



Floransa'nın Eski Endüstriyel Alanları Üzerinden KentSEL Yenileme Çalışmalarının Değerlendirilmesi

Elif Özlem AYDIN

Özet

Orta İtalya'nın tarihi yerleşim alanlarından biri olan Floransa kentinde son yıllarda geliştirilen bütüncül planlama kapsamında, tarihi kent merkezi çeperinde yer alan işlevini yitirmiş eski endüstriyel alanlar kentsel yenileme alanı olarak belirlenmiştir. Bu çalışmada Floransa tarihi kent merkezinin batı çeperinde yer alan Eski Leopolda Tren İstasyonu, Fiat Belfiore ve Fiat Novoli fabrika alanları ile eski mezbaha alanlarında yürütülen yenileme/dönüşüm çalışmaları alana yapılan teknik incelemeler, kişisel görüşmeler veya yayınlanan projeler yardımıyla incelenmiştir.

Yapılan inceleme ve gözlemler sonucu eski endüstriyel alanların yenilenme/dönüşümünde genellikle üç temel yaklaşımın tercih edildiği tespit edilmiştir. Çeşitli gerekçelerle benimsenen bu

Keywords:

Tarihi kent merkezleri, bütüncül planlama, kentsel yenileme alanları, eski endüstriyel alanlar, koruma

Elif Özlem AYDIN, Assessment of Urban Renewal Studies in the Context of Florence's Old Industrial Sites. Doç.Dr. Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, 41400 Gebze/Kocaeli. TURKEY
Tel: +90 262 6051642
e-posta: ozlemoral@gyte.edu.tr

yaklaşımların seçiminde bir metodoloji eksikliği olduğu sonucuna varılmıştır. Yaklaşımın belirlenme sürecinde alanla ilgili temel parametreler tespit edilerek, bu parametrelerin birbirleriyle olan ilişkilerinin sağlıklı olarak değerlendirilebileceği bir metodoloji kurgulanmasının gerekliliği anlaşılmıştır.

GİRİŞ

Rönesans döneminin simgesi olarak kabul edilen Floransa tarihi kent merkezi, bu özelliği ile 1982 yılından bu yana Dünya Miras Listesi'nde yer almaktadır. Bütüncül planlama çalışmalarının geç başladığı Floransa'da, uzmanlar tarihi kent merkezi ile kent çeperlerinde kalan alanların bağlantılarının mekânsal ve sosyal anlamda zayıflamış olduğunu belirtmektedirler (Babalis, 2010, s.53 - 66.).

Floransa'nın tarihi kent merkezinin batı çeperinde daha çok eski endüstriyel alanlar yoğunlaşmıştır. Kentte özgün işlevini yitirmiş endüstri yapıları, kent ve civarında kısmen 18. Yüzyılda başlayan ancak 19. yüzyılda şekillenen ve 20. yüzyılın ilk yarısında artan sanayileşme faaliyetlerinden günümüze ulaşabilen örneklerle sınırlıdır (Guanci, 2012, s. 48 – 93).

Bölünmüş büyüme yaşayan Floransa'nın 1990'lardan bu yana kentsel planlama ilkelerine uygun olarak yeniden şekillendirilmesi ve merkez çevresindeki alanların yeniden canlandırılmasını amaçlayan yeni düşünceler geliştirilmesi gerektiğinin farkına varılmıştır (Babalis, 2012). Son yıllarda geliştirilen bütüncül planlama kapsamında, tarihi kent merkezi çeperinde yer alan işlevini yitirmiş eski endüstriyel alanlar kentsel yenileme alanı olarak belirlenmiştir. Bu çalışmada Floransa tarihi kent merkezinin batı çeperinde yer alan Eski Leopolda Tren İstasyonu, Fiat Belfiore ve Fiat Novoli fabrika alanları ile eski mezbaha alanlarında yürütülen yenileme/dönüşüm çalışmaları alana yapılan teknik incelemeler, kişisel görüşmeler veya yayınlanan projeler yardımıyla incelenmiştir.

Yapılan inceleme ve gözlemler sonucu eski endüstriyel alanların yenilenme/dönüşümünde genellikle üç farklı yaklaşımın tercih edildiği tespit edilmiştir. Çeşitli gerekçelerle benimsenen bu yaklaşımların seçiminde bir metodoloji eksikliği olduğu sonucuna varılmıştır. Yaklaşımın belirlenme sürecinde alanla ilgili temel parametreler tespit edilerek, bu parametrelerin birbirleriyle olan ilişkilerinin sağlıklı olarak değerlendirilebileceği bir metodoloji kurgulanmasının gerekliliği anlaşılmıştır.

FLORANSA KENTİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ

Floransa İli, Orta İtalya'da yer alan Toskana Bölgesi'nin başkentidir. Belediye sınırları içinde yaklaşık 370.000 nüfusuyla ilin en büyük Belediyesi Floransa Belediyesi'dir. Yaklaşık %68,7

oranında tepelik alanda kurulu kentin en yoğun yerleşim alanı içinden akan Arno nehrinin kuzey ve güneyindeki düzlük alanlardır (LUDA Project Report, 2006) (Şekil 1).



Şekil 1.

Floransa'nın kent haritası

Kaynak:

<http://www.google.com.tr/imgres?imgurl=http://mappery.com/maps/Florence-Map.jpg&imgrefurl=http://mappery.com/map-of/Florence>

Arno nehrinin ikiye ayırdığı Floransa tarihi kent merkezi 1982 yılında UNESCO (United Nations Education, Science and Culture) tarafından Dünya Miras Listesi'ne alınmıştır. Floransa'nın tarihi kent merkezinin sanatsal ve mimari önemi ile ilgili olarak UNESCO'nun web sayfasında yer verilen kısa betimlemenin (<http://whc.unesco.org/en/list/174/>, 2012) çevirisi aşağıda yer almaktadır: "Bir Etrüsk yerleşimi üzerine kurulan Floransa kenti Rönesans döneminin sembolüdür. 15. ve 16. yüzyıllarda Medici ailesinin hakimiyeti sırasında ekonomik ve kültürel anlamda üstünlük kazanan kentte Giotto, Brunelleschi, Botticelli, Michelangelo gibi büyük ustaların katkılarıyla şekillenen 600 yıllık olağanüstü sanatsal eserler Santa Maria del Fiore Katedrali, Santa Croce Kilisesi, Uffizi ve Pitti Saraylarında izlenebilir. 15. yüzyıldan itibaren Floransa, önceleri İtalya'da, daha sonra Avrupa çapında mimari ve sanatın gelişiminde güçlü bir etki bırakmıştır. Tarihi merkez eşsiz tutarlılığı ile Ortaçağ ve Rönesans döneminin tüccar-şehrinin gücünü sergilemektedir. Kent merkezinde 14. ve 17. yüzyıllar arasında banker ve prenslerin cömertliklerini sergilediği prestijli yapılar yer almaktadır."

Floransa kentinde ilk önemli kentsel yenileme çalışmaları 1865 - 1870 yılları arasında kentin kısa süre siyasi başkent olmasıyla başlamıştır. Bu yenileme çalışmaları 1865 ve 1895 yılları arasında mimar Giuseppe Poggi tarafından hazırlanan Poggi Planı çerçevesinde gerçekleşmiştir. İç, orta ve dış surlardan oluşan kentin bu dönemde özellikle kuzey yönündeki dış şehir surları yıkılmıştır. Ayrıca kentin güney yönünde yeni yerleşim alanları ile rekreasyon alanları (Pizzale Michelangelo

vb.) oluşturularak kentin oturma alanının genişletilmesinin yolu açılmıştır. Eski şehir kapıları civarında bulunan meydan ve alanlara (*Resim 1, 2*) genellikle burjuvazi sınıfının ikamet etmesi sağlanmıştır. Ayrıca günümüzde de canlılığını koruyan pek çok kent meydanındaki (Santa Croce, Santa Maria Novella vb.) kilise ve yapının restore edilmesiyle, kentin turizm kenti olarak hızla gelişmesinin temelleri bu dönemde atılmıştır (LUDA Project Report, 2006, s.6-8).

Resim 1.

Piazza Beccaria, 2012

Kaynak: Elif Özlem Aydın Arşivi



Resim 1.

Resim 2.

Porta San Frediano, 2012

Kaynak: Elif Özlem Aydın Arşivi



Resim 2.

19. yüzyılda kıta Avrupa'sına yayılan sanayileşme Floransa'da da etkisini göstermiştir. Özellikle kent surlarının dışına tren istasyonları, küçük ölçekli endüstri yapıları inşa edilmeye başlanmıştır. Floransa'da 19. yüzyıldaki küçük ölçekli yaygın üretim daha çok cam, madeni eşya, seramik, giyim, ayakkabı ve şapka üretimiyle ilgiliydi. Ayrıca ortaçağda kurulduğu bilinen çok sayıda değirmen ve yün fabrikası da mevcuttu (Guanci, 2012, s. 48 - 93.).

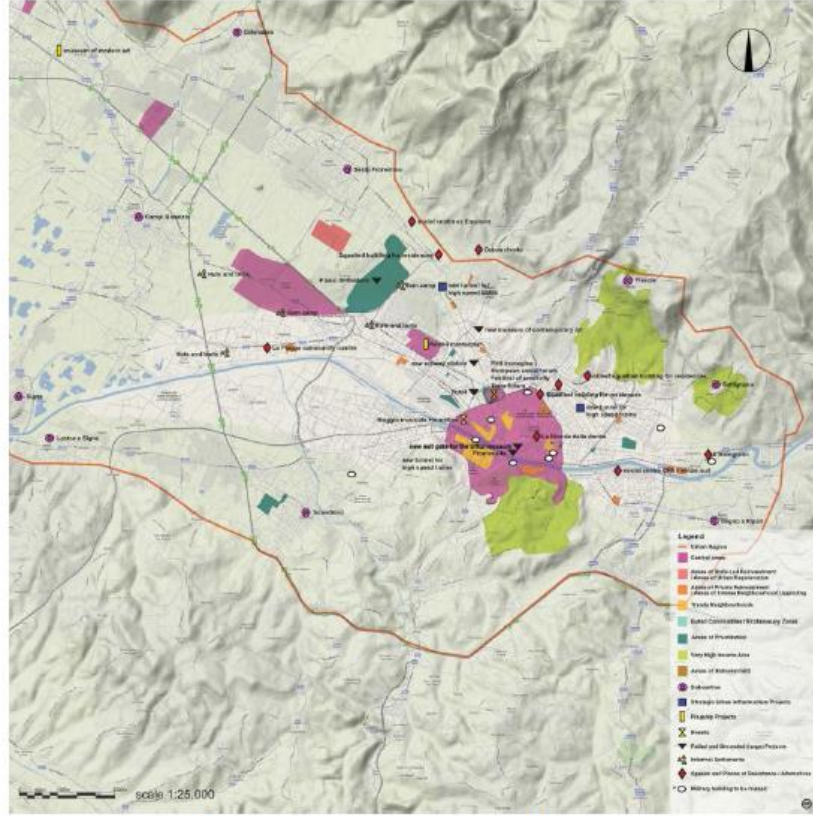
20. yüzyılın ilk yarısında kentte büyük ölçekli sanayi olarak nitelendirilebilecek tütün ve araba üretim fabrikaları kurulmuştur. Ancak bu fabrikalar 1990'ların sonlarından itibaren birer birer kapanmaya başlamıştır.

FLORANSA METROPOLİTAN ALANINDA YÜRÜTÜLEN PLANLAMA ÇALIŞMALARI

1950'li ve 60'lı yıllarda Avrupa kentlerinin büyük bölümünde yeni yerleşim alanları ve endüstriyel alanlar kent dışındaki alanlarda tasarlanmıştır. 1970'li ve 1980'li yıllarda merkezle kopuk bu tür kentsel gelişmenin ciddi çevresel ve sosyal etkileri olduğu sonucuna varılmıştır. 1980'lerin sonuna doğru, kent merkezi dışında kalan alanlarda ciddi sosyal ve trafik problemleri tespit edilerek konu hakkında çözümler aranmaya başlanmıştır.

Günümüzde Floransa'da, 1950'li ve 60'lı yıllarda benimsenmiş eski tarz kentsel gelişmenin sancıları yaşanmaktadır. Kent çeperleri veya kent dışında kalan alanların kent merkezi ile mekânsal ve sosyal anlamda bağlantısı zayıflamıştır. Bölünmüş büyüme nedeniyle kentin tarihi merkezi nüfus kaybetmiştir. 1990'lardan bu yana Floransa kentini kentsel planlama ilkelerine uygun olarak yeniden şekillendirmek için yeni düşünceler geliştirmek gerektiğinin farkına varılmıştır. Bu girişimdeki 30 yıllık gecikmenin nedeninin yerel yöneticiler, planlılar, tasarımcılar ve korumacılar arasındaki çelişkiler ve uzun müzakerelerden kaynaklandığı belirtilmektedir (Babalis, 2010, p.53). Bugün kent canlı bir planlama ve tasarım sürecindedir. Floransa metropolitan alanı (*Şekil 2*) için önerilen "Florence 2010" Stratejik Planı ile kentsel gelişim, kentsel projeler ve sürdürülebilirlik konularında birtakım kurallar getirilmiştir. Stratejik Planla ortaya konulan öncelikler aşağıda sıralanmıştır. Bu öncelikler (Babalis, 2010, s. 53 - 54):

- Yenilik getirirken fonksiyon ve kaynakların entegrasyonunun sağlanması,
- Kent merkezinin kimliğinin yaşama, çalışma, zanaat alanı olarak korunması ve geliştirilmesi,
- Kent içi ve kent dışı alanların dengelenmesi,
- Kent mobilitesinin daha etkin organizasyonu ve erişilebilir yönetimi,
- Kent merkezindeki yaşam kalitesinin artırılmasıdır.



Şekil 2.
Floransa Metropolitan Alanı
Kaynak:
http://www.inura.org/NMM_Posters_PDF/INURA11_Florence.pdf

Şekil 2.

Günümüz internasyonel koşullarında, kentin yeniden tanımlanma ve bütüncül yenileme sürecinde aşağıdaki temel kurallar benimsenmiştir (Babalıs, 2010, s.54):

- Kentin “müze kent” olarak korunması gerektiğinden düşük kalite turizmden uzak durmak,
- Kültürel mirasın aktif biçimde tanıtılması,
- Kentin uluslararası imajını sadece kültürel açıdan değil, her açıdan tanıtmak,
- Kültürel mirası daha aktif ve yenilikçi tanıtmak,
- Floransa’daki endüstriyel aktiviteleri ve zanaatleri geliştirmek.

Bu kurallar çerçevesinde hazırlanan imar planları doğrultusunda, olanak ve hizmetler açısından zengin, etkileyici bir tarihi merkezin yaratıldığını söylemek mümkündür. Bu olanak ve hizmetler sayesinde tarihi merkezde yakın zamanda turizm yatırımları artmıştır. Bu durum, periferide yaşayan insanların yaşamak ve çalışmak için tekrar merkeze dönebileceği beklentisini arttırmaktadır.

Diğer zorunlu stratejik entegrasyon ise civar bölgelerden merkeze rahat ulaşım konusunun çözüm sürecidir. “Florence 2010” Stratejik Planı ile önerilen mobilite yönetimi ile kullanıcıya sadece kamu ulaşım çözümü sunulması dışında trafiğin yan etkilerinin azaltılması da hedeflenmektedir. Trafığe

kapalı yolların arttırılması, yeni yaya alanlarının oluşturulması, park ve sürüş alanları arttırılarak araba kullanımı yerine bisiklet kullanımının teşvik edilmesi, kamu ulaşım hizmetlerinin kullanılarak gürültü ve trafik kirliliğinin önlenmesi, kent merkezi ile kentsel alan dışındaki alanlara tramvay ağının kurulması, taksi istasyonlarının ve hızlı tren için tren ağı istasyonlarının kurulması, kent merkezi çevresindeki ana ulaşım altyapısının geliştirilerek kent merkezinin fonksiyonlitesini arttırmak, havaalanı ve kentin dış çeperi arasında linkler oluşturmak hedefler arasındadır. Floransa metropolitan alanı için yeni mobilite stratejisinde kamusal ulaşım ağlarının bağlantılarının arttırılması üzerinde özellikle durulmuştur. Planda kamu ulaşımı için tren ve tramvay hatları önerilmektedir. Çekici durak noktaları ile merkez alanlara kolay ulaşılabilir olanaklar hedeflenmektedir (Babalıs, 2010, s. 54-55).

Floransa kent merkezinin yaklaşık 6 km. güneybatısında yer alan Scandicci yerleşimi Floransa'nın bölünmüş büyüyen yerleşim alanlarından biridir. (https://picasaweb.google.com/tutela.territorio.scandicci/GreenScandicci?authuser=0&authkey=Gv1sRgCM_DqOiC_r6OrgE&feat=directlink, 2012). Hazırlanan Scandicci masterplanı çerçevesinde Floransa kent merkezi ile yeşil alan açısından zengin Scandicci arasında tramvay hattı kurulmuştur. Merkezle kopuk etkilerin ortadan kaldırılması amacıyla oldukça yeni uygulanan bu proje, eski tarz kentsel gelişmenin yan etkilerinin önlenmesi ve Floransa kentinin yeniden şekillendirilmesi açısından atılan önemli adımlardan biridir. Ayrıca alanda masterplana uygun, Richard Rogers tarafından hazırlanan ekolojik park, konut alanları, bu konut alanları içinde kalan alışveriş meydanı ile mevcut ve yeni yerleşimler arasında bağlantı sağlayacak kamu alanlarını kapsayan proje yürütülmektedir.

Resim 3.

Scandicci yerleşimi

Kaynak: Dimitra Babalis, 2012



Scandicci'deki mevcut yerleşim



Scandicci yerleşiminde yürütülen proje ve yerleşimin Floransa kent merkezi ile bağlantısını kuran tramvay hattı

KENTSEL YENİLEME ALANI OLARAK BELİRLENEN ESKİ ENDÜSTRİYEL ALANLAR

Floransa kentinin Ortaçağdaki kent dokusunun 19. yüzyıla kadar hemen hemen değişmediği belirtilmektedir. 19. yüzyılın ortalarından itibaren kentsel doku yeni yerleşim bölgeleri ve endüstriyel alanlarla genişlemiştir (Babalıs, 2010, s. 53 - 66). Floransa'yı geleceğe hazırlamak amacıyla genişleyen kent dokusu içinde kalan, özgün işlevini yitirmiş alanların yenilenmesinde kullanmak üzere gerekli tasarım ve koruma prensipleri belirlenmiştir. Bu prensipler (Babalıs, 2010, s. 54 - 55):

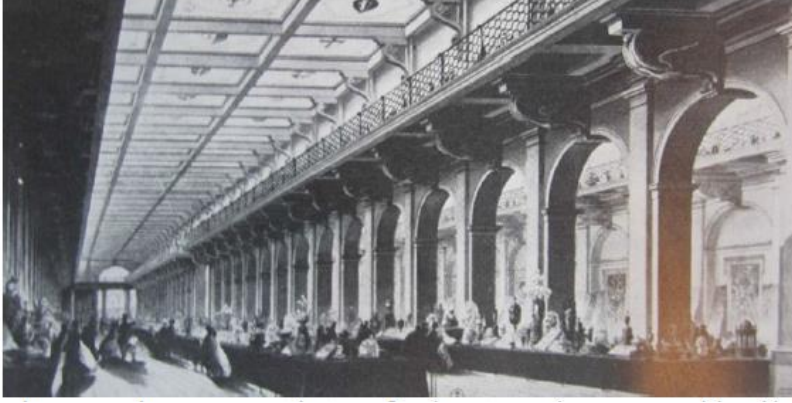
- Kentin kültürel ve mimari özelliklerini korumak, turizm aktivitelerini tanıtmak ve ekonomik gelişimine katkıda bulunmak,
- Daha sürdürülebilir bir kent merkezi için dengeli kamu ulaşım stratejilerinin belirlenmesi,
- Tarihi alanlar, tarihi ortaçağ duvarlarının iç ve dışında kentsel tasarım ve koruma prensiplerinin belirlenmesi,
- Tarihi yapıların iyileştirilmesi, rehabilitasyonu, tarihi yapıların (endüstriyel ve mimari önemi olan eski yapıların) konut ama öncelikle karma fonksiyonlarla kullanılması,
- Tüm kentin ve çevresinin kalitesinin artırılması,
- Açık mekanların, yeşil alanların, rekreasyon ve dinlenme alanlarının kalitesinin artırılması,
- Kent merkezine daha iyi bir imaj verilmesi,
- Arno nehrinin kenarlarında ek yürüme ve bisiklet yolları düzenlenmesi,
- Hareketli kent planı "Mobilty Kent Planı" (PUT) ile ulaşım ağının geliştirilmesi olarak sıralanabilir.

Bu bağlamda kent çeperinde yer alan, işlevini yitirmiş tarihi endüstriyel alanlar kentsel yenileme alanı olarak belirlenmiştir. Eski Leopolda Tren İstasyonu, Fiat Belfiore ve Fiat Novoli fabrika alanları ile eski mezbaha alanı bu alanlar arasında yer almaktadır. Kent merkezinin çeperiyle olan ilişkisinin artırılması ve kent imajına katkı sağlanması açısından bu alanlarda yürütülen projeler Floransa'nın geleceği için önem arz etmektedir.

- Eski Leopolda Tren İstasyonu:

Floransa'nın diğer şehirlerle ilk hızlı ilişkisini kuran Leopolda tren yolunun yapım çalışmalarına 1841 yılında Livorno'dan başlanmıştır. 1848 yılında Floransa'da surdışındaki Porta al Prato Kapısı'nın yanında kalan bir alanda sonlandırılmıştır. Floransa'nın ilk tren istasyon yapısı olan Leopolda Tren İstasyonu burada inşa edilmiştir (Guanci, 2012, s. 56 - 57). 19.

yüzyılın ilkyarısından itibaren tren istasyonları bilim, teknoloji ve sanatla ilişkili üretimin en belirgin sembolüydü. Kentteki lokasyonları gereği kent planlama açısından dikkate değer sorunlar oluşturuyorlardı. Mimar Enrico Presenti tarafından tasarlanan Leopolda Tren İstasyonu neoklasik üslupta inşa edilmişti(<http://brunelleschi.imss.fi.it/itineraries/place/FormerLeopoldaStationOfFlorenceMuseumOfRailwayObjects.html>, 2012) (Resim 4).



Resim 4.

Mimar Enrico Presenti tarafından tasarlanan neo-klasik üsluptaki Leopolda Tren İstasyonu

Kaynak: Rosano, A. 1987. "Le ex stazione Leopolda di Firenze- Dalla memoria storica all'ipotesi di recupero", *Recuperare Edilizia Design Impianti*, 28, s.216.

Resim 4.

İtalya Krallığı'nın ilanından sonra yolcu trafiğine kapatılan istasyon yük peronu olarak kullanılmaya başlanmıştır. Yolcu akışı daha sonra Santa Maria Novella tren istasyonu olarak yenilenecek Maria-Antonia terminaline aktarılmıştır. Kullanımının durdurulmasından sonra yapı ilk olarak İtalyan Ulusal Sergisi'ne ev sahipliği yapmıştır. Kentin kısa süre başkentliği sırasında Vergi ve Gümrük Müdürlüğü olarak Mimar Marco Treves tarafından yenilenmiştir. Daha sonra büyük bir atelyeye dönüştürülen yapıda I. Dünya Savaşı sırasındaki genişletme çalışmalarından sonra mermi üretimine de başlanmıştır. 1993 yılına kadar tren yolu araçlarının bulunduğu depo olarak kullanılmıştır (Guanci, 2012, s. 56 -57).

Tarihi kent merkezinin batı sınırındaki "Santa Maria Novella" merkez tren istasyonuna ve "Parco delle Cascine" adlı kent parkına çok yakın olması nedeniyle yenileme sürecine alınan alan, kentin çok stratejik bir noktasında yer almaktadır. Eski tren istasyonunu yenilenme konusu 1990'larda gündeme gelmiş, "Leopolda" yapısının sergi merkezi olarak rehabilitasyonu ve yeniden kullanım kararı alınmıştır. Yerel otoritenin kurallarına göre yapının rehabilitasyonu sırasında mevcut yapının mimari karakterinin ve açık alanlarının kalitesinin korunması gerekmektedir (Babalıs, 2012). Yapı, günümüzde sergilere, fuarlara (özellikle moda fuarlarına), kültürel olaylara ve Floransa'da modanın gelişimi ile ilgili olaylara ev sahipliği yapmaktadır (Resim 5).

Resim 5.
Leopolda Tren İstasyonu
yapısının günümüzdeki kullanımı
Kaynak: Diana Dmitira Babalis,
2012



Tren istasyonunun dışı

Tren istasyonunun içi

Resim 5.

Şu an “Leopolda Florence” olarak anılan istasyon alanının yenilenmesinde karma kullanım stratejisi benimsenmiştir. Müdahale yaklaşık 10 hektar alanı kapsamaktadır. 5,9 hektar kamusal alanlara, 4 hektar konut alanlarına ayrılmıştır. Yerel stratejiler, politikalar ve toplumsal ihtiyaçlar çerçevesinde hazırlanan başlangıç planında eski kent içi trenyolunun korunması ve değerlendirilmesi hedeflenmiştir. Planlama sürecindeki tasarım prensiplerinden biri alandaki kültürel mirasın ve eski trenyolunun mümkün olduğunca korunmasıdır. Tren istasyonunun iki hattı “Firenze-Porta al Prato” istasyonu olarak halen kullanılmaktadır (Resim 6). Konut alanına ayrılan kısım 6 kent parseline bölünmüştür. 5 parselde konutlar, 1 parselde 116 odalı otel inşa edilmiştir. Alanda gerçekleşen 385 dairenin 119 unun Belediye’ye kaldığı bilinmektedir. Ayrıca bu alanda 450 kapasiteli yeraltı otoparkı da gerçekleştirilmiştir. Kamusal alana ayrılan bölümde yer alan tren atelyelerinden bazıları yıkılarak yeni bir oditoryum yapısı inşa edilmiştir (Babalis, 2010, s.55 - 57) (Resim 7). Diğer tren atelyeleri işlevlendirilmeyi beklemektedir.

Resim 6.
Frenze Porta al Prato İstasyonu
Kaynak: Diana Dmitira Babalis,
2012



Resim 6.



Yenileme alanındaki otel



Yenileme alanındaki oditoryum

Resim 7.

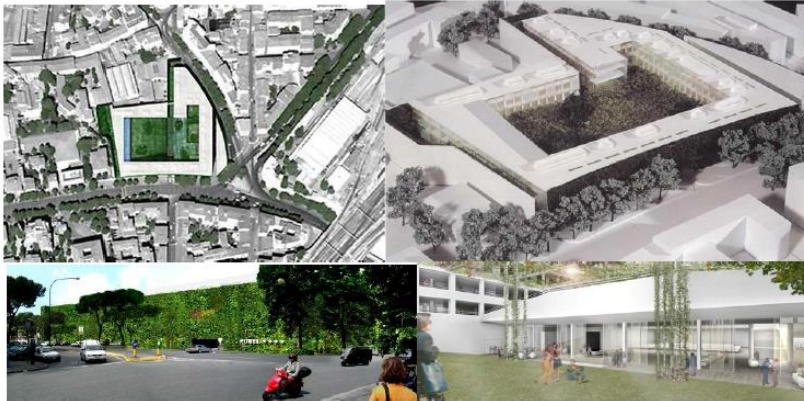
Leopolda kentsel yenileme alanı
Kaynak: Diana Dmitira Babalis,
2012

Resim 7.

Leopolda kentsel yenileme alanı ile ilgili uygulama yaya yollarının bağlantısının artırılması, yeşil stratejisi uygulaması, bisiklet ve yayalar için kent merkezine okunaklı rotalar oluşturulması, dükkan, kafe, atelye vb. yerel ekonominin kalkınmasını sağlayacak ticari aktivitelerin eklenmesi konusunda eleştiriler almaktadır.

▪ Eski Fiat Belfiore Alanı:

Leopolda tren istasyonu alanının hemen kuzey doğusunda kalan yaklaşık 30.000 m2 alana oturan eski Fiat Belfiore tesisine ait yapıların tamamı yıkılmıştır. Alanın kentsel hayata yeniden kazandırılması konusunda uluslararası proje yarışması açılmıştır. Alanda bir otel, konferans merkezi, 1.500 kapasiteli otopark, alışveriş merkezi ve ofislerin yer almasını hedefleyen yarışmada birincilik ödülünü Fransız mimar Jean Nouvel almıştır. Alanın yaklaşık yarısını kullanılan Nouvel projesi yeşil duvarlarla kaplı bir iç avludan oluşmaktadır (Şekil 3) (http://www.aeprogetti.it/Alberghi/Albergo_AJN_Belfiore/hotel_aj_n_belfiore_txt.ht, 2012). Uygulama henüz (2012) tamamlanmamıştır.



Şekil 3.

Jean Nouvel'in eski Fiat Belfiore alanı için tasarlamış olduğu proje
Kaynak:

http://www.aeprogetti.it/Alberghi/Albergo_AJN_Belfiore/hotel_aj_n_belfiore.htm, 2012

Şekil 3.

▪ Eski Fiat Novoli Alanı:

Eski Fiat Belfiore alanının kuzeybatısında kalan eski Fiat Novoli fabrika alanındaki üretim yapılarının da büyük bölümü

yıkılmıştır. Ancak alanda yer alan kazan dairesi (*Resim 8*) Kent Konseyi'nin kararıyla koruma altına alınmıştır (Babalıs, 2012). Alanla ilgili olarak Eski Fiat Novoli Alanını kurtarma projesi hazırlanmıştır. Alanın 12 hektara yayılan bir parkla iki bölgeye ayrıldığı projede, parkın doğusunda üç meydan çevresinde şekillenmiş 27 yapı, batısında ise iki meydan çevresinde 16 yapı önerilmektedir. Batıda kalan 32 hektarlık bölüm yeni Adalet sarayına ayrılmıştır. Parkın doğusunda kalan alanda ise üç fakülte binası, yurt, konut, ofis, mağaza ve yer altı otoparkı önerilmektedir(*Şekil4*)

(http://bodiniarchitetti.it/pages/progetto_urbanistica.php?id=84&tipo=urban_design, 2012). Alandaki eski kazan dairesinin ise müzeye dönüştürülmesi hedeflenmektedir. Park ve doğusunda kalan alan için önerilen kompleks hemen hemen tamamlanmıştır.

Resim 8.

Kazan dairesi

Kaynak:

http://it.wikipedia.org/wiki/Ex-stabilimento_FIAT_di_Novoli



Resim 8.

Şekil 4.

Eski Fiat Novoli Alanını kurtarma projesi

Kaynak:

http://bodiniarchitetti.it/pages/progetto_urbanistica.php?id=84&tipo=urban_design



Şekil 4.

▪ Eski Mezbaha Alanı:

Kentin kuzeybatısında yer alan eski mezbaha yapıları da endüstriyel döneme özgü yapılardır. Alandaki yapıların bir bölümü yıkılmış, bir bölümü ise yeniden işlevlendirilmeyi beklemektedir (Babalıs, 2012). Eski kent merkezine yakın olan mezbaha alanın moda etkinlikleri için önemli bir potansiyeli olduğu düşünülmektedir. Alanın yenilenmesi sırasında korunan yapılarla birlikte bir tema parkı oluşturulması, yıkılan alanda ise civar yerleşimlere bağlanan hızlı tren istasyonunun gerçekleştirilmesi hedefler arasındadır (Babalıs, 2012).

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ:

Floransa kentinin hemen hemen 19. yüzyıla kadar pek değişmeyen tarihi kent merkezi dokusunun hemen batısında yoğunlaşan, özgün işlevini yitirmiş geniş endüstriyel alanlar hem kent merkezi ve civar dokunun ilişkisinin arttırılması, hem de kent imajına katma değer kazandırılması açısından önemli misyon yüklenmektedirler.

Son yıllarda bütüncül yenileme süreci içine giren Floransa'nın tarihi kent merkezinin batısındaki özgün işlevini yitirmiş tarihi endüstriyel alanlar kentsel yenileme alanı olarak belirlenmiştir. Karma kullanım stratejisi benimsenen bu alanlarda çeşitli projeler yürütülmektedir. Eski Leopolda Tren İstasyonu, Fiat Belfiore ve Fiat Novoli fabrika alanları ile eski mezbaha alanında yürütülen kentsel yenileme projeleri incelendiğinde iki farklı yaklaşımla karşılaşılmıştır. Bunlar:

- Alandaki tarihi yapılarının bir bölümünün korunması, bir bölümünün yıkılarak yeni kullanım alanlarının yaratılması,
- Alandaki tüm yapıların yıkılarak yeni kullanım alanlarının yaratılmasıdır.

Floransa'da karşılaşılmayan ancak alandaki hemen hemen tüm yapıların korunduğu yenileme örnekleri de mevcuttur. Genellikle proje yarışmalarıyla gerçekleştirilen kentsel yenileme çalışmalarında yukarıda belirtilen üç yaklaşımdan biri idareciler tarafından çeşitli gerekçelerle benimsenmektedir. Ancak bu seçim Floransa örneğinde de görüldüğü gibi genellikle metodolojik bir yöntemle yapılmamaktadır. Oysa bu seçimin yapılması için çeşitli parametrelerin varlığından söz etmek mümkündür. Yapılan gözlemler sonucu belirlenen bu parametreler:

- Alandaki yapıların "korunması, yeniden işlevlendirilmesi, yıkımı"nın ulusal, bölgesel ve kentsel ölçekteki fayda-zarar ilişkisi,
- Sosyal çevre istek ve özellikleri,

- Alanın konumsal değeri,
- Alandaki yapıların kullanım değeri olarak sıralanabilir.

Bu parametrelerin birbirleriyle olan ilişkilerinin sağlıklı olarak değerlendirilebileceği bir metodoloji eksikliği tespit edilmiştir. Sonuç olarak kentsel çevrenin duyarlı dönüşümü için bir metodolojinin kurgulanmasının gerekliliği anlaşılmıştır. Bu metodolojik yaklaşım tarihi kent merkezleri ile kent çeperlerinde kalan alanların mekansal ve sosyal anlamda zayıflamış bağlantılarının yeniden doğru olarak kurgulanmasına katkı sağlayacaktır.

TEŞEKKÜR

Bu çalışma, Dimitra Babalis'in koordinatörlüğünde Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale (DICEA), Università degli Studi di Firenze/Department of Civil and Environmental Engineering (DICEA), University of Florence da yürütülen, yazarın ziyaretçi araştırmacı olarak dahil olduğu "Sensitive Transformation in Urban Characterisation Environment" başlıklı araştırma projesi kapsamında hazırlanmıştır.

KAYNAKLAR

- Babalis, D. (2010). "Florence, A Transforming City in Progress", pp. 53 - 66 in the *Chronocity The Assesment of Built Heritage forDevelopments and Creative Change*, Italy: Alinea Press.
- Guanci, G. (2012). *Guide to Industrial Archeology in Tuscany*, Florence: NTE Srl Press.
- Kişisel görüşme, Diana Dimitra Babalis, Haziran 2012.
- LUDA (Improving the quality of life in Large Urban Distressed areas) Research Project from the programme "Energy, Environment and Sustainable Development" within the Fifth Framework Programme of the European Union. (2006). <http://www.luda-project.net> [Erişim tarihi: 2.07.2012]
- UNESCO/CLT/WHC web sayfası (2012). <http://whc.unesco.org/en/list/174/> Erişim tarihi: 29.08.2012]
- Green Scandicci web sayfası (2012). https://picasaweb.google.com/tutela.territorio.scandicci/GreenScandicci?authuser=0&authkey=Gv1sRgCM_DqOiC_r6OrgE&eat=directlink [Erişim tarihi: 29.06.2012]
- Scandicci Masterplan web sayfası (2012). <http://www.archello.com/en/project/scandicci-masterplan> [Erişim tarihi: 29.06.2012]
- Scientific Itineraries in Tuscany web sayfası (2012).

<http://brunelleschi.imss.fi.it/itineraries/place/FormerLeopoldaStationOfFlorenceMuseumOfRailwayObjects.html> [Erişim tarihi: 26.06.2012]

Eski Fiat Viale Belfiore Kurtarma Planı web sayfası (2012).

http://www.aeprogetti.it/Alberghi/Albergo_AJN_Belfiore/hotel_ajn_belfiore.htm [Erişim tarihi: 2.07.2012]

Eski Fiat Novoli Kurtarma Planı web sayfası (2012).

http://bodiniarchitetti.it/pages/progetto_urbanistica.php?id=84&tipo=urban_design [Erişim tarihi: 2.07.2012]

SUMMARY

In the periphery of the historic city center of Florence, which is a settlement in Middle Italy, considered the symbol of Renaissance period train stations, small scale industrial structures were built under the influence of spread of industrialization in Continental Europe in the 19th century. Industrial buildings whose original functions are being lost nowadays are restricted to examples which started being built in the 18 th century, however, shaped in the 19 th century and were being able to brought until today with the increased industrialization activities in the first half of the 20 th century.

The necessity of developing new thoughts aiming to revitalize areas around the city center and to reshape Florence, which witnessed a segmented growth due to increased industrialization in the first half of 20 th century, according to urban planning principles from 1990's onwards has been realized. Within the scope of integrated planning developed in the recent years, old industrial areas located in the historical city center peripheries whose functions have been lost are determined as urban renovation sites.

In this study, Old Leopolda Train Station, Fiat Belfiore and Fiat Novoli factory sites as well as renovation/transformation work executed in old slaughter house sites, located in the west border of historical city center of Florence, have been studied with the help of technical surveys, personal interviews or published projects.

Two approaches have been encountered when urban renovation projects executed in these areas where mixed-use strategies are adopted are examined. These are:

- Preservation of some of the historical structures in the area, and demolition of some to create areas for new uses,
- Demolition of all structures in the site to create areas for new uses.

Not encountered in Florence, but there also exist renovation examples where almost all structures in the area are preserved. The results of research and observations have shown that three approaches are preferred in the renovation/transformation of old industrial areas. It has been concluded that, like in the example of Florence, there is a lack of methodology in the selection of these approaches adopted for various reasons. In fact, it is possible to talk about various parameters in the adoption process of this selection. The parameters determined after observations can be enumerated as:

- Benefit-damage relationship of “preservation, re-functioning,
- demolition” of structures in the site in national, regional and
- urban scale,
- Social environment needs and properties,
- Land use value of the site,
- Use value of structures in the site.

The necessities of determining the basic parameters about the site as listed above and of setting up a methodology according to which the relationship of these parameters among themselves can be evaluated healthily in the adoption process of renovation approach have been understood. This methodological approach will contribute to the acceptable reestablishment of weakened spatial and social connections between the city centers and areas in the peripheries of the cities.

ÖZGEÇMİŞ

Doç. Dr. Elif Özlem AYDIN: 1993 yılında İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi'nden mezun olan Elif Özlem AYDIN, 2004 yılında İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü'nde tamamladığı “Bursa'daki İpek Fabrikaları ve İpekçilikle İlgili Endüstri Mirasının Korunması” başlıklı doktora çalışmasıyla Türkiye Mimarlık Vakfı Enstitüsü 2005-Restorasyon bilim alanı ve Europa Nostra Awards 2006 yılı diploma ödülleriyle layık görülmüştür. Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü'nde öğretim üyesi olarak görevine devam eden AYDIN'ın tek yapı koruma, kentsel koruma, endüstri mirası ve yeniden işlevlendirme konularında ulusal ve uluslararası çok sayıda bilimsel çalışmaları bulunmaktadır.