

# Beyoğlu Bölgesinin Büyük Altyapı Projeleri ve Öncü (*Flagship*) Projelerle İmtihanı

Asuman Türkün

## Kentlerde Yeni Gelişmeler ve Büyük Kentsel Projelerin Rolü

Bağlamsal farklılaşmalar olmasına rağmen, küresel kapitalizmin bugünkü aşamasında dünyanın pek çok kentinde benzer eğilimlerin ortaya çıktığını söyleyebiliriz. Mekânda ortaya çıkan dönüşümler, toprakta oluşturulan rantın yeniden bölüşümüne zemin hazırlarken, aynı zamanda da sınıfları kent mekânında ayrıştırarak üretim ve yeniden üretimin sorunsuz bir biçimde sürdürülmesine imkân sağlamakta ve kapitalizmin içinden geçtiği krizleri erteleyebilmektedir (Harvey, 2008). 1970’ler sonrasında önemli sanayi kentlerinin birçoğu sanayisizleşerek “üretim mekânları” olmaktan “tüketim mekânları” olmaya doğru evrilmiş, yeni kent politikaları yoluyla kentler yeniden yapılandırılarak sermayeye yeni yatırım ve birikim imkânları sağlanmıştır. Neoliberal kent politikalarının hakimiyetinin arttığı 1980’ler sonrası dönemde kent mekânı büyük ölçüde “değişim değeri” üzerinden yeniden yapılanmıştır. Kentler “girişimcilik”, “rekabetçilik” ve “markalaşma” üzerinden tanımlanmakta ve mekânsal dönüşüme çok önemli roller atfedilmektedir (Türkün, 2011).

Bu süreçte mekâna yapılan yatırımlar en önemli sermaye birikim aracı haline gelirken kentsel rantlar siyasetin elinde seçici bir biçimde kullanabileceği ve dağıtabileceği bir araç haline gelmiştir. Artık devletle farklı toplumsal sınıflar arasında kurulan mutabakata dayanan, bu sınıfların kentsel rantların bölüşümünden az ya da çok bir pay elde edebildiği ve kentte kendi koşullarına uygun yaşam alanları oluşturabildikleri dönemlerin sonuna gelindiği görülmektedir (Türkün, 2014, 2022; Kuyucu ve Ünsal, 2010). “Girişimci” yerel yönetimler için kentlerin imajlarının dönüştürülmesi, “markalaşmış” kimliklerle dünyaya tanıtılması ve pazarlanması en önemli politika aracı haline gelmiştir. Bu bağlamda kentin tarihi dokusunu barındıran alanların temizlenmesi, restorasyonu ve yeniden işlevlendirilmesi söz konusudur. Ayrıca önemli sanayi kentlerinde eski işlevlerini kaybeden ve çöküntü alanı haline gelen liman,

sanayi ve depo alanları rekreasyon ve turizm alanları olarak, orta ve üst gelirli kullanıcılar için cazip hale getirilmiş bölgelere dönüştürülmektedir (Fainstein ve Judd, 1999; Zukin, 1991; Türkün, 2007; Tallon, 2010). Bu tür alanların dönüştürülmesinde bir başka yöntem ise yeni kimlikler imal ederek bunu reklamlar yoluyla dünyada pazarlamaktır; “Guggenheim etkisi” olarak da anılan bu yöntem, turizmin geldiği yeni bir aşamaya işaret etmektedir (Plaza vd., 2009). Bu mevcut potansiyellerin yanı sıra merkezi ve yerel yönetimler daha büyük organizasyonlara ev sahipliği yapmak üzere devreye girerek uluslararası spor karşılaşmaları için stadyumlar, fuar alanları, Disneyland gibi “tema parkları” ve eğlence mekânları ile özellikle turistler için güvenli alışveriş alanlarının yaratılmasında ön ayak olmaktadır (Beauregard, 1998; Sorkin, 1992; Urry, 1990, 1995; Gottdiener, 1995).

Bu yeni mekânsal yapılanmanın inşasında kullanılan en önemli araç ise büyük altyapı projeleri ve öncü projelerdir. Kamunun altyapı ve arazi ıslahı yapma görevi üstlendiği kamu-özel sektör işbirlikleri ile gerçekleştirilen “öncü projelerin” (*flagship projects*) büyük ölçekli kentsel dönüşümün tetikleyicisi olması beklenmektedir. Bu süreçte yatırımlar kent merkezleri, kıyı alanları ve önemli miras alanları gibi rant potansiyeli olan bölgelerde yoğunlaşırken, toplumsal refahı ve yaşam kalitesini artıracak yatırımlar göz ardı edilmektedir (Swyngedouw vd., 2002; Fainstein, 2008; Loftman ve Nevin, 1995; Özdemir, 2003). Ülkemizde bu projeleri gerçekleştirmek için hem kamunun hem de toplumun güçsüz kesimlerinin elindeki mülklere el konulması, yani Harvey’in (2003) tanımlamasıyla “el koyma yoluyla birikim” devreye girmekte, kimi zaman şiddet ve zorbalıkla kimi zaman da özelleştirmeler, tahsisler, ayrıcalıklar ve yasal mevzuatın imkân sağladığı çifte standartlı uygulamalar yoluyla gerçekleşmektedir (Şengül, 2015). Dolayısıyla “müştereklere” el konulmasını da içeren yaygın bir “mülksüzleşme” yaşanmaktadır.

## Beyoğlu'nun Sosyo-mekânsal Dönüşümünde Büyük Kentsel Projelerin Rolü

Beyoğlu bölgesi, farklı dönemlerin ekonomi ve kent politikalarının, iktidar sahiplerinin ideolojik önceliklerinin ve bu politikaları besleyen büyük kentsel projelerin etkisiyle önemli sosyo-mekânsal dönüşümlerden geçmiştir. Bu projeler, kimi zaman kentin büyük bir bölümünde radikal değişimler yaratan altyapı yatırımları olarak, kimi zaman da tetikleyici unsurlar olarak işlev gören daha küçük ölçekli tekil öncü projeler olarak karşımıza çıkmaktadır. Beyoğlu'nun tarihinde her iki tür kentsel projenin de etkilerinin izi sürülebilmektedir.

İlk olarak 19. yüzyılda Cadde-i Kebir'in dönüşümünde belirleyici olan Tünel projesini ele almamız gerekir. Bilindiği gibi, modern bir merkez olarak gelişen ve geleneksel merkezden ayrılan Beyoğlu'nun fiziksel ve toplumsal yapısı esas olarak 19. yüzyılda şekillenmiştir. 18. yüzyılın son çeyreğinde yaygınlaşan Sanayi Devrimi, dünyanın farklı bölgeleri arasında kurulan ekonomik ve ticari ilişkilerde, ulaşım ve inşaat teknolojilerinde, kentlerin işlevsel örgütlenmesinde ve sosyo-mekânsal yapılanmasında çok önemli değişimlere yol açtı. Osmanlı döneminde batıyla sürdürülen ticari ilişkiler ve batıda gelişen sanayi üretimine bağımlı ve borçlanarak eklenilen biçimi, özellikle İstanbul'a gelen yabancı sayısında ve sermaye miktarında artışa neden olurken, bir yandan da biriken sermaye, kent mekânının dönüşümünde belirleyici oldu. İstanbul'da geleneksel merkez Eminönü-Beyazıt arasında genişlerken, Karaköy ve Galata'da dış ticaret, finans, sigortacılık gibi yeni hizmet alanları gelişti. Galata, Pera ve Tepebaşı'nda ise özellikle yabancılar ve Levantenler için konut işlevinin yanı sıra alışveriş, konaklama, eğlence ve kültür hizmetleri yoğunlaştı. Pera ve Tepebaşı'nda Avrupa'daki örneklerden esinlenen gösterişli otel binaları, konut ve alışveriş mekânlarını birleştiren pasajlar, tiyatro, sinema ve eğlence mekânları ve apartman formunda binalar bu dönemde inşa edilmeye başlandı (Tekeli, 2013). Bu dönemde yoğun imar ve inşaat faaliyetlerine sahne olan Galata ve Pera'nın dokusu ve yaşam biçimi kentin diğer bölgelerinden tamamıyla farklılaştı. Beyoğlu'nun kentin batılı yüzü olarak gelişimi, özellikle yabancıların, Levantenlerin ve gayrimüslim Osmanlı vatandaşlarının sınırlı bir kesiminin oluşturduğu sermaye birikiminin, zenginleşmenin ve artan lüks tüketimin bir bakıma kristalize olmuş biçimiydi. *İstanbul bir sanayi kenti sayılmasa da Osmanlı'nın çok önemli bir liman kenti olarak*

*özellikle ithal sanayi mallarının odağı haline geldi ve sanayi kentlerinin dönüşümüne benzer bir dönüşüm geçirdi.*

Bu dönemde, Avrupa'nın önemli kentlerinde yoğunlaşan sermayeyi İstanbul'a aktarmak için kenti gerekli altyapılarla donatmak gerek-mektedir. İstanbul'da kent içi ulaşım sisteminde üç önemli dönüm noktası, 1851'de Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıyla düzenli vapur seferlerinin başlaması, 1870'li yıllarda tramvay, tünel, banliyö trenleri gibi raylı sistemlerin kurulması ve 1914'te elektrikli tramvay sistemine geçilmesi (Tekeli, 2009; Çelik, 2017). 1874'te yapımı tamamlanan Tünel 1875'te hizmete girdi. Tünel, Doğan Apartmanı'nı yaptıran Levanten Elbik ailesinin damadı Gavand'a yaptırılmıştır; buradaki tüccar ailelerin hepsinin bu tüneli desteklemesinin en önemli nedeni Necatibey Caddesi'nde yer alan ticaret aksını yukarı çekmek ve buradaki arsaların değer kazanmasını sağlamaktır. Ubcini (1977) bölgede emlak fiyatlarının ve spekülasyonun arttığını ifade etmekte ve Cadde-i Kebir'deki mobilyalı bir odanın fiyatının Paris'teki *Boulevard des Italiens*'teki otellerdeki iki üç odalı dairelerden daha pahalı olduğunu söylemektedir. Diğer bir deyişle Tünel'in yapımı Cadde-i Kebir'in erişilebilirliğini artırırken cadde üzerindeki gayrimenkul fiyatlarını da yükseltmiştir. Bir başka gelişme ise kentin İstanbul ve Beyoğlu yakalarında ayrı ayrı gelişen tramvay hatlarının elektrikli tramvaya geçişle birlikte birleştirilmesidir (Tekeli, 2009:28-31). Bunun yapılabilmesi için elektrik fabrikasının kurulması ve tramvay hatlarının bağlanabilmesi için köprünün demir köprü olarak inşa edilmesi gerekiyordu. 1914'te elektrik fabrikası tamamlanmış ve atlı tramvaylardan elektrikli tramvaylara geçiş yapılmıştır (Çelik, 2017:109-110).

Avrupa'dan ithal edilen tüketim mallarının artması ve çeşitlenmesi bu malların sergileneceği ve satılacağı mekânların da çeşitlenmesine neden oldu. Tünel'in yapılması Galata'dan Pera'ya malların taşınmasını kolaylaştırdı ve Cadde-i Kebir'in (*Grande Rue de Pera*) iki yanı bu malların satıldığı dükkânlarla dolmaya başladı (Durudoğan, 1998). 1870'te 3000 binanın yandığı Pera yangınından sonra yeni yapılan binaların kâğır olması ve küçük parsellerin birleştirilerek geniş cepheli ve derinliği olan yapılara geçilmesi, büyük ölçekli yeni yapıların inşa edilmesine imkân verdi. Bu caddedeki yer darlığı ve arazi fiyatlarının yüksekliği nedeniyle hem zemin katı ticarete ayrılan çok katlı apartmanlar hem de pek çok dükkânı ve konut birimini

barındıran pasajlar inşa edilmeye başlandı (Durudoğan, 1998). 1868'den sonra çıkarılan ticaret yıllıklarına göre, 1880'li yıllarda Galata'da büyük şirket büroları, toptancılar ve atölyeler bulunurken, Pera'da küçük ticarethaneler ile tüketime dönük lüks mağazalar açıldı. Bu süreçte kente gelenler Pera'daki evleri kiralar-ken pansiyonculuğun gelişmesine neden olmuş, bir yandan da büyük ailelerin yaşadığı konakla- rın pansiyonlara ve giderek otellere dönüşmesi- ne yol açmıştır (Durudoğan, 1998). Pera'da artan nüfus ve batıya bağımlı iş kollarında çalış- şan orta tabakaların genişlemesi bu bölgede apartmanların ortaya çıkışını hızlandırmıştır. Artan talep ve arazi fiyatları Taksim'e kadar uzan- nan bölgenin de yerleşime açılmasına ve batı türü apartmanların yoğunlaşmasına yol açmıştır. Sonuç olarak büyük bir çoğunluğu Cadde-i Kebir (İstiklal Caddesi) ve *Petits Champs des Morts* (Meşrutiyet Caddesi) üzerinde, giriş katı ticarete ayrılan ve her katta bir veya daha fazla daire bulunan apartman tipolojisi burada ege- men hale gelmiştir (Akin, 2011).

Dönemin Beyoğlu vizyonu, açık bir şekilde kenti Batılı kentlerle aynı seviyeye getirmek, ülkenin geri kalanından özerk sayılabilecek bir dünya kenti yaratmaktır. Tünel'in inşası sırasında çıkan toprak ile Tepebaşı kısmının doldurularak Taksim Bahçelerinin açılması, ahşap köşklere kâğıt binalara geçiş ve Terkos'tan Pera'ya su getirilmesi, özel izinle caddenin aydınlatılması gibi altyapı yatırımları bu vizyon çerçevesinde gerçek- leşti. Londra elçisi Mustafa Reşid Paşa yabancı mimarların İstanbul'a gelmesinin önünü açtı; bu dönemde *art nouveau* ve *neo rönesans* tarzı mimari ve anıtsal yapılar, yabancı okullar, kiliseler ve apartmanlar Beyoğlu'nun çehresini batı kent- lerine benzetti (İnal, 2014). Bir yandan da kent- te yaşanan büyük yangınlar kent yönetiminde ve belediye faaliyetlerinde gelişmelere yol açtı ve 1855'te İstanbul Şehremaneti kuruldu. 1858'de Beyoğlu bölgesinde Altıncı Daire-i Belediyenin faaliyete geçmesinden sonra bu bölgede birtakım düzenlemeler gerçekleştirildi. 1864'te Galata surlarının yıkılmasıyla birlikte yeni caddelerin açılması ve 1863'te araba geçişine uygun hale getirilen Galata köprüsü, Galata bölgesi ile tarihi merkez arasındaki ulaşım bağlantılarını kuvvet- lendirdi (Tekeli, 2013).

Altıncı Daire bu yeniden inşayı gerçekleştiren- ken mevcut sakinleri yerinden etmekten çekinmemiş; surlara yaslanan evler, balıkçı barınakları, limandaki denizci barınakları ve gemici- lere hizmet veren batakhaneler "temizlenmiş-

tir". Kentel (2018), günümüzdeki devlet eliyle soylulaştırma süreçlerine benzeyen bu yeniden inşa sürecinin, Beyoğlu'nu dönüştürmede tam başarıya ulaşamadığını ifade etmektedir. Aktarı- lan finansal kaynaklar sınırlı olduğu için Hauss- man'ın Paris'te yaptığına benzer bir topyekûn dönüşüm sağlanamamıştır. Ayrıca batılı seyyah- ların ve tüccarların gözünde İstanbul'un hâlâ doğuya ait bir yerleşme olması ve kenti tercih etmelerinde batı konforuyla "doğuyu" gözlem- leme şansı elde etmeleri etkilidir. Önemli altyapı yatırımlarıyla oluşturulan bu konforun ve özerkliğin bir bedelinin olduğunu ve bu bedelin Beyoğlu'nun yakın çevresinde yer alan kentin en fakir ve bakıma muhtaç insanların yaşadığı Kasımpaşa'da ve kentin diğer semtlerinde yaşa- yanlar tarafından ödendiğini ifade etmemiz gerekir. Tepebaşı bölgesi oluşturulurken Müs- lüman mezarlıkları yok edilmiş; giderek nüfusu artan Beyoğlu'nun lağımı Kasımpaşa bölgesin- den Haliç'e aktarılmış ve özellikle 1800'lü yıllar boyunca ve 1900'lu yılların ilk çeyreğinde İstanbul'da yaygın olarak görülen veba, kolera gibi salgın hastalıkların ortaya çıkmasına da zemin hazırlamıştır (Kentel, 2018; Yıldırım, 2010).

Yabancı elçiliklerin önce Galata'ya sonra Pera'ya ve nihayetinde Taksim yönünde yerleş- mesi, günümüz Beyoğlu'nun gelişmesini etkile- yen en önemli faktörlerdendir. Farklı mimarların çağdaş tekniklerle ve mimari üsluplarla yaptığı/ yenilediği elçilik binalarının yoğunlaştığı Beyoğ- lu, 17. yüzyıldan Cumhuriyet'in ilânına kadar yabancı elçiliklerin merkez noktası olarak tanım- lanmaktadır (Sakaoğlu, 1994). Beyoğlu'nda açıl- an okullar da bu dönüşüm tarihinin önemli bir parçasıdır. Charles Edward Goad tarafından 1905 yılında yangın sigortaları için hazırlanan "Galata-Pera" haritalarında Beyoğlu'nda kırk bir adet okul olduğu görülmektedir. Bu okullar Bul- gar, Rus, Fransız, İskoç, İngiliz, Yunan (Yunan-Fransız, Yunan-Katolik), İsrailli, Avustur- ya, Ermeni, Rum, Cizvit, İsveç-Alman ve Türk okullarından oluşmaktadır. Bu okullar, statüleri ve eğitim biçimlerinde günümüze kadar değişik- likler olsa da halen Beyoğlu'nda varlıklarını sür- dürmektedir.

### Erken Cumhuriyet Dönemi

Bu dönemde her ne kadar Cumhuriyet rejimi, yüzünü Anadolu'ya dönmüş olsa da İstanbul ülkenin Avrupa'ya açılan kapısı olma özelliğini devam ettirmektedir. Bu nedenle modern bir yüze kavuşması yeni Cumhuriyetin batılı kimli-

ğini vurgulamak için önemlidir ve Beyoğlu'na, özellikle Taksim Meydanı'na yönelik mekânsal düzenlemelere özel önem atfedilmiştir. Prost'a yaptırılan plan kenti modern kent planlama ölçütlerine göre yeniden düzenlemeyi hedeflemektedir. Genç Cumhuriyetin bir simgesi olarak düşünülen bir anıt ısmarlanmış ve bugünkü yerine dikilerek kapsamlı bir meydan ve çevre düzenlemesi yapılmıştır. Prost'un planı, mevcut kentsel alanların ve gelişme alanlarının içine yeşil bir sistem oluşturacak şekilde parklar, gezinti yolları, manzara terasları, meydanlar ve bulvarlar inşa ederek sürekliliği olan bir kamusal alan yaratmayı hedeflemektedir. Bu plana göre Topçu Kışlası yıkılmış ve bunun yerine Taksim Gezisi olarak düzenlenen park alanı 1943 yılında kullanıma açılmıştır. Taksim Meydanı ile birlikte ele alınan Taksim Gezi Parkı erken Cumhuriyet döneminin en kapsamlı ve başarılı modern şehircilik uygulamalarından biri olarak kabul edilmektedir (Bilsel, 2010; Özaydın ve Dinçer, 2011).

Modernleşme projesi mekânı toplumsal dönüşümün hem ideolojik bir aracı hem de fiziksel ortamı olarak ele almaktadır. Böyle bir yaklaşım, fiziksel mekân organizasyona toplumsal düzenin kurulmasında etkin bir rol atfetmiştir. Batının sanayi kentlerinin yapısını oluşturan bulvarlar, meydanlar, anıtlar ve bunları çevreleyen kurumsal binalar böyle bir modern kent anlayışının ürünleri olarak ortaya çıkmış ve Taksim Meydanı da buna göre biçimlenmiştir (Tekeli, 1998; Bozdoğan ve Kasaba, 1997; Türkün-Erendil ve Ulusoy, 2002). Huyssen'e (2003) göre, bu dönemde kent mekânı, ulus-devletin kurucularının "bugünü meşrulaştırmak ve anlam kazandırmak; ayrıca geleceği kültürel, politik ve toplumsal olarak kurabilmek üzere", tarihsel mirasın içinden seçerek öne çıkardıkları idealler doğrultusunda biçimlendirilmekteydi. Prost'un İstanbul ve Beyoğlu bölgesi için önerilerini de bu kapsamda değerlendirmek gerekir. Taksim Meydanı'nın Cumhuriyet döneminden başlayarak her dönemin iktidar sahiplerinin damgasını vurmak istediği bir "simge mekân" olduğu belirtilmelidir. Lefebvre'e (2014) göre, bu mekân temsili (tasarlanmış mekân), siyasi iktidarın, hâkim ideolojinin ve hâkim ekonomik düzenin mantığına göre düzenlenmiş, örgütlenmiş ve üretilmiş mekândır ve "ideoloji tarihinin parçasıdır".

Erken Cumhuriyet döneminde Beyoğlu için özelleşmiş bir vizyondan ziyade ülkede verilen genel kararların kente yansımından söz edilebilir. Bu kararların ilki, Türklerden oluşan yeni

bir sermaye sınıfı yaratmak; diğeri ise ülke içinde sanayinin geliştirilmesi ve bağımlılığın azaltılması için politikalar üretmektir. Cumhuriyetin ilk yıllarında Beyoğlu nüfusunun büyük çoğunluğu hâlâ gayrimüslimlerden oluşmaktadır. Gayrimüslimlerin kentin ticari ilişkilerini ve sermayeyi elinde tutuyor olması milliyetçi çevrelerde rahatsızlıklara yol açmıştır (Aktar, 1996). Bu dönemde alınan ekonomik ve politik kararlar, Beyoğlu'nun demografik yapısının ve toplumsal özelliklerinin değişiminde çok önemli bir role sahiptir. Bu kararların sonucu olarak İstanbul'un gayrimüslim nüfusunda ciddi bir kayıp yaşanmıştır; kentin üretim ve ticaretinde çok etkin olan bu nüfusun kaybı, kentin ekonomisini de olumsuz yönde etkilemiştir. Sonuç olarak erken Cumhuriyet döneminde İstanbul'un geçmişten gelen ekonomik ve kültürel sermayesi önemli bir kesintiye uğramıştır.

### 1950-80 Döneminde Sanayileşme ve Göç

Özellikle 1950'den sonra izlenen sanayileşme politikalarının da etkisiyle İstanbul hızlı bir sanayileşme ve kentleşme sürecine girmiş hem kentin çeperlerine hem de tarihi çekirdeğine kırdan gelen göçmenler yerleşmiştir; Beyoğlu da yoğun göç alan bölgelerden biridir. Hem gayrimüslimlerin bölgeyi terk etmesi hem de Beyoğlu'na yakın semtlerde açılan sanayi işletmelerinin baskısı Beyoğlu'nda ciddi bir değişim yol açmıştır. 19. yüzyılda batı kültürüne ait olması arzulanan bir yerleşmeyken, bu dönemde Beyoğlu'nun önemli bir bölümü kırdan göçen insanların ucuz konut ihtiyacını karşılayan bir bölge haline gelmiştir (Özus ve Dökmeçi, 2005). 1970'li yılların ikinci yarısından sonra



Taksim Gezi Parkı Planı,  
Jacques Pervititch, 1943.

Beyoğlu eski önemini kaybetmiş ve buranın asli unsuru olarak nitelendirilen sanatçılar, entelektüeller ve sanat tüketicilerinin önemli bir bölümü Beyoğlu'nu terk etmiştir. Bu dönem Beyoğlu'nun "çöküntü bölgesi" haline geldiği yıllar olarak da anılmaktadır. İşçi ve öğrenci hareketlerinin artması, bunu takip eden 1971 ve 1980 askeri darbeleri ile gerilen siyasi ortam insanları sokaklardan ve kültürel aktivitelerden uzaklaştırmıştır. Bu dönem, sanayi üretiminin ve istihdamın atmasıyla birlikte genişleyen işçi sınıfının güç kazandığı, öğrenci hareketlerinin arttığı, grevlerin ve gecekondu alanlarında barınma hakkı üzerinden örgütlenmelerin de ortaya çıktığı bir dönemdir. Taksim bu dönemde bu hareketler için önemli bir toplanma alanı haline gelmiştir; 1977 yılının 1 Mayıs kutlamaları sırasında yaşanan trajik olaylar ve 1980 darbesi sonrası getirilen yasaklar Taksim Meydanı'na bir başka "politik" ve "simgesel değer" kazandırmıştır. Lefebvre'e göre (2014), bu tür "temsil mekânları" (yaşanan mekânlar), gündelik yaşam içinde kendine yer bulur; hesapların değil "öznelerin" mekânıdır ve "bir halkın ve bu halka mensup her bir kişinin tarihi" ile ilgilidir.

### 1980'li Yıllar: Neoliberal Yapılanmalar ve Turizm Odaklı Büyük Kentsel Projeler

1980'li yıllarda Beyoğlu'nda yapılan yatırımlar ağırlıklı olarak emlak ve turizm odaklıdır. Prestij kaybına rağmen İstiklal caddesinde Odakule de dahil olmak üzere yeni yapılaşmalar olmuş, Taksim Gazinosu yerine Sheraton, Taksim Meydanı'nda Intercontinental, Tepebaşı'nda Etap otelleri inşa edilmiştir (Tekeli, 2013). 1980'lerde Beyoğlu bölgesini etkileyen en önemli olay ise Dalan operasyonları olarak bilinen yıkım faaliyetleridir; Tarlabası Caddesi'nde 350 tarihi nitelikli bina yıkılarak Tarlabası Bul-

varı açılmıştır. Tarlabası bölgesi 1960'lardan itibaren kente gelen göçmenlerin ve Beyoğlu'nda ki eğlence sektörü de dahil, çok çeşitli iş kollarında çalışanların yerleştiği en önemli bölgelerden biridir. Yolum genişletilmesine çok çeşitli itirazlar gelmiş; ancak Mayıs 1986'da yıkımlar başlatılmış ve 1988'de bulvar kullanıma açılmıştır. Bulvarın açılmasıyla birlikte "yukarı cadde" denilen İstiklal Caddesi ile Tarlabası arasındaki ilişki kopmuştur. Dönemin belediye başkanı Bedrettin Dalan, Tarlabası Bulvarı'nı açmayı bir "kentsel kültürel temizlik" işlemi olarak tanımlamıştır. Bu dönemde Levanten ve Rum evlerini kendi kültüründen görmeyen ve yıkılmasını sorun etmeyen bir anlayış hakimdir (Maessen, 2017). Bir önceki dönemde sanayiye geliştirmek için feda edilebilir görülen tarihi ve kültürel değere sahip yapılar, bu dönemde de taşıt trafiğini rahatlatma uğruna gözden çıkarılmıştır. Bu değişimin en önemli sonucu ise Tarlabası'nın kendi içine kapalı bir bölge haline gelmesi ve giderek kentin en yoksul ve marjinal kesimlerinin kalıcı yaşam alanına dönüşmesidir.

Yıkımlara karşı verilen mücadeleler, Türkiye'deki kentsel toplumsal hareketlere önemli bir örnek teşkil etmektedir. Tarihi sit alanı ilan edilmiş olan bu bölgede yapılan yasadışı yıkımlar Mimarlar Odası tarafından mahkemeye taşınmış; ayrıca Mimarlar Odası bu bölgede bir bina kiralayarak doğrudan mücadelenin içinde yer almıştır. 1984 yılında Turizm Bakanlığı tarafından, Beyoğlu/Galata bölgesindeki atıl yapı stokunu değerlendirmek ve tarihi ve kültürel mirası koruyarak geliştirmek hedefiyle hazırladığı "Beyoğlu/Galata Turizm Geliştirme Projesi" bu bölgede 17.500 yatak kapasitesinin oluşturulmasını öneriyordu. Bu yolla burada yaşayan kesimlerin kendi yapısını onarması ve istihdam yaratılması da hedeflenmiştir; ancak bu projede

Ah Beyoğlu Vah Beyoğlu, Salah Birsal, 1976.



Taksim Belediye Gazinosu yerine Sheraton Otel inşaatı (SALT Arşivi).

önerilenlerin hiçbiri dikkate alınmamış, elektrik ve suyu kesmek gibi tehdit ve baskılarla plansız yıkımlar başlatılmıştır. Odanın yaptığı çok sayıda sempozyum, panel ve forumla kamuoyunun da desteği sağlanmıştır. Bütün bu çabalar sonucunda Tarlabası yıkımları Kasım 1988’de mahkeme kararıyla durdurulmuş ve 2005 yılında yaşanan Tarlabası projesine kadar kesintiye uğramıştır. Planların yargı kararı ile durdurulmasından sonra Temmuz 1993’te Beyoğlu “kentsel sit alanı” ilan edilmiştir. Yapıcı’ya (2018) göre ise bütün bu girişimler darbe sonrasında yürürlüğe giren neoliberal politikaların bir uzantısıdır ve bu ortamda özellikle Mart 1982’de yürürlüğe giren Turizmi Teşvik Yasası gibi bir dizi yasayla uygulamaya geçirilebilmiştir (Yılmaztürk, 2018).

### 1990’larda Beyoğlu’nu Güzelleştirme ve Canlandırılma Uygulamaları

1990’lı yıllarda İstanbul için belirlenen dünya kenti vizyonunun Beyoğlu üzerindeki etkileri büyük mekânsal müdahalelerden ziyade Beyoğlu’nu üretim mekânlarından arındırmak ve yeniden kültür ve eğlencenin merkezi haline getirmeye yöneliktir. Beyoğlu Güzelleştirme Derneğinin Beyoğlu İlçe Belediye Başkanlığı ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı ile kurduğu ilişkiler yerel yönetimin ilgisini Beyoğlu’na çevirmede etkili olmuştur. Gazetelerde köşe yazarları halkı ve sanatçıları “Beyoğlu eski Beyoğlu değil” nostaljisinden çıkmaya ve Beyoğlu’na gelmeye çağıran yazılar yazmıştır. Kapanmış pastanelerin ve sinemaların yeniden açılması, festivallerin düzenlenmesi ve binaların yeni sahipleri tarafından restore edilerek kullanıma sokulması Beyoğlu’nu yeniden eski canlı günlerine döndürmenin önemli adımlarıdır.

Bir başka önemli gelişme ise Belediye Başkanı Prof. Dr. Nurettin Sözen döneminde, 30 Mart 1990’da İstiklal Caddesi’nin yayalaştırılarak tramvayın yeniden kullanıma sokulmasıdır. Bu düzenleme buradaki işletmelerin yapısını değiştirmiş, bir yandan Vakko gibi bazı köklü işletmelerin kapanmasına yol açarken, bir yandan da farklı kullanıcıları İstiklal Caddesi’ne çekerek yeni işletmeler için yeni fırsatlar yaratmıştır. Beyoğlu’nun araç trafiğine kapanmasıyla birlikte kitapçıların, yayınevlerinin, galerilerin ve Hayal Kahvesi (1992), Babylon (1999), İKSV (1983: Sinema Günleri; 1989: Uluslararası İstanbul Tiyatro Festivali; 1994: İstanbul Caz Festivali) gibi önemli kültür ve eğlence mekânlarının açılması Beyoğlu’nda hem turizmi

canlandırmış hem de öğrenciler dahil çok farklı kesimi Beyoğlu’na çekmiştir.

### 2001-2012 Dönemi: Beyoğlu’nda Yatırım ve Yükseliş Dönemi

2006 İstanbul Çevre Düzeni Planı’nda kentin dönüşümü ile ilgili vizyon, sanayinin büyük ölçüde desantralize edilmesi ve kentin finans, sigorta, turizm, kültür endüstrileri ve gayrimenkul gibi nitelikli hizmet sektörlerinde uzmanlaşmasıdır. Bu vizyon çerçevesinde Beyoğlu özellikle turizm sektörü ve kültür endüstrileriyle birlikte ele alınmakta ve deniz yönünden Galataport ve Haliçport; meydan tarafından ise Tarlabası ve Talimhane gibi öncü projelerle birleştirilmesi hedeflenmektedir. 2000’li yıllarda Beyoğlu’nun popülerliği artmış, kültür, sanat ve eğlence mekânı olarak hem yerel halkın hem de yabancıların yoğun olarak kullandığı bir bölge olmuştur. Beyoğlu’nun bu popülerliği, çevresindeki yoksulluğun yoğunlaştığı bölgelerin dikkat çekmesine sebep olmuş ve yerel yönetim “Beyoğlu’nu eski ihtişamlı günlerine döndürmek” vizyonu çerçevesinde buralara yönelik büyük ölçekli dönüşüm projeleri geliştirmiştir. 2004’ten beri Beyoğlu Belediye Başkanı olarak görev yapan Ahmet Misbah Demircan göreve başladığı tarihlerde Beyoğlu’nda gece hayatı ve gençlerden başka bir şey olmadığını, Beyoğlu’nun bundan daha değerli, daha farklı fonksiyonlara açık olması gerektiğini belirtmiştir. Beyoğlu’nu kültür, sanat, düşünce insanların yaşamak isteyeceği, ofislerin bulunduğu bir yer haline getirmek ve gece hayatını sınırlı tutmak istediğini ifade etmiştir.

Beyoğlu ilçesinin farklı bölgeleri farklı biçimlerde dönüşmüştür; ancak bütün dönüşümlerin arkasında devlet (merkezi veya yerel) desteği ve teşviklerinin önemli olduğunu vurgulamamız gerekir. İstiklal Caddesi ve caddeye açılan sokaklarda otel, restoran, kafe gibi işlevler yoğunlaşmakta ve daha çok kentsel turizme yönelik ticari bir soylulaştırma yaşanmaktadır. Rant potansiyeli yüksek Cihangir ve Galata gibi bölgeler



Yayalaştırma çalışmaları sırasında İstiklal Caddesi, 1989 (Salt Arşivi).

devletin yaptığı altyapı yatırımları ve plan kararlarıyla serbest piyasanın işleyişine bırakılmış ve kısa zamanda dönüşerek soylulaşmıştır. Diğer bir dönüşüm ise mevcut konut stoku ve yaşayanların ekonomik koşulları nedeniyle piyasa içinde dönüşümü zor olan Tarlabası gibi bölgelerde yaşanmış ve bu tür alanların plan ve proje kararlarıyla dönüştürülmeleri hedeflenmiştir. Özellikle 5366 sayılı yasa “yenileme alanı” ilan edilen bölgelerin dönüşümünü kolaylaştırmıştır. 1990’lı yıllarda Talimhane bölgesinde turizme yönelik dönüşümün desteklenmesi ve yatak kapasitesinin 3 binden 13 bine çıkması bu bölgedeki büyük projelerin de önünü açmıştır. Beyoğlu Belediye Başkanı Demircan, Talimhane’nin dönüşümünü, ortaya koydukları “kültür ve turizm endüstrilerinin” geliştirilmesi vizyonuna ve yönlendirmelere bağlamaktadır. Talimhane’deki uygulamaların çevredeki dönüşümleri özendiren bir “vitrin” görevi üstlenmesi beklenmektedir. Bu gelişmeler, Tarlabası’nda kapsamlı bir dönüşüm yapılmasının imkânlarını oluşturmuştur. Nitekim dokuz adada başlatılan dönüşüm projesinin bir “domino etkisi” yaratarak Tarlabası’nda topyekûn bir dönüşümü tetikleyeceği beklenmektedir (Çabukol, 2012). Demircan, bu kapsamlı dönüşümü “zehirlenmiş prensesi tedavi etme” metaforuyla ifade etmekte ve aslında “soylulaşma” kavramının da içini doldurmaktadır (Türkün ve Sarioğlu, 2014).

Bu döneme etki eden önemli bir gelişme de Galata ve Beyoğlu’nun 1993 yılında “kentsel sit” olarak tescil edilmesidir; ancak alanın koruma imar planı tescil kararından 17 yıl gibi uzun bir süre sonra yapılabilmektedir. Bu süre içinde Beyoğlu plansız yönetilmiş ve Koruma Planı’nın hazırlık sürecinde koruma kurullarının belirlediği “Geçiş Dönemi Yapılaşma Koşulları” uygulanmıştır. Yerel yönetimin belirleyici olduğu bu

süreçte kararlar proje bazında verilmiş ve planda tescilli yapı, manzara terası, yeşil alan olarak gözüken yerler imara açılmıştır. Dolayısıyla, bu dönemde Narmanlı Hanı, Emek Sineması, Kamondo Hanı gibi önemli tarihi binalar için rezidans, iş merkezi, otel yapım izinleri çıkmıştır. Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan Beyoğlu Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı, 14 Ocak 2011’de askıya çıktıktan sonra, Şehir Plancıları Odası, Mimarlar Odası ve Beyoğlu’nda faaliyet gösteren semt dernekleri, bu planın bölgenin korunmasını sağlamayacağı gerekçesiyle itirazlarını dile getirmişlerdir. Semt dernekleri, imar planının iptali için Kültür ve Turizm Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ve Beyoğlu Belediyesi hakkında dava açmış, İstanbul 10’uncu İdare Mahkemesi, 1/1000 ölçekli “Beyoğlu Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Uygulama Planı” ile 1/5000 ölçekli “Beyoğlu Nazım İmar Planı” için 25 Eylül 2013 tarihinde iptal kararı vermişti. Bu koruma planında Galata’nın neredeyse tamamının, Perşembe Pazarının, Park Otel’in, Tarlabası ve Emek Sineması ile Demirören AVM’nin yapıldığı alanın plan dışında bırakılması en önemli itiraz konularından biridir. Salıpazarı’nda yapılan Galataport projesi ve Haliç Tersanesi projesi de Özelleştirme İdaresi yetki alanında olduğu için etkilenmeyecek alanlar olarak belirtilmiştir. Semt Dernekleri Platformu, bu alanların plan dışında bırakılarak rant projelerine fırsat yaratıldığını iddia etmektedir (Ahunbay, 2011).

Bu dönemde Topçu Kışlası’nın yeniden inşa edilmesi, Atatürk Kültür Merkezi’nin yıkılıp yerine yeni bir kültür merkezi ve meydana cephe veren büyük bir caminin inşa edilmesi gibi önemli inşa faaliyetleriyle dönüşümün hızlandırılması hedeflenmiştir. Meydan etrafındaki yolların yer altına alınmasıyla dönüşümün Tarlabası, Talimhane ve Siraselviler caddeleriyle Cihangir’i de içine alarak kesintisiz olarak devam etmesi diğer önemli hedeflerdir. Bu girişimler 2010’lardan itibaren önemli bir muhalefete yol açmış ve Gezi Parkı’nda yaşanan olaylarla sonuçlanmıştır. Bu süreçte Harbiye’den Tarlabası Bulvarı’na uzanan yolun Talimhane’ye yakın kısmında yer altına alınması sağlanmış, Taksim Meydanı tanımsız ve kaotik bir görünüm kazanmıştır. Cadde üzerinde yer alan ve kent belleğinde önemli bir yere sahip olan sinema ve tiyatroların yavaş yavaş kapanması, özellikle Emek Sineması’nın yıkılması, *Cercle d’Orient* binasının *Grand Pera* olarak dönüştürülmesi, Demirören Alışveriş Merkezinin etrafın-



İstiklal Caddesi’nin yayalaştırma sonrası görünümü, 1990 (Salt Arşivi).

daki binaları da içine alarak inşa edilmesi bu dönemin en önemli tartışma konularını oluşturmuştur. Bütün bu saydığımız gelişmelerin de işaret ettiği gibi, 2000’li yıllardan sonra İstiklal Caddesi’nin çeşitli etkinlikler, festivallerle birlikte bir kültür, sanat, rekreasyon ve turizm aksına dönüşmesi bölgedeki emlak değerlerini ciddi oranda artırmış, alışveriş merkezi ve otel gibi büyük özel sermaye yatırımlarını da alana çekmiştir. Beyoğlu, İstanbul’un en önemli alışveriş caddelerinden (*high street*) biridir ve giderek hem turizm hem de ticaret sektöründe yer alan yerli ve yabancı zincirlerin ve yabancı fonların yatırım yapmak istediği bir bölge haline gelmiştir. Bu durum, Beyoğlu’nun kendi özgün kimliğinden uzaklaşarak turistikleşmesine, geçmişten günümüze barındırdığı çeşitliliği kaybetmesine neden olmuştur. “Süper soylulaşma” olarak tanımlayacağımız bu süreç, emlak fiyatlarındaki ölçsüz artışlar nedeniyle pek çok tarihi yeme-içme-eğlence ve kültür-sanat tesisinin kapanmasına ya da el değiştirmesine yol açmıştır. Beyoğlu’nun sosyal hayatının yerellikten yoksun bir yapıya bürünmesi ve yalnızca turistlerin kısa süreli talepleri doğrultusunda dönüştürülmesi Beyoğlu’nun canlılığını sürdürmesinde belirleyici olan çok çeşitli yerel kullanıcının da ayrılmasına neden olmuştur.

### 2013 Sonrası Dönem: Beyoğlu’nda Yeniden Gerileme ve Son Dönem Canlandırma Girişimleri

2008 yılından sonra derinleşen ekonomik kriz, masa-sandalye yasakları, Emek Sineması’nın yıkılması, Gezi Parkı olayları, İstiklal Caddesi’nde bombanın patlaması gibi birçok nedenle Beyoğlu’nun zaten kırılganlaşmış olan yapısı ciddi zarar görmüştür. En son olarak, 2020 yılında Covid-19 salgınının Beyoğlu’ndaki tüm sektörler üzerinde olumsuz sosyo-mekânsal etkileri apaçık ortaya çıkmıştır. Beyoğlu’na gelen turist sayısında ciddi bir azalma olmuş, birçok otel iflas noktasına gelmiştir. Burada önemli olan nokta, Beyoğlu’nun farklı dönemlerinde ortaya çıkan birçok kriz anında direnç göstermesini sağlayan dinamiklerden ve yerel bağlardan yoksun kalmış olmasıdır. Beyoğlu’nun yerel kullanıcılarını kaybederek turistikleştirilmesi ve bir AVM mantığıyla düzenlenerek ayırt edici özelliklerini yitirmesi, bu önemli kentsel alanın devamlılığının sağlanmasında bir engel oluşturmaktadır. Beyoğlu’nun kurulduğu tarihten bugüne kadar değişmeyen en önemli özelliği içinde çeşitliliği barındıran çok kimlikli yapısıdır. Sokaklarında herkese yer açan, çok

farklı kimliklerin sürekli karşılaşmasına (*encounter*) imkân tanıyan, zaman içinde yükledikleri anlamlarla kendilerine “yer” (*place*) edinen farklı grupların bulunduğu Beyoğlu bugün bu özelliklerini kaybetmeye başlamıştır. Sonuç olarak Beyoğlu’nun “müdavimi” olan farklı kesimler buradan uzaklaşmış, çok kimlikli yapısı son on yılda ciddi bir biçimde örselenmiştir.

Bugün merkezi ve yerel yönetimin Beyoğlu’nu yeniden canlandırma girişimleri bu örselenen yapıyı tamir etmeye yönelik bir potansiyele sahip değildir. Beyoğlu Kültür Yolu Projesi’nde izlenebildiği üzere son derece indirgemeci bir tarih anlayışıyla karşılaşmaktayız; Beyoğlu’nun çok katmanlı tarihinin izleri yok edilmekte ve bir tiyatro sahnesi gibi kurgulanmaktadır. Kentler birbiriyle çatışan önceliklerin açık bir şekilde ortaya konduğu arenalardır; hangi tarihi korumak veya öne çıkarmak üzere seçtiğimiz, bulduğumuz zaman ve mekânın kültürel, politik ve ideolojik bağlamında ortaya çıkmakta ve neyin korunması gerektiğine iktidar sahipleri karar vermektedir. Turizmi canlandırmak üzere pazarlanabilir birtakım ‘kent mitleri’ yaratma tercihi nedeniyle tarihten bugün için önemli olan hikâyelerin seçilmesi ve yalnızca bu seçilmiş imajların ortaya çıkarılması kentlerin çok kimlikli yapısını indirgemeye uğratmaktadır (Goodwin, 1993; Sadler, 1993). Böyle bir süreçte tarihin derinlemesine algılanma olanağı yok olurken, yeniden yaratılan tarih de bir tür “kostümlü bir tiyatro oyununa” dönüşmektedir (Hewison, 1987).

Beyoğlu Kültür Yolu’nda seçilen odaklara bakıldığında bunların hemen hepsinin son dönemde restore edilmiş veya yıkılıp yeni baştan başka bir anlayışla inşa edilmiş binalar olduğunu görüyoruz; restorasyonlarda cephenin kısmen korunarak içlerinin tamamen temizlendiğini ve değiştirildiğini izliyoruz. Aksoy (2021), binaların iç mekânlarının geçmişin tüm katmanlarını ve yaşayanların yıllar içinde yaptıkları değişiklikleri yansıttığını; dolayısıyla bu yapıların ruhunu ve kimliğini oluşturduğunu söylemektedir. Bu tür bir temizleme yaklaşımının tarihle kurduğu ilişkinin “iki boyutlu ve geçmişle yüzleşmek istemeyen bir tutum” olduğu ve “hafızanın bir kartpostal nostaljisine indirgendiği” ifade edilmektedir. Bu tavır Atatürk Kültür Merkezi, Atlas Pasajı, Galataport gibi projelerde de öne çıkmıştır. 29 Ekim kutlamalarında Cumhurbaşkanı Erdoğan AKM projesini, eski ve yeni Türkiye’nin farkının görüldüğü bir eser olarak değerlendirmekte ve

“1453’teki fethinden beri bu şehre vurduğumuz mühürlerin son halkası olarak gördüğüm AKM’miz ülkemizin kültür-sanat nabzının attığı yer olarak inşallah asırlar boyunca ayakta kalacaktır” demektedir. Diğer bir deyişle, kent mekânına vurulan “mühürler” bu dönemin ruhunu temsil etmekte ve “eski Türkiye’ye” ait görülen bütün unsurların yok edilmesinde bir mahsur görülmemektedir. Aksoy (2021), yeni olanın geçmişle ilişki kurmak gibi bir çabasının olmadığını ve AKM’ye yerleştirilen kırmızı kürenin “kendinden menkul bir varlık” olarak öne çıktığını vurgulamaktadır.

Öne çıkarılan bir başka tema ise “markalaşma”dır. Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy’un da işaret ettiği gibi “Beyoğlu Kültür Yolu, İstanbul’un modern yüzünü, kültürü ve tarihi ile harmanlayarak ziyaretçilerine benzersiz bir deneyim yaşatmak üzere” hazırlanan bir rotadır. 29 Ekim-14 Kasım tarihleri arasında gerçekleşen Beyoğlu Kültür Yolu Festivali de benzer bir zihniyetle organize edilmiş ve Galata Kulesi, Galata Mevlevihanesi ve Tarık Zafer Tunaya Kültür Merkezi gibi restore edilmiş tarihi mekânlar, Atlas Pasajı’nda açılan Yeşilçam Müzesi, Mehmet Akif Hatıra Evi gibi yeni açılan müzeler bu festivalin kurgusunu oluşturmuştur. Bu kurgu modern Türkiye vurgusuyla beraber “Türkiye markasına değer katıyoruz” ifadesiyle bugünün dünyasına da işaret etmektedir. Bakan Ersoy, bütün çalışmaların bir turizm yönü olduğunu ve festivalin turizme değer kazandırdığını şöyle ifade etmektedir: “Ülkemizin kültür ve sanat zenginliğini uluslararası bir marka haline getirmekle Türkiye genel markasına da artı bir değer katmış oluyoruz” (Türkiyılmaz, 2021). Sonuç olarak, Galataport, AKM ve cami gibi birbirinden farklı bu öncü projeler bir araya gelerek hem bu dönemin gayrimenkul yatırımlarını öne çıkaran ekonomi politikalarını hem de tasarım tercihleriyle, kamusal mekânla kurdukları ilişkilerle ve mekân üzerinde kurdukları tahakküm mekanizmalarıyla iktidarın hegemonik ideolojisini yansıtmaktadır. 

Asuman Türkün, Prof. Dr., Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

#### Kaynakça:

- Ahunbay, Z. (2011) “Beyoğlu Koruma İmar Planı Üzerine Düşünceler”, *Beyoğlu Koruma Planları*: <http://beyoglukorumaplanlari.blogspot.com> (Erişim tarihi: 8 Mart 2019).
- Akın, N. (2002) *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera* (2. Baskı), Literatür Yayınları, İstanbul.
- Aksoy, A. (2021) “Yeni Beyoğlu kimliğinde Beyoğlu yok”: <https://argonotlar.com/yeni-beyoglu-kimliginde-beyoglu-yok/>, 7 Aralık.
- Aktar, A. (1996) “Varlık Vergisi ve İstanbul”, *Toplum ve Bilim Dergisi*, Sayı: 71, s.97-149.
- Beauregard, R. (1998) “Tourism and Economic Development Policy”, *The Economic Geography of the Tourist Industry*, Der.: D. Loannides ve K. G. Debbage, Routledge, London, s.220-234.
- Bilsel, C. (2010) “Serbest Sahalar: Parklar, Geziler, Meydanlar...”, *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet’in Modern Kentine: Henri Prost’un İstanbul Planlaması 1936-1951*, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Yayınları, İstanbul.
- Bozdoğan, S. ve Kasaba, R. (der.) (1998) *Türkiye’de Modernleşme ve Ulusal Kimlik*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Çabukol, İ. (2012) “Tarlabaşı’nda Zehirlenmiş Prensesi Tedavi Ediyoruz”, *Boğaziçi Gündem*: <http://www.bogazicigundem.com/haber/2368/tarlabasinda-zehirlenmis-prensesi-tedavi-ediyoruz.html> (Erişim tarihi: 12 Mart 2019).
- Çelik, Z. (2017) *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul* (3. Basım), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Durudoğan, S. (1998) *XIX. Yüzyılda Pera / Beyoğlu’nun Ekonomik, Kültürel ve Politik Yapısının Mimariye Etkileri*, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul.
- Fainstein, S. S. ve Judd, D.R. (1999) “Global Forces, Local Strategies, and Urban Tourism”, *The Tourist City*, Der.: D. R. Judd ve S. S. Fainstein, Yale University Press, New Haven, s.1-17.
- Fainstein, S. S. (2008) “Mega-projects in New York, London and Amsterdam”, *International Journal of Urban and Regional Research*, Sayı: 32 (4), s.768-785.
- Goodwin, M. (1993) “The city as commodity: the contested spaces of urban development”, *Selling Places: The City as Cultural Capital Past and Present*, Der.: G. Kearns ve C. Philo, Pergamon Press, Oxford, s.145-162.
- Gottdiener, M. (1995) *Postmodern Semiotics*, Wiley-Blackwell, New Jersey.
- Harvey, D. (2003) *The New Imperialism*, Oxford University Press, Oxford.
- Harvey, D. (2008) “The Right to the City”, *New Left Review*, Sayı: 53, s.23-40.
- Hewison, R. (1987) *The Heritage Industry*, Methuen, London.

Demirören AVM  
(Fotoğraf: Orhan Cem Çetin).

Sinema Müzesi  
(Fotoğraf: Orhan Cem Çetin).

Atatürk Kültür Merkezi,  
Şubat 2021  
(Fotoğraf Orhan Cem Çetin).



- Huyssen, A. (2003) *Present Pasts-Urban Plimpsects and the Politics of Memory*, Stanford University Press, Stanford, California.
- İnal, O. (2014) *Pera'dan Beyoğlu'na* (4. Baskı), E Yayınları, İstanbul.
- Kentel, K. M. (2018) *Assembling 'Cosmopolitanism': Making Modern Pera through Infrastructure in Late Ottoman Istanbul*, Doktora Tezi, University of Washington, Near and Middle Eastern Studies, Washington.
- Kuyucu, T ve Ünsal, O. (2010) "'Urban Transformation' as State-led Property Transfer: An Analysis of Two Cases of Urban Renewal in Istanbul", *Urban Studies*, Sayı: 47(7), s.1479-1499.
- Lefebvre, H. (2014) *Mekânın Üretimi*, Sel Yayıncılık, İstanbul.
- Loftman, P. ve Nevin, B. (1995) "Prestige Projects and Urban Regeneration in the 1980s and 1990s: A Review of Benefits and Limitations", *Planning Practice and Research*, Sayı: 10(3-4), s.299-312.
- Maessen, E. (2017) "Reading Landscape in Beyoğlu and Tarlabasi: Engineering a 'Brand New' Cosmopolitan Space, 1980-2013", *International Journal for History, Culture and Modernity*, Sayı: 5(1), s.47-67.
- Özaydın, G. ve Dinçer, İ. (2011) *Taksim Gezi Parkı'nın Korunması Gerekli Bir Kültür Varlığı Olarak Tescil Edilmesi İsteminin Gereçeklerini Açıklayıcı Rapor*.
- Özdemir, D. (2003) "Yeniden Canlandırma Projelerinde Kültür, Turizm ve Emlak Piyasaları Üzerine Kurulu Stratejilerin Başarı(sız)lık Koşullarının İncelenmesi", *Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, YTÜ Basım-Yayın Merkezi, İstanbul, s.384-397.
- Özuz, E. ve Dökmeci, V. (2005) "Center of Istanbul Effects of Revitalization in Historical City Center of Istanbul", *International Real Estate Review*, Sayı: 8(1), s.144-159.
- Plaza, B., Tironi, M. ve Haarich, S. N. (2009) "Bilbao's Art Scene and the 'Guggenheim Effect' Revisited", *European Planning Studies*, Sayı: 17(11), s.1711-1729.
- Sadler, D. (1993) "Place-marketing, competitive places and the construction of hegemony", *Selling Places: The City as Cultural Capital Past and Present*, Der.: G. Kearns ve C. Philo, Pergamon Press, Oxford, s.175-192.
- Sakaoğlu, N. (1994) "Elçilikler", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt: 3, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Sorkin, M. (der.) (1992) *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space*, Hill and Wang, New York.
- Swynedouw, E., Moulaert, F. ve Rodriguez, A. (2002) "Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy", *Antipode*, Sayı: 34, s.542-577.
- Şengül, H. T. (2015) "Gezi Başkaldırısı Ertesinde Kent Mekânı ve Siyasal Alanın Yeni Dinamikleri", *METU JEA*, Sayı: 32(1), s.1-20.
- Tallon, A. (2010) "İngiltere'de Kentsel Rönesans: Kentlerdeki Yansımaları ve Eleştirel Değerlendirmeler", *Kentsel Dönüşümde Politika, Mevzuat, Uygulama: Avrupa Deneyimi, İstanbul Uygulamaları*, Der.: E. Özdemir, Nobel Akademik Yayıncılık, İstanbul.
- Tekeli, İ. (1998) "Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması", *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Der.: Y. Sey, Tarih Vakfı Yayını, İstanbul.
- Tekeli, İ. (2009) "İstanbul Kent İçi Ulaşım Sisteminin Gelişimi (1927-1985)", *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, s. 21-83.
- Tekeli, İ. (2013) *İstanbul'un Planlamasının ve Gelişiminin Öyküsü*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Türkün, A. (2007) "Kentsel Turizmin Gelişmiş ve Azgelişmiş Ülkelerde Yansımaları", *TMMOB İstanbul Kent Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu, İstanbul, s.215-229.
- Türkün, A. (2011) "Urban Regeneration and Hegemonic Power Relationships", *International Planning Studies*, Sayı: 16(1), s. 61-72.
- Türkün, A. (der.) (2014) *Mülk, Mahal, İnsan: İstanbul'da Kentsel Dönüşüm*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Türkün, A. (2022) "Dar Gelirli Kesimlerin Yaşam Alanlarında Kentsel Dönüşüm Uygulamaları", *Dert Yükü Mekânlar*, Der.: G. Kaya ve A. Şeker, s.59-82.
- Türkün, A. ve Sarioğlu, A. (2014) "Tarlabası: Tarihi Kent Merkezinde Yoksulluk ve Dışlanan Kesimler Üzerinden Yeni Bir Tarih Yazılıyor", *Mülk, Mahal, İnsan: İstanbul'da Kentsel Dönüşüm*, Der.: A. Türkün, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, s.267-310.
- Türkün, A. ve Ulusoy, Z. (2002) "The Re-invention of Tradition as an Urban Image: The Case of Ankara Citadel", *Environment and Planning B-Planning and Design*, Sayı: 29, s.655-672.
- Türkyılmaz, F. (2021) <https://www.aa.com.tr/tr/kultur-sanat/ersoy-beyoglu-kultur-yolu-istanbulun-modern-yuzunu-kulturu-ve-tarihi-ile-harmanlayarak-hazirladigimiz-rotanin-adi/2408014>, 31 Ekim
- Ubcini, J. A. (1977) *1855'te Türkiye*, Tercüman Matbaası, İstanbul.
- Urry, J. (1990) *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies*, Sage Publications, London.
- Urry, J. (1995) *Consuming Places*, Routledge, New York.
- Yapıcı, M. (2018) "Neoliberalizmin 40 Yıllık Şantiyesi: Tarlabası", *Tarlabası: Bir Kent Mücadelesi*, Der.: H. Akarca ve R. Doğan, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Yayınları, İstanbul, s.131-150.
- Yıldırım, N. (2010) "Salgın Afetlerinde İstanbul", *Afetlerin Gölgesinde İstanbul*, Der.: S. Öztürk, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A. Ş. Yayınları, İstanbul.
- Yılmaztürk, S. (2018) "Bir Kentin Yıkımı ya da Yıkılan Kente Ağıt: Tarlabası Tarlabası", *Tarlabası: Bir Kent Mücadelesi*, Der.: H. Akarca ve R. Doğan, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Yayınları, İstanbul, s.93-112.
- Zukin, S. (1991) *Landscapes of Power*, University of California Press, Berkeley.

**Large-Scale Infrastructure Projects in Beyoğlu and the District's Challenge with Flagship Projects**

*Beyoğlu district has experienced major socio-spatial transformations in different periods stemming from the economic policies and urban policies of the ruling authorities as well as their ideological priorities and accompanying big urban projects. These projects were seen in the form of massive infrastructural investments which influenced an extensive part of city in addition to individual, smaller scale "flagship projects" which aimed to trigger change in targeted areas. In the history of the district, we can trace the repercussions of both types of urban projects. This paper aims to show how these projects in their own times have influentially changed the course of transformation, with special reference to the period after 1990s, characterized by neo-liberal transformation in economic and urban policies. In the last thirty years, the vision of Istanbul as a center of international finance, service and tourism has guided the new urban policies, which are mainly based on encouraging the development of real-estate and construction sectors by increasing the urban rents. The "exchange value" of urban land has gained importance at the expense of "use value" by all means. Within this transformation, urban tourism has acquired an important role as an economic development strategy and governments have started to search for some defined niches within the globalized circuits of tourism by investing in their underutilized assets or by "manufacturing" new identities to become attractive.*