

## ***Etkinlikler - Voyvoda Caddesi Toplantıları 2008-2009***

### **Haliç'te Dönüşüm ve Tarihsel Süreklilik**

**Dilek Erden Erbey**

Kent merkezlerine yeniden dönüş, kent merkezinin yeniden ele alınmasına yönelik yaklaşımları ortaya çıkarmaktadır; bu yaklaşımların arkasında da yerel gereksinimler, yerel kimliğin öne çıkarılması ve korunması vardır. Küreselleşme bağlamında uluslararası ölçekte bir kimlik arayışı, bir yer edinme çabası ve fiziksel yapının yanı sıra sosyal ve ekonomik yapıda köklü değişikliklerin yaratılması da aslında bu meselenin önemli unsurlarındandır.

Yerleşmeler tarihi, ilk yerleşimlerin su kenarlarında oluştuğunu gösterir; balıkçılık, savunma, gemicilik, ticaret ve suya bağımlı olan her türlü üretim için insanlık hep su kenarlarına yerleşmeyi tercih etmiştir. Bugün kentlerdeki en büyük hareketlerin ve en büyük müdahalelerin yine su kenarlarında olduğunu görmekteyiz.

Antik kentlerden çağdaş kentlere dek su kenarında gelişmeler yaşandı, kentler suyun biçimine göre formunu oluşturdu. Kentler suyla olan ilişkisini zamanla bu biçimle beraber değiştirdi; tarım, balıkçılık ve savunma gibi amaçlarla su kenarını tercih ederken, değişen dünya düzenine bağlı olarak zamanla sanayilerini de suyun kenarına kurdular. Sonraki dönemlerde ise kentsel yaşamın değişen dinamikleri ve küresel etkilerle bu sanayi alanları rekreasyon ve turizm amacıyla da kullanılmaya başladı.

19. yüzyıl öncesinde sadece ticaretin değil, sosyal yaşamın da mekânı haline gelen limanlar, farklı kültürlerden insanların birbiriyle karşılaştığı, sosyokültürel alışverişler yaşadığı mekânlar olarak bugünkü kentlerin merkez fonksiyonlarını üstlendi. Ticaret faaliyetleriyle uzmanlaşıp o dönemin kentleri için aynı zamanda kamusal alanlar olarak ortaya çıktılar. 19. Yüzyılın hızla sanayileşen kentlerinde ise liman alanları ve kıyıları giderek sanayinin ve sanayiye bağlı küçük ve orta ölçekli imalathanelerin, tersanelerin, depoların ve ambarların yer aldığı alanlara dönüştü. Bu dönemde liman alanları bir önceki dönemden farklı olarak artık kamunun kullanımına açık alanlar değildi; yarattıkları yeni mekânsal oluşumlar ve kirlilikle kentliler için artık çekici olmaktan çıkmış, kent ya da ülke ekonomisinin hizmetinde olan uzmanlaşmış alanlara dönüşmüştü. Böylece kentlilerle liman alanları arasındaki ilişki de zayıfladı ve giderek koptu.

20. yüzyıla geldiğimizde ise kentlerde artık desantralizasyon süreci, yani kent içindeki sanayi alanları ve bazen liman faaliyetlerinin de kent dışına taşınması süreci başladı. Bunun sonucunda tersane, depolama gibi amaçlarla kullanılan alanlar boş ve terk edilmiş alanlara dönüştü ve kent merkezinde artık kullanılmayan, terk edilmiş bir alan stoku ortaya çıktı. Kentlerin yeni ekonomik düzen içerisinde yer almak istemesiyle başlayan bu sanayisizleşme süreci, gelişen yeni ekolojik kent yaklaşımları, değişen ekonomik düzen ve toplumsal yapının sonucunda başladı. Bu süreci etkileyen bir başka etken de değişen toplumun kent merkezindeki alanları kullanma eğilimidir; çünkü önceden sanayi ve diğer liman faaliyetleri tarafından işgal edilen bu alanlar artık yeniden kamusal kullanıma açılmaya başlamış ya da kamuya açılması talepleriyle karşılaşılmıştı. 20. yüzyılın kentlerinde işlevini yitirmiş olan bu eski sanayi alanları için yeni bir dönem söz konusuydu. Bu dönüşüm ve projeler döneminde özel sermayenin kendine kent içinde yeni mekânlar araması, kent yönetimlerinin dünya kentleri arasına girme yarışı içerisinde yeni imajlar yaratacak alanlara ihtiyaç duyması sonucunda özel sektörle kamu sektörü artık ortaklıklar kurma yollarını aramaya başladılar. Bu ortak güç “eski sanayi ve liman” alanlarına müdahaleyi başlatarak terk edilen bu alanları “dönüşüm” projelerinin hedefi haline getirdi.

Dönüşüm projelerinin bu alanları seçme nedenlerinden biri, mevcut altyapı olanaklarıydı. Yeni geliştirilecek projelerde bu olanaklar kullanacağından maliyetler düşüyor ve uygulanabilirlik kolaylaşıyordu. Bu nedenle altyapının varlığı hem girişimci özel sektör, hem kamu yatırımcıları, hem de kent yönetimleri için önemli bir potansiyel olarak ortaya çıktı. Bir diğer neden mülkiyetti.

Projeler için en önemli sorunlardan biri, kent merkezlerindeki karışık mülkiyet yapılarıydı; fakat terk edilmiş, işlevini yitirmiş bu liman ve sanayi alanları büyük mülkiyetler olduğu için genelde yatırımcıları sorundan kurtarıyor, karşılarında muhatap olacakları bir kurum ya da kişi bulan yatırımcılar için bu alanlar cazip hale geliyordu. Büyük projeler büyük alanlara ihtiyaç duyuyordu; kent merkezlerinde, özellikle de tarihi kentlerde büyük alan bulmak çok da kolay değildi. Dolayısıyla söz konusu alanlar, projelerin ihtiyacına cevap verdikleri için cazip hale geldi.

Son olarak da erişilebilirlik konusundan söz etmek gerekiyor. Eski sanayi ya da liman alanları genelde kent merkezinde ya da merkeze yakın yerlerde olduğundan yeni işlevler için bu alanlar tercih ediliyordu; çünkü projelerle bu alanlara getirilecek yeni işlevler her zaman kent merkeziyle organik ilişkiler içerisindeydi. Bütün bu sözü edilen potansiyeller de bugünün kentlerini, özellikle kıyı alanlarını daha gözde alanlar haline getirmekte ve bu alanlar için farklı birçok proje geliştirilmektedir.

Projeleri kategorize etmeye çalışırsak birkaç başlık ortaya çıkar: Bunlar çevresel kirlilik yaratan sorunların ortadan kaldırılmasına yönelik projeler, yarışan bir dünya kenti olmaya çalışan kentlerin yeni ekonomik faaliyetlerine hizmet edecek projeler, yerel kimliğin ve yerel kültürün geliştirilip öne çıkarılmasına yönelik projeler, son olarak genelde liman alanlarının etrafındaki tarihsel konut alanlarının rehabilitasyonuna yönelik proje başlıklarıdır. Bu süreçler hemen hemen dünyanın bütün liman kentlerinde aynı biçimde yaşanıyor olsa da her kent bu gelişmeleri elbette kendine özgü koşullar doğrultusunda yaşar. Kentlerin coğrafi, ekonomik, politik nitelikleri, hatta büyüklükleri bile bu sürecin yaşanma biçiminde etkilidir ve her kent kendi değişim sürecini yaratır, yönlendirir. Bu nedenle de liman kentleri ve limanların dönüşümü arasında böyle bir ortak dönüşüm modelinden bahsetmek çok zordur, hatta mümkün değildir. Sonuç olarak bugün üzerinde duracağımız Haliç'i de kendi gelişim ve dönüşüm süreci içerisinde değerlendirmek doğru olacaktır.

Haliç, İstanbul'un mekânsal, sosyal ve ekonomik değişimi içinde Bizans'tan bugüne dek her dönemde yönetimlerin ilgi odağı ve cazip bir alan oldu. Bunun nedenlerinden ilki ve en önemlisi coğrafi konumu ve korunaklı bir liman oluşuydu. Üst üste birçok dönemin izlerini taşıyor ve İstanbul metropolitan kentinin merkezinde yer alıyor olması da diğer nedenlerdi. Galata ve Tarihi Yarımada gibi iki önemli tarihi merkezi birbirine bağlar konumda olması Haliç'in stratejik önemini artırdı.

Haliç, İstanbul'un Marmara Denizi ağzına yakın kesiminde, yaklaşık 7,5 km kadar karanın içine giren bir deniz uzantısının adı olmasına rağmen, bu ad bir yandan onu çevreleyen yerleşim alanlarını da kapsar hale geldi. Ancak Haliç havzası dediğimiz alanın sınırlarını çok net olarak çizmemiz aslında mümkün değil; daha doğrusu bu sınırlar biraz tartışmalı. Haliç'in etrafındaki iki yakada da bu sınırın belirleyicilerinin coğrafi yapı mı, yoksa buradaki yerleşim dokusu mu ya da bu alandaki kültürel doku mu olduğu biraz da bakış açısıyla ilgili. Belki de bu sınırın belirsizliği nedeniyle Haliç bugüne kadar hep bir bütüncül plandan bağımsız olarak, kısa dönemli operasyonlarla, parça parça, noktasal bazda, proje bazında, hatta "yama" diye tabir edebileceğimiz şekilde ele alınmıştır.

Haliç bugün İstanbul'un beş ilçesine kıyı oluşturuyor: Fatih, Eyüp, Eminönü, Beyoğlu ve Kağıthane. Geçtiğimiz yıl Eminönü ve Fatih ilçeleri birleşti, Tarihi Yarımada tek bir ilçe oldu. Daha önce Eminönü'nden ilçe olarak bahsediyorduk, ama artık Fatih diyoruz tarihi yarımada.

Haliç kıyıları aynı zamanda İstanbul'un tarihinde pek çok önemli tarihi semte de kıyı oluşturmuştur. Sarayburnu, Sirkeci, Eminönü, Unkapanı, Ayakapı, Fener, Balat, Ayvansaray, Eyüp, Bahariye, Silahtarağa, Kağıthane, Sütlüce, Halıcıoğlu, Azapkapı, Perşembe Pazarı, Karaköy ve Galata'ya kadar uzanan kıyıları içerisinde birçok tarihi semt vardır.

Haliç'in tarihsel gelişimine kısaca baktığımızda kuruluşundan itibaren her dönem farklı roller üstlendiğini görürüz. Konstantin'in şehri alması, yani MS 323 ve Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti haline gelmesi sonrasında kent yeniden inşa edilmeye başladı. Özellikle Bizans döneminde bölgeye paralel uzanan tepeler üzerinde inşa edilen forumlar ve etraftaki anıtsal yapılar Haliç'in bugünkü silüetinin oluşumunda çok önemli etmenlerdir. Haliç, Roma döneminde kentin limanı ve en önemli kıyıları haline geldi. Osmanlı döneminde kentin alınışından sonra Ayasofya'nın camiye dönüştürülmesine ek olarak Sultanahmet, Beyazıt, Süleymaniye, Fatih ve Eyüp Sultan gibi yapıların inşa edilmesiyle Haliç'in de değişmez elemanları ortaya çıktı; bu dönemde Bizans döneminin limanları Sirkeci'den Unkapanı'na kadar genişletildi. Unkapanı, Yağkapanı, Odun Pazarı, Yemişkapanı, Balat ve Fener iskeleleri ticaret konusunda uzmanlaştı. Ticaret amaçlı gelişen iskelelerin yanı sıra bugünkü Haliç'in kimliğinde önemli bir yer tutan tersaneler de bu dönemde kuruldu. Fatih döneminde tersanenin kurulması ve yan sanayisiyle birlikte bazı atölyelerin de yerleşmesi Haliç kıyılarının liman ve sanayi işlevleriyle gelişmesi için bir başlangıç teşkil etti.

Haliç, ticaret ve gemi yapımı işlevleriyle gelişirken, buna paralel olarak konut alanları da özellikle Eyüp, Kasımpaşa, Hasköy ve Sötlüce civarında gelişmeye başladı. 1829'da ilk buharlı geminin alınması, 1840'larda iŞket-i Hayriye'nin kıyıları arasında seferlere başlaması, 1838'de ilk köprü'nün yapılmasıyla da gelişmeler iyice hızlandı. 19. yüzyılda ise artık Haliç ticaret alanları iskeleleri ve konut alanlarıyla sadece bir doğal liman olmaktan çıkıp kentin en canlı yaşam alanlarından biri haline geldi. Osmanlı döneminde liman, ticaret ve gemi tezgâhları bölgesi ve aynı zamanda ticaret ve savaş gemilerinin demirleme yeri olmasının yanı sıra Haliç'in önemli bir işlevi daha vardı: Kuzeyinde yer alan yeşil alanlar şehir halkının açık havaya, kıra çıkmak için kullandığı yerlerdi. 20. yüzyıl başlarına gelinceye kadar ünlü bir mesire yeri olan Kağıthane deresinin uzantısında ve Alibey deresinin Haliç'e kavuştuğu yerin kıyılarında tıpkı Boğaz'da olduğu gibi yazlık evlerin, yalıların, köşkların inşa edilmesiyle burası neredeyse bir sayfiye semtine dönüştü.

Cumhuriyet'in ilanıyla İstanbul artık planlı döneme girdi ve 1933 yılında yapılan ilk plan Haliç kıyıları boyunca bir yol önerdi; bu öneriyle Haliç'in kentin diğer alanlarıyla ilişkisinin kuvvetlendirilmesi amaçlanıyordu. 1937 yılında ise İstanbul'un biçimlenmesinde çok büyük bir önemi olan ünlü Prost planı yapıldı. Prost planının Haliç'i ilgilendiren kararlarını şöyle özetleyebiliriz: Galata Köprüsü'nün içe alınarak iki ucunun düzenlenmesi; Haliç kıyısında Galata ile Unkapanı köprüleri arasında gıda satış alanlarının geliştirilmesi; sanayinin Haliç'te toplanması (ki bu içlerinde en önemlisidir); tarihi yarımada da yüksekliğin sınırlandırılması ve İstanbul'un silüetinin bozulmaması için Marmara ve Haliç yamaçlarının konut alanı olarak belirlenmesi. Prost planının öngördüğü doğrultudaki gelişmeler Haliç'teki sanayi alanlarının konumunu pekiştirdi ve burası artık giderek hızla bir sanayi koyu haline geldi. Yoğunlaşan bu sanayi alanlarına bağlı olarak Haliç ve çevresinde kirlilik, çevresel sorunlar, kaçak yapılaşma ve giderek tarihi alanların terk edilmesi sonucu bu alanlar çöküntü alanları haline geldi. Prost planı kararlarıyla desteklenen sanayi işlevi burayı giderek bir kamusal alan olmaktan çıkardı ve Haliç bu anlamda giderek kentin merkezinde yer alan bir sanayi alanına dönüştü.

Osmanlı dönemi boyunca bir mesire yeri, bir ticaret alanı ve gemilere ev olan Haliç, Feshane, Silahtarağa termik santrali ve İplikhane ile başlayan sanayileşme sürecinde eklenen diğer sanayi yapılarıyla hızla kirlenmeye başladı. Önce su atıklarla kirlendi, daha sonra da bu kirlilik tüm çevre sağlığını tehdit eder boyutlara geldi.

Öyle ki Haliç kısa bir zamanda su derinliği yer yer yarım metrenin altına kadar düşen, sandalların zorla ilerlediği bir bataklık alanı haline geldi. 1950’li yıllardan itibaren İstanbul’a doğru hızlı göç akımında özellikle birinci göç dalgasıyla gelenler Haliç ve sur dışındaki sanayi alanlarının çevresine yerleşti. Böylelikle burada ilk gecekondular alanları oluşmaya başladı; bu alanlar daha çok Alibeyköy ve Kağıthane’de oluşturulan mahallelerdi.

1957’de Başbakan Menderes’in Prost’un planlarından hareketle ve bundan güç alarak yaptığı yol açma girişimleri bağlamında Kasımpaşa ve Kağıthane arasındaki sanayi korundu ve daha çok Haliç’in kuzeyine, yani yeşil alanlara doğru kaydırıldı. Menderes dönemi imar uygulamaları nedeniyle yoğun eleştiriler alan kent yönetimleri bunun sonrasında 1958 yılında Piccinato’ya bir plan daha yaptırdı. Piccinato, Alibeyköy ve Kağıthane vadilerinin İstanbul’un turizm kaynakları olduğu için bu alandaki sanayinin artık daha fazla ilerlememesi ve dondurulması gerektiği kararına vardı.

1980’li yıllarda İstanbul artık ekonomik, siyasal ve toplumsal birçok dönüşümün yaşandığı bir kent haline geldi ve 1985 yılında Haliç Nazım Planı oluşturuldu. Plan Haliç kıyılarındaki sanayi alanlarının kaldırılarak kamuya açılması ve yeşil alanlara dönüştürülmesini öngörüyordu. Bu dönemde artık hepimizin “Dalan Operasyonları” diye adlandırdığı yıkımlar başladı. Haliç’i temizlemek adına kıyının 50-100 metre içerisinde yer alan 4000’den fazla yapı istimlak edildi; 696 fabrika ve küçük esnafa ait 2020 işyeri yıkıldı; işyerleri şehir dışındaki yeni merkezlere nakledildi. Kıyıların park ve bahçelere çevrilmesiyle Haliç boyunca yaklaşık 1 milyon kilometrekarelik bir alan açılmış oldu. İlk defa inşa edilen kanal sistemleri ve kolektörlerle de Haliç’in suları temizlenmeye başlandı.

Bedrettin Dalan’ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olmasıyla başlayan ya da hareket kazanan temizleme operasyonları “Haliç gözlerim kadar mavi olacak” sloganıyla lanse edildi ve bu slogan o dönemde çok ikna edici gibi gelmeseydi de sonraki dönemin büyükşehir belediye başkanlarından biri Haliç’te bizzat yüzerek suyun mavi ve temiz olduğunu kanıtlamaya çalıştı. Dalan döneminin uygulamaları tabii ki pek çok kesim tarafından eleştirildi ve tartışmalar yarattı. Bu tartışmalar aslında iki noktada odaklanıyordu: Bunlardan biri Dalan operasyonlarının aslında merkezi kararlarla oluşturulduğu ve yerel yönetimin demokratik süreçlerine hiçbir şekilde uymadığıydı. Bir diğeri de yıkımlar sırasında buradaki sanayi yapılarıyla beraber Haliç’in uzun yıllar içerisinde oluşturduğu, kimliğiyle özdeşleşen tarihsel ve kültürel mirasa ait yapıların da bu yıkımlar sonucunda yok olup gitmesiydi.

Dalan operasyonları aslında bugünkü Haliç'in kimliğinin oluşmasında çok önemli bir yer tutar; çünkü kıyı alanları ve bunların işlevsel olarak kullanım değişikliği Haliç'in artık bir sanayi alanından, bir rekreasyon ve konut alanına evrimini sağladı ve Haliç kamu kullanımına açıldı. Ancak yıkımlar sonucu oluşan bu pasif yeşil alanlar uzun yıllar kimsenin kullanmadığı boş alanlar olarak kaldı. Haliç bu dönemle beraber kıyı boyunca uzanan geometrik yeşil boş alanlara sahip bir yer haline dönüştü.

1990'lara geldiğimizde Haliç kıyıları bahar ve yaz aylarında piknik ve spor amaçlı kullanılan, kış aylarında ise boş kalan büyük yeşil alanlara dönüşmüş, birçok projenin mekânı ve hedefi haline gelmişti; çünkü bu işlevsizlik sonucu alanda yer alan ve daha önce sanayi yapısı olan, işlevini kaybetmiş, eski boş sanayi yapıları artık dikkat çekmeye başladı. 1999-2004 döneminin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ali Müfit Görtuna ile Haliç'e bir "kültür koyu" olma vizyonu yüklendi ve bu amaçla eski sanayi yapılarının kongre ve kültür merkezi amaçlı dönüşüm süreci başlatıldı. 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı bu bağlamda yine getirdiği kararlarla Haliç'in bir kültür koyu ve kültür endüstrilerine hizmet eden bir alan olması konusundaki kararı destekler kararlar üretti. Bugün Haliç'te yaklaşık on kadar büyük ölçekli proje uygulandı ya da uygulaması halen devam etmekte. Bunlar birbirinden çok farklı amaçlarla uygulanan projelerdir; mekânlar da birbirinden farklıdır. Bazıları tarihi konut alanları ve tarihi alanların restorasyonu, bazıları eski sanayi yapılarının kongre ve kültür merkezine dönüşümüyle, bazıları da açık alanların müze ve sergi alanına dönüşümüyle ve rekreasyonla ilgilidir.

Büyükşehir Belediyesi listelerine göre Haliç için ölçeği ya da kapsamı farklı yaklaşık 200-250 kadar proje şu anda gündemdedir. Haliç'te neler olduğunu, Haliç'in dönüşümü biraz anlamak açısından içlerinden birkaçını sizlerle paylaşacağım.

Haliç'in dönüşümü kapsamında değerlendirilebilecek binalardan biri olan Koç Sanayi Müzesi'nin ilk bölümü, iki temel bina ve ona bağlı açık alanlarla şekillenmiş yapısıyla 1996 yılında açıldı. 1700'lü yılların başında 12. yüzyıldan kalma bir Bizans temel kalıntısının üzerine kurulmuş olan Osmanlı lengerhanesinin Rahmi Koç Müzesi ve Kültür Vakfı tarafından satın alınması ve restorasyonu proje süreci başladı ve 1994 yılında müze hizmete girdi. 1861 yılında Osmanlı Deniz Hatları İşketi, yani İşket-i Hayriye tarafından kendi gemilerinin bakım ve onarımı için yapılmış olan Hasköy Tersanesi de 1996 yılında vakıf tarafından satın alınıp projeye dahil edildi.

Böylece müzenin ikinci kısmı da Temmuz 2001 yılında hizmete girdi. Koç Müzesi, Haliç'te işlevini yitirmiş sanayi yapılarının kültürel amaçlı yeniden işlevlendirilmesi süreçlerinde bir ilk, bir model ya da motor olma görevi de üstlendi; çünkü ardından diğer projeler cesaret kazandı bu alanda yer almak konusunda. Koç Müzesi üstlendiği bu rolle Haliç'in dönüşümünde önemli bir yer tuttu; ancak çevresindeki alanlar için aynı yenileyici etkiyi yaratmadı. Müze restorasyonundan bugüne kadar geçen on yıl içinde çevre konut alanları ve mekânın iyileşmesi anlamında önemli yapısal değişiklikler gözlenmedi. Miniaturk projesiyle birlikte Haliç'in turizm kapasitesi artırıldıysa da müzeyi ve Miniaturk'ü ziyaret etmeye gelenler çevredeki konut alanlarına, kıyısından geçmekten başka bir şey katmadı.

Bir diğer proje Feshane'ye ilişkindi. Osmanlı ordusu 19. yüzyıl ortalarına doğru dönemin geçerli örneklerine uyarak üniformalarda değişikliğe gitti ve ihtiyacın karşılanması için Feshane Dokuma Fabrikası'nı kurdu; ancak ordu daha sonra üniformaları yurtdışından almaya başlayınca Feshane sadece fes üreten bir tesis haline gelerek Feshane-i Amire'ye dönüştü. 1992 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi öncülüğünde bina Çağdaş El Sanatları Müzesi oldu; sonraki yıllarda da bazı teknik sorunlardan dolayı kullanılmaz hale geldi. 1998 yılında restorasyon çalışmaları başladı ve bu kez Feshane binası fuar ve sergi mekânı ya da bir toplantı merkezi olarak kullanıma açıldı. Sonraki yıllarda özellikle de ramazan aylarında çevresinde oluşturulan eğlence ve rekreasyon mekânlarıyla beraber Haliç'te yeniden işlevlendirilerek kamusal kullanıma açılan alanlardan biri haline geldi.

Dönüşümün evrelerinden birini teşkil eden bir diğer önemli proje de Sütlüce Kongre Merkezi'dir. Sütlüce Mezbahası, Haliç'in Beyoğlu kıyısında yer alan bir alandır. Eski gravürlerde mezbahanın yerinde yan yana sıralanan bir dizi küçük tersane resmedilir. Binanın yapımına 1920 yılında başlandı ve Sütlüce Mezbahası ihtiyaç duydukça eklemlenen, işlevleri ayrı bina toplulukları şeklinde düzenlendi. Mezbahanın restorasyon ve yeniden işlevlendirme süreci 1998'de başladı, ancak bu süre bazı aksaklıklardan dolayı uzadı. 2009 yılı içerisinde bina Sütlüce Kongre Merkezi olarak kullanıma açıldı. İstanbul'un en büyük kültür ve kongre merkezi olarak lanse edilen bu mekân özellikle restorasyon ilkeleri bağlamında çok fazla eleştirildi; ancak proje henüz yeni olduğu için, çevresel etkisi ya da İstanbul'la ilişkisi bağlamında değerlendirme yapmak konusunda acele etmemek gerektiğini düşünüyorum.

Bir diğer proje de eski Cibali Tütün Fabrikası, yeni adıyla Kadir Has Üniversitesi'dir.



1884 yılında kurulan ve 1900'lerin başında faaliyete giren Cibali Tütün Fabrikası, tütün işleme ve sigara üretimi amaçlı kullanılan bir yapıydı. 1925 yılına kadar Fransızlar tarafından işletildi, cumhuriyetle beraber ise devlet işletmesine geçti ve 1990'ların sonunda da işlevini yitirdi. 1999-2000 yılları arasında Kadir Has Vakfı tarafından satın alınan bina, restorasyonu yapıp Kadir Has Üniversitesi olarak yeniden kullanıma açıldı. Bu projenin diğer projeler içerisindeki ayırt edici yanı, eski bir sanayi yapısının üniversite işleviyle yeniden işlevlendirilmesi bağlamında bir ilk olma özelliği taşımasıdır; diğerlerinden farklı olarak gözle görülür bir şekilde çevresinde bir yenileme etkisi de yaratmıştır.

Bir başka proje, Fener Balat rehabilitasyon projesidir. Haliç'in Tarihi Yarımada tarafında iç içe geçmiş bu iki semt, Osmanlı döneminin Musevi ve Rum cemaatlerinin yerleştiği alanlardır. İstanbul'un 19. yüzyılda değişen ekonomik ilişkileri ve Haliç'in giderek bir ticaret ve sanayi alanı olması nedeniyle ortaya çıkan gelişmeler, mevcut cemaatlerin bölgeyi terk edip İstanbul'un farklı yerlerine göç etmesine yol açtı. Cumhuriyetin ilanı ve sonrasında yaşanan sanayileşmeden dolayı, göçle gelenler kent merkezindeki bu alanları tercih etti ve bu da beraberinde bir fakirleşme ve bir çöküntü alanına dönüşme sürecini getirdi, daha doğrusu süreci hızlandırdı. Fiziksel dokudaki sorunlar, 19. yüzyılın önemli sivil mimari örneklerinin bulunduğu önemli bir konut yapısına sahip bu alanlarda büyük tahribatlar yarattı ve 80'lere kadar da bu durum artarak ilerledi. Aslında Dalan operasyonları, yani Haliç kıyısında yapılan yıkımlar Fener ve Balat'ın Haliç'te görünürlüğünü artırdı. Fener ve Balat, dikkat çeken iki semt haline gelmeye başladı. Elbette bu yıkımlar sırasında her iki semtte birçok tarihi yapı kaybedildi. Fener ve Balat semtlerinin rehabilitasyon projesinin başlangıcı, bu alanların dünya mimari mirası listesi içerisinde yer alması için UNESCO'ya yapılan başvuruya dayanıyordu. Fatih Belediyesi, UNESCO ve Avrupa Birliği'nden oluşan üçlü bir yönetimle ele alınan proje 2003 Ocak'ta fiilen başladı.

Fener ve Balat projesinin hedefleri ya da amaçları dört temel başlık altında toplanabilir. Bunlardan biri, tarihi ve mimari açıdan özgün dokuya ait binaların restorasyonu, bu alanlarda yaşayan toplumsal profilin iyileştirilmesi, katı atık yönetim stratejisinin oluşturulması ve Balat Çarşısı'nın geliştirilmesiydi. Fatih Belediyesi, baş aktör olarak projenin oluşum ve uygulanmasında kaynakları kullanmaya yetkili kılındı; projeyi geliştirecek olan ekip ise uluslararası bir konsorsiyumdan oluşuyordu. İlk etap tamamlandı, çalışmaların devamı ise planlanma aşamasında.

İstanbul'da tarihi semtlerin rehabilitasyonu projeleri içinde bir ilk olma özelliği taşıyan Fener-Balat projesi de çok çoşkulu başlamasına rağmen mülkiyet, finans ve yönetimden kaynaklanan sorunlardan dolayı sekteye uğradı; özellikle katılım ve soylulaştırma bağlamlarında eleştirildi ve amaçlarına çok fazla ulaşamadı.

Türkiye'nin ilk minyatür parkı olarak temeli Haziran 2001'de atılan Miniaturk, Mayıs 2003'te hizmete açıldı. Toplam 60.000 metrekarelik bir alan üzerinde Anadolu, İstanbul ve Osmanlı coğrafyasından eserlerin 1/25 ölçekli modellerinin sergilendiği bu açık hava müzesi, Koç Sanayi Müzesi ile beraber Haliç'e ziyaretçi ve turist çeken çekici noktalardan biri durumundadır. Miniaturk alanı da tıpkı Koç Müzesi gibi kamuya açık bir alan olmasına rağmen, çevresindeki alanlarla ilişkisi kopuk, hatta yüksek duvarlarla çevresinden izole edilmiş bir mekân olarak tasarlanmıştır.

Haliç'teki bir diğer mekân, Silahtarağa'daki Santralistanbul'dur. Silahtarağa Elektrik Santrali 1911 yılında kuruldu ve 1983'e kadar faaliyet gösterdi. Silahtarağa ve yakın çevresi kısa bir süre öncesine kadar kullanılmayan, hatta İstanbulluların çok da tanımadığı bir alanken, bu projeye birlikte sahip olduğu öğrenci ve ziyaretçi nüfusu sayesinde çekici alanlardan biri haline geldi ve çevrede önemli bir emlak hareketliliği başladı.

Özellikle 1990'lardan sonra Haliç'in yaşadığı proje bazlı dönüşüm sürecini anlamak için Haliç'te uygulanan projelerden öne çıkan birkaç tanesini özetlemeye çalıştım. Elbette söz konusu projelere daha kapsamlı, daha derinlemesine bakmak gerekir, ama bu dönüşümü tarihsel süreklilik bağlamında değerlendirmeye çalışırsak, Haliç'in kimliğinde süreklilik kavramından söz etmek pek mümkün değildir. Sürekli olan, Haliç'in bir liman alanı olmasından kaynaklanan dönüşümlerdir. Haliç doğal bir limanken sonrasında bir ticaret limanına, ticaret limanından bir sanayi alanına, bugün ise artık bir kültür koyuna doğru dönüşen bir kentsel alandır.

Haliç'in mekânsal dönüşümünde Bizans'tan günümüze dek doğal verilerin, yani su ögesinin ve topoğrafyanın çok etkili olduğunu görmekteyiz. Hem anıtsal yapıları, hem de sivil mimari örnekleriyle sahip olduğu tarihi miras ve bu öğelerin oluşturduğu tarihsel doku ve silüetle Haliç'in kimliği oluşmuştur. Bölgede egemen elemanlar, sanayi ve diğer liman faaliyetlerinin tüm olumsuz etkilerine rağmen, doğal bir liman olma işlevini ve bu işlevlere bağlı kimliğini de her dönemde sürdürmüştür. İşlevlerin değişmesi bir taraftan mekânın kimliğini, diğer taraftan kullanıcıların profilini etkilemektedir.

Bizans döneminde liman ve ticaretle ilgili bir nüfus söz konusuysen, Osmanlı dönemine geldiğimizde mesire yerleri ve halka açık kamusal alanların varlığıyla kullanıcıların profilinde de bir çeşitlilik ortaya çıkmıştır. Cumhuriyet döneminde Haliç yalnızca sanayi ve liman faaliyetlerinin yoğunlaştığı bir mekân olduğu için, alanın kullanıcıları da bu sektörlerde çalışan kesim ve onların aileleridir.

Haliç, 1980'lere kadar İstanbul için bir kara leke, bir kara alan, insanların yakınından bile geçmek istemediği bir mekândı. 1990'lardan sonra ise tam tersine, İstanbul metropolitan kentinin bir dünya kenti ve sonrasında da Avrupa kültür başkenti olma yolundaki çabasında stratejik anlamda en çok öne çıkan mekânlarından biri haline geldi. Yasallaşmayan, ama İstanbul'un gelişimini yönlendirecek kararları içeren 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planı da tüm bu gelişimleri destekleyen, kültür endüstrileri vizyonu ve kavramlarının devamını öngören kararlar getirmektedir.

Haliç'in dönüşümünü hedefleyen bütün bu projeler, bölgeyi gelecekte kıyı boyunca yan yana dizilen kültür yapıları ve kültür alanlarıyla tarif ediyor gibi görünmektedir. Ancak projelerin İstanbul kentinin bütünüyle ve projelerin yakın çevreleriyle ya da projelerin birbirleriyle olan ilişkilerinin çok da fazla düşünülmediği, bu ilişkilerin zayıf olduğu çok açıktır. Ekonomik ya da sosyal bağlamdaki bu ilişki eksikliği bir bütünleşme sorununun olduğunu gösterir. İstanbul'da kültür ve kongre merkezlerinin Haliç'te bu kadar yoğunlaşması aslında bir süre sonra bu merkezlerin, bu alanların işlevsizleşmesi ve giderek belki de bir gün terk edilmesi tehlikesi ve riskini de içinde taşır. Kentin kopuk parçalar halinde gelişimi ve dönüşümü bir yandan kent kimliği, vizyonu açısından olumsuz etkiler yaratırken, diğer yandan bu tür projelerin kentin vizyonu ve gelişme stratejilerinden bağımsız olarak ele alınması da kendi içinde ileride bizim bugünden göremediğimiz birtakım yan etkilerin ortaya çıkmasına sebep olacak potansiyeller taşımaktadır.

Sonuç olarak, Haliç'in ileride yaşanacak bütün bu bütünleşme, kopukluk, vizyonsuzluk, işlevsizleşme belki de giderek yeniden terk edilme aşamasına gelmemesi için tarih boyunca taşıdığı anlamı kaybetmeden bütüncül ve en çok da kamusal bir perspektifle ele alınması ve böyle bütüncül bakış açılarıyla yaklaşılması gereken bir alan olduğunu düşünüyorum.