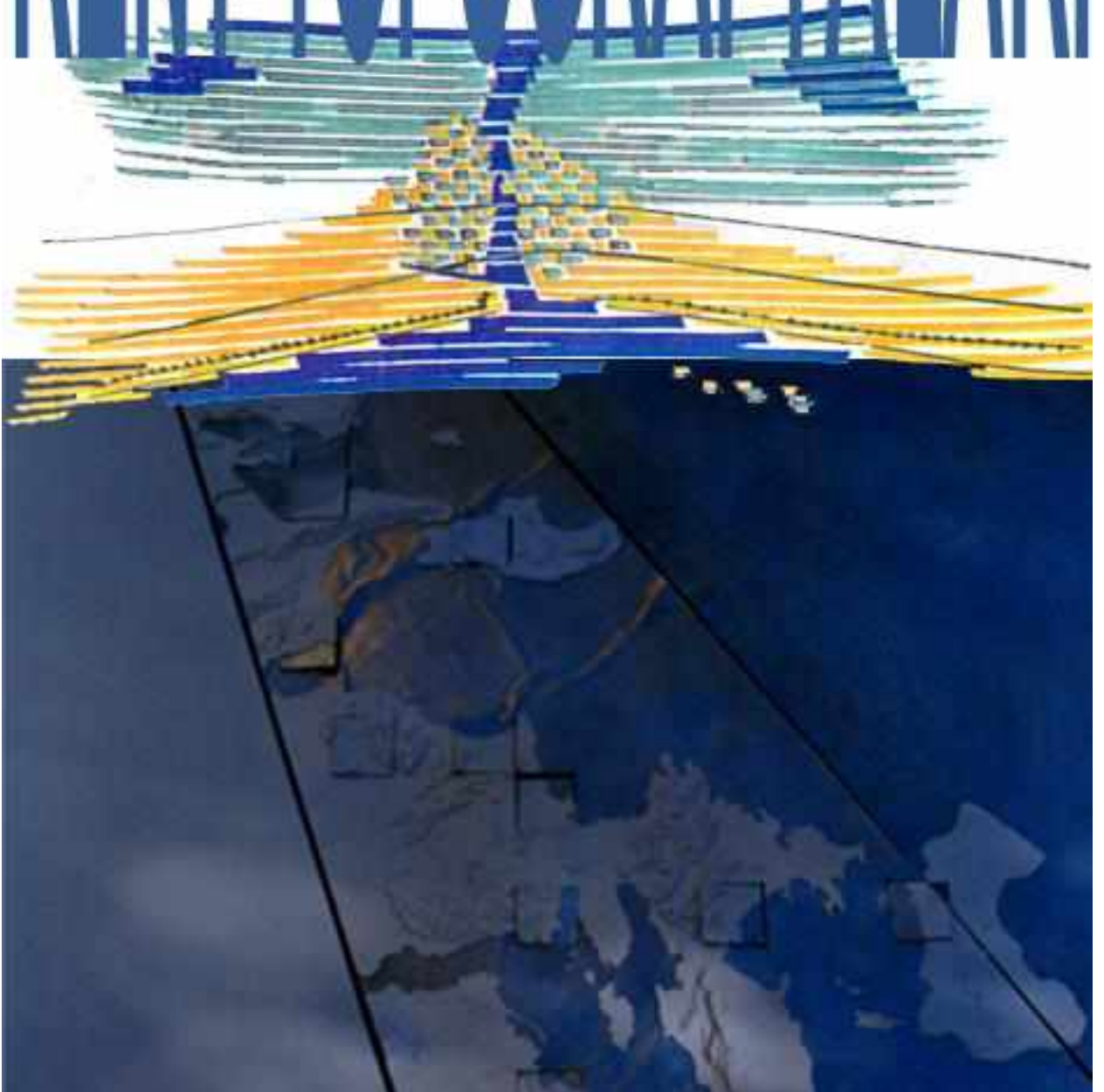


PROF.DR. HÜLYA YÜREKLİ

KENT TOPOGRAFYALARI



Prof. Dr. Hülya Yürekli'nin ders notlarından derlediği bu çalışması maalesef zamanında yayınlanamamıştı. Çalışmayı geç de olsa araştırmacılara sunuyoruz.
ESİN YÜREKLİ Y. Mimar (Yale Uni.)
EKİM 2014

KAPAK:
İstanbul şeması –Ferhan Yürekli
İyon Ligi maketi -İrem Mollaahmetoğlu Falay

TOPOĞRAFYA VE ŞEHİRLER

Prof. Dr. Hülya Yürekli

GİRİŞ BÖLÜMÜ

İnsan, Doğa ve Yerleşmeler:

Dünyada, doğa, canlı veya cansız ve insanlar arasında farklı düzeylerde farklı ilişkiler olup, bu ilişkiler insanlar tarafından farklı şekillerde tanımlanabiliyor ve oluşturulabiliyor, örneğin doğaya teslimiyet, doğayla savaşmak, doğayı gerektiğinde ehlileştirilerek birlikte yaşamak, doğadan faydalanmak gibi, bunlar da farklı düzeylerde olabiliyor. Bu açıdan bakıldığında, ve tarih boyunca insan ve doğa ilişkisi incelendiğinde, daha ilkel toplumlarda insanın doğal şartlardan korunmak için mağaralara sığındığı, hayvanları ehlileştirdiği, daha iyi şartlardaki doğal verilere ulaşmak için göç ettiği, şartların etkisinden kurtulmak için barınaklar oluşturup çiftçilik yaparak yerleşik düzene geçtiği, barınaklarını giderek daha çok doğal verilerden faydalanmak ve istemediği etkilerinden korumak üzere biçimlediği ve teknolojiyle giderek daha fazla doğal verileri kontrol etmeye başardığı görülmektedir. Doğayı kontrol etmek, doğayı bozmak derecesine geldiğinde ise doğaya karşı değil onunla birlikte yaşamının prensip olarak kabul edilmesi gereği ortaya çıkmıştır.

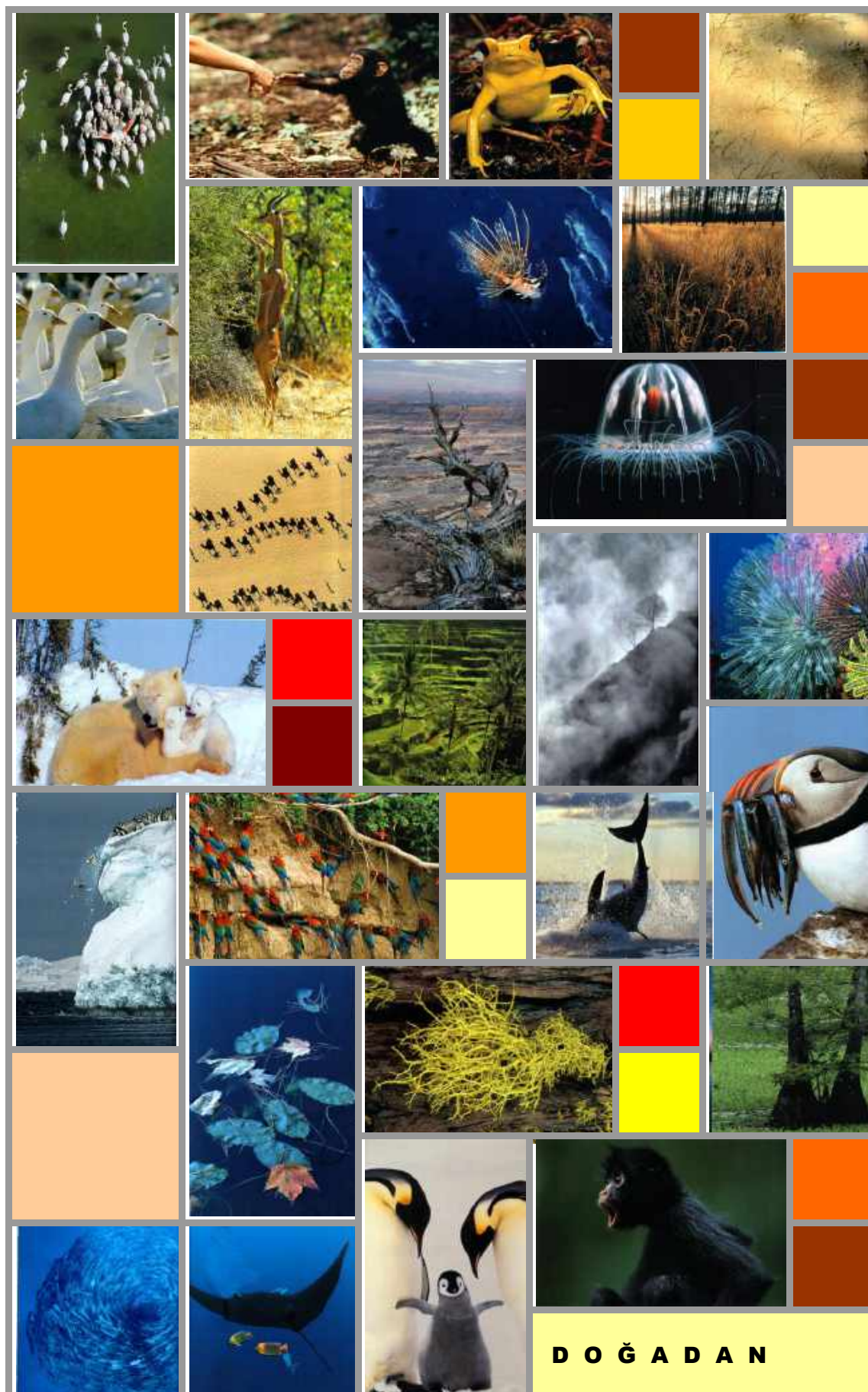
İnsanın yerleşik düzene geçmesi ile bilgi birikimi hızla artmıştır. İnsanlar doğadaki çeşitli şeyleri keşfederek hayatı daha kolay hale getirmeye çalışmışlardır. Bu arada yerleşimler oluşturmuşlar ve bu yerleşimler çoğalarak, gelişerek günümüzdeki durumlarına gelmiştir. Bu yerleşimleri Karatani (1) doğal ve yapay olarak ayırmaktadır.

Kenti biraz açmaya çalışırsak, kent acaba bir ağaç mıdır? Alexander ilk makalelerinde ağaç olduğuna sonra da ağaç olmadığına karar veriyor. Fakat ağaç değil deyince yine de kapalı bir sistem öneriyor. Alexander doğal ketin yarı-kafes olduğunu, yapay kentin ağaç strüktürü olduğunu söylüyor. Alexander, Yarı -kafes'in (Semi Lattice) iki tane üst üste binen setin bütünüyle oluştuğunu söylüyor. Ağaç strüktüründe ise iki setin ya birbirinin içinde olduğunu veya tamamen ayrı olduklarını söylüyor. Yarı-kafesin daha kompleks ve kenti modelleyebilecek bir strüktür haline dönüşmesi ise mümkün olmakla birlikte, Deleuze ve Guattari, kentin bir Rhizome olduğunu söylüyor (2). Jane Jacobs kentlerin emeğin parçalanmasıyla ve çoğalmasıyla geliştiğini ileri sürüyor. $D+A(\text{ yeni aktivite})=nD$, Bu mantık izomorfik ve doğal zekada bulunuyor. Alexander kenti bir yarı kafes olarak görürken, Jacobs onu bir rhizome olarak algılıyor (3).

Burada kentin bir açık sistem mi yoksa kapalı bir sistem mi olduğu konusu var. Tek bir merkezi olduğu veya çok merkezli dolayısıyla merkezsiz olduğu ve buna bağlı olarak ağaç, yarı kafes veya rhizome tanımı kentlerin farkından da kaynaklanıyor. Yani başka bir deyişle bu farklı tanımlamalar bir yerde ele alınan kentlerin yapısından kaynaklanıyor.

Özünde genellikle doğal kentler olan tarihsel kentlerin bir bölümü artık değişmiyor, bu değişmezlik onları statik hale getiriyor. Bu statik durum onları kapalı bir sistem durumuna getiriyor. Bu kentlerin büyük bir bölümü Disneyland etkisi yapıyor. 'Pictoresque' olarak





betimlenebilecek bu kentler çok güzel ama hayat orada biteviye, zaman çok yavaş geçiyor. On sene sonra gidince aynı kafede aynı kalitede kahveyi içebiliyorsunuz sanki zaman durmuş gibi. Hollandalı tasarımcılara göre Amsterdam'ın merkezinde değişebilecek sadece bir meydanı var, Van Gogh müzesinin önü. Böyle kentler değişime açık değil, gelişme burada söz konusu değil. Amsterdam büyük bir köy olarak tanımlanıyor özellikle Rotterdam'lılar tarafından. Tasarlanan modern kentler de benzer şekilde düşünülebilir. Bunlar da doğuştan yapay ve kapalı bir sistem olarak önerilmiş. Burada Rhizom'un tabakaları birbirine yapışmış durumda aralıklar ve o aralıklarda değişim ve gelişim imkanı yok.

Amerikan kentleri gelişiyor ama belirli bir örüntü doğrultusunda, bir kentteki down town'un silüetini diğer bir kentinkinden ayırmak zor, Bir Mac Donalds'ı diğerinden ayırmak zor. İlaveler oluyor ama her kente benzer şeyler ekleniyor. Bazı kentleri istisna tutabiliriz: New York, Boston, Seattle gibi.

Oysaki mesela İstanbul öyle değil, Orada aktiviteler hep başka, değişim var. Bir gördüğünüzü bir daha göremeyebilirsiniz, hep içine yeni bir şey eklenilebilir. Dolayısıyla İstanbul Jane Jacobs'un kent tanımına veya Rhizom'un tarifine tam uyan bir kent.

Denemeler İstanbul gibi kentlerde önemli ve k olabiliyor, kentle değer kazanıyor ve kente değer kazandırıyor. Bir de Tscumi'nin bahsettiği sınırlarda denemeler olabiliyor. Bu sınırlarda daha önce yapılmamış yeni şeyler yapılabiliyor. Ekoloji ve sürdürülebilirlik bu sınırlar olarak düşünülebilir ve kapalı sistem olarak düşünülebilecek donmuş kentlere yeni yaşamsal bir çıkış yolu olabilir.

İnsanın yerleşmesinin yanısıra, insanın çevreyle farklı iletişimlerini de anlayabilmek için izlere bakmak gerekiyor, bu izlere bakış topografyanın incelemesi oluyor, bunun içine zaman kavramı da giriyor. Topografya zaman içinde su, rüzgar gibi çeşitli etkenlerle değiştiği gibi insanın etkisiyle de değişebiliyor. Bu kitapta farklı değişimlerin farklı ölçeklerdeki hikayeleri yer almaktadır. Bu hikayelerin de anlatılabilmesi için yerlerin tanımlanması gerekiyor. Tanımlama, nasıl tanımlanacak sorusunu ve dolayısıyla temsili gündeme getiriyor. Sözü edilen topografya ve değişimlerini anlatabilmek için önce topografyanın ne olduğu, sonra zaman kavramı ve son olarak da temsil konusunun nasıl ele alınabileceği tartışılacaktır.

Topografya nedir?

Topografya Yunanca "topos" yer ve "graphein" yazmak kelimelerinden oluşmaktadır. Kelime bir yerin konturlarını belirtmez, tam tersine topografya kompleks bir kelimedir. Etimolojik olarak yukarda da belirtildiği gibi, bir yerin anlatımıdır. İngilizce'de kelimenin üç anlamı vardır. Bir tanesi ise kullanılmamaktadır. Bu kullanılmayan anlam aslında en edebi olanıdır. "Belli bir yerin anlatımı", Şimdi bu kelime " Belli bir yerin veya bölgenin genellikle haritalar ve diyagramlar şeklinde grafik olarak, detaylı ve presizyonlu gösterilme sanatı veya uygulaması" veya başka bir anlatımla, "rölyefi dahil olmak üzere akarsularının, kentlerinin yollarının yeri ve şekli ile bir yüzeyin konfigürasyonu". Bir yeri sözlü olarak anlatmak olan ilk anlamı kaybolduktan sonra kelime, sözlü anlatımla değil grafik işaretlerle harita yapma sanatına dönüşmüştür. Her harita iki farklı kelime topluluğuyla anlatımlar içerir: Genel terimler (dağ ova v.b.) ve özel yer isimleri (İstanbul, Çengelköy). Yana doğru bir kaymayla topografya, yazı ve başka tür anlatımlara yer vermeden oluşturulan harita anlamına da gelmektedir. Böylelikle haritanın adı, haritalananın adlandırılmasına kaymıştır. Bugün şunu söyleyebiliriz; İstanbul'un topografyasına ait bir topografik harita yapmamız gerekir diyebiliriz. Aynı kelimeyi farklı şekillerde aynı cümlede kullanabiliriz. Haritalama eylemindeki alışkanlıkların ve belli yerlere ait yer isimlerinin gücü o kadar fazladır ki, yeryüzünü yer isimleri ve coğrafi özellikleri ile birlikte harita gibi düşünmemize sebep oluyor. Yer ismine taşınmakta ve orada varolmaktadır (4). Norberg Schulz da yer, mekan ve karakter üçlüsünü dilbilimsel olarak ifade edebileceğimizi söylemektedir. Yazar, mimarlık ve dil ilişkilendirildiğinde Yer'in isimle, karakterin sıfatla, mekanın zamirle eşleştirilebileceğinden söz ediyor (5). Bu ilişki topografyayı anlayabilmek için görsel malzemelerin yanısıra dilin de çok önemli olduğunu gösteriyor. İnsan için çok önemli olan topografyanın üçüncü boyutu büyük ölçekli haritalarda rölatif olarak önemini kaybetmekte, eşyükselti eğrilerinin çizgilerine indirgenmektedir. Bu indirgeme özellikle mekanla uğraşan mimarlık için değerlendirilmesi gereken bir durum olmaktadır.

Zaman nasıl algılanabilir?

Zaman en zor tarif edilen kavramlardan birisidir. Hippo'lu Saint Augustine, 5. Yüzyıl'ın önemli düşünürü zaman için şöyle diyor: Zamanın ne olduğunu birisi sorana kadar biliyorum. Sorduğunda anlatmak için kelimeler yetmiyor. Bunun sebebi zamanı psikolojik olarak hissetmemizden kaynaklanıyor. Fiziğe bağlı zaman tanımlamaları, kuru ve eksik oluyor. Fizikçiler için zaman saatin ölçtüğü zamandır. Matematik olarak ise genellikle sürekliliği olduğu kabul edilen tek boyutlu bir mekandır. Fakat bazı durumlarda filmin çerçeveleri gibi 'chronon' (6) lara bölünebilir. Zamanın dördüncü boyut gibi düşünülmesi, üç boyutlu mekanla eş tutulabileceği anlamına gelmez. Zaman ve mekan günlük hayata ve fiziğin teorilerine farklı şekillerde girer. Örneğin zaman-mekan ölçümü ve sadece mekanın ölçümü farklı şeylerdir. Mekan ve zaman ayırımı, 'neden'in anahtar nosyonunu belirler. Neden ve sonucun birbirine karışmasını önler. Diğer taraftan pek çok fizikçi küçük ölçeklerdeki boyut ve olayın devam süresinde, zaman ve mekanın farklılığının yok olacağını düşünmektedir (7).

Zamanın akıp gitmesi günlük hayatta zaman için yapılan en belirgin betimlemedir. Günlük hayatta zamanı üçe ayırırız: Geçmiş, şimdiki zaman ve gelecek. Dilin yapısal strüktürü bu temel ayırıma dayanır. Gerçeklik, şimdiki an ile ilişkilidir. Geçmiş artık yokolmuştur, gelecek ise daha da belirsizdir, detayları oluşmamıştır. Bu basit çerçevede, bilinçli farkındalığımızla 'şimdi' sürekli olarak ilerlemekte, bir zamanlar gelecekte olan şekillenmemiş olaylar şimdiki zamannın gerçekliğine dönüşmekte ve sonra da belirlenmiş geçmişe atanmaktadır (8).

Bu makul betimleme, modern fizikle uyuşmamaktadır. Einstein bu noktayı bir arkadaşına yazdığı mektupta şu şekilde ifade etmiştir. 'Geçmiş, şimdiki zaman ve gelecek inatçı illüzyonlardır'. Einstein'ın bu düşüncesi, şimdiki zamana kesin ve evrensel bir değer yüklemeyen özel rölativite teorisinden kaynaklanmaktadır. Theoriye göre simültane olmak rölatif bir kavramdır. Bir çerçeveden bakıldığında aynı anda oluşan iki olay, başka bir çerçeveden bakıldığında farklı anlarda oluşmuş olabilir. Şöyle bir sorunun kesin bir yanıtı yoktur. 'Şimdi Mars'ta ne oluyor?' Burada anahtar nokta, Dünya ve Mars'ın birbirinden uzak noktalar olması, yaklaşık 20 ışık dakikası ve enformasyon ışıktan daha yavaş bir hızda olması sebebiyle, Dünya'daki bir insanın aynı anda Mars'ta ne olduğunu bilememesinden kaynaklanmaktadır. Bu durumda bu sorunun cevabını, ışık bir gezegenden diğerine ulaştığından sonra cevaplayabilmektedir. Geçmiş olan olay gözlemcinin velositesine bağlıdır.

Burada en kesin sonuç, geçmiş ve geleceğin fiks olmasıdır. Bundan dolayı fizikçiler zamanı bütünüyle ele almayı tercih ederler, bu landscape gibi bir timescape'dir. Burada geçmiş ve geleceğin olayları yer alır. Bu durum bazen blok zaman olarak tanımlanır (9).

Yine Davies'e göre, zamanın aktığını kabul etmemek, geçmiş ve geleceğin fiziksel bir bazı olmadığını iddia etmek değildir. Dünyadaki olaylar tek yönlü bir dizilim oluşturur. Örneğin bir yumurta yere düştüğünde parçalanır, fakat parçalanmış bir yumurtanın aynı şekilde birleşmesine şahit olamayız. Bu termodinamiğin ikinci yasasıdır ve bu yasaya göre kapalı bir sistemin entropisi- -kabaca ne kadar düzensiz olduğu- zamanla artar. Bütün bir yumurtanın entropisi parçalanmış bir yumurtadan düşüktür. Doğa geri dönüşümü olmayan fiziksel süreçlerden oluştuğu için, termodinamiğin ikinci yasası, zaman ekseninde geçmiş ve gelecek arasında asimetric bir ilişkinin varlığına işaret eder. Konvansiyonel olarak okun ucu geleceği gösterir. Bu okun geleceğe doğru hareket ettiğini göstermez. Ok bir harekete değil bir asimetriye işaret eder. Zaman oku, zaman içinde dünyadaki bir asimetriye işaret eder. Zamanın hareketine veya asimetrisine işaret etmez. Mekansal yönler işaret eden aşağı ve yukarı gibi, geçmiş ve gelecek isimleri, zamansal yönleri betimler. Zamanın asimetrisi dünyanın durumlarının özelliğidir, zamanın değil. Diğer taraftan Prigogine'e göre, geri dönüşümsüz süreçler, zamanın akışını dünyanın objektif bir olgusu haline getirir. Çünkü biz zamanın geçtiğini algılayamayız, algıladığımız, hala hatırladığımız dünyanın yakın durumları ile, daha eski durumlarının farkıdır. Geleceği değil geçmişini anımsamamız, zamanın geçtiğini gözlemlememiz değil, zamanın asimetric olmasıdır (11). Mekanik dünya görüşünde fizikçiler için zaman geri dönüşümlü ve simetric olarak kabul edilmekteydi. Bir elmayı yere yüzlerce defa atabilirsiniz ve bu yüzlerce defa aynı şekilde yere düşer. Burada deneysel bir dünyadan, tekrar tekrar oluşturulabilecek kapalı sistemlerden söz edilmektedir.

Bazı düşünörlere göre ise zaman tanımlamasında şimdiki zamanın esas olduğu ve geçmiş ve geleceğin onunla simetrik bir ilişkisinin olduğu bir durum sözkonusudur; bu aslında bazı olaylarda çok belirgindir. Örneğin gece ve gündüzün birbirini takip etmesi, bazı kıyıların aşınması gibi...

Toffler'e göre, sosyal bilimlerde zaman belirlenmemiş bir bölgedir (12). Yine Toffler'e göre antropoloji, insanların zamanı algılamaları konusunda kültürlerin keskin hatlarla ayrıldığını belirtir. Bazıları için zaman döngüseldir. Tarih sonsuz olarak tekrar eder. Bizim de dahil olduğumuz diğer kültürlerde, zaman geçmiş ve gelecek arasında uzanan bir yoldur, insanlar ve bütün toplumlar burada ileriye doğru yürürler. Diğer bazı kültürlerde ise insan hayatı zamanda durağan bir şekilde bulunur, bizim geleceğe doğru gitmemiz yerine, gelecek bize doğru gelir. (13)

Bunun yerine bugün zamanın bir spiral olarak algılanması gerektiği düşünülmektedir. Bazı döngüsel olaylar olmakla birlikte, bu döngünün geldiği nokta başladığı nokta değil daha ilerde bir noktadır. Yıllar, mevsimler, günler, birbirinin aynısı değildir. her sefer başka bir mevsime veya günün durumuna ulaşırız. Bunun yanı sıra, bir mevsim kurak geçer, ertesi yıl aynı mevsim kurak olmayabilir. Mevsimin her yıl benzer özellikleri olduğu gibi birini diğerinden ayıran farklılıklar bulunur. Bu insan türünün veya herhangi bir canlı türünün tanımına benzer. Ortak ve birleştirici özellikleri yanında her aynı türden canlıyı birbirinden ayıran ayırıcı özellikleri de vardır. Gece ve gündüzün gün boyunca değil yıl boyunca değiştiği kutuplarda, mevsimlerin olmadığı ekvator da, zaman herhalde farklı ölçeklendirilmektedir.

Açık bir sistem olarak kabul edilen evrenin zamanla ilişkisini düşündüğümüzde onun da doğal olarak sonsuz olduğunu kabul etmemiz gerekir. Big Bang teorisi bir başlangıç olarak düşünölse bile ondan önce ne olduğu yine bir soru işareti taşır. 'Was the big bang really the beginning of time' isimli makale, Scientific American'ın Mayıs 2004 sayılı nüshasından, kapaktaki başlık ise şöyle, "The Time Before Time, The Big Bang Might Not Have Been the Beginning". (14) İnsanlık tarihinde üç büyük dinin etkisiyle, insanın varlığı bir başlangıca ve bir sona bağlanmaya çalışılmıştır.

Zamanı insanlar kavrayabilmek için ölçülebilir hal getirmek gereğini duymuşlardır. Bu ölçülebilirlik çok kesin birimlerle olabildiği gibi (15) evreni ve yaşamı anlayabilmemiz için olaylara bağlı olarak da bir anlamda ölçülenebilir. Bu cümleden olarak, Braudell zamanı üç ölçeğe ayırmıştır. Coğrafi zaman; olayların aeon'lar boyunca oluştuğu zaman ölçeği, daha kısa olan sosyal zaman; ekonomi, devletler, medeniyetlerin ölçüldüğü zaman ölçeği ve daha küçük olan ölçek; insanın oluşturduğu olayların geçtiği bireysel ölçek.

Buna, evrenin yaşı, yıldızların var olup yok olması, kara deliklerin oluşması gibi fenomenleri ve onların kapladığı zaman dilimlerini de ekleyebiliriz. Burada ölçek birdenbire değişmektedir.

Nesnel verilere bağlı evrensel zaman tarifleri, insanın dünyadaki kendi koordinatlarını belirlemek dışındaki dünya hakkında fikir sahibi olmak için gereklidir. Başka bir deyişle insanlar yaşamı anlamlandırabilmek için zamana evrensel bir yapı oluşturmaya çalışırlar. Bu evrensel zaman tariflerinin gerçekte ilişkisinin ne olduğu ise her zaman tartışma konusudur. Ancak dünyada kabul gören zaman tariflerine bağlı olarak hayatımızı idame ettirdiğimiz de bir gerçektir. Fizikçilerin ve Einstein'ın rölatif olarak tarif ettikleri zaman kavramının hayatımıza girmesi ancak sanal olan elektronik dünya ile mümkün olabilmektedir.

Zaman kavramı, zamana ait bilginin sınırları içinde kurulacak modelin gereklerine göre farklı boyutlarda ve şekillerde ele alınabilir. Bir örnek olarak kültürel çevrenin değerlendirilmesi için yapılan çalışmada, insanın yaşam süresi ve buna bağlı olarak çevresini algılaması ve değiştirmesi bağlamında ele alındığında, zamanın önce iki farklı şekilde kabulü öngörölmüştür (16). Bunlardan birincisi zamanın statik olarak yani boyutsuz olarak ele alınması durumudur. Bu aslında mekanik dünya görüşüne bağlı olarak çevrenin ve çevreyle insan ilişkilerinin bir anlamda deneysel olarak veya soyutlanarak incelenmesini kapsamaktadır. Burada zamandan bağımsız modellemeler söz konusudur. Çevrenin hiç değilse belli bir zaman aralığında, zamanla değişmediği kabul edilebilecek yapısal özelliklerini anlamak için yapılan çalışmaları içermektedir. Diğer zamanın dinamik olarak ele alınmasıdır. Zaman dinamik olarak 'davranış ölçeğinde' ve 'evrim ölçeğinde' ele alınmıştır. 'Davranış ölçeği'nde ele alınmış belli bir zaman aralığı tarif etmez. Bu aralık çevredeki değişimin geri dönüşlü olup olmadığı ile ilgilidir.

İnsanların yemek yerken masayı kullanmaları yemek yiyenlerin sayısına ve modlarına göre değişebilir, ama yemekten sonra düzen eski halini alacaktır. Eski evlerdeki yatma ve yemek yeme düzeni davranış ölçeğini gün içindeki bir değişime endekslemektedir. 'Evrin ölçeği'nde ele alındığında ise yine zamandan kaynaklanan bir ölçek değil, çevrede olan değişikliğin geri dönüşümsüzlüğüne bağlı bir ölçektir. Bu, çevrenin değişiminin yeniden eski halini almadığı durumlardaki incelenmesini kapsamaktadır. Yeni binaların yapılması, yeni alt yapıların oluşturulması v.b.

Bu örnek, zamanı yapacağımız çalışmanın özelliklerine ve dolayısıyla modelimizin gereklerine bağlı olarak bizim kurguladığımıza veya kurgulayabileceğimize ait bir örnektir. Mimarlık konusundaki bir modelde evrenin değişim evreleri bizi pek de ilgilendirmemektedir.

Bu örnek ve daha önceki görüşler zamanda ölçeğin ve ölçeklendirmenin rölatif olduğunu göstermektedir. Zamanın özellikle insana bağlı olması durumunda, insan yaşantısında küçük ölçekli zamanda hız, büyük ölçekli zamanda katmanlaşma önem kazanıyor.

Mekan ve zamanla ilişkili olarak, mekanın zamana bağlı farklı kullanımları olabilmektedir. Bunu şöyle bir örnekle açıklayabiliriz. Japonya'da sokaklardaki binalar yapıldıkları tarihe göre numaralanmaktadır. Böylelikle bir sokağın numaralanmasında 1'den başlayan genellikle tek numaraların solda çift numaraların sağda olduğu yani sokağa bir de yön duygusu katan bir rasyonalite yerine, her yapılan yeni binaya birden başlayarak numara verilmesi, sokağın yani mekanın zaman içinde ne şekilde geliştiğini göstermektedir. Burada hangi noktanın daha önce kullanıldığı belirlendiği gibi, binaların zaman içinde değişen mimari özellikleri de daha kolay saptanabilmektedir. Burada mekan ve zaman ilginç bir şekilde biraraya gelmektedir. Postacı ve adresle bir yeri bulmaya çalışan bir yabancı için bir kabus olan bu durum, çevrede yaşayanlar için farklı bir mekan-zaman ilişkisini var etmektedir.

Öznel zaman, nesnel olarak geçen zamanda herkesin kendi deneyimleriyle kendilerinin içinde bulundukları olaylarla yaşadıkları zamanlardır. Bu deneyimler başkalarının deneyimleriyle zaman zaman iç içe geçer. Medya, propaganda gibi öğeler, bu öznel durumu etkileyebilir. Bu öznel zaman bazı durumlarda çok belirginleşir. Örneğin bir yolculuğa çıktığımızda bunu daha güçlü olarak hissederiz, gittiğimiz yerdeki düzene, yaşantıya bir şekilde katılırız, geriye evimize döndüğümüzde artık o gittiğimiz yerdeki yaşantıdan soyutlanmış oluruz, orası bizden çok uzaklaşır, ama bizim yaşantımızın sürekliliği mekan değişikliğiyle devam eder. Fakat tekrar oraya gittiğimizde oradakilerin de bizsiz hayatlarını sürdürdüklerini görürüz. Bazen o yer sanki biz gidince yaşamaya başlıyor gibi de düşünebiliriz.

Öznel zaman kavramı bazı durumlarda çok güçlü olarak belirir. Örneğin bazı تنها yerlerde insanların savaşın bittiğini bilmeden yaşaması, yıllar sonra bundan haberdar olmaları, ikinci dünya savaşından sonra bile savaşın bittiğinin geç öğrenilmesi mümkün olmuştur.

Kitap okumak da öznel zaman kavramını yeniden düşünmek için iyi bir örnektir, kitap yüz sene önce yazılmış olsa da biz onu ne zaman okursak o zaman bizim için o kitabın içindekiler varolur. Yazarın yüz yıl önceki dünyası ile o an karşılaşırız.

Sanal dünya ile bütünleşik olarak öznel zaman kavramında öznellikte hız artmıştır, televizyondan haber izlemek, internetten haber izlemek, tekil olarak telefon veya telsizle olayları anında izlemek, bu öznel ve kişisel deneyimin hızını arttırmış, ve onu hızla tüketir duruma getirmiştir. Bu hızlı tüketim durumu bilinçliliği azaltan bir şey olmaktadır.

Dışarıya bağımlı olmayan daha ilkel toplumlarda zamanı insanlar senkronize olarak kullanmaktaydılar, bağımlılık yere idi. Oysaki toplumlar geliştikçe, zaman daha kişisel olarak kullanılmaktadır, fiziksel mekana bağlı yaşantımızda mekandan çok zamana bağımlılık artmaktadır. Örneğin seyahat ederken, okula giderken programlara bağlı olarak hareket gereği oluşmaktadır. Oysaki sanal ortamın yaratılmasıyla mekan ve zaman bağımlılığı azalmış ve farklı bir yapılanma oluşmaya başlamıştır. Bunu Stix şu şekilde açıklamaktadır: James Gleick Kitabı *Faster; The Acceleration of just about everything*'de 1980 yılından önce FedEx ortaya çıkmadan önce, paket veya mektubunuzun gece taşınarak ertesi günü elinizde olması diye bir şey düşünülemezdi. Bunu önce FedEx sağladı, ama sonra bütün dünya bu oluşuma kavuştu ve eşitlik sağlandı. Ve sonra evrensel olarak daha hızlı olma durumu sonuçlandı. Internet FedEx

kamyonunun ertesi günü gelmesini beklemek külfetinden insanları kurtardı. İnternet'teki zamanda herşey her yerde aynı anda olmaktadır. Bir Web sayfasının güncellenmesini New York veya Dakar'da aynı anda izleyebiliriz. Zaman özde mekanı geçmiştir. Bu trendi gören saat yapımcısı Swatch firması, bir yeri diğerinden ayıran zamansal sınırlar yoketmeye çalışmıştır. İnternet zamanının ölçümü için zaman bölgelerini yok eden yeni bir standart yaratmıştır. Günü başlangı noktası (meridian) Swatch'ın merkezinin bulunduğu yer olan İsviçre'de Biel'de olmak üzere ve bütün dünyada aynı şekilde algılanmak üzere 1000 parçaya bölmüştür. Bu digital İnternet saati Web'de ve Swatch genel merkezinde çalışmaya devam etmektedir, ancak onun da kullanımı ancak Esperanto kadar kabul görmüştür. Ancak bu elektronik sanal ortam yine de zaman sınırlarını silmeyi başarmaktadır. Sanal dünya ile birlikte rölatif zaman kavramı, ve zamanda eşzamanlılık konuları yeni bir boyut kazanmaktadır (17).

Yapılan araştırmalardan ve kendimizi anlamaya çalışırsak da görebiliriz ki, insan beyninin zamanı düzenlemesi, olayları hatırlaması öznel olarak bir zaman kurgulaması yaptığını göstermektedir. Algılarımız, hareketlerimiz, reflekslerimiz bu beynimizdeki saate bağımlı olarak çalışmaktadır. Zamanın bölgesel sınırlarının gittikçe yok olmasıyla beynimizdeki saatin bu duruma adapte olması ilginç bir araştırma konusudur. Zaman sadece fizik ve felsefe alanında üzerinde düşünülen bir konu olmamıştır, sanata da konu olmuştur. Değişen olayların resim sanatında tek bir tabloda yani üç boyut artı zaman boyutunun iki boyutlu olarak temsil edilme girişimleri sanatta önemli bir yer tutar.

Temsili zamanlar ve mekanlarda, örneğin sinemada, zamanın istendiği şekilde uzatılıp kısaltılması, ters yüz edilmesi mümkün olabilmektedir. Yukarda örneği verilen yumurtanın düşüp kırılması, film kareleri tersine dizilerek, yumurtanın yerden toplanarak yükselip bir bütün haline gelebildiği durumu gösterebilmektedir. Sanal dünya neyin gerçek neyin o gerçeğin temsili olduğu konusunda bizi her zaman yanıltmaya hazırdır.

Neyi nasıl temsil ederiz?

Burada neyin temsil edildiği, temsilde boyut ve zamanın gösterimi konusu ele alınacaktır. Topografya konusunu incelerken gösteren ve gösterilenin girift bir durum oluşturduğunu gördük. Gösteren ve gösterilenin çok net ayrıldığı durumdan yani varlık ve temsilin net olarak ayrıldığı durumdan gerçek ve simülasyonunun karıştığı bir duruma doğru gidilmektedir. Yani burada kopyalanan ile kopyası yapılan arasındaki fark gittikçe azalmaktadır. Bazı durumlarda temsil, temsil edilenden daha güçlü olabilmektedir. Resim sanatında bunun örneklerini görebiliriz, Mona Lisa tablosundaki insanın kendisinden ziyade temsili önem kazanmaktadır.

Marco Polo, Evliya Çelebi anlatımları ilk sözlü topografyalardır. Piri Reis haritası ilk haritadır. Burada kıyı çizgisinin yanısıra önemli öğeler resmedilmiştir. Bu öğeler ile kara parçası arasında ciddi bir ölçek farkı vardır. Gerekli olanın abartılması durumu vardır.

Sonra mekanik dünya görüşüne bağlı, yere ait ayrıntılı haritalar oluşturulmuştur. Zaman açısından statik olarak bu genellikle kitaplarda yer alan bu haritalar günümüzde zamanla değişimleri de içine almak üzere farklı şekillerde ele alınabilmektedir. Uzay fotoğrafları bunların düzeltilmesi ve zaman içindeki gelişim ve değişimleri saptamaya yardımcı olmaktadır. (buğday rekoltesinin tayini) v.b. Deskriptif topografyanın standartlaşarak mükemmelleşmesi yanında değişimin de belirlenmesi için çabalar vardır.

Epistemolojik bir gelişme gösteren gösterim teknikleri yanında temsilin anlamı üzerine de pek çok çalışma yapılmaktadır.

"Görünmez Kentler", topografya anlatımının literatürdeki ilginç bir örneğidir (18). Calvino, Marco Polo'nun seyahatlerinden esinlenir ve kenti sözlü olarak tanımlar, varlığın anlamı üzerinde durur. Daha farklı bir çalışma olarak Baudrillard'ın simülasyon üzerine yazdıklarını gösterebiliriz. Baudrillard, temsilin temsil edilenden daha güçlü olduğunu ve onun yerine geçtiğini savunmaktadır. Temsilin nesneden önemli olması eskiden beri varolan bir durumdur. Pek çok ünlü ressamın yaptığı resimde temsil edilen önemini kaybetmiş, temsilin kendisi değer kazanmıştır. Sanatta temsil edilen, temsili yapan ve temsil üçlüsünden bizim kavrayabileceğimiz gerçeğin temsilin kendisi olduğu savunulabilir.

Dolayısıyla dünyanın ve evrenin temsili, temsilin varlık veya ontolojisi, bilimsel olarak gösterimi veya epistemolojik yönü ve semiolojisi veya anlamı üçlüsü ile tanımlanabilir.

Dünyanın temsili önce denizciler sonra coğrafyacılar ve çok özelleşince veya teknik hale gelince mühendisler tarafından gerçekleştirilmektedir. Harita mühendisleri, uzaktan algılama uzmanları temsilin epistemolojisi ile uğraşmaktadırlar. Coğrafyacılar günümüzde daha çok yorumlama, anlamlandırma konusu ile ilgilenmektedirler.

Coğrafya ve tarih birleşmiştir. Belki de bunun en önemli nedeni şimdiki zamanın artan özneliliği, ve tanımsızlığıdır. Geçmiş ve gelecek tanım ve tahminleri önem kazanmaktadır. Braudel'in Akdeniz'i, zamana bağlı değil veya en azından zamanı kronolojik olarak almayan katmanlar olarak belirleyen buna karşılık yere bağımlı bir tarih olarak özetlenebilir.

Temsilde iki boyutluluk ve üç boyutluluk insanlığın aklını en çok meşgul eden konulardan birisidir. İnsanın görsel olarak kavradığı ölçekte üçüncü boyut çok önemlidir. İki boyutlu nesne üzerinde üç boyutlu temsiliyet çözülmesi gereken önemli bir konu olmuştur, digital ortamda da olmaya devam etmektedir. Üçüncü boyutun kavranması çeşitli gelişmelerle statikten dinamiğe gitmektedir. Zamanın temsiliyete girmesi konusunda Picasso'nun eserleri gösterilebilir. Burada iki boyut üzerinde üçüncü mekansal boyut ve dördüncü zaman boyutunun temsili için çözüm aranmaktadır. Hareket, yani zamanın ışın içine girmesi aslında bir yerde üç boyutlu temsilin anlaşılabilmesini sağlamaktadır. Hız ve katmanlaşma zamanın farklı ölçeklerinde temsil edilmesini ifade etmektedir.

Bu dinamikleşen temsil araçları da gerçeği temsilden, gerçektışı olanı temsil etmeye doğru yönlendirilmektedirler. Kurgu ışın içine girmektedir. Yani zaman mekan ve canlılar kurgulanabilir bir parametre olarak ışın içine girmektedir.

Aslında film veya fotoğraf ister hareketli ister donmuş olsun, üçüncü boyutun iki boyutlu temsidir.

Digital ortamda temsil halıya benzemektedir. 0 ve 1 lerden oluşan yapı, diller ve matematik tanım ve modellerle cisimleşmektedir. Görünen fenomenolojik gerçek aslında 0 ve 1 lerden oluşan materyel gerçeğin bir yansımasıdır. Tıpkı halının biteviye örgüsü ve üzerindeki renkli doku gibi.

Üç boyutlu varlıkların dijital olarak üç boyutlu olarak temsil edilmesi ise yine üzerinde çalışılan bir konudur. İnsanın düşündükerinin modellenmesi için çeşitli digital programlar mevcuttur. Gerçek durağan veya hareketli bir cismin üç boyutlu bir model gibi oluşturulabilmesi için lazerle çalışan aletler yapılmıştır, bu aletlerin gelişmesi üçüncü boyutta farklı kurguların oluşturulabilmesine olanak verebilecektir.

Coğrafyacıların temsilleri iki boyutludur belki de mimari temsillerden en önemli ayrılıkları buradadır, ölçek büyüyünce üçüncü boyut sıfıra yaklaşmaktadır. Dolayısıyla haritalar iki boyutludur. Üçüncü boyut diğer iki boyutla aynı oranda temsil edilemediği için notasyonlarla temsil edilmektedir. Eşyükselti eğrileri, onu destekleyen renkler v.s. Bu doğal olarak da böyledir. Uzaydan görünen insan yapısı Çin Seddi'dir. Rügen'deki 5 kilometrelik 5 katlı binanın da uzaydan görülebildiği saptanmıştır; ama buna karşılık gökdelenler uzaydan görülememektedir.

Temsilde önemli bir konu da temsiliyetin soyutluk ve somutluk derecesidir. Veya gerçeğe olan yakınlığının derecesidir. Matematiksel temsiller, diyagramlar v.s. en soyut olanlar sayılabilir. Mimarlıkta bu soyut somut olma durumu çok önemlidir.

Mimarlıktaki temsiliyetlerde vurgu önemlidir. Neyi ne kadar bir güçle temsil edeceğimiz önemli bir karardır. Bu yine temsil edeceğimiz şeyleri hangi soyutlukta temsil edeceğimizi belirler.

Kitabın içeriği:

Dünyanın geçirdiği süreçlere bakılırsa bir yandan boşalmalar, oyulmalar, aşınmalar, aşındırmalar, erozyon olurken bir yandan da dolmalar ve birikmeler oluşmaktadır. Bunların sebebi dünyanın bir denge durumuna gelmeye çalışmasıdır. Bu kendi içinde dönüşümsüz bir süreçtir. Tıpkı sarı ve mavi boyanın karışarak yeşil bir boya oluşturması, fakat bu sürecin geriye işleyememesi durumu gibi. Bu durum tekrar yeryüzüne örneklenildiğinde şu sonuca varılabilir; yerçekimine bağlı olarak yağmurla ve rüzgârla bütün yükseltiler yok olacak ve dünya pürüzsüz bir yüzeye sahip olabilecektir. Suyun varlığı dolayısıyla hiç kara kalmayacaktır. Buna mani olmaya çalışanlar canlı organizmalardır. Örneğin bitkiler bu erozyonu önlemek üzere programlanmışlardır. Ancak bu döngünün dışında başka oluşumlar bu süreci sekteye uğratabilmektedir. Bunlar tektonik hareketlerdir. Bu tektonik hareketler yeryüzünde yeni kıvrımların ve dolayısıyla yeni yükseltilerin oluşmasına sebep olabilmektedir. Volkanik hareketlerle de yeni yükseltiler oluşabilmektedir. Böylelikle deniz altında kalan yerler yükselip deniz üstüne çıkabilmektedir. Bölgede Eosen sonunda başlayan deniz çekilmesine bağlı olarak karasal ortam koşullarında oluşan bu formasyon içerisinde fosile rastlanmamıştır. (19), Bazı durumlarda tersi de söz konusu olabilir, 1999 depremi sırasında bazı yerler çökmüş ve denizin altında kalmıştır.

Boşalmaların doğal süreci olan erozyon, bir yerde bazı bölgeleri çorak bırakırken bazı yerleri daha yaşanabilir kılmaktadır. Erozyonla bazı denizler dolmakta, bunlar verimli ovaları ve vadileri oluşturmaktadır. Bu durum genellikle gel-git'in güçlü olmadığı kapalı denizlerde oluşmaktadır. Bu teorik açıklamadan sonra mevcut örneklerle durumun özel halleri Bölüm 1'de görülebilir.

İnsan da topografyanın değişimine katkıda bulunan çok önemli bir etkidir. Bazı yerleri doldurmakta bazı yerleri boşaltmaktadır. İnsan önceleri doğanın etkenlerinden korunurken daha sonraları doğayı değiştirmeyi denemiş, doğaya karşı durmaya çalışmıştır. Doğaya karşı çıkarken doğayı değiştirmesinin pek çok durumda, doğanın geri dönüşümü olmayan bir bozulmaya uğradığını görerek, bugün doğaya karşı değil doğa ile birlikte yaşamının bilincine varmaya çalışmaktadır.

Bu kitapta, önce doğanın yaptığı değişikliklerle oluşan değişimler ve insanın buna uymak için çabaları sözkonusu olacaktır. Daha sonra insanın doğayı değiştirme çabaları örnekleneyecektir. Bu çabaların bir kısmı insan yapısı önemli kültür birikimlerinin oluşmasına sebep olabildiği halde bir kısmı doğanın genel dengesini bozmak yönünde olabilmektedir. Venedik, insanlığın yaşama çabası ve bu sırada oluşturduğu bir eserken, yeryüzündeki madencilik sahaları insanın yeryüzünde yaptığı kötü değişimlere örnek verilebilir.

Kunduzlar akarsuları bentlerle çevirerek küçük göletler oluşturmakta ve yazın kuraklık olduğunda bu küçük göletlerden başka canlılar da faydalanabilmektedir. Başka bir ölçekte Hollandalı'lar da bentler oluşturmakta ve denizden yaşanabilecek kara parçaları elde etmektedirler.

Bu örneklerin hepsi topografyayı yapısal olarak ele aldığımız durumlardır.

Topografyanın bir yüzey olarak ele alınmasında ise en kritik yerler suyla karanın birleştiği yerlerdir. Bu birleşimde su yüzeyinin kullanımı karanın kullanımıyla birleşerek suyun ulaştığı her yerle karadaki o noktanın özel bir durumu oluşmaktadır. Seattle, Amerika'nın batı kıyısında uzakdoğu'ya en yakın yer olması yanında iklimi de topografyası da uygun olduğundan, o kıyının esas limanı olmuştur. Pasifik okyanusu üzerinden gelen gemiler yol boyunca üretim yaparak yoldan kaybedilen zamanı yoketmeye çalışmaktadırlar.

Daha küçük ölçekte ise, hem topografyanın bir yüzey olarak yorumlanması, hem de yapısal özellikleri, birlikte ele alınarak, mimarlık ve kent açısından irdelenecektir.

Yüzey olarak ele alındığında, suyun ve topografyanın ilişkisi İstanbul'da çok özel bir durumdur. İstanbul aynı zamanda yaşamak için iklim olarak da çok uygundur. İstanbul'daki flora çeşidinin fazlalığı da bunu doğrulamaktadır. İstanbul özel olarak daha detaylı bir şekilde ele alınacaktır. Bu incelemede İstanbul'un

özellikleri anlamsal olarak da ele alınacaktır, başka bir deyişle, İstanbul'un çeşitli yazarlarla anlatımları olacaktır.

- 1 Karatani, K., *Architecture As Metaphor*, MIT Press, Cambridge Mass., 1995,
- 2 Deleuze, G., Guattari, F, *A Thousand Plateaus-Capitalism and Schizophrenia*, Uni. of Minnesota Press, 1996,
- 3 Karatani, K., *Architecture As Metaphor*, MIT Press, Cambridge Mass., 1995,
- 4 Miller, j.H., *Topographies*, Stanford University Press, 1995,
- 5 Norberg-Schulz, C., *Genius Loci*,
- 6 Davies, P., "That Mysterious Flow", *Scienific American*, Eylül 2002, s. 24-29
- 'Chronons'
- 7 Y.A.G.E.
- 8 Y.A.G.E.
- 9 Y.A.G.E.
- 10 Y.A.G.E.
- 11 Y.A.G.E.
- 12 Toffler, A.,Foreword, Science and Change, Prigogine, I. Stengers, I., *Order Out of Chaos, Man's New Dialogue With Nature*, Flamingo, Londra 1985,
- 13 Toffler, A.,Foreword, Science and Change, Prigogine, I. Stengers, I., *Order Out of Chaos, Man's New Dialogue With Nature*, Flamingo, Londra 1985,
- 14 *Scientific American*, May 2004
- 15 Zaman Birimleri
- 16 Yürekli, H., *İnsan Davranışları ve Çevre İlişkilerine Bağlı Olarak Çevrenin Korunması ve Geliştirilmesi İçin Bir Metot Önerisi*, İ.T.Ü., Müh. Mimarlık Fak, 1980,
- 17 Stix, G., Real Time, *Scienific American*, Eylül 2002,
- 18 Calvino, I., *Görünmez Kentler*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1990
- 19 Erdoğan, M., *Nevşehir-Ürgüp Yöresi Tüflerinin Malzeme Jeolojisi Açısından Araştırılması*, Dr. Tezi, İ.T.Ü. Maden Fakültesi, 1986

BÖLÜM I

Dünyanın fiziksel yapısının değişimi

Dünya, dönmesi dolayısıyla, küreye yakın bir şekildedir. Toz bulutu şeklindeki cisimler ve çok küçük meteor gibi cisimler hariç bildiğimiz bütün gezegenler bu formda. Dünya'da bulunan sular, atmosfer dolayısıyla oluşan meteorolojik olaylar, dünyanın çıkıntılarının yokolması için çalışıyorlar; merkeze eşit uzaklıklarda yoğunluklar diziliyor. Erozyon bunun en belirgin fonksiyonu. Su ve rüzgar erozyonun oluşmasını sağlıyor; dengedeki durum, bütün dünya yüzeyinin eşit kalınlıkta suyla kaplanması olacaktır. (Resim 1)



Resim 1

Ancak bazı tektonik olaylar bunun tersine çalışabiliyor. Dağların oluşması v.b. Ayrıca canlılar da, özellikle bitkiler, bunu yavaşlatan etkenler oluyor. Tümülüsler ise insanın etkisiyle oluşuyor. Bazı tektonik hareketler de bu durumu hızlandırıyor, çökmeler v.s. Erozyon, kapalı denizlerde deltaları oluşturuyor. Met-cezir'in etkili olduğu durumlarda ise, denizin daha derin yerlerini dolduruyor, nehir ağızları halîç şeklinde kalıyor. Bu dolma hareketi, Ege'de çok belirgin, insan yapısı yerleşmeler buna göre vaziyet alıyor.

Topoğrafik Biçimler

W.M. Davis topoğrafik biçimlerin yapısal özellikler, süreçler ve "süre"nin sonucu olduğunu belirtmiştir. (1) Yapısal özellikler, ana maddenin cinsi, kompozisyonu, parçalanma yoğunluğu, bozulmaya direnç, pozisyonel özellikler v.b. den oluşur. Örneğin kuvarsitler, kil kayalarından daha dayanıklı, çatlaklı granitler, aşınmaya masif granitlerden daha az dirençlidirler. pozisyonel özellikler ise, tabakalaşma veya çatlak yönleri ile ilgilidir. Örneğin aynı kayanın kıyı topoğrafyaları, tabakalanmanın eğim düzeyine ve dalga yönüne dik veya paralel oluşuna göre farklılaşacaktır. Süreç, yeryüzüne etki eden buz, akarsu su, dalga ve rüzgar gibi geomorfik araçlar olup bazan, yanardağ patlamaları, genellikler yersarsıntılarının eşlik ettiği tektonik hareketler gibi iç süreçleri de kapsar. Süreçler, aşınma ve toprak oluşumu, kayma ve benzer nedenlerle kütle kayıpları, kütle oluşumları, sürüklenme ve yığılmalar, yani boşalma ve dolgularla sonuçlanırlar. Süre de bu oluşumlarda etkilidir. Topoğrafik biçimler gelişme gösterir. Zaman içinde dalga nedeniyle, kıyı yarıları yükselir, kumsallar genişler. Dikkat edilmesi gereken bir nokta, topoğrafik biçimlenişlerin, birden fazla üretimi olduğudur. Farklı süreçler, farklı zamanlarda veya birlikte, farklı güçlerde farklı sürelerle etkirler.(2)

Aşınma ve Toprak Formasyonu

Erozyon yani aşınarak sürüklenme yağmur suyu ve akarsular ile rüzgar gücü ve canlı organizmaların yardımıyla fiziksel ayrışma ve kimyasal çözülmenin birlikteliği ile olmaktadır. Fiziksel olarak küçük parçacıklara bölünen kayaların artan yüzeyi minerallerin su ve havanın etkisiyle kimyasal reaksiyonlara girmesine neden olur, böylece toprak oluşur. (3) Oluşan toprak yerinde kalabildiği gibi sürüklenebilir de. Yalnızca yaşadığımız dönem gözönüne alındığında yani kısa vadeli bir durum olarak değerlendirildiğinde erozyon zararlı görülmemekte ve durdurulması için önlemler alınmaktadır. Bir yerin toprağını kaybetmesi doğal olarak o yer için olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Ancak bunun doğrudan yararını görmüş olan yerler de bulunmaktadır. Uzun vadede düşünüldüğünde ise, sürüklenen toprağın bir yerlerde yeniden biriktiği, üstelik bu yerlerin tarımsal üretim açısından en verimli alanları oluşturduğu bilinmektedir. Sakınca, bunun birkaç nesli bile aşan çok uzun yıllarda olmasıdır. Erozyonu önlemenin bilinen başlıca üç yolu ağaçlandırma, teraslama ve tarlaları eğime paralel sürmektir. (Resim 2a,b,c) (Resim 3) (Resim 4)



Resim 2a, 2b, 2c



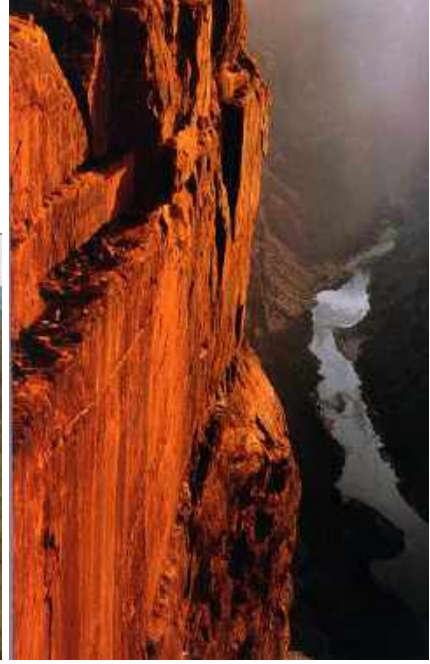
Resim 3



Resim 4

Erozyon'un oluşturduğu yerler ve bunların yaşam mekanlarına dönüşmesini örnekler üzerinden inceleyebiliriz:

Erozyonun oluşturduğu dünyanın en tanınan yerlerinden birisi Colorado Kanyonu'dur. Colorado nehrinin deniz kotuna inme çabası bölgeyi dramatik, şiirsel ve heyecan verici bir yer haline getirmiştir (Resim 5 a,b). Kanyon bugün çok önemli bir turizm alanı olarak ekonomik değer kazanmış bulunmaktadır. Karadan, nehirden ve havadan gezilmektedir.



Resim 5a, 5b

Yine Amerika'da San Antonio, nehir kıyısında yer alan bir kenttir. Alamo fedailerinin kalesinin bulunduğu kent çok düz bir topografyaya sahiptir. Çölün ortasında yer alan bu yerleşme yaşamını içinden geçen nehirde bulmaktadır. Nehrin kıvrımlarını hiçbir şekilde dikkate almayan kentin gridi platoya basitçe ve kolayca yerleştirilmiştir. Platonun altı yedi metre altından akan nehir, kendi sıfır kotunda insanın da çabasıyla ayrı bir dünya yaratmıştır.

(Resim 6) (Resim 7)



Resim 6



Resim 7

Ürgüp-Göreme havzası, yasal adıyla Göreme Ulusal Parkı, başlıca Erciyas, Melendiz ve Hasandağ gibi volkanların ürünüdür. Volkanik püskürtmelerin sonucu oluşan lavlar ve küller bu bölgeye yayılmıştır. Bölgede 10 milyon yıl önce gelişen volkanik etkinlikler sonucu püskürük maddeler, akışkan lavlar ve bazalt seyelanları, 10 000 kilometrekarelik bir alan üzerinde kalın bir süngerimsi kaya tabakası oluşturdu. (Resim 8)

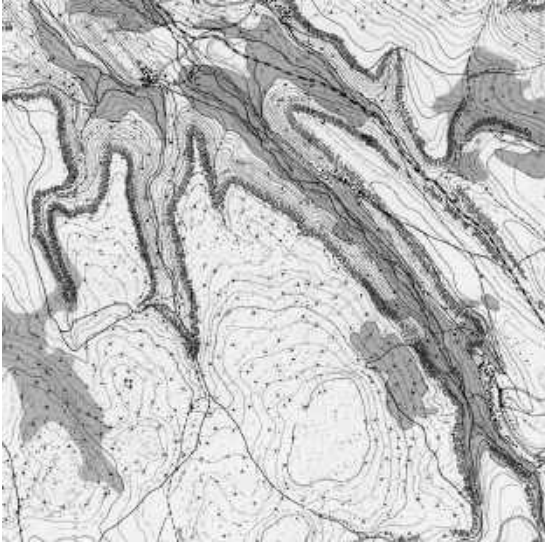


Resim 8



Resim 9

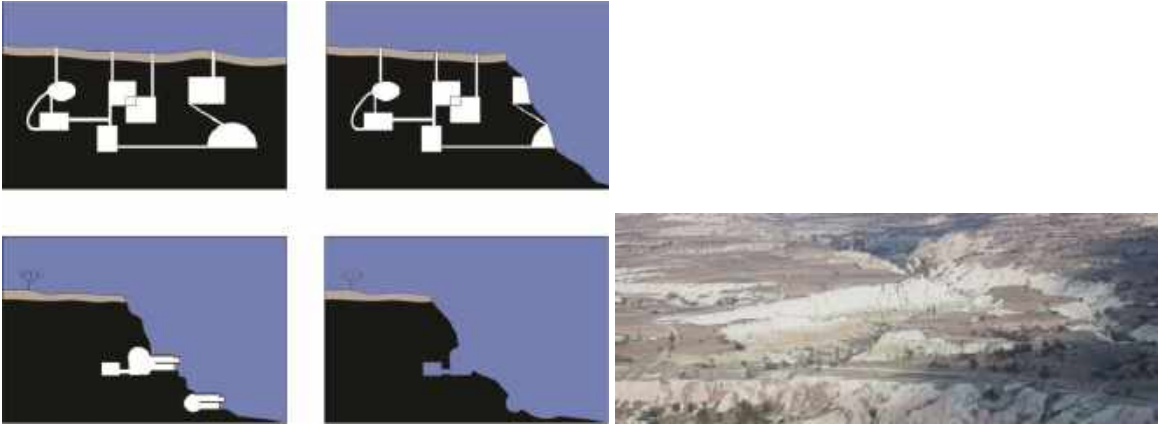
Volkanik aktivitelerin hemen sonrasındaki çok nemli iklim koşulları ise, 12000 yıl önce günümüzdeki erozyon döngüsünü başlamasına neden oldu. Bu tabakanın üst katmanı, ince taneli ve yoğun yapılı, sert ve gevrektiler. Bunun altındaki tabaka, oldukça gevşek yapılı, ortaboy grenli, sünger taşı gibi bir tüf olarak kolay ufalanır karakterdedir. Daha alttaki tabaka da orta irilikte grenli tüf, fakat kompakt yapılıdır. İlk çatlaklardan sonra başlayan rüzgar ve ısı erozyonu üst katmanı ve kısmen de altındaki katmanı etkiler. (Resim 9) İkinci katmanın kalan kısmı ile en alt katmanın önemli kısmı aşağı inen yağışlardan, don olayından ve önceki çatlakların neden olduğu erozyondan etkilenmektedir. Daha sonra, süngerimsi kayaların ayrışmasının sonucu olarak peribacası grupları biçimlenir. (Resim 10)(Resim 11) (4)



Resim 10, Resim 11

Peribacaları yanında bölgede kırgıbayır ve masa oluşumları da vardır. Kırgıbayır, yarı kurak iklim bölgelerinde, bitki örtüsünden yoksun az eğimli yamaçların üzerindne akan sel suları ve küçük dereciklerin etkisiyle, tüfler üzerinde çizgisel aşınma sonucu oluşmuş, yuvarlak, yassı ve keskin kenarlı oyuntu şekilleridir. (5) Bunların ikinci ve üçüncü katmanları kolay oyuldukları için bölge halkının barınaklarını sağladığı ileri sürülmektedir. (6) Bu yerleşmelerin Hititler döneminde ve korunma amacıyla başladığı düşünülmektedir. (7)

Bu durum da dikkate alındığında, bu oyma kalıntıların hiç değilse bir bölümünün aslında yeraltı yapıları, veya yerleşmeleri, köyleri, kentleri olduğunu, erozyon nedeniyle zamanla yüzeye çıktıklarını düşünmekteyiz. (Resim 12) **(Resim 13 a,b,c,d,e,f,g)**



Resim 12

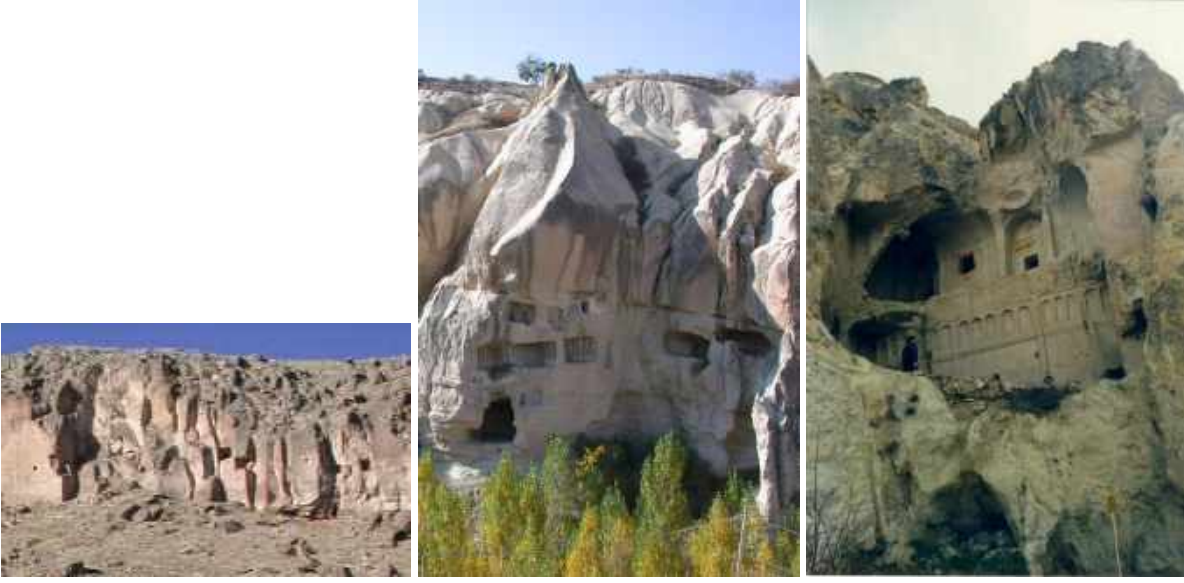


Resim 13a, 13b, 13c



Resim 13d, 13e, 13f, 13g

Bazı bulgular bu kanımızı destekler niteliktedir. Yamaç yüksekliğine göre konum ve yüzeyinin tırmanmaya elverişsizliği -dolayısıyla korunmaya elverişliliği- dikkate alındığında, bu yapılara yukardaki platodan girilip çıkıldığı güçlü bir olasılık olarak belirmektedir. (Resim 14 a,b,c,d,e,f).



Resim 14a, 14b, 14c

Dikine sirkülasyon elemanlarının varlığı bu da savı desteklemektedir. (Resim 15 a,b,c,d)



Resim 15a, 15b, 15c, 15d

Yerleşmelerin yamaçlara yakınlığının nedeni, giriş-çıkış amacı taşımayan ancak daha güvenli dışa açılım olanağı yaratmak olabilir. Bazı dik yamaçlar üzerindeki küçük açılımların varlığının, güvenli bir dış ilişki-örneğin havalandırma- ve/veya gözlem amaçlı uzantılar olduğu düşünülebilir. (Resim 16 a,b)



Resim 16a, 16b

Ayrıca korunma amacıyla gömülün yapının, dört tarafı açık peribacası içinde yapılmasını mantıkla açıklamak zordur. Bu tür konutlar ise daha sonraki dönemlerin örneğin daha yakın dolayısıyla daha güvenli dönemlerin ürünleri olabilir.

Benzer bir örnek olan Frig Vadisi, Eskişehir'in güneyinde, Kütahya ve Afyon'un bazı bölgelerinde yer almaktadır. Bu bölge de gerek jeolojik yapısı gerek tarihi ve oyma ve yeraltı yapılanmaları ile Göreme Ulusal Parkı'nı andırmaktadır. Bir ayrımın Frig Vadisinin daha yeşil bir karakter veren bitki alanlarının varlığıdır. (Resim 17 a,b,c)



Resim 17a, 17b, 17c

Bölgenin önemli unsurları jeolojik yapının olanakları ile oluşmuşlardır. Bunlardan en bilineni "Yazılıkaya"dır (Resim 18). Yazılıkaya çevresinde Bitmemiş Yazılıkaya (Resim 19) yanında, açığa çıkmış gizli kesitler (Resim 20) ve oyma bir manastır kalıntısı da bulunmaktadır (Resim21).



Resim 18, Resim 19, Resim 20, Resim 21

Frig Vadisinin bizce önemli diğer unsurlarından biri Aslantaş kabartması (*Resim 22*), diğeri de Metropolis yeraltı kentidir (*Resim 23 a,b,c,d*). Frig Vadisi'nin turizm açısından değerlendirilmesi için çalışmalar yapılmaktadır.



Resim 22



Resim 23a, 23b, 23c, 23d

Tektonik hareketlerin küçük ölçekli, ancak çok ilgi çekici görüntüler ve özel kullanım mekanları oluşturan bir türü de "Obruk"lardır. Obruklar göçme ile oluşmaktadırlar. Planda yuvarlak ya da yuvarlağa yakın biçimde göçüklerdir. Konya ovasında görülenler yanında (Resim 24),



Resim 24

ülkemizdeki en ünlüleri, Silifke yakınlarındaki "Cennet" ve "Cehennem" adlılar (Resim 25) ile "Kanlı Dinvane"dir. (Resim 26).



Resim 25, Resim 26



Resim 27

Göçme ile oluşan topoğrafyalara bir başka örnek, Toroslardaki Göksu Kanyonu olabilir. (Resim 27). Kanyonun yamaçlarının keskin dikliği ve derinliği, çevredeki bazı başka yamaçlarda görünen oturmalarla birlikte düşünüldüğünde, kanyonun da göçme sonucu oluştuğu ileri sürülebilir. (Resim 28).



Resim 28



Resim 29a, 29b, 29c



Resim 29a, 29b, 29c

Resim 30

Göçmelerin nedenleri erozyon, yeraltı su hareketlerine bağlı erime v.b. olabildiği gibi yer sarsıntıları da olabilir. (Resim 29 a, b, c). Son zamanlarda ülkemizde de gelişen mermer çıkarma teknolojisi de benzer görüntüler verebilmektedir. (Resim 30) Volkanik hareketlerin neden olduğu bir başka topoğrafya değişimi-oluşumu "Kraterler", "Krater Gölleri", "Yanardağ"lar, hatta "Ada"lardır. Dünyanın çeşitli noktalarında ilginç görüntüler, turizm aracı olarak ekonomik getirilere dönüşebilmektedir.(Resim 31 a,b,c,d) (Resim 32) (Resim 33-Rusya_Kamçatka_krater ve krater gölü) (Resim 34).



Resim 31a, 31b, 31c, 31d

Magmanın akışkan olması durumunda yanardağ oluşturmak yerine uzağa akarak ince bir lav tabakası oluşturur. Üstüste biriken lav tabakaları, platolar halini alır. Eğer mağma yapışkan ise, çıktığı ağızdan uzağa gidemez ve yumuşak eğimli bir yanardağ oluşturur. Eğer mağma daha fazla gaz içeriyorsa, çıkış ağzı çevresinde konik bir yanardağ oluşur. **(8)**



Resim 32, Resim 33, Resim 34

Buzullar bir diğ er topoğrafik biçim oluşturucudurlar. Vadi  st uçlarında oluşan buzul, aşağı doğru ilerleyerek, vadi tabanını doldurur, bu ise vadiyi derinleştirip daraltarak u biçimli bir oluk şeklini aldırır. Fiyordlar, bu tür oluşumların deniz tarafından işgali ile ortaya çıkarlar. (*Resim 35*)



Resim 35

Buzullar çok yapışkan olduklarından, her boyda kayayı sürükleyebilir ve bal ık içinde biriktirirler. Buzullar eriyince büyük kaya parçaları ortaya çıkar, akan su da çakıl taşlarını, kum ve çamurları döküldükleri yere taşırlar. **(9)**

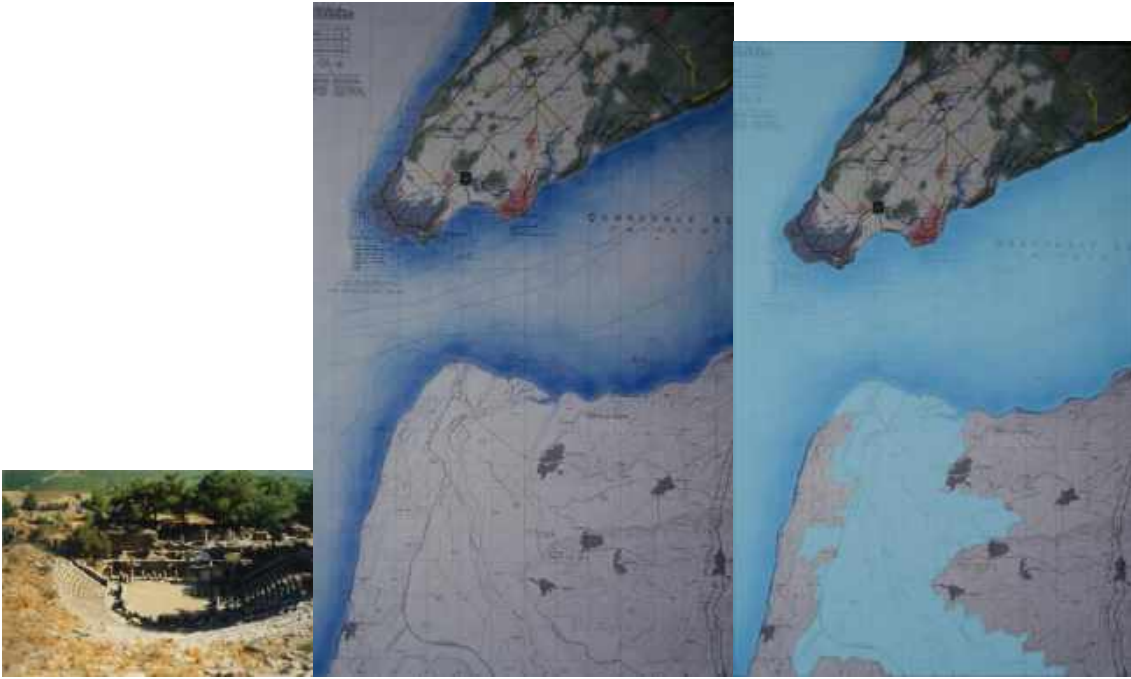
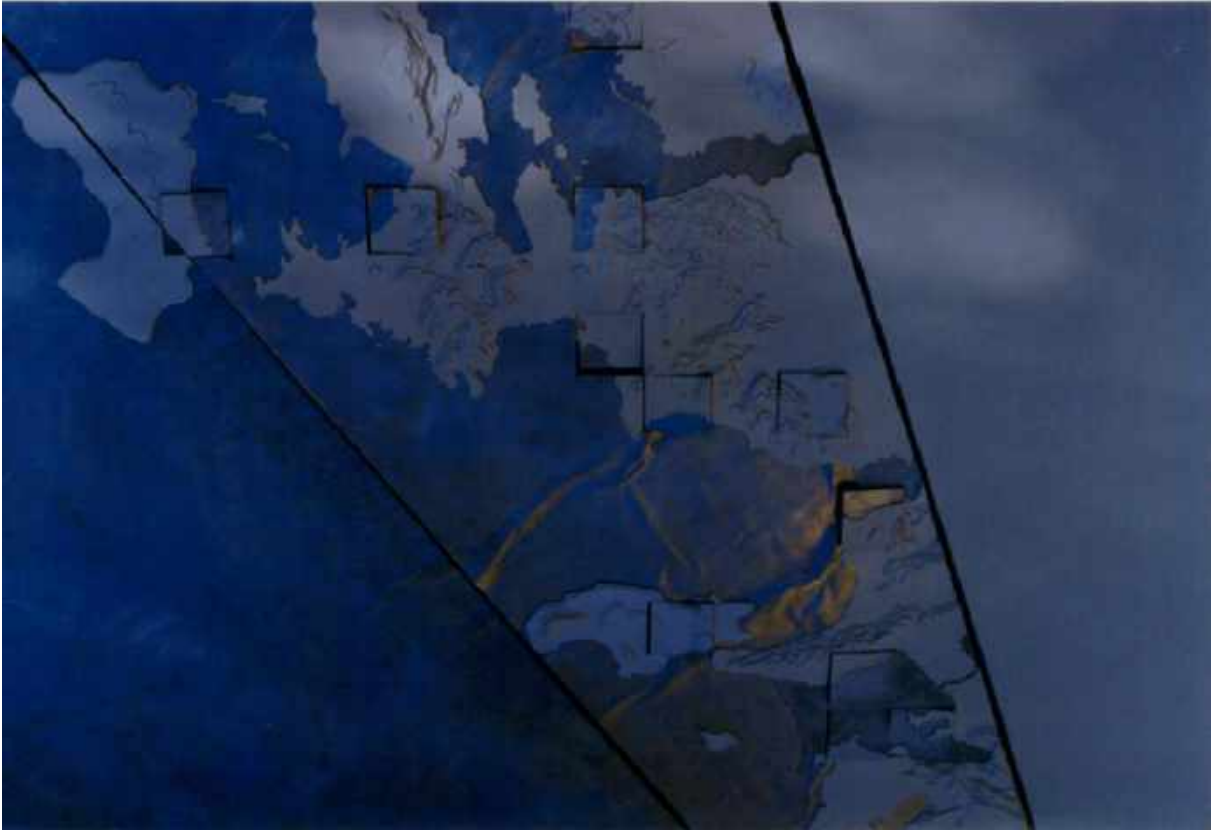
Buna karşıt olarak akarsular ise telve niteliğinde tortuları ayırıp sürükleyerek, çakıltaşı ve kum olarak sığ bölgelerde biriktirir ve çamur ve balık olarak, döküldükleri deniz veya göle yığarlar. **(10)** (Resim 36 a,b)



Resim 36a, 36b

Akarsuların taşıdıkları tortu ile deltaları oluşturmalarının en ilginç örnekleriyle Ege Denizi kıyılarımızda da karşılaşmaktayız. Bakırçay'ın Bergama, Küçük Menderes akarsuyunun Efes antik kentlerini, Büyük Menderes akarsuyunun, Priene, Milet ve Heraklia'yı, denizden uzaklaştırdığı anlaşılmaktadır. Örneğın Efes'in tarihi denizin Batıya doğru çekilmesiyle birlikte oluşur, yer ve zamanın birlikte ele alınabileceğini gösteren ilginç bir öyküsü vardır. Küçük Menderes denizi doldurup, Efes'in limanını doldurunca şehir yer değıştirir ve sonuçta denize ulaşmaktan vazgeçerek, dağlarda Şirince'de yeniden kurulur. Coğrafi değışiklik limanı kullanılmaz hale getirdiğı ve kral yolunun kullanılmasını azalttığı gibi sıtma salgınlarına da sebep olmuştur. Günümüzde harabeleri gezilen şehir, Hellenistik Efes'tir. Bülbül Dağı ve Panayır Dağı arasına yerleşmiştir. Daha eski olan Efes'ler toprak altında kazılmayı beklemektedir. Bugün Selçuk sevimli bir kent, Şirince ise uzakta bir köydür. Benzer bir durum daha kuzeyde Kara Menderes ayı veTruva için de sözkonusudur. Bu akarsuların adlarının "menderes"li olması tesadüf değıldir. Az eğimli akarsular, daha ince taneli çöküntü taşırlar ve bu nedenle menderesler oluştururlar. **(11)** (Resim 37 a,b,c,d, e, İyonya maketi: İrem Mollaahmetoğlu Falay)





Resim 37a, 37b, 37c, 37d, 37e

Doğada topoğrafik değişimler toprak (ve kum'un) rüzgar ile taşınmasıyla da olmaya devam etmek etmektedir. Çöllerdeki kum hareketleri (Resim 38) ve kıyılardaki dune'lar bu şekilde oluşmaktadır. (Resim 39 -patara) (Resim 40 -Sorgun) Kıyı boyunca yapılan iskele ve dalgakıran gibi strüktürler de kumsalların biçimlenişini değiştirmektedir.



Resim 38, Resim 39



Resim 40

Mercan adaları da topoğrafik biçimleniş örneklerinden biridir. Bir bebeğin tırnağı boyutunda olan ve bir ağız ve duyargalardan ibaret olan canlı mercan polipi, denizde yüzen organik maddeler ve planktonlar içinde salınarak yaşar. Bu mercan polipleri, beton kadar sağlam bir iskelet ev yapmak üzere calsyum karbonat salgılar. Öldüğünde, onun iskeleti üzerinde diğer nesil yetişir. Sayılamayacak kadar trilyon polipin, sayılamayacak kadar çok jenerasyonu, sonuçta, insan dahil hiçbir canlının yapamayacağı büyüklükte strüktürler oluşturur. Bunlar Ekvator çevresindeki sıcak ve sığ denizlerde oluşur. Bu şekilde ortaya çıkan mercan adaları da bugün turizm etkinlikleri nedeniyle ekonomik değerlere dönüşmüşlerdir. (Resim 41 a,b)



Resim 41a, 41b

Benzer kalker oluşumlarının yeryüzündeki örneklerinden biri de Pamukkale travertenleridir. Pamukkale de ülkemizin önemli ve en çok ziyaret edilen turist bölgelerinden biri olarak ekonomik değer taşımaktadır. (Resim 42)



Resim 45

NOTLAR.

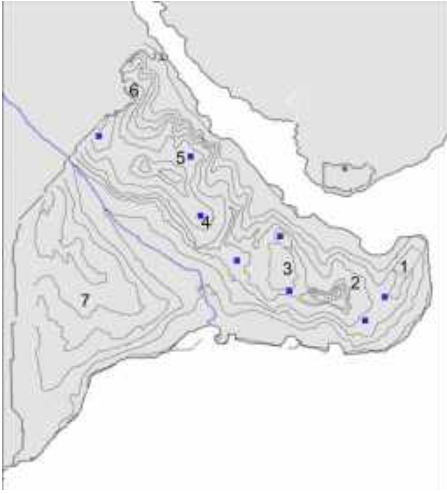
- (1) S. Babcock & B. Carson, *Washington's Geology*, The Mountaineers, Seattle: 2000, s.20
- (2) ibid s.20-21
- (3) ibid s.23
- (4) David Stea, Mete Turan, *Placemaking*, Avebury, Aldershot: 1993, s. 35
- (5) Tülay Ayaşlıgil, Sırma Turgut, Hülya Yakar, Doruk Özügül, Hakan Uzbek, *Kapadokya Üzerine* s. 3)Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul: 2003, s.6
- (6) ibid s. 35
- (7) ibid, s. 167
- (8) S. Babcock & B. Carson, *Washington's Geology*, The Mountaineers, Seattle: 2000, s.20
- (9) ibid, s.27
- (10) ibid, s.27
- (11) ibid, s.27

BÖLÜM II

ZAMAN İÇİNDE İSTANBUL TOPOĞRAFYASI VE HAREKET

İSTANBUL TOPOĞRAFYASI

İstanbul ve topoğrafya denince ilk akla gelen "7 tepeli şehir" ifadesi oluyor. Bu tabii, Roma ile, iki en büyük Avrupa imparatorluğunun iki merkezi olmak tarihi birlikteliğinin geliştirdiği bir deyim. Sur içi İstanbul'da yedi tepe bulabilirsiniz. (Resim 1)



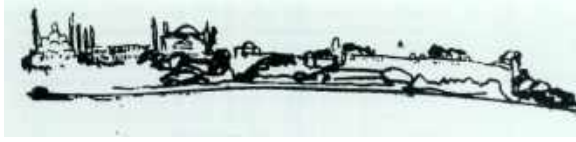
Resim 1

Bu yedi tepe, mimari ile olağanüstü bütünleşme sonucunda oldukça etkili bir görünüm sunmaktadırlar. Topoğrafik özelliklerin gökyüzüne düşürdüğü bu görünüm, belki de yeryüzünün en bilinen, en etkili ve en güzel silüetlerinden birini oluşturmaktadır. (Resim 2a,b)



Resim 2a. 2b

Corbusier'nin bu görünümü tabir caizse evire çevire çizecek kadar etkilenmesi de bu silüetin, daha doğrusu topoğrafya ile mimarlığın bu buluşmasının, eşsizliği ve öğreticiliği ile açıklanabilir. (Resim 3a,b).

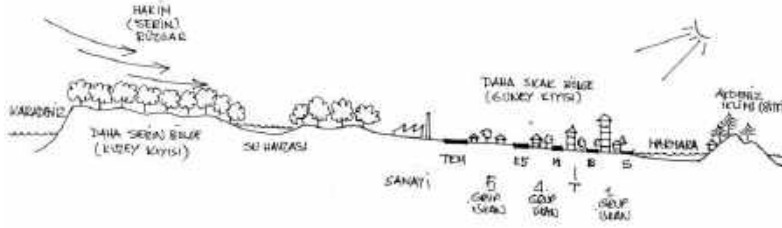


Resim 3a, 3b

Tabii bu eşsizliğin asıl temelini topoğrafya oluşturmaktadır. Yine topoğrafya, bu görüntüyü değişik konumlardan, değişik açılardan değişik biçimlerde sergilemektedir.

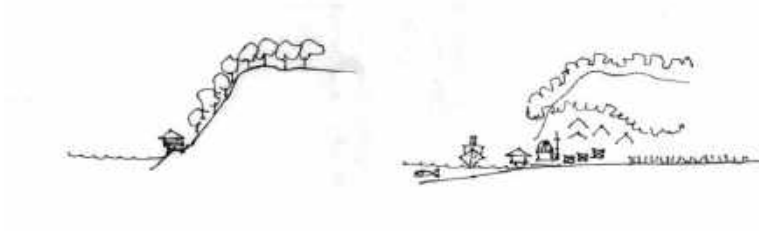
Karadeniz'den Marmara'ya, Boğaziçi ve iki yakası ile tarihi yarımada düşünüldüğünde, İstanbul'un ikibuçuk ana kara parçası ile, aralarında yer alan ve boyut ve konumu ile yine onlar kadar etkili ve önemli bir "deniz yüzey"inden oluşan bir coğrafyası vardır. 31 kilometreyi bulan boyu, 690-1700 metre arasında değişen eni ve kıvrımlı biçimi ile bu su yüzeyi, ne bir ırmak ne de bir denizdir. Onu anlamlı kılan ise iki yanını ortalama 100-110 metre yükseklikleri ile tribün gibi sınırlandıran, kara parçalarıdır. Bu üçlünün de yarattığı derin perspektifler ile görsel haz sağladığı kuşkusuzdur. Bu görüntülerin bizce ilginç ve fizik kurallarıyla tam da açıklayamadığımız bir özelliği, görüntülerdeki oranların, ölçekli çizimlerde bulunamamasıdır. (1)

Kentin iki-buçuk olarak nitelediğimiz ana kara parçalarının ilginç topoğrafik özellikleri vardır. Doğu Yakası'ndaki kara parçası Karadeniz kıyılarına denizden belli bir yükseklikte ulaşır. Marmara kıyılarındaki ise denizle sıfır oluşturacak şekilde içine girerek sonlanır. Yani Doğu yakası Güney'e doğru eğik oldukça engebeli bir platformdur. (Resim 4)



Bu durum farklı peyzajlar oluşturarak, kent sakinlerine Kuzeyde ve Güneyde denizle farklı ilişki kurma şansı verir. Bu platform içinde yer alan dere niteliğindeki akarsular da denize ulaştıkları kıyının yüksekliğine bağlı olarak yakın çevrelerinde değişik peyzajların oluşmasını sağlarlar.

Topoğrafya özellikle Boğaziçi'nde suya çok sayıda yamaç ve aralarındaki vadilerle ulaşmaktadır. Kıyıya yakın ve yüksek yamaçlar, dar vadiler ile çok çekici doğa görüntüleri sunmaktadır. (Resim 5a, 5b)



Resim 5a, 5b

Aslında sunulan yalnız görüntü değildir. Vadi tabanlarındaki derelerin zamanla oluşturduğu aluvyon alanlar ile, yüksek yamaçların denetimi altında oluşan mikro-klimalar yani bu özgün iklim ve toprak

kalitesi birleşimi kentin bitki gereksinimlerini karşılamak için olağanüstü koşullar olarak, tarih boyunca doğru değerlendirilmiştir. Ayrıca Karadeniz ve Marmara Denizi arasındaki topoğrafik oluşum olarak Boğaziçi, balık sürülerinin iki deniz arasındaki gidiş-gelişleri sırasında geçmek zorunda oldukları kıstak olarak kente balıkçılık açısından da olağanüstü olanaklar sağlamaktadır. Her vadi ağzında kentle deniz üzerinden ilişki kuracak bir bağlantı noktası gelişmiş, tarım ve balıkçılıkla uğraşan halk, denizi ve vadi tabanını ekonomik işlerine kullanıp, yerleşimini yamaçlarda yapmıştır. (Resim 6).



Resim 6

Boğaziçi'nin Batı Yakası da hem platform olarak engebeleri hem de Boğaziçi boyunca oluşturduğu vadi ve yamaçlar ile benzer özellikleri gösterir. İki yakanın birlikteliği Boğaziçi boyunca çeşitli kapalı peyzajlar da oluşturur. Bu alanlarda Boğaziçi bir göl gibi algılanırken, görüntüye giren kara parçalarının, hangi yakaya ait olduğunu kestirmek de zorlaşabilir. (2) (Resim7)



Resim 7

Boğaziçi'nin her iki yakasının en yüksek noktasının Doğu Yakası'nın Güneybatı köşesinde ve tarihi yarımada'nın karşısındaki konumu da topoğrafyanın extra bir verisi olarak kentin bütünün algılanmasını sağlayan bir gözlem yeri oluşturmaktadır.

Bu iki yakalı topoğrafya başka ilginç oluşumların da nedenidir. Doğu ve Batı yakalarının başta güneşle ilişki olmak üzere birbirlerinden oldukça farklı yönleri vardır. Örneğin mehtap asıl olarak Batı Yakası'ndan izlenir. Doğu Yakası'ndan mehtap şansı oldukça kısıtlıdır. (Resim 8).



Resim 8

Benzer şekilde Batı Yakası sabah güneşi alırken, Doğu Yakası'nın güneşle ilişkisi daha sorunludur. İklim açısından da farklılıklar vardır. Resimde de görülebileceği gibi, Boğaziçi çevresinde dört ayrı iklim alanından söz edilebilir. (Resim 9)



Resim 9

Batı Yakası'nın Kuzey'i en soğuk, Doğu Yakası'nın Güneyi en ılıman bölgelerdir. Bu bölgelerde bitki türleri de bu nedenle farklılık gösterir. Örneğin Sakız ağaçları ancak , Doğu Yakası'nın güney bölgesinde görülürler. Batı yakasında kar varken Doğu Yakası'nda olmayabilir. Yağmur da aynı durumdadır. Aradaki su yüzeyi iklimsel farklılıkların başlıca kaynağıdır. Adalar ise tipik Akdeniz iklimi özelliği ile beşinci iklim bölgesini oluşturmakta ve bitki örtüsünün farklılığı ile de bunu sergilemektedir.

Kentin diğer topoğrafik elemanları adalar,- ki buna Kızkulesi ve Kuruçeşme adası da dahildir- ve Marmara denizi dibindeki fay hatlarıdır. Adalar zor ulaşılır konumları ile kent insanı için belli olanaklar-fırsat içinde ziyaret edilen bu nedenle de özel bir imaj oluşturan yerlerdir. Marmara denizindeki fay

hatları ise topoğrafya elemanlarının olumsuz sonuç verenidir. Adalar'ın güneyinden geçen 1000 metre yükseklikteki kırık, yeraltı topoğrafyasının en önemli, insana gerçekten korku veren unsurudur.

Kentin bir diğer topoğrafik elemanın da Lodos olduğu söylenebilir. Kara ve denizlerin konumu Lodosu kent yaşantısını etkiler kılmıştır. Lodos kent içi ulaşımı, zaman zaman aksatmakta, tümüyle durdurabilmektedir. Adalar içinde Kızkulesi ise hiçbir zaman ulaşılmayan özelliği nedeniyle, halkın zihinlerinde oluşturduğu imajları ile yaşamaktayken, yakın zamanda ulaşılır kılınmasının halktaki bu duyguları zedelediğini düşünmekteyiz.

Sis de kenti etkilemek açısından Lodos gibi düşünülebilir. Yüksek yamaçlarla çevrili boğaz suyu üzerine çöken sisin kalkması vakit almakta, bu da iki yaka arasındaki deniz trafiğini olumsuz etkilemektedir.

Topoğrafyanın atmosfer koşullarını yönlendirmesinin bir olumlu sonucu ise "Bahariyeler"dir. Topoğrafik konumları nedeniyle kentin içinde noktasal denebilecek mikro-klimalar oluşmaktadır. Bunlardan en bilinenleri, kentin kıştan çıkışta ilk ısınan yerleri olan bahariyelerdir.

Kentin topoğrafyası zaman içinde değişikliklere uğramıştır. Bunlar doğal süreçler sonucu olabildiği gibi, insan eliyle de yapılmıştır. İlk müdahale, belki de kara surları önündeki hendeklerin su ile doldurulması için denizin içeri alınmasıdır. (Resim 10)



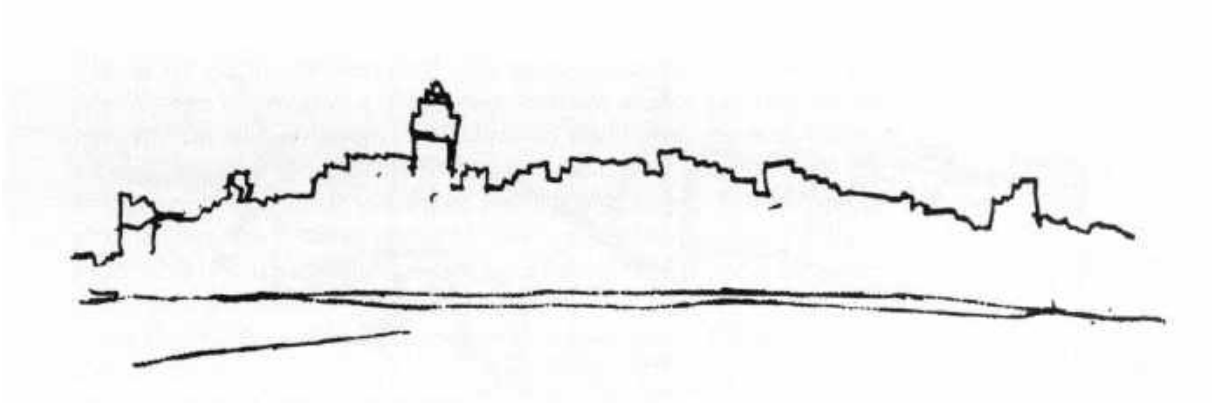
Resim 10

Daha sonra ilk olarak Haliç kıyılarının yer kazanmak amacıyla doldurulduğu anlaşılmaktadır. Buna doğal olarak Haliç'in aluvyonla dolmakta olması da katkı yapmıştır. Bugün Sirkeci sahilinde olması gereken koy, artık yoktur. Haliç'in bitiş bölgesi de kirlenmeyi önlemek amacıyla ancak doldurularak düzenlenmiştir.

Boğaziçi köylerinin vadi tabanlarında topoğrafyanın güncel değişimi, derelerin kaybolması, daha doğrusu yeraltına gömülerek kaybedilmesi biçiminde olmaktadır. Bundan kendini kurtarabilecek derelerden ikisi Göksu ve Küçüksu dereleri olarak görülüyor. İnsan eliyle yapılan en önemli topoğrafik değişikliğin, kıyı dolguları olduğunu düşünüyoruz.

Topoğrafya göstermeye olduğu kadar saklamaya da olanak vermektedir. İstanbul topoğrafyasının bu açıdan da değerlendirilmesi, özellikle tartışmalı bir gelişme olan gökdelen iş merkezlerinin konumlandırılmasında yön gösterici olabilecektir. Bilindiği gibi Boğaziçi'nin iki yakasının yeşil bir koridor olarak korunması, gökyüzüne düşen sırt çizgisinin yeşil olması beklentileri gerçekleştirememiştir.

Corbusier'nin Galata ve çevresinde dikkatini çeken ve binalardan oluşan testere dişi görünüm bugün batı Yakası'nda bir hayli kuzeye ilerlemiş bulunmaktadır. (Resim 11) (Resim 12)



Resim 11



KISALTILMIŞ MONTAJ

Resim 12

Aslında gökdelenlerin doğru yer seçimi ile, bu bir nevi kıyı dolgusuna benzeyen "gök dolgusu" oluşmaz, yeni bir "topoğrafya"nın ortaya çıkması önlenebilirdi.

Tribün görevi gören iki yakanın yamaçları boğaz su yüzeyinin üzerinde de zaman zaman güzel, zaman zaman ilginç, zaman zaman ürkütücü geçici izlenimler sağlar ki bunların da kent insanın kenti yaşamasında önemli yeri olduğunu düşünmekteyiz. Topoğrafyanın önemli bir parçası olan deniz üzerindeki varlık her zaman önemsenmiş ve önemli olmuştur. (Resim 13a,b,c,d)



Resim 13a, 13b, 13c, 13d

İSTANBUL'DA HAREKET

İstanbul'a Yaklaşırken

İstanbul, tarihten günümüze bulunduğu yerden dolayı çok fazla şekillerde yaklaşılabilen bir kent. Bugün ise sudan karadan ve yeni teknolojilerle havadan yaklaşımı olan bir metropol.

Karada kaybolan izler,

Biz burada İstanbul'a yaklaşırken ve İstanbul içindeki hareketle ilişkili izlerden söz etmek istiyoruz. Kentlerin yaşantısında bazı izler zamanla silikleşiyor bazıları ise toptan kaybolabiliyor. Yine bazıları ise oluşan başka yeni izler arasında artık seçilemez hale geliyorlar. Bu tabii çok ilginç bir durum, yıllarca varlıklarını sürdürdükleri halde, oluşan diğer izler, onların bu zamansal güçlerini alıp götürmüş; sonradan oluşan yeni izlerle karışmaları orada olmalarına rağmen bir anlamda kaybolmalarına sebep olmuş. Dolayısıyla bu izler yani yollar, fiziksel olarak varlığını sürdürdüğü halde yok olabileceksen, bazı durumlarda aldıkları isimlerle eskiden var olduklarını belirtebiliyorlar. Eski yolların var olduklarını ve güzergahlarını en iyi belirtenler düğüm noktaları oluyor. Bu düğüm noktalarının bir bölümü yollarla kesişen akarsuların bu kesişme noktasında yolun geçmesini olanaklı kılan köprülerle fiziksel olarak beliriyorlar.

Diğer düğüm noktaları ise sur kapıları. İstanbul'a kara yolundan Batı'dan yaklaşıldığında, kara surlarındaki kapılardan sur içine girmek olası. Dolayısıyla kapılar yani surların delikleri, sur içindeki ve dışındaki yolların bulunduğu noktalar, dolayısıyla sur içindeki ve dışındaki yolların günümüze kadar kalan işaretleri. Surların dışı açıldığı noktalardan en önemlisi Altınkapı. Altınkapı Bizans krallarının kullandığı

kapı, Osmanlılar zamanında arkasına Yedikule inşa edilmiş. Dolayısıyla Altınkapı'nın kentle doğrudan bağlantısı kesilmiş. Altınkapı'dan batıya doğru baktığımızda eski yolun izi çok kolay seçiliyor. Bu yol hala kullanılıyor. İstanbul Caddesi ismi de bu yolu İstanbul'a girişle ilişkilendiriyor. Bu yol, İstanbul'a, kıyıya en yakın olarak ulaşan yol. Aynı yolu 1885 haritasında da görmek olası. **(3)** (Resim 14a,b).



Resim 14a, 14b

Altınkapı'nın doğrudan kentle bağlantısı kesilince, yana başka bir kapı açılmış, bugün o kapı hala kullanılmakta. (Resim 15)



Resim 15

Eğer surlardaki kapılardan yola çıkarsak, Silivrikapı'dan başlayan yol, Topkapı'dan çıkan yolla Silivrikapı'nın kuzeyinde birleşmektedir. Dolayısıyla Topkapı'dan başlayan aks, üstünde durmak istediğimiz diğer bir aks olan eski Londra Asfaltı, şimdiki E5 Karayoludur. Eski isminden de anlaşılacağı gibi, bizi batıya, okyanus ötesini düşünmezsek, batının da en ucu sayılabilecek yere taşıyan yol. Londra asfaltının eski güzergahının bir bölümü haritalarda ve hava fotoğraflarında Eski Londra asfaltı adı ile beliriyor, 1885 haritası da bu durumu doğruluyor. E-5 ve Eski Londra asfaltı şimdiki Ataköy kavşağında birleşiyor. Bu yolun Osmanlı'lara kadar dayanan izleri Mimar Sinan'ın köprüleri. Bu köprüler İstanbul'dan batıya uzanan önemli bir aksın varlığını bize gösteriyorlar. Tespit edebildiğimiz ilk köprü E5 karayolu üzerinde Atatürk havalimanı kavşağının içinde kalan köprü. (Resim 16)



Resim16

Köprü Ayamamaçayırı deresinin üzerine kurulmuş, dolayısıyla bize yol ve derenin kesiştiği noktayı gösteriyor. Bugün Burası, Denize dik gelen E-5 ve TEM otoyolunu bağlayan aynı zamanda havaalanının bağlantı yolu olan yol ile E-5'in kesişim noktasında bulunuyor. Dolayısıyla bu nokta, eski yolun geçtiği yeri kesin olarak belirtiyor. Buradan sonra Atatürk Havalimanının pisti E-5'in güzergahının değiştirilmesini gerektiriyor. Eski yolun Küçükçekmece'ye uzanan bölümü bugünkü Yahya Kemal

Bulvarı olması çok kuvvetle muhtemel. Bu cadde Küçükçekmece'deki ikinci köprüye ulaşıyor. İkinci köprü, Küçükçekmece gölünün üstünden geçen ve yine E5'in hemen yanında olan köprü. (Resim 17)



Resim 17

Köprüden önce, Altıncapı'dan başlayan kıyı yolu ile Londra asfaltı birleşmektedir. Küçükçekmece gölü ve deniz arasındaki dar kıyıda ise muhtemelen Londra Asfaltı, E-5 ve kıyı yolu tek bir güzergah halini almaktadır. Bu köprü Bozkurt'un çalışmasında sıraladığı Sinan köprülerinden birisi olarak belirtilmemektedir (4). Batı'ya doğru üçüncü köprü Haramidere kavşağının içinde kalmıştır. (Resim 18)



Resim 18

Mimar Sinan'a ait olan (5) Kapuağası köprüsü adındaki bu köprü de bize yine Osmanlılar zamanındaki yolun izinin, sonradan E5 adını alan, Londra asfaltıyla çok üst üste düştüğünü gösteriyor. Bu noktada şimdi, Ambarlı'yı E-5 ve TEM'e bağlayan denize dik yolun, E-5'le kesişim noktası bulunuyor. Sonraki köprü Büyükçekmece gölünü denizden ayıran, aslında bir dizi köprü. (Resim 19)



Resim 19

Büyükçekmece gölünün kıyısında yerleşmenin ortasında kalan meydan ve yapılar bu noktanın tarihte önemli bir nokta olduğunu gösteriyor. Ordunun ve padişahın konaklama yeri olan bu nokta köprüyle birleşiyor. Yol Silivri'den geçerken yine bir dizi köprüyle akarsuyu aşıyor. E5 artık buradan geçmiyor, Silivri'nin dışından geçiyor ama köprü hala kullanılıyor. (Resim 20)



Resim 20

Topkapı'nın kuzeyinde yer Edirnekapi'dan 1885 haritasına göre hemen çatal olan yol vardır. Kuzeye yöneleni, TEM'in güzergahını takip etmektedir. Daha güneyde kalan yol muhtemelen Ayamamaçayırı deresi üzerindeki tarihi köprüye yönelmektedir. Bu köprü Atatürk Havalimanı kavşağındaki köprünün kuzeyinde kalmaktadır. (Resim 21)



Resim 21

Küçükçekmece'nin kuzeyinde tarihi bir köprü daha yer almaktadır. (Resim 22)



Resim 22

Bu köprü, Edirnekapi'dan başlayan iki yolun bu noktada birleştiğini düşündürmektedir. Kuzeydeki bu yol Büyükçekmece'nin kuzeyinden geçmektedir.

Yukardan da anlaşıldığı gibi yapılan bu deneysel çalışma, eski ve yeni haritalar, haritalardaki yol isimleri, hava fotoğrafları, yerinde yapılan tespitlerle oluşturulmuştur. Çalışma daha detaylı olarak daha batıya doğru geliştirilebilir.

Daha yeni olan demiryollarının kullanılan malzeme ve güzergahlarının çok belirgin olmasından ve yollar gibi çoğalmamalarından dolayı varlıkları çok belirgindir. Batıyı İstanbul'a bağlayan demiryolunun kıyıya çok yakın geçerek kentin varoşlarından değil kentin planlanmış ve iyi düzenlenmiş yerlerinden geçmesi, onu kente yaklaşımda ayrıcalıklı kılıyor. Ayrıca geçtiği istasyonlar da bugün bakımsız olsalar bile mimari özellikleri ile önemli bir mimari çeşitlilik oluşturuyorlar. Bunlardan Florya Köşküne yakın Florya tren istasyonu modern mimarlık örneklerinden birisi olması dolayısıyla özellikle söz etmeye değer. (Resim 23).



Resim 23

Demiryolu son istasyon olan Sirkeci'ye yaklaşırken, Topkapı Sarayının bahçesinden geçmektedir. (Resim 24)



Resim 24

Tarihçilere göre Sultan Abdülaziz, 1871'de demiryolunun geçebilmesi için Topkapı Sarayının bahçesinin bir bölümünü hibe etmiştir **(6)** .

İstanbul'un doğusunda da izlerle ilgili olarak ilginç durumların saptanması mümkün. Anadolu yakasında, Bağdat Caddesi'nin isminin çağrıştırdığı şekilde doğuya giden aksın başlangıç kısmını oluşturduğunu söyleyebiliriz. Bostancı'da varolan köprü (bugün pek hissedilmemektedir) Bostancıbaşı'nın bulunduğu ve Anadolu'dan gelenlerin İstanbul'a girişlerini denetleyen bir nokta olduğu bilinmektedir. (Resim 25)



Resim 25

Kuzey-güney yönünde akan akarsuyun varlığı, başka herhangi bir noktadan geçişi engellemekte, doğudan gelen insanları o köprülülük olan tek geçiş noktasına çekmektedir. Bugün doğu batı yönünde uzanan çok sayıda yol vardır hepsi o suyun üstünden bir şekilde geçmektedir ve o akarsu artık hissedilmemektedir bile. Bu yolun bir kesişim noktasına Gebze-Hereke arasındaki Diliskelesi'nde rastlamaktayız. Bu yine tarihi bir köprüdür. (Resim 26)



Resim 26

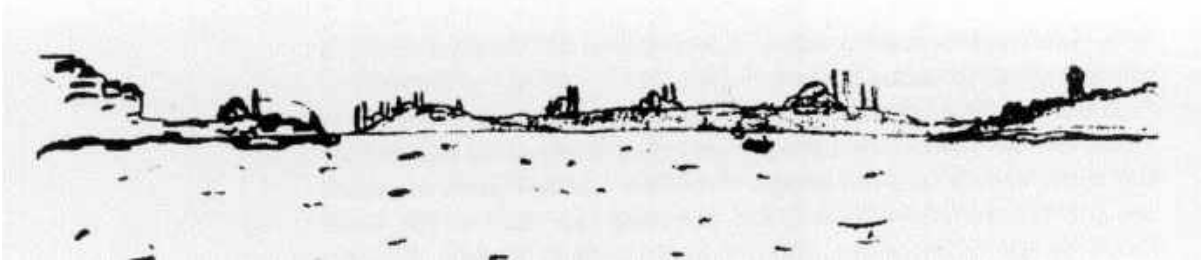
Ankara'dan İstanbul'a gelen ve Adnan Menderes tarafından açılan Ankara yolunun Küçükalyalı Bostancı arasında yer alan tünelinin de ilginç bir öyküsü vardır. Anlatılanlara göre Başbakan yol inşaatı sırasında İstanbul'a gelindiğinin bir işareti olmak üzere buradaki tüneli inşa ettirmiştir. Bunun doğruluk payı bizce çoktur, çünkü araziye baktığımızda bu tünelin teknik nedenlerle açılmadığı çok net olarak görülmektedir. Tünelin içinden geçtiği tepe tünelin yüksekliğinden ve genişliğinden biraz fazladır. Tepeyi bütünüyle almak, tüneli açmaktan çok daha ucuz olabilirdi. Çocukluğumuzda, çok uzun ve zahmetli bir yolculuk olan Ankara'dan İstanbul'a gelişte tünele varmak İstanbul'a geldiğimizin sevindirici belirtisiydi. E5 karayolu şimdi bu tünelin 20-30 m kuzeyinden tünelsiz olarak geçiyor. Aslında bu tünel günümüzde kentlere kapı yapma hevesinin bir ilk ve belki de daha tutarlı bir örneği oluyor. (Resim 27a,b)



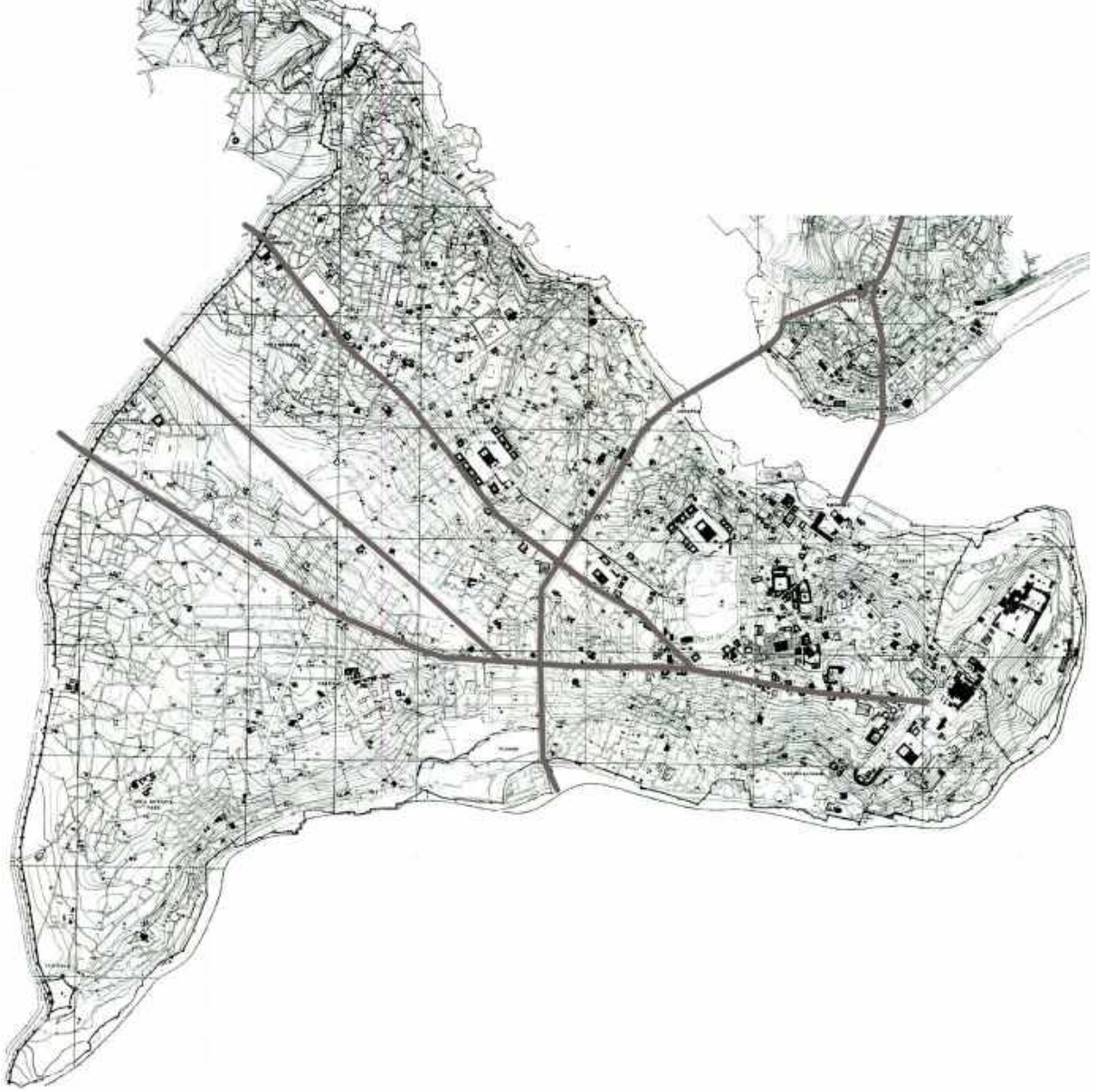
Resim 27a, 27b

Karada şimdiki akslar;

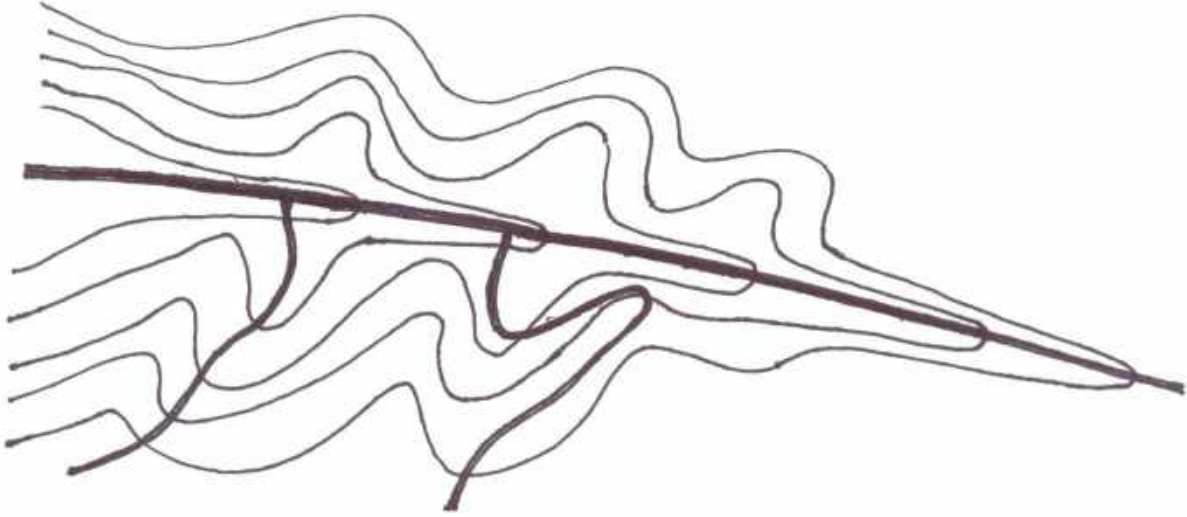
İstanbul'un çevre yolları olan E5 ve TEM, köprülerle İstanbul Boğazından geçerek kentin iki yakasını, temposu gün aralığı olan geçişlerle ve iki kıtayı ve pek çok ülkeyi de daha büyük bir zaman aralığı olan tempolarla bağlamaktadır. Bu bağlantılar, özellikle köprülerden geçişler, yeni izlerin oluşmasına ve bu izleri takibedenlerin de çok farklı bir İstanbul veya daha doğrusu İstanbullar algılamalarına sebep olmaktadır. Birinci Boğaziçi köprüsü, İstanbul'un merkezindeki boşluğu eskiden olmayan bir çizgiden izleme fırsatı vermesiyle önemlidir. Aynı noktadan fakat sıfır kotundan Le Corbusier'nin de bir silüet çizmiş olması herhalde rastlantı değil, önemli bir durumun saptanması ve tanıtılmak istenmesidir. (Resim 28) (Resim 29)



İstanbul'un yollarına baktığımızda şöyle bir saptama yapabiliriz; İstanbul'daki bütün eski önemli akslar sırtlardan geçmektedir. Bu, yolun mümkün olduğu kadar düz (hem planda hem kesitte) olmasını sağlamaktadır. Örneğin Beyoğlu, Şişli, Mecidiyeköy ve sonradan oluşan Maslak aksı böyledir. İstanbul yarımadasında Sultanahmet'ten başlayan Divanyolu ve Millet Caddesi sırtların, Vatan Caddesi ise vadi tabanının yumuşak eğiminden yararlanmaktadırlar. (Resim 30)



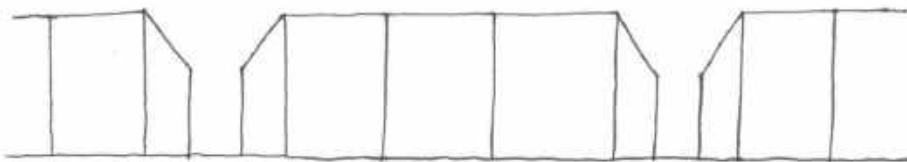
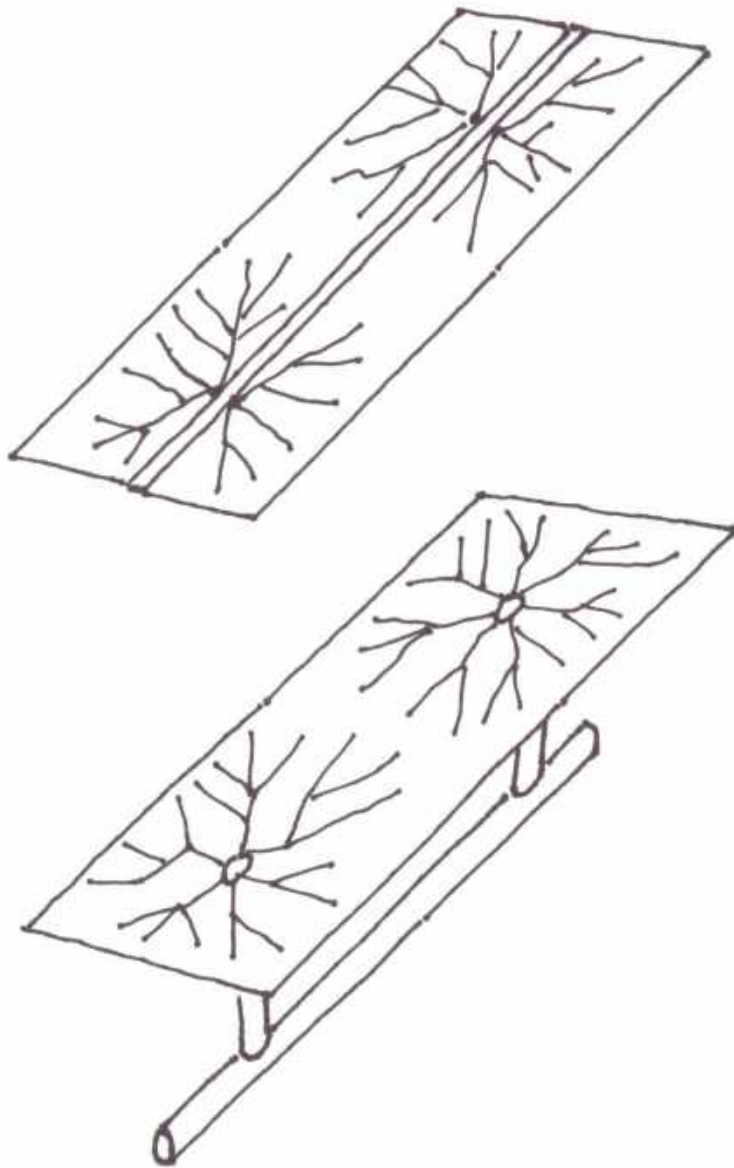
Bu önemli aksların sırtlardan geçmesi çevreyi daha iyi algılayabilmemize sebep olmaktadır. (Resim 31)



Aşağıya inen genellikle ara yollar denize ulaşmaktadır, bu da yön duygusunu arttırmaktadır. Topografyanın bu gücü, ana arterler ve ikinci derecede yolların birbirlerinden çok farklı olmasına sebep olmaktadır. Yani ikinci derecedeki yollar, ana akslara alternatif oluşturamamaktadır. Örneğin İstanbul'un bir grid olan New York ve Barcelona'dan farkı buradadır. Böyle olduğunda ana yollar çok yoğun olarak kullanılmakta ikincil olan yollar ancak mahalli olarak kullanılmaktadır. Bu durumda birinci derecede olan akslardan sık sık geçtiğimiz için yolun iki yanını oluşturanları çok iyi bilmemize rağmen, geçtiğimiz aksın hemen yakınındaki ikinci derecedeki yolları ve çevreyi hiç görmeme olasılığımız vardır.

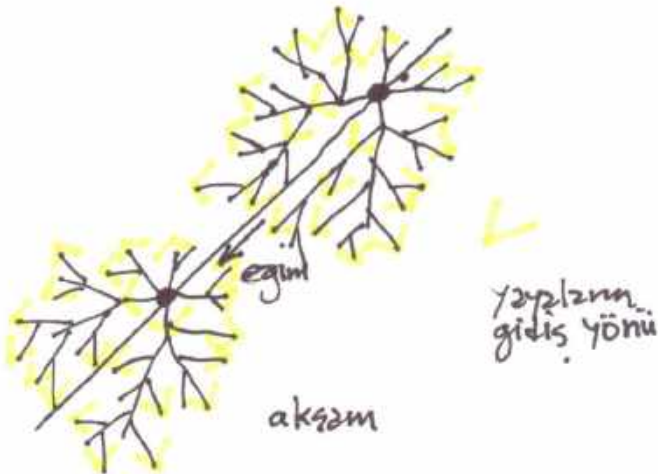
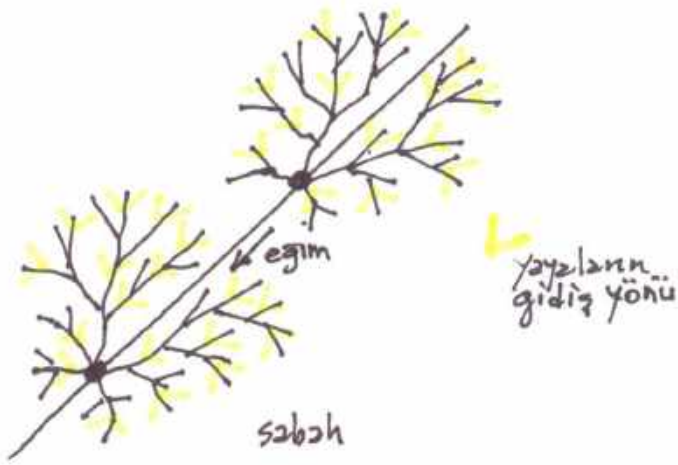
Diğer önemli akslar kıyılardan geçmektedir. Bu yollar genellikle kıyının doldurulmasıyla yapılan yollardır. Batı yakasının sahil yolu Menderes başbakanken inşa edilmiştir. Haliç sahil yolları Bedrettin Dalan belediye başkanı iken yeniden düzenlenmiştir. Doğu yakasının sahil yolu da bu belediye başkanı zamanında başlamıştır. Sahil yollarının en önemli avantajı sahili takip ettiğinden az eğimli veya düz olmalarıdır. Ayrıca dolguya oturduklarından arsa istimlak etmek gereği olmamaktadır. Bu tür dolguya oturan yolların en büyük sakıncası kıyı çizgisinin doğal yapısını bozmasıdır. Maltepe'deki Süreyya Plajı, Dragos'un plajı örnek olarak verilebilir. Ancak İstanbul Boğazı'nda da doldurulan yerler vardır. Dolmabahçe sarayı, Beylerbeyi Sarayı, Küçüksu Kasrı dolgu alanlar üzerine inşa edilmişlerdir. Büyükdere ve Arnavutköy'de sahil yolu yer yer deniz üstünden geçirilmiştir.

Kent içindeki yollar, yukarda bahsettiğimiz özellikleri dışında kullanım şekillerine bağlı olarak da farklı etkiler yaratırlar. Örneğin bindiğimiz vasıtaya bağlı olarak veya yaya isek, farklı yaşamlara, farklı algılamalara sebep olabilmektedirler. Özel arabayla gidildiğinde anayol, içinde durulamayan bir akış gibidir. Dolmuşa veya taksiye bindiğimizde ise aynı aks her noktası ile bizim için anında ulaşılabilir olmaktadır. Yaya olduğumuzda da benzer bir durum vardır. Ancak bu durumda hızımız kendi yürüyüş hızımızla sınırlıdır. Bunu arttırabilmek için, farklı vasıtalarla başvurulabilmektedir. Örneğin paten, kaykay, bisiklet, motorsiklet ve hatta yol eğimi, bunlardan bazılarıdır. Otobüs ise otobüsteki insanın ancak belli noktalarda yola ve çevresine ulaşılabilceği bir durumu oluşturmaktadır. Benzer bir şema, planda metro için de geçerlidir. Ancak kesitte durumları farklılaşmaktadır. (Resim 32) (Resim 33)



Otobüste giderken aksın bütününe görebildiğimiz halde yani çizgisel bir algılama söz konusu olduğu halde metroda bu noktasal hale gelmektedir. Metroyu kullanan insan ancak girdiği ve çıktığı noktalar ve çevresini algılamakta, metronun gittiği çizgi boyunca hiç bir şeyin varlığını hissetmemekte, algılayamamaktadır. İstasyondan yeryüzüne çıktığımız nokta ile kentin algısı başlamaktadır.

Minik İstanbul metrosu da yukarıda sözü edilen sebeplerden dolayı yine böyle bir sırttan geçmektedir. Bu durumda metro ile ilgili olarak, hodolojik mekan her yönde simetriktir. Eğer yokuş boyunca iniş binişler varsa veya olsaydı, hodolojik mekan farklılaşır. Bu başka bir deyişle şu demek oluyor, iki istasyon arasında iki istasyona da çok yakın yerde bulunmayanlar, yokuş aşağıda bulunan istasyonu tercih edeceklerdir. Bu durumda geliş ve gidişlerde farklı istasyonları kullanacaklardır. Eğer önemli çekim noktaları varsa hodolojik mekan büsbütün asimmetrik bir hale gelebilir. (Resim 34).



Yeni yapılan metronun bu açılardan yani eğimle ilişkisi, istasyonların yeri, bir başka deyişle hangi noktada yeryüzüne çıkıldığı, duraklar arasındaki mesafeler, ulaşım konusunda bir çözüm olarak görülen metronun kısaca insan algısına ve yaşantısına nasıl bir etkisi olacağı önemli bir konudur.

Sonuçta İstanbul'un topografik özellikleri, kentin ulaşım sisteminin oluşmasında, kentin oluşmasında, kenti algılamamızda, kullanımında önemli bir rol oynamaktadır. Ayrıca, görülüyor ki, kentin topoğrafyası ile ulaşım sistemi arasında teknik gereksinimlerin dışında da kurulması gereken bağlar olabilir. Önemli olan, İstanbul'un özelliklerini en iyi biçimde değerlendirmektir. Burada insan yapısı bazı kötü uygulamalar da topoğrafyanın gücü ile çok etkili olamamaktadır.

Kent için topoğrafyaya bağımlı bir diğer ulaşım sistemi ise su getirme sistemidir. Engebeli topoğrafya, su kaynakları ile kent arasındaki şebekenin çok sayıda kemerden oluşmasını gerektirmiştir. Bu kemerlerin orman dokulu tepeler arasındaki konumu heyecan verici güzellikler yaratmıştır. Aslında kemerlerin bu ilişkisinin Boğaziçini geçen asma köprüler için de geçerli olduğunu düşünüyoruz. (Resim 35a,b,c) (Resim 36a,b)







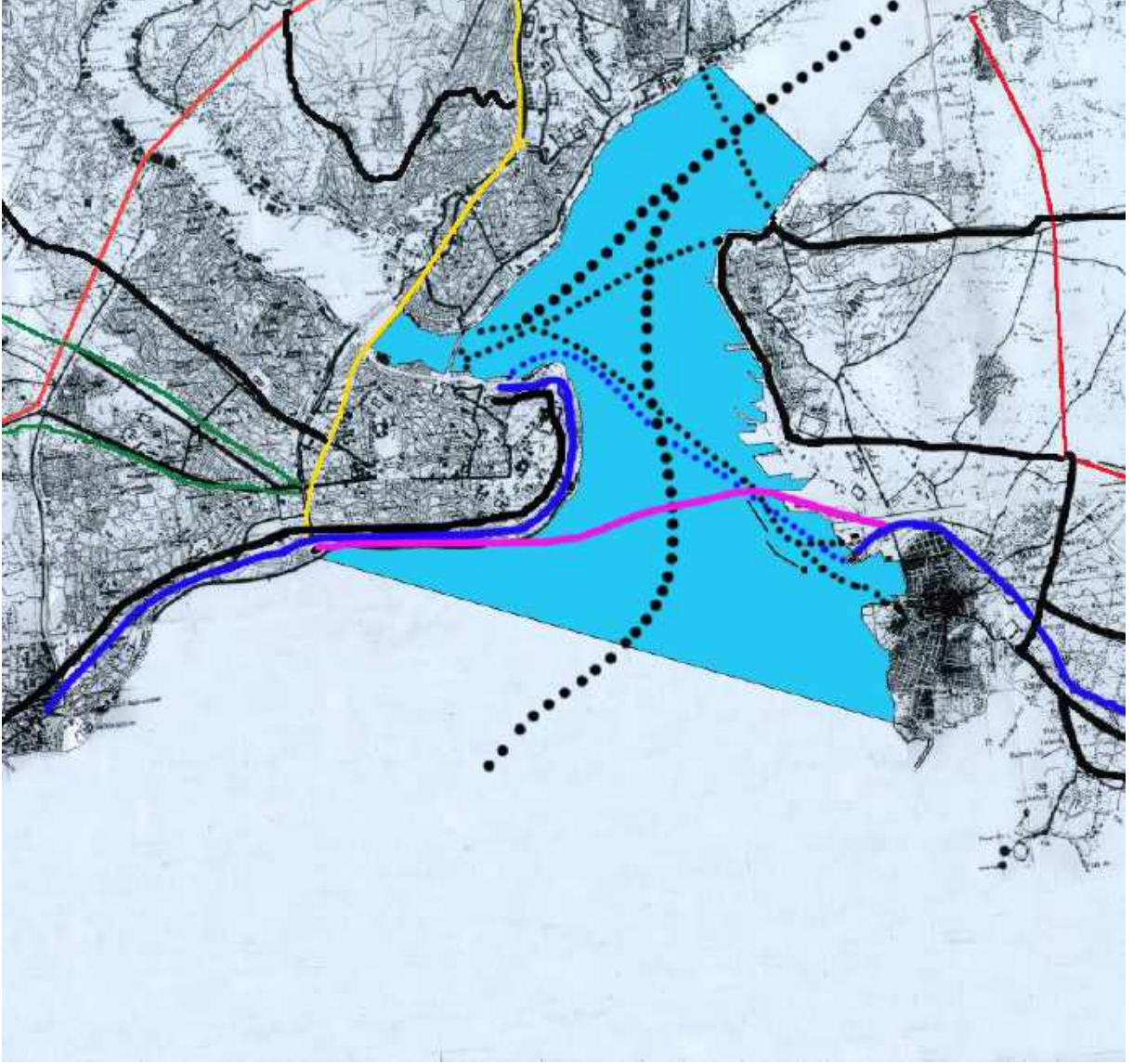
Suyun boşluğu, dolaşılan yüzey

Karada, karayollarında ve demiryollarında akslar çok belirgindir. Buna karşılık suda durum farklıdır. Suyun bütün yüzeyinde gidiş gelişler olabilir. Özel durumlar ancak sınırlayıcı bir rol oynar. Marmara'daki kayalıklar gemilerin rotalarının tayininde önemli bir noktadır. Yine kıyılardaki sığlıklar suyun belli yerlerinin kullanılmasını kısıtlar. Çok önemli akıntılar bazı kısıtlamalar getirebilir. Açık denizden farklı olarak boğaz bir geniş bulvar gibidir. Burada da izler teknelerin nasıl bir rota izlediklerini kısa bir süre gösterebilirler. (Resim 37a,b,c)





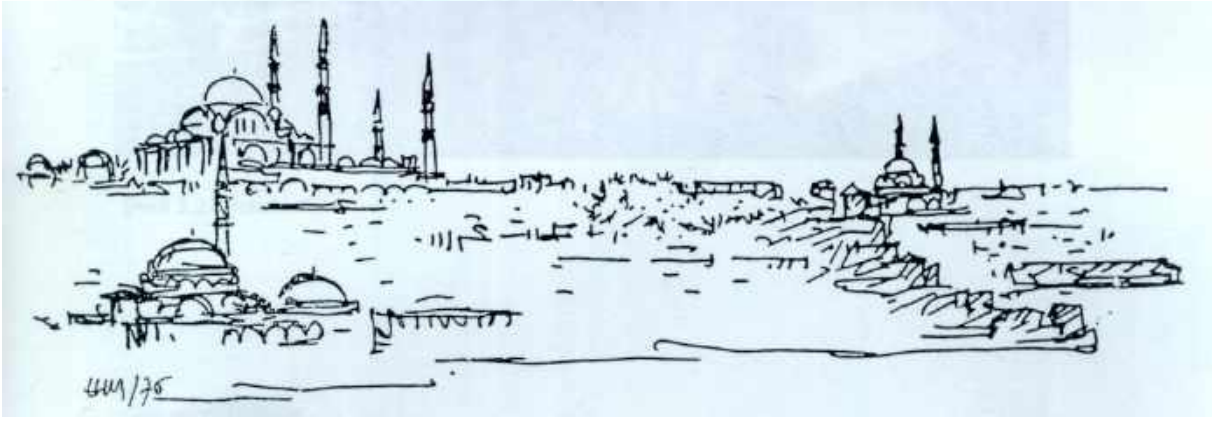
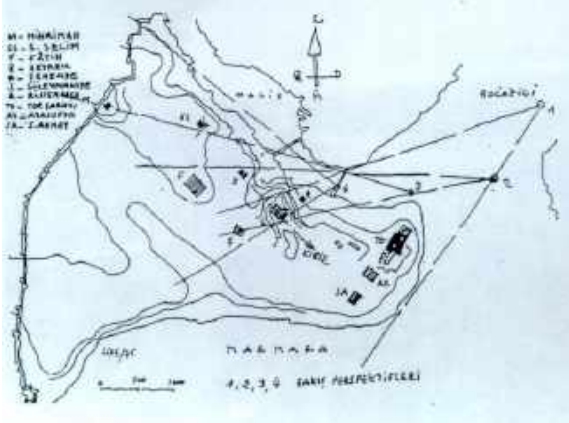
İstanbul'un merkezinin boşluk olması ve bu boşluğun ölçekli bir yükseklikteki kara parçaları ile çevrenmiş olması, özellikle denizden gelişi ilginç kılan, ve şehrin ilk görüşte merkezden dışa doğru kavranmasını sağlayarak ona özellik katan bir durumdur. (Resim 38)



Bu durumun kent açısından değerlendirilmesi gerekir. Venediğe de denizden girebilirsiniz ama birşey algılama şansınız yoktur. İstanbul'da sahil yolları da merkez boşluğunun çevresinde yer aldığı için bu boşluğu bize algılatıyor. Demiryolu da sahil yolu ile benzer bir güzergah kullandığından o da bu boşluğu çevresiyle algılamamıza yardımcı oluyor. İstanbul'un üç ana kara parçası arasındaki ulaşımın da bu boşluk üzerinden -eskiden beri deniz ulaşımı ve yapıldıktan sonra Boğaziçi köprüsü ile- yapılıyor olması da, kentin algılanması ve bu algının gündelik yaşamın önemli bir motivasyon aracı olması sonucunu doğurmakta, sakinlerinin İstanbul'a bağlılığını artırmaktadır.

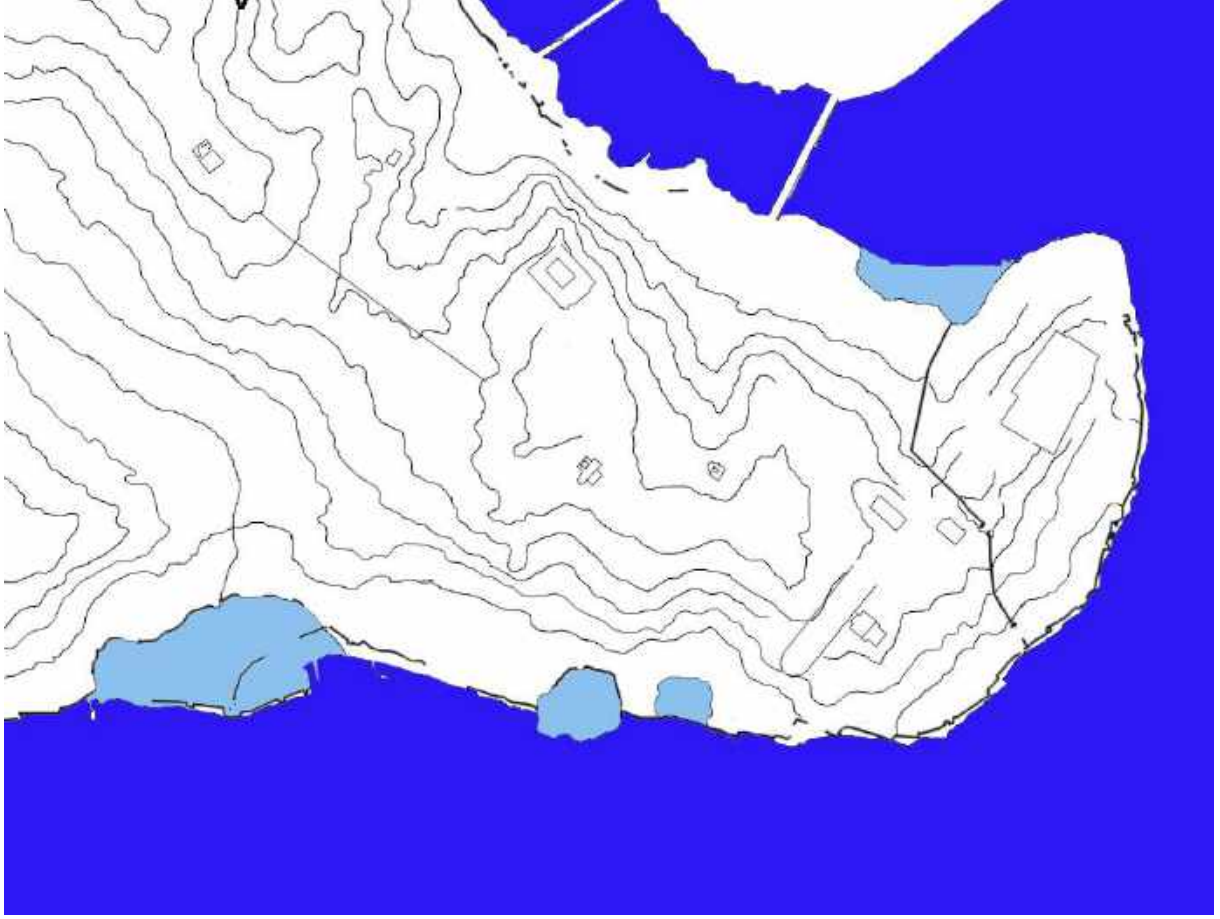
Dışardan deniz yoluyla gelişte bu boşluğun içine, ortasına düşülüyor. Boşluğa karakterini veren, biçimini belirleyen, İstanbul yarımadası, Anadolu yakası ve Kız Kulesi oluyor. Transit olarak Boğazdan geçenlerse boğazın bütününe bir seferde göremedikleri halde bir aks olarak algılıyorlar. Denizden Haliç'in sağladığı doğal limana ulaşmak için Sarayburnu'nun dönülmesi sırasında kıyının biçimi, topografya ve insan yapısı

elemanlar heyecan verici perspektifler oluşmasını sağlamaktadır. Söylemezoğlu, kente denizden gelenlerin gördükleri imajı incelemiştir. (7) (Resim 39)



Kıyının biçimlenişi ve buna bağlı olarak da topoğrafya ve kullanımlar, suyun kara ile ilişki noktalarını, iskele ve limanları belirliyor. Dolayısıyla denizde de rotaları belirliyorlar. Örneğin Boğaz ve Haliç köyleri (belki Vanıköy ve Rumelihisarı hariç) vadi ağzlarında kurulmuşlardır. Daha büyük ölçekte ise Yenikapı (Yenikapı'nın arkasında Haliç'e kadar uzanan bir vadi vardır ve Haliç'le Marmara arasındaki en kolay ulaşım buradan yapılabilir). Atatürk köprüsü de bu bağlantının devamı olarak Galata bölgesini tarihi yarımada'ya bağlamaktadır ve Harem (Salacak'taki dik yandan sonra batıya doğru bu sahilin denizle bağlantısının olabileceği yer burasıdır, E-5'in takibettiği vadi sahilin bu noktasına inmektedir, dolayısıyla bu yer E-5'in doğal olarak denizle ilişki kurabileceği en uygun yerdir) arka plandaki topoğrafyalarının yumuşaklığının sağladığı ulaşım kolaylığı nedeniyle öne çıkmışlardır. Kentin Selimiye Kışlası ve Askeri Hastane gibi büyük strüktürlerle (eski Haydarpaşa Lisesi, bugünkü Marmara Üniversitesi Tıp fakültesi binası) karşı yakaya (Anadolu yakasına) ilk adım atışının Harem'de olması, daha sonra liman, TMO siloları ve otogarın burada yer alması herhalde rastlantı değildir. Üsküdar'ın karşı yakaya geçişte özel bir nokta olması ise daha çok, kıyıya yakın büyük düz alanının bir sonucu olabilir.

Tarihi yarımada'nın Güney kıyılarında, yani Marmara denizine bakan kıyıda ise dere ağzlarında yer alan küçük limanlarda, tarih boyunca denizin dolmasına karşı mücadele verildiği de bilinmektedir. Bu limanlar tekneleri Lodos'tan ve denizdeki düşmanlardan korumaktadır. Bu limanların izi, sur kalıntıları izlenerek ve topoğrafya incelenerek belirlenebilmektedir. Örneğin, Kontoskalion Limanı'nın çevresinde surlar devam etmekteydi ve bu surlara bugün de parça parça rastlanabilmektedir. Kadirga limanı doldurulmuştur, bugün Cinci meydanıdır. Bu limanlara eski haritalarda rastlanmaktadır. Resim (40).



Bizans'ta bu limanların önemi herhalde Haliç'in Galata ile ortak olarak kullanılma gereğinden gelmektedir. Bu durumda Marmara kıyısındaki limanlar tamamen Bizans'ın kontrolü altındaydı. Osmanlı döneminde Haliç'in bütünüyle Osmanlıların elinde olması Marmara sahilindeki limanların stratejik önemini ortadan kaldırmış olmalı. Demiryolunun ve sahil yolunun bu limanların dolmasıyla kıyıdan geçmesi, deniz ve iç kısımların ilişkisini çok fazla zayıflatmıştır. Bugün aynı problem devam etmektedir.

Suyu soyut olarak iki boyutlu bir boşluk olarak tanımlamamıza rağmen, zaman içinde hava koşullarındaki değişikliklerle, özellikle ışığın değişmesi ile bu boşluk farklı algılanmakta ve deneyimlenmektedir. Bir anlamda farklı katmanlar oluşmaktadır. Bazı durumlarda Adalar çok yakın görünmekte, Yalova hatta Uludağ görülebilmektedir. Vapurla giderken bir lodos fırtınasına tutulunca, denizin iki boyutlu bir yüzeyden çok üç boyutlu hareketli bir canlıya hatta canavara dönüşmesi, küçük bir tekneyle akıntıya kapıldığında o iki boyutlu yüzeyin, yüzen bir platform gibi davranmasını, veya görünmeyen akan bir koridora dönüşmesini, akıntıya ters düştüğümüzde ise görünmez bir kolun bizi geri çektiğini hissedebiliriz. Sis bastırdığında denizin, görsel algımız veya algılayamamız dolayısıyla yine iki boyutlu bir yüzey etkisinden ziyade herkesi ve herşeyi saran üç boyutlu bir nesneye dönüşmesi, denizin değişim gücünü göstermektedir. Bu tür olaylar karada olsa da etkisi çok daha azdır. Hele kentin içinde bu tür olayları algılayabilmemiz iyice zorlaşmaktadır. Sakin bir havada ise denizin üstünde dolaşan teknelerin izleri, onların nasıl bir rota izledikleri hakkında bize bir fikir vermekte, dolayısıyla bulunduğumuz andan daha öncesinde bu teknelerin nerden geçtiklerini bilmemiz mümkün olmaktadır. Tekne gözden kaybolda da oradan geçtiği izlerinden anlaşılmaktadır. Aslında teknelerle dolaşabildiğimiz bu yüzey havayı ve suyu birbirinden ayırmaktadır. (Resim 41)



Kıyıların bir devamı olan deniz dibi de kıyılar gibi çeşitlilik göstermektedir. Boğazda su altının derinliği (en derin yeri 70m civarında) , nehirlerin üstüne kurulan Prag gibi, Budapeşte gibi kentlerin aralarından geçen nehirlerin derinliğinden çok fazladır. Dolayısıyla iki kıyının birbiriyle bağlanması farklılıklar gösterir. Boğaziçi'nin nehirden bir diğer farkı da su seviyesinin çok fazla değişmemesidir, bu Boğaz kıyısının bir nehir kıyısından çok daha farklı olarak kullanılmasına sebep olur. Marmara kıyısında durum farklıdır, Adalar ve sahil arası daha sıgıdır. Denizin sıgı olması doldurulabilme olanağını beraberinde getirmektedir. Adaların arkasındaki, güneyindeki çukurluk ise çok derindir, 1000 metreye ulaşmaktadır.

Havanın boşluğu, üç boyutlu boşluk

Havanın çok büyük bir üç boyutlu boşluk olması, ve içinde kuşların serbestçe dolaşması, insana her zaman uçabilmeyi arzulatmıştır. Kuşların büyüdükçe havalanmalarının zorlaşması, insanın sadece kendi gücü ve havanın akıntısıyla uçamayacağını desteklemiştir. Ancak insan yine de azimle aletler icat ederek uçmayı başarmış ve bu çok büyük üç boyutlu boşlukta hareket etmesi mümkün olmuştur. Bu üç boyutlu boşluk insan erişimi açısından giderek büyümüş ve uydumuzu ve çeşitli gezegenleri bir anlamda içine almıştır. Yukardan bakış, giderek kuş bakışı, uçak bakışı, uydu bakışı halini almış ve dünyamızın bu bakışlardan temsiliyetleri yapılmıştır. Bu bakışlar yer seviyesinden göremediklerimizi bize algılatmış, bu bütünsel algı sayesinde bilmediğimiz bir takım şeyleri keşfetmemiz mümkün olmuştur. Örneğin bu sayede bilinmeyen eski kentler bulunmuş, yüzeylerin nasıl aşındığı daha net olarak anlaşılabilmiş, fay hatları belirginleşmiş, buğday rekoltemiz başkaları tarafından bile, kolayca hesaplanır hale gelmiştir. Uzaydan ancak seçilebilecek insan figürleri Daniken'in kitaplarına da konu olmuştur. (Resim 42)



Çünkü bu figürlerin yerden algılanmaları mümkün değildi. Yukardaki bölümdeki yol izlerinin keşfinde de yine uçaktan çekilen İstanbul fotoğraflarından yararlanılmıştır. Artık dünya yukardan sıklıkla görüldüğüne göre, insan yapısı elemanlar, bu durum da gözönüne alınarak tasarlanmak durumundadır. Eiffel kulesi olmasaydı Paris'in çatıları ve yukardan görünüşü herhalde bu kadar düzgün olmazdı.

Bu hava boşluğu atmosferik olayların geçtiği bir yer olarak devamlı bir değişim içindedir. Bu değişim iklimsel değişiklikler yanında ışığın değişmesini de beraberinde getirmektedir. Işığın değişmesi çevreyi algılamamızı büyük ölçüde etkilemektedir. Işğın baktığımız yöndeki cisimlerin arkasından gelmesi veya bizim bulunduğumuz taraftan aydınlatması silüet etkisi veya daha detaylı algılamalara sebep olabilmektedir. Boğaziçi köprülerinden geçerken bu farklı aydınlanma durumları çok belirgin farklı algılamalara sebep olmaktadır. Farklı hava koşullarında, farklı ışık değerleri insan psikolojisini de etkilemektedir.

Bu büyük boşluğun kullanılabilmesi zaman içinde kurallara bağlanmış ve yüksekliği, yönü belirli sanal koridorlar oluşturulmuştur. Rüzgarların yönleri bu sanal koridorların havaalanlarına bağlantılarını değiştirmektedir. Örneğin Lodos estiğinde uçaklar İstanbul Boğazı üzerinden geçerek kuzeye kıvrılıp, kuzeyden güneye inmektedirler. Dolayısı ile, Lodos uçakların rotasından da anlaşılmaktadır. Alçaktan uçan küçük uçaklar hava koşullarından etkilenirken, büyük uçaklar ancak iniş ve kalkışta etkilenmektedirler. Bu büyük boşluk doğal olarak da çeşitli katmanlara bölünmüştür.

Havadan diğer yerlerle bağlantımız havalimanları yoluyla olmaktadır. Trenle kentin ortasına kadar gelebilmemize rağmen havaalanı, pistlerin boyutları, uçakların gürültüsü, kirliliği ve iniş kalkışlarda emniyet nedenleriyle kentin dışında olmak durumundadır. Bazı limanları kent büyüyerek içine alabilmektedir. İstanbul'daki havalimanı bu durumdadır.

Uluslararası havaalanları ulusal bir toprakta olmalarına rağmen uluslararası bir yer konumundadırlar. Bu da o noktaları özellikle ekonomi açısından çok ilginç hale getirmektedir. Avrupa Gümrük Birliği oluşmadan önce Avrupa'da havalimanları vergi alınmayan büyük alış veriş merkezlerine dönüşmüştü. Şimdi bu özelliklerini kaybetmek durumundadırlar. Ancak alışkanlıklar bu alış veriş merkezlerini yaşatmaktadır. Fakat Asya ülkeleri gibi gümrüğü olan yerlerde bu canlılık hala sürmektedir. Avrupa'daki havaalanları başka aktiviteleri barındırmak durumundadırlar. Amsterdam Schiphol hava limanı, müzesi, casino'su ile farklı etkinlikleri denemektedir.

Teknolojide ve ülkeler arasındaki ilişkilerde olan değişimler havayolu bağlantılarını büyük ölçüde etkilemektedirler, ve etkilemeye devam edeceklerdir.

NOTLAR

- (1) Bahtiyar, S., *İstanbul Topoğrafyası Üzerine Görsel Bir İnceleme, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Y. Lisans Tezi, 1997*
- (2) Ağat, N., *Boğaziçi'nin Turistik Etüdü*, Doktora tezi, İ.T.Ü.
- (3) Anon., *İstanbul Haritaları, Ortaçağ'dan Günümüze*, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, 1990
- (4) Bozkurt, O., *Koca Sinan'ın Köprüleri*, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, İstanbul, 1952
- (5) y.a.g.y.

Bu esere göre aşağıda belirtilen Köprüler Mimar Sinan'a aittir.

- 1 Büyükçekmece Köprüsü,
- 2 Silivri Köprüsü,
- 3 Mustafa Paşa Köprüsü (meriç Nehri üzerinde),
- 4 Mehmet Paşa Köprüsü (Lüleburgaz'da),
- 5 Odabaşı Köprüsü (Halkalı Deresi üzerinde),
- 6 Kapu Ağası Köprüsü, (Harami Deresi üzerinde),
- 7 Mehmet Paşa Köprüsü (Sinanlı'da),
- 8 Veziri Azam Mehmet Paşa Köprüsü (Bosna Vişograd),
- 9 Sultan Süleyman Köprüsü (Gebze'de),
- 10 Saray Köprüsü (Edirne'de),
- 11 Mostar Köprüsü

- (6) Kuban, D., *İstanbul Bir Kent Tarihi*, Tarih Vakfı, 1996
- (7) Söylemezoğlu, H.K., Prof. Dr., İ.T.Ü., Yapı Dergisi.