

**T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**TARİHSEL SÜREÇ İÇİNDE MONTREAL KENT
PEYZAJININ OLUŞUMU**

DİLEK AYMAN RODRIGUE

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARİ TASARIM PROGRAMI**

**DANIŞMAN
DOÇ. DR. FERİDE ÖNAL**

İSTANBUL, 2011

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TARİHSEL SÜREÇ İÇİNDE MONTREAL KENT
PEYZAJININ OLUŞUMU

Dilek AYMAN RODRIGUE tarafından hazırlanan tez çalışması 22.06.2011 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Doç. Dr. Feride ÖNAL

Yıldız Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Doç. Dr. Feride ÖNAL

Yıldız Teknik Üniversitesi

Yrd. Doç. Dr. Zafer AKDEMİR

Yıldız Teknik Üniversitesi

Yrd. Doç. Dr. Murat ŞAHİN

Yeditepe Üniversitesi

ÖNSÖZ

Öncelikle, araştırmalarımı büyük oranda tamamlanmış olduğum ancak yazımını bitiremediğim tezimi, yeniden ele alıp tamamlamam konusunda beni yüreklendiren ve bana destek veren danışman hocam Doç. Dr. Feride ÖNAL'a sonsuz teşekkür ederim.

Çalışmam süresince yardım ve desteklerini esirgemeyen Yrd. Doç. Dr. Ali KILIÇ'a ve Yrd. Doç. Dr. Zafer AKDEMİR'e;

Tezim ile ilgili araştırmalarımı Montréal Üniversitesi'nde başlayıp daha sonra devam etmem konusunda beni destekleyen hocalarım Prof. Işık AYDEMİR'e ve Prof. Altan AKI'ya;

Tezimin hazırlanması konusunda, Montréal kent peyzajı ve kentsel planlama ile ilgili bilgi kaynaklarına ulaşmamı sağlayan Montréal Belediyesi Şehircilik Planlama Ofisi'ne ve Kentsel Ekoloji Merkezi'ne;

Yaşamda olduğu gibi tezimi yazdığım süreç boyunca bana enerji veren ve kolaylık sağlayan eşime ve oğluma;

ve...

Bugüne kadar çalışmalarında bana her zaman destek olan, maddi ve manevi desteklerini hiç esirgemeyen sevgili babama, anneme ve kardeşlerime,

Sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Haziran, 2011

Dilek AYMAN RODRIGUE

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ŞEKİL LİSTESİ	vi
HARİTA LİSTESİ	ix
ÖZET	xi
ABSTRACT	xii
BÖLÜM 1	
GİRİŞ	1
1.1 Literatür Özeti	1
1.2 Tezin Amacı	2
1.3 Hipotez	3
BÖLÜM 2	
DOĞAL PEYZAJ ve YERLİ NÜFUS	6
2.1 Kentin Doğal Bileşenleri	6
2.1.1 Tepe	8
2.1.2 Yamaç	12
2.1.3 Nehir	14
2.1.3.1 İlk Avrupalılar ve Nehir	15
2.1.3.2 Dünyanın En Genç Nehrinin Jeolojik Formasyonu ve Coğrafyası	18
2.1.3.3 Kent ve Nehir İlişkisi	22
2.1.3.4 Nehir ve Kentin İçme Suyu	25
2.1.3.5 Kent Yaşamında Nehrin ve Su Kanallarının Önemi	27
2.1.3.6 Montréal Belediyesi Şehir Planlama ve Kıyı Parkuru Eylem Planı	32
2.2 Yerli Nüfus	35
2.2.1 Yerli-Fransız İlişkileri	35
2.2.2 Yerli Habitat' ı ve Hochelaga	36
2.3 Bölüm Sonucu ve Değerlendirmeler	39

BÖLÜM 3

VILLE MARIE ve MONTREAL KENT DOKUSUNUN TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ

3.1 İlk Yerleşimler / Koloni Yerleşimi - Yeni Fransa'nın Kale Kenti (Savunma Kenti)	43
3.1.1 İstimlak ve Kamulaştırmanın Kent Oluşumuna Etkileri	46
3.1.2 Derebeylik Sistemi Toprakları ve Derebeylik Toprak Mülkiyet Sistemi	54
3.2 İngiliz Hakimiyetindeki Kent Peyzajı	58
3.3 Kent Dokusunun Gelişimi (1879 – 1890 – 1907 – 1955 - 1980)	63
3.3.1 1879 Hopkins Atlası Planı	67
3.3.2 1890 Goad Atlası Planı	67
3.3.3 1907 Pinsonneault Atlası Planı	68
3.3.4 1955 Sigorta Planı	69
3.3.5 1980 Montreal Belediyesi Şehircilik Servisi Planı	69
3.4 Bölüm Sonucu ve Değerlendirmeler	79

BÖLÜM 4

KAMUSAL KENT ALANLARI

4.1 Kent Parkları	80
4.1.1 Montréal'in Üç Büyük Parkı: Mont-Royal Parkı, La Fontaine Parkı ve Ste-Hélène Adası Parkı	83
4.1.2 Büyük Parklar Ağı	93
4.2 Sokaklar	94
4.2.1 Izgara Plan ve Yol Örgütlenmesi	95
4.2.2 Kentleşme Hareketi ve Kent Merkezi Yol Aksları	97
4.2.3 Izgara Yol Dokusu ve Montréal Belediyesi Kentsel Yol Örgütlenmesi Eylem Planı	100
4.3 Avlular ve Arka Bahçeler	107
4.4 Bölüm Sonucu ve Değerlendirmeler	110

BÖLÜM 5

SONUÇ ve ÖNERİLER

KAYNAKLAR

ÖZGEÇMİŞ

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2.1	11.500 yıl önce Montréal takımadaları 7
Şekil 2.2	9000 yıl önce Montréal takımadaları 7
Şekil 2.3	8000 yıl önce Montréal takımadaları 7
Şekil 2.4	Günümüzde Montréal coğrafyası 7
Şekil 2.5	Mont-Royal tepesi ve parkın kuşbakışı görünümü 11
Şekil 2.6	Mont-Royal parkına kentten ulaşım noktaları 12
Şekil 2.7	Saint-Laurent nehri ve Montréal gravürü 16
Şekil 2.8	Montréal adası, Saint-Laurent nehri ve Montérégienne sırası içinde Mont-Royal tepesi 19
Şekil 2.9	Saint-Laurent nehri ve çevre su havzası 21
Şekil 2.10	Saint-Laurent nehri ve bölgede nehri besleyen ırmaklar 21
Şekil 2.11	Saint-Laurent nehri 22
Şekil 2.12	20. yüzyıl ortalarında Montréal limanı ve kentin görünümü 24
Şekil 2.13	20. yüzyıl ortalarında Lachine kanalı 24
Şekil 2.14	20. yüzyıl ortalarında Lachine kanalı 25
Şekil 2.15	Kanalda kilitlerden biri 25
Şekil 2.16	Kentin kanaldan görünümü-1839 25
Şekil 2.17	Kanal bölgesinden görünüm 25
Şekil 2.18	Ulusal tarihi sit alanı Lachine kanalı 25
Şekil 2.19	Kilitlerden bir görünüm 25
Şekil 2.20	Saint-Laurent nehri suyunun kullanıldığı su arıtma tesisi 26
Şekil 2.21	Kente su sağlayan Aqueduc kanalı 27
Şekil 2.22	Nehirden içme suyu eldesi 27
Şekil 2.23	Jacques Cartier köprüsü ve Saint-Laurent nehri 29
Şekil 2.24	Endüstriyel peyzajın içinden geçen kanal 30
Şekil 2.25	Kanal boyu bisiklet parkuru 30
Şekil 2.26	Sainte-Anne-de-Bellevue kanalı 30
Şekil 2.27	Saint-Laurent nehri ve Montréal kentinin günümüzdeki görünümü 31
Şekil 2.28	Fransızlar ve yerliler arasında kürk alışverişi 36
Şekil 2.29	Jacques Cartier 36
Şekil 2.30	Hochelaga yerlileri 36
Şekil 2.31	Jacques Cartier'in Hochelaga köyü çizimi, 1535 37
Şekil 2.32	Geleneksel yerli köyünden bir görünüm 38
Şekil 3.1	Montréal sur öncesi parsel gelişimi 1655 40
Şekil 3.2	Montréal sur öncesi parsel gelişimi 1675 41
Şekil 3.3	Montréal ahşap sur duvarları ve parsel gelişimi 1695 41
Şekil 3.4	Montréal taş sur duvarları ve parsel gelişimi 1725 41
Şekil 3.5	Montréal taş sur duvarları ve parsel gelişimi 1805 42

Şekil 3.6	Montréal kent kalesinin 1650 yılında Lachine kanalı ile Saint-Laurent nehri arasındaki konumu.....	44
Şekil 3.7	Montréal 1687-1723 tarihleri arasında sur içi yerleşimi.....	53
Şekil 3.8	Montréal 1724-1760 tarihleri arasında sur içi yerleşimi.....	53
Şekil 3.9	Kent 19. yüzyıldan itibaren güneyde nehir boyunca, tepeye doğru ve tepenin kuzey kesimlerindeki düzlüklerde yayılmıştır.....	54
Şekil 3.10	Dominion meydanı.....	59
Şekil 3.11	Champs de Mars meydanı.....	59
Şekil 3.12	Mont-Royal eteklerinde İngiliz sosyal yaşamından bir kesit.....	62
Şekil 3.13	Mont-Royal belvedere.....	62
Şekil 3.14	Montréal liman boyu ve Marché Bonsecours, 1875.....	63
Şekil 3.15	Montréal kentinin görünümü, 1892.....	64
Şekil 3.16	Tarım topraklarından ızgara kent dokusuna geçiş ve damalı plan.....	64
Şekil 3.17	Hopkins planında St-Jean Baptiste mahallesi doku yoğunluğu, 1879.....	67
Şekil 3.18	Goad planında St-Jean Baptiste mahallesi doku yoğunluğu, 1890.....	68
Şekil 3.19	Pinsonneault planında St-Jean Baptiste mahallesi doku yoğunluğu, 1907.....	68
Şekil 3.20	Sigorta planında St-Jean Baptiste mahallesi doku yoğunluğu, 1955.....	69
Şekil 3.21	Montreal Belediyesi planında St-Jean Baptiste mahallesi doku yoğunluğu ve dokudaki yer yer bozulmalar, 1980.....	70
Şekil 3.22	Saint-Laurent caddesi ada-parcel yoğunlaşması tarihsel gelişimi (1879-1890-1907-1955).....	71
Şekil 3.23	Saint-Denis caddesi ada-parcel yoğunlaşması tarihsel gelişimi (1879-1890-1907-1955).....	72
Şekil 3.24	Rivard-Berri caddeleri ada-parcel yoğunlaşması tarihsel gelişimi (1879-1890-1907-1955).....	73
Şekil 3.25	Köşe parsellerin tarihsel gelişimi (1890-1907-1955).....	75
Şekil 3.26	Parsellerin yoğunluk gelişimi (1890-1907 ve 1907-1955).....	76
Şekil 3.27	Parsellerin yoğunluk gelişimi (1890-1907 ve 1907-1955).....	77
Şekil 3.28	Saint-Denis caddesi-kuzeye doğru kuşbakışı görünüm, 1956.....	78
Şekil 4.1	Mont-Royal tepesi.....	84
Şekil 4.2	Funiküler.....	84
Şekil 4.3	Mont-Royal tepesinin Avenue des Pins ve Avenue de Parc kavşağından görünüşü.....	85
Şekil 4.4	Mont-Royal parkı ve kent dokusu kesişimi.....	86
Şekil 4.5	Mont-Royal parkında gezinti parkuru.....	86
Şekil 4.6	1910'a doğru la Fontaine parkı.....	87
Şekil 4.7	1910'a doğru la Fontaine parkı.....	87
Şekil 4.8	La Fontaine parkı sandal gezintileri.....	88
Şekil 4.9	La Fontaine parkının kuşbakışı görünümü.....	89
Şekil 4.10	Ste- Hélène adasının Montréal adasına göre konumu.....	90
Şekil 4.11	Ste- Hélène adası, biosfer ve kentle bağlantıyı sağlayan köprüler.....	91
Şekil 4.12	Ste-Hélène adası – 1881 yılında yüzme yarışlarını gösteren resim.....	91
Şekil 4.13	Ste-Hélène adasında expo 67 için yapılan biosfer.....	92
Şekil 4.14	Ste-Hélène adası kalesi.....	93
Şekil 4.15	Ste-Hélène adası, biosfer ve Montréal kenti.....	93
Şekil 4.16	McTavish çiftliği, “H” biçimli sokak yapısına sahip bir adada ilk mülkiyet bölüşümü.....	96
Şekil 4.17	Montréal merkez yol örgütlenmesi ve çift kimlikli kent: batıda İngiliz Kanadalı/doğuda Fransız Kanadalı sermaye ve kültür yapıları, 1960'lı yıllar.....	100

Şekil 4.18	Ardı ardına devam eden konut dizisiyle bir ızgara örneği, Jeanne Mance caddesi.....	101
Şekil 4.19	Montréal Plateau bölgesi yol ızgarası içinde yer alan önemli yapıların güzergahı.....	106
Şekil 4.20	Montréal Plateau bölgesinde arka sokak geçişi.....	107
Şekil 4.21	Montréal Plateau bölgesinde bir arka sokak.....	107
Şekil 4.22	Arka yollardan bir görünüm.....	109
Şekil 4.23	Arka yollardan bir görünüm.....	109
Şekil 5.1	Rehabilitasyonu ve peyzaj düzenlemesi yapılmış Lachine kanalından kent merkezinin görünümü.....	114
Şekil 5.2	Sokak cephesinde yer alan dış merdivenler, bisiklet parkı olarak da kullanılmaktadır.....	115

HARİTA LİSTESİ

	Sayfa
Harita 1.1	Montréal kentinin Québec eyaleti içindeki konumu 5
Harita 2.1	Tepe kent peyzajında önemli bir rölyef oluşturmaktadır 9
Harita 2.2	Mont-Royal tepesi - doğal ve tarihi doku ile yakın çevre kent dokusu 10
Harita 2.3	Bölge topografyasında yamacın oluşturduğu nehirle kuzey bölümler arasındaki önemli kot farkı ve nehre paralel 32 km lik Sherbrooke caddesi 15
Harita 2.4	Montréal ve çevre adaların uydu görünümü 15
Harita 2.5	Nehir, su yolları, yamaç ve 18. yy'da ilk kent yerleşimi 17
Harita 2.6	Günümüzde Montréal kent merkezi ve Saint-Laurent nehri 28
Harita 2.7	Liman ve Lachine kanalı boyunca düzenlemiş olan bisiklet parkuru 31
Harita 2.8	Montréal adası kıyılarında bisiklet parkuru 33
Harita 2.9	Montréal adasında yeşil alanlar ve bu alanlarla ilişkili olarak ekolojik koridorların planlanması 34
Harita 2.10	Montréal adasında yer alan bakir doğal alanlar 34
Harita 3.1	Kuzey Amerika'da 18.yüzyılda savunma kalelerinin yer aldığı yerleşimler ve Montréal adasının stratejik konumu 43
Harita 3.2	Sur öncesi Ville-Marie kenti yapıları: hastane, kilise, değirmen, pazar meydanı, manastır, şapel ve evler 45
Harita 3.3a	Mühendis Gaspard Chaussegros de Léry'nin sur kenti planı, 10 eylül 1725 47
Harita 3.3b	Sur içi kent dokusunda mülkiyetleşmenin çoğalması, bahçelerin parselleşmesi ve yeni bölünmeler, 1725 48
Harita 3.4	Montréal sur kenti ve sur dışı mahalleler, 1767 49
Harita 3.5	Montréal sur kenti kadastral planı ve ikinci derebeylik sınırları, 1795 51
Harita 3.6	Montréal eski kent ve yeni mülkiyet sisteminin kent sınırları ve süreç içinde kent dokusuna katılan ada-parcelleri, derebeylik toprakları 52
Harita 3.7	1839 Grieg haritası 56
Harita 3.8	1801 Louis Chartland haritası 57
Harita 3.9	18.yy - 20.yy sürecinde Montréal ızgara plan kent dokusu üzerindeki yapılaşmalar 58
Harita 3.10	İngiliz hakimiyeti döneminde Montréal adası bölge bölünmeleri 60
Harita 3.11	John Adams tarafından çizilmiş olan Montréal kent planı, 1825 61
Harita 3.12	İngiliz hakimiyetinde Montréal ada parsel oluşumları 65
Harita 3.13	İngiliz hakimiyetinde Montréal, kenar mahallelerden banliyölere geçiş süreci 66
Harita 4.1	Montréal 1881, Chas.K.Goad atlası, kent dokusu içinde üç büyük park: Mont-Royal parkı, La Fontaine parkı ve Ste- Hélène adası parkı 81
Harita 4.2	Montréal 1983, Mont-Royal tepesi ve parkı, La Fontaine parkı ve Ste- Hélène adası parkı 82

Harita 4.3	Günümüzde Montréal kent dokusu içinde üç büyük park: Mont-Royal parkı, La Fontaine parkı ve Ste-Hélène adası parkı	83
Harita 4.4	Mont-Royal park planı, 1880'e doğru.....	84
Harita 4.5	Montréal kent dokusunda yol ızgara planı, 1868.....	94
Harita 4.6	Montréal kent dokusunda sokak ızgarası ve bölgeleme.....	95
Harita 4.7	Montréal adası yol ızgara planı	98
Harita 4.8	Montréal adasında ve kent merkezinde ticari akslar.....	99
Harita 4.9	Kent geleneksel dokusuna uygun olarak canlandırma planı uygulanacak bölgeler.....	103
Harita 4.10	Montréal adası – ana sirkülasyon koridorları	103
Harita 4.11	Montréal adası bisiklet yol parkuru	104
Harita 4.12	Montréal kent merkezinde yeraltı kamusal mekanlar ve iç yaya yolu ağı.....	105

TARİHSEL SÜREÇ İÇİNDE MONTREAL KENT PEYZAJININ OLUŞUMU

Dilek AYMAN RODRIGUE

Mimarlık Anabilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Feride ÖNAL

Yeryüzündeki kentlerin çok büyük bir bölümünün mevcut kentsel yapısı ve morfolojisi, doğuşlarından bu yana bulundukları bölgenin peyzaj yapısına bağlı olarak gelişim göstermiştir. Bir Kuzey Amerika kenti olan Montréal'in kent peyzajı, yaşam için gerekli olan ekili toprağa ve çevresindeki doğal peyzaja yapılan müdahalelerle bugünkü görüntüsüne ulaşmıştır.

Araştırmanın portresini, kentin ilk keşfedildiğinde yerlilerin yerleşimi olan Hochelaga'dan bu yana, geçmişteki izlerin günümüz kent morfolojisine ve güncel kent peyzajına etkilerini kapsayan sürecin ortaya konulması oluşturmıştır.

Çalışmada, yerlilerden başlayarak günümüze uzanan tarihsel süreçte kentin ilk sakinlerinin yaşam profilinden itibaren, kentin doğal, kültürel ve sosyal değerlerinin ve gelişmelerin tespit edilmesi, gelişen kent peyzajının kent dokusuna olan etkilerinin ortaya konulması ve ilgili süreçleri kapsayan dönemsel odaklanma yöntemiyle kentsel peyzaj analizinin yapılması hedeflenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Doğal peyzaj, kent coğrafyası, tarihsel süreç, kentsel peyzaj, kamusal alan, kentsel mekan, kentsel morfoloji, dönemsel odaklanma

ABSTRACT

THE EMERGENCE OF MONTREAL'S LANDSCAPE THROUGHOUT THE HISTORICAL PROCESS

Dilek AYMAN RODRIGUE

Department of Architecture
MSc. Thesis

Advisor: Assoc. Prof. Dr. Feride ÖNAL

Most cities on Earth have seen their existing urban shapes and morphologies evolving from their birth to these days in close relationship to their own regional landscapes. Montreal, as a North-American city, takes the actual aspect of its urban landscape from the cultivated soil needed for life and through the human interventions made to the natural landscape of its surroundings.

The research's portrait has been established by the survey of the timeline enclosing the effects of the traces of the past, from the discovery of American Indians' settlement of Hochelaga to recent time, that the actual city has preserved in its present morphology.

Throughout the historical process starting with the Indians and stretching to nowadays, as from the life styles of the first inhabitants of the city, the aim of this work is to retrace the natural and socio-cultural values and developments of the city, to present the effects of city's landscape to its urban tissue and to construct the analysis of the urban landscape by the method of embracing the related timeline in punctual periods.

Keywords: Natural Landscape, Urban Geography, Historical Process, Urban Landscape, Public Area, Urban Area, Urban Morphology, Punctual Period

**YILDIZ TECHNICAL UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCE**

GİRİŞ

1.1 Literatür Özeti

Araştırmanın temelini oluşturan bilgilerin toplanmasında, ilk olarak literatür taraması yapılmıştır. Konuyla ilgili kaynaklara ulaşabilmek için, ilgili kurumların dokümanları incelenmiş, kütüphane araştırmaları ve yerinde gözlemler yapılmıştır. Araştırmanın yazılı kısmını kitap, ansiklopedi, makale ve bildiriler, elektronik ortamdaki site ve kütüphane bilgileri - belgeleri, basılmış veya yayımlanmamış tezlerin taranması, Montréal Belediyesi Şehircilik Planlama yayın, plan ve raporları oluşturmuştur. Araştırmada uydu fotoğrafları, topografya, toprak, jeolojik, hidrolojik yapı, güncel arazi kullanımı, arazi amenajmanı, harita, plan ve raporlar yoluyla analiz yapılmaya çalışılmıştır. Montréal'e yönelik kamu kurum ve kuruluşlarca hazırlanan elektronik ortam araştırmaları sonucunda elde edilen raporlar, metin ve makalelerde yer alan ham bilginin tüm araştırma analiz sürecinde derlenerek kullanılmıştır. Bunlar; Montréal'in tarihi süreçte geçirdiği kentleşme aşamalarının haritaları, peyzaj öğeleri haritaları, kaşif haritaları, kadastral haritalar, manzara noktaları haritaları, büyük parklar haritası, Saint-Laurent nehri haritası ve topografik haritadır. Montréal kenti peyzajının tarihsel gelişiminin irdelenmesinde yerli ve yabancı kaynakların taranması, çalışma sahası ile ilgili harita, plan vb verilerin hazırlanması ve planlarının sağlanmasıyla kentsel arazilerin bugünkü mevcut durumları belirlenmiştir.

Tez araştırması sürecinde kentin okuması yapılırken, kenti ve kenti oluşturan kentsel peyzajın tüm bileşenleri ortaya konulmuş, bu aşamadan sonra yazım aşamasında bilgiler ilgili bölümlere aktarılmış ve bir yandan da elde edilen bilgilere göre çıkarımlar ve yorumlar yapılmaya çalışılmıştır. Okuma eylemini yaparken, bilgiler, konuların içeriği

ve akışına göre araştırmanın ana eksenini üzerinde bir temele oturtularak sistematik bir yol izlenmiştir.

Bunun için Genel Kent Peyzajı → Tarihsel Aşamalarda Kent Peyzajı → Kentsel Dokunun ve Peyzajının Günümüzdeki Durumu sıralamasıyla nesneden (doğal ve tarihsel peyzajın bileşenleri) özele (kentsel plan dokusu ve yeşil alanlar) inilmeye çalışılmıştır.

Tez kapsamında izlenen yöntem birkaç aşamadan oluşmuştur. Bunlar; envanter oluşturma, doğal yapının tespiti ve değerlendirmesi, kültürel yapının tespiti ve değerlendirmesi, çevre sorunlarının tespiti ve değerlendirmesi, kentin peyzajını oluşturan öğelerin ortaya konulmasıdır.

1.2 Tezin Amacı

Çalışmanın amacı, bir ada kenti olan Montréal'in kentsel peyzajının gelişiminin, bölgenin doğal tarihinden ve doğal peyzaj bileşenlerinden yola çıkılarak, tarihsel süreç içinde nüfus yapısı, mülkiyet durumları, sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik yapısı etkileri eşliğinde kent dokusunun incelenmesidir.

Dört ana bölümden oluşan tez çalışmasının birinci bölümünde giriş; amaç, kapsam ve yöntem alt başlıkları yer almaktadır. İkinci bölümde, Montréal kentinin doğal peyzaj ve yerli nüfusu; kentin peyzajını oluşturan doğal bileşenleri, ilk Avrupalılar ve nehir ilişkisinden günümüze kentin nehirle olan ilişkisi, yerli nüfus ve yerli yerleşimiyle yerli-Fransız ilişkileri alt başlıkları altında incelenmiştir. Üçüncü bölümde, kent dokusunun tarihsel gelişim süreci; ilk yerleşimler ve Fransızların kale kenti, derebeylik mülkiyet sistemi, kamulaştırmanın kent oluşumuna etkileri, İngilizlerin kontrolünde kent peyzajı, kent dokusunun 1879'dan 1980 tarihine dek gelişiminin dönemsel planlar eşliğinde incelenmesi alt başlıkları altında incelenmiştir. Dördüncü bölümde kamusal kent alanları; kent parkları, sokaklar, ızgara plan ve yol örgütlenmesi, kentleşme hareketi ve kent merkezi yol aksları, Montréal Belediyesi kentsel yol örgütlenmesi eylem planı, avlular ve arka bahçeler alt başlıkları altında incelenmiştir.

Çalışmanın son bölümünde ise tüm analizler ve bulgular doğrultusunda peyzaj ve kent ilişkisine ait değerlendirmeler yapılmış ve öneriler geliştirilmiştir.

1.3 Hipotez

Kent yaşayan bir organizma olarak, sürekli değişen, büyüyen, şekil değiştiren, bozulan veya yenilenen bir yapıdır. Bu yapının oluşturduğu kentsel peyzaj, çevresel etkiler altında şekillenmiş kültürel bir üründür. Diğer bir deyişle kentsel peyzajı, doğal çevre ve bu doğal çevreyi yorumlayarak orada ayak izi bırakan insanın mentalitesinin oluşturduğu söylenebilir.

Kent, geniş insan topluluğu, bireyler ve kurumların karşılıklı bağımlılık ve mekansal düzen içinde yer aldığı bir sistemdir. Aynı zamanda mekaniktir ve insanın “doğal ortam”dan mümkün olabildiğince uzak koşullarda varolma macerasını yaşadığı bir uygarlık olgusudur. Kentin mekanikliği, esasen ortaya çıkışı ve gelişimi açısından doğal süreçler açısından düşünülmelerini gerektiren, “mekanisyen”siz bir oluşumdur [1].

Peyzaj kavramı doğa, bitki örtüsü ve canlıları ifade ederken, kentsel peyzaj “entropik”¹ tir. Kentsel peyzajın entropisi doğal peyzaja göre daha yüksektir. Klasik coğrafyada sık sık kentin yaşayan bir organizma olarak kabulü yapılırken, klasik coğrafyanın alanlarından kentsel coğrafya, kentin tanımı ve araştırması, kentsel peyzaj, kentsel ağ, kentleşme, kentin komumu, kent nüfusunun ayrışması vb gibi alanlardaki odaklanmalarla yapılmaktadır. Kent coğrafyası bu özelliklerle, kent sosyolojisi, kent ekonomisi, tarih, kent planlama ve haritalama alanlarından farklı bir araştırmayı ortaya koymaktadır. Kentsel peyzajın geçirdiği aşamalar, tarihsel coğrafyanın geçmişteki mekansal belge ve evrim çalışmasının okumasıyla yapılmaktadır. Kent tarihinin peyzajla bağlantılı araştırılması, kültürlerin, ekonomilerin ve politikaların çevreyle ve birbirleriyle olan ilişkilerinin anlaşılmasını ve kent gelişimindeki etkilerinin deşifre edilmesini sağlamaktadır. Böyle bir araştırmanın çıkış noktasını yazılı belgeler, haritalar ve arkeolojik araştırmalara dayanan ayrıntılı bir geçmiş analizi oluşturmakta ve bu analiz, kentsel peyzajın deşifresi için veri sağlamaktadır.

Tez araştırmasına konu olan Montréal ada kenti, coğrafi konum itibarıyla, Ottawa ırmağının Saint-Laurent nehrine aktığı yerde, Hochelaga takımadaları içinde yer almakta ve civarında irili ufaklı 320’den fazla ada bulunmaktadır.

Bu adaların 1/3’ünü kapsayan 68 km² lik alan, üzerinde Montréal kentinin yer aldığı adaya aittir. Kanada’nın ikinci büyük kenti olan Montréal, endüstriyel, ticari ve hizmetler kenti olmasının yanı sıra aynı zamanda Fransız Kanada’sının (Québec)

¹ Düzensizliğe gidış, doğa düzeninin bozulması

kültürel ve entelektüel merkezidir. Kentin nüfusunun çoğunluğunu oluşturan Fransız göçmen sakinleri ana dilleri olan Fransızca'yı konuşmakta, ancak nüfusun önemli bir kısmını da İngilizce konuşan İngiliz-İrlanda kökenliler ve dünyanın dört bir yanından kente gelen göçmen nüfus oluşturmakta ve bu çok kültürlü nüfus kente kozmopolit kimliğini kazandırmaktadır.

Kentin ana caddesi Saint-Laurent Bulvarı (diğer adıyla Main), adayı kuzey-güney yönünde geçmekte ve çoğunluğunu Frankofon nüfusun oluşturduğu doğu bölümüyle, Anglofon nüfus yoğunluklu batı bölümü arasında sembolik bir sınır oluşturmaktadır. Şehrin kalbi esasen Mont Royal tepesi ve Saint-Laurent arasındaki alanda yer almaktadır ve Montréal Plateau'su adı verilen bu bölge, ızgara plan dokusu ve geleneksel sivil mimarisiyle, kent dokusunu temsil eden tipik bir morfolojik yapıya sahiptir. Kentin ilk kurulduğu sur içi bölgesi olan Eski Montréal nehir kenarındadır ve günümüzde kültürel ve tarihi miras kapsamında listelenmiş binaların yer aldığı ana cazibe merkezidir.

Çalışmada, doğal peyzajdan yola çıkılarak kent peyzajının karakteristik özellikleri tanımlanmış, 1642 yılında Fransızlar tarafından kurulan ve Kuzey Amerika'nın en eski kentlerinden biri olan Montréal'in, 17. yüzyıldan başlayarak 20. yüzyıla ve günümüze uzanan süreçte geçirdiği değişimler, bir savunma kenti olarak sur içi yapısından tarım topraklarının kent dokusuna doğru aşamalı dönüşümü, İngiliz hakimiyetiyle kentsel peyzajın gelişimi, 1879, 1890, 1907, 1955 ve 1989 haritalarından örnek olarak alınan mahalle ölçeğindeki kentsel morfolojisinin gelişimiyle, kent yerel yönetiminin günümüz kentsel peyzajını esas alan karar ve uygulamalarının değerlendirilmesi yapılmıştır.

Tüm bu değerlendirmelerden yola çıkarak bu tezde, Montréal kentinin tarihsel peyzajı incelenirken, elde edilen veriler, farklı yönetsel süreçleri ve gelişmeleri kapsayan bilgi ve belgelerle entegre edilmeye çalışılmıştır.



Harita 1.1 Montréal kentinin Québec eyaleti içindeki konumu [2]

DOĞAL PEYZAJ ve YERLİ NÜFUS

Bu bölümde bir kıyı yerleşimi olmasıyla bağlantılı olarak kentin nehirle ilişkisi - kıyı kenti özelliğiyle, tepe, teras gibi diğer başlıca doğal peyzaj elemanlarının geçmişten günümüze kent morfolojik yapısına katkıları (doğal peyzajın tarihsel süreçte kentsel dokusuna olan etkileri) incelenecek ve süreç içinde kent nüfusunun artması, kent ekonomik yapısının ve nüfus yapısının farklılaşmasıyla yaşanan gelişim doğrultusunda, yakın geçmiş ve günümüz Montréal'ine geçiş sağlanacaktır.

Kuzey Amerika kıtasının doğusunda, Prairies nehri ile Saint-Laurent nehrinin kıta içlerine kadar sokulduğu yerde, ana karadan kopmuş bir ada yerleşimi olan Montréal'in doğal peyzajının, tarihsel gelişim sürecinde kentsel dokuyu nasıl etkilediği sorularına cevap aranarak izlenecektir. Kentsel peyzajı etkileyen bu gelişimler, yerli nüfustan itibaren Avrupalı göçmenlerin kent gelişimine etkileri sürecine paralel olarak ele alınacaktır.

2.1 Kentin Doğal Bileşenleri

Montréal'in doğal bileşenleri olan Mont-Royal tepesi, Saint-Laurent nehri ve adanın güney kıyısına doğru bir yamaç oluşturan Baron yamacı, kentin kuruluşunda ve gelişiminde önemli rol oynayan peyzaj elemanlarıdır.

Adanın güney kısmında yer alan Saint-Laurent nehri üzerindeki zorlu ve dirençli kayalıklarıyla Lachine akıntıları, Montréal'e kadar gelen kaşiflerin batıya geçme sürecini geciktirmiş ve deniz ulaşımını kolaylaştırmak için doğu-batı yönündeki akıntılarla aynı adı taşıyan bir kanal inşa edilmiştir. Lachine kanalı ve çevresinde oluşmaya başlayan kent dokusu, nehir coğrafyasına bağlı olarak nehir bölümünde ele alınmıştır.

Mont-Royal tepesi, adanın yegane yükseltisi olarak, kentin ilk sakinlerinin yaşadıkları zamanlardan itibaren çevreyi izlemek için doğal bir gözetleme kulesi olmuştur. Geniş Saint-Laurent vadisi üzerindeki Montereian dağ dizisinin bir elemanı olan ve kente adımı veren tepe, bölge coğrafyasının jeolojik tarihini yansıtmaktadır.

Tüm bu doğal bileşenler kentin morfolojik, ticari ve sosyo-ekonomik dokusunu etkilemiş ve Montréal kenti kurulduğundan itibaren olmak üzere, 370 yıllık kent tarihi sürecinde merkezi ve uluslar arası bir iç liman metropolü haline gelmiştir.

11 bin 500 yıl önce Mont-Royal tepesinin de içinde olduğu Montereian dağları, adalar halinde Champlain Denizi'nin içinde yer alıyordu. Montréal takımadaları ise denizin altında kalıyordu (Şekil 2.1). 9 bin yıl önce denizin çekilmesiyle takımadalar oluşmaya, nehir ve çevre haliçler görünmeye başlamıştır (Şekil 2.2). 8 bin yıl önce ise artık Montréal adası ve Saint-Julie terası su dışındadır. Deltalar oluşmuş ve su dokusu küçülmüştür (Şekil 2.3) [3].



Şekil 2.1 11.500 yıl önce Montréal takımadaları [3]



Şekil 2.2 9000 yıl önce Montréal takımadaları [3]



Şekil 2.3 8000 yıl önce Montréal takımadaları [3]



Şekil 2.4 Günümüzde Montréal coğrafyası [3]

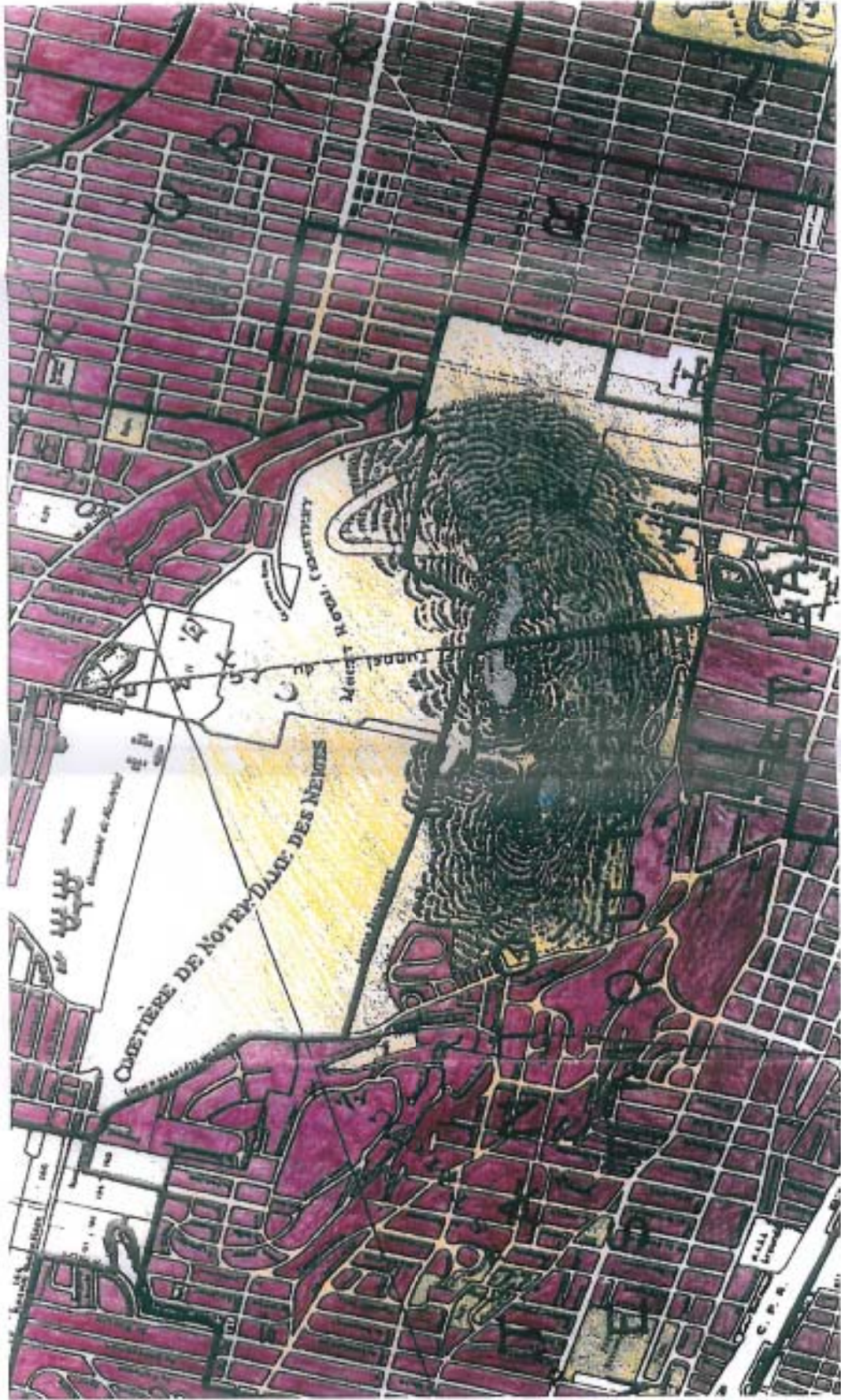
2.1.1 Tepe

Kentin tek yükseltisi olan Mont-Royal tepesi, Montréal'in en önemli peyzaj elemanlarının başında gelir; öyle ki kentin eski adı olan Ville Marie'den sonra, 17. yüzyıl sonlarında "Montréal" adı "Mont-Royal" adından türemiştir. Tepe, bölge peyzajında önemi olan bir rölyeftir, ancak formu ağır bir karaktere sahiptir ve kente farklı açılardan farklı silüet etkileri veren bir imajın yanı sıra eski bir çıkıntı halinde yükselir (Harita 2.1). Dağın yüzeyel alanı 3.8 km² ve yüksekliği nehir dip kotundan itibaren 230 metredir.

Bölge yerlilerinin (Kızılderililerin) tepe ve civarındaki varlığı yaklaşık 5 bin yıla uzanır. Tepede yer alan zengin doğal kaynaklardan biri olan ağaçların, köylerde yapı malzemesi olarak kullanıldığı, "mayıs elması" olarak adlandırılan meyvenin akciğer hastalıkları ve romatizmaya karşı kullanıldığı ve çakmaktaşı yokluğunda keskin kenarlarıyla aşınmaya dayanıklı kırma bir taş cinsinin, avcılık, araç ve silah üretimi için kullanıldığı kaydedilmiştir. 1535'te Montréal bir yerli yerleşimiyken bölgeyi keşfeden kaşif-gemici Jacques Cartier, yerlilerin kılavuzluğunda tepeye çıkmış ve civardaki bu yegane tepeye "Mont-Royal" adını vermiştir. 1643'te Montréal'in kurucusu Maisonneuve derebeyi Paul de Chomedey, tepenin üzerine, Hristiyan Fransız kolonisinin bölgedeki hakimiyetini simgeleyen bir haç yerleştirmiştir.

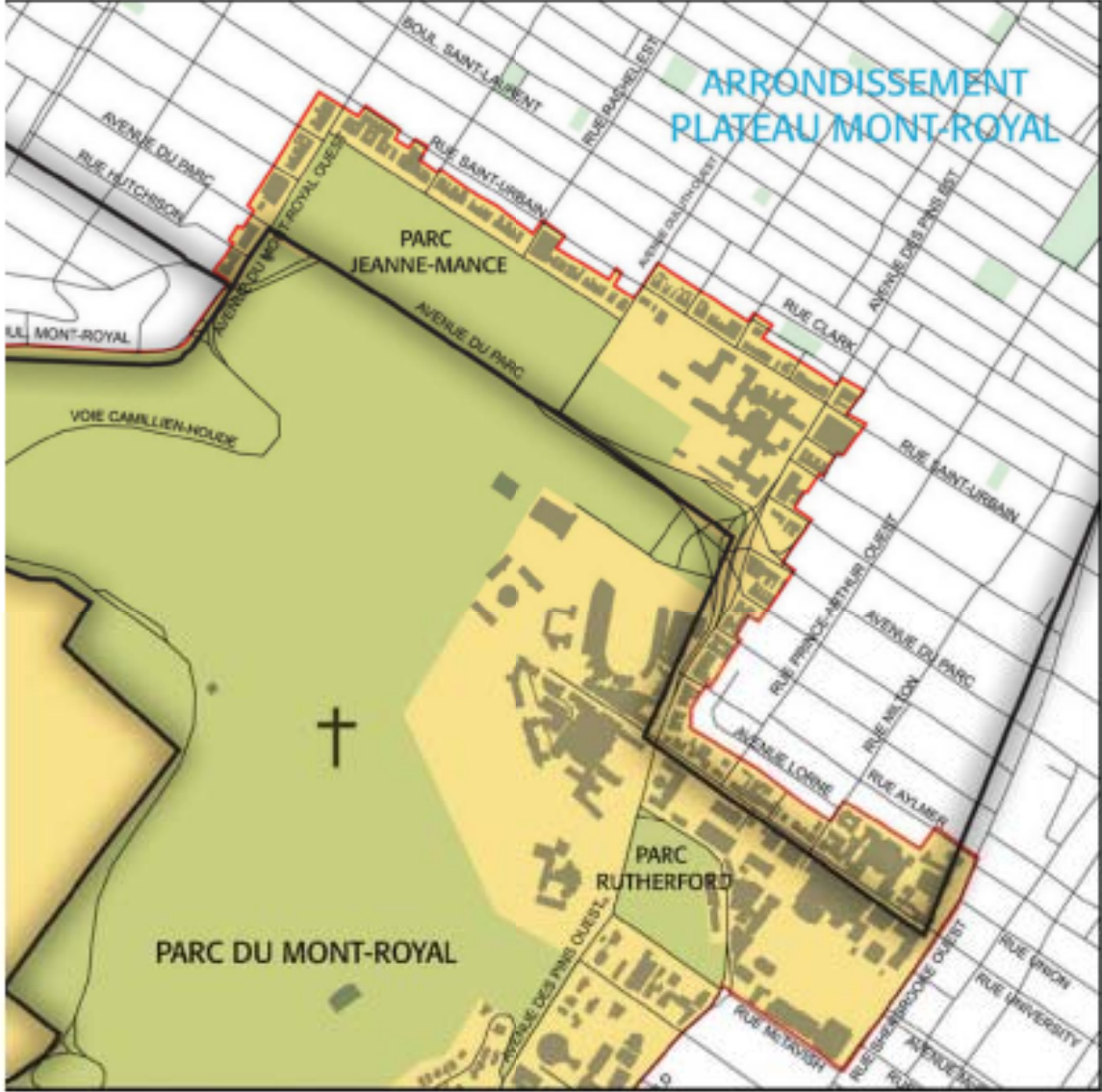
Tepede bir park oluşturma fikri ilk kez 1840'lı yıllarda Sir James Alexander tarafından ortaya atılmıştır. 1869'da Montréal Belediyesi, Mont-Royal üzerinde bir park oluşturmak üzere karar almış ve 1872'de park için kamulaştırma işlemleri başlamıştır. 1874 yılında, doğal çevreyi korumakla ilgili Québec'te geçirilen ilk yasa, tepeyle ilgili yasa olmuştur [4].

1874'te New York'da Central Park'ın tasarımcısı peyzaj mimarı Frederick Law Olmsted, Mont-Royal park projesini gerçekleştirmek üzere Montréal Belediyesi tarafından işe alınmıştır. Olmsted, dağın doğal çekiciliğini korumak istemiş, tasarımında, kendi adını taşıyan engebeli yollar ve bölgenin doğal güzelliklerini keşfetme, ön plana çıkan konsepti oluşturmuştur. Olmsted aynı zamanda parkın sosyal statü ya da fiziksel durumu ne olursa olsun herkes için erişilebilir olmasını istemiştir. 1822-1903 yılları arasında yaşamış olan Olmsted, Kuzey Amerika'da o dönemde süregelen tarım odaklı kırsal toplumdaki kentlerin büyümesine yol açan sanayi toplumuna geçişin etkisindedir. Yaratılan yeşil parkların, bahçelerin sadece



Harita 2.1 Tepe kent peyzajında önemli bir rölyef oluşturmaktadır.

aristokrasiye ait olmasından, toplumun işçi ağırlıklı yoksul kesimi için düzenlenmiş yeşil alanların yokluğundan oldukça rahatsızdır. New York'ta tasarladığı Central Park'ı ve Mont-Royal parkını, bu etkileşimle, kente açık, toplumsal kesimin tamamının demokratik bir biçimde yararlanabileceği bir park yaratmıştır [5].



Harita 2.2 Mont-Royal tepesi - doğal ve tarihi doku ile yakın çevre kent dokusu [4]

1860 yılında kentin kuzey kesiminde ilk mezarlık kurulmuş, 1924 yılında parkın aydınlatma sistemi oluşturulmuş ve aydınlatmadaki çapraz akkor ampuller sistemi 1992 yılına dek kullanılarak, o tarihte fiber optik sistemle değiştirilmiştir. Tepede yer alan geniş park, tepenin çevre kentsel dokuyla birleşme noktalarında yer alan daha küçük ölçekli ve farklı işlevlerdeki başka semt parklarıyla bütünleştirilmiştir (Harita 2.2).



Şekil 2.5 Mont-Royal tepesi ve parkın kuşbakışı görünümü [6]

19. yüzyılda ve 20. yüzyıl başlarında tepedeki derelerin yönleri değiştirilerek, kente su sağlanması amacıyla su tankları-rezervuarlar inşa edilmiş ve suyun akışı kente yönlendirilmiştir. 1930 yılında parkta, tepe üzerinde 900 m³ lük bir su tankı, 1931 yılında bugünkü Tour de Radio-Canada yakınlarda bulunan bölümde, yine 900 m³'lük bir rezervuar inşaatı gerçekleştirilmiştir. Tepe, 1954 yılında süregelen yoğun ağaç ve çalı kesimlerinden dolayı “kel tepe” olarak adlandırılmaya başlanmıştır. 1956 yılında Smith Evi ve Chalet arasındaki tepenin çatısı altında, zirve rezervuarının yapımını izleyen süreçte ve özellikle 1960 yılında, erozyonu kontrol altına almak amacıyla ağaçlandırma çalışmaları başlamış ve 60 bin ağaç dikilmiştir. 1962 yılında Montréal Belediyesi, Mont-Royal Bulvarı boyunca elde ettiği arazilerle Mont-Royal parkını genişletmiş ve 1987 yılında Mont-Royal parkı doğal miras alanı kapsamına alınmıştır. 1992 yılında park yeniden rehabilite edilerek, bu çalışmalar kapsamında, zirvede ve Piedmont alanlarında merdiven ve yürüyüş yolları oluşturulmuş, orman mühendislerinin yönetiminde 232 bin çalı ile 11 bin ağaç dikilmiştir [7].

Tepenin sağlıklı ve doğal bir kent süsüne dönüştürülmesi, yüzyıl başı kent planlamacılığının en önemli hedeflerinden biri olmuştur. 19. yüzyıl sonlarından günümüze kent gelişimini, çepeçevre sarmaladığı bu yeşil kütlenin çevresinde sürdürmeye devam etmiştir.



Şekil 2.6 Mont-Royal parkına kentten ulaşım noktaları [4]

Bölgede Mont-Royal dahil olmak üzere, “Montréal gri taşı” da denilen ve homojen görünümde olan, gri renkli bir kalker taşı, kentin pek çok tarihi binasının yapımında kullanılmıştır. 450 milyon yıllık bir oluşum olan ve bölge kayalıklarından elde edilen taş, yaygın olarak adanın doğusunda yüzeye çok yakın bölümlerde bulunmakta, yapı taşı olarak kullanılmasının yanı sıra şantiyelerde kireç yapımında da kullanılmaktadır. 1850 yılı civarında Mont-Royal tepesinin doğusunda, bugünkü “Plateau” da yer alan Coteau-Saint-Louis köyünde 2000’den fazla kişi taş ocağı işiyle geçinmiştir [8].

2.1.2 Yamaç

Ville-Marie dönemindeki adıyla “Baron Yamacı”, önemli bir bölümü nehre paralel uzanan ve kent topografyasının önemli bir coğrafi unsuru olan yamaç, eski kentle adanın kuzey toprakları arasında önemli bir kot farkı oluşturmaktadır (Harita 2.3).

Yamacı, çekilmiş nehir yatakları değil, nehir oluşumundan milyonlarca yıl önce bölgede bulunan deniz suyunun çekilmesi oluşturmıştır. Yamaç tabanına (yüzey tabanına) hakim olan jeolojik oluşum bölgedeki pek çok noktada bulunan kalkerdir. 10 bin yıl



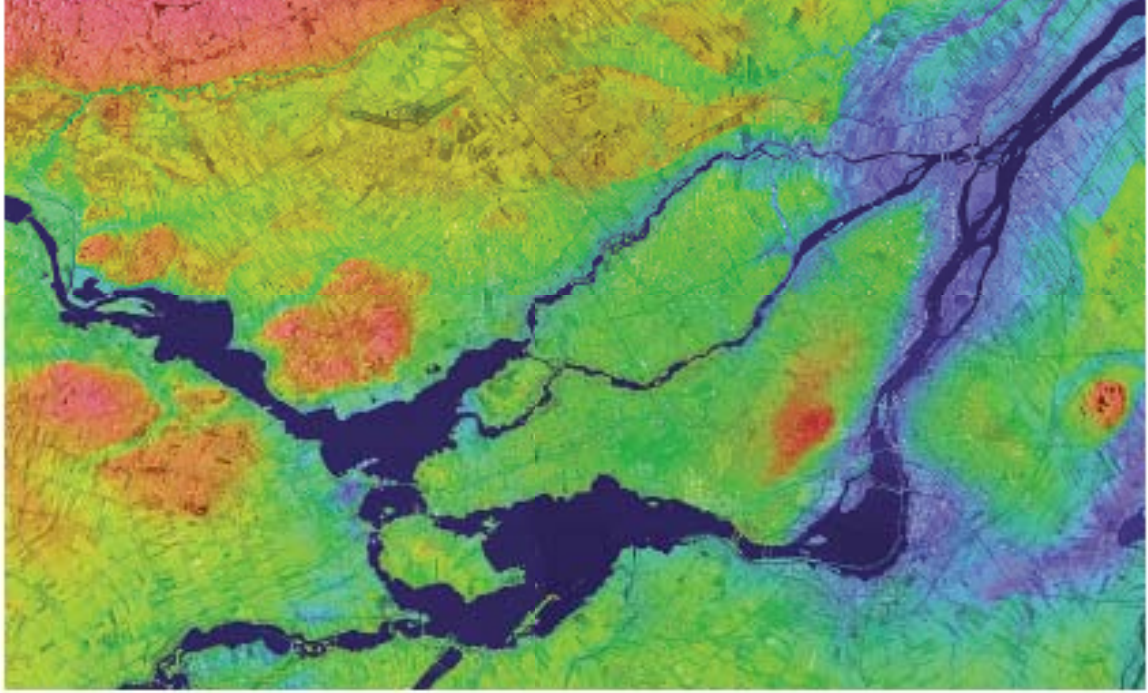
önce Champlain Denizi'nin çekilmesi ile şekillenen bir jeolojik fenomen sonrasında yamaç üst kotunda, bugün yer alan Sherbrooke Caddesi güzergahının büyük bir bölümü, eski kente (Ville-Marie) yukarıdan bakan bir konuma sahiptir. Tepenin güney doğusunda yer alan yamaç, kuzeyden gelen güçlü ırmakların tepeye çarparak ikiye ayrılması ve daha ilerde birleşinceye kadar tepenin güneydoğusunda sakin bir su havzası yarattığı bölgedir. Yamacın eski kentten yüksekliği, ilk oluştuğu dönemde 46 metreye dek ulaşmaktadır. 17. yüzyılda yamacın nehir yönünde inen eğiminin yüksek kenarı, en üst kotu izleyen bir yoldur ve 5.5 km. uzunluğunda olan bu yamaca "Sherbrooke Caddesi" denmiştir. Cadde 19. yüzyılın son çeyreğine kadar Montréal'in kent sınır işaretlerini oluşturmaktadır. 1796 yılına dek Saint-Laurent Bulvarı ile Union Caddesi arasında yer alan ve adı Sainte-Marie Caddesi olan Sherbrooke Caddesi, bugünkü adını, 1817 yılında İngiliz Kuzey Amerika'sının valisi Sir John Coape Sherbrooke omuruna almıştır. 19. yüzyılda caddenin merkezi orta kesimleri kentin en prestijli yolu haline gelmiştir. Cadde, batıdan doğuya dek uzanan bir güzergahtır ve batıda Westminster Caddesi'nden başlayıp adanın diğer ucundaki Notre-Dame ile son bulmaktadır.

Yamacın oluşturduğu çizgi, genellikle yolların dik açılı ızgara planını çapraz (diyagonal) yönde keserek caddeye kendi coğrafyasının koşullarını dayatmıştır. 32 km. yi bulan ve adanın en uzun yollarından biri olan cadde, bu özelliğiyle, kentte önemli bir "iletişim kanalı" görevini görmektedir. Güzergah farklı kent dokularına işaret eden yedi kısımdan oluşmaktadır. Bu yedi bölüm: Rue Westminster, Avenue Claremont, Avenue Atwater, Boulevard Saint-Laurent, Rue Fullum, Rue Viau ve Avenue Georges-V'dir. Hattın gelişimi ilk olarak yolun orta kesimlerinde başlayarak, süreç içerisinde batısına ve doğusuna doğru yayılmıştır ve coğrafi konumu dolayısıyla, kentsel gelişim tarihi batıdan doğuya doğru bir gelişim göstermektedir. Cadde hattı üzerindeki bu yedi farklı kent dokusuna, Sherbrooke adını taşıyan ve güzergahın geri kalan kısmından demiryoluyla ayrılı olan iki küçük bölüm dahil değildir [9].

2.1.3 Nehir

Saint-Laurent nehri, Montréal ovasında, kaybolan bir denizin yatağına miras konmuş, yeni oluşumlu bir nehirdir. Nehir yatağı, 10 bin yıl önce buzulların çekilmesiyle yeryüzü kabuğunda derin bir boşluktan meydana gelen genç bir oluşumdur (Harita 2.4). Ada yerleşiminin, tarihsel süreç içerisinde doğal kent peyzajını oluşturan başlıca doğal

elemanlarından olan Saint-Laurent nehrinin yerli dilindeki adı, Magtogoek / Yürüyen Nehir' dir. Arkeolojik kazılar nehir kıyısındaki yerlilerin yaklaşık M.Ö. 9000 yılından bu yana bölgede yaşadıklarını ortaya koymaktadır. M.S. 1000 yılında Saint-Laurent körfezinin batısındaki Labrador bölgesine ilk gelen Avrupalılar Viking'ler olmuştur. 5 yüzyıl sonra Avrupalı Bask balıkçıları Saint-Laurent nehrine balina avına gelmişler ancak bölgenin tam anlamıyla keşfi, Fransız kaşif Jacques Cartier'in gelişi ve "Yeni Fransa"nın kurulmasıyla olmuştur. İlk Avrupalılar bölgeye geldiklerinde nehre "Morina Nehri", "Büyük Nehir" gibi farklı adlar vermiştir. 1535 yılının 10 Ağustos'unda bölgeye ilk kez gelen Kaptan Jacques Cartier, nehre nihai adı olan Saint-Laurent adını, o günün azizinin adını referans alarak vermiştir [10].



Harita 2.4 Montréal ve çevre adaların uydu görünümü [3]

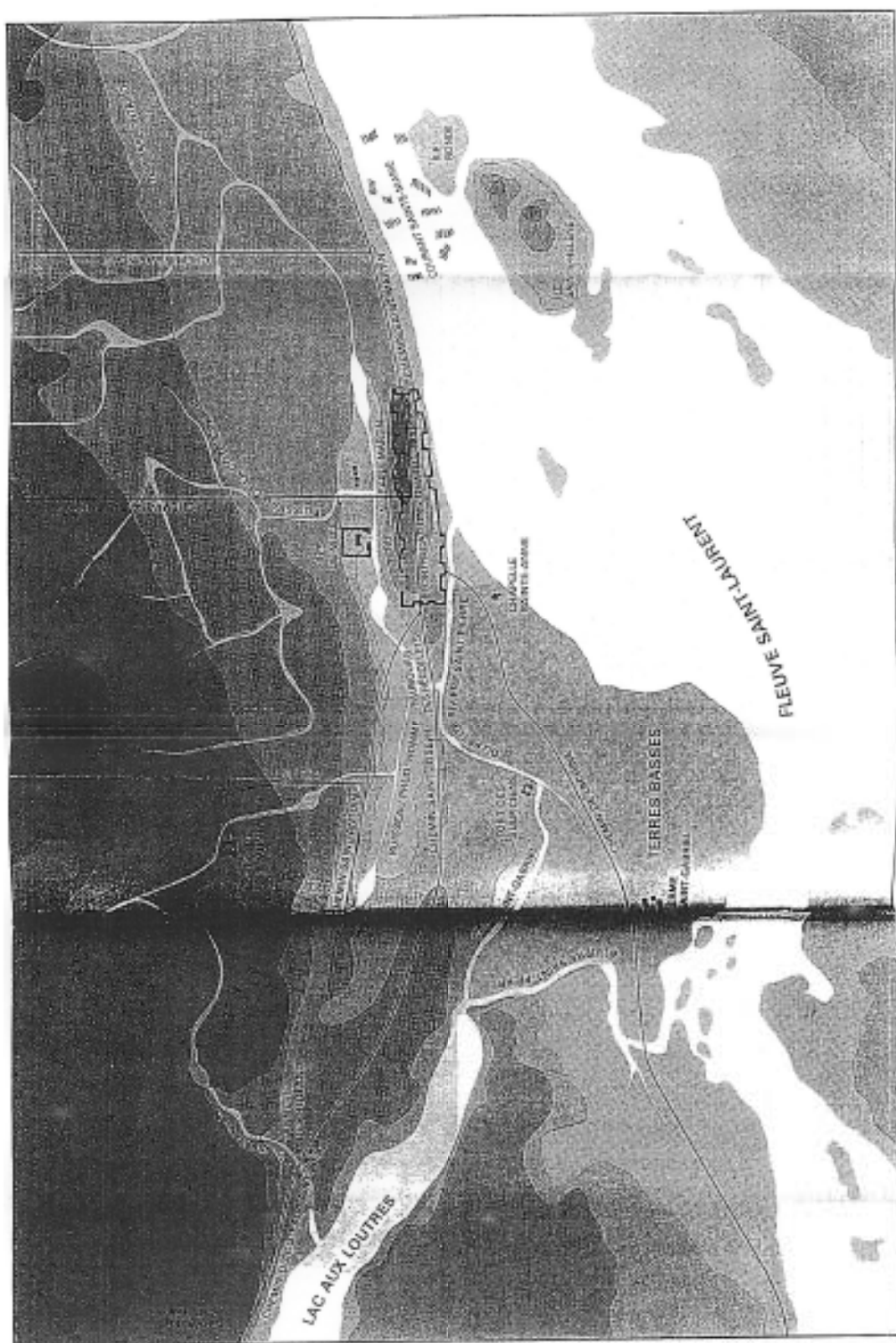
2.1.3.1 İlk Avrupalılar ve Nehir

Kıtanın içlerine uzun bir güzergah halinde sokulan nehir, kıtanın okyanusa açılan tek kapısıdır. Fransız kaşif ve tüccarlar bu kapıyı Büyük Göller bölgesinden batıya dek yayılan bir imparatorluk kolonisi kurmak için kullanmışlardır. 1760'da Montréal ve Québec arasında yer alan nehir kıyısı arazileri, derebeylik sisteminin karakteristik özelliği olan suya dik inen dar uzun şerit sistemiyle bölünmüş ve koloninin doğu sınırını Beupré derebeyliği belirlemiştir. Nehrin akış sistemi ağaç gövdelerinin taşınması için

uygun bir ulaşım yolu oluşturmuş ve 19. yüzyılda nehir, kereste ticaretinin ana arteri haline gelmiştir. Montréal kenti, farklı su kanallarının buluştuğu bir kavşak noktası halindeki Saint-Laurent havzasındaki takımadalardan birinin üzerinde kurulmuştur. Kentin komumu itibariyle mevcut kara peyzajından ve nehirden maksimum derecede yararlanılmıştır. Aynı zamanda, ırmaktaki akıntı yeri de kentin kurulmasına neden olan etkenlerden biri olacaktır (Harita 2.5). Montréal ve Québec'e Yukarı Kanada'dan un ve buğdayın nehir yoluyla ulaşmasıyla, bu iki yerleşim yoğun bir ticaret ve alışveriş merkezine dönüşmüştür. Northwest Şirketi çatısı altında yapılan kürk ticareti, "Saint-Laurent İmparatorluğu" nı McKenzie nehri havzasına kadar zorlamaya başlamıştır. Karayolumun nehir ulaşımıyla birlikte kullanılmaya başlaması ise 1730 tarihinden sonrasındadır. Kanadalı tarihçi Donald Creighton, kıta coğrafyasının bütününi kapsayan kuzey-güney kutuplaşmasının, Kanada ulusunun doğuşunu mümkün kılan Saint-Laurent nehri ve havzasının yer aldığı doğu-batı ekseninin güçlenmesiyle dengelendiğini savunmuştur. Coğrafya ve ekonomi yaklaşımı güçlü bir tarihçi olan Creighton'un bu tezi, Saint-Laurent nehir ulaşımının süreç içerisinde gelişmesiyle birlikte, nehrin Kanada ve ABD'nin büyük bölümünü dünyaya bağlayan önemli bir geçit haline gelmesiyle doğrulanmıştır [11].



Şekil 2.7 Saint-Laurent nehri ve Montréal limanı, gravür, W. H. Bartlett, 1822 [7]



Harita 2.5 Nehir, su yolları, yamaç ve 18. yüzyıldan ilkönce yerleşimi [9]

Saint-Laurent nehri kıyısında kurulan ve gelişen kent, özellikle 19. yüzyıldan itibaren taraklama ve kanallar sayesinde önemli bir liman kenti kimliğine bürünmüştür. Akıntı yeri (rapid), gemilerin Québec'ten Montréal'e kadar gelip tam akıntı noktasında durdukları ve kayıklarla mal ve insanların limana taşındıkları yerdir. Saint-Laurent nehrinin ulaşım ve taşımacılık için kuzey kolunun seçilmesinin nedeni, nehrin Longeuil tarafındaki güney kolunun çok sığ ve güzergah olarak daha uzun mesafede olmasıdır. Aynı zamanda kuzey kolunun coğrafyasında toprak kotu daha yüksektir ve bu kot farkı nehir taşımacılığında problem olan su baskını-sel gibi olayları önlemektedir. Adına St-Louis akıntı yeri denen ve kuzey koluna ait olan toprakların coğrafyası, savunmaya daha uygun olduğu gibi, ayrıca peyzajının özellikleri açısından da gelişmeye daha uygundur; oldukça geniş bir orman alanı ile ilk zamanlardan itibaren yerleşimcilerin ahşap malzeme gereksinimini karşılayabilmiştir. Ayrıca yapı inşasında kullanılan malzemeler, bu alanda yer alan taş ve kireç ocaklarından sağlanmış, çok miktarda kil bulunduğundan yapılarda kullanılan tuğlanın hammaddesi de yine bu alanın topraklarından sağlanmıştır.

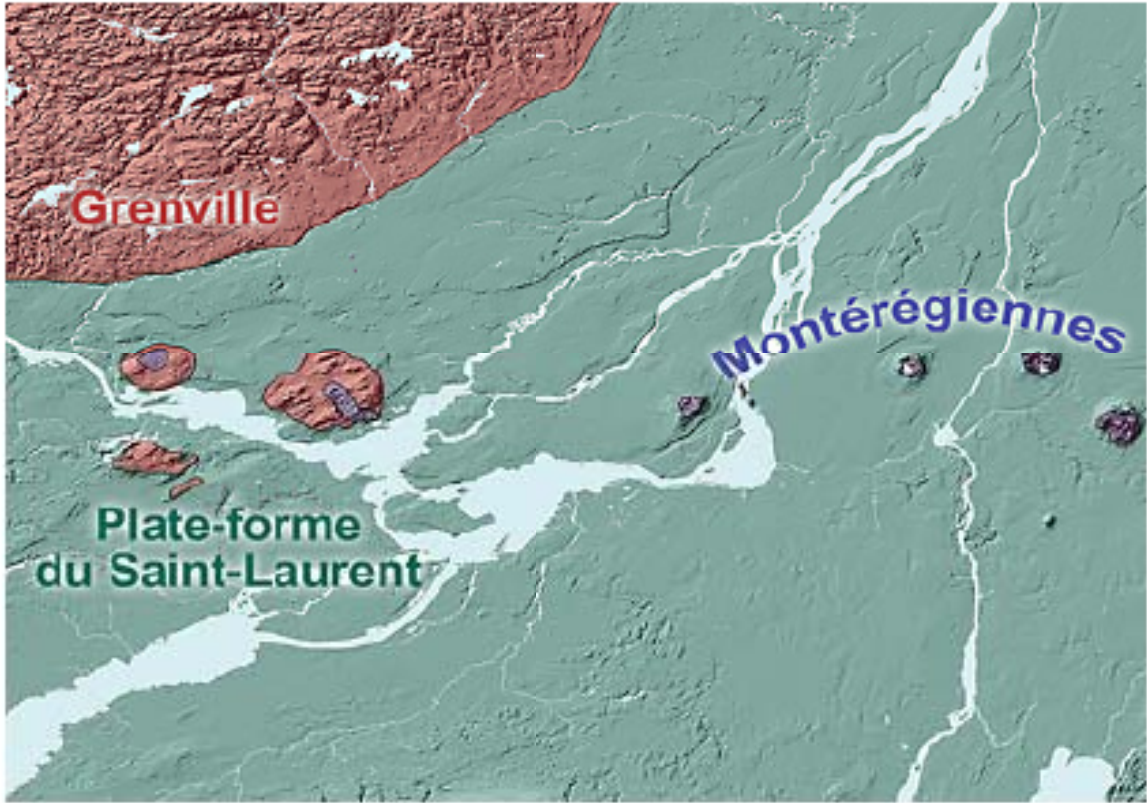
Avrupalıların, kıtaya giriş kapısı olarak sadece nehri kullanması, balıkçılık da dahil olmak üzere özellikle kürk ticareti yoluyla, kıta içlerindeki topraklar üzerinde yerleşimi beraberinde getirmiştir. Denizciler nehirde seyrederken röper noktası olarak, zamanla bu yerleşim yerlerindeki yapıları, kilise, değirmen ya da evleri rehber olarak almaya başlamıştır. Nehir havzasındaki toprak işgalinin çoğalması ile, kentler ve kasabalar oluşmaya başlamış ve ticaretin yoğunlaşmasıyla da havza giderek hızla sanayileşen ve büyüyen bir bölge haline gelmiştir. 19. yüzyılda iletişimin garantiye alınması amacıyla, Kanada hükümeti buzları kıran nitelikte değil, buzlara dayanacak şekilde tasarlanmış gemileri kullanmaya başlamıştır. 1904 yılında Saint-Laurent nehrinde Montréal ve Québec kentleri arasındaki olağan taşkınları önlemek için, görevi aynı zamanda buzları kırma da olan gemiler çalıştırılmıştır [5].

2.1.3.2 Dünyanın en genç nehrinin jeolojik formasyonu ve coğrafyası

Genç Saint-Laurent nehri yaklaşık bir milyar yıl önce mevcut Tibet yaylası görünümünde, yüksek bir plato formasyonuna sahiptir. Bölgede yaklaşık 600 milyon yıl önce varolan Pannotia adı verilen büyük bir kıtanın, Laurentia, Baltica, Sibéria ve Gondwana adlı dört alt kıtaya bölünmesi, Iapetus adlı devasa bir okyanusun oluşumuna

yol açmış, aynı zamanda gelecekte Saint-Laurent nehri olacak aks boyunca birçok çatlak ve boşluk oluşmuştur.

Wisconsin adı verilen son buzul çağı sırasında, Kuzey Amerika kıtasının önemli bir bölümü devasa bir buzul tabakasıyla kaplıdır. Yaklaşık 12 bin yıl önce küresel ısınma nedeniyle buzlar geri çekilmeye başlarken, geride bugünkü Saint-Laurent nehri vadisinin olduğu yerde engin bir iç deniz (Champlain Denizi) bırakmıştır. İstosasi fenomeninin karayı yükseltmesiyle, bu kez deniz geri çekilerek yerini bugünkü Saint-Laurent nehrine bırakmıştır (Şekil 2.8). Yaklaşık M.Ö. 6500'de Laurentide buz sayfasının erimesi sonucunda Saint-Laurent nehri hidrografik ağı oluşmuştur (Şekil 2.9).



Şekil 2.8 Montréal adası, Saint-Laurent nehri ve Montérégienne sırası içinde Mont-Royal tepesi [3]

Saint-Laurent haliç özelliği gösteren bir nehirdir ve “Büyük Göller” le birlikte Kuzey Amerika içinde 3790 km boyunca uzanan bir nehir sistemi oluşturmaktadır. Kaynağını Kingston-Ontario Gölü noktasından alan nehrin akışı kuzey-doğu yönündedir ve nehrin Atlas Okyanusu’ndaki Saint-Laurent körfezine dek toplam uzunluğu 1600 km. dir. Dünyanın en uzun nehirleri sıralamasında 17. sırada yer almaktadır.

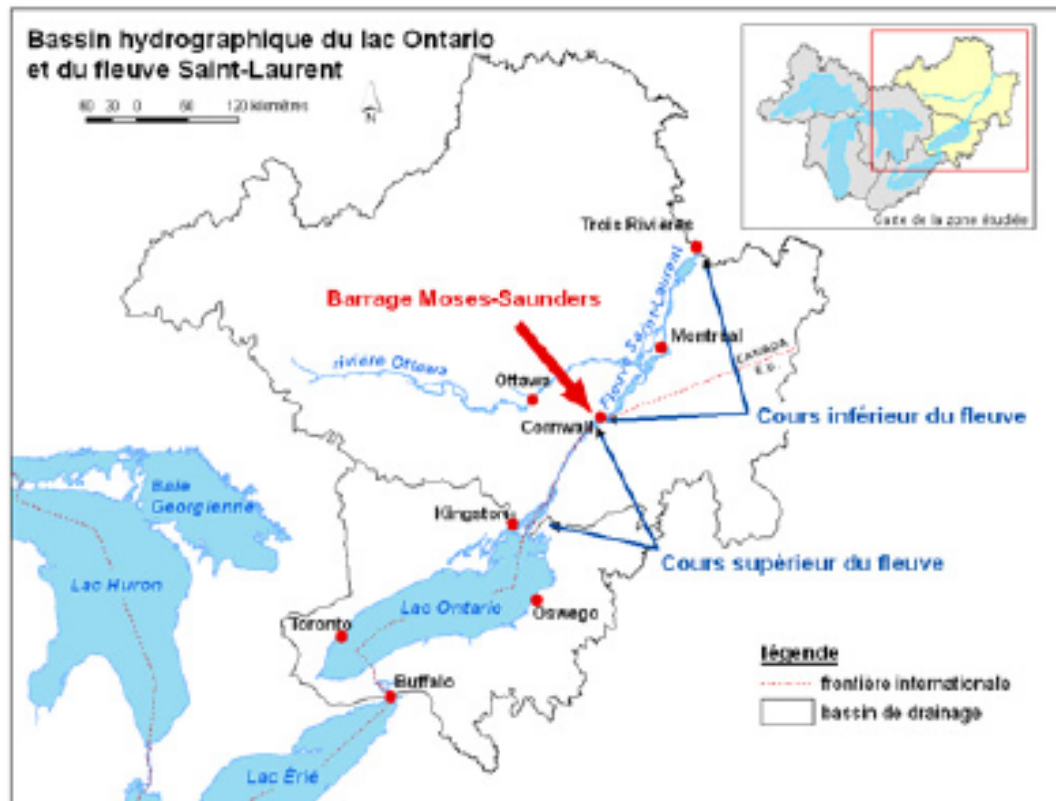
Nehir üç ana bölümden oluşur: nehir, haliç ve körfez. Sept-Îles civarında genişliği 100 km olup, Mont-Joli hizasında derinliği 350 metreye, Cabot boğazında bu derinlik 530 metreye kadar ulaşmaktadır. Nehir üzerinde 600 ada ve takımada yer almakta ve nehir suları St-Louis, St-François ve St-Pierre adında üç göle akmaktadır. Saint-Laurent nehrine 350 adet ırmak dökülmektedir (Şekil 2.10). Orléans adasından Saint-François'ya 7 metreye ulaşan bir gelgit vardır ve bu gelgit olayı Saint-Pierre gölüne dek algılanabilmektedir. Gelgit'ler Montréal'in batısında kalan Trois-Rivieres kenti hizasında kesilmektedir. Nehrin suyu Tadoussac'a dek tuzlu ve Cap Tourmente'e kadar da acıdır. Yıllık ticaret gemi hacmi 10 bine ulaşmakta ve Québec nüfusunun %80'i Saint-Laurent nehri kıyısındaki kent ve kasabalarda yaşamaktadır. Drenaj havzası hacmi ile dünyanın 1/10'u oranında tatlı suya sahiptir. Nehrin akış yönünde bitki örtüsü değişiklikler göstermekte; yaprağını döken ve her dem yapraklı karışık orman dokusundan kuzey orman dokusuna geçişi takiben, iğne yapraklı ve yaprağını döken yapraklı tayga ormanlarına ulaşılmaktadır. Orta haliç ile deniz halici bölgelerindeki tatlı su akıntıları boyunca, sucul otlarla diğer halofitler¹ bulunmaktadır. Nehir, çok miktarda mersin balığı ve ringa balığı ile, kumluk ya da kayalıklarda konaklayan ve çoğunluğunu beyaz kazların oluşturduğu göçmen kuşlara ev sahipliği yapmaktadır [12].

Saint-Laurent nehri, akıntı yönünde ve ters akıntı yönünde değişen fiziksel özellikleri ve zengin ekosistemiyle oldukça karmaşık bir yapıya sahiptir. Nehir boyunca göller ve nehire dökülen ırmaklarda, uzun haliçte ve deniz karakterine sahip körfezde, oldukça çeşitli olan flora ve fauna yaşamı hüküm sürmektedir. Bu eşsiz ekolojik miras alanı, dört adet Ramsar² sit alanı statüsüne sahiptir. Bu sit alanlarından en büyüğü Saint-Pierre Gölü'ndedir ve alanı 12 bin hektardır. Aynı sit alanı aynı zamanda 2001 yılından bu yana Dünya Biyosfer Rezervi³ statüsüne de sahiptir [13].

¹ Yun. hals: tuz; phyton: bitki. Tuzlu topraklarda, deniz kıyılarında yetişen bitkiler.

² Ramsar: 1971 yılında imzalanan Uluslararası Sulak Alanların Korunması Sözleşmesi.

³ Dünya Biyosfer Rezervi; uluslararası öneme sahip ve UNESCO'nun İnsan ve Biyosfer (MaB=Man and Biosphere) Programı içerisinde yer alan karasal ve/veya kıyı ekosistemlerine sahip yerlerdir.





Şekil 2.11 Saint-Laurent nehri (Arseneau) [13]

Dünya deniz koruma ağının bir parçası olan Saguenay - Saint Laurent deniz parkı, il ve federal hükümetlerin işbirliğiyle 1998 yılında kurulmuştur. Parkın dışında ayrıca havzada il ve federal düzeyde korunmaya alınmış ve göçmen kuşların konaklama alanı olan ekolojik rezerv, koruma parkı statüsünde altmıştan fazla alan yer almaktadır (Şekil 2.11). Ayrıca tüm bu koruma alanlarına ek olarak, Saint Laurent – Büyük Göller havzasının Kanada kıyıları tarafında, Saint-Pierre Gölü’nde 18 bin hektar olmak üzere, 100 bin hektardan fazla sulak alan bulunmaktadır.

2.1.3.3 Kent ve Nehir İlişkisi

Aslen nehrin denizcilik tarihindeki yeri, kentle olan ilişkisinin tarihinden daha önemli ve farklı bir yer tutmaktadır. Nehir, başlı başına varlığı ve fiziksel özellikleriyle Québec tarihini şekillendiren ve sosyo ekonomik gelişmişliğinde başrolü oynayan bir oyuncu haline gelmeden önce, ilk yerleşimciler tarafından ehlileştirilmek zorunda kalmıştır. “Ehlileştirme olmadan gelişme sağlamak ve hatta basit yaşamsal anlamda hiçbir şey yapmak mümkün değildi” [14].

19. yüzyıl başlarında ABD’de Erie kanalının inşa edilmesi, Saint-Laurent nehri boyunca daha derin kanalların ve daha büyük kilit noktalarının düzenlenmesine yol açmıştır. Kuzey Amerika’nın büyümekte olan sanayi kentleriyle, Atlas Okyanusu arasında hızlı ve sürekli bir bağlantı sağlayan amerikan su yolu, Montréal kenti ve limanının gelişimi için ve Kanada deniz ulaşımı için ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Bu durum, Montréal’in güneyinde bir su geçidi olan Lachine kanalının tamamen iyileştirilmesine, yanı sıra çevre kanallardan Welland kanalının tamamlanmasına, Cornwall ve Beauharnois gibi yeni kanalların açılmasına neden olmuştur (Şekil 2.12) ve (Şekil 2.13).

Lachine kanalı sadece bir su yolu değil, aynı zamanda kentin ve bölgenin sanayileşmesinde motor işlevi gören bir kanaldır (Şekil 2.14). Kanaldaki ilk iki kilit Montréal’in eski limanında yer almaktadır. Deniz ulaşımı ilk kez, 1825 yılında Büyük Göller’i Saint-Laurent nehrine bağlayan güzergahta, Lachine kanalının ticari taşımacılığa açılmasıyla başlamıştır. Kanal boyunca art arda yer alan kilitler sayesinde, nehrin doğal yüzeyindeki 13.5 km’lik bir mesafe için 14.3 m’lik kot farkı eşitlenmiş ve dengelenmiş olmaktadır (Şekil 2.15). 1847 yılından itibaren kilitlerin çevresindeki alanlar, kilitlerin yarattığı hidrolik enerjiden beslenen endüstriyel oluşumlara kiralanmaya başlanmış, stratejik konumdaki bu kilitler Kanada’nın ve Montréal’in sanayileşmesinin önemli bir ayağı haline gelmiştir (Şekil 2.16) ve (Şekil 2.17). 1846 yılında piyasaya sunulmasından sonra, kanalın ürettiği hidroelektrik enerji onlarca şirket tarafından kullanılmıştır. Arşiv bilgilerinde, 13 değirmen ve tahıl asansörü, 23 çivi atölyesi, 14 kesme, 18 hızar ve pek çok ahşap atölyesinin bu enerjiden yararlandığı belirtilmiştir. 1887 yılında atölyeler kendi faaliyetlerini aşarak en az 2 bin işçi istihdam etmişlerdir. 1895 yılında, ilk hidroelektrik santralinin bulunduğu Niagara Şelalesi’nde üretilen enerjiden fazlası, kanalda yer alan bu atölyeler tarafından tüketilmiştir [15].

1929’da Lachine kanalının Kanada Ulusal Tarihi Sit Alanı ilan edilmesi ve Saint-Laurent nehrinde yeni bir deniz yolunun açılmasıyla kanal, önce ticari ulaşım ve 1970 yılında ise su yolu ulaşımına tamamen kapatılmıştır (Şekil 2.18). 2002 yılında gerçekleştirilen büyük çaplı rehabilitasyon ve onarım çalışmaları somucunda, kanal tekrar su yolu ulaşımına açılmış, kentin eski limanında yer alan 1 ve 2 numaralı kilitler yoluyla, eski limanla Saint-Louis gölü arasında bir tekne gezi parkuru yaratılmıştır (Şekil 2.19) [16].



Şekil 2.12 20.yüzyıl ortalarında Montréal limanı ve kentin görünümü [16]



Şekil 2.13 20.yüzyıl ortalarında Lachine kanalı [17]



Şekil 2.14 20.yüzyıl başlarında Lachine kanalı [17]



Şekil 2.15 Kanalda kilitlerden biri [17]



Şekil 2.16 Kentin kanaldan görünümü-1839 [17]



Şekil 2.17 Kanal bölgesinden görünüm [17]



Şekil 2.18 Ulusal tarihi sit alanı Lachine kanalı [17]



Şekil 2.19 Kilitlerden bir görünüm [17]

2.1.3.4 Nehir ve Kentin İçme Suyu

Güneyinde Saint-Laurent nehri ve kuzey kıyısındaki Prairies nehri, güneybatısında ve batısındaki Saint-Louis ve Deux-Montagnes gölleri tarafından çevrili Montréal, bir ada kenti olarak oldukça zengin bir ekosisteme sahiptir. Bu hidrografik ağ (nehir ve

göllerden oluşan su sistemi), yaklaşık 600 milyon yıl önce Précambrien’de oluşan Saint-Laurent gediğini ve çökmüş olan eski bir fay sistemini izlemektedir. Tüm bu su sistemi farklı pek çok amaca hizmet etmektedir. Montréal nüfusunun tamamına yakını Saint-Louis gölü, Deux-Montagnes gölü ve Prairies nehrinden alınan suyu içmektedir.

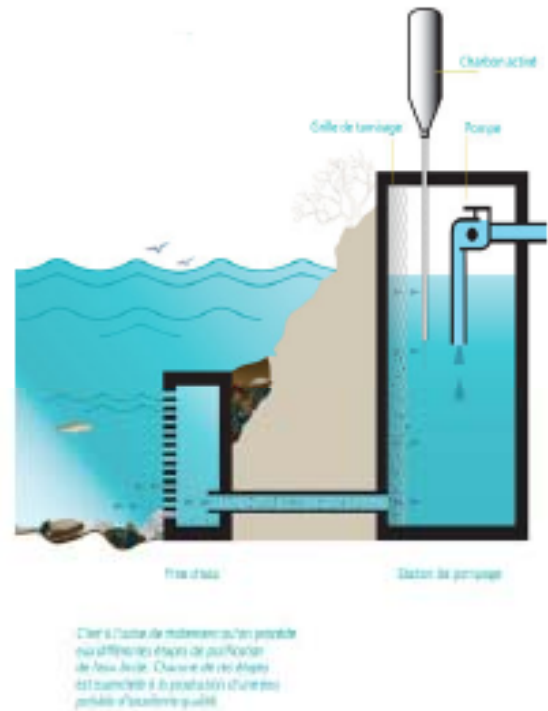
Montréal kentinde yer alan iki su arıtma tesisi, Saint-Laurent nehrinin tam ortasında bulunan Lachine akıntılarındaki membadan alınan suyu çekmektedir (Şekil 2.20). Çekilen su daha sonra, 8 km uzunluğa sahip ve gerçek bir su arteri olan Aqueduc kanalı yoluyla işleme fabrikasına ulaşmaktadır (Şekil 2.21). Burada arıtılan su, bir kısmının Mont-Royal tepesinde bulunduğu çeşitli su tanklarında depolanmaktadır (Şekil 2.22). Montréal civarında filtre edilen su, aynı zamanda rekreatif amaçlı olarak amatör balıkçılıkta veya ada kentin kıyılarında yer alan yüzme plajlarında kullanılmaktadır.



Şekil 2.20 Saint-Laurent nehri suyunun kullanıldığı su arıtma tesisi [4]

Ayrıca yüzeyden görünmeyen, ancak Montréal bölgesinde oldukça yaygın olan yer altı su kaynakları vardır. Bu kaynaklar özellikle Saint-Laurent vadisindeki kırık kayalarda bulunmaktadır. Kentsel alt yapı çalışmalarında, taş ocaklarında ya da derin kazılarda,

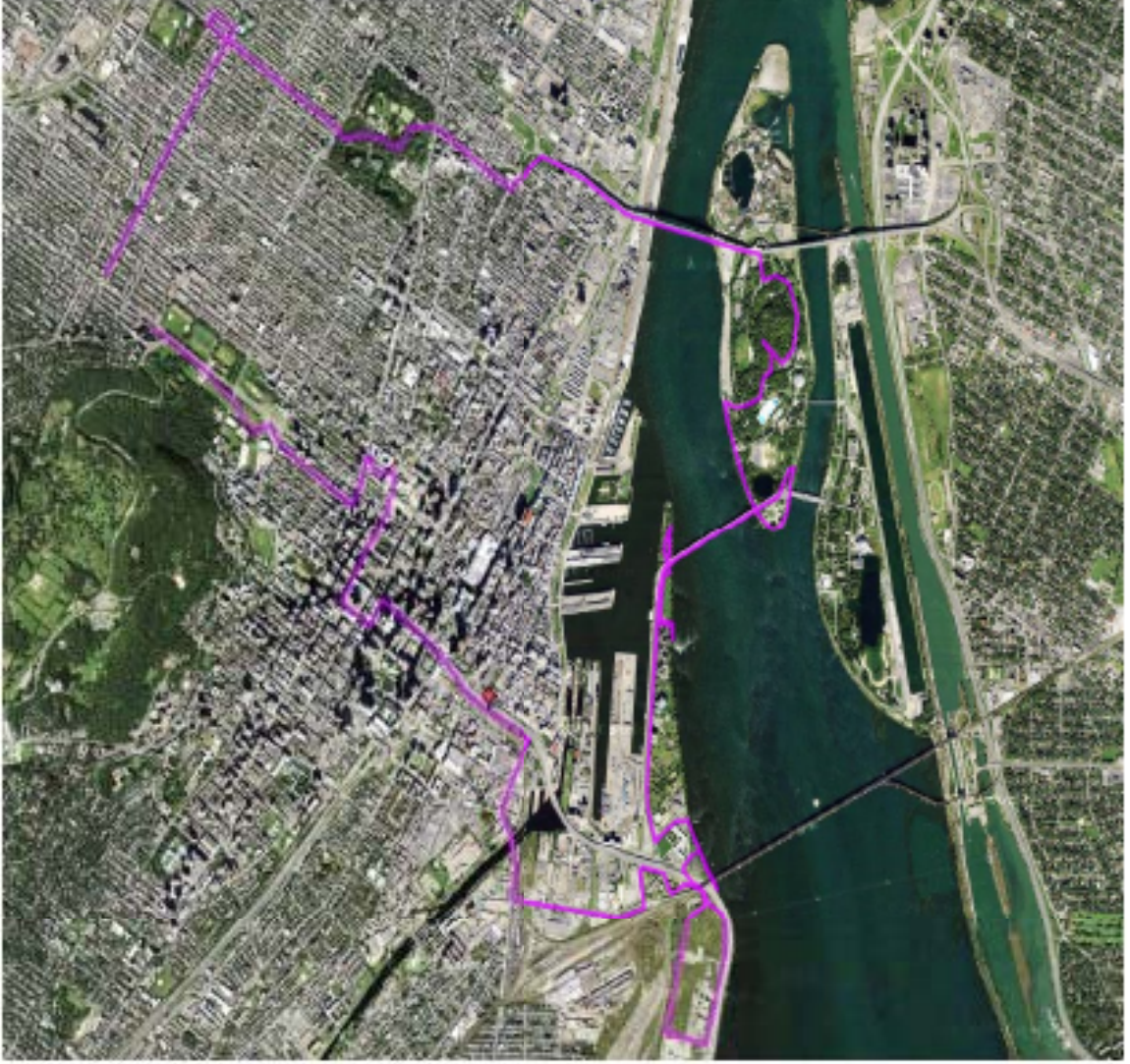
buralarda kuru iş yapabilmek için sürekli yer altı suyu pompalanması gerekmektedir. Montréal adasında yer altı suyu, adanın batısındaki birkaç yüz konut dışında musluk suyu olarak kullanılmamaktadır. Montréal adasının yakın çevresinde ise yer altı suları, ticari dağıtımli içme suyu, musluk suyu, balık çiftlikleri veya tarımsal sulama gibi faaliyetler için kullanılmaktadır. Adanın kuzeyinde bir yerleşim yeri olan Mirabel bölgesinde, Kuzey Amerika çapında tanınmış, yüksek kaliteli yeraltı suyu şişelenmektedir [3].



Şekil 2.21 Kente su sağlayan Aqueduc kanalı [3] Şekil 2.22 Nehirden içme suyu eldesi [3]

2.1.3.5 Kent Yaşamında Nehrin ve Su Kanallarının Önemi

Günümüz Montréal kenti ile su ilişkisi, son yıllarda Montréal Belediyesi tarafından yapılan çalışmalarla dönüşüm geçirmektedir. Yeni kıyı peyzajı düzenlemelerinin yanısıra doğal haliyle bırakılmış ya da korunmuş plan kararlarının uygulamaya konulması, liman ve çevresi, Lachine kanalı, eski kent limanının karşısında yer alan Sainte-Hélène adası, plaj ve Montréal adasını çepeçevre saran suyun kentin geri kalan merkez dışı bölgeleriyle ilişkisini etkilemiştir.



Harita 2.6 Günüümüzde Montréal kent merkezi ve Saint-Laurent nehri
(işaretli yol: bisiklet güzergahı) [18]

Limanın batısında 19. yüzyıldan 20. yüzyılın ortalarına dek endüstriyel bir bölge içinde yer alan Lachine kanalı, 1978 yılından bu yana Ulusal Kanada Parkları kuruluşunun yönetimindedir. Kanal, zengin endüstriyel mirası ve alışılmadık peyzajıyla kentliler ve kente gelen ziyaretçiler için çok yönlü kullanımı olan bir alan konumundadır. Ülke gelişimine yaptığı katkılar, endüstrileşme ve denizciliğin kalkınmasında önemli aşamalara sahne olmuş tarihi bir sit alanı olması dolayısıyla, kanalın kent-su ilişkisi bağlamında önemi büyüktür.



Şekil 2.23 Jacques Cartier köprüsü ve Saint-Laurent nehri [18]

Limanın batısında 19. yüzyıldan 20. yüzyılın ortalarına dek endüstriyel bir bölge içinde yer alan Lachine kanalı, 1978 yılından bu yana Ulusal Kanada Parkları kuruluşunun yönetimindedir. Kanal, zengin endüstriyel mirası ve alışılmadık peyzajıyla kentliler ve kente gelen ziyaretçiler için çok yönlü kullanımı olan bir alan konumundadır. Ülke gelişimine yaptığı katkılar, endüstrileşme ve denizciliğin kalkınmasında önemli aşamalara sahne olmuş tarihi bir sit alanı olması dolayısıyla, kanalın kent-su ilişkisi bağlamında önemi büyüktür. 1997 yılından bu yana, alana ikinci bir yaşam şansı vermek için büyük bir canlandırma ve rehabilitasyon projesinin uygulanmasına başlanmıştır. On milyonlarca dolar bütçelerin kullanıldığı ve halihazırda kullanılmakta olduğu projede, farklı düzeylerde ve katkılarda olmak üzere, devlet kurumları, özel girişimciler ve sivil toplum örgütleri yer almaktadır. Bu fonlar özellikle tarihi sit alanında yer alan tarihi değerlerin ortaya çıkarılmasında ve kanal güzergahının restorasyonunda kullanılmaktadır. Saint-Laurent nehriyle birlikte bir gezi ve rekreasyon güzergahı olarak yeniden tasarlanan ve 2002 yılından bu yana tekne gezilerine açılan kanalda, Lachine'in doğal su akıntılarından yararlanılarak, rafting, kayak, sörf ve kano gibi su sporu etkinlikleri gerçekleştirilmektedir (Şekil 2.24). Bu sporlarla birlikte sadece kentte açık hava spor alanı yaratılmamakta, aynı zamanda çok da uğranılmayan bir bölgeyken, artık kentin farklı bir bölgesini keşfetmeyi ve kente başka bir gözle bakmayı sağlayan bir açık hava endüstriyel miras müzesini oluşturmaktadır. Montréal limanı ise çok sayıda gezi tekneleri, kruvaziyerler ve nehir teknelerinin yanaşabildiği ve duraklayabildiği bir alan olarak, kentin nehirден keşfedilebildiği bir liman

konumundadır. Aynı zamanda eski liman, Lachine kanalı ve çevresinde düzenlenmiş olan ve 14 km'lik bisiklet yolu ile yaya gezi yolları, kentin kıyı peyzajıyla eski kent bölgesinin tarihi dokusunun içinden geçilmesini sağlamaktadır (Harita 2.6), (Harita 2.7) ve (Şekil 2.25).



Şekil 2.24 Endüstriyel peyzajın içinden geçen kanal [17]



Şekil 2.25 Kanal boyu bisiklet parkuru [17]



Şekil 2.26 Sainte-Anne-de-Bellevue kanalı [17]



Harita 2.7 Liman ve Lachine kanalı boyunca düzenlenmiş olan bisiklet parkuru [18]

Montréal adasının batısında, Saint-Louis gölüyle Deux-Montagnes gölünü Ottawa nehrinin ağzında birbirine bağlayan bir kanal olan Sainte-Anne-de-Bellevue kanalında, 150 yıldan daha fazla bir zamandan bu yana ticari amaçlı su yolu ulaşımı yapılmaktadır (Şekil 2.26). Montréal'i Ottawa ve Kingston kentlerine en kısa yolla bağlayan bir iç su yolu aksı olarak kanalda, günümüzde rekreatif amaçlı olarak yelken ve tekne gezileri yapılmaktadır.



Şekil 2.27 Saint-Laurent nehri ve Montréal kentinin günümüzdeki görünümü [6]

Yaşam ortamlarında su elemanlarına görsel ve fiziksel erişimin olması en temel gereksinimlerden biridir. Kıyılarda su kalitesinin iyileştirilmesi, kent yaşamı için suyun rekreatif amaçlı kullanımını mümkün kılmaktadır. Montréal Belediyesi Şehir Planlama ofisi tarafından planlanması yapılan ve uygulamaları devam eden bu çalışmalarla, kentin kıyı parkurlarına gerçek değerlerinin kazandırılması ve kıyılarda yaşam alanlarının geliştirilmesiyle, kıyı kenti kimliğinin kente kazandıracağı olanaklardan söz etmek mümkün olmaktadır.

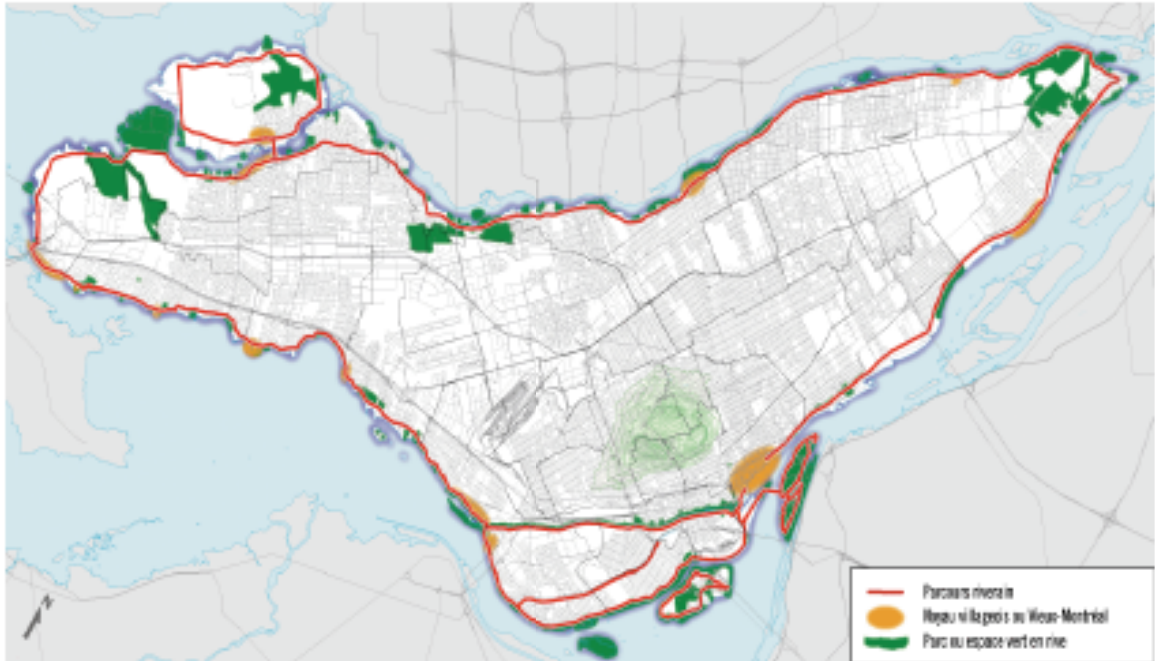
2.1.3.6 Montréal Belediyesi-Şehir Planlama ve Kıyı Parkuru Eylem Planı

Adanın, çepeçevre Saint-Laurent nehrine ve diğer su elemanlarına görsel ve fiziksel erişiminin olması, Montréal kent kimliğinin önemli bir unsurunu oluşturmaktadır. Ada kentin kıyı parkurunun farklı karakterdeki elemanlarının; bisiklet yolları, kıyıdaki yeşil alanlar, doğal rezerv alanları, manzaralar ve görsel perspektif noktaları, kasaba ve köy merkezleri gibi tüm bileşenlerin korunmasıyla, bütünsel ve entegre bir korumadan söz edilebilmektedir. Tüm bu elemanlar, kendi başlarına bir değer ifade ederken bir yandan da bütüne sundukları katkıyla da kentin doğal yaşamının sürdürülebilir olmasını sağlamaktadırlar. Bu sürdürülebilir koruma doğrultusunda, Montréal Belediyesi Şehircilik Planlama Servisi'nin ortaya koyduğu, kentin su kıyısı ve kıyı parkurlarına ait eylem planı şu kararlardan oluşmaktadır:

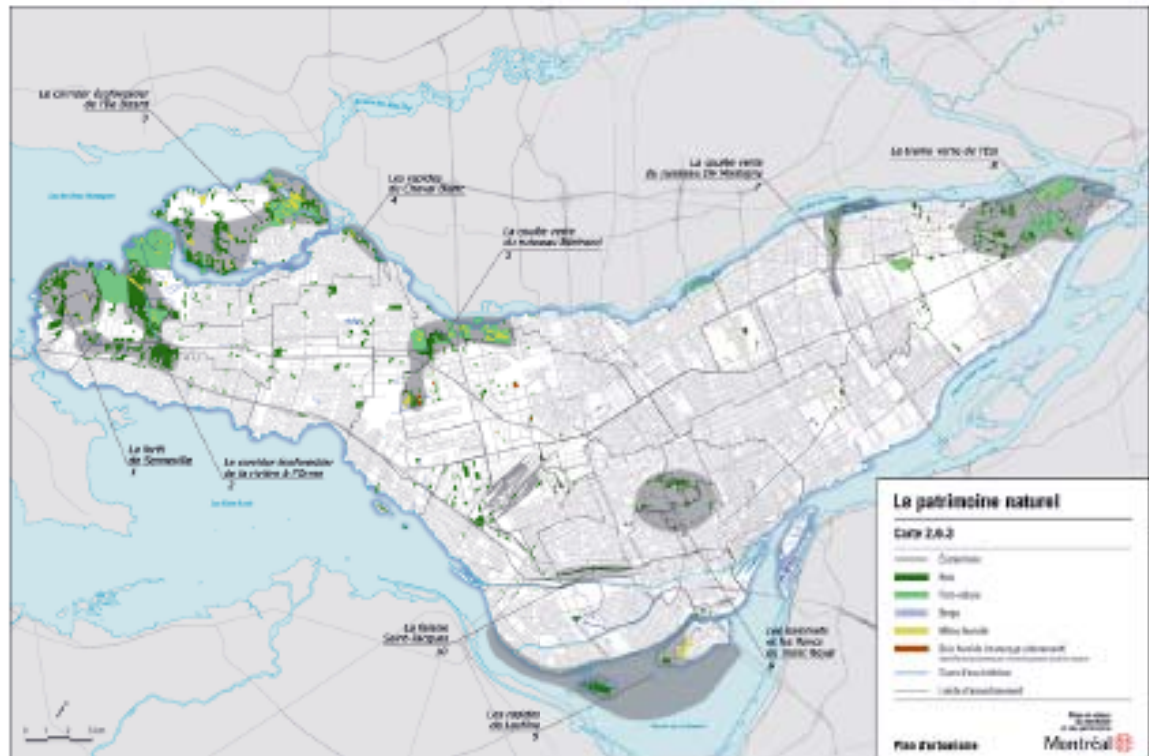
- Kentin içinden geçen Bonaventure otoyol tünelinin yerinin değiştirilerek, otoyolun bir kent bulvarı şeklinde düzenlenmesi ve Montréal eski kent merkezini batıda Verdun bölgesine bağlayan kıyı parkurunun tamamlanması.
- Bazı küçük ilçeler ve Lachine akıntıları gibi özel ilgi öğelerinin sinyalizasyonu ve bu tür yerler için gözlem noktalarının düzenlenmesi gibi kıyı parkurlarının çeşitli bileşenleri için analiz araçlarının geliştirilmesi.
- Montréal adasını çepeçevre katedecek bisiklet yolu ağının tamamlanması ve parkurun Bizard adasıyla Des Soeurs adasına doğru devamının sağlanması (Harita 2.8).
- Uyumlu bir düzenleme, ekipmanların yerleştirilmesi ve aktivitelerin programlanması yoluyla, yerleşim alanları yakınlarındaki kıyı parkurlarının geliştirilmesi ve bu alanların entegrasyonunun sağlanması.

- Kamusal kıyıların düzenlenerek suya görsel ve fiziksel erişimin maksimize edilmesi. Özel mülkiyetin kamusal alana dönüştürülmesi için satın alma programının oluşturulması ve bu alanlarda park düzenlemesi veya doğallaştırma çalışmalarının yapılması.
- Kıyıda yer alan mevcut park ve yeşil alanların koruma ve geliştirme için sürdürülebilir yeşil alan planlamasının uygulanması (Harita 2.9) ve (Harita 2.10).
- Montréal Metropoliten Topluluğu, Québec ve Kanada hükümetleri ve kentin tüm ortaklarının işbirliğiyle, özellikle “Blue Network” ağının geliştirilmesine devam edilmesi.
- Yönetim bölgeleri, il ve ilçe belediyeleri, bölge inisiyatifleri ve ilgili tüm organizmaların “Blue Network”a entegre edilerek, Montréal takımadalarındaki tüm ada ve adacıkların ve tarımsal alanların korunması ve geliştirilmesi için istişareli çalışma yapılması.

Su kalitesi izin verdiği sürece kamusal kıyıların yüzmeye olanak verecek şekilde düzenlenmesi ve bu kapsamda söz konusu bölgelerde deniz ekipmanlarının yerleştirilmesi (rıhtım-iskele, tekne rampaları, vb) [4].



Harita 2.8 Montréal adası kıyılarında bisiklet parkuru [4]



2.2 Yerli Nüfus

Bu bölümde, Fransız Montréal'inin kurulmasından önceki süreçte, bu coğrafyada yaşayan Hochelaga'lı yerlilerden ve bölgeyi keşfeden ilk Fransızlarla buradaki yerlilerin ilişkilerinden söz edilmektedir. 1535'te yaklaşık elli ahşap haneli bir yerli köyü olan, balıkçılık ve çiftçilik yapan yerliler, liderleri Agouhanna başta olmak üzere bölgeye gelen ilk Avrupalıları nazikçe karşılamışlardır. Daha sonra 1603'te Yeni Fransa'nın kurucusu Samuel de Champlain bölgeye geldiğinde, yerli köyün sakinleri tarafından terk edilmiş olduğunu görmüştür. 1642 yılında bu köyde, Montréal kenti, Paul de Chomedey de Maisonneuve tarafından, "Ville Marie kolonisi" adıyla kurulmuştur [19].

2.2.1 Yerli – Fransız İlişkileri (Etkilenimler)

1534 yılında Fransız kaptan Jacques Cartier Atlantik'i geçtiğinde, Christophe Colomb'un Amerika kıtasını keşfinden 42 yıl geçmiş olacaktı ve kıta kuzeyinin doğa zenginlikleri Cartier keşfiyle anlaşılmıştı. İlk yolculuğunda Cartier, Saint-Laurent golfünü tanıyacak ancak nehre sokulamayacaktı. Cartier, Fransa'da kralın huzurunda yerlileri takdim edişinden sonra, 3 gemi ve 110 gemici ile ikinci yolculuğunu gerçekleştirmiştir. Cartier, önce nehre değil, ancak nehir üzerindeki bir koya Saint-Laurent adını vermiştir. Nehrin adı yerli dilinde "Kanada Nehri" dir. Saint-Laurent adına ilk olarak Mercator'un 1569'da hazırladığı haritada rastlanmaktadır. 16. yüzyılın ortalarında, "Kanada" kelimesi, Laurent'lı yerliler Domagaya ve Taignoagny sayesinde literatüre girmiştir. Bu iki yerli Jacques Cartier'e yerli dilinde "kasaba" ya da "kulübe" anlamına gelen "kanada" sözcüğünü öğretmişlerdir. Québec bölgesi ise, adını yine yerli dilinde "iki kıyının birbirine yaklaştığı yer" anlamındaki "kebek" sözcüğünden almıştır. Yerlilerin yazılı kültürleri yoktur ve 16. yüzyılda sadece Fransızlarla ilişkileri olduğundan, Kebek sözcüğü, Fransız alfabesindeki "Q" harfi ile "Québec" yazılış halini almıştır [20].

17 Mayıs 1642'de, Champlain'den sonra Mr.de Chomedey, Champlain'in daha önce Place-Royal olarak adlandırdığı bu topraklara gelmiş ve Montréal'de ilk resmi yönetim kurulmuştur. Geldikleri ilk gün Fransızlar çadırlar kurmuş ve ertesi gün yerlilere kürk karşılığında mücevher satmaya başlamıştır. Fransızlarla en iyi ilişki kuran yerli kabilesi, beş Iroquois kabilesinden biri olan Huron kabilesidir. Ancak nehrin keşfedildiği dönemde, Québec bölgesinde (Stadacona) ile Montréal bölgesinde (Hochelaga) yaşayan Iroquois yerlilerinin, daha sonra bölgede yerleşmeye başlayan Fransızlarla yoğun bir iş

ve ticaret ittifakına girmiş olan “Montagnais”ler, “Etchemin”ler ve “Algonquin”ler tarafından ortadan kaldırıldığı varsayılmaktadır [21].



Şekil 2.28 Fransızlar ve yerliler arasında kürk alışverişi [6]

Fransızların kıtaya ilk yerleşim dönemlerinde henüz maden kaynakları bulunmadığından, kolonileştirme hareketi yarım kalmış ve Kanada tarafı sadece Morino avcıları ile kürk tüccarlarının uğrak yeri olmuştur. Ancak Fransız yöneticilerin asıl amacı, avcılığı, orman ve maden işletmesini geliştirmek, Fransa’nın ihtiyaç duyduğu hammaddelere sahip olmak ve misyonerler yoluyla Hristiyanlığı yaymaktır [20].

2.2.2 Yerli Habitat’ı ve Hochelaga

Jacques Cartier (Şekil 2.29) ikinci yolculuğunda, Québec’teki yerlilerden Hochelaga adlı bir yerli kasaba adı duymuş ve batıya doğru yola çıkmıştır. Yolculuğunun sonunda, Montréal adalarının bulunduğu yere, yerli dilindeki adıyla Hochelaga’ya ulaşmıştır (Şekil 2.30).



Şekil 2.29 Jacques Cartier [22]



Şekil 2.30 Hochelaga yerlileri [22]

Fransız kaptana göre burası, çok büyük ve güzel meşe ağaçlarının bulunduğu ve toprağın, meşe yemişi ile kaplı olduğu bir yerdir.

Keşfettiği bölge için Jacques Cartier defterine şu cümleleri eklemiştir: “Hochelaga bir dağın eteklerinde kurulmuş bir kasaba idi ve çevresi buğdaya benzeyen, Brezilya darısından hatta bezelyeden büyük taneli bitki tarlalarıyla kaplıydı ve yerliler bununla yemeklerini yapıyorlardı. Bu taneli bitki Fransız has buğdayına benziyordu.” Cartier’in tanımadığı bu bitki “hint buğdayı” yani mısırdır. Blé d’Inde/Hint buğdayı Christophe Colomb’un Amerika’yı keşfinde kıtayı Hindistan zannetmesi üzerine, kıtada yaşayan yerlilere Hintli, Fransızca “Indien” ve İngilizce “Indian” denmesi dolayısıyla mısır, “hint buğdayı” olarak adlandırılmıştır.

Cartier’in anlatımına ve aldığı notlara göre Hochelaga, daire şeklinde, çevresi 9 metre yüksekliğinde ahşap çitlerle çevrilmiş bir yerli kasabasıdır (Şekil 2.31). Çitlerin ahşap çubukları birbirine hayvan kirisinden elde edilen iplerle bağlanmıştı. Aynı Ortaçağ şatolarında olduğu gibi, bu ahşap duvarlarda, dolaşılabilen, savunma amaçlı, yüksek iç galeriler vardır. Kasabaya kilitlenebilen tek bir kapı ile girilip çıkılabilmektedir [19].



Şekil 2.31 Jacques Cartier’in Hochelaga köyü çizimi, 1535 [23]

Hochelaga'da 50 adet ev vardır ve bu evler 50 adım uzunluğunda, 12-15 adım genişliğindedir. Evlerin yapımında kullanılan malzeme ahşaptır ve çatılar birbirlerine yerli tekniği ile bağlanan kalın dallarla örtülmüştür. Bu evlerin içinde pek çok sayıda odacık bulunmakta, tam ortalarında büyük bir ateşin yandığı büyük bir orta mekanda çocuklarla birlikte yaşanmaktadır. Ayrıca evlerin üst kısmında, işlevi ambar olan bir "çatı katı" bulunmaktadır. Çatı katında yerlilerin "carra conny" adını verdikleri ekmeklerin ana malzemesi olan buğday, mısır ve diğer tahıllar depolanmaktadır.



Şekil 2.32 Geleneksel yerli köyünden bir görünüm, (Fetisova)

Yerliler toprak seçiminde çok özenlidirler. Genellikle dere ve ırmak kıyısı olan topraklarda kulübelerini inşa etmişler, bu kulübelerin oturduğu yeri yükselterek çevrelerinde çukurlar açmışlar, kulübelerin veya çadırların arasında düşmanla savaşta sorun yaratmaması için belli bir mesafe bırakmışlardır. Cartier yolculuğundan edinilen bilgiye göre Hochelaga, Mont-Royal tepesinin kuzeydoğusunda kurulmuş bir yerli habitatıdır. Jacques Cartier, kuzeydeki Prairies Irmağı'ndan bölgeye ulaşarak, tepenin

kuzeydoğusundaki Hochelaga'yı keşfetmiş, ancak kendisinden sonra kıtaya gelen Champlain, adaya, güneydeki Saint-Laurent Nehri'nden gelerek günümüz yerleşimine çok daha yakın komumdaki topraklara ulaşmıştır [21].

2.3 Bölüm Sonucu ve Değerlendirmeler

Bu bölümde, bir ada oluşumu olan Montréal'in doğal peyzaj tarihinden yola çıkılarak, alanda yer alan ve kentin oluşum tarihinde belirgin etkileri olan doğal bileşenleri; Mont-Royal tepesi, Saint-Laurent nehri ve Baron yamacı incelenmiştir. Tüm bu peyzaj elemanlarının bölge coğrafyasındaki komu ve formları analiz edilirken, diğer yandan bu bileşenlerin kentle olan ilişkileri, işlevleri ve günümüz Montréal şehircilik anlayışıyla söz konusu peyzajların kentli kullanımına yönelik koruma ve geliştirme yöntemleri ele alınmıştır.

Bu bölüm, yerli köyü Hochelaga'nın bölge peyzajı içindeki komu ve kaşiflerin el yazılarından devşirilen bilgilere dayanılarak verilen yerli yerleşiminin özelliklerini işleyen içeriğiyle, bölgenin yerlileriyle yeni sakinlerinin ilişkilerini ve kentin oluşumuna uzanan süreci ele alan, "Montréal Kent Dokusunun Tarihsel Gelişim Süreci" bölümü öncesi için "hazırlık notları" niteliği taşımaktadır. Bu hazırlık notlarındaki araştırmanın rotasını, Avrupalıların keşfini izleyen sürecin ve kentsel dokuyu oluşturan dinamiklerin, kent tarihi, kent ekonomisi, sosyolojik gelişmeler, vb yer aldığı bir sonraki bölümün araştırma konusuna yaklaşırken, doğal peyzaj ve yerli nüfusun tarihsel gelişimine dair ayrıntılı araştırmalara yer verilerek, ada kentin incelenmesinde içerik bütünselliğine ulaşma düşüncesi oluşturmuştur.

Bu bölüm, esasen tezin amacını oluşturan, bir alanın doğal peyzajını ve ilk sakinlerinin yaşamını izleyerek kentin günümüz dokusuna ulaşma çalışmasının, bir anlamda "analiz merkezi"ni de ortaya koymaktadır.

VILLE MARIE ve MONTREAL KENT DOKUSUNUN TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ

Avrupalıların keşfini izleyen süreçte ve 18. yüzyıldan 20. yüzyıla geçiş periyodu boyunca kentsel doku, iki farklı kültürün yaşam pratikleri ve kent ekonomisine olan etkileriyle, aşamalar halinde önce basit sokak morfolojisiyle ve daha sonraki dönemlerde yapılaşan ve yoğunlaşan ada-parsellerle şekillenmeye başlamıştır. Bölge peyzajı ve dokunun idealizesi arasındaki karşılaşmayla deformasyon ve geometri arasındaki ilişki, mevcut yolların kentsel doku karakterine geçişini sağlamıştır. Bölgenin büyük mülkiyet sahipleri için tasarlanan ada-parcel projeleri, ızgara plan gelişim aşamalarının oluşturulmasında temel doküman olarak kullanılmıştır (Şekiller 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5) [24].



Şekil 3.1 Montréal sur öncesi parsel gelişimi 1655 [24]



Şekil 3.5 Montréal taş sur duvarları ve parsel gelişimi 1805 [24]

Dık açılı ızgara modeli, kentsel mekan tasarımcılarının teorisinde ve pratiğinde proje fikrinin temel elemanı olarak kayıttır. Bu model, alan düzenlemesi ve sıralamasının basit bir aracı olmaktan ziyade, kent fikrini barındıran bir doku modeli; edinmeyi, temsili ve kesimi kolaylaştıran bir uygulama pratiği olarak kullanılmıştır. Damalı plan kent tarihi boyunca sabit bir şekilde devamlılık göstermiş ve yakın tarihin örnekleriyle onaylanarak derin bir kent geleneği oluşturmuştur [25].

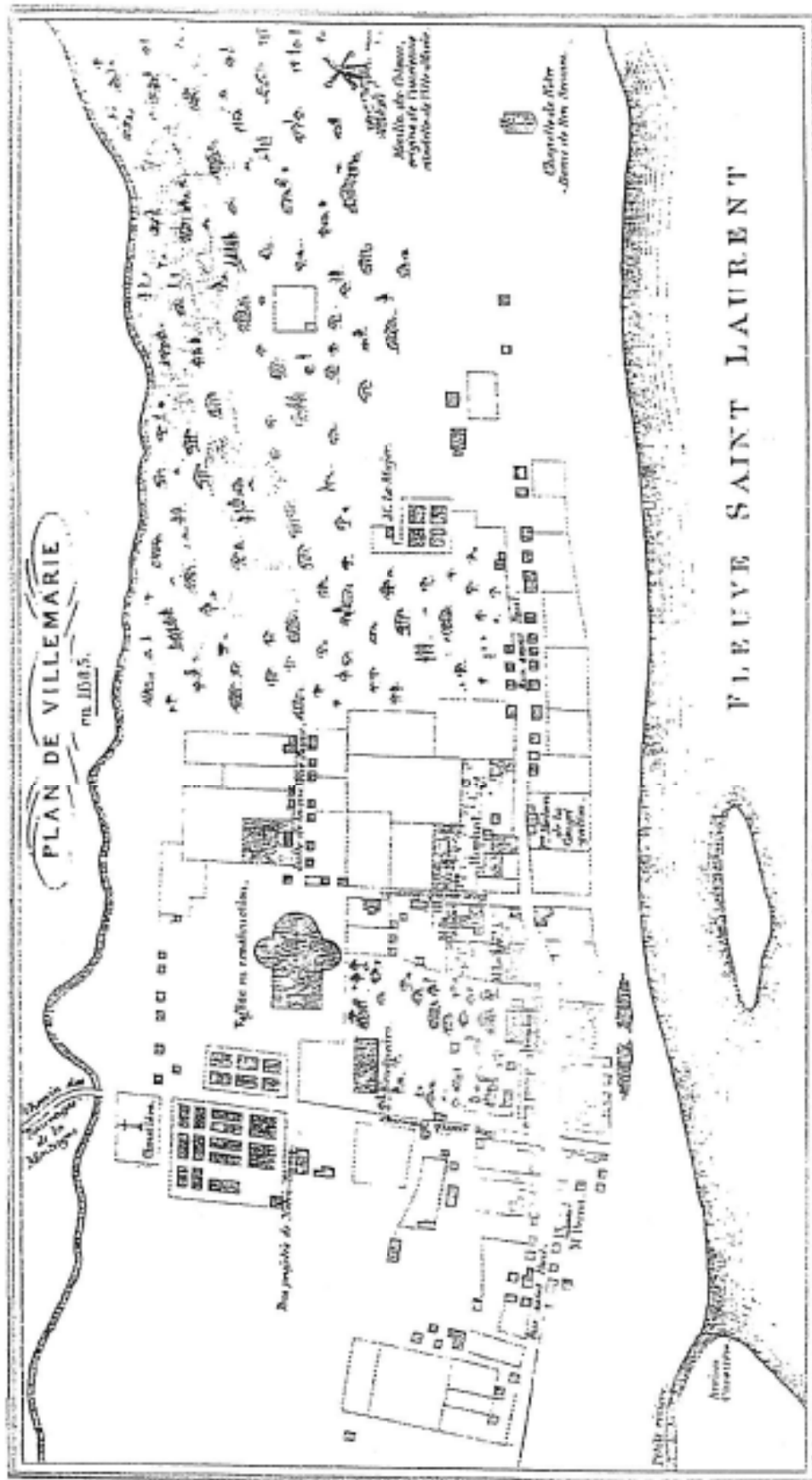
1980 yıllarında yapılan Montréal Belediyesi Şehircilik Servisi planında, 1879 Hopkins Atlası, 1890 Goad Atlası, 1907 Pinsonneault Atlası ve 1955 Sigorta planlarından yararlanılarak, kentin günümüzdeki mevcut dokusunu oluşturan yol hiyerarşisi, ızgara plan modeli ve “yol tipolojisi” ortaya konmaktadır. Aynı şekilde bölüm sonunda ortaya konulan tipolojik analiz, 1879, 1890, 1907 ve 1955 yılları haritalarından yararlanılarak, Montréal Plateau’sunda yer alan farklı sektörlerdeki ada, parsel ve yapı analizlerinin yapılmasıyla gerçekleştirilmiştir.



Şekil 3.6 Montréal kent kalesinin 1650 yılında Lachine kanalı ile Saint-Laurent nehri arasındaki konumu [27]

Ahşap kazıklarla oluşturulacak yeni sur duvarları öncesinde, Ville-Marie kenti yerleşim birimleri oluşmaya başlamıştır. Hastane, kilise, değirmen, pazar meydanı, manastır, şapel ve evler inşa edilmiştir (Harita 3.2). Yerleşimin yeni surları, bugünkü eski Montréal'in olduğu yerde, Saint-Louis yamacı üzerinde, ahşap bir duvar olarak inşa edilmiştir. Bu inşaat 1687 ve 1689 yılları arasında devam etmiş, 1701 yılında yerlilerle imzalanan Büyük Barış Antlaşması'ndan sonra, ahşap sur duvarları önemini yitirmiştir. Ancak bu tarihi izleyen dönemde de bu kez İngilizlerin saldırı tehditlerine karşı sur, taş duvar olarak yeniden inşa edilmiştir. 1717 ve 1744 yılları arasında devam eden sur inşaatını, mühendis Gaspard Chaussegros de Léry gerçekleştirmiştir (Harita 3.3a). 6 metre yüksekliğindeki sur duvarları, kenti 3.5 km boyunca çevrelemekte, nihai sınırlar, bugünkü eski Montréal'e göre, doğuda Berri caddesi, güneyde Commune caddesi, batıda McGill ve kuzeyde Fortification caddesiyle örtüşmektedir.

Montréal kent peyzajı, 17. ve 18. yüzyıllarda, her tür savunma eserlerinin oluşturduğu bir "savunma kenti" görüntüsü sergilemektedir. Bu dönem boyunca Montréal, o dönemdeki adıyla Ville-Marie, Kanada'nın stratejik merkezi haline gelmiştir. 18.



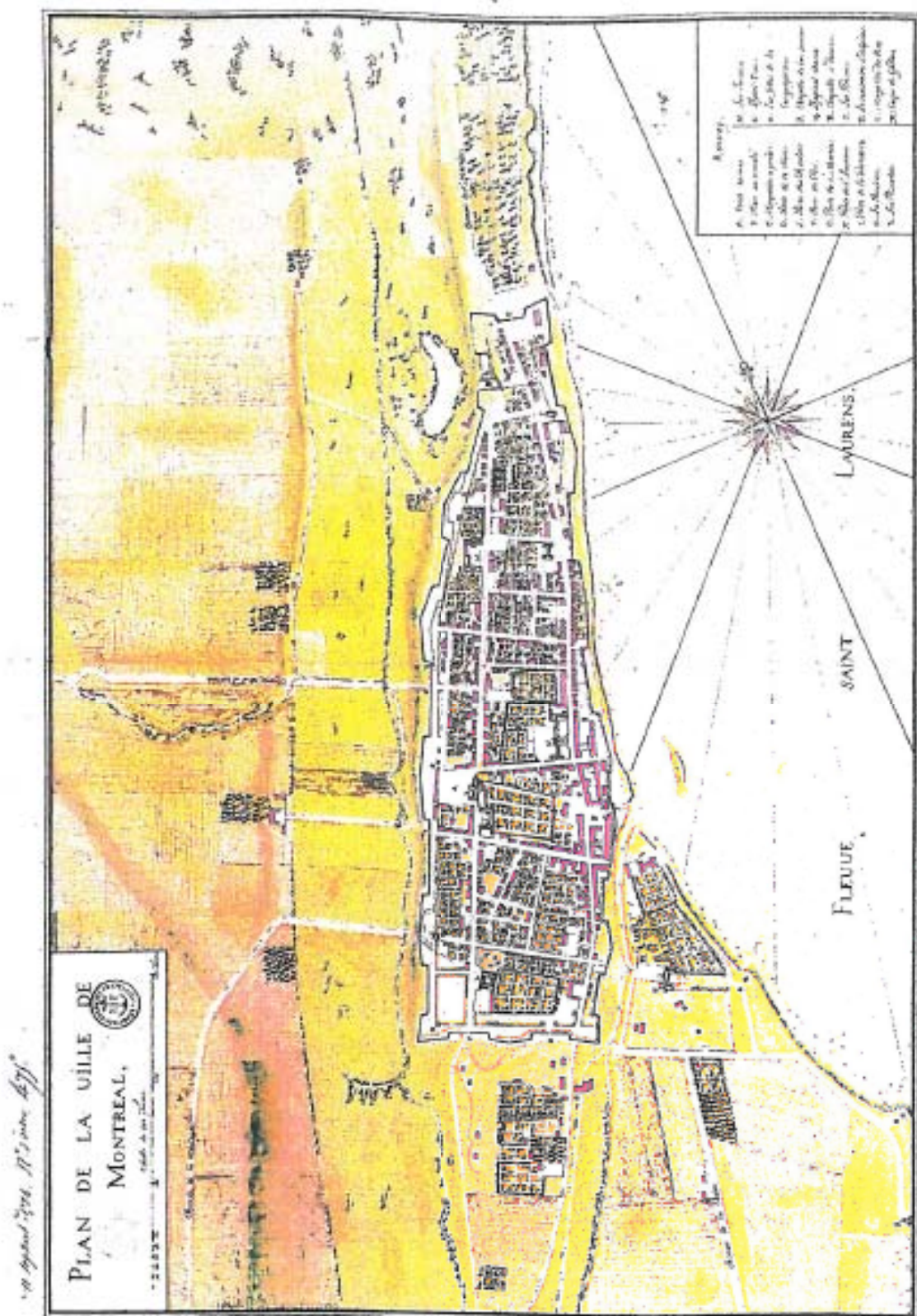
Harita 3.2 Sur öncesi Ville-Marie kenti yapıları: hastane, kilise, değirmen, pazar meydanı, manastır, şapel ve evler [26]

yüzyılın başında yerleşim, Fransız kraliyet mühendisi Gaspard Chaussegros de Léry'nin gerçekleştirdiği kaleyle gerçek bir savunma kenti haline dönüştürülmüştür. Son derece ileri düzeyde olan 18. yüzyıl dönemi Avrupa'sındaki kale savunma mimarisi ve duvar örme sanatı, o dönem Avrupa'sının mimarlık prensipleri kullanılarak Montréal kenti sur duvarları için de uygulanmıştır [26].

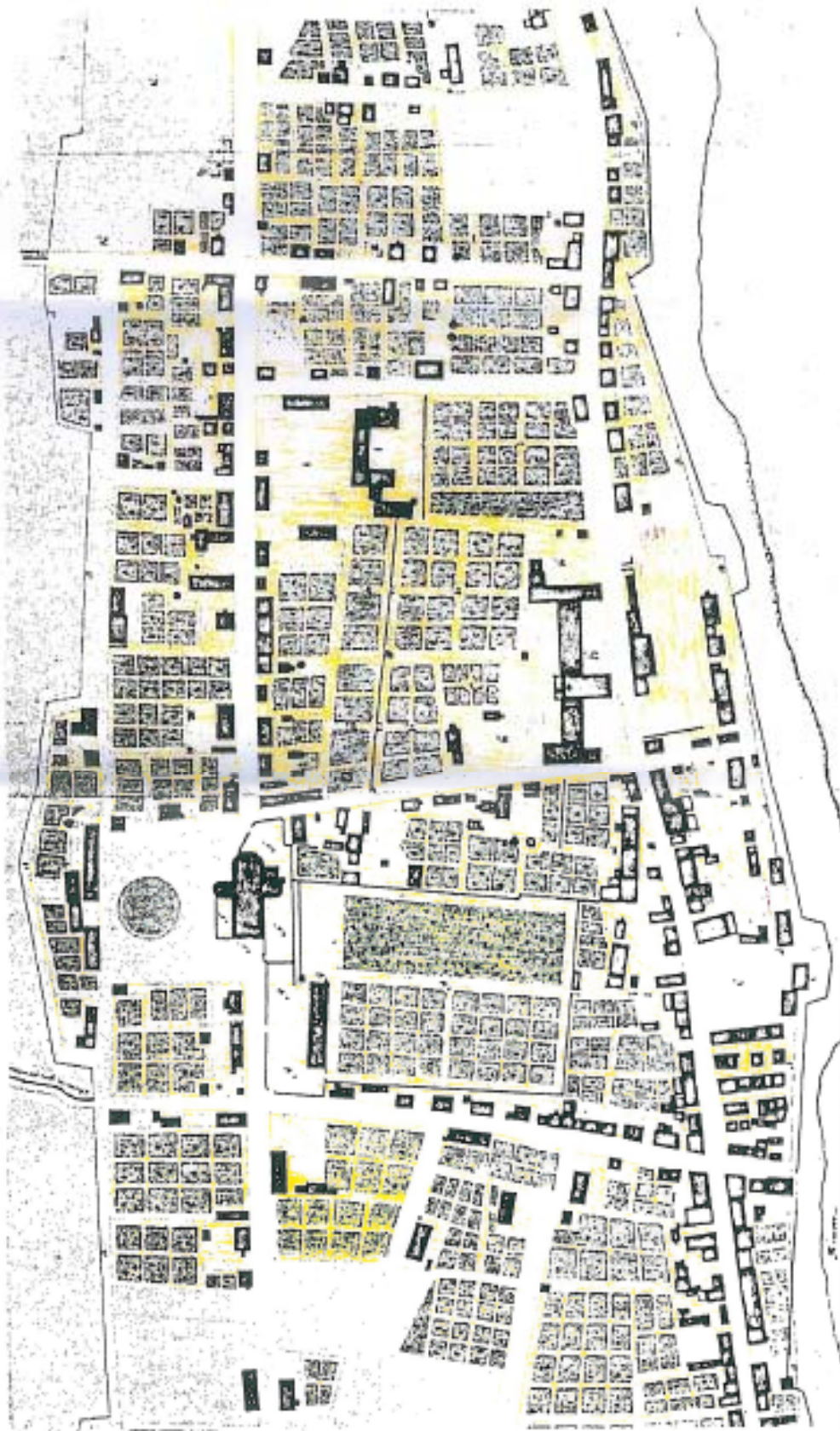
Sur duvarlarında zamanla yapılan değişiklikler, kent düzeni üzerinde derin etkiler yaratmaya başlamıştır. Kent parselleri değişikliğe uğramış veya yeniden düzenlenmiştir. Kale dışından ya da içinden alınan topraklar sahip değiştirerek, çoban ve çiftçilerin elinden, yeni duvar ve kraliyet binaları inşa etmek üzere, kentin savunma askerlerinin eline geçmiştir. Bu değişiklik yol düzenine de farklı anlayışlar getirmiş, sur içi kent dokusu, mülkiyetleşmenin çoğalması, bahçelerin parselleşmesi ve yeni bölünmelerle ızgara plan dokusuna dönüşmeye başlamıştır (Harita 3.3b). Kapıların yer değiştirmesi ve yeni kapılar eklenmesiyle sur dışına taşan mahalleler ortaya çıkmaya başlamış, bu durum yol düzeninde de değişikliklere neden olmuştur. Ahşap kazık duvarlarındaki model baz alınarak, 8 büyük kapı ve 8 gizli kapı oluşturulmuş ve duvarlar pek çok kez onararak iki kez de uzatılmıştır. Bu duvarlarda sözü edilen model; kuzeyde uzayıp giden tarım toprakları tarafında daha az, güneyde nehire doğru ise daha çok sayıda oluşturulan “çok kapılı duvar” modelidir. Bu yeni savunma birliği tasarımı ve yapımı, Fransız kale sanatı kurallarını sonuna kadar uygulayarak, bulunduğu yerin özgün topografyasına uymuştur. Güney yönünde Saint-Laurent nehri boyunca, kuzeybatıda Saint-Martin nehri, güneybatıda Petite-Riviere ile sınırlanan ve kuzeydoğuda Coteau du Fort bataklığına komşu olan kent sınırı, giderek uzayan dörtgen formunu almıştır (Harita 3.4). Taş sur duvarları 19. yüzyıldaki yıkımına dek önemli bir saldırıya uğramamış ve bir yüzyıl boyunca kentin sınırlarını sabitleştirmiştir. 1801 yılında kentsel planlama geliştirme programıyla görevli “kent komiserliği” tarafından yıkım kararı alınmıştır. Yıkım işi 1804 ve 1817 yılları arasında sürmüş ve yıkım sonunda surların temel kalıntılarından bir kısmı, Montréal Belediye binası arkasındaki Champs de Mars bölgesinde günümüze kadar kalmış durumdadır [28].

3.1.1 İstimlak ve Kamulaştırmanın Kent Oluşumuna Etkileri

Kentin gelişimi, 1642-1760 yılları arasında hakim olan Fransız rejimi koloni toplumunun ekonomik durumu ile şekillenmeye başlamıştır. Dönemin Montréal'lileri tarafından yaratılmış olan fiziksel ortam; binalar, bahçeler, meyvelikler, sokaklar ve



Harita 3.3a Mühendis Gaspard Chaussegros de Léry'nin sur kenti planı, 10 eylül 1725 [26]



Harita 3.3b Sur içi kenti dokümanında mülkiyetleşmenin çoğalması, bahçelerin parselleşmesi ve yeni bölünmeler, 1725 [26]



Harita 3.4 Montréal sur kenti ve sur dişi mahalleler, 1767 [26]

meydanlar ve sur duvarları değişebilir olsa da, gittikçe yayılmaya başlayan kentin morfolojik gelişimi sabit formda bir kent dokusu oluşturmaktadır. Kolektif ağın elemanlarını oluşturan kamusal mekanlar, askeri yerleşimler ve kurumlara ait mülkiyet alanları kent ortak yaşamına süreklilik kazandırmıştır.

Kamulaştırma işlemleri, yoksullar mezarlığının 1735 yılında taşınarak arazisinin sur içine alınmasıyla başlamıştır. Bunu izleyen yıllarda, sur içinde, kuzeyde hükümet konağı, demirci ocağı, şapel etrafındaki rahip evleri, kale girişine yakın bir yerde bulunan bekçi kulübesi, kent dükkanı, kent mutfağı, kent sakinleri için ortak ev, fırın, tuvaletler, ahşap vinç için bir yer ve özel görevli olarak Fransa'dan getirilen Jeanne Mance adındaki rahibenin hastanesi için, pek çok arazi kamusallaştırılmıştır. Notre Dame Kilisesi, Bonsecours Kilisesi, Hotel-Dieu adı verilen hastane, Kolej ve Rahip Okulu, Cizvit Papazları Manastırı gibi dini ve resmi kurumlar kurulmaya başlamış, bu kurumların sur içinde kalan bahçe ve avluları geometrik "parterre" düzeniyle dönemin Fransız bahçe sanatının etkisi altında şekillenmiş, sur içi kentsel peyzajı dönemin Fransız kent planlama anlayışını yansıtmaya başlamıştır (Harita 3.5) [26].

Kent, kuruluşu ve gelişimi açısından bulunduğu bölgenin peyzajını ve adanın kıyı topografyasını izleyip nehre paralel olarak gelişse de, savunma duvarlarının yıkımına dek, Fransa'nın Yeni Dünya'daki bir parçası olarak, peyzajın içine yerleştirilmiş küçük bir "obje-kent" olarak kalmıştır (Şekil 3.7) ve (Şekil 3.8). Ancak duvarlardan dışarıya taştıktan sonra, kent nehir boyunca ve tepeye doğru ve hatta tepenin kuzey kesimlerindeki düzlüklerde yayılarak, çevresini kuşatan tepeyi fethetmeye başlamıştır (Şekil 3.9). Sur içi sokaklar dallanarak uzamış ve "faubourg"lar (dış mahalleler) nehre dik lineer yerleşimler olarak gelişmeye başlamıştır. Tüm bu lineer yerleşimler kentsel değil, kırsal kökenlidir ve derebeylerin mülkiyetindeki nehre dik inen ince uzun şeritler halindeki tarlaların morfolojik yapısını izlemektedir (Harita 3.6) [28].



Harita 3.5 Montréal sur kendi kadastral plan ve ikinci derebeylik sınırları, 1795 [26]



Harita 3.6 Montreal eski kent ve yeni mülkiyet sisteminin kent sınırları ve şehir içinde kendi dekanına katılan ada-parceleri, derebeylik toprakları.



Şekil 3.7 Montréal 1687-1723 tarihleri arasında sur içi yerleşimi [27]



Şekil 3.8 Montréal 1724-1760 tarihleri arasında sur içi yerleşimi [27]



Şekil 3.9 Kent 19. yüzyıldan itibaren güneyde nehir boyunca, tepeye doğru ve tepenin kuzey kesimlerindeki düzlüklerde yayılmıştır. [29]

3.1.2 Derebeylik Sistemi Toprakları ve Derebeylik Mülkiyet Sistemi

Derebeylik sistemi, Montréal kentinin tarihsel gelişim sürecindeki mülkiyet sistemi üzerinde önemli bir yer tutmuştur. Montréal adasının derebeylik mülkiyeti, 1642 yılından itibaren bu mülkiyeti elinde tutan Montréal Notre-Dame Şirketi tarafından, 1663 yılında iki yüzyıl boyunca mülkiyetin sahibi olacak olan St-Sulpice Rahip Okulu'na devredilmiştir.

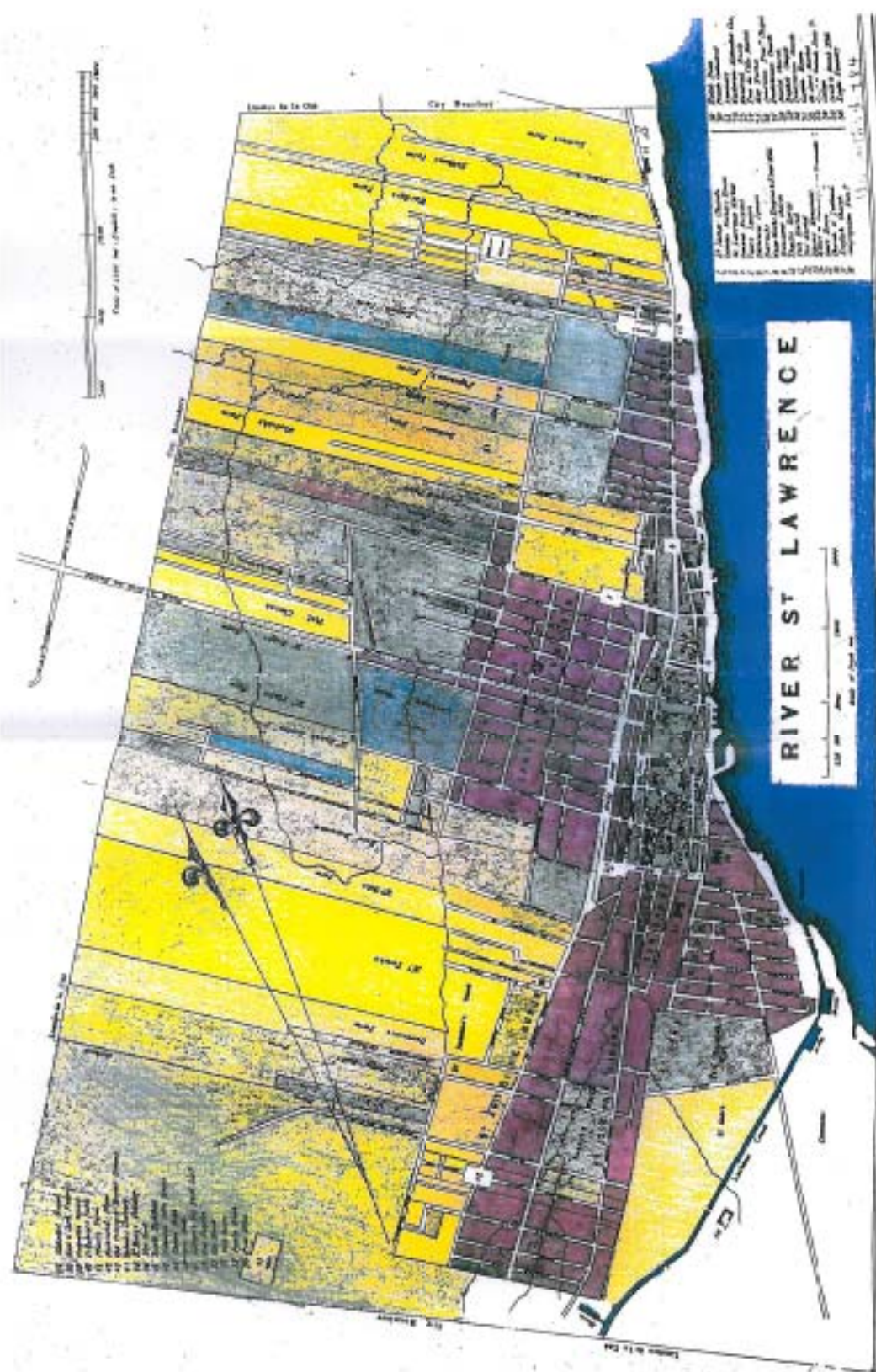
O tarihlerde tarımsal kültür ürünleri, hint buğdayı/mısır, buğday, yulaf ve patatesle sınırlıdır ve genellikle bu tarımsal alanlara, halkın ihtiyacına yönelik olarak küçük sebze bahçeleri eşlik etmektedir. 1648 yılında kentin kurucusu Maisonneuve tarafından, çoğunlukla 50 hektarlık dörtgenler içinde yer alan ve tarım toprağı niteliğindeki alanlar, günümüzde St-Martin nehri ile Petite Riviere nehri, Saint-Laurent nehri ve doğuda Fort tepesi arasında kalan bölgeye, kentin gelişmesi amacıyla devredilmiştir. İlk mülk sahipleri, kendi topraklarına sahip olmalarının yanı sıra, kentte az çok yaygın bir yer kaplayan ve kente hakim olan bir alan formasyonuna da sahiptirler. Mülk sahipleri aynı

zamanda Saint-Laurent nehri kıyısının, kent boyunca uzanan ve ortak alan niteliğindeki toprak şeridine olan mülkiyet sınırlarıyla, nehir kenarında olmanın avantajlarını kullanmışlardır (Harita 3.7) [30].

Mülkiyet sisteminin geometrisi oldukça düzgün formlardadır, öyle ki iki yüz yıl sonra, günümüzde, kentin sur dışı organizasyonunda bu etkiler gözlemlenebilmektedir. Topraklar nehirden itibaren birbirine paralel uzunlamasına bantlar halinde devam etmekte ve nehir kıyısından çoğunlukla iki kilometre kadar kuzeye uzanarak, bu mülkiyetleri dik kesen nehre paralel bir yolla sona ermektedir (Harita 3.8). Aynı geometri günümüzde, eski Montréal'in doğusunda ve kuzeyinde Mont-Royal platosundaki enine ve boyuna uzanan sokak morfolojisinde görülebilmektedir. Bugünün kuzey-güney yönündeki yolları, derebeylik sisteminin topraklarını birbirinden ayıran ve nehre dek inerek drenaj işlevi gören hendeklerin yerini almıştır [31].

Kentsel bölgede yer alan ikametgahlarının yanı sıra derebeyleri, sahip oldukları topraklardan birinde, iki kat daha geniş olan ve mülkiyetlerinin tam ortasında bulunan bir alanda da ikamet etmektedirler. Köleler (bostancı çapacıları) bu alanı ekime hazırlamakla ve yılda bir kez bakım yapmakla yükümlüdürler. Aynı derebeyi çoğunlukla bir sıra topraktan daha fazlasına sahiptir. Toprakların bütünü ekim amacıyla kullanılmamakta, alanda nehre en uzak noktada bir koruluk muhafaza edilmekte ve koruluktaki ağaçlar, inşaat ya da yakacak odun olarak doğal rezerv işlevini görmektedir. Komut, ahır, ağıl, samanlık, vb yapılar nehrin kenarında ortak alana yakın bir yerde yer almaktadır. Kentler arası iletişim uzun süre su yoluyla sağlanmış, sonraları, nehir boyunca uzanan ve ortak kullanımı olan karayolları da kullanılmaya başlanmıştır [19].

Montréal kent surlarının kenarında yer alan derebeylik toprakları, lineer morfolojilerinin nereden geldiği oldukça belirgin olan yerleşim dokularıyla, kenar mahallelerin oluşmaya başladığı alanlardır. Topografyası ve üzerinde yer aldığı alanın peyzajıyla şekillenen kent, 18. yüzyıldan 20. yüzyıla geçiş periyodu boyunca, ait olduğu peyzajla ve süreç boyunca dönüşümlere uğrayan kullanımlarla, dik açılı örgütlenmeye doğru gelişecek olan bir sokak morfolojisine sahip olmaya başlamıştır (Harita 3.9) [10].



Harris 3.7 1839 Group barbers [27]



Harita 3.9 19. yüzyıl ve 20. yüzyıl sürecinde ızgara plan kent dokusu üzerindeki yapılaşmalar [27]

3.2 İngiliz Hakimiyetindeki Kent Peyzajı

1760 yılından başlayarak 1796 yılına dek sürecek olan hakim İngiliz yönetimiyle, kent-sokak, kent-bina, kent-kurumsal bina ve kent-sur ilişkili kentsel peyzaj dokusu belirgin bir değişim sürecine girmiştir. Nüfus artışının etkisiyle ve kent merkezinde, kurumsal binalara ait avhularda yer alan geniş meyve bahçeleri, bahçeler, boş araziler üzerindeki baskıyla oluşan parselleşmeler yüzyılın ilk yarısı boyunca devam etmiştir. İngiliz fethiyle surların kaldırılması kararı ve 18. yüzyıl sonlarında hızlanan ticari büyümenin birleşimi sonucunda, Montréal kentinde yeni büyük kamusal meydanlar ortaya çıkmıştır. Kentin gelişim planlarını hazırlamakla yükümlü üç komiser, bu düzenleme kararlarıyla, eski sur kapılarından her birinin sur dışı mahallelere geçiş noktalarında, “menteşe” niteliğinde meydanlar/açık alanlar oluşturmuştur. Bu noktalar gelecekte, batıdaki Victoria Square’i, doğuda daha sonra ortadan kaybolacak olan Dalhousie Square’i, kuzeyde Place d’Armes’in genişlemesini kapsayan meydanları ortaya çıkarmıştır [25].

Gelişmiş her yeni kentsel alanın merkezinde yer alan bu kamusal alan/mezdan konsepti, 19. yüzyıl boyunca kentin büyüyüp gelişmesine eşlik etmiştir. Place d'Armes eski Montréal için, batıda Victoria Square ile doğuda Viger Square 19. yüzyıl periferisi için, Dominion Square ise yeni kent merkezinin gelişimine katılmayan bağımsız bir meydan olarak, 19. yüzyıl sonundan 20. yüzyıl başına dek varlıklarını sürdürmüşlerdir (Şekil 3.10) ve (Şekil 3.11) [32].



Şekil 3.10 Dominion meydanı [7]



Şekil 3.11 Champs de Mars meydanı [7]

“Place d'Armes” ya da “Yukarı Kent Meydanı” bu adla, 1729 tarihinde Montréal kenti haritasında ilk kez bugünkü konumunda tanınmaya başlamıştır. İngiliz fethine ve İngiliz nüfus artışına rağmen Place d'Armes, Montréal'in merkezinde, “Fransız” ağırlıklı bir meydan olarak kalmıştır. Günümüze gelene dek kent, daha ziyade nehir kıyısında, St-Paul sokağı boyunca gelişmiştir ve 1650-1672 yıllarının Montréal'i, kuzeyde Gadois kuyularını, kesişen yolları ve kavşakları çevreleyen sadece bir düzine ev grubundan ibarettir. İngiliz hakimiyetinin olduğu dönemlerden itibaren kent değişmeye ve gelişmeye başlamış, İngiliz romantik kent vizyonu izlerini taşıyan bir “kentleşme” modeliyle Montréal yeni bir çehre kazanmaya başlamıştır. Günlük yaşamda artık kullanım dışı olan sur duvarları silinmiş, bahçeler ve yerleşim yerlerinin büyük kısmı kamusal alan olarak düzenlenmeye başlamıştır. İngiliz hakimiyetiyle ada kentin bütününi kapsayan ve İngiliz kent planlama anlayışını yansıtan bir bölgeleme planı oluşturulmuştur (Harita 3.10) ve (Harita 3.11) [31].



Harita 3.10 İngiliz hakimiyeti döneminde Montréal adası bölge bölünmeleri [27]

Kurumsal binaların avlularında saklı kalmış bahçelerle kent panoraması farklı bir anlam kazanarak, bu bahçelerin bir kısmı “yol” a dönüşmüştür. Bu değişimin yaşandığı dönem, aynı zamanda burjuvazinin, kentin tek yükseltisi olan Mont-Royal tepesine ve çeperlerine doğru akın ettiği zamanlara denk gelmektedir. Kent yavaş yavaş “sur kenti” niteliğini kaybetmiş, doğa aşığı yeni varlıklı nüfus, yeni villalar inşa ederek sur dışında yayılan yeni alanlarda yerleşmeye başlamıştır. Pek çok farklı toplum kesimi de bu modeli izlemiş ve kentin kuzeyinde Sherbrooke teraslarından ve mevcut panoramadan yararlanmak amacıyla binalar inşa etmeye başlamıştır. Böylece Champlain denizinin eski zaman kıyısı olan ve buzulların geçişinde oluşan Baron yamacı, yeni kent dokusunun mihenk taşı oluşturacak tek eğik aks olan Sherbrooke Caddesi’ne dönüşmüştür. Bu dönem aynı zamanda gerçek bir endüstriyel çağ da kapsadığından, kente yapılan her bir müdahale yaşam kalitesinin iyileştirilmesini hedef almakta, Mont-Royal Parkı düzenlemesi işi, 19. yüzyıl sonlarında New York’da Central Park’ın peyzaj düzenlemesini gerçekleştiren peyzaj mimarı Frédéric Law Olmstead’e ihale edilmektedir [10]. Daha önce, 1856 yılında, parkın düzenleneceği tepede ve yamaçlarında yer alan Katolik ve Protestan mezarlıkları taşınmış, tepe, sakin ve huzurlu



Harita 3.11 John Adams tarafından çizilmiş olan Montréal kent planı, 1825 [27]

vaha özelliğiyle, kentlilere temiz hava, temiz su, büyük ve geniş bir ormana sahip olma hakkını sunma özelliğiyle, gittikçe daha çok önemsenmeye başlamıştır.



Şekil 3.12 Mont-Royal eteklerinde İngiliz sosyal yaşamından bir kesit [7]



Şekil 3.13 Mont-Royal belvedere [7]

Olmstead öylesine özel ve önemli bir düzenleme gerçekleştirmiştir ki, yaptığı peyzaj düzenlemesi, kentin bu yegane tepesini hırslı rantçıların/spekülatörlerin elinden kurtarmayı başarmıştır. Zira site bahçeler, tepenin batısı olan Westmount'un yarısını

kuşatmış, bu bölgede yer alan bahçeler ve yeşil alanlar artık kamusal veya kurumsal özelliklerini kaybederek, palladien villaların arasında özel bahçelere dönüşmeye başlamıştır (Şekil 3.12) ve (Şekil 3.13). Bu bölgede yer alan villaların mimarisi, bir tarafı kare bir terasla biten dört yöne eğimli çatıları, ahşap kır motifleriyle süslü pitoresk kanada kır evi modelinin, etrafı çepeçevre galeriyle donatılmış versiyonlarıdır. Bu büyük evler sadece varlıklı nüfusa aittir ve işçi nüfusu bambaşka bir ortamda, kentin tepeye mesafeli daha alt kotlarında yerleşmeye başlamıştır [33].



Şekil 3.14 Montréal liman boyu ve Marché Bonsecours, 1875 [7]

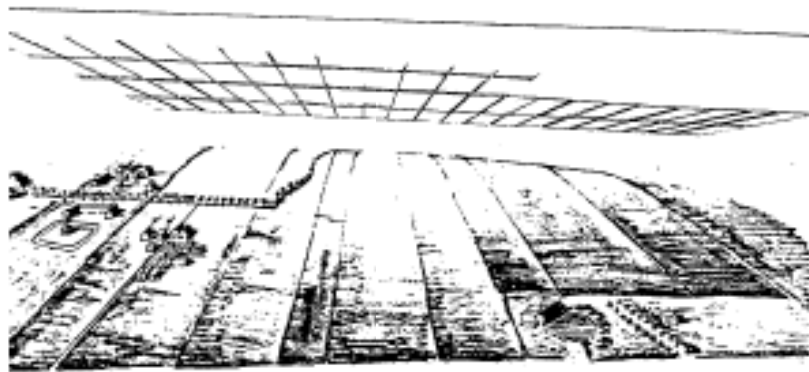
3.3 Kent Dokusunun Gelişimi (1879 – 1890 – 1907 – 1955 – 1980)

Kentin kuzeye doğru gelişiminin sonucu olarak, birbirinden bağımsız yapıda olan pek çok mahalle, topografyanın akışı yönünde, tepenin tam doğusunda yan yana sıralanmaya, Mont-Royal platosunun bulunduğu alanda gelişmeye başlayan sokak ve cadde dokusu ise, kentteki mevcut sokakların ve mahallelerde oluşmaya başlayan sokakların matrisiyle şekillenmeye başlamıştır. Doğu-batı yönündeki sokaklar kentin dışına uzanan güney-kuzey yönündeki sokaklarla kesişmektedir. Mevcut doku homojen değil, hem hiyerarşik hem de ayrışık. Sokakların önem derecesi ve genişliği bakımından hiyerarşik, yolun yön durumu/yönelimi ve binanın kullanım şekli bakımından ise ayrışık.

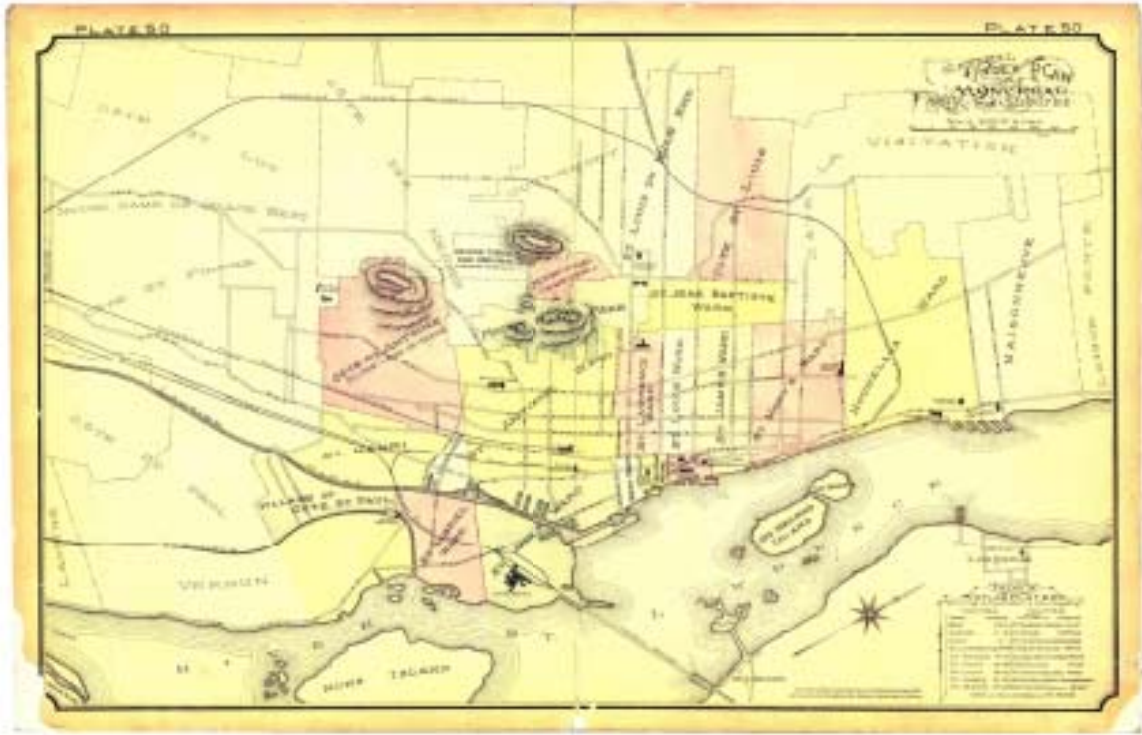


Şekil 3.15 Montréal kentinin görünümü, 1892 [7]

Gelişen doku, zaten bölünmüş olan alanın tekrar bölünmesi ve bu sistemin, mevcut sokakların oluşturduğu ön koşulların sonucu olarak ada/parsel projelerinde ortaya çıkmasıyla başlamıştır. Dik açılı doku modeli, kentsel mekan tasarımcılarının teorisinde ve pratiğinde proje fikrinin temel elemanı olarak kayıtlıdır. Bu model, alan düzenlemesi ve sıralamasının basit bir aracı olmaktan ziyade, kent fikrini barındıran bir doku modeli; edinmeyi, temsili ve kesimleri kolaylaştıran bir modeldir. Damalı plan, kent tarihi boyunca sabit bir şekilde devamlılık göstermiş ve yakın tarihin örnekleriyle de onaylanarak derin bir kent geleneği oluşturmuştur (Şekil 3.15) ve (Şekil 3.16). Bölge gerçeği ve kentsel dokunun idealizesi arasındaki karşılaşma ile deformasyonu ve geometrisi arasındaki ilişki, mevcut yolların doku karakterinin doğuşunu sağlamıştır. Bölgenin büyük mülkiyet sahipleri için tasarlanan ada-parsel projeleri, kentsel proje gelişim aşamalarının yeniden oluşturulmasında temel dokümanlar olarak kullanılmıştır [30].



Şekil 3.16 Tarım topraklarından ızgara kent dokusuna geçiş ve damalı plan, (Charlebois)



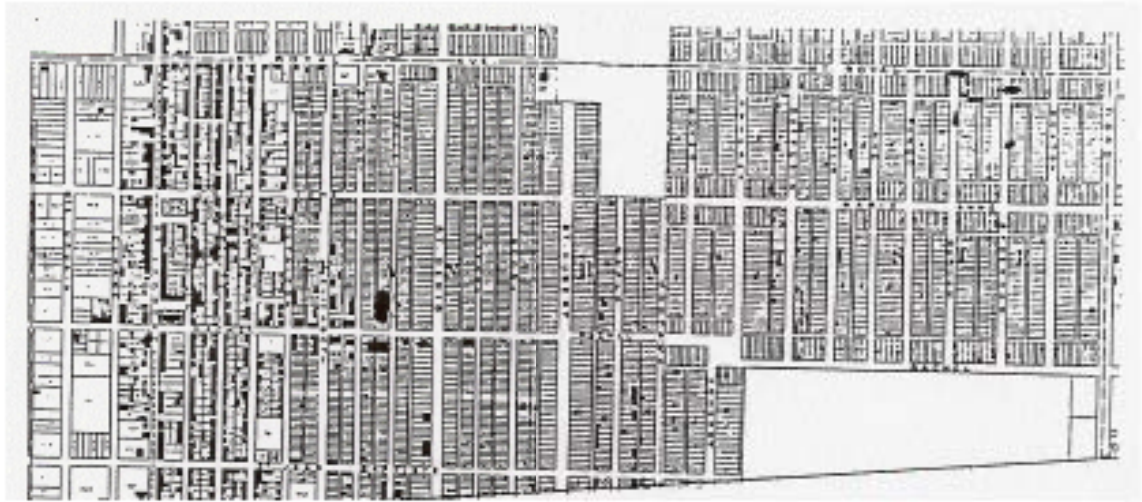
Harita 3.13 İngiliz hakimiyetinde Montréal, kenar mahallelerden banliyölere geçiş süreci [27]

Ada oluşumlarındaki az sayıdaki farklılıklar, alt bölüm planlarını çizmekle yükümlü haritacıların uygulama pratiğiyle açıklanabilmektedir. Bu hipotez 19. yüzyıl civarında aynı haritacıların çizdikleri şerit şeklindeki parsel örnekleriyle doğrulanmakta ve büyük oranda farklı iki tip ada oluşumunu görülmektedir. Özel bazı adaların deformasyonunun, ızgara planda süreksizlikler ya da kazara bitişler yaratması, farklı parsellerin bağlantı noktalarında oluşturulan planlama girişimlerine denk düşmektedir. Mevcut dörtgen şeklinde uzunlamasına şeritler halindeki arazi dekupajı ve kentte daha önce var olan mevcut morfolojiye uyum sağlamaya çalışılması, bu dönemde devam eden ızgara planlama çalışmasının üzerindeki en öncelikli baskıyı oluşturmaktadır. Yolların ızgara planı böylece, kentteki veya mahallelerin merkezindeki mevcut yolların uzantısına dönüşmüş, yeni kentsel motifi belirleyen tarzı ortaya çıkarmıştır [35].

Bu bölümde, yapıların zamanla nasıl değişime uğradığının analizleri; 1879'da Hopkins Atlas'ında yer alan planlar, 1890'da Goad Atlası, 1907'de Pinsonneault planı, 1955'te Sigorta planları ve 1980'de Montreal Belediyesi Şehircilik Servisi planları kullanılarak deşifre edilmiştir. Bu analizlerin sonucunda, parselleşmeyi takip eden yıllardan başlayarak kentsel dokunun yoğunlaşma süreci açığa çıkarılmıştır.

3.3.1 1879 Hopkins Atlası Planı

St-Jean Baptiste mahallesi merkezi; Saint-Laurent aksıyla çerçevelenmiş olarak, kent dokusunun en yoğun olduğu yerdir (Şekil 3.17). Doğusunda Rachel caddesi aksı boyunca bir kilisenin inşa edilmesiyle, alanın yeniden merkezinin belirlenmesini provoke eden hareketlenmeye rağmen, yeni inşa alanı çok az gelişmiş ve bu yeni alan 1872’de daha önce oluşturulmuş olan yollara sınırdaş olarak kalmıştır [35].



Şekil 3.17 Hopkins planında St-Jean Baptiste mahallesi doku yoğunluğu, 1879 [27]

3.3.2 1890 Goad Atlası Planı

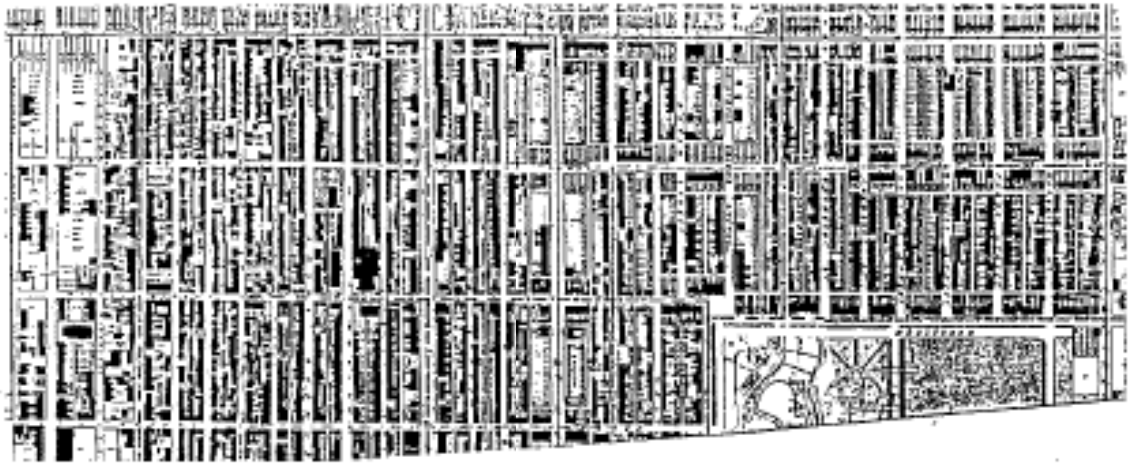
1886’da St-Jean Baptiste köyü topraklarının tamamı Montréal kenti sınırlarına katılarak, St-Jean Baptiste mahallesi haline dönüşmüştür (Şekil 3.18). Kent dokusunun yoğunluğu, doğuda Berri ve batıda Saint-Laurent aksları arasında kalan bölgedeki yeni merkezileşme hareketini doğrulamakta, bölgedeki güney-kuzey aksındaki birkaç yol aksı oldukça yoğun bir yapılaşmaya sahne olmakta, bu akslar, doğu-batı yönündeki en yoğun ana akslardan biri olan Rachel Caddesi’ne bağlanmaktadır. Her iki bölge de henüz yapılaşmamış ancak yakın gelecekte gelişecek olan parsel bantlarıyla St-Hubert aksı boyunca kesilmiştir [35].



Şekil 3.18 Goad planında St-Jean Baptiste mahallesi doku yoğunluğu, 1890 [27]

3.3.3 1907 Pinsonneault Atlası Planı

Yirminci yüzyıl başında, St-Jean Baptiste bölgesinin tümü kent ve kent çeperinin metropolleşmesiyle hızlı bir büyüme kaydetmiştir (Şekil 3.19). Bölgedeki bazı yollar boyunca sıralanan henüz gelişmemiş birkaç ada dışında, projelendirilmiş olan ızgara planın büyük bir bölümü yapılaşmıştır. 1872 yılı sonrasında parsellerdeki yapı yoğunluğu, gelişme dönemindeki yapılı adaların yoğunluğuna erişmeye başlamıştır [35].



Şekil 3.19 Pinsonneault planında St-Jean Baptiste mahallesi doku yoğunluğu, 1907 [27]

3.3.4 1955 Sigorta Planı

Kent dokusu maksimum yoğunluğuna ulaşmıştır. Yol ızgarası, doluluk oranları gittikçe artan yapı adalarıyla belirginleşmeye başlamış, avlulardan ve kamusal geçiş akslarından oluşan bu yapı adalarının iç kısımları artık olgunlaşmış ve yapılaşmıştır (Şekil 3.20). Başlıca kuzey-güney aksları olan St-Laurent, St-Denis, St-Hubert ve Christophe Colomb ile, başlıca doğu-batı aksı olan Rachel caddesi, kentin diğer mahalleleri ve bölgeleriyle ilişkiyi sağlamakta ve 19. yüzyılda varolan merkezi kutupların bütünüyle ortadan kalkmasına neden olmaktadır [35].



Şekil 3.20 Sigorta planında St-Jean Baptiste mahallesi doku yoğunluğu, 1955 [27]

3.3.5 1980 Montreal Belediyesi Şehircilik Servisi Planı

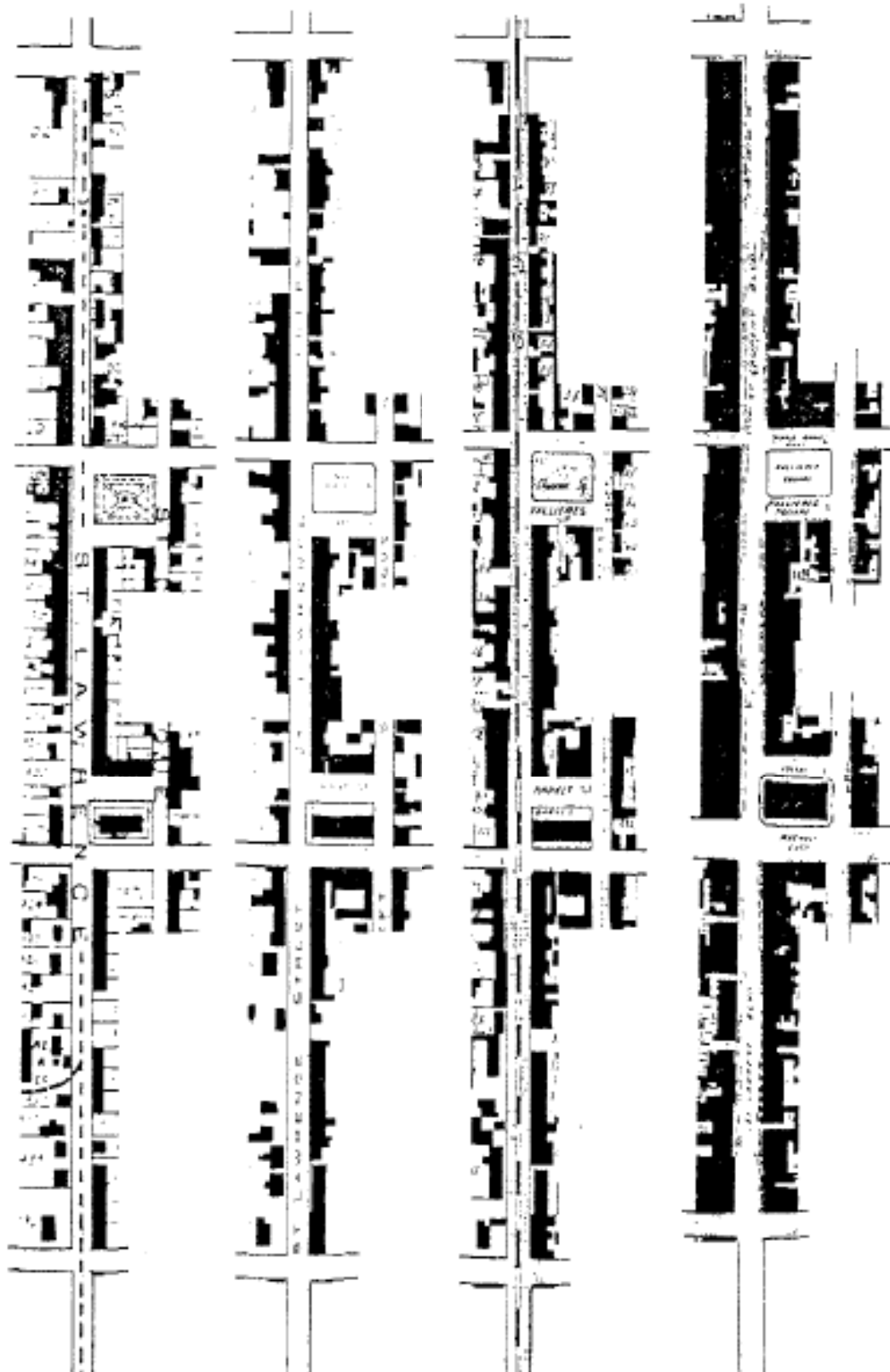
1980 planı, kent dokusunun yer yer bozulmaya başladığına işaret etmektedir. Ada bölümleri, ızgara planla adalar arasında var olan ilişki düzenini yok sayan yeni bir yapılaşmaya yer açmak üzere ortadan kalkmaya başlamıştır. Adaların ucunda veya çevresinde yer alan ızgara içindeki delikler, bina ile yol arasındaki yapısal ilişkiyi zayıflatmış ve bazı yeni müdahaleler kentin varolan şekilsel mantığına aykırı bir durum oluşturmuştur (Şekil 3.21).



Şekil 3.21 Montreal Belediyesi planında St-Jean Baptiste mahallesi doku yoğunluğu ve dokudaki yer yer bozulmalar, 1980 [27]

Yol hiyerarşisi ve ızgara plan modelinin göz önüne alınmasıyla oluşturulan bu planlar bir “yol tipolojisi” ni ortaya koymaktadır. Bu tipolojik analiz 1879, 1890, 1907 ve 1955 yılları haritalarından yararlanılarak ve yapılaşmada yaşanan dönüşümün araştırılması sayesinde gerçekleştirilmiştir. Tipolojiler, örnek alınan Saint-Laurent bölgesi sokaklarını boydan boya geçen ana akslar boyunca gruplanmıştır (Şekil 3.22).

Saint-Laurent caddesi, kenti güney- kuzey yönünde geçen ve kıyıya dik indiği Saint-Laurent nehrinin adını taşımakta ve kentin merkezi yerleşim bölgesi olan “Plateau” bölgesinin nehirle ilişkisini beslemektedir. Saint-Denis bölgesi elit ve aynı zamanda ticari bir aksı sembolize etmekte, Mont-Royal caddesi çevresinde kalan bölge ise kentin tepeyle olan ilişkisini kuran bir ekseni göstermektedir. Mont-Royal caddesi batıya yaklaştıkça tepe perspektifi güçlenmekte ve kent-tepe ilişkisinin en belirgin hale geldiği bir aks olarak ortaya çıkmaya başlamaktadır. Kentin doğu-batı yönündeki diğer yol aksları da, Mont-Royal caddesi örneğinde olduğu gibi kent-tepe ilişkisini oluşturan bir perspektife sahiptirler. Plateau bölgesinde yer alan ve tepeye dik uzanan bu yol aksları, kentsel peyzajın doğal peyzajla olan ilişkisini görsel açıdan olduğu gibi, fiziki erişim açısından da sürekli hale getirmeleri bakımından önemli kentsel doku elemanları oluşturmuşlardır.



Şekil 3.22 Saint-Laurent caddesi ada-parcel yoğunlaşması tarihsel gelişimi
(1879-1890-1907-1955)



Şekil 3.23 Saint-Denis caddesi ada-parcel yoğunlaşması tarihsel gelişimi
(1879-1890-1907-1955)



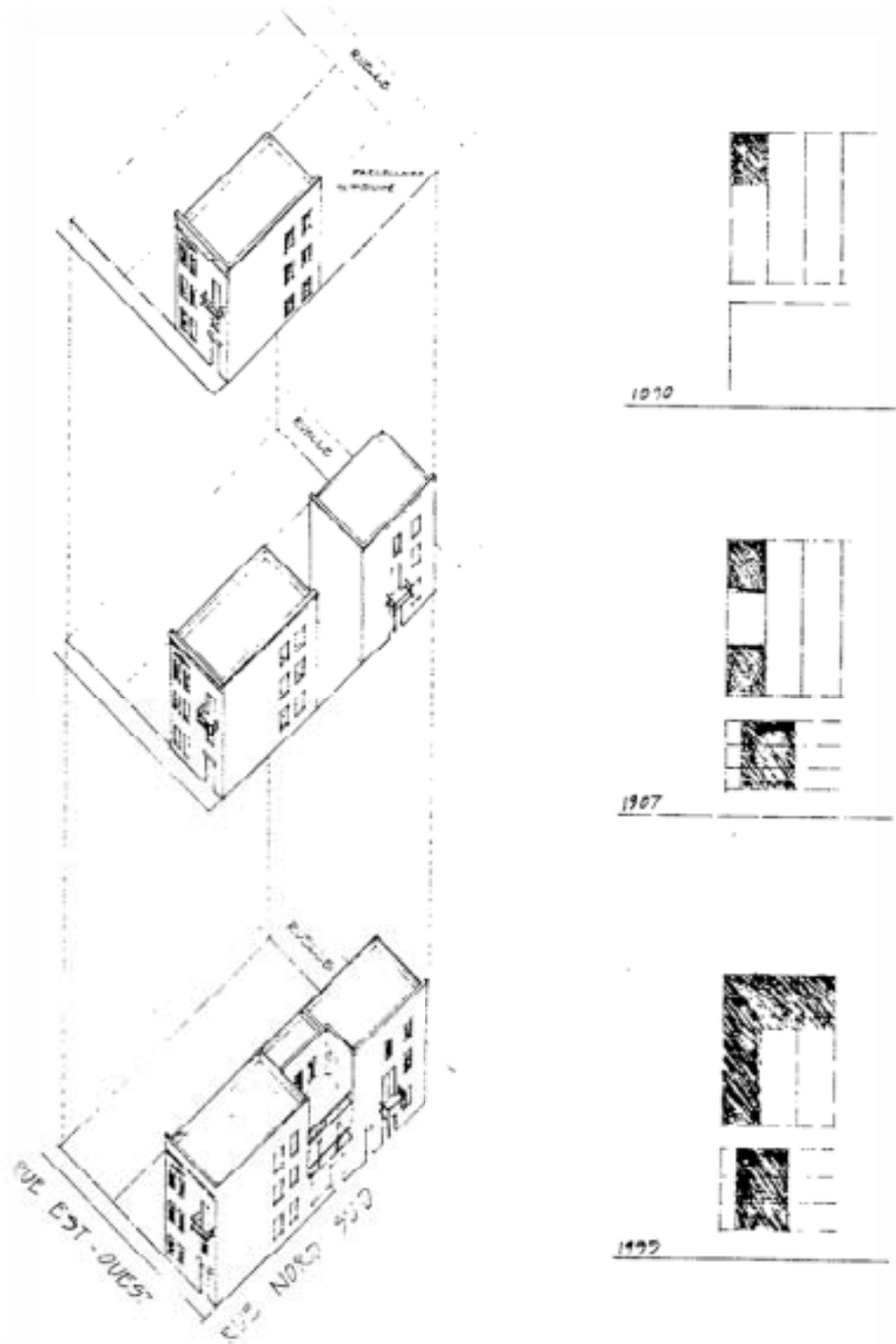
Şekil 3.24 Rivard-Berri caddeleri ada-parcel yoğunlaşması tarihsel gelişimi
(1879-1890-1907-1955)

Montréal adasını baştan başa tarayan Saint-Laurent Caddesi, aslen başlangıçtan beri St-Jean Baptiste köyünün cazibe aksını oluşturmaktadır. Tramvay hattının ulaştığı Mont-Royal caddesi, yolun kent ulaşım güzergahındaki önemini vurgulamaktadır. Bölgeyi baştan başa geçen doğu-batı aksları Marie Anne caddesi ve Rachel caddesi'yle çevrili bölgenin, meydan ve pazar yeri gibi açık kamusal mekanları önemli hareket noktalarını oluşturmaktadır. Yollar ve meydanlar 20. yüzyıl başında "tamamlanmış" bir form oluşturacak şekilde aşamalı olarak yapılaşmıştır. Arazi kullanım biçimi sokak formunu değişikliğe uğratarak, yoğun yapı üretimi dönemini başlatan endüstriyel gelişmeyle farklılaşmaya başlamıştır [25].

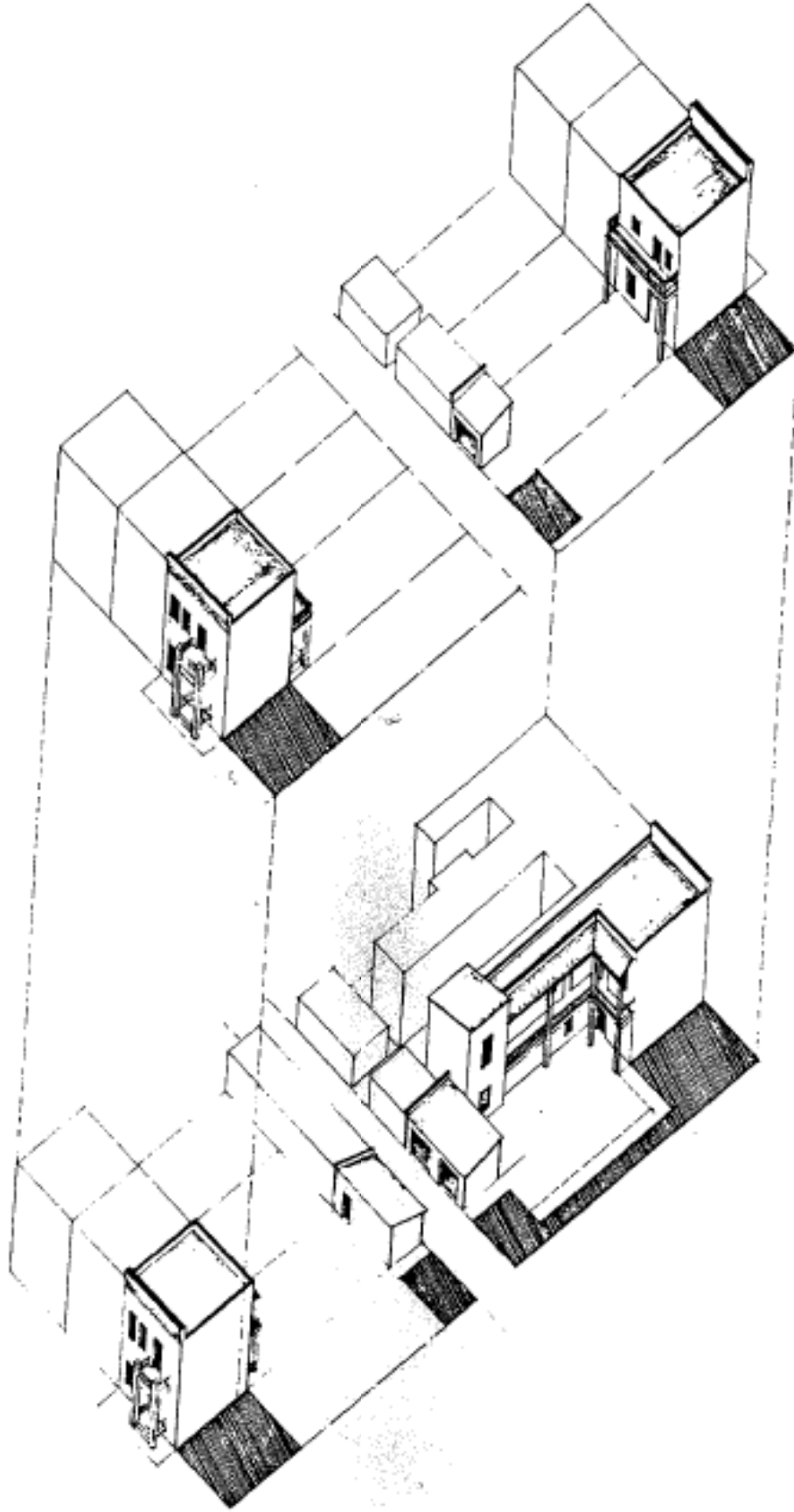
1872 yılında yapılan Saint-Denis Caddesi'ndeki 15 numaralı parselin alt bölünme planıyla ilgili projelendirme, yapılanmada yavaşlamayı getirerek kent sınırlarında durdurmuştur. Yapılaşmamış adalar komşu adalardan daha geniştir ve daha önemli binaların inşasına ayrılmıştır. Parselleri üzerindeki izole tek binalar tarafından parçalara ayrılmış olan sokak cepheleri, zamanla kent dokusunun yoğunluğu ve diğer çevre binaların eklenmesiyle tek parçalı cephe görünümünü almaya başlamıştır (Şekil 3.23). Ancak yine de günümüzde, yapılaşma sürecine ait olan izleri, cephe çizgisinden geri çekilme ya da taşmalar şeklinde gözlemlemek mümkün olmaktadır [35].

Izgara plan içinde çaprazlama şeklindeki ilk yollardan biri olan Mont Royal caddesi, tüm bu gelişme sürecinde tepeyle ilişkiyi sağlayan tek aks olarak kalmıştır ve aynı zamanda dört tekerlekli gezinti arabalarının geçtiği ve tepeye turmandığı bir yol haline gelmiştir. Mont Royal caddesi aynı zamanda bölgede kentin doğusuna ulaşan diğer bulvarların ilki olma gibi bir özelliği de belirtmektedir. Bu özelliği izleyen bulvarlardan biri olan her iki tarafı ağaçlı Saint-Joseph caddesi, tramvayın ve diğer araçların geçişini zorlaştırmayan, ticari ve kurumsal faaliyetlerin de yer aldığı geniş bir doğu-batı aksı haline gelmiştir. Kuzey-güney yönünde uzun ve doğu-batı yönünde kısa olan adalar, bu özelliklerinden dolayı, doğu-batı yönünde yer alan sokaklarda daha fazla kavşak bulunmasına neden olmakta ve bu durum kuzey-güney yönünde yağmur ve kar suyunun akışını kolaylaştırarak, kullanışlı bir "doğal su gideri" sistemi oluşturmaktadır. Dik açılı bir ızgara planın karakteristik elemanları olan kavşaklarda, kaçınılmaz olarak "köşe dükkan" gibi buluşma mekanları, mahalleye ait ortak kamusal mekanlar oluşmaya başlamıştır (Şekil 3.25). Sınırlı sayıda olan doğu-batı yönündeki caddeler daha ziyade kamusal aktivitelere ayrılırken, kuzey-güney yönündeki akslar üzerinde yer alan konut

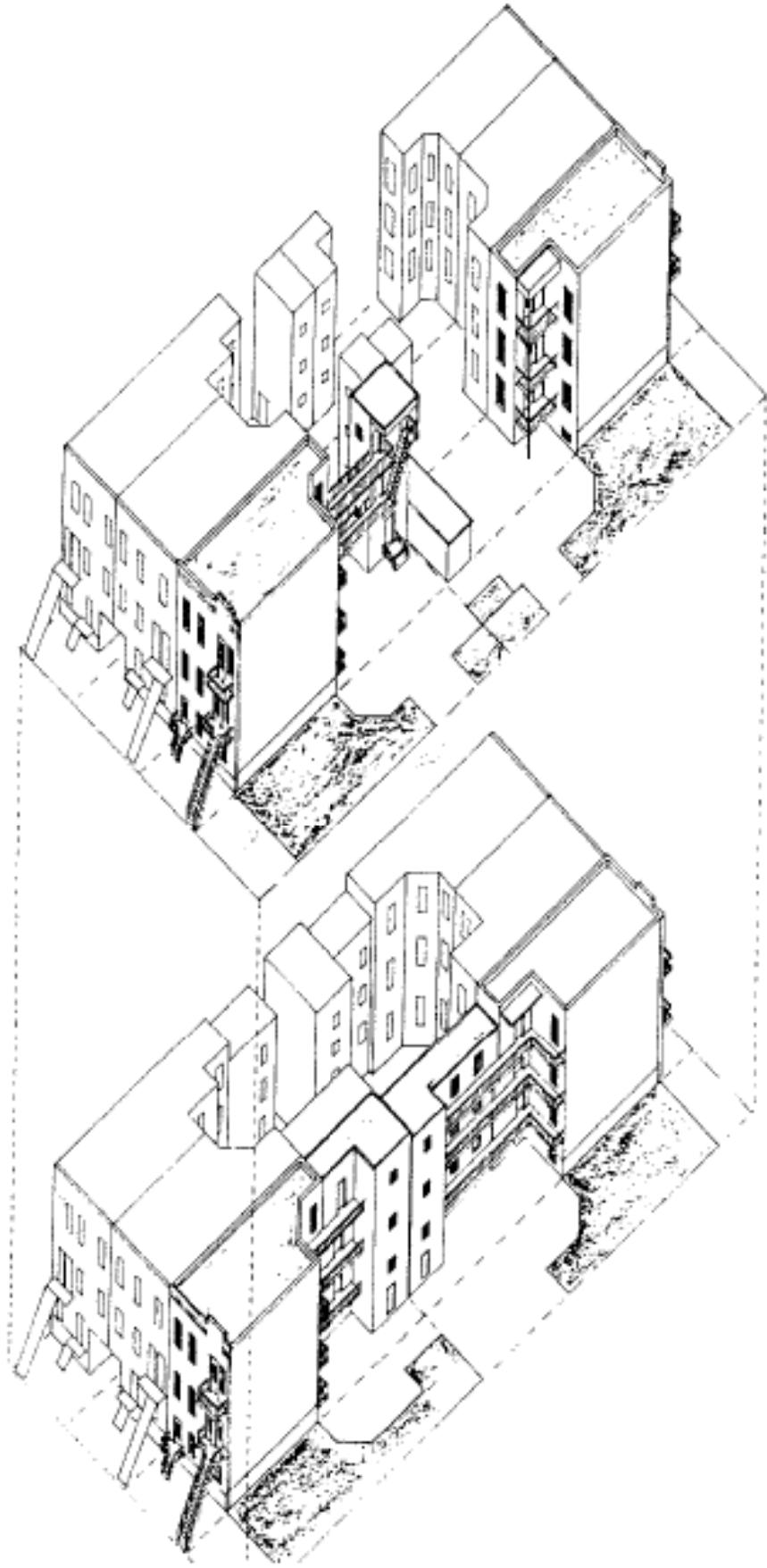
dizilerinin sürekliliği, monoton bir yol cephesi kimliği oluşturmaktadır (Şekil 3.26) ve (Şekil 3.27) [30].



Şekil 3.25 Köşe parsellerin tarihsel gelişimi (1890-1907-1955)



Şekil 3.26 Parsellerin yoğunluk gelişimi (1890-1907 ve 1907-1955)



Şekil 3.27 Parsellerin yoğunluk gelişimi (1890-1907 ve 1907-1955)



Şekil 3.28 Saint-Denis caddesi – kuzeye doğru kuşbakışı görünüm, 1956
[36]

3.4 Bölüm Sonucu ve Değerlendirmeler

Bu bölümde yerli köyü Hochelaga'nın Avrupalılar tarafından keşfini izleyen süreçte geçirdiği aşamalar, yerleşimin önce sahip olduğu "savunma kenti" kimliği ve daha sonra derebeylik dönemini takiben sur dışına doğru büyümesiyle, tarım topraklarının kentsel dokuya dönüşümü ve bu dönüşümün etkilerine bağlı olarak ortaya çıkan kentsel peyzajdaki değişiklikler incelenmiştir.

19. yüzyıldan itibaren bu değişikliklerin kent dokusunda yarattığı izler, 1879 yılı Hopkins Atlası'ndan başlayarak sırasıyla 1890 yılı Goad Atlası, 1907 yılı Pinsoneault Atlası, 1955 Sigorta planı ve 1980 yılı Montréal Belediyesi Şehircilik planı üzerinde sektörel bazda incelenerek, ada-parcel yapılaşmasından örnek sunan bir kentsel doku kesitine ulaşılması sağlanmıştır.

KAMUSAL KENT ALANLARI

18. yüzyıl sonlarında artık otoriter komunda olan anglofonlar, kenti iyi yapılanmış küçük meydanlarla, bahçelerle donattıklarında metropolün oksijen ihtiyacının anlaşılması için aradan iki yüzyıl geçmesi gerekecekti. Arta kalan açık mekanlar esasen park kimliğine kavuşmaya 19. yüzyıl sonlarından itibaren başlamıştır. Bu döneme kadar eski Ville-Marie semtini çevreleyen mahalleler hala “komşu köyler” ya da “kenar mahalleler” olarak nitelendirilmektedir. Ancak endüstriyel çağın patlaması ızgara planda ani bir yayılma yaratarak, çevre mahallelere doğru gerçek bir yol güzergahının doğmasına neden olmuştur. Bu yayılma furyasında, kentsel yaşam için mutlak gerekli olduğu düşünülen özel işlevlere ayrılmış mekanlar kurtulabilmiştir. Montréal’de kurtarılmış bu açık mekanların büyük kısmı, büyüklü küçüklü parklar ve yeşil alanlardır. Bu alanların yanı sıra, ızgara plan içinde arka sokaktan erişimi olan daha küçük ölçekli yeşil alanlar, arka bahçeler ve avlular da bu açık mekanlar içinde sayılabilir.

4.1 Kent Parkları

19. yüzyılın sonlarında, sanayileşmenin kent yaşamına getirdiği değişikliklerden birisi de doğaya daha az ulaşılabilir hale gelmesidir. Artan nüfus yoğunluğu sonucunda, mevcut açık alanların aşınmaya yüz tutması gibi etkiler altında, mekan-zaman kavramının sosyal ve fiziksel sınırları yeniden tanımlanmaya başlamıştır. Yaşam, iş ve eğlence alanları artık ayrıdır. “Kamu hizmeti” kavramı “eğlence ve boş zaman geçirme” alanına yayılmakta, bu kültürel değişim ortamında kamu hizmeti, Montréal kentinin yeşil alanlarını geliştirmeye yoğunlaşmaktadır (Harita 4.1) [25].

Montréal'in Anglosakson eliti 19. yüzyıl sonunda ekonomik gelişimin başlıca aktörleridir. Montréal peyzajı, özellikle de parklar bu elit tabakanın estetik tarzından ve bir ölçüde Amerikan yeşil alan konseptinden etkilenmiştir. Montréal'in büyük parkları, romantik ve pitoresk İngiliz bahçelerinin etkisi altında doğmuştur. Parklar bu etkinin yanı sıra, kuzey Amerika şehircilik akımlarından özellikle 19. yüzyıl sonunda Chicago'da kurulan "City Beautiful" hareketinden etkilenmiştir. Bu akım kentsel hijyen ve sağlıklılaştırmayı önemsemiş ve bu amaçla, kentte açık ve havadar alanlar, kamu binaları ve geniş bulvarlar yaratılmasını savunmuştur. İşlevselliği artırmak, kent ekonomisini geliştirmek ve prestiji yükseltmek amacıyla yola çıkan bu hareket aynı zamanda sosyal bir hedef taşımaktadır: elitin kurduğu bu fiziksel peyzaj ortamı, sonuç olarak varolan kentsel geleneklerin de sıhhileşmesini sağlayacaktır [1].



Harita 4.1 Montréal 1881, Chas.K.Goad atlası, kent dokusu içinde üç büyük park: Mont-Royal parkı, La Fontaine parkı ve Ste-Hélène adası parkı [27]

1873 yılında başlatılan Mont-Royal Parkı düzenlemesi ve ona bağlı olarak büyük Park Caddesi, "City Beautiful" hareketinin ilkelerini temsil eden, tam anlamıyla Montréal'li bir kent manifestosudur. Kent reformunun çeşitli sosyal hareketlerinin etkisi altında Montréal'liler sahip oldukları yeşil alanlara düşkün hale gelmişler, kentteki pek çok

dernek, özellikle 1909 yılında kurulan Montréal Sivil Terakki Cemiyeti'ne dahil olan dernekler, "City Beautiful" sonrasında kent güzelleştirme projeleri için teklifler oluşturmaya başlamıştır. Ayrıca 1904 yılında "Bayanlar Parklar ve Oyun Alanları Derneği" adıyla kurulmuş olan ve bir kadın grubu tarafından yürütülen çeşitli faaliyetler hayata geçirilmeye başlamış, bu çalışmaların baskısıyla kentte parklar ve çocuk oyun alanları önemli gelişme göstermiştir. 1910 yılı civarında geliştirilen Maisonneuve kentinin büyük bayındırlık planı, "City Beautiful" hareketinden ilham almıştır. bir belediye binası, Morgan Caddesi, Pie-IX Bulvarı, sauna ve büyük bir park bu projenin bir parçasıdır [25].

1980'li yıllara gelindiğinde, 19. yüzyıl başlarında kent peyzajında yerini almış olan üç büyük parkın, kent merkezindeki en geniş doğal kamusal alanlar olarak önemini geliştirerek koruduğu görülmektedir (Harita 4.2).



Harita 4.2 Montréal 1983, Mont-Royal tepesi ve parkı, la Fontaine parkı ve Ste-Hélène adası parkı [27]

4.1.1 Montréal'in Üç Büyük Parkı: Mont-Royal Parkı, La Fontaine Parkı ve Ste-Hélène Adası Parkı

1870 yıllarında, Montréal üç büyük ölçekte parka sahiptir: Mont-Royal parkı, La Fontaine parkı ve Ste- Hélène adası parkı (Harita 4.3).

En popüler olan Mont-Royal parkı, New-York'da Central Park'ın tasarlayan ve ABD'nin ilk peyzaj mimarı olan Frederick Law Olmsted'in eseridir. Kentin sembolü haline gelen parkın planı, resmi açılıştan bir yıl sonra, 1877 yılında tamamlanmıştır.

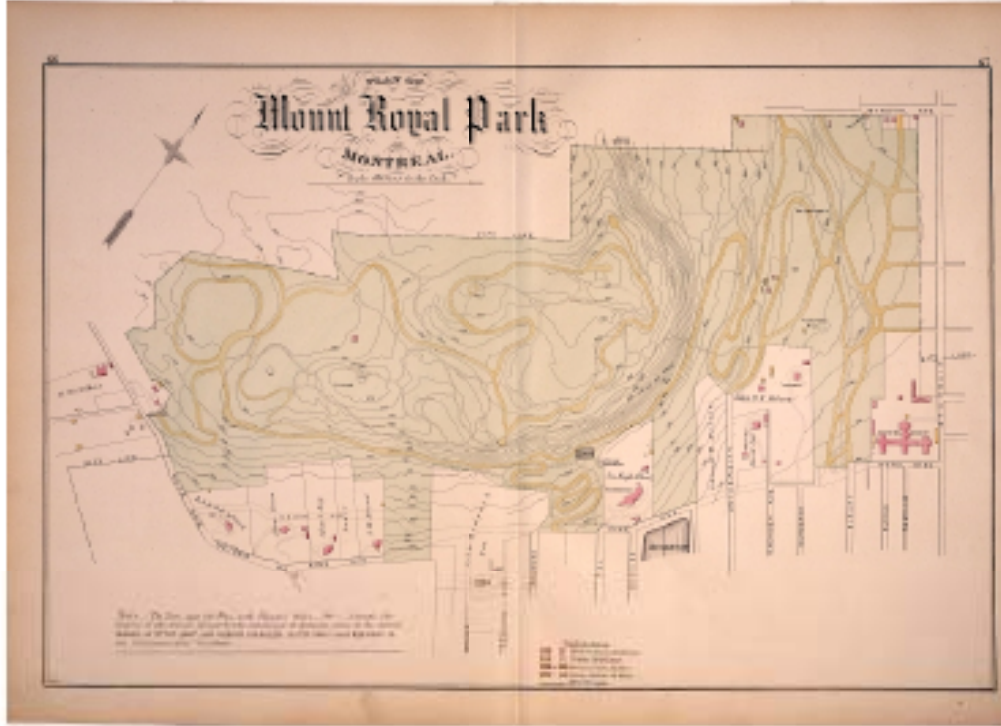


Harita 4.3 Günümüzde Montréal kent dokusu içinde üç büyük park: Mont-Royal parkı, La Fontaine parkı ve Ste- Hélène adası parkı [4]

Bu zaman zarfında Olmsted'in planında öngördüğü bazı kararlar uygulanmamış ve araba yolunun geçmesi ve bazı bitkilerin seçimi gibi peyzaj mimarının planlamadığı bazı oluşumlar parkta yerini almıştır. Yaşanan bu bazı olumsuzluklara rağmen, Mont-Royal parkının gelişiminden sorumlu mimar, Kanada'daki büyük kent parklarının tasarımı ve düzenlenme konseptlerini etkilemiştir [33].

Olmsted projelerinin çıkış noktası ve ana hedefi, kentlilerin sağlığı için, sanayileşmenin etkisiyle kirlenmeye başlayan kentlerde, büyük yeşil parklarla temiz hava alanları yaratmak ve kent çevre sağlığına katkıda bulunmaktır. Oyun ilgisini çeken, fiziksel bir

peyzajdan daha ziyade peyzajın sosyal yönüdür. Çalışmalarında, değişik altyapıya sahip kitlelerin bir arada, sağlıklı, huzurlu ve estetik bir çevrede yaşamalarını sağlamayı hedeflemiştir. Olmsted yaşamı boyunca oluşturduğu peyzaj projelerinde, endüstri devriminin sosyal yapıda açtığı yaraları sarmak için çaba göstermiş ve gittikçe bozulan kent ekosistemlerini onarmaya çalışmıştır (Harita 4.4).



Harita 4.4 Mont-Royal park planı, 1880'e doğru [27]



Şekil 4.1 Mont-Royal tepesi [4]



Şekil 4.2 Funiküler [4]

Mont-Royal'de Olmsted, tepenin her bir alanını, sahip olduğu farklı doğal karakteriyle vurgulamaya önem vermiştir. Doğal sit alanın otantik görünümünü muhafaza ederken, alandaki bazı eksikleri ve bozuk kısımları doğal alanın bütünüyle entegre ederek kamufle etmeyi başarmıştır. Ayrıca İngiliz parklarının peyzaj düzenlemesi tasarımından esinlenerek, tepede geniş yeşil çim alanlar, hafif eğimler oluşturmuş ve parkta çok miktarda çiçek, çalı ve ağaç kümeleri kullanmıştır. İngiliz park ve bahçe düzenlemelerinin, alanları sınırlayan duvar, çit, kanal gibi elemanları kaldırılarak doğaya açılma konsepti ve yol güzergahlarının arazinin doğal eğimlerine uydurularak yönlendirilmesi gibi tasarım anlayışları tepe parkında uygulanmıştır (Şekil 4.1). Düzenlemede ışık ve gölge oyunlarına yer verilmiş ve sürprizli bakış açıları yaratılmıştır. Böylece doğal olan büyüme ve gelişmeye karşı bir umursamazlık mevcut olmadığı gibi doğayı zorlama sistemine de gidilmemiştir (Şekil 4.3) ve (Şekil 4.4). Olmsted tepeyi olduğundan daha da yüksek ve ulu göstermek için, yükseklik imajını abartmayı özellikle istemiş, yukarılara çıktıkça yüksek boylu ağaçlar ve gittikçe daha boylu bitkiler kullanmıştır. Ayrıca bir göl oluşturmayı planladıysa da, Montréal kent yönetimi göl yerine bir su rezervuarı öngördüğü için, Olmsted göl yerine bu geniş su parçasının etrafında dolaşan gezi yolları yapmıştır.



Şekil 4.3 Mont-Royal tepesinin Avenue des Pins ve Avenue du Parc kavşağından görünüşü [4]

Tepenin üst noktasına ulaşan funiküler Olmsted'in muhalefetine rağmen inşa edilmiştir (Şekil 4.2). Mimarın itirazının nedeni, tepenin zirvesine hızla çıkan alternatif bir ulaşım yolunun parkın genel konseptine aykırı olmasıdır. 1884 yılındaki açılıştan bir yıl sonra

funiküler resmen hizmete girmiş, Mont-Royal belvederi üzerinden kent ve nehir manzarasına hızlı ulaşım imkanı veren rekreatif bir faaliyet olarak halka sunulmuştur (Şekil 4.5). Zirveye tırmanış için o dönemde çocuk bileti 3 cent ve yetişkin bileti 5 centtir. Ancak 1918 yılında funiküler, yapısal zayıflamasının güvenlik sorunu yarattığı gerekçesiyle kapatılmış ve 1920 yılında tasfiye edilmiştir [9].

Olmstead parkta, duyguların ve deneyimlerin yelpazesini genişleten bir tasarım ortaya koymuş ve hızlı dolaşım-ulaşım yerine, daha ziyade yavaş ilerleyen bir ziyaret ve keşif güzergahının varlığını tercih etmiştir.

1875 yılında, yeni kurulan Parklar ve Yollar Komisyonu tarafından kente iki büyük ölçekli park daha kazandırılmıştır. Bu parklardan biri La Fontaine parkı ve diğeri Sainte-Hélène adasında gerçekleştirilen parktır.



Şekil 4.4 Mont-Royal parkı ve kent dokusu kesişimi [4]



Şekil 4.5 Mont-Royal parkında gezinti parkuru [4]

La Fontaine parkı, park haline gelmeden önce pek çok farklı kimliği ve kullanımı olan çok geniş bir alandır. Montréal eski kent merkeziyle kot farkı oluşturan Baron yamacının, günümüzdeki Sherbrooke Caddesi'nin hemen kuzeyinde yer alan bu alan, ilk zamanlarda İskoç bir göçmen olan ve fırıncılıkla uğraşan James Logan'ın çiftlik arazisidir. 1845 yılında arazinin bir kısmı İngiliz hükümetince satın alınmış ve arazi askeri eğitim alanı haline dönüşmüştür. 1875 yılında İngilizlere ait imparatorluk askeri garnizonunun kentten ayrılmasından sonra, alan Belediye Meclisi tarafından kiraya verilmiş ve bu değişiklik Logan parkının doğuşuna yol açmıştır.



Şekil 4.6 1910'a doğru la Fontaine parkı [7]



Şekil 4.7 1910'a doğru la Fontaine parkı [7]

La Fontaine parkı 1880 yılı sonlarında bu geniş askeri arazide yaratılmıştır. Parkın içinde yer alan göller 1900 yılındaki düzenlemede oluşturulmuştur. Yine bu yıllarda genç ağaç fidanları dikilmiştir (Şekil 4.6) ve (Şekil 4.7). 1907 yılından itibaren park kent halkının büyük ilgisini çekmeye başlamış, parkın popüleritesi sonucunda, bir acenta gölde gezintiler için küçük tekne kiralama işine girişmiştir (Şekil 4.8). 36 hektar büyüklükte bir alan üzerinde yer alan bu kent parkının, kentlilerce yoğun kullanımının en önemli nedenlerinden birisi, parkın konum itibariyle kentsel büyüme alanının tam sınırında yer alması ve gelişim halindeki kent dokusuyla tamamen bütünleşmiş olmasıdır.

La Fontaine parkının peyzaj planlaması, Montréal'in çift kültürel kimliğinin bir yansımasıdır: kentin doğusunda baskın olan çizgisel ağaçlı yollar ve geometrik formlu çim tarhlarıyla Fransız stilini, gölet çevresindeki eğimli çim alanlar ve romantik İngiliz bahçelerinin doğal ortamıyla İngiliz stilini bünyesinde barındırır. 1889 yılında Viger meydanından kaldırılan seralar parka taşınmış ve bu seralarda yetişen çiçeklerle kentin tüm meydan ve meydancıklarına çiçek sağlanmıştır [37].



Şekil 4.8 La Fontaine parkı sandal gezintileri [38]

On iki yıl sonra parkın adı Kanadalı devlet adamı Louis-Hippolyte La Fontaine anısına La Fontaine parkı olarak değiştirilmiş ve bunun için Saint-Jean-Baptiste mahallesinde büyük bir geçit töreni yapılmıştır. Bu değişiklikler sonrasında, 1929 yılında çok renkli bir çeşmenin açılmasıyla, çeşmenin etrafındaki çim alanlarda dinlenen, gölde sandalla dolaşan veya "Harikalar Bahçesi" olarak adlandırılan hayvanat bahçesini ziyaret eden kentlilerin, en sık uğradıkları ve uzun zamanlar geçirdikleri parkların başında gelmiştir [33].



Şekil 4.9 La Fontaine parkının kuşbakışı görünümü [38]

Günümüzde bu büyük park, kış mevsimlerinde kayak, paten, yazları tenis, badminton gibi çok çeşitli spor aktivitelere, park içinde yer alan bir kültür evi ve bir gösteri salonuyla kültürel aktivitelere, yapay gölü, büyük ağaçları ve parkın içlerine doğru yol kotundan 5 metre daha aşağıya alınmış, sincapların koşturduğu geniş çim alanlarıyla, bisikletçilerin ve kentlilerin soğuklandığı, güneşlendiği, piknik yaptığı rekreatif aktivitelere ev sahipliği yapmaktadır (Şekil 4.9).

Montréal’de 20. yüzyıl başları itibariyle her mahallede yer alan meydanlar ve kamu bahçelerinin yanı sıra, ayrıca kentte Belediye’nin yaptığı büyük parklardan en büyük ölçekli üç büyük parkın ikisi, yukarda sözü edilen Mont-Royal parkıyla La Fontaine parkıdır. Üçüncü büyük park ise, Montréal adasının güney kıyısının hemen karşısında yer alan Saint-Laurent nehri üzerindeki Ste- Hélène adasında düzenlenmiştir.



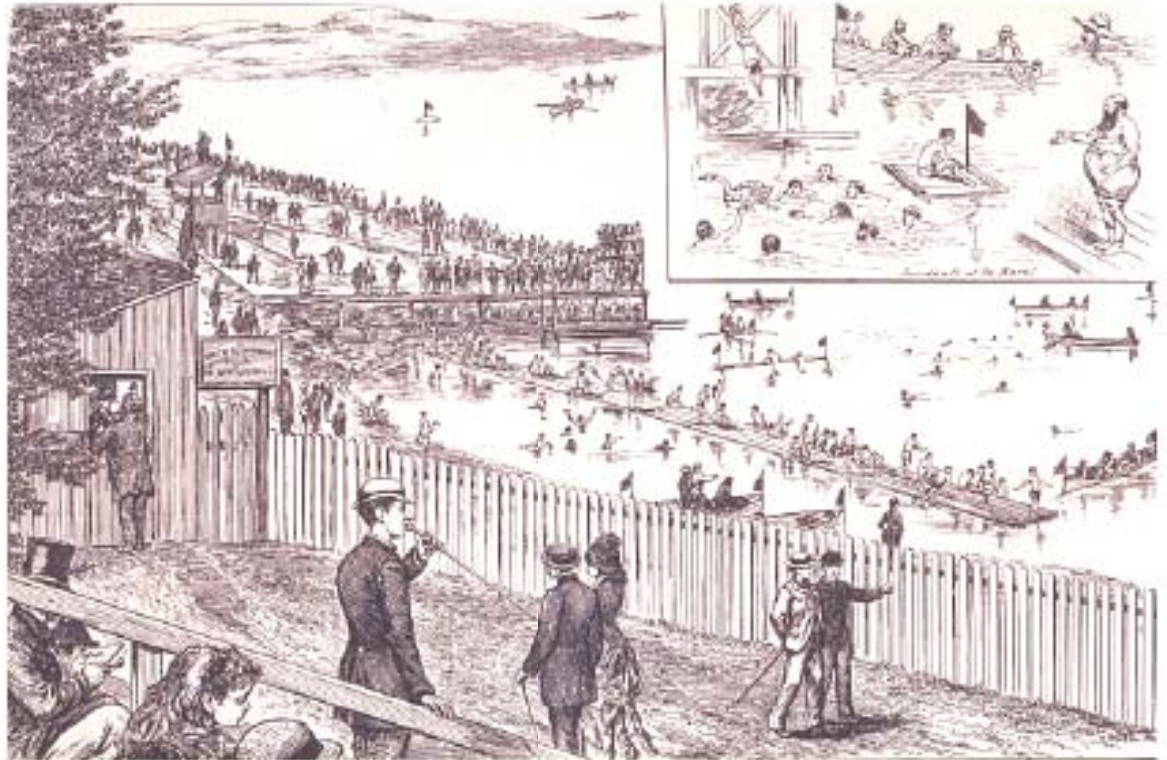
Şekil 4.10 Ste- Hélène adasının Montréal adasına göre konumu [4]

Ste- Hélène adası da aynen La Fontaine parkında olduğu gibi, 1818 ve 1870 yılları arasında İngiliz askeri antreman kampına ev sahipliği yapmıştır. 1661 yılında Samuel de Champlain tarafından keşfedildiğinde, Champlain adaya, eşi Hélène Boullé omuruna Ste- Hélène adını vermiştir (Şekil 4.10).

1874 yılında Belediye, adada bir park yapmak üzere federal hükümetten izin almış ve 1908 yılında da adayı satın almıştır. İlk zamanlar, hafta sonları her 45 dakıkada bir adaya ulaşan bir vapur hizmete girmiştir. Adaya pazar günleri Montréal'den gelen bireysel ziyaretçilerin yanı sıra pek çok dernek tarafından da piknik gezileri düzenlenmeye başlanmıştır. 1930 yılında açılan Jacques Cartier köprüsüyle yaya ve araç ulaşımı yapılmaya ve adanın görünürlüğü artmaya başlamıştır. Bu durumu, şehir planlama çerçevesinde bir peyzaj planlamasının gündeme gelmesi izlemiştir (Şekil 4.11).



Şekil 4.11 Ste- Hélène adası, biosfer ve kentle bağlantıyı sağlayan köprüler [13]



Şekil 4.12 Ste-Hélène adası – 1881 yılında yüzme yarışlarını gösteren resim [7]

Adanın düzenlemesini Mont-Royal kentinin tasarımcısı Frederick G. Todd oluşturmuştur. Parkın düzenleme ve genişleme planları sonucu Ronde adası ve Verte adasının birleştirilmesiyle, oyun sahasında eğlenirken bir yandan da plajın ve sahilin keyfini çıkarmak mümkün olmuştur. Parkta 1870 öncesinde de yüzme okulu açma planları gündeme geldiyse de kaynak yetersizliği nedeniyle o dönemde bu fikir gerçekleştirilememiş ancak daha sonra hayata geçirilmiştir (Şekil 4.12). 1820-1830 yılları arasında yapılan yelken ve tekne yarışları ise kentliler arasında oldukça popüler bir faaliyettir [33].

Otuz yıl sonra, 1967 yılında Ste- Hélène adası, dünyanın dört bir yanından 50 milyondan fazla ziyaretçinin katıldığı Uluslararası Expo'ya ev sahipliği için seçilmiştir (Şekil 4.13). Komşusu olan Notre-Dame adası, sadece bu büyük etkinlik için Montréal metro kazılarında çıkarılan toprakla yapay olarak oluşturulmuştur. Expo 67'nin çok başarılı olmasıyla, 1999 yılında, Ste- Hélène adasının ismi, o dönemdeki Belediye Başkanı'nın onuruna Jean-Drapeau Parkı olarak değiştirilmiştir.



Şekil 4.13 Ste-Hélène adasında expo 67 için yapılan biosfer [13]

Günümüzde Ste-Hélène adasında ve komşusu Notre-Dame adasında Jean-Drapeau parkının bütünü yer almaktadır. Adada, Stewart Müzesi, Ste-Hélène adası kalesi, “La Ronde” adında büyük bir luna park, biosfer ve Expo 67'nin Amerikan pavyonu içinde yer alan Saint-Laurent Nehir Müzesi bulunmaktadır (Şekil 4.14) ve (Şekil 4.15). Ada ve

sunduğu rekreatif olanaklar Montréal’ilerin hafta sonu etkinlik listesinde ilk sıralardadır; konser ve gösteriler, havai fişek gösterisi, Osheaga müzik festivali gibi etkinlikler bu büyük ada parkında gerçekleştirilmektedir.



Şekil 4.14 Ste-Hélène adası kalesi [13]



Şekil 4.15 Ste-Hélène adası, biosfer ve Montréal kenti [13]

4.1.2 Büyük Parklar Ağı

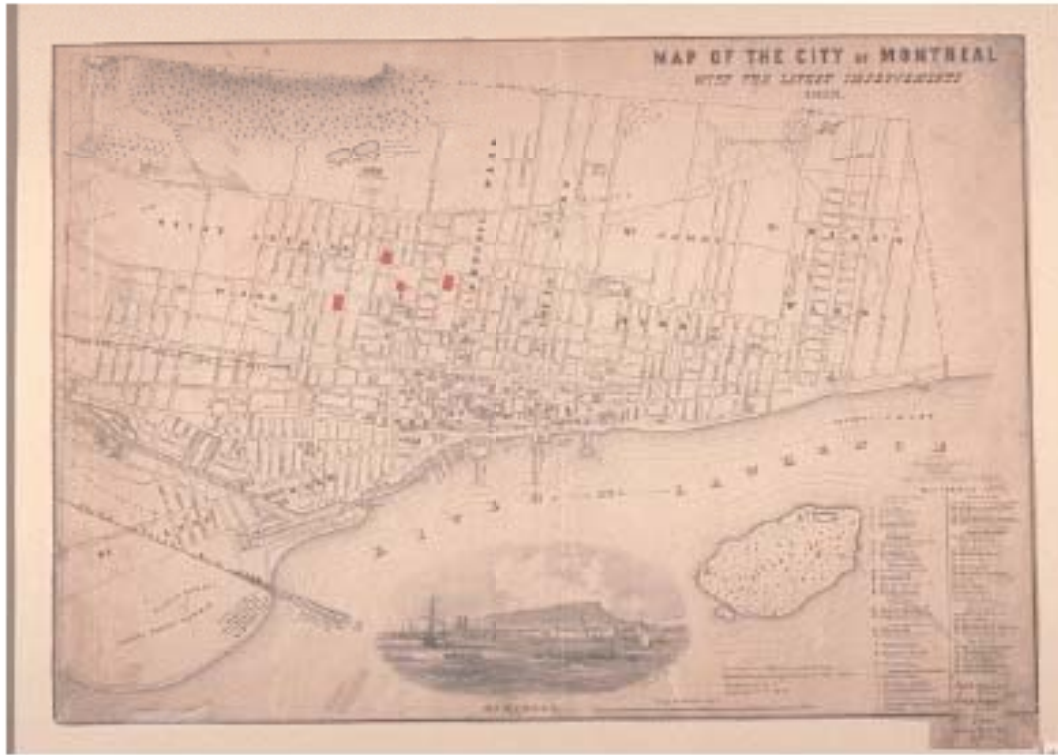
“Büyük parklar ağı” projesi, iki yılda bir düzenlenen ve kentle ilgili pek çok alanda atölye çalışmaları, seminer vb etkinliklerin düzenlendiği Montréal Zirvesi’nin sonucunda öneri olarak ortaya çıkmıştır ve yaratılacak bir “network”le kentin büyük parklarının fiziksel bağlantılarının kurgulanması amaçlanmaktadır. Proje, toplu taşıma ve bisiklet yollarının güzergahlarının parklarla bağlantılandırılması dahil olmak üzere, diğer bazı eylemlerin hayata geçirilmesi planını kapsamaktadır. Bu eylemler özellikle şunlardır:

- Tüm büyük parkların ve çeşitli bileşenlerinin her birinin öncelikli işlevinin tanımlanması,
- Parklarda ve yeşil alanlardaki bakir doğal alanların değerlendirilmesi ve bu önemli doğal ortamların çevre ekolojisi yönetimi politikasına uygun olarak korunması,
- Kentin büyük parklarında entegre yönetim yaklaşımıyla çevrenin kırılğan ve hassas yapısının dikkate alınmasının sağlanması,
- Parkların altyapıları dahil olmak üzere mevcut her türlü profilinden ve işlevinden kentlilerin yararlanmasının sağlanması ve parklara erişimin iyileştirilmesi,
- Kentsel ortam ağının parklarla entegrasyonunun sağlanması [4].

4.2 Sokaklar

Ada yerleşiminin ilk zamanlarından beri kent kimliğinin en etkili elemanı ve kentsel dokunun oluşmasındaki en önemli unsur Mont-Royal tepesi olmuştur. Coğrafya içinde önemli yer tutan su elemanları, nehir, kanal ve göller hem kent kimliğinin oluşmasında hem de görsel etki olarak, Mont-Royal tepesini izleyen peyzaj unsurları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kentin ada kimliği, neredeyse kesintisiz bir şekilde kıyı şeritleri oluşturan bir yol örgütlenmesinin doğmasına yol açmıştır. Bu sahil yolu bugün, kimi zaman tarihi bölge, kimi zaman konut bölgesi, kimi zaman endüstriyel bölge, kimi zaman da liman, eğlence ya da bir kırsal bölgenin içinden geçmektedir. Montréal kentsel peyzajı da merkezde Mont-Royal ve onun çevresinde yer alan ağaçlı sokaklar, parklar ve yeşil alanlardan oluşan geniş bir “yeşil ızgara” plandan meydana gelmektedir (Harita 4.5).



Harita 4.5 Montréal kent dokusunda yol ızgara planı, 1868 [27]

Montréal kentsel peyzajı ve sokak ızgara planı, bölgenin fiziksel ve doğal coğrafyasının yanı sıra, 17. ve 18. yüzyıllardaki kurucuların izleriyle de çok yakından ilişkili olarak gelişmiştir. Kentin giriş noktalarından itibaren adayı çevreye bağlayan köprüler ve

onlara bağılı olan yollar Montréal kent kimliğinin ilk izleridir. Kentin dik açılı sokak ızgara planının çıkış noktasını, derebeylik döneminin nehre dik inen tarım toprakları ve süreç içinde gelişen şehircilik planlarının bu izleri referans alması oluşturmaktadır.

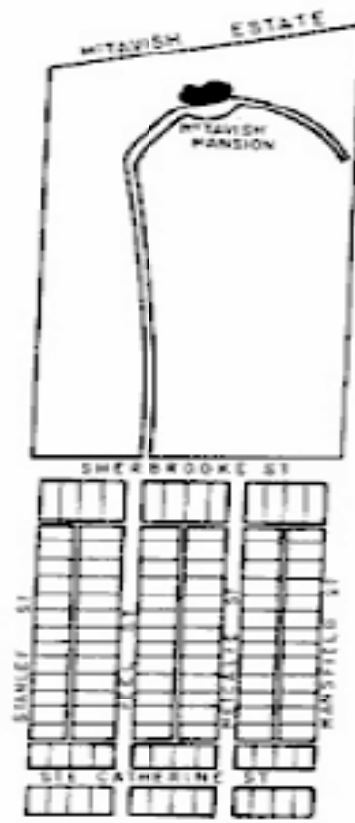


Harita 4.6 Montréal kent dokusunda sokak ızgarası ve bölgeleme [27]

4.2.1 Izgara Plan ve Yol Örgütlenmesi

Sokakların doğal yapısı gereği, tüm yol kategorileri için, aynı işleve sahip dış mekanlar da dahil olmak üzere bir yol hiyerarşisinden söz edilebilir. Bu hiyerarşi, yolların, bulvar, sokak, yan sokak, arka sokak, uzunlamasına veya çaprazlamasına giden sokak gibi farklı kimliklere sahip olmasına yol açmaktadır. Montréal ızgara yol dokusunun bu hiyerarşik düzeni içinde, kimi sokaklar I, kimi Z, kimi L ve kimi sokaklar da C, T veya H şeklindedir (Şekil 4.16). Kentin yol düzeni bir “kanyon” yapılanmasını andırmaktadır; yolun her iki tarafında gökyüzüne sınır yapan kornişli bitişik bina cepheleri devam edip giderken, yol kotunda da durmaksızın akıp giden sokak yaşamı yer almaktadır. Bu özel sokak yapısının, kentin bütününe hakim olan ızgara yol yapılanmasının yanı sıra, Mont-Royal tepesinin doğusunda yer alan düzlüklerdeki yerleşim bölgeleri, kentsel peyzaja farklılık katan bir görünüme bürünmektedir. Montréal Plateau’su adı verilen bu geniş bölgede yer alan sıralı bitişik binaların

hepsinin çatıları düzdür ve hemen hepsi aynı yüksekliktedir. Bu durum bölgede ızgara yol sistemini daha da belirginleştiren bir kent peyzajı ortaya çıkarmaktadır. Bölgede, düz çatılarla oluşan, ızgara sokak ağını açık ufka taşıyan ve düzlüğün topografyasına uyumlu bir kent peyzajı hakimdir [39].



Şekil 4.16 McTavish çiftliği, “H” biçimli sokak yapılı bir adada ilk mülkiyet bölüşümü [4]

Ancak sokak kotunda, özellikle de servis yolları kotunda bu peyzaj farklı bir kimliğe bürünmektedir; daha ziyade “malzeme”nin ve “mimari gramerin elemanları”nın ağırlık kazandığı, kaybolmuş kırsal yaşamın yeniden ortaya çıktığı bir alanla karşı karşıya kalınmaktadır. Ahşap, sac, metal veya demir ferforje gibi malzemeler göze çarpmakta ve servis yollarıyla ana binalar arasında kalan açık, yarı açık veya kapalı mekanlar mimari ekleri oluşturmaktadır. Her bir evin arka sokağa/servis yolları tarafına bakan bir arka galerisi ve sokak tarafında, bina cephelerinin dışında yer alan ve ilk kata çıkan giriş merdivenleri ile ön galerileri vardır. Bu evlerde yaşayan eski nüfus genellikle kırsal kökenli olup, inşa ettikleri bu alanlar, süreç içinde kentleşmiş ve kentsel ortamda bir “kır mikrokozmos”u yaratmışlardır [35].

Montréal Plateau binalarında bitişik nizam bir tür zorunluluk olarak ortaya çıkmıştır. Ancak bu yapıların ön ve arka cephelerindeki iç-dış ilişkisi, iklimin izin verdiği ölçülerin ötesinde bir açıklığa sahiptir. Çoğu zaman, servis yollarına bakan arka açık mekanlarda, ana binaya eklenmiş çok işlevli ekler yer almaktadır. Bu açık mekanlarda eski zamanlarda atların bulunduğu ağıl, tuvalet gibi mekanların yanı sıra günümüzde de kullanılan hangar, atölye gibi mekanlar bulunmaktadır. Tüm bu çoklu işlevler arka avlulara sürekliliği olan bir kullanım alanı özelliği kazandırarak, arka sokakların gerçek küçük birer köy görünümünü kazanmasına yol açmaktadır [39].

Günümüzde bu arka sokaklara bakan, çamaşır iplerinin bolca bulunduğu açık mekanlarda, itfaiye erişimi, atık çöp toplama ve çocuk oyunları için kullanımların yanı sıra, çitler arkasında saklanan küçük ve bakımlı bahçeler, avlular yer almaktadır. Aynı zamanda arka bina cephelerinin daha az bakımlı olması ve tüm spontane gelişmeler nedeniyle, arka sokak mekanları sokaklara oranla çok daha fazla otantik özellikler taşımaktadır. Bu alanlarda kullanıcılar daha özgürdürler ve kendi yaşamlarını yansıtan mekanları oluşturmuşlardır. Montréal Plateau'su, kentin hikayesinin gelişimini anlamak için önemli bir doku örneğidir. Arka sokakların çok kullanışlı bir "ekipman" niteliğinde olmasının ötesinde, bu sokaklar Montréal'in spesifik kentsel kullanım tarzına bağlıdır ve ızgara plandaki adaların doğasını belirlemektedir.

4.2.2 Kentleşme Hareketi ve Kent Merkezi Yol Aksları

Kent kurulduğundan bugüne en büyük değişimleri geçtiğimiz yüzyılda yaşamıştır. Temelindeki dik açılı yol ızgarası ile, bir nehirle bir tepeden oluşan doğal topografyasının karşılaşmasının sonucu olan morfolojisi, son yüzyıl içinde ortaya çıkan gökdelenler, büyük apartman bloklar, tüneller, viyadükler, köprüler ve büyük otoyol sistemiyle kent alanları tıka basa dolmaya başlamıştır. Dinamik hale gelen kentin değişiminde önemli rol oynayan en önemli unsurlardan biri de, 1966'da açılarak adayı doğu-batı ve kuzey-güney yönde baştan başa geçen metro ağı olmuştur. Kentin profiliyle birlikte ölçeği de bu alt yapı ve donatılar sonucunda değişiklik göstermiştir. Ancak çok büyük restorasyon projeleri ve yeni yapılanmaların oluşturduğu fiziki değişikliklerle birlikte kentin sosyo-ekonomik dengesi de büyük ölçüde değişikliğe uğramıştır [19].

Bu kentleşme hareketleri içinde Montréal adasına yayılan kent dokusu, kuzeyde Jesus adasına doğru ve güneyde Saint-Laurent nehrinin güney kıyılarına dek genişlemiştir

(Harita 4.7). 1960 yılında trafiğe açılan ve adayı uzunlamasına baştan başa geçen Metropolitan Bulvarı aksı boyunca, sanayi, bahçeli tek evler, apartman blokları ve alışveriş merkezleri gibi farklı kentsel sektörler yer almaktadır.



Harita 4.7 Montréal adası yol ızgara planı [4]

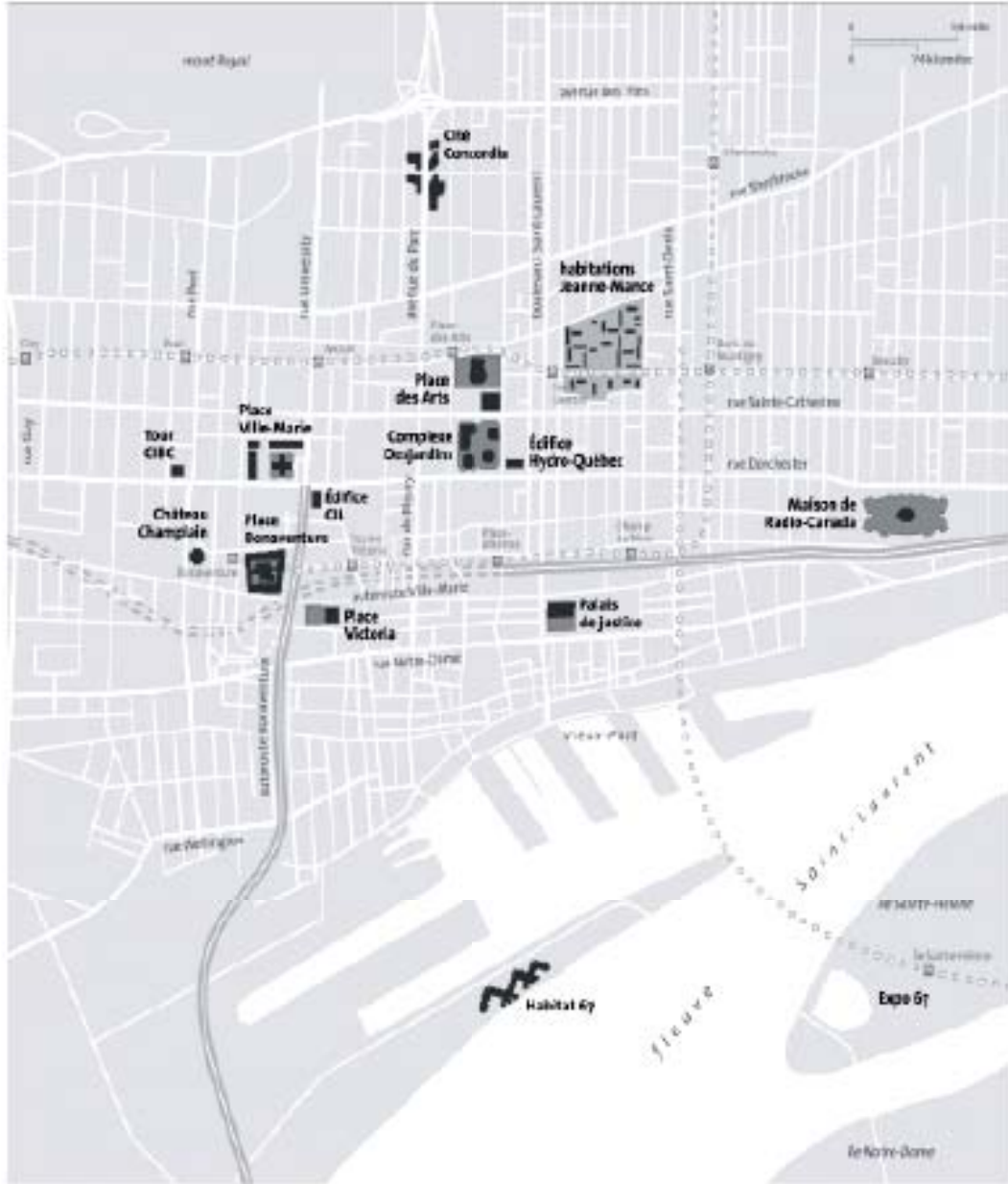
Bu metropolitan organizasyonu, Montréal merkezinde daha önce görülmemiş dinamik bir kentsel yenileme alanının açılmasına neden olmuştur (Harita 4.8). Sermayenin artan uluslararası hareketliliği, kent merkezinde de bir “ölçek değişimi” ni körüklemiştir. Bu döngü 1950 yıllarında, New-York’tan gelen vizyoner gayrimenkulcü William Zeckendorf’un geliştirdiği Ville-Marie Meydanı projesiyle başlamıştır. Ville-Marie Meydanı projesi, batıda bir gelişme eksenini yaratan Bonaventure Meydanı’nın gelecekteki projelerini başlatmış ve bu aksın değer kazanmasına yol açmıştır. Bu projeler; içinden Merkez İstasyonu’nun demiryolu geçen ve büyük bir sergi salonuyla birleşen, kentin ilk megablok’u, ofisler, açık hava bahçesi, metro erişimi, depo ve otoparklar için giriş çıkışları olan dört yüz odalı büyük bir otel ve alışveriş merkezleri, bu hızlı doğu-batı Ville-Marie otoyol ekseninde yer almıştır. Ayrıca, Champlain Şato’su ile Roma Gayrimenkul’den mimar Luigi Moretti tarafından gerçekleştirilen borsa kompleksinin bulunduğu Victoria Meydanı da yine bu eksen üzerinde yer almıştır. Lachine kanalının kıyıları ve endüstriyel liman havuzlarına kadar uzanan,

demiryolu merkez istasyonu dahil birkaç hektarlık alanı kapsayan bir yapıyı da, mimarlar André Blouin ve Victor Prus gerçekleştirmiştir [8].



Harita 4.8 Montreal adasında ve kent merkezinde ticari akslar [4]

Ville-Marie meydanının bu gelişimine karşılık, kentin Fransız yoğunluklu doğu tarafında da, Fransız Kanadalı toplumun politik ve teknik kararı sonucu, kent merkezinde ekonomik ve kültürel bir yapısal gelişim tezahür etmiştir. Böylece kentin bu bölgesinde Hydro-Québec'in ana binası (Québec ulusal elektrik şirketi), Place des Arts (biri 3000 koltuklu olmak üzere iki büyük oditoryum), Desjardins Kompleksi (etüdlerine 1966'da başlanmış olan üç büro binası, bir otel ve alışveriş galerilerinin yer aldığı bir kompleks), Radio Canada gibi yapılar ve oluşumlar, Montréal'in batısında yoğunlaşmış İngiliz sermayesinin sektörel değerlerine, doğunun kuzey-güney aksında somutlaşan Fransız Kanadalı toplumunun ve sermayesinin verdiği cevap olmuştur (Şekil 4.17).



Şekil 4.17 Montréal merkez yol örgütlenmesi ve çift kimlikli kent: batıda İngiliz Kanadalı / doğuda Fransız Kanadalı sermaye ve kültür yapıları, 1960'lı yıllar [40]

4.2.3 İzgara Yol Dokusu ve Montréal Belediyesi Kentsel Yol Örgütlenmesi Eylem Planı

Kentin dik açılı sokak izgara planının çıkış noktası olan ve tarihsel süreç içinde gelişen şehircilik planlarını referans alan bugünkü Montréal Master Planı'nda, izgara planı koruma altındadır ve yeni planlamalarda geleneksel kent doku unsurunun korunması önemle vurgulanmaktadır. Yine master plandaki vurgulardan bir diğeri de, farklı izgara yol planı olan bölgelerde, bu plana göre oluşmuş yapı çevrenin de tutarlı bir şekilde

korunmasının gerekliliğidir. Örneğin, Montréal'in pek çok merkez mahallesindeki adaların karakteristiği, üzerinde yer alan binaların homojen yükseklikleriyle, bitişindeki yerleşkelerin ve düzenli yolların uyumlu kompozisyonundan oluşmuştur (Şekil 4.18). Bu karakteristik özellik, yeni inşaatlar için sorunsuz entegrasyon sağlama adına yerine getirilmesi gereken bir koşuldur.



Şekil 4.18 Ardı ardına devam eden konut dizisiyle bir ızgara yol örneği, Jeanne-Mance caddesi [4]

Kent dokusunun önemli unsurlarının devamını sağlamak için, Şehircilik Planlama, kaynakların optimal yönetimini destekleyen sürdürülebilir bir şehir planı yaklaşımını ortaya koymaktadır. Örneğin, inşaya açılan yeni sektörlerde sokak ve binaların ızgara yönlendirmeleri, hakim rüzgarlara karşı soğuk mevsimlerde enerji tasarrufu sağlamak ve azami güneş ışığından yararlanmak ilkelerine uygun olarak yapılmaktadır. Kamusal alan düzenlemeleri ve inşaat projeleri vb girişimler, yapılı çevrenin karakteristiği, ada formları ve sokak yönelimleri gibi konularda, kent dokusunun özelliklerine uyum sağlanmasını gerektirmektedir (Harita 4.9). Benzer şekilde, bu müdahalelerin, kaynak kullanım yönetimi, yaya yönetimi ve toplu taşıma kullanımını teşvik planı yönergelerine uygun olarak gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

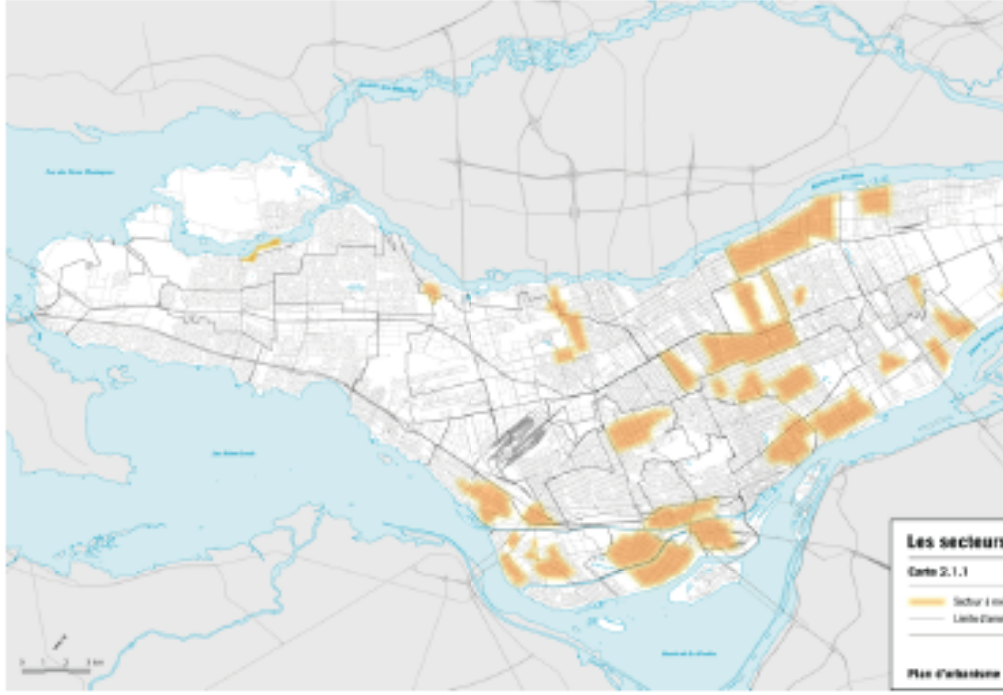
Montréal Belediyesi Şehircilik Planlama esaslarına göre, kamusal alan düzenlemesi ve yaya alanları tasarımları için şu ilkelere önem verilmektedir:

- Yoğun yaya sirkülasyonu olan alanlarda, özellikle alışveriş bölgelerinde kamusal alan tasarım ilkelerine uygun özelliklerde bir düzenleme yapmaya önem verilmesi,
- Kamu malı yönetimi ilkelerini yansıtacak özelliklerde bir düzenleme yapmaya önem verilmesi; güvenli ve konforlu bir yaya dolaşımının hedeflenmesi,
- Dik açılı yaya kavşaklarında yaya trafiği öncelikli bir düzenleme ve yeterli trafik işaretlerinin yerleştirmesinin yapılması,
- Kent estetiğine uygun fonksiyonel, basit, sürdürülebilir ve güvenli kent mobilyaları ile sokak aydınlatmasının yapılması, tüm kamusal alanlarda sanat eserlerinin entegrasyonunun sağlanması,
- Koşullar uygun olduğu sürece ağaç dikiminin artırılması, bu dikimlerin yapıldığı alanlarda bitkilerin sağlıklı büyümeleri için gereksindiği alt yapı ve toprak koşullarının sağlanması,
- Otobüs durağı, posta kutusu veya telefon kabini gibi kamusal kent mobilyaları için, alandaki yaya trafiğine uygun ve kaldırımların bakımlarını zorlaştırmayacak şekilde rasyonel bir konum analizinin yapılması,
- Yerleşim alanları içinde güvenli ve ferah bir yaya hareketi yaratılması için, sağlam, geçirgen bir sokak ızgara yapısının ve mevcut yolların sürekliliğinin sağlanması,
- Ada boyutlarının yürüyüşü teşvik edici ölçülerde olabildiğince küçük olması,
- Araç trafiğinin hızının azaltılmasının sağlanması amacıyla yol genişlik standartlarına uygun tasarımın yapılması,
- Yol kenarlarında mutlaka yaya kaldırımlarının yer alması,
- Yaya yolları ve tüm yaya dolaşım alanlarında yeterli aydınlatma birimlerinin yer alması,
- Park ve meydan kullanıcılarının güvenlik ve konforunun sağlanması için, bu alanlara bitişik veya çevrelerinde yer alan bina yüksekliklerinin, kontrol, aydınlatma, görünürlük ve erişilebilirlik gibi özel yönetim konusu ile rüzgar ve güneş koşulları kriterlerinin sağlanması gerekmektedir.

Bu ilkelerin yanı sıra yol koridorlarının, çevre peyzajının görüntü kalitesinin ve kullanıcı algısının iyileştirilmesi için, Montréal Belediyesi kente ulaşan otoyollarda,

kente giriş yollarında ve kent bulvarlarında kent dokusuna uygun olarak bir dizi alt yapı ve rehabilitasyon projesi gerçekleştirmiştir. (Yolların kentsel peyzaja entegrasyonu) Bu müdahalelerdeki uygulama araçları şu şekildedir:

- Kentsel alt yapı entegrasyonunu optimize etmek isteyen paydaşlarla işbirliği yapılması, yol alt yapı proje uygulamalarının mevcut kentsel altyapı ve kentsel çevre üzerindeki etkilerinin dikkate alınarak planlanması (Harita 4.10).



Harita 4.9 Kent geleneksel dokusuna uygun olarak canlandırma planı uygulanacak bölgeler [4]



Harita 4.10 Montréal adası – ana sirkülasyon koridorları [4]



Harita 4.12 Montréal kent merkezinde yer altı kamusal mekanlar ve iç yaya yolu ağı [4]

1962 yılında yapıların içinde oluşturulan “iç yaya yolu ağı” merkez tren garı ve Ville-Marie alışveriş merkezi arasında güvenli bir bağlantı oluşturmaktadır (Harita 4.12).

Süreç içinde kamu-özel ortaklığıyla ağ sistemi içinde çeşitli gayrimenkul projeler geliştirilmiştir. Çeşitli kentsel işlevler; ofisler, mağazalar, evler, sosyal tesisler ve kurumlar gibi yapılar bu iç yaya yoluna ve metro istasyonlarına bağlanmakta, kullanıcıların kışın uzun süren soğuktan etkilenmeyecekleri şekilde hareket etmeleri sağlanmıştır. İç yaya yoluna bağlı çok sayıdaki alışveriş merkezinin açılışıyla, metropoliten ticaret yapılanması gelişmiş ve kent ekonomisine önemli katkılar elde edilmiştir.

Sürdürülebilir ve entegre planlamadaki bazı eksiklikler, birbirine eklenerek oluşturulmuş iç yaya yolu ağının tam bir bütünlük göstermemesine yol açmaktadır. Bu sistemde özellikle yürüme ve hareket zorluğu olan kullanıcılar, işaretlemenin ve dışarıya çıkış kapılarının yetersizliği nedeniyle zorluk yaşamaktadırlar. Planlama kurallarının ortadan kaybolması ve erişim prosedürleri de ağın heterojen bir yapıya dönüşmesinin nedenleri arasındadır.

Bilinen adı RESO olan Montréal Uluslararası Senti’nde gerçekleştirilen işaretleme projesi ise, uygulanan iç yaya ağı tabela standartları için örnek bir girişimdir. Kentin bu

özel yol sisteminde kamu ve özel paydaşlar, kapalı yaya ağı sisteminin ayrıntılı planlama gereğinin, merkezi kentsel faaliyetleri geliştirmedeki etkilerini göz önünde bulundurmalarıdır [4].

Kent merkezinin hemen kuzeyinde yer alan ve geleneksel kent dokusunun belirgin bir biçimde baskın karakter olarak karşımıza çıktığı Plateau bölgesinde, düzenlenen “önemli yapılar güzergahı” planlamasıyla, kentin statik ızgara dokusu içinde hareketli ve sürprizli bir gezi ve gözlem parkuru oluşturulmuştur (Şekil 4.19).



Şekil 4.19 Montréal Plateau bölgesi yol ızgarası içinde yer alan önemli yapıların güzergahı [38]

4.3 Avlular ve Arka Bahçeler

Fransız yönetiminin başlangıcında Montréal'in gelişimi, nehire ve alanın coğrafyasına erişime bağlıdır. Yerleşimin sınırları ise sadece bugünkü eski kent merkezine kadardır. Düzenli dik açılı yol ağını oluşturan ilk planı Rahip Dollier de Casson çizmiştir. O dönemde arka sokaklar/servis yolları henüz mevcut değildir. Kent henüz servis yollarına gereksinim duyacak kadar yoğunlaşmamıştır ve kent hizmetleri direk sokaktan yapılmaktadır [30].



Şekil 4.20 Montréal Plateau bölgesinde arka sokak geçişi (Bougie)



Şekil 4.21 Montréal Plateau bölgesinde bir arka sokak [4]

Derebeylik sisteminde arazileri bölen yollar ikiye ayrılmış, nehire dik olanlar “cote”/ “sırt yol”, nehire paralel olanlar ise “rang”/ “sıra yol” şeklinde adlandırılmıştır. Fransız yönetiminde Montréal arazileri, derin ve dar şeritler halinde bölünmüş olup kent parsellesmesinin temelini oluşturmuştur. Sırt yol ve sıra yol sistemi dik açılı ızgara plana yol açmamış ancak ızgara yol sistemine izin veren bir alt yapıyı oluşturmuştur. Arka yollar belirmeden önce, aynı alanda birden fazla komünün arka avlusuna erişim sağlayan servis yollarının yaratılmasına ihtiyaç duyulmuştur. İki bitişik bina arasında yer alan ve “saklı kapı” adı verilen bu kapıların açıldığı geçitlerde yakacak odun temin edilmekte ve depolanmaktadır (Şekil 4.20). Geçitlerden ulaşılan arka avlularda atlar için

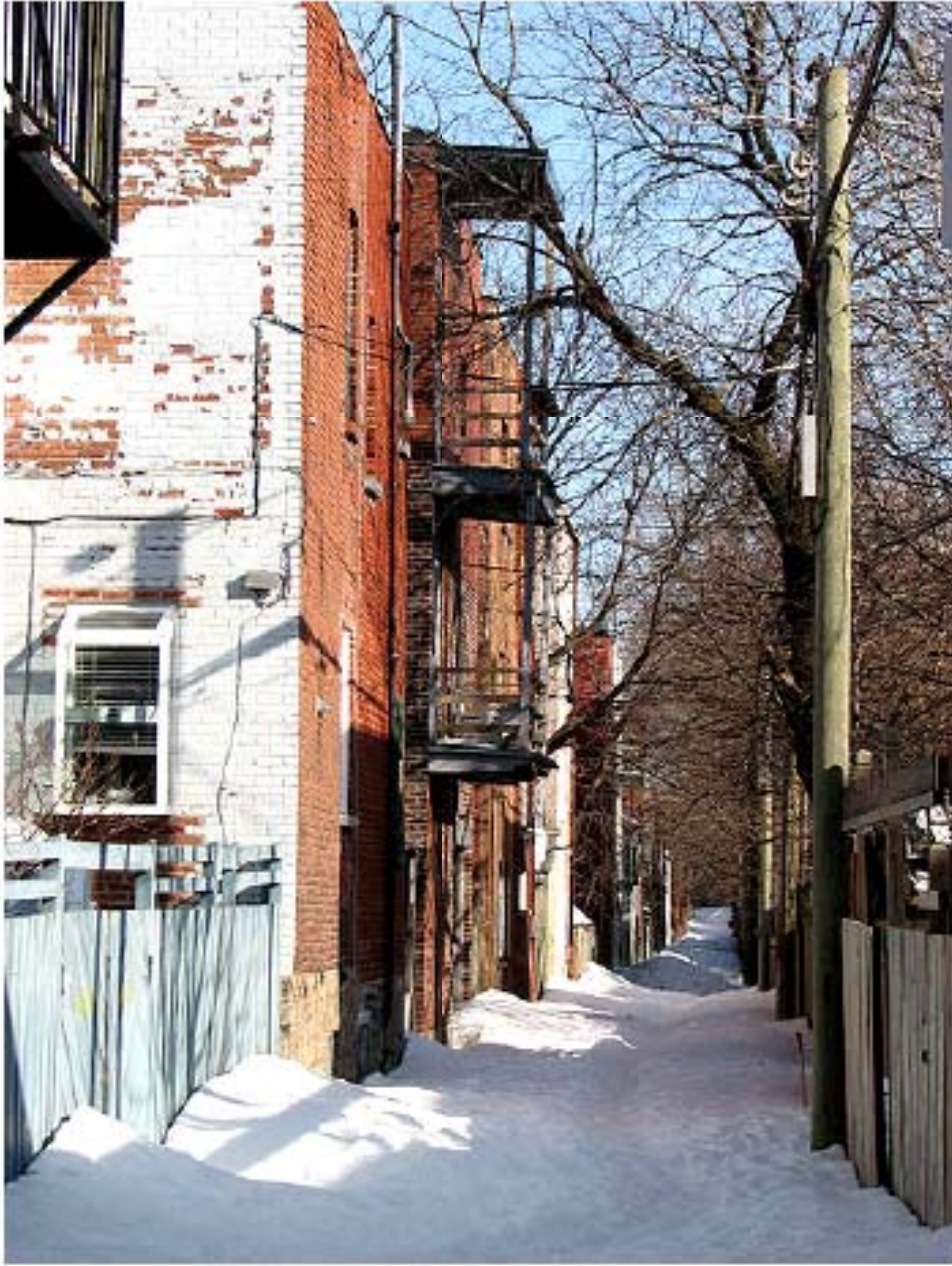
ağllar ve müstemilat yapılarıyla, bazen de avlulara bakan daha küçük konutlar yer almaktadır (Şekil 4.21).

Servis yolları, ilk kez 1846 yılında, büyük burjuva çiftliklerinin satışa çıkarılması ve İngiliz asıllı mimarlar tarafından yönlendirilen kent planlama uygulamalarıyla görülmeye başlamıştır. Tepenin güney yamacında bulunan büyük çiftlik sahipleri topraklarını bu dönemde parçalamaya başlamıştır. Sherbrooke Caddesi'nin kuzey bölümünde yer alan görkemli villalarını koruyarak ve sadece mülkiyetine sahip oldukları toprakları parselleyerek bina yapımı için elden çıkarmışlardır. Montréal'de bu duruma en tipik örnek, parselleşmesi yaklaşık yüz yıl boyunca süren McTavish mülkiyeti olmuştur. Bu parselleşmede, "H" şeklindeki sokaklar yapı adası planını oluşturmuş ve bu ilk modeller otuz yıl sonra Montréal toprakları üzerindeki diğer parselleşmelerde etkili olmuştur [41].

Çiftlik mülkiyetinden burjuva (orta sınıf) yerleşimine dönüşen mahallelerde, binaların aralarındaki "saklı kapı"lardan at geçişleri yapılırsa da, o dönemde buralarda yaşayanlar arasında ata sahip olabilen fazla da bir nüfus yoktur. Buna karşılık, arka avlularda kimi zaman geçici evler yer almaktadır ve bu evler üç farklı tiptedir. Birinci tip olan geçici ev, daha sonra daha büyüğünü inşa etmek üzere yaptırılmış olan küçük çiftçi evidir. İkinci tip, başka herhangi bir amaçla yapılmış olup komuta dönüştürülmüş olan evdir. Üçüncü tip ise, avlunun gerisinde yer alan arka sokakta, sırt sırta yaslanmış olarak inşa edilen küçük evlerden oluşmaktadır. Servis yolları, 19. yüzyıl sonundan itibaren parselleşmenin artmasıyla, kent merkezindeki konut bölgelerinde oldukça karakteristik hale gelmeye başlamıştır (Şekil 4.22). Bu mahallelerin en önemlileri, Plateau Mont-Royal, Mile End, Ghetto McGill, Petite-Patrie ve Villeray'dir. Centre-Sud gibi daha eski mahallelerde avlulara ve arka bahçelere genellikle "saklı kapı"lardan geçilerek ulaşabilmektedir. 20. yüzyılın ortalarından sonra, parselleme yapılan daha yeni mahallelerde ise, avlular ve arka bahçeler bitişiktirler ve geçişi sağlayan erişim yolları bulunmamaktadır [8].



Şekil 4.22 Arka yollardan bir görünüm [42]



Şekil 4.23 Arka yollardan bir görünüm [42]

Ön sokaklardan ayrı daha korunaklı ve sessiz bir ortam sağlayan avlu, arka bahçe ve arka yollar, komşuların toplandığı, çocukların oyun oynadığı veya sokak satıcılarının geçtiği dinamik yaşam alanlarıdır. Özellikle 20. yüzyılın ilk yarısındaki yüksek nüfus patlaması sonrasında, kentin bu özellikteki mahalleleri çocuklu aileler için vazgeçilmez konut bölgeleri haline gelmiştir. Ana bina ile arka sokaklar arasında kalan avlular günümüzde de yaya veya bisikletliler için, özel araba park yeri veya direk bahçeye geçişler için kullanılmaktadır. Kimi bölgelerde atık toplama servisi bu yollardan yapılmaktadır (Şekil 4.23).

4.4 Bölüm Sonucu ve Değerlendirmeler

Bu bölümde Montréal'in kent dokusunu oluşturan unsurlardan; kentin büyük parkları, sokak yapılanması ve arka sokaklarla ana sokaklar arasında yer alan küçük açık mekanlar, avlular ve yeşil bahçeler incelenmiştir.

Kentin tarihsel gelişiminde, kent doğal peyzajı ile birlikte etkili olan ve sosyo-ekonomik gelişmeler eşliğinde analizi yapılan sokak ve avlu dokusunun, kentsel peyzaj içinde edindiği yer ve kentli yaşamındaki anlamları üzerinde durulmuştur.

İki baskın kültür olan Fransız ve İngilizlerin kentçilik anlayışındaki farklılıkları ve iki kültürün aynı kentte kendilerini ifade etme alanları olarak kent parkları, sokak yapılanması ve arka avluların fiziksel ve işlevsel analizleri yapılmıştır. Açık mekanların analizi statik bir anlatım anlayışından ziyade, tarihin günümüze taşıdığı izler ve her iki kültürün etkileri bağlamında ortaya konmuştur.

SONUÇ ve ÖNERİLER

Bu bölümde, bulgulardan elde edilen sonuçlar ortaya konulmuş ve sorunlar ya da olası problemler için öneriler geliştirilmeye çalışılmıştır.

Montréal kentsel peyzajının oluşumunda, doğal peyzajın, ilk yerleşimlerin, Fransız ve İngiliz kültürlerinin, endüstrileşmenin, 1930'lu yıllarda yaşanan genel krizin, hızla olmasa da belli bir oranda giderek artan kent nüfusunun, kentin günümüze dek yaşadığı sosyo-ekonomik, teknolojik ve kültürel gelişmelerin her birinin ayrı ölçeklerde de olsa payı olmuştur. Gelişmeye başlayan diğer dünya kentleri gibi Montréal'de de bu gelişmelerin temelinde, 17. yüzyıldan itibaren büyük arazi sahiplerinin, tüccarların ve sermayedarların kentte toplanması yatmaktadır. Sanayi devrimi ile birlikte yapılan yatırımlar yeni iktisadi faaliyet kollarının yaygınlaşmasına, özellikle fabrikaların kurulması ve üretimin artmasına, ulaşımın gelişmesine yol açmış, tüm bu gelişmeler kent nüfusunun artışına neden olmuştur. Kentteki önemli gelişmelerden biri de 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kenar mahalle ve banliyölerin ortaya çıkmasıdır. Ada kentin kıyıları, özellikle Saint-Laurent nehri kıyısının büyük bölümü, kentte önemli işlevleri olan liman, depolama, vb kullanımlara ayrılmıştır.

Montréal ada kenti 20. yüzyıldan itibaren kıyı boyunca doğrusal bir şekilde gelişirken, bir yandan da kıyıya dik eksenler boyunca ve Mont-Royal tepesi etrafında gelişmeye başlamıştır. Ancak metropol olma potansiyeli yüksek olan kentte, kıyının sağladığı kitle ulaşımı olanakları, kaçınılmaz yoğunlaşma, artan nüfus, kentin kozmopolit bir yapıya doğru gidişi, sosyo-ekonomik, teknolojik, özellikle de medya ve sanat alanlarındaki gelişmeler ve önemli kültürel-dinlenme-eğlenme alanı olma potansiyelleri nedeniyle, 1990'lı yıllardan itibaren kent yönetimi eylem planlarında yer almaya

başlayan “sürdürülebilir kent” kavramı, kararlar için önemli bir girdi olarak dikkate alınmaya başlamıştır.

Ada kentte, insan elinin hiç değıştirmediği ya da çok az değıştirdiği, kendi doğal dokusunu koruyan alanların görünümü olan doğal peyzaj konusu incelendiğinde; insan müdahalesinin hiç olmadığı yerler, özellikle doğal rezerv olarak ayrılmış alanlar, bu alanlardaki orman dokusu, nehir kıyıları, bitki ve hayvan varlığı çok iyi korunmuş durumdadır. Adanın merkezinde ise, Mont-Royal tepesi ve parkı, nehirin kent merkezine ve limana yakın bölgelere kıyısı olan kesimleri, kentin merkeziyle yakın çevresindeki alanlarda yer alan tarihi yapıların ve endüstriyel miras yapılarının büyük kısmı çok iyi korunmuş durumdadır. Geleneksel ızgara planlı mahalleler, buralarda yer alan ve kentin sivil mimari karakterini oluşturan konutlarla diğer yapıların, koruma-kullanma dengesi gözetilerek, geleneksel mahalle yapısı bozulmadan korunmasına önem verildiğı gözlemlenmektedir. Bu açıdan Montréal, peyzajını oluşturan doğal bileşenlerinin orijinal kimliğı bozulmaksızın, süreç içinde kentsel peyzajını, diğer tüm “kentsel oluşumlara”a rağmen hala sözü edilen doğal bileşenler ışığında yansıtmaya devam etmektedir. Diğer bir deyişle, kentin doğal bileşenleri kentsel peyzajı belirlemeye ve tarihte olduğu gibi günümüzde de gerek kent yönetimi gerekse kentin diğer tüm paydaşları tarafından planlama kararlarında dikkate alınarak, başlıca “kentsel unsurlar” özelliğini taşımaya devam etmektedir.

Kentsel peyzajın mevcut durumunu etkileyen bu değerlendirmelerin ışığında, kentsel dokuyu ve kent peyzajını etkileyen bazı sorunların varlığından söz etmek gerekmektedir. Metropolitan alanı içinde önemli, vazgeçilmez doğal-kültürel varlıkların sürdürülebilir kullanımının sağlanması için, stratejik kent ve peyzaj planlama çalışmalarıyla, adada hala büyük ölçüde varolan doğal kaynakların ve kentsel peyzajın korunmasının önem arzettiğı açıktır. Kaliteli ve sağlıklı bir kentsel çevre ve sürdürülebilir bir kentsel gelişme, dünya üzerindeki pek çok kent ve metropol yönetimleri gibi Montréal için de birincil hedef olmalıdır. Bu bağlamda, öncelikle kentlilerin yaşam koşullarının ve fiziksel ortamının iyileştirilmesi ve tüm kirlilik kaynaklarının azaltılması amacıyla önlemler alınmalıdır. Bu açıdan Montréal kenti olumlu anlamda bir yol katetmiş olsa da, geline nokta, özellikle kentin artan nüfusu ile gittikçe artan konut ve kentsel donatı ihtiyaçlarına bağlı olarak, kentin “kontrol edilebilir ve planlı” gelişim sürecinde bazı sorunların varlığı gözlemlenmektedir. Bu sorunlar ana başlıklarla; konut ihtiyacı ve yeni konut alanlarının kent dokusuyla

entegrasyonundaki sorunlar, ada ölçeğinde kent merkeziyle banliyöler arasında artan trafik yükü ve motorlu taşıtların yarattığı çevre kirliliği, park alanları sorunları, su-kıyı-kent bağlantılarında yer alan “bölgesel dağınıklık” ve mevcut durumun kent peyzajında yarattığı “uyumsuz alanlar” sorunu gibi, kent yönetimi ve kentsel paydaşlar tarafından ele alınması gereken sorunlardır. Bu sorunların ele alınmasında ve tüm eylem planlarında, Montréal kenti yönetimi için “evrensel erişilebilirliğin” bir öncelik olduğu gözlemlenmektedir. Montréal Kent Belediyesi’nin 2009-2011 Eylem Planı, yeşil alanlar, alt yapı, konut, ulaşım gibi müdahale alanlarında, kentin merkez ve tüm ilçeleri için oluşturulan bir dizi programı ve uygulamayı kapsamaktadır.

Montréal’in günümüze ulaşan en önemli karakterize özelliğinden biri de su kenti kimliğidir. Tarih boyunca kent peyzajının en önemli bileşeni olan Saint- Laurent nehri ve kenti çepeçevre saran ve ona ada-kent özelliğini kazandıran diğer nehirler, kente su yolu ulaşımını sağlamasının yanı sıra, kentin ekonomik, kültürel ve sosyal anlamda kaynaklarını arttıran bir potansiyele sahip olmasını da sağlamıştır. Bu anlamda kent için geliştirilen ve aşamalı olarak uygulamaya konulan liman ve Lachine kanalı rehabilitasyon projesiyle, kente ekonomik anlamda katkı alınması, kentlilerin kültürel ve rekreasyonel ihtiyaçlarının karşılanması, kentin dış dünyaya en iyi şekilde tanıtılması, kentin kimliğinin yansıtılması, çeşitli iş olanakları sağlayabilmesi ve kentin uluslararası rekabet gücünü bulması hedeflenmiştir. Kent yerel yönetimi planlamasında, kıyıda ulaşım odakları arasındaki alanların, kültürel-dinlenme-eğlenme amaçlı kullanımlara ayrılması, alt merkezler ve konut alanlarının ise kıyıya dik eksenler üzerinde yer alması planlanmıştır. Bu modelle, kıyı bölgesi ile kıyı arkası arasındaki arazi kullanışlarının, yoğunluk, kültürel alışveriş açısından çelişki ve farklılıkların, süreç içinde dengelenmesinin hedeflendiği gözlemlenmektedir.



Şekil 5.1 Rehabilitasyonu ve peyzaj düzenlemesi yapılmış Lachine kanalından kent merkezinin görünümü [4]

Montréal kent merkezinin mevcut yapısı, canlı ve güvenli sokakları, kamusal meydanları ve çoğu korunmuş durumda olan tarihi yapı mirasıyla, kentin gelişim dönemlerinin yansımaları oluşturmaktadır. Bir yandan arka fonuna Mont-Royal'i diğer yandan da nehir kıyısını sınır olarak almış olan kent merkezi, bu korunmuş ve bakımlı durumunun yanı sıra, boş arsalar ve otoparkların çokluğuyla bazı sorunlara da sahiptir. Bu alanlar için kent merkezi planlamasına uygun programların oluşturulması ve varolan merkezilik potansiyelinin geliştirilmesi planlanmaktadır. Son yıllarda yerel yönetim ve özel sektör tarafından geliştirilmiş olan başarılı rehabilitasyon ve peyzaj uygulamaları olsa da, kent merkezinin "su kıyısı" olma özelliği, merkeze komşu bölgeleri de kapsayarak değerlendirilmelidir (Şekil 5.1). Bu bağlamda zaten çok güçlü olan doğal merkezler, Mont-Royal, Saint-Laurent nehri, Sainte-Hélène adası ve Notre-Dame adası, sadece görsel açıdan değil, rekreatif ve kültürel potansiyelleriyle de daha güçlü komuma geleceklerdir. Bu planlamada, kentin nehre daha fazla açıklık kazanması için yapılacak çalışmaların teşvik edilmesi, uluslararası standartlarda bir turizm ekseninin oluşturulması, liman ve çevresine erişimin artırılması, kent merkezinin güneyinin yeniden canlandırılması için projeler geliştirilmesi ve kentsel miras alanlarının yaygınlaştırılması öncelikler arasında yer almaktadır.



Şekil 5.2 Binaların sokak cephesinde yer alan dış merdivenler bisiklet parkı olarak da kullanılmaktadır. [4]

Kenti olumsuz yönde etkileyen mevcut sorunlar ele alınırken, yukarıda belirtilen söz konusu alanlardaki operasyonel kararlar ve projelendirmeler, sadece yerel yönetimin değil, hükümet, ilgili sektörler ve sivil inisiyatiflerin işbirliğiyle gerçekleştirilmelidir. Kentte her iki yılda bir gerçekleştirilen Montréal Kent Zirvesi'nin sonuç değerlendirmeleri ve çıktıların rehberliğinde hazırlanarak güncellenen master plan, ada kent için bütünsel bir koruma ve geliştirme planı olup, kültürel miras, kentsel peyzaj, sosyal ve kültürel gelişme, doğal çevre ve yeşil alan-park yönetimi ve ulaşım konularında yukarıda yapılan değerlendirmelerle ilgili hedef ve çalışmaları kapsamaktadır.

Tüm Avrupa ve Kuzey Amerika'nın büyük kentlerinde olduğu gibi, Montréal kent merkezinde ve adadaki merkeze bağlı semt ve banliyölerdeki bölgesel-yerel örgütlenmelerin, 21. yüzyılda ekonomik ve demografik değişimler ve kentleşmeyle ulaşım baskısının sonuçlarına bağlı olarak, bazı sorunlarla karşı karşıya kaldığı görülmektedir. Ancak bu sonuçlar sadece sorunsal bir durum olarak karşımıza çıkmamakta, gelinen noktada, kentsel peyzajın geçmişten kalan izleriyle barışık ve bugünün kent yapısının gerekleri doğrultusunda, yerel yönetim, ulusal ve uluslararası sermaye ve sivil örgütlerin karar, eylem ve uygulamaları için ve kentin en azından

yakın geleceğine ışık tutmak için veri oluşturmaktadır. Bu veriler incelendiğinde, kentin “sürdürülebilir” yapıda bir kent olması için yapıcı ve somut çabaların olduğu, müdahalelerin ve operasyonların bu yönde gerçekleştirilmeye çalışıldığı gözlemlenmektedir.

Kentin sürdürülebilir korunması ve sağlıklı kent yaşamına yönelik katkı sağlanması yönünde yapılacak çalışmaların, Montréal ölçeğindeki dünya kentleri için de, doğal dengeler gözetilerek korunmuş ve gelecekte de yaşanabilirliği olacak bir kent modeli oluşturması ümit edilmektedir.

KAYNAKLAR

- [1] Grafmeyer Y. ve Joseph I., (2004). L'Ecole de Chicago Naissance de l'Ecologie Urbaine, Champs Flammarion, Chicago.
- [2] Ressources Naturelles Canada, L'Atlas du Canada, <http://atlas.nrcan.gc.ca/site/francais/maps/reference/provincesterritoires/quebec>, 9 Ekim 2010.
- [3] Ressources Naturelles Canada, Géopanorama de Montréal, L'Eau à Montréal, http://geoscape.nrcan.gc.ca/montreal/islands_f.php, 9 Ekim 2010.
- [4] Ville de Montréal, <http://ville.montreal.qc.ca/portal>, 9 Ekim 2010.
- [5] Blanchard, R., (1992). Montréal: Esquisse de Géographie Urbaine, Montréal.
- [6] Montréal, Mont Royal, <http://www.google.com/images>, 10 Ekim 2010.
- [7] Musée McCord, Sous le Ciel de la Métropole: Les Parcs de Montréal, <http://www.mccord-museum.qc.ca/scripts/explore>, 10 Ekim 2010.
- [8] Pinard G., (1995). Montréal, Son Histoire, Son Architecture, (6 Vol) Éditions La Presse, Méridien, 1987-1995, Montréal.
- [9] Robert, J.C., (1994). Atlas Historique de Montréal, Art Global / Libre Expression, Montréal.
- [10] Burgess, J., (1992). Clés Pour l'Histoire de Montréal, Éditions du Boréal, Montréal.
- [11] Laurin, J.-E., (1942). Histoire Economique de Montréal et des Cités et Villes du Québec, Les Editions J.-E. Laurin, Montréal.
- [12] Talbot, A., (2006). Enjeux de la Disponibilité de l'Eau Pour le Fleuve Saint-Laurent - Synthèse Environnementale, Environnement Canada, Montréal.
- [13] Environnement Canada, Fleuve Saint-Laurent, <http://www.ec.gc.ca/>, 16 Ekim 2010.
- [14] Franck, A., La Navigation Sur le Fleuve Saint-Laurent, http://www.histoirequebec.qc.ca/publicat/vol6num2/v6n2_5na.htm, 16 Ekim 2010.
- [15] Desjardins, P., (2003), Évaluation du Patrimoine Industriel, Critères Généraux, Montréal, Archemi / Ville de Montréal, Service du Développement Economique et du Développement Urbain, Montréal.

- [16] Quais du Vieux Port, Vestiges, Ecluses1 et 2, <http://www.quaisduvieuxport.com/patrimoine/>, 6 Kasım 2010.
- [17] Parcs Canada, Lachine Canal National Historic Site, <http://www.pc.gc.ca/eng/lhn-nhs/qc/canallachine/visit/>, 7 Kasım 2010.
- [18] 3 Bridge Tour of Montreal & Fleuve Saint-Laurent River, <http://cyclingfunmontreal.blogspot.com/2010/11/three-bridge-tour-of-montreal-and.html>, 20 Kasım 2010.
- [19] Dery, G., (1987). A la Découverte de Montréal 1535-1987, Bibliothèque Nationale du Québec, Montréal.
- [20] Découverte du Canada, <http://grandquebec.com/histoire/decouverte-quebec/>, 21 Kasım 2010.
- [21] Landry, Y., (1992). Pour le Christ et le Roi: La Vie aux Temps des Premiers Montréalais, Libre Expression, Montréal.
- [22] 1524 a 1763, La Nouvelle-France, <http://www.republiquelibre.org>, 21 Kasım 2010.
- [23] The Early French Exploration & Settlement: Inventing New France, http://www.brown.edu/Facilities/John_Carter_Brown_Library/, 21 Kasım 2010.
- [24] Adhémar, Plans de la Ville de Montréal 1642-1805, <http://www.remparts.info/adhemar.php>, 27 Kasım 2010.
- [25] Germain, A., (1984). Les Mouvements de Réforme Urbaine à Montréal au Tournant du Siècle: Modes de Développement, Modes d'Urbanisation et Transformations de la Scène Politique, Centre d'Information et d'Aide à la Recherche, Département de Sociologie, Université de Montréal, Montréal.
- [26] Lambert, P. ve Stewart, A., (1992). Montréal-Ville Fortifiée au XVIIIe Siècle, Centre Canadien d'Architecture, Montréal.
- [27] Bibliothèque et Archives Nationales du Québec, <http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp>, 5 Aralık 2010.
- [28] Lauzon G. ve Forget M., (2004). L'Histoire du Vieux-Montréal à Travers Son Patrimoine, Les Publications du Québec, Montréal.
- [29] Images Montréal, Cartes de Montréal, http://www.imtl.org/carte_montreal.php, 11 Aralık 2010.
- [30] Marsan, J.C., (1994). Montréal en Evolution, Historique du Développement de l'Architecture et de l'Environnement Urbain Montréalais, 3e Edition, Laval, Éditions du Méridien, Montréal.
- [31] Larouche, P., (1990). Montréal et l'Urbanisme: Hier et Aujourd'hui, Montréal, Éditions Villes Nouvelles - Villes Anciennes, Montréal.
- [32] Collard, E. A., (1971). The Story of Dominion Square - Place du Canada, Longman Canada Limited, Ontario.
- [33] Laplante, J., (1990). Les Parcs de Montréal, des Origines à Nos Jours, Éditions du Méridien, Montréal.

- [34] Charney, M., Adamczyk G., Knight A. ve Latek I., (1980-1990). City Metaphors Urban Constructs, Urban Architecture in Montréal, Edition du Méridien, Montréal.
- [35] Knight, A., (1984), Le Systeme d'Architecture Urbaine: Le Quartier St-Jean-Baptiste, Rapport d'Etape-Projet de Recherche en Architecture, Faculté de l'Aménagement de l'Université de Montréal, Montréal.
- [36] Patrimoine canadien,
<http://www.memorablemontreal.com/accessibleOA/histoire.php>, 5 Ocak 2011.
- [37] Girard-Massicotte, P., (1907), " Le Parc La Fontaine", dans Annette Bleau (Sous la Dir. de), Activités, Habitants, Quartiers, Montréal, Société Historique de Montréal, Fides, Montréal.
- [38] Société d'histoire et de généalogie du Plateau-Mont-Royal,
<http://www.histoireplateau.org/>, 8 Ocak 2011.
- [39] Benoît, M. ve Gratton, R., (1991). Pignon Sur Rue – Les quartiers de Montréal, Guérin, Montréal.
- [40] Strates, <http://strates.revues.org/6083>, 12 Ocak 2011.
- [41] Germain, A. ve Marsan, J. C., (1987). Aménager l'Urbain de Montréal a San Fransisco-Politiques et Designs Urbains, Méridien, Montréal.
- [42] Ruelle Montréal, <http://wikipedia.org/wiki/ruelle/montreal>, 13 Ocak 2011.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı	:Dilek Ayman Rodrigue
Doğum Tarihi ve Yeri	:10 Mayıs 1963 / İstanbul
Yabancı Dili	:Fransızca - İngilizce
E-posta	:dilekayman@gmail.com

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Alan	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Uzmanlık	Peyzaj Mimarlığı	ENSP Versailles	1990
Lisans	Mimarlık	Yıldız Teknik Üniversitesi	1985
Lise		İstanbul Şehremini Lisesi	1980

İŞ TECRÜBESİ

Yıl	Firma/Kurum	Görevi
2008-2010	İstanbul 2010 AKB Ajansı	Mimar
2007-2008	Tema Vakfı	Peyzaj mimarı
2004-2005	Fener-Balat Semtleri Rehabilitasyon Ofisi	Mimar
2000-2003	Eco-Quartier de Mont-Royal, Montréal	Peyzaj mimarı
1992-1999	YTÜ, Mimarlık Fakültesi Araştırma Görevlisi	Mimar
1989-1991	Mimar Massimiliano Fuksas Ofisi, Paris	Mimar
1985-1988	Er-Al Mimarlık A.Ş.	Mimar