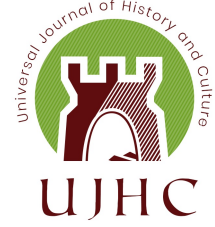


Universal Journal of History and Culture

Vol. 1, No. 2, 116-134, 2019

Research Article

ISSN: 2667-8179



## Bir Tasarım Aracı Olarak Nostalji: Kabataş İskelesi Üzerine Deneme

Saadet Kök <sup>1a\*</sup>, İpek Akpınar<sup>1b</sup>

<sup>1</sup> İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye

<sup>2</sup> İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Bölümü, İstanbul, Türkiye

<sup>a\*</sup> **Sorumlu Yazar:** mimsaadet@gmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7657-5674>

<sup>b</sup> akpinari@gmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8481-1393>

**Received:** 23 September 2019, **Accepted:** 28 October 2019, **Online:** 30 October 2019

### Özet

Modern dönemle beraber ortaya çıkan nostalji kavramı içerik olarak sürekli değişim geçirmiştir. Temelde bir özlem duygusu olan kavramın tasarımla ilişkisi genellikle pazarlama ve tüketim üzerinden kurulmuştur. Oysa nostaljinin eleştirel olması ve yaratıcı sürece katkı sağlayabileceği göz önünde bulundurularak tasarım aracı olarak görülmesi şimdi ve geleceğin maddi koşulları üzerine tartışma alanı yaratır. Nostalji kavramı ve tasarım ilişkisi yoğunluklu olarak Svetlana Boym'un "Nostaljinin Geleceği" kitabı ve Greig Crysler'in "Zamanın okları: Geçmişin mekanları" metni üzerinden tartışmaya açılmıştır. Ortaya çıkan tartışma alanları bu çalışmada Kabataş meydan düzenlemesi ve transfer merkezi projesi üzerinden derinleştirilmiştir. Mekan içerisinde nostalji arayışı; mekan dizilimlerinin nasıl bir deneyim alanı sağladığı ve bu deneyimin nasıl değişime uğradığı ile tespit edilmeye çalışılmıştır. 2016 yılında kapatılan iskele binası ilk olarak "Martı Projesi" ile sonra da Osmanlı stili tasarım ile gündeme gelmiştir. Zaman üzerinden doğrudan tasarım kriterleri belirlemeye çalışan projeye karşı nostaljinin eleştirel ve yaratıcı katkısı çalışmanın sonunda ortaya çıkarılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Kabataş İskelesi, Nostalji, Tasarım

# Nostalgia as a Design Tool: Experimenting on Kabataş Pier

## Abstract

The concept of nostalgia that emerged with the modern era has undergone constant changes in content. The notion of nostalgia, which is basically a sense of longing, is usually based on marketing and consumption. However, considering the fact that nostalgia is critical and can contribute to the creative process and is seen as a design tool, the concept of nostalgia creates a space for discussion on the material conditions of the present and future. The concept of nostalgia and its relation to design have been heavily discussed through Svetlana Boym's "The Future of Nostalgia" and Greig Crysler's "Time's Arrows: Spaces of the Past". The resulting discussion areas have been deepened through Kabataş square arrangement and transfer center project. The search for nostalgia within space has been tried to be determined how the spatial arrangements provide an experience field and how this experience has changed. The pier building, which was closed in 2016, first came to the agenda with the "Seagull Project" and then with the Ottoman style design. At the end of the study, the critical and creative contribution of nostalgia to the project, which tries to determine design criteria directly over time, has been opened to discussion.

**Keywords:** Kabatas pier, Nostalgia, Design

## Giriş

Zamanın döngüsel sürekliliğini kesintiye uğratan moderniteyle beraber tarih, nostalji, hafıza gibi kavramlar ortaya çıkmıştır. Bu kavramların zamana müdahale etme ve zamanın toplum ile olan ilişkisinin potansiyellerini açığa çıkarma yöntemleri farklılık göstermektedir. Değişen zaman anlayışı zaman ve mekan arasında yeni bir kavramsallaştırmaya işaret etmektedir. Zaman; mimari tasarım, mimarlık tarihi ve teorisi yaratıcı üretim için çerçeve sağlar (Crysler, 2012). Tasarım hep bir şey olmak ister bir şeye özlem duyar. Zaman ile ilişkili bu kavramların tasarım ile ilişkileri de sorgulanmaya değerdir. Bir örnek olarak; Antony Vidler "Yaşadığımız günün tarihleri, mimarlıkta modernizmi icat etmek" adlı kitabında tarihin tasarıma nasıl bağlandığını sorgulamıştır. Vidler (2016); modern mimarinin tarih ile yüzleştiği için tarihi koruduğunu postmodernizmin ise tarihi kullandığı için tarihsiz olduğunu savunur. Hafıza ve nostalji kavramlarının tasarım ile ilişkisi ise tarih ve tasarım arasındaki ilişkiye göre çok daha az irdelenmiştir. Tarihin tek bir geçmişi sahiplenmesine karşı nostalji ve hafızanın çoğulcu olması bu sorgulamayı zorlaştırmaktadır. Hafıza, kültür ve duygu ile yakından ilişkili olan nostalji kavramının tasarım üzerinden okunması daha çok pazarlama ve tüketim göz önüne alınarak yapılmıştır. Fakat bu noktada önemli olan geçmişte,

şimdide ve gelecekte özlenen ve eksikliği duyulan şeyin keşfidir. *Boym (2009)* nostalji kavramının; bugünün ilerleyen koşulları üzerinde peri masalı değil, idealler olarak daha önemli etkiye sahip olabileceğini düşünür. *Crysler (2012)*'e göre nostaljinin geleceği geçmişin günümüzde nasıl inşa edildiğini düşündürmektedir. Geçmişin kullanımı o dönemin tasarım anlayışını tanımlamaktan çok geçmişin; şimdinin ve geleceğin maddi koşullarını nasıl değiştirebileceğinin bir tartışma alanı olarak görülebilir. Bu çalışma modern dönemle beraber ortaya çıkan nostalji kavramının tasarıma nasıl bağlanabileceğini sorgulamaktadır. Nostalji kavramı yoğunluklu olarak edebiyat profesörü Svetlana Boym ve mimarlık profesörü Greig Chrysler'in metinleri üzerinden ele alınacaktır.

İlerleme, değişim ve dönüşüm; nüfusu hızla artan kentlerde farklı ölçeklerde kendini göstermektedir. İstanbul'da alınan dönüşüm kararları da ilerleme koşullarına uyum sağlama adına büyük ölçekli projelere evrilmiştir. Neoliberal politikalarla düzenlenen projeler bu süreçte; en büyük yol, en yüksek yapı, en fazla bütçeye sahip kamu yapıları olarak pazarlanmıştır ve en kısa sürede bitirilmek adına hızlı tasarım kararlarını da beraberinde getirmiştir. Yeni Cumhurbaşkanlığı binası en kısa sürede bitirilmiş, İstanbul yeni havaalanı ise dünyanın en büyük havaalanı olmasıyla tanımlanarak iktidarın başarısının temsiliyetine destek olmuştur. Büyük ölçekli projelerden biri de 2016 yılında dönüşüm sürecine giren Kabataş İskelesi'dir. İskele; transfer merkezine dönüşme sürecinde ilk olarak 'Martı Projesi' ile gündeme gelmiştir. Projede tamamen görsellik ön planda olup kentleşme sürecini tarihe, kültüre ya da yere temas etmeden ikonlaşma üzerinden temsil etmektedir. 2019 yılının başında Kültür Varlıkları Koruma Kurulu tarafından iptal edilen bu projenin yerine bugün Osmanlı stili olarak tariflenen proje gündemdedir. Yerel seçimler sonrası kenti ve kentliyi ele alan kentsel politikaların gündeme getirilmesi ve gerçekleştirilmesi için geçmişle yeniden buluşması elzemdir. Projenin zaman kavramı üzerinden neleri kendisine tasarım kriteri olarak aldığı sorgulanmaya değerdir. Bu noktada iskelenin geçmişinin, bugününün ve geleceğinin tasarım ve nostalji arasındaki ilişki üzerinden okunması önemli gözükmektedir. Makale süresince; nostalji kavramı nedir?, tasarım ve ilerleme ile ilişkisi nasıldır?, kavram yaratıcı süreçte kendisini nasıl gösterir? soruları cevaplanmaya çalışılacak ve çıktılar üzerinden Kabataş iskele binası ve binanın çevresiyle ilişkisi tartışılacaktır. Bu çalışmanın sonunda proje aşaması devam eden Kabataş iskele binasının tasarımının nostalji kavramı üzerinden hangi boşlukları şekillendirebileceği ortaya çıkarılacaktır. Bu mütevazı çalışma bütüncül olmamakla beraber nostalji kavramının ışığında geçmiş tasarımların kentin ve kentlinin geleceği için bir tartışmayı tetikleme umudu taşımaktadır.

## Nostalji Kavramına Bakış

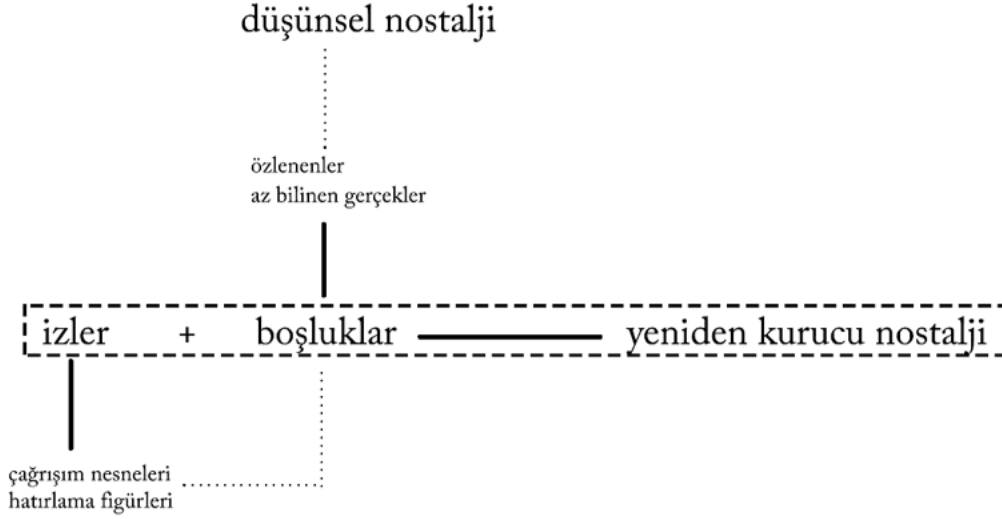
Nostalji bir özlem duygusudur ve genellikle ilerlemenin kavramsal karşılığı olarak görülmektedir. Yunan kökenli olan kelime ilk kez 1688 yılında bir tıp tezinde bedeni çalışmaz hale getiren hastalık olarak kullanılmıştır. Nostalji (Nostos+algia) kavramı, nostos; eve dönüş ve algia ise özlem anlamına gelen yunanca iki kökten gelmektedir. 18. yüzyılda nostalji hastalık olmaktan çıkmış ve duygu olarak tariflenmiştir. 19. yüzyılda eve dönmekle sorunların çözülmediği nostaljinin zamana da özlem duyduğu farkedilmiştir. Daha da ileri gidilirse [Boym \(2009\)](#); nostaljinin sadece geçmiş zamana değil, şimdiye ve geleceğe de özlem duyduğunu düşünür. Nostaljinin yeni bir zamansallık arayışı çelişkili bakış açılarına sebebiyet vermiştir. Özellikle modern çağın farklı zaman arayışlarına olanak tanınması bu duruma neden gösterilebilir. Nostalji kavramına uzun bir süre önyargılı yaklaşılmış, kayıp ve üzüntü kavramlarının altında sınıflandırılmıştır. Nostaljinin postmodern dönemde olumsuz bir anlam kazandığı söylenebilir. Geçmişin estetize hali şimdide yaratılmaya çalışılmış, zamansal olarak indirgenmiştir. Charles Maier; “sanat için kiç neyse, hafıza için de nostalji o’dur” der ([Boym, 2009, 15](#)). [Uğur Tanyeli \(2013\)](#) nostaljinin düşündürmediğini sadece düşlediğini ve eleştirel bir yanının olmadığını savunur. Ona göre nostalji geçmişe duyulan bir özlem değil, geçmişe estetize etme halidir.

Nostaljik zamanın deneyimi bireylerin ya da toplumların zamanı algılama ve yaşama biçimlerinden etkilenmektedir. [Davis \(1979\)](#) nostaljiyi geçmişin pozitif tonda çağırılması olarak görürken [Pickering ve Keightley \(2006\)](#) nostaljiyi sadece duygusal bir pişmanlık değil, geçmişe yönelme ve onlarla etkileşime geçmenin bir yolu olarak tarifler. Karmaşık bir duygu olan nostaljinin olumlu ve olumsuz taraflarının olduğunu kabul etmek gerekir. Nostalji mutlulukla ilgili bir anıyken arzu edilen duruma ulaşılamaması durumunun farkedilmesiyle hüznle de ilişkilendirilebilir. [Boym \(2009\)](#) nostaljinin tehlikeli yanı olarak gerçek ve hayaliyi karıştırma durumu olarak görürken, ilerleme ile beraber hareket ettiğini ve eleştirdiğini de pozitif taraf olarak savunur. Aslında nostaljinin olumlu ve olumsuz olarak tanımlanması bireyin ya da toplumun geçmişi; bugüne ve geleceğe nasıl bağladığı ya da ilerleme ve nostalji arasındaki ilişkiyi nasıl kurduğu ile ilgilidir.

Mekanın üretimi dünya pazarının değişimiyle beraber hareket eder ([Lefebvre, 2014](#)). Kapitalist söylem ve küreselleşme kentler üzerine baskı kurar. [Harvey \(2012\)](#); kentleşme üretiminin kapitalizm koşullarında büyük bir endüstri haline geldiğini söyler. İlerleme, değişim, dönüşüm gibi kavramlar kapitalizmin ve buna bağlı olarak hızlanan zamanın fiziksel etkileridir. Zamanın hızlanması ve farklı şekillerde algılanması zaman üzerinde yavaşlatmaya, dondurmaya ve hatta tersine çevirmeye

yönelik yanıtlara neden olmuştur (Crysler, 2012). Nostaljikler hızın karşısında dururlar ve zamanın içinden sıyrılarak zaman dışında başka bir yaşam temposunun hayalini kurarlar. Nostaljik zaman; hayalin ve özlemin zaman dışı zamanıdır (Boym, 2009). Zamanın hızını keserek zamanın dışında olma durumunda nostalji; ilerlemenin doğrusal yolundan ziyade geridekileri araştırmaya başlar. Zamanın ve mekanın birbirinden ayıramaz olduğunu kabul ettiğimizde, geçmiş zamanların herhangi bir şekilde ele alınması aynı zamanda mekanların da değerlendirilmesidir (Crysler, 2012). Bu noktada hangi zamana ve mekana gidileceği de sorgulanmaya değerdir. Crysler (2012) tartışma ve karşı tartışma bölgeleri olarak da tariflediği üç farklı zamana odaklanır ve bunları mekanlarla ilişkilendirir. Hızlanan zaman; tarihin bittiği, kaybolan ya da akan mekandır, kapitalist söylem ve küreselleşmenin sonucudur. Gündelik zaman; günlük yaşam, yerel ve geleneğin mekanı, hatırlanan zaman ise hafızanın mekanıdır. Nostaljiyi geleceğe taşıyan hatırlanan zaman da hafızanın mekanıdır. Nostalji duygusunun uyarılması için hatırlama şarttır. Şimdiki zaman ile ilişkili hatırlanan geçmiş hangi zaman ve mekana gidileceğini sınırlandırabilir. Artık var olmayan ya da hiç var olmamış bir eve duyulan özlem olarak nostalji; beklenen ya da arzu edilen şeyi olumsuzluklarından arındırarak yeniden kurgulama durumudur (Boym, 2009). Bu söylem üzerinden geçmiş olarak tariflenen zaman; değişkendir ve şimdiki zaman üzerinden tekrar tekrar üretilir.

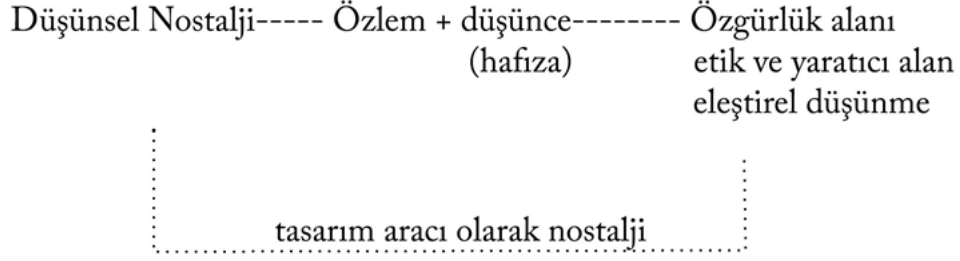
Şimdi ve geçmiş zaman arasındaki değişken noktalarda birey özlem duygusuyla başa çıkmak ister. Özlemle başa çıkma yöntemi aynı zamanda nostalji ve ilerleme arasındaki ilişkinin de göstergesidir. Boym (2009) özleme şekil vermeyi yeniden kurucu nostalji ve düşünsel nostalji olarak iki nostalji türü ile belirler. Yeniden kurucu nostalji (Restorative) ideal evin yeniden inşasıdır, kökene dönüşür. Düşünsel nostalji (Reflective) ise kökene geri dönemeyeceğini bilir ve hafızayı besler. Düşünsel nostaljide yas ve melankoli bir arada bulunur ve bu süreç Boym (2009)'a göre; etik ve yaratıcı bir meydan okuma sunar. Nostalji eksik yaşam tarzlarını tanımlayarak eleştirel anlamda pozitif bir boyut açar. Alexandra Howard (2012); nostaljinin geri dönüşü olmayan boşluğu işaretlemesiyle zamanı farklılaştırarak hayatta kalmasına sağladığını söyler. Buna örnek olarak da Grunewald istasyonunda savaş sırasında toplama kampları için trenlerin kalktığı küçük plaketi işaretlemeyi verir (Howard, 2012). Bu yeniden yaratım hafızayı kuvvetlendirerek dolaylı bir deneyim alanı yaratır. Aslında Boym'un düşünsel nostalji olarak tariflediği hatırlama yoluyla özgürlük hayalini mümkün kılan bilincin sanal gerçeklik yaratmasıdır.



Şekil 1. İzler ve boşlukların nostalji ile ilişkisi

Boym (2009)'a göre düşünsel nostaljide önem verilen şey bütünsel bir yaratım değil, fosil, enkaz, yıkıntı ve izlerdir. Hint-Amerikalı antropolog Arjun Appadurai (2003)'ye göre ise merkezde olan bu yıkıntılar arasındaki boşluğun izleridir. Bu süreç; izleri üreten kazalara ve bu kazaların saflığıyla ilişkilidir. Yeniden kurucu nostaljide bu boşlukların tamamen doldurulması esasken düşünsel nostaljide izler üzerinden boşluklar keşfe çıkılır (Şekil 1). Var olan izler hatırlama figürleridir ve yok olanlar üzerinden şekillenen özlem duygusu hafızayı uyarır. Düşünsel nostalji bireysel ve kültürel hafızaya odaklanır. Boym; hatırlamayı düşünmenin yerine koyar. Özlem ile düşünme anavatan ile sürgün arasındaki sınır bölgesi özgürlük alanını açar (Boym, 2009). Bu da zamanın yavaşlamasıyla mümkündür. Düşünsel nostalji zamanı yavaşlatarak mekanda boşluklar ve sınırlar arasındaki izleri görmek ve onları tanımlamak ister. Boşluklar tanımlamak, farkındalık yaratmak ve hayale dalmak düşünsel nostaljinin eleştirel olmasından yaratıcılığa giden süreci tanımlar (Şekil 2). Bir şeyin ayırdına varma, bilgisini edinme, bilinçli hale gelme özelliği olan eleştiri; bir değerlendirme ve yeniden üretim sürecidir. Eleştirel olmak aslında hali hazırdaki durumun başka türlü olabileceğini de düşündüren farklılaştırma özlemidir. Hays (1984); eleştirel terimin eleştirel kuramdan kaynaklandığını ve alternatif hayal gücü arayışı ve yapma şeklinde özetlenebileceğini savunur. Roomer Van Toorn (2004) eleştirinin yeni ve daha iyi bir dünya düzeni için büyük hayaller kurduğunu söyler. Eleştirelliğin yaratıcı süreci ise tam olarak hayallerde ve düşünme süreçlerindedir. Düşünme süreçlerinde zihinsel simülasyonlar yaratılır ve alternatif bakış açıları ortaya çıkabilir. Boym (2009)'a göre nostaljinin yaratıcı bir şekilde yeniden düşünülmesi yalnızca sanatsal bir araç değil, aynı zamanda hayatta kalma stratejisidir. Eleştirel kuram bir mesafe getirir düşünsel nostaljikler de tam

olarak bu mesafeyi sever. Eleştirel kuramda okunaklılık vardır tıpkı nostaljinin boşlukları ve izlerin sınırlarının tanımlayabilmesi gibi.



**Şekil 2.** Düşünsel nostaljinin yaratıcı düşünceden tasarıma giden yolu

Eleştirel tasarımda kapitalizme bir karşı koyuş vardır. En temel anlamda düşünme ve planlama olarak tasarım; hep bir şey olmak ister bir şeye özlem duyar. Son zamanlarda dijital teknolojinin yükselişi, ekoloji ve sürdürülebilirliğe olan ilgi bazıları tarafından mimarlık eğitiminin zamansal ekseninin gelecek zamanlara kaydığını düşündürüyor. Bazıları da çevresel krizlerin premodern zamanlara geri dönülmesiyle başarılılabileceğini savunuyor (Crysler, 2012). Boym (2009); çağdaş nostaljinin geçmiş hakkında olmaktan çok yitip giden şimdi hakkında olduğunu söyler. Küreselleşme; mekan üzerinde yerel özlemin temelini oluşturan bir reaksiyona sebebiyet vermiştir. Crysler'in zaman bölgelerinden biri olan gündelik zaman da tam olarak yerelliğin zamanıdır. Boym; nostaljinin yerel kültür ve küresel kültür arasında yeni bir bölgeselcilik türü önerdiğini söyler. Nostalji; yerel ve evrensel ayırımını mümkün kılan zamana ve mekana ait yeni bir anlayışın sonucudur. Küreselleşme ve ilerlemeyi yerellik ve geçmişle bir araya getiren nostaljinin tek bir zaman örgüsü yoktur ve bir çok mekan aynı anda ziyaret edilebilir. Bu durumda nostalji; heterojen zaman ve mekanı mümkün kılar. Daha geniş bir zamansallığı görmemizi sağlayan kavram; geçmişe aidiyet hissi, şimdiki zamanla bağ kurma arzusu ve geleceği anlamlandırmaya alternatif bir yoldur.

Çevresel ve sosyal sorunlar temelde boşluklardan kaynaklanmaktadır. Nostaljinin tasarım aracı olarak kullanılması da bu boşluklar üzerinden gerçekleştirilecektir. Bu noktada bu boşluklar Boym'un özleme şekil verme yöntemi olarak tariflediği düşünsel nostaljik bakış açısıyla belirlenecektir. Heterojen zaman ve mekan için boşlukların ve dolulukların kendi aralarında ve içlerindeki sınırların iyi çizilmesi gerekmektedir. Geri dönüşü olmayan boşlukların üzerinden geliştirilen eleştirel düşünce nostaljik tasarımın başlangıç noktasıdır. Kabataş iskelesi üzerinden nostalji kavramının sorgulanması erişilebilen dün ve bugün üzerinden gerçekleştirilecektir. Mekan üzerinden nostalji arayışı mekan dizimleri üzerinden kullanıcıları nasıl bir deneyim alanı sağladığı ve bu deneyimin nasıl



değişime uğradığı tespit edilmeye çalışılacaktır. İşaretlenecek mekan ya da zamanlar nelerdir ve nasıl müdahalelerle geleceği şekillendirebileceği sorgulanacaktır. İlk olarak Kabataş İskelesi'nin tarihsel süreçte ne gibi değişikliğe uğradığı belirlenecektir. Geçmişin nitelikli durumları tanımlanarak şimdi üzerinden bu boşlukların ne gibi sorunlar yarattığı tespit edilmeye çalışılacaktır. Şimdinin sorunları ve gelecek için öngörülen tasarım üzerinden alternatif bir düşünce geliştirilmesi hedeflenmektedir.

## Kabataş İskelesi'nin Boşluklarının Farkındalığı

”Deniz İstanbul’u kurmuştu. Deniz İstanbul’u geliştirdi”

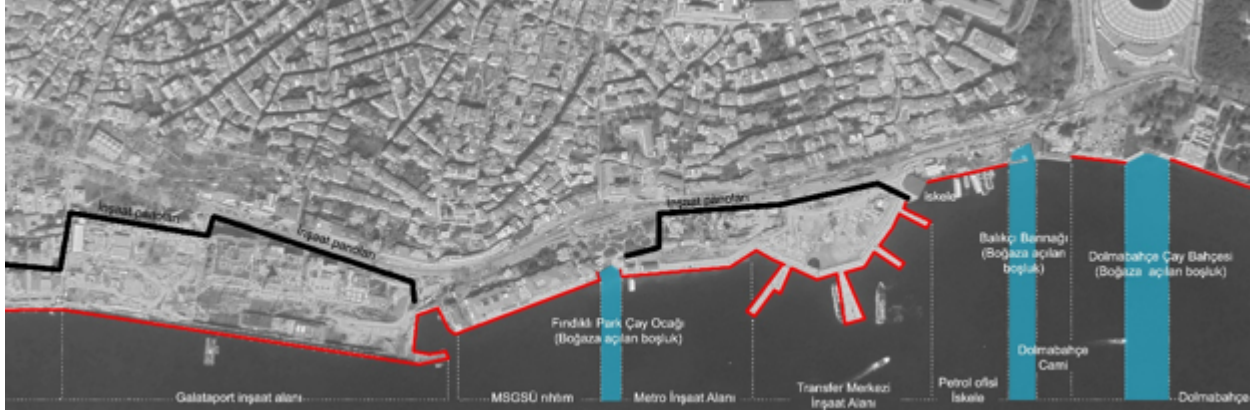
Doğan Kuban (1998, 14)

İlerleme, değişim ve dönüşüm; nüfusu hızla artan kentlerde farklı ölçeklerde kendini göstermektedir. Bugün İstanbul’da büyük projeler adı altında; üçüncü havalimanı, kanal İstanbul projesi, kuzey Marmara otoyolu, kentsel dönüşüm projeleri, meydan düzenlemeleri sıralanabilir. Tam da bu noktada Kabataş-Karaköy aksında da üç büyük proje inşaatı devam etmektedir. 2015 yılında Karaköy’de Galataport inşaatı başlamışken Fındıklı’da da Kabataş-Mahmutbey metro istasyonu kazı çalışmaları için Fındıklı Parkı’nın yarısı panolarla kapatılmıştır. 2016 yılında ise Kabataş iskelesi bir dönüşüm sürecine girmiştir. 2005 yılında Hakan Kıran tarafından tasarlanan “Martı Projesi” 2009 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından satın alınmış, 2016 yılında ise Kabataş meydanı ve transfer merkezi projesi olarak uygulanmaya başlamıştır. O dönemin belediye başkanı olan Kadir Topbaş bu projeyi ‘ustalık eseri’ olarak tariflemiştir (Url-1). 83.000 m<sup>2</sup>’lik beton meydanıyla beraber tasarlanmış martı formundaki iskele binası 2019 yılının başında deniz dolgu alanları tamamlandıktan sonra iptal edilmiştir. Yeni proje uygulaması için ise çalışmalar devam etmektedir. 2019 yılının ortalarına doğru iskelenin birinci etabı tamamlanmış olup hizmete açılmıştır. Her üç projenin de inşaatı halen sürmektedir ve kıyı bölgesinde yer almaları neticesinde deniz ve kıyı arasında bir nevi duvar örmüşlerdir (Şekil 3). İstanbul’u yaşatan ve geliştiren deniz ile ilişki; özlem duyulan bir durum haline gelmiştir.

Heidegger (2004)’in köprü metaforunda yer; köprüden önce mevcut değildir, köprüyle beraber yer olur. İskele binaları da köprü metaforunda olduğu gibi yerleri açığa çıkarır ve ilişki kurar. Boğaz boyunca birleştirici birçok nokta vardır, fakat iskeleyle beraber bir yer haline gelir. Kara ile denizi ayıran ve birleştiren mekan olarak iskele yapıları da aslında bir özlem mekanları olarak düşünülebilir. Heidegger (2004)’e göre mekanlar özlerini mekandan değil yerlerden alırlar. Kabataş iskelesi de çeperinde yer alan Setüstü, Fındıklı ve Dolmabahçe’yle Boğaz’ın karşısını bağlamaktadır. Christine Boyer (2012); olayın hafızası ile gerçek tecrübesi arasındaki boşluk görüldüğü zaman az bilinen tüm gerçekleri korumak için girişimlerde bulunulur demiştir. Bir özlem mekanı olarak Kabataş



iskelesi'nin ve çevresinin değişimi özlem yaratan boşlukları da ortaya çıkarmaktadır.



**Şekil 3.** Kabataş ve Karaköy arası kıyı kullanımı

Kabataş; Üsküdar'ın tam karşısında Fındıklı ve Beşiktaş ile kıyı ve Cihangir arasında yer alan bir semttir. Dar bir sahil yolunun hemen bitişiğinde dik yamaçlı bir topografyaya sahip olan semt, önceleri Fındıklı'ya bağlı, bahçelerin ve bağ evlerinin bulunduğu bir yerdir. Boym (2009)'a göre yer isimleri zihinsel haritalar açar. Semt, Kabataş ismini Osmanlı döneminde almıştır. Pek çok kaynakta geçen rivayete göre; İstanbul'un ilk baruthanesi olan Atmeydanı civarına 1489-1490'da yıldırım düşüncü baruthane infilak etmiş ve binadan fırlayan bir taş bugünkü Kabataş meydanına düşmüş ve meydana ismini vermiştir (Özen, 2016). Bir diğer rivayet ise Köse Kethüda Mustafa Necip Çelebi'nin bu civardaki yalısını tamir ettirdiği sırada bulduğu ve etrafını yontturarak iskele haline koyduğu büyük bir taştan alır. Fındıklı ve Kabataş türk yerleşmelerinin yoğun olduğu alanlardandır, ayrıca kuruluş tarihi 1499 olarak kabul edilen Halvetlik Tarikatı'na ait bir tekke yaşamı mevcuttur. Bölgede 17. yüzyılda mescit ve tevhidhaneler inşa edilmiş ve buradaki tekke merkezi canlandırılmıştır. Kabataş Setüstü'nden denize doğru olan alan ve bugün Dolmabahçe Sarayı, İnönü Stadyumu'nun bulunduğu alan 17. yüzyıldan bu yana doldurularak bugünkü halini almıştır. 19. yüzyılda sahil saray olarak Dolmabahçe'nin inşasıyla bölgenin nüfusu hızla artmıştır.

Kabataş iskelesi ahşap bir iskele olarak 19. yüzyılda yaptırılmıştır. Kabataş bölgesinden bahsedilen eski kaynaklarda semt iskelesinin adı 'Kara Bali' olarak da bilinmektedir. Ve bir rivayete göre Fatih Sultan Mehmed'in Kasımpaşa'ya karadan götürdüğü gemilerin ilk hareket noktası burasıdır (Göncüoğlu, 2017). 19. yüzyılda Kabataş taşımacılığın önemli bir merkezi haline gelmiştir. Kabataş iskelesi'ndeki küçük liman ve rıhtım 1851-52 yılında Abdülmecit tarafından fırtınalı havalarda kayıkların sahile yanaşabilmeleri için yapılmıştır (Çinili, 1947). 1852 yılında dünyanın ilk feribot gemisi buradan çıkarılmış ve bu icat büyük bir ilgiyle karşılanmıştır (Gülersoy, 1973). Kabataş'ta limanın inşaatını hatırlatmak için bir yüzü limana diğer yüzü denize bakan 'Hadika Taşı' hazırlanmıştır. Hadika; sarayın bostan ve bahçeleri için kullanılan bir tabirdir (Özyalçiner &

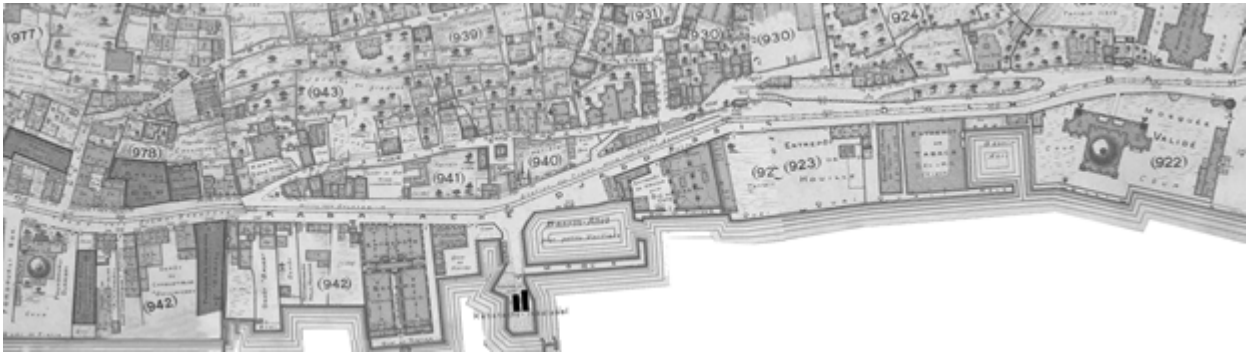
Sezer, 2010). Arabalı vapurların çalışmasıyla beraber 1870’li yıllarda Kabataş’a yeni vapur iskelesi yapılmıştır (Tekeli, 2010).



**Şekil 4.** 4a; 19. yüzyıl Kabataş iskele binası (Özen, 2016), 4b; 19. yüzyıl sonu Hadika Taşı (Url-2), 4c; 19. yüzyıl Kabataş odun iskelesi (Url-3)



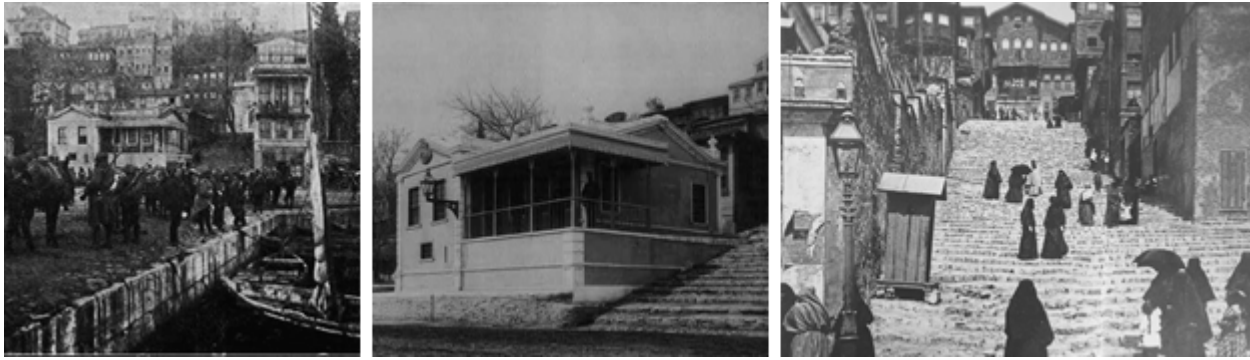
**Şekil 5.** Birinci Dünya Savaşı Öncesi Hazırlanan Alman Haritası’nda Kabataş İskele Bölgesi (Url-4)



**Şekil 6.** 1926-1944 Yılları Arası Hazırlanan Beyoğlu Pervititch Haritası’nda Kabataş İskele Bölgesi (Url-4)

Boğaziçi’ndeki ulaşımı talebinin artışıyla 1851 yılında Şirket-i Hayriye kurulmuştur. Osmanlı döneminde kurulmuş ilk anonim şirket olan kurum 1945 de Şehir hatlarına devredilinceye kadar

İstanbul'a düzenli ulaşımı sağlamıştır. Şirket-i Hayriye ilk arabalı vapurunu 1872 de kolaylık anlamına gelen "Suhulet"i daha sonra da "Sahilbent"i Kabataş ve Üsküdar arasında çalıştırmıştır (Url-5). Taşımacılığın yapıldığı Kabataş ve Üsküdar arası 'Hüda Yolu' olarak bilinir ve bu duraklar en kötü hava şartlarında dahi Boğaziçi'nde Anadolu ile Rumeli arasında en sağlıklı su yolu ulaşımının sağlandığı güvenli iki kıyıdır (Göncüoğlu, 2017). Bu duraklardan biri olan Kabataş'a yapılan iskelenin elimize ulaşan fotoğrafı incelendiğinde ahşap tek katlı bir yapı olduğu görülmektedir (Şekil 4a). Bu yapıyı dik kesen yine ahşap mendirek vardır, hadika taşı da bu mendireğin üzerinde yer almaktadır (Şekil 4b). Pervititch ve Alman Mavileri incelendiğinde iskelenin Setüstü ile kuvvetli bir ilişkisinin olduğu okunmaktadır (Şekil 5-6). İskele'nin tam karşısında 30-40 basamaklı bir merdiven yer almaktadır (Şekil 7a). Ve bu merdivenin sonunda 18. yüzyıl meydan çeşmesi olan Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi bulunmaktadır (Şekil 7c). Merdivenin sol tarafında tek katlı bir karakol sağ tarafında da üç katlı bir konak yer almaktadır (Şekil 7b). Kamusal bir aks üzerinde karşılıklı duran iki su yapısı yayaların ulaşabilirliğine imkan tanıyarak ilişkiyi kuvvetlendirmektedir.



**Şekil 7.** 7a; 19. yüzyıl sonu Kabataş iskele karşısında merdivenler (Url-6), 7b; merdivenin sağında karakol binası (Url-7), 7c; sonunda ise Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi (Özen, 2016) yer almaktadır.

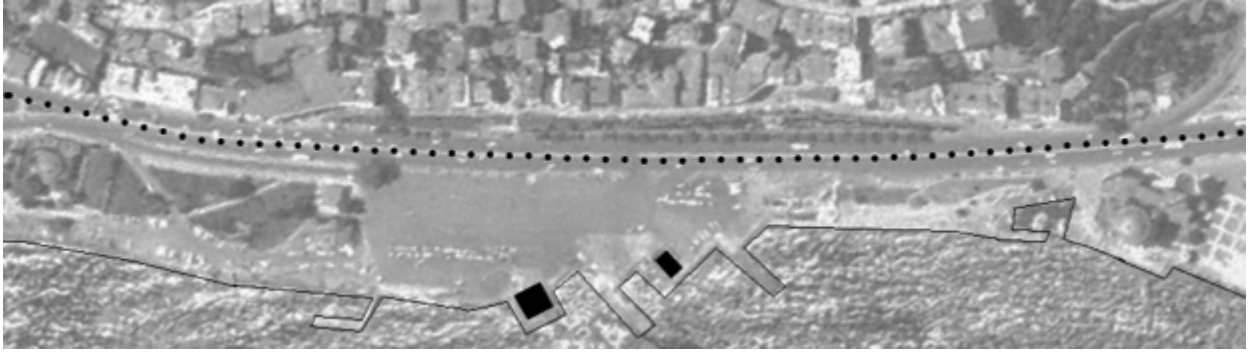
1930'lu yılların sonunda şehir plancısı Henry Prost'un hazırlamış olduğu plan ile Kabataş'da da değişimler yaşanmıştır. Prost başlangıçta mevcut limanın Kabataş'a kadar uzatılmasını ve Kabataş ile Tophane arasının tamamen açılmasını talep etmiştir (Durhan, 2009). Belediye'nin talebi doğrultusunda iskelenin tamiri istenmiştir (Uluskan, 2007). Kabataş meydan düzenlemesiyle beraber Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi'nin önündeki merdiven yeniden düzenlenmiş, merdivenin başında yer alan konak ve karakol binası yıkılmıştır. 20. yüzyıl'ın ortalarına doğru gelindiğinde tek katlı ahşap iskele yapısının yerini yine tek katlı betonarme bir yapı almıştır. Yapının yola bakan sağ ve sol kenarlarında gişelerin, ortada da üç bölmeye ayrılmış girişinin olduğu fotoğraflardan okunmaktadır (Şekil 8a). Yine bu dönemde barınak havzası olarak adlandırılan liman otomobil izdihamını önlemek amacıyla Hadika Taşı'nın durduğu hizaya kadar doldurulmuştur (Şekil 8b, c). 1957 yılına gelindiğinde ise dönemin başbakanı Adnan Menderes'in başlattığı imar hareketleri Beşiktaş- Karaköy hattında geri dönüşü olmayan yıkımlar yaşanmıştır. İskelenin Dolmabahçe Cami



ve Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi ile arasında kalan bütün kıyı şeridi yok edilmiştir (Şekil 9-10). İskelenin sağında ve solunda yer alan tekel müdürlüğü ve depo binaları yıkılmıştır. Setüstü'ndeki duvarlar da yol genişlemesinden dolayı geriye doğru alınmıştır. İskele'nin Fındıklı tarafı park haline getirilmiş ve Setüstü'nde bulunan Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi Fındıklı Parkı'nın köşesine yerleştirilmiştir. Yıkımlar sonucunda genişletilen araç yolu ve otobüs duraklarının bu noktaya konumlandırılması sirkülasyonu hızlandırmıştır. Zeki Sayar arkitekt dergisinin 1956 yılındaki 3. sayısında o dönemki imar çalışmaları üzerinden yapılan hareketi eleştirerek; iskele önündeki cadde'nin her iki istikamette de sirkülasyona açık olması üzerinden burada bir trafik sorunu yaratacağını yazmıştır. 1962 deki habere göre de iskele dört araba vapurunun kalkmasına imkan tanıyacak şekilde genişletildiği ve Kabataş meydanına iki adet otopark yapılacağı bilgisi yer almaktadır (Milliyet 12.03.1962, 23.08.1962).

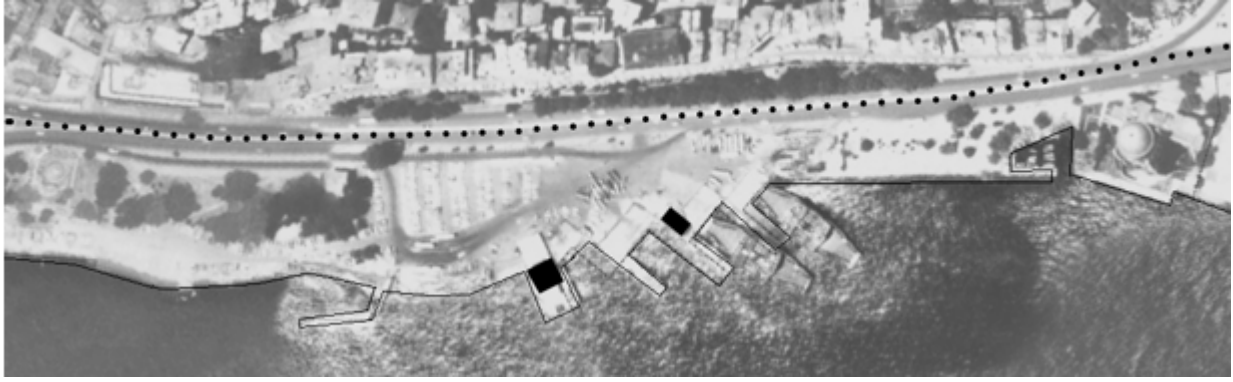


**Şekil 8.** 8a; 20. yüzyıl ortalarında inşa edilmiş betonarme Kabataş arabalı vapur iskelesi (Url-8), 8b; Setüstü'nden bakış (Url-2), 8c; 1973 tarihli Kabataş ve Setüstü fotoğrafı (Gülersoy, 1973)



**Şekil 9.** Kabataş İskelesi 1970 hava fotoğrafı

Araç ve yaya trafiğinin hızla artışından dolayı iskele 1989 da tekrar yıkılmış ve daha büyük bir iskele yapılmıştır. Yine tek katlı olarak yapılmış bina, önündeki saçak ile yolcu bekleme salonuna bağlanmaktadır (Şekil 11a). Zamanla iskele binasının yakınına deniz otobüsleri, adalar, arabalı vapurlar için ek binalar inşa edilmiştir (Şekil 11 b). İskele'nin Fındıklı parkı tarafında yer alan yapı da tek katlı olup içerisinde bekleme salonu barındırmaktadır. İskelenin park tarafında bir çay bahçesi mevcuttur ve önündeki sahil yolu Fındıklı Parkı'na bağlanmaktadır. 1988 yılında Üsküdar ve Kabataş arasındaki araba vapur seferleri kaldırılmış 2000 yılında Kabataş-Harem arabalı vapur



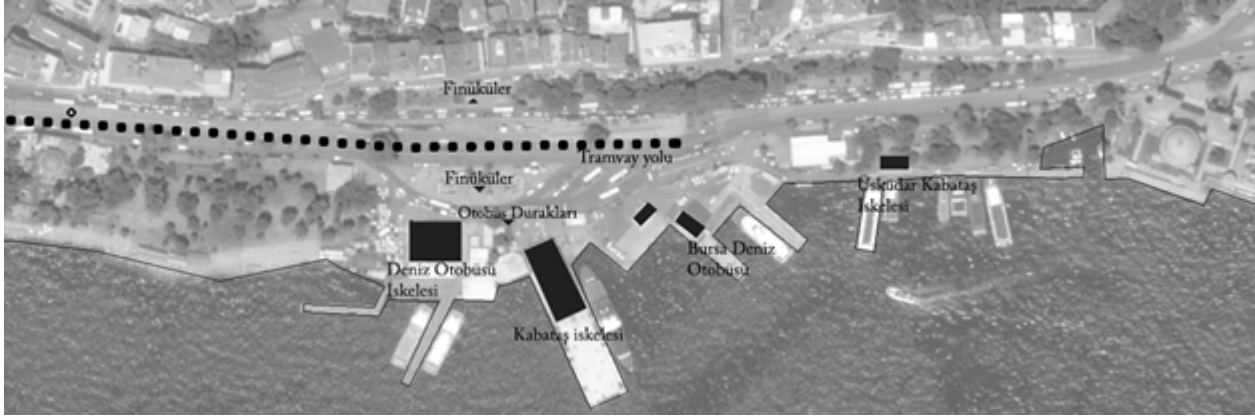
Şekil 10. Kabataş İskelesi 1982 hava fotoğrafı

seferleri başlamıştır. 2006 yılında iskelelerin ön tarafına konumlandırılmış Taksim ve Kabataş arasında hizmet veren füniküler hattı hizmete girmiştir ve yine aynı yıl Kabataş-Bağcılar tramvay hattının Fındıklı-Kabataş bağlantısı açılmıştır. Bursa Deniz otobüsleri (BUDO) 2013 yılında Kabataş istasyonundan seferlere başlatılmıştır. 90'lı yıllardan iskelelerin karşısında Setüstü ile bağlantılı bir üst geçit yer almaktadır. Füniküler hattının inşasıyla bu üst geçit kaldırılmış Setüstü-Kabataş bağlantısı yer altına alınmıştır. Küçük bir iskele iken zamanla deniz otobüsü, füniküler, yolcu vapurları, otobüs durakları ile genişlemiş ve bir ulaşım merkezi haline gelmiştir. 2016 yılına kadar hizmet veren iskeleler yıkılmış, meydan düzenlemesi ve transfer merkezi olarak adlandırılan proje çalışmaları başlatılmıştır.



Şekil 11. 11a; Şehir hatları Kabataş İskelesi (Url-9), 11b; Deniz otobüsü iskelesi (Url-10)

Kabataş meydan düzenlemesi ve transfer merkezi olarak adlandırılan projede ise 12.000 m<sup>2</sup> lik alan doldurulmuştur. 2019'un Mart ayında iskelenin birinci etabı tamamlanmış ve vapur seferleri başlamıştır. Görsellerde üç iskele binası olarak görünen yapılar ön taraflarında oluşturulacak olan meydan etrafında konumlandırılmışlardır (Şekil 13a). Meydan olarak da tariflenen bu alanın ulaşım için ayrılan alanlarla ilişkisi önemlidir. Kesin olmamakla beraber Osmanlı stili olarak tariflenen pro-



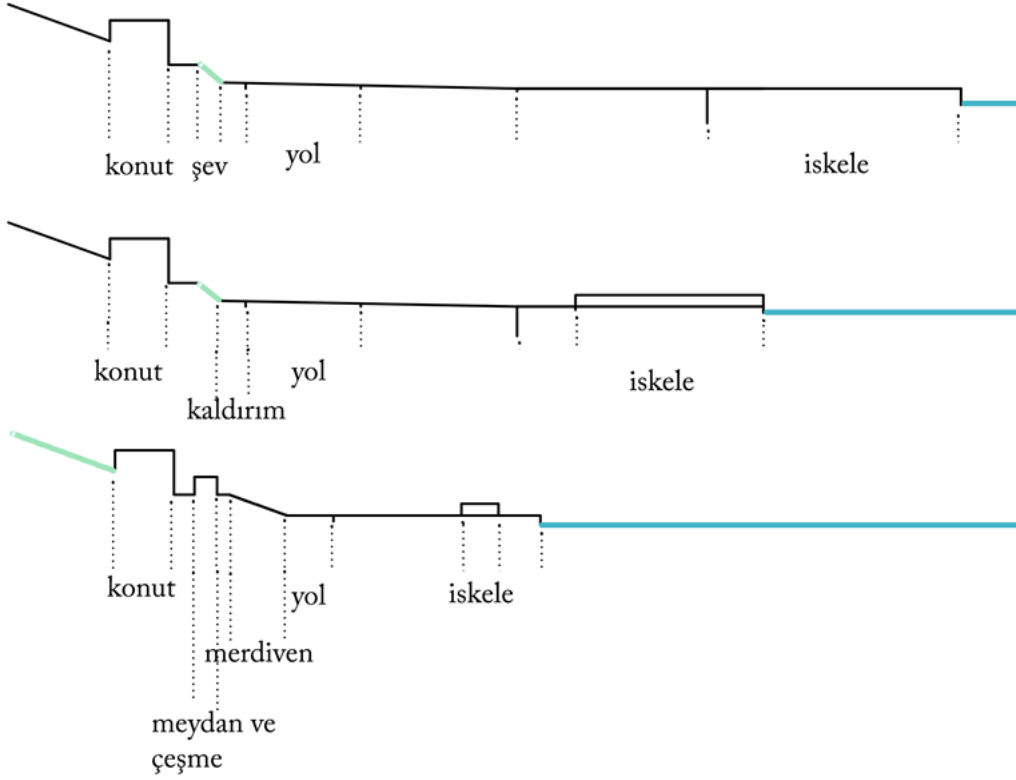
**Şekil 12.** Kabataş İskelesi 2015 hava fotoğrafı

jede tarih tasarımı doğrudan kullanılmıştır. Boym'un tariflediği yeniden kurucu nostalji bakış açısıyla da ilişkilendirilebilir. Hafızayı kuvvetlendirmek yerine ideal evin yeniden inşasına ya da kökene dönüş hedef alınmıştır. Bu noktada önemsenen durum yerelin tariflediklerinden ziyade tekil bir bakış açısı olarak da görülebilecek; tarihsel yönelimdir. Referans alınan kriterler o dönemin biçimsel özelliklerini doğrudan kullanmaya yöneliktir. Bu durum hafızayı kuvvetlendirmekten ziyade tarihi doğrudan kullanarak tarihsizleşmektedir. İktidarın gücünü gösterme yöntemlerinden biri olan mimarlığın zaman kavramına yaklaşımı yöneticilerin ideolojilerinden doğrudan etkilenmektedir. Kurumların söylemleri bu durumu çok daha net göstermektedir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, kentsel dönüşüm kapsamında Beyoğlu Hacıhüsrev Mahallesi'ni Osmanlı ve Selçuklu mimarisine inşa edeceklerini ve yapıların üst kısımlarında Topkapı Sarayı'nda olduğu gibi üçgen kuleler kullanılacağını söylemiştir (Url-11). Ya da Bağcılar Belediye Başkanı açılacak okulların Selçuklu ve Osmanlı mimarisi ile kaplanacağını, bu durumun çocukların zihinsel gelişimi için önemli olduğunu dile getirmiştir (Url-11). İktidardaki yöneticilerin fazlaca yaptığı bu gibi söylemlerle beraber son yirmi yıldır özellikle kamu yapılarında Osmanlı-Selçuklu mimarilerinden figürler ya da esinlenmeler sıklıkla kullanılmaktadır. Belediyeler, emniyet evleri, TOKİ gibi kurumlar kubbeli pencereleri, geniş



**Şekil 13.** 13a; Kabataş iskelesi meydan düzenlemesi ve transfer merkezi proje görseli (Url 12), 13b; 2019 hava fotoğrafı

saçakları ya da süslemeleri kullanarak geçmişe saygı duyduklarını ve yaşattıklarını düşünmektedirler. Boym'un nostaljinin tehlikesi olarak gördüğü gerçek ve hayaliyi karıştırma durumu burada görülebilir.



Şekil 14. 2019, 2015, 1930 yılları Kabataş İskele Setüstü kesiti

İskele ve Setüstü'nden geçen kesit üzerinden bir okuma yapıldığında Setüstü ve iskele arasındaki ilişkinin değişimi daha net görülebilmektedir (Şekil 14). İlerleme ilişkisel olarak gelişmek anlamından ziyade denize doğru yol alma olarak anlaşılmıştır. 20. yüzyıl'ın başlarında üst meydan ve alt meydanın geçişli ilişkisi denizin doldurulması ve yıkımlarla boyut değiştirmiştir. Denizin doldurulmasıyla elde edilen meydan 20. yüzyıl'ın ortalarına gelindiğinde araç meydanı haline gelmiştir. Boğaziçi köprüsünün inşasıyla beraber araç yoğunluğu azalmış fakat diğer ulaşım noktalarının da buraya konumlandırılmasıyla bir sirkülasyon alanı haline gelmiştir. 2016 yılında başlayan inşaat süreciyle dolgu alanları bir kez daha artmış ve iskelenin dikeyde ve yatayda olan bağı kopma noktasına gelmiştir. Yeniden kurucu nostalji olarak da tariflenebilecek güncel proje çevre sorunlarına ve kamu yararına odaklanmadan biçim üzerinden tarihle kurmaya çalıştığı ilişkiyi öncelikle görmüştür. Çünkü onun için önemli olan doğrudan o zaman ve o yerdir. Oysa buna karşı olarak düşünsel nostaljik yaklaşım geçmişin şimdi ve gelecek ile bağ kurmasını arzular. Heterojen zaman ve mekan üzerinden tasarım öncelikle boşlukların sınırlarını görmeli, bunları çeşitli tasarımsal yöntemleri kullanarak şimdinin ve geleceğin arzularıyla çakıştırmalı ve okunaklı hale getirmelidir. Böylelikle geçmişin, şimdinin



ve geleceğin özlemi bir noktada birleştirilir, sınırları ve boşluklarıyla yaratıcı sürece giden, hayale daldıran yolu tanımlar.



Şekil 15. Setüstü'nden Kabataş'a bakış

## Sonuç

Yahya Kemal, yıkıcı imara 'kör kazma' adını koymuştur (Ünsal, 1969). Saadet Özen de 2016 yılında Kabataş İskelesi'nin dönüşüm haberleriyle beraber 'Kör Kazma Kabataş'ta' ismiyle bir çalışma hazırlamıştır. 2016 yılından bu yana kör kazma bugünle beraber geçmişi tekrar tekrar yıkmaktadır. Bu durum fiziksel bir yıkımın ötesinde zihinsel ve duygusal olarak da sarsıcıdır. Hafıza, kültür ve duygu ile yakından ilişkili olan nostalji geçmişi korumak için girişimlerde bulunur. Bir fotoğraf, video, yazı, resim gibi somut nesnelere bu girişimin bir ürünüdür. Nostaljiyi görebileceğimiz ya da özleme şekil verebileceğimiz başka yaratımlar da mümkündür. Boym'un tariflediği yeniden kurucu ve düşünsel nostalji kavramları aracı olarak kullanılan bakış açılarıdır. Yeniden kurucu nostaljinin zamana ve mekana geri dönüşüne karşı düşünsel nostalji; boşluklar ve sınırların hafıza üzerinde yarattığı izler ile geçmişi şimdi ve geleceğe taşır.

Kabataş İskelesi'nin ve çevresinin boşluklarının keşfi fotoğraflar, yazılar ve haritalar üzerinden okunmuştur. İskele kara ile denizi birleştiren ve ayıran olarak aslında özlemin mekanıdır. İskele binalarının mekânsal olarak genişlemesi, önünde yer alan meydanların ve dolgu alanlarının kontrolsüz olarak artması yatayda ve dikeyde ilişkiyi koparmaktadır. 19. yüzyıl'ın sonunda nüfusun ve kullanımın etkisiyle daha küçük ölçekte konumlanmış olan iskele binasının Setüstü ile kuvvetli bir ilişkisinin olduğu okunmaktadır. Lineer bir aks üzerinde konumlanmış kotları farklı iki meydan ve iki su yapısı erişilebilirliği arttırmakta ve algıyı kuvvetlendirmektedir. Fındıklı ve Dolmabahçe aksı olan yatay kesite dik olarak bağlanan geçitle ulaşılan iskele binasının yoğunluk yönelimini sağladığı düşünülmektedir. Haritalarda su havzası olarak okunan alanın doldurulması ve arabalı vapur iskelesine geçilmesiyle meydan yayalardan daha çok araçlara hizmet eder hale gelmiştir.

Prost planı ile hayata geçen değişimler ve Menderes yıkımlarından sonra Setüstü ile bağlantı daha da zayıflamıştır. 20. yüzyıl'ın sonlarında tekrar bir büyüme dalgasıyla dolgu alanları artmış ve iskele yapıları genişlemiştir. Otobüs durakları, füniküler çıkışı, deniz otobüsleri, şehir hatları ve tramvay hattı ile burası bir ulaşım merkezine dönüşmüştür. Katman katman karadan kopan alan meydanlaşmanın ötesinde geçiş mekanı olarak işlemektedir. İşlev fazlalığı bu alanı daha da karmaşık ve hızlı hale getirmiş, mekanlar yayalara değil araçlara hizmet ederek trafik sorununa sebebiyet vermiştir. Halen kazıları devam eden metro istasyonu alanın Fındıklı Parkı tarafına konumlandırılmış ve bu kompleks trafik ağına bir de metro çıkışı eklenmiştir.

Mekânsal büyüme olarak anlaşılan ilerleme ile 2016 yılında başlayan proje dolgu alanı semtin ölçeğinden uzaklaşılmasına sebebiyet vermiştir. Geçmişin yıkımının yanında bu değişim çevresel sorunları da beraberinde getirmektedir. Bir kıyı semti olan Kabataş dolgu alanlarıyla sınır çizgisini denize doğru ötelemiştir. İklim değişimiyle beraber gelen kuvvetli yağışlar İstanbul'un birçok yerini göle çevirmiştir. Kabataş bölgesinde bu durum özellikle iskele inşaatı sonrasında kendini göstermektedir. Çevresel krizlerin premodern dönemlere geçilmesiyle başarılabilceğine inanlar üzerinden Kabataş kendi geçmişinden referans alabilir. Geçmişin şimdi ve geleceğe müdahalesi krizlerin çözülmesi için alternatif bir yol olabilir.

Osmanlı stili olarak tariflenen proje ile geçmiş daha da yok edilmektedir. Proje zaman kavramı üzerinden kendine tarihsel biçimi referans almıştır. Tarih ulusaldır, hafıza ve nostalji ise yereldir. Zamanın tasarım üzerindeki kullanımının yere ait izlerin arasında kalmış boşluklar ile gerçekleştirilmesi çözümü güçlendirerek hafızayı kuvvetlendirir. İskele'nin hatırlatıcısı olan Hadika Taşı'nın ilk konumuna yerleştirilmesi dolgu ve değişim izlerinin başka bir zamanda deneyimlenmesini sağlayabilir. Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi'yle yeniden kurulacak olan ilişki iki su yapısının geçmişteki kuvvetli ilişkisine eleştirel bir bakış sunabilir. Nostaljikler hızın karşısında dururlar ve zamanın içinden sıyrılarak zaman dışında başka bir yaşam temposunun hayalini kurarlar. Kabataş iskele tasarımına nostalji kavramı üzerinden bakıldığında zamanın yavaşlatılmasının ötesinde mekanın yavaşlatılması esas alınmalıdır. Yaya geçişlerine öncelik tanımak, işlev fazlalığından kurtulmak, yatay ve dikey bağlantıyı kuvvetlendirmek bu noktada önemli gözükmektedir.

## Kaynaklar

- Appadurai, A. (2003). Archive and aspiration. In J. Brouwer & A. Mulder (Eds.), *Information is alive* (pp. 14–25). Rotterdam: NAI Publishers.
- Boyer, M. C. (2012). *Collective memory under siege: The case of 'heritage terrorism'* (C. G. Crysler, S. Cairns, & H. Heynen, Eds.). London, California, New Delhi and Singapore: SAGE Publications.

- Boym, S. (2009). *Nostaljinin geleceği* (F. Aydar, Trans.). İstanbul: Metis.
- Çinili, O. (1947). Kabataş, Fındıklı ve Salıpazarı. *e-arşiv*. Retrieved 18.09.2019, from <http://earsiv.sehir.edu.tr:8080/xmlui/handle/11498/1552>.
- Crysler, C. G. (2012). Introduction: Time's arrows: Spaces of the past. In C. G. Cryslar, S. Cairns, & H. Heynen (Eds.), (pp. 289–307). The SAGE Handbook of Architectural Theory: London, SAGE Publications.
- Davis, F. (1979). *Yearning for yesterday: A sociology of nostalgia*. Free Press.
- Durhan, S. (2009). *Erken cumhuriyet İstanbul'unda kentsel değişim (1928-1950)*. Doktora tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Göncüoğlu, S. F. (2017). Bir Osmanlı yerleşimi olarak Kabataş. In *Dünden bugüne Fındıklı'dan Tophane'ye* (p. 70-78). İstanbul: Matsis matbaa.
- Gülersoy, Ç. (1973). İstanbul II (Tophane, Fındıklı, Kabataş): Aspects, a travelers les epoques=views throughout the ages=aspetti. Interrepro Yayınevi.
- Harvey, D. (2012). *Sermaye muamması kapitalizmin krizleri* (S. Sungur, Trans.). İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Hays, K. M. (1984). Critical architecture: Between culture and form. *Perspecta*, 21, 15–29.
- Heidegger, M. (2004). İnşa etmek oturmak düşünmek (E. Yıldız, N. Behramoğlu, N. Gönül, A. Kaftan, I. Oranlı, & . Utlu, Trans.). *Kutadgu Bilig Felsefe ve Bilim Araştırmaları Dergisi*, 6, 45-57.
- Howard, S. A. (2012). Nostalgia. *Oxford Journals*, 72(4), 641-650. Retrieved 10.09.2019, from [https://www.jstor.org/stable/23359115?seq=1#metadata\\_info.tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/23359115?seq=1#metadata_info.tab_contents).
- Kuban, D. (1998). *İstanbul yazıları* (Vol. 43). Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları.
- Lefebvre, H. (2014). *Mekânın Üretimi* (I. Ergüden, Trans.). İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Özen, S. (2016). *Kör Kazma Kabataş'ta* (Vol. 16). Magma Dergisi.
- Özyalçiner, A., & Sezer, S. (2010). *Öyküleriyle İstanbul anıtları*. İstanbul: Evrensel Yayınları.
- Pickering, M., & Keightley, E. (2006). The modalities of nostalgia. *Current sociology*, 54(6), 919–941. Retrieved from <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0011392106068458>.
- Tanyeli, U. (2013). *Rüya itiraz inşa mimari eleştiri metinleri*. Boyut Yayıncılık, İstanbul.
- Tekeli, İ. (2010). *İstanbul ve Ankara için kent içi ulaşım tarihi yazıları* (Vol. 9). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları. Retrieved 18.09.2019, from <https://metu.academia.edu/%C4%B0lhanTekeli>
- Toorn, V. R. (2004). Güncel Hollanda mimarlığının gerçeklik tutkusu ve bunun sınırları. In A. K. Sykes (Ed.), *Yeni bir gündem inşa etmek mimarlık kuramı 1993-2009* (p. 269-293). İstanbul: Küre Yayınları.
- Uluskan, B. S. (2007). Atatürk döneminde İstanbul'un imarı ve Henri Prost planının basındaki

- yankıları (1936-1939). *Erdem Dergisi*, 16(48), 109-154.
- Ünsal, B. (1969). İstanbul'un imarı ve eski eser kaybı. In *Türk sanatı tarihi araştırma ve incelemeleri* (Vol. 2, p. 6-62). İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Akademisi Türk Sanatı Tarihi Enstitüsü.
- Vidler, A. (2016). *Yaşadığımız günün tarihleri, mimarlıkta modernizmi icat etmek* (A. Tümertekin, Trans.). İstanbul: Janus Yayıncılık.

## İnternet Referansları

- Url-1: <http://politeknik.org.tr/madde-madde-marti-projesiyle-kabatas-talani-politeknik///> Son ulaşım tarihi// Son ulaşım tarihi: 25.10.19.
- Url-2: <http://www.eskiistanbul.net/tag/kabata%C5%9F/> Son ulaşım tarihi: 14.09.19.
- Url-3: <http://zamanmakinesi.ibb.gov.tr///> Son ulaşım tarihi: 14.09.19.
- Url-4: <https://www.istanbulium.net/2017/06/eski-istanbul-haritalari.html#more-6//> Son ulaşım tarihi: 25.10.19.
- Url-5: <http://www.sehirhatlari.istanbul/tr/kurumsal/kurulus-469.html//> Son ulaşım tarihi: 01.07.19.
- Url-6: <https://dotiview.com/content/Bz0UmbDg0IT///> Son ulaşım tarihi: 18.09.19.
- Url-7: <https://www.loc.gov/pictures/collection/ahii/item/2003673157///> Son ulaşım tarihi: 14.09.19.
- Url-8: <http://www.tas-istanbul.com/eskiler/page/60///> Son ulaşım tarihi: 15.08.19.
- Url-9: <https://www.star.com.tr/guncel/istanbulda-dev-proje-icin-hazirliklar-basladi-haber-1123856//> Son ulaşım tarihi: 01.07.19.
- Url-10: <https://t24.com.tr/haber/kabatas-iskelesi-yarin-kapatiliyor,354219//> Son ulaşım tarihi: 16.06.19.
- Url-11: <http://www.arkitera.com/haber/kamuda-neo-osmanli-modasi//> Son ulaşım tarihi: 25.10.19.
- Url-12: <http://www.arkitera.com/haber/marti-projesinin-yerine-ne-gelecek/> Son ulaşım tarihi: 01.07.19.
- Url-13: <http://gazetearsivi.milliyet.com.tr//> Son ulaşım tarihi: 01.07.19.