

Modern Kıyının İnşası: 19. Yüzyıldan 21. Yüzyıla İstanbul'da Dört Kıyı Dolgu Projesi Üzerinden Toprağın ve Kentsel Dönüşüm Atığının Metabolik Akışı

Esra Sert*

Öz

Metabolize olmuş sosyo-doğalar olarak kentlerin ve ekonomilerin inşasının önemli bir unsuru olarak kıyı şehirleri, kapitalizmin tarihi boyunca kırılğan ekolojik nişler olarak işlev gördüler. Su ile karanın bulunduğu bu şehirlerden biri olan İstanbul, günümüzün kapitalist koşullarında sosyo-ekolojik açıdan baskı altında. Bu baskının kentteki mekânsal karşılıklarından biri olan kıyı dolgu alanlarının İstanbul'daki yüzey toplamı, 2000'li yıllarda yeni bir ilçe oluşturabilecek boyuta ulaştı. Dünyanın pek çok yerinde mülk sahipliğine konu olan ve yeryüzündeki dramatik coğrafi müdahalelere yol açan kıyı dolgu projeleri; toprak erozyonu, sediment oluşumu, bozulan hidroloji ve arazi çökmesi gibi tehlikeli sonuçlara yol açmaya devam ediyor. Bu çalışma, dört kıyı dolgu projesi aracılığıyla İstanbul'un modern kıyılarını anlamak için kentsel toprağın ve kentsel dönüşüm atığının metabolik yolculuğunun tarihsel olarak bir süreliğine kıyı dolgu alanları formunda nasıl mekânsallaştığını araştırıyor. İncelenen kentsel kıyı dolgu projelerinin ilk ikisi 19. yüzyılda karşımıza çıkan Yenikapı dolgu alanı ve bağlantılı liman alanı önerisi ile İstanbul Limanı projesi iken; diğer ikisi de 21. yüzyılda Maltepe ve Yenikapı'da gerçekleştirilen kıyı dolgu projeleridir. Makalede; doğanın çeşitli dolaşimlarla nasıl mekânsallaştığının öyküsü araştırılıyor. Kentsel projelerin, İstanbul'un derinleşen eşitsiz coğrafyasında sosyo-ekolojik ilişkileri kırılğanlaştırarak dönüştüren kapitalizmin enstrümanlarına bağlı olduğu kadar, mimarlığı ve hepimizi son derece yakından ilgilendiren kentsel gündemlere ve tahayyüllere de bağlı olduğu iddia ediliyor. Bunu yaparken, kentsel metabolizma perspektifinden kentsel toprağın ve kentsel dönüşüm atığının metabolik yolculuğunu inceleyerek kıyının üretiminde etkili olan mevcut çevresel ve yönetsel müdahaleler kadar olası gelecek tahayyüllerinin ve projeksiyonlarının da yeniden gözden geçirilmesine katkıda bulunmayı umut ediyor.

Anahtar Kelimeler: *İstanbul Limanı, kıyı dolgu projeleri, metabolik akışlar, Yenikapı, Maltepe*

* MEF Üniversitesi Sanat Tasarım ve Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü. serte@mef.edu.tr

<https://orcid.org/0000-0002-1283-4868>

Makale gönderim ve kabul tarihleri: 30.04.2022-09.09.2022

The Modern Coasts of Istanbul: The Metabolic Flow of Land and Urban Renewal Waste Through Four Coastal Projects From The 19th to the 21th Century

Abstract

As an important element in the construction of cities and economies as metabolized socio-natures, coastal cities have functioned as fragile ecological niches throughout the history of capitalism. İstanbul, one of these cities where water and land meet, is under socio-ecological pressure in today's capitalist conditions. In the 2000s, the total surface area of the coastal land reclamations in İstanbul reached a size that could form a new district. Hazardous consequences such as soil erosion, sediments, altered hydrology, and land subsidence were materialized by coastal land reclamations that gave way to property ownership and dramatic interventions on the earth's surface. This study explores how the metabolic journey of urban land and urban renewal waste have historically been spatialized in the form of coastal land reclamation areas for a period of time, in order to understand the modern coasts of İstanbul through four land reclamation projects. While the first two of the urban coastal land reclamation projects examined were the Yenikapı filling area and the associated harbor area proposal and the İstanbul Port project, which appeared in the 19th century; the other two are coastal land reclamation projects realized in Maltepe and Yenikapı in the 21st century. In this study, the story of how nature is spatialized through various circulations is explored. It is claimed that urban projects depend not only on the instruments of capitalism, which transform socio-ecological relations by making it fragile in the deepening unequal geography of İstanbul, but also on urban agendas and imaginations that are very closely related to architecture and all of us. In doing so, it hopes to contribute to a reconsideration of possible future imaginations and projections as well as current environmental and managerial interventions that are effective in the production of the coast by examining the metabolic journey of urban land and urban renewal waste from the perspective of urban metabolism.

Keywords: *Port of İstanbul, coastal land reclamation, metabolic flows, Yenikapı, Maltepe*

Giriş

2017 yılındaki BM Konferansı verilerine göre, 600 milyondan fazla insan deniz seviyesinin on metre altında olan kıyı bölgelerinde hayatını sürdürüyor (BM, 2017). Dahası, yaklaşık üç milyon insan iki yüz kilometre uzunluğunda kıyı bandında yaşıyor ve bu oranın 2025 yılında iki katına çıkması bekleniyor. Kıyı kentleri pek çok bilim insanı tarafından (Balica vd., 2012; Nicholls vd., 2008; Sengupta vd., 2018) orada yaşayan toplumlar için riskli bölgeler olarak ele alınıyor. Dhritiraj Sengupta vd. yaptıkları çalışmada (2018); Jakarta, Manila, Hong Kong, Şanghay ve Mumbai gibi Asya şehirlerinde deniz kıyısı boyunca uzanan kentsel uzantıların çarpıcı biçimde görünür olduğundan bahseder.¹ Kıyılarda yer alan bugünün turistik mega kentleri 1980'li yıllar boyunca hızlı kentleşme ve gayrimenkul değerinin etkisi altında kaldı. 1980 ortalarından 2017'ye kadar tek başına Doğu Asya şehirlerinde (Şangay, Tianjin, Shenzhen, Tokyo, ve Osaka) bir milyon metrekareden fazla alanın kıyı dolgu alanı olarak

¹ Bu kentler için bkz., Jakarta (Jones, 2002), Manila (Murakami vd., 2005), Hong Kong (Loo ve Chow, 2008), Şanghay (Zhang vd., 2011) ve Mumbai (Moghadam ve Helbich, 2015).

inşa edildiği tespit edilmektedir (Sengupta vd., 2018). Kıyı dolguları, Dubai'de, Hong Kong havaalanında, Lagos-Nijerya'daki Eko Atlantik Projesinde, Rio de Janeiro'da, Buenos Aires havaalanında, Güney Çin'de dolgu adalarda, Angola'daki Baia de Luanda'da, Mumbai'de ve Şanghay'da da kentsel kıyıyı genişletti. Özel mülk sahipliğine ve dünya yüzeyinde dramatik müdahalelere yol açan denize doğru uzatılmış dolgu alanlar nedeniyle şimdye kadar, toprak erozyonu, tortullar, hidrolojinin değişmesi, arazi çökmesi (Chen vd., 2016; Sengupta vd., 2018), deniz seviyesi yükselmesi (Brown vd., 2013) ve denizlerdeki nitrojen döngüsüne bağlı biyoçeşitlilik kaybı (Galloway vd., 2004) gibi pek çok açıdan tehlikeli sonuçlarla karşılaşıldı. Kritik önemde bir kıyı kenti olarak karanın suyla buluştuğu İstanbul, diğer pek çok şehirden farklı bir durumda değil ve yoğun bir baskı altında. 2000'li yıllarda İstanbul'da kıyı dolgu alanlarının kentin yeni bir semtini oluşturabilecek boyutlara ulaştığını söylemek yanlış olmaz (Tuna, 2017).

Bu çalışmada, yerel ölçekte kıyı dolgu alanlarını kentsel metabolizma ve metabolik akış kavramları ile ele alacağım. Bu kavramlar her şeyden önce “doğa” ile “insan” arasındaki ayrımın, bir başka deyişle kent çalışmalarına damgasını vuran kenti doğadan ayrı görme ikiliğinin reddiyesi üzerinde temelleniyor. Bu reddiyenin temellerini teorize eden Karl Marx ve Friedrich Engels insan emeğini, insan türü ile doğa arasındaki ilişkinin merkezine oturtur. Marx ve Engels'in eserlerinde doğa kavrayışı bugünkü anlayışa çok yakın bir biçimde insan emeğinin yeryüzüne katılmasından oluşur (Marx, 1990, 1992, 1993; Marx ve Engels, 1998). Benzer bir bağlamda toplumsal-doğalar ya da sosyo-doğalar kavramsallaştırmasından hareketle insan toplulukları ile doğanın üretimi arasındaki ilişkiyi irdeleyen çalışmalarıyla, Neil Smith (2008), Noel Castree ve Brauce Braun (1998), David Harvey (1996) ve William Cronon (1991) örnek verilebilirler. Örneğin Smith'e göre (2008) doğanın hakimiyet altına alınması söylemi (domination of nature) insan ve doğa arasında doğrusal bir ilişki tanımlar ve ikilikler yaratan bir dil üretir. Halbuki, “doğanın üretimi” çok daha canlı bir ilişki tanımlar. Doğanın emek süreçleriyle üretimini politik güçler tarafından değiştirilip dönüştürülen bir *ilişki* olarak açıklayan Marx ve Engels'tir. Raymond Williams (1980: 78), “doğal” peyzaj dediğimiz şeyin büyük ölçüde insan tasarımı ve emeğinin ürünü olduğunu, ancak bu “doğal” kavramsallaştırmasının insan emeği tarihinin dışlanmasına ve politik güçlerin bastırılmasına dayandığını iddia eder.

“Metabolizma” kavramsallaştırması aslında tarihsel olmayan bir “bilimsel” insan vücudu fikrine dayanır (Baccini ve Brunner, 2012). Metabolizma kavramı, 17. yüzyılın başında bir tıp doktoru olan Santorio Santorio (1561-1636) tarafından insan vücudu üzerinde yapılan bilimsel araştırmalarla tartışmalara girer. Doktor Santorio insan vücudunun metabolizmasını anlamak için 30 yıl boyunca bir tür girdi-çıkıtı hesabıyla (hem vücuduna giren tüm yiyecekleri hem de atıklarını kendi bedeninin ağırlık değişimi üzerinden ölçerek) deneyler yapar (Baccini ve Brunner, 2012: 21). Fakat burada toplumsal olana yer yoktur, yalnızca fiziksel bir girdi-çıkıtı hesabı yapılır. Marx ve Engels ise, 19. yüzyılda yaygınlaşan ve insan ile doğa (yani toplum ile doğa) arasında emek süreçlerinden etkilenen madde alışverişi olarak tanımlanan bir “metabolizma” kavramı kullanır (Marx, 1990: 198, 207, 283; Marx, 1992: 29, 226). Almancada metabolizmanın orijinal karşılığı olan “*Stoffwechsel*”, maddenin değişimi anlamına gelir. Organik kimyanın kurucusu olarak kabul edilen Justus Freiherr von Liebig'den

(1803-1873) alınan ve maddenin değişimi anlamında kullanılan “metabolizma” kavramını, emek yoluyla oluşan sosyo-çevresel değişimlerin dinamikleri bağlamında ilk kez Marx ve Engels kullanır. Yani, metabolizma kavramının kendisi yeni değildir, ancak Marx ve Engels’in onu kullandığı bağlam yeni ve dikkate değerdir. Bu kullanım, insan ve doğa arasındaki yaşamı ve mekânı yeniden şekillendiren güç ilişkilerini açıklamak için sanayi devrimi, insan ve hayvan kas gücünün modern emek sürecine veya ekolojik Marksistlerin “sosyo-doğal metabolizma” dediği şeye kayması için bir dönüm noktasıdır (Foster, 2000; Heynen vd., 2006; Swyngedouw, 2009).

“Kentsel metabolizma” kavramsallaştırmasının tarihsel arka planı ise bir tür “sirkülasyon” düşüncesinin, 17. yüzyılda insan bedeninin dolaşım sisteminin bulunuşundan başlayıp, 19. yüzyılda kanalizasyon altyapı sistemlerine uzanarak, günümüzde elektronik atıkların dolaşımına kadar devam ettiğini söylemek mümkündür (Swyngedouw, 2009: 68-72). Doğanın kentleşmesini bir akış (Kaika, 2005), bir dolaşım kanalı (Merrifield, 1993; Sennet, 1994; Harvey, 1996) ve sosyal ve fiziksel kanallar içinde örgütlenen sürekli bir yersizleşme-yurtsuzlaşma süreci olarak, yani daimî bir dönüşüm hali olarak görmek mümkündür (Swyngedouw vd., 2003: 898-918). Buradan hareketle “metabolik akış” bağlamı, makalede, toprak ve kentsel dönüşüm atığının İstanbul’da çeşitli kıyı dolgu projeleri aracılığıyla hangi süreçlerden geçerek, kara ve deniz arakesitinde bir araya gelerek (bir süreliğine) mekânsallaştığını, politik olarak dönüştüğünü ve yeniden dönüştüğünü vurguluyor. Bu anlamda, “metabolik” terimi, doğanın emek aracılığıyla mekân olarak üretimi pratiğine gömülü sosyo-ekolojik ilişkilerin politik-ekonomik arka planını vurgular.

İstanbul’da kıyı; gayrimenkul değeri, turizm, halk sağlığı, ve deniz ekosistemi alanlarında sorunlar ve olası çözüm önerilerinin konusu olarak gelecek tahayyülümüzde ve seçim beyannamelerinde önemini korumakla kalmaz, hatta kentin mega ölçekler halindeki dönüşümünü anlamada bir nevi turnusol görevi görür. Bugün mega ölçekli izler bırakan yeni bir metabolizmanın kentsel işaretleri olarak kavranabilecek kıyı dolgu projeleri modern kıyının üretimi bağlamında tartışmalı konumunu sürdürüyor.

Özetle bu çalışma, İstanbul’da kentsel dönüşüm ve tahayyüllerin kritik mekânı ve ölçeği olarak kıyıya bakarak, 19. yüzyıldan 21. yüzyıla kadar olan sürede toprağın ve kentsel dönüşüm atığının metabolik akışları üzerinden sosyo-doğal dönüşümleri sornsallaştırmaya çalışıyor. İstanbul’un kentsel metabolizması 21. yüzyılda büyük ölçüde “karmaşık” malzeme, emek ve toplumsal süreçlere bağlıken, ilk kapitalist ilişkilerin başladığı 19. yüzyılda daha doğrudan bir karaktere sahiptir. Doğa-insan yarılmasının ilk mekânsal izleri 19. yüzyılda İstanbul’un kıyısından okunabilir. Dahası bu mekânsal izlerin arkasındaki metabolik akışları takip etmek ve kentsel gündeme müdahale etmek daha kolaydır. Makale, bu yeni metabolik akışın 21. yüzyılda var ettiği metabolizmanın kentsel peyzajda bıraktığı problemlili mega izlerin, gündelik hayatlarımızda sanki bir çırpıda karşımıza çıkıyormuş gibi görünmesinin aslında bir illüzyondan ibaret olduğunu vurgulayarak, bu şekilde gerçekleştirmeleri için yaklaşık iki yüzyıllık bir süreç gerektiğinin altını çiziyor. Buradan hareketle umutlu bir yerden, yarının yaşanabilir kıyılarını oluşturabilmek ve canlı bir ekosistemi var edebilmek için; bugüne dair kentsel tahayyüllerimizin, çabamızın kurucu olacağını, kentsel gündeme dair haval edilenlerin hemen değilse bile gerçek olabileceğini savlıyor. Çalışmada, takip eden

bölgelerde doğanın (toprak/kara) mekân (kıyı dolgu projesi) olarak üretimi bağlamında 19. yy'da (gerçekleşmemiş) ilk büyük ölçekli kıyı dolgu proje önerisi olarak Yenikapı dolgu ve liman önerisi ile gerçekleşmesi başarılmış İstanbul Limanı'na; 21. yy'da ise Yenikapı ve Maltepe kıyı dolgu projelerine odaklanılıyor.

19. Yüzyılda Karanın Metabolik Akışı

İstanbul ile ilgili olarak son zamanlarda yapılan keşifler, kentin tarihi merkezindeki Yenikapı'da yerleşimin Neolitik döneme (MÖ 6400-5800) kadar uzandığını gösteriyor. İstanbul, kıyı yerleşimleriyle tarihi boyunca kıyı genişlemesini teşvik eden bir karakter gösterir. Kıyının genişlemesi ya da kıyıları boyunca ve ötesinde doğanın mekân olarak yeniden üretimi ile su ve katı atık bertarafı arasında her zaman bir ilişki olduğunu biliyoruz. Atık bertarafı; enkaz ve liman tarama, endüstriyel yan ürünler, kamulaştırmalar, yıkımlar, kentsel dönüşümler veya evsel atık bertarafı şeklinde olabilir. Örneğin İstanbul'un Roma dönemindeki denize doğru kara genişlemeleri, planlanmış bir niyet olmaksızın meydana gelir ve “çöplerin sürekli suya dökülmesi” ile “yangın ve deprem molozları” gibi “atık bertarafının kasıtsız sonucudur” (Nowland, 1961: 68; Hudson, 2010: 1; Erkal, 2011: 81). Limanlar gibi kıyı koylarının doldurulmasıyla başlayan olgu, antik rıhtım ve set örneklerinin yanı sıra Bostan (Vlanga), Dolmabahçe ve Çırağan Sarayları, Sirkeci Tren Garı ve daha fazlasıyla tarih boyunca devam eder.

Tanzimat döneminde İstanbul, meydana gelen dönüşümleri her düzeyde göstermek için merkezi ve en hayati şehirdi. İdari dönüşümler, artan nüfus ve değişen üretim rejimi, İstanbul Boğazı ve Haliç'in kuzeyinde yeni kentleşen bölgelerle, kıyının dokusunu, altyapıyı ve ulaşım yollarını dönüştürdü. 19. yüzyıldaki gelişmelerin çoğunun Avrupa'daki gibi “düzenleme” için “yönetici sınıfın” girişimleri olması gibi bazı ortak noktaları olduğu açıktır. Fakat İstanbul'da modern kıyının inşasında kaydedilen tüm düzenleme girişimleri, aynı zamanda dünyanın ve Osmanlı İmparatorluğu'nun değişen sosyo-ekolojik durumuyla güçlü bir ilişkiye sahiptir. 19. Yüzyılda doğanın (toprak/kara); modern kentsel kıyının üretimi ve kentleşmiş doğanın kuzeye doğru genişlemesiyle bir tür endüstriyel disiplinle metalaştırılarak kontrol edilmeye, kazılmaya, taşınmaya ve dönüştürülmeye başladığından bahsetmek mümkündür. 1858 tarihli Arazi Kanunu (*Arazi Kanunname-i Hümayunu*) ile, devlet içinde ilk kez, müslim-gayrimüslim ayrımı olmaksızın, kanunlar önünde arazi mülkiyeti gibi mülkiyet haklarının şahıslar lehine güvence altına alınması sağlanır.

19. yüzyılda Tanzimat olarak bilinen reform dönemi doğa ve insan arasındaki yarılmanın kentteki ilk izlerini gördüğümüz dönem olduğu için İstanbul'un kentsel çevre tarihi açısından önemlidir. İstanbul'da 19. yüzyılın ikinci yarısında doğa ve insan arasındaki ikiliğin belki de en çarpıcı gözleendiği mekân kıyılarıdır. Bu ikilik İstanbul'da bir tür endüstriyel disiplinle modern bir kıyı oluşturma gündeminin tetiklediği metabolik yolculukta gözlenebilir. Tanzimat ile birlikte kentsel projeksiyonlara paralel olarak belirli sözleşme ve ruhsatlarla rıhtım ve limanlar aracılığıyla karanın kıyıda metabolik akışının izini sürmek mümkündür. 19. yüzyılda hem sonuçları hem de nedenleri açısından Osmanlı'daki ilk kapitalist ilişkilerden etkilenen İstanbul kıyılarının “düzenli”, “sağlıklı” ve “modern” bir imaja dayalı üretimi söz konusudur. Bu imajın

kendisi, nasıl üretildiğinden, kimin kullandığından ve yararlandığından bağımsız olarak önemsenir. Tanzimat Dönemi İstanbul'da çevresel problemler ve halk sağlığı arasındaki ilişkiye dair önemli bir farkındalığa işaret eder. O dönem için çevre bilinci olarak kodlayabileceğimiz bu farkındalık, özellikle belediyenin kurulması (*Altıncı Daire-i Belediye*) ile kendini kentsel mekânda ve kıyıda gösterir. İstanbullularda kentsel çevreye dair büyüyen farkındalık ve peşi sıra gelen tatminsizlikler sürerken, kıyıya dair düzenleme ve iyileştirme ajandasının bir kısmı uygulanır, bir kısmı ise "ütopik" bulunduğu için gerçekleşmez. Çevresel problemler ve halk sağlığı açısından yıkıcı sonuçları da olan büyük depremler, yangınlar ve salgınlar bütün bu ajandanın uygulanmasında ve yaşanan aksaklıklarda önemli bir yere sahiptir. Örneğin yaşanan depremler nedeniyle İstanbul Limanı inşaatı sırasında yapılan dolgu defalarca çöker, denize karışır ve yeniden yapılır. Salgın hastalıklar nedeniyle de kıyıdaki inşai faaliyetlerin yavaşladığı ve işçilerin kıyıyı modernleştirme faaliyetleri sırasında hayatlarını kaybettikleri bir gerçektir.

19. yy'da Yenikapı Dolgu ve Limanı Önerisi

Yenikapı'daki kazılara dayanarak İstanbul'da kıyının Neolitik dönemden bu yana düzenlenmesi tarihine baktığımızda, İstanbul kıyılarının çok katmanlı bir karaktere sahip olduğu görülür. Namık Erkal'ın (2011) kıyı dolgusunun bir tür arkeolojisine dair yaptığı çalışmadan kabaca 20. yüzyıla kadar yangınlar ve depremlerden sonra deniz kıyısına atılan enkazın, daha sonra bent ve kıyı dolgusuna dönüşerek kıyıyı doldurduğunu ve genişlettiğini öğreniyoruz. Yenikapı kıyısı, son on bin yıldır kentsel hareketliliğin yanı sıra doğayı disipline etmeye yönelik "düzenleme" denilen modern çabanın belki de en önemli mekânıdır. Söz konusu "düzenleme" çabası, doğayı disipline etmeye ve metalaştırmaya yönelik modern bir çabadır. Kıyı için düzenleme faaliyetleri bu özelliklerini en çarpıcı biçimde, 19. yüzyılda belediye kontrolünde dolgu alanları için haritalar ve özel sözleşmelerin hazırlanmasında kendini gösterir (Örneğin 1858 Arazi Kanunu ve 1890 Sözleşmesi 26. Madde). Zeynep Çelik (1986: 73); kıyıyı düzenli hale getirme işinin 1879'a kadar bireylere bırakılmış parçalı faaliyetler olarak görüldüğünü, kıyıyı düzenlemeye yönelik operasyonları koordine etme fikrinin bir bütün olarak fiziksel anlamda ilk kez bu tarihte ortaya atıldığını kaydeder. 1879'dan önce, bentler ve rıhtımlar ancak belirli koşullar altında ve limanla ilgili aciliyet gündeme geldiğinde düzenlenir. Örneğin Dolmabahçe Sarayı'nın yapımından sonra Beşiktaş iskelesi ve Dolmabahçe iskelesindeki dolgu ve düzenleme sırasıyla 1857 ve 1864'te yeniden gerçekleşir (Çelik, 1986: 74). İstanbul 19. yüzyılında dar ve eski ahşap rıhtımlar (Görsel 1); nüfus patlaması ve halk sağlığı sorunları ile diplomatik ve ticari gereksinimleri (bir başka deyişle, elçilikler aracılığıyla yabancı nakliye şirketlerinin ihtiyaç ve isteklerini) karşılayamaz. 19. yüzyılın sonunda diğer arzulanımlar arasında ticari mal taşımacılığının hızlandırılması, bölgesel zaman yönetimi ve İstanbullular için günlük düzenli banliyö hizmetleri yer alır.



Görsel 1: İstanbul, 19. yy. İstanbul Kıyılarında Dar ve Eski Ahşap Rıhtımlar, Rumeli Hisarı. Kaynak: The Yıldız Palace Albums, Souvenir of İstanbul. Akkök, Nurhan Atasoy (2007).

Osmanlı Devlet Arşivlerine referansla kıyı dolgu alanlarına ilişkin hukuki düzenlemelere bazı örnekler vermek gerekirse; 1908 tarihli İçişleri (Dahiliye) kayıtlarına göre Haliç, Dersaadet veya Boğaz boyunca ruhsatsız her türlü dolgu alanı ilgili kanunlara göre cezalandırılacaktır (BOA, 1908). Arşivde 1881 yılına ait bir kayıt, İstanbul, Boğaziçi, Kadıköy ve Adalar sahilinde mülk sahiplerinin doldurdukları alanların denizden incelenmesi ve değerine göre tazminat alınmasına ilişkin bir kararı kaydeder (BOA, 1881). 1920 tarihli bir başka kayda göre Serviburnu ve Sütluçe yakınlarında dolgu alanı elde etmek için yaptığı başvuruda yabancı bir şirket olan American Standard Oil, kıyı dolgusunu kömürün düzenli depolandığı saha olarak kullanmak için izin belgesi alır (BOA, 1920).

19. yüzyılın ikinci yarısında belediye eliyle tramvay hattı ve tünel gibi projelere imza atan ve İstanbul'da da ofisi olan Fransız Mühendis Eugene Henri Gavand gibi girişimciler İstanbul'un kentsel gündeminde radikal denilebilecek projeksiyonların gerçekleşmesini sağlar. Bunlardan birisi de 1874'te kapsamlı bir ulaşım planıyla bağlantılı, Kuzey Marmara kıyılarında Yenikapı bölgesine (Görsel 2) Gavand tarafından önerilen ilk büyük ölçekli kıyı dolgu projesidir (Çelik, 1986: 74; Erinç, 1968: 50). Fakat proje dönemi için ütopyik bulunarak reddedilir. Çelik (1986: 74), Fransız mühendis Gavand'ın, söz konusu kıyı dolgu önerisini, İstanbul ulaşımı için daha büyük bir planın parçası olarak kurguladığını belirtir. Öte yandan İstanbul'un imarında Henri Prost ile birlikte çalışan Türkiye'nin ilk şehir plancısı Aron Angel de, Yenikapı'daki kıyı dolgu önerisinin ütopyik bulunduğu ve 1879'da M. Marius Michel'le

Sirkeci-Unkapanı ve Tophane-Galata arasında kıyı dolgu önerisi için yapılan bir sözleşmeden bahseder (Erdikmen, 2013: 72). Zihni Bilge (1949: 1-2) 1879'da Marius Michel ile yapılan sözleşmeyi İstanbul limanı için yapılan ilk ve en önemli iyileştirme hamlesi olarak tanımlar ve çeşitli nedenlerle bu sözleşmenin hayata geçirilemediğini kaydeder. Ancak Michel, bu sözleşmedekine aşağı yukarı benzer lokasyonda gerçekleştirecek müdahaleyi beklemek zorunda kalır. Söz konusu müdahale, 1890 yılında İstanbul Limanı inşasıdır. İstanbul'da karanın/ toprağın metabolik akışını anlamak için şimdi 19. yüzyılın gerçekleşmiş muhtemelen en kritik kıyı dolgu uygulamasına, yani 1890'larda İstanbul Limanına odaklanalım.



Görsel 2: Eugene Henri Gavand'ın Önerdiği ve Ütopik Bulunan Büyük Ölçekli Kıyı Dolgu Projesi (1874) Yedikule-Topkapı arası denizden geri kazanılan alan için teklif.

Kaynak: Salt Araştırma Arşivi, <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/116006>

İstanbul Limanı

İstanbul Limanı projesinin, 19. yüzyılda İstanbul'un kıyısında gerçekleşen en önemli dolgu alanı olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. İstanbul Limanı inşasıyla denizden kazanılan alan, inşaat ayrıcalığını alır ve özel bir şirket adına işletmecisi Fransız mühendis Michel'e, özel mülk olarak rıhtım, depo ve ofis binaları biçiminde kullanılmak üzere devlet tarafından bedelsiz olarak verilir (Bilge, 1949: 2). Sırasıyla 1845, 1863, 1875 ve 1912 yıllarında tekrar tekrar onarılıp dönüştürülen Galata Köprüsü (Cisr-i Cedid) (Görsel 3) İstanbul Limanının yeniden yapılanma sürecinde önemli bir rol üstlenir. 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başlarında, iç liman ve kıyılarına (Haliç'in kuzeyi ve güneyi) geçişte köprüden kaynaklı kısıtlamalar nedeniyle -köprüler arası iç liman- gemiler ve modern bir liman için sorunlu bir yerdir. Bu koşullar nedeniyle Haliç kıyılarının kuzey ve güneyinde balık pazarları, kereste pazarları, meyve

pazarları, yağ, alet yapımı, makine, metal işleri, tütün gibi üretim ve ticaret alanları konumlanır. Öte yandan Haliç'in iç liman ve kıyıları dışında kalan kıyı bandındaki gemiler için, o yıllarda modern bir limanın bulunmayışı nedeniyle başka bir organizasyon vardı. Denize açıktaki demirleyen vapurlardan yolcular ve mallar küçük tekneler ve mavnalarla kıyıya, oradan da hamallar yardımıyla karaya taşınıyordu. Yani 19. yy. İstanbul'u, doğa-insan ayrışmasının ilk mekânsal izlerinin görüldüğü ama hâlâ büyük ölçüde doğrudan insan ve hayvan emeğine ve müdahalesine bağlı olunan bir dönemdir.



Görsel 3: Demir Konstrüksiyonlu ve Ahşap kaldırımlı Üçüncü Galata Köprüsü (1878).

Kaynak: Hagop Mintzuri. İstanbul Anıları 1897- 1940, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 152. 3. Baskı, 1998

Tam burada İstanbul'un bu ilk modern limanının inşa edilirken yarattığı metabolik akışı inceleyelim. Bir önceki bölümde anlatılan 1879'da Sirkeci-Unkapanı ve Tophane-Galata kıyılarının düzenlenmesine yönelik öneriden 11 yıl sonra, 1890 yılında *İstanbul Rıhtım, Dok ve Antrepo Şirketi* adında bir şirket kurulur. Aynı yıl, M. Michel ile yeniden liman inşaatı sözleşmesi onaylanır ve artık dolgu alanıyla oluşturulacak modern liman projesi gerçekleştirilebilir durumdadır. İnşaat ayrıcalığını alan özel şirket burayı 85 yıl süreyle işletecektir (Bilge, 1949: 2). Boğaziçi Üniversitesi 1976 tarihli İstanbul ve Marmara Limanları Master Plan Raporuna göre; kıyı dolgusu ile denizden elde edilen arazi şirkete bedelsiz verilecek (1890 Sözleşme: Madde 26) ve özel mülkiyet (depolar ve ofis binası vb.) olarak kullanılabilir (Boğaziçi Üniversitesi, 1976). Aynı raporda; başlangıçta, limanın inşası için kıyı dolgu alanları olarak üç lokasyon planlandığı belirtiliyor. Raporunda bahsedilen üç lokasyon (GÖRSEL 4); Galata, Sarayburnu-Sirkeci ve Haliç'tir (bugün Galata ve Atatürk köprüleri arasında). Ancak bu alanlardan sadece ikisinde dolgu ve düzenleme gerçekleştirilir. 1890 Sözleşmesi ile Sarayburnu ile Sirkeci arasında ve Galata'dan Tophane'ye kadar olan kıyı bölümleri dolgu alanları olarak ortaya çıkar. Bilge (1949: 10-13), 1890 Sözleşmesinde Unkapanı

ile Galata Köprüsü arasındaki rıhtımların, karmaşık mülkiyet ilişkileri ve bir depolama sahası için sorunlu zemin özellikleri nedeniyle hariç tutulduğunu belirterek yukarıda bahsedilen argümanı destekler. Ayrıca İstanbul'da yaşanan kolera salgını, deprem sonucu dolguda yaşanan çökmeler ve başlayan vapur yolculukları nedeniyle Galata kıyısının 1892-1895 yılları arasındaki inşası yavaşlar (Bilge, 1949). Büyük İstanbul depremi (1894) özellikle inşaat döneminde çok kritik etkiler yaratır. Depremde dolgu alanın büyük bir bölümü çöker ve sonucunda liman şantiyesinde çok sayıda can kaybı yaşanır (Bilge, 1949: 8).



Görsel 4: Fransız Marius Michel'in *Kıyılarda Dolgu Alan Önerisi* (1879). İki Köprü Arası, Tophane – Galata ve Sirkeci – Sarayburnu. Yazar tarafından 1853 Şehir Haritası baz alınarak hazırlandı (Esra Sert, 2019).

Kaynak: İstanbul 1853 Şehir Haritası, <http://www.istanbulurbandatabase.com/>

Bütün bunlara rağmen 1895'te Galata-Tophane kıyısında Limanın 758 metresi tamamlanır. Boğaziçi Üniversitesi'nin raporuna göre, Galata Limanı'nda 1895'te ıslah edilen arazi 500 × 285 metre uzunluğundadır (1976: 1-3). Aynı raporda Sarayburnu-Sirkeci tarafının 370 metre uzunluğunda olduğu, 1894-1900 yılları arasında tamamlandığı ve bu kısmın da defalarca çöktüğü belirtilir. 1896 yılında tüm yapı malzemeleri suda kaybolur ve dolgu alan defalarca yeniden yapılır (Bilge, 1949: 9). 1928 yılına geldiğimizde Galata, Kuruçeşme, Camialtı ve Eminönü sahilleri boyunca toplam 44.349 m² alana sahip depolar, ambarlar ve hangarlar inşa edildiği kayıtlarda görülebilir (Boğaziçi Üniversitesi, 1976: 1-4).



Görsel 5: 19. Yüzyıl Sonu Karaköy, İstanbul Limanı, (Fotoğraf: Abdullah Freres).

Kaynak: Soman Öndeş (2013) Vapur Donatanları ve Acentaları Tarihi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları.

İstanbul Limanını (GÖRSEL 5) oluşturacak dolgu malzemesinin taş ocaklarından alınarak kıyıda kullanılmasıyla kentteki karanın/toprağın yeni metabolik akışı başlar. Bilge (1949: 10-32), İstanbul Limanında kullanılmak üzere elde edilen hammadde- nin; Marmara Denizi, İstanbul Boğazı, Haliç, Adalar, Karadeniz ve Kavaklar kıyılarındaki yeni taş ocaklarından sağlandığını kaydeder. Ali Fuat Örenç (2016: 218) ise bu alanları spesifikleştirerek; Bahariye, Kemiklidere (Pendik), Silahtarağa, Kınalı Ada ve Burgaz Adasının tepelerinde taş ocakları açıldığını belirtir. Fakat bu gelişmelerin ardından İstanbul Liman Başkanlığı, İstanbul'un doğal yapısının, açılan taş ocakları nedeniyle bozulacağı gerekçesiyle İstanbul Limanına itiraz eder (Bilge, 1949: 32-33).

Toparlarsak, 19. yüzyıl sonunda dolgu alanlarına malzeme temini için açılan taş ocaklarının varlığına dair endişeler ile memnuniyetsizlikler artarken, diğer yandan elde edilen dolgu alanın-genişletilmiş karanın, özel amaçlı kullanım haklarına tabi olması dikkate değer gelişmeler olarak öne çıkar. Kıyı dolgusuna yönelik projelere bakmak; şehirdeki malzeme, işçilik, sözleşmeler, üretim biçimi, depremler, salgınlar vb. sosyo-ekolojik koşulların iç içeliğiyle var olan metabolik akışı anlamak için işlevseldir. İstanbul'un kentsel kıyısının 19. yüzyıldaki üretim biçimiyle, toprak/kara ilk defa bir tür endüstriyel disiplin ve modernleştirme girişimiyle kontrol edilmeye, kazılmaya, taşınmaya ve metalaştırılmak üzere dönüştürülmeye başlanır (Sert, 2020). 19. yüzyıl İstanbul'u; kıyı dolgusundan mekân üretmeye yönelik kanunlar ve projelendirmeler sonucunda oluşan uygulamalar, mülkiyet hakları ve ekonomik faaliyetlerle eşitsizlikler yaratan kentsel çevrelere tanıklık eder. İstanbul'da gelecekte de (1929, 1950'ler, 2000'ler) liman ve yeniden üretimi, işlevi ve kullanımı çeşitli nedenlerle günümüze kadar devam eden memnuniyetsizliklerin ve tartışmaların konusu olacaktır (Güvenç, 2016; 2017). Çalışma tam burada 19. Yüzyıl İstanbul'undaki biri gerçekleşmemiş bu iki örnekten 21. yüzyıl İstanbul'una uzanıyor ve dolgu projeleriyle kentsel kıyının üretildiği iki çağdaş örneğe odaklanıyor.

21. Yüzyılda Karanın Metabolik Akışı

16 kıyı megakenti üzerinde yakın zamanda yapılan bir çalışma, 1980'lerin ortaları ile Mart 2017 arasında İstanbul'da 9.23 km²'lik arazinin denize doğru geri kazanıldığını yani dolgu alanı oluşturulduğunu gösteriyor (Sengupta vd., 2018: 231). Kıyı dolgularının güncel bağlamı, büyük ölçüde, finans sektörüyle ilgili kentsel dönüşümlerle somutlaşan mega kentsel projeksiyonlardan türetilen kentsel enkazın ikincil dönüşümünü sağlayan karmaşık metabolik akışlara sıkı sıkıya bağlıdır. Yazının ilerleyen kısmında detaylı ele alacağım Maltepe kıyı dolgu alanı örneğinde dolgu malzemesinin Ataşehir Finans Merkezi inşaatından elde edilmesi, söz konusu metabolik yolculuğu anlamada güncel ve önemli bir referans oluşturuyor. İstanbul'da doğanın kapitalist üretiminin yeni yeni mekânsallaştığı 19. yüzyılda bile bu metabolik etkileşimleri takip etmek, haberdar olmak, kent gündemine müdahale etmek pek çok açıdan bugüne göre daha doğrudan ve kolaydır (Sert, 2020; 2022).

21. yüzyılda kıyı dolgu projelerinde toprağın ve kentsel dönüşüm atığının metabolik akışı, İstanbul'da kitlesel kentsel dönüşümlerden artakalan kentsel hafriyatın ve enkazın ikincil döngüsünden türetilen, hayal gücünden, bilimsel düşünceden, meslek insanlarının görüşünden ve halkın katılımından yoksun, büyük ölçekli ve benzerlerine her yerde rastlanabilecek türden “kes-yapıştır projeler”² olarak somutlaşır. Ayrıca, 1980'ler ve 1990'lar arasında İstanbul'da imalattan, finans ve hizmet sektörüne köklü bir geçiş olduğu görülür (Aksoy, 1996: 11; Enlil, 2011: 15). AKP hükümetinin 2002 yılında iktidara gelmesiyle birlikte, İstanbul'un kentsel metabolizmasını ilgilendiren adımlardan biri, kıyı dolgularını ve Kanal İstanbul Projesini de kapsayan mega projeler silsilesinin gerçekleştirilmesi, kamu varlıklarının yoğun şekilde özelleştirilmesi ve korunan doğal alanların dünyaya açılması için “yeni bir yasal zemin” oluşturulmasıdır (Kuyucu, 2018). Bu faktörlerin tümü, 2000'li yıllar boyunca İstanbul'un kıyılarını yeniden inşa etmenin koşullarını yansıtır. Doğanın, insanın ve gündelik hayatın teknoloji ve sermaye akışları yoluyla üretilmesi ve kontrol edilmesi arzusu, 19. yüzyılın aksine 21. yüzyılda çok daha karmaşık maddi süreçlerle gerçekleşir. 19. yüzyıl, aynı arzuya ilişkin ilk kavrayışları açıklamaya yardımcı olabilir, ancak yine de 21. yüzyıldaki gibi karmaşık maddi süreçlerden ziyade doğrudan insan ve hayvan emeğine ve müdahalesine büyük ölçüde bağımlıdır. 21. yüzyıldaki kıyı dolgu projelerinin, diğer birçok kıyı mega-kentinde olduğu gibi, İstanbul'un doğasını dönüştüren ve yeniden üreten bir araç olarak karşımıza çıktığının, 19. yüzyılın bitmemiş kapitalist projeksiyonunun tamamlanması olarak da ele alınabileceğinin ve dahası, sosyo-ekolojik olarak kırılğan bölgeler yarattığının altını çizmek gerekir.

Dikmen Bezmez'in (2008) altını çizdiği gibi 1980'lerden sonra neoliberal ekonomik değişimin ve özelleştirme süreçlerinin etkileri, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Bedreddin Dalan'ın 1984-1989 yılları arasında İstanbul'un kıyıları boyunca tekrar denize doğru bir dolgu katmanı yaratan birçok otoyol ve depolama alanı projeler-

² Burada “kes-yapıştır projeler” (cut-and-paste projects) kavramı Swyngedouw vd.'den (2002) ödünç alınarak kullanılıyor. Swyngedouw vd., kavramı bu çalışmadakine benzer biçimde neoliberal dönemde finans sektörü çıkarlarına uygun olarak hayal gücünden yoksun, büyük ölçekli, kentsel bağlamdan uzak, benzerlerine her yerde rastlanabilecek türden projeleri anlatmak için kullanıyor.

rinde gözlenebilir. İstanbul'da, özellikle son yirmi yıldaki dönüşümünün mevcut ölçeğini ve sürecini anlamak için hafriyat ve dolgu projeleri silsilesine bakmak anlamlıdır. Maltepe ve Yenikapı dolgu projeleri dışında Çubuklu-Kanlıca Sahil Yolu, Üsküdar Meydanı Projesi, Emirgan Sahil Yolu Genişletme Projesi, Kabataş Martı Ulaşım Merkezi, Tuzla Sahil Kıyı Dolgu Projesi, Tuzla Marin Projesi, Haydarpaşa Limanı, Ataport (Deniz Limanı) ve Beykoz Marin Projesi ile birlikte Kanal İstanbul projesinin gerçekleşmesi halinde Karadeniz sahilinde yapılacak dolgu alanları İstanbul kıyılarında önemli güncel dolgu projeleri olarak öne çıkıyorlar. 21. yüzyılda kıyı dolgularının ve karanın denize doğru her geçen gün genişlemesinin kentsel ve ekosistemsel bir bağlama oturan tasarım fikri ve deneyimi olarak görülüp görülemeyeceği ise şüphelidir.

Metropollerde -artık azımsanmayacak bir kısmı kentsel dönüşüm atığı halindeki katı atıkların kontrolü ve yönetiminin 21. yüzyılın en önemli sorunlarından biri haline geldiğini söyleyebiliriz. Kentsel katı atıkların yaklaşık %13-30'unu oluşturan inşaat ve hafriyat atıkları, kontrol edilmediği takdirde önemli çevresel risklere neden olurlar (Küçükakça ve Akkaya, 2014: 425). Kentsel dönüşüm atıklarının akışıyla hemhal kentsel enkaz kaynaklarını, kentsel dönüşüm projeleriyle birlikte, konut, köprü, yol gibi çeşitli yapıların yıkım, yapım, yenileme süreçleriyle ve deprem gibi afetlerle ortaya çıkan atıklar da oluşturur. 2000'li yıllara damgasını vuran kentsel dönüşüm atığı (kentsel enkaz ve hafriyat atığı) kıyı dolgu alanı projeleri aracılığıyla sahillerde mega ölçekte kentsel boşlukların üretiminde büyük rol oynuyor. Halihazırda bugün İstanbul'da, kentsel dönüşüm atığı olarak kavramsallaştırılan materyallerin kıyıları boyunca ve denize doğru kıyı dolgusu olarak metabolik akışı, hızlı, yaygın, mega ölçekli ve ekolojik olarak kırılğan bir karaktere sahiptir. Döker (2012), Küçükakça ve Akkaya (2014), Özkan vd., (2015) ile Uzun ve Akyüz (2019), Marmara Denizi kıyısı boyunca yoğunlaşmış mevcut dolgu projeleri kapsamında kıyı ekosistemiyle ilgili endişeleri yaptıkları çalışmalarda ayrıntılı olarak açıklıyorlar. Çalışmada, işte bu kıyı ekosistemi ile ilgili endişeleri hızlandıran kentsel dönüşüm gündeminin tetiklediği metabolik akışın (bir sonraki durağına kadar) mega ölçekli karşılığı olan pek çok dolgu alanından ikisine en çok tartışılan ve kullanılan mekanlar olması nedeniyle yer veriliyor. Sonraki bölümlerde, 21. yüzyılda kentsel dönüşüm atığının kıyıda mekânsallaştığı en dikkat çekici örnekler olarak Maltepe ve Yenikapı dolgu projelerinin metabolik akışına odaklanılıyor.

Maltepe Kıyı Dolgu Projesi

İstanbul'da bir projeksiyon dahilinde kıyı dolgu projelerine ve uygulamalarına 19. yüzyıldan beri rastlamak mümkün olsa da özellikle Anadolu yakasındaki en büyük müdahale 2000'li yıllarda Maltepe kıyılarında gerçekleşmiştir (Uzun ve Akyüz, 2019). İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Maltepe Kıyı Dolgu Projesini Marmara Denizi'nin kuzey kıyılarında 1.200.000 metrekarelik arazi üzerinde 2011-2014 yılları arasında tamamladı (Görsel 6). 2004 ile 2017 yılları arasında İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olan Kadir Topbaş, 2013 yılında dolgu alanı projesini açıklarken proje alanının 3,5 kilometre uzunluğunda ve denize doğru dört yüz metre genişlikte olduğunu, dolgunun çoğunlukla yeşil alanlara ayrıldığını ve 20 bin ağaç dikileceğini belirtir

(Gürkan Yılmaz, 2013). Ayrıca projede otoparklar, lale bahçeleri, spor alanları, oyun alanları, çeşmeler, kültürel aktivite alanları, seyir alanları, amfi tiyatro, piknik alanları, cami, helikopter pisti, bilim parkı ve bazı ticari tesislerin yer alacağını ve Avrupa'nın en önemli rekreasyon alanı düzenlenmesi olacağını kamuoyuna duyurur (Emlakkulisi.com, 14/08/2013). İstanbul'da kıyı dolgularının rekreasyon alanlarını ve kişi başına düşen yeşil alan miktarını arttırdığı savıyla kamu yararına gerçekleştirildiği gibi bir algı yaygındır (Kurt vd., 2010; Döker, 2012). Her ne kadar böyle bir algı yaygınsa da, aşağıda göstermeye çalışacağım gibi, Maltepe dolgu alanının yeşil alan gereksinimini karşıladığına dair savın arkasında bir tür "yeşil göz boyama" (greenwashing) mevcuttur ve kentsel dönüşüm atığının en kısa mesafeye taşınmasıyla elde edilen ticari rantın (Küçükakça ve Akkaya, 2014; Özkan vd., 2015) göz önünde bulundurulması gerekir.

Tüm İstanbul'da olduğu gibi Maltepe kıyıları da ilk defa doldurularak genişletilmedi. Maltepe kıyısının Şehir Plancısı Henri Prost'un 1939-1945 planına göre sahil yolu inşaatları için daha önce de doldurulduğunu-genişletildiğini belirtmek gerekir. Dahası 1975 ve 2011 yılları arasında ve özellikle 1980'li yıllarda yapılan Üsküdar-Tuzla arası Doğu Marmara Sahil Yolu çalışmaları kapsamında da bu bölge kıyı dolgusu ile genişletildi (Döker, 2012: 1363-1364). Fakat bugün, Maltepe kıyılarındaki dolgunun kendinden öncekilere hiç benzemeyen bir mega projeksiyonu olduğunun ve hakkındaki sosyo-ekolojik uzanımları olan endişelerin ve tartışmaların altını çizmek gerekiyor.

Maltepe kıyı dolgu alanına dair kaygılar ve tartışmalar TBMM'ye yansımadan bir yıl önce, Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, belirli yasalara ve kurallara uyulmadığı, deprem tehlikesine dikkat edilmediği ve kentsel ölçeği dikkate alınmadığı gerekçesiyle Maltepe Kıyı Dolgu Alanı Nazım ve Uygulama Planına 21 Eylül 2012'de dava açma yoluna gitti. Fakat öncesinde İstanbul Valiliği'nin (İl Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü) 04.08.2011 tarih ve 2011/03-82/1382 sayılı Kararına göre bu proje için Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) yapılmasına gerek olmadığı ileri sürülmüştü. TMMOB Mimarlar Odası Anadolu 2. Büyükkent Bölge Temsilciliği Arşivi kayıtlarındaki Dokuzuncu İdare Mahkemesi Bilirkişi Raporu'na (2012) göre davada ilgili mesleki ve diğer kurumların görüşlerinin alınmadığı iddiasına karşı bazı başka kurumlardan onay alındığı belirtiliyor. Kayıtlarda, Orman ve Su İşleri Bakanlığı'na bağlı Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü'nün yazısında planlama alanı içinde uluslararası öneme sahip sulak alan bulunmadığı, dolayısıyla Maltepe Kıyı Dolgusu ile ilgili nazım planın geçerli olduğu iddia ediliyor. Açıklamalara göre yetkili makam olan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan ilgili onayların alındığı ekleniyor. Ayrıca ilgili cevapta proje alanında Marmara Denizinin deprem tehlikelerinin ve risk analizlerinin dikkate alındığı da ileri sürülüyor.



Görsel 6: Maltepe Dolgu Alanı Projesi İnşa Halinde (2013).

Kaynak: <http://www.radikal.com.tr/turkiyel/maltepedeki-dolgu-tamamlanmak-uzere-1133949/>

Mimarlar Odasının girişimleri dışında, dolgu alanına dair endişeleri ortaya koyan diğer bir önemli adım 20 Şubat 2013 tarihinde İstanbul Milletvekili (2011-2015) Dr. Celal Dinçer'in, Maltepe kıyı dolgusu ile ilgili Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne (TBMM) verdiği dolgu malzemesinin nereden ve nasıl elde edildiği ile bu malzemenin deprem standartlarına uyup uymadığı hakkındaki önergeler oluşturuyor (TBMM Arşivi, 2013). Verilen cevapta Maltepe kıyı dolgusunun, Ataşehir Finans Merkezi'nin inşasında ortaya çıkan hafriyat ve yıkımı gerçekleştirilen mevcut yapılardan ortaya çıkan kentsel enkazdan (moloz, demir-çimento vb. malzeme) elde edildiği açık edilirken standartlara uygun "moloz malzeme" kullanıldığı belirtiliyor (TBMM Arşivi, 2013).

Tüm bu kaygılar ve atılan adımların paralelinde özelde Anadolu yakası olmak üzere kıyı dolgu alanları ile ilgili Türkiye'den bilimsel çalışmaların ortaya koyduğu problemlerden de bahsetmek gerekiyor. Anadolu yakası dolgu alan projeleri ile kıyının doğal jeomorfolojik yapısının bozulması, hatta ortadan kaldırılması, dolgu akıntı yönlerinin değişmesi, kumul bitkilerin tamamen ortadan kalkması, ilerleyen yıllarda dolgu alanlar üzerinde oluşabilecek yapılaşma tehdidi, biyolojik çeşitliliğin azalması ve kıyıda hukuksal sorunların çıkması gibi problemleri sıralamak mümkündür (Uzun ve Akyüz, 2019). Hatta Maltepe dolgusu henüz bir yıllık inşaat halindeyken Mehmet Fatih Döker'in (2012) yaptığı çalışmaya göre, İstanbul'daki kıyı dolgu alanlarına dair belki de en büyük endişeyi, deprem tehdidi ve yanı sıra bu alanların ekolojik ugunluklarına yönelik denetimin nasıl ve kim tarafından yapılacağı oluşturmaktadır. Kıyı dolgularına dair öne çıkan diğer başlıklar; İstanbul'daki kıyı dolgularının kamu yararı kapsamında değerlendirilemeyeceği, bunların ranta dönük müdahaleler olduğu ve ekosisteme verilen zararın halk tarafından bilinmemesi nedeniyle yönetimlerin rahat karar aldığı ve uygulamaya geçildiğidir (Küçükakça ve Akkaya, 2014).

Özetle, kentsel alan üzerine çalışan meslek insanları, bilim insanları ve milletvekilleri tarafından dile getirilen tüm tartışmalara, davalara ve kaygılara rağmen Maltepe kıyı dolgu projesi gerçekleştirilir. Ataşehir Finans Merkezi'nin yapımındaki hafriyat malzemeleri ve kentsel dönüşüm atıklarının metabolik yolculuğu, Maltepe kıyı dolgu inşaatının hızla gerçekleşmesini sağlar. Maltepe kıyılarındaki projeksiyonun olası risklerine yönelik eleştiriler ve sorular ve bu eleştirel duruşa verilen yanıtlar dikkat çekicidir. TBMM arşivi ile Mimarlar Odası arşiv kayıtlarına ve bilimsel çalışmalara dayanarak öncelikle kentsel dönüşüm atığının ikincil sirkülasyonuna gömülü karmaşık ve katmanlı malzeme akışlarının mega projeler silsilesiyle doğrudan ilgili olduğu söylenebilir. Maltepe dolgu projesinin çevresel etkiler, deprem tehlikesi ve ekosistem için tehlikeli koşullar göz önüne alınmaksızın hayata geçirildiği, kent ve mimarlık tarihine not olarak düşünülmelidir. Aktif olarak kullanımda olmalarına rağmen, kıyı dolgu projelerinin ne ölçüde kamu yararına olduğu bugün de tartışmalı. Tüm bu sorular neoliberal kentsel ajandanın finans içeriği ve yarattığı metabolik akışla doğrudan ilgilidir. Maltepe kıyı dolgu projesi 21. yüzyılda doğanın mekân olarak üretiminden, bilimsel ilkelerin, mesleki bilginin, insan ve emek içeriğinin ayrıştırılmasının Anadolu kıyısındaki güncel adresi olurken, Avrupa kıyılarındaki karşılığı Yenikapı kıyı dolgu projesidir.

Yenikapı Kıyı Dolgu Projesi

21. yüzyılda uygulanan Yenikapı kıyı dolgusundan çok önce 19. yüzyılda önerilen ve ütopyk bulunduğu için geri çevrilen Yenikapı Dolgu ve Liman önerisi dışında 20. yüzyıldaki müdahalelerden bahsetmek mümkündür. Menderes Dönemi'nde 1956-1959 yılları arasında Sirkeci-Florya Sahil yolunun yapımıyla İstanbul'da kıyı doldurularak genişletilir (Eyice, 1999; Döker 2012). Yine 1980'li yıllarda yapılan sahil yolları kapsamında kıyının denize doğru değişimi Yenikapı kıyısı için de mümkündür. Bugünkü haliyle Yenikapı kıyı dolgu projesi (Görsel 7), Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi aracılığıyla 2012-2015 yılları arasında tüm itirazlara rağmen gerçekleştirilir. Marmara Denizi'nin kuzey kıyılarında 518.000 metrekare (toplam proje alanı: 715.000) alan kaplayan proje oldukça maliyetlidir ve kamuoyuna "bir milyon kişilik meydan" düzenlemesi ve rekreasyon alanı olarak tanıtılır. Bugünkü ismi ise Yenikapı Meydanı veya İstanbul Metropolü Miting ve Gösteri Alanı'dır. Öte taraftan, projenin yürüme mesafesinin kabul edilebilir sınırlarını aşan bir büyüklüğe sahip oluşu göz önüne alındığında, gündelik hayatta karşılaşmalara olanak sağlayacak bir meydan niteliği taşıyıp taşımadığı oldukça tartışmalıdır (Özkan vd., 2015).



Görsel 7: Yenikapı Dolgu Alanı Projesi (2019) (Fotoğraf: Doğukan Bilgin).

Kaynak: <https://xxi.com.tr/i/tasarim-yonetiminde-sekulerlesme-sorunsali-kamusal-alanlar-ve-imamoglu>

Proje gerçekleştirildikten sonra 2015 yılının Kasım ayında dolgu alanı biyolojik su arıtma tesisi inşa etmek için tekrar kazılır. Altını çizmek gerekir ki; Türkiye'de temel olarak 2000'li yıllarda kıyı dolgu projelerine gömülü kentsel dönüşüm atığının metabolik yolculuğu bağlamında KHK'lar (Kanun Hükmünde Kararnameler) öne çıkar. Yenikapı kıyı dolgu projesinin hayata geçirilmesi için 2012 yılında çıkarılan 644 sayılı KHK bu duruma önemli bir örnek oluşturur. Dahası, Maltepe kıyı dolgu alanında-kine benzer bir biçimde, bu projede de Çevresel Etki Değerlendirme Yönetmeliği'nin 17. Maddesi uyarınca 09.08.2011 tarihinde çevresel etki değerlendirmesinin (ÇED) gerekli olmadığına karar verilir. 2012 tarihli *Mimarlara Mektup* isimli aylık yayında, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin (İBB), Maltepe ve Yenikapı kıyısında projesi ve planı olmadan dolgu ihalesini yaptığı belirtiliyor (Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi, 2012). Bu gelişmelerin ardından Mimarlar Odası, Şehir ve Bölge Plancılar Odası ve İnşaat Mühendisleri Odası 2013 yılında Yenikapı kıyı dolgu projesine beraber dava açtılar (İnce, 2013). Bu davada tarihi yarımada'nın doğal morfolojisinin tehlikede olduğu, kıyı dolgularının arkeolojik ve tarihi mirası yok edeceği, tarihi yarımada'nın trafik yükünü artıracığı, bunun yerine araç trafiğinden arındırılması gerektiği konuları öne çıkıyor.

Ardından 2016 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanan Yenikapı kıyı dolgu projesi nazım planı dava sonucunda iptal edilir, fakat proje dava sonucundan bir yıl önce tamamlanır. M. Emrah Küçükakça'ya (2014) göre, dolgu uygulamalarının temelinde ekonomik ve sosyal nedenler olmakla birlikte uygulamalarda çevresel, yasal ve ekonomik bazı çelişkiler bulunur. Küçükakça ve Akkaya (2014) yaptıkları çalışmada, dolgu projelerinden ekonomik fayda elde eden hafriyat firmalarına dair basit ama çarpıcı bir hesap yapıyor. İSTAÇ verilerine göre hesap yapan araştır-

macılar Dolmabahçe örnekleminde çıkarılan hafriyatın Şile döküm sahası yerine Yenikapı'daki dolgu alanına taşınmasıyla yaklaşık 146.250.000 TL'lik; Ataşehir Finans Merkezi örnekleminde ise, Şile yerine Maltepe dolgusuna taşınmasıyla yaklaşık 248.000.000 TL'lik rantın o dönemde İBB'ye bağlı İSTAÇ A.Ş.'ye gelir olarak yansıdığını belirtiyor (Küçükakça ve Akkaya, 2014: 427). 21. yüzyılda mega ölçekli dolgu projelerinin büyük kentsel dönüşüm projeleriyle gündeme gelmesi ve dolgudan faydalanan iş çevreleri göz önüne alındığında temel motivasyonun "yeşil alanı arttırmak" olmadığını öne sürmek hiç zor değil. Yenikapı kıyı dolgu projesinde de hafriyat lojistiğinin (Küçükakça ve Akkaya, 2014) güncel siyasi çıkarlarla birlikte temel motivasyon olduğunu söylemek yanlış olmaz. Örneğin, 2016 yılı Temmuz ayında Türkiye'de yaşanan darbe girişiminin ardından Yenikapı dolgu alanında gerçekleştirilen ilk miting büyük önem taşıyor. 7 Ağustos 2016'da "Demokrasi ve Şehitler Buluşması" olarak adlandırılan mitinge katılım sosyal medya verilerine ve haberlere göre 5 milyon kişiyi buldu (Demir, 2016). İstanbul'da 2000'li yıllarda kıyı dolgu proje alanları siyasi parti mitingleri, 1 Mayıs Emek ve Dayanışma Günü ve konserler ile günlük rekreasyon ve sportif faaliyetlerin tartışmalı yeni "kamusal" adresi olarak işlevlendirilmiş benziyor.

Neoliberal ajandanın kentsel dönüşüm atığının metabolik yolculuğu finans sektörü ve siyasi çıkarlar bağlamına karmaşık ve katmanlı olarak gömülüdür. Dahası, neoliberal bir doğa ideolojisinin yön verdiği metabolizma, değişen emek süreçleri, kıyıda doğal jeomorfolojik yapının bozulması, depremlerin tehlikeli etkileri, büyük kentsel dönüşümler, teknoloji, yapılaşma tehdidi ve özelleştirme hamleleri ile birlikte hem yerel hem de küresel ölçekte çevresel kaygılar oluşturmaktadır. 21. yüzyılda karşımıza çıkan dolgu projeleri sonucunda, çeşitli alanlarda hak arama mücadelelerine ve artmaya başlayan farkındalığa paralel olarak; kamuoyunda artan güvensizlik, kısa vadeli çözümler, deniz ekosistemi başta olmak üzere çevresel bozulmalar, insan ölçeğine yabancı mekânlar, yaratıcılıktan, bilimsel düşünceden, mesleki birikimden, halkın katılımından ve dahası hayalden uzak finans odaklı mekân yaratma ajandasının mega ayak izleri, inşaat sektöründe yaşanan iş kazaları ve can kayıpları son yirmi yıldır İstanbul'un metabolik ilişkiselğini tanımlıyor.

Sonuç Yerine...

Kıyının genişlemesi yeni bir olgu değil. Kıyıları, tarih boyunca tepelere veya engebeli arazilere kıyasla ulaşım açısından erişilebilir yerler oldular. Gayrimenkul geliştirmecileri, limanlara, konutlara ve havaalanlarına yapılan yatırımlar için hâlâ kıyıları seçiyor. Sengupta vd.'ne göre (2018), megakentlerde artan kıyı dolgu oranları kıyının coğrafi olarak erişilebilir konumunun yanı sıra; sosyo-ekonomik koşullar, devlet müdahalesi, teknoloji, kültür ve nüfus gibi önemli faktörlerden de etkileniyor. Yani, kıyı dolguları tarihsel olarak epey yüklü coğrafi peyzajlar tanımlıyor.

Bugün insanlık, insan-doğa veya kent-doğa ikiliğine hapsolarak doğaya karşı zafelerini kutluyor (!). Teknolojik gelişmeler sayesinde doğaya ve aslında kendi doğamıza yapabileceklerimizin ucu bucağı yok. Dağları delebiliyor, göklere uzanabilir, en büyük köprüleri yapabilir, kıyıları doldurabilir ve hatta İstanbul'un binlerce yıllık hafızaya

sahip coğrafyasını yerle bir edip, boğaza özenen bir dev kanal inşa edebiliriz (!). İstanbul'da yaklaşık iki yüz yıl önce ütopyik bulunarak geri çevrilen, teknolojik vb. kısıtlarla gerçekleştirilemeyen projeler bugün aynı kıyılarda kamu kaynakları kullanılarak, tüm hukuki engellere rağmen, onlarca ekolojik probleme sırt çevrilerek, şirketlerin hafriyat lojistiği hesaplarıyla gerçekleşti. Gelecekte aynı hesaplarla yapılması planlanan Kanal İstanbul Projesi'nin hafriyat atığının da kentin Karadeniz kıyısını doldurması planlanıyor. Kanal projesinde İstanbulluların doğa ile yeniden buluşacağı iddia ediliyor. Görünen o ki hâlâ ekoloji ile ilgili argümanlara ihtiyaç duyuluyor, doğa sermaye için de sıcak bir başlık oluşturuyor ve buna yeşil göz boyama taktiği deniliyor. Bütün bu yaklaşımların doğa, kent planlama, hukuk, mimarlık ve ekolojiye dair herhangi bir yaklaşım ile uzaktan yakından alakası bulunmuyor.

19. yy'dan 21. yy'a uzanan ve İstanbul'da dört dolgu projesi üzerinden modern kıyının inşasını anlatan bu çalışmanın gösterdiği gibi, modern kent aslında birazda onu ayakta tutan sosyo-ekolojik ilişkiselliklerin son derece kompleks hale geldiği bir coğrafi peyzaj tanımlıyor.

Söz konusu kompleks hal, modern kıyıyı var eden metabolik akışların daha gizli/örtük olması ve arkasındaki karmaşık ağları ve ilişkileri gündelik hayatta takip etmenin gün geçtikçe zorlaşması anlamına geliyor. Söz konusu karmaşık metabolik ilişkiler göz önüne alındığında 19. yüzyıl ve öncesi döneme kıyasla, 21. yüzyılda hayal gücünün, insan (emek) ve insan dışı bileşenleriyle yaşanabilir şehirler için yeni bir kentsel ajanda yaratabilmesi için metabolik ilişki ve hafızaya dönük derinlikli bir kentsel kazı, deşifre ve takip süreci gerekiyor. İstanbul'da kentsel mekân üretim vizyonunun süreklilik taşıdığı, 21. yüzyıldaki kentsel vizyon ve projeksiyonların 19. yüzyılda köklendiğini ve İstanbul'da bir dönemin yarım kalmış modern kentsel projeksiyonunun başka bir dönemde tamamlandığını kıyı dolgu alanı örnekleri üzerinden gözlemek mümkündür. İstanbul'un kentsel metabolizması 21. yüzyılda büyük ölçüde "karmaşık" malzeme, emek ve toplumsal süreçlere bağlıken, ilk kapitalist ilişkilerin başladığı 19. yüzyılda daha doğrudan bir karaktere sahiptir. 19. yüzyılda bu metabolik akışları takip etmek ve kentsel gündeme müdahale etmek daha kolaydır (Sert, 2020, 2022). Bu çalışmada kıyı dolgusu olarak katılan ve mekânsallaşan toprak ve kentsel dönüşüm atığının metabolik akışına bakmak (belki de yalnızca bir sonraki yolculuğun son durağına kadar), doğanın toplumsal üretimini anlamamıza yardımcı oluyor. Kentsel dolgu alanlarının varlığı, kentteki işlevleri, meydan özellikleri taşıyıp taşımadıkları, elde edilmiş biçimleri, ekonomik arka planları ve projelendirilmeleri kadar ekosistem dayanıklılığı açısından da tartışmalıdır. Dahası söz konusu alanların 21. yüzyılda nasıl inşa edildiklerine ve yeni kentsel alanlar oluşturan metabolik yolculuklarına bakarsak, 19. yüzyıl dolgu projelerinden farklı süreçler buluruz.

21. yüzyıldaki kıyı dolgu alanları göz önüne alındığında, ekosistemin çözülmesi, hasar alması ve toplumun kentsel dönüşümler tarafından yerinden edilmesine paralel olarak toprak ve kentsel dönüşüm atığı da yeniden ve yeniden mega projeler aracılığıyla dolaşımını sürdürüyor. Söz konusu metabolik akış, kentsel gündeme müdahale etmeyi ve takibi zorlaştıran, hızla inşa edilen, insan ölçeğine yabancı, tekinsiz ve karmaşık kentsel mekânlarla sonuçlanıyor. İstanbul'da ve diğer birçok kentte mega projeler zinciri, toplumun yerinden edilmesi ve ölçek dışı kentleşme hareketleriyle eko-

sistem bozulmasına paralel olarak, doğanın mekân olarak neoliberal üretimine mükemmel bir şekilde uyuyor. Bugün mevcut kentsel dönüşüm hamlelerinin hafriyat lojistiği hesaplarıyla kentin gövdesine alelacele entegre edilen kıyı dolgu alanları, mevcut kıyıyı, jeomorfolojisini ve kentliyi yeniden yaratıp şekillendiriyor. Kıyı dolgu proje zincirleri aracılığıyla kurumsallaşan dönüşüm süreçlerinde, doğa ve toplum ikiliğinde geliştirilen karmaşık ilişkinin mekânsal üretim ve yeniden üretiminin rolünü ayrıca vurgulamak gerekli. Sahil yolları, rekreasyon tesisleri, su arıtma tesisleri ve meydan yapma ajandasıyla harmanlanan yeni kentsel kokteyl, kıyı dolgusu olarak maddileşmeye devam ediyor ve modern kıyının inşasında başat rol oynuyor. Dolgu projeleri üzerinden 21. yüzyılda doğanın ve günlük yaşamın, hafriyat hesaplarıyla tetiklenen sermaye akışları yoluyla üretiminin ve denetiminin 19. yüzyıla göre daha karmaşık maddi süreçler içinde gerçekleştiğini anlıyoruz. Buna karşılık, 19. yüzyıl, aynı arzuya ilişkin ilk kavrayışlara işaret ediyor.

Bu çalışma bir anlamda kentin metabolizmasını anlamaya yönelik olarak dolgu alanlarının nasıl üretildiklerine dair bir tür kentsel kazı yapıyor ve malzemelerin nereden ve nasıl geldiğini deşifre ederek dolgu alanlar özelinde modern kıyının inşasını araştırarak, geleceğin kentsel peyzajlarına dair bazı ipuçları sunmayı umuyor. Öte yandan çalışmanın, doğayı kentten ayırmadan, bir başka deyişle toplumsal olanı doğal olandan ayırmadan dolgu alanları üzerinden geliştirmeye çalıştığı bakış açısı ve kullandığı güncel bağlamlar ile Türkiye’de kent çalışmalarında yeni bir alan açılmasına katkıda bulunması umulmaktadır. 19. ve 21. yüzyıllar boyunca İstanbul’da kentleşme sürecine ve kıyıların yeniden yapılanmasına, toprağın ve kentsel dönüşüm atığının metabolik yolculuğu perspektifiyle bakmak İstanbul ile ilgili kent çalışmalarına yeni bir soluk katabilir. Belki de altını en çok çizmek istediğim, kentsel peyzaj boyunca dolaşan ve yeniden dolaşan şeyin sadece toprak ve kentsel dönüşüm atığı (yani malzeme ve kaynaklar) değil, aynı zamanda kentsel tahayyüller ve kendi dönemi için ütopyik bulunan projeksiyonlar olduğudur. Kıyıya ve kente dair tahayyül ettiklerimizin yakın gelecekte olmasa bile, er ya da geç gerçekleşebileceğini ve tam da bu nedenle güncel projeksiyonlarımız ve daha yaşanabilir kentler için hayal ettiklerimiz üzerinde yeniden düşünmeye, zihnimizi genişletmeye, sermayenin isteklerine zıt; çoğulcu, insan ve emek içeriğini ayırmadan başka türlüünü bugünden düşlemeye değer.

Kaynakça

- Aksoy, A. (1996) *Küreselleşme ve İstanbul’da İstihdam*, Friedrich Ebert Vakfı, İstanbul.
- Atıl, E. (2002) “Art and Architecture”, Chapter X, İhsanoğlu, E. (der.), In *History of the Ottoman State, Society & Civilisation*, Research Center for Islamic History, Art, and Culture.
- Baccini, P. ve Brunner, P. H. (2012) *Metabolism of the Anthroposphere: Analysis, Evaluation, Design*, 2nd Edition, The MIT.
- Balica, S.F., Wright, N.G. ve Van der Meulen, F. (2012) “A flood vulnerability index for coastal cities and its use in assessing climate change impacts”, *Natural Hazards*, 64: 73–105.
- Batty, M. (2013) *The New Science of Cities*, The MIT Press.
- Bezmez, D. (2008) “The Politics of Urban Waterfront Regeneration: The Case of Haliç (The Golden Horn), İstanbul”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(4): 815-840.
- Bilge, Z. (1949) *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, Devlet Denizyolları ve Limanları Matbaası, İstanbul.
- BM Konferansı, The Ocean Conference United Nations, New York, 5-9 June 2017. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/wp-content/uploads/2017/05/Ocean-fact-sheet-package.pdf>
- BOA, 1881 (Başbakanlık Osmanlı Arşivi), ŞD. 4,42, H-08-03-1298.
- BOA, 1908 (Başbakanlık Osmanlı Arşivi) Dahiliye, DH. MKT. 2694, 39, H-4-12-1326.

- BOA, 1920 (Başbakanlık Osmanlı Arşivi) Dahiliye, DH. UMVM. 102, 5, H-25-01-1339.
- Boğaziçi Üniversitesi (1976) İstanbul ve Marmara Limanları Master Plan Raporu 1(1), Bebek, İstanbul.
- Brown, S., Nicholls, R. J., Woodroffe, C. D., Hanson, S., Hinkel, J., Kebede, A. S., vd. (2013) "Sea-level rise impacts and responses: A global perspective", *Coastal Hazards*, 1000(2013): 117–149.
- Castree, N. (1995) "The Nature of Produced Nature: Materiality and Knowledge Construction in Marxism", *Antipode* 27 (1).
- Castree, N. ve Braun, B. (1998). "The construction of nature and the nature of construction: analytical and political tools for building survivable futures", B. Braun ve N. Castree (der.), In *Remaking Reality: Nature at the Millenium*, içinde, 2-41, Routledge.
- Chen, X., Cao, X., Liao, A. vd. (2016) "Global mapping of artificial surfaces at 30-m resolution", *Science China Earth Sciences*, 59: 2295–2306.
- Chrysolakis, N., Castro, E. A., ve Moors, E. J. (der.) (2015) *Understanding Urban Metabolism: A Tool for Urban Planning*, Routledge.
- Cronon, W. (1991) *Nature's Metropolis: Chicago and the Greta West*, W-W-NORTON & COMPANY.
- Çelik, Z. (1984) The Impact of Westernization on İstanbul's Urban Form, 1838-1908, Doktora Tezi, University of California, Berkeley.
- Çelik, Z. (1986) *The Remaking of İstanbul: Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century*, University of California.
- Demir, H. (2016) "Demokrasi ve Şehitler Mitingi'ne 5 Milyon Katılım", <https://www.aa.com.tr/tr/15-temmuz-darbe-girisimi/demokrasi-ve-sehitler-mitingine-5-milyon-katilim/623416>, indirme tarihi: 16 Eylül 2022.
- Dokuzuncu İdare Mahkemesine Bilirkişi Raporu, Dosya No: 2012/1740. Kaynak: TMMOB Mimarlar Odası Anadolu 2. B.KB. Temsilciliği Arşivi, s. 6.
- Döker, M. F. (2012) "İstanbul ili Marmara Denizi kıyı çizgisinde meydana gelen zamansal değişimin belirlenmesi", *International Journal of Human Sciences*, 9(2): 1350–1370.
- Emlakkulisi.com, (2013) "Avrupa'nın en büyük spor ve eğlence merkezi Maltepe'de olacak!", <https://emlakkulisi.com/avrupa-nin-en-buyuk-spor-ve-eglence-merkezi-maltepe-de-olacak/185601>, indirme tarihi: 2 Mayıs 2022.
- Enlil, Z. M. (2011) "The Neoliberal Agenda and the Changing Urban Form of İstanbul", *International Planning Studies*, 16 (1): 5-25.
- Erkal, N. (2011) "Dolgu Zeminin Arkeolojisi: İstanbul kıyısının Katmanlılığı Üzerine", *Arredamento Mimarlık*, 09: 81–86.
- Erinç, O. (1968) "92 Yıl Önce İstanbul Metroşu Çalışmaları ve Yeni Liman Projesi", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi* 4(7).
- Erdikmen, O. (der.) (2013) Türkiye'nin İlk Şehir Plancısı Aron Angel - İstanbul'un İmar ve Şehircilik Politikaları / Turkey's First Town Planner Aron Angel - İstanbul's Development and Urban Policies, Boyut Yayın Grubu.
- Eyice, S. (2006) *Tarih Boyunca İstanbul*, Etkileşim.
- Foster, J. B. (2000) *Marx's Ecology: Materialism and Nature*, New York: Monthly Review.
- Galloway, J. N. vd. (2004) "Nitrogen cycles: past, present, and future", *Biogeochemistry*, 70: 153–226.
- Gürkan Yılmaz, E. T. (2013) "Kadir Topbaş Maltepe Sahil Dolgu Alanı Projesini İnceledi", <https://www.arkitera.com/haber/kadir-topbas-maltepe-sahil-dolgu-alani-projesini-inceledi/>, indirme tarihi: 20 Mayıs 2022.
- Güvenç, M. (2016) Port of İstanbul: A Short Story, Port City Talks, İstanbul- Antwerp.
- Güvenç, M. (2017) Harbor, the catalogue of the exhibition of İstanbul Modern, Maş Matbaacılık.
- Işın, E. (2001) *Everyday Life in İstanbul*, YKY.
- İnce, E. (2013) "Yenikapı' daki Dolguya Dava" <http://www.radikal.com.tr/turkiye/yenikapidaki-dolguya-dava-1117069/>, indirme tarihi: 9 Mayıs, 2018.
- Harvey, D. (1996) *Justice, Nature and the Geography of Difference*, Blackwell
- Hudson, B. J. (2010) "The Urban Littoral Frontier: Land Reclamation In the History of Human Settlements" 14th IPHS CONFERENCE 12-15 July 2010 İstanbul-TURKEY, 1–14.
- Jones, G. W. (2002) "Southeast Asian urbanization and the growth of mega-urban regions", *Journal of Population Research*, 19(2): 119–136.
- Kaika, M. (2005) *CityOfFlows: Modernity, Nature, and the City*, Routledge.
- Kurt, S., Demirci, A., Karaburun, A., (2010) "İstanbul Kıyılarında 1987 Ve 2007 Yılları Arasında Arazi Kullanımında Meydana Gelen Değişimler", *Doğu Coğrafya Dergisi*, 26: 115–128.
- Kuyucu, T. (2018) "Türkiye'de Kentsel Dönüşümün Dönüşümü: Kurumsal Bir Açıklama Denemesi", *İdealkent*, (9): 363–86.
- Küçükakça, M. E. ve Akkaya, M. (2014) "İstanbul Kıyı Alanlarındaki Dolgu Projelerinin Sosyo-Ekonomik, Ekolojik ve Hukuki Analizi" 8. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, İstanbul.

- Kuçukakca, M. E. (2014) İstanbul İlindeki Dolgu Alanlarının Seçilen Örneklerde Kamusal ve Çevresel Açından İncelenmesi, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Deniz Çevre Anabilim Dalı, İstanbul.
- Loo, B. P. Y. ve Chow, A. S. Y. (2008) "Changing urban form in Hong Kong: What are the challenges on sustainable transportation?", *International Journal of Sustainable Transportation* 2, (3): 177–193.
- Marx, K. (1990) *Capital: A Critique of Political Economy, Volume One*, New Left Review.
- Marx, K. (1992) *Capital: A Critique of Political Economy, Volume Two*, New Left Review.
- Marx, K. (1993) *Grundrisse: Foundations of the Critique of Political Economy (Rough Draft), Volume Two*, New Left Review.
- Marx, K. ve Engels, F. (1998) *The German Ideology*, Prometheus Books.
- Merrifield, A. (1993) "The struggle over place: redeveloping American Can in Southeast Baltimore." *Transactions of the Institute of British Geographers*, 18: 102-121.
- Murakami, A., Medrial Zain, A., Takeuchi, K., Tsunekawa, A., ve Yokota, S. (2005) "Trends in urbanization and patterns of land use in the Asian mega cities Jakarta, Bangkok, and Metro Manila", *Landscape and Urban Planning* 70(3): 251–259.
- Moghadam, H. M. ve Helbich, M. (2015) "Spatiotemporal variability of urban growth factors: A global and local perspective on the megacity of Mumbai", *International Journal of Applied Earth Observation and Geoinformation*, 35(B): 187-198.
- Nicholls, R. J., Wong, P. P., Burkett, V., Woodroffe, C. D., ve Hay, J. (2008) "Climate change and coastal vulnerability assessment: Scenarios for integrated assessment", *Sustainability Science*, 3(1): 89–102.
- Nowland, John L. (1961) "The Port of İstanbul", *The Scottish Geographical Magazine*, 77(2): 67–74.
- Öreñç, A. F. (2016) "Modern İstanbul Limanı'nın İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü Semtlerinde Kentsel Değişim" İstanbul Üniversitesi, Osmanlı İstanbulu IV, IV. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu Bildirileri 20-22 Mayıs 2016, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi, 205–258.
- Özkan, Ö., Alp, J., Çetin, Ç. T. (2015) "Dolgu Alanları: Kıyı Sınıırını Yeniden Oluşturmak Fill Area: Forming The Shoreline Again" 9. Uluslararası Sinan Sempozyumu Bildirileri.
- Sert, E. (2020) *Urban Metabolism of İstanbul: Waterfronts as Metabolised Socio-Natures Between 1839 and 2019*, Doktora Tezi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi.
- Sert, E. (2022) "Metabolic Flows of Water in İstanbul in the Nineteenth Century: Tap Water, Waste, and Sanitation", *Journal of Urban History*, 1-18.
- Sengupta, D., Chen, R. ve Meadows, M. (2018) "Building beyond land: An overview of coastal land reclamation in 16 global megacities", *Applied Geography*, 90: 229–280.
- Sennett, R. (1994) *Flesh and Stone: The Body and the City in Western Civilization*, Faber and Faber.
- Smith, N. (2008) *Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space*. 3rd edition. The University of Georgia, Athens and London.
- Swyngedouw, E., Moulaert, F. ve Rodriguez, A. (2002) "Neoliberal urbanisation in Europe: Large-scale urban development projects and the new urban policy", *Antipode*, 32: 542–577.
- Swyngedouw, E. (2009) "Circulations and Metabolisms: (Hybrid) Natures and (Cyborg) Cities", Wilbert, C. ve White, D. (der.), *In Technonatures: Environments, Technologies, Spaces, and Places in the Twenty-first Century* içinde, 63, Wilfrid Laurier University.
- TBMM Arşivi (2013) Dönemin İçişleri Bakanına Yöneltilmiş Maltepe Kıyı Dolgusu Konulu, 10161 Sayılı, 20/02/2013 Tarihli Yazılı Soru Önergesi.
- TBMM Arşivi (2013) Bakan'ın Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkan'ına 14399437-010.09-23139 Sayılı, 7/18755 Esas Nolu, 15/08/2013 Tarihli Yazılı Cevabı.
- TMMOB (2012) Maltepe Dolgu Alanı Davası İstanbul Dokuzuncu İdare Mahkemesi Bilirkişi Raporu, Dosya No: 2012/1740, TMMOB Mimarlar Odası Anadolu 2. B.K.B. Temsilciliği Arşivi, 6.
- TMMOB Mimarlar Odası-İstanbul Büyükşehir Şubesi (2012) Mimarlar Mektup, 163: 1.
- Tuna, B. (2017) "İstanbul'da Dolgu Alanlar 2,55 km'ye Ulaştı, 40'inci İlçe Oldu", <http://www.hurriyet.com.tr/istanbulda-dolgu-alanlar-2-55-kmye-ulasti-40inci-ilce-oldu-40574703>, indirilme tarihi: 20 Mayıs 2022.
- Uzun, M., ve Akyüz, H. Ö. (2019) "İstanbul'un Anadolu yakasında kıyı dolgu alanları ve kullanımı / Coastal fill areas and usage in the Anatolian side of İstanbul", 1st İstanbul International Geography Congress Proceedings Book.
- Williams, R. (1980) *Ideas of Nature in Problems in Materialism and Culture*, Verso.
- Zhang, Q., Ban, Y., Liu, J., ve Hu, Y. (2011) "Simulation and analysis of urban growth scenarios for the Greater Shanghai Area, China", *Computers, Environment and Urban Systems*, 35(2): 126–139.