design principles.

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın tamamlanmasında birçok kişinin yardımı ve katkısı bulunmuştur. İlk olarak beni destekleyen, motive eden, çalışmamı yönlendiren ve tecrübeleriyle katkısını esirgemeyen danışmanım Sayın Prof. Dr. Mehmet Çağlar MEŞHUR'a şükranlarımı sunarım.

Okul hayatım boyunca hep yanımda duran, maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen sevgili annem, babam ve kardeşlerime teşekkürü bir borç bilirim. Tezimin başlangıç aşamasından tamamlanmasına kadar her konuda destek olan değerli dostlarım, Mustafa Başar, Hüseyin Bilici ve Bouh Mohamed Wais'e teşekkür ederim.

ABDOULMAGID IDRİSS ABDİLLAHI
KONYA-2023

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ÖNSÖZ	vi
İÇİNDEKİLER	vii
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı.....	2
1.2. Çalışmanın Kapsamı	2
2. KAYNAK ARAŞTIRMASI	4
2.1. Kamusal Mekân Kavramı ve Tanımı	4
2.2. Meydan.....	5
2.2.1. Meydan Kavramı, Tanımı ve Tarihsel Süreç İçindeki Gelişimi	5
2.2.2. Meydan Tipolojileri ve İşlevleri	14
2.2.3. Meydan Tasarım İlkeleri.....	22
3. MATERYAL VE YÖNTEM.....	31
4. ARAŞTIRMA SONUÇLARI VE TARTIŞMA	35
4.1. Cibuti Ülkesi	35
4.2. Cibuti Başkenti.....	36
4.3. Mahamoud Harbi Meydan'ın Oluşumu, Biçimlenmesi ve Farklı Meydan Tanımlarına Göre Niteliği	42
4.4. Mahamoud Harbi Meydanının Tasarım İlkeleri Çerçevesinde Analizi	51
4.4.1. İmaj ve kimlik	55
4.4.2. Erişilebilirlik	57
4.4.3. Konfor	65
4.4.4. Güvenlik.....	70
4.4.5. Çekicilik ve çeşitlilik	72
4.4.6. Zaman	75
5. SONUÇLAR ve ÖNERİLER	80
6. KAYNAKLAR	84
7. EKLER.....	90

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1: Agora, M. Ö 2. yüzyıl	8
Şekil 2.2: Forum Romanum.....	9
Şekil 2.3 Forum Trajan	9
Şekil 2.4: Forum Pompei	10
Şekil 2.5: Sienne Vittorio Emanuele Meydanı	11
Şekil 2.6: Rome Capitole Meydanı.....	12
Şekil 2.7: Rome St-Pierre Meydanı	12
Şekil 2.8: Paris'te İlk Planlanmış Meydan, 1612 Kraliyet Meydanı (Place Royale) Sonradan adı Vosges Meydanı olarak değiştirilmiştir.	13
Şekil 2.9: Paris, Louis le Grand Meydanı- Adı Sonradan Vendome Meydanı olarak değiştirilmiştir.....	13
Şekil 2.10: Meydan mekânsal tipleri	15
Şekil 2.11: Üç Temel formun varyasyon çeşitlerinden oluşan örnekler.....	16
Şekil 2.12: San Croce Florence Meydanı	16
Şekil 2.13: S. Domenico-Reale Meydanı.....	16
Şekil 2.14: Paris, Vosges meydanı.....	17
Şekil 2.15: Notre Dame Meydanı-Paris.....	18
Şekil 2.16: Stanislas Nancy meydanı.....	18
Şekil 2.17: Erbe- Signoria Meydanı	19
Şekil 2.18: Grande-Torre-Della Legna Meydanı	19
Şekil 2.19: Paris Opéra Meydanı Plan ve Perspektifi	20
Şekil 2.20: Girişte meydan algısı	20
Şekil 2.21: Meydan tipolojileri	21
Şekil 2.22: Birey, çevre, imaj ve aktivite ilişkisi	25
Şekil 2.23: Kentsel imaj ögesi	25
Şekil 2.24: Kenar bölgesi.....	30
Şekil 3.1 Kavramsal çerçeve ve araştırma şeması	32
Şekil 3.2: Tezin çalışma alanı, Cibuti Mahamoud Harbi Meydanı	34
Şekil 4.1: Cibuti Haritası	36
Şekil 4.2: Cibuti Kenti ve Sınırları ilk imar planı.....	38
Şekil 4.3 1935'te çizilmiş Cibuti Kentinin İmar Planı.....	39
Şekil 4.4: Cibuti Kentinde Planlanmış İlk Yerleşim Tipi.....	40
Şekil 4.5: Cibuti'yi Etiyopya'ya Bağlayan Tren Hattı	41
Şekil 4.6: Bender Djedid Mahallesi, Deve Meydanı	42
Şekil 4.7: Deve Meydanı, şimdiki Mahamoud Harbi Meydanı	44
Şekil 4.8: Deve meydanı / Pazar meydanı	44
Şekil 4.9: 1937 Mahamoud Harbi Meydanının Havadan Görünümü.....	45
Şekil 4.10: Mahamoud Harbi Meydanı ve Yakın Çevresinin Gelişimi/Değişimi	47
Şekil 4.11: Et ve Balık Pazarı	48
Şekil 4.12: Al Zariba.....	48
Şekil 4.13: Et-Balık Pazarının Yerine İnşa Edilen Al Hamoudi Alışveriş Merkezi.....	49
Şekil 4.14: Hamoudi Caminin Egemen Olduğu (1935) Meydanda Gölgeleme Elemanın Oluşturduğu Etki.....	49
Şekil 4.15: 1950 Mahamoud Harbi Meydanının Simgeleri- Su Çeşmesi ve Hamoudi Cami.....	56
Şekil 4.16: Mahamoud Harbi Meydanının Tarihsel Süreç İçinde Gelişimi	58
Şekil 4.17: 1978-Mahamoud Harbi Meydanında Otomobillere yönelik İlk Düzenleme	59

Şekil 4.18: 2018, Bender Caddesinin Girişinden Çekilmiş Fotoğraf	59
Şekil 4.19: 2019, Bender Caddesinin Girişinden Çekilmiş Fotoğraflar	60
Şekil 4.20: Mahamoud Harbi Meydanının Akşam (üstte) ve Yoğunluğun Az	62
Şekil 4.21: Mahamoud Harbi Meydanı ve Yakın Çevresi	63
Şekil 4.22: Park Edilmiş Araçlar ve Meydanı Kullanan Seyyar Satıcılar	64
Şekil 4.23: 1930 Mahamoud Harbi Meydanı Et ve Balık Satış Pazarı	66
Şekil 4.24: Meydanda Gölgeleme Elemanı	67
Şekil 4.25: Betondan yapılmış oturma birimleri	68
Şekil 4.26: Mahamoud Harbi Meydanı Ayakkabı Satış Yerleri	70
Şekil 4.27: Mahamoud Harbi Meydanı Gece Aydınlatması	72
Şekil 4.28: Mahamoud Harbi Meydanı Gece Aydınlatması	72
Şekil 4.29: 2017'de Mahamoud Harbi Meydanında Resmî Tören	73
Şekil 4.30: Restoranlar	75
Şekil 4.31: 1976 Mahamoud Harbi Meydanı	76
Şekil 4.32: 1984 Mahamoud Harbi Meydanının Taşıt ve Seyyar Satıcılar Tarafından İşgal Edilmesi	77
Şekil 4.33: 2021'de Tasarlanan ve Gelecekte Uygulanması Planlanan Projenin Görünüşü	78
Şekil 4.34: Mahamoud Harbi Meydanı, Google Earth 2023	79
Şekil 4.35: Mahamoud Harbi Meydanı Gölgeleme Elemanlar	79
Şekil 4.36: Mahamoud Harbi Meydan Düzenlemesi Temel Atma Tanıtımı	79

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1: Hafta İçi ve Hafta Sonu Bender Caddesine Giren Araç Oranı	53
Grafik 2: Hafta içi aralıklı gözlem yöntemine göre izlenen araç sayısı	53
Grafik 3: Hafta sonu aralıklı gözlem yöntemine göre izlenen araç sayısı	54
Grafik 4: Cinsiyet ve Kullanıcı Yaş Aralığı	55
Grafik 5: Kullanıcıların Meydana Ulaşma Biçimi	61
Grafik 6: Meydanın Erişilebilirliği ve Yaya Güvenliği	63
Grafik 7: Meydanda Yaya Sürekliliğini/Hareketliliğini Kısıtlayan Etkenler	64
Grafik 8: Meydanda Gölgeleme Elemanı ve Oturma Birimlerinin Yeterliliği	68
Grafik 9: Meydanın Temizliği	69
Grafik 10: Meydandaki Yeşil Alanlar ve Ağaçlar	69
Grafik 11: Mahamoud Harbi Meydanı Güvenlik ve Aydınlatma Değerlendirmesi	71
Grafik 12: Mahamoud Harbi Meydanında Sosyal Faaliyetler	74
Grafik 13: Mahamoud Harbi Meydana Geliş Amaçları	74
Grafik 14: Gelecekte Meydanda Düzenleme Yapılırsa Öncelik Verilmesi Gereken Konular	82

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1: Göz Hizasındaki Kentin 12 Kalite Ölçütü	23
Tablo 2: Meydan Tipolojileri Açısından Mahamoud Harbi Meydanının İncelenmesi ..	50
Tablo 3: Meydan İşlevleri Açısından Mahamoud Harbi Meydanının İncelenmesi	51
Tablo 4: Mahamoud Harbi Meydanı Değerlendirme Matrisi	81

1. GİRİŞ

Meydanlar, insanların buluştuğu en önemli noktalardan biridir. İnsan ve birey merkezli bu kamusal mekânlar her ülkenin sosyo-kültürel, ekonomik ve politik yapısına göre şekillenmiş ve kentlerin farklı bölgelerinden gelen ulaşım akslarının kesiştiği noktalar olmuştur. Sanayi devrimi ve teknolojinin gelişmesi, şehir mimarisinde farklı etkiler ortaya çıkarmıştır. Kırsalda yaşayan nüfusun kente göç etmesi ve motorlu taşıtların üretimi ile kullanımının artmasıyla kent meydanları mevcut işlevlerinin yanı sıra yeni işlevlere de sahip olmuştur. Meydanlar tarihsel süreç içinde farklı dönemlerde toplumsal ve sosyal olaylara şahit olup, varlığını sürdürüp anlam ve değer kazanmıştır. Kimi zaman farklı mimarı akımların yansımalarına, kimi zaman farklı toplumsal kimliklere kimi zaman ise form ve işlev değişikliklerine uğrayarak ayakta kalmıştır. Bugün ise karşımıza çıkan meydanlar kullanım yoğunluğu ve topluma sunduğu hizmetler açısından başarılı veya başarısız olarak sınıflandırılabilir.

Mahamoud Harbi Meydanı Cibuti'nin en önemli ve tarihi meydanı olarak bilinmektedir. Kentin farklı noktalarından gelen insanların yoğun olarak kullandığı bu meydanın olumlu yönlerinin yanı sıra birçok olumsuz yönleri de mevcuttur. Cibuti kentinin 1905 yılında üretilen ilk planına bağlı olarak şekillenen, zaman içerisinde eklenen/kaldırılan yapılarla gelişimi/değişimi devam eden Meydan, uzun yıllar limana yakınlığı, kentin simgelerinden biri olan ibadet yapısını barındırması ve kervan ticaretinin merkezi olması nedeniyle önemli bir işlev yüklenmiştir. Sosyal açıdan da önemli bir odak noktası olarak insanların özgürce kullandığı bu alanın özellikle 80'li yıllardan itibaren niteliği değişmiştir. Artan taşıt sayısı, seyyar satıcılar tarafından düzensiz kullanımı, toplu taşıma araçları için oluşturulan durak ve kapalı yerler Meydanın yayalar tarafından kullanımını kısıtlamış, alan adeta taşıtlar tarafından istila edilmiştir. Yaşananları, planlı olarak biçimlenmiş bir Meydana plansız yapılan müdahaleler şeklinde değerlendirmek mümkündür. İfade edilen bu durum meydanın varlığı, tarihi, kimliği ve kullanımı ile ilgili ciddi sorunlar doğurmuştur.

Ortaya konan saptamalar ışığında çalışmanın temel amacı teorik anlamda bir meydanı tanımlayan unsurlar ve meydan tipolojilerini araştırıp elde edilen bilgilerle Cibuti'nin Mahamoud Harbi Meydanı'nın temel tasarım ölçütleri çerçevesinde sorun ve potansiyellerinin, güçlü ve zayıf yönlerinin değerlendirilmesidir.

1.1. Çalışmanın Amacı

Tarihsel süreç boyunca değişim ve gelişim içinde olan meydanlar her zaman kentin imajını sergileyen en önemli kamusal mekânlardan biri olarak görülmüştür. Meydanların, insanların geçmişini hatırlatacak biçimde tasarlanmış ve konumlandırılmış olması, çeşitli plastik öğeleri ve tarihi yapıları barındırması önem arz etmektedir. Yürüme, duraklama ve dinlenme gibi rekreasyonel, sosyal ve kültürel amaçların yanı sıra ticari ve politik eylemlerin gerçekleşmesi için olanaklar sağlaması meydanın başarısını belirleyen unsurlardandır.

Mahamoud Harbi Meydanı Cibuti'nin bilinen en eski tarihi meydanı olup stratejik bir konumda bulunmaktadır. Bir taraftan 110 milyon nüfusa sahip Etiyopya'ya hizmet eden Cibuti Limanı, diğer tarafta tarihi Menelik Bölgesi ve Hamoudi Cami arasındaki bağlantıyı kuran bu meydan, kuruluşundan itibaren ağırlıklı olarak ticari faaliyetlere ev sahipliği yapmıştır. 1980 ve sonrası yoğun bir taşıt baskısının altında kalan Mahamoud Harbi Meydanı hâlihazırda taşıtlara öncelik tanınan bir yer haline gelmiştir

Mahamoud Harbi Meydanı kentin simgesel açıdan önemli bir noktası olmasıyla birlikte tarihsel süreç içerisinde farklı sosyo-kültürel aşamalardan geçmesine rağmen bugün tamamen taşıtlar tarafından istila edilmiş bir alana dönüşmüş olması, sağlıklı bir kültür aktarımı için kayıptır ve önemli bir toplumsal sorundur. Literatürde bu konuyla ilgili herhangi bir çalışma bulunmamaktadır. Dolayısıyla çalışmanın hem Cibuti'nin tarihsel gelişimi ile ilgili verilerin ortaya konması, hem de tarihi öneme sahip bir alanın incelenmesi yönüyle literatüre katkı sağlayacağına inanılmaktadır.

Bu kapsamda çalışma, "Cibuti ülkesinin başkenti Cibuti Kentinin tarihi simgelerinden biri olan Mahamoud Harbi Meydanı mekânsal ve sosyal açıdan meydan tasarım ilkelerine uymakta mıdır?" araştırma sorusuna cevap aramaktadır. Araştırma sorusunun alt soruları ise şu şekilde belirlenmiştir: (a) Mahamoud Harbi Meydanı tarihsel süreç içerisinde nasıl bir değişim geçirmiştir? (b) Meydan tasarım ilkeleri çerçevesinde Mahamoud Harbi Meydanının güçlü ve zayıf yönleri nelerdir? (c) Kullanıcılar mekânsal ve sosyal açıdan Meydanı nasıl değerlendirmektedir?

1.2. Çalışmanın Kapsamı

Çalışmada ilk önce konu ile ilgili bilgiler, tez, makale, kitap, online veri tabanları, kütüphaneler ve devlet arşivleri taranarak elde edilmiş, alan ile ilgili tarihsel süreç boyunca gelişen değişimlerin görselleri ve haritaları farklı kaynaklardan edinilmiştir.

Konunun kavramsal çerçevesinin oluşturulmasına yönelik teorik araştırmalar yapılarak elde edilen bilgiler Cibuti’de belirlenen alanın sınırları içerisinde değerlendirilmiştir. Bu çalışmada gözlem ve anket olmak üzere iki yöntem kullanılmıştır. Gözleme dayalı çalışmada meydanla ilgili tipolojiler ve meydanın tasarım ilkeleri tanımladıktan sonra bu alanın hangi yönleriyle başarılı ve hangi yönleriyle başarısız olduğu, avantaj ve dezavantajlarıyla birlikte aktarılmıştır. Anketlerde ise toplumdaki farklı kullanıcı gruplarıyla görüşülerek bu meydanı nasıl buldukları ve kullanırken ne tip sorunlarla karşılaştıkları sorulmuş, bu ervede ortaya çıkan görüşler ve sonuçlar değerlendirilmiştir.



2. KAYNAK ARAŞTIRMASI

Bir yerde yaşayan insanların farklı amaçlar için gelip toplandığı kamusal mekânlar vardır. O mekânların en büyük özelliği herkes tarafından kolayca ulaşılması ve kimsenin kontrolünden geçmeden rahat bir şekilde gelinip geçilmesi, dinlenilmesi, alışveriş yapılması ve zaman geçirilmesidir. Bu bölümde önemli bir kamusal mekân olarak meydanlar tanımlanıp, meydanların tarihsel süreç içerisindeki gelişimi ve literatürden elde edilen meydanlara ilişkin tasarım prensipleri ortaya konmuştur. Buradaki temel amaç, çalışmanın saha araştırmasına konu olan Cibuti kentindeki Mahamoud Harbi Meydanının literatürde yapılan meydan tanımlarına göre form/biçim, tipolojik özellikler, oluşum süreci ve yüklenilen işlev açısından hangi özellikleri içerdiğinin ortaya konması, başka bir ifadeyle meydanın niteliğinin belirlenmesidir. Yine, Mahamoud Harbi Meydanının tasarım prensipleri çerçevesinde mekânsal olarak değerlendirilmesine temel oluşturacak kuramsal bilgilerin elde edilmesi kaynak araştırmasının bir diğer amacıdır.

2.1. Kamusal Mekân Kavramı ve Tanımı

1988’de yayınlanan Şehir Planlama ve Geliştirme sözlüğünde kamusal mekân, inşa edilmemiş ve kamu kullanımlarına tahsis edilmiş alanlar olarak ifade edilmiştir (Merlin, 2005; Paquot, 2009).

Kamusallık modern toplumlarda demokratik meşruiyetin temelini oluşturmaktadır. Bu anlamda, bir toplumda var olan kamusal alanın genişliğini ve sınırlarını; düşünce, ifade, bilgiye erişme, tartışma, toplanma özgürlüklerinin gelişmişliği ve ayırt etmeksizin herkesi kapsayıcılığı belirlemektedir (Özbek, 2004).

Habermas (1962) fiziki ve kültürel yönünün yanı sıra konunun sosyo-politik ve felsefi yönüne değinerek kamusal mekânı, bireylerin kamuyu oluşturmak ve kendilerini ilgilendiren ortak konular hakkında tartışmak adına etkileşim içinde olduğu bir alan şeklinde tanımlamıştır. Calhoun (1992) ise kamusal mekânı, sivil toplum içinden ortaya çıkan özgül bir alan şeklinde ifade etmiş; bu alanların politik kavgaların çözümlenmesini amaçlayan etkin eleştirel söylemlerin gelişmesine olanak sağladığını belirterek kültürel ve toplumsal örgütlenme açısından önemini vurgulamıştır. Tanımlardan da anlaşılacağı üzere kamusal mekân bir yer olmanın ötesinde politik ve sosyo-kültürel anlamlar da yüklenmektedir.

Kamusal alanlar, insanların gündelik ihtiyaçlarını karşıladığı ve kültürel etkinliklerini gerçekleştirdiği, toplumsal etkileşim sağlayan ortak mekânlardır (Kostoff,

1999; Lévy, 1987; Carr ve diğ., 1992; Webb, 1990; Low, 2000). Bu mekânlar genellikle sokaklar, caddeler, meydanlar, parklar, pazar yerleri ve çeşitli aktiviteleri gerçekleştirmek için tahsis edilen mekânların tümü olarak tanımlanabilmektedir (Korkmaz ve Türkoğlu., 2003; Gehl, 2001; Al-Shams ve diğ., 2013; Harun ve Said., 2009).

Kamusal alanlar tarihsel perspektifte ele alındığında, farklı dönemlerde toplumların bir araya gelip fikirlerini özgürce söylediği ve kamu yararının tartışıldığı bir alan olmuştur. Agora ve Forum'larda olduğu gibi kamusal alanlar, içinde bulunduğu toplum için sembolik ve sosyal bir rol üstlenmektedir (Tomas ve Ghorra., 2001; Bétin, 2001; Grenon, 2007). Aynı zamanda yerel kültürün ve zamanın içinde yaşanan olayları yansıtır, toplumun yerel kimliğinin de önemli bir bileşeni haline gelen kamusal alanlara eğitici bir rol ve ekolojik bir anlam da yüklenmektedir (Oktay, 2001). İfade edilen önemine karşın 1970'li yıllarda kent merkezlerinin ve kamusal alanların otomobiller tarafından işgal edilmesinin ardından bir kriz yaşanmış ve kent plancılarının gözünde canlanan bir araştırma konusu olarak kamusal alanlar tekrar anlam kazanmıştır (Fleury, 2007).

2.2. Meydan

Kentin düğüm noktaları olarak farklı işlevler üstlenen meydanlar, kentin en önemli kamusal mekânlarından biridir. Bu alanlar tarihsel süreçte farklı siyasal ve toplumsal olaylara tanıklık ederek her toplumun kendi gelenek, görenek ve inançlarına göre şekillenip anlamlandırılmıştır.

2.2.1. Meydan Kavramı, Tanımı ve Tarihsel Süreç İçindeki Gelişimi

Antik Yunan dilinde Plateia kelimesi, stenopos adlı, dar bir caddeye bakan geniş bir cadde anlamına gelmektedir. Daha sonra bu kelimenin Avrupa dillerinde place, piazza, plaça, plaza, platz, plein ve plads olarak dönüşüme uğradığı düşünülmektedir. İngilizler ise bu kentsel mekânın işlevini pratikte oluşturulmuş düzenli geometrik bir biçime benzeterek square kelimesini tercih etmiştir (Janin, 1964).

Meydan kelimesi Arapçadan Türkçe'ye geçmiş; alan, yarışma eğlence veya karşılaşma yeri, bulunulan yer ve çevresi veya ortalık, fırsat imkân veya vakit, Mevlevi tekkelerinde ibadet yapılan yer olarak tanımlanmıştır (Türk Dil Kurumu, 2020).

Cibuti'de meydan, Arapçadan Somalice'ye geçmiş "Souk" kelimesi ile adlandırılmıştır. Souk, Arap ülkelerinin geleneksel ve kamusal alanlarından biridir. Belli

toplumsal düzeni olan, ekonomik ve sosyal mücadeleyi simgeleyen yer olarak tanımlanmıştır (Mermier, 2005). Pazar yerleri, çarşı, hayvan satış yerleri buna örnektir.

Meydanlar yüklendikleri işlev itibariyle gerek kentsel gerekse kırsal yerleşmelerde açık alan kullanımını açısından insanların oluşturduğu ilk yerlerden biridir. Evlerin açık bir alan etrafında gruplandırılmasıyla ortaya çıkan meydanlar, dış saldırılara karşı da sembolik bir değer taşır ve bu nedenle etrafında çok sayıda kutsal yerin (Agora, Forum, manastır avlusu Cloister, camı avlusu) inşası için odak noktası olarak seçilir (Krier, 1979).

Bir meydan veya plaza hem binalarla çevrili hem de o binaları büyük avantaja çevirmek üzere tasarlanmış halka açık bir alandır (Choay ve Merlin, 2000; Moughtin, 2003). Webb (1990)'e göre meydanlar, şehir yaşamının küçük evrenleridir. Heyecan ve huzur sunar, pazarlar ve halka açık törenler düzenlenir, arkadaşlarla buluşulup dünyanın seyredildiği bir yerdir. Diğer yandan, meydan şehrin birçok caddesinin açıldığı geniş ve açık bir alandır. Ayrıca geçit törenlerinin de yapıldığı bir yer olduğu savunulmuştur. (Bertrand ve Listowski, 1984). Aynı zamanda kentlilerin bir araya geldiği, büyük olayların, siyasi ve dini törenlerin gerçekleştirildiği, panoramik bir manzara keyfi sunan halkın kullanımına açık bir buluşma alanıdır (Gauthiez, 2003).

Meydan, kentin imajını belirleyen öğelerden biri olup düğüm ve odak noktası olarak kentin kolay tanımlamasını sağlar (Lynch 1960). Aynı zamanda meydan, kentin kalbinde yer alarak farklı faaliyetlerin odağı olarak tasarlanmış, yüksek yoğunluklu yapılar ve sokaklarla çevrelenmiş veya onlarla temas içinde olan bir alandır. Farklı insan gruplarını çekerek toplanmalarını kolaylaştıran bazı özellikleri içerir. Çeşmeler; banklar, barınaklar ve benzeri elemanları barındırabilirler. Meydan, bir ulaşım terminali, sebze pazarı, çocukların oyun alanı ve bireylerin buluşma yeri olarak da hizmet verebilir (Lynch, 1981)

Bertrand ve Listowski (1984) meydanların şehir sakinlerini çekecek iç tasarım unsurlarına sahip olan ve çevredeki kentsel yapılarla (sokakların ana hatları, dükkânlar, toplu taşıma güzergahı, trafik akışı vb.), yoldan geçen ve meydanın gerisinde kalan mahallenin tümüyle ilişki kuran, yakınsak bir alan olduğunu söylemiştir. Sitte (1992) de meydanların üstlendiği, yaşam sahnelerini sergileyen tiyatro rolünden dolayı, Yunan ve Roma uygarlığı için çok önemli bir mekân olduğunu ifade etmiştir.

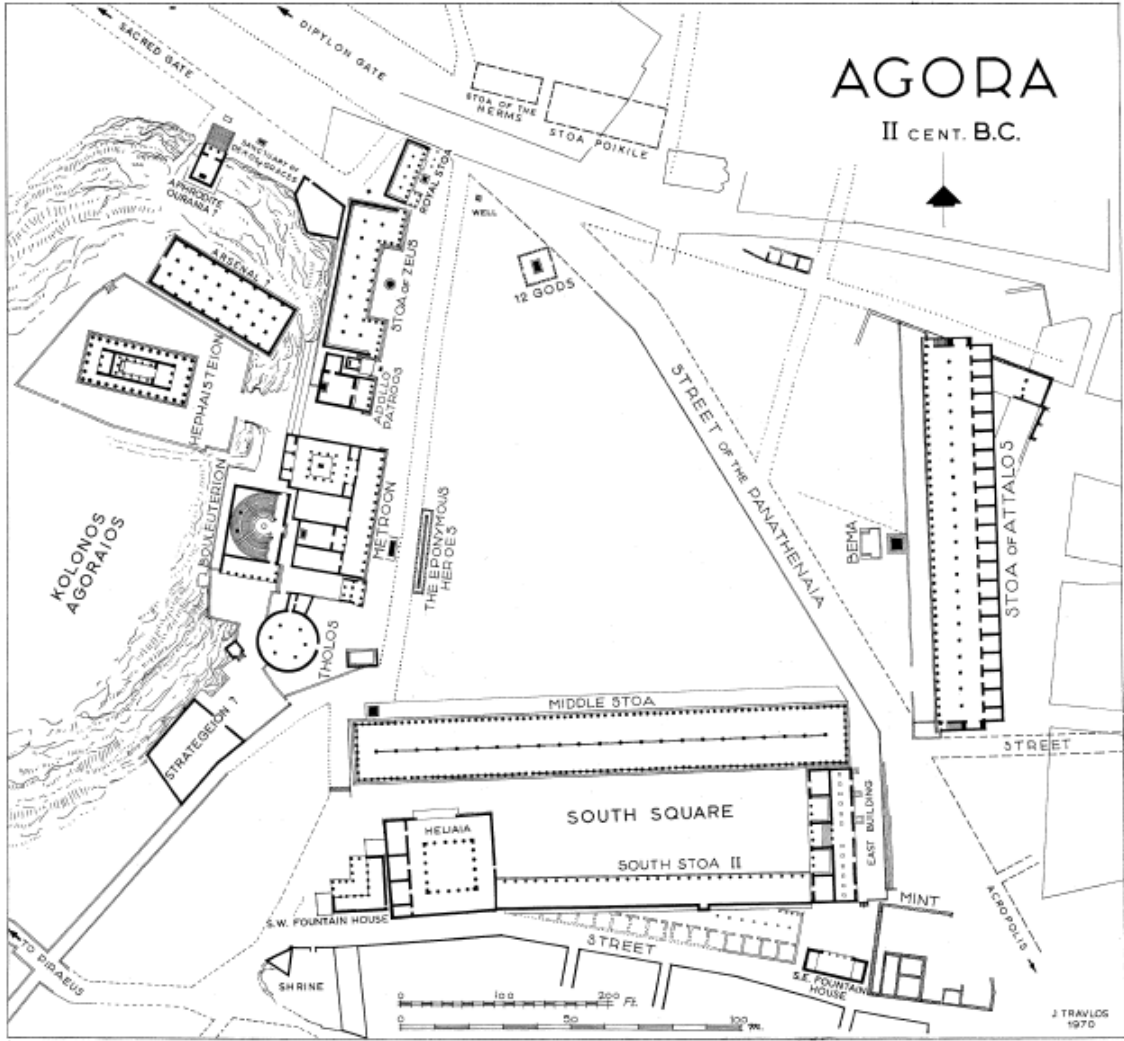
Tarihte bilinen ilk meydanlar, Antik Yunan kentlerinde görülen Agora'lardır. Agora kelime anlamı ile toplanma alanı, açık alan ve pazar yeri gibi alanlar olarak tanımlanabilmektedir. Kentin yönetim, ticari, sosyal ve dini merkezidir. Toplumun ortak

çıkartlarına dair konuların tartışıldığı ve konsey toplantılarının yapıldığı yer olan Agora herkesin özgür ve eşit olduğu bir yerdir (Bauman, 2013). Agora kentin merkezinde yer almakta (Şekil 2.1), Kuzey tarafı açık bırakılıp iki İnsula¹ ve üç tarafında Stoa'larla² çevrilidir. Sokaklar meydanı teğet olarak sınırlandırır ve aynı anda trafik güzergâhı olarak kendi işlevsel bütünlüğünü koruyarak meydanın sakin bir buluşma yeri olmasını sağlamıştır (Moughtin, 2003). Agora kentin en önemli merkez noktası olup kentlilerin toplanmasını sağlayacak işlevleri barındırarak her zaman canlı kalmıştır. Alışveriş yapmak, özgürce fikrini söylemek, siyasi ve dini ritüel gerçekleştirmek, tiyatro yapmak ve ceza infazlarını gerçekleştirmek gibi hayatın akışındaki tüm bu doğal aksiyonlar Agora'da gerçekleştirilmiştir.

Yunan medeniyetinde meydanlar daha çok kare olarak tasarlanmış, etrafında yüksek sütunlarla desteklenmiş Stoa'lar yer almıştır. Fakat bu yöntem İtalya kentlerinde aynı şekilde değildir. Çünkü meydanlar geleneksel gladyatör dövüşlerini sergilemek üzere planlanmış, oynanacak tiyatroların izlenebilme kalitesini arttırmak için sütun aralıkları arttırılarak daha geniş ve açık alanlar oluşturulmuş, Stoa ve onu destekleyen sütun arasındaki mesafe genişletilerek geniş bir geçiş alanı elde edilmiştir (Sitte, 1980)

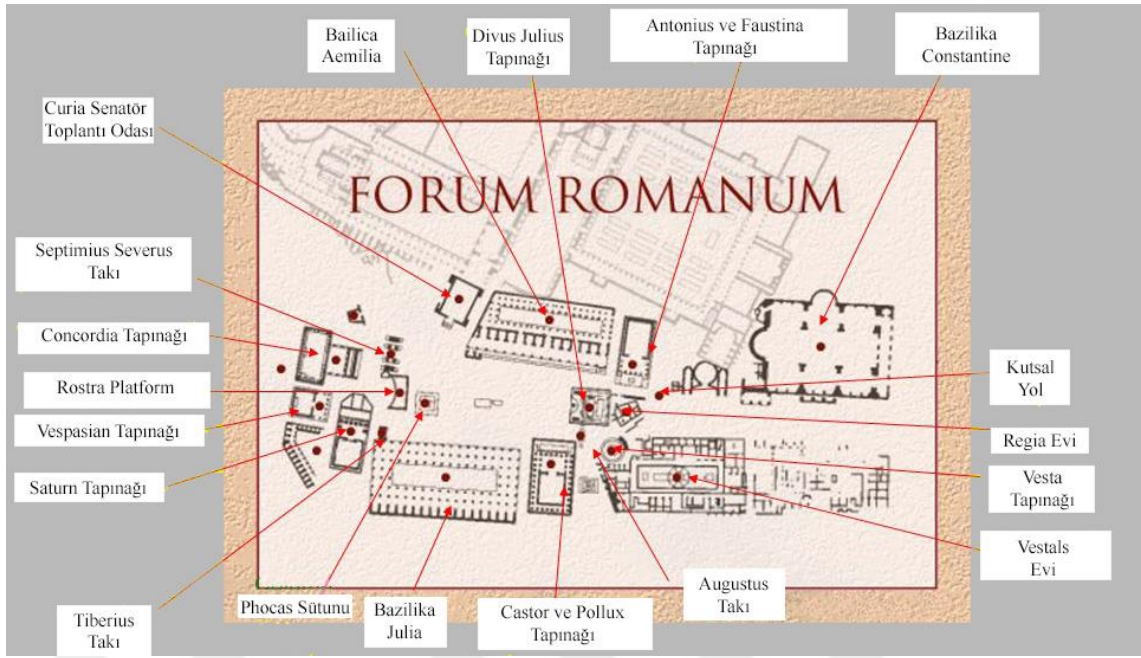
¹ İnsula: Antik Roma'da çoğu kez caddeler ile çevrilmiş çok katlı bir yapı çeşididir. Alt katlar alışveriş ve eğlence mekânları amaçlı kullanılırken, üst katlar konaklama amaçlı yapılmıştır

² Stoa: Antik Yunan mimarisinde bir sokak ya da agoranın yanında yer alan, üstü kapalı, sütunlu galerilerdir



Şekil 2.1: Agora, M. Ö 2. yüzyıl (Thompson ve Wycherley., 1976)

Roma döneminde meydan Forum olarak adlandırılmış, sadece kullanıcı gereksinimi, bireysel ilişkiler ve ticaret gereksinimine yeterli olacak bir açık mekân olmaktan çok kendisini çevreleyen binaların izlenmesi ve algılanmasına olanak sağlayacak bir ön mekân niteliği ve işlevi de üstlenmiştir (Giritlioğlu, 1991). Agora artık Forum'a dönüşerek tartışma alanı olmaktan çıkmış, aynı zamanda demokratik gücünü kaybetmiştir. Tapınakların egemen olduğu ve performans gösterileriyle bağlantılı bir gösteri alanına dönüşen sirkler, amfityatrolar, eğlence alanı olmuştur. Etrafında ise kamu binalarıyla çevrilmiş ortası boş bir tiyatro sahnesi gibi görünmektedir (Zimmermann ve Toussaint, 2001).



Şekil 2.2: Forum Romanum (URL1)

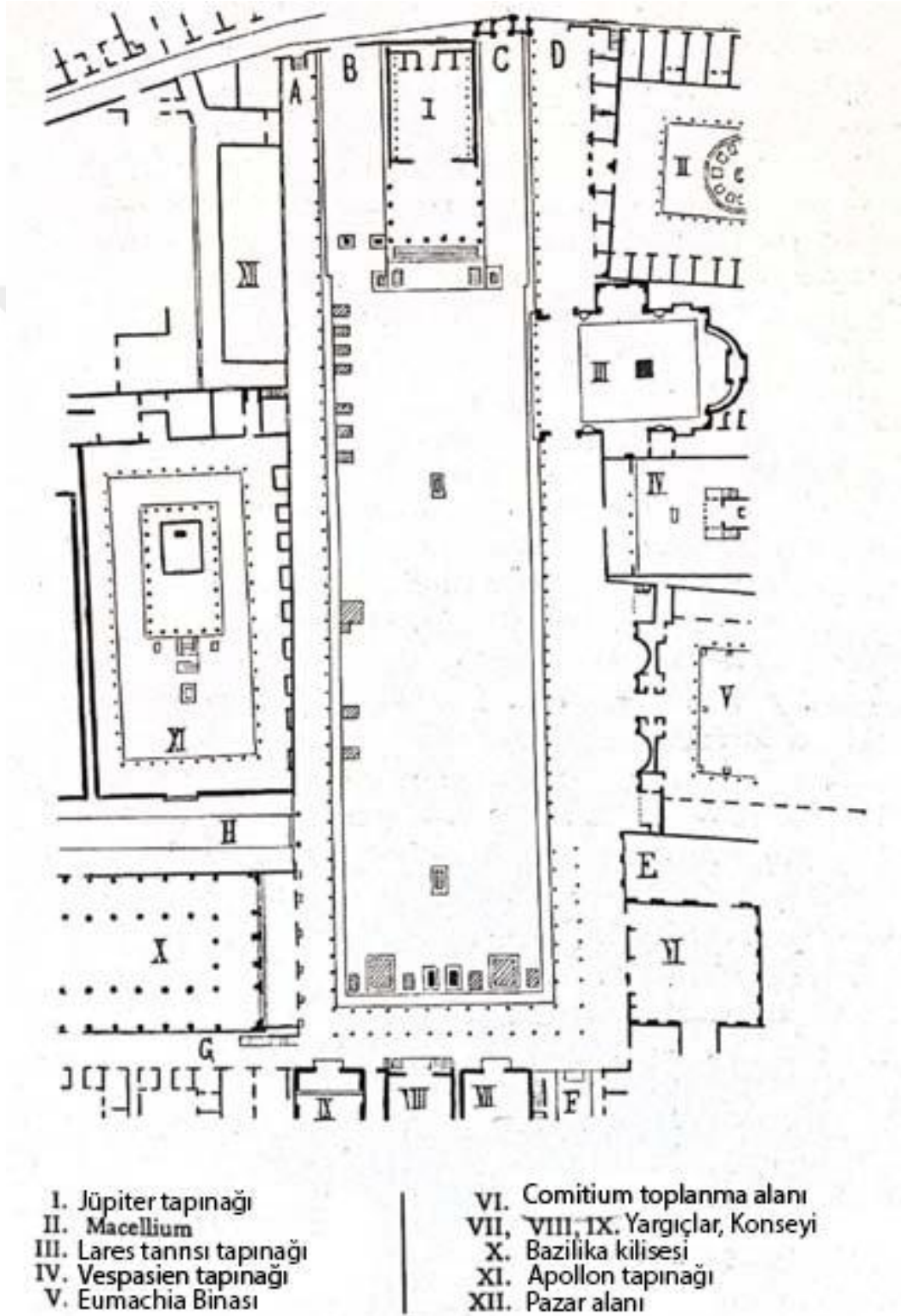


Şekil 2.3 Forum Trajan (URL2)

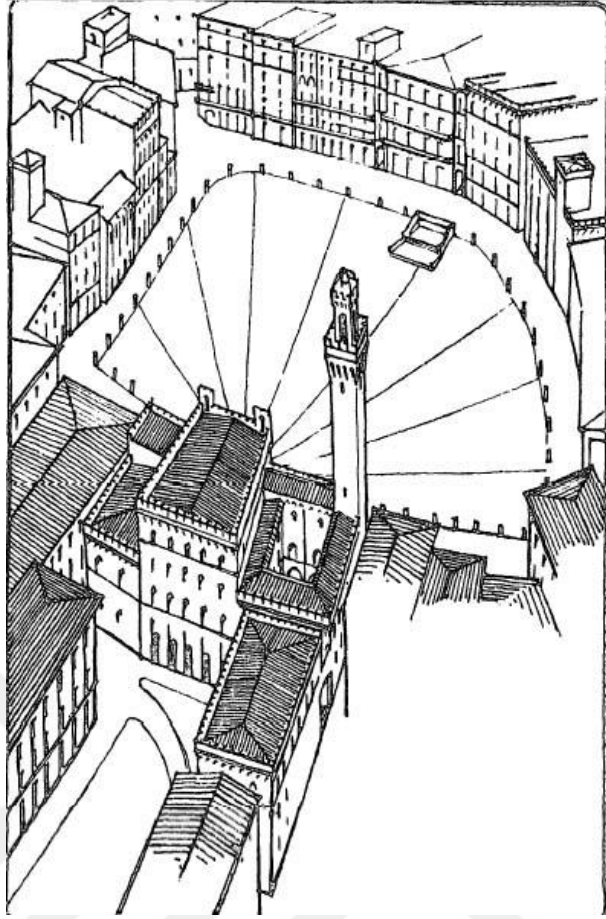
Sitte (1992)'nin örnek olarak gösterdiği Forum Pompei, Orta Çağ döneminin en etkin meydan tiplerinden biridir. Forum dört tarafı yüksek dini ve kamu yapılarıyla çevreli ve üstü açık olarak tasarlanmıştır (Şekil 2.4) ve Forum'a sekiz farklı sokaktan girilmektedir. E, F, G ve H'ye açılan demir kapılar bulunuyorken A, B, C ve D ise girişe

açık olarak bırakılmıştır. Bu yönüyle Forum kapalı olmasından dolayı tavanlı geniş bir toplantı salonuna benzetilmiştir.

Orta Çağ döneminde ise Forumun kamusal binalar yerine dini yapılar (kilise) etrafında kurulduğu izlenmiştir. Bu dönemde Forum eğlence ve tiyatro işlevini kaybedip kutsal bir yere dönüşmeye başlamıştır (Şekil 2.5).



Şekil 2.4: Forum Pompei (Sitte, 1992)

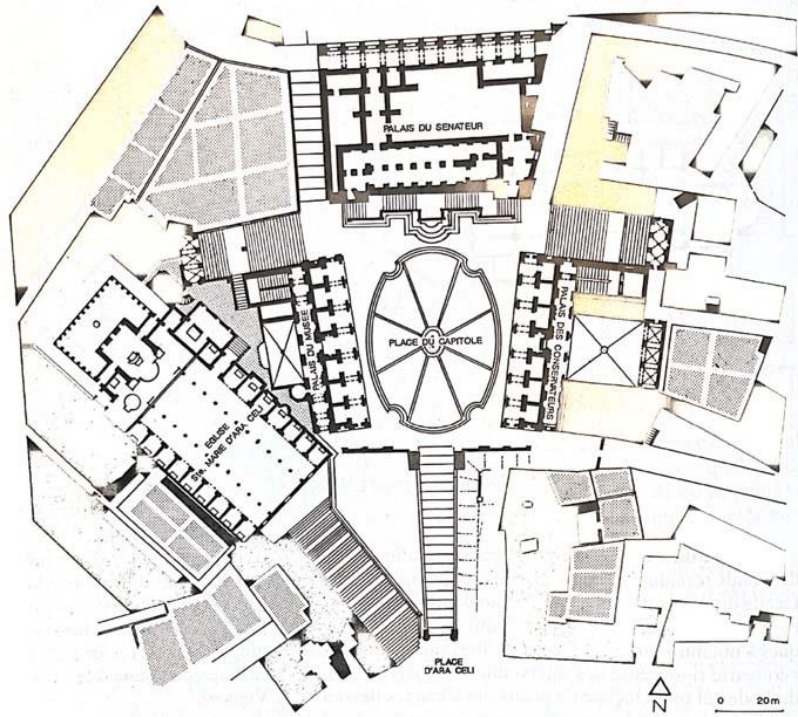


Şekil 2.5: Sienne Vittorio Emanuele Meydanı (Sitte, 1992)

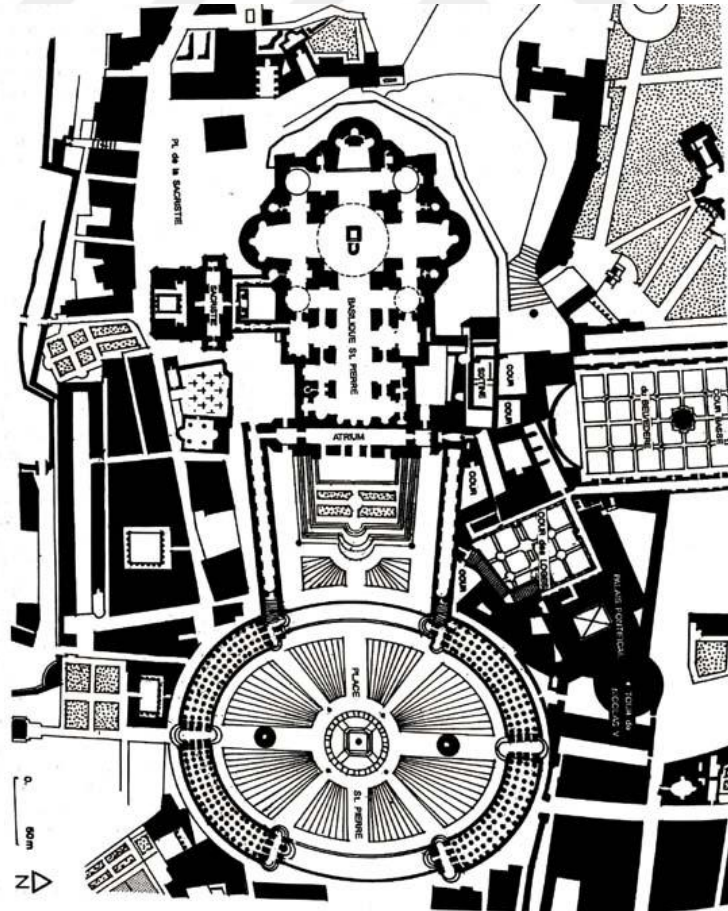
Rönesans döneminde ise kaybedilmiş eski kültürel değerler ve geleneklere dönülerek yapılar restore edilmiş ve anıtsal mimarı yapı stilleri üretilmiştir (Voisin ve diğ., 2001). Rönesans meydanlarında kent biçimi ne olursa olsun her zaman kare, dikdörtgen veya dairesel formlarda ve tüm yolların kesiştiği bir radyosentrik alan oluşturulmuştur (Delfante, 1997). Yine dini ve kamu yapılarıyla çevrili fakat kutsal bir mekân (kilise) olan bazı meydanlar yerden yükseltilerek merdivenle çıkılan bir alan haline dönüştürülmüştür (Şekil 2.6, Şekil 2.7).

Meydan mekânında ölçü ve işlevsel değişim Barok ve Rokoko'da yine sosyal yapı ve yönetim biçiminin vurgulandığı bir boyuta ulaşmıştır. Ancak bu dönemde, meydanların bireylerin sosyal ilişki kurması amacıyla bir karşılaşma mekânı olma niteliğinde bir azalma söz konusudur (Giritlioğlu 1991).

Benevolo (1975)'ya göre Rönesans döneminde, ressam ve heykeltıraşların ortaya çıkmasıyla birlikte yapılar değişime uğrar ve Roma dönemindeki yapı unsurları (Sütün, Stoa) incelenerek ilham alınır. Ghiberti, Brunelleschi, Donatello, Paolo, Uccello ve Masaccio gibi sanatçıların yardımıyla kültürel değerler tekrardan yorumlanarak yeni bir yapı stili ortaya çıkar.

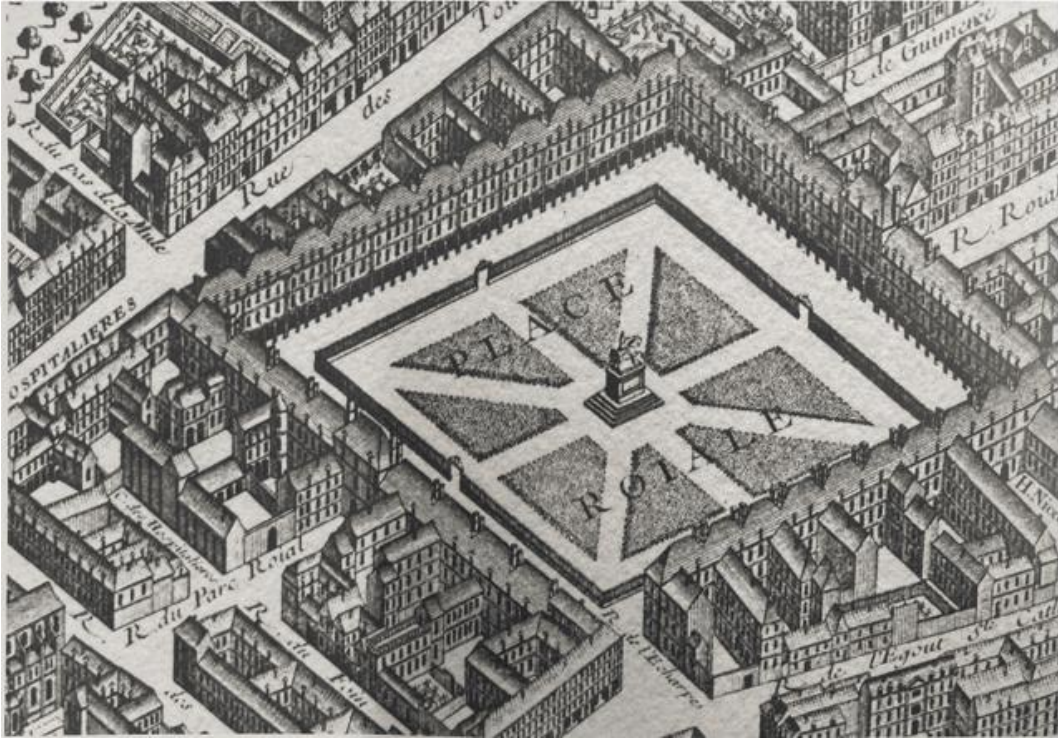


Şekil 2.6: Rome Capitoile Meydanı (Delfante, 1997)



Şekil 2.7: Rome St-Pierre Meydanı (Delfante, 1997)

16. ve 17. Yüzyılda meydanlar kralların iktidara gelmesi ile güç gösterisi unsuruna dönüşmüştür (Webb, 1990). Kimi zaman kral saraylarının yanında inşa edildiği için kraliyet meydanı gibi tabirler kullanılmaya başlanmış (Şekil 2.8), kimi zaman ise askerlerin geçit törenlerinin yapıldığı bir alan haline gelmiştir (Şekil 2.9). Bu dönemde peyzaj düzenlemelerinin ardından meydanlarda ilk yeşil alanlar görülmeye başlanmıştır (Benevolo, 1975).



Şekil 2.8: Paris'te İlk Planlanmış Meydan, 1612 Kraliyet Meydanı (Place Royale) Sonradan adı Vosges Meydanı olarak değiştirilmiştir (Webb, 1990).



Şekil 2.9: Paris, Louis le Grand Meydanı- Adı Sonradan Vendome Meydanı olarak değiştirilmiştir. (Webb, 1990)

16. ve 17. Yüzyılda, meydanlar yine kamusal niteliği ile ticari ve sosyalleşme alanları olarak varlığını devam ettirmiştir. Dönemin en etkili meydanları; Voges Meydanı, Vendome Meydanı, Roma Navona Meydanı, Bordeaux Quinconces Meydanı, Catane Dante Meydanı, Turin San Carlo Meydanı, Nancy Stanislas ve Carriere Meydanı, Copenhagen Amalienborg Meydanı, Paris Concorde Meydanı ve Lizbon Praça do Commercio Meydanıdır (Webb, 1990).

Delfante (1997) 19. yy Sanayi Devrimiyle kent planlamalarının değiştini ve tarihi değerlerin reddedildiği bir krize neden olduğunu belirterek, bu dönemdeki meydanları; sektörel gelişim ve sokak genişlemesinden oluşan meydanlar, gerekli düzenlemelerden geçerek kentin genişlemesi ile oluşan meydanlar ve son olarak kentin genişlemesi sonucunda ortaya çıkan mahallelerde oluşturulan yeni meydanlar olarak üçe ayırmaktadır. Bu dönemde, daha önceden birbirine homojen ve görsel bağlantısı olan meydanı çevreleyen binalar gider, yerini birbirinden kopuk ve sıra dışı ölçeklerdeki yapılar alır. Yine bu dönemde yapılan yeniliklerden en makul ve fayda getireni planlara yeşil alanların dahil edilmesidir.

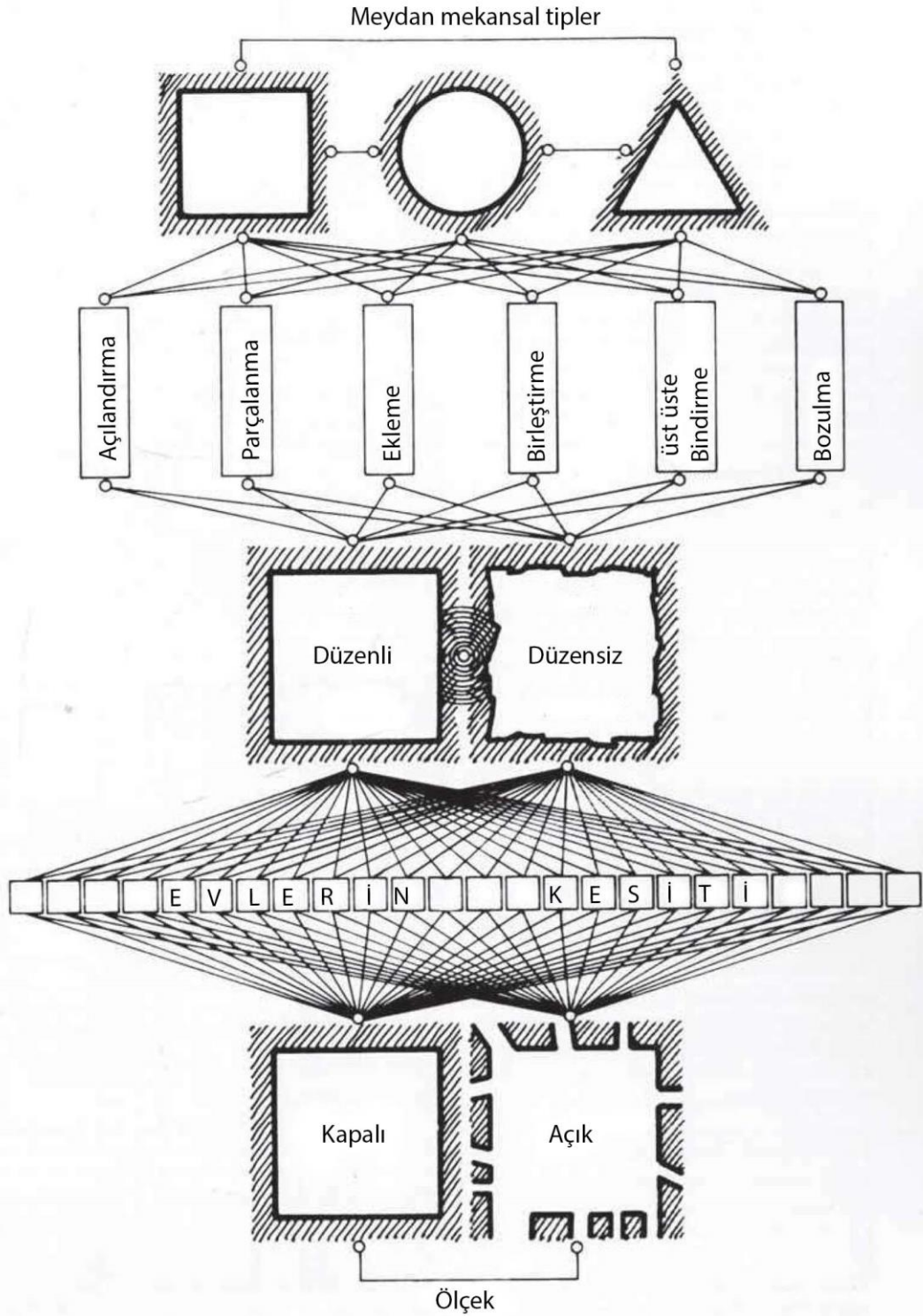
Anıtlar mevcut meydan yapılarından izole edilmiş ve daha çok göz önünde tutulmuştur. Binalar ise trafikten uzak tutulmuş ve kaldırımlarla yoldan ayrılmıştır. Bahçeler, meydanlar ve ağaç kümeleri hizalanarak kamusal alanlar oluşturulmuş ve modern şehrin temelleri atılmıştır (Pascal ve Roux, 2003).

2.2.2. Meydan Tipolojileri ve İşlevleri

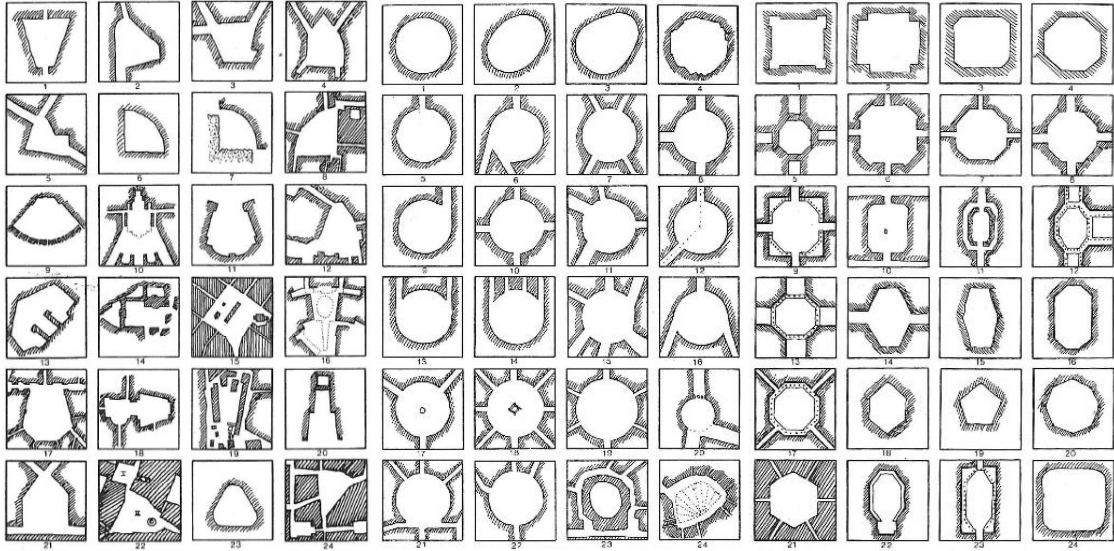
Moughtin (2003) meydanların işlev ve formuna göre iki ana kategoriye ayrıldığını söylemiştir. Zucker (1959)'e göre meydan üç elemandan oluşur; zemin, çevreleyen yapılar ve gökyüzü. Bu üç elemanın bağlantısı değişir, çevre yapıların ölçek, oran ve tasarımı önemlidir. Zeminde doku, malzeme homojenliği, kaldırım, basamak, eğim ve farklı seviyeler oluşturmak gerekir. En son meydanın "tavanı" olarak gökyüzü uzak olmasına rağmen görsel bir sınır sunar. Gökyüzünün belirli bir yüksekliğine ilişkin öznel izlenimini, çevredeki binaların yüksekliği ile zeminin genişliği ve uzunluğu etkilemektedir.

Krier (1979) *Urban Space* adlı kitabında kent meydanların biçimsel ve geometrik olarak üç temel formun (kare, üçgen ve daire) türevinden oluştuğunu belirtmiştir. Bu üç ana temel formdan sonsuz sayıda form üretilebilir. Temel form açılardırma, eklenme, birleştirme, üst üste bindirme ve bozulma yoluyla şekillenerek meydanın formu açısından

sonsuz değişim oluşturulabilir ve elde edilen meydan çevre yapılarla olan ilişkisi, binaların ölçekleri, kesişen sokakların yoğunluğu ve meydandaki boş alan büyüklüğü açısından kapalı ya açık meydan olarak tanımlanabilir.

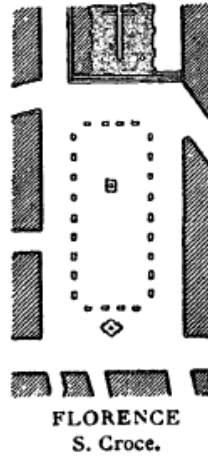


Şekil 2.10: Meydan mekânsal tipleri (Krier, 1979'dan düzenlenmiştir)

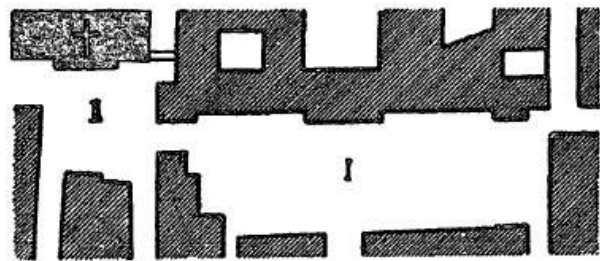


Şekil 2.11: Üç Temel formun varyasyon çeşitlerinden oluşan örnekler (Krier, 1979)

Sitte (1918)'ye göre meydanlar form açısından ikiye ayrılmıştır, enli meydan ve derin meydan. Bu iki meydan tipi gözlemcinin durduğu nokta ve bakış açısına bağlı olarak değişmektedir. Bazen aynı meydan iki özelliğe sahip olabilir.



Şekil 2.12: San Croce Florence Meydanı (Sitte, 1918)



I. S. Domenico Meydanı II. Reale Meydanı

Şekil 2.13: S. Domenico-Reale Meydanı (Sitte, 1918)

Zucker (1959) meydanları tipoloji açısından beşe ayırmıştır. Bunlar, kapalı meydan, domine edilmiş meydan, nükleer/çekirdek meydan, gruplandırılmış meydan ve en son amorf/deforme edilmiş meydandır. Ayrıca, bir meydanın birden fazla tipolojiye sahip olabileceğini de savunmuştur.

Kapalı meydan (The closed square): Kare, daire, üçgen veya dörtgen gibi düzenli basit formlardan oluşur, duvarları genellikle tek bir binanın veya bitişik ve cephesi belli bir ritme göre tekrarlanan binalarla sağlanır. Meydanın tek açıklığı sokaklar ile bağlantı kurduğu noktalardır. Kapalı meydanın tipik örneklerinden biri Paris'teki Voges Meydanıdır.



Şekil 2.14: Paris, Voges meydanı (URL3)

Domine edilmiş meydan (Dominated square): Mekânın ana bir binaya yönlendirildiği meydan tipleridir. Genelde meydana açılan ana sokak ana binaya doğru ulaşmaktadır. Bu ana bina, kilise, saray, belediye binası, tiyatro binası veya çeşme olabilmektedir. Örneğin, Paris'in Versailles Meydanı, Paris'in Odeon Meydanı, Roma'nın St. Peter's Meydanı, Roma'nın del Popolo meydanı ve Paris'in Notre Dame Meydanı bu meydan tipine örnektir.



Şekil 2.15: Notre Dame Meydanı-Paris (URL4)

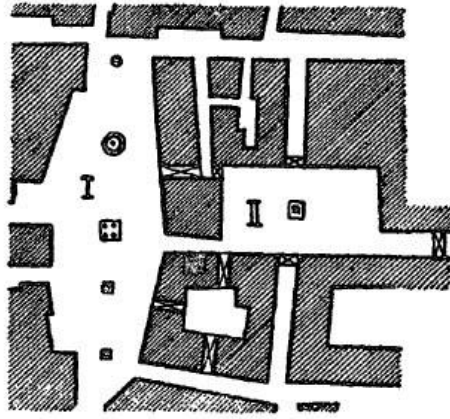
Nükleer veya çekirdek meydan (Nuclear square): Bir merkez etrafında oluşan meydandır. Bu tip meydanın merkezinde dikey ve vurgulanmış bir eleman bulunmaktadır. Genellikle dikilitaş, çeşme, anıt veya heykel olur ve merkezdeki eleman dikkat çekebilmesi için yeteri kadar büyüklüğe sahiptir SS Giovanni Meydanı, Del Santo Meydanı ve Stanislas Nancy Meydanı bu türe örnektir.



Şekil 2.16: Stanislas Nancy meydanı (URL5)

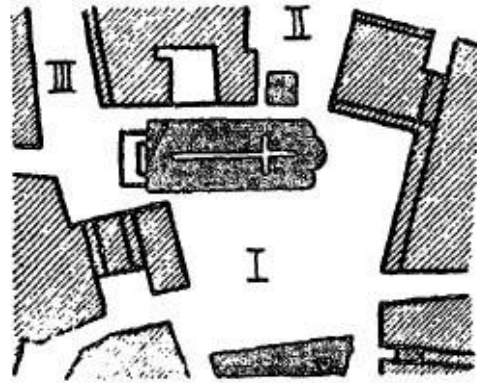
Gruplandırılmış meydan (Grouped squares): İki veya daha fazla mekânsal birimin birleştirilmesiyle oluşan meydan tipidir. Bu tip meydanlar bazen belli bir aks üzerine yerleşmiş, form ve boyut olarak değişen meydanlardan oluşur, bazen küçük bir meydanın arkasında bulunan daha büyük bir meydana açılarak bir aks ile bağlanır. Bazen de üç veya

daha fazla meydan, vurgulanmış bir yapı etrafında konumlandırılır. Bologna Podestà Meydanı, Roma İmperial Fora Meydanı, Venice Piazzetta Meydanı, Erbe- Signoria Meydanı, Grande-Torre-Della Legna Meydanı bu meydan tipine örnek olarak gösterilebilir.



I. Erbe meydanı II. Signoria meydanı

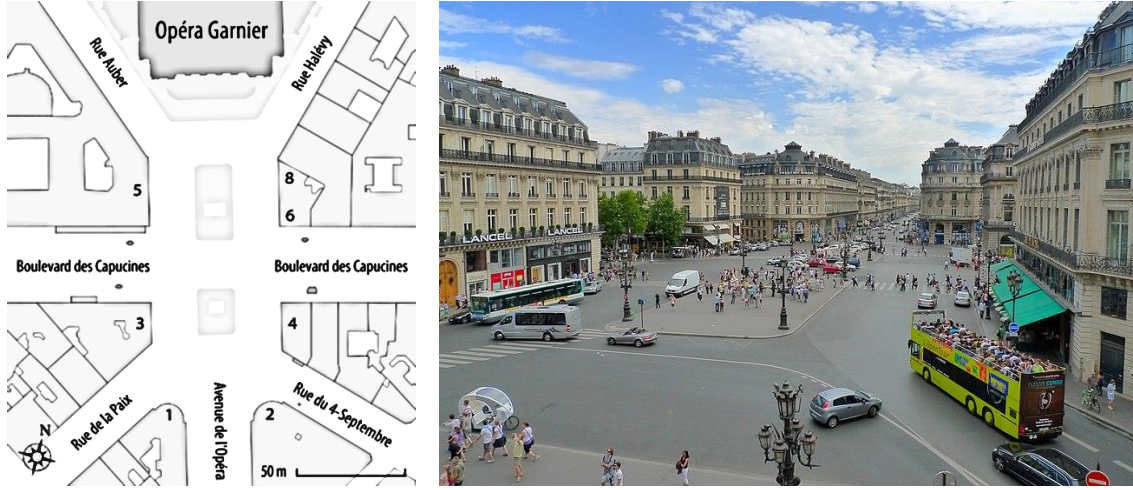
Şekil 2.17: Erbe- Signoria Meydanı (C. Sitte 1918)



I Grande meydanı II. Torre meydanı
III. Della Legna meydanı

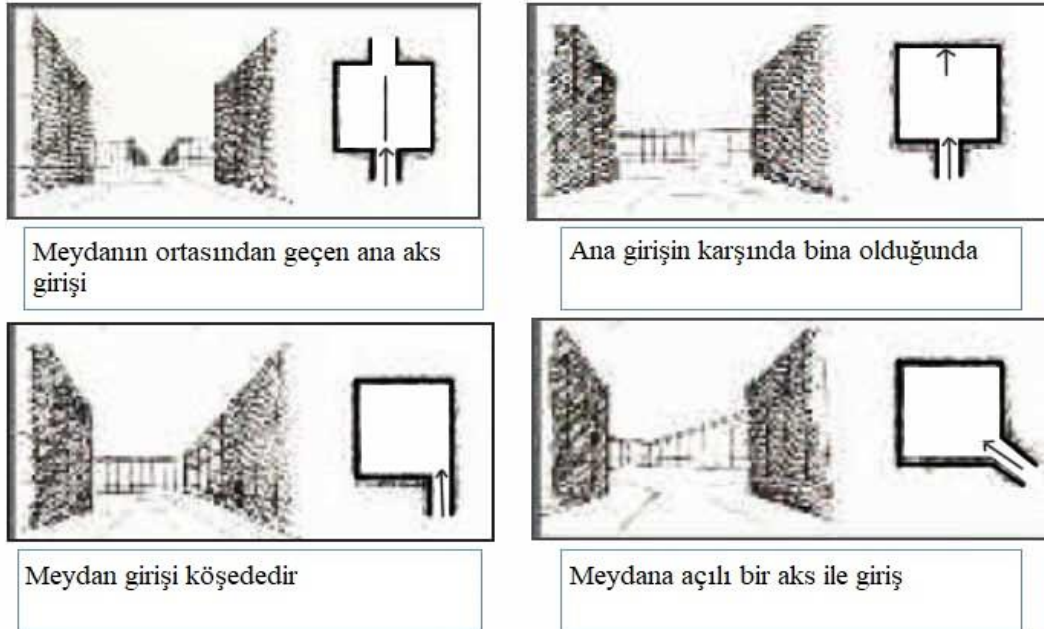
Şekil 2.18: Grande-Torre-Della Legna Meydanı (C. Sitte 1918)

Amorf veya düzensiz meydan (The Amorphous square): Biçimsiz veya belirli bir formu olmayan meydan tipleridir. New York Washington Meydanı, Londra Trafalgar Meydanı, Paris Opéra meydanı örnek verilebilir.



Şekil 2.19: Paris Opéra Meydanı Plan ve Perspektifi (URL6)

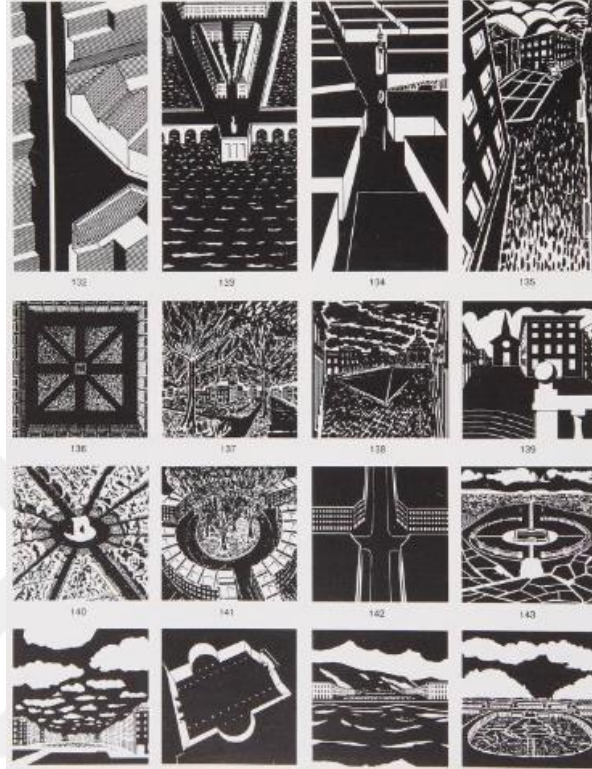
Bertrand ve Litowski (1984) meydanları anlamının/okumanın iki yönü olduğunu belirtmiştir. Bunlar, kentin sokak ve yollarla kurduğu bağlantı diğeri ise meydanın iç mekânlarının birbiriyle olan ilişkisidir (Şekil 2.20). Mekânın algılanması, gözlemcinin durduğu noktanın yanı sıra mekâna girilen noktaya bağlıdır ve meydanlara dört noktadan girilebilir: ortadan, meydanın ortasından geçen bir aks ile, açılı olarak veya kenardan. Ayrıca, meydanları diğer kamusal mekânlardan ayırt etmek önemlidir. Meydan kapalılığı veya açıklığı erişim yollarının düzenine ve görünürlüğüne bağlıdır (Alain, 2004).



Şekil 2.20: Girişte meydan algısı (Bertrand ve Listowski (1984)'den düzenlenmiştir)

Kostof (1992)'de yaptığı çalışmada, meydan biçimini inceleyerek altıya ayırmıştır (Şekil 2.21): Üçgen form (Paris Dauphine Meydanı, Roma Spagna Meydanı), trapezoid

yamuk form (Pienza Bernardo Rossellino Meydanı), dikdörtgen form (Paris Voges Meydanı), L form (Venice Piazzetta San Marco Meydanı, Del Santo Gattamelata Donatello Meydanı), dairesel ve elips form (Paris Etoile Meydanı, Madrid Chinchón Meydanı), yarım dairesel form (Paris Odeon meydanı, Roma dell'Esedra Meydanı).



Şekil 2.21: Meydan tipolojileri (Kostof, 1992)

Meydan formunun ötesinde işlevi de önemlidir. Toplumun ihtiyaçları doğrultusunda gerekli işlevleri sunarak mekânın canlanması, herkese hitap etmesi, farklı işlevlerin doğru bir şekilde yerleştirilmesi ve bağlantı kurulması meydanın kullanımını ve başarısını/tasarımın başarısını etkileyecektir.

Meydanlar farklı işlevleri barındırmaktadır. Ticari ve kültürel faaliyetler, kamu-idari ofisler, topluluk salonları, gençlik merkezleri, kütüphaneler, tiyatro ve konser salonları, kafeler, barlar vb. işlevler yirmi dört saat aktivite üreten ve meydanları tanımlayan temel işlevlerdir (Krier 1979).

Peter (1963) yaptığı çalışmada, eski meydan tiplerinin iç işlevini yediye ayırmıştır:

- Yasa koyucu, yönetici veya yargı görevi gören topluluk üyelerinin resmi bir toplantısı için buluşma yeri
- Dini ve diğer törenler, atletizm ve anma etkinliklerinin gerçekleştiği yer
- Malların değişimi veya satışı için bir pazar yeri

- Toplanan halkın su ihtiyaçlarını karşılayacak bir çeşme kurulması
- Geçit törenlerin yapıldığı yer
- Süs veya dekoratif elemanlarla güzelleştirilmiş yer
- Halkın genel kullanımı ve eğlenmesi için bir park yeri

Kostof (1992) ve Stübben (1924) ise meydanları işlev açısından dört kategoriye ayırmıştır. İlk kategoride trafik meydanlarından bahsedilmiş, özellikle kavşakların dairesel veya çokgen formlarda, araçların düğüm noktası olmasına vurgu yapılmıştır. Örneğin; Place d'Etoile Paris, Place d'Italie Paris. İkinci kategoride kamusal kullanım mekânı olarak çoğunlukla pazar, geçit törenleri ve festivaller için kullanılan meydanlar vardır. Üçüncü kategoride belirtilen ve 19. yy'da geliştirilmeye başlanan İngiliz bahçe meydanları daha sonra Avrupa'da peyzajlı meydan olarak nitelendirilmiştir. Son kategori ise mimarı meydanlardır. Bu tip meydanlar tek bir anıtsal yapıya hizmet veren geniş avluya sahiptir. Mekânları ister Paris Palais Royal gibi tekdüze bir tasarıma sahip olsun, ister tarihsel süreçte gelişen mimarı çevre mekânları olsun, anıtsal yapının ön planda olduğu bir meydan tipidir. Londra Trafalgo Meydanı, Piazza dello Statuto Turin buna örnektir.

Lavedan (1959) de meydan işlevlerini üçe ayırmış, toplanma meydanları (pazar meydanları, gösteri veya festival meydanları, geçit törenlerin yapıldığı meydanlar, vb) anıtsal meydanlar (kilise veya dini yapıların bulunduğu meydan, belediye binası barındıran meydan, kale meydanı, tarihi yapı veya anıt eleman bulunduran meydanlar, adliye meydanı, saray meydanı) ve trafik meydanları (kavşak meydanları, otogar meydanı, vb) başlıkları altında sınıflandırmıştır.

2.2.3. Meydan Tasarım İlkeleri

Kentsel tasarım ve gelişim sürecinde, meydan dikkat edilmesi gereken ve her zaman tartışma konusu olan yerlerden biri olmuştur. Bulunduğu ülkenin tarihsel ve kültürel değerlerini yansıttığı için üzerinde durulması gereken çok hassas bir konudur. Farklı dönemlerde kent plancıları, meydan tasarım ilkelerini farklı özellikleri ile ele alarak tanımlanmışlardır. Tanımladıkları özellik ve kavramlar birbirlerini bağlantı kurarak tamamlamaktadır.

Dünyadaki tüm meydanlara uyabilecek evrensel tasarım ilkelerini tanımlamak zor olmasına rağmen plancılara yardımcı olabilecek bazı temel unsurları tanımlamak mümkündür (Memlük, 2013). Meydanın ana hedefi cazibedir ve topluma cazip

gelebilmesi için de gerekli ihtiyaçları karşılayacak mekânları barındırması ve iyi tasarlanması gerekir. Tasarlanan mekânların kalite ve konfor standartları yüksek olduğunda kullanım yoğunluğu artacaktır. Böylece oluşturulan kamusal mekânın başarısı kalitesine bağlı olarak değişecektir.

Tablo 1: Göz Hızındaki Kentin 12 Kalite Ölçütü (Gehl, 2019)

KORUMA	Trafik ve kazalara karşı korunma güvende hissetme -Yayalar için korunma -Trafik korkusunu ortadan kaldırma	Suç ve şiddete karşı korunma-emniyette hissetme -Sokaktaki gözler -Gündüz ve geceleri çakışan işlevler -iyi aydınlatma	Rahatsız edici duyuşal deneyimlere karşı korunma -Rüzgâr -Yağmur/kar -Soğuk/sıcak -kirlilik -Toz, gürültü, göz karmaştırıcı ışık
	Yürüme fırsatları -Engellerin olmaması -İyi zemin yüzeyleri -Herkes için erişilebilirlik -İlgi çekici cepheler	Ayakta durma ve zaman geçirme fırsatları -Ayakta durmak için destek	Oturma fırsatları -Oturma alanlar -Avantajları kullanma: manzara, güneş, insanlar
KONFOR	Görme fırsatları -Makul bakma ve görme mesafeleri -Engellenmeyen görüş hatları -İlginç manzaralar -Karanlık olduğunda aydınlatma	Konuşma ve dinlenme fırsatları -Düşük gürültü düzeyleri -Konuşma alanları yaratan kent mobilyaları	Oyun ve egzersiz fırsatları
	Ölçek -İnsan ölçeğine göre tasarlanmış yapılar ve mekanlar	İklimin olumlu yanlarından istifade etme fırsatları -Güneş/gölge -Sıcak/serinlik -Esinti	Olumlu duyuşal deneyimler -İyi tasarım ve ayrıntılar -İyi malzemeler -güzel manzara -Ağaçlar, bitkiler, su
KEYİF			

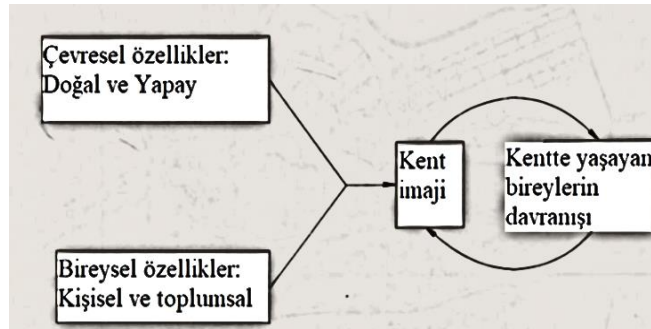
Gehl (2019), dünyanın en iyi işleyen kentsel açık alan niteliğindeki bazı meydanlarına bakıldığında, tüm temel kalite ölçütlerinin ikna edici bir biçimde dikkate alındığının görülebileceğini belirtmiştir. (Örneğin, Del Campo Meydanı, Siena Meydanı) Bu tür alanlarda fiziksel sakatlanma, güvensizlik ve rahatsız edici duyuşal etkilere ve

özellikle iklimin olumsuz etkilerine ilişkin risklere karşı akılcı koruma önlemlerini almak hayati önem taşır. Ayrıca, mekânların insanlara konfor sunmasını sağlamak ve onlara kamusal mekânları kullanırken gerçekleştirdikleri en önemli etkinlikleri (*yürümek, ayakta durmak, oturmak, görmek, konuşmak, duymak ve kendini ifade etmek*) yapmaya teşvik etmek önemlidir (Tablo 1).

Mahamoud Harbi Meydanının tanımlanmasına ve niteliğinin ortaya konmasına temel oluşturacak meydanların tarihsel gelişimi, sosyo-kültürel, ekonomik ve politik açıdan yüklendikleri anlam, biçim/form, tipoloji ve işlevlerine ilişkin kuramsal bilgilerin ardından meydan tasarım ilkeleri incelenmiştir. Kentbilim uzmanlarının bu konuda yapmış olduğu teorik çalışmalar ile farklı ülkelerdeki meydanları ve kullanıcı deneyimlerini inceleyen çalışmalardan elde edilen bilgiler ışığında, Mahamoud Harbi Meydanın değerlendirilmesinde kullanılacak temel tasarım ilkeleri belirlenmiştir. Bu meydan tasarım ilkeleri genel başlıkları ile imaj/kimlik, erişilebilirlik, konfor, güvenlik, çeşitlilik/çekicilik ve zamandır.

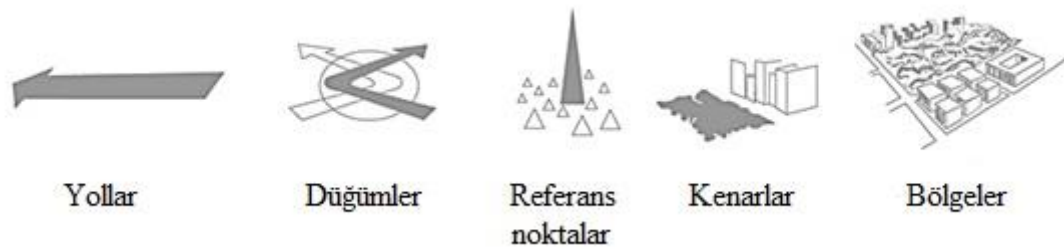
- **İmaj/Kimlik**

Bu başlık altında ilk olarak imaj ilkesi genel olarak anlatıldıktan sonra meydan imajının nasıl olması gerektiği üzerine durulmuştur. Bireyler, kültürel, toplumsal ve inanç değerleri doğrultusunda kendi fiziksel çevrelerini amaçlarına göre düzenleyip tasarlamışlardır. Tasarladıkları çevre, kullanım aşamasında bireylerin psikolojilerine etki ederek, kullanıcı zihninde çevre ile insan bağlantısı kurarak çevreyi anlamlandırmaktadır. İmge ve imaj bir mekânı farklı kılan, tanınır ve akılda kalıcı hale getiren bir mekânsal niteliktir (Lynch, 1960). Krupat (1985), aynı anda bireyin bulunduğu çevre içindeki davranışlarını ve tepkilerini, geliştirdiği çevre imajını yansıtmakta olduğunu ve bireyin bu imaj ile çevreden edindiği bilgileri yorumlayarak eylemlerini düzenlediğini belirtmektedir. Başka bir yaklaşım ile çevresel imaj, bireyin çevresiyle tarihsel, ekonomik, politik, sosyal ve kültürel ilişkileri neticesinde amaçlı olarak seçtiği ve kalıcı etki yaratan biçimsel özelliklerin bilişsel ve duyuşsal alanda bir bütün oluşturduğu bir zihinsel şema olarak tanımlanmaktadır (Aydınlı, 1993). Akılda kalıcı belirgin bir imaj üretmek için binalar bütüncül olarak ele alınarak cephe tasarımı, cephe malzemesi ve zemin tasarımı ile zeminin malzemesi dikkatlice değerlendirilmelidir.



Şekil 2.22: Birey, çevre, imaj ve aktivite ilişkisi (Krupat, 1985'ten düzenlenmiştir)

Lynch (1960) de kentsel imaj ögesi olarak beş temel hususu ortaya koymuştur. Bunlar; yollar, düğümler, referans noktaları, kenarlar ve bölgelerdir. Bu ögeler, bir mekânın tanımlanabilmesi, akılda kalabilmesi ve zihinsel bir imaj üretebilmesini sağlayan özelliklerdir. Bu ögeler meydan ile ilişkilendirildiğinde; (Yollar) meydana bağlanan taşıt ve yaya yolları; (Düğümler) meydana bağlanan yolların kesiştiği ve yön değiştirdiği nokta; (Referans noktalar) meydana yer alan anıt yapı veya egemen bir eleman; (Kenarlar) meydanı çevreleyen yapılar; (Bölgeler) meydan alanını oluşturan bölge olarak ele alınabilir.



Şekil 2.23: Kentsel imaj ögesi (Lynch, 1960)

Kimlik kavramı ise farklı alanları da içeren genel ve kapsamlı bir terimdir. Kimlik genelde kendini tanıma ve diğerleriyle olan bağlantıyı ifade edebilmenin bir yoludur (Hogg ve Abrams, 1988).

Lynch (1981)'e göre, kimlik ve yapı, duyunun "biçimsel" bileşenleridir. Uyum, şeffaflık ve okunabilirlik özelliği taşıyarak çevreyi hayatımızın farklı yönlerine bağlayan belirli bileşenlerdir. İnsan deneyimi ve davranışı, çevreye bağlı anılar ve kimlikler ağı aracılığıyla geliştirilir (Hayden, 1997). O nedenle kimliği anlamak için birey ve çevre ilişkisinin analiz edilmesi gerekir.

Kent kimliğini oluşturan, tanımlayan ve onu öne çıkaran özellikler kimlik için belirleyici olabilmektedir. Bazı kent meydanları sokaklar ile tanınır. Venedik San Marco Meydanı, Paris Champs Elysées Bulvarı, Londra Hyde Park, Moskova Kızıl Meydan

bunun en iyi örneklerindedir (Hacıhasanoğlu, 1995; Uçkaç, 2006). Her meydanı kendine özgü kılan kimlik özelliği vardır, bazıları festival, spor, dini ritüel gibi sosyo-kültürel özellikleriyle bazıları ise anıtsal yapılar ve kazandırdığı anlam ile ön plana çıkmaktadır.

- **Erişilebilirlik**

Meydan tasarımında dikkat edilmesi gereken en önemli ilkelerinden biri olan erişilebilirlik, yaya ve taşıtlar olmak üzere iki açıdan tanımlanmıştır. Meydan, şehir merkezini kentin farklı noktalarına bağlayan, yaya ile taşıtların karşılaştığı bir yerdir. Bu yerin gelişmesinde esas olarak uygun mekânsal gelişim politikası, altyapı yatırımları, bireysel ve düzgün bir toplu taşıma organizasyonu ve yaya trafiğine öncelik gösterilmesi çok önemlidir (Wołek, 2016).

Erişilebilirliğin en önemli göstergesi yürünebilir olmaktır. Yürünebilir ortamlar genellikle güzel tasarlanmış, çekici, temiz ve canlı olmasının yanı sıra toplu taşıma araçlarına erişim kolaylığı sağlanan, yayalar etrafında mağaza, restoranlar ve korunmuş bisiklet yollarının varlığı ile tanımlanmaktadır (Evans, 2009; Shekari ve diğ., 2013),

Kent meydanı, herkes tarafından kolayca erişilebilir olmalı, bunlar arasında engellilere özel önem verilmelidir. Tasarımda, fiziksel yeteneklerine bakılmaksızın herkes tarafından kullanılabilir şekilde evrensel tasarım ilkelerine uygun mekânlar üretilmelidir. Meydan erişilebilirliğinin başarılı olması için yayalar için ayrılan alanların taşıtlara ayrılan alanlardan daha fazla olması ve engel oluşturan unsurlar kısıtlanarak yaya sürekliliğinin sağlanması gerekmektedir. Düzensiz park edilmiş araçlar, standarttan yüksek kaldırımlar, bozulmuş zemin, düzensiz bırakılmış çöpler vb. faktörler meydan erişilebilirliğini zayıflatmaktadır.

- **Konfor**

Bir yerin konforlu olması için topluma sunduğu hizmetlerin konfor hissi yaratması gerekir. Bu konfor hissi, güvenli ve daha sağlıklı bir çevrenin oluşmasını sağlar. Konforlu alanlar yürümeyi teşvik eder ve bireyin daha huzurlu hissetmesine yardımcı olur. Konforun alt faktörleri açısından, kamusal mekânların kullanıcı isteklerini karşılaması gerekir (Gehl, 2001). Genellikle yol boyu dükkânlar, restoranlar, oturma yerleri ve gölgeliklerin varlığı önemlidir. Bunun yanında kaldırım tipi, yüksekliği ve genişliği, ağaçların yeri ve aydınlatma gibi önemli unsurlar da sıralanmıştır (Jensen 2007; Maghelal ve Capp 2011).

Konforlu bir ortam oluşturulduğunda meydan kullanımını artacaktır. Güzel tasarlanmış kent mobilyaları, gölgelikler, oturma ve dinlenme birimleri, temizlik, görüş, yürüyüş, aydınlatma gibi unsurlar meydan konforunu doğrudan etkilemektedir. Gehl (2019) yaptığı çalışmada, Stockholm'ün kent meydandaki oturma yerleri üzerinde bir analiz gerçekleştirmiştir. Bu analizde oturma yerlerinin niteliklerini değerlendirmek üzere dört aralıklı bir ölçek geliştirmiştir. Özetle, iyi bir oturma yerinde aranan genel şartlar: hoş bir mikro-iklim; iyi bir yer, tercihen mekâna sırtınızı verebileceğiniz bir kenarında konumlanmak; iyi bir görüş, sohbet etmeye imkân veren uygun bir gürültü düzeyi, kirliliğin olmaması ve manzaranın güzel olmasıdır. Oturulan yerde su, ağaçlar, çiçekler, hoş bir mekân, iyi tasarlanmış mimarlık ve sanat eserleri varsa bunlar da konforu artırmaktadır. Kişiler ayrıca çevredeki insanları ve akan hayatı da görebilmeyi isterler. Bir mekânda fazla zaman harcanılıyorsa o mekân başarılıdır, çünkü insanlar ihtiyaçlarını karşılayan, güven ve konfor hissi sunan bir mekânda daha fazla zaman harcamak isterler.

Konforun önemli alt faktörlerden biri olan gürültü, konforlu meydan kullanımını çok etkilemektedir. Trafik yoğun olduğu kent meydanlarında, arabalardan, motosikletlerden ve özellikle otobüslerden gelen sesler, yapı cepheleri arasında, diğerleriyle konuşmayı olanaksız hale getirecek ve sürekli bir gürültü düzeyi yaratacak şekilde seker. Güçlkle duyulduğundan sözcükler insandan insana bağırarak söylenir, konuşan kişinin bir diğerinin kulağına yaklaşp bağırması, konuşma mesafesinin minimuma indirilmesiyle sonuçlanır. İnsanlar arasında anlamlı bir iletişimi imkânsız hale getiren aşırı gürültü, sürekli gerginlik yaratan bir etmendir (Gehl 2019).

Sıcak ve nemli iklimlerde havanın oksijen konsantrasyonunu bozan ve hava kirliliği yaratan, kent meydanında kontrolsüz ve yoğun bir şekilde akan otomobillerden çıkan egzoz dumanları da önemli bir sorundur. Bu egzozların havayı kirletmesinden dolayı insanlar, sağlıklarını kaybederek ciddi sorunlar yaşarlar. Seneviratne ve Morrall (1985)'in çalışmasında yürünebilir ortamların, fosil yakıt bazlı araçların kullanımından kaynaklanan, insan sağlığına ve çevreye zararlı olan hava kirliliğini azaltmanın önemi vurgulanmıştır.

Meydanda iklimin istenmeyen etkilerini azaltmak ve istenen etkilerinden yararlanmak için yapı ölçeği, tasarımı, boş alan ve yapı alan ilişkisi, peyzaj, trafik hacmi ve bunlara bağlı faktörlerin hepsinin yerel iklim koşullarına uyumlandırılmış olması önemlidir. Sıcak iklimlerdeki güneşin etkisini azaltmak için gölge elemanları oluşturulmakta, yapıların cephesinde öne çıkartılmış saçaklar yapılarak ve etrafına ağaçlar yerleştirilerek daha konforlu alanlar elde edilebilmektedir. Yine, meydanın

temizliği de konforu etkilemektedir. öp kutularının ve bilgilendirici levhaların bulunması, alt yapı sistemlerinin doğru ve düzgün yerleştirilmiş olması, yapıların cephe malzemesi ve bakımı, kent mobilyalarının bakımı gibi unsurlara dikkat edildiğinde meydanın temizliği ve estetiği artacaktır (Gehl 2019).

- **Güvenlik**

Kentin farklı noktalarından farklı amaçlar için kent meydanına gelen bireylerin kendilerini güvende hissetmeleri büyük önem taşır. Aynı ya da benzer özellikler taşıyan fakat aralarında sadece güvenlik farkı bulunan iki yerin kullanım yoğunluğu aynı değildir. Güvenli mekân daha çok tercih edilecektir. Bu başlık altında çalışmada meydanlara ilişkin güvenlik konusu ikiye ayrılarak yaya güvenliği ve suça karşı güvenlik olarak ele alınmıştır.

Speck (2013)'in çalışmasında, yaya güvenliğini en çok tehdit eden unsur suç oranı değil hızla giden motorlu taşıtlar olarak vurgulanmıştır. Yaya ve taşıtların trafiğinin birbirine karıştığı bazı Afrika ve Asya ülkelerinde meydanlarda görülen en önemli sorun taşıt-yaya kazalarıdır. Yönlendirici levhaların eksikliği, trafik ışıkların bulunmaması ve kontrolsüz araç girişi sonucunda meydanlarda ciddi güvenlik sorunları yaşanmaktadır. Her yerde olduğu gibi meydanın suça karşı güvenliğine etki eden ilk şey toplumsal ve ekonomik eşitsizliktir. Suç genellikle, hırsızlık, gasp, öldürme, yaralama ve insan güvenliğini tehdit eden tüm insan eylemleri olarak tanımlanabilir. Gehl (2019), kent yaşamının daha fazla insanın ortak alanlarda yürüyeceği ve zaman geçireceği şekilde güçlendirilmesi durumunda hemen her durumda güvenliğin hem gerçekte hem de algı düzeyinde artacağını belirtmiştir. Kent meydanlarının günün her saatinde yaşam dolu olabilmesi için ilk olarak güvenliğin sağlanması gerekmektedir. Bu nedenle meydanların hem gündüz hem de gece kullanımına uygun olarak tasarlanması önemlidir. İnsanlar diğer insanların yoğun olarak bulunduğu yerlerde kendilerini güvende hissederler, karanlık ve ıssız sokaklardan geçmek istemezler. Toplumdaki farklı yaş ve cinsiyet grupları meydanları eşit bir şekilde kullanmadığında bu durum güvenlik sorunu olduğu anlamına gelmekte, özellikle kent mekânını kullanan kadın sayısının azalması ciddi güvenlik problemlerinin olduğuna işaret etmektedir.

Římanová (2010) Český Těřín meydanında gerçekleřtirdiđi çalışmada meydanda oluşan suçların çođunun akřam saatlerinde gerçekleřtiđini belirtmiř, bu durumu ortadan kaldırmak için iki yöntemin uygulanabileceđini vurgulamıştır. İlki meydana daha fazla

aydınlatma elemanı yerleştirerek aynı anda mağazalardaki vitrin ışıklarıyla birlikte yeteri kadar aydınlatmanın sağlanması, ikincisi ise meydanın görsel bütünlüğünü engelleyen fiziksel engelleri kaldırarak geniş ve açık alanların oluşturulması, böylelikle meydanın her köşesinin net bir şekilde görülebilmesidir.

- **Çeşitlilik ve Çekicilik**

Kent meydanı, halkın toplanması, festivaller, pazarlar ve diğer etkinlikler gibi farklı organizasyonları kaldırabilecek şekilde tasarlanmalıdır. Aynı zamanda meydan, farklı ihtiyaçlara ve işlevlere uyum sağlayacak kadar da esnek olmalıdır. Yaz ve kış mevsimlerinde geçici organizasyonlar için tasarlanmış esnek mekânlar meydanın kullanımını artırmaktadır (Gehl, 2019; Çakmaklı, 1992; Marcus ve Francis,1997; Moughtin, 2003).

Aynı amaçla oluşturulmuş birimleri tekrarlayarak uzun ve geniş bir alan kaplamak yerine insan ihtiyaçları doğrultusunda, yan yana konulacak farklı birimler arasında yumuşak bir geçiş sağlandığında mekânlar daha canlı ve kullanışlı hale gelebilmektedir. Bu nedenle özellikle mekânların zemininin özenle tasarlanması önemlidir. Zemin malzemesi, yapı cepheleri, yapı formu ve rengi gibi meydanı oluşturan fiziksel elemanların çeşitlenmesi meydanı daha estetik ve merak uyandırıcı hale getirir. Böylelikle meydan cazibesi de artar. Aynı zamanda yapılar ve insanların ilk teması zemin katından başlar. Başarılı bir şekilde tasarlanmış zemin kat uygulaması yapı çekiciliğini artırır. Ayrıca, geniş, monoton ve betonla kaplı bir cephe yerine, iç ve dış mekânla bağlantı kurmak amacıyla tasarlanmış vitrinler daha fazla insanın dikkatini ve merakını cezbeder (Gehl, 2019). Eğer kenar bölgesi, yani yapının zemini kompleks, göz hizasında, ilginç ve heyecan vericiyse, alanın tümü ilgi çekici olacaktır. Bu nedenle kenar bölgesinin iyi ayrıntılarla zenginleştirilmesi hem işlevsel hem de görsel açıdan önemlidir. Eğer kenar başarısız olursa, mekân asla canlı hale gelmez (Alexander ve diğ., 1977).



Şekil 2.24: Kenar bölgesi (Gehl, 2019)

- **Zaman**

Zaman, meydan tasarım ilkesi olarak kuruluşundan şimdiye var olan ve gelecekteki planlamalarla doğrudan ilişkilidir. Tarihsel süreç içinde toplumların dini, kültürel, sosyal ve siyasi değerlerinin tümü meydana yer alarak binalarda iz bırakmıştır. Bu izler (yapı dış cephe özelliği, heykel, anıt yapı formu ve tasarımı, mekân özellikleri, vb) insan zihninde zaman yolculuğu yaptırarak ait olduğu dönemle zamansal bir köprü olmaktadır. Kimi zaman meydanın eski özelliği övülerek şimdiki özelliğiyle kıyaslanmakta, kimi zaman ise meydanın eski ve yeni işlevleri karşılaştırılarak zaman içinde gerçekleşen değişimler hissedilip yorumlanmaktadır (Kart ve Altınçekiç, 2000).

Günün farklı saatlerinde meydanın sunduğu farklı aktivitelere bağlı olarak kullanımı değişmektedir (Carmona ve diğ., 2003). Bunun yanı sıra gündüz-gece kullanımı, iklim ve mikroklimatik etkiler, mevsimsel kullanım farklılıklarına bağlı olarak değişmekte, meydana kullanılan alan miktarı ve kullanım yoğunluğu da bu durumdan doğrudan etkilenmektedir (Lang, 2006).

3. MATERYAL VE YÖNTEM

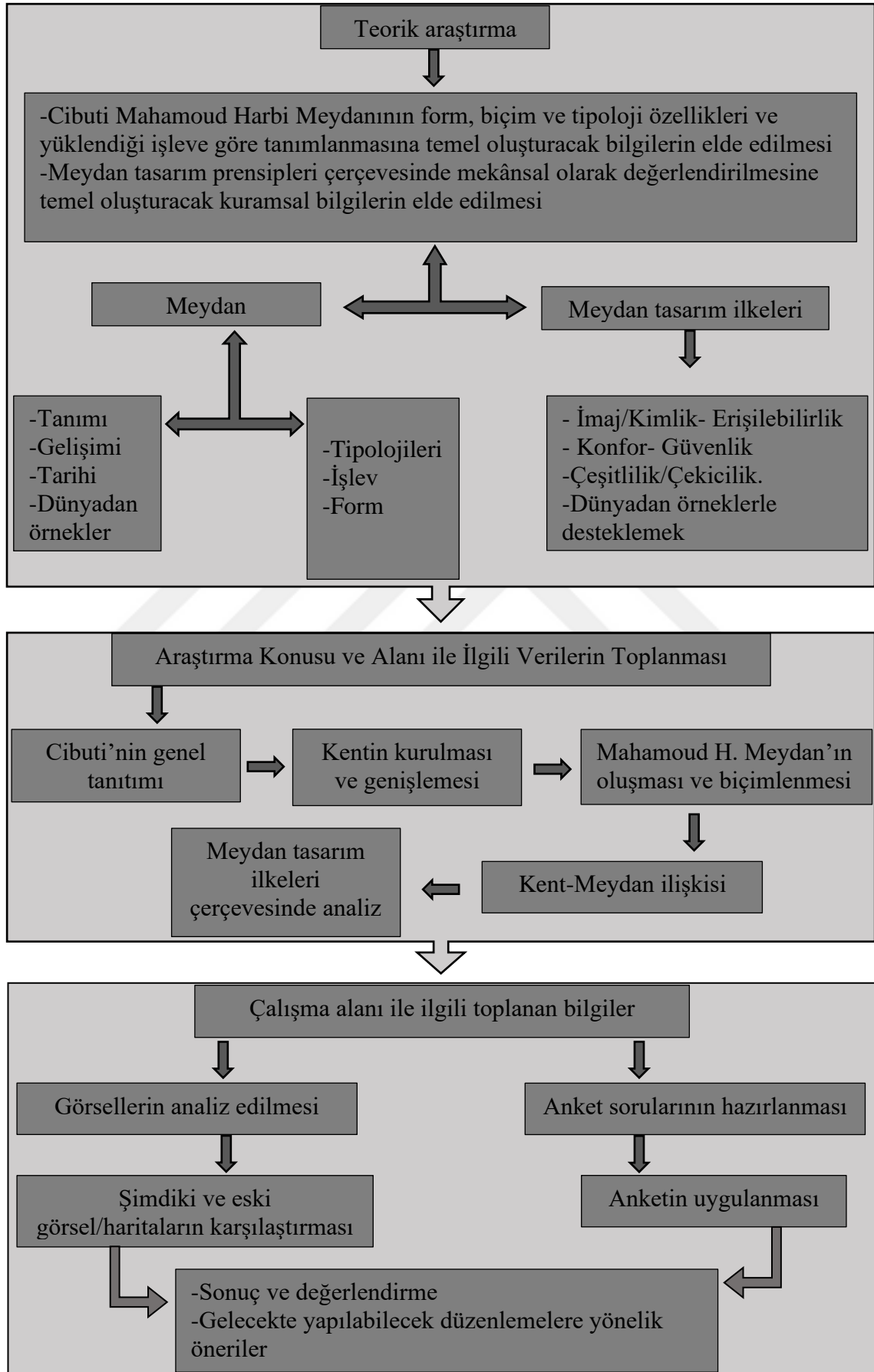
Tezde belirlenen konu çerçevesine bağlı olarak saha çalışması, Cibuti'nin en eski tarihi meydanlarından biri olan Mahamoud Harbi meydanında gerçekleştirilmiştir. Mahamoud Harbi Meydanı, kent içinde yer aldığı konum ve üstlendiği farklı işlevlere bağlı olarak kentlilerin çoğu için gündelik hayatının bir parçasıdır. Bir yandan nüfusun kente göç etmesi diğer yandan Mahamoud Harbi meydan çevresinde; liman, ibadet, yönetim, idari ve ticaret yapıların gelişmesi sonucunda meydan odak noktası haline gelerek kullanımı artmıştır. Bu artışın yol açtığı yeni ihtiyaçlar için yanlış müdahaleler yapılmış ve meydan insan odaklı bir merkez olmaktan çıkartılarak taşıt trafiğinin yoğun olduğu bir yer haline dönüşmüştür. Bu yanlış planlama, meydanın kimliği, varlığı, tarihi ve kullanımı üzerinde ciddi problemleri beraberinde getirmektedir. Çalışma kapsamında, sürekli ve devamlı olarak gelişen bu problemler tespit edilerek Mahamoud Harbi Meydanı, meydan tasarım ilkeleri ve kullanıcı memnuniyeti çerçevesinde incelenmiştir. Literatür araştırmasında Mahamoud Harbi Meydanı ile ilgili yapılmış hiçbir birincil kaynağa rastlanmamıştır. Bu nedenle alan ile ilgili bilimsel dayanağı olan bilgileri toplamak oldukça zor olmuş, alternatif olarak ikincil kaynak ve web siteleri incelenerek bilgiler elde edilmeye çalışılmıştır.

Çalışmada kuramsal alt yapıyı oluşturmak için öncelikle konu ile ilgili bilgiler, tez, makale, kitap, web siteleri, online veri tabanları, kütüphaneler taranarak elde edilmiştir. Alan ile ilgili tarihsel süreç boyunca gelişen değişimlerin gözlemlenebilmesi için görseller ve haritalar web sitelerinden alınmıştır. Konu ile ilgili kamu arşivlerine ulaşılmaya çalışılmış ancak görevlilerin herhangi bir bilgi paylaşımında bulunmaması nedeniyle bu yolla bilgi elde edilmesi mümkün olmamıştır.

Çalışmada ilk önce teorik anlamda bir meydanın tanımı, tarihçesi ve onu tanımlayan unsurlar, tipolojileri ve işlevi araştırılmıştır. Farklı coğrafyalardan ve medeniyetlerden meydan örnekleri incelendikten sonra meydanların ortak yönlerinden hareketle altı meydan tasarım ilkesi belirlenmiştir.

Çalışmanın ikinci aşamasında, Cibuti'nin genel tanıtımı yapıldıktan sonra Mahamoud Harbi Meydanının içinde bulunduğu Cibuti başkentinin kurulması ve genişlemesi anlatılmıştır. Daha sonra Mahamoud Harbi Meydanının kuruluş tarihi ve kentin içinde biçimlenme sürecinin ardından kent ile kurduğu ilişki çerçevesinde meydan ulaşım altyapısı, ekonomik ve sosyo-kültürel yönden incelenmiştir. Bu incelemede

Mahamoud Harbi Meydanı daha önceden belirlenmiş altı meydan tasarım ilkesi çerçevesinde değerlendirilmiştir.

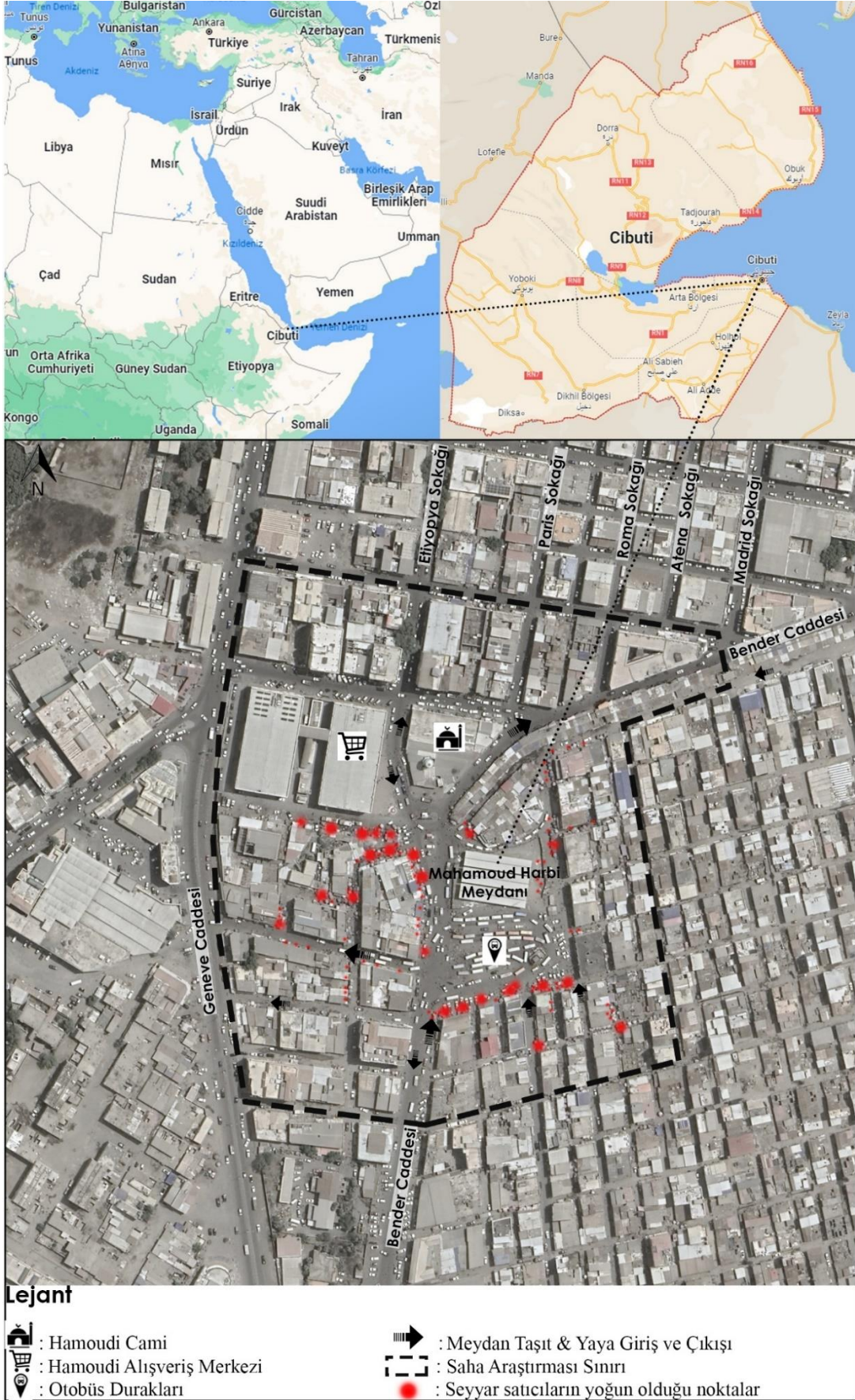


Şekil 3.1: Kavramsal çerçeve ve araştırma şeması

Saha çalışmasına başlamadan önce saha çalışmasının yapılacağı alanın sınırları belirlenmiştir. Şekil 3.2’de görülen sınırın belirlenmesinde Mahamoud Harbi Meydanına yaya ve taşıtların giriş yaptığı yerler, önemli yapılarla birlikte Meydan ve yakın çevresindeki kullanımlar ve sınırlayıcılar dikkate alınmıştır. Son aşamada alanın değerlendirilmesi için gözlem ve anket olmak üzere iki yöntem kullanılmıştır. Gözleme dayalı çalışmada meydana ilişkin teorik çerçevede elde edilen bilgiler, meydanın tasarımı, meydanın tarihsel gelişimini gösteren eski fotoğraflar ve haritalar ile mevcut durum karşılaştırılarak yorumlanmıştır. Ayrıca, Meydanın önemli bir kamusal mekân olması nedeniyle kullanıcı görüşlerinin alınmasının gözleme dayalı değerlendirmeleri güçlendireceği düşüncesiyle anket de yapılmıştır. Anket ve gözlem dayalı analiz Mayıs ve Haziran 2022 döneminde gerçekleştirilmiş, Mahamoud Harbi Meydanının kullanım yoğunluğuna göre anketler, sabah, öğlen ve akşam olmak üzere üç farklı zaman diliminde yapılmıştır.

Anketlerde farklı kullanıcı gruplarıyla görüşülerek meydanı nasıl buldukları ve kullanırken ne tür sorunlarla karşılaştıkları sorulmuştur. Bir milyon kişilik ülke nüfusu esas alınarak 125 kişi ile anket yapılması hedeflenmiştir. Fransızca olarak hazırlanmış, 30 sorudan oluşan anket (EK 1- EK 2) çalışma alanında katılımcılarla yüz yüze görüşülerek yapılmıştır. Anket yapılan 125 kişinin %64,8’si erkek, %35,2’si kadınlardan oluşmaktadır. Ankete katılan kadın oranının erkeklere göre düşük olmasının sebebi çekinmeleri ve ankete katılmak istememeleridir.

Anket sorularının kolay ve anlaşılır olmasına özen gösterilmiştir. Anket, üç bölümden oluşmuştur. İlk bölümde katılımcıların demografik bilgilerini, ikinci bölümde çalışma alanının mevcut durumunu değerlendiren sorular sorulmuş, son bölümde ise gelecekte yapılabilecek projeler için ankete katılanların fikirleri alınmıştır. Anket genel anlamda açık soru, kontrol listesi (Checklist), çoklu soru ve üçlü Likert soru tipleri şeklinde hazırlanmış, elde edilen cevaplar oran hesaplama yöntemi ile analiz edilerek yorumlanmıştır. Anketin uygulanması sırasında kadın kullanıcıların ankete katılmaktan çekinmeleri dışında yaşanan bir diğer zorluk, kullanıcılara yöneltilen 30 sorudan ikisini oluşturan, “bu meydanın akılda kalan en güçlü imajı nedir?” ve “meydana kolayca erişebiliyor musunuz?” sorularını bazı kullanıcıların ilk anda anlamaması olmuş, bu nedenle söz konusu sorularla kastedilen hususlar ayrıntılı biçimde açıklanmıştır.



Şekil 3.2: Tezin çalışma alanı, Cibuti Mahamoud Harbi Meydanı (Google Earth (2023)'den yararlanılarak oluşturulmuştur)

4. ARAŞTIRMA SONUÇLARI VE TARTIŞMA

Tezin bu bölümünde öncelikle saha çalışmasının gerçekleştirildiği alanın bulunduğu Cibuti ülkesi hakkında kısa bilgiler verilmiş, Cibuti'nin dünyada yer aldığı coğrafi konum, iklimsel veriler, topoğrafya özellikleri, sosyal yapı ve ekonomik kaynaklar hakkında bilgiler ortaya konmuştur. Daha sonra Mahamoud Harbi Meydanının içinde yer aldığı Cibuti kentinin kuruluşu ve tarihsel gelişim hakkında bilgi verildikten sonra meydanın kent ve liman ile kurduğu ilişkiden bahsedilerek meydanın şehir açısından yüklendiği rol, meydanın tarihsel süreçteki gelişimi ve değişimi, kent açısından taşıdığı anlam anlatılmış ve saha araştırması ile elde edilen bulgular ortaya koyularak bölüm sonlandırılmıştır.

4.1. Cibuti Ülkesi

Cibuti, stratejik konumu nedeniyle dış güçlerin önem verdiği ve koruduğu bir yerdir. Bir tarafta deniz ile bağlantısı olmayan ve 120,3 milyon nüfusuyla Etiyopya (World Bank, 2021) diğer tarafta Bab el Mendeb Boğazı, Aden Körfezi ve Kızıl Deniz'in bulunması nedeniyle Cibuti bölgedeki ticaret ve deniz trafiği açısından önemlidir. Cibuti ekonomisi, deniz taşımacılığı, liman hizmetleri, balıkçılık, turizm, üslerden elde edilen gelir ve lojistik faaliyetlerine dayalıdır. Ülkede, Fransa, ABD, Japonya, Çin, İtalya ve İspanya'nın askeri üssü bulunmaktadır. Nüfusun tükettiği her şey neredeyse tümüyle dışa bağımlıdır. Tüketilen meyve sebze ürünleri ve kuru gıdalar Etiyopya'dan ithal edilmektedir. Hayvancılık, süt ve süt ürünleri üretimi kısıtlıdır. Kızıl Deniz ile sınırı olmasından dolayı deniz ürünleri en çok tüketilen ürünlerindedir.

Cibuti'de kış ve yaz olmak üzere iki mevsim yaşanmaktadır. Ekim-Mart arası kış, Nisan-Eylül arası yaz dönemidir. Cibuti genellikle kuru ve sıcak iklime sahiptir. Yılın ortalama sıcaklık değeri 30-35 derece arasındadır. En sıcak aylar Haziran, Temmuz ve Ağustos aylarıdır. Bu üç ayın sıcaklık ortalaması 40 derecedir. Kış aylarında sıcaklık genellikle 20-25 derece arasında seyrederek. Kıyı bölgesinde yüksek nem ve şiddetli rüzgâr görülmekte ancak ülkenin iç kesimleri dağlık ve çöl olduğu için hava daha sıcak olmasına rağmen nem oranı düşüktür.



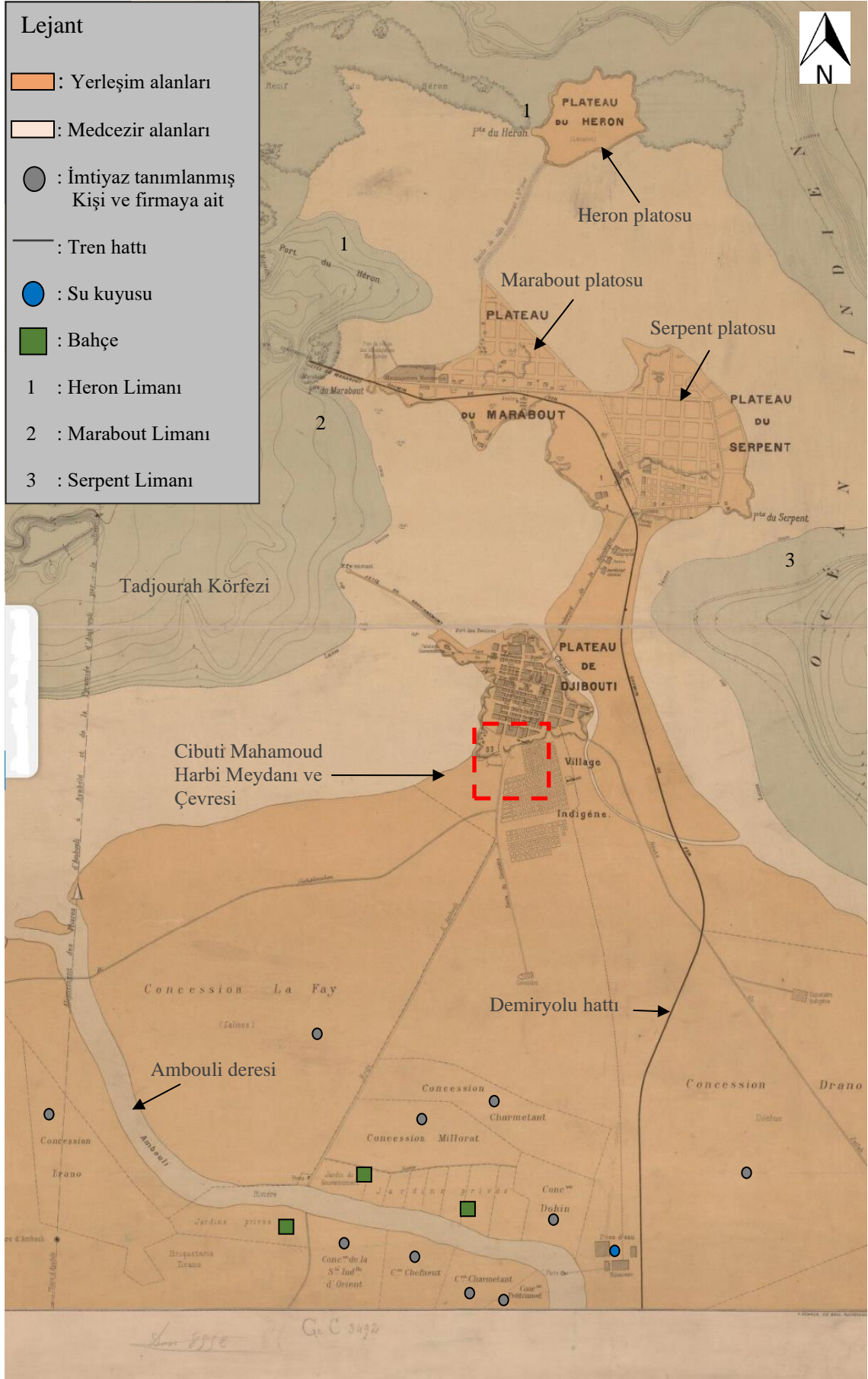
Şekil 4.1: Cibuti Haritası (URL7)'den düzenlenmiştir)

4.2. Cibuti Başkenti

Cibuti'nin başkenti, ülkenin doğusunda yer almakta, Kızıl Deniz ile doğrudan bağlantılı olup ülkenin en önemli liman ve ticaret alanlarını barındırmaktadır. Dünya Bankası'nın 2018'de gerçekleştirildiği araştırmaya göre başkentte yaklaşık 600 000 kişi

yaşamakta ve ülke nüfusunun neredeyse 2/3'ünü oluşturmaktadır. Aradan geçen beş yıllık zamanda nüfusunun artmasıyla birlikte bugün bu rakamın daha fazla olduğu söylenilebilir.

Tarihsel açıdan incelendiğinde, 1862'de Obock kent sorumlusu Dini Ahmed Abou Baker ile Fransız Hükümet Bakanı Édouard Thouvenel arasında Paris'te ittifak ve dostluk anlaşmasının gerçekleşmesinin ardından ilk Fransız sömürgecileri Obock kentinde konaklamaya başlamıştır. Şimdiki Cibuti ülkesinin adı, o zaman *Obock Bölgesi ve bağımlılıklarıdır*. Aynı sırada bölgede İngiliz ve İtalyan sömürgeci devletleri de bulunmaktaydı ve aralarında ciddi bir rekabet vardı. Obock kentinde Fransız, Somali'nin kuzeyinde (Somaliland) İtalya, güneyinde (Somali) ise İngiliz sömürgecileri bulunuyordu. Sömürgeci devletler devamlı olarak hükümler alanlarını genişleterek bölge halk sorumlusu ile anlaşmalar gerçekleştirip daha fazla toprak ele geçirmeye çalışmışlardır. Bölgede tek sömürülmeyen ve güçlü imparatorluk gücü Etiyopya'dır. 1881'de ticareti güçlendirme amacıyla Denis de Rivoyre ve Pierre Arnoux adlı iki Fransız tarafından ilk «Fransız-Etiyopya» şirketi kurulmuştur. 1886'da ilk şirket iflas etmiş, aynı yılın içinde ikinci bir Fransız, Bremond tarafından kurulan «Fransız Fabrikaları» Fransa'nın geleneksel ürünlerinin yanı sıra silah ticareti yapmıştır. Gemi ile sevk edilen bu ticari mallar önce Obock limanına gelmekte ardından kervanlarla Etiyopya'ya sevk edilmekteydi. Fransız diplomat Léonce Lagarde'in yürüttüğü hâkimiyeti genişletme stratejisinden endişelenen İngilizler, Haziran 1884'te stratejik bir konumda bulunan ve bir taraftan Kızıl Deniz'de limanı bulunup diğer tarafta Etiyopya'ya Harar kentine giden en önemli kervan ticaret aksı üzerinde yer alan Zeilah bölgesini işgal etmişlerdir. Bu durumu haber alan Léonce Lagarde, politik ve ticari anlamda Obock ve daha sonra işgal ettiği Tadjourah kentine odaklanmaya devam ederse Etiyopya'yı kaybedeceğini anlamıştır. İki sömürgeci gücün karşı karşıya olduğu bir noktaya gelinmiş, 2 ve 9 Şubat 1888 yılında, iki ülke kolonileri bir araya gelerek toprak sınırlarını belirlemiştir. Bu anlaşmanın ardından Cibuti kenti kurulmuştur. Mart 1888 yılında Lagarde, Cibuti kentinin resmi ilanını gerçekleştirmiş ve ülkenin başkenti olarak ilan etmiştir. Başkent artık Obock değil Cibuti olmuştur. 1896'da ülkenin adı Somali-Fransız kıyıları olarak isimlendirilmiş ve Fransız sömürgecilerin bir kısmı Cibuti'ye ticaret faaliyetleri ile birlikte taşınmışlardır. Bu dönemde, Avrupalı ticaret adamlarının çoğunluğu Fransız, Yunan, Ermeni, Yahudi ve İtalyan'dır (Trouillet, 1910; Deblepiane, 1922; Lefebvre ve diğ., 1974; Billiet, 2000; Simon, 2008).



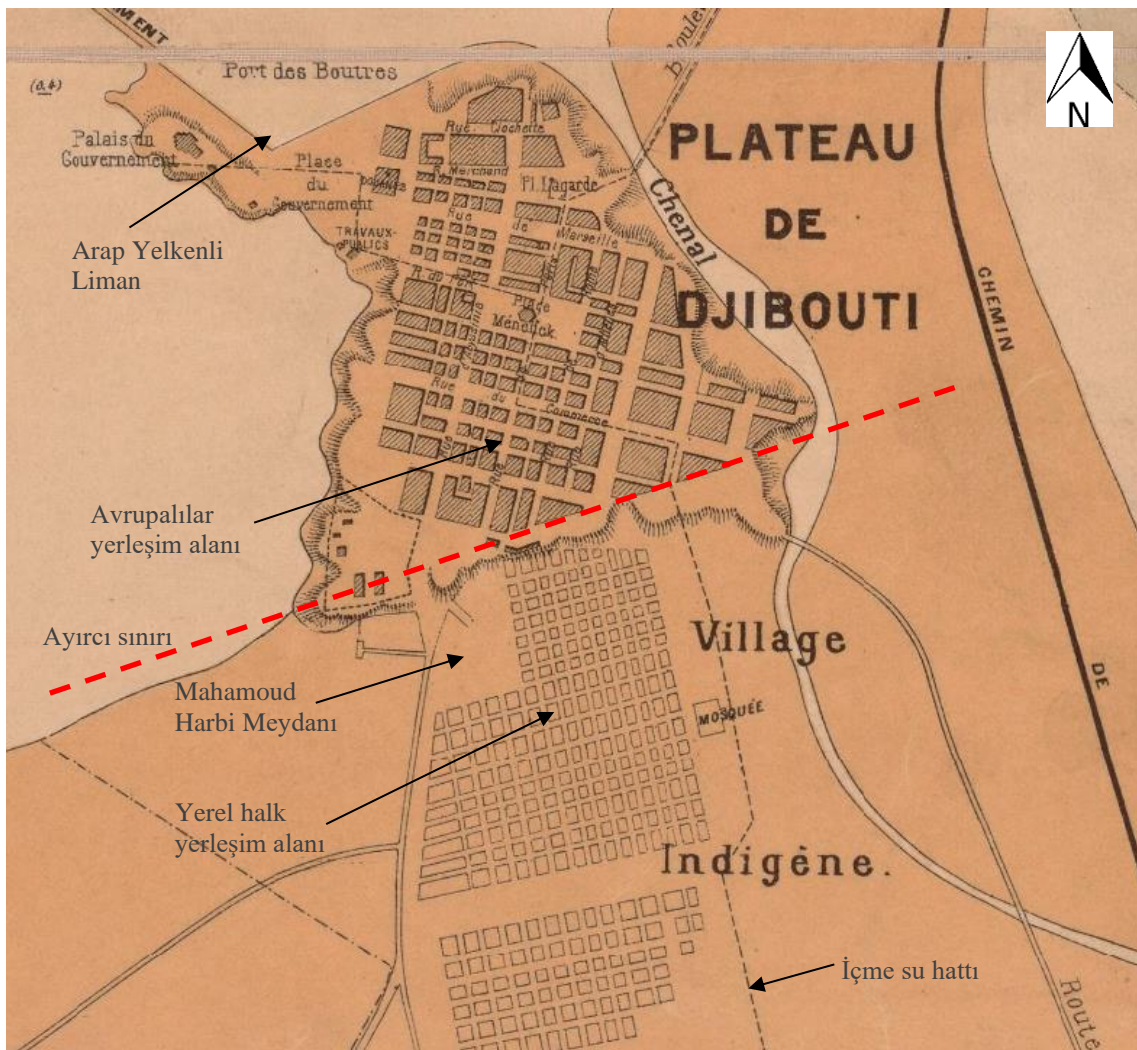
Şekil 4.2: Cibuti Kenti ve Sınırları İlk İmar Planı (Sautereau ve Masselon, 1905'ten düzenlenmiştir)



Şekil 4.3: 1935'te çizilmiş Cibuti Kentinin İmar Planı (Pretceille, 1935)

Cibuti'nin gelişimini etkileyen önemli hususlardan biri Şekil 4.2'deki haritadan da görülebilen gelgit (medcezir) olayıdır. Şekil 4.3'teki planda yerleşim alanları genişletilmiş ve sokak ağlarıyla bağlanmıştır. Léonce Lagarde kentin yerleşim planlama

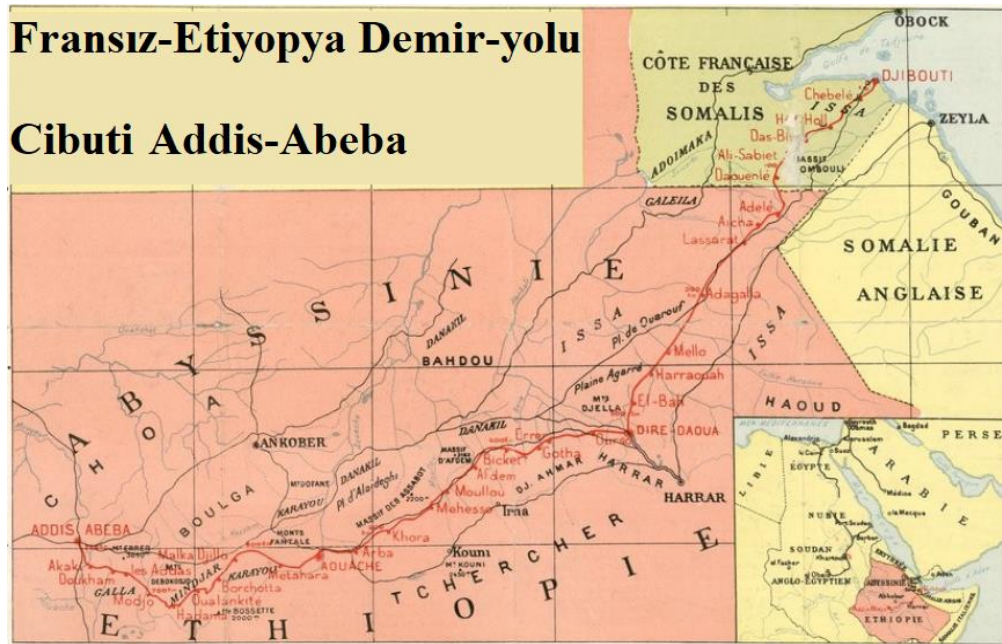
politikasını gerçekleştirmeden önce kentte yaşayan halkla ilgili tespitler yapmıştır. O dönemde kentte Araplar, Afarlar ve Somalililer yaşamakta, bazıları kervan ticareti yaptığı için dere veya su kuyusu yanında geçici olarak konaklayarak daha sonra yoluna devam etmektedir. Sürekli çekilen deniz sularından dolayı kent 4 platodan oluşmaktadır. Bunlar; Marabout Platosu, Serpent Platosu, Heron Platosu ve Djibouti (Cibuti) Platosu'dur. Saldırı ve savaş anında Serpent ve Marabout Platosu kadınlar ve çocukların korunduğu bir alandır. Ambouli'deki su kuyusuna bağlanan içme suyu hattı ile yeni planlanmış kent ve liman bölgesinin su sıkıntısı çözülmüştür. Bu dönemde Cibuti başkentinde nüfus artışı izlenmiştir. Nüfus, 1897'de 6000, 1898'de 10 000, 1900'de ise 15 000 kişidir ve bunun yaklaşık 2000'i Avrupalıdır (Trouillet, 1910).



Şekil 4.4: Cibuti Kentinde Planlanmış İlk Yerleşim Tipi (Sautereau ve Masselon, 1905'ten düzenlenmiştir)

Lagarde kenti bölerek (Şekil 4.4), öncelikle yönetim bölümünü, sonra Avrupalı ticaret adamları ve ailelerinin birlikte konaklayacağı bölümü, son olarak yerel halkın yaşayacağı alanları ve pazar yerini tanımlamıştır. Su kuyusu ve Ambouli dereleri

etrafında devlet bahçeleri kurulmuş ve ilk palmye ağaçları dikilmiştir. Fransız ve diğer Avrupalı ticaret firmalarına fabrikalar ve ticaret adamlarının mallarını depolayacağı geniş alanlar tahsis edilmiştir. Marabout ve Serpent platosu bölgesinde bulunan yerel halk Şekil 4.4'te görülen kırmızı çizginin (Bender Yolu) altına taşıtırılmıştır. Limanı kontrol etmek amacıyla Fransız sömürgeciler liman bölgesinde yerleşerek ilk kenti kurmuş, daha sonra yerel halk için planlanmış alanlar (Village indigene) oluşturulmuştur. O dönemde yerel yerleşim, Bender Djedid ve Bender Salam olmak üzere iki mahalleden oluşmaktadır. Marabout Limanı artık Cibuti limanı olarak değişmiş ve bölge için önemli bir liman haline gelmiştir. Yine o dönemde Cibuti Limanı, Etiyopya'nın tüm deniz ticaretini karşılamakta, ancak arada kat edilen mesafenin uzunluğundan dolayı sevkiyatlar, haftalar, aylar sürmektedir. Bu sorunu çözmek için Léonce Lagarde Etiyopya'nın Menelik Kralıyla anlaşmaya vararak yeni tren hattının yapılmasını kararlaştırmışlardır. Ekim 1897'de inşaatına başlanan tren hattı Cibuti limanından başlayarak Etiyopya'nın Dire-Dawa kentinden geçerek başkent Addis-Abeba'ya kadar uzatılmıştır. Toplamda 784 km uzunluğa sahip olan hattın Haziran 1917'de resmi açılışı gerçekleştirilmiştir. Yoğun talep olan bu tren hattı ile Cibuti limanından Addis-Abeba'ya 26 saatte aktarmasız gidiliyordu. Onun haricinde devamlı olarak her hafta, Pazar ve Çarşamba günleri olmak üzere iki sefer gerçekleştirerek, Dire-Dawa (Dire-Daoua), Aouache üzerinden aktarma yapılarak Salı ve Cuma günü de Addis-Abeba'ya ulaşılmaktaydı (Trouillet, 1910, Debleplane, 1922).



Şekil 4.5: Cibuti'yi Etiyopya'ya Bağlayan Tren Hattı (URL8)

4.3. Mahamoud Harbi Meydan'ın Oluşumu, Biçimlenmesi ve Farklı Meydan Tanımlarına Göre Niteliği

Cibuti şehrinin önemli tarihi simgelerinden biri olan Mahamoud Harbi Meydanı bu tez kapsamında odaklanılan konudur. İlk yapılmış olan şehir planında meydanın, limanın arkasında ve yerel halkın yaşayacağı bir noktada konumlandırılması düşünülmüştür. O dönemde yerel halk iki kitleden oluşmaktadır. İlki bölgede daha önceden yaşayan yerliler ve diğer kolonilerden gelen insanlar (Somali, Danakils (Afar), Annamites, Senegalli, Komorlu), ikinci kitle ise yabancı yerel halklar olarak adlandırılmaktadır. Bunlar Arap (Yemenden gelen), Abyssins (Etiyopyalılar), Hindous (Hindistanlı), Yahudi, Sudanlı ve Farşlılardan oluşmaktadır. Bunların yanında ayrı olarak Avrupalılar da mevcuttur (Trouillet, 1910, Debleplane, 1922, Boussenot, 1931,).



Şekil 4.6: Bander Djedid Mahallesi, Deve Meydanı (URL9)

O dönemde meydanın bulunduğu mahalle Bander Djedid olarak adlandırılmaktadır ve çoğunlukla Somalililer yaşamaktadır. Evler çadıra benzer biçimde olup Arish Evler denilmektedir. Sonraki planlama çalışmalarında Lagarde, Arish evleri Güneye iterek meydan alanını genişletmiştir (Trouillet, 1910; Debleplane, 1922; Lefebvre ve diğ., 1974; Billet, 2000).

Meydan, uzun bir zaman boyunca Etiyopya'ya ve diğer bölgelere gidecek Deve kervan ticaretinin merkez noktası olduğu için, Deve Meydanı (Place de Chameaux) olarak adlandırılmıştır. Yerel halkın küçük işletmeleri ve yerel balıkçılar tarafından Etiyopya'dan gelen hayvan ve diğer meyve-sebze ürünlerinin, Suudi Arabistan'dan ve

Yemen'den gelen hurmaların satışı önceden farklı yerlerde gerçekleştirilirken yeni şehir planlamasında farklı pazar yerleri tek bir noktada toplanarak yerel halk ve Avrupalıların yerleşimi arasında konumlandırılmıştır. Bu alan yerel halk tarafından Deve Meydanı olarak adlandırılmaktadır. Meydanın içi bölümlenerek her bölüme satışı gerçekleştirilen malın adını verilmiş, odun pazarı, hayvan pazarı, yerel pazarı, et ve balık pazarı, Magala gibi tabirler kullanılmıştır (Şekil 4.8). Deve meydanı farklı işlevleri karşıladığı için Pazar meydanı tabiri de sık sık kullanılmaya başlamıştır (Trouillet, 1910; Deblepiane, 1922).

O dönemde Meydanın konumlandırıldığı bölgede çoğu Müslümanlardan oluşan Somali, Afar ve Arap halklar, alanı yoğun olarak kullanmaktadır. 1897'de Yemen asılı Haji Hamoudi Ahmed tarafından meydanda büyük bir cami inşa ettirilmiştir. Caminin adı Hamoudi olarak isimlendirilmiş ve Cibuti'nin simgesel, tarihi-dini yapılarından biri olarak bugüne kadar varlığını, anlamını ve yapı formunu korumuştur (Şekil 4.7). Ayrıca Hamoudi caminin içinde bulunduğu Mahamoud Harbi meydanına kimlik kazandırarak ön plana çıkan, en belirgin ve akılda kalan yapılardan biri olduğu söylenebilir. İlk yapıldığında minarenin içinde tasarlanan ahşap merdiven ile çıkılarak ezan okunurken teknolojinin gelişmesiyle birlikte işlevini kaybetmiş, minareye hoparlörler takılmış, buna rağmen yapının minare özellikleri korunmuştur. Ön safların olduğu noktalarda üstü kapalı olan caminin arka kısmında ise şadırvan, tuvaletler ve serinlik oluşturması için dikilmiş palmye ağaçları mevcuttur. 1000 kişilik kapasiteye sahip olan cami neredeyse her vakit namazında dolmaktadır. Caminin Güney, Doğu ve Batı tarafından giriş kapıları bulunmakta; arazi kuzeye doğru yükseldiği için güney kapısından basamaklı merdivenle giriş yapılabilir (Trouillet, 1910; Deblepiane, 1922; Lefebvre ve diğ., 1974).



Şekil 4.7: Deve Meydanı, şimdiki Mahamoud Harbi Meydanı (Brouillet, 1921)



Şekil 4.8: Deve meydanı / Pazar meydanı (Debleplane, 1922)



Şekil 4.9: 1937 Mahamoud Harbi Meydanının Havadan Görünümü (URL10)

Cibuti'nin Deve Pazar Meydanı (Şimdiki Mahamoud Harbi meydanı) şehrin canlı ekonomisini en iyi yansıtan yerlerden biridir. Aslında, bu meydan sadece bir pazar yeri değil, aynı zamanda Cibuti'nin kalbi ve ruhudur. Alan hem yerel halkın hem de bölge ticaretinin uğrak noktasıdır. Meydan, sadece bir alışveriş yeri olmanın ötesinde, aynı zamanda sosyal anlamda bir buluşma noktasıdır. Yerel halk, alışveriş yapmanın yanı sıra, birbirleriyle sohbet etmek, son haberleri paylaşmak ve toplum içinde sosyalleşmek için buraya gelmektedir.

Elde edilebilen harita ve fotoğrafları Mahamoud Harbi Meydanının genel olarak biçimlenme süreci Şekil 4.10'da gösterilmiştir. Halkın toplanıp alışverişleri yaptığı, farklı ticaret ürünlerin satıldığı, kervan ticaretinin merkezi olarak rol üstlenen ve bu dönemde Deve Meydanı olarak anılan Meydan, 1905 yılında yapılan ilk kent planında sınırlandırılarak çevresinde konut, ticari ve yönetim yapıları önerilmiştir. Söz konusu planda Kuzey, Güney ve Doğu yönlerinden sınırlandırılan Batı kısmının ise boş alan olup Tadjourah Körfezi'ne kadar uzandığı görülmektedir.

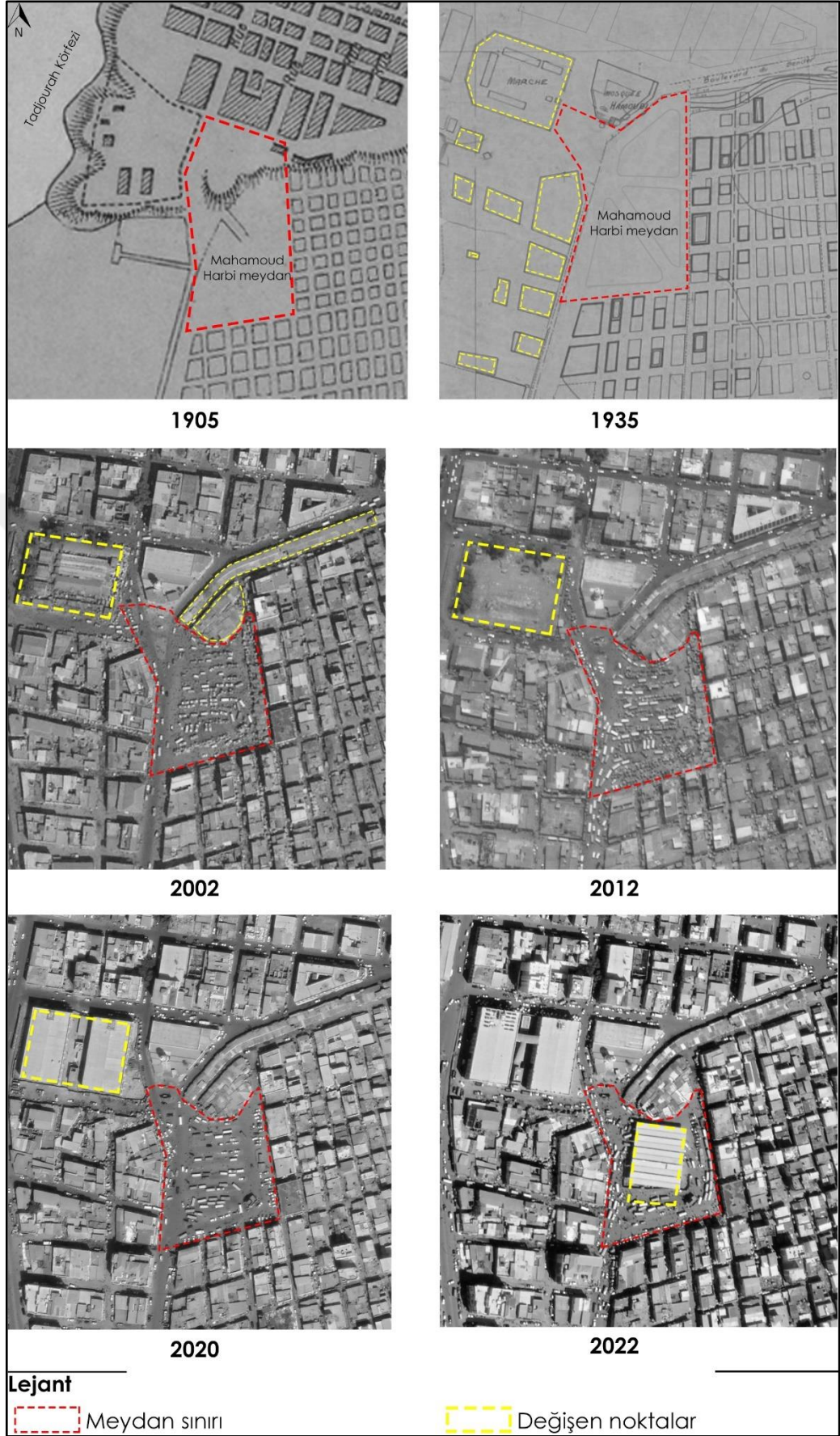
1935 yılına ait haritadan Meydanın Kuzey-Batısında et ve balık ürünlerinin satışının yapıldığı alan izlenmektedir. Bir kıyı yerleşmesi olan Cibuti'de çok eski zamanlardan beri sabah erken saatlerde avlanan balıkların tümü öğlen olmadan satılmaktadır (Şekil 4.11). Yerel kültüre ve tüketime bağlı olarak koyun, dana, deve ve

keçi eti de satılan bu yerde hayvan kesimi ve et satışı duvar ile kapatılmış alanda gerçekleşmektedir. Yine 1935 yılına ait haritadan Meydanın batısında yeni ticari yapıların inşa edildiğini görülmektedir.

2002 yılı hava fotoğrafında Meydanın kuzeyinde uzun bir Pazar yolunun ve yarım daire şeklinde elbise ve ayakkabı satış yerlerinin bulunduğu yapıların varlığı izlenmektedir. Söz konusu yapıların, Meydanın ticaret işlevini güçlendirmesi ve alışveriş potansiyelini arttırması açısından önemli bir etkisi olmuştur. Ayrıca, et-balık satışı yapılan pazarın sınır duvarında yerel dilde Al Zariba olarak adlandırılan, yoğun biçimde meyve satışının gerçekleştirildiği bir alan ortaya çıkmıştır (Şekil 4.12). Al Zariba, planlı-programlı değil, kendiliğinden ortaya çıkmış bir kullanım olmasına rağmen meydana gelenlerin yoğun şekilde kullandığı, taze meyve satın aldığı, işten dönen, günü çalışarak geçiren bireylerin vakit geçirdiği bir yer olmuştur.

2012 yılına gelindiğinde et-balık pazarı ile Al Zariba Pazar alanının kentin belediyesi tarafından kaldırıldığı, belli bir süre boş kalan alanın otopark olarak kullanıldığı, sonrasında ise bu alana Al Hamoudi Alışveriş Merkezinin inşa edildiği görülmektedir (Şekil 4.13).

Meydana ait güncel görüntüde toplu taşıma araçlarının alanı doldurduğu, iklimsel koşullar gerekçe gösterilerek toplu taşıma araçlarına ait durakların üstünü örten bir yapının oluşturulduğu ve son durumun meydanın ilk hali ile karşılaştırıldığında özellikle işlev ve egemen/dominant yapı olarak ciddi bir değişime uğradığı, Meydanın bazı özelliklerini kaybettiği görülmektedir (Şekil 4.14). Bunun en önemli nedeni, başlangıçta bir plana ve tasarıma bağlı olarak oluşan meydana yönelik doğru planlama ve kısıtlama politikalarının üretilmemesidir.



Şekil 4.10 Mahamoud Harbi Meydanı ve Yakın Çevresinin Gelişimi/Değişimi (Sautereau ve Masselon, 1905, Pretceille, 1935 Google Earth'den yararlanılarak oluşturulmuştur)



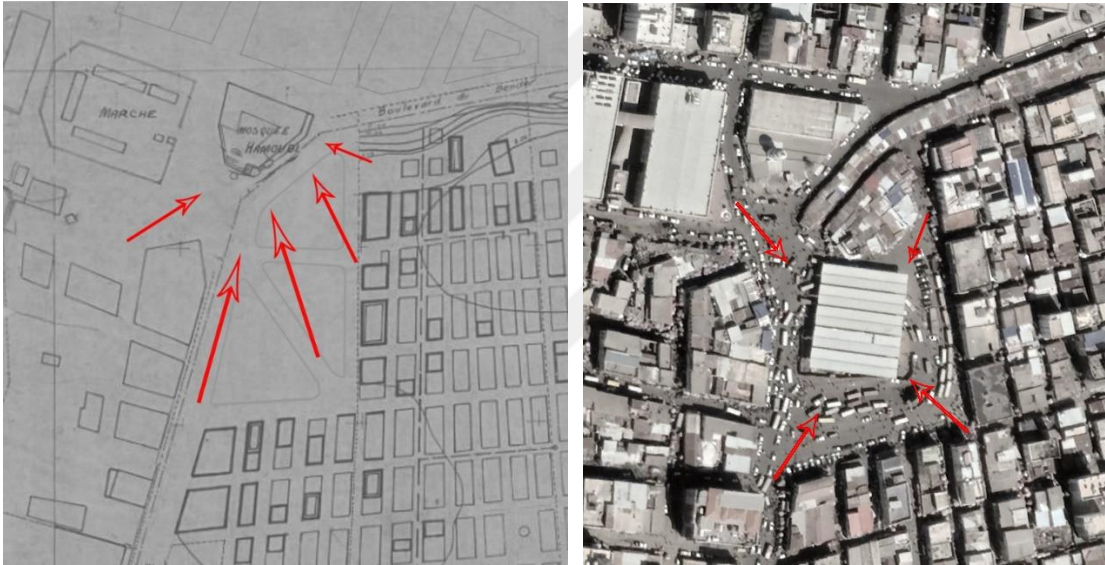
Şekil 4.11 Et ve Balık Pazarı (URL11)



Şekil 4.12 Al Zariba (URL12)



Şekil 4.13 Et-Balık Pazarının Yerine İnşa Edilen Al Hamoudi Alışveriş Merkezi (Kişisel Arşiv, 2023)






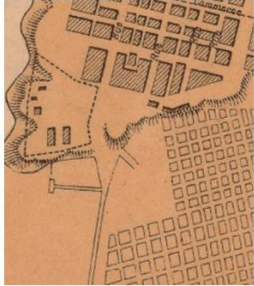


Şekil 4.14 Hamoudi Caminin Egemen Olduğu (1935) Meydanda Gölgelek Elemanın (2023) Oluşturduğu Etki (Pretceille, 1935 ve Google Earth 2023'ten düzenlenmiştir.)

Meydanın tasarım ilkelerine göre değerlendirilmesine geçmeden önce bu bölümde son olarak Mahamoud Harbi Meydanının formu/biçimi, tipolojisi ve yüklendiği işlev kaynak araştırması kısmında elde edilen bulgularla birlikte yorumlanmıştır.

Sitte (1918), Zucker (1959), Krier (1979), Bertrand ve Litowski (1984), Kostof (1992) ve Delfante (1997) tarafından yapılan meydan tipolojilerine yönelik tanımlamalar ve bu bilgilerin Mahamoud Harbi Meydanının özellikleri ile birlikte yorumlanması Tablo 2'de özetlenmiştir. Yapılan değerlendirmede, Meydanın kare form türevinden oluşmuş, açık, domine edilmiş, köşeden girilen ve gerekli düzenlemelerden geçerek kentin genişlemesi ile oluşan meydan tipine uyduğu görülmüştür.

Tablo 2: Meydan Tipolojileri Açısından Mahamoud Harbi Meydanının İncelenmesi (Sautereau ve Masselon, 1905; Google Earth 2022/2023'den yararlanılarak düzenlenmiştir.)

Kaynak	Tanım	Mahamoud Harbi meydanı	
Sitte (1918)	Meydan tipi: enli meydan ve derin meydan.	Enli meydan tipi	
Zucker (1959)	Kapalı meydan, domine edilmiş meydan, nükleer/çekirdek meydan, gruplandırılmış meydan ve amorf/deforme edilmiş meydan	Domine edilmiş meydan tipi	
Krier (1979)	Biçimsel ve geometrik olarak üç temel formun (kare, üçgen ve daire) türevinden oluşan; açık veya kapalı olarak nitelendirilen meydanlar	Kare form türevinden oluşan; çevresinde çok sayıda sokak bağlantısı olduğu için açık meydan tipi.	
Bertrand ve Litowski (1984)	Ana girişlerine göre dörde ayrılmış meydanlar: -Ortasından geçen bir aks ile girilen. -Ana girişin karşısında bir bina bulunan. -Meydana köşeden girilen. -Açılı bir aks ile girilen.	Köşeden girilen meydan tipi.	
Kostof (1992)	Üçgen form, trapezoid yamuk, dikdörtgen form, L form, dairesel ve elips form, yarım dairesel form.	Dikdörtgen form.	
Delfante (1997)	-Sektörel gelişim ve sokak genişlemesinden oluşan meydanlar -Gerekli düzenlemelerden geçerek kentin genişlemesi ile oluşan meydanlar -Kentin genişlemesi sonucunda ortaya çıkan mahallelerde	Gerekli düzenlemelerden geçerek kentin genişlemesi ile oluşan meydan tipine uygundur.	

Lavedan (1959), Peter (1963), Kostof (1992) ve Stübben (1924) tarafından ortaya konan tanımlamalar çerçevesinde ise Mahamoud Harbi Meydanının pazar işlevi ön plana çıkan, toplanma meydanı niteliğinde sonrasında trafik meydanına dönüşen bir alan olduğu görülmektedir (Tablo 3).

Tablo 3: Meydan İşlevleri Açısından Mahamoud Harbi Meydanının İncelenmesi

Kaynak	Tanım	Mahamoud Harbi meydanı
Lavedan (1959)	Toplanma meydanları, anıtsal meydanlar ve trafik meydanları.	Toplanma meydanı, trafik meydanı.
Peter (1963)	<ul style="list-style-type: none"> -Yasa koyucu, yönetici veya yargı görevi gören topluluk üyelerinin resmi bir toplantısı için buluşma yeri. -Dini ve diğer törenler, atletizm ve anma etkinliklerinin gerçekleştiği yer. -Malların değişimi veya satışı için bir pazar yeri. -Toplanan halkın su ihtiyaçlarını karşılayacak bir çeşme kurulması. -Geçit törenlerin yapıldığı yer. -Süs veya dekoratif elemanlarla güzelleştirilmiş yer. -Halkın genel kullanımı ve eğlenmesi için bir park yeri. 	<ul style="list-style-type: none"> -Malların değişimi veya satışı için pazar yeri. -Meydanın simgesi olan çeşme kaldırılıncaya kadar) halkın su ihtiyaçlarını karşılayan çeşme.
Kostof (1992), Stübben (1924)	Fonksiyonu açısından dörde ayrılmış meydanlar: trafik meydanları, kamusal kullanım meydanları, İngiliz bahçe meydanları, mimarı meydanlar.	Kamusal kullanım meydanı ve trafik meydanı.

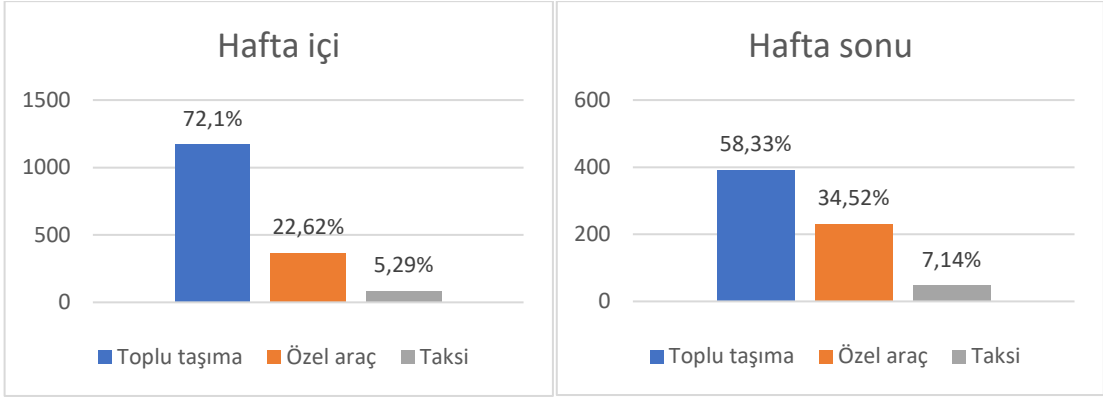
4.4. Mahamoud Harbi Meydanının Tasarım İlkeleri Çerçevesinde Analizi

Mahamoud Harbi Meydanı, Cibuti'nin kalbinde yer alan bir mekân olup, tarihi, kültürel ve toplumsal açıdan önemi büyük bir noktadır. Söz konusu Meydan kaynak araştırması kapsamında elde edilen imaj ve kimlik, erişilebilirlik, konfor, güvenlik, çekicilik ve çeşitlilik, zaman ilkeleri çerçevesinde analiz edildiğinde, meydanın mimari ve planlama unsurlarının hem bireysel deneyimleri hem de toplum genelindeki kullanımı nasıl etkilediğini anlamak mümkündür. Meydanın toplum üzerindeki etkisini, kullanımını ve yaşam kalitesine nasıl katkı sağladığını, meydanın mevcut durumunu ve orada yaşayan insanların yaşamlarını, etkinliklerini, ihtiyaçlarını ve deneyimlerini daha iyi anlamak amacıyla hem gözleme hem de ankete dayalı analizler gerçekleştirilmiştir.

Gözleme dayalı analizde önceden planlanan sürekli ve aralıklı gözlem yöntemi uygulanmıştır. İlk hafta pazar günü sabah saat 06.00'dan akşam saat 22.00'ye kadar Mahamoud Harbi meydanına Bender caddesinden giren araç sayısı takip edilmiş, araçlar toplu taşıma, özel araç (otomobil) ve taksi olmak üzere üç kategoride incelenmiştir. Bu cadde en yoğun olarak kullanılan cadde olmasından ziyade kentin uzak noktalarından olan PK12, PK13, Balbala ve Arhiba yerleşkelerinden gelen araçların meydana ulaşmak için kullandıkları ana caddedir. (Grafik 1) Hafta içi 16 Mayıs 2022 tarihinde gerçekleştirilen bu gözlemlerde sabah saat 06.00'dan akşam 22.00'ye kadar toplam 1627 araç girişi tespit edilmiştir. Bu araçların %72,1'i (1173 araç) toplu taşıma, %22,62'si (368 araç) özel araç ve %5,29'u (86 araç) taksi olarak kaydedilmiştir. Bu gözleme göre saatte ortalama 90-110 araç Bender Caddesinden Mahamoud Harbi Meydanına girmektedir.

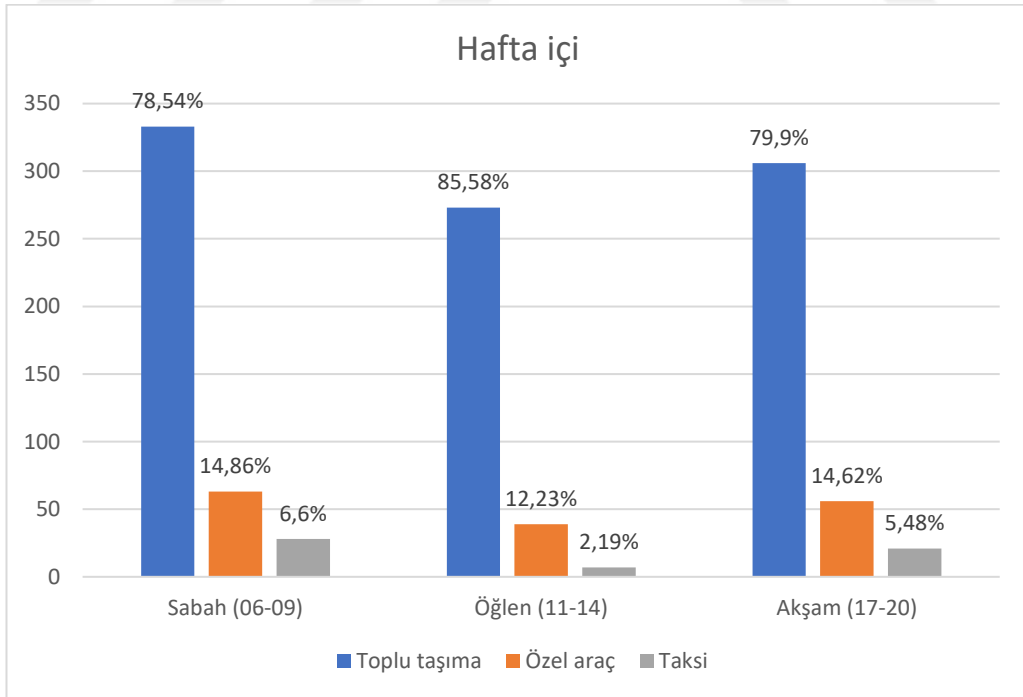
Aynı noktada hafta sonu 22 Mayıs 2022 tarihinde bir gözlem daha gerçekleştirilmiş, (Grafik 1) yine sabah saat 06.00'dan akşam saat 10.00'a kadar toplam 672 araç girişi tespit edilmiştir. Bunların %58,33'ü (392 araç) toplu taşıma, %34,52'si (232) özel araç, %7,14'ü (48) taksi olarak gözlemlenmiştir. Bu gözleme göre hafta sonu saatte ortalama 30-35 araç Bender Caddesinden Meydana giriş yapmaktadır.

Bu iki sonuç karşılaştırıldığında, insanların meydana gelirken çoğunlukla toplu taşımayı tercih ettiği görülmüştür. Toplu taşıma, minibüs ve midibüs olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Minibüs 12-14 yolcu, midibüs ise 30-35 yolcu kapasitesine sahiptir. Özel araçlar ise şahsi ve Meydan'daki işletmelere ait ticari araçlar olarak ikiye ayrılmaktadır. 2020'de Dünya Bankası'nın gerçekleştirdiği araştırmada Cibuti kentinde yaşayan nüfusun sadece %3'ünün özel araca sahip olduğu yazarken, toplu taşıma ve yürümenin (yaya) en çok kullanılan iki ulaşım yöntemi olduğu belirtilmektedir. Kentte, taksi geleneği çok yaygın değildir, maliyetin yüksek olması nedeniyle fazla tercih edilmemektedir.

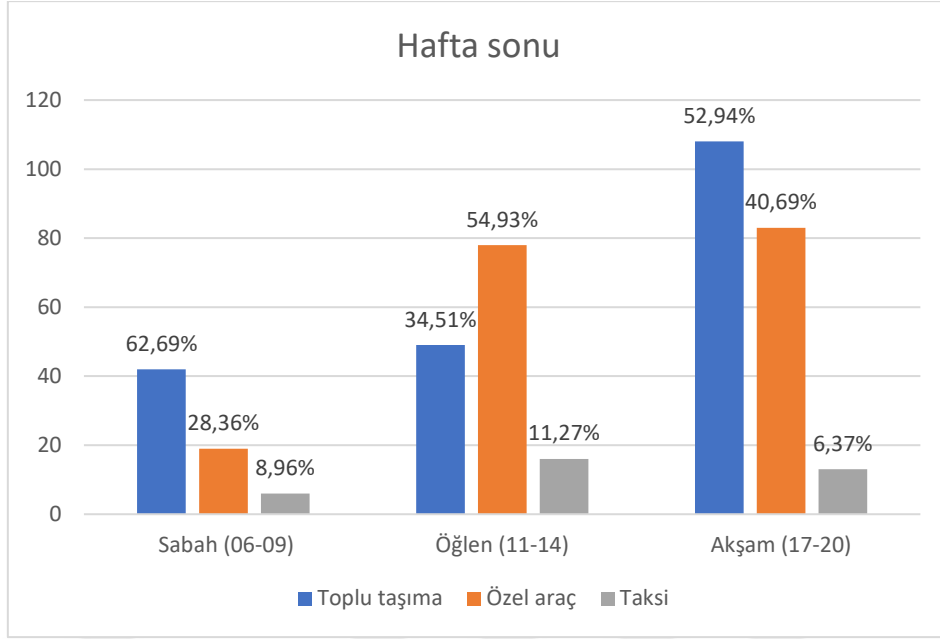


Grafik 1: Hafta İçi ve Hafta Sonu Bender Caddesine Giren Araç Oranı

Sonraki haftada 23 Mayıs 2022 (Grafik 2) pazartesi günü yine aynı noktadan aralıklı gözlem yöntemi uygulanmıştır. Sabah saat 06.00-09.00 arası, öğlen 11.00-14.00 ve akşam saat 17.00-20.00 arası olmak üzere üç farklı zaman diliminde gözlemler gerçekleştirilmiştir. Meydana sabah saat 06.00-08.00 arası 424 araç girişi, öğlen saat 11.00-14.00 arası 319 araç girişi, 17.00-20.00 aralığında ise 383 araç girişi olmuştur. Hafta sonu (Grafik 3) pazar günü aynı saatlerde gerçekleşen gözlemlerde ise sabah saat 06.00-08.00 arasında 67 araç, saat 11.00-14.00 arasında 143 araç, saat 17.00-20.00 arasında ise 204 araç girişi izlenmiştir.



Grafik 2: Hafta içi aralıklı gözlem yöntemine göre izlenen araç sayısı



Grafik 3: Hafta sonu aralıklı gözlem yöntemine göre izlenen araç sayısı

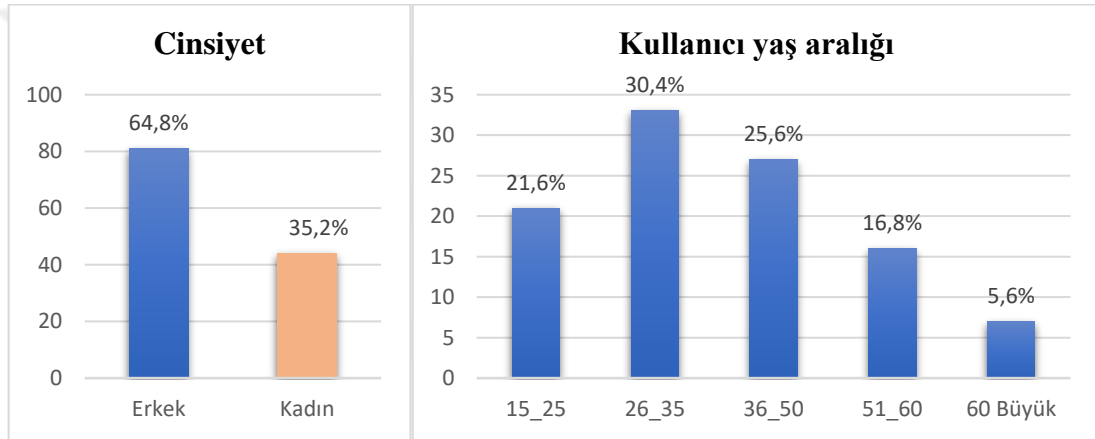
Bu grafiklere bakıldığında, meydana ulaşmak için en çok kullanılan ulaşım şeklinin toplu taşıma olduğu görülmektedir. Toplu taşımanın sabah ve akşam saatlerinde yoğun şekilde kullanılmasının nedeni işe gidiş ve işten çıkış saatleridir. Bu genel olarak sabah 07.30, akşam 18.30 civarıdır. Ayrıca Mahamoud Harbi Meydanı kent içi ulaşımında transfer merkezi olarak kullanılmaktadır. Cibuti'de liman, üniversite, okul vb. konum itibarıyla önemli yerlere giden araçlar meydana hareket etmektedir. Bu nedenle insanlar önce meydana gelip sonra güzergâh değişmektedirler. Yine gözlem sonuçlarına göre hafta sonu sabah saatlerinde meydana hareketlilik azdır. Gelenlerin çoğu Cibuti Limanına çalışmak üzere gelmektedir. Diğer bir kısmı da meydanadaki iş yerlerinin işletmecisidir. Öğlen saatlerinde özel araç girişinin fazla olmasının nedeni genellikle o saatlerde işletmelere mal sevkiyatının gerçekleşmesidir. Taksi kullanımının ise oldukça az olduğu görülmektedir.

Karşılaştırmalı yapılan iki gözlemin sonucunda hafta içi Bender Caddesinden Mahamoud Harbi Meydanına giren araç sayısının hafta sonu giriş yapan araç sayısından daha fazla olduğu tespit edilmiştir. Meydana hafta içi ortalama saatte 125 araç girerken hafta sonu saatte 46 aracın girdiği görülmüştür. Bu caddenin yakınında 10 adet de sokak mevcuttur. Bunların bazıları çıkmaz sokaktır.

Gerçekleştirilen gözlemlerde Meydanın çok ciddi bir taşıt baskısı altında olduğu fark edilmiştir. Bu baskının kullanıcıların davranışlarını nasıl etkilediğini anlamak için iş saatlerinde sabah, öğlen ve akşam gözlem yapılmıştır. Çarşamba günü 25.05.2022 tarihinde gerçekleştirilen bu gözlemlerde süreli gözlem yöntemi kullanılmıştır. Gözlemlerde

insanların binecekleri araçlara doğru giderken veya karşıdan karşıya geçmek için çabalarırken onların yolunu kesen, korna çalan ve yolcu almak için birbiriyle yarışan araçların yarattığı trafik güvenliği sorunu tespit edilmiştir.

Gözleme dayalı tespitler dışında, meydanı kullanan insanlarla yapılan anket, 125 kişi ile yüz yüze görüşülerek gerçekleştirilmiştir. Anket yapılanların %64,8 erkek, %35,2 kadındır. Ankete katılan erkek sayısının kadınlardan daha fazla olmasında dini ve kültürel faktörler etkilidir. Çoğunlukla kadınların dışarıda tanımadıkları erkeklere durup cevap vermemesi, ankete katılan kadın oranının düşük olmasının temel nedenidir. Anket yapılan kişilerin yaş aralığına bakıldığında ise meydana gelenlerin çoğunun 26-35 ve 36-50 yaş aralığında olduğu görülmektedir. Bu kitle genelde işçi ve esnaftan oluşmaktadır (Grafik 4).



Grafik 4: Cinsiyet ve Kullanıcı Yaş Aralığı

4.4.1. İmaj ve kimlik

Bir meydanın imajı ve kimliği, onun tarihine, kullanımına, çevresinde bulunan yapılar, anıtlar ve meydana özgü olan etkinliklere göre şekillenir. İmaj açısından, Mahamoud Harbi Meydanı şehrin merkezi ve en işlek noktasıdır. Burası, yıl boyunca düzenlenen çeşitli kültürel ve sosyal etkinliklerin merkezi olarak hizmet verir. Meydanın çevresindeki kafe, restoran ve alışveriş merkezleri, şehrin sosyal yaşamının önemli bir parçasıdır ve meydanın hareketli atmosferini yansıtır. Ayrıca, Meydan, başkentteki önemli turistik noktalara ve ulaşım ağlarına yakınlığıyla da şehrin imajını şekillendirir. Anket katılımcıların %52,8'i meydanın ticari yönünün güçlü olduğu yönünde yanıt vermiştir.

Kimlik açısından Meydan, ülkenin geçmişi ve bugünü arasında bir bağlantı kurarak Cibuti'nin tarihini yansıtır. Meydanın çevresindeki tarihi yapılar ve anıtlar,

Cibuti'nin kolonyal dönemine ve bağımsızlık mücadelesine ışık tutmuştur. Bu alan halkın toplanıp, bağımsız mücadelesinde önemli bir direnme mekânı olarak da işlev yüklenmiştir. Meydan'da herhangi bir anıt veya heykel gibi öge bulunmamaktadır. (Şekil 4.15) 1950'li yıllarda meydanın ortasında bir su çeşmesi vardır ve ticaret kervanları ile yerel halk meydanda su içmek için çeşmeyi kullanırdı. Ancak çeşme 1960'lı yıllarda kaldırılmış ve Mahamoud Harbi Meydanı önemli bir simgesel ögesini kaybetmiştir. Meydanın en önemli yapısı Hamoudi Camidir. Meydanı çevreleyen yapılar koloni mimari özelliklerine sahiptir. Zamanla modern mimari stiliyle harmanlanarak değişime uğramıştır.



Şekil 4.15: 1950 Mahamoud Harbi Meydanının Simgeleri- Su Çeşmesi ve Hamoudi Cami (URL13)

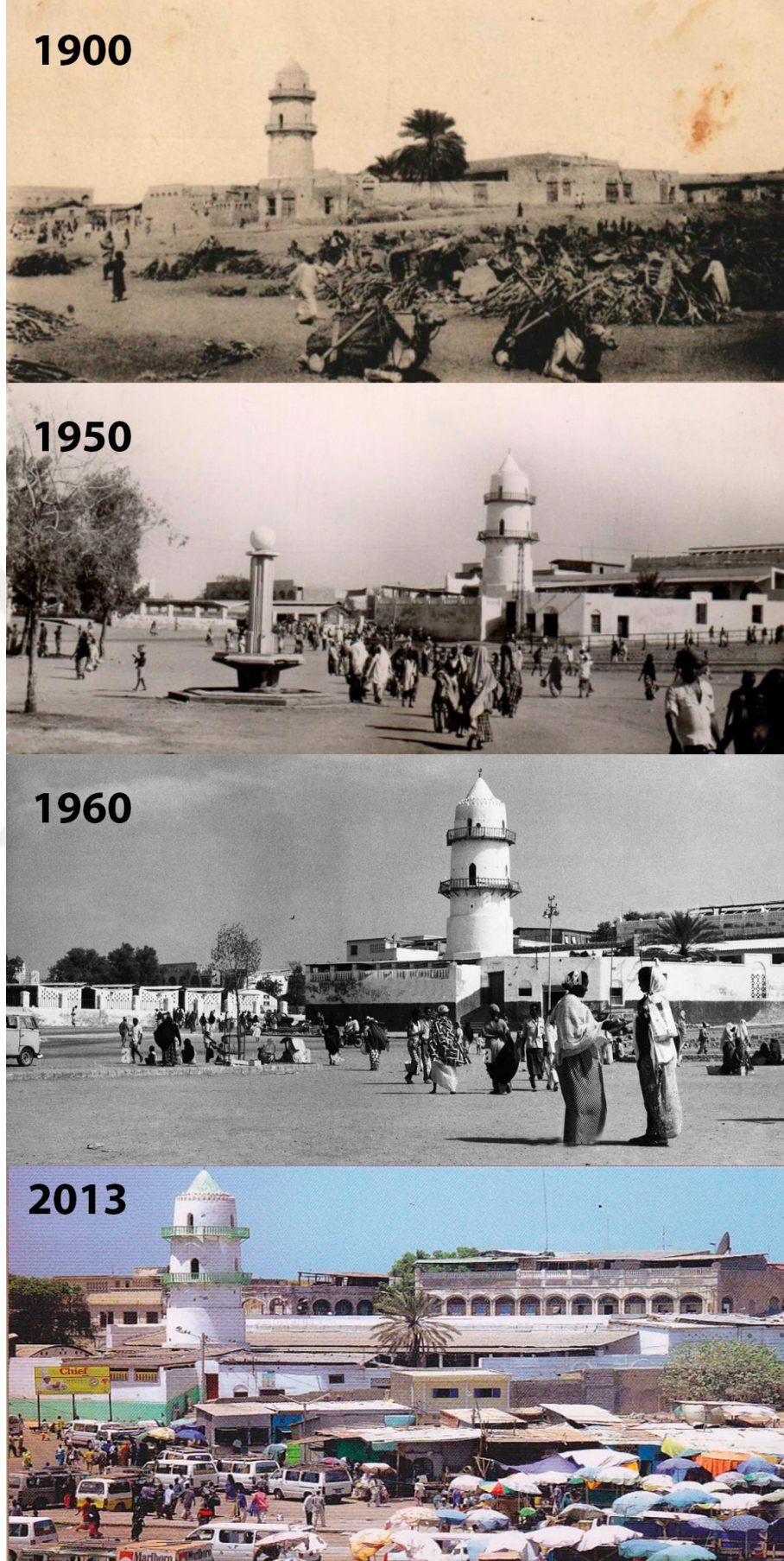
Çalışmanın konusu olan Meydan 1977 yılına kadar Fransız yazar, Rimbaud ismi ile anılmış, bağımsızlık sonrasında Cibuti'nin bağımsızlık mücadelesinde başrolde oynayan Mahamoud Harbi'nin ismi Meydana verilmiştir. Fakat halkın bir bölümü tarafından halen eski isminin kullanıldığı görülmüştür. Ankette açık bir soru şeklinde meydanın ismini sorulmuş, katılımcıların %64'ü Rimbaud Meydanı olarak yanıt vermiştir.

4.4.2. Erişilebilirlik

Cibuti kentinin tarihsel süreç içindeki ulaşım kurgusu, genellikle yerel ve bölgesel koşullarla ve özellikle de sömürge döneminin etkileriyle şekillenmiştir. Mahamoud Harbi Meydanı açık meydan niteliğinde olup kent ile dört farklı tarafındaki yollarla bağlantısı kurulmaktadır. Önceleri yayalar tarafından ağırlıklı olarak kullanılan meydan, zaman içinde farklı düzenlemelerden geçerek özellikle 1980 sonrasında araçlar tarafından işgal edilmiş bir duruma gelmiştir.

Meydan ilk planlamada ticaret merkezi odağı olarak işlev yüklenmiş, toplum merkezi olarak tasarlanmış ve yayaların toplanıp sosyalleşmeleri için geniş bir alan üzerine kurulmuştur. Kervan ticareti ve yerel halkın yoğun olarak kullandığı bu meydan yaya olarak gelinen ve çevre mekânlarıyla sağlıklı bağlantıları olan bir yerdir. Sonrasında zamanla kullanımı artmış, ticari binalar kurulmuş ve limanın da gelişmesiyle kentin odak noktası haline gelmiştir. Ancak, otomobil kullanımının artması ve yaygınlaşmasıyla birlikte artan trafik talebinin karşılanması için araçlara uygun hale getirilmeye başlanmış, Meydan giderek araçların yoğunlaştığı, taşıt trafiğine hizmet eden bir yere dönüşmüş, bu süreçte çoğunlukla araç park yeri veya trafik geçiş yolu olarak kullanılmaya başlanmıştır. Yine bu dönemde, uygun ulaşım politikası ile desteklenmediği için yaya erişilebilirliği kısıtlanmıştır.

Şekil 4.16'da yer alan fotoğraflar karşılaştırıldığında ilk planlamanın ardından meydanın yaya odaklı bir alan olduğu ve insanların Meydana gelip rahatça dolaşabildikleri açıkça görülmektedir. Ancak alanın taşıtlar tarafından işgal edilmesinin ardından, meydan insan merkezli bir yer olma niteliğini kaybetmiştir.



Şekil 4.16: Mahamoud Harbi Meydanının Tarihsel Süreç İçinde Gelişimi (URL13; URL14, URL15, URL16)

Şekil 4.17’de yer alan ve 1978 yılında çekilen fotoğrafta, meydanın çevre binalarının daha bakımlı olduğu, taşıt yolu ve meydanın iç kısmının bir duvar ile ayrıldığı görülmekte, kaldırım olmasına rağmen seyyar satıcılar tarafından kaldırım sürekliliğinin engellediği gözlenmektedir. Otomobil ve taksicilerin ise belli bir noktada toplandığı, düzenli bir şekilde durdukları izlenmektedir.



Şekil 4.17: 1978-Mahamoud Harbi Meydanında Otomobillere Yönelik İlk Düzenleme (URL17)



Şekil 4.18: 2018, Bender Caddesinin Girişinden Çekilmiş Fotoğraf (URL18)

Yakın zamanda çekilen fotoğrafta ise yaya yolu ve taşıt yolu ayırımının olmadığı, insanların taşıt yolu üzerinde yürümek zorunda kaldığı ve arkadan araba geldiği durumlarda araba sesini ya da kornasını duyup kenara çekildiği görülmektedir. Zeminde yaya öncelliğini gösteren hiçbir işaret bulunmamaktadır. Mahamoud Harbi Meydanının ortasında kentin farklı mahallelerine giden otobüsleri yönlendirmek amacıyla yapılan yükseltilerin ise alanı bölmek ve araçlara binmek için bekleyen insanların ayakta durmasını sağlamak dışında bir işlevi yoktur (Şekil 4.19).

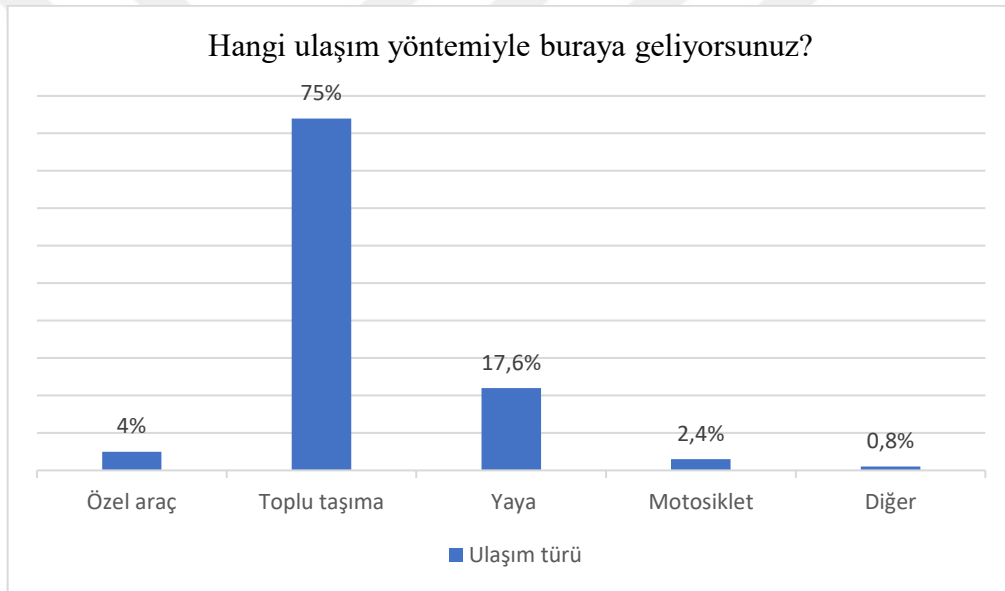


Şekil 4.19: 2019, Bender Caddesinin Girişinden Çekilmiş Fotoğraflar (URL19, URL20)

Aynı açıdan çekilmiş Şekil 4.19'de yer alan fotoğrafta taşıt ve yaya hareketi açısından Mahamoud Harbi Meydanının, Cibuti'nin en canlı ve kalabalık noktalarından biri olduğu görülmektedir. Meydan, geniş yolları ve çok sayıda otobüs durağı ile kentin

ulaşım ağının önemli bir merkezini oluşturmaktadır. Özellikle, kent merkezindeki konumu ve önemli toplu taşıma bağlantıları nedeniyle Meydan, Cibuti'deki yaşamın canlı bir parçasıdır. Her ne kadar yoğun saatlerde biraz kalabalık olsa da Mahamoud Harbi Meydanı, taşıtlar için Cibuti'deki en erişilebilir ve canlı noktalardan biridir.

Mahamoud Harbi Meydanının girişinde hiçbir trafik ışığı bulunmamaktadır. Trafik akışını sabah erken saatlerde ve akşam iş bitiş saatlerinde meydanın girişinde, ortasında ve çıkış noktalarında trafik polisleri sağlamaktadır. Mevcut işleyişte meydanı kullananların karşılaştığı sorunu anlamak ve meydan tasarım ölçütleri çerçevesinde meydan erişilebilirliğini analiz etmek için kullanıcılara sorular yönelmiştir. Lavedan (1959)'in ortaya koyduğu meydan ölçütleri yönünden incelendiğinde Mahamoud Harbi Meydanı eskiden yayalar için önemli bir toplanma mekânı iken bugün yoğun araç trafiğinin yaşandığı bir yer durumuna geldiği söylenilebilir.



Grafik 5: Kullanıcıların Meydana Ulaşma Biçimi

Ankete katılanların %75'i meydana toplu taşıma araçları ile geldiğini belirtmiştir. Meydana yaya olarak gelenlerin oranı ise %17,6'dır. Mahamoud Harbi Meydanının erişilebilirlik açısından pozitif ve negatif yönleri bulunmaktadır. Pozitif yönü Cibuti kentinin farklı noktalarına giden araçlara kolay erişim sağlanmasıdır. Meydanın içinde çok fazla durak noktası bulunmakta, her bir durak kentin belli mahallelerine giden araçlara hizmet etmektedir. Başlangıç ve son varış noktası olması nedeniyle halk meydanda rahat alışveriş yapabilmekte, meydandaki farklı mekânlara 2-3 dk yürüyerek ulaşabilmektedir.

Ancak Mahamoud Harbi Meydanında olduğu gibi taşıt yoğunluğu ve baskısı genel anlamda aşağıda ifade edilen sorunlara yol açmaktadır:

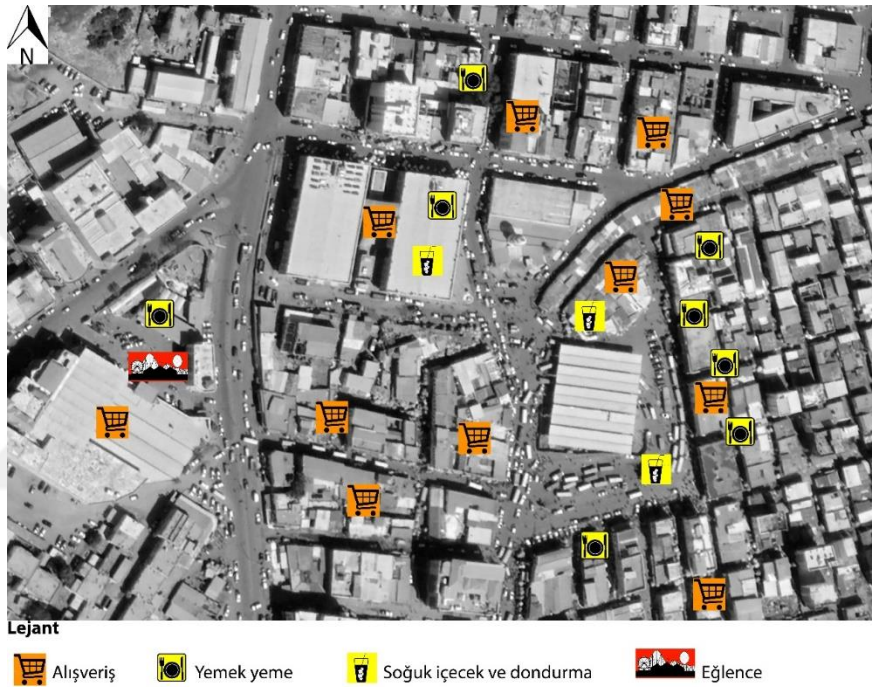
- Taşıtların sayısının yol kapasitesini aştığı durumlarda, trafik sıkışıklığı kaçınılmaz olmakta, bu durum, insanların gitmeleri gereken yere zamanında ulaşmalarını engellemekte, stres seviyelerini artırmakta ve genel yaşam kalitesini azaltmaktadır.
- Daha fazla araç, daha fazla potansiyel trafik kazası demektir. Bu durum hem sürücüler hem de yayalar için tehlike oluşturmaktadır (güvenlik sorunu).
- Yaya hareketliliği kısıtlanmaktadır.
- Otopark sorunları yaşanmaktadır.

Mahamoud Harbi Meydanında otobüsler için tahsis edilmiş duraklar haricinde herhangi bir otopark alanı bulunmamaktadır. Bunun sonucunda kimi zaman yol üzerinde kimi zaman kaldırımda araçlar park edilerek hem yaya hem de taşıt hareketliliğine engel olunmaktadır.

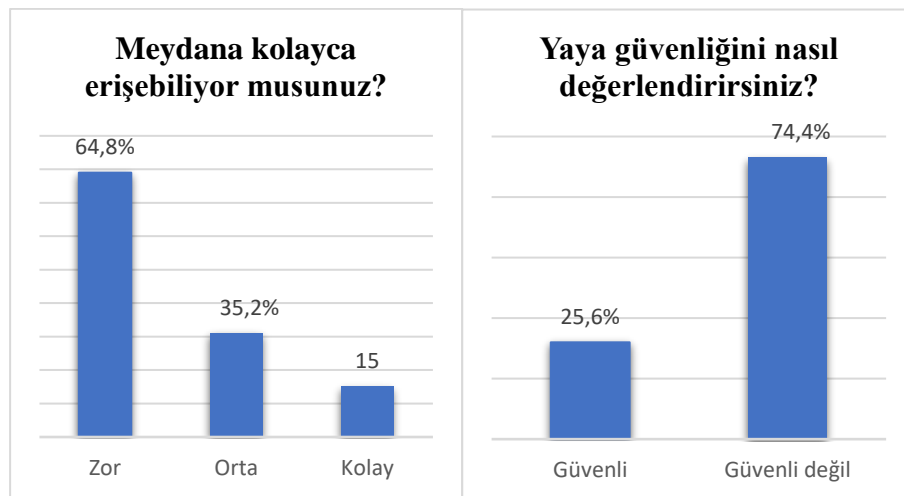


Şekil 4.20: Mahamoud Harbi Meydanının Akşam (üstte) ve Yoğunluğun Az Olduğu Sabah Saatlerindeki Görünümü (Kişisel arşiv, 2022)

Mahamoud Harbi Meydanı'nın etrafındaki sosyal altyapı alanları, alışveriş merkezleri, restoranlar ve kültür merkezleri gibi hizmetler yürüme mesafesindedir. Bu, kullanıcılara çok sayıda seçenek sunar ve meydanı Cibuti şehrinin canlı yaşam alanlarından biri haline getirir (Şekil 4.21). Ne var ki, alandaki taşıt yoğunluğu, özellikle akşam ve sabah saatlerinde daha fazla arttığında taşıt ve yaya trafiğinin birbirlerine karışması ufak kazalara sebep olmakta, bu durum aynı zamanda yaya hareketini ve sürekliliğini kısıtlamaktadır. Ankette söz konusu durumu kullanıcılar açısından tespit edebilmek için katılımcılara “meydana kolay erişilebiliyor musunuz?” şeklinde soru sorulmuş, bu soruya kolay, orta ve zor şeklinde yanıt alınmıştır.

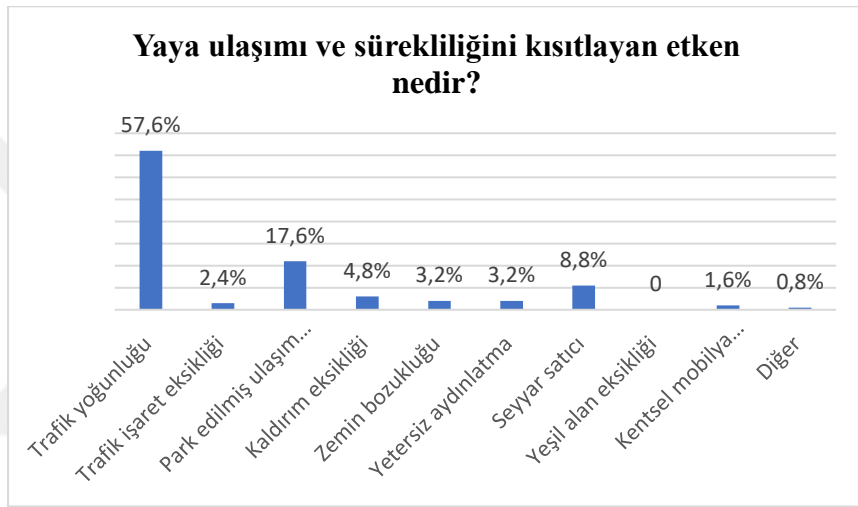


Şekil 4.21: Mahamoud Harbi Meydanı ve Yakın Çevresi (Google Earth 2023 görüntüsü kullanılarak oluşturulmuştur)



Grafik 6: Meydanın Erişilebilirliği ve Yaya Güvenliği

Ankete katılanların %64,8'i (Grafik 6) meydana erişimin zor olduğunu belirtmiştir. Kentin farklı noktalarından meydana kolayca erişilebilmesine rağmen meydanın içinde yaya hareketliliği kısıtlıdır. Kapasitesinden fazla araç girdiği için meydan olma niteliğinden çıkarak otopark gibi kullanılan, insanların karşıdan karşıya geçmek için arabaların arasından dolaşarak yürüdüğü ve yaya sürekliliğinin/hareketliliğinin bozulduğu bir yere dönüşmüştür. Bu durumu doğrular şekilde ankete katılanların %74,4'ü (Grafik 6) meydanın yayalar için güvenli olmadığını söylemiştir. Ankete katılanlara göre bu sorun %57,6 (Grafik 7) oranında trafik yoğunluğundan kaynaklanmaktadır. Diğer etkenler ise düzensiz şekilde park edilmiş araçlar ve meydanı düzensiz biçimde kullanan seyyar satıcılardır.



Grafik 7: Meydanda Yaya Sürekliliğini/Hareketliliğini Kısıtlayan Etkenler



Şekil 4.22: Park Edilmiş Araçlar ve Meydanı Kullanan Seyyar Satıcılar (Kişisel arşiv, 2022)

Mahamoud Harbi Meydanında, genellikle akşam saatlerinde neredeyse her noktada seyyar satıcılarla karşılaşmak normal bir durumdur. Seyyar satıcıların kimi yemek ve içecek kimi ise kıyafet, parfüm veya diğer aksesuar eşyalarını satmaktadır. Bazen polisler denetim yapıp satıcıları kaldırsa da özellikle geliri az olan insanlar bu işi yapmaya devam etmektedir. Bu satış şekli bireylerin gelirine katkı sağlarken meydana yaya hareketi açısından ciddi bir sorun oluşturmakta, yayalar seyyar satıcıların arasından geçerken sürekli dikkatli yürümek zorunda kalmakta, bir yandan satılan malların üzerine basıp zarar vermemek bir yandan da arabalardan kaçınmak için dikkat etmeleri gerekmektedir.

Düzenli ve bir plan dahilinde yerleştirilmeleri durumunda Meydanın ticari kullanımının, yerel kültürün ve çok eski zamanlardan beri oluşmuş olan pazar niteliğinin bir parçası/bütünleyeni olabilecek seyyar satıcılar Mahamoud Harbi Meydanında şu nedenlerle yaya hareketini kısıtlamaktadır:

- Fiziksel Engeller: Seyyar satıcıların tezgâhı ve sergilenen ürünler, Mahamoud Harbi meydandaki yaya alanını daraltarak insanların rahatça geçmesini engellemektedir.
- Yoğunluk Artışı: Seyyar satıcılar, alışveriş yapmak isteyen insanları çekerek meydanın yoğunluğunu daha da artırmaktadır. Bu durum, insanların birbirine daha yakın durmasına ve hareket etmekte zorlanmasına neden olmaktadır.
- Dikkat Dağıtıcı Unsurlar: Seyyar satıcıların tezgâhında sergilenen ürünler ve satıcıların bağırarak pazarlama yapması gibi unsurlar, yayaların dikkatini dağıtmakta ve insanların etrafında olup bitene daha az dikkat etmelerine neden olmaktadır. Bu durum, özellikle çocuklar ve yaşlılar için güvenlik riski yaratmaktadır.

4.4.3. Konfor

Mahamoud Harbi Meydanı'nın kullanım konforu, çeşitli faktörlere bağlıdır. Bunlar genel olarak hava koşulları, güzel tasarlanmış kent mobilyaları, gölgelikler, oturma ve dinlenme birimleri, temizlik, manzara, iklim, gürültü, hava kirlilik düzeyi ve aydınlatma gibi faktörler şeklinde ifade edilebilir.

Konfor düzeyini anlayabilmek için meydanın bugünkü haline gelmeden önce zaman içinde nasıl bir değişim geçirdiği ve hangi düzenlemelerin yapıldığı anlaşılmaya çalışılmış, bunların konforu nasıl etkilediği üzerinde durulmuştur. Meydan ilk

kurulduğunda, et ürünleri ve meyveler, iç içe karmaşık bir şekilde satılmaktadır. Et ve balık satış tezgâhlarından oluşan bakteri ve kötü kokular nedeniyle diğer satılan ürünlerin olumsuz etkilenmemesi amacıyla daha sonra bu pazar meydanının kuzey-doğusuna yerleştirilmiştir.



Şekil 4.23: 1930 Mahamoud Harbi Meydanı Et ve Balık Satış Pazarı (URL21)

1930 yılında yukarıdan çekilen ve Şekil 4.23'te yer alan fotoğrafta, et ve balık pazarının meydanın kuzey-batısında yerleştirilerek bir sınır ile kapatıldığı görülmektedir. Böylelikle meydana konforu olumsuz etkileyen en önemli sorun o dönem için çözüme kavuşturulmuştur.

Meydanın kullanım konforunu etkileyen en önemli konulardan biri peyzaj elemanları ve kent mobilyalarıdır. Bugün için Cibuti gibi çok sıcak iklim kuşağındaki bir şehrin meydanında ağaç veya gölge elemanlarının olmaması, konfor üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Ağaçlar ve diğer doğal gölge elemanları, genellikle sıcak hava koşullarında insanların konforunu sağlayan bir ısı kontrolü aracıdır. Özellikle yaz aylarında sıcaklığın 45 dereceye kadar çıkması, meydanın insanlar tarafından daha az cazip bir yer olarak görülmesine yol açabilir ve konforu azaltabilir. Eski zamandaki fotoğraflara bakıldığında Mahamoud Harbi (eski Rimbaud meydanı) meydanında

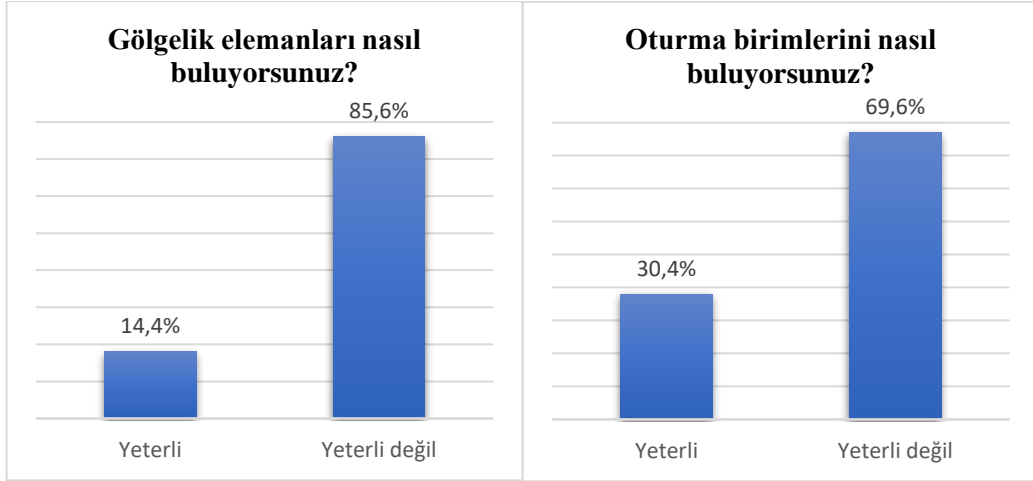
konforu iyileştirmek için bir çözüm üretilmediği, gölgelendirme elemanlarının ve ağaçların bulunmadığı görülmüştür.

Ayrıca, zaman içinde motorlu araçların meydanı işgal etmesi çok ciddi gürültü ve hava kirliliği oluşturmuştur. Motorlu araçların yarattığı hava kirliliği, Mahamoud Harbi Meydanında hava kalitesini düşürmekte ve insan sağlığı üzerinde olumsuz etkiler yaratmaktadır.

2022 yılına kadar meydanda gölgelendirme elemanları yokken daha sonra Cibuti Belediyesi tarafından hem ağaçlar dikilmeye başlanmış hem de gölgelik alanlar oluşturulmuştur. Gölgelik elemanlar meydanın geniş bir bölümünü kaplamakta, Mahamoud Harbi Meydanının en baskın ve egemen yapısı olarak görülmektedir. Cibuti Bayrağı ile boyanarak farklı bir hissi uyandırmasına rağmen yapının büyüklüğü, kütlesi ve tasarımı tartışmaya açıktır. Burada, güneşin çok baskın olduğu öğlen ve sabah saatlerinde ellerinde soğuk içeceklerle oturup dinlenen insanlar görülür. T formundaki bu gölgelendirme elemanının içinde betondan yapılmış oturma birimleri yerleştirilmiştir. Önceden bekleme veya güneş ışığından korunmaya yönelik alanlar yokken, bu yeni eklenen alanlar önemli bir işlev görmektedir.



Şekil 4.24: Meydanda Gölgelendirme Elemanı (Kişisel arşiv, 2022)



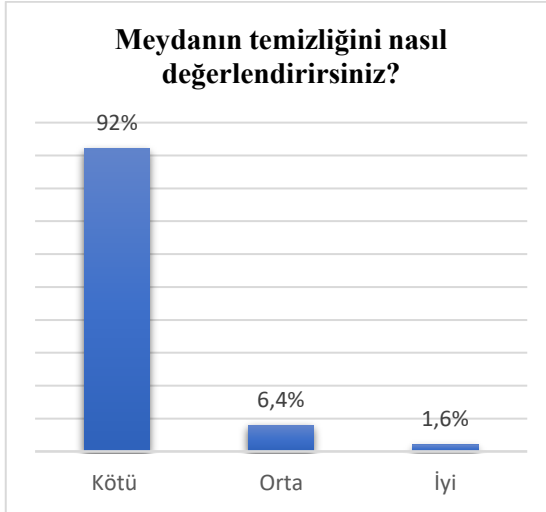
Grafik 8: Meydanda Gölgelik Eleman ve Oturma Birimlerinin Yeterliliği

Mahamoud Harbi Meydanının güncel durumu üzerine yapılan gözlemlerden sonra kullanıcılara, meydanın gölgelik elemanlarını ve oturma birimlerini nasıl buldukları sorulmuştur. Ankete katılanlar “gölgelik elemanları nasıl buluyorsunuz?” sorusuna %85,6 oranında yeterli değil cevabı vermiştir. Meydanın kuzey tarafına yerleştirilen gölgelik elemanlar olmasına rağmen kullanıcıların bunları yeterli bulmaması o elemanların konumu hakkında da sorun olduğu anlamına gelmektedir. Gölgelik elemanlar meydanın tek bir noktası yerine farklı noktalara estetik ve işlevsel gerekler doğrultusunda yerleştirilmiş olsaydı daha başarılı ve konforlu dinlenme alanları elde edilebilirdi.

Mahamoud Harbi meydanında yerleştirilen kentsel mobilyalar ve oturma alanları ankete katılanların %69,6’sı tarafından yeterli bulunmamıştır. İnsanlar özellikle yaz aylarında iklimin sıcak olması nedeniyle serin ve konforlu bir yerde oturmak istemektedir. Ancak, oturma birimleri betondan yapıldığı için aşırı derecede ısınmakta ve oturulamaz hale gelmektedir. Bazı kişiler karton parçaları koyarak oturma elemanları üzerine oturmakta, bu kartonlar da sonrasında çevre kirliliği yaratmaktadır.



Şekil 4.25: Betondan yapılmış oturma birimleri (Kişisel arşiv 2023)



Grafik 9: Meydanın Temizliği



Grafik 10: Meydandaki Yeşil Alanlar ve Ağaçlar

Ankete katılanlar “meydanın temizliğini nasıl değerlendirirsiniz?” sorusuna %92 oranında kötü yanıtı vermiştir. Alanın mevcut durumuna bakıldığında ankete katılanların tespitinin doğru olduğu görülmektedir. Meydanda çöp kötüsü bulunmamaktadır. Özellikle mağazaların önleri ve ayakkabı satışı gerçekleştirilen noktalar, yerde açılmış ayakkabı kutuları ve plastik elbise poşetleri ile doludur. Genellikle satışın çok olduğu akşam saatlerinde, bu çöpler tüm alanı kaplayarak yığına dönüşmekte ve insanlar üzerinden geçmek zorunda kalmaktadır. Banklarda veya yürüyüş yollarında biriken çöpler, meydanın fiziksel konforunu doğrudan etkilemektedir. Oysa insanlar temiz ve düzenli alanlarda oturmaktan, yürümekten ve zaman geçirmekten hoşlanır. Çöp veya kir içeren alanlar genellikle hoş olmayan bir koku ve görüntüye sahip olabilmekte, bu da bireylerin fiziksel konforunu azaltmakta, hatta sağlık sorunlarına neden olabilmektedir.

Meydanlardaki yeşil alanlar hem termal hem de görsel konforu artırmaktadır. Özellikle yaz aylarında sıcaklık yüksek olduğunda ağaçlar çevreyi serinletmekte, sıcaklık hissini düşürmekte ve konforlu bir ortam yaratmaktadır. Aynı anda yeşil alanlar doğal bir estetik unsuru olduğu için meydanın dokusunu, görünümünü ve estetiğini olumlu yönde etkilemektedir. Kullanıcılar Mahamoud Harbi Meydanında, “yeşil alanları nasıl buluyorsunuz?” sorusuna %98,4 oranında yeterli değil cevabı vermiştir. Bu durum alanda düzenli bir bitkilendirme anlayışının olmamasından kaynaklanmaktadır. Meydanda insan boyu kadar, etrafı demir ızgaralarla çevrilmiş 4 tane ağaç bulunmaktadır. Bu ağaçlar düzenli bakıldığında gelecek 5-10 yıl içinde yükselip gölge oluşturabilir, fakat bugün için yetersizdir. Mahamoud Harbi Meydan çevresindeki evlerde beslenen koyun ve keçi gibi hayvanlar daha önceden dikilen fidanları yediği için yeni dikilen fidanlar

korunmaya çalışılmaktadır. Ayrıca, belediye yönetimi meydan bölgesinde hayvanların dolaşmasına yasak getirmiştir.



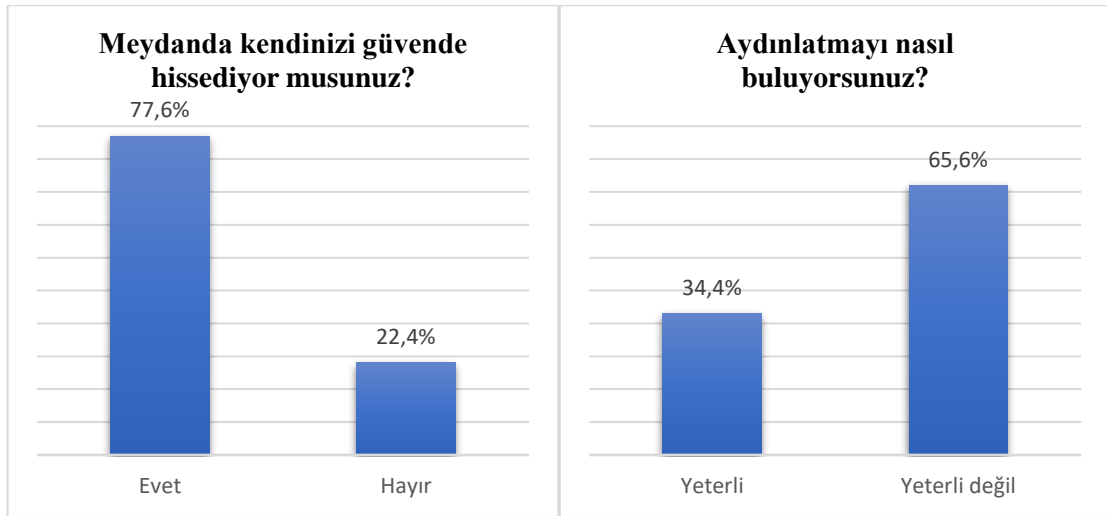
Şekil 4.26: Mahamoud Harbi Meydanı Ayakkabı Satış Yerleri (Kişisel arşiv, 2022)

4.4.4. Güvenlik

Bir meydanın tasarım açısından başarılı olabilmesi için topluma sunduğu güvenlik hissinin yüksek olması gerekir. Gece ve gündüz kullanıma uygun olarak tasarlanması halinde oluşan güvenlik hissiyle meydanın kullanımı artar.

Tarihsel süreçte bakıldığında Mahamoud Harbi Meydanı sürekli olarak sömürgeci askerlerin kontrol ettiği bir noktadır. Halkın gelip buluştuğu, alışveriş yaptığı ve güncel haberleri birbirleriyle paylaştığı bir nokta olan Meydan, Somali, Arap ve Afar kabileleri tarafından ortak olarak kullanılmaktadır. O dönemde hem kendi aralarında güvenliği sağlamak hem de ayaklanma gibi olası gelişmelerden haberdar olmak için meydanda Fransız askerleri mevcuttur. Daha sonra 1977'de bağımsızlık kazanıldığında kentin en yoğun olarak kullanılan mekânlarından biri olan meydanda sabit olarak askerlerin bulunduğu bir nokta oluşturulmuştur.

Mahamoud Harbi Meydanında, hırsızlık, gasp, vb. suçlar neredeyse yoktur. Meydanın batısında askeri çadır kurulmuş ve günün 24 saatinde askerler nöbet tutmaktadır. Ayrıca günün farklı saatlerinde polisler Mahamoud Harbi Meydanının dört noktasında dolaşarak güvenliği sağlamaktadır.



Grafik 11: Mahamoud Harbi Meydanı Güvenlik ve Aydınlatma Değerlendirmesi

Ankete katılanların %77,6'sı meydanın güvenli olduğunu söylemiştir. Meydanın güvenli olmadığını söyleyen grup genelde kadınlar ve çocukları ile meydandan zorunlu geçiş yapan kişilerdir. Bu cevabın temelde iki nedeni olduğu söylenebilir: İlki gece iyi aydınlatmanın olmaması, ikinci ise taşıtların sebep olduğu kazalar.

Meydanın aydınlatılmasındaki başlıca amaç, güvenliği sağlamak, meydanın özelliklerini vurgulamak ve geceleri insanların meydanı rahatlıkla kullanabilmelerini sağlamaktır. Aydınlatma gece az olduğunda güvenlik sorunlarına yol açabilmekte ve meydanın kullanımı azalmaktadır. Aydınlatma türleri, aydınlatma tasarımı ve aydınlatma elemanlarının yerleştirildiği noktalar, meydanın aydınlatılma başarısını etkilemektedir. Ankete katılanlar, Mahamoud Harbi meydanının aydınlatılmasını nasıl bulduğu sorusuna %65,5 oranında yeterli değil cevabı vermiştir. Alana yönelik gözlemlerde meydanın ortasında tek bir aydınlatma direğinin olduğu ve bazı noktaların karanlık kaldığı görülmüştür.



Şekil 4.27: Mahamoud Harbi Meydanı Gece Aydınlatması (Kişisel arşiv, 2022)



Şekil 4.28: Mahamoud Harbi Meydanı Gece Aydınlatması (Kişisel arşiv, 2023)

4.4.5. Çekicilik ve çeşitlilik

Çekicilik açısından meydanlar genellikle mimari ve tarihi özellikleri nedeniyle önemlidir. İnsanların etrafında dolaşmalarına, oturmalarına, sohbet etmelerine ve hatta fotoğraf çekmelerine yarayan açık alanlar vardır. Bu tür alanların çekiciliği, çeşitli etkinlikler ve festivaller için kullanılması ile artabilir. Sokak tiyatrosu gösterileri, müzik konserleri, pazarlar ve diğer topluluk etkinlikleri, kentin önemli kamusal alanlarından biri olan meydanları ziyaret etmeyi daha çekici hale getirebilir. Çeşitlilik söz konusu

olduğunda, meydanı ziyaret edenler genellikle çeşitli deneyimler elde eder. Çeşitli yeme-içme seçenekleri, alışveriş olanakları ve eğlence etkinlikleri de çeşitliliği artırır.

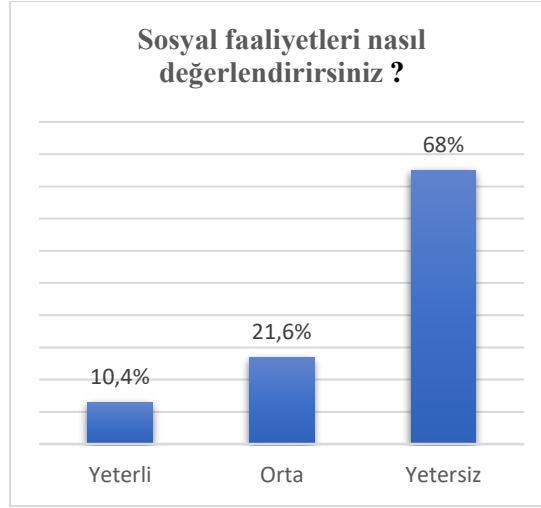
Mahamoud Harbi Meydanı tarih boyunca yerli ve yabancılar için çekici bir yer olmuştur. Çevre yapıların kolonyal mimarı stili ve meydan içinde barındırdığı tarihi Hamoudi Cami, yan yana konulmuş yapılar, görsel bütünlüğü oluşturarak estetik açıdan çekici bir ortam oluşumu başarmıştır.

Bağımsızlık mücadelesinde meydan halkın buluştuğu ve protestolar gerçekleştirdiği, daha sonra insanların bir araya gelerek bayramları kutladığı bir yer olmuştur. 2017’de ilk defa hükûmetin resmî töreni Mahamoud Harbi Meydanında gerçekleştirerek Cibuti’nin bağımsızlık günü kutlanmıştır. Bugün ise genellikle kültürel etkinlikler ve diğer festivaller, geçmişten farklı olarak kapalı alanlarda (kültür merkezleri, düğün salonları, vb) gerçekleştirilmektedir.



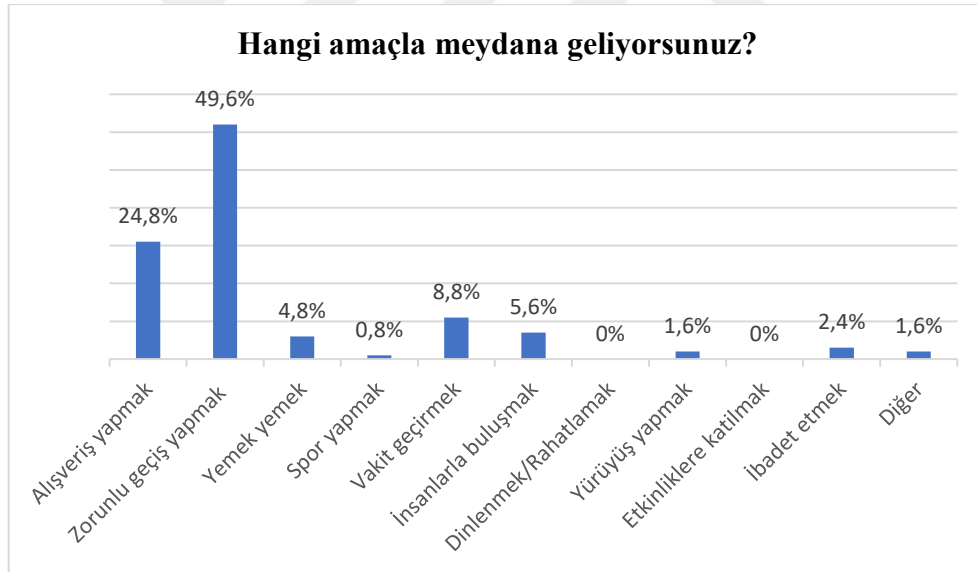
Şekil 4.29: 2017’de Mahamoud Harbi Meydanında Resmî Tören (URL22)

Vurgulandığı üzere meydanda düzenlenen sosyal etkinlikler, meydanın çekiciliğini ve aktivite çeşitliğini artıracaktır. Meydanın bu yönünü anlamak için kullanıcılara sorulan “sosyal faaliyetleri nasıl değerlendirirsiniz” sorusuna ankete katılanlar % 68 oranında yetersiz cevabı vermiştir.



Grafik 12: Mahamoud Harbi Meydanında Sosyal Faaliyetler

Meydanın sosyal faaliyetler açısından sınırlı olduğunu ve zaman geçirmek için uygun alanlar ve aktiviteler olmadığını ispatlayan bir diğer veri katılımcılara yöneltilen “hangi amaçla meydana geliyorsunuz?” sorusuna verilen yanıttır. Anket katılanların yarısına yakını (%49,6) bu soruya zorunlu geçiş yapmak için şeklinde yanıt vermiştir.



Grafik 13: Mahaoud Harbi meydana geliş amaçları

Mahamoud Harbi Meydanında bulunan ülkenin yemek kültürünü yansıtan yerler toplumun farklı yaş gruplarını alana çekmektedir. Kentin en lezzetli restoranları Mahamoud Harbi Meydanında bulunmaktadır. Alanda soğuk içeceklerin ve dondurmanın satıldığı yerler de vardır. Ayrıca Cibuti’de tüketilen tüm gıdaların, çay, kahve ve değişik baharatların satıldığı yerler bulunmaktadır. Alan alışveriş mağazaları doludur ve kullanıcı ihtiyaçlarının tümünü karşılayacak kapasiteye sahiptir. Giyim, aksesuar ve ayakkabı satış

mağazaları dinamik bir alışveriş mekânı oluşturmaktadır. İhtiyaçlar doğrultusunda yan yana yerleştirilen mağazalar birbirleriyle işlevsel bağlantı kurarak alanı daha canlı ve çekici hale getirmektedir. Mahamoud Harbi Meydanı Cibuti kentinde orta gelirli ve geliri az olan insanların alışveriş odağı olarak bilinmektedir. Özellikle bayram günlerinde meydan kapasitesinden fazla insan ağırlamaktadır. Buna yönelik bayramdan önceki 2-3 gün içinde meydana araç giriş yasağı getirilerek alışverişin daha sağlıklı ortamda yapılması sağlanmaya çalışılmaktadır.



Şekil 4.30: Restoranlar (Kişisel arşiv 2023)

4.4.6. Zaman

Cibuti kentinde planlanmış ilk alanlardan biri olarak Mahamoud Harbi Meydanı ve çevresi, ülkenin yerel kültürünü, coğrafya koşullarını, tarihsel önemi ve kolonyalist güçlerin getirdiği yapı stiline tümünü harmanlayarak yapı formu ve cephe açısından insana adeta zamanda yolculuk yaptırmaktadır.

1980'lere kadar Mahamoud Harbi Meydanında görüş açısını engelleyecek, araç, düzensiz yapılaşma ve çok sayıda seyyar satıcılar yoktur. Meydana gelen insanlar manzaradan keyif alıp, çevre yapılarıdaki tarihi izleri görerek zaman geçirmektedir.



Şekil 4.31 1976 Mahamoud Harbi Meydanı (URL23)

Yerli halkın ve turistlerin yoğun olarak gelip ziyaret ettiği Mahamoud Harbi Meydanı ziyaretçilerin deneyimini en üst düzeye çıkartabilecek özelliklere sahiptir. Çevre ve iklime uyumlu olarak inşa edilen yapılar ve yapının zemin katının geriye çekilmesi ile oluşturulan alanlarla birlikte meydanın farklı yerlerinden görüntü almak üzere güzel fotoğraf açılarını yakalamak mümkündür. Afrika'nın doğusunda bulunan Cibuti ülkesinin başkentindeki Mahamoud Harbi Meydanının, Fransız kentlerinin özelliklerini taşıdığını söylemek de mümkündür.

Meydan 1980'lerden itibaren taşıt baskısı ve seyyar satıcıların düzensiz kullanımının ardından işlevsel değişime uğrayarak artık zaman geçirilen bir yer olma özelliğini kaybederek ticaret ve ulaşım açısından odak noktası olmaya başlamıştır. Ticaretin odak noktası olarak meydana gelen insanlar saatlerce alışveriş yapmakla meşgul olmakta ve tezgâhlardaki çeşitli seçeneklerin arasında dolaşıp zaman harcamaktadır. Bu düzensiz alışveriş yönteminin ekonomi üzerindeki etkisi olumlu olmasına rağmen meydanı sosyo-kültürel anlamında olumsuz etkilemektedir. İnsanlara yönelik buluşmak ve vakit geçirmek için uygun alanlar yoktur. Boş olan her nokta arabalar veya bir seyyar satıcı tarafından işgal edilmektedir.



Şekil 4.32: 1984 Mahamoud Harbi Meydanının Taşıt ve Seyyar Satıcılar Tarafından İşgal Edilmesi (URL24)

Kent nüfusun artması ve ticaretin kapalı alanlara (mağaza, dükkân) taşınması sonucunda seyyar satıcı yasağı getirilmiş fakat bu sefer taşıtların artması sonucunda meydan taşıt baskısı altında kalmış ve zaman geçirilen alan olma niteliğini yavaşça yitirmeye başlamıştır.

Son olarak Covid-2019 nedeniyle dünya genelinde getirilen kısıtlamalarda Mahamoud Harbi Meydanının da kullanımı yasaklanmıştır. Bu durum kent belediyesi tarafından fırsat bilinerek 2021’de meydan kullanıcılarının karşılaştığı sorunları çözmek ve meydanda geçirilen zamanı artırmak amacıyla düzenlemeler yapılmıştır. Ancak uygulanmak istenen projede ciddi sorunlar vardır. Mahamoud Harbi Meydanının genel niteliği ve özellikleri yok sayılarak, meydanın tarihsel ve kültürel değerlerinden uzak bir planlama yaklaşımı ile meydan otobüs terminali haline çevrilmek istenilmiştir. (Şekil

4.33)'de uygulanması planlanan yeni meydan düzenlemesi görülmektedir. Bu tasarımda yedi sıra T şeklinde gölgelik elemanlar vardır ve bu elemanlar kentin farklı noktalarına ulaşan araçlara ait duraklar şeklinde planlanmıştır. Her durak sırası boyunca oturma elemanları konulmuş ve üstte büyük reklam panelleri yerleştirilmiştir. Meydanın tamamında yapılması hedeflenen uygulamanın 2023'ün yaz aylarında tamamlanması planlanmaktadır. Projelerde doğru ve işlevsel bir tasarım oluşturulması halinde belirlenen hedeflere ulaşılabilir. Mart 2021 gerçekleştirilen temel atma töreninde projenin adı Mahamoud Harbi Otobüs Terminal Meydanı şeklinde yazılmıştır. Bu durum, Mahamoud Harbi Meydanının kent yönetimi tarafından farklı şekilde değerlendirildiğini göstermektedir. Projenin uygulanan kısmı güneşin yakıcı olduğu saatlerde işlevsel açıdan hizmet verse de akan zaman içinde meydanın yeniden yorumlanıp projelendirilmesinde eski durumundan referans alınmadığında alanın meydan niteliğini kaybetme riski vardır.



Şekil 4.33: 2021'de Tasarlanan ve Uygulanması Planlanan Projenin Bir Görünüşü (URL25)



Şekil 4.34: Mahamoud Harbi Meydanı, Google Earth 2022



Şekil 4.35: Mahamoud Harbi Meydan Gölgelek Elemanlar (Kişisel arşiv, 2023)



Şekil 4.36: Mahamoud Harbi Meydan Düzenlemesi Temel Atma Tanıtımı (URL26)

5. SONUÇLAR ve ÖNERİLER

Meydanlar, siyasi, sosyal, kültürel veya ekonomik nedenlerle tarih boyunca değişen ve gelişen kentlerin prestij ve kimlik ögesi olarak görülmüştür. Meydanlar, biçimsel ve işlevsel olarak her toplumun kültürüne, sosyal yaşamına ve dini inançlarına göre biçimlenerek günümüze kadar varlığını sürdürmüştür.

Kimi ülkeler, sömürge altında olup kendi kültürü ve dış gücün getirdiği yaşam ve yapı stilini harmanlayarak meydanları yeniden yorumlamıştır. Meydanın orta boşluğu ve çevresinde üretilen yapılar mimari açıdan ilişkilendirilmiş, aynı zamanda üretilen çevrede yapılar arasında işlevsel bütünlük sağlanarak, meydanların toplum için cazip mekânlar olması için çaba gösterilmiştir. Önceleri bireylerin toplanma ve alışveriş yapma mekânı olan meydanlar, daha sonra siyasi ve dini anlamlar da yüklenerek kentin en önemli yerleri haline gelmiştir.

Giriş kısmında vurgulandığı üzere tezin araştırma sorusu “Cibuti ülkesinin başkenti Cibuti Kentinin tarihi simgelerinden biri olan Mahamoud Harbi Meydanı mekânsal ve sosyal açıdan meydan tasarım ilkelerine uymakta mıdır? Şeklinde belirlenmiş, öncelikle Mahamoud Harbi Meydanının tarihsel süreç içerisinde nasıl bir değişim geçirdiği ortaya konmuştur. Mahamoud Harbi Meydanı, sömürgeci dönem öncesinde kervan ticaretinin dinlenme noktası olarak işlev gören, bölgenin farklı ülkelerine giden hayvan, gıda ve çeşitli ticari ürünlerin geçtiği, satıldığı bir yerdir. Fransız sömürgeci güçlerin gelmesiyle birlikte meydanın arkasında Cibuti Limanı büyütülmüş, daha sonra Cibuti Limanı ile Etiyopya arasında demir yolu kurulmuştur. Bu dönemde ticaret artmış ve Cibuti kentine göç başlamıştır. Sonrasında kentin ilk imar planları yapılmış, Mahamoud Harbi Meydanı, Cibuti kentinin önemli odak noktalarından biri haline gelmiştir. Meydan, farklı değişimlerden geçse de toplanma ve alışveriş mekânı olarak varlığını ve niteliğini korumuştur. Ancak, 1980’lerden sonra trafikte artan araç sayısı meydan üzerinde baskı oluşturmuş, meydan niteliğini yavaşça kaybetmeye başlamıştır. Toplu taşıma araçlarının transfer merkezi haline gelen meydan, zaman içerisinde bir durak alanına dönüşmüştür. 2021’de Mahamoud Harbi meydanında yapılan düzenlemelerde gölgelik elemanların inşaatına başlanırken, belediye tarafından alan için «Gare Routière Place Mahamoud Harbi» yani Mahamoud Harbi Otobüs Terminal Meydanı tabiri kullanılması bu durumu ispatlamakta, ayrıca kent yönetimi tarafından meydanın nasıl değerlendirildiğini göstermektedir.

Araştırma sorusunun altında odaklanılan ikinci ve üçüncü alt sorulardan hareketle meydan tasarım ilkeleri çerçevesinde Mahamoud Harbi Meydanının güçlü ve zayıf yönleri belirlenmiş, ayrıca kullanıcılarla yapılan yüz yüze anketlerle meydanın mekânsal ve sosyal açıdan nasıl değerlendirildiği anlaşılmaya çalışılmıştır.

Literatür araştırmasından elde edilen örnekler ve bulgulardan yola çıkılarak belirlenen altı tasarım ilkesi çerçevesinde Mahamoud Harbi Meydanı analiz edilmiş, gözleme dayalı bu analizler kullanıcılarla yapılan anketlerle birlikte değerlendirilerek yorumlanmıştır.

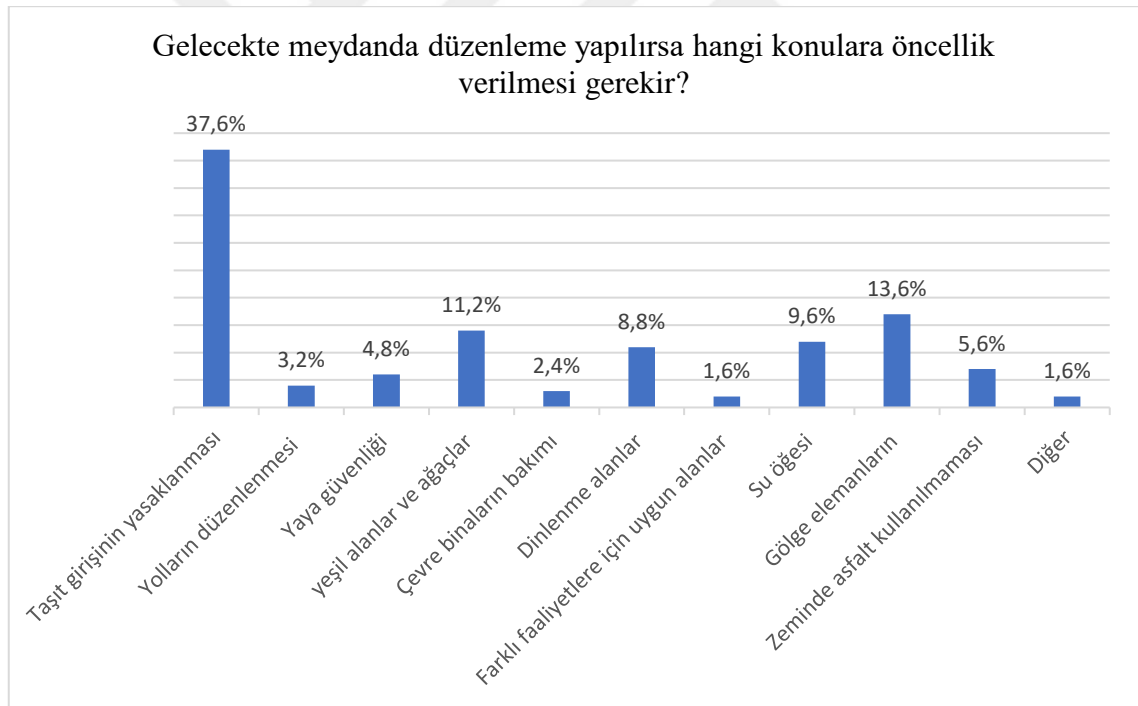
Tablo 4: Mahamoud Harbi Meydanı Değerlendirme Matrisi

		Güçlü yön	Zayıf yön
İmaj ve kimlik	Görsel hafıza	✓	
	Çevresel algı		✓
	Meydanın geçirdiği tarihsel izler	✓	
Erişilebilirlik	Yaya erişilebilirliği		✓
	Taşıt erişilebilirliği	✓	
	Engelli bireylerin erişilebilirliği		✓
Konfor	Isı konforu		✓
	Gürültü kirliliği		✓
	Temizlik düzeyi		✓
Güvenlik	Yaya güvenliği		✓
	Suçta karşı güvenlik düzeyi	✓	
	Gece kullanımı	✓	
Çekicilik ve Çeşitlilik	Meydanın estetik düzeyi		✓
	Çeşitli alışveriş mağazaları		✓
	Çeşitli restoranlar		✓
	Çeşitli kültürel aktiviteler	✓	
Zaman	Meydanda geçirilen vakit		✓
	Meydan yapılarındaki tarihi izler		✓

Cibuti kentinin tarihi açıdan en önemli noktalarından biri olan Mahamoud Harbi Meydanı bugün için yerel halkın çoğunun eski adıyla (Rimbaud) bildiği, ticaret ve ulaşım

odağı olarak ön plana çıkan, taşıtlar açısından erişimi güçlü, ancak yayalar için erişilebilirliği zayıf bir alandır. Ayrıca, sıcak iklim koşulları düşünüldüğünde konfor düzeyi oldukça düşük, gürültü kirliliği ve temizlik sorunlarının yaşandığı, yeterli oturma elemanlarının bulunmadığı bir yerdir. Ancak meydan olumsuz ve yetersiz özelliklerine karşın çeşitli kültürel aktivitelerin gerçekleştiği, geceleri kullanılabilen ve insanların kendilerini güvende hissettiği bir kamu alanıdır.

Başlangıçta bir plana bağlı olarak ortaya çıkmasına karşın zaman içinde yapılan düzensiz ve bir tasarım kurgusuna bağlı olmayan müdahalelerle meydan niteliği zayıflayan ve tarihsel kimliğine uygun düzenlemeler yapılması gereken Mahamoud Harbi Meydanı ile ilgili kullanıcılara sorulan “gelecekte meydanda düzenleme yapılırsa hangi konulara öncelik verilmesi gerekir?” sorusu ile önemli sonuçlara ulaşılmıştır. Meydana taşıt girişinin yasaklanması, yeşil alanların, dinlenme alanlarının ve gölge elemanlarının artırılması öne çıkan konulardır.



Grafik 14: Gelecekte Meydanda Düzenleme Yapılırsa Öncelik Verilmesi Gereken Konular

Burada önemli olan konu kamusal alan niteliği taşıyan bir yerde değişimin ve dönüşümün doğru yönetilmesi için bütüncül bir tasarıma ihtiyaç duyulması, yapılacak müdahale ve düzenlemelerin bu bütüncül tasarıma bağlı olarak yönetilmesidir. Aksi

takdirde Mahamoud Harbi Meydanında olduğu gibi planlı gelişmiş bir alanın niteliğini kaybetme riski ortaya çıkmaktadır.

Sonuç olarak Cibuti kenti için çok değerli bir alan olmasına rağmen önceden herhangi bir bilimsel çalışmaya konu olmayan Mahamoud Harbi Meydanı ile ilgili yapılan bu tezin farkındalık yaratması ve gelecekte yapılacak düzenlemelerin ihtiyaçlar doğrultusunda tasarlanması için yol gösterici olması amaçlanmıştır. Burada en önemli konu özellikle kent yönetiminin meydana yönelik yapacağı düzenlemelerde alanın tarihsel niteliğini dikkate alması, bilimsel ölçütlere göre hareket etmesi ve alanın taşıt öncelikli değil, insan merkezli tasarlanmasıdır.



6. KAYNAKLAR

- Abrams, D., Hogg, M., 1988, *Social identifications: A social psychology of intergroup relations and group processes*, Routledge.
- Al-Shams, A. R., Ngah, K., Zakaria, Z., Noordin, N., & Sawal, M. Z. H. M. (2013). *Waterfront Development within the Urban Design and Public Space Framework in Malaysia*, *Asian Social Science*, 9(10).
- Altınçekiç, S., Kart, N., 2000, *Kentsel tasarım sürecinde meydanlar*. İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi 50 (2), 111- 120.
- Alexander, C., Ishikawa, S., Silverstein, M., 1977, *A Pattern Language: Towns, Buildings, Constructions*, New York Oxford University Press.
- Asadi-Shekari, Z., Moeinaddini, M., Zaly Shah, M., 2013, *Disabled pedestrian level of service method for evaluating and promoting inclusive walking facilities on urban streets*, *Journal of Transportation Engineering* 139 (2), 181-192.
- Aydınlı, S., 1993, *Mimarlıkta Estetik Değerler*, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi.
- Bauman, Z., 2013, *Modernite, Kapitalizm, Sosyalizm Küresel Çağda Sosyal Eşitsizlik*, F. Dorul Ergun çevrimi, İstanbul, 1. Baskı Say Yayınları.
- Benevolo, L., 1975, *Histoire de la ville (Storia delle citta)*, Parentheses
- Betin C., 2001, *La construction de l'espace public: le cas de Lyon*, *Géocarrefour, revue de géographie de Lyon*, vol. 76 (1).
- Bertrand, M., Listowski, H., 1984, *Les Places Dans La Ville*, Dunod, Paris.
- Billet, B., 2000, *Histoire de Djibouti: Des Commerçants-des Caravaniers-des Eleveurs Depuis Touours*, Republique de Djibouti.
- Boussenot, G., 1931, *Notice illustrée sur la Côte française des Somalis*, Exposition coloniale internationale, Gallica Bibliothèque Nationale de France, Département Philosophie, Histoire, Sciences de l'homme, Paris.
- Calhoun, C., 1992, *Habermas and The Public Sphere*, MIT Press, Cambridge Massachusetts.
- Carmona, M., Health, T., Oc, T., Tiesdell, S., 2003, *Public spaces, Urban spaces: the dimension of urban design*, Architectural Press An imprint of Elsevier.
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L.G., Stone, A.M., 1992, *Public Space*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Çakmaklı, D., 1992, *Bina kentsel çevre ilişkisi*, İstanbul Yıldız Üniversitesi Mimarlık Fakültesi.

- Deblepiane, D., 1922, Exposition nationale coloniale de Marseille Notice illustrée sur la Côte française des Somalis Djibouti, Gallica Bibliothèque nationale de France, département Philosophie, histoire, sciences de l'homme, 8-LK11-1123.
- Delfante, C., 1997, Grand histoire de la ville de la Mesopotamie aux Etat-Unis, Armand Colin.
- Evans, G., 2009. "Creative cities, creative spaces and urban policy," Sage Publications, Ltd., Vol. 46 (5/6), 1003-1040.
- Fleury, A., 2007, Les espaces publics dans les politiques métropolitaines, Université de Paris 1.
- Gauthiez, B., 2003, Espace urbain, vocabulaire et morphologie, Patrimoine Paris.
- Gehl, J., 2001, Life between buildings, Copenhagen, Danish Architectural Press.
- Gehl, J., 2019, İnsan için kentler, Koç Üniversitesi Yayınları 1. Baskı.
- Giritlioğlu, C., 1991, Şehirselle Mekân Öğeleri ve Tasarımı, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.
- Grenon, E., 2007, Un nouvel espace public fonctionnel au coeur des villes: les berges de Seine dans le 92, Institut d'études européennes de Paris VIII.
- Habermas, J., 1962, Kamusal Alanın Yapısal Dönüşümü, Ed. Özbek, M., Hil Yayın, İstanbul.
- Hacıhasanoğlu, O., 1995, Mimari ve kentsel kimlik Venedik örneği, Yapı Dergisi. 158, 46-50.
- Harun, N. Z., Said, I., 2009, The changing roles of public spaces in Malaysia, Habitat Magazine.
- Hayden, D., 1997, The Power of Place: Urban Landscapes as Public History, AAUC/UAAC (Association des universités d'art du Canada / Universities Art Association of Canada), Vol. 23 (1/2), 101-104.
- Janin, R., 1964, Constantinople byzantine, Institut Français D'études Byzantines, Paris.
- Jensen, S. U., 2007, Pedestrian and bicyclist level of service on roadway segments, Journal of the Transportation Research Board, Vol. 2031, 43-51.
- Korkmaz E. ve Türkoglu, H. D., 2003, Kentsel Açık Alanlar: Beşiktaş İskele Meydanı ve Çevresi, Yapı Mimarlık Kültür Sanat Dergisi, 264, 65-66, İstanbul.
- Kostoff, S., 1999, The city assembled, London, Thames and Hudson.
- Krier, R., 1979, Urban Space, Great Britain, London Academy.

- Krupat, E., 1985, *People in the city: The urban environment and its effects*, Cambridge University Press.
- Lang, J., 2006, *Urban design: A typology of procedures and products*, Architectural Press An imprint of Elsevier.
- Lavedan, P., 1959, *Géographie des villes*, Paris Gallimard, Vol 341, 62.
- Lefebvre, J., Prevot, C. C., Arnaudies, M. G., Bonnemains, J., Dubruelle, P., Ducros, J., Fasquel, C., 1974, *Cols bleus: hebdomadaire de la Marine française, le territoire français de Afar et de Issas*, Gallica Bibliothèque Nationale de France Poste 401, Paris.
- Lévy, J. P., 1987, *Centres villes en mutation*, *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 58 (4), 423-424.
- Low, S., 2000, *On the Plaza: The Politics of Public Space and Culture*. Austin, University of Texas Press.
- Lynch, K., 1960, *The image of the city*, Massachusetts Institute of Technology.
- Lynch, K., 1981, *The theory of good city form*, The M.I.T. Press Massachusetts Institute of Technology.
- Maghelal, P. K., Capp, C. J., 2011, *Walkability: A Review of Existing Pedestrian Indices*, *URISA Journal* 23 (2), 5-19.
- Marcus, C. C., Francis, C., 1997, *People places*, John Wiley and Sons.
- Memlük, M. Z., 2013, *Designing urban squares*, *Advances in Landscape Architecture*, London InTech.
- Merlin, P., Choay, F., 2005. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF.
- Merlin. P., Choay, F., 2009, *Dictionnaire de L'urbanisme et de L'aménagement*, Paris.
- Mermier, F., 2005, *Le livre et la ville. Beyrouth et l'édition arabe*. Arles, Actes Sud/Sindbad 25, 95-97.
- Moughtin, C., 2003, *Urban Design Street and Square*, Elsevier Science.
- Oktay, D., 2001, *Kentsel Tasarımın Kuramsal Çerçevesine Güncel Bir Bakış: Kentlerimiz, Yaşam Kalitesi ve Sürdürülebilirlik*, *Mimarlık Dergisi*, 302, 45-49.
- Özbek, M., 2004, *Kamusal Alan*, Hil Yayın, İstanbul.
- Paquot, T., 2009, *L'espace public*, La Découverte, Repères.
- Pascal, M. C., Roux, B., 2003, *Ville de Dijon, 06-leclectisme*

- Peter, G. M., 1963, Public squares an analysis of an urban space form and it's functional determinants, University of British Columbia.
- Preteille, M., 1935, Ville de Djibouti, Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 19 PF 1 Quater DIV 31
- Římanová, M., 2010, Towards socially attractive city squares, Wageningen University and Research Centre.
- Sautereau, MM. G., ve Masselon, E., 1905, Frontières et limites à Djibouti, Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE C-3492, P. Renaux.
- Seneviratne, P. N., Morrall, J. F., 1985, Level of service on pedestrian facilities, *Eno Transportation Quarterly*, Vol. 39 (1), 109-123.
- Sitte, C., 1918, *L'Art de bâtir la ville*, Ed. Atar (Genève).
- Sitte, C., 1992, *The Art of Building Cities: City Building According to its Artistic Fundamentals*, University of Minnesota, Hyperion Press.
- Sitte, C., 1996 *L'art de bâtir les villes l'urbanisme selon ses fondements artistiques, 1980'de Daniel Wiczorec tarafından Fransızca çeviri, l'équerre.*
- Speck, J., 2013, *Walkable city: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*, North Point Press.
- Simon I. V., 2008, *Tracer des frontières à Djibouti- Des territoires et des hommes aux XIXe et XXe siècles*, Aix-Marseille I Üniversitesi.
- Thompson, A., Wycherley, R., 1972, *The Agora of Athens*, American School of Classical Studies at Athens.
- Tomas, F., Ghorra-Gobin, C., 2001, *Réinventer le sens de la ville: les espaces publics à l'heure globale*, l'Harmattan.
- Trouillet, J. P., 1910, *La Dépêche illustrée, Cote Française de Somalis et dependance*, Gallica Bibliothèque Nationale de France: Collection numérique : Protectorats et mandat français, A10,N22. Paris.
- Uçkaç, L., 2006. *Kentsel Tasarımın Kent Kimliği Üzerine Etkileri:Keçiören Örneği*, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Webb, M., 1990, *The City Square: A Historical Evolution*. London, Thames and Hudson.
- Wolek, M., 2016, *The Significance of Pedestrian Mobility as Shown by the Example of the City of Gdynia*, Springer International Publishing.
- Zimmermann, M., Toussaint, J. Y., 2001, *Espaces publics, espaces de ville, espaces de vie*, Presses Polytechniques ve Romandes Université.

Zucker, P., 1959, Town and Square: From the Agora to the Village Green, New York, Columbia University.

INTERNET KAYNAKLARI

URL1: <https://de.europeanwriterstour.com/images-2023/roman-forum-plan> (erişim tarihi: 22.12.2022)

URL2: https://rome.unicaen.fr/pdr_maquette.php?fichier=visite_forum_trajan (erişim tarihi: 22.12.2022)

URL3: https://fr.wikipedia.org/wiki/Place_des_Vosges_%28Paris%29#/media/Fichier:Place_des_Vosges_vue_a%C3%A9rienne.png (erişim tarihi: 25.12.2022)

URL4: <https://www.thetrainline.com/fr/via/europe/france/paris/visiter-notre-dame-de-paris> (erişim tarihi: 25.12.2022)

URL5: <https://www.nancy-tourisme.fr/decouvrir-nancy/la-place-stanislas-et-son-ensemble-unesco/> (erişim tarihi: 25.12.2022)

URL6: https://fr.wikipedia.org/wiki/Place_de_l'Op%C3%A9ra#/media/Fichier:Place_de_l'Op%C3%A9ra_-_OpenStreetMap_2020.svg

https://fr.wikipedia.org/wiki/Place_de_l'Op%C3%A9ra#/media/Fichier:Place_de_l'Op%C3%A9ra.jpg (erişim tarihi: 25.12.2022)

URL7: <https://fr.mapsofworld.com/djibouti/> (erişim tarihi: 20.03.2023)

URL8: <https://www.train-franco-ethiopien.com/histoire.php> (erişim tarihi: 18.04.2023)

URL9: https://www.ebay.fr/itm/223503956733?_trkparms=amclsrc%3DITM%26aid%3D1110006%26algo%3DHOMESPLICE.SIM%26ao%3D1%26asc%3D247875%26meid%3D34bbb8dfec914a7b94894460142688ab%26pid%3D101195%26rk%3D1%26rkt%3D12%26sd%3D223503956713%26itm%3D223503956733%26pmt%3D1 (erişim tarihi: 01.01.2023)

URL10: https://www.bibert.fr/Joseph_Bibert_fichiers/Djibouti.htm (erişim tarihi: 25.04.2023)

URL11: <https://i.ebayimg.com/images/g/bRQAAOSwIwlgESY6/s-l1600.jpg> (erişim tarihi: 14.04.2023)

URL12: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=235967299276479&set=a.114196028120274> (erişim tarihi: 10.04.2023)

URL13: <https://picclick.fr/COTE-FRANCAISE-DES-SOMALIS-Old-Postcard-133660286254.html#&gid=1&pid=1> (erişim tarihi 03.01.2023)

- URL14:<https://www.hippocard.com/listing/cpa-ak-marche-au-bois-djibouti-1084698/30439299> (erişim tarihi 03.02.2023)
- URL15:<https://www.alamyimages.fr/photo-image-geographie-voyage-djibouti-djibouti-places-place-du-marche-annees-1960-droits-additionnels-clearances-non-disponible-58512186.html> (erişim tarihi: 15.05.2023)
- URL16:<http://smspostcard.blogspot.com/2011/10/djibouti-hamoudi-mosque-djibouti-city.html?m=1> (erişim tarihi: 15.05.2023)
- URL17:<https://www.facebook.com/photo/?fbid=1658492867702787&set=pcb.1658493974369343> (erişim 26.03.2023)
- URL18:https://www.facebook.com/DjibLive/photos/a.1627675300829527/2167610336836018/?locale=zh_CN (erişim tarihi:17.05.2023)
- URL19:<https://www.flickr.com/photos/miguou23000/4775022962> (erişim tarihi: 10.04.2023)
- URL20:https://www.facebook.com/Djiboutiful/photos/a.961186913982619/2192805100820788/?locale=zh_CN (erişim tarihi:17.05.2023)
- URL21: <http://republiquesdjibouti.chez.com/djibouti47.html> (erişim tarihi: 18.05.2023)
- URL22:<https://www.facebook.com/photo/?fbid=1855481198048935&set=pcb.1855481471382241> (erişim tarihi: 18.05.2023)
- URL23:<https://www.facebook.com/photo?fbid=1776657525931303&set=pcb.1776658515931204> (erişim tarihi: 18.05.2023)
- URL24:<https://www.facebook.com/photo/?fbid=1171656896199661&set=pcb.1171656962866321> (erişim tarihi: 18.05.2023)
- URL25:<https://www.facebook.com/photo/?fbid=331479725658439&set=pcb.331479968991748> (erişim tarihi: 18.05.2023)
- URL26: <https://www.youtube.com/watch?v=wQh9kLTTeaQ> (erişim tarihi: 30.05.2023)

Web

Benoit Billet, 2000, Cibuti Tarihi,
http://republiquesdjibouti.chez.com/histoire1_dji.html

Gaston Brouillet, 1921,
<https://www.ebay.fr/itm/331871531578>

16	Comment évaluez - vous la façade des bâtiments autour de la place? a) Mauvais () b) Moyen () c) Bien ()
17	Comment évaluer le matériau de revêtement du sol en termes de marchabilité a) Mauvais () b) Moyen () c) bien ()
18	Comment trouvez-vous l'éclairage? a) Suffisant () b) insuffisant ()
19	Comment trouvez-vous les bancs publics? a) Suffisants () b) insuffisants ()
20	Comment trouvez-vous les espaces verts et les arbres? a) Suffisants () b) insuffisants ()
21	Comment trouvez-vous les éléments d'ombrage urbain? a) Suffisants () b) insuffisants ()
22	Comment trouvez-vous la largeur et la hauteur du Trottoir? a) Approprié () b) inapproprié ()
23	etes-vous en sécurité sur la place? a) sécurité () b) insécurité ()
24	Comment évaluez-vous l'accessibilité de la place ? a) Mauvais () b) Moyen () c) Bien ()
25	Comment évaluez-vous la sécurité des piétons ? a) sécurité () b) insécurité ()
26	Quels sont les problèmes qui limitent l'accès et la continuité des piétons ? a) Embouteillage () b) Manque de panneaux de signalisation () c) Véhicules de transport stationnés () d) Manque de trottoir () e) déformation du sol () f) insuffisance d'éclairage () g) Colporteur () h) Manque d'espace vert () i) Manque de mobilier urbain () j) Autres()
27	Comment évalueriez-vous les activités sociales sur la place ? a) Bien () b) Moyen () c) faible ()
28	Qu'est-ce qui vous dérange le plus dans l'utilisation de la place? a) La densité de véhicules () b) les foules de piétons () c) Manque d'espace vert () d) pollution environnementale () e) Manque de sécurité () f) température du soleil () h) Manque de mobilier urbain () i) Manque d'élément d'ombre urbain () j) Autres()
29	Selon vous, quel est l'aspect le plus positif de la place ? a) Son lieu () b) Le potentiel commercial qu'il offre () c) Son histoire () d) les différentes fonctions () e) Etre un espace vivant () f) Autres ()
Prendre des idées sur le futur aménagement	
30	En quoi aimeriez-vous voir dans le futur aménagement de cette place ? a) Interdiction d'entrée de véhicule () b) Aménagement des routes () c) sécurité des piétons () d) espaces verts et arbres () e) Entretien des bâtiments () f) Espace dédiée au repos () g) Zones adaptées aux différentes activités () h) élément eau () i) éléments d'ombres urbains () j) Ne pas utiliser d'asphalte au sol () k) Autres ()

16	Meydan çevre binaların cephesini nasıl değerlendirirsiniz? a) Kötü () b) Orta () c) iyi ()
17	Meydan zemini malzemesini yürünebilirliği açısından nasıl değerlendirirsiniz? a) Kötü () b) Orta () c) iyi ()
18	Aydınlatmayı nasıl buluyorsunuz? a) Yeterli () b) yeterli değil ()
19	Oturma birimleri nasıl buluyorsunuz? a) Yeterli () b) yeterli değil ()
20	Yeşil alanlar ve ağaçları nasıl buluyorsunuz? a) Yeterli () b) Yeterli değil ()
21	Gölge elemanları nasıl buluyorsunuz? a) yeterli () b) yeterli değil ()
22	Kaldırım genişliği ve yüksekliği nasıl buluyorsunuz? a) Uygun () b) Uygun değil ()
23	Meydanda kendinizi güvende hissediyor musunuz? a) Evet güvenli () b) hayır güvenli değil ()
24	Meydana kolayca erişilebiliyor musunuz? a) Kötü () b) Orta () c) İyi ()
25	Yaya güvenliği nasıl değerlendirirsiniz? a) Güvenli () b) Güvenli değil ()
26	Yaya ulaşımı ve sürekliliği kısıtlayan etkenler nelerdir? a) Trafik yoğunluğu () b) Trafik işaret eksikliği () c) Park edilmiş ulaşım araçlar () d) Kaldırım eksikliği () e) Zemin bozukluğu () f) Yetersiz aydınlatma () g) Seyyar satıcı () h) Yeşil alan eksikliği () i) Kentsel mobilya eksikliği () j) Diğer ()
27	Meydandaki sosyal faaliyetler nasıl değerlendirirsiniz? a) yeterli () b) Orta () c) yetersiz ()
28	Meydan kullanımında en çok seni rahatsız eden şey nedir? a) Taşıt yoğunluğu () b) Yaya kalabalığı () c) Yeşillik eksikliği () d) Çevre kirliliği () e) Güvenlik eksikliği () f) Güneş sıcaklığı () h) Kentsel mobilya eksikliği () i)Gölge eleman eksikliği () j) Diğer ()
29	Sizce meydanın en olumlu yön nedir? a) Konumu () b) Sunduğu ticaret potansiyeli () c) Tarihi () d) Farklı işlevlere barındırması () e) Her zaman canlı olması () f) Diğer ()
Gelecekte düzenlemeler için fikir alma	
30	Gelecekte meydanda düzenleme yapılırsa hangi konulara öncelik verilmesi gerekir ? a) Taşıt girişinin yasaklanması () b) Yolların düzenlenmesi () c) Yaya güvenliği () d) yeşil alanlar ve ağaçlar () e) Çevre binaların bakımı () f) Dinlenme alanlar () g) Farklı faaliyetlere yapılacak uygun alanlar () h) Su ögesi () i) Gölge elemanların () j) Zeminde asfalt kullanılmaması () k) Diğer ()