

**T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENT BİÇİMİNİN KÖPRÜLER ETKİSİNDE DEĞİŞİMİNİN İNCELENMESİ,
FLORANSA ÖRNEĞİ**

SAADET TUĞÇE TEZER

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
ŞEHİRCİLİK ANABİLİM DALI
KENTSEL MEKÂN ORGANİZASYONU VE TASARIMI PROGRAMI**

**DANIŞMAN
PROF. DR. ZEKİYE YENEN**

İSTANBUL, 2013

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENT BİÇİMİNİN KÖPRÜLER ETKİSİNDE DEĞİŞİMİNİN İNCELENMESİ
FLORANSA ÖRNEĞİ

Saadet Tuğçe TEZER tarafından hazırlanan tez çalışması 28.02.2013 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Şehircilik Anabilim Dalı'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Zekiye YENEN
Yıldız Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Prof. Dr. Zekiye YENEN
Yıldız Teknik Üniversitesi

Yard.Doç.Dr. Hülya YAKAR
Yıldız Teknik Üniversitesi

Yard.Doç.Dr. Yekta ÖZGÜVEN
Maltepe Üniversitesi

ÖNSÖZ

Lisans ve Yüksek Lisans eğitimim boyunca bilgi birikimini benimle cömertçe paylaşan; beni her zaman yüreklendiren, Tez süreci boyunca maddi ve manevi desteğini esirgemeyen sevgili hocam Prof. Dr. Zekiye YENEN'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Alan çalışması sırasında desteğini esirgemeyen, çalışma boyunca bilgi ve birikimlerinden yararlandığım sevgili Claudia CZERKAUER-YAMU'ya teşekkürlerimi sunarım.

Hayatım boyunca maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen başta annem Emine TEZER, babam Ali İhsan TEZER ve ablam Tuğba TEZER olmak üzere tüm aileme, tez sürecimdeki büyük desteği sebebiyle Furkan KURUOĞLU'na, katkıları için tüm hocalarım ve arkadaşlarıma teşekkürü bir borç bilirim.

Son olarak, Kerem KÖSEOĞLU'na teşekkür ederim.

Mart, 2013

Saadet Tuğçe TEZER

İÇİNDEKİLER

	SAYFA
ŞEKİL LİSTESİ	v
ÇİZELGE LİSTESİ	vii
ÖZET	ix
ABSTRACT	xi
BÖLÜM 1	
GİRİŞ.....	1
1.1 Literatür Özeti	1
1.2 Tezin Amacı	4
1.3 Hipotez.....	6
BÖLÜM 2	
KAVRAMSAL ÇERÇEVE.....	8
2.1 Kent Biçimi	8
2.2 Köprü.....	15
BÖLÜM 3	
KENT TEORİSİ VE GELİŞMEYİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER	18
3.1 Kent Biçimi Yaklaşımları ve Kentleşme Teorisi	18
3.1.1 Kent Biçimine Dair Yaklaşımlar	19
3.1.2. Kentleşme Kuramları.....	27
3.2. Kent Biçimini Etkileyen Faktörler	31
3.3. Kentsel Gelişme/ Yayılma	33
BÖLÜM 4	
“KÖPRÜ” FİKRİ.....	36
4.1. Karşı Yakaya Bağlanma İhtiyacı kabul: eşik = su.....	37
4.1.1. Neden Bağlanma ve Genişleme?	38

4.2.	Köprü Yapımı ve Teknoloji İlişkisi.....	40	
4.2.1.	Uygun mesafe	41	
4.2.2.	Teknoloji.....	41	
BÖLÜM 5			
ÖRNEK ALAN: FLORANSA.....			44
5.1.	Bilimsel Yaklaşım (Analitik Düşünceler)	44	
5.2.	Kent Hakkında Genel Bilgi	47	
5.3.	Kentin Gelişme Evreleri.....	48	
5.3.1.	Tarihsel Süreç.....	48	
5.3.2.	Floransa Kentine İlişkin Görsel Değerlendirmeler	65	
5.3.3.	Araştırma Sorusu	76	
5.3.4.	Yöntem.....	77	
5.3.5.	Floransa Kentinin Makroform Analizi	85	
5.3.6.	Ara Değerlendirme.....	109	
BÖLÜM 6			
SONUÇ VE ÖNERİLER			127
6.1.	Köprü ve Doğal Çevre Etkileşimi	127	
6.2.	Köprülerin Yapılı Çevre ve Kent Makroformuna Etkileri.....	129	
6.2.1.	Bağlanma İlişkisinin Türüne Göre Köprülerin Yapılı Çevreye Etkileri....	130	
6.2.2.	Biçim Değişimi.....	131	
6.2.3.	Köprülerin Fiziksel Yapıya Etkileri	132	
6.3.	Sonuç: Kent Makroformunun Gelişimini Etkileyen Bir Öge Olarak “Köprü”	133	
KAYNAKLAR			139
ÖZGEÇMİŞ			142

ŞEKİL LİSTESİ

SAYFA

Şekil 4.1	Kentte köprü yapımı için gerekli koşullar 1: 1. Durum: yarımada+..... yarımada; 2. Durum: ada + yarımada; 3. Durum: anakara + ada / yarımada	40
Şekil 4.2	Kentte köprü yapımı için gerekli koşullar 2.....	41
Şekil 5.1	Floransa kentinin İtalya içindeki konumu.....	48
Şekil 5.2	1078 Yılına ait Floransa kent duvarları.....	55
Şekil 5.3	1172 Yılına ait Floransa kent duvarları.....	56
Şekil 5.4	Floransa Kentinin Odak Noktaları.....	66
Şekil 5.5	Saint Maria Novella, Floransa	67
Şekil 5.6	Sokak Görünümleri – Doku Örnekleri, Floransa	67
Şekil 5.7	Sokak Görünümleri – Doku Örnekleri, Floransa	68
Şekil 5.8	Sokak Görünümleri, Floransa	68
Şekil 5.9	Sokak Görünümleri, Floransa	69
Şekil 5.10	Sokak Görünümleri – Doku Örnekleri, Floransa	69
Şekil 5.11	Ognissanti, Floransa	69
Şekil 5.12	Meydan Örnekleri, Floransa	70
Şekil 5.13	Arno Nehri Kıyısından Doku Örnekleri, Floransa	70
Şekil 5.14	Kent Dekorasyonu Örnekleri, Floransa	71
Şekil 5.15	Giardino di Boboli, Floransa	71
Şekil 5.16	Piazzale Michelangelo'nun Giriş Merdivenleri	72
Şekil 5.17	Piazzale Michelangelo'dan Floransa Kentinin Görünümü	72
Şekil 5.18	Piazzale Michelangelo'dan Duomo'nun Görünümü.....	73
Şekil 5.19	Piazzale Michelangelo'dan Ponte Vecchio'nun Görünümü	73
Şekil 5.20	Piazzale Michelangelo'dan Saint Lorenzo Katedrali'nin Görünümü ...	73
Şekil 5.21	Duomo'nun Güneydoğu Cephesi ve Saint Giovanni	74
Şekil 5.22	Ponte Amerigo Vespucci'nin Giriş Detayları	74
Şekil 5.23	Ponte Alla Carraia'dan Görünümler	75
Şekil 5.24	Ponte Saint Trinita'dan Görünümler	75
Şekil 5.25	Ponte Vecchio'dan Görünümler	76
Şekil 5.26	Ponte Alle Grazie'den Görünümler	76
Şekil 5.26	Doğal eşiklere göre Floransa'nın konumu (üst ölçek)	81
Şekil 5.27	Doğal eşiklere göre Floransa'nın konumu (alt ölçek)	81

Şekil 5.28	539 ve 825 Yıllarına Ait Floransa Kent Duvarları	82
Şekil 5.29	1078 ve 1172 Yıllarına Ait Floransa Kent Duvarları	82
Şekil 5.30	1284 Yılına Ait Floransa Kent Duvarları	84
Şekil 5.31	1650 tarihli Floransa Haritası	88
Şekil 5.32	Floransa kentinin 1650 yılı makroformu	89
Şekil 5.33	Floransa kentinin 1650 yılı makroform çizimi	90
Şekil 5.34	Floransa Kentinin 1650 Yılı Fiziksel Yapı Analizi: (a) Floransa kenti 1650 yılı haritası üzerinde, (b) Yalnızca fiziksel yapı çizimi	91
Şekil 5.35	1755 tarihli Floransa Haritası	93
Şekil 5.36	Floransa kentinin 1755 yılı makroformu	94
Şekil 5.37	Floransa kentinin 1755 yılı makroform çizimi	95
Şekil 5.38	Floransa Kentinin 1755 Yılı Fiziksel Yapı Analizi: (a) Floransa kenti.... 1755 yılı haritası üzerinde, (b) Yalnızca fiziksel yapı çizimi	96
Şekil 5.39	1877 tarihli Floransa Haritası	99
Şekil 5.40	Floransa kentinin 1877 yılı makroformu	100
Şekil 5.41	Floransa kentinin 1877 yılı makroform çizimi	101
Şekil 5.42	Floransa Kentinin 1877 Yılı Fiziksel Yapı Analizi: (a) Floransa kenti.... 1877 yılı haritası üzerinde, (b) Yalnızca fiziksel yapı çizimi	103
Şekil 5.43	2012 tarihli Floransa Haritası	105
Şekil 5.44	Floransa kentinin 2012 yılı makroformu	106
Şekil 5.45	Floransa kentinin 2012 yılı makroform çizimi	107
Şekil 5.46	Floransa Kentinin 2012 Yılı Fiziksel Yapı Analizi: (a) Floransa kenti.... 2012 yılı haritası üzerinde, (b) Yalnızca fiziksel yapı çizimi	108
Şekil 5.47	İpek Yolu Rotası	114
Şekil 5.48	Baharat Yolu Rotası	115
Şekil 5.49	Floransa Kentinin Makroform Gelişim Haritası	118
Şekil 5.50	Floransa Kentinin Makroform Gelişim Haritası	119
Şekil 5.51	Floransa Kentinin Makroform Gelişim Haritası	120
Şekil 5.52	Floransa Kentinin Fiziksel Gelişimi (Yaya Mekanlarının Gelişimi)	121
Şekil 5.53	Floransa Kentinin Fiziksel Gelişimi (Yaya Mekanlarının Gelişimi)	122
Şekil 6.1	Köprülerin kent makroformuna etkileri 1; 2	130
Şekil 6.2	Floransa Kentinin Makroform Gelişim Haritası	131

ÇİZELGE LİSTESİ

	SAYFA
Çizelge 5.1	1650 yılı Floransa Köprülerine İlişkin Bilgiler..... 87
Çizelge 5.2	1755 yılı Floransa Köprülerine İlişkin Bilgiler..... 94
Çizelge 5.3	1877 yılı Floransa Köprülerine İlişkin Bilgiler..... 99
Çizelge 5.4	2012 yılı Floransa Köprülerine İlişkin Bilgiler..... 105
Çizelge 5.5	Floransa kent nüfusunun yıllara göre değişimi (1622-2011 yılları) 110
Çizelge 5.6	Floransa Köprülerinin Nitelikleri 123
Çizelge 5.7	Dönemlere Göre Önemli Tarihler 124
Çizelge 5.8	1650 ve 1755 Yıllarında Floransa Kentinin Genel Özellikleri 125
Çizelge 5.9	1877 ve 2012 Yıllarında Floransa Kentinin Genel Özellikleri 126

KENT BİÇİMİNİN KÖPRÜLER ETKİSİNDE DEĞİŞİMİNİN İNCELENMESİNDE BİR YÖNTEM ÖNERİSİ: FLORANSA ÖRNEĞİ

Saadet Tuğçe TEZER

Şehircilik Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Zekiye YENEN

Sosyal, ekonomik ve fiziksel tabakaların tüm kendine özgü niteliklerinin üstüste oturmasıyla oluşan kentler, bu sebeple karmaşık, insan faktörü sebebiyle de yaşayan, devingen organizmalardır. Günümüzde (tümüyle bağımsız) bir bilim alanı olarak kente dair çok sayıda çalışmaya çerçeve teşkil eden şehircilik içinde tartışmasız bir karmaşa barındıran kent mekanizmasını çözümlenmeyi, ancak diğer bilim dallarında olduğu gibi, konuyu başlıklara ayırarak başarır. Bu doğrultuda öne çıkan şehircilik alt bilim dallarından biri, şehirlerin tarihsel gelişim süreçlerini irdeleyen “şehircilik tarihi”dir.

Şehrin çözümlenmeyi bekleyen diğer bir yüzü ise, kendi içinde oldukça fazla katmandan oluşan fiziksel yapısıdır. Genel olarak makroform ve arazi kullanım olarak ikiye ayrılan fiziksel yapı, ikinci ayırmada makroform başlığı altında sınırlar ve büyüklük, arazi kullanım başlığı altında ise fonksiyon alanları ve ulaşım yüzeyleri olarak daha alt gruplara ayrılır. Araç yolları, yaya yolları ve otoparklar ile biraraya gelerek ulaşım yüzeylerini oluşturan köprü ve geçitler, daha önce çok defa birbirinden farklı açılardan, fakat yoğun olarak örnekler üzerinden mimari bakış açısıyla ele alınmış; sosyal, fiziksel ve ekonomik gerekçe ve etkileri büyük ölçüde geri planda kalmış öğelerdir.

Bu tez kapsamında köprü ve kent makroformunun etkileşimi, kavramsal ve tarihsel açıdan karşılaştırmalı bir yöntemle ele alınarak, bu konuda bütüncül bakış açısı ile

üretmiş bir yayın hazırlanması, bu konuda yapılacak diğer çalışmalar için bir yöntem denemesinin oluşturulması hedeflenmiştir.

Kent makroformu ve köprü arasındaki etkileşimin incelendiği bu tez çalışmasında, teorik incelemenin pratik düzlemde devamı İtalya'nın Floransa kentinde gerçekleştirilmiştir. Floransa'nın makroform gelişimi, kentin tarihi ve güncel haritaları üzerinden incelenerek, köprüler ve makroform gelişiminin etkileşimi ortaya konulmuştur.

Floransa'nın tarihsel gelişimi üzerinde fiziksel, sosyal ve ekonomik çerçevelerde yapılan çalışma sonucunda, su kenarı kentlerinde yer alan köprülerin yapılması ile kent biçimlerinin değişiminin birbiriyle ilişkili süreçler olduğu, yapılan köprülerin nehir kenarında kurulan kentlerde, kent biçimini tamamlayıcı bir rol üstlendiğini belirtmek mümkündür.

Anahtar Kelimeler: *makroform / kent biçimi, köprü, Floransa, kentin gelişme süreci / biçim değişimi*

ABSTRACT

**A PROPOSAL METHOD ON REVIEW OF URBAN FORM DEVELOPMENT
UNDER THE IMPACT OF BRIDGES: CASE STUDY OF FLORENCE**

Saadet Tuğçe TEZER

Department of Urban Design

MSc. Thesis

Advisor: Prof. Dr. Zekiye YENEN

Cities consist of the social, economic and physical layers with unique qualities each of. For this reason, they have very complex structures. At the same time, cities are dynamic living organisms because of the human factor in them. One of the outstanding urban sub-branches of science, examining the processes of historical development of cities is "urban history".

In this thesis; the form, the theoretical bases of the concepts of settlement and the bridge, all the dynamics affecting the development of a concept in practice, different settlement typologies, the need for connecting to each other between the formation of settlements, separated by the water element of the role of technology in connecting settlements to each other; by examining the items that affect the development of urban form, role of bridges in the development of urban form will be presented. In this study, a conceptual-based comparative method and historical perspective will be preferred.

Addingly, as a case-study, city of Florence has been chosen in this work especially because of bridges and different macroform features and changes in each terms.

As a result of study on the historical development of physical, social and economic contexts of Florence, it seems that, the construction of bridges and change process of urban forms are related to each other. And also it's possible to sign that bridges have a complemetary role on water's edge urban form.

Key words: *macroform /urban form, bridge, urban development process / change of form*

BÖLÜM 1

GİRİŞ

Bu çalışmanın üç kısımdan oluşan “Giriş” bölümünde öncelikle “literatür özeti” kapsamında, tez konusu ve benzeri konulara ilişkin olarak daha önce yapılmış olan akademik ve diğer çalışmalar ile bu çalışmalarda konunun ele alınış biçimleri incelenmektedir. Bölümün ikinci kısmını “tezin amacı” oluşturmakta ve bu kısımda, tezin temel ve yan amaçları, literatür içinde özgün ve yeni olan/olacağı düşünülen tarafları anlatılmaktadır. “Giriş” bölümünün son kısmı ise “hipotez” bölümü olup bu bölümde tezin ortaya koyduğu temel fikir ve bunu destekleyen gerekçeler ortaya konulmaktadır.

1.1 Literatür Özeti

Köprüler ve kentlerin makroformunun gelişimi arasındaki ilişkiyi irdeleyen bu tez kapsamında, öncelikle hedef doğrultusunda literatür taraması yapılmıştır. Literatür çalışmasında konular temelde biçim ve köprü olarak ayrılmıştır.

Biçim kavramına ilişkin literatür taraması biçim (*shape*), form (*form*), kontur (*contour*), makroform (*macroform*), morfoloji (*morphology*), kent biçimi (*urban form; urban shape*) kavramlarını kapsamakta olup, çalışmanın ilk kısmı, sözlük taramalarını içermektedir. Tezde “biçim”e eşlik eden diğer temel kavram “köprü” olup, bu konuya ilişkin literatür taraması köprü, bağlantı, bağlanma, geçiş [su geçişi (suyun geçilmesi), vadi geçişi], birleşme (bütünleşme), giriş, kanal, koridor, karşılıklılık, köprü, karşıya geçiş kavramlarına ilişkin sözlük taramalarını içermektedir.

Bu kapsamda yapılan literatür araştırmasında, Lisans düzeyinde verilen “İnsan Yerleşmelerinin Evrimi”, “Kentsel Tasarım” dersleri ve Yüksek Lisans düzeyinde verilen

“Kentsel Mekan Organizasyonunda Biçim” ve “Kentsel Morfoloji” dersleri, kavramsal anlatımın çatısını kurmada ve literatür taraması için yöntem oluşturmada ana kaynağı oluşturmuştur. Literatür taraması yapılırken kullanılan kaynaklar, Doğan Kuban’ın “tarihsel perspektif içinde mimarlığın kuramsal sözlüğüne giriş”i aktarmayı amaçladığı “Mimarlık Kavramları” (2010) adlı kitabı, Ruşen Keleş’in şehir planlama disiplinine ilişkin temel kavramları içeren “Kentbilim Terimleri Sözlüğü” (1998) adlı kitabı, Doğan Hasol’un mimariye ilişkin kavramları detaylı bir biçimde ele aldığı “Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü” (2010) adlı kitabıdır. Konuya ilişkin diğer önemli kaynaklar, Francis Ching’in “Mimarlık: Biçim, Mekan ve Düzen” (2011) ve “Çizim, Mimarlık ve Sanatta Yaratıcı Bir Süreç” (2003) adlı kitapları, Orhan Hançerlioğlu’nun “Felsefe Sözlüğü” (1977) adlı kitabı ve Metin Sözen ve Uğur Tanyeli tarafından kaleme alınan “Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü” (1986) adlı kitaptır.

Kent ve biçime ilişkin teorik tarama, farklı mühendislik sözlükleri ile güncel Türkçe ve İngilizce sözlüklerini de içerecek şekilde tamamlanmış olup; takip eden “ulaşım” konusuna ilişkin teorik araştırmaya Tülay Kılınçaslan’ın “Kentsel Ulaşım: Ulaşım Sistemi-Toplu Taşım-Planlama-Politikalar” (2012) adlı kitabı kaynak oluşturmuştur. Bu ölümdede yardım alınan diğer kaynaklar; Benevolo’nun “Avrupa Tarihinde Kentler” (1993) adlı kitabı, Spreiregen’in “The Architecture of Towns and Cities” (1965) adlı kitabı, Foley’in “An Approach to Metropolitan Spatial Structure” (1964) adlı kitabı ve Max Weber’in “Şehir: Modern Kentin Oluşumu” (2010) adlı kitabıdır.

Tezin ikinci kısmı, kent teorisi ve gelişmeyi etkileyen faktörleri içermekte olup, bu kısımda ağırlıklı olarak “kentleşme” literatüründen faydalanılmıştır. Bu kapsamda kullanılan temel kaynakların belirlenmesinde, literatür taramasında olduğu gibi, Lisans düzeyinde verilen “İnsan Yerleşmelerinin Evrimi”, “Kentsel Tasarım” dersleri ve Yüksek Lisans düzeyinde verilen “Kentsel Mekan Organizasyonunda Biçim” ve “Kentsel Morfoloji” derslerine ilişkin ders notları etkin olmuştur. Konu kapsamında yardım alınan temel kaynaklar; Beyhan’ın kaleme aldığı “Şehir Planlaması” (1969) adlı kitap, Max Weber’in “Şehir: Modern Kentin Oluşumu” (1960) adlı kitabı, Aydemir’in “Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı” (2004) adlı kitabıdır. Çalışmaya temel oluşturan diğer kaynaklar; Prof.Dr. Zekiye Yenen’in 11.03.2009 tarihli “İlk Yerleşmelerin Ortaya Çıkışı” konulu dersi (İnsan Yerleşmelerinin Evrimi Dersi), Yard.Doç.Dr. Doruk Özügül’ün

30.03.2009 tarihli “Sanayi Dönemi öncesinde Yerleşmelerin Yerleşimini Etkileyen Ölçütlerin Doğal Değerler Bağlamında İrdelenmesi” konulu dersi (İnsan Yerleşmelerinin Evrimi Dersi), Ar.Gör.Dr. Esin Aktan’ın “Kent Biçimi - Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel ve Güncel) Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği” (2006) başlıklı tez çalışması ve Prof.Dr. Zekiye Yenen ile Yard.Doç.Dr. Nilgün Erkan’ın "Kentsel Doku Kavramı, Dokunun Biçimlenmesini Etkileyen Faktörler" konulu dersi (Kentsel Tasarım Dersi, 2009) olarak belirlenmiştir.

Takip eden kısımda “köprü” fikri irdelenmekte olup bu kapsamda; kentlerde karşı yakaya bağlanma ihtiyacının oluşması, bağlanma ve genişlemeye duyulan ihtiyacın nedenleri, köprü yapımı, iki yaka arasındaki mesafe ve ulaşılan teknolojik düzey arasındaki ilişki incelenmiştir. Bu kısım yazılırken, veri tarama aşamasında mimarlık, şehir planlama, mühendislik ve tarih disiplinleri ile köprü konusu birarada değerlendirildiğinde, konuyu detaylı incelemeye yarayacak yeterli Türkçe ve İngilizce kaynak elde edilememiştir. Makroform ve köprüyü birbiri ile ve kentlerin tarihsel gelişimi ile ilişkilendiren herhangi bir kaynağa ulaşılamaması, bir taraftan bu konunun daha önce işlenmemiş olduğu fikrine kaynak oluştururken; diğer taraftan da tez kapsamında yazılanların tez yazımı sırasında üretilmiş, özgün fikirler olması sonucunu getirmiştir. Dolayısıyla bu bölümün, tezin özgün bir bölümünü oluşturduğunu söylemek mümkündür.

Örnek alan incelemesinin yapıldığı dördüncü kısımda, teze konu olan Floransa kenti (temelde), köprü ve makroform ilişkisi bağlamında incelenmektedir. Bu teknik incelemenin öncesinde Floransa konusunda; kente ilişkin genel bilgi, kentin gelişme evreleri, tarihsel süreç incelemesi ile inceleme ve haritalama yöntemine dair çalışmalar yapılmıştır. Akabinde, yerinde gözlem, fotoğraflama, veri toplama gibi çalışmaları kapsayan alan çalışması gerçekleştirilmiştir. Bu kısımda kullanılan temel kaynaklar; Kevin Lynch’in “Kent İmgesi” (2011) adlı kitabı, Thorpe’un “Roma Mimarlığı” (2002) adlı kitabı, Malesci’nin “Itinerario Attraverso la Firenze Romana” (2007) adlı kitabı, Hardie’nin “The Origin and Plan of Roman Florence” (1965) adlı kitabı, Fanelli’nin “La Citta Nella Storia D'Italia-Firenze” (1985) adlı kitabı, Riccardo Nesti’nin “The Cities of Art: Florence” adlı kitabından oluşmaktadır. Kente ilişkin mevcut durum değerlendirmelerine ek olarak, bölüm kapsamında Avrupa ve İtalya’yı da konu

edinecek şekilde ele alınan tarihsel süreç değerlendirmelerinde ise bu kaynaklara ek olarak; Lewis Mumford'ın "Tarih Boyunca Kent: Kökenleri, Geçirdiği dönüşümler ve Geleceği" (2007) adlı kitabı, J.M. Roberts'ın "Avrupa Tarihi" (2010) adlı kitabı, Hermann Kinder ve Werner Hilgemann'ın "Dünya Tarihi Atlası" (1. ve 2. ciltler – 1991) adlı kitabı, Muammer Gül'ün "Ortaçağ Avrupa Tarihi" (2010) adlı kitabı, Leonardo Benevolo'nun "Avrupa Tarihinde Kentler" (2006) adlı kitabı, Henri Pirenne'nin "Ortaçağ Kentleri: Kökenleri ve Ticaretin Canlanması" (1990) adlı kitabı, Bülent Duru ve Ayten Alkan'ın derlediği "20. Yüzyıl Kenti" (2002) adlı yayımdan faydalanılmıştır.

Teze konu olan Floransa kentinin 1650, 1755 ve 1877 yıllarına tarihlenen haritaları, Viyana Harita Müzesi'nden temin edilmiştir (2012, Vienna Globe MUuseum). Kente ilişkin nüfus verileri ise Viyana Belediyesi'nin resmi internet sitesi ve İtalya nüfusuna ilişkin internet sitelerinden elde edilmiştir.

1.2 Tezin Amacı

Kent biçiminin köprüler etkisinde değişiminin Floransa kenti örneği üzerinde incelendiği çalışmanın başlıca amacı, tarihsel süreç içinde farklı nedenlerle, farklı biçimlerde, farklı yönlere doğru değişip gelişen kent makroformunun şekillenmesi sürecinde "köprü"lerin rolünün irdelenmesi; konunun, bileşenleri ile ortaya konulmasıdır.

Planlama ve Şehir Planlama bilim alanı içinde, "şehir tarihi" veya "yerleşme tarihi" olarak adlandırılan uzmanlık alanı, çok uğraş gerektiren, şehirciliğin diğer alt dallarından bağımsız olarak geçmişe dayalı ve/veya farklı türlerde kaynaklara ihtiyaç duyan bir çalışma alanı olarak farklılaşmaktadır. Şehir tarihi çalışmalarının görece uzun uğraş gerektiren kısmının, çalışma konusuna uygun bir araştırma yönteminin belirlenmesi ve devamında gelen araştırma süreci olduğu düşünölmektedir. Bir yerleşmenin tarihsel gelişimini konu edinen yerleşme tarihi çalışmaları, büyük ölçüde o yerleşmeye ilişkin olarak tarihsel süreç içinde üretilmiş görsel ve yazılı kaynakların mevcut halleri kullanılarak hazırlanmaktadır. Bu tezin hazırlanmasında bir diğer amaç; alışlageldik yerleşim tarihi çalışması biçimine ek olarak, tarihi haritalar üzerinden soyutlama tekniği ile farklı bir yaklaşım arayışına girilmesidir.

Yalnızca teorik düzlemde hazırlanan metinlerle yazılan çalışmalardan oluşan ve herhangi bir örnek alanı incelemeyen bir tezin, incelenen konuya yeterli ve kapsamlı bir açıklama getiremeyeceği düşünüldüğünden, bu çalışma kapsamında, köprü-makroform ilişkisi açısından incelenmeye uygun bulunan Floransa kenti örnek alan olarak belirlenmiş ve gerek yerinde gözlem, saptama ve araştırmalarla, gerek literatür araştırması yoluyla bu alana ilişkin analiz çalışmaları gerçekleştirilmiştir.

Avrupa'da yer alan ve köprüsü bulunan su kenarındaki yerleşmelerin sosyal, ekonomik ve fiziksel açıdan gelişmesinde "köprü" olgusunun önemli bir etkisi olduğu düşünülmektedir.

Köprüler kentleri,

- yerleşmenin büyüklüğü,
- biçimi,
- sınırları gibi unsurlarla fiziksel açıdan;
- ticaret yolları,
- hakim ekonomik sektör,
- alışveriş ilişkileri ve
- etki alanı gibi unsurlar dolayısıyla ekonomik açıdan;
- nüfus yapısına,
- günlük hayata ve
- kent kültürüne etkileri gibi unsurlarla sosyal açıdan etkilemektedir.

Kentlerin gelişmesinde dini faktörlerle beraber en çok etkisi olan olgulardan biri ticaret faaliyetidir. Tarih boyunca siyasi, ekonomik, sosyal, coğrafi dinamiklere bağlı olarak önem kazanan veya kaybeden ticaret yollarının güzergahlarına göre konumları, yerleşmelerin gelişme hızlarını, gelişme biçimlerini etkilemektedir.

Tez çalışmasına örnek alan olarak seçilen Floransa kenti de, yerleşmeye konu olduğu tarihsel geçmişi boyunca, büyük ölçüde ticaret fonksiyonu ve Avrupa ticaret yollarına göre konumu ile ön plana çıkmıştır. Öte yandan Rönesans'ın doğum yeri olarak da

bilinen Floransa kenti, bu tarafı ile sanatsal ve kültürel açıdan nitelikli bir Avrupa kenti olmuştur. Floransa bu niteliklerine ek olarak “Ponte Vecchio” başta olmak üzere Arno Nehri üzerinde konumlanmış farklı nitelikte köprüleri ile fiziksel açıdan ilgi çekici bir kent niteliği taşımaktadır. Tarihsel süreci içerisinde farklı dönemlerde ve farklı gerekçelerle yapılan köprülerinin Floransa kentinin gelişmesinde yadsınamaz bir etkisi olduğu düşünülmektedir. Bu nedenle, özellikle köprülerin Floransa kentinin fiziksel biçimine etkilerinin ortaya konulması amaçlanmaktadır. Örnek alan analizinde, makroform gelişimine ilişkin bir yöntem denemesi yapılmakta; bu kapsamda farklı dönemlere ait tarihi haritalar üzerinden soyutlama yöntemi ile şematik ifadeler elde edilerek farklı dönemlere ilişkin farklı makroform tanımlamaları geliştirilmektedir.

Öte yandan çalışma kapsamında, ‘yerleşme’ ve ‘biçim’(form) kavramlarının teorik düzlemde tartışıldığı akademik bir çalışmanın yapılması ve su kenarı yerleşmelerin makroform gelişimi ile köprüler arasındaki etkileşimin ortaya konulması amaçlanmaktadır.

1.3 Hipotez

Köprüler ile kentlerin fiziksel biçimi arasındaki ilişki, köprülerin kent biçimine etkileri çerçevesinde ortaya koymak hedefiyle ele alınan bu tez çalışmasında öncelikle; “köprü, kentin genişleme sürecinde etkili bir öge olabilir mi?” sorusu ile yola çıkmıştır. Bu soruya ek olarak; “eğer köprü şehrin genişleme sürecinde etkili bir öge ise süreç üzerindeki bu etkiyi ölçmek mümkün mü?” sorusu sorulduğunda, bu olası etkinin çok katmanlı bir analiz gerektirdiği; katmanların biri olan “fiziksel genişleme”nin detaylı analizi görece mümkün bir katmanı oluşturduğu belirlenmiştir. Dolayısıyla birinci hipotezi “*köprüler kent makroformunun gelişmesinde etkili bir unsurdur*” şeklinde ifade etmek mümkündür. (Hipotez 1)

Avrupa şehirlerinin gelişmesinde ve şehirlerin gelişme dengelerinde önemli olan bir etmen ticaret yollarıdır. Ticaret yollarının güzergahlarına göre konumlanmaları dünyanın tümünde olduğu gibi, Avrupa’da da şehirleri tarihsel süreç içinde daha önemli ya da daha az önemli hale getirmiştir. Ticaret yolları üzerinde ve aynı zamanda su kenarında bulunan yerleşmelerde ise ticaret yollarının devamlılığı, köprüler ile sağlanmaktadır. Bu bağlamda köprüler, yerleşme içinde temel ulaşım ihtiyacına ek

işlevler yüklenmekte ve kentlerin gelişiminde tarih boyunca önemini korumuş olan ticaret faaliyetinin sürekliliğinde önemli rol oynamaktadır. İkinci hipotez; *“köprüler kentlerin ticaret yollarına göre konum değerlerini ve önem derecelerini artırmada etkili bir faktördür”* şeklinde belirlenmiştir. (Hipotez 2)

Özellikle tarihsel çerçevede dini, ticari ve kültürel değişimlerin paralelinde diğer yerleşmelerden farklılaşan duruşu ile Floransa kenti, gelişme sürecinde pek çok farklı dinamiğin etkisi altında kalmıştır. Bir su kenarı yerleşmesi olarak Floransa kenti; fiziksel, sosyal ve ekonomik gelişme süreçlerinde "köprü" faktörünün etkisi altında incelenmesi için nitelikli bir örnek alandır. Tez kapsamında Floransa kenti, dört farklı dönemde - tarihi ve güncel haritalar yardımıyla- makroform ve gelişimi açısından ele alınmaktadır. Üçüncü hipotez; *“Dini, ticari ve kültürel dinamiklerin etkisinde özgün bir kent olan Floransa'nın makroformunun oluşumunda köprülerin önemli bir rolü vardır”* şeklinde tanımlanmaktadır. (Hipotez 3)

BÖLÜM 2

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

“Dil bir yollar labirentidir. Bir yönden yaklaşırsınız ve yolunuzu bulabilirsiniz; aynı yere başka yönden yaklaşırsanız yolunuzu bulabilirsiniz.”

L. Wittgenstein

2.1 Kent Biçimi

“Form follows function. / Biçim işlevi izler.”

Heratio Greenough

Kent biçiminin tarihsel süreç içinde gösterdiği değişimin irdelendiği bu çalışmada; su kenarında/etrafında yer seçen yerleşmelerin biçiminin gelişmesinde, yerleşmede bulunan köprülerin önemli bir etki teşkil ettiği düşüncesi incelenmektedir. Bu bölümde, araştırma yöntemi öncesinde bu çalışmaya taban oluşturan teorik çerçevenin kavramlar ve tanımları perspektifinde açıklanması hedeflenmektedir. Kent biçiminin açıklanmasında ilk aşamada tanımlanmasına ihtiyaç duyulan başlıca kavramlar; biçim (*shape*), form (*form*), kontur (*contour*), makroform (*macroform*), morfoloji (*morphology*), kent biçimi (*urban form; urban shape*) olarak belirlenmiştir.

Bu bağlamda incelenen ilk terim “biçim” (*shape*) kavramıdır. Sözlük tanımı ile biçim; bir nesnenin dış çizgileri bakımından niteliği, dıştan görünüşü, şekil, yakışık alan şekil, uygun şekil anlamlarını karşılar [1]. Farklı bir yaklaşımla biçimi, herhangi bir kavram hakkında zihinde canlanan imaj, ya da kütle ve ışıkla birlikte mekân kavramı yaratan bir tasarım bileşeni olarak tanımlamak mümkündür. Her kontur çizgisi bir tarafında bir

biçim tanımlar, diğer tarafında bir mekân oyar. Lenrarcic'in yaptığı tanıma göre 'maddi, fiziksel biçim' dokunulabilir, hissedilebilir, gerçekten mevcut ve varolan bir olgu olarak, 'kavramsal olarak biçim' fikir, düşünce ve yorumda algılanan bir olgu olarak tariflenmektedir. Aynı tanım kapsamında işlenen 'sembolik biçim' birlikteliğin, birliğin ve tesadüfi benzeyişin bir sebebi olarak ortaya konulmaktadır. Benzer bir yaklaşımla form; içinde biçim, ölçü ve pozisyon içeren, biçim verilmeye elverişli olan bir organizasyon şeklinde tanımlanabilmektedir [2]. Kuban'ın "Mimarlık Kavramları" adlı yayınında ele aldığı biçim kavramı değerlendirmesine göre; *"..kullanılabilir olmanın birinci koşulu, eşyanın kullanıldığı amaca uygun biçimde yapılmasıdır... biçimin, kullanılma amacına, başka deyimlerle gereksinme ve işleve uygun olması gerekir. Bu bağlılığın koşulları, çok yönlüdür... insanın bir gereksinmeyi karşılamak için çevresinde bulunduğu malzemeyi biçimlendirmesi her zaman, ilkel çağlarda olduğu gibi, sileks taşıyla yoktarak balta yapmak şeklinde basit ve tek yönlü bir olgu değildir... Değişik öğeleri yanyana getirebilmek için bir takım bağlantı sistemleri, malzemeye istenen biçimi vermek için araçlar ve biçimlendirme süreçleri ortaya konmuştur. Biçim mekana ek olarak, iki ve üç boyutta resim ve heykelin bütün niteliklerini içerebilir; doğanın taklidinden değil, doğaya karşı bir tavırdan kaynaklanan mimari soyut bir uygarlık ürünüdür..."* [3]. Francis D.K. Ching'in "Mimarlık: Biçim, Mekan ve Düzen" adlı kitabında; *"biçim birkaç anlama sahip muğlak bir terimdir... Sanat ve tasarımda sıklıkla bir eserin biçimsel yapısını –ki bu yapı, tutarlı bir imgeyi üretmek için kompozisyon elemanlarını ve parçalarını koordine etme ve düzenleme tarzı belirtmek için kullanılan bir terim olarak ele alınmaktadır. Biçim sıklıkla üçboyutlu bir kütle veya hacim hissi verse de şekil daha özgül olarak bu biçimin görünümünü etkileyen başlıca özelliğe işaret eder. Bu da bir figürün veya biçimin sınırlarını zorlayan çizgilerin veya dış hatların bir şekillenmesi veya görelî bir düzenlemesidir"* [4]. Doğan Hasol'un "Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü"nde biçim; *"somut sanatlarda belli bir temanın plastik ya da grafik açıdan dile getirilişi; form"* şeklinde tanımlanmaktadır. Bu çalışma bağlamında biçim, hem iç yapıya hem dış yapıya hem de elimizdeki bütüne birlik hissi veren ilkeye gönderme yapmaktadır [5]. Farklı bir bakış açısıyla ele alındığı şekliyle "Felsefe Sözlüğü"nde biçim, *"dışsal görünüş, öz deyişi ve metafizik düşünce"* olarak tanımlanmaktadır [6]. Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü'nde aynı kavram, *"bir nesnenin görme ya da dokunma*

organlarıyla algılanabilmesini sağlayan kendine özgü gerçekliği” ifadeleriyle tanımlanmaktadır [7]. Görece geniş bir ele alışla Francis Ching, biçimi şöyle ifade etmektedir: “Doğal olarak çizginin işlevi, formların konturlarını betimlemekten başlayarak görsel bir alandaki figürlerin tanımlanmasına kadar uzanır. Biçimlerin ayırdına varılmasını sağlayan, bir şeyi diğerinden ayıran sınır çizgilerine ilişkin algılarıdır. Görsel dünyamızı oluşturan formları tanımlamamız, kavramamız ve değerlendirmemiz biçimler yoluyla mümkün olur. Dolayısıyla çizim yaparken, gerçek mekandaki nesnelere betimlemek üzere kullandığımız çizgilerin örgesi nesnelere biçimini iki boyutlu yüzeye aktarabilmelidir.” [8] Biçim, görece daha geniş bir görsel alandan koparılarak kendi sınırları ile tanımlanmış bir figüre ilişkin iki boyutlu bir kavramdır. Dolayısıyla biçimin ortaya çıkması, kenarları tanımlayan çizginin veya kenarlar boyunca tonal değerler, renk veya dokudaki karşıtlıkların varlığına bağlıdır. Her kontur çizgisinin işlevi, bir tarafında bir biçim tanımlarken, öteki tarafında da bir mekan oymaktır. Bir biçim hiçbir zaman tek başına varolamaz; ya başka biçimlerle, ya da kendisini çevreleyen mekanla sürekli bir ilişki içindedir [2][4].

‘Lenarcic’in bakış açısıyla biçimin anlamını; fiziksel, kavramsal ve sembolik olmak üzere üç başlık altında toplamak mümkündür. Bunlar sırasıyla;

1. Hakiki, maddi, fiziksel bir şey olarak biçim; dokunulabilir, görülebilir ya da hissedilir; gerçekten mevcut, varolan bir şeydir,

2. Biçim bir bireyin çevreye verdiği etki, fikir, düşünce, anlam, önem, yorum, kavram gibi duygusal veya entelektüel tepkidir; biçim içinden çıkarıldığı gerçeği açık bir şekilde temsil edebilir; akılda oluşturulmuş, tasarlanmış fakat bir gerçeklikten çıkarılmış (soyutlanmış), düşüncede algılanan hayali olmak zorundadır,

3. Bir sembol olarak biçim birlikteliğin, birliğin, anlaşmanın, tesadüfi benzeşimin sebebini, temsil ederek veya öne sürerek anlatır. Tarihi önem, işaret, tüm kent veya sadece kent ismi, bir harf veya bir kelime, renk, fikir, kavram ancak düşünceyle özdeşleştiği sürece bir sembol olabilir” [9][10] şeklinde ifade edilmektedir.

Bu kavram ile benzer anlamda kullanılan “form” (*form*) kavramı sözlükte; biçim, şekil, bir şeyin istenilen ve olması gereken durumu anlamlarına gelmektedir [1]. Cisimlerin formunu tanımlayan, cisimleri mekânın geri kalanından ayıran çizgileri ifade eden

“kontur” (*contour*) kavramı; resimde nesneyi belirgin gösteren çevre çizgisi şeklinde tanımlanmaktadır. “Makroform” kavramı, yerleşmelerin sınırlarını, yerleşmeyi çevresinden ayıran ve şeklini tanımlayan genel hatlarını belirtir [1].

Otrowski, 1970 yılına tarihlenen çalışmasında; *“Kentlerin tarihsel süreç içindeki gelişmeleri ile planlı gelişmeleri, fiziksel form ya da makroform olarak, özellikle fiziksel koşulların yönlendirilmesi ile çeşitli şekillerde oluşmuştur. Makroformların oluşumunda, kentleşme, kentsel yoğunluklar, kentlerarası mesafeler ve kentlerdeki/kentler arasındaki ulaşım sistemleri etkili olmaktadır”* ifadesini kullanmakta, Miller ise 1972 yılına tarihlenen çalışmasında yer alan “Makroformun Taksonomisi” başlıklı kısımda kent formlarını mevcut, planlı ve ideal formlar olarak üç ana grupta incelemektedir. Dolaşım kanallarına göre; dairesel-ışınsal, ızgara, doğrusal formlar, göreceli nüfus dağılımlarına göre; homojen dağılım, merkezde yoğunlaşmış, dışta az yoğun ve iki arada orta yoğun nüfus, yoğun halka; merkezde ve dışta az yoğun ve orta alanda yüksek yoğunluk, sonlarda veya uçta yoğunlaşma, göreceli hareket-aktivite merkezi ve hizmet alanı dağılımları olarak gruplandırılmaktadır [2].

Doğan Hasol’un tanımıyla Yunan kökenli bir sözcük olan “morfoloji”; biçim ve söz kelime köklerinin biraraya getirilmesiyle oluşmakta olup, *“canlıların dış biçimlerinin incelenmesi, biçim bilgisi, biçimbilim”* anlamlarına gelmektedir [5]. Günay’ın 2007 yılına tarihlenen “Planlama ve Kentin Kurgusu” başlıklı yazısında kent morfolojisi şu şekilde ele alınmaktadır: “Kentin biçiminin üretilmesi iki ve üç boyutlu olarak bir birleşime (kompozisyon) oturmaktadır. Kentin üst-biçimine ve parçalarının kimliklerine ilişkin kararların gerçekleştirme sürecinde öncelikle iki boyutlu olarak mülkiyet yeniden biçimlendirilecek, ya da korunacaktır. Bu süreçte kentin özel ve kamusal alanlarının biçimleri belirlenmektedir... Kentin morfolojisi oluşturulurken henüz kentin mimarlığı ve peyzajı kesinleşmemiştir, ancak bu ilk adım önemlidir ve tasarım bilgi ve becerisi gerektirir” [11].

Bu temel kavramların yerleşme olgusu ile aynı potada eritilmesiyle elde edilen konuya ilişkin kavram; kent formu/kent biçimidir. Terim olarak değerlendirildiğinde bir kentin biçimi, şekli, olması gereken ya da olması istenen durumu... gibi anlamlara gelen “kent formu”; şehirciliğe ilişkin kaynaklarda “makroform” ile yakın anlamlarda kullanılmakta

ve kentlerin sınırlarının oluşturduğu, kenti çevresinden ayıran genel hatları ifade etmektedir. “Kent biçimi” kavramı, benzer şekilde, kentlerin dış çizgileri/sınır çizgileri bakımından ifade ettiğini anlatmak için kullanılmaktadır. Kentin ve mekânın biçimine ilişkin çok sayıda tanımlama mevcuttur. Bacon’ın yaklaşımıyla “mimari biçim”, “mekân ve kütle arasındaki temas noktası” olarak ifade edilmekte, bu tanım kapsamında mimari biçimler, dokular, malzemeler, ışık ve gölge ayarı, renk mekanı biçimleyen bir niteliği ya da ruhu inceden inceye duyumsatmak için biraraya gelirken, tasarımcı bu elemanları hem iç mekanda hem de binanın çevresindeki mekanlarda kullanarak ve birbirleri ile ilişkiye sokarak biçimi oluşturmaktadır [10]. Benevelo’nun yaklaşımıyla “coğrafi ve tarihsel etkenlerin karmaşık birleşiminden kaynaklanan bir olgu” olarak açıklanan kentin fiziksel biçimi; ekonomik, sosyal ve kültürel olayların sunduğundan daha farklı, oturmuş kavramsal kategorilere göre daha kolaylıkla izlenebilir bir düzen oluşturmaktadır [10][12].

Kentler öncelikle nüfusu ve fiziksel alanı, başka bir deyişle büyüklüğü ile tanımlanır. Plandaki fiziksel dış hat çizgileri ve düşey profili veya dış çizgisiyle tanımlanan büyüklük, ‘biçimle’ yakından ilişkilidir. Kent biçiminin geometrisinin temelini oluşturan büyüklük ve biçim, ‘doku’ ile sınırlıdır. Büyüklük, biçim ve doku ayrıca alanın insanlar ve yapılar tarafından kullanım ‘yoğunluğu’ ile değişmektedir. İnsanlar ve yapıların kullanım yoğunluğu kentlerin yapısını belirlerken, kentin bu yoğunluğunun, homojenliğinin veya heterojenliğinin derecesi önem kazanmaktadır [10][13]. Spreiregen’in yaklaşımıyla “büyüklük, doku ve yoğunluk ile birlikte kent bileşenlerinden biri” olarak tanımlanan kent biçimi, Foley’in yaklaşımıyla “kültürel, fiziksel ve fonksiyonel yönlerin biraraya gelerek oluşturduğu bir olgu” şeklinde tanımlanmaktadır [10][14].

İnsanlık tarihinde ilk yerleşmeler ılıman iklim bölgelerinde, doğanın kontrol edilebildiği yerlerde, kaynaklar sunan yerlerde (su, flora, fauna ve yeraltı kaynakları açısından elverişli yerler) ortaya çıkmıştır. Bu alanlar, insanların bitki ve hayvan yetiştirmesine uygun alanlardır. Yerleşmelerin ortaya çıkış nedenlerinden olan besin maddesi bulabilme, tarım yapma, avlanmak için hayvan, balık ve benzerlerini bulabilme, depolama ve güvenliğini sağlama ihtiyacı, insanların tarih boyunca “su” ile yakın ilişki içinde olmasını gerektirmiştir [15].

Tarihsel süreç içinde su kenarında yerleşen kentlerin geçirdiği evreleri teorik ve pratik düzlemde sistematik bir biçimde ortaya koymak için tanımlanmasına ihtiyaç duyulan kavramlar; ‘yerleşme’ ve ‘su kenarı kenti’ olarak belirlenmiştir. Kelime olarak “yerleşme”; yerleşim alanı şeklinde tanımlanmaktadır [1].

Kelime olarak “kent” ise –günümüzde anlaşıldığı şekliyle– şehir, site, nüfusunun çoğu ticaret, sanayi, hizmet veya yönetimle ilgili işlerle uğraşan, genellikle tarımsal etkinliklerin olmadığı yerleşim alanı şeklinde tanımlanmaktadır [1]. Geniş anlamıyla “kent”, “yerine ve zamanına göre geniş sayılabilecek biçimde biraraya gelmiş ve birtakım ayırt edici özellikleri bulunan insanlar ve yapılar topluluğu” olarak, sanayi dönemi sonrasını konu eden tanımlarda ise “sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan ve toplumun, yerleşme, barınma, gidiş-geliş, çalışma, dinlenme, eğlenme gibi gereksinmelerinin karşılandığı, pek az kimsenin tarımsal uğraşılarda bulunduğu, köylere bakarak nüfus yönünden daha yoğun olan ve küçük komşuluk birimlerinden oluşan yerleşme birimi” olarak tanımlanmaktadır [1][16]. Doğan Hasol’un “Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü”nde *“Bir yerleşme birimine kent denilebilmesi, o birimde tarımdışı üretimin ağırlık kazanmasına, üretim araçlarının ve dolayısıyla nüfusun orada yoğunlaşmasına, bir örnek olmama ve bütünleşme derecelerinin yükselmiş bulunmasına bağlıdır”* ifadeleri yer almaktadır. Kaya’nın 2011 yılına tarihlenen “Kent ve Kentleşme” başlıklı çalışmasında kent, tanımlanması zor ve oldukça karmaşık bir olgu olarak nitelenmektedir. Kaynakta, “Kent sözcüğü kavramsal olarak incelendiğinde; Orta Asya Türklerince Şehir karşılığı olarak kullanıldığı ortaya çıkmaktadır. Soğdça’dan Türklerin diline geçen “kend” sözcüğü yaygın olarak kullanılmıştır” denilmektedir [17]. Türkçe’de “kent” sözcüğü ile ifade edilen olgunun İngilizce karşılığı “urban” ya da “city”, İtalyanca karşılığı “citta”, Fransızca karşılığı “cite”, İspanyolca karşılığı “ciudad” ve Almanca karşılığı “stad” olarak ifade edilmektedir.

Ana Britannica’nın tanımına göre kent; “nüfusu belli bir büyüklüğü ve yoğunluğu aşan, ekonomisi tarım dışı etkinliklerde yoğunlaşan ve kendi nüfusundan başka, etki alanı içinde yaşayanlara da hizmet sağlayan yerleşmelere verilen ad” olarak açıklanmaktadır. Harvey’in 1973 yılında fiziksel yönüyle kente ilişkin yaptığı tanıma göre ise kent, “bir dizi inşa edilmiş/yapılı formdur, mekanda bazı kalıplara göre dizilmiş bir dizi objeler;

aynı zamanda işleyen bir bütün, içindeki her şey, her şeyle ilgili” şeklinde tanımlanmaktadır [18].

Kente ilişkin bir kavram olan “kentleşme”, Weber’in tanımıyla, “bir nüfus yığılması sürecidir; yığılma noktalarının artışı ve/veya bazı yığılma noktalarının büyüklüklerinde artmadır. Kentler büyüdükçe veya sayıca çoğaldıkça, kentleşme devam eder ve kentleşme bir ‘olgu’dur, daha az yığılma durumundan daha çok yığılmaya doğru bir harekettir [19]. Castells aynı görüşü; “kentleşme iki düzeyde nüfus yığılmasıdır: yığılma noktalarının çoğalması ve yığılma noktalarının her birinin büyüklüklerinde artmadır” ifadeleri ile paylaşmaktadır. Bu kapsamda “kentleşme”yi; belirli mekanda etkinliklerin ve nüfusun belirgin bir derecede yığılması ile karakterize edilen insan topluluklarının özel mekansal formlar oluşturması olarak tanımlamak mümkündür.

Teze konu olan “su kenarı kenti” ise, güvenlik, beslenme, üretim ve benzeri gerekçelerle deniz, nehir, göl benzeri bir su ögesinin kenarında ya da iki tarafında yerleşmiş kentleri ifade etmek için kullanılmaktadır. “Su kenarı kenti” su kaynağının veya su ögesinin kenarında ya da yakınında kurulu olan ve suyun; kullanma, sulama, savunma, taşıma, ulaşım, rekreasyon amaçları ile kent yaşamına dahil olduğu, dahil edildiği yerleşim birimi olarak tanımlanabilir.

Form ve kent kavramlarını aynı çerçevede değerlendirirken sık sık referans verilen ve açıklanması bir ihtiyaç haline gelen diğer bir kavram; eşik ve limit kelimeleri ile ilişkili olarak ele alınabilecek olan ‘sınır’ kavramıdır. “Sınır” kavramı kelime anlamı olarak; iki komşu devletin topraklarını birbirinden ayıran çizgi, hudut, komşu il, ilçe, köy veya kişilerin topraklarını birbirinden ayıran çizgi, bir şeyin yayılabileceği veya genişleyebileceği son çizgi, uç şeklinde tanımlanmaktadır [1]. “Eşik” kavramı ise; başlangıç yeri, başlangıç noktası, yakını, karalar üzerinde veya deniz diplerinde birbirine komşu iki çukurluğu ayıran tümsek biçiminde, üzeri çoğu kez düz kabartılar anlamına gelmektedir [1]. “Limit” kelimesi, sınır kelimesi ile eş anlamlı olarak tanımlanmaktadır [1]. Ercan ve Soydan tarafından kaleme alınan “Kentsel Peyzaj Planlama”ya ilişkin kaynakta sınır konusuna ilişkin şu kısımlara yer verilmektedir: “Her bir ekosistem, hem kendi sınırları olan hem de açık sistemlerdir. Hiyerarşik düzen içinde yeryüzünden başladığında sistemin sınırı atmosferdir. Orman ekosistemine gelindiğinde orman

sınırı sistemin de sınırırır. Deri insan sisteminin sınırını oluştururken hücre zarı diğer bir sistemin sınırırır. Hiyerarşik düzen böylece bugünkü bilgi sisteminde DNA yapısına kadar inebilmektedir... İdari sınırlar (il sınırı, ilçe sınırı, belediye mücavir alanı vs) çoğu zaman doğal sınırlarla çakışmamaktadır. Doğal sınırları belirleyebilmek ise çoğu zaman güçtür. Akarsu sistemleri bu açıdan incelendiğinde doğal sınır su toplama havzası olarak ortaya çıkmaktadır”[20].

2.2 Köprü

Köprü ve kent biçimi arasındaki ilişkiyi çözümlmeyi hedefleyen bu tez kapsamında öncelikle açıklanması gereken bir kavram; köprü ve bağlanma konusu ile bunların ilişkili olduğu kavramlardır. Bu kapsamda tanımsal olarak incelenmesine gerek duyulan kavramlar; bağlantı, bağlanma, geçiş [su geçişi (suyun geçilmesi), vadi geçişi], birleşme (bütünleşme), giriş, kanal, koridor, karşılıklılık, köprü, karşıya geçiş şeklinde belirlenmiştir. Bu bağlamda incelenen ilk kavram olan “bağlantı”; iki veya daha çok şeyin birbiriyle bağlı bulunması, ilişki, irtibat, iki şey arasında ilişki sağlayan bağ gibi anlamlara gelmektedir [1]. Bir bağlantının sözkonusu olduğu alanlarda gerçekleşen “bağlanma” terimi ise kelime olarak; bağlanmak işi veya durumu şeklinde tanımlanmaktadır [1]. Konuya ilişkin diğer bir kavram olan “geçiş”; geçme işi, herhangi bir durumdaki değişme gibi anlamlara gelmektedir [1]. Geçiş kavramı bu tez kapsamında yerleşme alanları arasındaki eşiklerin, özellikle su eşiğinin aşılması anlamına gelecek biçiminde kullanılmaktadır. “Birleşme” kavramı; birleşmek işi, ayrıyken tek bir bütün durumuna gelmek, buluşmak, biraraya gelmek, aynı amaç çerçevesinde toplanmak, kaynaşmak gibi anlamlara gelmektedir [1]. Birleşme olgusu, Lynch’in yazılarında “düğüm noktası” ifadesiyle karşılık bulmaktadır. Genel olarak yol, kavşak ya da bazı karakteristiklerin yoğunlaştığı alanlara karşılık gelen düğüm noktaları, kavramsal olarak küçük noktalar olsa dahi, gerçekte büyük meydanlar, genişletilmiş doğrusal alanlar ve daha büyük ölçüde düşünüldüğünde tüm merkez bölgesini kapsayan büyük alanlar olabilmektedir [21]. “Giriş” kelimesi; girme işi, bir yapıda içeri geçilen yer, bir anlatımda gelişme bölümüne hazırlık yapmayı sağlayan bölüm şeklinde tanımlanmaktadır [1]. “Kanal” kavramı; bazı bölgeleri sulamak, kurutmak amacıyla veya gemilerin işlemesine elverişli, insan eliyle açılmış su yolu, iki kıyı arasındaki dar ve derin

su yolu (su koridoru) anlamına gelmektedir [1]. “Koridor” ise, bir yapıya girmeyi sağlayan veya yapının iç mekanları arasında birleştirici olan, genellikle dar geçit, geçenek – bu anlamda enkesit olarak sınırlılık–, iki devlet arasındaki dar toprak parçası şeklinde tanımlanmaktadır [1]. Konuya ilişkin bir diğer kavram olan “vadi”, iki dağ arasındaki çukurca arazi veya geçit şeklinde tanımlanmaktadır [1]. “Karşılıklık” terimi karşılıklı olma durumu anlamına gelirken, “karşılıklı” kelimesi; birbirine karşı bulunan, birbirlerine karşı bir biçimde anlamlarına gelir [1]. Burada tezde ele alındığı biçimiyle karşılıklık durumunu, “bakışumlu” olmak, karşılıklı olarak birbirlerini seyretmek, manzarası olmak durumlarıyla ilişkilendirmekte fayda vardır.

Tezin gelişiminde oldukça önemli bir yer tutan “köprü” kavramı ise kelime anlamı olarak; herhangi bir engelle ayrılmış iki yakayı birbirine bağlayan veya trafik akımının, başka bir trafik akımını kesmeden üstten geçmesini sağlayan ahşap, kâgir, beton veya demir yapı, iki şey arasında bağ veya ilişkiyi sağlayan şey olarak tanımlanmaktadır [1]. Doğan Hasol’un tanımına göre köprü aralarında su, çukur, arazi veya yol gibi engeller bulunan iki yakayı birbirine bağlayarak yolun bir yandan ötekine erişmesi için yapılan ahşap, kagir veya metal yapıdır. Tanımın devamında Romalılar, tarihte bilinen en ünlü köprü ve su kemeri yapımcıları olarak gösterilmekte; Roma köprülerinin yalnızca İtalya’da değil, İspanya ve Fransa’da, Avusturya ve İngiltere’de 2000 yıldan beri ayakta olduğu, ayrıca modern köprü yapımının 1830’larda demiryolları ile başladığı, bu köprülerde önce demir, sonraları çelik, beton ve betonarme kullanıldığı belirtilmektedir” [5]. Karayolları Genel Müdürlüğü, Yollar Fenni Şartnamesi’nde yer alan köprü tanımı ise şu şekildedir: “Akarsu, yol, demiryolu vb engelleri geçmek için yapılan üzerine dolgu gelmeyen ve mesnet eksenleri arasındaki açıklığı 10m’den fazla olan sanat yapılarıdır.” Diğer bir köprü tanımına göre ise köprüler, “belli bir engeli aşmak için yapılan, uzun süre dayanması amaçlanan yapılar” olarak tanımlanmaktadır [22].

Yerleşme, form, sınır, köprü kavramları ve açılımları ile varılmak istenen; “köprüsü olan yerleşme” tanımıdır. Teze konu olarak seçilen köprüsü olan yerleşmeler; yerleşmeyi oluşturan iki kara parçası arasında sağlanmak istenen geçiş için engel teşkil eden deniz, nehir, vb bir su ögesi, ya da vadi gibi doğal eşiklerin köprüler yardımıyla aşıldığı

yerleşmelerdir. Bu tez çalışması kapsamında özellikle su ögesinin bir eşik oluşturduğu ve köprüler vasıtasıyla aşıldığı yerleşmeler incelenmektedir.

KENT TEORİSİ VE GELİŞMEYİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

“Kenti meydana getiren her unsur ilk olarak, kent onları teslim almadan önce, kentin sınırları dışında ortaya çıkmıştır.” (Levis Mumford, 1961, The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects) [23]

Bu bölümde temelde, kentleşme ve planlama literatüründe “kent biçimi”ne ilişkin olarak getirilmiş farklı yaklaşımlar, kavramsal ve nedensel değerlendirmeleri ile birlikte ele alınmaktadır. Bu kısımda, kent biçimini etkileyen dinamikler, tez kapsamında incelenen örnek alan üzerinde meydana gelen makroform değişimlerinin açıklanmasına kaynak oluşturacak biçimde incelenmektedir.

3.1 Kent Biçimi Yaklaşımları ve Kentleşme Teorisi

Kent teorisi ve gelişmeyi etkileyen faktörlerin detaylı bir biçimde ele alındığı üçüncü ana bölümün ilk kısmında, kent biçimi yaklaşımları ile kentleşme teorileri incelenmektedir. Bu kısımda öncelikle kent biçimine ilişkin yaklaşımla ‘coğrafya ve yol - kent biçimi ilişkisine temellenme durumlarına göre, devamında ise geçmişten günümüze kentleşme kuramları; erişilebilirlik, merkezden çepere doğru büyüme ve çok merkezli büyüme alt başlıkları ile incelenmiştir.

3.1.1 Kent Biçimine Dair Yaklaşımlar

Çalışmanın bu kısmında “kent”, “kentleşme” kavramları ile, kentleşme ve kent biçimine ilişkin teori ve kuramlar ele alınmaktadır. Kentbilim Terimleri Sözlüğü’nde kent kavramı “sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan ve toplumun, yerleşme, barınma, gidiş-geliş, çalışma, dinlenme, eğlenme gibi gereksinimlerinin karşılandığı, pek az kimsenin tarımsal uğraşlarda bulunduğu, köylere bakarak nüfus yönünden daha yoğun olan ve küçük komşuluk birimlerinden oluşan yerleşme birimi” şeklinde tanımlanmaktadır. Aynı kaynakta kentleşme kavramı “işleyiş ve ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması ve kentlerin nüfusu ve alanının büyümesi, ekonomik ve politik açıdan önem kazanması sonucunu doğuran, toplumda artan oranda örgütlemeye, uzmanlaşmaya ve insanlararası ilişkilerde kentlere özgü değişikliklere yol açan nüfus birikimi süreci” şeklinde ele alınmaktadır [16].

3.1.1.1. Kent Biçimi – Coğrafya İlişkisi

Kent biçimi, doğrudan, kentin bulunduğu coğrafya ve konumdan kaynaklanmaktadır. Kent biçimini etkileyen faktörler; coğrafya, konum, çevre, nüfus hareketleri (ve göç), toplumsal yapı, ekonomi, politika, (ekonomik ve politik yapılanma ve hinterland ilişkileri,) teknoloji, afetler, ulaşım, donatıların dağılımı ve altyapıdır. Kentlerin kurulma aşamasındaki sosyal, ekonomik, coğrafi nedenler; kentin karakterine, başka bir deyişle, kent biçimine etki yapmaktadır. Kentler büyük ölçüde kuruluş nedenlerinin etkisi ile biçimlenmekte, kent planları detaylı incelendiğinde bu nedenler, kentlerin en önemli özellikleri olarak tespit edilmektedir. Kuruluş nedenleri haricinde kentlerin gelişimini, kent biçimini tayin eden faktörler, Bayhan (1969)’ın çalışmasında aşağıdaki gibi ele alınmaktadır [10][24].

Coğrafya faktörü; kentlerin kurulması ve gelişmesi sürecinde gelişme yönünde bir eşik oluşturma, kentin gelişmesine uygun bir coğrafi alan oluşturma gibi oluşumları beraberinde getirebilmektedir. Coğrafya, aynı zamanda, tarımsal açıdan verimli topraklar ile ekonomik bir girdi oluşturma, düz ya da düşük eğimli bir arazi yapısı ile yerleşmeye uygun bir alan oluşturma, yerseçiminde etkili olma, ulaşım kanallarını farklılaştırma gibi etkileri ile de kentsel gelişme sürecinde bir girdi oluşturmaktadır. Öte yandan, tanımı ile düşünüldüğünde tepe, eğimli alan (yamaç), su kenarı, sulak (verimli)

arazi, korunaklı alan, dışa kapalılık ve savunma vurgusu gibi birçok somut ya da soyut bileşeni bünyesinde barındıran “coğrafya” olgusu, tüm bu bileşenleri ile kentlerin kurulma ve gelişme süreçlerinde etkili olmaktadır.

Burada kent biçiminde coğrafya etkeninin köklerinin anlaşılabilmesi için, ilk yerleşmelerin ortaya çıkış nedenlerini irdelemekte fayda vardır. İlk yerleşmeler en genel tanımıyla “ılıman iklim bölgeleri”nde, başka bir deyişle “doğanın kolay kontrol edilebildiği” yerlerde ortaya çıkmıştır. Yerleşmek için uygun bulunan bu alanlar; su, flora, fauna ve yeraltı varlığı açısından kaynaklar sunan, bitki ve hayvan yetiştirmeye elverişli alanlarla örtüşmektedir. İnsanların yerleşme ve yer değiştirme eğilimleri, beslenme ihtiyacı ve su sıkıntısı ile doğrudan ilişkilidir. Tarihte beslenme için yeterli kaynağın bulunamadığı yer ve dönemlerde insan yaşam süresi kısalmış, insanlar yeni besin kaynaklarının peşine düşmüş ve dolayısıyla göç ederek yer değiştirmiştir. (İlkel topluluklarda) bir yerde su kaynakları bittiğinde, göç başlamaktadır. Yer değiştirme ile beraber mevcut barınaklar terkedilmekte, bugün anlaşıldığı şekliyle bir yerde “sürekli” yaşanmamaktadır. İlk yerleşmelerin ortaya çıkış nedenlerini; tarıma geçme ve hayvanları evcilleştirme dolayısıyla ortaya çıkan taşınma zorluğu, kaynakları denetleme ihtiyacı, koruma ve savunma ihtiyacı, ürünün tüketilmeyen kısmı ile hayvanların (canlı olarak) depolanması gerekliliği, taşıma zorluğu olarak özetlemek mümkündür. İnsanlığın yerleşik düzene geçmesi, konuya ilişkin bazı kaynaklarda, uygarlığın başlaması olarak ele alınmaktadır [15]¹.

Fiziksel biçimin nitelikleri incelendiğinde, öncelikle çevresinin tanımlı olması ihtiyacı ön plana çıkmaktadır. Yerleşmenin çevresi itibarıyla tanımlanması doğal eşikler vasıtasıyla kendiliğinden olabildiği gibi, yerleşmeler barikat ya da koruma duvarı yapılarak da sınırlandırılabilir. Koruma elemanının oluşturulması ilk yerleşmeler için, doğal eşığe göre çok daha zahmetli bir sınırlandırma tekniği ile gerçekleşmiştir. Sınır belirleme geometrik biçimlerle ifade edilebilir; bu süreçte dairesel biçim ve köşeli biçim

¹ Z. Yenen, İnsan Yerleşmelerinin Evrimi Dersi, 11.03.2009 tarihli “İlk Yerleşmelerin Ortaya Çıkışı” konulu ders, 2009.

olmak üzere iki ana fiziksel biçim vardır. Dairesel biçimin ortaya çıkışı, ısınma ihtiyacı ve ortada yanan ateşe eşit uzaklıklarda yerleşme fikriyle ilişkilendirilmektedir [15]¹.

Yerleşmelerin oluşmasına ilişkin farklı bir değerlendirme de konuya ilişkin fikir yürütmeye, insanın mekanı oluşturması ile başlamaktadır. Bu bağlamda “organizmaların büyüme ve gelişmesini etkileyen dışsal faktörler” şeklinde tanımlanan “çevre” olgusunun merkezinde bir nesne, yahut birey konumlandırılmaktadır. Burada, atmosferik koşulları, toprağın yapısını, bitki ve hayvan örtüsü gibi statik ve dinamik verileri içeren “doğal çevre”ye ek olarak, beşeri ve yapay/fiziksel çevreden oluşan, “doğanın sunduklarına karşı insanın oluşturduğu her şey” ifadesiyle tanımlanan “kültür” olgusu söz konusudur. Beşeri çevre, insan ve toplumun karşılıklı varlıkları ve etkileşimini ifade eder. Yapay/fiziksel çevre ise, insan tarafından yapılaşmış, inşa edilmiş veya organize edilmiş her şeyi içine alan bir çevre tanımıdır [25]².

Sanayi dönemi öncesinde yerleşmelerin başat işlevleri tarımsal üretim, ticaret, dini merkez, askeri ve stratejik faktörlerden oluşurken; sanayi dönemi sonrasında bu faktörler yerini sanayi üretimi, ürünün pazarlanması ve aktarılması faktörlerine bırakmıştır. Teknoloji/Bilişim devrimi sonrasında ise kentlerin başat işlevleri, küresel ekonomiye eklemlenme, bilgi üretimi ve AR-GE çalışmalarını içerir duruma gelmiştir [25]³.

Eski kentlerin kurulduğu bölgeler incelendiğinde, kurulma yeri olarak; su kenarları, nehir ağızları, ormanlık bölge yakını alanlar, önemli ulaşım yollarının kavşakları, mal değişiminde kolaylık sağlayan deniz ve karayolu güzergahı üzerinde kalan alanların tercih edildiği görülmektedir. Mal değişim zorunluluğu, birçok kentin kuruluş nedenlerinin başında gelmekte olup, iklim ve topoğrafya özelliklerini içeren coğrafi nedenlerin de birçok kentin yerleşme biçimi ve düzenine büyük ölçüde etki ettiği tespit edilmektedir. Askeri nedenlerle, güvenlik ve savunma önceliğiyle kurulmuş olan

¹ Z. Yenen, İnsan Yerleşmelerinin Evrimi Dersi, 11.03.2009 tarihli “İlk Yerleşmelerin Ortaya Çıkışı” konulu ders, 2009.

² M.D. Özgül, İnsan Yerleşmelerinin Evrimi Dersi, 30.03.2009 tarihli “Sanayi Dönemi öncesinde Yerleşmelerin Yerleşimini Etkileyen ölçütlerin Doğal Değerler Bağlamında İrdelenmesi” konulu ders, 2009.

³ M.D., Özgül, İnsan Yerleşmelerinin Evrimi Dersi, 30.03.2009 tarihli “Sanayi Dönemi öncesinde Yerleşmelerin Yerleşimini Etkileyen ölçütlerin Doğal Değerler Bağlamında İrdelenmesi” konulu ders, 2009.

kentlerde, coğrafi ve ekonomik faktörlerin önüne geçilerek, savunma faktörü dikkate alınmıştır. Bu tip kentler kurulurken; savunulması kolay, ulaşılması ve hücum edilmesi güç, çevreye hakim yüksek tepeler tercih edilmiş, kentin biçimi önceden belirlenerek, kent su dolu hendekler ve surlarla çevrilmiştir [10][24].

Kent biçimlerinin belirlenmesinde (şekillenmesinde), kentlerin üzerine kurulmuş olduğu arazinin 'topoğrafik özellikleri'nin oldukça büyük bir öneme sahip olduğu görülmektedir. Bazı yerleşmeler düzlükte, bazıları tepelerde, bazıları ise vadilerde yerseçmektedir. Seçilen yerin düz veya engebeli olması kent biçimini etkilemekte; ulaşım akslarının belirlenmesi, meydanların yerleri ve yapıların yerseçimi, arazinin imkanlarına göre biçimlenmektedir. Topoğrafyanın biçimine göre oluşan kent kurulma biçimleri şu şekildedir: arazi yüzeyindeki engellerin hiç olmaması veya yok denecek kadar olması, kent kurma sırasında kente biçim verme imkanlarını büyük ölçüde artırmaktadır. Düzlükte kurulan bir kentin büyüme olasılığı, diğer topoğrafya tipleri üzerinde kurulan kentlere kıyasla daha fazla olduğu için genellikle bu tip kentler kolayca genişlemektedir. Bu tip kentlerde yaşayan insanlar, kentin karakter ve genel biçimini hissetmekten mahrum kalmakta; kentin büyüklüğünü ve bazı özel bina veya semtlerin yerini görebilmek için minareye, kuleye veya çok katlı binaların üst katlarına çıkmak durumunda kalmaktadırlar [10][24].

Eğimli araziler üzerinde kurulan kentlerde ise eğim derecesine göre ulaşım akslarının belirlenmesi, düz bir kentteki serbestlik içinde yapılamaz. Yapı, meydan ve yol gibi kısımların biraraya gelerek oluşturduğu yerleşme yüzeyinde kent, çeşitli biçimler alır. Eğimin düşük olduğu durumlarda planlama, doğal şartlarla ve görece serbest koşullarda yürütülürken, yamaçlarda kurulan kentlerde açıklığa, düzlüğe doğru; yani tepe yönüne aksi yönde bir bakış ve görüş düşüncesi, hem binalar hem de kentin geneli için ön plana çıkmaktadır [24][26].

Savunma düşüncesinin görece ön planda olduğu dönemlerde bazı kentler için kuruluş yeri olarak tepeler tercih edilmiştir. Topografik yönden bir çevre etrafında gittikçe küçülerek yükselen ve eğimli yapısı bakımından kubbevari bir kesite sahip şekilde ise, yerleşme yukarıdan başlayarak tepeyi saracak şekilde aşağıya doğru gelişme göstermektedir. Ancak, güneşlenme, rüzgar ve tercih edilen manzaraya göre aşağıya

doğru olan yayılma, tepe ortasına göre eşit olmaz ve yamaçların uygun kısımları daha çok gelişme ve yoğunluk gösterir. Yollar, binaların yönleri, eğimli arazide kurulan yerleşmede olduğu gibi, daima iniş yönünde ve kademeli olarak düzenlenmektedir. Yerleşmenin çekirdek kısmı, genel olarak tepenin üst kısmında yer almaktadır. Bazı kentler tepe üzerindeki “sırt” denilen özel topoğrafik zemine bağlı olarak sırtın uzunluğuna doğru kurulmuştur. Kentler için diğer bir yerleşme şekli de, tepenin üzerinde düz ve yaygın bir platformdan faydalanmaktır. Bazı tepeler belirli bir seviyeden sonra, düz ve yerleşilmesi kolay bir zemin oluşturmaktadır. Bu zeminin son bulduğu kenarlardan sonra eğim artarak vadiye inilmektedir. Bu kentlerin diğer tepe kentlerinden farkı ise, kent yüzeyinin düzlük alan büyüklüğu ile sınırlı olmasıdır (24; 26). Birbirine yakın konumda bulunan iki tepe ile bu tepelerin yanlarındaki vadiler arasındaki özel topoğrafik bölgeye “semer” adı verilmektedir. Semerler, tepe kadar yüksek olmayan, vadilerden de bir ölçüde yukarıda kalarak her iki tepeye az eğimli bulunan toprak parçalarıdır. Birçok kent, eğimli tepe yamaçlarındaki yapı güçlüklerinden kaçmak için daha az eğimli olan semerlerde kurulmuştur. Bu durumdaki kentler de semer biçimine bağlı olarak gelişme göstermektedir [24][26].

Büyük vadiler geniş bir düzlük oluşturarak ova ve vadi şeklini biraraya getirerek kaynaştırmaktadır. Vadinin geniş ve düz olması halinde kentin geleceği, düzlükte kurulan kentlerle benzer nitelikler taşıyacak şekilde gelişmeler göstermektedir. Genel olarak vadiler şehirlerarası ulaşım yollarının da geçtiği oluşumlar olduğundan, vadi kentlerinin birçoğu bu yol güzergahı üzerinde yoğunlaşmakta ve ana cadde ile kenti bölen esas aks, aynı ulaşım yoluna karşılık gelmektedir. Vadinin dar olması halinde, kent vadi uzunluğu boyunca yayılma gösterir ve kısmen tepelerin yamaçlarına doğru yükselerek konkav bir kesit oluşturur. Vadilerden nehir veya derenin geçtiği durumda, vadiler kenti ikiye ayırabilmektedir. Vadi kentleri, yakınlarındaki yüksek tepelerin belirlediği güneşleme olanaklarının etkisi altındadır. Bu sebeple, küçük ve dar vadilerdeki bazı kentler tepelerin gölgesinden kurtulmak ve vadiye bakan bir manzaraya sahip olmak için yamaçlara doğru gelişme göstermektedir [10][24].

Su kenarlarında kurulan kentler; düzlükte, eğimli zeminde veya vadiye olmak üzere değişik topoğrafya üzerine kurulu olabilmektedir. Bu tip kentlerin herbirinde ortak olan özellik; yerleşmenin cephesinin suya dönük olması, yani su yüzeyine bakmasıdır. Kent

yüzeyinin suya doğru alçalan bir eğimde olması, binaların manzara izleme olanağını artıran bir durumdur.

Kentleri oluşturan yapıların üzerine yerleştiği yeryüzünün yapısı jeolojik açıdan çeşitlidir. Temel inşaatı için uygun, yani taşıma gücü fazla olan sağlam zemin ile üzerinde yapı yapılması ancak teknik tedbirlerle mümkün olan görece çürük zemin, kentlerin biçimlenmesini doğrudan etkilemektedir. Zamanla büyüyen ve zeminde yayılan kentlerin yüzeyinde çürük zemine rastlanabilir. Bu halde, bu kesimde ancak birkaç katlı basit binalar veya hiçbir suretle yapı yapılmaksızın serbest ve yeşil alanlar planlanır. Bu durum, kent planlaması üzerinde etki yapan bir faktördür. Aksine, jeolojik açıdan sağlam olan bir zemin üzerinde, çok katlı yüksek yapılar yapılması mümkün olmaktadır. Deprem bölgeleri de yerleşme biçiminin oluşmasında etkili olup, bu bölgelerde yapılacak yapılar için aranan özel şartlar, yerleşmenin genel karakterini ve biçimini oluşturmaktadır [24][26].

Yağmur, güneş, rüzgar, sıcaklık dereceleri ve hava rutubeti gibi iklim özelliklerine dayalı meteorolojik şartlar, insanların yaşam koşullarının belirlenmesinde önemli rol oynamaktadır. İklimi meydana getiren unsurlara göre yerleşimi, kentlerin kuruluş aşamasında etkili bir öğe olmaktadır. Konuya ilişkin olarak yapılan çalışmalarda; dünya üzerinde nüfus büyüklüğü açısından en önemli olan kentlerin, iklim bakımından da “uygun” yerlerde konumlandıkları gerçeği ortaya koyulmaktadır. Hakim rüzgar, endüstri bölgesinin yerini ve binaların konumlanması bakımından da kentin yerleşimini ve gelişme biçimini etkilemektedir. Güneşlenme olanakları ve güneş ışınlarının eğimine göre meydana gelen değişiklikler, yolların yönleri, bina cephelerinin yönlerine göre kullanılması ve parsellerin binalarla biraraya getirilmesi bakımından etkili olmaktadır [10][24].

Klasik Yunan, Roma, Rönesans ve Barok kentlerine ait kent şemaları birbirlerinden farklı olmakla beraber, tümünde bir düzen arzusu ifade edilmektedir. Sözü edilen tüm nedenler, kent biçimi ve karakteri üzerinde az veya çok, fakat ayrı ayrı etkili olmaktadır. Tek bir faktörün yerleşme biçimine hakim olduğu, ancak özel durumlarda görülebilmektedir [24][26].

Makroform-köprü ilişkisinin incelendiği bu çalışmada fonksiyonların kent içindeki yerleşimlerinden önce ele alınması gereken yerleşim konusu, kentlerin coğrafya üzerindeki yerleşimlerini kapsamaktadır.

3.1.1.2. Kent Biçimi – Ulaşım İlişkisi

Kentlerin coğrafi konumlarının kent biçimiyle ilişkisinin incelendiği çalışmalardan Max Weber'e ait eserde, Charles H. Cooley'in konuya ilişkin düşünceleri, kentlerin konumlanmasında ulaşımın ağırlığına dikkat çekilerek, işlenmiştir: "Geçmişte kentler dini bir mekana ya da bir kaleye yakınlığa göre kurulmuş ve bazı kentler tarihte hep siyasal nedenlerle konumlandırılmışsa da kentlerin konumundaki temel nedenler, 'ulaşım' alanında yatmaktadır. Ulaşımdaki bir kesinti, çok sayıda teçhizat ve tesis gerektirmektedir. Bu yüzden kent oluşumları, nehirlerin ağzlarında yahut kilit noktalarında, tepelerin ve ovaların buluşma noktalarında ve diğer benzer bölgelerde gözlenmektedir" [10][27].

Yukarıdaki yaklaşım kentin biçimlenmesinde ulaşımın öne çıkarıldığı tek kabul değildir. Kentin biçimine ilişkin olarak tarihsel süreç boyunca ortaya atılan kuramların ilki, 1826 yılında Thünen tarafından "The Isolated State" [28] adıyla yayınlanan eserde anlatılan "**bölgesel-tarımsal arazi kullanım kuramı**"na göre ulaşım altyapısı ve yol, ulaşılabilirlik, yerleşimi, zaman, maliyet-ulaşım maliyeti ve uzaklık kavramları son derece önemli tutularak amaç, kârın maksimize edilmesi olarak ortaya konmaktadır. Doğrusal bir nehir yolu ve etki alanını ele alan kuramda mekansal boyut büyük ölçüde gözardı edilmiştir [2].

Yollar, binalar ile beraber kent formunu oluşturan ana etmenlerden biridir. Kentlerin kuruldukları yıldan beri zaman içerisinde oluşan yol dokusu kentte yaşamaya devam eder. Bu dokular günümüzde hep birbirine benzeyen yeni kent alanları içerisinde kentlerin en özellikli bölgeleri olarak birçok kentte korumaya alınmıştır.

İlk yerleşmeler yaya ulaşımına göre düzenlenmiştir, bağlı olarak yol dokusu yaya ölçüleri ve davranışlarına uygundur. Bu yayanın topoğrafya ile uyumlu hareketlerine uygun, kıvrımlı, dar, kesiti değişken yollar demektir. Süreç içinde oluşan kentlerde doğal çevre verilerine göre oluşan bu yol dokusu "organik" yol dokusu olarak da

adlandırılmaktadır. Bu sistemde kenti etki alanı ile bağlayan yollar -varsa sur vd. savunma engellerini aşarak, kentin kapılarından geçerek, eğime uygun şekilde kentin çekirdeğine yönelir. Ortaçağ kentleri de korunma amacıyla ve yaya ulaşımına uygun dolambaçlı ancak merkeze yönelen bir yol ağı ile kurulmuştur. Antik Çağ ve Ortaçağ kentlerinde merkez anıtsal dini yapı (ve çevresindeki toplanma alanı) ile kenti temsil eden (pazaryeri, kent yönetimi binası, esnaf örgütü binası... gibi) öğelerdir [15]¹ [29]².

Planla gelişen kentlerde ızgara (grid) sistemi tercih edilmiştir. Eski Mısır'daki Kahun kentinin dar ve birbirini dik kesen yolları bulunmakta idi. M.Ö. 7. yüzyıla ait Miletus ve Priene kentlerinin planı "Hipodamus" sistemi olarak bilinir. Izgara yol sistemi; Roma döneminde kurulan ya da yenilenen kentlerde uygulanmış, Rönesans döneminde Antik Çağa öykünme nedeniyle kentlerin ızgara sistemle biçimlendirilmesi öngörülmüş, daha sonra 17. yüzyılda koloni kentlerde kullanılmış, 20. yüzyıl kentlerinde de araçlı ulaşımaya uyarlanmıştır [15]³ [29]⁴.

Neoklasik yaklaşımla Rönesans ve Barok dönemleri kentlerinde merkezde monarşinin gücünün ve ihtişamının gösterisi olarak yönetim yapıları önerilmiş, ızgara sisteme kentin kapılarından merkezdeki saraya ve saray bahçelerine yönelen işinsal yollar applike edilmiştir. Bu sistem Dünyanın birçok kentinde, yeni şehirlerde, yeniden düzenlenen şehirlerde, afetler, savaşlar, yangınlarla yokolan kent kesimlerinde – merkezdeki öge tercihi bazen değişerek- yaygın olarak uygulanmıştır [15]⁵ [29]⁶.

Kent biçimini etkilediğinden hareketle kentleri yol dokusuna göre sınıflandıran çalışmalar yapılmıştır. 20. yüzyılda kent ölçeğinde taşıt ulaşımının geniş ölçüde

¹ Z. Yenen, İnsan Yerleşmelerinin Evrimi Dersi, 11.03.2009 tarihli "İlk Yerleşmelerin Ortaya Çıkışı" ve "Yerleşmelerin Özellikleri" konulu ders, 2009.

² Z. Yenen; N. Erkan, Kentsel Tasarım Dersi, "Kentsel Doku Kavramı, Dokunun Biçimlenmesini Etkileyen Faktörler" konulu ders, 2009.

³ Z. Yenen, İnsan Yerleşmelerinin Evrimi Dersi, 11.03.2009 tarihli "İlk Yerleşmelerin Ortaya Çıkışı" ve "Yerleşmelerin Özellikleri" konulu ders, 2009.

⁴ Z. Yenen; N. Erkan, Kentsel Tasarım Dersi, "Kentsel Doku Kavramı, Dokunun Biçimlenmesini Etkileyen Faktörler" konulu ders, 2009.

⁵ Z. Yenen, İnsan Yerleşmelerinin Evrimi Dersi, 11.03.2009 tarihli "İlk Yerleşmelerin Ortaya Çıkışı" ve "Yerleşmelerin Özellikleri" konulu ders, 2009.

⁶ Z. Yenen; N. Erkan, Kentsel Tasarım Dersi, "Kentsel Doku Kavramı, Dokunun Biçimlenmesini Etkileyen Faktörler" konulu ders, 2009.

kullanılmaya başlaması yaya ulaşımına ve ölçeğine göre düzenlenen kent biçimini değiştirmiştir. Ulaşım bir arazinin kullanımını şekillendirir. Her ulaşım biçimi kendi ulaşım türüne göre bir etki yapar. Farklı ulaşım türleri yoğunluğun dağılımını ve kent peyzajını etkiler [30].

Tez konusunu yarı ağırlıkla oluşturan “köprü” öğesi, su kenarı kentlerinde ulaşım sisteminin en önemli öğelerinden biri, yaya ve araçlar için ise iki yaka arasındaki temel bağlantı öğesidir. Yol dokusunun bir uzantısı olan köprü aynı zamanda kentin suyun iki yakasındaki yol dokularının bağlayıcı bir öğesidir. Ulaşım sistemi ve kent biçimi ilişkisini irdeleyen yukarıdaki paragraf, su kenarı kentleri sözkonusu olduğunda köprüleri de açıklar nitelik taşımaktadır. Buradan çıkarımla köprülerin, kentin biçimlenmesi sürecine doğrudan etki ettiğini söylemek mümkündür.

Ulaşımın kent biçimi üzerindeki etkisinin vurgulandığı kuramda farklı gelir gruplarının farklı alanlarda konut alanı yerseçimi tercihlerinde bulunduğu anlatılmaktadır. Yaya ulaşımının yerleşme içindeki tek erişim tipini oluşturduğu dönemlerde kentlerin büyüklüğünü, “yaya ölçeği” belirlerken, kentlerin büyümesi / yayılması sürecinde kentiçi ulaşımda araçların kullanılmaya başlanmasıyla beraber kent ölçeği büyük ölçüde ve geri dönölmez biçimde araç ulaşımına göre belirlenir hale gelmiştir. Araçlı ulaşımın iki genel şekli toplu taşıma (denizyolu ve/veya lastik tekerlekli ya da raylı sistem karayolu) ya da otomobil gibi bireysel araçlar olduğuna göre, aynı zamanda kullanılan ulaşım türünün teknik özelliklerine dayalı olarak araçlı ulaşım da kent biçimini etkileyen faktörler arasında bulunmaktadır. Uzun bir dönem boyunca yalnızca yüksek gelir grubuna mahsus bir ulaşım biçimi olan otomobil kullanımı, kentiçi fonksiyonların ve özellikle konut alanlarının yerseçim eğilimlerinde değişikliğe sebep olmuş; otomobil sahibi olan (dolayısıyla uzun mesafelere erişim olanağı daha yüksek olan) kentliler, kent çeperlerinde ikamet etmeyi tercih eder duruma gelmiştir [2].

3.1.2. Kentleşme Kuramları

Kent biçimine ilişkin kuramların ardından, başlıca kent biçimi tiplerini, 1965 yılında Spreiregen tarafından ele alındığı biçimiyle sekiz (8) farklı tipoloji üzerinden incelemek mümkündür.

“Yağ lekeli biçimi” olarak adlandırılan ilk model bir tip işlev alanı ya da yerleşme lekesinde coğrafya, doğal yapı ve alt bölge biçimine uyulmaksızın yaygın kenti açıklayan, ana ulaşım güzergahı ve odaksal bir merkez olmaksızın nefessiz bir büyüme ile gelişmeyi ifade eden kent biçimi tipidir.

Diğer bir biçim tipolojisi, “core-çekirdek biçimi” olarak adlandırılan, yoğun ve çok önemli bir merkez ve çevresinde yapılaşmış alanlardan ibaret kent biçimidir.

“Galaksi biçimi” adı verilen kent biçimi tipi, bir seri çekirdeğin kademeli ve düzenli bir şekilde fonksiyonel olarak birbirinden ayrı sıralanması şeklinde açıklanmakta olup, bu tipolojide kentleşmiş alanlar büyük yıldız kümeleri ile soyutlanmaktadır. Şema üzerindeki merkezleri ifade eden çekirdek alanlarının birbirine benzediği tipolojide, herhangi bir üstünlük ve kademelenmeye rastlanmamaktadır.

Bir diğer biçim tipolojisi, “uydu biçimi” olarak adlandırılmakta olup, bu tipoloji galaksi biçiminin, kent merkezinin hakim bir çekirdek varlığı ile temsil edilmekte olduğu bir türü olarak ifade edilmektedir. “Uydu” kent biçimi tipolojisinde kent merkezine bağımlı uydular sözkonusudur.

“Çekirdek biçimi”nin doğrusal ışıklı türevi “yıldız biçimi” olarak adlandırılmaktadır.

“Uydu biçimi”nin bir megalopolis-birleşik kentler bütünü- oluşturacak şekilde organize olmuş haline “doğrusal biçim” adı verilmektedir.

Kendi içine kapanan doğrusal biçimden oluşan diğer bir biçim tipolojisi “halka-ring biçimi” olarak adlandırılmaktadır.

“Çok merkezli ağ” şeklinde adlandırılan kent biçimi tipolojisi ise bir ana merkez ile birinci ve ikinci derece güzergahların bulunduğu, görece düzensiz bir yapıyı tarif etmektedir [2][13].

Merkezilik (Erişilebilirliğin en yüksek olduğu yer)

1900’lerde, Christaller ve Lösch tarafından ortaya atılan kente ilişkin diğer bir kuram, “merkezi yerler kuramı” olup, kademeli bir mekan yapısı, dışsal ekonominin etkisi altında bir ölçek ekonomisi öngörmektedir. Kurama göre merkezilik, erişilebilirliğin en

yüksek olduğu yer (Y) için sözkonusudur ve üst kademe merkezler, güçlü birer büyüme noktasına karşılık gelmektedir^{1,2}.

Bu kuramda etki alanları ve kademelenme olgusu, özellikle vurgulanmaktadır. Kentler arası kademelenme sistemi içinde bir kent; kendisinden nüfus, alan, ekonomi vb konularda daha büyük ve gelişmiş bir kentin etki alanında bulunurken, aynı zamanda ölçek (nüfus, alan, ekonomi vb) bakımından kendisinden daha az gelişmiş olan bir kenti etki alanında bulundurabilmektedir. (Sözkonusu) kent etki alanı içinde bulunduğu kente ekonomik ve sosyo-kültürel ilişkiler bağlamında bağımlı iken, daha küçük ölçekli olan kent de bu kente aynı konular çerçevesinde bağımlılık göstermektedir. Burada, özellikle ekonomik işlevlerin mekanda dağılımı önem kazanmaktadır. Bir kent, herhangi bir ekonomik sektör ya da sosyo-ekonomik bir işlev konusunda (*sağlık hizmetleri gibi*) çevresindeki yerleşmeler içinde görece daha gelişmiş bir seviyeye eriştiğinde, çevresindeki yerleşmeler yalnızca bu sektörde bu kente bağımlı olup, diğer kentsel ihtiyaçlarını kendi içinde çözebilir. Dolayısıyla kademelenme; kentler arasında tüm konuları kapsayacak biçimde olabileceği gibi, yalnızca bazı işlevler konusunda da olabilir diyerek, bu durumu “işlevler arası kademelenme” ifadesiyle adlandırmak mümkündür [2]. İşlevler arası kademelenme konusu, yerleşmeler ve etki alanları arasındaki ulaşım ilişkisi ile birlikte değerlendirildiğinde; bu durumun, bir kentin bağlı bulunduğu merkez kent ile arasındaki ulaşım bağlantılarına etkisi önem kazanmaktadır. Ulaşım ilişkisinin bir ihtiyaç ile ilişkilendirilmesi, ulaşım konusunu zorunlu bir hale getirmekte; dolayısıyla kentlerin gelişme yönleri, giderek yerleşme lekesi ve kent makroformu tanımları; bu bağlamda belirlenmeye başlamaktadır.

Merkezden çepere doğru büyüme

1930lu yıllarda Hoyt tarafından önerilen “sektör dilimler kuramı” ise, özellikle alışveriş merkezlerinin yerleşimi üzerinde dururken, kent merkezini ifade eden çemberin merkezinden çeper kesimlere doğru (Z) bir büyümeyi tariflemektedir³.

¹ Christaller, W., (1933), “Merkezi Yerler Kuramı”

² Lösch, A., (1944), “Merkezi Yer Teoremi”

³ Hoyt, H.,(1939), “Sektör Dilimler Kuramı”

Kentlerin merkezleri kent için önemli olan işlev alanlarının, ekonomik faaliyetlerin yoğunlaştığı, kent nüfusunun yoğun olarak yer seçtiği alanlar olup, kentlerin büyümesi –doğal ve yapay eşiklerin izin verdiği durumlarda- bu merkez alanlarından çeper kesimlere doğru gerçekleşmektedir. Dolayısıyla kent çeperlerinde nüfus yoğunluğu merkeze göre daha düşük iken, sosyal, ekonomik, kültürel işlev alanları da çeper bölgelerde, merkeze göre daha az yer seçmektedir [2].

Su kenarı yerleşmelerde merkezin konumlanması ise öncelikli olarak; yerleşme fikrinin ilk oluşmaya başladığı dönemlerden günümüze yerleşmelerin en değerli bölgelerinden olan su kenarlarında gerçekleşmektedir. Doğal kaynaklara – suya – erişim, ulaşım imkanlarına erişim hususları, bu tercihi kolaylaştıran etkenlerdendir.

Çok merkezli büyüme ve Devingen yapı

Harris ve Ullman'ın 1945 yılında "The Nature of Cities" adlı yayında sözünü ettiği "çok merkezli büyüme kuramı"na göre kentsel gelişme farklı çekirdeklerin çevresinde (H) olmaktadır.

Kentlerde, topraktan yararlanma biçimlerine göre ayrılan 6 ana bölge olup en elverişli arazinin/kent toprağının bulunduğu yerde yüksek gelir grubu, en elverişsiz arazinin/kent toprağının olduğu yerde ise düşük gelir grubu yerleşmektedir. Diğer kuramlara göre daha dağınık bir sistemin tariflendiği bu kurama göre kentlerde devingen yapı (G) sözkonusudur. Bu kuramın içerdiği devingenlik, farklı nitelikte bölgelerarası geçişteki esnekliğe ve farklı gelir düzeylerinin mekandaki hareket kabiliyetine karşılık gelmektedir [2]¹[31].

Kentlerin ortaya çıkışını açıklayan farklı bir kuramsal yaklaşım ise, Aslanoğlu'nun Carter'dan aktarımla ele aldığı biçimiyle, "kentlerin ortaya çıkışını temel bir nedene bağlı olarak açıklayan kuramsal yaklaşımlar" olup, bunlar sırasıyla; artı ürün-hidrolik toplum kavramı, ekonomik kuramlar (Pazar yeri olarak kent), askeri kuramlar (güç odağı olarak kent) ve dinsel kuramlar olarak tanımlanır [32].

¹ Ullman, H ve Chauncy E., (1945), The Nature Of Cities

3.2. Kent Biçimini Etkileyen Faktörler

Kentlerin gelişmesi, biçimlenmesi ve biçimleri açısından değişikliğe uğramaları farklı dinamiklerin etkisinde gerçekleşen süreçlerdir. Bu dinamikler, kent biçimini ve yerleşmenin gelişimini etkileme durumlarını kapsamaktadır. Eşzamanlı olarak, günümüz kentlerinin oluşmasında büyük bir öneme sahip olan “güvenlik” olgusunun makroformun biçimlenmesi üzerindeki rolü de bu kapsamda incelenebilir.

Kentlerin gelişimini ve dolayısıyla kent biçimini etkileyen başlıca dinamikler; nüfus faktörü ve ekonomik faktör, ayrıca farklı kentler arasındaki karşılıklı ilişkiler ve kentsel alanda gerçekleşen eylemler olarak tespit edilmektedir.

Nüfus Faktörü

Nüfus faktörü; yapısı ve büyüklüğü ile kentlerin gelişimini etkileyen, ilaveten kentsel gelişim konusunda bir gösterge oluşturan bir olgudur. Nüfusun büyüklüğü kenti ve kentsel gelişmeyi; ölçek ve kademelenme, sosyal ve ekonomik işlev alanları ve bunların büyüklükleri, kentler arası ilişkilerde üstlendiği rol, vb konularda etkilemektedir. Öte yandan bir yerleşmenin “kent” olarak ifade edilebilmesi için, belirli bir nüfus büyüklüğüne (kentsel nüfus) ihtiyacı olduğu bilinmektedir.

Ekonomik Faktör

Ekonomik faktör; kentlerin gelişmesini, gelişme yönü, ekonomik faaliyetlerin çeşitliliği, etki alanı – merkez ilişkileri, kent nüfusunun refah seviyesi, kentsel yaşam kalitesi, kentsel fonksiyon alanları, kentin bölgesi içindeki rolü, vb açılardan kentsel gelişme sürecinde etkisi olan bir faktördür.

Bir kentte yalnızca bir hakim sektör olabileceği gibi, birden fazla ekonomik sektörün birden gelişmiş olması da mümkündür . Birden fazla ekonomik sektörün gelişmiş olması, kentte, sektörler arası kademelenmenin yanısıra birden fazla etki alanı ile ekonomik tabanlı ilişkileri beraberinde getirmektedir.

Karşılıklı İlişkiler (Hinterland ilişkileri)

Kentlerin biraraya gelerek oluşturduğu etki alanı ilişkisi, çoğunlukla ekonomik tabanlı olup, ekonomik açıdan daha ileride olan, istihdam olanaklarının görece yüksek olduğu, tüketim malzeme ve hizmetlerinin fazla olduğu kente, etki alanından yönelen akışı

ifade etmektedir. Ekonomik faaliyetlere ilişkin olabildiği gibi, benzeri karşılıklı ilişkiler sosyal tabanlı da olabilmektedir. Eğitim ve sağlık ihtiyaçlarına ilişkin fonksiyonların gelişmiş fonksiyon alanları ile yer seçtiği kentsel alanlar, bu türlü gelişmiş işlev alanlarına sahip olmayan görece küçük ölçekli kentleri etki alanı içinde bulundurmaktadır.

Ölçek

1987 yılına tarihlenen eserinde “kentsel alanlarda yaşanan aktiviteler”i ele alan Gehl’e göre bu aktiviteler; zorunlu (gerekli) aktiviteler, isteğe bağlı (seçimli) aktiviteler, sosyal (toplumsal) aktiviteler olmak üzere 3 ana başlık altında incelenebilir. Zorunlu aktiviteler az ya da çok yapmak zorunda olduğumuz eylemleri belirtirken; isteğe bağlı aktiviteler katılmak için istek, zaman ve uygun yerlere gereksinim duyan ve herhangi bir zorunluluk niteliği bulunmayan aktivitelerdir. Sosyal aktiviteler ise kamusal alanlardaki insanların ruh haline etki eden diğer aktivitelere karşılık gelmektedir [30].

Erişilebilirlik ve mesafeye bağlı ulaşım maliyeti-mekan sürtünmesinin yerleşiminde belirleyici olduğunu öne süren “bölgesel-tarımsal arazi kullanım kuramı”na göre kentlerin ve kentte bulunan fonksiyon alanlarının yerleşimi, konum rantını ödeyebilenlerin yerleşim tercihlerine göre gerçekleşmektedir. Kentlerin yerleşim süreçlerinde erişim olgusu; suya, verimli toprak vb doğal kaynaklara erişimi, çeperinde bulunan ya da etki alanında bulunduğu yerleşmelere erişimi, önemli ticaret yollarına erişimi ifade edebilmektedir.

Ekonomist Isard’ın 1956 yılında “Location, Space and Economy” adlı eserinde öne sürdüğü “karma –hybrid- kuramı”nı daha önce sözü edilen kuramlardaki problemlerin çözümüne yönelik bir karışım olarak tariflemek mümkündür. Bu kurama göre kentin genişleme limiti yaya olarak ya da eldeki ulaşım (J) araçlarıyla belli bir zaman aralığında ulaşılabilir sınır- otomobil kullanımı oranına göre artmaktadır. Dolayısıyla, bir kentte birden fazla merkezin varlığı mümkündür[2]¹.

¹ Isard, (1956), Location, Space and Economy

Güvenlik Faktörü

Kentlerin biçimleri oluşurken, büyük ölçüde sosyal ve ekonomik bir tabanı olan bir olgu da bu oluşum sürecinde belirleyici olmaktadır. Günümüzde kullanıldığı anlamıyla “Toplum yaşamında yasal düzenin aksamadan yürütülmesi, kişilerin korkusuzca yaşayabilmesi durumu” anlamına gelen “güvenlik” olgusu ve “Saldırıya karşı koyma, müdafaa” tanımıyla açıklanan “savunma” içgüdü; yerleşmelerin biçimlerini yerleşme sınırı bağlamında belirlemede her dönemde etkili olmuştur. Kentlerinin sınırlarının, kent biçimlerinin belirlenmesi; kent içindeki güvenliğin sağlanabildiği alanla büyük ölçüde örtüşmektedir. Kent yöneticileri, mevcut güçleriyle kent içindeki fiziksel, sosyal ve ekonomik güvenliği sağlayabildikleri büyüklükte bir alanı kent sınırı olarak belirlemeye eğilimlidir. Tarihte bu sınırın herhangi bir sınır elemanı kullanılmadan soyut olarak sağlandığı örnekler olduğu gibi; şehir duvarları, surlarla çevrelenen kentler, ya da su öğesinin hendekler oluşturularak kentte belli bir bölgeyi savunma altına aldığı kent örnekleri mevcuttur.

Kentlerin güvenliğini sağlama ve kent sınırları, kent biçimleri arasındaki ilişki, kentin alan ve nüfus büyüklüğü ve bu büyüklükte meydana gelen değişimlerle doğrudan ilintilidir. Örneğin, yürüme mesafesinin hakim olduğu bir kentte kentin güvenliğini sağlama yöntemleri ile, araç kullanımının yaygın ve ihtiyaç olduğu bir kentte kentin güvenliğini sağlama yöntemleri tümüyle birbirinden farklı olmaktadır.

3.3. Kentsel Gelişme/ Yayılma

Kelime anlamı olarak “büyüme”, boyutların artması, artış gibi anlamlara gelmektedir. Genel olarak “kentsel büyüme” kentsel alan ve kent nüfusunun büyüklüğünde meydana gelen artışa karşılık gelirken; teknolojinin gelişmesiyle beraber kent merkezlerinde iyice artan yoğunluk, nüfus artışına paralel olan kentsel alan büyüklüğünde meydana gelen artışın kaçınılmaz olmadığını göstermektedir.

Kentsel gelişme ve kentsel yayılma incelenmeden önce, kentlerin alan bakımından yayılmadığı ve “kompakt” terimi ile ifade edilen; yayılmamış, derişik, görece küçük bir alan içine sıkışmış, yüksek yoğunluk gibi olguları içeren kavrama değinmek gereklidir. Kompakt kentler, boyut olarak küçük ve işlerlik açısından ekonomik olacak şekilde tasarlanmış yerleşmelerdir. 1990 yılında yayınlanan Green Report adlı çalışmada

kompaktlık, az enerji kullanımı ve karma kullanım gibi açılımları sebebiyle günümüzde “sürdürülebilir kent” kapsamında değerlendirilmektedir. Kompakt kentin öncelikli sorunu, yoğun ve sıkışmış yapılaşmadan kaynaklanan güvenlik sorunu olarak görülmektedir [2].

Yayılma, yaygın kent ve yayılmış kent gibi kavramlarla ele alınan kentsel yayılma ise, az katlı yapılarla geniş bir alan üzerine kurulmuş, yoğunluğu düşük olan bir kent tipini tariflemektedir. Yapılan çalışmalara göre nüfus yoğunluğunun düşük olması – dolayısıyla az katlı yapılar-, yayılmış kentler için zorunlu bir durum değildir. Konu daha çok, toplam yerleşik alan büyüklüğü ile ilgili bir durumdur. Yayılmış kentin problemleri; ulaşım maliyeti, yolda geçirilen zaman ve riske dair artış, iş verimliliğinde azalma, acil durumlarda güvenlik sorunları, sosyal yaşamın zorluğu, aksaklığı, kent çevresindeki rekreasyon alanlarına erişimde zorluk, toplumsal tabakalaşma hızında ivmeli bir artış, yerel yönetimde sorunlar ve temel yerel yönetim hizmetlerinin yetersizliği olarak görülmektedir [2]. Su öğesinin kenarında kurulmuş olan kentlerde, kent lekesinin yayılması, kara kentlerinden farklı olarak bir engelin, su öğesinin aşılmasını da içerir. Yayılma gereksinimi duyan kentin bunu gerçekleştirebilmesi için, karşı yakaya atlaması gerekmektedir.

Yayılma ve kompakt kent tanımlarının ardından, tarihsel süreç içinde kentsel büyüme ve yayılmanın incelenmesi gerekmektedir. Kentsel mekanların oluşması ve yayılmasında etkili olan faktörler, 20. yüzyıla tarihlenen sanayileşme sürecinin etkisiyle farklılaşmış, ulaşım ve iletişim teknolojilerinde görülen gelişmeler ve yeni üretim biçimleri ile, kentler arasındaki mekansal örgütlenmede değişim ve dönüşümler yaşanmıştır. Bu değişimler bazı kentlerin içindeki toplumsal ve ekonomik ilişkilerde yansıma bularak onları değişime uğratmış, bunun sonucu olarak sözkonusu kentler genişlemeye ve yayılmaya başlayarak çevre yerleşmelere doğru gelişimini devam ettirmiştir. Oluşan yeni örgütlenme biçimine paralel olarak, bazı kentsel fonksiyonlar merkez kentin yerleşim alanı sınırının dışında yerleşme eğilimi göstermeye başlamıştır. Bu süreç sonunda; sürekliliği ve bütünlüğü olmayan, kentsel toplamlar arasında kullanılmayan alanların bulunduğu, birbirinden kopuk yerleşim örüntüleri oluşmuş ve kentlerin bu yeni büyüme biçimi, “kentsel saçaklanma” olarak adlandırılmıştır. Kuramcı Gotmann, özellikle 1920’li yıllardan sonra metropol kentlerde hızla artan nüfus ve

beraberinde getirdiği banliyöleşme sonucunda görölen, kırsal alanların kentsel alanlara dönüşmesi sürecinde yerleşmelerin çeperlere doğru yayılmasını “saçaklanma” olarak tarif etmiştir. Konu üzerinde çalışan diğer kuramcılardan Glaeser ve Kahn’a göre “saçaklanma” kentsel gelişmenin yönetsel niteliğinden öte, otomobile bağımlı yaşam alışkanlığının bir sonucudur. Kentlerin oldukça rastlanan bir büyüme şekli olan saçaklanma tipi genişleme, Avrupa kentlerinin birçoğunda özellikle otomobil kullanımının yaygınlaşması ve demiryolu kullanımının artması ile görünür örnekler vermeye başlamıştır. Bu büyüme tipi, kentlerin makroformunu, biçimsel gelişimini doğrudan etkilediğinden, tez konusu açısından önem taşımaktadır.

BÖLÜM 4

“KÖPRÜ” FİKRİ

Bu kısımda “köprü” fikri; ortaya çıkışı ve gelişimi, köprü yapımı ve engellerin aşılması için tarihsel süreç içinde kullanılan teknikler ele alınarak incelenmektedir.

Kavramlar bölümünde açıklandığı üzere köprü, “herhangi bir engelle ayrılmış iki yakayı birbirine bağlayan veya trafik akımının, başka bir trafik akımını kesmeden üstten geçmesini sağlayan ahşap, kâgir, beton veya demir yapı” veya “aralarında su, çukur, arazi veya yol gibi engeller bulunan iki yakayı birbirine bağlayarak yolun bir yandan ötekine erişmesi için yapılan ahşap, kâgir veya metal yapı” olarak tanımlanmaktadır [1][5].

İlk köprüler, dünya üzerinde yerleşmelerin ilk örneklerinin görüldüğü dönemlerde, genellikle ağaçlık alanlarda birbirine yakın mesafede ve aralarında bir su birikintisi bulunan iki yakayı birbirine bağlamak üzere bir ahşap kütüğün yakalar arasında devrilerek uzatılmasıyla yapılmıştır. Köprü fikrinin ortaya çıkışı, bir yakadan diğerine; besin maddesi toplama, güvenlik, barınma gibi ihtiyaçlarla suya değmeden – suya temas etmeme çabasının sebebi; suyun üzerinde hareket kabiliyetinin henüz edinilmemiş olması, sudan çekinme, suya yüklenen anlam, vb olabilir – geçme gereksinimi olarak ifade edilebilir. Herhangi bir mekanizma gerektirmeyen bu köprülerin ardından özellikle tropikal bölgelerde lifli bitkilerin basit tekniklerle biraraya getirilmesiyle yapılan asma köprüler görülmeye başlanmıştır. Aynı dönemlerde taş malzemenin bolca bulunduğu alanlarda, taşların üst üste yığılması gibi basit yöntemlerle yapılan köprü ayaklarının birleştirilmesiyle, taş ve ahşap köprüler

yapılmaya başlanmıştır. Daha sonra, birden fazla ayağı, dolayısıyla birden fazla açıklığı olan ve kemerli köprüler olarak adlandırılan köprülerin özellikle M.Ö. 3000'li yıllarda Mısır ve M.Ö. 4000'li yıllarda Mezopotamya'da yapılmaya başlandığı, sonraki dönemlerde Çin ve Roma'da taşların örülmesiyle yapılan köprüler ile ahşap köprülerin görülmeye başlandığı bilinmektedir. Ahşap köprülerin yapılmaya başlanması taş köprülere kıyasla daha önceki bir tarihe rastlamakla beraber, taş köprülerin yapılmaya başlandığı dönemin ardından da ahşap köprü yapımı devam etmiştir. Köprü yapımında özellikle nehir üzerinde yapılan köprülerde, nehrin akıntısının köprü ayaklarının yerleştirilmesi ve sabitlenmesi üzerindeki etkisinin giderilmesi amacıyla köprü ayaklarının inşası ve yapısı her dönemde önem taşımaktadır. Köprü yapımında öne çıkan medeniyetler, özellikle Roma, Çin ve Orta Doğu medeniyetleridir.

4.1. Karşı Yakaya Bağlanma İhtiyacı | kabul: eşik = su

Bu kısımda, içinde su ögesi bulunan bir kentte suyun iki tarafı arasındaki bağlanma ihtiyacının doğmasının, başka bir deyişle kentin, suyun karşı tarafında yönelen genişleme gereksiniminin nedenleri irdelenmektedir. Burada bağlanma ve genişleme ihtiyacı incelenirken; iki temel varsayım ile yola çıkılmaktadır. Birinci varsayım, yerleşmenin karşısındaki boş alana bağlanması olasılığı olup, bu olasılık da kendi içinde, bağlanılan boş alanın fonksiyon ve niteliğine göre ikiye ayrılmaktadır. Bağlanılan boş alanın; verimli tarımsal toprak ya da demiryolu, ticaret yolu, askeri nitelikli yol üzerinde bulunan bir boş alan olması durumu; köprü yapımı ve devamında getireceği kentsel gelişmeyi büyük ölçüde etkileyecek başlangıç verilerini oluşturmaktadır. İkinci temel varsayım ise yerleşmenin, suyun karşı tarafındaki diğer yerleşmeye bağlanması durumudur.

Bunlara ek olarak, suyun diğer yakasına geçme isteğinin/ihtiyacının oluşmasında; ev ve işyeri arasındaki gidiş-gelişler sırasında, yük ve yolcu taşımacılığı sırasında, hammadde taşınması sırasında, vs zamandan kazanma, zamandan tasarruf etme amacı olabilmektedir. Öte yandan, kentin ilk kurulduğu çekirdeğe göre su ögesinin karşı yakasında bulunan toprak parçasının, kenti n gelişmesi ve büyümesi için gerekli yeni işlevler için daha elverişli olması da muhtemel bir durumdur. Buna ek olarak, su kenarında bulunan bir kent ile suyun karşı yakasında bulunan diğer bir kentin arasında

kalan arazinin yüksek verimli bir üretim potansiyeline sahip olması da, kentin suyun karşı yakasına geçmesinde bir ateşleyici rol üstlenebilmektedir. “Yürüme mesafesi” olarak adlandırılan ve bir yayanın rahatlıkla yürüyebileceği (yaklaşık 3km) maksimum mesafeyi ifade eden mesafenin aşılması da, merkeze yakın yerleşme, yapılaşma isteği ile birleştiğinde, su ögesininin üzerinden teknolojinin yardımıyla atlayarak karşı yakaya erişmek için bir gerekçe oluşturabilmektedir. Farklı bir bakış açısıyla, “denizcilik, gemicilik” kültürü olan bir kentte, suyun, merkeze göre daha tenha olan karşı yakasının iskele, tekne imalatı için kullanılması da, karşı yakaya geçmek için bir gerekçe olarak tespit edilmektedir.

Bağlanma biçimlerinin ötesinde kentlerde bağlanmaya, dolayısıyla köprüye duyulan ihtiyacın sebeplerini fiziksel, sosyal ve ekonomik sebepler şeklinde alt başlıklar altında irdelemek de mümkündür. Bu alt başlıklar altında bağlanma gerekçeleri incelenirken, yukarıda aktarılan iki temel varsayımın unutulmaması gerekmektedir.

4.1.1. Neden Bağlanma ve Genişleme?

Kentlerde köprüye duyulan gereksinimin temel kaynağı, iki farklı yerleşim birimi veya bir yerleşim biriminin iki yakası arasındaki su, çukur, vadi vb engelleri aşma zorunluluğudur. Nüfus artışı ile beraber kentte beliren alan büyüklüğü açısından gelişme ihtiyacı, beslenme ve bu bağlamda daha çok miktar ve çeşitte kaynağa ulaşma ihtiyacı... gibi ek gereksinimler insanlarda, su ve benzeri engellerle ayrılan toprak parçalarını köprüler ile birleştirme gerekliliğini tetiklemiştir. Köprüleri, su kenarı kentlerinin suyun karşı yakasına bağlanması gereksiniminin bir sonucu olarak ortaya çıkmış düzenekler olarak ifade etmek mümkündür.

Varsayım 1: Yerleşmenin karşısındaki boş alana bağlanması

- Boş alan: verimli tarımsal toprak
- Boş alan: demiryolu, ticaret yolu, askeri yol

Varsayım 2: Yerleşmenin karşısındaki yerleşmeye bağlanması

Kentler; fiziksel, sosyal ve ekonomik katmanların üst üste oturmasıyla oluşan yerleşim öğeleridir. Kentlerde köprü yapılmasının, diğer bir deyişle köprü yapılmasına gerek

duyulmasının bazı nedenleri vardır. Bunları, fiziksel, sosyal ve ekonomik nedenler olarak incelemek mümkündür.

Bağlanma İhtiyacının Fiziksel Nedenleri

Kentlerde köprüye gerek duyulmasının fiziksel nedenleri; kentlerde erişimi maksimize etme ve erişime engel olan doğal eşikleri etkisiz hale getirme amacı, yerleşmenin nüfus varlığı bakımından büyümesi ve nüfus için yeni alan gereksinimi, yerleşmenin ekonomik olarak gelişmesinin sonucunda etki alanını artırma talebi ve kentte yeni yerleşim alanları oluşturma amacı olarak ifade edilebilir. Ayrıca kentlere estetik açıdan çekici bir görünüm kazandırmak için köprülerin bir mimari öge olarak kullanılması da, köprü yapımına yardımcı bir sebebi oluşturmaktadır. Bu şekliyle büyük ölçüde yukarıda aktarılan ilk varsayıma –yerleşmenin, suyun karşısındaki boş alana bağlanması durumu– uygun bir gerekçeyi tanımlayan fiziksel nedenler, genel olarak, bir yerleşmenin nüfus artışına paralel yaşam, barınma, çalışma... gibi fonksiyon alanları oluşturma gereksiniminin su kenarı kente yansması olarak ortaya çıkmaktadır.

Bağlanma İhtiyacının Sosyal Nedenleri

Kentte köprü yapılmasının sosyal nedenleri; nüfus artışı ve dolayısıyla kentsel alanın genişlemesi ihtiyacı, su öğesinin iki yakasında yer alan yerleşmelerin birleşme/birarada olma talebi ve iki yakanın nüfus büyüklüğünü dengeleme amacıdır. Bağlanma ihtiyacının sosyal nedenleri, önceki kısımda aktarılan her iki temel varsayıma da uygun bir nitelik taşımaktadır.

Bağlanma İhtiyacının Ekonomik Nedenleri

Bağlanma ihtiyacının ekonomik nedenleri; iki yerleşme, iki kara parçası arasında alışveriş ihtiyacı, merkez–etki alanı ilişkisi, su öğesinin iki yakasında yer alan yerleşmeler arasındaki konut–işyeri ilişkisi ile yeni yerleşme alanları oluşturarak kentsel toprağı ekonomik girdi olarak değerlendirme amacıdır. Ekonomik nedenlerin de her iki varsayıma uygun bir nitelik taşıdığını söylemek mümkündür.

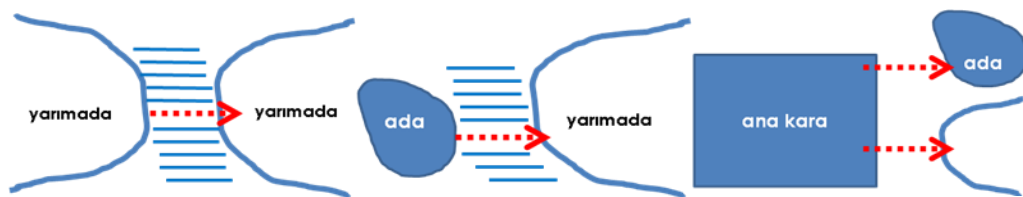
4.2. Köprü Yapımı ve Teknoloji İlişkisi

Bir kentte köprü yapılabilmesi için bazı ön koşullar gereklidir. Bu koşulların ilki, köprülerin bir başlangıç ve bitiş noktası olması ve bu iki nokta arasında karşılıklı bağlanma ihtiyacı ve dolayısıyla bağlanma talebi olması gerektiğidir. Köprülerin bağlantısını sağladığı yerleşmeler için üç farklı durum mümkündür. Bunların ilki, iki yarımadanın birbirine bağlandığı; ikincisi, bir yarımada ve bir adanın birbirine bağlandığı; üçüncüsü ise, bir anakara ile bir ada veya yarımadanın birbirine bağlandığı durumlardır. Bu durumların şematik ifadeleri aşağıda görülmektedir.

Köprü ile bağlanması düşünülen iki yaka arasındaki bağlanma ihtiyacı ve talebi, köprü yapımı için olmazsa olmaz koşuldur. Yerleşmenin iki yakası arasında bir köprü yapılması için, öncelikle yerleşmede veya yerleşmelerde karşılıklı bağlanmaya ilişkin bir ihtiyaç ve aynı kapsamda bir talep olmalıdır. Bağlanma ihtiyacının oluşma biçimlerinin detaylı bir biçimde anlatılmaya çalışıldığı kısımdan, şu çıkarımları yapmak mümkündür.

Karşılıklı bağlanma talebinin sebebi;

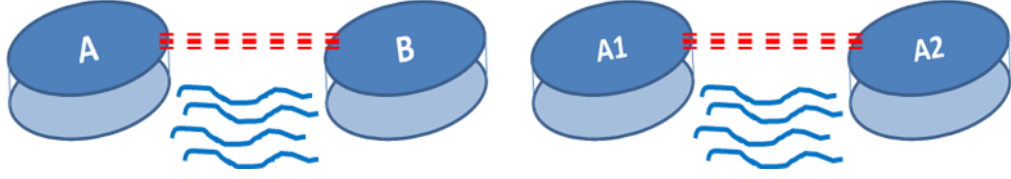
1. Nüfus artışı
2. Karşılıklı ekonomik ilişkiler
3. Savaş ve güvenlik gerekçeleri
4. Kentsel alanın büyüme eğilimi gibi konulara bağlı olabilir.



Şekil 4.1 Kentte köprü yapımı için gerekli koşullar 1: 1. Durum: yarımada + yarımada; 2. Durum: ada + yarımada; 3. Durum: anakara + ada / yarımada (TEZER, 2012)

Farklı bir bakış açısıyla değerlendirildiğinde, köprü bağlantısının; arasında erişime engel teşkil eden bir su ögesi bulunan iki farklı yerleşim birimi (A ve B) arasında olabileceği gibi, iki yakası arasında kurulması talep edilen erişime engel teşkil eden bir su ögesi olan bir yerleşmenin (A1 ve A2) kendi içindeki –kentiçi– ulaşımı sağlamak üzere yapılabileceğini tespit etmek mümkündür. Bu açıklamada yer alan B ve A2 yerleşmeleri halihazırda yapılaşma sürecinin başladığı kentsel yerleşme alanlarından oluşabileceği

gibi; farklı nitelikler - verimli tarım toprağı, yerleşime uygun eğimde alan vs - taşıyan alanlardan da oluşabilmektedir.



Şekil 4.2 Kentte köprü yapımı için gerekli koşullar 2 (TEZER, 2012)

Dolayısıyla köprüsü bulunan kentler bir yerleşim birimi ile henüz yerleşime açılmamış bir alanın köprü vasıtasıyla biraraya gelmesi ile oluşabileceği gibi iki yerleşim biriminin biraraya gelmesiyle de oluşabilmektedir.

4.2.1. Uygun mesafe

Köprü yapımı için gereken diğer bir koşul, köprü ile bağlanacak iki nokta arasında köprü yapımına uygun bir mesafe ve dolayısıyla fiziksel bir yakınlık olmasıdır. Köprü ile bağlanması düşünülen iki kara parçasının arasındaki optimum mesafe, yapılacak köprü türüne göre değişiklik gösterir. Teknolojik açıdan gerçekleşen gelişmeler ile birlikte, mesafenin köprü yapımı önünde oluşturduğu engel günümüzde büyük ölçüde ortadan kalkmış durumdadır. Burada, iki yaka arasında suyun üzerindeki geçişi sağlayan bir yola “köprü” denmesine ilişkin bir sınır ihtiyacı mevcuttur. Günümüzde teknolojinin her alanda gösterdiği gelişmeler sonucunda, önceki dönemlerde aşılması mümkün olmayan engeller, mesafeler aşılabilmekte, dolayısıyla “köprü” tanımı ve sınırında da bu gelişmelere dayalı değişiklik ihtiyaçları meydana gelmektedir.

4.2.2. Teknoloji

Köprü yapımı ile eşiklerin aşılmasında, yerleşmenin eriştiği teknolojik düzey ve köprü yapımında kullanılan materyaller oldukça büyük bir önem teşkil etmektedir. Köprülerin yapılmasında kullanılan materyaller ilk köprü denemelerinde sıkça görüldüğü gibi doğal kaynaklı malzemeler olabileceği gibi, günümüzde erişilen yüksek teknolojik düzey sayesinde yapay ve metal ağırlıklı malzemeler de olabilmektedir.

Köprü yapılması için olmazsa olmaz koşul, yeterli bir teknolojik düzeye ulaşılmış olmasıdır. Köprü yapımı, barınma yapılarının yapımında kullanılan teknolojiye göre

yüksek bir teknolojik düzey gerektirir; köprünün yapılabilmesi için, içinde bulunulan dönemin en ileri teknoloji düzeyinin kullanılması gereklidir. Köprü temelinin su içine oturtulması, iskelenin yapılması köprünün iskele üzerinde inşaa edilerek kaldırılması; ileri bir teknolojik düzey gerektiren inşaat ve mühendislik faaliyetleridir.

Köprü yapımında teknolojinin yanısıra kaynak ve maliyet olguları da büyük bir önem arz etmektedir. Kaynak ve maliyet kapsamında ele alınabilecek veriler; köprünün oturtulacağı uygun bir zemin, kullanılacak malzeme, yapım maliyeti için maddi kaynak, işgücünü oluşturacak insanlardır. Köprünün oturacağı uygun bir zeminin bulunması, köprü yapımında ilk aşamaya karşılık gelen köprü güzergahı ve köprünün oturacağı zeminin belirlenmesinin ardından gelen aşamadır. Köprü güzergahı, mümkün olduğu durumlarda, birbirine köprü ile bağlanacak olan iki yaka arasında tespit edilen en kısa dik mesafe üzerinde seçilir. Köprünün ayakları ve köprü temelinin oturtulacağı zeminin köprü inşasına uygun olarak düzenlenmesi gereklidir. Köprü yapımında kullanılacak malzemenin seçiminde, “dayanıklılık” konusu önemli bir belirleyici olup; malzeme, işgücü ve yüksek teknolojik düzey ürünü yapım tekniklerini karşılamak üzere büyük bir maliyet kaynağına ihtiyaç duyulmaktadır.

Köprü yapımı sürecinde teknoloji faktörünün rolü incelendiğinde, ilk köprülerin yapımından günümüze kadar geçen sürecin kısaca değerlendirilmesinde fayda görülmektedir. İlk köprülerin, su ögesinin bir eşik teşkil ettiği iki kara parçası arasında “tesadüfi” olarak, ya da “kazara”; fakat “bilinçli” olmadan suyun -nehirin, derenin, vs- üzerine devrilen bir ağaç tomruğunun, insanlarda ilk köprü fikrini ateşlemesi sonucunda konu olmaya başladığı düşünülmektedir. Suyun üzerinde, iki yaka arasındaki geçişi sağlayacak biçimde devrilerek konumlanan köprü kullanımındaki tomruk üzerinden geçen insanlar, zaman içinde bu tomruğu sağlamlaştırarak, karşı yakaya geçiş için daha uygun hale getirme yoluna gitmişlerdir. Önceleri farklı ve görece sağlam malzemeler kullanılarak, bunların üstü ahşap malzemeyle -bu defa farklı olarak, yontulup kesilerek şekil verilen ağaçlar- yerleşme sakinlerinin karşı yakaya geçiş ihtiyacını gidermelerinin yolunu oluşturmuştur. Başlangıçta insanlara çok güvenli geçişler sunmayan köprü geçişleri, zaman içinde malzemeleri kontrol etmenin farklı teknikleri ve teknoloji birbirine paralel geliştikçe, ahşap ve taş malzemeler bir arada kullanılmaya başlandı; kentlerin “geçici” unsurları olmaktan uzaklaşarak “kalıcı”

kent öğeleri olmaya başlamış; imparatorlukların oluşmasıyla beraber ise tümüyle kalıcı öğeler halini almıştır. Köprülerin devamlılığı ve dolayısıyla kalıcılığı, “işgal” süreçlerinin olmazsa olmaz unsuru olan “ilişkileri sürdürme ihtiyacı”nın giderilmesi ile de desteklenmiştir. Su kenarı yerleşmeler konu olduğunda, komşu yerleşmeler arası ulaşımın devamlılığında köprüler olmazsa olmaz unsurlardır. Dolayısıyla, işgal edilen bir yerleşmede, yerleşmenin çevresiyle ilişkilerini sürdürebilmek açısından, aynı zamanda bir bayındırlık göstergesi de olan köprülerin kalıcı niteliğini sürdürebilmek oldukça önemlidir. Roma dönemi ve sonrasında köprüler, büyük ölçüde kentlerin ulaşım sisteminde kalıcı öğeler halini almıştır.

Sanayi Devrimi sonrasında “çelik” malzemenin bulunmasıyla; köprü yapımında da demir ve çelik malzemeler kullanılmaya başlanmıştır. Bu dönem sonrasında karayolu köprülerinin yanısıra demiryolu köprüleri de kullanılmaya başlanmıştır; köprü teknolojisi asma-germe köprü sistemlerinin de devreye girmesi gelişimini sürdürmüştür. Köprülerin yapımında kullanılan teknoloji, her dönemde kentlerin gelişme eğilimlerine işaret eden unsurlardan olmuştur.

ÖRNEK ALAN: FLORANSA

Köprülerin tarihsel süreç içinde kentlerin makroformunda meydana gelen değişim üzerindeki etkilerinin incelendiği bu çalışmada örnek alan, İtalya'nın Toskana bölgesinin merkez kenti Floransa olarak belirlenmiştir. Floransa kentinin; kent ölçeği, tarihsel gelişimi ve makroformunun bu çalışmaya uygunluğu öncelikli tercih sebeplerini oluşturmuştur.

Floransa kentinin karakterine ilişkin bir değerlendirme Kevin Lynch tarafından yapılmış olup kent imgesi açısından şu şekilde kaleme alınmıştır: “Tek bir örnek ele almak gerekirse, Floransa, pek çok insanı derinden etkileyen, güçlü karaktere sahip bir kenttir. Kenti ilk kez ziyaret eden yabancılar için soğuk veya ürkütücü bir kent gibi gözükse de enerjisini inkar etmek olanaksızdır.ekonomik ve sosyal problemler yaşamış olsa da bu çerçevede yaşamının ve kenti deneyimlemenin özel bir derinliği vardır. Bu derinlik de kentte yaşamının verdiği zevki, melankoliyi ya da bağlılık duygusunu artırabilir” [21].

5.1. Bilimsel Yaklaşım (Analitik Düşünceler)

Tez çalışması kapsamında incelenmek üzere seçilen örnek alan üzerinde yapılan çalışmalarla hedeflenen; kent makroformunun tarihsel süreç içinde gösterdiği gelişim ve değişim üzerinde, kentte yer alan köprülerin etkisinin araştırılması, böyle bir etki tespit edilmesi halinde neler olduğu, bu etkilerden yola çıkarak makroform gelişiminde köprülerin rolüne ilişkin bir yaklaşım tanımlanmasıdır.

“Köprüler kent makroformunun gelişmesinde etkili bir unsurdur” hipotezine sırasıyla; “köprü, kentin genişleme sürecinde etkili bir öge olabilir mi?” ve “eğer köprü şehrin genişleme sürecinde etkili bir öge ise süreç üzerindeki bu etkiyi ölçmek mümkün mü?” sorularıyla organize edilen bir yoldan ulaşılmış, bu olası etkinin çok katmanlı bir analiz gerektirdiği; katmanların biri olan “fiziksel genişleme”nin detaylı analizi görece mümkün bir katmanı oluşturduğu tespit edilerek, tez araştırmasına kaynak oluşturan ilk hipotez belirlenmiştir.

“Kent ve Avrupa kentlerinin makroform gelişiminde etkili olan dinamikler, aynı zamanda büyük ölçüde Floransa kent makroformunun gelişiminde de etkili olmuştur” şeklinde ifade edilen ikinci hipoteze; teorik olarak kentlerin makroform gelişiminde etkili olduğu belirlenen dinamiklerin, aynı zamanda bazı Avrupa kentlerinde ve Floransa kentinde de geçerli olmasının mümkün olduğu fikrinden yola çıkılarak ulaşılmıştır.

“Avrupa yerleşmelerinde bulunan köprülerin yerleşme makroformuna etkileri ile Floransa’da bulunan köprülerin şehir makroformuna etkileri arasında benzerlikler mevcuttur” hipotezine ulaşan fikir üretme sürecine; yerleşme makroformu ve yerleşmede bulunan köprüler arasında görünür bir ilişki olup olmadığı sorgusu ile başlanmış, bu ilişki düzeyinin tespit edilmesinin ardından Avrupa şehirlerinin geneli için bu etki ilişkisi üzerinde ortak bir karakteristik olup olmadığının tespitiyle devam edilmiş, bütünden parçaya doğru bir hareketle, Avrupa genelinden Floransa örneğine ulaşılması hedeflenmiştir.

“Köprüler kentlerin ticaret yollarına göre konum değerlerini ve önem derecelerini artırmada etkili bir faktördür” şeklinde ifade edilen hipotez, tarihi ticaret yollarının kentlerin gelişme dengelerinde önemli bir etmen olduğu, akarsu kenarı yerleşmelerinde bulunan köprülerin, kentlerin içinden geçen ticaret yolu güzergahlarının devamlılığını ve ticaret faaliyetinin sürekliliğini sağlamada büyük bir önem taşıdığı düşüncelerinden hareketle oluşturulmuştur.

“Dini, ticari ve kültürel dinamiklerin etkisinde özgün bir kent olan Floransa’nın makroformunun oluşumunda köprülerin önemli bir rolü vardır” hipotezine, dini, ticari ve kültürel değişimlerin paralelinde diğer yerleşmelerden farklılaşan kentin fiziksel,

sosyal ve ekonomik gelişme süreçlerinde "köprü" faktörünün etkisi altında incelenmesi için iyi bir örnek alan olduğu tespitiyle ulaşılmıştır.

Teze konu örnek alanın belirlenmesinde, kent makroformuna ilişkin olarak yapılacak bilimsel-fiziksel gelişme değerlendirmesi için kullanılacak çizim ve haritalama tekniğinin seçilen alanın biçimi, büyüklüğü, ölçeği ile uyum göstermesi öncelikli kriterleri oluşturmuştur.

Floransa'nın örnek alan olarak seçilmesinde izlenen aşamalar şu şekildedir:

- birinci aşama, yaya ve taşıt ulaşımı için kullanılan bir veya daha fazla köprüsü bulunan Avrupa şehirlerinin belirlenmesi,
- ikinci aşama, sözkonusu şehirlerden köprüleri su öğesinin aşılması için kullanılanların belirlenmesi,
- üçüncü aşama, aşılan su öğesinin deniz ve nehir olduğu şehirlerin ayrıştırılarak, nehir kenarında yer seçen yerleşmelerin belirlenmesi,
- dördüncü aşama, nehir kenarında yer seçen ve köprüsü olan yerleşmelerin ölçek, makroform ve tarihsel arka plan gibi kriterler çerçevesinde değerlendirilmesi,
- beşinci aşamada, yapılan değerlendirme sonucunda;
 - kent ölçeği,
 - nüfus büyüklüğü,
 - biçim ve makroform,
 - güncel ve tarihsel süreçler,
 - topoğrafyanın sunduğu eşikler; dağ ve nehir oluşumları,
 - ticaret sektörünün hakim kimliği,
 - tarihi dokusunu koruma becerisi,
 - sosyal ve ekonomik kimliğin çeşitliliği ve zenginliği birarada değerlendirildiğinde;

Floransa kenti, tez kapsamında incelenecek örnek alan olarak seçilmiştir.

5.2. Kent Hakkında Genel Bilgi

Bu kısımda Floransa kentinin teze girdi sağlayacak genel özellikleri; konum, tarih, ölçek, alan, nüfus, doğal eşikler ve sınırlar, ekonomik ve ekolojik yapısı, mimari varlığı çerçevesinde ele alınmaktadır. Konumu ve tarihsel arka planının Floransa kentinin kentsel gelişimi üzerine yaptığı etkiler paralelinde anlatılmasının ardından kentin ölçeği; çalışma yöntemi içinde belirlenen tarihsel aralıklarda görülen alan ve nüfus büyüklükleri düzleminde incelenmektedir. Ardından, kentin gelişimi ve değişimi sürecinde bir eşik olarak etkili olan nehir, dağ, vb doğal eşikler ile şehir duvarı, sur, kale, vb yapay eşikler incelenerek Floransa kentinde sınır tanımına ulaşılmaktadır. Sonraki aşamada, kentin fiziksel gelişimini doğrudan etkileyen ve büyük ölçüde belirleyen ekonomik gelişme; tarım, sanayi, hizmet (ve ticaret) sektörleri alt başlıklarında incelenerek, kentin gelişimi ile ilişkilendirilmektedir. Son aşamada Floransa kentinin mimari varlığı; simge öğeler ve köprüler özelinde; yapım tarihleri, mimari stil, kullanılan materyal ve yapıma amaçları başlıkları altında ele alınmaktadır.

İtalyanca adı “Firenze” olan Floransa kenti, kısa bir süre İtalya’nın başkentliğini yapmış bir kent olup, günümüzde İtalya’nın merkezinde yer alan Toskana Bölgesi’nin başkentidir. Toskana Bölgesi İtalya’nın, 1934 Anayasası ile verilen “kısmi özerklik” hakkı sonucunda tanımlanan 20 bölgesinden biridir. Floransa kenti Arno Nehri’nin kenarında kurulmuştur. Tarihsel süreç içinde olduğu gibi bugün de Avrupa ve özellikle İtalya’nın ticaret merkezi olduğunu söylemek mümkündür. Uzun yıllar boyunca, “tüccar” sınıfının yönetimi altından kalan Floransa kentinde, günümüzde de fiziksel ve sosyal pek çok alanda bu yönetim tipinin izleri görülmektedir. Kent özgün ticari kimliğinin yanısıra, İtalya’dan başlayarak Avrupa’yı ve giderek tüm dünyayı etkisi altına alan Rönesans akımının doğum yeri olarak bilinmektedir. 2011 yılı itibarıyla nüfusu 364,710 olan Floransa’nın yüzölçümü 22.990 km²’dir [33].

Floransa kenti, İtalya’nın coğrafi olarak merkezinde bulunmakta olup; kentin kuzeyinde yer alan önemli merkezler Torino, Cenova ve Verona kentleri iken, kentin güneyinde Roma ve Napoli kentleri yer almaktadır.



Şekil 5.1 Floransa kentinin İtalya içindeki konumu

5.3. Kentin Gelişme Evreleri

Tez kapsamında Floransa örnek alanının incelendiği beşinci bölümde, analitik düşüncelerin ele alındığı kısmı, Floransa kentine ilişkin tanıtımın yapıldığı kısım izlemektedir. Floransa kentinin gelişme evrelerinin ele alındığı bu kısım; kentin geçirdiği tarihsel süreçlerin dönemler bağlamına ele alınması ile başlamaktadır. Tarihsel gelişimin ele alınmasının ardından, tezin özgün bir bölümü olan “Araştırma Sorusu”na geçilmekte, tez kapsamında teorik ve pratik açıdan ortaya atılan sorular, sorulara ilişkin konularda ele alındığı biçimiyle cevaplanmaya çalışılmaktadır. İzleyen kısımda, tez için örnek alan olan Floransa kentine ilişkin çalışma yöntemi; inceleme ve haritaların üretilmesi bağlamında ele alınarak, tezin temel hedefi ve çözümlenme kısmı olan makroform analizi gerçekleştirilmektedir. Bu kısım, Floransa kentine ilişkin değişkenlerin değerlendirildiği bir ara değerlendirilme ile sonlandırılmaktadır.

5.3.1. Tarihsel Süreç

Floransa ve içinde yer aldığı Firenze ilinin tümü Arno Nehri ve çevresinde kurulmuş olup; kuzeyinde ve doğusunda Bologna ili, Forli-Cesena ili, Ravenna ili;

güneydoğusunda Arezzo ili; güneyinde Siena ili; batısında Pisa ili, Pistoia ili ve Prato ili bulunmaktadır [34][35].

Bu çalışmada Floransa kentinin tarihi; Roma dönemi öncesi, Roma dönemi, Ortaçağ dönemi, 15-18. yüzyıl ve 19-20. yüzyıl dönemleri çerçevesinde ele alınmaktadır.

5.3.1.1. Roma Dönemi Öncesi ve Roma Dönemi

Floransa bölgesine ait tarih öncesi verilerin kısıtlı olduğu bilinmektedir. Günümüzde Floransa kentinin üzerinde bulunduğu topraklar, M.Ö. X. yüzyılın sonlarında, Liguryalılar tarafından kullanılmıştır. Tarihi merkezde yapılan kazılarda bulunan mezarların ise, M.Ö. VIII. yüzyıla ait Villanovan toplumuna ait olduğu tespit edilmiştir. Bu bölgenin yakın çevresinde Florentina adlı Roma kolonisinin kurulmasından üç yüzyıl kadar önce, aynı yerde konumlanan ve Etrüsk kültürü¹ne sahip olan Fiesole kentinin izlerine rastlanmıştır. Fiesole (Faesulae tepesi) kentinin ulaşım (ve ticaret) ihtiyacının, Arno Nehri kıyılarına inerek gerçekleştirildiği tespit edilmiştir [36].

M.Ö. I. yüzyılda Floransa bölgesinin topoğrafyası, günümüzde olduğu gibi bir ova niteliği taşımakta, kuzey yönünde eğim artarak yer yer tepeler oluşturmaktaydı. Günümüzde kentin kuzey ve güney parçası olmak üzere iki kısma ayıran Arno Nehri ise o dönemde, günümüzdeki yapısından farklı olarak daha geniş bir nehir yatağı ve çok sayıda kola sahipti. Florentia adlı koloni, Arno Nehri'nin kuzey yakasında, nehrin günümüzde mevcut olmayan "Mugnone" kolunun doğusunda yerleşmişti. Koloni döneminde bu havzanın tarıma elverişsiz, bataklık bir arazi olduğu; bölgede yerleşime geçildikten sonra drene edilerek ve Arno Nehri ile kollarının taşıdığı alüvyonlar sayesinde tarıma ve yerleşime elverişli hale getirildiği düşünülmektedir. Konuya ilişkin kaynakların koloninin bu bölgeye yerleşim tarihine ilişkin ortak tarih dilimi tespiti M.S. I. yüzyıl olup, 20. yüzyıl itibarıyla yapılan arkeolojik çalışmalar sonucunda ilk yerleşim tarihinin M.Ö. 59 yılına ait olduğu tespit edilmiştir [36].

¹ Etrüsk kültürü: İtalya'da Romalılardan önce yaşamış bir kavim. Romalılar bunlara Etrüskler veya Tuskiler derken, onlar kendilerine Rasena derlerdi. İtalya Yarımadasına göç ederek Arno ve Tiberis ırmakları arasında yerleştiler.

Florentia bölgesinde ilk yerleşimin kurulmasının amaçlarını araştıran çalışmalarda; Florentia isminin Latince karşılığı olan “flores”¹ kelimesinden yola çıkarak zirai bir amaçla kurulmuş olabileceği ya da daha yaygın olan görüş ile askeri kamp olarak kurulmuş olabileceği görüşleri üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu görüşün görece ağırlık kazanmasının sebebi, Romalılar’ın özellikle yükselme döneminde savaşa ve orduya çok önem vermiş olmalarıdır. Sezar’ın Roma İmparatorluğu’nun sınırlarını genişletmek için koloniler kurarak, emekli askerlerini topraklarla ödüllendirdiği, bu yöntemle tarımın gelişmesine olanak sağladığı bilinmektedir [37]. Sezar ile kıdemli askerler ve gazilere yaptığı bağışlar kapsamında her askere bir çift öküzle, sürebilecekleri iki dönüm arazi veriyor; bu oranlar da o dönemin arazi planlaması olan “centuriatione”² ile uyum gösteriyordu. Kurulduğunda toplam toprak alanı yaklaşık 50 hektar (0,5 km²) olan Floransa yerleşmesinin, savaş tanrısı Mars tarafından korunduğuna inanılmakta idi [38][39].

Günümüz Floransa kentinin merkezinde yer alan Florentia koloni kentinde, klasik bir Roma kenti kurgusu olan “castrum”³ (askeri kamp planı) planı uygulanmıştı. “Castrum Planı”na sahip olan kentte, ilk olarak kuzey-güney doğrultusunda uzanan Cardo ve doğu-batı doğrultusunda uzanan Decumanos aksları belirlenmişti. Izgara planının oturacağı dörtgen alanın sınırlarını, kent duvarları yükselmeden önce bir hendek ve nadasa bırakılmış bir toprak parçası oluşturmaktaydı. Bu sınır bölgesine terim olarak, Latince’de kutsal kent sınırı anlamına gelen “pomerium” kelimesi kullanılmaktaydı. Kentin kurulmasını takiben, M.Ö. 30 yılında surlar inşa edilmeye başlanmış, bu inşaat yaklaşık olarak 15 yıl sürmüştür. Konuya ilişkin kaynakların bazılarında, bu surların önce

¹ Flores: bitki

² Centuriatione: Roma yönetiminin fethedilen/keşfedilen bir bölgeyi düzenlemeden önce; araziden en iyi şekilde nasıl fayda sağlayabilecekleri esasları ile uyguladıkları, bir bölgenin arazi olarak ıslah edilmesine yarayan planlama sistemine verilen addır. İtalyanca’da “centuriatione” adı verilen kavram, Latince’de ise “centuriae” (yüz) köküne dayanmaktadır. Roma kentleri için üst ölçekli bir plan niteliği taşıyan bu sisteme göre kent merkezleri, kırsal yerleşimler, tarım alanları, su temin projeleri, orman alanları ve otlak araziler belirlenmekte idi. (Federico, P. ve Pompilio, F., (1997), Osservazione sulla Centuriatione del Soletto; Metodologie di Catalogazione dei beni Archeologici, Lecce, Italia.) Roma arazi düzenleme sisteminde; yapılan arazi ölçümleri ile bir bölgenin eğimi ve tarımsal verileri değerlendirilerek, her biri yaklaşık 720x720 metre ölçüsündeki kareler toprağa çizilirdi. Bu kare alanların içi, yaklaşık olarak yüz tarım alanına eşit olup, “centuriatione” sisteminin ismi de buradan gelmekte idi (80).

³ Castrum: askeri kamp planı

dikdörtgen bir alanı sınırlandırdığı, daha sonra nehrin akış yönüne paralel olacak biçimde, güney bölümünün açısının değiştirildiği ifade edilmektedir [40].

İzleyen dönemlerde kentte yapılan arkeolojik çalışmaların sonucunda ulaşılan Roma dönemine ait sur izleri, Florentia kentinin güney yönündeki ilk kent duvarının, Arno Nehri'ne paralel olduğunu göstermektedir. Kenti savunmak için yapılan bu surların çevresi yaklaşık olarak 1800 metre idi. Nüfusu yaklaşık olarak 2000 kişi olan kentin toplam alanı 2000 hektar (20 km²) olup, bu alanda birbirine dik sokaklar ortalama 60x60 metre genişliğinde yapı adaları oluşturmaktaydı. Bu parsellerin büyük bir bölümünde konut alanları bulunurken, diğer parseller kamu yapıları için kullanılmaktaydı [41].

Birbirine dik olan Cardo ve Decumanos yollarının kent duvarlarına ulaştıkları noktalarda dört adet kapı bulunmaktaydı. Kapıların iki yanında ve devam eden duvarlarda, yaklaşık 50 metrede bir dışarı çıkan, duvarlar ile aynı yükseklikte olan silindirik biçiminde kuleler bulunmaktaydı. Şehir aynı zamanda, XIX. yüzyılın son dönemlerine kadar kullanılan çok iyi bir kanalizasyon sistemine sahipti. Yaklaşık 400 metre boyunca uzanan Cardo (günümüzdeki Via Roma ve Via Valimale caddeleri) ve 500 metre boyundaki Decumanos (günümüzde Via Strozzi, Via Degli Speciali ve Via del Corso) yollarının kesiştiği bölgede, kentin neredeyse tüm sosyal, dini ve politik aktivitelerini gerçekleştirdikleri forum yapısı (günümüzde Piazza Republica) bulunmaktaydı [36].

Arno Nehri'nin daraldığı, günümüzde Via Calimale sokağının nehre ulaştığı noktada, Ponte Vecchio'nun doğu paralelinde, iki yakayı birbirine bağlayan bir ahşap köprü yapılmıştı. Taşmalara karşı daha dayanıklı hale getirerek artan trafiği de karşılayabilmesi için bu köprü, M.S. II. yüzyılda kagir olarak yeniden inşa edilmiştir [41].

Nehir ve denizin bağlantısını sağlayan bir noktada bulunan kentte; deri, bakır, demir, taş, ahşap gibi malzemelerin ulaşımının sağlanması, ticaretin gelişmesine olanak vermiştir. Ayrıca Arno Nehri'nin kenarında, günümüzde Piazza Mentana'nın hemen kuzeydoğusunda bulunan üçgen adada, dönemin limanı bulunmaktaydı [41].

M.S. II. yüzyılda, İmparator Hadrian döneminde, şehirde daha büyük kamusal yapılar yapılmıştır. Üç büyük tanrı Jüpiter, Minerva ve Juno'ya adanmış tapınak Campidoglio, forumun batı yakasına inşa edilmiştir. Kentte artan su ihtiyacını karşılamak üzere dışarıdan su getirilmesini sağlayan su kemerleri kente kuzey batıdan girerek, tapınak ile

Capitoline Hamamı arasında uzanmaktadır. Zamanla büyüyen ve gelişen kentte, ihtiyaçları karşılamak ve daha büyük anıtlar inşa edebilmek için kent duvarlarının dışına çıkmıştır. Kent duvarlarının dışındaki ilk anıtsal yapı, kentin o dönemdeki ihtiyacından daha büyük bir alana sahip olan amfityatrodur [40].

Florentia kenti yapılan anıtlar ile klasik bir Roma kenti görünümüne dönüşmüş, kent ticaret faaliyetleri ile kısa sürede gelişmiştir. Kent duvarlarının dışında da küçük köy yerleşimleri kurulmaya başlanmış, artan nüfusun ihtiyaçları doğrultusunda yeni kamusal yapılar güney yönünde inşa edilmiştir. Doğuda bulunan kent duvarı ile amfityatro arasına, Mısır Tanrıçası İsis'e adanan bir tapınak inşa edilmiştir. Böylece, kentte sosyal, ticari ve dini hayat kent duvarlarının sınırlarını aşmıştır. M.S. III. yüzyılda, Roma İmparatoru Diokletian, Floransa kentini Toskana bölgesinin başkenti yapmıştır [36].

Hristiyanlığın doğuşu ve yayılmasıyla, kentte radikal değişimler görülmeye başlanmış; Hristiyanlığın Roma İmparatorluğu'nun resmi dini olmasının ardından kent duvarlarının dışına ilk kiliseler yapılmıştır. Kentin kuzey kısmında San Lorenzo, güney kısmında Santa Felicita kiliseleri, kentin ilk kiliseleridir [41].

V. yüzyıldan itibaren Gotlar ve Bizanslılar, kentin yönetimini ele geçirme girişimlerinde bulunmuşlar; çatışmalar sırasında kent duvarı dışındaki yapıların birçoğu tahrip edilmiştir [40].

En geniş sınırlarına II. yüzyılda ulaşan Roma İmparatorluğu, sonraki iki yüzyıl boyunca bir gerileme dönemi yaşamış; III. yüzyılda Doğu ve Batı Roma olarak ikiye ayrılarak güç kaybetmiştir. Bu nedenle çevre kavimlerin istila ve göç hedefi haline gelen Roma İmparatorluğu sınırları içindeki kentler değişime uğramış, nüfus hareketlerinin, nüfus kaybının da etkisiyle koruma duvarlarında ve yerleşme dokusunda önemli tahribat meydana gelmiştir [40].

5.3.1.2. Ortaçağ Dönemi

Ortaçağ, Roma İmparatorluğu için, gerileme, dağılma, parçalanma dönemine karşılık gelmektedir. Önceki dönemlerde İmparatorluğa ait topraklara akın düzenleyen kavimler, bu dönemde iyice güçsüz duruma düşen kentlerde egemenliklerini ilan etmişlerdir. İnanç sistemindeki çeşitlenmenin de bu süreci kolaylaştırdığını söylemek

mümkündür. Propagandalar yardımıyla hızla yayılan Hristiyanlık faaliyetleri, Antik dönem yapılarının tahrip edilmesine sebep olmuştur. Bu dönemde, M.S. 405 yılında Floransa şehrinin Gotlar tarafından kuşatılması şehirde yaşanan önemli bir tarihsel olaydır. Batı Roma İmparatorluğu'nun 476 yılında yıkılmasının ardından 493 yılından itibaren İtalya'nın hakimiyeti Ostrogotlar'a geçmiştir. Bu dönemde kent 542 yılında Ostrogot kralı Totilia tarafından kuşatılsa da teslim olmamış; ardından Gotlar tarafından işgal edilmiştir [42].

VI. yüzyılın ikinci yarısında Bizanslılar kenti, tümüyle işgal eden Gotlar'ın elinden alarak 553 yılında Doğu Roma'nın yönetimi altına almıştır edilmiştir [43]. Bizanslılar, Got istilalarından korunabilmek için, Roma kentinin ilk büyük değişimlerinden birini gerçekleştirerek mevcut kent duvarlarının içerisine daha dar bir alanı sınırlayacak biçimde ikinci kent duvarını inşa etmişlerdir edilmiştir [41]. Önceki dönemde gerçekleşen savaşlar süresince Roma dönemi surları savunma özelliğini kaybetmiş, kent nüfusu yarı yarıya azalmıştır. Kuzeyde, forumu da içine alacak şekilde yapılan bu yeni kent duvarlarının güney kısmında ise Roma dönemi surları kullanılmıştır. Bizans yönetimindeki kentin gelişimi, Roma kenti kurgusuna uygun bir biçimde sürdürülmüştür. Bizanslılar, kent duvarı, amfiteatro gibi savaşlardan zarar gören yapıları onarmıştır [44]. Aynı dönemde Hristiyanlığın hızla yayılmaya devam etmesi, kent mimarisine dini nitelikli bir yapılaşma eğilimi ile yansımıştır. Kiliselerin kent içindeki sayısı artarken, bir Pagan tapınağı olan Campidoglio'nun podyumu üzerinde, Santa Marina in Campidoglio adlı kilise inşa edilmiştir [41].

VI. yüzyılda Lombardlar, bütün Tuscia bölgesini, dolayısıyla Floransa kentini de işgal ederek burada IX. yüzyılda kentin üçüncü duvarını oluşturmuştur. Takip eden yıllarda Arno Nehri'nin öneminin artması üzerine kent güney yönünde, nehre doğru bir gelişme göstermiştir. Nehre yönelimin en önemli nedeni, Floransa'nın, Pisa'dan deniz yoluyla başlayan ticaret taşımacılığının önemli bir ayağı olmasıdır. Doğu ve batıda kentin Roma döneminin sınırları korunurken, kuzey yönünde, bir önceki dönemde inşa edilen Bizans kent duvarları sınır kabul edilmiştir. Kent merkezinde bulunan forum, kapladığı toplam alanın boyutları değişikliklere uğramış olsa da, ticaret işlevli bir meydan olarak XIX. yüzyıla kadar kullanılmaya devam etmiştir. Lombardların kente diğer müdahalesi IX. yüzyılda tiyatro binasının içine inşa ettirdikleri "Gardingo" adlı gözlem kulesidir. VI.

yüzyıl itibariyle kentin görünümü, Roma dönemi ile kıyaslandığında oldukça değişmiştir. Bu değişimin başlıca nedeni, başlangıçta sadece aristokrat aileler tarafından yaptırılan “casa-torre” adlı kule-evlerin, herkes tarafından yapılmaya başlanması; kentteki yoğunluk ve yüksekliklerin artmasıdır. Önceki dönemde sayıları 20 ila 75 arasında değişen kule-evlerin sayısının bu dönemde 200’e ulaştığı düşünülmektedir [41]. Ayrıca Gotlar’ın Bizanslılar ile mücadeleleri sırasında yıkılan köprünün yerine bu dönemde başka bir köprü inşa edilmiştir [41][42].

786 yılında Floransa’da bulunan Frenk Kralı Büyük Karl’ın kenti önemsemesi kuzey İtalya’dan Roma yönüne giden ulaşım aksının işlerliğini, dolayısıyla önemini artırmıştır.

Floransa kentinde bu dönemde, kilise gibi dini yapıların yanısıra, kent sınırlarının dışında konumlanan manastırlar da inşa edilmiş; bu manastır komplekslerinin yakınlarında yapılan evlerin oluşturduğu küçük yerleşmeler ise Floransa’nın sonraki dönemlerde genişleyeceği aksları belirlemiştir. Dini açıdan oldukça önemli bir merkez haline gelen Floransa, XI. yüzyılda Pisa’nın da buradan yönetilmeye başlanmasıyla ekonomik olarak güçlenmiş; yaşam koşullarının iyileşmesine paralel olarak kent nüfusu yaklaşık olarak 20.000 kişiye ulaşmıştır [42].

Erken Ortaçağ’da Frank-Cermen Birliği’nin egemenliğinde olan Toskana bölgesinin güç kazanması ile birlikte Floransa, birlik için büyük bir tehdit oluşturan derebeyliklerden biri haline gelmiştir. Sınırları Po Nehri’nden Roma İmparatorluğu kentlerine kadar uzanan bir bölgeyi kapsayan Toskana Derebeyliği’nin yönetimine Kutsal Roma İmparatorluğu tarafından Canossalı Bonifaz’ın atanmasının ardından, 1052 yılından itibaren derebeyliğin başına Kontes Matilda geçmiştir. (Derebeyliği yaklaşık olarak 40 yıl boyunca yöneten Kontes Matilda, İtalya’nın bu döneme ilişkin tarihsel gelişim sürecinde büyük bir rol oynamıştır.) Kilise ve Krallık yanlıları¹ arasındaki mücadelede papalık yanında pozisyon alan Kontes Matilda’nın 1115 yılında ölmesinin ardından soylular kent yönetimini ele geçirmiş, bu dönemden itibaren şehrin en alt yönetim birimleri olan komünler oluşmaya başlamıştır. Bu dönemde, Kontes Matilda, bakımsız ve yıkık halde bulunan kent duvarlarının, kuzey yönünde Roma dönemi sınırlarını

¹ Krallık yanlıları: Ghibellinolar

koruyarak, güney yönünde ise bir önceki kent duvarlarını koruyacak biçimde onarılmasını sağlamıştır [42].

Roma dönemi sonrasında yoğun olarak istilalara maruz kalan Floransa kentinde, savunma amacıyla kent duvarlarının onarımı ve yapımı ağırlık göstermekte olup, eş zamanlı olarak kentte hızla yayılan Hristiyanlık'ın etkisi de, bu inanca uygun dini yapılar ile kentte kendini göstermiştir.

Floransa kenti, Ortaçağ'da yoğun bir ticaret aksının üzerinde yer alması ile birlikte hızla zenginleşmiştir. Düşünsel etkinliğin arttığı kentte sanat, mimarlık, edebiyat gibi dallara verilen önem artmış, ileride Rönesans'ın yaşanacağı kentin altyapısı olmuştur. Aynı dönemde özellikle yol ve anıt inşası, vb kentleşme faaliyetleri sırasında, Antik döneme ait yapılara zarar verilmiştir [41].

Kent duvarının güney yönünde bulunan "Porta Rossa" adlı kapı, günümüzde Via Porta Rossa adlı alana karşılık gelmektedir [41].



Şekil 5.2 1078 Yılına ait Floransa kent duvarları (TEZER, 2012)

1152 yılında krallığın başına geçen Friedrich Barbarossa¹, otoritesini Toscana bölgesine kadar genişletmiş; 1172-1175 yılları arasında ise, Kontes Matilda tarafından yaptırılan duvarların dışında kalan konutları ve manastırları da içine alacak biçimde yeni bir kent duvarı inşa ettirmiştir. Diğer kent duvarları ile 45 derecelik bir açı yapan bu yeni kent

¹ Friedrich Barbarossa: Kutsal Roma imparatorluğu'nun Alman İmparatoru; 1122-1190 yılları arasında yaşamıştır. 1155 yılında, Roma'da taç giymiş, 1155-1190 yılları arasında İtalya Kralı olarak yönetimde bulunmuştur.

duvarı ilk defa Arno Nehri'nin güney yakasına uzanan bir kent sınırı oluşturmuştur. Bu kent duvarları aynı zamanda 45 derecelik dönüş ile, nehrin güneyinde ilk defa "centuriazione" akslarına paralel kent sınırlarını oluşturmaktadır. Dolayısıyla, "centuriazione" kent kurgusunun, bu döneme dek takip edildiği ve varlığını sürdürdüğünü söylemek mümkündür [41].



Şekil 5.3 1172 Yılına ait Floransa kent duvarları

1176 yılında Floransa ve Fiesole'nin tüm toprakları aristokratların eline geçmiş; Alberti ailesi¹'nin desteklediği soylular ve konsül²ler arasında 1177-1180 yılları arasında çıkan çatışmalar sonucunda soylu aileler, şatolarını bırakıp şehirde yaşamayı seçmişlerdir. Aynı dönemde kent; önemli bir ticaret, üretim ve finans merkezi haline gelmiş, ticaret yolları vasıtasıyla Roma ile ilişkileri güçlenmiştir.

XI. yüzyılda kentin ekonomik açıdan kalkınması ve nüfus artışına paralel olarak artan ihtiyaçlar değişimleri beraberinde getirmiştir. Kentteki yoğunluğu düzenlemek amacıyla yeni yollar açılmış, kent duvarlarındaki kapıların sayısı artırılmıştır. Kent duvarlarından dışa açılan kapıların sayıca artış göstermesi, kentin çevresi ile artan ve çeşitlenen ilişkilerine işaret etmektedir. Arno Nehri'nin güneyinde de gelişen kentsel doku ile kuzeydeki tarihi merkezin arasındaki geçiş olanaklarını artırmak için yeni köprüler yapılmıştır. Kent duvarının güney kesiminde; batıda 1218 yılında Ponte Carraia, doğuda 1227 yılında Ponte alle Grazie yapılmıştır. Kentin mevcut köprüsü ile batıda bulunan

¹ Alberti ailesi: Floransa'nın siyasi açıdan ileri gelen ailelerinden.

² Konsül: Roma'da her yıl seçilen iki devlet başkanından her biri. Antik Roma medeniyetinin "Cumhuriyet" ile yönetildiği dönemdeki en üst düzey yöneticileri ifade eder.

Ponte Carraia arasında 1569 yılında yapılan Ponte Trinata, kentin dördüncü köprü geçişini oluşturmuştur. Bu dönemde trafiğin düzenlenmesine yönelik yatırımlara ilaveten, kentte bulunan yapılara ilişkin olarak getirilen kural ve sınırlamalar, Roma ve sonrası döneme ait yapılar ve özgün dokuya ait izlerin korunabilmesi için önemli adımlar olmuştur [41].

Floransa kentinde bulunan Ortaçağ anıtlarının -günümüz kent dokusu açısından da- en önemlileri, XIII. yüzyılda inşa edilmeye başlanmıştır. Yönetimdeki ailelerin ikamet ettikleri ve yönetim işlevi için de kullandıkları saraylar, Ortaçağ Klasik Mimarisinin tipik özellikleri ile inşa edilmiş; günümüzde kentin siyasi ve kültürel merkezini oluşturan Palazzo Vecchio ise Roma dönemi ve Erken Ortaçağ yapılarının üstüne konumlandırılmıştır. Floransa kentinin en önemli simgelerinden biri ve kent silüetinin en belirgin ögesi olan Duomo isimli katedral yapısı ise, Sanra Reperata Kilisesi'nin yıkıntıları üzerine, 1285 yılında inşa edilmeye başlanmış ve bu yapının tamamlanması yüzyılları almıştır. Kentin odak noktalarını oluşturan bu ve benzeri anıtsal yapıların yapılması, bu yapıları mekanda daha belirgin ve vurgulu hale getiren meydan ve açıklık alanları bir ihtiyaç halini almış; bu dönemde kent merkezinde meydanlar ve açıklık alanlar oluşturmak için mevcut dokuya, dolayısıyla Antik dönem ve Roma dönemi yapılarının bir kısmına, tarihsel izlere zarar verilmiştir [41].

XIV. yüzyılın ortalarında, veba ve açlık problemleri Floransa'da da büyük zararlara yol açmış, ilaveten düzensiz ekonomik yapı ve kaybedilen savaşların oluşturduğu gerilim sonucunda soylulara (Grandi) karşı halkçıların (Popolo) ayaklanmaları başgöstermiştir. Sürecin devamında 1342 yılı itibariyle yönetime gelen VI. Walter von Bienne genel karmaşayı dindirmesinin ardından, baskıcı vergiler ve muhalifleri üzerindeki zalim uygulamaları sebebiyle halk genelinde yönetime karşı bir tepki oluşmasına sebep olmuştur. Halkçılar yüksek vergiler sebebiyle, soylular, halkçılar ortadan kaldırılmadığı, soyluların özgürlükleri kısıtlandığı ve zanaatkar grubuna yapılan müdahaleler sebebiyle yönetime tepki duymaktadır. Yönetimi elinde bulunduran Walter'ın baskıcı politikaları sonucunda 1343 yılında halk tepkisi, silahlı bir ayaklanmaya dönüşmüş, sonuçta vatandaşlar Walter'ı saraydan kovmuş, yeni bir yönetim kurulmuştur [42].

5.3.1.3. XV. ve XVIII. Yüzyıl Dönemleri

XV. yüzyılda Floransa için en önemli olayın Floransa kentinin, Medici ailesinin yönetimine geçmesi olduğu söylenebilir. Bankacılık yapan ve dönemin önemli ticaret yollarının kontrolünü elinde bulunduran Medici ailesinin yönetiminde kent, en zengin dönemlerini yaşamıştır. Medici ailesinin sanat ve mimarlığa verdiği önem, kente özgün mimari ve sanatsal eserler ile yansımıştır. Brunelleschi tarafından tasarlanan, erken dönem kilisesi Santa Reperata'nın üzerinde inşa edilmiş olan Duomo Katedrali'nin kubbesi, 1434 yılında tamamlanmıştır [41].

Dönemin önemli sanatçılara verdiği destek, kentin yüksek ekonomik kalkınma seviyesi ve bu sanatçılara yaptırdığı eserler sayesinde "Muhteşem Lorenzo" adıyla anılan Lorenzo Medici'nin ölümünün ardından yerine geçen oğlu, yönetimde babasının başarısını devam ettirememiş; ortaya çıkan yönetim zafiyetinden yararlanan papaz Savaronola, kentin yönetimini ele geçirerek birçok sanat eserini yaktırmıştır. Bu süreçte isyan eden halk bir süre sonra Savaronola'yı tahttan indirerek, onu Piazza della Signoria'da yakmıştır. Oldukça radikal olduğu düşünülen bu olay, Floransa'da dinin sanat karşısında yarattığı gerilim ve dolaylı tepkinin önemli bir örneğini oluşturmuştur. Gerilim sonrasında yönetimi tekrar devralan Medici ailesi, takip eden üç yüzyıl boyunca, kent yönetimini sürdürmüştür [41].

Bu dönemde kent için büyük önem taşıyan meydanlar, tanımladıkları/vurguladıkları yapılar ile özdeşleşen işlevler üstlenmiştir. Roma döneminde kentin toplanma alanını oluşturan Forum, XVI. yüzyılda ticaret fonksiyonu ile birlikte meydan olma özelliğini korumuştur. Arno Nehri üzerindeki erişimi sağlayan ana köprü olan Ponte Vecchio'nun devamındaki aks ile ulaşılan meydan, Mercato Nuovo (Yeni Pazar) olarak adlandırılmış olup, içerisinde Rönesans'ın en önemli mimarlarından Vasari'nin bu meydan için tasarladığı yarı açık bir ticaret yapısı ("Loggia del Pesce" (Balık Locası)) bulundurmaktaydı. Aynı yüzyılda bu yapının yanına, Loggia dei Mercanti adı verilen diğer bir Pazar yapısı da inşa edilmiştir. Palazzo Vecchio'yu saran meydan, Piazza Della Signoria'da ise Loggia dei Lanzi adlı bir loca inşa ettirilerek Rönesans sanatçılarının antik döneme öykünen heykelleri burada sergilenmiştir. Dolayısıyla, Piazza Della Signoria yönetim ve sanatın merkezi, Piazza Mercato ticaret faaliyetinin merkezi

olmuştur. Zaman içinde “Mercato Vecchio” adını alan Piazza Mercato Nuovo, dönemde yoğun bir yapılaşma faaliyeti içindeydi. Beşinci kent duvarı yapıldıktan sonra kent içinde tek bir bahçe boşluğu kalmamış, kule-evler ile kent silüeti tamamen farklılaşmıştır [41].

1431 yılında bu sıkışık kent dokusu içinde, Roma dönemine referans veren bir girişimle, forumun içinde yer alan Cardo ve Decumanos yollarının kesişim noktası olan ve “Umbilicus” olarak adlandırılan alana, “Colonna dell’Abbondanza” (Bereket Kolonu) adı verilen bir kolon dikilmiştir. Bu kolonun üzerine, dönemin önde gelen sanatçılarından Donatello’nun bir heykeli yerleştirilmiştir. Mercato Vecchio’nun bir kenarına karşılık gelen kolonun çevresi zaman içinde konut ve ticaret yapılarına mekan oluşturmuştur.

Rönesans’ın doğduğu yer olarak tanımlanan Floransa kentinde XV. ve XVI. yüzyıllarda sanat, mimarlık ve bilim açısından ortaya konulan pek çok yapının oluşma zemini bulmasında önemli bir rolü olan Medici ailesi, zaman içinde gücünü kaybederek XVIII. yüzyılda ortadan kalkmıştır.

Tarihsel gelişim süreci içinde Floransa’nın ekonomik, sosyal ve fiziksel açıdan yaşadığı en büyük değişimler, Rönesans ve Barok dönemlerine rastlamaktadır. Ortaçağ’ın ardından Barok döneme bir geçiş niteliği taşıyan Rönesans dönemi, 15 ve 16. yüzyıllarda yaşanmış, dünya genelinde özellikle mimari eğilimleri büyük ölçüde etkilemiş olan bir dönemdir.

Bu dönemde yöneticiler, bir yandan toplumsal başkaldırlarda kendileri için sorunlara yol açan dar ve eğri caddeleri ortadan kaldırmak, diğer yandan da kentleri iyileştirip güzelleştirerek güç ve zenginliklerini göstermek için Ortaçağ kent dokusunu yenileme girişiminde bulunmuşlardır. Dolayısıyla bu dönemde planlama, kentte yer yer başvurulan, “Ortaçağ kent strüktürünü zarif bir biçimde ve alçakgönüllülükle yenileme eylemi” olarak ifade edilmektedir¹.

Yoğun eski doku üzerinde baskın olmayan düz ve geniş yollar (militer yollar; Alberti) [45], meydanlar, saraylar, kiliseler bu dönemde Avrupa kentlerinde görülen mimari yenileme çalışmalarının ortak özelliği olarak tespit edilmektedir. Bu çalışmaların en

¹ Mumford, 1966

etkili olanları; yol dokusunda okunabilirlik, geniş yolların klasik stilde büyük yapılarla çevrili anıtsal meydanlarda sonlanması ve simetri gibi olgularla ön plana çıkan, Alberti (1450) ve Palladio (1570) tarafından ortaya konulan “kent planlamada estetik teoriler” olarak tespit edilmektedir [30]. Bu dönemde kentlerde simetri, bahçe düzenlemesine de dahil olmuştur. Mimari yapılarda simetriye odaklanılmış, çevredeki doğal mekanla yarışma içinde olan “simetrik bir strüktürel eksen” anlayışı Rönesans bahçe düzenlemesine hakim olmuştur [30].

Rönesans döneminde 1585 yılı itibariyle, Ortaçağ Roma kentinin karmaşık yol dokusunun içinde kaybolan kutsal yerleri daha görünür hal getirmek için beş büyük bazilikasını birbirine geniş akslarla bağlayan bir plan yapılmış, buna benzer eğilimler, Floransa dahil olmak üzere diğer İtalya şehirlerinde de devam etmiştir. İlaveten bu dönemde, M.Ö. 3000’li yıllarda rastlanan “merasim yolu”nun geri dönüşü niteliğinde ulaşım akslarının oluşturulduğu görülmektedir [30].

17. yüzyıl itibariyle iyice güçlenen mutlakıyetçi rejimler, kentlerin fiziksel görünümü ve organizasyonunda da kendini göstermiştir. Bu dönemde planlamanın yapısal özellikleri; sarayı, büyük kamusal yapıları merkez alan bir “Büyük Plan”, simetrik ve geometrik olarak biçimlenmiş dış mekanlar ve büyük bahçeler olarak görülmektedir [30]. Bu dönemde özgün olarak rastlanan iki önemli fiziksel mekan düzenleme yaklaşımı görülmektedir. Bu yaklaşımların ilki, bahçe ve dış mekanların tasarımında “sonsuzluk” duygusu yaratmak için perspektif kurallarına, alışıldık tekniklerden farklı olarak başvurulmuş olmasıdır. Bu noktada, uzak mesafe algısını oluşturmak için topoğrafik yapıya aşırı müdahale yapılması ve Barok sonrası dönemlerde perspektif düzgünlüğünü bilinçli olarak terkederek doğanın düzensizliğinin doğrudan taklit edilmesi şeklinde ikili bir yapı söz konusu olmuştur [30]. İkinci yaklaşım, Antik dönemde de görülen “bütüncül çevreler yaratma” endişesinin tekrar önem kazanmasıdır. Bu planlama süreci, mimari ve planlamaya ilişkin süreçlerin yanısıra, günümüzde peyzaj planlama olarak adlandırılan mekan düzenleme disiplini de içermekte, bütüncül bir çevre tasarımını öngörmektedir. Barok döneminde yaygınlaşan bu planlama alışkanlığı, 18. yüzyıl sonu itibariyle Gotik üslubun Avrupa’da bir akım halini almasıyla terk edilmeye başlanmış, bunun sonucunda Rönesans ve Barok döneme ait mimari tercihler sürekliliğini

yitirmiştir. 19. yüzyıla beraber, bütüncül çevre yaratma amaçlı çevre düzenleme çabaları hemen hemen tümüyle kaybolmuştur [30].

Barok dönemde, toplumsal yapı ve değerlerde meydana gelen değişim, kentlerin fiziksel mekanına, farklı ölçeklerde ve farklı biçimlerde yansımıştır. Bu dönemde yapılan küçük ve orta ölçekli düzenlemelerle, bu döneme kadar aristokrasinin kullanımına has işlev alanları olan park ve bahçeler, küçük ölçeklerde de olsa kentsoylu konut bölgelerine dahil olmaya başlamıştır. Aynı dönemde bazı önemli kentlerde organize edilen ışınal yollar, önceki dönemlerde olduğu gibi saraya yönelmek yerine, döneminin yükselen gücünü temsil eden kurum binalarına, “borsa” yapılarına yönelmeye başlamıştır. Öte yandan, bu dönemde yapılan kent düzenleme ve geliştirme çalışmalarının, geniş halk kitlelerinin yaşadığı kent bölgelerine yansımadığını belirtmek gereklidir [30].

1737 yılına kadar yönetimde kalan Medici ailesinden sonra oluşan yönetim zafiyetini fırsat bilen Fransa ve Avusturya kenti işgal etmiş, 1809 yılında Floransa Etrurien Krallığı'na başkentlik yapmıştır. 1814 yılında yönetimi tekrar ele geçiren Ferdinand'ın 1833 yılında ölmesinin ardından yönetimi II. Leopold devralmıştır. 1848 yılında Floransa'da başlayan liberal devrimcilik hareketi sırasında kabul ettiği Anayasa'nın sebep olduğu karışıklıklar ve karmaşa, Leopold'un yönetiminin kısa sürede sona ermesine zemin hazırlamıştır [42].

İtalya Krallığı'nın kurulmasıyla birlikte yarımadaadaki diğer şehir devletleri gibi Floransa kenti de bu Krallık'ın bir parçası haline gelmiştir [41].

5.3.1.4. XIX. ve XX. Yüzyıl Dönemleri

Medici ailesinin yönetiminin sona ermesinin ardından kısa bir süreliğine Avusturya yönetimi altına giren Floransa kenti, 1796-1815 yılları arasında süren Napolyon Savaşları'ndan sonra, Napolyon'un işgali ile birlikte yoğun bir şekilde Fransız etkisi altında kalmıştır. 1809 yılında Etrurien Krallığı'na başkentlik yapan kentte, 1815 yılında Napolyon'un düşüşünü takiben Ferdinand tekrar yönetimi ele geçirmiştir.

Günümüzde “Piazza della Republica”ya karşılık gelen, dönemin Piazza Mercato Vecchio'su için 1810 yılında geliştirilen projenin merkezinde, Napolyon'un dev bir

heykeli yükselmekte, alan, askeri kutlamaların gerçekleşeceği bir meydan olarak tasarlanmaktadır. Rönesans bahçelerinin ihtişamını yansıtmayı hedefleyen meydan projesi, mevcut dokudan referans almamakta, tarihi dokuyu hiçe saymaktadır. Fransızların yoğun baskısına rağmen bu proje onaylanmamış, dolayısıyla uygulanmamıştır [41].

1861 yılında İtalya Yarımadası'nda bulunan şehir devletlerinin biraraya gelmesiyle kurulan İtalya Krallığı'nın başkenti Torino iken, yeni bir başkent bulma ihtiyacı doğmuştur. Floransa kenti de bu yeni devletin başkenti olmak için yarışan kentler arasına girmiş ve yönetim tarafından bu amaca ulaşmak için radikal değişimler yapılması kararı verilmiştir. 1865 yılında İtalya'nın başkenti ilan edilen Floransa kentinde, yıkılmış/bakımsız binaların yer aldığı düzensiz kent merkezini yenilemek için çok sayıda proje hazırlanmış, 1871 yılına kadar devam eden başkentlik sürecinde hızlı bir kentsel değişim süreci yaşanmıştır. 1865-1895 yılları arasında kentsel yenileme çalışmaları kapsamında Mimar Giuseppe Poggi¹ tarafından yapılan ve Poggi Planı adı verilen çalışmalar sonucunda kent, döneminin en önemli şehirlerden biri haline gelmiştir [42].

Floransa kentinde 1885-1895 yılları arasında belirli bir yenileme programı çerçevesinde yapılan müdahaleler, tarihi doku üzerinde tahribata, yıkımlara sebep olmuştur. Bu çalışmalar sırasında Ortaçağ'ın birtakım karakteristik yapıları ile Roma dönemine ait kalıntılar yok edilmiştir [41]. Bu dönemde Mercato Vecchio ve çevresi büyük yıkımlara maruz kalmış, bu yıkımlar sırasında Roma dönemine ait forum, hamam gibi önemli yapılara ilişkin kalıntılar açığa çıkarılmıştır. Bu kalıntıların kısa süre içinde belgelenebilmesi için dönemin başkanı Luigi Milani tarafından koordine edilen ve "L'architetto Corinto Corinti" adı verilen mimarlık ve arkeoloji tabanlı bir komisyon kurularak, arkeolojik bulguların belgeleme ve tespit çalışmaları yapılmıştır. Bu komisyon, Antik dönem kalıntılarını, kiliseleri, Ortaçağ kulelerini, kent duvarlarını kapsayan 700 adet röleve ve çizim çalışması yapmıştır [46].

¹ Mimar Giuseppe Poggi: 1811-1901 yılları arasında yaşamış olan, Floransalı mimar, Piazzale Michelangelo'nun tasarımcısı.

Yeni kurulan devletin ilk yöneticisi olan Vittorio Emanuele II için 1890 yılında Piazza Mercato Vecchio üzerine bir heykel yapılarak, meydana Vittorio Emanuele II Meydanı adı verilmiştir. Daha sonra, günümüzde de kullanıldığı şekliyle meydanın ismi “Piazza Della Republica” olarak değiştirilerek, 1932 yılı itibariyle heykel, kent yakınındaki bir parka taşınmıştır.

Bu dönemde tarihi kent merkezinin çevresindeki beşinci kent duvarlarının izleri takip edilerek geniş caddeler açılmıştır. Bu caddelerin yapımı sırasında Ortaçağ kent duvarlarının kalıntıları büyük ölçüde yıkılarak, duvarlarda bulunan kapılar genel olarak caddeler üzerindeki kavşak noktalarını oluşturmuş; kapıları oluşturan nitelikli yapılar kent duvarının bütününden ayrılarak kavşak noktalarının ortasında yer alan tek yapılara dönüştürülmüştür.

İzleyen dönemde, önceki dönemde kentin tarihi dokusuna verilen tahribatı kent için pozitif bir tasarım öğesi olarak kullanmayı hedefleyen birtakım projeler üretilmiş; örneğin Mimar Vittorio Mazzucconi, kentsel müdahaleler sırasında açığa çıkarılan Roma dönemi dokusunu tarihi kent merkezinde sergileyen açık ve kapalı mekanlar tasarlamıştır.

XIX. yüzyıl ve XX. yüzyılın başlarında bilinçli yıkımlara sahne olan Floransa kenti, XX. yüzyılın ortasında II. Dünya Savaşı'nın neden olduğu yıkımlara maruz kalmıştır. 1943-1944 yılları arasında Almanlar tarafından kuşatılan kentte, 1944 yılında İngilizlerin iki yaka arasındaki geçişlerine engel olmak için Almanlar, Arno Nehri üzerindeki Ponte Vecchio dışındaki tüm köprüleri bombalamıştır. Tarihi dokunun harap edildiği bu büyük bombardımanın ardından, kentte yeniden yapılanma ve onarım çalışmaları başlamıştır. Ortaçağ köprüleri, özgün yapılarına sadık kalınarak, orijinal malzemeleri ile yeniden inşa edilmiş; Ponte Vecchio'nun çevresindeki yapılar da eski oranları ve çevredeki kentsel dokuya uygun olarak modern bir yaklaşımla yeniden yapılmıştır [42].

Kenti XX. yüzyılda etkileyen bir olay da, 1966 yılında meydana gelen büyük sel felaketi olup, aşırı yağış sonucunda taşan nehrin suyu kentin iç bölgelerine kadar ilerlemiştir. Oldukça yüksek seviyelere ulaşan bu çamurlu su, müze ve kütüphanelerin içine girerek pek çok sanat eserinin ve kitapların tahrip olmasına sebep olmuştur.

Günümüzde Floransa kenti, geçmişte olduğu gibi İtalya ve Avrupa'nın önemli ticaret merkezlerinden olmasının yanısıra, kültürü ve mimarisiyle dünyaca ünlü bir turizm kentidir. Büyük ölçüde korunmuş olan tarihi dokusu, nitelikli mimari örnekleri, müze ve sanat galerileri ile Floransa, önemli bir Avrupa kentidir.

5.3.1.5. Floransa Kentinin Ticari İlişkileri

“Ortaçağın değişen dünya düzeninde ticaret, maddi başarının sadece nüfuz ya da doğuştan edinilmiş hakların değil, yeteneğin ölçütü sayıldığı bir arena halini aldı. Tüccarlar kiliseyle girdikleri ticari ilişkilerden kar sağladılar, fakat açgözlü patriklerden sakınmayı da öğrendiler. Büyük şehirler Kilise ya da ticaret gücüyle yükseldiler; bu iki güç birarada varolabilirdi, fakat hiçbiri diğerinin sade varlığıyla kendi çıkarlarına hizmet edeceğini tahmin edemezdi.”

John Reader, “Cities”, 2007 [47]

13. yüzyılda politik açıdan güven verici bir düzeni bulunmayan Floransa kentinde halk, oldukça organize bir üretim ve ticaret örgütlenmesi oluşturmuştur. Tüm alt sektörler kendi içlerinde, kendi kanun, kurul, meclisleriyle; kurallı bir örgütlenme (“arti maggiore” ve “lonca” sistemi) içine girmiştir. Aynı dönemde oldukça önem kazanan Floransa tekstil ürünleri tüm Avrupa’da satılmakta, bu durum Floransalılar’a “çağın ilk tüccarları” unvanını getirmektedir. İstikrar vaat etmeyen yönetim biçimine rağmen kent yaşamının sürebilmesi, büyük ölçüde lonca örgütlenmesine ve kent ölçeğinde oluşan dayanışmaya dayandırılmaktadır [42].

1269 yılında Siena’ya saldıran Floransalılar, Pisa topraklarını büyük ölçüde yağmalamıştır. Ghibellino şehirleri olan Pisa ve Arezzo’nun iktidarını yıkmayı planlayan Floransalılar, aynı dönemde 1289 yılında Aretiniler’i Campaldino’da bozguna uğratmıştır. Pisalılar ile, planlı bir savaş sonrasında 1293 yılı itibariyle barış sağlanmıştır. Bu süreçte, Campaldino zaferinde katkısı olan Grandiler¹ iyice güçlenmiştir [42].

¹Grandiler: Soylular

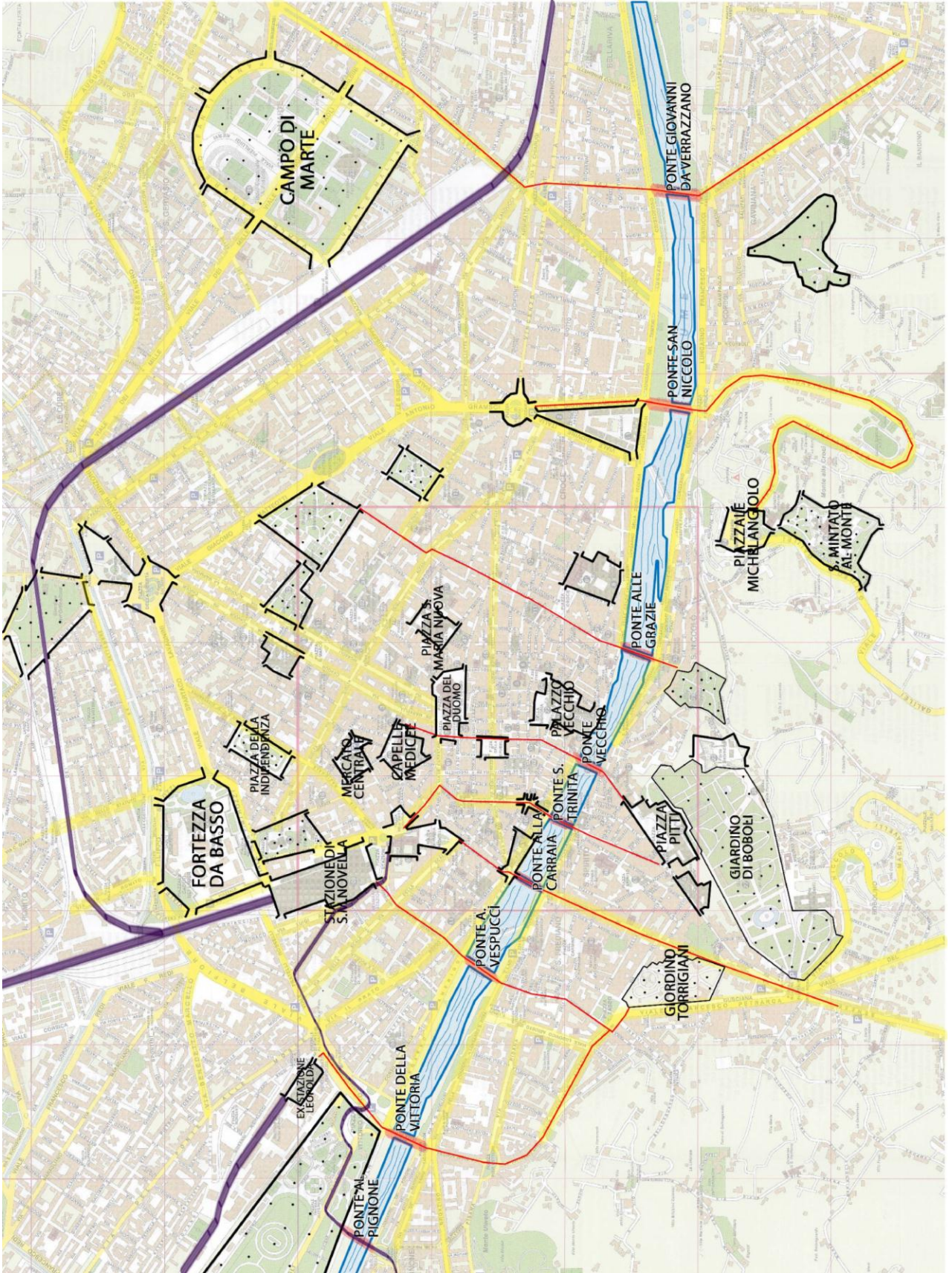
XV. yüzyılda Floransa'da "arti" (zanaatkarlar) olarak adlandırılan esnaf birlikleri genişleyerek, daha etkin roller üstlenmeye başlamıştır. Zanaatlar, Arti Maggiori (birincil sanatlar) kapsamında soylu meslekler; Arti Minori (ikincil sanatlar) kapsamında demircilik, ayakkabıcılık, duvar ustalığı gibi basit el işleri olarak ikiye ayrılmıştır. Arti Minori sosyal açıdan gelişme fırsatı bulamazken tüccar birlikleri, özellikle sarraf ve bankacı birlikleri (Arte del Cambio) ile kürk tüccarları (Arte di Lana) statü sahibi olmuştur. Bu çerçevede özellikle sarraflar loncası ve diğer bazı birincil sanat birliklerinde önemli bir yere sahip olan Mediciler, ilerleyen dönemde kentin politikasında da uzun yıllar söz sahibi olmuştur [42].

XIII. yüzyılda ekonomik açıdan oldukça yüksek bir seviyeye erişen kent sanat üretiminde uzmanlaşmıştır. Bu dönemde, yerleşmenin oluşmasından itibaren beşinci; ve yerleşmenin tarihi içinde sonuncu kent duvarları, 1284-1333 yılları arasında inşa edilmiştir. Son kent duvarı, bir taraftan savunma işlevi taşıırken bir taraftan da Arno Nehri'nin iki yakasında büyüyen kentin, genişleme alanlarını belirleyen bir tanımlama, bir bakıma kent planı görevini de üstlenmiştir [41].

Gül'ün Pirenne'den aktarımına göre bu dönemde Floransa'nın ticari güç ve eğilimlerine ilişkin ilginç bir tespit, şöyledir: "Cenova ve Floransa 1252 yılında, Venedik 1284 yılında 3,5 gram ağırlığında saf altın paralar bastılar... bunlar içerisinde en değerli olanı Floransa florini ile Venedik dukasıydı" [48][49].

5.3.2. Floransa Kentine İlişkin Görsel Değerlendirmeler

Tez kapsamında incelenmek üzere örnek alan olarak seçilen Floransa kentine Haziran 2012 döneminde gerçekleştirilen arazi çalışması kapsamında yapılan haritalama çalışmaları, toplanan veri ve dokümanlar, çekilen fotoğraflar; alanın daha iyi anlaşılması için bu çalışma çerçevesinde değerlendirilmiştir.



Şekil 5.4 Floransa Kentinin Odak Noktaları (TEZER, 2013)

Bu kısımda, alanda çekilen fotoğraflar ve onlara ilişkin değerlendirmelere yer verilmiştir. Alana ilişkin ilk fotoğraflar kentin merkezi bir noktasında, tren garının hemen karşısında bulunan Saint Maria Novella Kilisesi'ne ilişkindir.



Şekil 5.5 Saint Maria Novella, Floransa (TEZER, 2012)



Şekil 5.6 Sokak Görünümleri – Doku Örnekleri, Floransa (TEZER, 2012)

Takip eden fotoğraflarda ise, Floransa kentinin farklı bölgelerinden konut doku örneklerine aittir. Floransa yapılarının cephelerinde ağırlıklı olarak beyaz, sarı, vb açık renkler görülmekte iken, pencerelerde özellikle koyu yeşil renk tercih edilmektedir. Kentte yoğun olarak 2-3 katlı yapılara rastlanmaktadır.



Şekil 5.7 Sokak Görünümleri – Doku Örnekleri, Floransa (TEZER, 2012)

Arno Nehri'nin kıyısındaki yapılarda ise 3-4 katlı yapılar çoğunlukta olup, bu yapılarda yapı cephelerinin iç kesimlerdeki yapılara kıyasla daha özenli ve işlenmiş bir görünüme sahip olduğunu belirtmek mümkündür.



Şekil 5.8 Sokak Görünümleri, Floransa (TEZER, 2012)

Floransa kentinde, Arno Nehri'nin kıyısında yer alan yapılarda cephe boylarında genellikle sarı, beyaz, açık kahverengi gibi renkler tercih edilmiştir. Cephe duvarları, yer yer doğal elemanlarla ilişkilendirilmiştir.



Şekil 5.9 Sokak Görünümleri, Floransa (TEZER, 2012)



Şekil 5.10 Sokak Görünümleri – Doku Örnekleri, Floransa (TEZER, 2012)



Şekil 5.11 Ognissanti, Floransa (TEZER, 2012)

Floransa'da bulunan Ognissanti Kilisesi'nin yapımı 1250 yılına tarihlenmekte olup, aşağıdaki fotoğrafta da görüldüğü üzere, Arno Nehri'nin karşı yakasından tüm cephesiyle algılanabilmektedir.

Floransa ile özdeşleşen Ponte Vecchio'nun girişinde çekilen aşağıdaki fotoğraflar, heykel, çeşme, vb imaj öğeleri ile zenginleştirilen ve kentin güney bölgesinin en önemli toplanma alanlarından biri olan Piazza Felicita meydanına aittir.



Şekil 5.12 Meydan Örnekleri, Floransa (TEZER, 2012)

Arno Nehri'nin kıyısındaki doku tiplerini örnekleyen bu fotoğraflarda görüldüğü üzere, nehir kenarında iç kesimlere göre daha yüksek katlı, fakat yine açık renklere boyanmış cepheye sahip yapılar yer almaktadır.



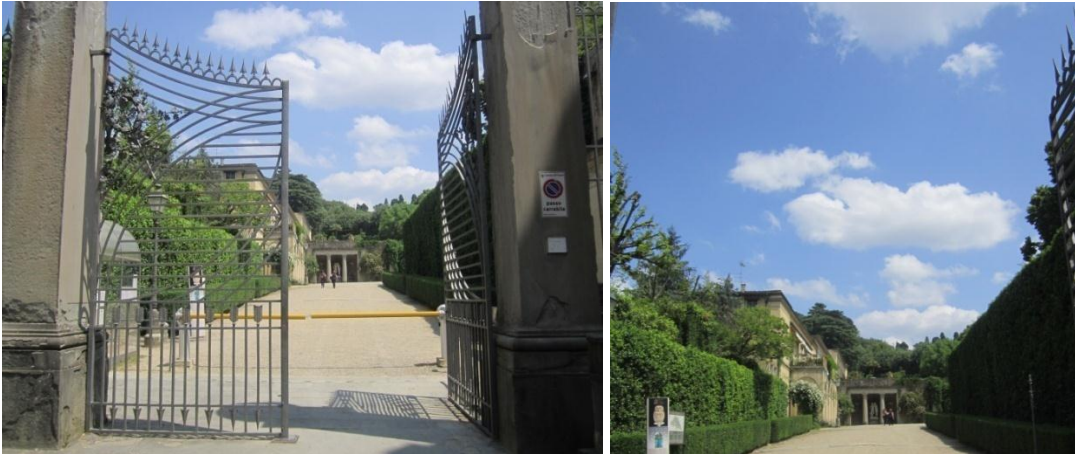
Şekil 5.13 Arno Nehri Kıyısından Doku Örnekleri, Floransa (TEZER, 2012)

Floransa kentinin birçok farklı bölgesinde, fakat özellikle nehir kenarında, nehre paralel cadde üzerinde çok sayıda imaj ögesine rastlanmaktadır. Bu imaj ögeleri aşağıdaki örnekte olduğu gibi heykel, ya da çeşme, vb ögeler olabilmektedir.



Şekil 5.14 Kent Dekorasyonu Örnekleri, Floransa (TEZER, 2012)

Floransa kent tarihinin büyük bir bölümüne şahitlik eden Giardino di Boboli, 16. yüzyıla tarihlenen ve Floransa'nın tanınırlığı açısından büyük bir önem teşkil eden bir İtalyan bahçesi olup; aşağıdaki fotoğraflarda bahçenin giriş bölümünü izlemek mümkündür.



Şekil 5.15 Giardino di Boboli, Floransa (TEZER, 2012)

İzleyen fotoğraflar Piazzale Michelangelo'ya ait olup, bu alan Floransa kentinin en ünlü turistik mekanları arasındadır. Gerek yerel halkın, gerekse tüm dünyadan gelen

ziyaretçilerin yoğun olarak tercih ettiği bir yürüyüş, dinlenme ve manzara izleme noktası olan Piazzale Michelangelo; Floransa kentinin tümüyle algılanabildiği bir alandır. Bu alan, özellikle Duomo ve Ponte Vecchio gibi kentin önemli simge yapılarının rahatlıkla izlenebilmesi açısından önemlidir.



Şekil 5.16 Piazzale Michelangelo'nun Giriş Merdivenleri (TEZER, 2012)



Şekil 5.17 Piazzale Michelangelo'dan Floransa Kentinin Görünümü (TEZER, 2012)



Şekil 5.18 Piazzale Michelangelo'dan Duomo'nun Görünümü (TEZER, 2012)



Şekil 5.19 Piazzale Michelangelo'dan Ponte Vecchio'nun Görünümü (TEZER, 2012)



Şekil 5.20 Piazzale Michelangelo'dan Saint Lorenzo Katedrali'nin Görünümü (TEZER, 2012)

Floransa'nın simge niteliği taşıyan yapıları arasında en merkezi konumda bulunan öge, Duomo yapısı ve onunla ilişkili olarak konumlanmış Saint Giovanni'dir. Özellikle cephe işlemleri, ölçeği ve özgün formu ile Duomo, Floransa kentinin en önemli kilisesi olup, yapımının tamamlanması 1436 yılına tarihlenmektedir.



Şekil 5.21 Duomu'nun Güneydoğu Cephesi ve Saint Giovanni (TEZER, 2012)

İzleyen fotoğraflar, Floransa'nın bazı köprülerine; köprü yolları, köprü girişlerindeki detaylara ilişkindir. 1957 yılında; Arno Nehri'nin 108 metreye daraldığı kısımda, 162 metre uzunluğa sahip olacak biçimde yapılan Ponte Amerigo Vespucci'nin tasarımcıları; George Giuseppe Gori, Enzo Gori, Ernesto Nelli, Riccardo Morandi olarak tespit edilmiştir. Bu fotoğraflar, köprünün her iki girişinde çekilmiş olup, köprü giriş düzenlemesine farklı yaklaşımları işaret etmektedir.



Şekil 5.22 Ponte Amerigo Vespucci'nin Giriş Detayları (TEZER, 2012)

Floransa kentinin en eski köprülerinden olan Ponte Alla Carraia ise her iki cephesiyle aşağıdaki fotoğraflarda izlenebilmektedir. 1218 yılına tarihlenen bu köprü, 126 metre uzunluğunda olup; Cosimo I de Medici & Bartolomeo Ammannati tarafından tasarlanmıştır.



Şekil 5.23 Ponte Alla Carraia'dan Görünümler (TEZER, 2012)

Yapımı 1567-1569 yıllarına tarihlenen Ponte Saint Trinita ise 99 metre uzunluğunda bir köprü olup, tasarımcısı Bartolomeo Ammannati'dir. Köprü, özellikle girişinde bulunan heykeller ve dış cephesinde bulunan işlemlerle dikkat çekmektedir.



Şekil 5.24 Ponte Saint Trinita'dan Görünümler (TEZER, 2012)

İsmi Floransa ile özdeşleşen Ponte Vecchio¹ ise yapımı 996 yılına tarihlenen, kentin en eski köprüsüdür. Turistik değeri diğer tüm köprülerin oldukça üzerinde olan Ponte Vecchio, köprü'nün üzerinde bulunan küçük ticari işletmeler, girişinde yer alan nitelikli heykeller ve her iki yönünü tanımlayan meydanlar ile incelenmeye değer bir görünüme

¹ Ponte Vecchio, üzeri yapılaşmış ve erişim/bağlantı harici bir fonksiyona sahip olan ender köprülerdendir. aynı zamanda bir prestij köprüsü olan Ponte Vecchio, Vecchio Sarayı ile Uffizi Meydanı'nı; diğer bir açıdan ise Duomo Meydanı'nı karşı yaka ile ilişkili hale getirmekte, bağlamaktadır.

sahiptir. 99 metre uzunluğa sahip olan köprü, Giovanni Villani ve Giorgino Vasari tarafından tasarlanmıştır.



Şekil 5.25 Ponte Vecchio'dan Görünümler (TEZER, 2012)

Yapımı 1227 yılına tarihlenen Ponte Alle Grazie, Arno Nehri'nin 117 metre genişliğe sahip olduğu kısımda 144 metre uzunluğunda bir köprü olarak inşa edilmiştir. Köprü'nün tasarımcılar Michelucci, Edoardo Sauti, Ginzoli, Danilo ve Piero Melucci olarak tespit edilmiş olup; köprüde –kentnin diğer köprüler ile kıyaslandığında– estetik kaygılardan çok, işlevin ön planda olduğunu belirtmek mümkündür.



Şekil 5.26 Ponte Alle Grazie'den Görünümler (TEZER, 2012)

5.3.3. Araştırma Sorusu

Köprüler ile kent makroformları arasındaki ilişkiyi irdelleyen çalışmanın bu kısmında, çalışma yönteminin şekillenmesinde belirleyici ve yol gösterici olan araştırma

sorularına yer verilmektedir. Tezin sonuç kısmının yazılmasında, genel olarak bu soruların cevaplanması amaçlanmıştır.

- “Köprü” kentin genişleme sürecinde etkili bir element olabilir mi?
- Yerleşme makroformu ve yerleşmede bulunan köprüler arasında görünür bir ilişki var mı?
- Köprü - kent makroformu ilişkisinin yazılması, bir şehirden diğer şehire değişiklik gösterir mi?
- Kent makroformu ve köprü yapımı ilişkisi sadece görünür bir ilişki mi, yoksa başka değerleri de var mı?

5.3.4. Yöntem

Bu çalışma kapsamında örnek alanın incelenmesinde kullanılan yöntem, iki temel aşamadan oluşmaktadır. İlk aşamada belirlenen inceleme yöntemi kapsamında örnek alana ilişkin detaylı bir inceleme çalışması yürütülürken, ikinci aşamada belirlenen haritalama yöntemi kapsamında alana ilişkin güncel ve tarihi haritalar hazırlanmıştır.

Bu çalışmanın başlangıcı, 2012 yılında katılım gösterilen "Kentsel Morfoloji" dersi kapsamında hazırlanan "köprü ve kent makroformu arasındaki ilişki" konulu, bu ilişkiyi fiziksel bağlamda irdeleyen çalışmaya dayanmaktadır. Ödev kapsamında geçirilen araştırma süreci sırasında bu konuda üretilmiş akademik ve bilimsel yayınların yetersizliği, konuya ilişkin görsel ve yazılı kaynak/değerlendirme bulmanın zorluğu gibi unsurlar biraraya gelerek; bu konunun daha detaylı ve uzun süreli bir şekilde araştırılmasına duyulan ihtiyacı artırmıştır. Başlangıçta teorik düzlemde tutulması hedeflenen bu çalışma, konunun özellikle görsel açıdan ifade edilmesinin taşıdığı önem sebebiyle örnek düzleminde ele alınarak sürdürülmüştür. Altılıkların elde edilme süreci; 40'a yakın Avrupa kenti arasında yapılan bir araştırma ve eleme süreci ile başlamıştır. İlerleyen süreçte detaylı bir inceleme gerçekleştirmek ihtiyacı paralelinde bir örnek alan üzerinde devam ettirilen çalışma kapsamında temel hedeflere ulaşılmıştır. fakat bu çalışma daha çok, farklı örnek kentler ve örneklem kümeleri belirlenerek sürdürülmeye olanak sağlayan bir süreç kılavuzu niteliği taşımaktadır.

5.3.4.1. İnceleme Yöntemi

Örnek alan olarak Floransa kentinin makroform gelişimi ve köprüler bağlamında ele alındığı bu çalışmanın yönteminde ilk kısım inceleme yönteminden oluşmaktadır. İnceleme yönteminin aşamaları ve aşamaların detayları şunlardır:

- Literatür taraması: Floransa kentine ilişkin yazılı kaynakların; İstanbul ve Viyana'da yer alan üniversite kütüphanelerinde bulunan kitap ve tez çalışmaları, internet üzerinden erişime açık makale ve kitaplar çerçevesinde taranmasının gerçekleştirildiği aşamadır. Bu kısımda öncelikli olarak Floransa üzerine yazılmış olan kitap, tez, makale, bildiri, vb çalışmalara ilişkin bir kütüphane taraması yapılmış; ardından bu tarama, daha büyük ölçekte Avrupa, İtalya için devam ettirilerek, okuma yapmak üzere istiflenmiş; böylece yazılı kaynak taraması tamamlanmıştır.
- Bilgi toplama: Örnek alana ilişkin yazılı kaynakların taraması tamamlandıktan sonra, örnek olarak seçilen Floransa kentine ilişkin sayısal verilerin Floransa Belediyesi, İtalya İstatistik Kurumu vb resmi internet siteleri ile Floransa kenti ya da İtalya'ya ilişkin hazırlanan makaleler, kitaplar üzerinden derlenmesi aşamasıdır. Nüfus, ekonomik yapı, kültürel yapı, mimari varlıkları içeren bu aşama, elde edilen verilerin istiflenmesiyle tamamlanmıştır.
- Yerinde inceleme: Yazılı ve sayısal verilerin tamamlanmasının ardından, kent biçimi ve köprülere ilişkin daha kapsamlı bir incelemenin yapılması için 2012 yılının Haziran ayında Floransa kentine gidilerek, eskiz, çizim, fotoğrafçılık ve orijinal kaynak toplama aşaması gerçekleştirilmiştir. Alan çalışmasında, daha önce edinilen verilerin netleştirilmesi fırsatı değerlendirilmiştir.

İnceleme yönteminde literatür taraması, bilgi toplama, yerinde inceleme çalışmalarının sonucunda; Floransa kentine ilişkin tez, makale, bildiri, kitapların yanısıra çeşitli konulara ilişkin istatistiksel veriler, alanda üretilmiş çizim ve eskizler, alanda çekilmiş fotoğraflar ile orijinal kaynak ve haritalar elde edilmiştir.

5.3.4.2. Haritalama Yöntemi

Floransa kentinin makroform gelişiminin köprüler bağlamında ele alındığı bu tezde, haritalama aşaması büyük bir önem taşımaktadır. Bu kapsamda yapılan hazırlıklar şu şekildedir:

- Farklı dönemlere ait farklı haritaların temin edilmesi: Viyana Şehir Kütüphanesi, Viyana Teknik Üniversitesi, Viyana Üniversitesi Kütüphaneleri ile Floransa Şehir Kütüphanesi'nde bulunan; Floransa kentine ilişkin haritalar üzerine bir araştırma yapılarak, çalışma kapsamında kullanılacağı düşünülen haritalar istiflenmiştir.
- Haritalar arasında eleme yapılması: Çeşitli kütüphane ve müzelerden tedarik edilen Floransa kentine ilişkin haritalar arasında; ölçek, detay, çözünürlük, çizim tekniği, kent sınırları ve makroform gibi kıstaslar bağlamında eleme yapılmıştır.
- Kullanılacak haritaların seçilmesi: Yapılan eleme sonucunda belirlenen haritalardan; kentin farklı ve önemli dönemlerine (1650, 1755, 1877, 2012 yılları) ait haritalar seçilmiştir.
- Kent makroformundaki dönüm noktalarının belirlenmesi: Kent makroformunun gelişim süreçlerinde belirleyici olan dönüm noktaları; tarihi olaylar, sembol niteliği taşıyan yapıların yapılması, yönetim biçimi değişiklikleri incelenmiştir.
- Mevcut verinin haritalara işlenmesi: Mevcut durumda kentte bulunan önemli işaret öğeleri, su öğesi, makroform sınırları haritalara işlenmiştir.
- Eşiklerin belirlenerek haritalara işlenmesi: Kentin gelişim süreçlerini etkileyen en önemli öğelerden biri eşiklerdir. Çalışma kapsamında doğal ve yapay eşikler incelenmiş, ardından doku özellikleri ve köprüler ele alınmıştır.
- Köprülerin haritalara işlenmesi: Bu kapsamda, kentin gelişiminde etkili olan köprüler, ilgili dönem haritalarına işlenmiş ve makroform-köprü ilişkisi değerlendirmeleri yapılırken kullanılmıştır.

Çalışma kapsamında Floransa kentinin dört farklı dönemine ilişkin makroform incelemeleri gerçekleştirilirken, farklı dönem haritalarının taşıdığı ölçek farklılıkları, ölçeklerin uyumlaştırılması hususunda oldukça yanıtıcı bir unsur olmuştur.

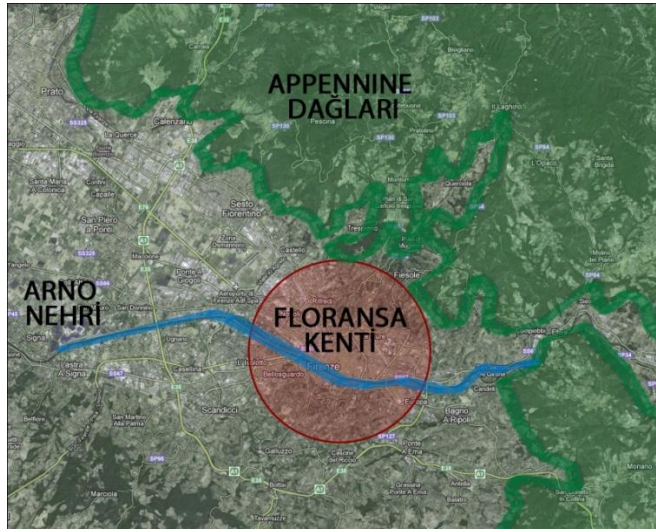
Bu çalışma çerçevesinde detaylı bir biçimde incelenmesi gereken ve kent makroformunun gelişiminin incelenmesinde büyük bir öneme sahip olan “eşikler” konusu; tez kapsamında doğal eşikler ve yapay eşikler olmak üzere iki ana başlık altında ele alınmaktadır. Floransa kentinin gelişiminde etkili olan temel doğal eşikler; akarsular, tarım arazileri, tepe ve yamaçlardır.

Floransa kentinin gelişim süreçlerini, kentin biçimlenmesini etkileyen doğal eşikler; Arno Nehri ve Appennine Dağları’ndan oluşmaktadır. Floransa kentinin üzerinde kurulu olduğu tepe ve yamaçlar, Appennine Dağları’nda, Arno Nehri’nin suladığı ovaya bakmakta olup, kentin yönelişi güney yönündedir. İtalyanca ismi Monti Appennini olan Appennine Dağları, 2.912 m yüksekliğinde olup, zirvesi “Corno Grande” olarak adlandırılmıştır. Diğer bir doğal eşik olan Arno Nehri ise, 241 km uzunluğunda olup, kaynağını Falterona Dağları’ndan almaktadır. Nehir İtalya’nın kuzey bölgeleri için oldukça önemli bir su ögesidir. Teze konu olan Floransa kenti için, Arno Nehri kentin kuzey ve güney parçalarını birbirinden ayıran bir eşik niteliği taşımaktadır.

Floransa kentinin doğal eşiklerinin kente sunduğu olanaklara ilişkin nitelikli bir değerlendirme, Kevin Lynch’in “The Image Of The City” adlı eserinde yapılmıştır. “Bu kent ekonomik, kültürel ve politik tarihin şaşırtıcı dönemlerini deneyimlemiştir; geçmişin görsel kanıtları kente karakter kazandırmaktadır. Floransa, aynı zamanda, oldukça görünür bir kenttir; Arno Nehri boyunca uzanan tepelerin oluşturduğu bir çanakta yer alır ve bu yüzden de tepelerle birlikte kent neredeyse her noktadan görülebilir. Güneyde, açık alanlar neredeyse kentin kalbine kadar girer ve yerleşik alanla net bir tezat teşkil eder. Dik tepelerden birinin terası ise kentin çekirdeğine “yukarıdan” bakma şansı tanır. Kuzeyde Fiesole ve Settignano gibi küçük yerleşmeler, gözle görülür biçimde karakteristik tepeler üzerinde yerleşmiştir. Kentin merkezinde, aynı zamanda Duomo’nun devasa kubbesinin yükselmesi bu alanın, kentin sembolik merkezi olmasını sağlar. Giorro’nun çanı da yanibaşındadır. Bu nokta kentin her bölümünden ve hatta kilometrelerce dışından görülebilir. Bu kubbe, Floransa’nın sembolüdür... Arno Nehri bütünü bölerek, alanı daha büyük ölçekle ilişkilendirir... Floransa’nın güneyinde, Poggibonsi’ye giden yol üzerindeki peyzaj ... vadiler, sırtlar ve küçük tepelerle çok zengindir, hep birlikte ortak bir sistem oluştururlar. Appennine Dağları ufuk çizgisini kuzey ve doğudan sınırlar” [21].



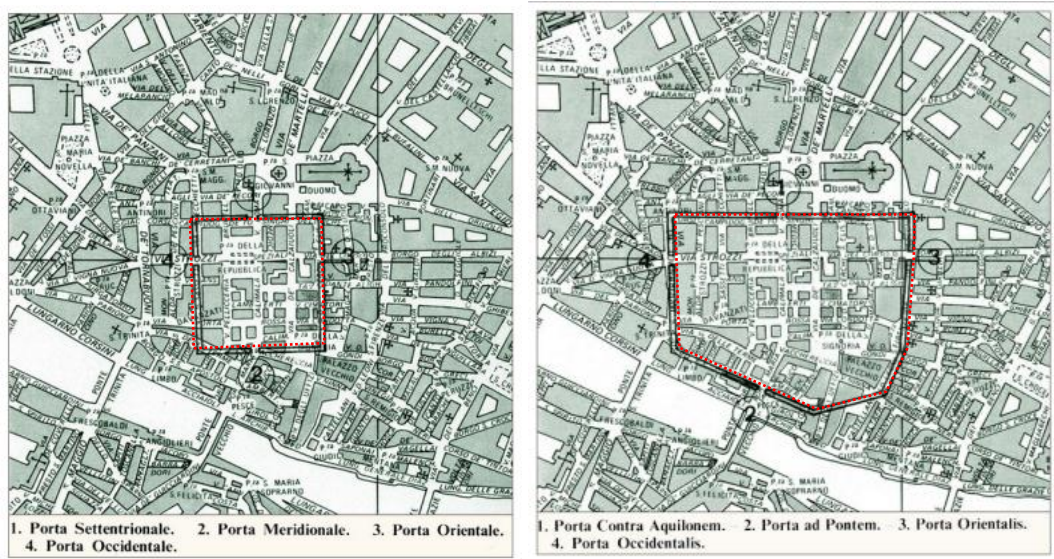
Şekil 5.26 Doğal eşiklere göre Floransa'nın konumu (üst ölçek) (TEZER, 2013)



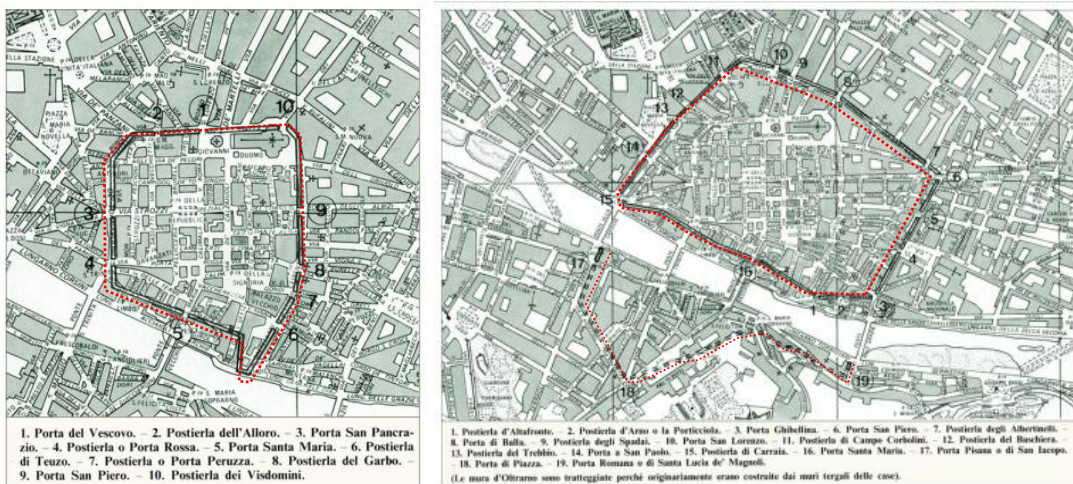
Şekil 5.27 Doğal eşiklere göre Floransa'nın konumu (alt ölçek) (TEZER, 2013)

Floransa kentinin makroform gelişiminde kısıtlayıcı ve/veya yönlendirici etkisi olan yapay eşik ise kent duvarları(surlar)dır. Surların çizilmesinde, bu detayda bir çizime ulaşılabilen tek bir kaynağa göre hareket edilmiş olup; sur duvarlarına ilişkin net bir yargıya varmanın bilimsel açıdan doğru bir yaklaşım olmayacağı düşünülmektedir. Dolayısıyla, mevcut sur çizgilerine yalnızca dönem geçişlerine ilişkin fikir vermesi amacıyla yer verilmiştir.

M.S. 539 yılına tarihlenen ilk kent duvarı çalışmasında kare formda bir kent duvarının olduğu görülmekte olup, bu dönemde kentin nüfusu yaklaşık 1000 kişi olarak tespit edilmektedir. Bu dönemde sur kapıları; kuzeyde Porta Settentrionale, güneyde Porta Meridionale, doğuda Porta Orientale ve batıda Porta Occidentale'dir. 825 yılına tarihlenen ikinci sur duvarında ise kuzeyde Porta Contra Aquilonem, güneyde Porta ad Pontem, doğuda Porta Orientalis, batıda Porta Occidentalis olup; bu dönemde kent nüfusu yaklaşık 4000-5000 kişi olarak tespit edilmiştir.



Şekil 5.28 539 ve 825 Yıllarına Ait Floransa Kent Duvarları¹ (TEZER, 2013)



Şekil 5.29 1078 ve 1172 Yıllarına Ait Floransa Kent Duvarları² (TEZER, 2013)

¹ http://www.florentinermuseen.com/foto/Florence_map.html (bu görsellere, Tarihsel Süreç bölümünde de yer verilmiştir.

² http://www.florentinermuseen.com/foto/Florence_map.html

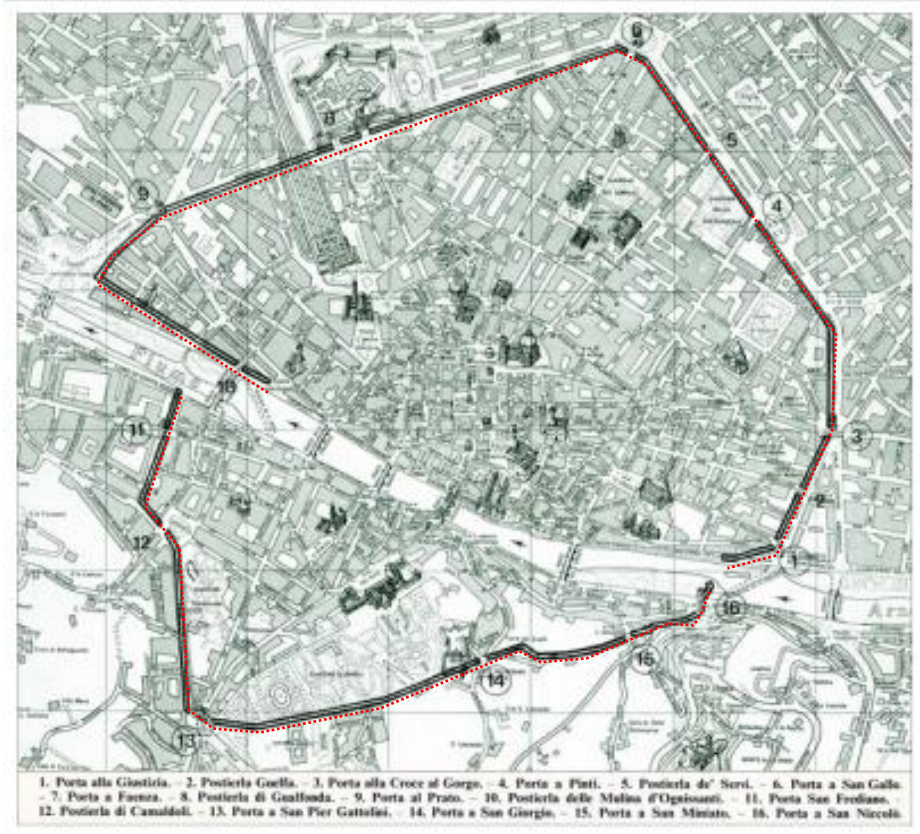
1078 yılına tarihlenen sur duvarına ait haritada, 825 yılında bozulmaya başlayan kare formun büyük ölçüde bozulduğu, kent duvarında ilk defa Arno Nehri'ne doğru bir yönelme olduğu görülmektedir. Bu dönemde kent duvarları üzerinde 10 adet sur kapısı bulunmakta olup, bunları yönlerine göre şöyle sıralamak mümkündür: Kuzeyde Porta del Vescovo, güneyde Porta Santa Maria, doğuda Porta San Piero, batıda Porta San Pancra, kuzeydoğuda Postierla dei Visdomini, kuzeybatıda Postierla dell'Alloro, güneybatıda Postierla o Porta Rossa, güneydoğuda ise Postierla di Tuezio, Postierla o Porta Peruzza ve Postierla del Garbo. Bu dönemde kentte toplam nüfus değeri, 15000-20000 kişi arasında tespit edilmiştir. Bu kısımda ele alınna nüfus değerlerinin tespit edilmesinde, Floransa kentinin sur duvarlarına ilişkin verilerin elde edildiği Floransa Müzesi'ne ait internet sayfasından yararlanılmıştır¹.

1172 yılına tarihlenen diğer haritada ise, kent nüfusunun 35000-40000 kişi² arasında olduğu dönemde tespit edilen sur duvarlarını izlemek mümkündür. Bu dönemde sur duvarları ilk defa –kısmi çizgilerle de olsa– Arno Nehri'nin güneyine doğru bir sıçrama göstermiştir. İki yaka arasındaki ilişkiler ile her iki yakanın koruma altına alınmaya değer bulunmasını temsil etmesi bağlamında, bu önemli bir gelişme olarak nitelenebilir. Arno Nehrinin kuzey yakasında sur duvarının kapıları; kuzeyde Porta San Lorenzo, Postierla degli Spadai, Porta di Balla ve Postierla degli Albertinelli; güneyde Porta Santa Maria, Postierla d'Altafronte, Postierla d'Arno o la Poticciola; doğuda Porta San Piero, Porta Ghibellina; batıda Postierla di Campo Corbolini, Postierla del Baschiera, Postierla del Trebbio, Porta a San Paolo ve Postierla di Carraia olarak tespit edilmektedir. Güney sur duvarında ise doğuda Porta Romana o di Santa Lucia de' Magnoli, güneyde Porta di Piazza, batıda ise Porta Pisana o di San Iacopo olmak üzere üç adet sur kapısı mevcuttur.

Orta Çağ'da tüccarların kentte (sur içinde) oturmasına izin verilmemesi; sur dışında tüccarların çoğunluğunu oluşturduğu bir nüfusun; akarsuyun karşı yakasında olmak koşuluyla yerleşebilmesi durumunu beraberinde getirmektedir.

¹ <http://www.florentinermuseen.com/>

² <http://www.florentinermuseen.com/>



Şekil 5.30 1284 Yılına Ait Floransa Kent Duvarları¹ (TEZER, 2013)

Nüfusun yaklaşık olarak 85000 kişi olarak tespit edildiği 1284 yılına tarihlenen sur duvarlarını gösterir haritaya göre; öncelikle bir önceki dönemde kılcal olarak çizilmiş olan güney sur duvarları, kuzeydeki sur duvarları ile aynı enkesite sahip hale geldiğini belirtmek gereklidir. Buradan yola çıkılarak, Arno Nehri'nin kuzey ve güney yakaları arasındaki ilişkilerin önceki döneme göre geliştiğini ve kentin kuzey ve güney parçalarının biçimsel olarak bir bütün olarak algılanmaya başladığını ifade etmek mümkündür. Bu dönemde kent duvarlarının kare formdan tümüyle uzaklaştığı, günümüzde "Floransa'nın tarihi çekirdeği" olarak bilinen formu kapsar hale geldiği görülmektedir. Bu dönemde kuzeyde bulunan sur kapıları Porta a San gallo, Postierla de Servi, Porta a Pinti; doğuda bulunan sur kapıları Porta alla Croce al Gorgo, Postierla Guelfa, Porta alla Giustizia, Porta a San Niccolò; batıda bulunan sur kapıları Porta a Faenza, Porta al Prato, Porta San Frediano ve Postierla di Camaldoli; güneyde bulunan sur kapıları ise Porta a San Pier Gattolini, Porta a San Giorgio ve Porta a San Miniato olarak tespit edilmektedir [50].

¹ http://www.florentinermuseen.com/foto/Florence_map.html

5.3.5. Floransa Kentinin Makroform Analizi

Çalışmanın bu kısmında; Floransa kentinin makroform açısından gelişme eğilimleri, tarihsel perspektifte ele alınmaktadır. Zaman aralıklarını 1650, 1755, 1877 ve 2012 yıllarının oluşturduğu görsel, sayısal ve yazılı kent makroformu değerlendirmesinde; kentsel fonksiyon alanları, fonksiyonların yer seçimleri, kent makroformunun dönemlere göre değişimi ve çağrıştırdığı biçimler, sistematik bir biçimde incelenmektedir.

Makroform çalışması kapsamında her dönemin makroform haritası, kendi dönemine ait tarihi haritalar üzerinden üretilmiş olup; farklı dönemlerde görülen haritalama, çizim ve teknik farklılıkları; tüm dönemlere ait haritaların 2012 yılı harita üzerine aynı teknikte tekrar işlenmesi ile giderilmiştir. Bu tekrar işleme sırasında tekniğe esas oluşturan öğeler şunlardır:

- Ana ulaşım aksları
- Odak noktaları
- Köprüler
- Surlar (Kent duvarı)

Burada makroform değerlendirmesinde bir yöntem önerisi olarak, iki boyutlu bir bakış açısı sunan haritalar üzerinden, yukarıdan bakıldığında bağladığı noktalar üzerinden değerlendirme yapılmaktadır. Fakat, iki boyutlu harita üzerinde 2 noktayı birbirine bağladığı ifade edilen bir köprünün 3. boyutta birbirine bağladığı noktaların, yapılış döneminde orijinal olmamasının mümkün olduğu unutulmamalıdır. Burada ayrıca, örnek olarak seçilen bir köprünün en kısa mesafede bağladığı iki nokta kadar, görece uzun bir menzille bakıldığında bağlantısını sağladığı tespit edilen iki farklı cadde, sokak, noktanın da önem arzettiğini belirtmek gereklidir.

5.3.5.1. 1650 yılı Floransa Kent Makroformunun Analizi

Bu dönemde, 1622 yılı itibariyle Floransa'nın nüfusu yaklaşık 76.000 kişi olarak tespit edilmiştir. 1650 yılı itibariyle Floransa kentinin kent makroformu açısından değerlendirildiği bu kısımda öncelikle; kentin günümüzde "tarihi çekirdek" olarak ifade

edilen ve sözü edilen dönem için “sur içi”ne karşılık gelen yerleşmeden ibaret olduğunu söylemek mümkündür.

Kent makroformuna ilişkin harita gösteriminin üretildiği harita, 1650 yılına tarihlenmekte olup, Wien Globe Museum’un “Historical Maps” biriminden tedarik edilmiştir. Yerleşme lekesinin çevrelenmesi, ulaşım akslarının ve o dönemde bulunan köprülerin belirginleştirilmesini kapsayan çizime göre; kentin sur sınırları içinde kalacak biçimde, ağırlıklı olarak kuzeyde geliştiği görülmektedir. Floransa kentinin tarih boyunca en önemli yapılarından biri olmuş olan ve bu merkezi niteliğini günümüzde de sürdürmekte olan “Duomo” ve onu çevreleyen “Piazza Del Duomo” adlı meydan, 1650 yılı makroformunun merkezini belirler konumdadır. Kent duvarları (surlar), bir çevreleyen eleman olarak ele alındığında, çevrelenen kent lekesinin odağında Duomo’nun yer aldığı görülmektedir.

Oldukça önemli bir işaret ögesi olan Duomo’nun Floransa kenti içindeki rolünü Kevin Lynch “Floransa kentinde bulunan “Duomo” uzak noktalardaki işaret öğeleri için iyi bir örnektir. Uzaktan-yakından, gece-gündüz hatasız bir şekilde tanınabilir. Hacmi ve hatlarıyla baskındır. Kentin gelenekleriyle yakından ilişkilidir, dini bölgelerle ve geniş alanlarıyla uyumludur. Çan kulesiyle öyle bir ikili oluşturur ki, hangi yöne bakıldığı, çok uzak noktalardan bile farkedilebilir. Kenti bu muazzam yapıdan ayrı düşünmek olanaksızdır.” sözleriyle ifade etmektedir [21].

Arno Nehri’nin kuzeyinde; Duomo, S. Giovanni, Biblioteca Nazionale, Mercato Centrale, Cappelle Medicee gibi önemli yapılar bulunurken, nehrin güneyinde; Giardino Di Boboli, Palazzo Pitti, S. Maria Del Carmine gibi yapılar bulunmaktadır. Kentin kuzey ve güney parçalarını; -batıdan doğuya doğru sıralandığında- Ponte Alla Carraia, Ponte A Santa Trinita, Ponte Vecchio ve Ponte Alle Grazie isimli 4 adet köprü birbirine bağlamakta, bu köprülerin tümü günümüzde de geçiş sağlama işlevini sürdürmektedir. Tümü, nitelikli tarihi ile diğer Avrupa kentleri arasında önplana çıkan Floransa kentinin en az son 7 asırlık geçmişine tanıklık etmiş olan köprülerin, kullanımı ve mimarisi ile Avrupa’nın en iyi tanınan köprülerinden biri olan Ponte Vecchio dışında kalanları, yapımlarından itibaren birkaç defa yıkılarak, yeni tekniklerle yeniden yapılmıştır.

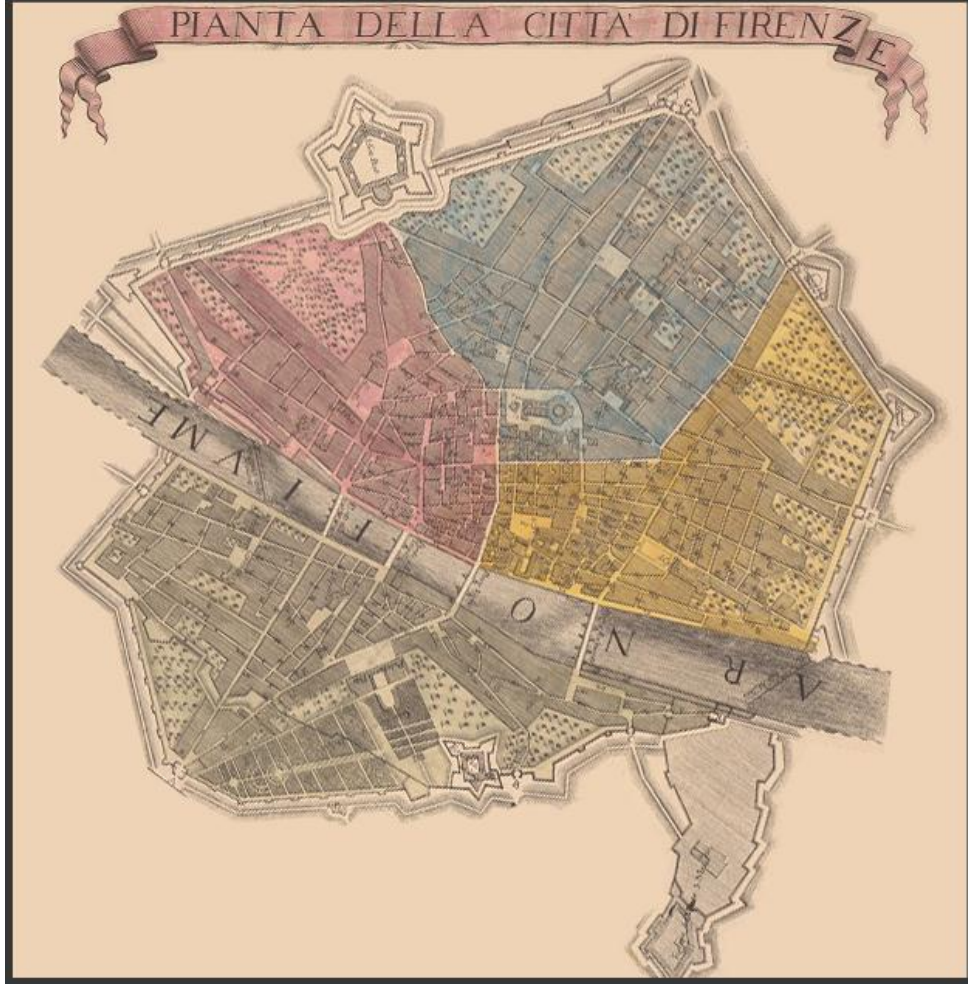
Ponte Alle Grazie, Arno Nehri'nin yaklaşık olarak 117 metreye daraldığı kısımda, yaklaşık 144 metre uzunluğa sahip olacak biçimde inşa edilmiştir. Bu dönemde mevcut bulunan diğer köprüler ise, yalnızca nehir genişliğini kapsayacak bir uzunlukla inşa edilmiştir. Ortaçağ'da yapılan köprülerden en az birinin, tarihi boyunca bir ticaret kenti olan Floransa kentinin "gümrük" ve "vergi" alanı üzerinde olduğu, dolayısıyla kesin bir bilgiye erişilememiş olmakla birlikte, bu işlev alanlarının bu köprülerden biri ile ilişkili olduğu düşünülmektedir.

Çizelge 5.1 1650 yılı Floransa Köprülerine İlişkin Bilgiler (TEZER, 2013)

1650 YILI - FLORANSA KÖPRÜLERİ					
KÖPRÜNÜN ADI	YAPIM TARİHİ	KÖPRÜNÜN UZUNLUĞU (m)	NEHİR GENİŞLİĞİ (m)	YAPIM MALZEMESİ	KULLANIM TÜRÜ
PONTE VECCHIO	996	99	99	TAŞ	YAYA
PONTE ALLA CARRAIA	1218	126	126	-	ARAÇ – YAYA
PONTE ALLE GRAZIE	1227	144	117	-	ARAÇ – YAYA
PONTE A SANTA TRINITA	1567-1569	99	99	KALKER	ARAÇ – YAYA

Kent surlarını tanımlayan odak noktaları/köşe noktaların bugünkü karşılıkları ise şöyle sıralanmaktadır:

- Kuzeybatı yönünde;
Fortezza da Basso;
Palazzo Della Mostre
Piazzale Caduti Nei Lager
Piazzale Caduti Dell'Egeo
- Kuzey yönünde; Piazza Della Liberta
- Kuzeydoğu yönünde; Piazzale Donatello
- Doğu yönünde; Piazza Beccaria
- Güneydoğu yönünde; Forte di Belvedere
- Güney yönünde; Piazzale di Porta Romana
- Batı yönünde; Piazza di Verzaia

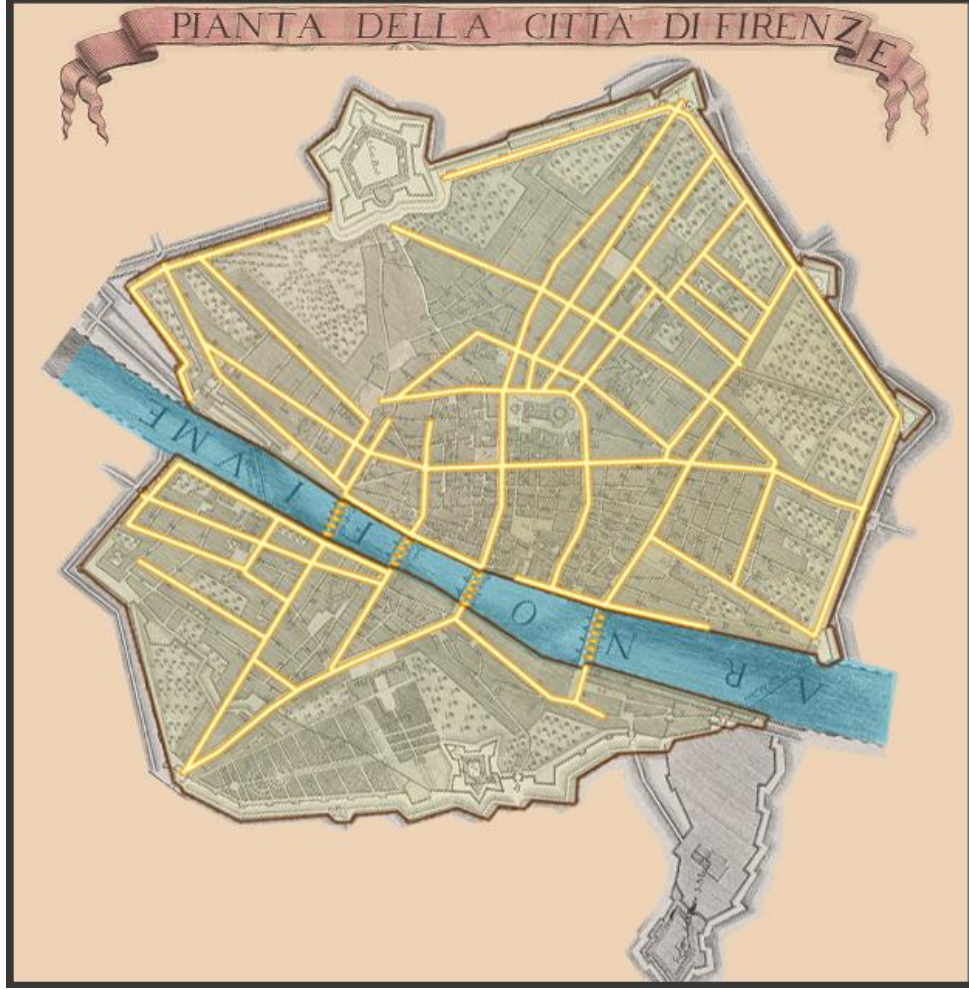


Şekil 5.31 1650 tarihli Floransa Haritası¹

Floransa kentine ait 1650 tarihli haritaya bakıldığında;

- kenti doğu ve batıda farklı büyüklükte iki parçaya ayıran Arno Nehri,
- nehrin üzerinde dört adet tarihi köprü,
- nehrin kuzeyinde kalan kent parçasında Duomo ve Duomo Meydanı,
- nehrin güneyinde Boboli Garden (tarihi Boboli Bahçesi),
- kent duvarları ve kent duvarlarının kuzey batı kapısı (Piazza Del Basso) rahatlıkla izlenmektedir.

¹ Wien Globe Museum, Historical Maps, 2012

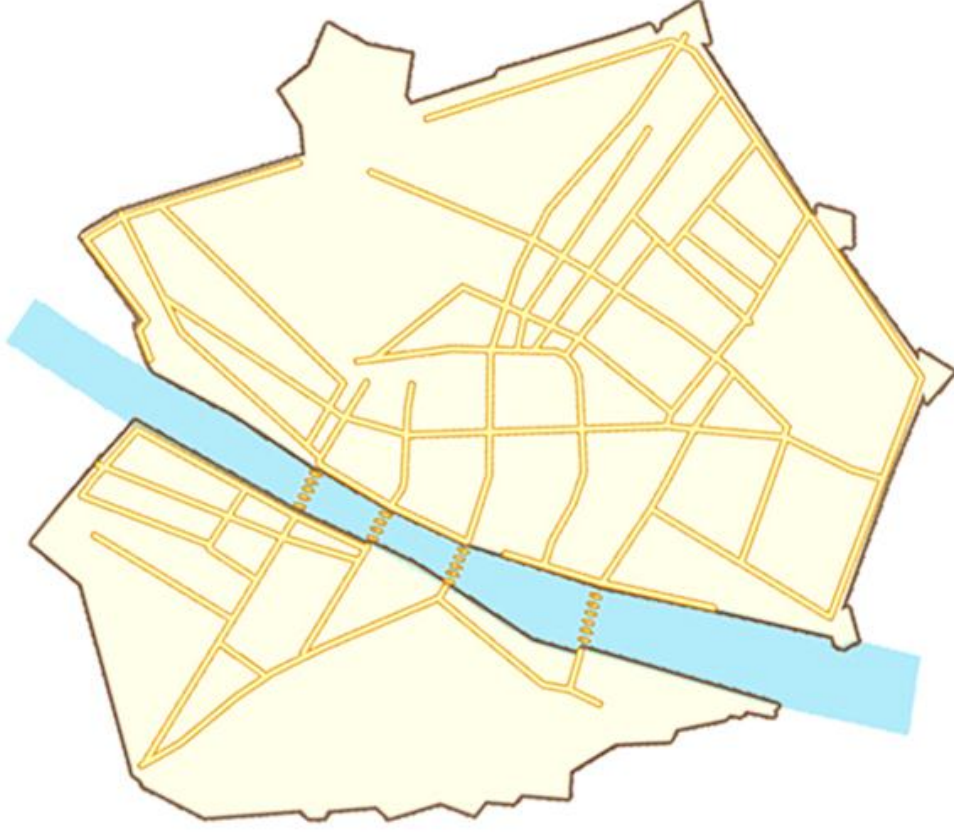


Şekil 5.32 Floransa kentinin 1650 yılı makroformu (TEZER, 2013)

1650 Yılı Floransa Kentin Makroformunun Tanımlanması

1650 yılı itibariyle Floransa kentinin, **kompakt**¹ bir kent formuna sahip olduğu görülmektedir. Kent surlarının belirlediği maksimum kent sınırlarının içinde kalan alanlar, büyük ölçüde kent dokusu ile kaplanmış durumda olup, kent makroformunda herhangi bir sıçrama lekesi görülmemektedir.

¹ Kompakt Kent Formu: Büyümenin denetlenmesi ve yayılmanın önlenmesi, yapılı çevrenin kompakt olması, kentsel alanın sürekliliğinin ve kent parçalarının birbiriyle ilişkisinin sağlanması açısından önemli görülmektedir. Bunun anlamı, kentsel gelişmenin sıçramalı biçimde değil, mevcut kentsel alanların komşuluğundaki alanlarda gerçekleşmesidir. (Gedikli, 2012)

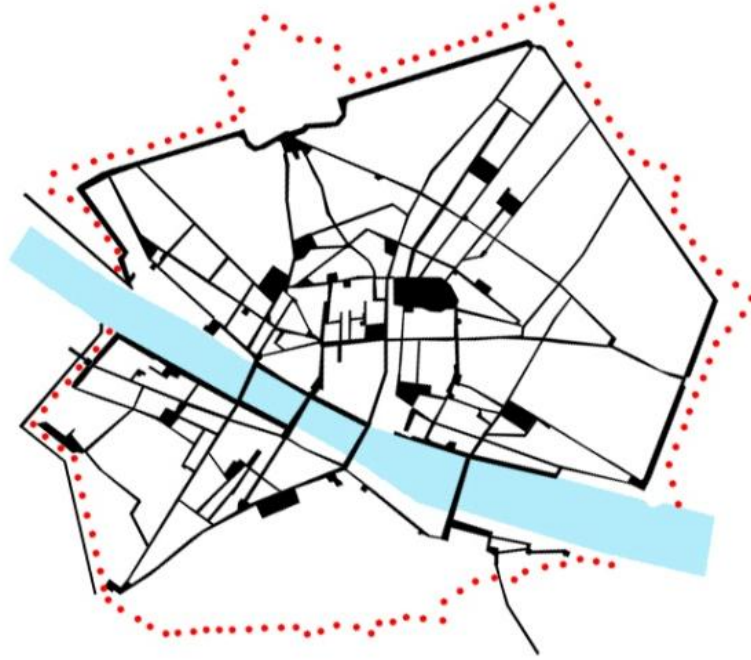
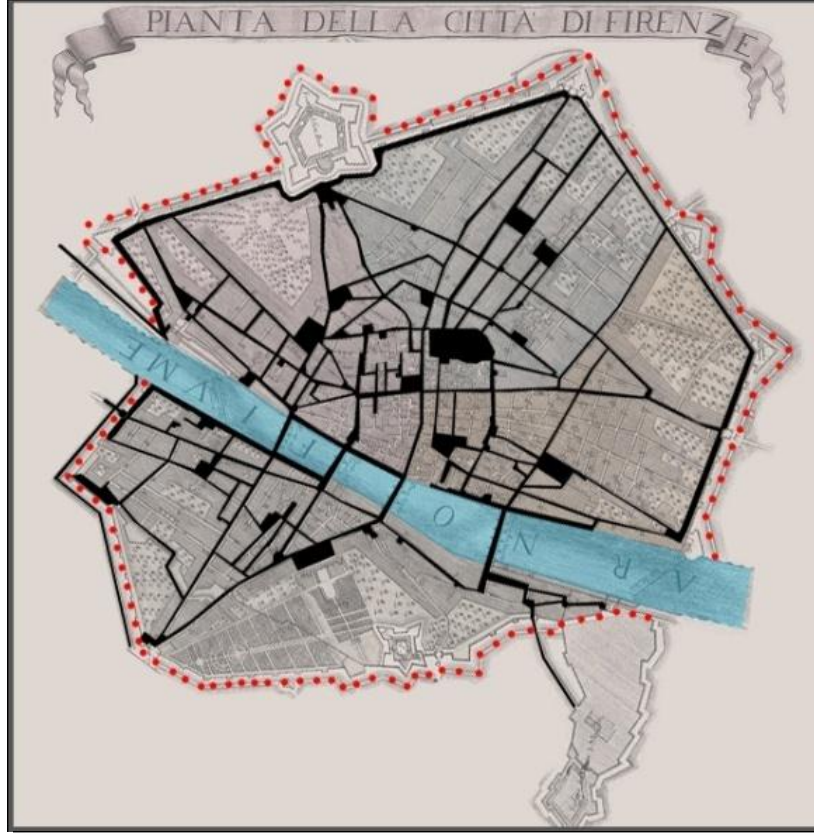


Şekil 5.33 Floransa kentinin 1650 yılı makroform çizimi (TEZER, 2013)

1650 yılına ilişkin bu makroform çiziminde;

- kentin ulaşım iskeleti,
- kenti iki parçaya bölen Arno Nehri,
- dönemin köprüleri ve
- sur duvararı açık bir şekilde görülmektedir.

Bu dönemde kentin kuzey ve güney kısımlarının temel ulaşım akslarının tümünün köprüler vasıtasıyla birbirine bağlı olduğunu; başka bir deyişle, köprülerin kent içi ulaşımında önemli bir unsur olarak yer aldığını belirtmek mümkündür.



Şekil 5.34 Floransa Kentinin 1650 Yılı Fiziksel Yapı Analizi: (a) Floransa kenti 1650 yılı haritası üzerinde, (b) Yalnızca fiziksel yapı çizimi [51] (TEZER, 2013)

Yukarıda, Floransa kentinin 1650 yılı itibariyle fiziksel yapı analizlerini gösterir çizimler görülmektedir. Bu görsel malzemelerde de önceki çalışmalarda olduğu gibi, kentin bu dönem için en önemli unsurları olan Arno Nehri, Duomo, sur çizgileri ve köprü geçişleri net bir şekilde görülmektedir. Ulaşım bağlantılarının sıklaştığı, enkesitlerin görece arttığı kısmın kentin merkezi olduğu kabulüyle yola çıkıldığında; bu dönemde kent merkezinin Arno Nehri'nin kuzeyinde; nehir, Duomo ve Piazza Santa Maria Novella arasında kalan kısım olduğunu belirtmek mümkündür.

1650 Yılı Floransa Köprü-Makroform İlişkisi

1650 yılı haritası üzerinde Floransa kentinde makroform ve köprülerin ilişkisi incelendiğinde, bu dönemde kentte mevcut bulunan dört adet köprünün, kentin sınırlarını oluşturan surların içinde kaldığı, köprülerin kompakt kent formunu tamamlayıcı; kuzey ve güney kent parçalarını birleştirici bir rol üstlendiği görülmektedir. Bu dönemde Floransa kentinin ölçüsü, yürüme mesafesine uygun bir nitelik arz etmektedir.

5.3.5.2. 1755 yılı Floransa Kent Makroformunun Analizi

Floransa'nın 1755 yılı itibariyle nüfusunu, bu dönemin öncesinde ve sonrasında gerçekleşen artış ve azalmalar bağlamında incelemek mümkündür. 1622 yılında 76.000 kişi, 1700 yılında 72.000 kişi olan Floransa nüfusu, 1745 yılı itibariyle 73.500 kişiye ulaşmıştır. 1766 yılında ise nüfus 78.635 kişi olarak tespit edilmiştir.

1755 yılına tarihlenen aşağıdaki harita üzerinden yapılan değerlendirmeye göre öncelikli olarak yapılan tespit; Floransa kentinin makroform açısından, bir önceki dönemde de gözlemlenen kompakt forma büyük ölçüde sadık kaldığıdır.

1650 yılına ait makroform deseni ile benzer bir makroform çizen 1755 yılı Floransa kentinde, sur duvarı ve sur kapıları hala ayakta olmakla birlikte, yerleşme lekesinde yeryer sur dışına çıkıldığı gözlemlenmektedir. Surların dışına çıkan birimler, özellikle doğu yönünde Arno Nehri boyunca lineer bir gelişme eğilimi göstermektedir.

Bu dönemde de, bir önceki dönemde olduğu gibi 4 köprü bulunmaktadır. 1755 yılı itibariyle kent içinde odak oluşturan noktalar da bir önceki dönemle büyük ölçüde

örtüşmektedir. Yine bir önceki dönemde olduğu gibi, kentin Arno Nehri'nin kuzeyinde kalan kısmı, güneyinde kalan kısmına göre oldukça geniş bir alana yayılmış durumdadır.

Bu dönemde de Arno Nehri'nin kuzeyinde; Duomo, S. Giovanni, Biblioteca Nazionale, Mercato Centrale, Cappelle Medicee gibi yapılar önem taşırken, nehrin güneyinde; Giardino Di Boboli, Palazzo Pitti, S. Maria Del Carmine gibi yapılar yer almaktadır. Kentin kuzey ve güney parçalarını, bu dönemde de Ponte Alla Carraia, Ponte A Santa Trinita, Ponte Vecchio ve Ponte Alle Grazie isimli 4 adet köprü birbirine bağlamakta, bu köprülerin tümü günümüzde de geçiş sağlama işlevini sürdürmektedir. Kent doğu ve batı yönünde kontrolü güçleştirecek ölçüde büyümediğinden, 1650-1755 yılları arasında yeni bir köprü yapılmasına gerek duyulmadığı düşünülmektedir. Floransa kentinin tarihi geçmişine uzun bir süredir tanıklık etmiş olan köprülerin, kullanımı ve mimarisi ile Avrupa'nın en iyi tanınan köprülerinden biri olan Ponte Vecchio dışında kalanları, yapımlarından itibaren birkaç defa yıkılarak, yeni tekniklerle yeniden yapılmıştır.



Şekil 5.35 1755 tarihli Floransa Haritası¹

¹ Wien Globe Museum, Historical Maps, 2012

Çizelge 5.2 1755 yılı Floransa Köprülerine İlişkin Bilgiler (TEZER, 2013)

1755 YILI - FLORANSA KÖPRÜLERİ					
KÖPRÜNÜN ADI	YAPIM TARİHİ	KÖPRÜNÜN UZUNLUĞU (m)	NEHİR GENİŞLİĞİ (m)	YAPIM MALZEMESİ	KULLANIM TÜRÜ
PONTE VECCHIO	996	99	99	TAŞ	YAYA
PONTE ALLA CARRAIA	1218	126	126	-	ARAÇ – YAYA
PONTE ALLE GRAZIE	1227	144	117	-	ARAÇ – YAYA
PONTE A SANTA TRINITA	1567-1569	99	99	KALKER	ARAÇ – YAYA

Bu dönemde mevcut bulunan köprüler, Ponte Alle Grazie haricinde yalnızca nehir genişliğini kapsayacak bir uzunlukla inşa edilmiştir. Bu dönemin köprülerinden Ponte Alla Carraia, dini prestij alanı ile kentin sivil gelişme alanını birbirine bağlamaktadır.



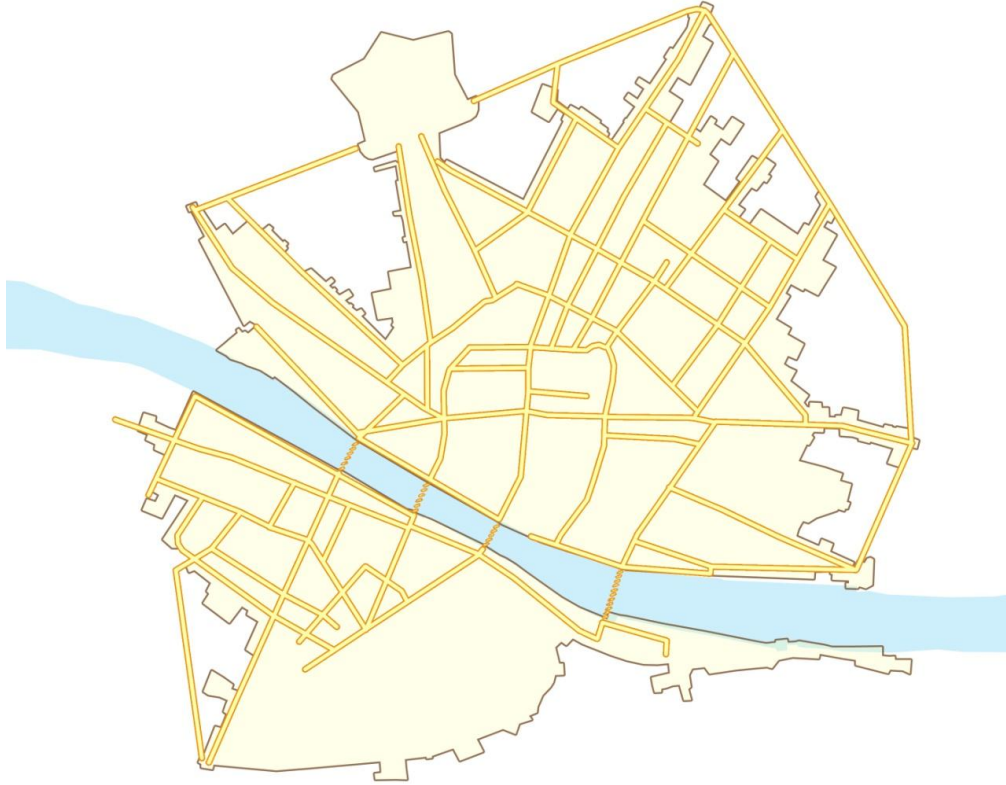
Şekil 5.36 1755 yılı Floransa Makroformu (TEZER, 2013)

Kent surlarını tanımlayan odak noktaları – köşe noktalar – bu dönemde de değişmemiş olup, şöyle sıralanmaktadır:

- Kuzeybatı yönünde; Fortezza da Basso:
Palazzo Della Mostre
Piazzale Caduti Nei Lager

Piazzale Caduti Dell'Egeo

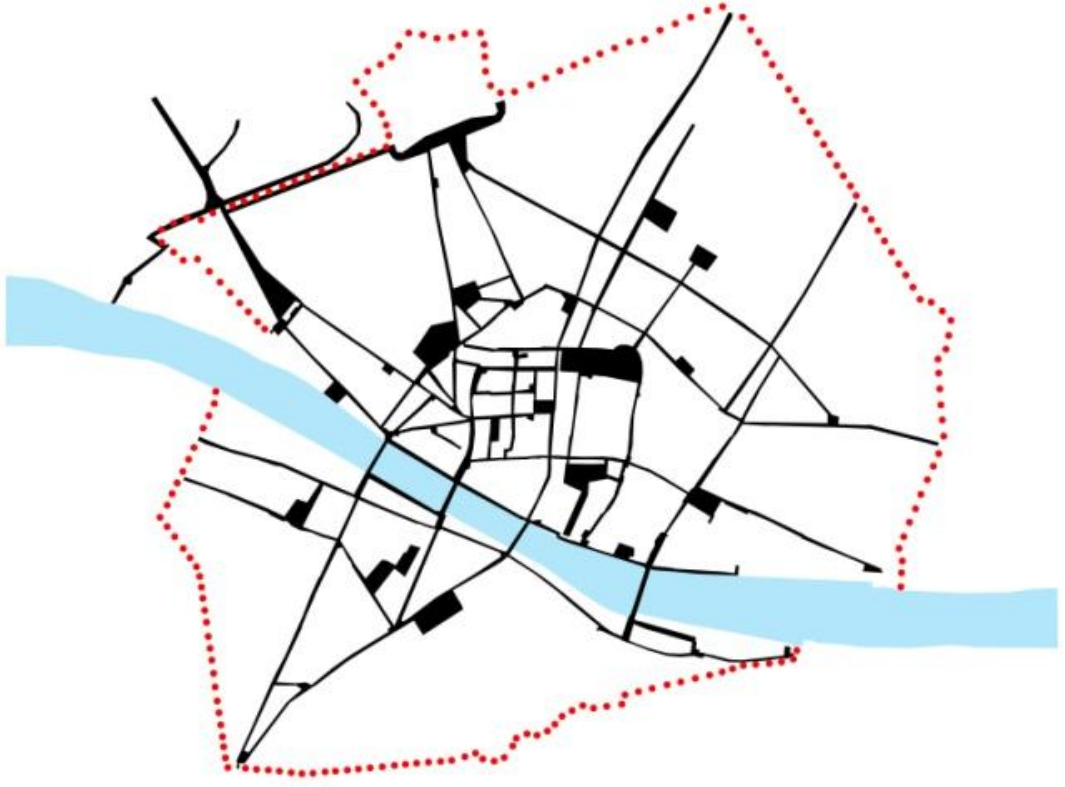
- Kuzey yönünde; Piazza Della Liberta
- Kuzeydoğu yönünde; Piazzale Donatello
- Doğu yönünde; Piazza Beccaria
- Güneydoğu yönünde; Forte di Belvedere
- Güney yönünde; Piazzale di Porta Romana
- Batı yönünde; Piazza di Verzaia



Şekil 5.37 Floransa kentinin 1755 yılı makroform çizimi (TEZER, 2013)

Floransa kentinin 1755 yılı itibariyle makroformunu ifade eden yukarıdaki görsel ifade üzerinde;

- Yerleşme lekesi sınırları,
- Arno Nehri,
- Nehir üzerindeki köprü geçişleri,
- Ulaşım bağlantıları açık bir şekilde görülmektedir.



Şekil 5.38 Floransa Kentinin 1755 Yılı Fiziksel Yapı Analizi: (a) Floransa kenti 1755 yılı haritası üzerinde, (b) Yalnızca fiziksel yapı çizimi [51] (TEZER, 2013)

Yularıdaki görsel çalışmalar, Floransa kentinin 1755 yılı itibariyle sahip olduğu fiziksel yapının;

- Sur duvarları,
- Arno Nehri,
- Nehir üzerindeki köprü geçişleri,
- Ulaşım sistemini kapsayacak biçimde hazırlanmış bir analizidir.

Bu dönemde köprü sayısında 1650 yılına göre bir değişim görülmezken, Duomo ve çevresinin merkezi konumunu koruduğu; fakat önceki dönemden farklı olarak, ulaşım sisteminde batıya bir yönelim başladığı tespit edilmektedir.

1755 Yılı Floransa Kentin makroformunun tanımlanması

1755 yılı itibariyle Floransa kentinin, bir önceki dönemde de görülen **kompakt** bir makroforma sahip olduğu tespit edilmiştir. Makroform açısından iki dönemin farkı, 1755 yılına tarihlenen harita üzerinde yapılan çalışmada tespit edilen nehre paralel, lineer gelişme işaretleridir.

1755 Yılı Floransa Köprü-Makroform İlişkisi

1755 yılına tarihlenen harita üzerinden üretilen makroform çalışmasında köprü ve kent biçimi ilişkisi değerlendirildiğinde, köprülerin, 1650 yılında olduğu gibi surların sınırları içinde kaldığı, yine kompakt kent formunu tamamlayıcı nitelik gösterdiği görülmektedir. Bu dönemde Floransa kentinin ölçüsü, yürüme mesafesine uygun bir nitelik arzemektedir.

5.3.5.3. 1877 yılı Floransa Kent Makroformunun Analizi

1877 yılı itibariyle Floransa nüfusu incelendiğinde; 1794 yılında 84.000 kişi olan nüfusun, 1861 yılında büyük bir artış göstererek 150.864 kişiye yükseldiği, 1881 yılında yine artarak 196.072 kişiye ulaştığı tespit edilmiştir.

1877 yılına ait harita üzerinden üretilen harita incelendiğinde; önceki dönemlere büyük ölçüde hakim olan ve Floransa kentinin tarihi çekirdeği ile örtüşen kompakt formun neredeyse tümüyle yitirildiği görülmektedir.

Bu dönemde Floransa kentinin yerleşme lekesi, kuzey ve güney yönünde yeni ve önemli ulaşım aksları ve yeni fonksiyon alanlarına doğru gelişme göstermiş; kompakt formdan uzaklaşmıştır. Kentin Arno Nehri'nin kuzeyinde yer alan kısmı, önceki dönemlerde olduğu gibi alan büyüklüğü açısından üstünlüğünü bu dönemde de korumaktadır. 1650 ve 1755 yıllarının kent makroformunu oluşturan ve sur içinde kalan kent parçası, bu dönemde –o dönem için- yeni kentin tarihi çekirdeğini, tarihi kenti oluşturmaktadır. Önceki dönemlerde yapısını ve işlevini büyük ölçüde korumuş olan sur duvarları, bu dönemde –Avrupa'da sıkça rastlandığı biçimde- yıkılarak, kentin ana ulaşım omurgasını oluşturan güzergahı belirlemiştir.

1877 yılı itibariyle Floransa kentinde inşa edilmiş olan toplam 6 adet köprü bulunmakla beraber, bu köprülerin 4 adedi, 1650 ve 1755 yılında da mevcut bulunan ve o dönemlerden itibaren kullanılagelen köprülerdir. Floransa kentinde 1877 yılı öncesi dönemde yapılan dört köprüden sonra yapılan tüm köprüler, yeni/modern kentin; dolayısıyla Floransa kentinin sur dışındaki gelişme alanlarında, işlev alanlarının birbirine ve konut alanlarına bağlanması için yapılmıştır.

Eski köprüler, yaya kenti döneminde yapıldığı için araç kullanımının bu dönemde düşük seviyede olması, kullanılan araçların tehlike yaratmayan, hayvanların çektiği yük araçları olması ve dolayısıyla ulaşım akslarının dar taşıt izleri bulundurması, bu dönem köprülerinin de enkesit olarak dar olması sonucunu getirmiştir. günümüzde yapılan köprülerde ise (1877 yılına ait haritada izlenene altı adet köprüden sonra yapılan köprüler de bu duruma örnek oluşturmaktadır) hızlı trafik için uygun olan, geniş enkesitli yol izleri söz konusudur. Bu durum, 2012 yılı itibariyle mevcut bulunan köprüler için de geçerlidir.

Bu dönemde Ponte Della Vittoria ve Ponte A. Vespucci köprüleri, Arno Nehri'nin güneyinde yaşayanların demiryolu istasyonuna ulaşmasının kısa yolunu oluşturmuştur.

Çizelge 5.3 1877 yılı Floransa Köprülerine İlişkin Bilgiler (TEZER, 2013)

1877 YILI - FLORANSA KÖPRÜLERİ					
KÖPRÜNÜN ADI	YAPIM TARİHİ	KÖPRÜNÜN UZUNLUĞU (m)	NEHİR GENİŞLİĞİ (m)	YAPIM MALZEMESİ	KULLANIM TÜRÜ
PONTE VECCHIO	996	99	99	TAŞ	YAYA
PONTE ALLA CARRAIA	1218	126	126	-	ARAÇ – YAYA
PONTE ALLE GRAZIE	1227	144	117	-	ARAÇ – YAYA
PONTE A SANTA TRINITA	1567-1569	99	99	KALKER	ARAÇ – YAYA
PONTE ALLA VITTORIA	1835	126	90	BETON	ARAÇ – YAYA
PONTE DI SAN NICCOLO	1836-1837	171	90	BETON	ARAÇ – YAYA



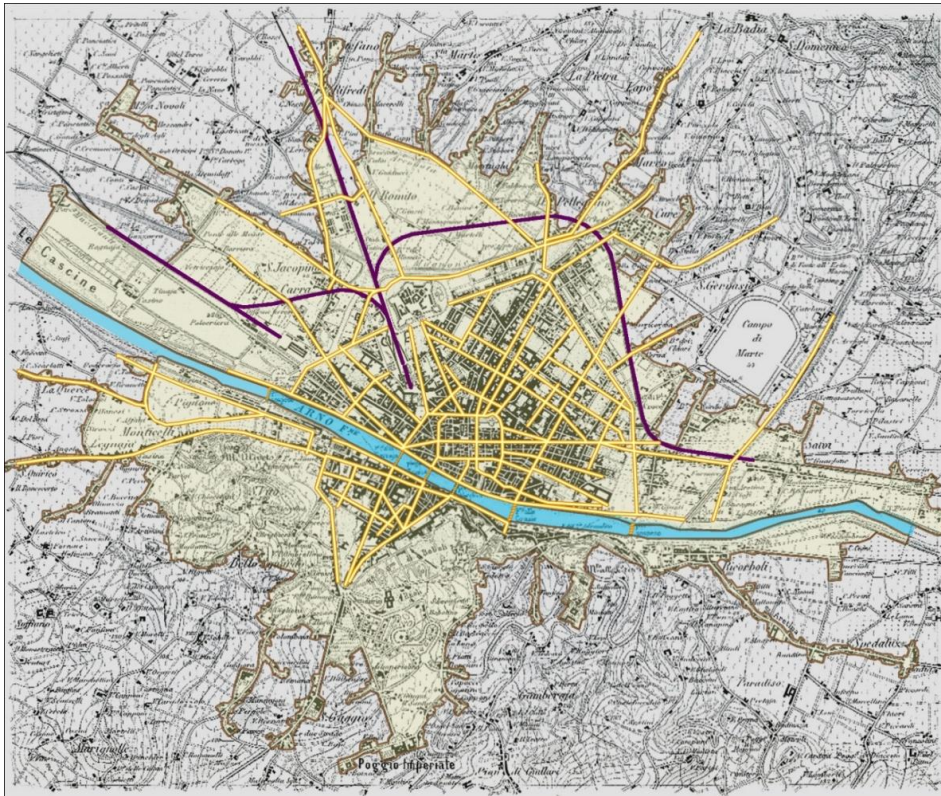
Şekil 5.39 1877 tarihli Floransa Haritası¹

1877 yılı itibariyle Arno Nehri'nin kuzey ve güneyinde kalan kent parçalarını; Ponte Alla Carraia, Ponte A Santa Trinita, Ponte Vecchio, Ponte Alle Grazie isimli 4 adet köprüye ilaveten Ponte Alla Vittoria ve Ponte Di San Niccolo adlı köprüler birbirine bağlamakta, bu köprülerin tümü günümüzde de geçiş sağlama işlevini sürdürmektedir.

¹ Wien Globe Museum, Historical Maps, 2012

1755 yılından farklı olarak bu dönemde, Floransa kentinde demiryolu ulaşımı kullanılmaya başlanmıştır; Floransa ve çevre kentler arasındaki ulaşım ihtiyacı, bir ölçüde demiryolu ile sağlanır duruma gelmiştir. Buna ek olarak demiryolu aksı kent lekesinin gelişme yönlerini de belirlemiştir, kentin bu dönemdeki makroform gelişiminde belirgin ölçüde görülen yayılma eğilimi, ağırlıklı olarak demiryolu güzergahları çevresinde kendini göstermiştir. Yeni fonksiyon alanları yönünde gelişme, demiryolu güzergahına ek olarak, Avrupa'da hakim olan ticaret yollarına ait aksların çevresinde de gerçekleşmiştir.

Sur içindeki odak noktaları bu dönemde de önemini korumakla beraber, kent içindeki araç ve yaya hareketlerini belirleyen yeni odak noktaları eklenmiştir.



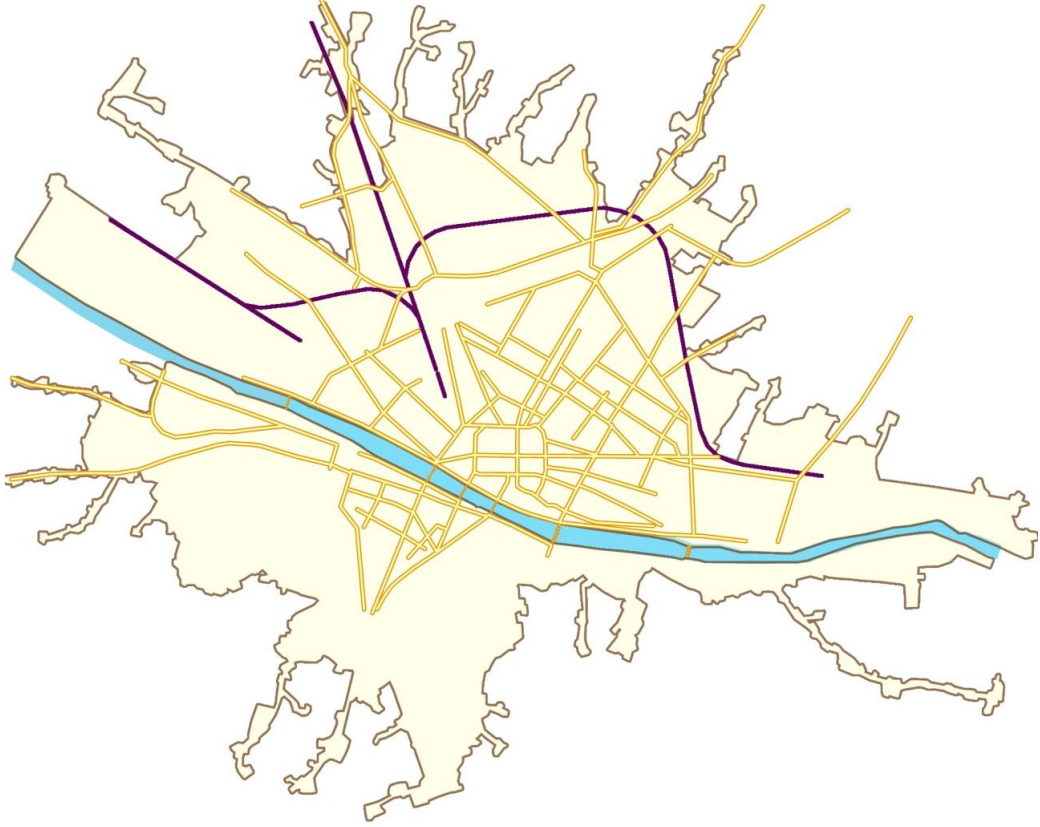
Şekil 5.401 Floransa kentinin 1877 yılı makroformu (TEZER, 2013)

1877 Yılı Floransa Kentin makroformunun tanımlanması

1877 yılı itibariyle Floransa kenti, kent makroformu açısından kompakt form bir ölçüde değişmiş, Arno Nehri'nin kuzeyinde kalan kent lekesinde doğu ve batı yönünde, nehrin güneyinde kalan kent lekesinde ise doğu yönünde belirgin bir lineer gelişme kendini

göstermeye başlamıştır. Buna rağmen Floransa'nın bu dönemine ait makroformu için yalnızca "lineer" ifadesini kullanmak doğru olmaz.

Geniş bir ifadeyle, kompakt olan kent makroformunun, farklı yönlerde yeni ulaşım aksları ve fonksiyon alanları ile lineer gelişmelere konu olduğunu belirtmek mümkündür.



Şekil 5.41 Floransa kentinin 1877 yılı makroform çizimi (TEZER, 2013)

1877 yılı itibariyle Floransa kentinin makroform değerlendirmesini gösterir görsel ifade üzerinde;

- Arno Nehri,
- Nehir üzerindeki altı adet köprü,
- Karayolu ve demiryolu (önceki dönemlerden farklı olarak) ulaşımı sistemi,
- Yerleşme lekesi rahatlıkla okunabilmektedir.

Bu dönemde makroform tanımında kompakt formdan tümüyle uzaklaşmış, kuzey ve güney yönlerinde belirgin bir kentsel yayılma izlenir hale gelmiştir. Ulaşım bağlantıları

ise, özellikle kuzey, kuzeybatı ve batı komşuları ile görece güçlü ilişkilerin kurulduğuna işaret etmektedir.

Bu döneme kadar kentte kompakt biçim görülmekte olup; eski kente sanayi devrimi sonrası katılan eklemeler geldiğinde kent biçimi, geometrik olarak ifade edilememeye başlamıştır. Yerleşme lekesi, eski kentin doğu ve batısında gelişmeye devam etmiştir. Bu dönemde tarihi surların yıkılarak geniş ulaşım akslarını oluşturmasına paralel olarak, bu yolların karşı yakayla ilişkileri de yeni köprülere dönüşmüştür.

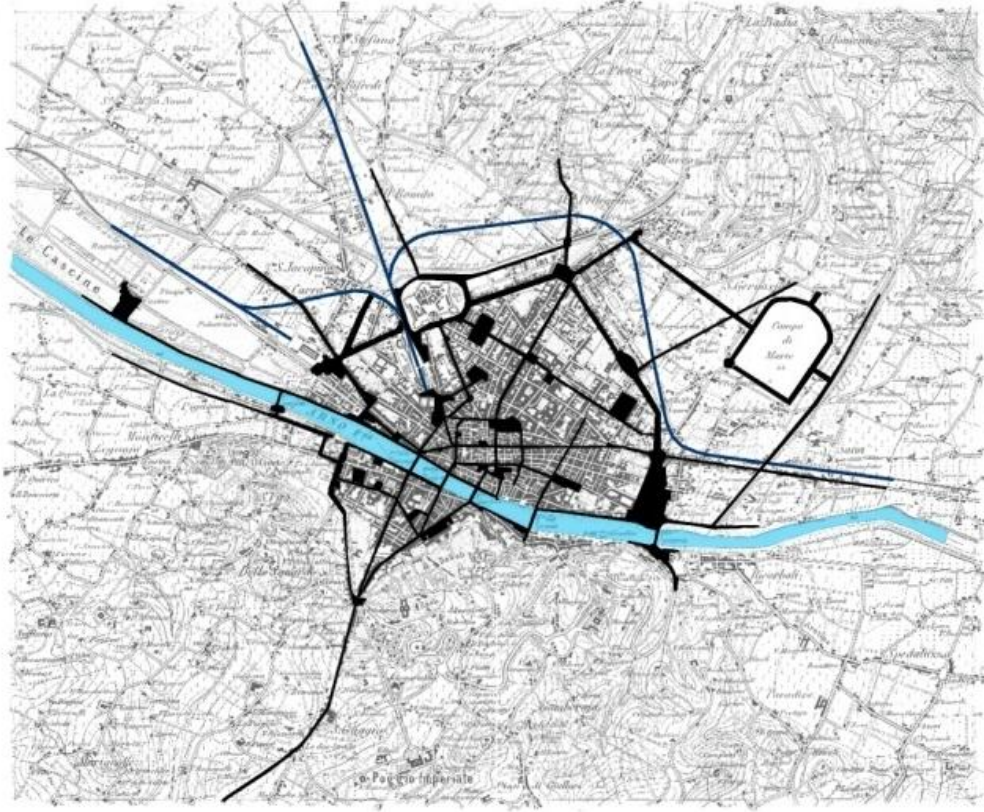
1877 yılı itibariyle Floransa kentinin fiziksel yapı analizini ifade eden görsel çalışmada;

- Arno Nehri,
- Karayolu ve demiryolu ulaşım aksları net bir şekilde izlenmektedir.

Bu dönemde, önceki dönemlerden farklı olarak ulaşım sisteminde büyük bir genişleme söz konusudur. Ulaşım sisteminin ağırlığının Arno nehri'nin kuzeyinde kalan kent parçası üzerinde olduğunu belirtmek yanlış olmaz. Kentin güneyinde ise, kuzey bağlantısını Ponte Alla Carraia üzerinden sağlayan güçlü bir aks haricinde önemli bir bağlantı yolu izlenmemektedir. Kentin kompakt formdan uzaklaşarak, gelişme desenini yeni fonksiyon alanları ve önemli ulaşım aksları yönünde yayılma üzerinden tanımlamaya başladığı, ulaşım sisteminin organizasyonu üzerinden de anlaşılabilir. Kentin kompakt formdan uzaklaşarak, gelişme desenini yeni fonksiyon alanları ve önemli ulaşım aksları yönünde yayılma üzerinden tanımlamaya başladığı, ulaşım sisteminin organizasyonu üzerinden de anlaşılabilir.

1877 Yılı Floransa Köprü Makroform İlişkisi

1877 yılına tarihlenen Floransa kent makroformu incelemesine bakıldığında, 1650 ve 1755 yılına ait makroform lekelerinin, bu döneme ait kent sınırlarının merkezinde yer aldığı görülmektedir. Önceki dönemde mevcut bulunan dört adet köprüye ek olarak inşa edilen iki adet köprünün, bu dönemde kaldırılan surların yerine yapılan ulaşım akslarının Arno Nehri ile kesiştiği noktada yer aldığı görülmektedir. 1877 yılında Floransa kent sınırları içinde bulunan altı adet köprü, kentin merkez bölgesinde yer almakta, kentin doğu ve batı kısımlarında nehir üzerinden bağlantıyı sağlayan herhangi bir düzenek izlenmemekte, bu bağlantı mevcut altı köprü ile sağlanmaktadır.



Şekil 5.42 Floransa Kentinin 1877 Yılı Fiziksel Yapı Analizi: (a) Floransa kenti 1877 yılı haritası üzerinde, (b) Yalnızca fiziksel yapı çizimi [51] (TEZER, 2013)

5.3.5.4. 2012 yılı Floransa Kent Makroformunun Analizi

“Ün kazanmış kentlerin hepsi, kent çeperlerinin kontrol edilemez genişlemesiyle karşı karşıyadır.” (Kevin Lynch, 2011, Kent İmgesi)

2012 yılı itibariyle Floransa kentinin nüfusu incelenirken, öncelikle 1990 yılından itibaren nüfus değişimleri ele alınmaktadır. Bu değerlendirmeye göre; 1991 yılında 258.056 kişi olan Floransa nüfusu, 1931 yılında 304.160 kişiye, 1951 yılında 374.625 kişiye, 1971 yılında ise 457.803 kişiye yükselmiştir. 1991 yılında 403.294 kişiye gerileyen Floransa nüfusu, 2011 yılı itibariyle yine azalma göstererek 364.710 kişi olarak tespit edilmiştir.

2012 yılı itibariyle Floransa için hazırlanan güncel harita kaynak alınarak oluşturulan aşağıdaki haritada görüldüğü üzere, bu dönemde de kompakt kent makroformu, belirgin ölçüde varlığını sürdürmüştür. Bu dönemde, önceki dönemin lineer yayılma lekelerinin arası dolarak, kompakt kente yaklaşmıştır.

Günümüzde, önceki dönemlerde kentin en önemli parçasını oluşturan sur içi kent hala tarihi bir merkez olarak önemini korumaktadır. Hala bir merkez niteliği taşıyan tarihi çekirdeğin çevresinde, kuzeydoğu ve kuzeybatı yönlerinde nefessiz bir büyüme gerçekleşmiştir.

Kentin Arno Nehri'nin kuzeyinde kalan kısmı bu dönemde de nehrin güneyinde kalan kısmına göre daha büyük bir yüzölçümüne sahiptir. Bu nitelik, Floransa kenti için tarihi boyunca değişmemiş ve günümüzde de korunan bir nitelik olarak tespit edilmektedir.

Günümüzde Floransa kentinde toplam 12 adet köprü bulunmakta olup, bunların 6 adedi 1877 yılında da mevcut olan köprülerdir. Önceki dönemde de kentteki 6 köprünün ardından inşa edilen köprülerde, görece yeni inşaat teknik ve teknolojileri kullanılmış olup, yeni dönem köprülerinden olan Ponte Al Pignone, yalnızca demiryolu ulaşımına açık bulunmaktadır. Bu köprü, yayayolu ve karayolu erişimi açısından bir köprü niteliği taşımamaktadır.

Floransa kentinde 2012 yılı itibariyle bulunan köprülerden 1877 yılı öncesi dönemde yapılan dört köprüden sonra yapılan tüm köprüler, yeni/modern kentin; dolayısıyla

Floransa kentinin sur dışındaki gelişme alanlarında, işlev alanlarının birbirine ve konut alanlarına bağlanması için yapılmıştır.

Floransa kentinin en önemli ulaşım aksları; kent içi ve kentin çevre kentlerle erişimini sağlayan demiryolu, Arno Nehri'nin kuzey ve güney kıyılarına paralel olarak, doğu-batı yönünde yapılmış olan karayolları ile ticaret yollarına bağlanan karayollarıdır.



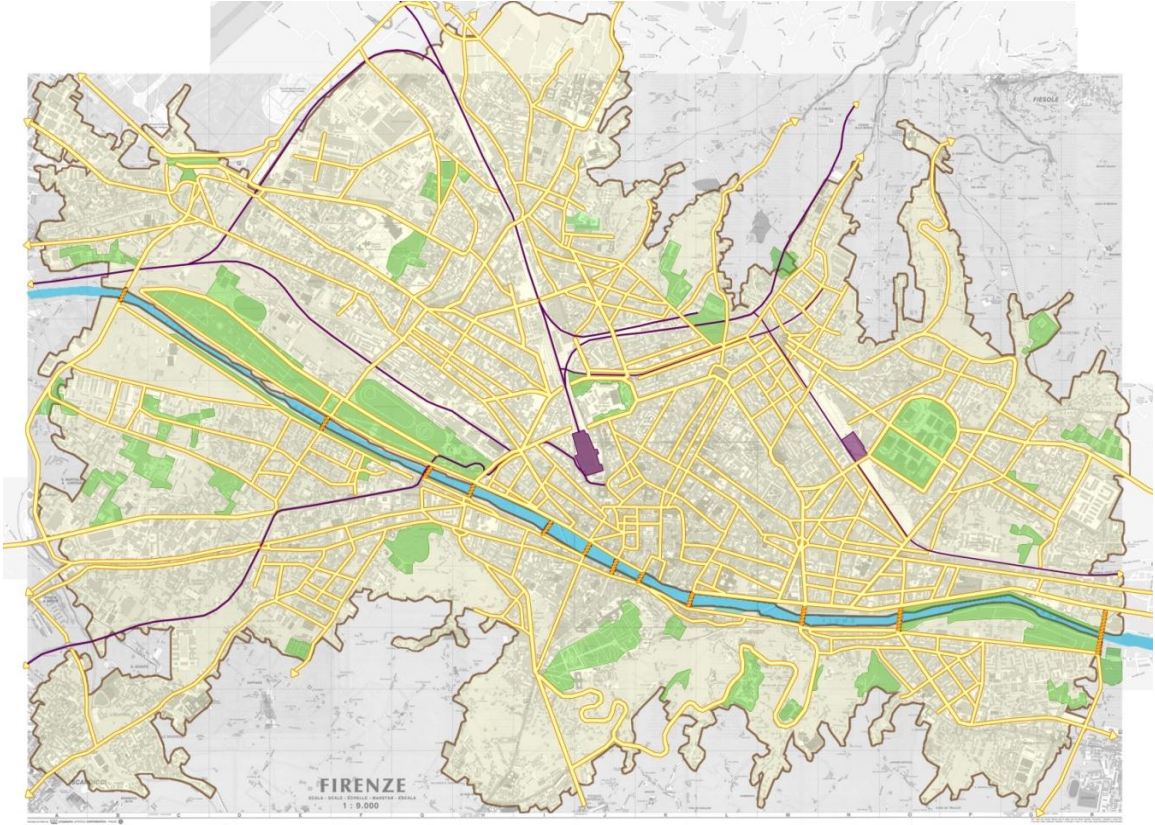
Şekil 5.432 2012 tarihli Floransa Haritası¹

Çizelge 5.4 2012 yılı Floransa Köprülerine İlişkin Bilgiler (TEZER, 2013)

2012 YILI - FLORANSA KÖPRÜLERİ					
KÖPRÜNÜN ADI	YAPIM TARİHİ	KÖPRÜNÜN UZUNLUĞU (m)	NEHİR GENİŞLİĞİ (m)	YAPIM MALZEMESİ	KULLANIM TÜRÜ
PONTE VECCHIO	996	99	99	TAŞ	YAYA
PONTE ALLA CARRAIA	1218	126	126	-	ARAÇ – YAYA
PONTE ALLE GRAZIE	1227	144	117	-	ARAÇ – YAYA
PONTE A SANTA TRINITA	1567-1569	99	99	KALKER	ARAÇ – YAYA
PONTE ALLA VITTORIA	1835	126	90	BETON	ARAÇ – YAYA

¹ Florence City Map, Global Map (Geographical Design Solutions) 2012

KÖPRÜNÜN ADI	YAPIM TARİHİ	KÖPRÜNÜN UZUNLUĞU (m)	NEHİR GENİŞLİĞİ (m)	YAPIM MALZEMESİ	KULLANIM TÜRÜ
PONTE DI SAN NICCOLO	1836-1837	171	90	BETON	ARAÇ – YAYA
PONTE AL PIGNONE	1952	117	54	METAL	RAYLI SİSTEM
PONTE AMERIGO VESPUCCI	1957	162	108	-	ARAÇ – YAYA
PASSERELLO DELL'ISILOTTO	1962	153	72	BETON	ARAÇ – YAYA
VIADOTTO DEL PONTE ALL' INDIANO	1972-1978	90	90	METAL + ÇELİK	ARAÇ
PONTE A VARLUNGO	1979-1981	279	54	ÇELİK + BETONARME	ARAÇ – YAYA
PONTE GIOVANNI DA VERRAZZANO	1980	180	90	ÇELİK + BETONARME	YAYA



Şekil 5.443 Floransa kentinin 2012 yılı makroformu (TEZER, 2013)

2012 Yılı Floransa Kentin makroformunun tanımlanması

2012 yılı itibariyle kompakt kent makroformu, belirgin ölçüde varlığını sürdürmüş olup; bu dönemde, önceki dönemin yayılma lekelerinin arası dolarak, önceki döneme kıyasla kompakt kente yaklaşmıştır.

Rekreasyon alanlarının -1877 yılına ait makroform değerlendirmesinde de görüldüğü gibi- kente girmesinin ardından, bazı köprüler bu alanlarla ilişkili hale gelmeye başlamıştır. nceki dönemde ekili-dikili alanları, taşımacılık amacıyla bağlayan köprüler, sonraki dönemlerde kent ile rekreasyon alanlarını bağlar hale gelmiştir. Bu bağlamda erken dönemlerin tarım alanları, yerleşme lekesinin büyümesiyle kent içinde kalmış rekreasyon alanlarını oluşturmuştur.



şekil 45.45 Floransa kentinin 2012 yılı makroform izimi (TEZER, 2013)

2012 Yılı Floransa Köprü-Makroform İlişkisi

2012 yılında Floransa kentinde yer alan köprüler, kent bütününe yayılmış durumda olup, önceki dönemlerde de mevcut bulunan altı adet köprü merkezde yoğunlaşırken, sonraki dönemlerde inşa edilen diğer altı köprünün çeperlere görece seyrek bir biçimde dağıldığı görülmektedir.



Şekil 5.46 Floransa Kentinin 2012 Yılı Fiziksel Yapı Analizi: (a) Floransa kenti 2012 yılı haritası üzerinde, (b) Yalnızca fiziksel yapı çizimi [51] (TEZER, 2013)

Floransa kentinin 2012 yılı itibariyle sahip olduğu fiziksel yapının analiz edildiği yukarıdaki görsel ifadelerde;

- Arno Nehri,
- Kentin karayolu ve demiryolu ulaşım sistemleri izlenmektedir.

2012 yılı itibariyle Floransa kentinde;

- 1655 yılında sahip olduğu formdan tümüyle uzaklaşldđı,
- 1655 yılına ait fiziksel görünümü ile tek benzerliğin, Duomo ve çevresinde yoğunlaşan ulaşım ağları olduğu görülmektedir. Fakat günümüzde bu ulaşım ağlarına ek olarak, 1655 yılında “sur içi”nde kalan kısımlarda da belirgib bir yoğunlaşma görülmektedir.
- Demiryolu ulaşımı hattı, 1877 yılından farklı olarak ağını doğu ve güney yönünde genişletmiş, kentte bulunan 12 köprüden biri, yalnızca demiryolu erişimi için ayrılarak, kentin güneyindeki çevre kentlerle erişimi demiryolu vasıtasıyla sağlanır hale gelmiştir.
- Karayolu ulaşımında doğu, kuzey, kuzeybatı, güney ve batı yönlerindeki kentsel büyümeye referans veren güçlü ulaşım bağlantılarının bulunduğu tespit edilmektedir.

Kentin batı yönünde daha çok gelişme göstermiş olması ve bu yöndeki ulaşım akslarının görece geniş enkesitleri, Floransa'nın kuzeybatısındaki kent ile ilişkileri açısından önemli veriler sunmaktadır. İtalya bütününe (Şekil 5.1) bakıldığında, Floransa kentinde bulunan köprülerin, üst kademe -yerleşmeler arası- yolların bağlantısını sağladđı görülmektedir.

5.3.6. Ara Değerlendirme

Floransa kent makroformunun tarihsel süreç içinde değişiminin incelenerek değerlendirildiği bu kısımda;

- Dönemlere göre kentin genişleme eğilimi ve nüfusun gelişim hızı
- Her dönemde köprülerin yapıma zamanı ve köprü yapım eşikleri

- Köprüler arasındaki mesafeler ve köprülerin yapıldığı alanlarda nehrin genişliği (köprü ile aşılacak mesafe)
- Zaman aralıkları için ulaşılmış olan teknolojik düzey
- Köprülerin yapılmasının ardından kentin genişleme eğilimi, gelişme yönlerinde değişiklikler

incelenerek, bu maddeler kapsamında 1650, 1755, 1877 ve 2012 yılları için Floransa kent makforormu irdelenmektedir.

Nüfus Değişimi

Floransa şehrinin 2011 yılı itibariyle toplam nüfusu 364.710 kişidir. Şehrin nüfus değişimini gösterir tablo incelendiğinde; 1622 yılında 76.000 kişi olan şehir nüfusunun 1700 yılında 72.000 kişi, 1745 yılında 73.500 kişi, 1766 yılında 78.635 kişi ve 1794 yılında 84.000 kişi olarak tespit edildiği görülmektedir. 1600-1700 yılları arasında şehir nüfusunda sürekli bir artış gözlemlenmiştir.

1861 yılında şehir nüfusu 150.864 kişi iken, bu değer 1881 yılı itibariyle 196.072 kişiye yükselmiştir. 1911 yılında, önceki döneme göre büyük bir artış gösteren nüfus 258.056 kişi olarak tespit edilirken; 1971 yılına kadar bu artış devam ederek bu dönemde 457.803 kişiye ulaşmıştır. Bu dönemden sonra azalma eğilimi göstermeye başlayan Floransa kent nüfusu 1991 yılında 403294 kişi iken, 2011 yılı itibariyle 364.710 kişiye kadar gerilemiştir [52][53]

Çizelge 5.5 Floransa kent nüfusunun yıllara göre değişimi
(1622-2011 yılları arası dönem) [52][53]¹

YIL	NÜFUS (kişi)
1622	76.000
1700	72.000
1745	73.500
1766	78.635
1794	84.000
1861	150.864
1881	196.072
1911	258.056

¹ ISTAT, 2006

YIL	NÜFUS (kişi)
1931	304.160
1951	374.625
1971	457.803
1991	403.294
2011	364.710

Bu değerlendirme öncesinde, Avrupa, İtalya ve Floransa için incelenen dönemlere ait genel konjonktürün dinamiklerinin anlaşılması için, tüm dünyayı etkileyen kırılma noktaları ve önemli ticaret yolları ele alınmaktadır.

Avrupa'dan başlayarak tüm dünyayı etkileyen; dünyanın ekonomk yapısını geri dönüşü olmayan bir şekilde değiştiren kırılma noktası, "Sanayi Devrimi"dir.

Bu dönem, Avrupa'da 18. ve 19. yüzyıllarda yapılan buluşların üretime (üretim hızına) olan etkisi ve buhar gücüyle çalışan makineler ile yapılan sanayi üretimi, bu üretim dolayısıyla Avrupa'daki sermaye birikimi artışının yaşandığı dönemdir. İlk olarak Birleşik Krallık'ta (Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallığı) ortaya çıkan Sanayi Devrimi; Batı Avrupa, Kuzey Amerika ve Japonya'nın ardından tüm dünyaya yayılmıştır.

Sanayi Devrimi'ni doğuran nedenler incelendiğinde, öncelikle Avrupa'da 16. yüzyıldan itibaren hız kazanan nüfus artışı ile eş zamanlı aynı dönemde tarım sektöründe meydana gelen gelişmelerin bu sektördeki işgücü ihtiyacını azaltarak kırdan kente göçe neden olmasının; kentte yer alacak sanayi faaliyetleri için hazır işgücünü oluşturmuş olmasına rastlanır.

Aynı dönemde yaşam düzeyinin yükselmesi ile önceki dönemlerde lüks sayılan tüketim mallarının orta ve alt sınıflar için doğal bir gereksinme halini almaya başlaması, tüketim malı talebini artırmıştır. Öte yandan; İspanyollar'ın Orta Amerika'da yaptığı, İngilizlerin ise İspanyol gemileri üzerinde yaptığı geniş çaplı yağma hareketi sonucunda Avrupa'ya taşınan altın kaynağı, 16. ve 17. yüzyıllarda Sanayi Devrimi'ne giden süreci finansal açıdan desteklemiştir.

Hindistan'da 1753 yılında Plessy Savaşı'nda Fransızları yenen İngilizlerin, Babür İmparatorluğu'na ait hazineyi İngiltere'ye taşıması ile ortaya çıkan finansal kaynaklar, dokuma ve buhar makinelerine ilişkin tüm teknik buluşların bu dönemde geliştirilmesinde öncelikli kaynağı oluşturmuştur.

Avrupa ülkelerinin yeni koloniler oluşturarak sömürgecilik yöntemiyle kolonilerinden getirdikleri mal ve finansal kaynakları sanayi sektöründe kullanıp ürettikleri malları tekrar sömürgelere satması; eş zamanlı olarak orta sınıfın zenginleşmeye başlaması, bir diğer itici kuvveti oluşturmuştur. Orta sınıfın zenginleşmesi sürecine paralel biriken kapital, yeni yatırım alanları aranmasına sebep olmuştur.

Aynı dönemde taşıma sektörü ve teknolojide meydana gelen gelişmeler; bilimsel yöntem ve rasyonel düşünme ilkeleri ile teknolojik gelişmelerin ivme kazanması; Fransız devrimi ile sanayi toplumuna uygun bir siyasi yapının temellerinin atılması, Sanayi Devrimi'nin zeminini hazırlayan diğer öğeleri oluşturmuştur.

Fabrika sistemi ile üretim, talep artışı doğrultusunda bir gereksinim olarak ortaya çıktı. Büyük makineler ev üretimi için elverişsizdi. Bu nedenle evler yerine işçilerin makinelerin bulunduğu büyük binalara giderek çalışma sistemi, başka deyişle fabrika sistemi süreç içinde meydana geldi.

Fabrika sistemi, hızlı üretimi sağlarken, insanların ucuz işgücü olarak görülmeye başlanması, çocuk ve kadınların zor koşullarda uzun iş saatleri altında çalıştırılması gibi birtakım kötü sonuçlara neden olmuştur.

Sanayi Devrimi'nin iyiden iyiye yükselerek tüm Avrupa'yı etkisi altına aldığı dönemde diğer önemli gelişme; buharlı makinenin bulunması (1762 yılında, James Watt tarafından), ulaşım ve haberleşme için kullanılması olmuştur. Aynı dönemde tarım teknolojisinde de endüstri gelişimine bağlı değişim ve gelişmeler yaşanmıştır.

1760-1850 yılları arasına tarihlenen I. Sanayi Devrimi'nin akabinde gelişen ve 1860-1914 yılları arasına rastlayan II. Sanayi Devrimi ise, "Teknoloji Devrimi" olarak da adlandırılmaktadır. Çelik tren rayları, petrol, elektrik ve kimyasal teknikler sayesinde oluşan Teknoloji Devrimi'nin aksine I. Sanayi Devrimi sırasında kullanılan makineler, basit mekanik aletler olmuştur.

Sanayi Devrimi'nin Avrupa'dan başlamak üzere tüm dünyaya en büyük etkileri, kentlerin sosyal yapıları üzerinde kendini göstermiştir. Avrupa'da burjuva sınıfının, fabrika sahiplerini de içine alacak şekilde yapı değiştirmesi ve yeni bir işçi sınıfının doğması, bu döneme rastlamaktadır. Avrupa'da sanayi devrimi öncesinde mevcut bulunan işçi sınıfını, bu yeni işçi sınıfından ayıran başlıca niteliği, sosyal ve ekonomik

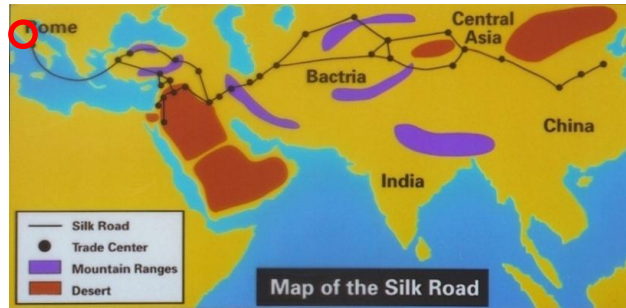
haklar açısından bilinçsiz olmalarıdır. Sanayi Devrimi ile doğan bu yeni işçi sınıfının hakları ile ilgili olarak sosyalizm görüşü ortaya çıkmış ve bu olgu, ilerleyen dönemlerde ortaya çıkan komünist topluma geçiş için bir araç olarak kabul edilmiştir. Sanayi Devrimi'nin diğer bir önemli etkisi de, nüfus artışı konusunda olmuştur. Sanayileşmenin etkisiyle makineleşmenin yaşandığı tarım sektörü, aynı büyüklükte toprağı daha fazla insanı besleyebilir bir kaynak haline getirmiştir. Aynı dönemde kentlerde büyük nüfus yığılmaları meydana gelmiş, bu durum önemli kentleşme sorunlarını da beraberinde getirmiştir [54].

Dünyayı birçok farklı alanda geri dönüşü mümkün olmayan bir şekilde etkileyen Sanayi Devrimi'nin bu çalışma kapsamına giren başlıca etkileri; köprü ve ulaşım teknolojisine ilişkindir. Sanayi devrimi sonrası motorlu araçların yaygın bir şekilde kullanılmaya başlamasıyla kentlerde bu dönem öncesinde yaya erişimi odaklı süregelen ulaşım alışkanlıkları, seri üretimle de beraber yerini motorlu araç kullanımı ve dolayısıyla geniş araç yollarına bırakmıştır. Aynı paralelde gelişen demiryolu sistemleri yerleşmeler arası ve kentiçi ulaşımında kullanılmaya başlandığında, Sanayi Devrimi sonrası yeniden yapılanan bu yeni kentsel ulaşım organizasyonuna bir bileşen daha eklenmiştir. Bu süreçte, önceki dönemlerde daha çok yaya köprüsü olarak, ya da basit taşıma araçları ile kullanılabilir şekilde düzenlenmiş olan köprüler, aynı gelişmeler doğrultusunda yerini motorlu araç ve demiryolu ulaşımına uygun köprü sistemlerine bırakmıştır.

Tüm bu gelişmeler tüm diğer Avrupa kentleri gibi Floransa'yı da etkilemiş, fakat görece korumacı bir gelişme anlayışı belirleyen kentte, Sanayi Devrimi'nin etkileri, diğer Avrupa kentlerinde olduğu şekilde net bir şekilde gözlemlenmemiştir. Tarihsel perspektifte güçlü bir "ticaret" kenti olarak yorumlanan Floransa kentinin gelişimi, dünyanın farklı noktalarını birbirine ticaret odağında bağlayan "ticaret yolları"nın da bir ölçüde etkisi altında gerçekleşmiştir. Floransa ve çevresine güzergahı ile değen ya da Floransa kentinin ekonomik ilişkilerinin bulunduğu kentler ile temas eden tarihi ticaret yolları şöyledir:

İpek Yolu (Silk Road)

Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya kadar uzanan ticaret yoludur. Ticaret taşımacılığının yanısıra, doğudan batıya ve batıdan doğuya bilgelerin, orduların, fikirlerin, dinlerin ve kültürlerin de yoludur. İpek Yolu rotasına ilişkin ilk rota, kuzey rotası olup; Don Nehri'nden başlayarak kuzeye, oradan da Çin'in batısında bulunan Kansu şehrinde sonlanan Tanrı Dağarı'nın kuzeyindeki kervan yolu üzerinden geçmektedir. Güney rotası; Mezapotamya'dan başlamaktadır. Anadolu'da Antakya'dan başlayıp Gaziantep ve Malatya'yı geçerek, Trakya üzerinden ve Ege kıyılarında İzmir, Karadeniz'de Trabzon ve Sinop, Akdeniz'de ise Alanya ve Antalya gibi önemli limanlar üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır. Üçüncü rota; Mısır ve Mezapotamya rotalarının birleşmesi ile meydana gelen Narmana Nehri'nin Hint Okyanusu'na döküldüğü Hindistan'ın liman kenri Bargyzağa kentine ulaşan deniz ve kara yollarının birleşimi ile oluşmaktadır. Teze konu olan Floransa kenti doğrudan İpek Yolu'nun güzergahı üzerinde bulunmamakla birlikte, aşağıda da görülen İpek Yolu güzergahının batı ucunda bulunan Roma kenti ile tarih boyunca yönetim, ekonomik ve ulaşım açısından sıkı bir ilişki içinde olmuştur.



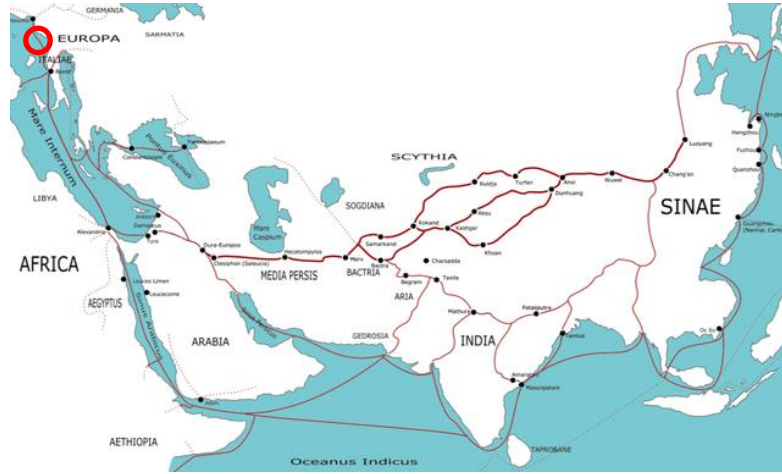
Şekil 5.47 İpek Yolu Rotası¹

Baharat Yolu (Spice Road)

Eski çağlarda Uzak Doğu'yu Batı'ya bağlayan ticaret yollarından biri Baharat Yolu'dur. İpek Yolu ile beraber Doğu'dan Avrupa'ya gelen baharatın taşınmasını diğer bir yol, Hindistan ve Seylan'dan Kızıldeniz'deki Akabe Körfezi'ne, Yemen kıyılarına ya da Basra Körfezi'ne gelen denizyoludur. Bu kıyılardaki limanlarda gemilerden boşaltılan baharat, karayoluyla Fenike ve Filistin kıyılarına, Mısır'da İskenderiye'ye ve Karadeniz'e

¹ <http://www.mitchellteachers.org/WorldHistory/AncientChinaCurriculum/Transparencies/SilkRoadMapTrans.jpg>

ulaşmakta, sonra yine denizyolu ile Avrupa'ya taşınmaktadır. İlerleyen dönemlerde baharat üreten ülkelere yeni ticaret yolları açılmasıyla, baharat ticaretinde Venedik tekeli kırılmış ve tarihi Baharat Yolu, eski önemini yitirmiştir.



Şekil 5.48 Baharat Yolu Rotası¹

Teze konu olan Floransa kenti Baharat Yolu'nun güzergahı üzerinde bulunmamaktadır. Fakat, yukarıda görülen Baharat Yolu güzergahının kuzey batı bağlantı noktasında bulunan Roma kenti ve güzergahın devamında yer alan Cenova kentleri ile tarih boyunca yönetim, ekonomik ve ulaşım açısından sıkı bir ilişki içinde olmuştur.

Makroform Değerlendirmesi

Bu kısımda, önceki aşamalarda dönemsel makroform analizine ilişkin gerçekleştirilen tüm çalışmaların bir sentezi ve bu sentezlere ilişkin değerlendirmeler yer almaktadır.

Aşağıda görülen makroform gelişim haritalarında, Floransa kentinin 1650, 1755, 1877 ve 2012 yıllarına ait makroform desenlerini ifade etmektedir. Bu harita üzerinde de açıkça görülebileceği gibi, 1650 ve 1755 yıllarında kompakt bir forma sahip olan Floransa kenti, 1877 yılında oldukça farklı bir yerleşme deseni sergilemekte, saçaklanarak büyüyen bir kent formu izlenmektedir. 2012 yılında ise 1877 yılında başlayan kentsel yayılma hareketi yoğunlaşarak devam etmekte, önceki dönemde kılcal bir şekilde saçaklanan yerleşme lekeleri genişleyerek yerleşme lekesinde boşluksuz bir büyüme meydana getirmektedir. 1650 yılı ile 1755 yılına ait haritalarda dört adet köprüsü bulunan kentte 1755 yılı itibariyle altı adet köprü; 2012 yılı itibariyle ise biri

¹ <http://resim.maxihayat.net/Baharat-Yolu-Haritasi-1.png>

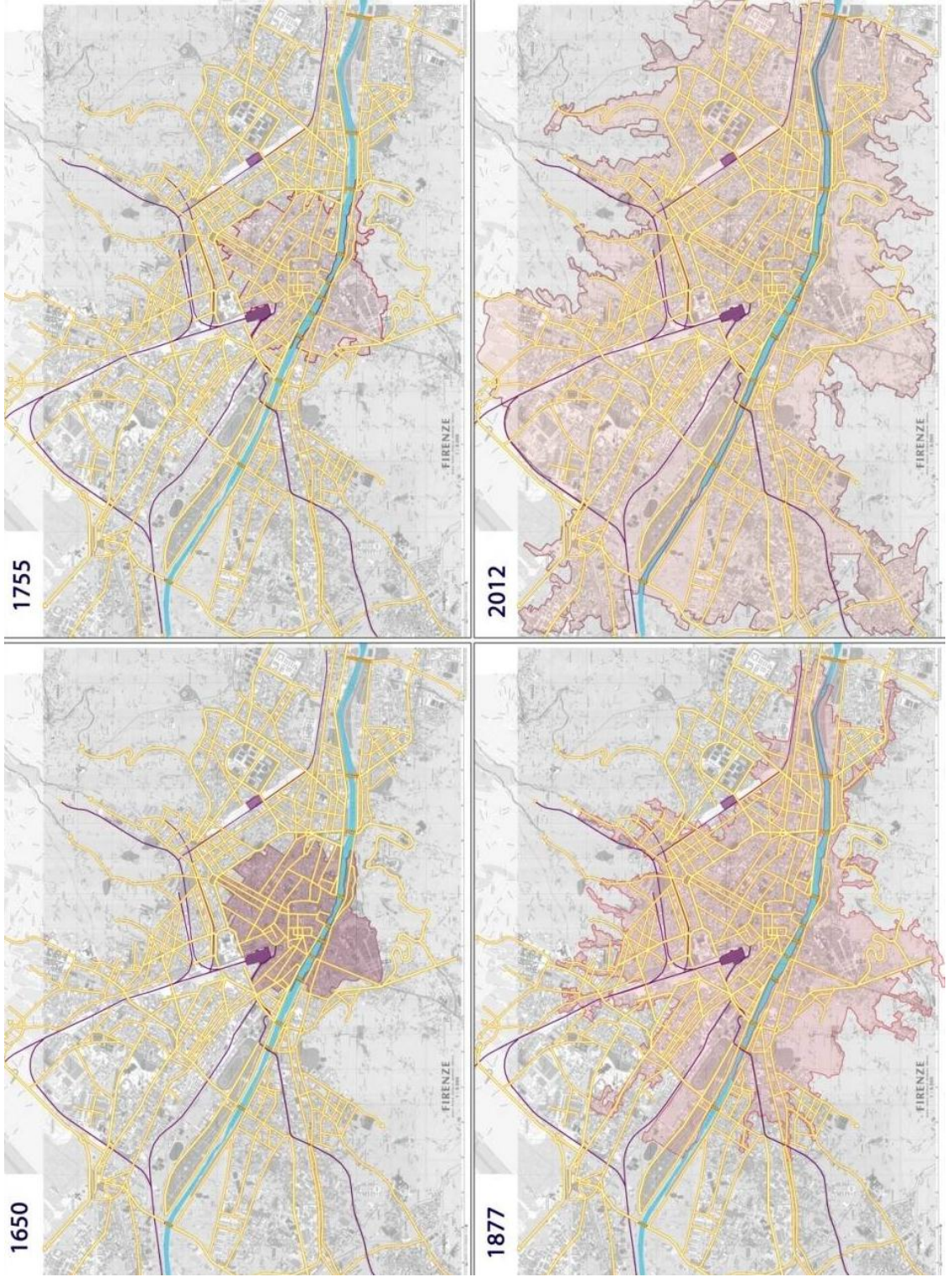
demiryolu köprüsü olmak üzere 12 adet köprü tespit edilmiştir. İlk iki dönemde köprü sayısı aynı iken, makroform lekeleri de birbiri ile büyük bir benzerlik gösteren, kompakt formdadır. 1877 yılında doğu ve batı yönünde inşa edilen yeni birer köprü görülmekte ve bu dönemde, kompakt form yerini görünür şekilde büyük bir kentsel yayılma hareketine bırakmaktadır. 2012 yılında, 1877 yılında mevcut bulunan köprülere ilaveten yapılan altı adet yeni köprü görülmektedir. Bu köprüler etkisinde gelişen kentin makroformunda, 1877 yılında meydana gelen yayılmanın sürdüğü, görece daha boşluksuz, fakat kompakt olmaktan uzak bir formun okunduğunu belirtmek mümkündür.

Kentlerde yapılan her köprü, farklı arazi kullanışlar ile ilişkili olarak organize edilmektedir. Floransa kenti örneğinde Ponte Vecchio, diğer köprülerden birçok niteliği ile ayrılmakta olup, Arno Nehri'nin kuzeyinde bulunan eski kent merkezinin nehrin güneyindeki devamı işlevindedir.

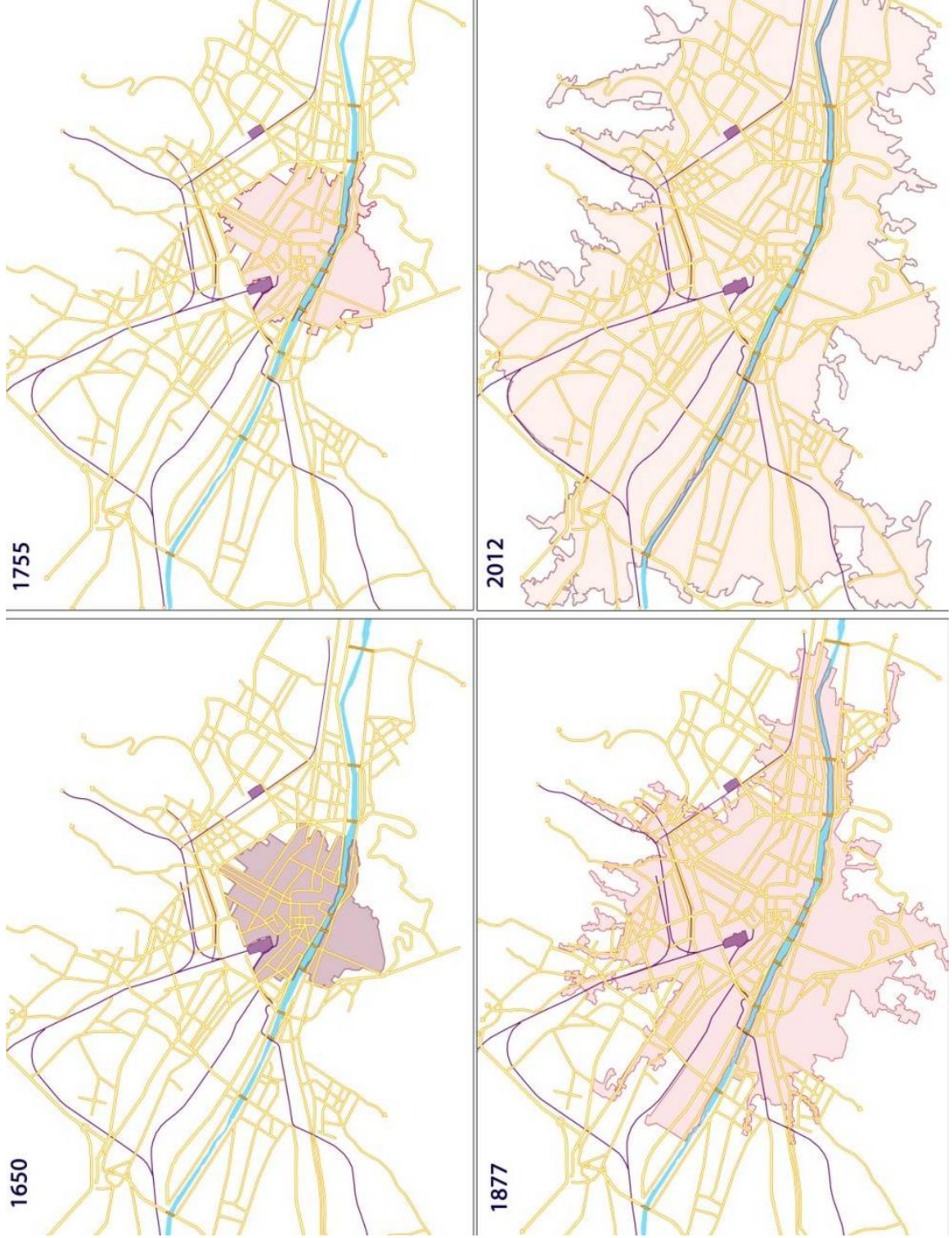
Rekreasyon alanlarının -1877 yılına ait makroform değerlendirmesinde de görüldüğü gibi- kente girmesinin ardından, bazı köprüler bu alanlarla ilişkili hale gelmeye başlamıştır. Önceki dönemde ekili-dikili alanları, taşımacılık amacıyla bağlayan köprüler, sonraki dönemlerde kent ile rekreasyon alanlarını bağlar hale gelmiştir. Bu bağlamda erken dönemlerin tarım alanları, yerleşme lekesinin büyümesiyle kent içinde kalmış rekreasyon alanlarını oluşturmuştur.

Floransa kentinde akarsuyun kenarları hemen yapılaşmamış, kent için sosyal, kültürel ya da ekonomik bir anlam taşıyan yapılar kentin erken tarihi boyunca kıyıda biraz daha içeride konumlandırılmıştır. Yerleşme lekesinin akarsuya değmesi ise, sonraki dönemlerde gerçekleşmiştir.

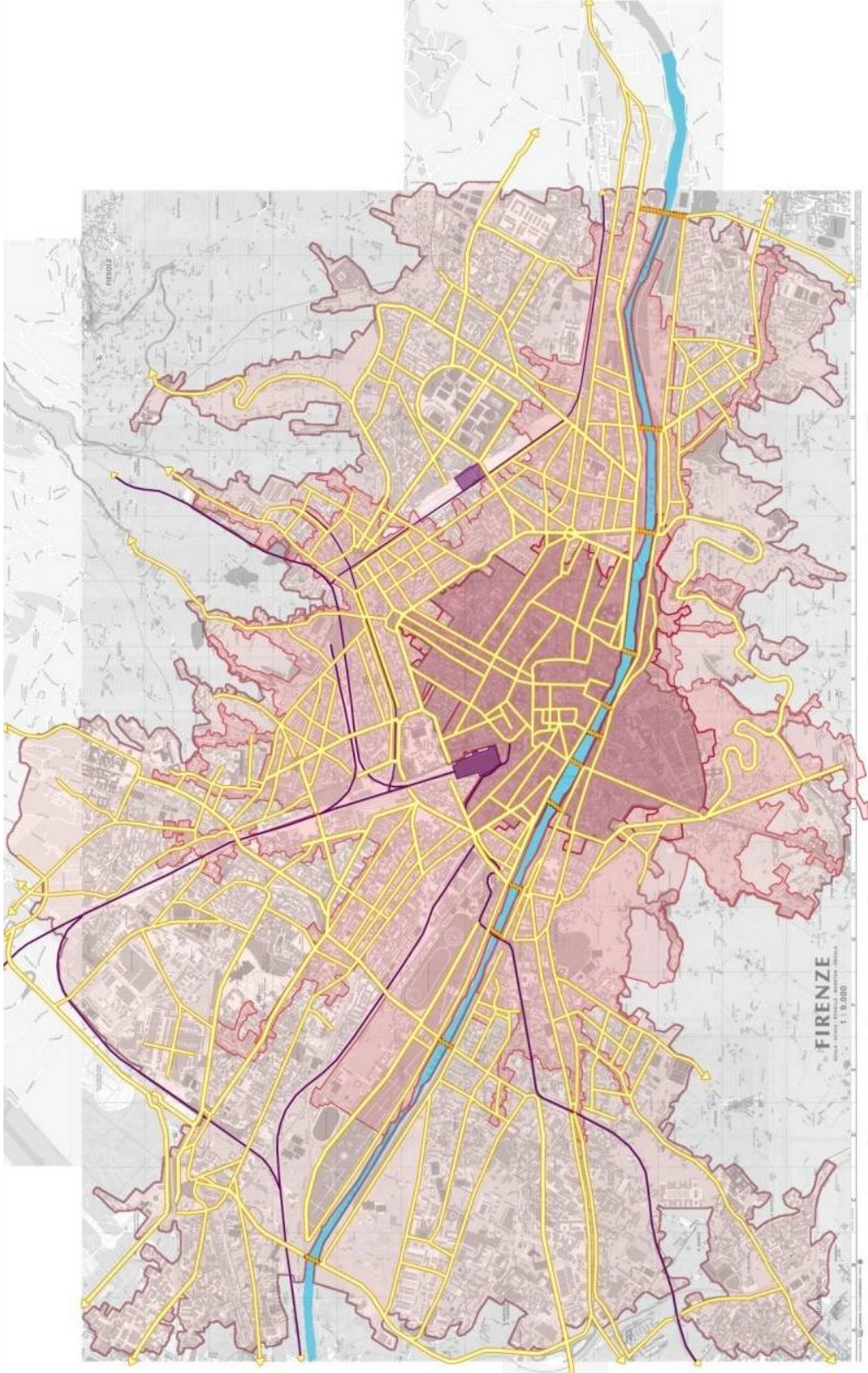
Önemli bir dini merkez olan Vatikan'ın Roma'da bulunması, diğer İtalyan kentlerinde olduğu gibi Floransa'da da Roma'ya doğru bir yönelişe sebebiyet vermiştir. Üst ölçekte bakıldığında bu durum, kentin nehrin güneyine geçmesinin altındaki sebeplerden birini oluşturmaktadır. Yaya kentlerinde merkezden uzaklaşmak yerine, içinde bulunulan dönemin mevcut teknolojik düzeyinin izin verdiği koşullar kullanılarak akarsuyun karşısına geçilmesi, dolayısıyla merkeze yakın konumlanma imkanının sürdürülmesi tercih edilen bir eğilimdir.



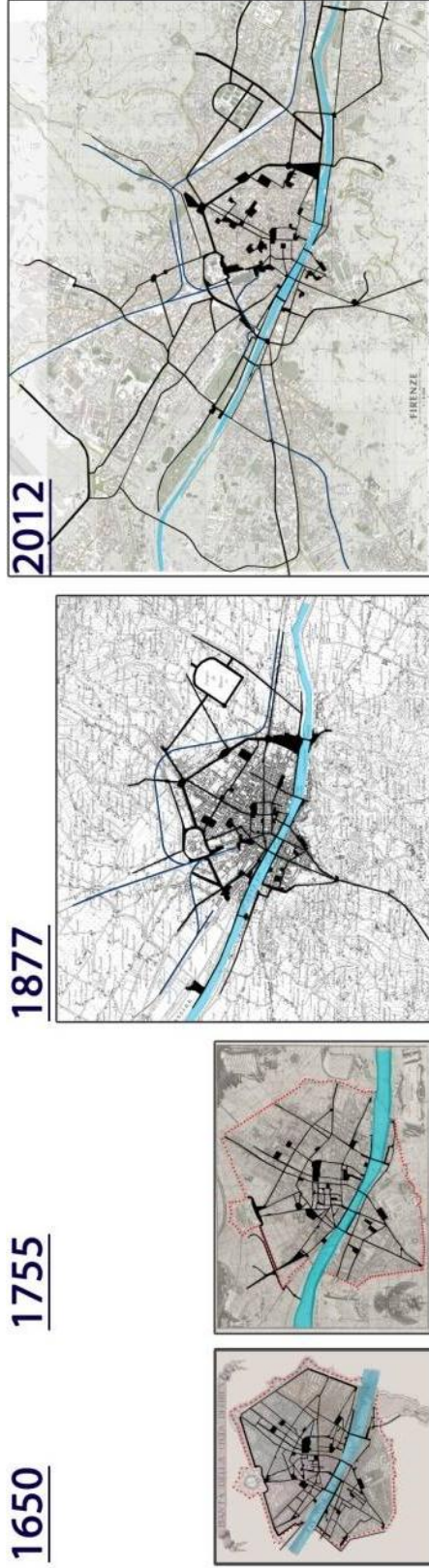
Şekil 5.49 Floransa Kentinin Makroform Gelişim Haritası (TEZER, 2013)



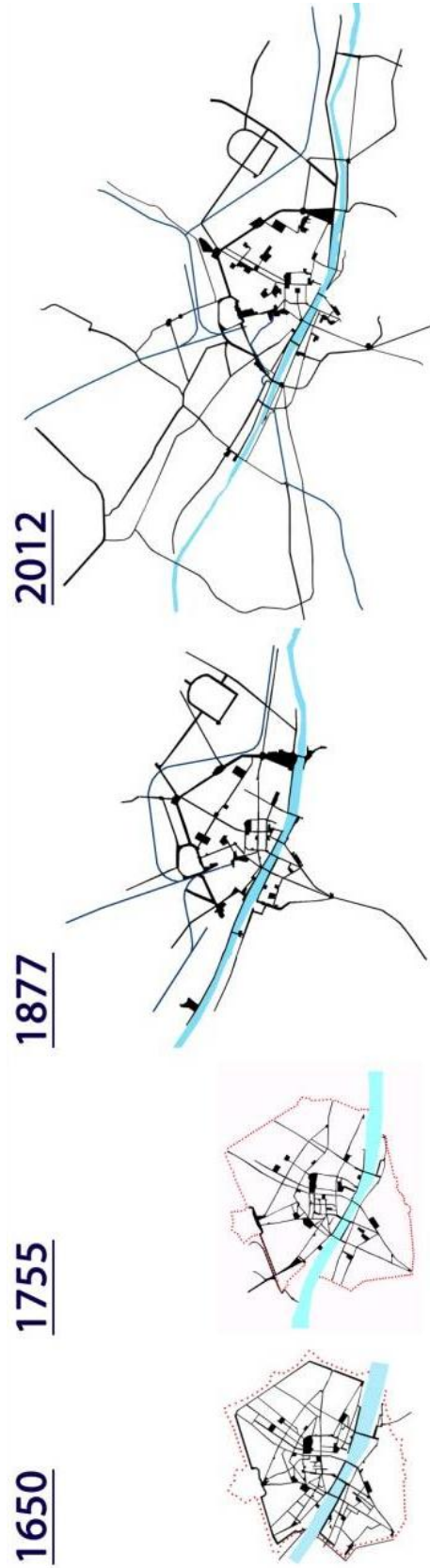
Şekil 5.50 Floransa Kentinin Makroform Gelişim Haritası (TEZER, 2013)



Şekil 5.51 Floransa Kentinin Makroform Gelişim Haritası (TEZER, 2013)



Şekil 5.52 Floransa Kentinin Fiziksel Gelişimi (Yaya Mekanlarının Gelişimi) (TEZER, 2013)



Şekil 5.53 Floransa Kentinin Fiziksel Gelişimi (Yaya Mekanlarının Gelişimi) (TEZER, 2013)

Çizelge 5.6 Floransa Köprülerinin Nitelikleri (TEZER, 2013)

1650 YILI - FLORANSA KÖPRÜLERİ			
KÖPRÜNÜN ADI	YAPIM TARİHİ	KÖPRÜNÜN UZUNLUĞU (m)	NEHİR GENİŞLİĞİ (m)
PONTE VECCHIO	996	99	99
PONTE ALLA CARRAIA	1218	126	126
PONTE ALLE GRAZIE	1227	144	117
PONTE A SANTA TRINITA	1567-1569	99	99

1755 YILI - FLORANSA KÖPRÜLERİ			
KÖPRÜNÜN ADI	YAPIM TARİHİ	KÖPRÜNÜN UZUNLUĞU (m)	NEHİR GENİŞLİĞİ (m)
PONTE VECCHIO	996	99	99
PONTE ALLA CARRAIA	1218	126	126
PONTE ALLE GRAZIE	1227	144	117
PONTE A SANTA TRINITA	1567-1569	99	99

1877 YILI - FLORANSA KÖPRÜLERİ			
KÖPRÜNÜN ADI	YAPIM TARİHİ	KÖPRÜNÜN UZUNLUĞU (m)	NEHİR GENİŞLİĞİ (m)
PONTE VECCHIO	996	99	99
PONTE ALLA CARRAIA	1218	126	126
PONTE ALLE GRAZIE	1227	144	117
PONTE A SANTA TRINITA	1567-1569	99	99
PONTE ALLA VITTORIA	1835	126	90
PONTE DI SAN NICCOLO	1836-1837	171	90

2012 YILI - FLORANSA KÖPRÜLERİ			
KÖPRÜNÜN ADI	YAPIM TARİHİ	KÖPRÜNÜN UZUNLUĞU (m)	NEHİR GENİŞLİĞİ (m)
PONTE VECCHIO	996	99	99
PONTE ALLA CARRAIA	1218	126	126
PONTE ALLE GRAZIE	1227	144	117
PONTE A SANTA TRINITA	1567-1569	99	99
PONTE ALLA VITTORIA	1835	126	90
PONTE DI SAN NICCOLO	1836-1837	171	90
PONTE AL PIGNONE	1952	117	54
PONTE AMERIGO VESPUCCI	1957	162	108
PASSERELLO DELL'ISILOTTO	1962	153	72
VIADOTTO DEL PONTE ALL' INDIANO	1972-1978	90	90
PONTE A VARLUNGO	1979-1981	279	54
PONTE GIOVANNI DA VERRAZZANO	1980	180	90

Çizelge 5.7 Dönemlere Göre Önemli Tarihler (TEZER, 2013)

DÖNEMLER	1650	1755
ÖNEMLİ TARİHLER - OLAYLAR	15. yüzyılda Medici ailesinin yönetimine geçmesi, Mercato Nuovo'nun önem kazanması, 15 ve 16. yüzyıllarda Rönesans Dönemi'nin etkileri	1737 yılında Medici ailesinin yönetiminin sona ermesi, 1699 yılı itibarıyla Barok Dönem'in etkileri
İSYANLAR, SAVAŞLAR, DOĞAL AFETLER, SALGIN HASTALIKLAR	-	1737 sonrası Fransa ve Avusturya işgalleri
NÜFUS BÜYÜKLÜĞÜ	76.000 kişi (1622 yılı)	73.500 kişi (1745 yılı)
İNANÇ DURUMU, TOPLUMSAL YAPI VE GRUPLAR		
EKONOMİK YAPI	ticaret	ticaret

DÖNEMLER	1877	2012
ÖNEMLİ TARİHLER - OLAYLAR	1809 yılında Etrurien Krallığı'nın başkenti olması, 1814 yılında Ferdinand'ın yönetime geçmesi, 1833 yılında II. Leopold'un yönetime geçmesi, 1865 yılında İtalya'nın başkenti olması, 1865-1895 yılları arasında yapılan Poggi Planı çalışmaları (tarihi doku üzerinde, çalışmaların sebep olduğu tahribat)	20. yüzyıldal. Dünya Savaşı'nın neden olduğu kayıp ve yıkımlar
İSYANLAR, SAVAŞLAR, DOĞAL AFETLER, SALGIN HASTALIKLAR	-	1943-1944 yılları arasında Alman işgali (Ponte Vecchio dışındaki tüm köprülerin bombalanması), 1966 yılında büyük sel felaketi
NÜFUS BÜYÜKLÜĞÜ	196.072 kişi (1881 yılı)	364.710 kişi (2011 yılı)
İNANÇ DURUMU, TOPLUMSAL YAPI VE GRUPLAR		
EKONOMİK YAPI	ticaret	turizm, ticaret

Çizelge 5.8 1650 ve 1755 Yıllarında Floransa Kentinin Genel Özellikleri (TEZER, 2013)

DÖNEMLER	1650	1755				
ODAK NOKTALARI, MEYDANLAR	DUOMO DI SANTA MARIA DEL FIORE (1436), CAPPELLE MEDICEE (15. YY), BASILICA OF ST LORENZO (16.-17. YY), BASILICA OF ST CROCE (1385), CAPELLA DE PAZZI (1473), PALAZZO VECCHIO (1299), BASILICA OF ST LORENZO (1470), GIARDINO DI BOBOLI (~1550), PIAZZA DEL DUOMO, PIAZZA S. CROCE, PIAZZA DE PITTI, FORTEZZA DA BASSO (1535), FORTE DI BELVEDERE (1595), PIAZZA DELLA REPUBBLICA	DUOMO DI SANTA MARIA DEL FIORE (1436), CAPPELLE MEDICEE (15. YY), BASILICA OF ST LORENZO (16.-17. YY), BASILICA OF ST CROCE (1385), CAPELLA DE PAZZI (1473), PALAZZO VECCHIO (1299), BASILICA OF ST LORENZO (1470), GIARDINO DI BOBOLI (~1550), PIAZZA DEL DUOMO, PIAZZA S. CROCE, PIAZZA DE PITTI, FORTEZZA DA BASSO (1535), FORTE DI BELVEDERE (1595), PIAZZA DELLA REPUBBLICA				
KÖPRÜLER	PONTE VECCHIO (996), PONTE ALLA CARRAIA (1218), PONTE ALLE GRAZIE (1227), PONTE A SANTA TRINITA (1569)	PONTE VECCHIO (996), PONTE ALLA CARRAIA (1218), PONTE ALLE GRAZIE (1227), PONTE A SANTA TRINITA (1569)				
NEHRE PARALEL CADELER, SOKAKLAR	LUNGARNO AMERIGO VESPUCCI, LUNGARNO ACCIAOLI, LUNGARNO DELLE GRAZIE CAVALLEGGERI, LUNGARNO DELLA ZECCA VECCHIA, LUNGARNO TORRIGIANI, LUNGARNO SERRISTORI, LUNGARNO CELLINI, LUNGARNO GUICCIARDINI	LUNGARNO AMERIGO VESPUCCI, LUNGARNO ACCIAOLI, LUNGARNO DELLE GRAZIE CAVALLEGGERI, LUNGARNO DELLA ZECCA VECCHIA, LUNGARNO TORRIGIANI, LUNGARNO SERRISTORI, LUNGARNO CELLINI, LUNGARNO GUICCIARDINI				
ANA AKSLAR	VIA DEI CALZAIOLI, VIA DE CERRETANI, VIA CAVOUR, VIA RICASOLI, VIA POR S. MARIA, VIA DE GUICCIARDINI, VIA ROMANA	VIA DEI CALZAIOLI, VIA DE CERRETANI, VIA CAVOUR, VIA RICASOLI, VIA POR S. MARIA, VIA DE GUICCIARDINI, VIA ROMANA				
SURLAR	MEVCUT	MEVCUT				
YEŞİL ALANLAR	DÜZENLENMİŞ YEŞİL ALANLAR SADECE SUR İÇİNDE. SUR DIŞINDA DÜZENLENMEMİŞ YEŞİL ALANLAR, BÜYÜK TARIM ALANLARI BULUNMAKTA.	DÜZENLENMİŞ YEŞİL ALANLAR SADECE SUR İÇİNDE. SUR DIŞINDA DÜZENLENMEMİŞ YEŞİL ALANLAR, BÜYÜK TARIM ALANLARI BULUNMAKTA.				
KENTİÇİ ULAŞIM BİÇİMİ	YAYA	ARAÇ	DEMİRYOLU	YAYA	ARAÇ	DEMİRYOLU
	x	-	-	x	x	-

Çizelge 5.9 1877 ve 2012 Yıllarında Floransa Kentinin Genel Özellikleri (TEZER, 2013)

DÖNEMLER	1877	2012
ODAK NOKTALARI, MEYDANLAR	DUOMO DI SANTA MARIA DEL FIORE , CAPPELLE MEDICEE (15. YY), BASILICA OF ST LORENZO (16.-17. YY), BASILICA OF ST CROCE (1385), CAPELLA DE PAZZI (1473), PALAZZO VECCHIO (1299), BASILICA OF ST LORENZO (1470), GIARDINO DI BOBOLI (~1550), PIAZZA DEL DUOMO, PIAZZA S. CROCE, PIAZZA DE PITTI, FORTEZZA DA BASSO (1535), FORTE DI BELVEDERE (1595), PIAZZA DELLA REPUBBLICA, STAZIONE DI SANTA MARIA NOVELLA, PIAZZALE MICHELANGELO (1869), STAZIONE DI CAMPO DI MARTE ()	DUOMO DI SANTA MARIA DEL FIORE, CAPPELLE MEDICEE (15. YY), BASILICA OF ST LORENZO (16.-17. YY), BASILICA OF ST CROCE (1385), CAPELLA DE PAZZI (1473), PALAZZO VECCHIO (1299), BASILICA OF ST LORENZO (1470), GIARDINO DI BOBOLI (~1550), PIAZZA DEL DUOMO, PIAZZA S. CROCE, PIAZZA DE PITTI, FORTEZZA DA BASSO (1535), FORTE DI BELVEDERE (1595), PIAZZA DELLA REPUBBLICA, STAZIONE DI SANTA MARIA NOVELLA, PIAZZALE MICHELANGELO (1869), STAZIONE DI CAMPO DI MARTE (), NELSON MANDELA FORUM (1985)
KÖPRÜLER	PONTE VECCHIO (996), PONTE ALLA CARRAIA (1218), PONTE ALLE GRAZIE (1227), PONTE A SANTA TRINITA (1569), PONTE ALLA VITTORIA (1835), PONTE DI SAN NICCOLO (1837)	PONTE VECCHIO (996), PONTE ALLA CARRAIA (1218), PONTE ALLE GRAZIE (1227), PONTE A SANTA TRINITA (1569), PONTE ALLA VITTORIA (1835), PONTE DI SAN NICCOLO (1837), PONTE AL PIGNONE (1952), PONTE AMERIGO VESPUCCI (1957), PASSERELLO DELL'ISILOTTO (1962), VIADOTTO DEL PONTE ALL' INDIANO (1978), PONTE A VARLUNGO (1981), PONTE GIOVANNI DA VERRAZZANO
NEHRE PARALEL CADELER, SOKAKLAR	LUNGARNO AMERIGO VESPUCCI, LUNGARNO ACCIAOLI, LUNGARNO DELLE GRAZIE CAVALLEGGERI, LUNGARNO DELLA ZECCA VECCHIA, LUNGARNO TORRIGIANI, LUNGARNO SERRISTORI, LUNGARNO CELLINI, LUNGARNO GUICCIARDINI, VIALE ABRAMO LINCOLN, VIA DEL ISOLOTTO, LUNGARNO DEI POPPI, VIA BACCIO BANDIRELLI, VIALE GIORGIO WASHINGTON, LUNGARNO DEL TEMPIO, LUNGARNO CRISTOFORO COLOMBO, LUNGARNO ALDO MORO, LUNGARNO FRANCESCO FERRUCCI	LUNGARNO AMERIGO VESPUCCI, LUNGARNO ACCIAOLI, LUNGARNO DELLE GRAZIE CAVALLEGGERI, LUNGARNO DELLA ZECCA VECCHIA, LUNGARNO TORRIGIANI, LUNGARNO SERRISTORI, LUNGARNO CELLINI, LUNGARNO GUICCIARDINI, VIALE ABRAMO LINCOLN, VIA DEL ISOLOTTO, LUNGARNO DEI POPPI, VIA BACCIO BANDIRELLI, VIALE GIORGIO WASHINGTON, LUNGARNO DEL TEMPIO, LUNGARNO CRISTOFORO COLOMBO, LUNGARNO ALDO MORO, LUNGARNO FRANCESCO FERRUCCI

DÖNEMLER	1877	2012				
ANA AKSLAR	VIALE BELFIORE, VIALE F. STROZZI, VIALE SPARTACO LAVAGNINI, VIALE DON GIOVANNI MINZONI, VIALE GIACOMO MATTEOTTI, VIALE ANTONIO GRAMSCI, VIALE FILIPO STROZZI, VIALE GIOVINE ITALIA, VIALE FRANCESCO PETRARCA, VIALE DEL POGGIO, VIA DEI CALZAIOLI, VIA DE CERRETANI, VIA CAVOUR, VIA RICASOLI, VIA POR S. MARIA, VIA DE GUICCIARDINI, VIA ROMANA	VIALE BELFIORE, VIALE F. STROZZI, VIALE SPARTACO LAVAGNINI, VIALE DON GIOVANNI MINZONI, VIALE GIACOMO MATTEOTTI, VIALE ANTONIO GRAMSCI, VIALE FILIPO STROZZI, VIALE GIOVINE ITALIA, VIALE FRANCESCO PETRARCA, VIALE DEL POGGIO, VIA DEI CALZAIOLI, VIA DE CERRETANI, VIA CAVOUR, VIA RICASOLI, VIA POR S. MARIA, VIA DE GUICCIARDINI, VIA ROMANA, VIA MARCO POLO, VIALE D. GIANNOTTI, VIALE MICHELANGIOLO, VIALE GALILEO GALILEI				
SURLAR	MEVCUT DEĞİL. YALNIZCA SUR KAPILARI AYAKTA, SUR AKSI ANA YOL GÜZERGAHINI OLUŞTURUYOR.	MEVCUT DEĞİL. YALNIZCA SUR KAPILARI AYAKTA, SUR AKSI ANA YOL GÜZERGAHINI OLUŞTURUYOR.				
YEŞİL ALANLAR	YERLEŞME SINIRI İÇİNDE DÜZENLENMİŞ BÜYÜK ALANA SAHİP YEŞİL ALANLAR BULUNMAKTA.	YERLEŞME SINIRI İÇİNDE DÜZENLENMİŞ BÜYÜK ALANA SAHİP YEŞİL ALANLAR BULUNMAKTA.				
KENTİÇİ ULAŞIM BİÇİMİ	YAYA	ARAÇ	DEMİRYOL U	YAYA	ARAÇ	DEMİRYOLU
	x	x	x	x	x	x

SONUÇ VE ÖNERİLER

Kentlerin makroformlarının gelişimiyle köprüler arasındaki ilişkiyi Floransa kent örneği üzerinden irdeleyen bu tez kapsamında; öncelikle kent biçimi ve köprüye ilişkin teorik ve kavramsal incelemeler, kent teorisi ve kent biçimi yaklaşımlarının detaylı ele alınışı, köprü fikrinin ortaya çıkışı ve tarih boyunca geçirdiği evreler incelenmiştir. Tek bir örnekten bağımsız ilerleyen bu inceleme sürecinin tamamlanmasının ardından Floransa kent örneği, tezde esas alınan bilimsel yaklaşım çerçevesinde ele alınarak, makroform-köprü ilişkisi bağlamında irdelenmiştir.

Gelinen aşamada “köprü” olgusu, doğal yapı, yapılı çevre ve kent makroformuna etkileri açısından –gerek duyulduğunda örneklere dayalı, fakat ağırlıklı olarak teorik açıdan– test edilmektedir.

6.1. Köprü ve Doğal Çevre Etkileşimi

Köprülerin doğal yapıya etkisi; köprünün yapılma amacı ve kentin doğal yapı niteliği ile doğrudan ilişkilidir. Köprünün yapıldığı alanın toprak varlığı, bu toprağın niteliği, alandaki su kaynakları ve suyun niteliği, vb birçok öge; köprülerin doğal yapıya etkilerinin artması ya da azalması üzerinde etkili unsurlardır. Bu kısım; köprü yapımı öncesi ve sonrası süreçte kentlerin doğal varlıklarının değerlendirilmesini ve köprü yapımının kentlerde sebep olduğu değişikliğin tespit edilmesini kapsamaktadır.

Köprülerin doğal çevreye etkileri irdelenirken ihmal edilmemesi gereken diğer bir konu; köprü yapımı sürecinde büyük bir öneme sahip olan zemin kalitesidir. Bu konu; su tabanının her iki yakadaki niteliği, taşıma kapasitesi, iki yaka arasındaki mesafe ve su kenarındaki kot yüksekliğini içermektedir. Burada köprü yapımı, iki sağlam zeminin birbiriyle bağlanmasını sağlayan ögeyi ifade etmektedir.

Yerleşme amaçlı yapılaşma faaliyetlerinin başlamasından önce, müdahale edilmemiş biçimde bulunan doğal varlıklar;

- tarıma elverişli, verimli topraklar, dolayısıyla barınma alanlarında tarımsal üretimde uzmanlaşan alanlara özgü yapılaşma tipleri,
- orman alanları ve ağaçlık alanlar,
- su kaynakları, su ögesi; deniz, nehir, dere ve göller,
- su kaynaklarının suladığı havzalar,
- doğal limanlar,
- topoğrafya, eğim yapısı,
- (yerleşmenin kirlenici etkisi öncesi) hava yapısı şeklinde özetlemek mümkündür.

Köprüler, iki yakanın birbirine yaklaştığı ve su yatağının elverişli olduğu yerlerde yapılan ulaşım yapılarıdır. Köprü yapımının kentin doğal yapısında sebep olduğu değişikliğin tespit edilmesinde, sözü edilen doğal varlıkların köprü yapımı sonrasında geldiği aşama önem taşımaktadır. Yerleşme (lekesi), köprülerin yapıldığı kısımlara doğru bir büyüme eğilimi göstermektedir. Kentsel büyümenin olduğu alanlarda ise, tarımsal açıdan verimli alanlar –topoğrafik açıdan uygun olmaları halinde– yerleşime konu olmakta, barınma ve çalışma alanlarının yer seçiminde öncelikli tercih edilen yerler arasında bulunmaktadır. Kentsel alanların içinde yer alan su ögeleri ise; sanayi üretimi ya da su boşaltım ve arıtma sistemlerinin işletilmesi ve devamlılığı için kullanılmakta, bu durum da su kaynaklarının sürdürülebilirliği açısından riskli durumlar oluşturabilmektedir. Köprülerin yapılmasıyla yerleşme lekesi köprülerin birbirine bağlandığı kısımlar boyunca ilerlemekte, dolayısıyla kent nüfusunun farklı gerekçelerle kullandığı ve yerleşmenin içinde kalan su yüzeyleri de paralel artış göstermektedir.

Kentler için diğerk bir önemli doğal kaynak olan orman alanları ve ağaçlık alanlar, - tarımsal açıdan verimli alanlarda görüldüğü gibi- yapılaşmaya konu olmakta; bu alanlarda yapıların oturtulması için gerekli zemin mevcut ağaçlar kesilerek elde edilmektedir. Dolayısıyla köprü yapımıyla büyüyen yerleşme lekesi içinde kalan orman alanları ve ağaçlık alanlar üzerinde meydana gelen yapılaşmalar; doğal yapı ve doğal döngünün sürdürülebilirliği açısından büyük sakıncalara yolaçabilmektedir. Bunlara ek olarak, sözkonusu köprüyü kullanacak araçlar çevre kirliliğine de sebep olmaktadır.

6.2. Köprülerin Yapılı Çevre ve Kent Makroformuna Etkileri

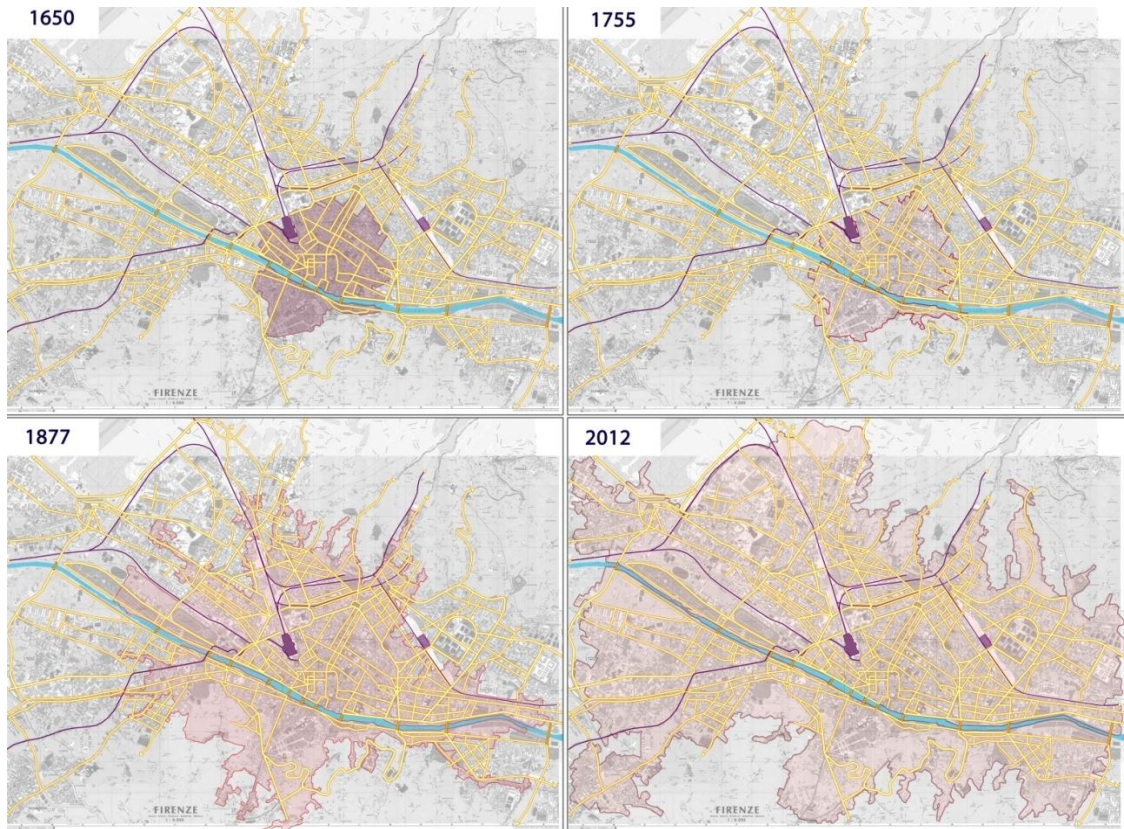
Köprülerin yapılı çevre ve kent makroformu üzerindeki görünür etkilerinin ilki “birleştirici” rolüne ilişkindir. İstisnai durumlar dışında köprüler kentsel alanların yayılmasını, genişleyerek büyümesini sağlayan unsurlardır. Köprü ile bağlanan kentsel alanlar bir yerleşmenin iki yakası olabileceği gibi, su öğesinin birleşmelerine engel teşkil ettiği iki farklı yerleşme de olabilmektedir. Bir kentin iki yakasını birbirine bağlayan köprülere örnek olarak, İstanbul kentinin Anadolu ve Avrupa yakaları arasındaki bağlantıyı sağlamak üzere inşa edilen Boğaz Köprüsü verilebilir. Yapıldığı tarihte yoğun olarak Avrupa yakasında bulunan İstanbul nüfusunun yalnızca küçük bir kısmı Anadolu yakasında yaşamakta iken, köbrünün yapılmasından itibaren iki yaka arasındaki barınma alanı – çalışma alanı arası gidiş gelişlerde belirgin bir artış, devamında ise Anadolu yakası nüfusunda ivmeli bir yükselme olduğu bilinmektedir.



Şekil 6.1 Köprülerin kent makroformuna etkileri 1; 2 (TEZER, 2013)

Köprü ve kent makroformu ilişkisinin irdelendiği bu çalışma kapsamında örnek alan olarak seçilen Floransa kentinin 1650, 1755, 1877 ve 2012 yıllarına ait makroform desenleri, haritalar üzerinde incelenmiştir. 1650 ve 1755 yıllarında kompakt bir forma sahip olan Floransa kentinde dört adet köprü bulunmaktadır. Floransa, 1877 yılında

oldukça farklı bir yerleşme deseni sergilemekte, saçaklanarak büyüyen bir kent formuna sahip görünmektedir. Bu dönemde kentte altı adet köprü bulunmaktadır. 2012 yılında ise 1877 yılında başlayan yayılma hareketi yoğunlaşarak devam etmekte, önceki dönemde kılcal bir şekilde yayılan yerleşme lekeleri genişleyerek yerleşme lekesinde boşluksuz bir büyüme meydana getirmektedir. 2012 yılı itibariyle Floransa kentinde Arno Nehri üzerindeki köprü sayısı, biri demiryolu köprüsü olmak üzere, toplam 12 adet olarak tespit edilmiştir.



Şekil 6.2 Floransa Kentinin Makroform Gelişim Haritası (TEZER, 2013)

6.2.1. Bağlanma İlişkisinin Türüne Göre Köprülerin Yapılı Çevreye Etkileri

Köprülerin yapılı çevre üzerindeki etkisi, iki yaka arasındaki bağlanma ilişkisinin türüne; bağlantısı sağlanan bu iki noktanın mevcut durumuna göre farklılık göstermektedir. Bir yerleşmenin gelişeceği alanın köprü ile bağlanması söz konusu olduğunda; yerleşmede bulunan nüfusun barınma yapıları, köprü yapımının ardından karşı yakada da gelişmeye başlamaktadır. Konut alanlarıyla birlikte karşı yakada donatı alanları, hizmet yapıları ve rekreasyon alanları da oluşmakta, farklı yerleşme parçaları tek bir kent gibi hareket etmeye başlamaktadır.

İki farklı yerleşim biriminin köprü ile birbirine bağlandığı durumlarda; kent içindeki nüfusun barınma yapılarında büyük değişiklikler olmamakla beraber, işyeri-konut arası gidiş-gelişler ve iki kentin farklı uzmanlaşma alanlarının her iki kentin nüfusu tarafından köprü yapımının öncesine göre daha yaygın bir biçimde kullanılmasıyla gerçekleşen “beraber hareket etme”, “bağımlı yaşama” gibi durumlar gözlemlenmektedir. Büyük kentlerin farklı bir kente ya da henüz yerleşilmemiş bir alana bağlandığı durumlardaki arazi kullanım dağılımı ise, kent bütünü ve gelişme alanında konut alanı artışı ile kendini göstermektedir.

Burada diğer önemli konu; yerleşme lekesinin köprü vasıtasıyla genişlediği alanda mevcut durumda bulunan toprağın niteliğidir. Bağlanılan yerleşilmemiş alanda mevcut durumda bulunan toprağın niteliği verimli tarım toprağı olabileceği gibi, bu alanın önemli bir demiryolu güzergahı üzerinde olması ya da önemli bir ticaret yolu üzerinde konumlanması da mümkün olabilmektedir. Buna benzer durumlarda, yerleşmelerin genişlemesine paralel olarak kentlerin mevcut ekonomik yapısı, üretim alışkanlıkları, sosyal yapısı gibi unsurlarının üzerinde de değişiklikler meydana gelmektedir.

6.2.2. Biçim Değişimi

Köprülerin yapıları çevre ve kent makroformuna etkileri kapsamında ele alınan biçim değişimi konusunda, sınırların değişimi ve tanım/görüntü biçimi değişikliği olmak üzere iki temel durum sözkonusudur. Çalışmada bu konuda öncelikli olan, biçimi konu edilen yerleşme lekesinin oluşum/gelişim sürecindeki farklı durumların ortaya konulmasıdır.

Köprü yapımı öncesinde su öğesinin yalnızca bir yakasında bulunan yerleşmenin, köprü yapımıyla beraber suyun karşı yakasına sıçraması bu durumların ilkinin oluşturmaktadır. Köprü yapımı öncesi süreçte, halihazırda su öğesinin her iki yakasında oluşmuş bulunan iki yerleşmenin sözkonusu olduğu durumlarda; kent lekesinin köprü yapımı ile genişlemesi ikinci durumu oluşturmaktadır.

Diğer bir durum; halihazırda su öğesinin her iki yakasında konumlanan yerleşim alanları ile kompakt bir forma sahip olan kent lekesinin; süreç içinde yapılan köprüler ile doğrusal bir biçim kazanmaya başladığı durumdur.

Bu gibi birbirinden farklı biraraya gelme senaryolarının taşıdığı dinamiklere bağlı olarak, kentlerin makroform tanımları, dolayısıyla sınırları değişmekte, kent formundaki bu değişiklik kentin genel görüntüsünü büyük ölçüde etkilemektedir.

6.2.3. Köprülerin Fiziksel Yapıya Etkileri

Köprülerin kentlerin fiziksel yapısına etkileri incelendiğinde; öncelikli olarak arazi kullanım, ulaşım ve yoğunluk dağılımında meydana gelen değişiklikler akla gelmektedir.

Köprü yapımının arazi kullanımına etkileri; yerleşme lekesinin konut, donatı, ticaret fonksiyonları ile yayılıp genişlemesiyle kendini gösterdiği gibi, kentteki mevcut fonksiyonların mekanda yer değiştirmeleri ile de izlenebilmektedir. Köprü yapımı öncesinde kentin çeper bölgelerinde kalan ya da yalnızca su üzerinde hareket eden araçlarla erişilmesi mümkün olan alanlarda konumlanan yerleşme parçaları köprü yapımı sonrasında merkezi bir nitelik kazanarak görece merkezi konum gerektiren fonksiyon alanlarına dönüşebilmektedir. Bu durum, kentlerin köprü öncesi ve sonrasındaki arazi kullanım dağılım ve desenlerinde değişikliklere sebep olmaktadır.

Arazi kullanıma ek olarak, köprülerin fiziksel yapıya diğer bir etkisi kentin ulaşım yapısına ilişkindir. Su kenarı yerleşmesinin ilk kurulduğu dönemde “yaya kenti” niteliği taşıyan ve ağırlıklı ulaşımı yaya erişimi ile sağlanan kentlerde, teknolojinin gelişimine paralel olarak motorlu araçlar kullanılmaya başlandıktan sonra ulaşım alışkanlıkları büyük ölçüde değişiklik göstermiştir. Yaya erişimi ile karşılaştırıldığında oldukça uzun mesafeleri kolaylıkla ve kısa sürede katetmeyi sağlayan motorlu araçların kullanımı ile yaya kenti yerini araç kentine bırakmıştır. Kentlerarası demiryolu ulaşımı ve kentiçi raylı sistemlerin de devreye girmesi ile beraber kentlerin ulaşım yapıları tümüyle değişmiş; erişilebilirlik büyük ölçüde artmış, dolayısıyla merkez-çeper ilişkileri yeniden kurulmuştur. Bu çerçevede ulaşım sistemine gerek yaya köprüleri gerek motorlu araçların kullanımı için yapılan karayolu köprüleri gerekse demiryolu taşıtlarının kullanımına açık olan demiryolu köprüleri ile bütüncül ulaşım sistemine dahil olan köprüler; yerleşmelerin ulaşım yapılarında yaşanan bütüncül değişikliğin önemli ve ayrılmaz bir parçasını oluşturmuştur.

Köprüler ve kentlerin fiziksel yapıları arasındaki ilişki ele alınırken diğer önemli bir unsur ise “yoğunluk” konusudur. İnsan, yapı, araç yoğunluğunu kapsayan bu kavram; kentsel mekanda özellikle yapı yoğunluğu ile kendini göstermektedir. Bayındırlık ve dolayısıyla erişilebilirliğin artmasına paralel olarak artış gösteren kentsel nüfusun yerleştirilmesi için yapılan konut alanları, teknolojinin de gelişmesiyle beraber, kentlerde görece çok katlı yapılar ile karşılık bulmaya başlamaktadır. Kentsel ekonomik faaliyetlerin gerçekleştiği alanlar kent merkezlerine karşılık gelmekte olup, kentlerde yer alan yüksek yoğunluk barındıran/çok katlı yapılar bu tip faaliyetlere konu olmaktadır. Köprülerin bu çerçevede en büyük rolü “erişilebilirlik” üzerindeki artırıcı etkisi olarak tespit edilmektedir.

6.3. Sonuç: Kent Makroformunun Gelişimini Etkileyen Bir Öğe Olarak “Köprü”

Kent makroformlarının tarihsel süreç içinde gösterdiği gelişim ile köprülerin yapılması arasındaki ilişkiyi irdeleyen bu tez kapsamında çalışma yöntemini belirleyen hipotezler ve araştırma sorularına önceki kısımlarda yer verilmişti. Bu bölümde ise sözü edilen hipotezlerin çözümleri, araştırma sorularının cevapları ve tez sonucunda elde edilen çıkarımlar ele alınmaktadır.

“Köprüler kent makroformunun gelişmesinde etkili bir unsurdur.” şeklinde belirlenen birinci hipotez, “Köprü, kentlerin genişleme sürecinde etkili bir unsurdur.” şeklinde çözümlenmiştir. Floransa kent örneğine bakıldığında, kentte yalnızca dört adet köprünün bulunduğu 1650 ve 1755 yıllarına ilişkin makroform değerlendirmelerinde kompakt bir forma sahip olan kentte; 1877 ve devamında 2012 yıllarında oldukça dağınık ve saçaklanarak gelişen bir kent formu okunmakta; bu dönemlerde köprü sayısı sırasıyla 1877 yılında altı, 2012 yılında ise 12’ye yükselmektedir. Başlangıçtaki dört köprünün doğu ve batısına, Arno Nehri boyunca inşa edilen bu köprüler, kentin doğu ve batı yönünde, her iki yakada birbiriyle ilintili bir büyüme göstermesini tetikleyen ulaşım unsurlarını oluşturmaktadır. Kentte aynı zamanda kuzey ve güney yönünde de saçaklanmalar mevcuttur. Floransa kentinin 1755li yıllardan sonraki büyüme eğiliminde belirleyici olan diğer bir unsur ise, demiryolunun kent içinde ve çevre kentlere erişimde kullanılmasıdır.

İkinci hipotez, “Köprüler kentlerin ticaret yollarına göre konum değerlerini ve önem derecelerini artırmada etkili bir faktördür” şeklinde belirlenen ikinci hipotez, “Floransa kentinin ticaret yolları ile doğrudan bir bağlantısı bulunmamakta olup; bu çalışma kapsamında bu yargıya ulaşmak mümkün değildir. Öte yandan köprüler, ticaret yolları dahil olmak üzere ulaşım asklarının devamlılığını sağlayan önemli unsurlar arasındadır.” şeklinde çözümlenmiştir. Avrupa kentlerinin gelişmesinde ve kentlerin gelişme dengelerinde önemli olan bir etmen, ticaret yollarıdır. Ticaret yollarının güzergâhlarına göre konumlanmaları dünyanın tümünde olduğu gibi, Avrupa’da da kentleri tarihsel süreç içinde daha önemli ya da daha az önemli hale getirmiştir. Ticaret yolları üzerinde ve aynı zamanda su kenarında bulunan yerleşmelerde ise ticaret yollarının devamlılığı, köprüler ile sağlanmaktadır. Bu bağlamda köprüler, yerleşme içinde temel ulaşım ihtiyacına ek işlevler yüklenmekte ve kentlerin gelişiminde tarih boyunca önemini korumuş olan ticaret faaliyetinin sürekliliğinde önemli rol oynamaktadır.

“Dini, ticari ve kültürel dinamiklerin etkisinde özgün bir kent olan Floransa’nın makroformunun oluşumunda köprülerin önemli bir rolü vardır” şeklinde belirlenene üçüncü ve son hipotez, “Floransa kent makroformunun oluşumunda köprülerin önemli bir rolü vardır.” şeklinde çözümlenmiştir. Floransa kent örneğine bakıldığında, kentte yalnızca dört adet köprünün bulunduğu 1650 ve 1755 yıllarına ilişkin makroform değerlendirmelerinde kompakt bir forma sahip olan kentte; 1877 ve devamında 2012 yıllarında oldukça dağınık ve saçaklanarak gelişen bir kent formu okunmakta; bu dönemlerde köprü sayısı sırasıyla 1877 yılında altı, 2012 yılında ise 12’ye yükselmektedir. Başlangıçtaki dört köprünün doğu ve batısına, Arno Nehri boyunca inşa edilen bu köprüler, kentin doğu ve batı yönünde, her iki yakada birbiriyle ilintili bir büyüme göstermesini tetikleyen ulaşım unsurlarını oluşturmaktadır. Kentte aynı zamanda kuzey ve güney yönünde de saçaklanmalar mevcuttur. Floransa kentinin 1755li yıllardan sonraki büyüme eğiliminde belirleyici olan diğer bir unsur ise, demiryolunun kent içinde ve çevre kentlere erişimde kullanılmasıdır.

Konuya ilişkin ilk araştırma sorusu “Köprü, şehrin genişleme sürecinde etkili bir eleman olabilir mi?” şeklinde olup, tez kapsamında bu sorunun cevabı, köprünün kentlerin genişleme sürecinde etkili bir eleman olduğu yönündedir. Floransa kent örneğine bakıldığında, kentte yalnızca dört adet köprünün bulunduğu 1650 ve 1755 yıllarına

ilişkin makroform değerlendirmelerinde kompakt bir forma sahip olan kentte; 1877 ve devamında 2012 yıllarında oldukça dağınık ve saçaklanarak gelişen bir kent biçimi okunmakta; bu dönemlerde köprü sayısı 1877 yılında altıya, 2012 yılında ise 12'ye yükselmektedir. Başlangıçtaki dört köprünün doğu ve batısına, Arno Nehri boyunca inşa edilen bu köprüler, kentin doğu ve batı yönünde, her iki yakada birbiriyle ilintili bir büyüme göstermesini tetikleyen ulaşım unsurlarını oluşturmaktadır. Floransa kentinin 1755'li yıllardan sonraki büyüme eğiliminde belirleyici olan diğer bir unsur kent içinde ve çevre kentlere erişimde kullanılan demiryoludur.

Konu kapsamında cevabı aranan ikinci soru “Yerleşme makroformu ve yerleşmede bulunan köprüler arasında görünür bir ilişki var mı?” şeklinde olmuştur. Tez kapsamında yürütülen araştırmaya göre bu sorunun cevabı da olumludur. Yine örnek üzerinden açıklanacak olursa, köprülerin yapıldığı dönemlerin öncesi ve sonrasındaki yerleşme lekeleri arasındaki büyük farklılıklar, aynı sayıda köprünün bulunduğu 1650 ve 1755 yıllarına ilişkin yerleşme lekeleri arasındaki ölçek ve biçim benzerlikleri ile birarada değerlendirildiğinde; köprüler ve makroform arasındaki ilişkinin oldukça görünür sonuçları olduğunu belirtmek mümkündür.

Diğer bir soru “Avrupa şehirleri için bu değişiklikler üzerinde ortak bir karakteristik var mı?” şeklinde belirlenmiş olup, hazırlanan tez kapsamında bu soruya ilişkin kesin bir cevap verilememiştir. Bunun öncelikli nedeni, tek bir örnekten yola çıkılarak çok sayıda kenti kapsayan Avrupa kıtası için bir genelleme yapmanın bilimsel açıdan uygun bir eğilim olmadığı; diğer bir nedeni ise böylesi geniş bir konunun daha detaylı, örneğin bir araştırma projesi kapsamında ele alınması gerekliliğidir.

İzleyen soru “Köprü-kent makroformu ilişkisinin yazılması, bir şehirden diğer şehire değişiklik gösterir mi?” olup, bu sorunun cevabı şüphe götürmez bir biçimde “evet, değişiklik gösterir” şeklindedir. Bunun ilk sebebi, kentlerin fiziksel, sosyal ve ekonomik gelişmeleri üzerinde öncelikli ve büyük bir öneme sahip olan “konum” meselesidir. Burada konum, kentlerin coğrafi konumunu ifade ettiği gibi, kentlerin birbirine göre konumunu da karşılamaktadır. Coğrafi açıdan nitelikli bir alanda bulunan su kenarı kentlerinin, köprüler etkisinde makroform açısından gelişmeleri; görece daha niteliksiz bir coğrafi konuma sahip kentlere kıyasla mutlaka farklılıklar taşımaktadır. Kentlerin

gelişme dinamikleri birçok farklı kritere göre değişiklik göstermekte, bu kriterler arasında belirleyicilik düzeyi açısından kentin üzerinde konumlandığı coğrafya ön plana çıkmaktadır. Tarihsel süreçte özellikle önemli ticaret yolları ya da bölgesel demiryolu sistemi vd üzerinde önemli/merkezi bir konumda bulunan kentlerin gelişme hızları ve eğilimleri, görece çeperde ve geri planda kalan kentlerle karşılaştırıldığında, aralarında büyük farklılıklar gözlemlenmektedir.

Diğer bir soru ise “Kent makroformu ve köprü yapımı ilişkisi sadece görünür bir ilişki mi, yoksa başka değerleri de var mı?” şeklindedir. Makroform ve köprü yapımı arasındaki ilişkinin tez kapsamında ele alındığı biçimiyle bu sorunun yanıtı; kent makroformunun gelişimi ve köprü yapımı arasındaki ilişkinin görünür olduğu kadar, doğrudan görülmeyen, farklı değerleri de olduğu yönündedir. Köprü ve kent makroformu ilişkisi, daha çok köprülerin kente etkisi biçiminde etkisini göstermektedir; bu etkinin makroform harici bileşenleri özellikle ekonomik ve sosyolojik etkilerdir. Özellikle, köprü yapımı öncesinde nehrin bir yakasında “erişilebilir” olanın, köprü yapımı ile beraber bu yaka için de “erişilebilir” hale gelmesi; gerek “kent merkezi” kavramının yeniden sorgulanması ve giderek belirlenmesi gerekse kent içinde ve çevre yerleşmelerle olan sosyal ve ekonomik ilişkilerin yeniden organize olması açısından oldukça önemli bir konudur. Öte yandan, Kevin Lynch’in ele aldığı biçimiyle bir “imaj ögesi” niteliği de taşıyan köprüler, yapıldıkları yerlerde gerek konumları gerekse tasarımları ile kentler için farklı anlamlar taşıyabilmekte, Ponte Vecchio – Floransa kenti örneğinde olduğu gibi, kimi zaman bir köprü ögesi bir kent ile özdeşleşebilmektedir. Bu bağlamda bahsedilmesi gereken diğer bir konu ise köprülerin; bir nehrin her iki yakasının, dolayısıyla kentin birbirinden –köprü geçişi hariç– ayrı iki kara parçasının eş zamanlı olarak izlenebildiği, algılanabildiği yerler olmasıdır. Bu durum, köprülerin kimi zaman stratejik açıdan, kimi zaman ise sosyo-ekonomik açıdan önemli geçiş alanları olmasını beraberinde getirmektedir. İlaveten köprüler, İstanbul kenti örneğinde olduğu gibi, farklı kültür yapılarının, sosyo-ekonomik yapıların biraraya gelerek zenginleştirdiği yeni kentsel alanlar ve sosyal yapılar oluşmasına vesile olmakta, bu duruma zemin hazırlamaktadır.

KAYNAKLAR

1. TDK Güncel Türkçe Sözlük, http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&view=gts, 17.12.2012
2. Aktuğlu Aktan, E., (2010), "Kentsel Mekan Organizasyonunda Biçim" Ders Notları, YTÜ, İstanbul.
3. Kuban, D., (2010), Mimarlık Kavramları, YEM Yayınları, İstanbul.
4. Ching, F.D.K., (2011), Mimarlık: Biçim, Mekan ve Düzen, Yem Yayınları, İstanbul.
5. Hasol, D., (2010), Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, Yem Yayınları, İstanbul.
6. Hançerlioğlu, O., (1977), Felsefe Sözlüğü, Remzi Kitabevi, İstanbul .
7. Tanyeli, U. ve Sözen M., (1986), Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü, Remzi Kitabevi, İstanbul.
8. Ching, F.D.K. (2003), Mimarlık ve Sanatta Yaratıcı Bir Süreç, Çizim, YEM Yayınları, İstanbul. (çev. Birkan, Ç.)
9. Lenarcic, L.A., (1971), The Perceptual Aspects of Urban Visual Form, Planning and Urban Design Dissertation in AA, London.
10. Aktuğlu Aktan, E.Ö., (2006), Kent Biçimini - Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel ve Güncel) Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği, Doktora Tezi, Yıldız teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
11. Ersoy, M. ve Günay, B., (2012), Planlama ve Kentin Kurgusu; Kentsel Planlama Kuramları, İmge Kitabevi, İstanbul.
12. Benevolo, L. , (1993), Avrupa Tarihinde Kentler, AFA Yayıncılık, İstanbul. (çev. Nirven, N.)
13. Spreiregen, P.D., (1965), The Architecture of Towns and Cities, McGraw-Hill, USA.
14. Foley, D.L., (1964), An Approach to Metropolitan Spatial Structure. Philadelphia.
15. Yenen, Z., (2009), "İnsan Yerleşmelerinin Evrimi" Ders Notları, YTÜ, İstanbul.
16. Keleş, R., (1998), Kentbilim Terimleri Sözlüğü, İmge Kitabevi, Ankara.

17. Kaya, E., Kentleşme ve Kentlileşme, <http://erolkaya.com/kitaplar/kentlesme-ve-kentlilesme/> - <http://erolkaya.com/wp-content/uploads/kk.pdf>, 17.04.2011.
18. Ana Britannica, 1988.
19. Weber, M., (2010), Şehir: Modern Kentin Oluşumu, Yarın Yayınları, İstanbul.
20. Ercan, M., Soydan, O. ve Şahin, Ş., Planlama II - Kentsel Peyzaj Planlama, http://www.agri.ankara.edu.tr/peyzaj/1356_1_KENTSEL_PYZAJ_PLANLAMA.pdf, 15.02.2013.
21. Lynch, K., (2011), Kent İmgesi. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul. (çev. Başaran, İ.)
22. Yağcı, B., İnşaat Mühendisliğine Giriş – Köprüler, <http://insaat.balikesir.edu.tr/dokumanlar/insm/img3>, 15.02.2013.
23. Mumford, L., (2007), Tarih Boyunca Kent: Kökenleri, Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği, Ayrıntı, İstanbul.
24. Bayhan, İ.H., (1969), Şehir Planlaması. İstanbul.
25. Yenen, Z., (2009), “İnsan Yerleşmelerinin Evrimi” Ders Notları, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
26. Aktuğlu Aktan, E.Ö., (2006), Kent Biçimini - Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel ve Güncel) Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği, Doktora Tezi, Yıldız teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
27. Weber, M., (1960), Şehir: Modern Kentin Oluşumu, Bakış Yayınları, İstanbul. (çev. Ceylan, M.)
28. Thünen, R.V., (1826), “The Isolated State”.
29. Yenen, Z. ve Erkan, N., (2009), “Kentsel Tasarım” Ders Notları, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
30. Aydemir, Ş. vd, (2004), Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı, Trabzon.
31. Duru, B. ve Alkan, A., (2002), 20. Yüzyıl Kenti, İmge Kitabevi, Ankara.
32. Aslanoğlu, R. A., (2000), *Kent, Kimlik ve Küreselleşme*. Ezgi Kitabevi, Bursa.
33. <http://exploredia.com/italy-population-2011/>, 15.02.2013.
34. http://tr.wikipedia.org/wiki/Floransa#Kent_hakk.C4.B1nda, 15.02.2013
35. http://tr.wikipedia.org/wiki/Firenze_ili, 15.02.2013
36. “Firenze Romana, La Colonia Romana di Fiorentia: un Itinerario Didattico”, (2000), www.comune.firenze.it, 15.02.2013
37. Thorpe, M., (2002), Roma Mimarlığı, Homer Kitabevi-Yayıncılık, İstanbul (çev. Akbulut, R.)
38. Malesci, G., (2007), Itinerario attraverso la Firenze Romana, Roma.
39. www.tuscanyiloveyou.com, 15.02.2013.

40. Hardie, C., (1965), The Origin and Plan of Roman Florence, The Journal of Roma Studies, Society for the Promotion of Roman Studies.
41. Fanelli, G., (1985), La Citta Nella Storia D'Italia-Firenze, Laterza, Roma.
42. Nesti, R., The Cities of Art: Florence, ATS Italia Editrice, Floransa.
43. www.dssg.unifi.it, 15.02.2013.
44. www.archeofirenze.unisi.it, 15.02.2013.
45. Bumin, K., (2010), Demokrasi Arayışında Kent, Çizgi Kitabevi, İstanbul.
46. Comune di Firenze, (2009), <http://en.comune.fi.it/>, 15.03.2013.
47. Reader, J., (2007), Şehirler, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
48. Gül, M., (2010) Orta Çağ Avrupa Tarihi, Bilge Kültür Sanat, İstanbul.
49. Pirenne, H., (1990), Ortaçağ Kentleri: Kökenleri ve Ticaretin Canlanması, İletişim Yayınları, İstanbul.
50. http://www.florentinermuseen.com/foto/Florence_map.html, 11.02.2013.
51. Bacon, N.E., (1995), Designs of Cities, Thames and Hudson, Mexico.
52. <http://www.storiadifirenze.org/>, 15.02.2013
53. <http://exploredia.com/italy-population-2011/>, 15.02.2013
54. Akbulut, U., (2011), Sanayi Devrimi Dünyanın Gidişini Değiştirdi, ODTÜ Kimya Bölümü, Ankara.

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Saadet Tuğçe TEZER
Doğum Tarihi ve Yeri : 15.01.1987 - KIRKLARELİ
Yabancı Dili : İngilizce (İleri Seviye)
Almanca (Orta Seviye)
E-posta : tugcetezer@gmail.com

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Alan	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Lisans	Şehir ve Bölge Planlama	Gazi Üniversitesi	[2005-2006]
	Şehir ve Bölge Planlama (Yatay Geçiş)	Yıldız Teknik Üniversitesi	2010
Lise	Fen-Matematik	Fatih Şehremini Yabancı Dil Ağırlıklı Lisesi	2005

İŞ DENEYİMİ

Som Gayrimenkul Değerleme ve Danışmanlık Hizmetleri A.Ş. | İstanbul – 2013 - ;
Geliştirme Uzmanı

İmpo İmar Ltd. Şti. | İstanbul – 2012 - 2013 ; Şehir ve Bölge Plancısı

TUWien (Viyana Teknik Üniversitesi) Disiplinlerarası Mekansal Simülasyon ve
Modelleme Merkezi (SRL:SIM) | Viyana 2011-2012 ; Laboratuvar Asistanı, Onursal
Araştırma Görevlisi (Yüksek Lisans Öğrencisi)

TMMOB Şehir Plancıları Odası, İstanbul Şubesi | İstanbul - 2010 – 2011; Şube Sekreter
Yardımcısı

YTÜ Mimarlık Fakültesi | İstanbul – Yaz Dönemi, 2008 – “Kentsel Tasarım”, “Alan Yönetimi” ve “konut alanı tasarımı” konusu üzerinde hazırlanan akademik yayınların hazırlığı, Asistan

YTÜ Mimarlık Fakültesi | İstanbul – 2008 - 2010 – ICUS - YTU Uluslararası Kentsel Araştırmalar Merkezi; Asistan Öğrenci

İlke Planlama Planlama Ofisi | İstanbul – Güz Dönemi, 2008 - "Yenikapı Kentsel Dönüşüm Projesi, İstanbul"; Alan çalışmasında görevli

YTÜ Mimarlık Fakültesi | İstanbul – Yaz Dönemi, 2007 – “Kentsel Mobilite” konulu Akademik Araştırma Projesi; Asistan

YAYINLAR

“İstanbul’un Tarihsel Topoğrafyası ve Literatür Değerlendirmesi” | TALID-Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, Güz 2010, sayı: 16, sayfa: 33-60; Mehmet Karakuyu, Saadet Tuğçe Tezer, Hatice Balık.

“Haydarpaşa Hangi Sebep Neye Dönüşüyor?” | CODEX Mimarlık Kitaplığı-1, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Eylül 2011, Saadet Tuğçe Tezer.

“Metrobüsü Kullanma Kılavuzu” | 17 Eylül 2010, Birgün Gazetesi, Kent&Yaşam, Saadet Tuğçe Tezer.

“Şehir, Tesadüf, İnsan, İkrâm, İhanet” | 15 Ekim 2010, Birgün Gazetesi, Kent&Yaşam, Saadet Tuğçe Tezer.

WORKSHOP|SEMİNER|KONFERANS ORGANİZASYONU

YTÜ Mimarlık Fakültesi | İstanbul – Kasım 2011, “7. Türkiye Şehircilik Kongresi”, Organizasyon Komitesi Üyesi ve Etkinlik Sekreteryası Üyesi

YTÜ Mimarlık Fakültesi | İstanbul – Nisan 2011, 9th Meeting of AESOP Thematic Group on “Complexity and Planning Meeting”, Self-Organizing and Spatial Planning; Organizasyon Komitesi Üyesi

MSGSU Mimarlık Fakültesi | İstanbul – Eylül 2010, “İstanbul Buluşmaları 2010”; Organizasyon Komitesi Üyesi

TUWien (Viyana Teknik Üniversitesi) | 2011 Uluslararası Seminerler Dizisi (SRL:SIM) | Viyana – Ekim 2011 – Haziran 2012, Organizasyon Asistanı

WORKSHOP KATILIMI|SEMİNER

Universitat Politècnica de Valencia | Valencia - 10-23 July 2011 – Erasmus IP: “The Cultural Layers of Public Space”, University of Stavanger, Universitat Politècnica de Valencia, Yıldız Technical University; Erasmus IP Workshop katılımcısı

Politecnico di Torino | Torino - 4-16 April 2011 – Erasmus IP: “An Urban Project For The Area "Ex-Scalo Vanchiglia, Torino", Yıldız Technical University, Ion Mincu University of Architecture and Urbanism, Corvinus University of Budapest, CVUT Prague, UACEG Bulgaria, Cracow University of Technology; Erasmus IP Workshop katılımcısı

YTU Faculty of Architecture | Istanbul - 16-22 January 2010 – “POMİ Workshop (Potential Architecture Workshop) organized by Eskisehir Osmangazi University; Workshop katılımcısı

Bilgi University Faculty of Architecture| Istanbul - November 2009 - February 2010 – Workshop of “Temporary City: Istanbul Workshop within the framework of Istanbul 2010, European Capital of Culture” Bilgi University, Yildiz Technical University and Dortmund University; Workshop katılımcısı

TUWien (Viyana Teknik Üniversitesi) | 2011 Uluslararası Seminerler Dizisi (SRL:SIM) | Viyana – Ekim 2011 – Haziran 2012, Katılımcı