

EĞİTİM
yayınevi

Mimarlık Alanında Uluslararası Araştırmalar IV

—
Editör: Doç. Dr. Güzde Çakır Kiasıf

Editör:

Doç. Dr. Gzde akır KIASIF

Mimarlık

Alanında Uluslararası
Araştırmalar IV

EĞİTİM
yayınevi

MİMARLIK ALANINDA ULUSLARARASI ARAŞTIRMALAR-IV

Editör: Doç. Dr. Gözde Çakır Kiasıf

Genel Yayın Yönetmeni: Yusuf Ziya Aydoğan (yza@egitimyayinevi.com)

Genel Yayın Koordinatörü: Yusuf Yavuz (yusufyavuz@egitimyayinevi.com)

Sayfa Tasarımı: Mehmet Çakır

Kapak Tasarımı: Eğitim Yayınevi Grafik Birimi

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı

Yayıncı Sertifika No: 76780

ISBN: 978-625-97435-7-8

1. Baskı, Aralık 2024

Baskı Cilt: Repro Bir Matbaacılık

İvedik OSB Matbaacılar Sitesi 1514 Cad. No: 23-25 Yenimahalle/Ankara

Matbaa Sertifika No: 47381

Kütüphane Kimlik Kartı

MİMARLIK ALANINDA ULUSLARARASI ARAŞTIRMALAR-IV

Editör: Doç. Dr. Gözde Çakır Kiasıf

VI+137 s., 160x240 mm

Kaynakça var, dizin yok.

ISBN: 978-625-97435-7-8

Copyright © Bu kitabın Türkiye'deki her türlü yayın hakkı Eğitim Yayınevi'ne aittir. Bütün hakları saklıdır. Kitabın tamamı veya bir kısmı 5846 sayılı yasanın hükümlerine göre kitabı yayımlayan firmanın ve yazarlarının önceden izni olmadan elektronik/mekanik yolla, fotokopi yoluyla ya da herhangi bir kayıt sistemi ile çoğaltılamaz, yayımlanamaz.

EĞİTİM
yayınevi

Yayınevi Türkiye Ofis: İstanbul: Eğitim Yayınevi Tic. Ltd. Şti., Atakent mah.
Yasemen sok. No: 4/B, Ümraniye, İstanbul, Türkiye

Konya: Eğitim Yayınevi Tic. Ltd. Şti., Fevzi Çakmak Mah. 10721 Sok. B Blok,
No: 16/B, Safakent, Karatay, Konya, Türkiye
+90 332 351 92 85, +90 533 151 50 42, 0 332 502 50 42
bilgi@egitimyayinevi.com

Yayınevi Amerika Ofis: New York: Egitim Publishing Group, Inc.
P.O. Box 768/Armonk, New York, 10504-0768, United States of America
americaoffice@egitimyayinevi.com

Lojistik ve Sevkiyat Merkezi: Kitapmatik Lojistik ve Sevkiyat Merkezi, Fevzi Çakmak Mah.
10721 Sok. B Blok, No: 16/B, Safakent, Karatay, Konya, Türkiye
sevkiyat@egitimyayinevi.com

Kitabevi Şubesi: Eğitim Kitabevi, Şükran mah. Rampalı 121, Meram, Konya, Türkiye
+90 332 499 90 00
bilgi@egitimkitabevi.com

İnternet Satış: www.kitapmatik.com.tr
+90 537 512 43 00
bilgi@kitapmatik.com.tr

ÖNSÖZ

Mimarlık, sınırsız bir yaratıcılık alanı olmakla birlikte, toplumların kültürel, ekonomik, ekolojik ve sosyal boyutlarını derinlemesine etkileyen çok disiplinli bir yaklaşım gerektirir. Bu nitelik, mimarlık alanındaki araştırma ve incelemelerin, hem kuramsal hem de uygulamalı çözümler üretmesini zorunlu kılmaktadır.

“Mimarlık Alanında Uluslararası Araştırmalar IV” başlıklı bu kitap, mimarlık disiplini ve yakından ilişkili alanlara dair çeşitli perspektiflerden geliştirilmiş altı adet bilimsel çalışmayı bir araya getirmiştir. ‘Mimarlıkta Anlam Üretiminin Sistemik Derlemesi’, ‘Mekansal Konfigürasyon ve Yön Bulma Arasındaki İlişkinin Mekansal Karmaşıklık Düzeyi Yöntemiyle Değerlendirilmesi’, ‘Kentsel Reformun Vitrinleri: 19. Yüzyılda Pera ve Ginza’, ‘Kentsel Dönüşüm Çalışmalarında Sürdürülebilir Yaklaşımlar: Web of Science Veri Tabanına Dayalı Bibliyometrik İnceleme’, ‘Sürdürülebilir Çözümler için Modüler Konut ve Taşınabilir Yaşam Birimleri’ ve ‘Muğla Mermerinin Otellerde Kullanımı’ adlı kitap bölümleri ile mimarlık esaslı konulara cevap verme kapasitesini artıracak fikirleri desteklemeyi ve yenilikçi çözümler sunmayı amaçlamaktadır.

Bu kitap, mimarlık alanında bilgi birikimini geliştirmek isteyen akademisyenler ve profesyoneller için değerli bir kaynak niteliğindedir. Katkı sağlayan yazarlar, farklı disiplinlerden gelen bakış açılarıyla, mimarlık alanındaki uluslararası etkileşimi ve paylaşımı desteklemektedir. Kitabın oluşum sürecinde emeği geçen tüm yazarlarımıza ve desteğinden ötürü Eğitim Yayınevi’ne sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Bu çalışmanın okuyucular için mimarlık alanında yeni ufuklar açmasını temenni edip keyifli okumalar dilerim.

Editör

Doç.Dr. Gözde ÇAKIR KIASIF

Haliç Üniversitesi

Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü

gozdecakir@halic.edu.tr

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ III

MİMARLIKTA ANLAM ÜRETİMİNİN SİSTEMATİK DERLEMESİ 1

Sezin Eryılmaz

**MEKANSAL KONFIGÜRASYON VE YÖN BULMA ARASINDAKİ İLİŞKİNİN
MEKANSAL KARMAŞIKLIK DÜZEYİ YÖNTEMİYLE İYİLEŞTİRİLMESİ** 19

Bilge Özdemir, Gözde Çakır Kıasif

KENTSEL REFORMUN VİTRİNLERİ: 19. YÜZYILDA PERA VE GİNZA 47

Sezin Dirihan

**KENTSEL DÖNÜŞÜM ÇALIŞMALARINDA SÜRDÜRÜLEBİLİR YAKLAŞIMLAR: WEB
OF SCIENCE VERİ TABANINA DAYALI BİBLİYOMETRİK İNCELEME** 65

Dilvin Dokum, Gözde Çakır Kıasif

**SÜRDÜRÜLEBİLİR ÇÖZÜMLER İÇİN MODÜLER KONUT VE TAŞINABİLİR YAŞAM
BİRİMLERİ** 97

Selcem Bayır Aydın, Ceren Tuğba Aydoğan

MUĞLA MERMERİNİN OTELLERDE KULLANIMI 113

Ebru Nalan Ceylan, Lizge Deniz Çakmaz

KENTSEL REFORMUN VİTRİNLERİ: 19. YÜZYILDA PERA VE GİNZA

Sezin Dirihan¹

1. GİRİŞ

19. yüzyılda birçok devlet derin siyasi ve toplumsal dönüşümler yaşarken, Osmanlı İmparatorluğu ve Japonya da bu değişim dalgasından etkilenmiştir. Avrupa devletleriyle ekonomik, askeri ve teknolojik açıdan rekabet edebilmek için her iki ülke de kapsamlı reform hareketleri başlatmış ve farklı yönetim yapıları ile kültürel geçmişlerine rağmen, özellikle kentsel reformlar üzerinden modernleşme yolunda benzer adımlar atmışlardır.

Osmanlı İmparatorluğu, 18. yüzyıldan itibaren askeri gücündeki kayıpları telafi etmek amacıyla kapsamlı reform süreçlerine yönelmiştir. Tanzimat Fermanı'nın (1839) ilanı, devletin Batı'nın etkisiyle hemen her alanda dönüşüm yaşamasına zemin hazırlamıştır. Japonya ise uzun süre devam ettirdiği izolasyon politikalarını Meiji Restorasyonu (1868) ile terk ederek siyaset, ekonomi ve eğitim gibi alanlarda radikal reformlarla modernleşme sürecine ivme kazandırmıştır. Bu iki ülke, farklı tarihsel bağlamlara sahip olmalarına rağmen, Batılı şehircilik ilkelerinin benimsenmesi gibi ortak modernleşme dinamikleri sergilemiştir. Hem Osmanlı hem de Japon modernleşmesinde kentsel dönüşüm, toplumsal yaşamda meydana gelen değişimlerle birlikte öncelikli bir konu haline gelmiştir. Kentlerin yeniden şekillenmesi, Batılı şehir planlama ilkelerinin benimsenmesi, yeni ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ve büyüyen şehirlerin altyapı ile yapı tipolojisi ihtiyaçlarının karşılanması gibi kapsamlı düzenlemeleri beraberinde getirmiştir.

Bu bağlamda, Osmanlı başkenti İstanbul'daki Pera bölgesi ile Meiji dönemi Tokyo'sundaki Ginza bölgesi, her iki ülkenin modernleşme döneminde kentsel reformların öncelikli alanları olmuştur. 1870'te Pera'da ve 1872'de Ginza'da meydana gelen büyük yangınlar, bu iki bölgenin dönüşüm süreçlerini hızlandıran

dönüm noktaları olmuştur.² Yangınlar yalnızca fiziksel yıkıma yol açmakla kalmamış, aynı zamanda modernleşme vizyonunu hayata geçirebilmek için bir fırsat yaratmıştır. Bu bağlamda her iki bölgede de Batılı şehircilik ilkelerine uygun yeniden yapılanma süreçleri başlamıştır.

Pera, Osmanlı İmparatorluğu'nun Batı ile en yoğun ilişki kurduğu bir ticaret ve diplomasi merkezi olarak modernleşme çabalarının odağında yer almıştır. 19. yüzyılda Batılı yaşam tarzlarının ve mimari formların yaygınlaştığı Pera, yabancı elçilikler, ticaret merkezleri ve modern eğlence mekanlarıyla dönemin kozmopolit yüzünü temsil etmiştir. 1870 yangını sonrası genişleyen sokaklar ve inşa edilen oteller, tiyatrolar gibi yapılar Pera'nın modernleşme sürecindeki önemini artırmıştır. Bu süreç, bölgenin İstanbul'un Batılılaşan kimliğinin sembollerinden biri haline gelmesine katkıda bulunmuştur.

Meiji dönemi Ginza ise, 1872'deki büyük yangın sonrası Japon hükümeti tarafından Batı tarzı modern bir şehir olarak yeniden tasarlanmıştır. T. J. Waters gibi Batılı mühendislerin katkılarıyla geniş bulvarlar ve tuğla yapılar inşa edilmiştir. Japonya'daki ilk gaz lambalarının bu bölgede kullanılması, Ginza'nın modernleşmenin bir sembolü olarak algılanmasını sağlamıştır. Ginza, Japonya'nın Batılılaşma sürecindeki vizyonunu ve uluslararası arenada modern bir ulus imajı yaratma çabalarını yansıtan bir vitrin olarak dikkat çekmiştir.

Bu çalışma, Osmanlı İmparatorluğu ve Japonya'nın modernleşme döneminde Pera ve Ginza'nın kentsel dönüşüm süreçlerini karşılaştırmalı bir perspektiften ele almayı amaçlamaktadır. Her iki bölge de, ülkelerinin Batılılaşma sürecinde modernleşmenin vitrinleri olmuş ve bu süreçlerin farklı yönlerini yansıtmıştır. Çalışmada, Pera ve Ginza'nın 19. yüzyılda modernleşmenin sembolik merkezleri olarak oynadığı roller ve bu rollerin farklı tarihsel bağlamlarda nasıl şekillendiği analiz edilmektedir.

Metodolojik olarak, çalışmada karşılaştırmalı tarihsel analiz yöntemi kullanılmıştır. Her iki bölgeye dair tarihsel belgeler, dönem haritaları ve şehir planları gibi kaynaklar incelenmiştir. Özellikle yangın sonrası yeniden yapılanma süreçlerine odaklanılarak, bu dönüşümlerin yerel bağlamda nasıl şekillendiği ve farklılaştığı analiz edilmiştir. Bu yöntem, Pera ve Ginza'nın

2 “Beyoğlu Harik-i Kebiri” olarak bilinen Büyük Beyoğlu Yangını, 1870 (H. 1287) yılında meydana gelen ve İstanbul tarihinde büyük bir felaket olarak anılan yangınlardandır. Bu yangın, Beyoğlu'nun neredeyse baştan inşa edilmesine ve semt çevresinin yeniden düzenlenmesine neden olmuştur. Altıncı Daire-i Belediye'nin yaptığı araştırma sonucunda tutulan defterde, altmış beş sokak, yüz altmış üç mahalle ve üç bin dört yüz kırk dokuz binanın yandığı belirtilmiştir (Keyvanoğlu, M. C., 2017, 1870 Büyük Beyoğlu Yangını / 1870 The Great Beyoğlu Fire. OTAM, 41(Bahar), 169–190).

“Meiji 5-nen 2-gatsu 26-nichi Ginza Taika” olarak adlandırılan ve 26 Şubat 1872 tarihinde meydana gelen Ginza yangınında ise, günümüzdeki Otemachi'den Ginza Kyobashi'ye kadar uzanan bölge etkilenmiş, toplamda 34 mahalle ve 2.926 ev yok olmuştur (Sayegusa, Cultural Projects Office, 1872, *Meiji 5-nen 2-gatsu 26-nichi Ginza taika (Ginza conflagration, February 26, 1872)*. [Woodblock print newspaper]. Retrieved from https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/keikaku_chousa_singikai/pdf/tokyotoshizukuri/en_1_03.pdf).

modernleşme süreçlerini tarihsel bir çerçeve içinde değerlendirme olanağı sunmaktadır. Çalışmada, mekânsal ve toplumsal dönüşümlerin birbirini nasıl etkilediği ortaya konulmaya çalışılmıştır.

2. PERA VE GİNZA BÖLGELERİ

Osmanlı İmparatorluğu'nda reform hareketlerinin odak noktalarından biri olan Tanzimat Dönemi (1839-1876), İstanbul'un kentsel gelişiminde belirleyici bir rol oynamıştır. Özellikle Pera, bu süreçte pek çok konuda Osmanlı modernleşmesinin Batı'ya açılan yüzü olarak konumlanmıştır. Ticaret ve diplomasi merkezi olarak gelişen bölge, hem kozmopolit yapısıyla hem de Batılı yaşam tarzlarının benimsenmesiyle İstanbul'un sosyal ve fiziksel dönüşümünü yansıtan bir mikrokozmos haline gelmiştir.

Pera'nın Osmanlı modernleşmesindeki önemi yalnızca coğrafi ve ticari özelliklerinden değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel bağlamından kaynaklanmaktadır. Bölgede bulunan yabancı elçilikler, ticaret ofisleri ve modernleşme sürecine paralel olarak gelişen tiyatrolar, oteller ve pasajlar gibi yeni yapı tipolojileri, Pera'yı Batı tarzı bir yaşamın ve modernleşme arayışlarının vitrini haline getirmiştir. 1856 Islahat Fermanı ile gayrimüslim nüfusun toplumsal hayattaki etkinliği artmış ve bu durum, Pera'nın Batılılaşma sürecindeki rolünü daha da pekiştirmiştir. Bununla birlikte, Osmanlı Devleti'nin ilk belediye kurumu olan Altıncı Daire-i Belediye'nin 1858'de Pera'da kurulması, bölgenin reform süreçlerindeki öncelikli konumunu ortaya koymaktadır (Esenbel, 2019).

Pera'nın modernleşme süreci, 19. yüzyıl boyunca birçok kez yangınlarla kesintiye uğramıştır. İstanbul'un ahşap yapı stoku nedeniyle sık sık büyük çaplı yangınlarla karşılaşması, bölgenin fiziksel dokusunu sürekli bir dönüşüm sürecine itmiştir. Bu bağlamda, 1870 Büyük Pera Yangını, sadece bölgenin fiziksel yapısında değil, aynı zamanda sosyal ve kentsel planlama anlayışında da köklü değişikliklere neden olmuştur (Söğüt, 2016). Bu yangın, Osmanlı hükümeti için bir dönüm noktası olmuş ve Batılı şehircilik ilkelerinin daha yoğun bir şekilde benimsenmesi için fırsat yaratmıştır. 1870'ten sonra gerçekleştirilen yeniden yapılanma süreçlerinde, Osmanlı elitlerinin ve Avrupalı mühendislerin katkılarıyla, geniş bulvarlar, kâgir yapılar ve Batı tarzı kamu binaları inşa edilmiştir. Bu süreç, Tanzimat Dönemi'nin standartlaştırma ve düzenleme anlayışının bölgeye uygulanmasını hızlandırmış, Pera'nın modern bir kent merkezi olarak yeniden inşasını sağlamıştır (Söğüt, 2016). Bölge, bu planlama projeleri ile Osmanlı modernleşme ideallerinin fiziksel bir ifadesine dönüşmüş ve İstanbul'un Batılılaşan yüzü olarak öne çıkmıştır.

Meiji Restorasyonu (1868), Japonya'nın Batılılaşma sürecinde dönüştürücü bir dönem olarak öne çıkmıştır. Edo döneminin (1603-1868) izolasyon

politikalarına son veren bu reform hareketi, Japonya'nın ekonomik, politik ve toplumsal yapısında köklü değişimlere yol açmıştır (Tipton, 2002). Özellikle Tokyo'nun Meiji döneminde modernleşmenin simgesi haline gelmesi, Edo kentinin başkent kimliğinin yeniden tanımlanmasıyla yakından ilişkilidir. Edo, "Doğu'nun başkenti" anlamına gelen Tokyo'ya dönüştürülürken, şehir modernleşme sürecinde Japonya'nın Batı'ya uyum sağlama çabalarının bir vitrini haline gelmiştir (Hein, 2010).

Bu bağlamda, Ginza bölgesi Tokyo'nun ilk kentsel modernizasyon projelerinden biri olarak dikkat çekmektedir. Ginza, Japon hükümeti tarafından Batılı şehircilik prensiplerinin uygulanacağı bir model alanı olarak seçilmiş ve ticaretin yoğun olduğu stratejik konumu nedeniyle öncelik kazanmıştır. 1872'deki büyük yangın, bu bölgenin tamamen yeniden yapılandırılması için önemli bir fırsat yaratmış ve yangın sonrası dönemde Ginza, Batılı tarzda geniş bulvarları ve kagir yapılarıyla dikkat çeken, kentin modern bölgesi haline gelmiştir (Wittner, 2005). Tokyo valisi Yuri Kimimasa'nın ve Thomas J. Waters gibi Batılı mühendislerin liderliğinde yürütülen bu projeler, Japonya'nın Batılılaşma sürecindeki kararlılığını simgelemiştir (Nemuta & Kawakami, t.y.). Ayrıca, Ginza'nın dönüşüm sürecinde Batı'dan ithal edilen teknik bilgi ve malzeme, Japonya'nın modern inşaat teknolojileriyle tanışmasına olanak tanımıştır (Traganou, 2004).

Bölgenin modernleşmesi, Japonya'nın Batı dünyasıyla eşitlik arayışının bir ifadesi olarak görülmüştür. Ginza'nın yeniden inşası sırasında yürütülen projeler, Japon hükümetinin yalnızca yangın riskini azaltmayı değil, aynı zamanda Ginza'yı bir "medeniyetin vitrini" haline getirme amacını taşımaktaydı (Nemuta & Kawakami, t.y.). Ginza'nın Batılılaşma çabaları, hem Japon halkı için modernleşmenin somut bir örneği hem de Batılı devletlere Japonya'nın gelişme kapasitesinin bir kanıtı olarak sunulmuştur (Wittner, 2005; Hein, 2010). Saigo Takamori gibi Meiji hükümeti elitlerinin "Japonya'nın onuru" olarak adlandırdığı Ginza, hem yerel halk hem de uluslararası ziyaretçiler için modernleşmenin bir sembolü haline gelmiştir.³

1872 sonrası Ginza'nın dönüşümü, Japon şehircilik anlayışında köklü bir değişimin başlangıcı olmuştur. Batılı tarzda sokak planlamaları ve ticari alanların gelişimi, bölgenin Tokyo'nun ekonomik ve kültürel merkezi olarak yükselmesini sağlamıştır. Tuğla yapıların inşası, yangına dayanıklı bir şehir yaratma amacını taşırken, aynı zamanda bölgenin estetik değerlerini de değiştirmiştir. Ancak yeniden inşa süreci, hem teknik hem de sosyal açıdan çeşitli zorluklarla karşılaşmıştır. İnşaat tekniklerindeki yetersizlik, tuğla ve

3 Bkz: Wittner, G. D. (2005). *The Mechanization of Japan's Silk Industry and the Quest for Progress and Civilization, 1870-1880*. İçinde L. Morris (Editör), *Building a Modern Japan* (s. 135-160). New York: Palgrave Macmillan.

çimento gibi malzemelerin Japonya’da yetersizliği ve yeniden inşa edilen tuğla binaların yüksek maliyetleri projeyi yavaşlatmış ve maliyetleri artırmıştır (Nemuta & Kawakami, t.y.).

Osmanlı İmparatorluğu ve Japonya’nın modernleşme süreçlerinde Pera ve Ginza, kentsel dönüşüm ve Batılılaşma çabalarının somut birer örneği olarak dikkat çekmektedir. Her iki bölge, Batılı yaşam tarzlarının mekânsal yansımaları temsil etmenin yanı sıra, ulusal düzeyde modernleşmenin sembol alanları haline gelmiştir. Bu bağlamda, gerek Pera gerekse Ginza, Batı’ya uyum sağlama çabalarının birer vitrini olarak kentsel planlama projelerinin merkezine yerleştirilmiştir (Hein, 2010; Wittner, 2005).

Yönetici elitlerin Batılılaşma projelerine yaklaşımı, Pera ve Ginza’nın modernleşmesindeki temel dinamiklerden birini oluşturmuştur. Osmanlı İmparatorluğu’nda Tanzimat Dönemi’nde görev alan devlet adamları, Avrupa şehirlerinden esinlenerek İstanbul’un mekânsal düzenini dönüştürmeyi hedeflemiştir. Örneğin, Mustafa Reşid Paşa’nın Paris, Londra ve Viyana gibi Batılı şehirlerin düzenine hayranlık duyduğu ve benzer bir kentsel vizyonu İstanbul için tasarladığı bilinmektedir (Söğüt, 2016). Benzer şekilde, Japonya’da Meiji aydınlarından Fukuzawa Yukichi, Batılı değerleri benimsemenin ve modernleşmenin Japonya’nın kalkınmasındaki temel etken olduğunu vurgulamış ve Japonya’yı “Doğu’nun Batısı” olarak tanımlamıştır (Esenbel, 2019).

Kentsel dönüşüm projelerinin hızlanmasında sözü geçen yangınlar kritik bir rol oynamıştır. Osmanlı İmparatorluğu’nda 1870 Büyük Pera Yangını, kentsel planlama anlayışını değiştirmiş ve geniş bulvarlar, kâgir yapılar gibi Batılı şehircilik ilkelerinin uygulanması için bir fırsat yaratmıştır. Benzer şekilde, 1872 Ginza Yangını, Japon hükümetinin Batılı tarzda geniş bulvarları ve modern yapıları kapsayan bir yeniden yapılanma projesi uygulamasına zemin hazırlamıştır (Traganou, 2004; Hein, 2010).

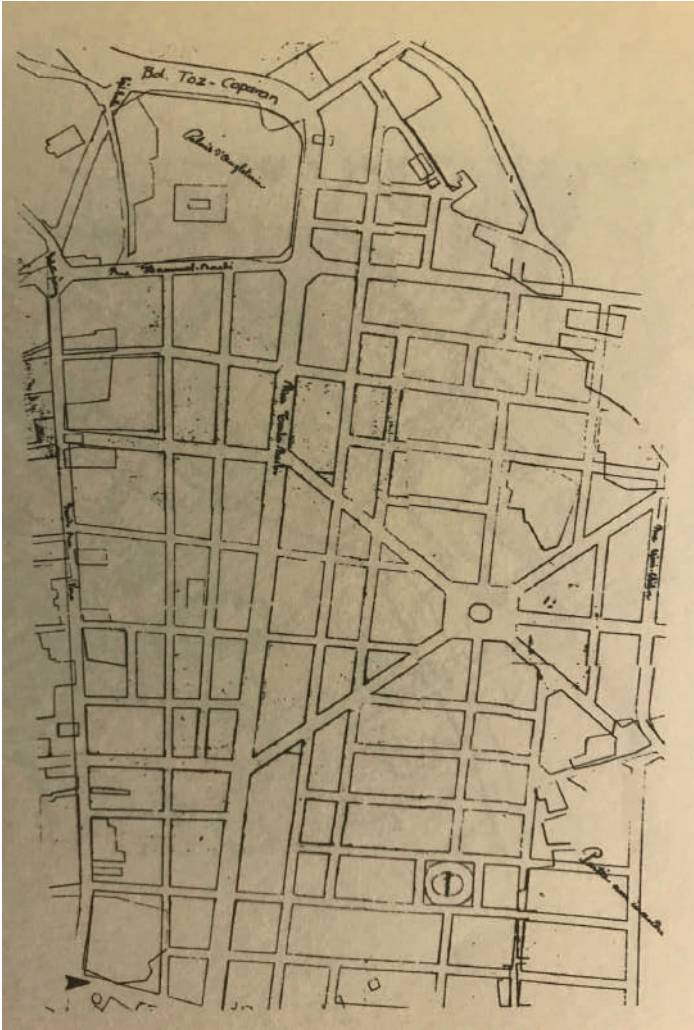
Pera’nın yeniden inşasında Alman mühendis Helmuth von Moltke’nin katkıları, Batı tarzı şehircilik ilkelerinin Osmanlı bağlamında uygulanmasını sağlarken; Ginza’nın yeniden yapılanmasında Batılı mühendis T.J. Waters’ın rolü, Japon hükümetinin Batı’ya uyum çabalarını somutlaştırmıştır (Wittner, 2005; Esenbel, 2019). Bu süreçler, iki farklı coğrafyada Batılı şehircilik anlayışlarının yerel bağlamlara adapte edilmesindeki paralellikleri göstermesi açısından dikkat çekicidir. Bununla birlikte, Pera ve Ginza’nın modernleşme süreçlerindeki ortak yönleri, bu bölgelerin yalnızca fiziksel olarak değil, aynı zamanda ulusal kimlik ve modernleşme idealleri doğrultusunda dönüştüğünü göstermektedir. Yönetici elitlerin bu süreçteki aktif rolü, hem Osmanlı

İmparatorluğu'nun hem de Japonya'nın Batılılaşma hedeflerini kentsel bağlamda nasıl somutlaştırdığını ortaya koymaktadır.

3. DÖNÜŞÜM PLANLAMALARI

Şehir planlama kararları açısından benzerlik gösteren Pera ve Ginza bölgeleri için, yeni mahallelerin ve geniş caddelerin açılması, meydan ve kamusal alanların planlanması, toplu taşıma ve altyapı projelerinin hayata geçirilmesi gibi adımlar izlenmiştir. Ancak, bu süreçleri yönetecek nitelikli şehir plancısı ve mimarların eksikliği önemli bir sorun teşkil etmiş; bu durum, yabancı uzmanların istihdamı ve yerli kadroların eğitilmesi gerekliliğini beraberinde getirmiştir. Kentlerin yeniden yapılanmasında, yangın felaketlerine karşı geliştirilen yeni inşaat teknikleri ve malzemelerin kullanımı, sosyal hayatın dönüşümüyle birleşerek, iki imparatorluğun modernleşme sürecinde temel dinamikleri oluşturmuştur.

Pera'nın yeniden yapılanması için hazırlanan ilk plan, Osmanlı İmparatorluğu'nun Altıncı Daire-i Belediye teşkilatı tarafından geliştirilmiştir. Bu plan, yangın sonrası bölgenin yeniden inşasında modern bir yaklaşım benimsenmesini öngörmekteydi. Sokakların genişletilmesi, ışımsal olarak birleşen meydanların oluşturulması ve tiyatro, otel gibi modern yapıların inşası gibi hedefler, Pera'yı Batı tarzı bir kentsel yapıya dönüştürmeyi amaçlamıştır (Çelik, 2016). Yangın sonrasında, çok az sayıda binanın korunmak üzere muhafaza edildiği ve neredeyse tamamının yıkılmasının planlandığı görülmektedir. Pera için yapılan bu ilk nazım planda sokak genişlikleri artırılmış, yeni bulvarlar ve bu bulvar akslarının ışımsal olarak birleştiği meydanlar oluşturulmuştur. Ayrıca planlamada tiyatro ve otel gibi modern yapılar da öngörülmüştür (Şekil 1) (Çelik, 2016). Ancak yüksek maliyetler, yerel halkın arazilerinin küçülmesi endişesi ve topografyanın dikkate alınmaması, planın hayata geçirilmesini engellemiştir.



Şekil 1: 1870 Pera Nazım Planı (Çelik, 2019)

Ginza ise, Japonya'nın Batılılaşma çabalarının bir modeli olarak ele alınmıştır. Meiji döneminde, Ginza'nın yeniden yapılanması, Batılı şehir planlama ilkelerine uygun bir proje olarak tasarlanmış ve sokak genişletmeleri ile ızgara düzenini içeren planlama kararları alınmıştır (Wittner, 2005). Ülkenin batısıyla kuzeyini birbirine bağlayan en önemli otoyollardan biri olan Tokaido'nun bölgeden geçmesi, bu alanı daha da değerli kılmıştır. Tokyo'nun girişi olan bu modern bulvarın, Avrupa şehirlerinde olduğu gibi anıtsal bir tarzda yeniden inşa edilmesi planlanmış ve önerilen plan doğrultusunda, sokakların genişletilmesi ve ızgara düzeni öngörülmüştü (Şekil 2). Ancak Ginza için yapılan ilk planlamalarda bölgedeki doğal akışın dikkate alınmaması ve ihtiyaçların

yeterince çözülememesi gibi gerekçeler, birkaç bloğun birleştirilmesi ve bazı sokakların genişletilmesi dışında uygulamaya katılamamıştır. Öngörülen pek çok şey Ginza için de tıpkı Pera gibi uygulanmamıştır (Hein, 2016).



Şekil 2: 1872 Ginza bölgesi planı (Hein, 2010)

Bazı blokların kaldırılması, yeni yerleşimlerin oluşturulması, yolların ve sokakların genişletilmesi, blokların çekilerek anıtsal meydanların oluşturulması Pera ve Ginza'daki planlama çalışmalarının ortak özellikleri arasında yer almıştır. 1867'deki bir gazete haberi, özellikle Pera Caddesi için genişletmenin önemini vurgulamaktadır. Gazete, Pera Caddesi'nin darlığından yakınmakta; Paris'ten gelen bir yabancıнын, aristokrat bir semtin ortasında iki duvar arasında sıkışmış, sayısız insanın birbirini itmeye çalıştığı, köpekler, atlar ve arabalarla karışık, her an ezilme tehlikesiyle karşı karşıya olduğu bu yol karşısında hayrete düşeceği düşünülmektedir.⁴ Bu nedenle, genellikle Avrupalı tüccarlara ev sahipliği yapan bu caddenin genişletilmesi için yangın bir fırsat haline

4 Gazete haberi için bkz: Akın, N. (2011). *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*. İstanbul : Literatür Yayınları.

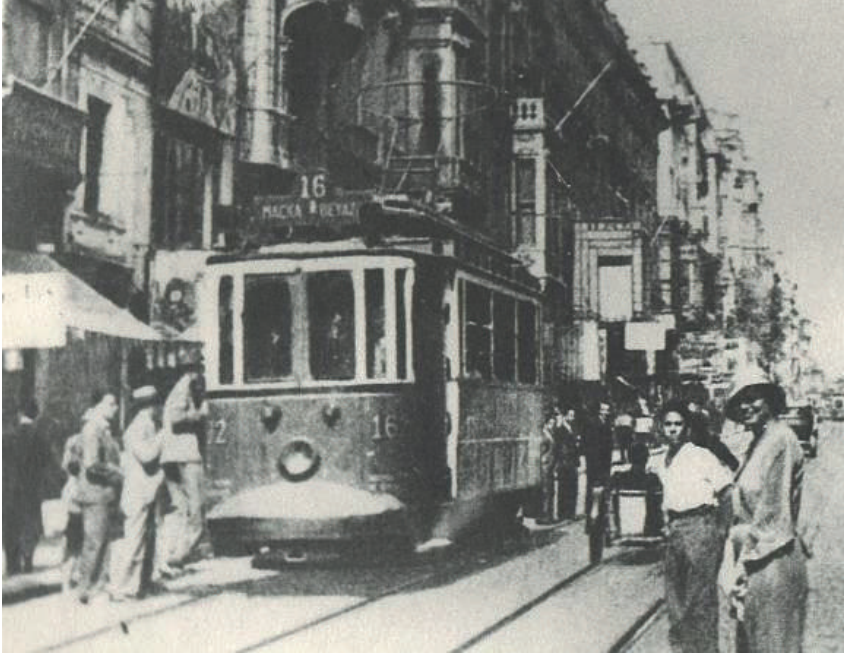
gelmiştir. Ginza'da da, Tokyo'nun modernleşme sürecinde ana giriş kapısı işlevi gören bölgenin, Avrupa şehirlerindeki anıtsal bulvarları hatırlatan bir tarzda dönüştürülmesi hedeflenmiştir (Marcus, 2001; Traganou, 2004).

Bu dönemde hem Japonya'nın hem de Osmanlı İmparatorluğu'nun Haussmann'ın Paris için yaptığı planlamadan haberdar olduğu ve bunun şehir planlamasının temel fikrini oluşturduğu gözlemlenmektedir. Marcus'un belirttiği üzere, Haussmannlaştırma olarak tanımlanan bu süreç; yeni ideolojik düzenin kurulmasında, geçmişin yok edilmesi ve tarihi dokunun bozulması pahasına rehabilite edilerek şehir yollarının anıtsal yapılarla desteklenen geniş bulvarlara dönüştürülmesi fikrinin yansımalarını her iki bölge örneğinde de gözlemlemek mümkündür (2001). Yangın sonrası ilk planlamalarda bölgenin pratik ihtiyaçlarının yeterince kavranamaması, Pera'da olduğu gibi bölge sakinlerinin itirazlarıyla karşılaşılmasına ya da Ginza'da olduğu gibi bölgedeki akışın değiştirilememesine yol açmıştır.

Modernleşme projelerinin bir parçası olarak, ulaşım altyapısının geliştirilmesi Pera ve Ginza bölgelerinin yeniden yapılanmasında önemli bir yer tutmuştur. Bu bölgelerdeki ulaşım projeleri, hem ekonomik faaliyetleri kolaylaştırmayı hem de toplumsal yaşamı dönüştürmeyi hedeflemiştir. İstanbul'da, Pera ve Galata arasında bağlantı sağlayan tünel hattının inşası, bu çabaların dikkat çekici bir örneğidir. 1875 yılında hizmete açılan Pera'daki tünel işletmesi, Londra (1863) ve New York (1868) metrolarının ardından, yer altı ulaşımı olarak Osmanlı başkentindeki modernleşme projelerinin öncülerinden biri olmuştur. Galata Limanı ile Pera arasındaki mesafeyi kısaltan bu ulaşım sistemi, yalnızca fiziksel erişimi kolaylaştırmakla kalmamış, aynı zamanda bölgenin Batılı yaşam tarzını yansıtan bir merkez olarak konumunu güçlendirmiştir (Çelik, 2016). Benzer şekilde, Ginza bölgesi de modern ulaşım projelerinin odak noktası haline gelmiştir. Meiji döneminde inşa edilen Shinbashi İstasyonu, Tokyo'nun batısıyla ülkenin kuzey ve güney bölgelerini birbirine bağlayan bir merkez olarak tasarlanmıştır. Bu istasyonun Ginza bölgesi ile doğrudan bağlantılı olması, bölgenin modernleşme sürecindeki stratejik önemini artırmıştır. Traganou'nun belirttiği gibi, Shinbashi İstasyonu yalnızca bir ulaşım noktası değil, aynı zamanda halkın hayal gücünü harekete geçiren bir simge haline gelmiş; dönemin sanatsal üretimlerinde sıkça tasvir edilmiştir (Traganou, 2004).

Pera ve Ginza'da hizmete giren tramvaylar, bölgenin ekonomik ve sosyal yaşamını dönüştüren bir başka yenilik olarak kabul edilmiştir (Şekil 3 ve 4) (Durudoğan, 1998). Toplu taşımanın modernleşme sürecindeki rolü, her iki bölgede de tramvay hatlarının döşenmesiyle daha da görünür hale gelmiştir. Kısa sürede kaldırımlar, sıra sıra ağaçlar ve yerleştirilen gaz lambaları, bulvar görünümünü arzusunun bir yansıması olarak yerlerini almıştır. Hem Pera hem

de Ginza bölgeleri, sahip oldukları misyon doğrultusunda, buldukları kentin ulaşım ağının merkezinde konumlandırılmıştır.



Şekil 3: Pera'da elektrikli tramvaylar (Üsdiken, 1999).



Şekil 4: Ginza Kavşağı, 1910 civarı. Elektrikli tramvaylar (Url01)

Batı ile ilişkilerin 19. yüzyılda artması, Osmanlı İmparatorluğu ve Japonya'da çeşitli kurumsal yeniden yapılanmaları beraberinde getirmiştir. Bu dönemde kentlerin hızlı dönüşüm ihtiyacı, yeni yapı tiplerinin gerekliliğini ortaya koymuş ve mimarlık ile inşaat alanlarındaki eksiklikleri gözler önüne sermiştir. Her iki ülkede de bu eksiklikleri gidermek amacıyla mimarlık eğitiminin yeniden yapılandırılması öncelikli bir konu haline gelmiştir. Ancak dönemin dönüşüm projelerinde görev alabilecek yetkinlikte yerel uzmanların bulunmaması, Batı mimarisi ve ileri inşaat teknolojileri konusunda bilgi sahibi yabancı uzmanlarla çalışma gerekliliğini gündeme getirmiştir. Bunun yanı sıra, mimarlık eğitimi için Avrupa ve Amerika'ya öğrenci gönderme uygulaması da bu dönemde sistematik hale gelmiştir (Hein, 2010). Osmanlı İmparatorluğu'nda Balyan ailesinden Nigoğos ve Sarkis Balyan, Paris'e mimarlık eğitimi için gönderilen ilk isimler arasında yer almıştır (Yergün, 2002). Japonya'da ise Meiji Restorasyonu sonrası dönemde, 1871-1873 yılları arasında birçok yetkili, mimarlık ve şehir planlama başta olmak üzere çeşitli Batı teknolojilerini ve kültürlerini incelemek amacıyla Amerika ve Avrupa'ya gönderilmiştir (Hein, 2010). 19. yüzyılın sonlarına doğru, Batı'da eğitim olarak dönen mimarlar, modernleşme projelerinde aktif roller üstlenmiş; geleneksel yerleşimlerin ve mimari üslubun değiştirilmesinden kamuya açık alanların yeniden yapılandırılmasına kadar birçok alanda etkili olmuşlardır.

Bununla birlikte, yabancı uzmanlar da her iki bölgenin dönüşüm projelerinde önemli katkılar sağlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda Raimondo D'Aronco ve Alexandre Vallauray gibi yabancı mimarlar, Pera yangını sonrası inşa edilen birçok yapının tasarımında yer almıştır. Japonya'da ise Josiah Conder ve Thomas James Waters gibi İngiliz mimarlar, Ginza bölgesinin "Bricktown" (tuğla şehir) olarak yeniden inşasında aktif görev almıştır (Kürkçü, 2009).

Mimarlık eğitimi konusunda duyulan ihtiyaç, her iki ülkede de modern eğitim kurumlarının kuruluşunu tetiklemiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nda 1882 yılında kurulan Sanayi-i Nefise Mektebi, Paris'teki École des Beaux-Arts model alınarak oluşturulmuş ve eğitim programı Alexandre Vallauray tarafından yürütülmüştür. Japonya'da ise Tokyo Imperial College of Engineering, 1873 yılında İngiliz mimar Josiah Conder'ın rehberliğinde kurulmuş ve Batı tarzı mimarlık eğitimi Japonya'da yaygınlaşmaya başlamıştır (Choi, t.y.). Bu okullardan mezun olan ilk öğrenciler, her iki ülkede de hem mimarlık hem de şehir planlama projelerinde aktif roller üstlenmiştir.

Batı tarzı mimari anlayışın benimsenmesinde yalnızca estetik unsurlar değil, aynı zamanda ileri inşaat teknolojilerine duyulan ihtiyaç da belirleyici olmuştur. Yığma yapı teknolojisi, özellikle yangın felaketlerine karşı önlem alınması gereken Pera ve Ginza gibi bölgelerde öne çıkmıştır (Yergün, 2002). Bu teknoloji, hem yapıların dayanıklılığını artırmış hem de bu bölgelerin

modernleşme sürecine hız kazandırmıştır. Reynolds'un belirttiği üzere, yeni liderlik, Batı mimarisini yalnızca ileri teknoloji sistemleriyle donanmış bir yapı olarak değil, aynı zamanda kültürel modernleşmenin sembolü olarak görmüştür (2002).

Hem Japonya'nın hem de Osmanlı İmparatorluğu'nun geleneksel yapı sisteminde önemli bir yere sahip olan ahşap malzeme, yangınların zararını artırmış ve yapıların kalıcı olmasını engellemiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nda yangınlarla geçen 19. yüzyılın ikinci yarısında yapılan düzenlemeler ve çıkarılan nizamnameler kâğıt bina yapımını teşvik etse de 1870 Pera yangınından sonra kâğıt zorunlu hale getirilmiş ve Pera'da birçok bina kâğıt olarak inşa edilmiştir. Ginza Caddesi ise yangından sonra zemin katlarında sütunlu yürüme yolları bulunan yığma tuğla taşıyıcı sistemle inşa edilmiş iki katlı yapılarla bir 'bricktown' olarak yeniden inşa edilmiştir. Yığma tekniğinin seçilmesinin işlevsel nedeni yangına dayanıklılık olsa da, estetik nedenler veya Batılı görünüm de önemli bir motivasyon olmuştur. Ginza'daki Tsukuji Oteli ve Shimbashi Tren İstasyonu'nda taşıyıcı sistem ahşap olmasına rağmen, binalara daha sonra taş veya tuğla cephe kaplaması ile yığma yapı etkisi verilmesi bunu ispatlar niteliktedir. Japon mimarlık dergisi Kenchiku Zasshi'de 1888 yılında yayımlanan şu ifadeler, bu dönüşümün ulusal kimlik ve modernleşme bağlamındaki önemini vurgulamaktadır:

“Yavaş yavaş, Japonya'daki her binayı tamamen tuğla veya taştan yapmalıyız. Bu konuda akademik eğitim almış kişiler görev almalı ve mimari düzenlemeler yapılmalıdır. Bu, güçlü bir ulusun temelidir.”⁵

Mustafa Reşid Paşa'nın Avrupa gazetelerinde çıkan yangın haberleriyle ilgili olarak yazdığı rapor ise, Batı'nın bu konudaki tutumunun Osmanlı modernleşme sürecine etkisini açıkça göstermektedir. Paşa'nın şu ifadeleri, yangın felaketleri sonrasında kâğıt yapıların tercih edilmesini zorunlu kılan dış baskıların bir göstergesidir:

“... Dersaadet'te ve sair yerlerde sık sık yangınlar çıktıkça Avrupa gazeteleri bu kadar para sarfıyla bu ahşap binaları yakmak için mi yapıyorsunuz, memleketinizde taş ve tuğla yok mu diye soruyorlar.”⁶

Her iki ülkede de modern yapı malzemelerine geçiş yalnızca yangına dayanıklılığı artırmakla kalmamış, aynı zamanda Batılı şehircilik ilkelerine uyum sağlama çabalarının bir parçası olmuştur.

5 Bkz: Clancey, G. (2005). *Modernite ve Marangozlar: Daiku Tekniği ve Meiji Teknokrasisi*. M. Low (Ed.) içinde, *Japonya, Modern Bir Yapı İnşa Etmek* (s. 183-206). New York: Palgrave Macmillan.

6 Bkz: Baysun, M. (1960). Mustafa Reşid Paşa'nın Siyasî Yazıları. *Tarih Dergisi*, 11(15), s. 121-142.

Reformlar, yalnızca şehir planlamasını değil, aynı zamanda bölgedeki yapı tipolojilerini de değiştirmiştir. 19. yüzyıldaki dönüşümler, Pera ve Ginza bölgelerinde modern yaşam tarzının gerekliliklerine uygun yeni yapı tiplerinin ortaya çıkmasına olanak sağlamıştır. Devlet binaları, ticari yapılar, dükkanlar, tiyatrolar, kafeler ve konaklama tesisleri gibi yapılar, hem modernleşme çabalarının hem de değişen toplumsal beklentilerin bir yansıması olarak ve ihtiyaçlara göre yeniden şekillenmiştir. Her iki bölgede de yapılar genellikle alt katları mağaza, üst katları ise konut olacak şekilde planlanmıştır. Pera Caddesi'nde, bu tür yapıların bir kısmı pasaj olarak inşa edilmiştir. İki yanında sıra dükkanlardan oluşan ve genellikle dar sokakları andıran bu ticari yapılar, özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında yaygınlaşmıştır (Akın, 2011). Ginza'da da benzer şekilde, ticaretin odak noktası haline gelen yapılar, hem modern estetik anlayışı hem de işlevselliği bir araya getirmiştir. Artan ticari faaliyetler ve uluslararası bağlantılar, turistik geziler ve kısa süreli konaklama ihtiyaçlarını gündeme getirmiş ve bu ihtiyaç, modern otel yapılarının ortaya çıkmasını sağlamıştır. Pera'daki Pera Palace Hotel ve Ginza'daki Tsukiji Hotel, bu dönemde inşa edilen ve modern donanımlarıyla dikkat çeken yapılardan bazılarıdır. Avrupa başkentlerindeki modern otel tasarımlarını örnek alan bu yapılar, sadece konaklama ihtiyacını karşılamakla kalmamış, aynı zamanda bölgenin modernleşme sürecindeki sembollerinden biri haline gelmiştir.

Kültürel ve sosyal yaşam da bu dönüşümden etkilenmiştir. Pera ve Ginza, tiyatrolar, kafeler ve diğer sosyal alanlarla yeni bir yaşam tarzının merkezleri haline gelmiştir. Pera'da, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, yabancı sanatçılar tarafından sergilenen tiyatro oyunları ve gösteriler, bölgeyi kültürel etkinliklerin merkezi haline getirmiştir. Ginza'da ise 1889 yılında inşa edilen Kabuki Tiyatrosu, geleneksel Japon tiyatrosunu modern bir bağlamda sunarak bölgenin kültürel zenginliğine katkıda bulunmuştur.

Ticari aktivitelerin yoğunlaşması, her iki bölgede de farklı sektörlerden mağazaların açılmasına zemin hazırlamıştır. Kuyumcular, moda mağazaları, kuaförler, ev eşyası satıcıları, kitapçılar ve matbaalar gibi işletmeler bu dönemde yaygınlaşmıştır. Ginza'daki Hattori Binası gibi saat markalarının merkezleri ve Pera'daki Au Bon Marché gibi Avrupa merkezli mağazaların şubeleri, her iki bölgeyi de modern ticaretin sembolleri haline getirmiştir. Bu mağazalar, yalnızca bölgenin ekonomik canlılığını artırmakla kalmamış, aynı zamanda Batılı tüketim alışkanlıklarının yerel topluluklar arasında yayılmasını da sağlamıştır.

19. yüzyıl boyunca bu iki bölgedeki sosyal yaşamın dönüşümünde, kamusal alanların yaratılması ve ticari faaliyetlerin artması önemli bir rol oynamıştır. Kahvehaneler, kafeler ve restoranlar, modern yaşamın bir parçası olarak sosyal etkileşim alanları haline gelmiştir. Özellikle kafeler, bireylerin bir araya

gelerek fikir alışverişinde bulunduğu, günlük yaşam hakkında konuştuğu ve modern toplumun dinamiklerini paylaştığı mekanlar olarak öne çıkmıştır. White (2007), bu dönüşümü yorumlarken, dar sokakların yerini geniş caddelere bırakması ve motorlu taşıtların yaygınlaşmasıyla sokakların sosyal etkileşim için güvenli olmaktan çıktığını; bunun yerine günlük iletişimin kafeler ve barlar gibi kapalı mekanlara kaydığını belirtmektedir. Bu durum, Pera ve Ginza'nın modernleşme sürecindeki sosyal ve kültürel dönüşümünü anlamak açısından önemli bir çerçeve sunmaktadır.

4. Sonuç

Pera ve Ginza, 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu ve Japonya'nın modernleşme süreçlerinde kentsel dönüşüm projelerinin odak noktaları olarak öne çıkan bölgelerden olmuştur. Her ikisi de, yangın felaketleri sonrasında modernleşme vizyonlarının birer sembolü olarak yeniden tasarlanmış; fiziksel dokuları ve sosyal yapılarıyla modern yaşamın ihtiyaçlarına uygun şekilde dönüştürülmüştür. Bu süreçte bürokratik elitlerin yönlendirmesi, Batı şehircilik ilkelerinin benimsenmesinde önemli bir rol oynamıştır. Tanzimat ve Meiji dönemi yöneticileri, başkentlerini Avrupa şehircilik anlayışına göre yeniden yapılandırmayı hedeflemiş, bu bağlamda sokak genişliklerinin artırılması, anıtsal meydanlar ve parkların oluşturulması, toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi ve yangına dayanıklı taş yapılar gibi modern unsurlar öncelik kazanmıştır.

Pera ve Ginza'nın dönüşüm süreçlerinde yangınların dönüştürücü etkisi dikkat çekicidir. Felaketler, her iki bölgede de büyük çapta fiziksel yıkım yaratırken, modernleşme ideallerinin hayata geçirilmesi için fırsat niteliğinde görülmüştür. Yangınlar sonrasında inşa edilen kagir yapılar, hem yangına dayanıklılık hem de Batı tarzı estetik bir kent görünümünü sağlama amacıyla tercih edilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nda Pera, Altıncı Daire-i Belediye teşkilatının planları doğrultusunda yeniden inşa edilirken; Ginza, Japon hükümeti tarafından Batılılaşmanın bir modeli olarak tuğla yapılar ve geniş bulvarlarla yeniden tasarlanmıştır. Bu süreçlerde yabancı mimarların ve mühendislerin katkıları, yerel uzman eksikliğinin giderilmesinde kritik bir rol oynamış, ayrıca mimarlık ve şehircilik eğitiminin gelişimine zemin hazırlamıştır.

Kentsel dönüşüm yalnızca fiziksel yapıda değil, aynı zamanda sosyal yaşamda da köklü değişikliklere yol açmıştır. Pera ve Ginza, modern yaşam tarzını temsil eden yapı tipleriyle, ticaret ve sosyal etkileşim alanlarıyla dikkat çekmiştir. Pasajlar, mağazalar, oteller, tiyatrolar ve kafeler, her iki bölgenin kimliğini oluşturan unsurlar arasında yer almıştır. Özellikle Pera'daki pasajlar ve Ginza'daki modern ticaret merkezleri, ekonomik canlılığı artırırken aynı zamanda Batı tarzı tüketim alışkanlıklarının yerleşmesine zemin hazırlamıştır.

Tiyatro, kafe ve diğer sosyal mekânlar ise, bireylerin modern toplumsal yaşamın bir parçası haline gelmesine katkıda bulunmuştur.

Her iki ülkenin modernleşme çabalarında yangınlar bir felaket olmanın ötesine geçmiş, Batı şehircilik ilkelerinin uygulanması için birer deney alanı haline gelmiştir. Batılılaşma projelerinde fiziksel yeniliklerin yanı sıra toplumsal değişimin teşvik edilmesi, Pera ve Ginza'yı yalnızca kentsel reformların değil, aynı zamanda modernleşme ideallerinin vitrini haline getirmiştir. Bu süreçler, Batılı şehircilik anlayışlarının yerel bağlamlara adapte edilebildiğini ve iki farklı kültürde modernleşmenin ortak dinamiklerle gerçekleştirildiğini göstermiştir. Sonuç olarak, Pera ve Ginza, Osmanlı İmparatorluğu ve Japonya'nın modernleşme sürecinde sadece fiziksel dönüşüm projeleriyle değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel modernleşme hedefleriyle de öne çıkmıştır. Her iki bölgenin yeniden yapılanma süreçleri, modernleşmenin çok boyutlu yapısını ve bu dönüşümlerin ulusal kimlik üzerindeki etkilerini anlamak için önemli bir çerçeve sunmaktadır. Batılı mimari teknikler, şehircilik prensipleri ve sosyal yaşam formlarının benimsenmesi, bu bölgelerin, modernleşme ideallerinin somutlaştığı mekanlar olarak tarihsel önemini artırmıştır.

KAYNAKLAR

- Akın, N. (2011). 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera. İstanbul: Literatür Yayınları.
- Aksakal, H. (2012). Japon ve Türk Modernleşmelerinin Karşılaştırmalı Tarihi Üzerine Bir Değerlendirme. Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, 27, 83-108.
- Aldaş, C. (2019). Galata ve Pera'nın Sosyo-kültürel Değişimi Bağlamında Şark Aynalı Pasajı ve Markiz Pastanesi'nin İç Mimari Analizi. Yüksek Lisans Tezi.
- Altun, M. (2003). 1870 Büyük Beyoğlu Yangını. Tarih ve Toplum, 39(229).
- Baysun, M. (1960). Mustafa Reşid Paşa'nın Siyasî Yazıları. Tarih Dergisi, 11(15), 121-142.
- Cezar, M. (2009). Osmanlı Başkenti İstanbul. İstanbul: EKAV Eğitim Kültür ve Araştırma Vakfı.
- Choi, D. (t.y.). The End of the World as They Knew It: Architectural History and Modern Japan. Core adresinden alınmıştır.
- Clancey, G. (2005). Modernity and Carpenters: Daiku Technique and Meiji Technocracy. İçinde M. Low (Editör), Japan, Building a Modern (s. 183-206). New York: Palgrave Macmillan.
- Cybriski, R. A. (2011). Historical Dictionary of Tokyo. The Scarecrow Press.
- Çadırcı, M. (2011). Tanzimat Sürecinde Türkiye: Anadolu Kentleri. İstanbul: İmge Kitabevi.
- Çakır, S. (2019). 1870 Beyoğlu Yangını ve Sonrasındaki İmar Faaliyetleri. Yüksek Lisans Tezi.
- Çelik, Z. (2016). 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Demiray, K. (2019). Alman Seyyahların Gözüyle İstanbul'da Sosyal ve Kültürel Hayat (1808-1918). Yüksek Lisans Tezi.
- Denel, S. (1981). Batılılaşma Sürecinde Ebniye Nizamnameleri ve Kentsel Mekanların Değişimine Etkileri Üzerine Bir Deneme. IX. Türk Tarih Kongresi, (21-25 Eylül 1981), III, 1425-1435.
- Dökmeci, V. ve Çıracı, H. (1990). Tarihsel Gelişim Sürecinde Beyoğlu. İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları.
- Durudoğan, S. (1998). XIX. Yüzyılda Pera/Beyoğlu'nun Ekonomik, Kültürel ve Politik Yapısının Mimariye Etkileri. Doktora Tezi.
- Ercan, H. (2018). Tanzimat Döneminde Osmanlı Kentlerinde Kent Meydanı ve Millet Bahçeleri. Yüksek Lisans Tezi.
- Ergin, O. N. (1995). Mecelle-i Umur-i Belediye. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları.
- Erkek, M. Ş. (2016). Bir Devlet Teşebbüsü Olarak Osmanlı Demiryolları: İzmit-Ankara Demiryolu Projesi, 1873-1875. Yüksek Lisans Tezi.
- Ersoy, M. (2017). Osmanlı'dan Günümüze İmar ve Yasalar. İstanbul: Ninova Yayınları.
- Ertürkmen Aksoy, B. S. ve Gurallar, N. (2020). Kentin Yeniden İnşası Sürecinde Etkin Bir Aktör Olarak "Kentli": 5 Haziran 1870 Pera Yangını. Mimarlık, 412, 73-77.
- Esen, Y. (2010). A Comparative Study in Two Neighborhoods in Tokyo and İstanbul: An Architectural and Aesthetical Analysis. Yüksek Lisans Tezi.
- Esenbel, S. (2019). Japon Modernleşmesi ve Osmanlı. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Garon, S. (1994). Rethinking Modernization and Modernity in Japanese History: A Focus on State-Society Relations. The Journal of Asian Studies, 53(2), 344-366.
- Grunow, T. (n.d.). *Ginza Bricktown and the myth of Meiji modernization*. Meiji at 150 Digital Teaching Resource. Retrieved December 16, 2024, from <https://meiji150dtr.arts.ubc.ca/essays/grunow/>
- Gürses Söğüt, S. (2016, Haziran). Osmanlı Şehir Yönetiminde Modernleşme Sürecinde Yangınların Rolü. Toplumsal Tarih, 270, 50-59.
- Hein, C. (2005). Resilient Tokyo: Disaster and Transformation in the Japanese City. İçinde L. Vale ve T. Campanella (Editörler), The Resilient City. Oxford University Press.

- Hein, C. (2010). Shaping Tokyo: Land Development and Planning Practice in the Early Modern Japanese Metropolis. *Journal of Urban History*, 36(4), 447-484.
- Hein, C. (t.y.). Machi: Neighborhood and Small Town: The Foundation for Urban Transformation in Japan. *Journal of Urban History*, 35, 75-107.
- Huffman L., J. (1997). *Creating A Public: People and Press in Meiji Japan*. Honolulu: University of Hawai'i Press.
- Irvine, G. (2013). *Japonisme and the Rise of the Modern Art Movement: The Arts of the Meiji Period: The Khalili Collection*. Thames & Hudson.
- Kaya Avunduk, S. (2019). 19. Yüzyıl Batılılaşma Sürecinde Galata ve Pera'da İnşa Edilen Karma Kullanımlı Yapılar ve Bu Yapıların Günümüzdeki Durumlarının Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi.
- Keyvanoğlu, M. C. (2017). 1870 Büyük Beyoğlu Yangını. *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 41, 169-190.
- Kılıç, E. (2009). XIX. Yüzyıl Sonu Batılılaşma Hareketlerinin Pera/Beyoğlu'nda Apartmanlaşma Sürecine Etkileri ve Mimari Yansımalar. Yüksek Lisans Tezi.
- Koç, S. (2019). İstiklal Caddesi ve Mekansal Dönüşüm: Han Yapıları. Yüksek Lisans Tezi.
- Koçu, R. E. (1968). *İstanbul Ansiklopedisi. İçinde Elektrik (Cilt 9)*.
- Koçu, R. E. (2016). *İstanbul Tulumbacıları*. İstanbul: Doğan Kitap.
- Kuleyin, N. Ş. (Editör). (2017). *Seyyahların Gözüyle Ankara*. Ankara Kalkınma Ajansı.
- Kürkcü, K. (2009). Meiji ve Tanzimat Dönemlerindeki Mimari Değişimlerin Karşılaştırılması. Yüksek Lisans Tezi.
- Low, M. (Editör). (2005). *Building a Modern Japan: Science, Technology, and Medicine in the Meiji Era and Beyond*. Palgrave Macmillan.
- Mansfield, S. (2016). *Tokyo A Biography*. Tuttle Publishing.
- Mohr, M. (2007). *More Than A Concrete Jungle: Urbanization in Japan*. Woodrow Wilson Center's Asia Program.
- Ochi, F. (2017). Interaction Between East and West Concerning Visual Culture and Fashion: Focus on Japon and Turkey. Yüksek Lisans Tezi.
- Ortaylı, İ. (2018). *Tanzimat Döneminde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Özcan, K. (2006). Tanzimatın Kent Reformları: Türk İmar Sisteminin Kuruluş Sürecinde Erken Planlama Deneyimleri (1839-1908). *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, VII(2), 149-180.
- Reynolds, J. M. (2002). Teaching Architectural History in Japan: Building a Context for Contemporary Practice. *Journal of the Society of Architectural Historians*, 61(4), 530-536.
- Sharon, M. (2001). Haussmanization As Anti Modernity. *Journal of Urban History*, 27(6), 723-745.
- Shelton, B. (t.y.). *Learning from the Japanese City: West Meets East in Urban Design*.
- Smith, H. D. (1978). Tokyo as an Idea: An Exploration of Japanese Urban Thought until 1945. *Journal of Japanese Studies*, 4(1), 45-80.
- Sorensen, A. (t.y.). *The Making of Urban Japan: Cities and Planning from Edo to the Twenty-First Century*.
- Subay, S. (2017). XIX. Yüzyılda Japonya ve Osmanlı Devleti'nin Modernleşme Çabalarının Karşılaştırmalı Analizi. Yüksek Lisans Tezi.
- Tipton, K. E. (2003). *Modern Japan: A Social and Political History*. Taylor & Francis e-Library.
- Traganou, J. (2004). *The Tōkaidō Road*. Routledge Curzon.
- Üsdiken, B. (1999). *Pera'dan Beyoğlu'na*. İstanbul: Yayınevi.
- Waley, P. (2006). Rescripting the City: Tokyo from Ugly Duckling to Cool Cat. *Japan Forum*, 18(3), 361-380.

- White, M. I. (2007). Coffehouse Democracy: Learning and Creating Urbanity in Japan. Asia Program Special Report, 24-32.
- Wittner, G. D. (2005). The Mechanization of Japan's Silk Industry and the Quest for Progress and Civilization, 1870-1880. İçinde L. Morris (Editör), Building a Modern Japan (s. 135-160). New York: Palgrave Macmillan.
- Yergün, U. (2002). Batılılaşma Dönemi Mimarisinde Yapım Teknolojisindeki Değişim ve Gelişim. Doktora Tezi.

İnternet Kaynakları

- Url01: Old Tokyo. (n.d.). *Ginza Crossing*. Retrieved June 24, 2021, from <https://www.oldtokyo.com/ginza-crossing/> (E.T.: 24.06.2021).

EĞİTİM
yayınevi

[/egitimyayinevi](#)

[/egitimyayinevi](#)

[/egitimyayinevi](#)

www.egitimyayinevi.com

siparişleriniz için: www.kitapmatik.com.tr

ISBN: 978-625-97435-7-8

